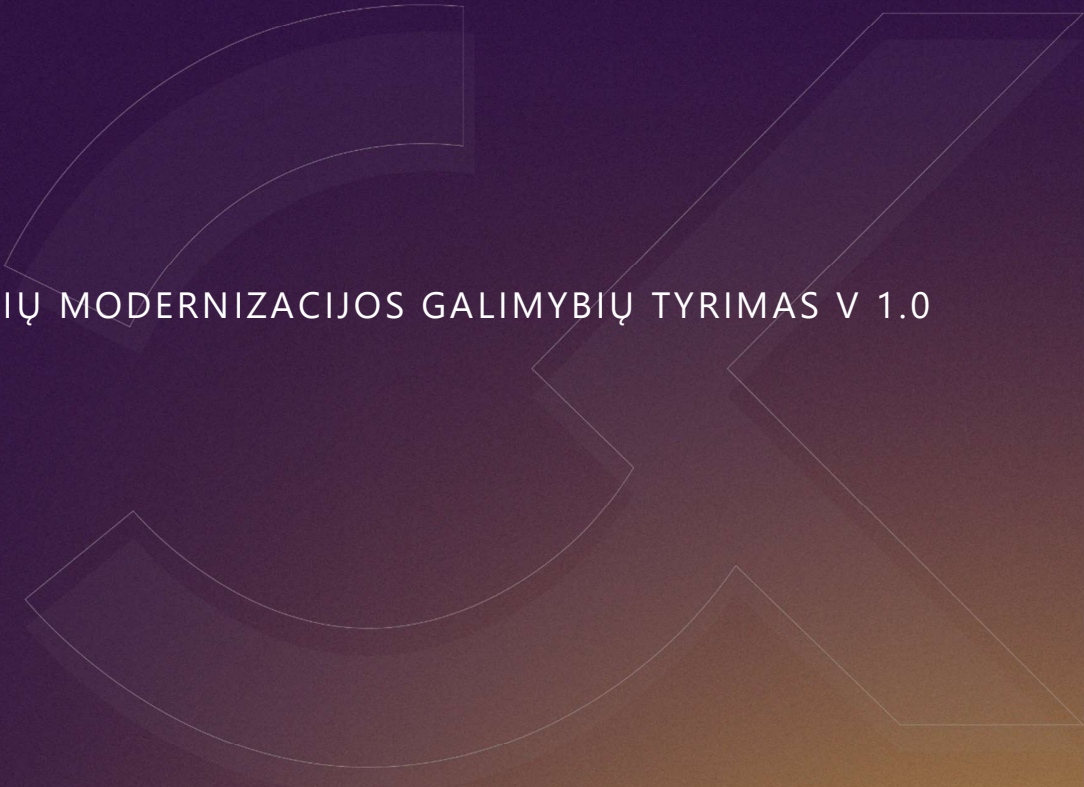




JERUZALĖS GATVIŲ MODERNIZACIJOS GALIMYBIŲ TYRIMAS V 1.0

Projekto pavadinimas

Jeruzalės gatvių modernizacijos koncepcijos parengimo paslauga

Versija

JERZALĖS 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		2025-03-24
Rengėja	Monika Parafinaitytė-Rae		2025-03-24
Rengėja	Marija Frolova		2025-03-24
Rengėja	Silvija Skripkaitė		2025-03-24

TURINYS

Įvadas	6
Tyrimo aprėptis	6
Tyrimo metodika	7
1 Esamos būklės vertinimas	9
1.1 Urbanistinis kontekstas	9
1.2 Susisiekimo Infrastruktūra	10
2 Infrastruktūros atitikimo galiojančių dokumentų nuostatomis vertinimas	12
2.1 Infrastruktūros atitikimo įvertinimo metodika	12
2.2 Nagrinėjamos teritorijos infrastruktūros atitikimo vertinimas	14
2.3 Išvados	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	26
4 Esamos judumo situacijos apibendrinimas	27
5 Pirminiai siūlymai gatvių modernizacijos (GM) įgyvendinimui	28
6 Naudotojų patirčių ir poreikių analizė	30
6.1 Demografiniai duomenys	30
6.2 Bendroji informacija	31
6.3 Teritorijos naudotojų poreikiai	32
6.3.1 Svarbiausių teritorijos naudotojų poreikių identifikavimo metodika	32
6.3.2 Bendra teritorijos naudotojų poreikių apžvalga	33
6.3.3 Mokyklos gatvė	36
6.3.4 Braškių gatvė	36
6.3.5 Kviečių gatvė	36
6.3.6 Rugių gatvė	37
6.3.7 Pievų gatvė	37
6.3.8 Maumedžių gatvė	37
6.3.9 Avižių gatvė	38
6.3.10 Bitininkų gatvė	38
7 Konceptija	39
7.1 Konceptijos rengimo metodika	39
7.2 Principiniai sprendiniai aprašomi Teisės aktuose	40
7.3 Suplanuoti pokyčiai teritorijos gretimybėse	43
8 Konceptijos sprendiniai	46
8.1 Bendrieji sprendiniai abiem alternatyvoms	46
8.2 Alternatyva 1	49
8.2.1 Sankryžos	50
8.2.2 Mokyklos gatvė	50

8.2.3	Braškių gatvė	51
8.2.4	Kviečių gatvė	51
8.2.5	Rugių gatvė	51
8.2.6	Maumedžių gatvė	52
8.2.7	Bitininkų gatvė	52
8.2.8	Avižų gatvė	52
8.2.9	Miežių gatvė	52
8.2.10	Pievų gatvė	52
8.2.11	Lobio gatvė	53
8.2.12	Pašvaistės gatvė	53
8.2.13	Spindulio gatvė	53
8.2.14	Apynių gatvė	53
8.2.15	Aviečių gatvė	53
8.2.16	Žemuogių gatvė	53
8.3	Alternatyva 2	54
8.3.2	Sankryžos	57
8.3.3	Mokyklos gatvė	57
8.3.4	Braškių gatvė	58
8.3.5	Kviečių gatvė	58
8.3.6	Rugių gatvė	58
8.3.7	Maumedžių gatvė	59
8.3.8	Bitininkų gatvė	59
8.3.9	Avižų gatvė	60
8.3.10	Miežių gatvė	60
8.3.11	Pievų gatvė	60
8.3.12	Lobio gatvė	60
8.3.13	Pašvaistės gatvė	60
8.3.14	Spindulio gatvė	60
8.3.15	Apynių gatvė	61
8.3.16	Aviečių gatvė	61
8.3.17	Žemuogių gatvė	61

ILIUSTRACIJŲ SĄRAŠAS

pav. 0.1 Analizuojama teritorija	7
pav. 0.2 Tyrimo metodikos schema	7
pav. 1.1 Nagrinėjamos teritorijos urbanistinis kontekstas	9
pav. 1.2 Ugdymo įstaigos analizuojamoje teritorijoje	10
pav. 1.3 Esamas ir perspektyvinis gatvių tinklas.....	10
pav. 1.4 Dviračių tinklo schema	11
pav. 2.1 Ištrauka iš Statybos techninio reglamento STR 2.06.04:2014.....	12
pav. 2.2 Reikalavimai lėto eismo gatvėms.....	13
pav. 2.3 Ištrauka iš Statybos techninio reglamento STR 2.06.04:2014.....	14
pav. 2.4 Nagrinėjamoje teritorijoje esančių perėjų tipai ir važiuojamosios dalies kirtimai.....	18
pav. 2.5 Nagrinėjamoje teritorijoje esančių perėjų (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	22
pav. 3.4 Apibendrinta eismo srautų schema rytinio piko metu 7.00 -9.00 val.....	24
pav. 3.5 Apibendrinta eismo srautų schema vakarinio piko metu 16.30 -18.30 val.	25
pav. 4.1 Nagrinėjamoje teritorijoje identifikuotų probleminių situacijų apibendrinimas.....	27
pav. 5.1 Pagrindas Jeruzalės gatvių modernizacijos koncepcijai.....	28
pav. 6.1 Respondentų amžiaus pasiskirstymas.....	30
pav. 6.2 Respondentų kelionių į ir po analizuojamą Jeruzalės teritoriją modalinis pasiskirstymas.....	31
pav. 6.3 Respondentų pasiskirstymas pagal lankymosi tikslą analizuojamoje Jeruzalės teritorijoje	31
pav. 6.4 Gatvių lankomumo rodikliai	32
pav. 7.1 ≤ 30 km/h greičio režimo gatvės skersinis profilis be maršrutinio transporto eismo	41
pav. 7.2 Iškreivimo elementų išdėstymo formuojant važiuojamosios dalies iškreivimą su susiaurinimu schema ir pavyzdys.....	42
pav. 7.3 Šaligatvių išplėtimo sankryžoje schema ir pavyzdys	42
pav. 7.4 Iškilųjų pėsčiųjų perėjų schemos ir pavyzdys (su lietaus vandens nuleidimo sprendiniais)	42
pav. 7.5 Iškiliosios standartinės sankryžos schema ir pavyzdys.....	43
pav. 7.6 Numatomas Maumedžių g. skersinis pjūvis	43
pav. 7.7 Maumedžių gatvės dalies rekonstravimo projektinių pasiūlymų iškarpa	44
pav. 7.8 Numatomas tako atkarpos, sutampančios su Pašvaistės gatvės dalimi, skersinis pjūvis	44
pav. 7.9 Projekto sprendiniai Pašvaistės gatvės dalyje.....	44
pav. 7.10 Darželio vieta (kairėje) ir architektūrinės idėjos konkurso laimėtojų „Archipoint LT“ vizualizacija (dešinėje).....	45
pav. 8.1 Siūlomi bendrieji sprendiniai vienodi alternatyvai 1 ir 2.....	47
pav. 8.2 Pirmosios alternatyvos sprendinių apibendrinimas.....	49
pav. 8.3 Antrosios alternatyvos eismo organizavimo sprendiniai.....	54
pav. 8.4 Antrosios alternatyvos sprendinių apibendrinimas	55

LENTELIŲ SĄRAŠAS

Lentelė 2.1 Nagrinėjamų D kategorijos gatvių infrastruktūros atitikimo teisės aktams vertinimo rezultatai.....	15
Lentelė 2.2 Nagrinėjamų Ds kategorijos gatvių infrastruktūros atitikimo teisės aktams vertinimo rezultatai.....	17

Lentelė 6.1 Pažymėtų patirties tobulinimo aspektų atsakymų variantų pasiskirstymas pagal respondentų lankymosi analizuojamoje teritorijoje tikslą.....	34
Lentelė 6.2 Gatvių reitingavimas pagal bendrą pažymėtų tobulinimo aspektų (5-7 klausimai) skaičių.....	34
Lentelė 6.3 Jeruzalės teritorijos atviro klausimo kategorijų rodikliai	35
Lentelė 6.4 Mokyklos g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius	36
Lentelė 6.5 Braškių g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius.....	36
Lentelė 6.6 Kviečių g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius	36
Lentelė 6.7 Rugių g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius.....	37
Lentelė 6.8 Pievų g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius.....	37
Lentelė 6.9 Maumedžių g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius.....	37
Lentelė 6.10 Avižių g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius	38
Lentelė 6.11 Bitininkų g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius	38

ĮVADAS

Gatvių modernizacijos (toliau – GM) įgyvendinimo Jeruzalės dalyje galimybių tyrimas atliktas įgyvendinant Jeruzalės gatvių modernizacijos koncepcijos parengimo paslaugos techninėje specifikacijoje įvardintus reikalavimus ir apimtis bei tyrimui suformuluotą užduotį. Tyrimo siekis – įvertinti gatvių modernizacijos įgyvendinimo galimybes Jeruzalės dalyje – teritorijoje, kurią riboja Jeruzalės, Ateities, Baltupio gatvės ir žalioji zona iš šiaurės 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 Jeruzalės 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:

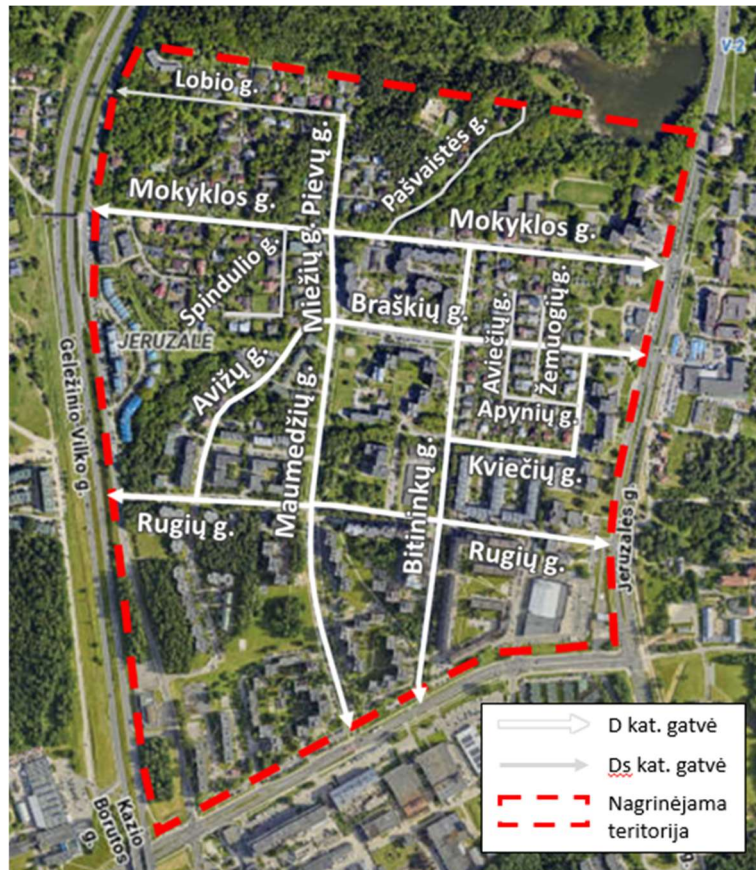
- Mokyklos
- Braškių
- Kviečių
- Rugių
- Pievų
- Maumedžių
- Avižų
- Bitininkų
- Miežių

Ds kategorijos gatvės:

- Lobio
- Pašvaistės
- Spindulio
- Apynių
- Aviečių
- Žemuogių

TYRIMAS NEAPIMA ŠIŲ GATVIŲ:

- Jeruzalės
- Ateities
- Baltupio

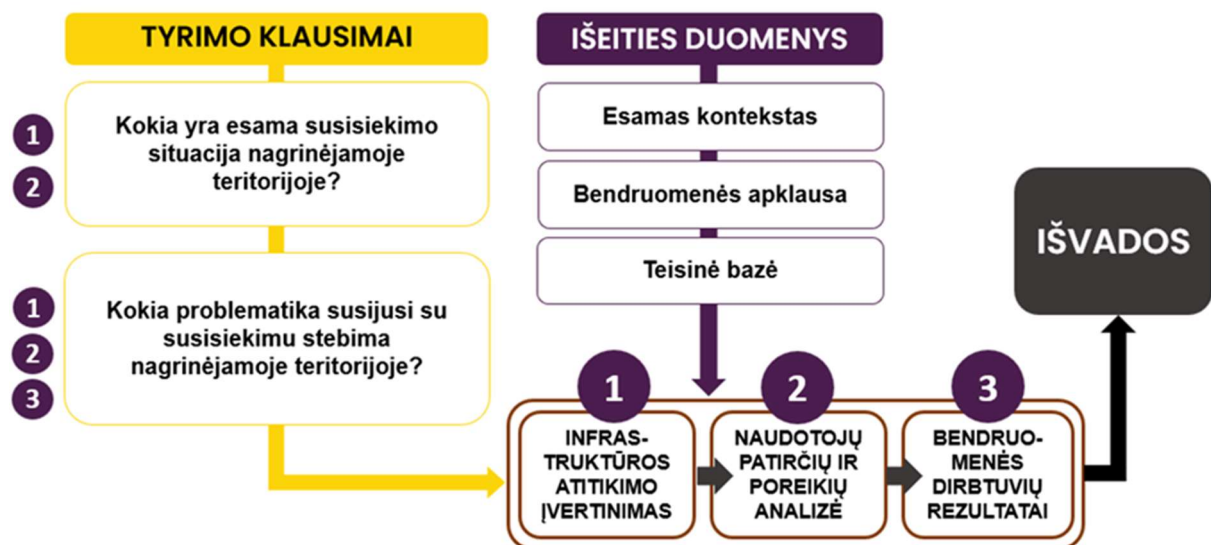


pav. 0.1 Analizuojama teritorija

TYRIMO METODIKA

TYRIMO TIKSLAS: Gatvių modernizacijos Jeruzalės dalyje galimybių vertinimas.

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

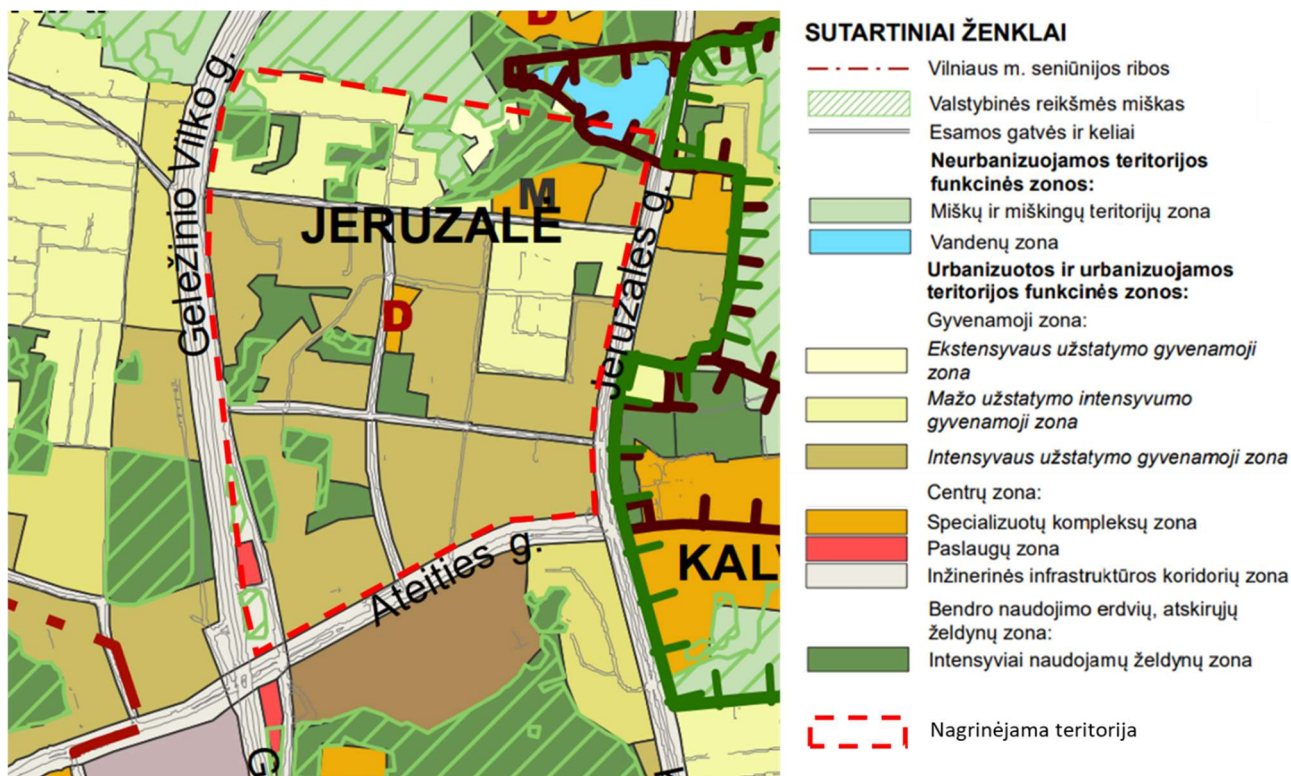
Duomenų šaltiniai:

- **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

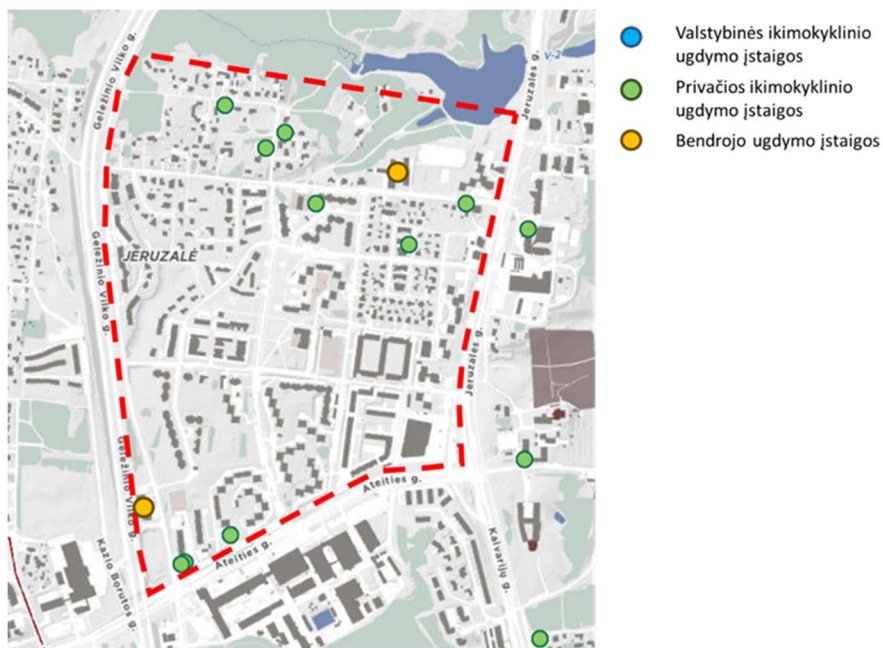
1.1 URBANISTINIS KONTEKSTAS

Pagal galiojantį Vilniaus miesto teritorijos bendrąjį planą, analizuojamoje teritorijoje yra ekstensyvaus, mažo ir intensyvaus užstatymo gyvenamosios zonos, specializuotų kompleksų zonos bei intensyviai naudojamų želdynų zonos. Teritorija nepasižymi dideliu daugiafunkciškumu, tačiau joje be prekybos centro yra ir mažesnių parduotuvių, įvairias paslaugas teikiančių įmonių, bei ugdymo įstaigų.



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

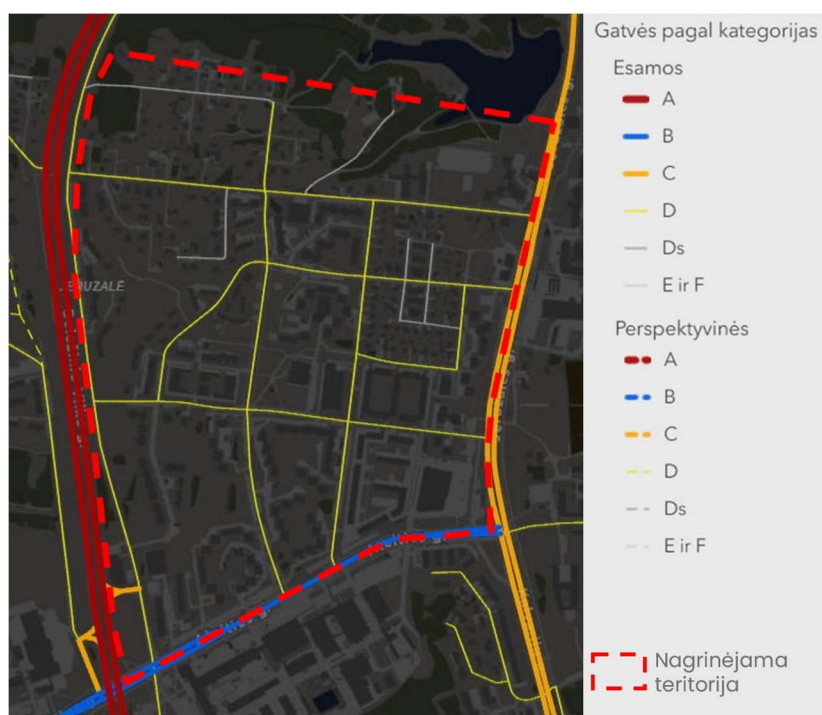
Analizuojamoje teritorijoje yra 9 privačios ikimokyklinio ugdymo įstaigos bei dvi bendrojo ugdymo įstaigos teritorijos šiaurinėje ir pietinėje dalyse – Vilniaus Jeruzalės progimnazija bei VšĮ „Varnų sala“ (nevalstybinė bendrojo ugdymo įstaiga). Analizuojamos teritorijos centrinėje dalyje esančioje specializuotų kompleksų zonoje Vilniaus miesto bendruoju planu taip pat yra suplanuotas valstybinis darželis.



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

1.2 SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪRA

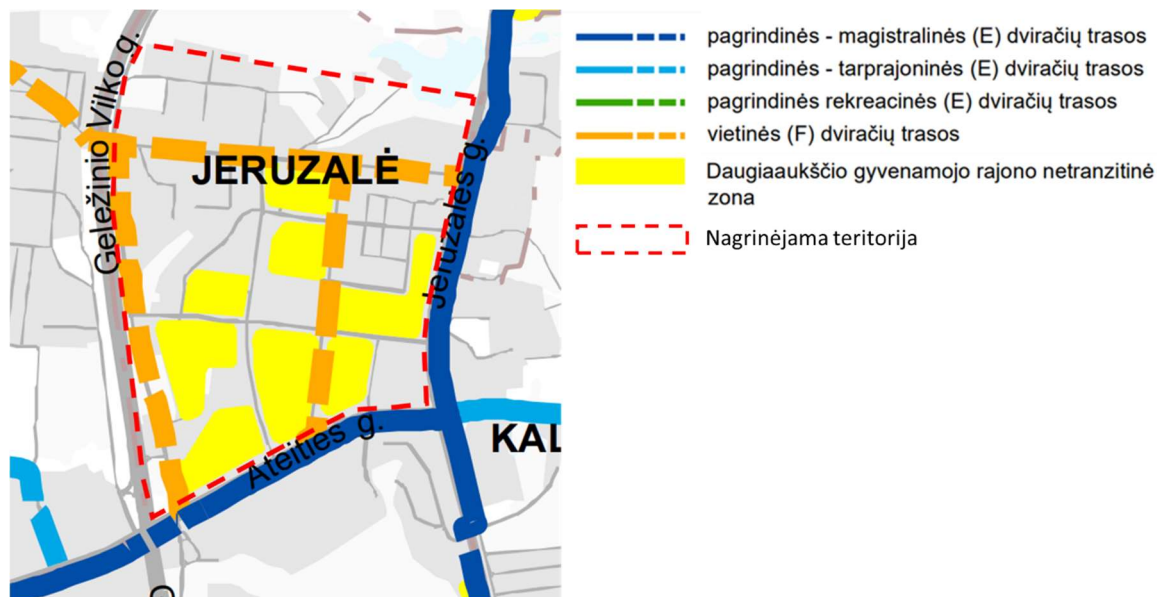
Remiantis Vilniaus miesto teritorijos bendroju planu, nagrinėjamos teritorijos išorinis perimetras yra ribojamas C kategorijos Jeruzalės, B kategorijos Ateities ir D kategorijos Baltupių gatvių. Šio tyrimo apimtyje analizuojamos gatvės yra vidinės teritorijos gatvės, kurioms priskirta D ir Ds kategorija – 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 magistralinės dviračių trasos nagrinėjamą teritoriją ribojančiose Jeruzalės ir Ateities gatvėse. Vietinių dviračių trasų tinklas planuojamas nagrinėjamą teritoriją ribojančia Baltupio gatve bei per visą Mokyklos ir Bitininkų gatvių ilgį, taip suformuojant jungtis tarp Baltupių, Jeruzalės ir Ateities gatvių ir sudarant sąlygas patogiai pasiekti magistralines dviračių trasas. 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

Esamos dviračių infrastruktūros analizuojamose gatvėse nėra – dviračių takai įrengti tik teritoriją ribojančiose gatvėse – Ateities gatvėje juodo asfalto takas ir juodo bei raudono asfalto takas Jeruzalės gatvėje. Reikalinga užtikrinti, jog šie pagrindiniai dviračių takų tinklo takai būtų saugiai pasiekiami vidinėmis nagrinėjamos teritorijos D kategorijos gatvėmis.

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 parametrų nustatymas:**

Pagrindinių gatvių techninių parametrų 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

pav. 2.1 Ištrauka iš Statybos techninio reglamento STR 2.06.04:2014

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:**

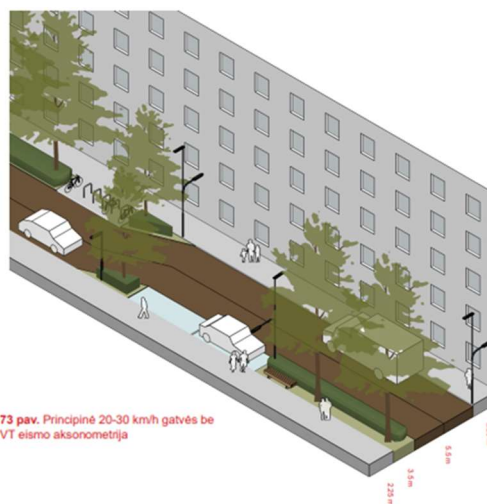
23.5. pėstiesiems iki kitos gatvės pusės, iškiliosios saugos salelės ar skiriamosios juostos vienu metu reikės pereiti ne daugiau kaip dvi eismo juostas (įskaitant posūkių, lėtėjimo, greitėjimo ir maršrutiniam transportui skirtas eismo juostas);

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. 2.2.

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 iškilimas ir/ar greičio kalneliai	●
Pėsčiųjų salelės	☒***



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

● – 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. 2.2 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.

pav. 2.3 Ištrauka iš Statybos techninio reglamento STR 2.06.04:2014

2.2 NAGRINĖJAMOS TERITORIJOS INFRASTRUKTŪROS ATITIKIMO VERTINIMAS

Ankstesniame skyriuje pateikti galiojančių dokumentų reikalavimai atitinka 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:

Lentelė 2.1 Nagrinėjamų D kategorijos gatvių infrastruktūros atitikimo teisės aktams vertinimo rezultatai

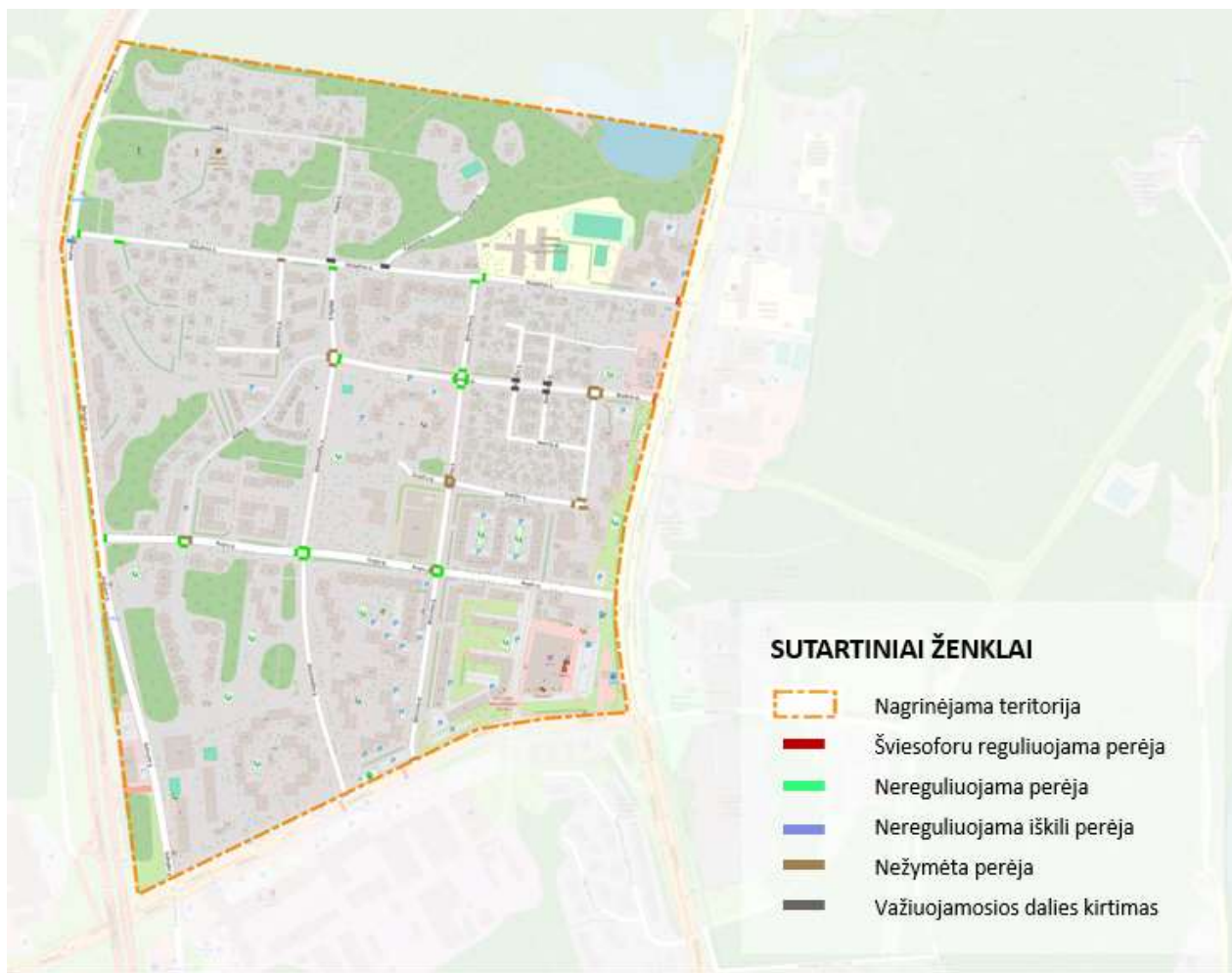
D kategorijos gatvės	Projektinis greitis – 30 km/h	Bendras eismo juostų skaičius - 2	Eismo juostų plotis – 2,75 m	Šaligatvio plotis (minimalus (vienbučiai) – 1,5 (STR) daugiabučiai – 2,25 (R))
Mokyklos	30 (KET ženklas 542 Riboto greičio zona - 30)	2 (faktiškai dėl automobilių parkavimo vietose tik 1 eismo juosta)	3,0 - 3,85	1,0 - 2,25
Problematikos apibendrinimas		- Atkarpoje nuo Jeruzalės g. iki Bitininkų g. šaligatviai itin siauri, esančios apšvietimo atramos bei šalia statomi automobiliai mažina faktinį praėjimo plotį iki neatitinkančio STR, tačiau pėsčiųjų srautai į ugdymo įstaigą itin dideli ir koncentruoti. - Nelyginėje namų pusėje atkarpoje nuo Bitininkų iki Baltupio gatvės šaligatvis kinta: 1,0 m, 1,5 m, 60 m atkarpoje ties Pievų g. šaligatvio nėra, 1,5 m. Visoje atkarpoje yra atramų šaligatvio plotyje, praėjimą mažinančių iki 0,75 m. - Dėl fiziškai neįrengtų parkavimo vietų didelėje gatvės dalyje pravažiuojimui lieka tik viena eismo juosta, kurios parametrai kai kur nesiekia 3,5 m reikalingų pravažiuoti specialiajam transportui.		
Braškių	30 (KET ženklas 542 Riboto greičio zona - 30)	2	5-5,3	1,5-2,25
Problematikos apibendrinimas		- Atkarpoje nuo Jeruzalės g. iki Bitininkų g. 2,25 m pločio šaligatvyje esančios apšvietimo atramos mažina faktinį praėjimo plotį iki 1,5 m. Faktinį šaligatvio plotį šioje atkarpoje siaurina ir šalia statomi automobiliai. - Dėl nepaženklintų galimų automobilių stovėjimo vietų, faktiškai statomi automobiliai ne visada užtikrina matomumą kitiems eismo dalyviams. - Platesnės nei numatytos STR eismo juostos sudaro sąlygas greičio viršijimui. - Nėra parkavimo ženklų ir ženklinimo, atkarpoje nuo Jeruzalės g. iki Bitininkų automobiliai statomi lygiagrečiai bortui abiejose gatvės pusėse. Atkarpoje tarp Bitininkų ir Maumedžių g. suformuotos statmenos stovėjimo vietos, tarp šių suformuotų stovėjimo vietų vyksta ir lygiagretus parkavimas, kuris užtikrina 2 eismo juostoms reikalingą plotį, tačiau riboja matomumą.		
Kviečių	30 (KET ženklas 542 Riboto greičio zona - 30)	2 (faktiškai dėl automobilių parkavimo vietose tik 1 eismo juosta)	2,9-3,0	1,5
Problematikos apibendrinimas		- Abiejose gatvės pusėse šaligatvių plotis 1,5 m, tačiau šaligatvyje esančiame daugiabučių namų pusėje yra atramų šaligatvio plotyje, praėjimą mažinančių iki 0,75 m ir neužtikrinančių pakankamo praėjimo pločio šalia daug gyventojų turinčių pastatų. - Gatvėje leidžiamas lygiagretus automobilių stovėjimas, tačiau pravažiuojimui liekančios juostos plotis yra pakankamas pravažiuoti specialiajam transportui.		
Kviečių g. (atkarpa tarp Kviečių ir Braškių g.)	30 (KET ženklas 542 Riboto greičio zona - 30)	2 (faktiškai dėl automobilių parkavimo vietose tik 1 eismo juosta)	3,0	1,5-1,8
Problematikos apibendrinimas		- Šaligatviai gatvėje yra fragmentiški, nepritaikyti riboto judumo žmonėms. - Vienoje gatvės pusėje suformuotos statmenos stovėjimo vietos, tačiau kitoje gatvės pusėje tarp vyksta ir lygiagretus parkavimas, pagal STR neleistinas įrengti dėl nepakankamo pločio išvažiuoti iš statmenų stovėjimo vietų,		
Rugių	30 (KET ženklas 542 Riboto greičio zona - 30)	2 (faktiškai dėl automobilių parkavimo vietose tik 1 eismo juosta)	2,5-4,5	1,0-2,25
Problematikos apibendrinimas		Šaligatviai gatvėje yra fragmentiški, nepritaikyti riboto judumo žmonėms dėl juose esančių kliūčių. Šaligatvių plotis abiejose gatvės pusėse kintamas per visą jos ilgį, daugumoje atkarpų netenkinamas net minimalus reikalingas jo plotis dėl esančių apšvietimo ir kelio ženklų atramų.		

		- Gatvės važiuojamosios dalies plotis stipriai kinta per visą juos ilgį nuo 2 neapankamo pločio eismo juostų ties Jeruzalės gatve (ir esant stovintiems automobiliams nepakankamo pločio pravažiuoti specialiajam transportui) iki 9 m pločio su abipusiu lygiagrečiu automobilių statymu atkarpoje tarp Maumedžių ir Bitininkų g. - Atkarpoje tarp Baltupio ir Maumedžių gatvių suformuotos statmenos stovėjimo vietos, tačiau kitoje gatvės pusėje tarp vyksta ir lygiagretus parkavimas, pagal STR neleistinas įrengti dėl nepakankamo pločio išvažiuoti iš statmenų stovėjimo vietų,		
Pievų	20 (KET ženklas 552 – Gyvenamoji zona)	2	2,9-3,2	-
Problematikos apibendrinimas		Kintamas gatvės plotis, nėra pėsčiųjų takų. Automobilių statymas kelkraštyje pavienis, netrukdantis eismui.		
Miežių	30 (atvažiuavus iš Pievų g. neaišku, kad leistinas greitis yra 30)	2	3,0	1,5-2,25
Problematikos apibendrinimas		Daugiabučių namų pusėje esančiame 2,25 m pločio šaligatvyje įrengto apšvietimo atramos, dalinančios šaligatvį pusiau ir faktinį praėjimo plotį ribojančios iki 0,8-1,0 m.		
Maumedžių	30 (KET ženklas 542 Riboto greičio zona - 30 įrengtas tik ties Ateities gatve, atvažiuavus iš Pievų g. neaišku, kad leistinas greitis yra 30)	2 (faktiškai dėl automobilių parkavimo vietose tik 1 eismo juosta)	3,0	1,5-3,0
Problematikos apibendrinimas		- Vienoje gatvės pusėje vykstantis automobilių parkavimas tarp Mokyklos ir Rugių gatvių, nesiaurina važiuojamosios dalies iki mažesnių nei 3,5 m pločio parametrų reikalingų specialiajam transportui, tačiau vizualiai tiesi gatvės ašis leidžia važiuoti didesniu nei nustatytu 30 km/h greičiu. - Nelyginėje namų pusėje esantis 1,5-2,25 m pločio šaligatvis yra fiziškai siaurinamas iki pat borto statomų automobilių.		
Avižų	20 (KET ženklas 552 – Gyvenamoji zona)	1-2	2,5-3,25	1,2-1,5
Problematikos apibendrinimas		Nelyginėje namų pusėje esanti 1,2 m pločio šaligatvio atkarpa yra ir papildomai fiziškai siaurinama dėl iki pat borto statomų automobilių.		
Bitininkų	30 (KET ženklas 542 Riboto greičio zona – 30 įrengtas tik ties Ateities gatve, atvažiuavus iš Pievų g. neaišku, kad leistinas greitis yra 30)	2 (faktiškai dėl automobilių parkavimo vietose tik 1 eismo juosta)	3,0	1,5-3
Problematikos apibendrinimas		- Beveik visoje gatvės atkarpoje vienoje gatvės pusėje suformuotos statmenos stovėjimo vietos, tačiau kitoje gatvės pusėje tarp vyksta ir lygiagretus parkavimas, pagal STR neleistinas įrengti dėl nepakankamo pločio išvažiuoti iš statmenų stovėjimo vietų, - Gatvės atkarpos dalyje tarp Ateities iki Rugių g. šaligatvis įrengtas tik nelyginėje gatvės pusėje. Šioje atkarpoje 2,25 m pločio šaligatvyje taip pat įrengtos apšvietimo atramos siaurinamos praėjimo plotį iki 1,2 m, bei automobilių stovėjimo vietos be parkavimo bortelių.		

Lentelė 2.2 Nagrinėjamų Ds kategorijos gatvių infrastruktūros atitikimo teisės aktams vertinimo rezultatai

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))
Lobio	20 (KET ženklas 552 – Gyvenamoji zona)	1	2,9-5,0	0-1,2
Problematikos apibendrinimas		Atkarpoje kur vienoje gatvės pusėje yra įrengtas šaligatvis, vykstantis lygiagretus automobilių statymas ir šalia esančioje atkarpoje kur važiuojamosios dalies plotį iki 2,9 m riboja esami želdiniai bei apšvietimo atramos yra neužtikrinamas STR numatytas minimalus plotis reikalingas specialiojo transporto eismui.		
Pašvaistės	30 (galioja KET ženklas 542 Riboto greičio zona - 30)	1	2,1-3,2	-
Problematikos apibendrinimas		Neužtikrinamas STR numatytas minimalus plotis reikalingas specialiojo transporto eismui.		
Spindulio	20 (galioja KET ženklas 542 Riboto greičio zona - 30)	2 (faktiškai dėl automobilių parkavimo vietose tik 1 eismo juosta)	5,5-6,5	0,8-1,0
Problematikos apibendrinimas		Techninis nutrūkstantis šaligatvis įrengtas vienoje gatvės pusėje, jo parametrai nėra tinkami sklandžiam pėsčiųjų judėjimui.		
Apynių	20 (galioja KET ženklas 542 Riboto greičio zona - 30)	1	2,5-3,0	-
Problematikos apibendrinimas		Neįrengta važiuojamosios dalies danga. Neužtikrinamas STR numatytas minimalus plotis reikalingas specialiojo transporto eismui.		
Aviečių	20 (galioja KET ženklas 542 Riboto greičio zona - 30)	1	4,7-7,7	-
Problematikos apibendrinimas		Neįrengta važiuojamosios dalies danga.		
Žemuogių	20 (galioja KET ženklas 542 Riboto greičio zona - 30)	1	3,2-5,6	-
Problematikos apibendrinimas		Neįrengta važiuojamosios dalies danga. Neužtikrinamas STR numatytas minimalus plotis reikalingas specialiojo transporto eismui.		

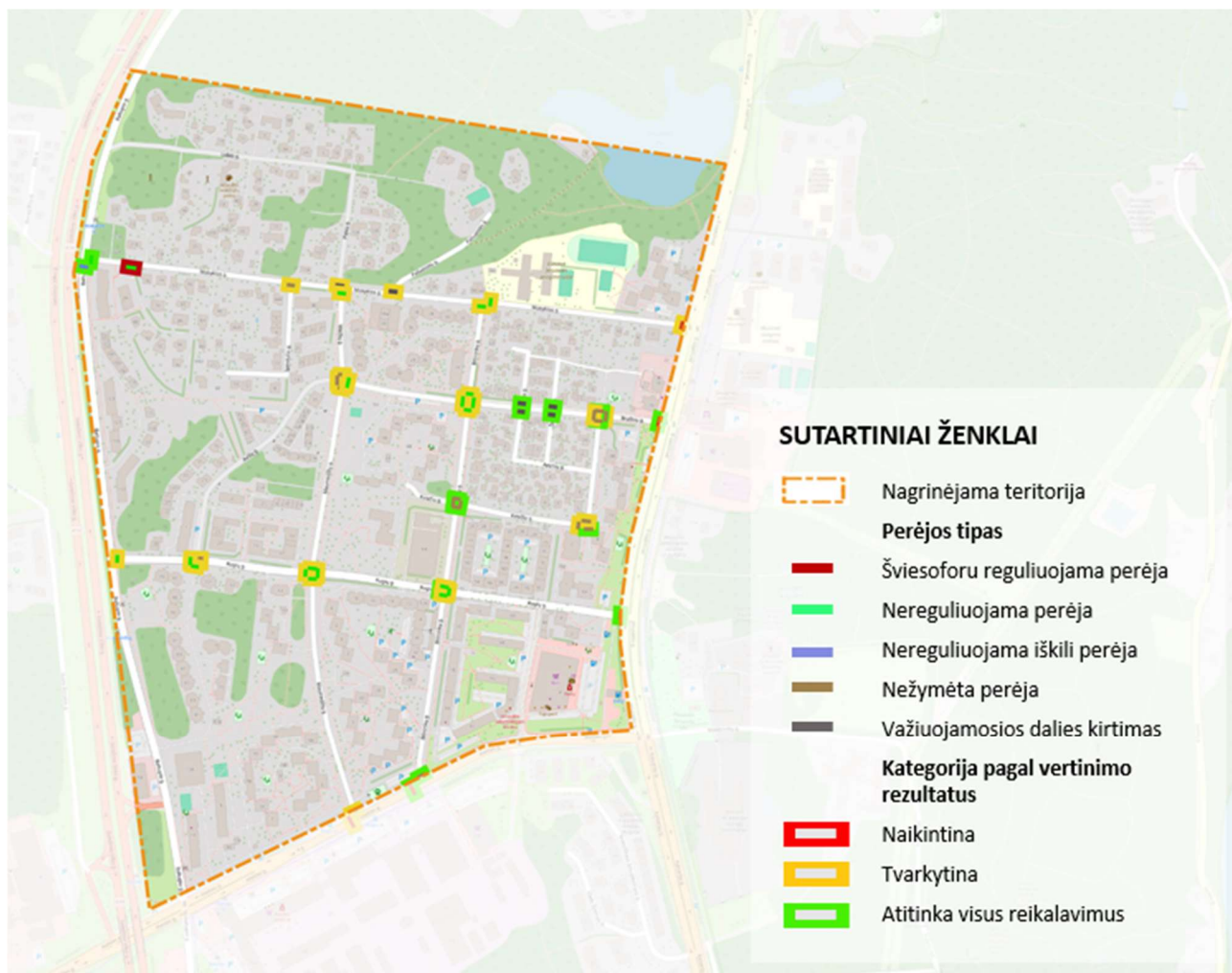
Atsižvelgiant į tyrimo pobūdį, atskirai vertinamos pėsčiųjų galimybės kirsti važiuojamąją dalį – esama žymėtų bei nežymėtų pėsčiųjų perėjų, važiuojamosios dalies kirtimų gatvėse ar privažiuojamuose keliuose, kur perėjos neturėtų būti įrengiamos, infrastruktūra ir jos atitikimas galiojančių teisės aktų reikalavimams. Nagrinėjamoje teritorijoje yra 4 tipų perėjos – dvi šviesoforais reguliuojamos perėjos ties įvažiavimais į nagrinėjamą teritoriją iš Jeruzalės g., viena nereguluojama iškili perėja Baltupio g. ir visos likusios - nereguluojamos pėsčiųjų perėjos bei nežymėtos perėjos nagrinėjamos teritorijos viduje (žr. pav. 2.4).



pav. 2.4 Nagrinėjamoje teritorijoje esančių perėjų tipai ir važiuojamosios dalies kirtimai

Kaip ir esamos gatvių infrastruktūros atveju, perėjų infrastruktūra vertinta per atitikimą galiojančių įstatymų nuostatomis. Režimuojant vertinimo rezultatus, perėjos suskirstytos į tris kategorijas: naikintinos, tvarkytinos ir atitinkančios reikalavimus. Važiuojamosios dalies kirtimų vietos taip pat suskirstytos į tvarkytinų ir atitinkančių reikalavimus kategorijas. Kaip matoma schemoje žemiau – didžioji dalis perėjų turėtų būti tvarkomos, kad pilnai atitiktų galiojančių įstatymų nuostatas. Šiuo metu tinkamai įrengtos visos perėjos Baltupio ir Mokyklos, Bitininkų ir Kviečių gatvių sankryžose, tinkamai įrengta ir šviesoforu reguliuojama perėja per Braškių g. Reikalavimus taip pat atitinka ir nežymėtos perėjos bei kirtimai palei Braškių g. (kertant Aviečių, Žemuogių, Kviečių gatves), nežymėtos perėjos per Rugių g. ties sankryžomis su Bitininkų ir Jeruzalės gatvėmis, per Bitininkų g. ties sankryža su Ateities g., nežymėtos perėjos ties privažiavimais link Braškių g. 5 ir Jeruzalės g. 8.

Vieną nereguliuojamą perėją, įrengtą per privažiuojamąjį kelią ties Mokyklos g. 76 ir 86 namais siūloma naikinti paverčiant nežymėta pėsčiųjų perėja pertvarkant infrastruktūrą – iškeliant įvažiavimą į pėsčiųjų takų lygį ir įrengiant jį iš trinkelio dangos.



pav. 2.5 Nagrinėjamoje teritorijoje esančių perėjų (važiuojamosios dalies kirtimų) tvarkymo poreikis

Vertinant likusias perėjas bei važiuojamosios dalies kirtimus identifikuoti įvairaus pobūdžio neatitikimai, pvz. per plati važiuojamoji dalis, nenuleisti bortai, taktilinių vedimo paviršių trūkumas, blogos kokybės infrastruktūra iki perėjos, nėra arba blogos kokybės horizontalusis ženklavimas ir kt. Šie trūkumai rodo poreikį tvarkyti esamą infrastruktūrą.

2.3 IŠVADOS

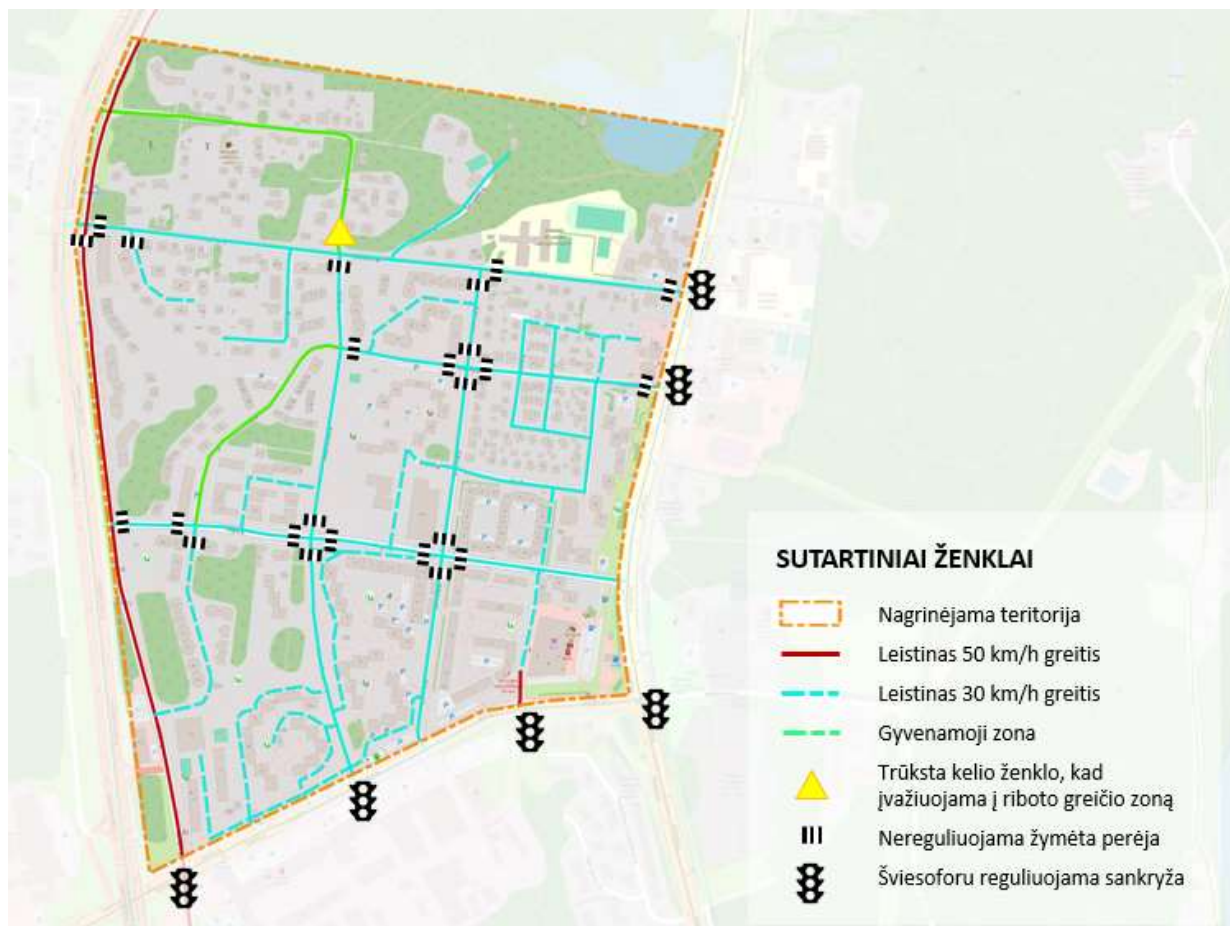
- Vizualiai tiesios gatvių ašys sudaro sąlygas viršyti esamą nustatytą greitį;
- Trūkstamas KET ženklas 542 Riboto greičio zona – 30 įvažiuojant į nagrinėjamą teritoriją iš Pievų g.;
- Atkarpose faktiškai vykstantis automobilių stovėjimas neatitinka STR reikalavimų, riboja matomumą arba gali trukdyti pravažiuoti specialiajam transportui;
- Didžioji dalis nagrinėjamoje teritorijoje perėjų neatitinka teisės aktų reikalavimų, todėl rekomenduojama jas pertvarkyti laikantis nuoseklumo principo;
- Nereguliuojama pėsčiųjų perėja ties Mokyklos g. 76 ir 86 namais turėtų būti pertvarkoma į nežymėtą perėją – iškeltą į pėsčiųjų takų lygį įvažiavimą į teritoriją.

3 EISMO SITUACIJOS ANALIZĖ NAGRINĖJAMOJE TERITORIJOJE

3.1 ESAMI EISMO ORGANIZAVIMO SPRENDIMAI

Šiuo metu į analizuojamą teritoriją patenkama 9 įvažiavimais iš gatvių (3 – nuo Ateities g., 3 – nuo Baltupio g. ir 3 – nuo Jeruzalės g.), 1 įvažiavimu iš gatvės statuso neturinčio kelio (nuo Ateities g., ties PC „Rimi“) bei 6 įvažiavimais į kiemą (3 – nuo Ateities g., iš jų vienas - per PC „Rimi“ automobilių stovėjimo aikštelę, 3 – nuo Baltupio g., 1 – nuo Jeruzalės g.). 5 sankryžos, kuriomis patenkama į teritoriją yra reguliuojamos šviesoforu: Jeruzalės – Mokyklos, Jeruzalės – Braškių, Ateities – Baltupių, Ateities – Maumedžių ir Ateities – neįregistruoto privažiavimo kelio šalia PC „Rimi“.

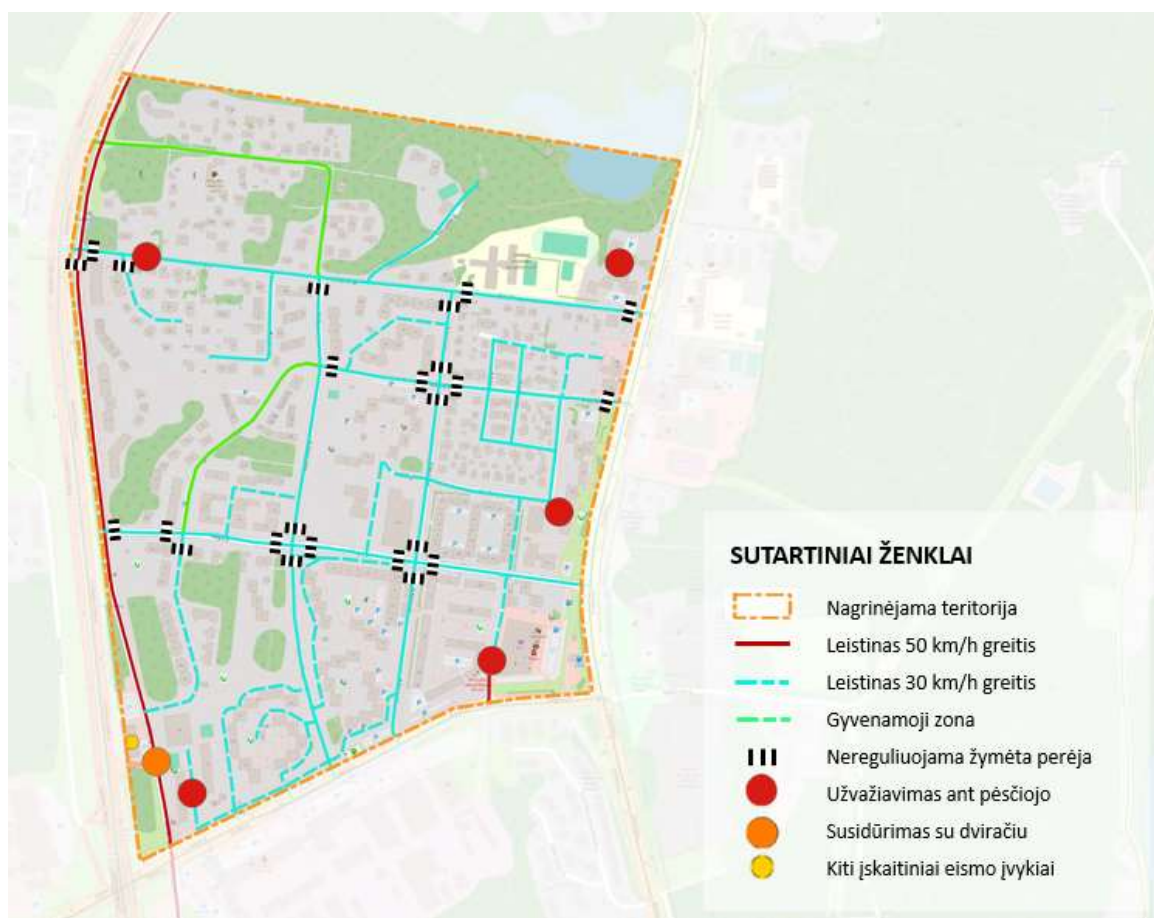
Didžiojoje nagrinėjamos teritorijos dalyje leistinas autotransporto greitis yra 30 km/val., išskyrus vakarinėje dalyje esančioje Baltupio gatvėje, bei atkarpoje nuo Ateities g. iki PC „Rimi“, kur leistinas 50 km/val. greitis, bei Lobio, Pievų ir Avižių gatvėse, kuriose nustatyta „gyvenamoji zona“ (žr. pav. 3.1). Ties visais įvažiavimais į planuojamą teritoriją įrengti 30 km/h zonos ženklai, išskyrus įvažiavimą per Lobio gatvę. Čia atvažiuojantys patenka į gyvenamąją zoną, tačiau jai pasibaigus ties Pievų – Mokyklos – Miežių sankryža trūksta 30 km/h zonos ženklo, kadangi šiuo maršrutu į teritorijos vidų patekę vairuotojai nemato, kad tai yra riboto greičio zona. Lobio ir Pievų gatvėse, priskirtose gyvenamajai zonai nėra įrengtos pėsčiųjų infrastruktūros, Avižių gatvėje yra pėsčiųjų takas iš vienos pusės.



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 analizuojamu laikotarpiu įvyko 7 įskaitiniai eismo įvykiai (žr. pav. 3.2). Iš jų net 6 eismo įvykiuose nukentėjo pažeidžiamiausi eismo dalyviai – pėstieji (iš jų net trys – nepilnamečiai) ir dviratininkai. Deja dviejų eismo įvykių aplinkybių neįmanoma tiksliai įvertinti, kadangi vieta yra nurodyta pastatų ribose (automobilio ir dviračio užvažiuojimas ant pilnamečių pėsčiųjų, tikėtina – gyvenamųjų namų kiemuose). Du eismo įvykiai, kuriuose nukentėjo nepilnamečiai pėstieji įvyko Mokyklos gatvėje ir privažiavimo kelyje tarp Rugių ir Ateities gatvių, šalia PC „Rimi“, ne perėjose. Dar vienas eismo įvykis su nepilnamečiu pėsčiuoju įvyko Ateities g. 11 namo kieme. Vienas eismo įvykis įvyko darant kairį posūkį (apsisukant) Baltupio gatvėje ties sankryža/išvažiuoimu į Geležinio Vilko g., jo metu buvo sužeistas dviratininkas važiuavęs tiesiai. 5 iš 7 eismo įvykių įvyko šviesiu paros metu, tarp jų – visi eismo įvykiai, kuriuose nukentėjo nepilnamečiai pėstieji.



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

Natūrinių srautų stebėjimų metu pastebėta, kad nepaisant greičio ribojimų, teritorijoje vyrauja didelis greitis (ypač Maumedžių, Rugių, Bitininkų g.), ženklų nepaisymas, nesustojimai prie STOP ženklų, nemažinamas greitis priešais greičio mažinimo kalnelius. Tokia eismo situacija formuoja palankią terpę tiek įskaitiniams, tiek neįskaitiniams eismo įvykiams, pažeidžiamiausiems eismo dalyviams trūksta saugumo jausmo. Ties Vilniaus Jeruzalės progimnazija Mokyklos g. (link Jeruzalės g.) stebėtas pavojus visiems eismo dalyviams dėl vyraujančių sustojimų prie perėjos, siekiant išleisti vaikus į mokyklą.

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 vienuolikoje teritorijoje esančių sankryžų:

1. Braškių - Bitininkų
2. Braškių - Braškių
3. Jeruzalės – Mokyklos
4. Bitininkų – Mokyklos
5. Miežių – Mokyklos – Pievų
6. Miežių – Braškių – Maumedžių – Avižų
7. Rugių – kelias be pavadinimo (šalia PC „Rimi“)
8. Bitininkų – Rugių
9. Bitininkų – Kviečių
10. Maumedžių – Rugių
11. Rugių – Avižų - Baltupio

Eismo srautai šiose keturiuose sankryžose buvo stebimi 2024 m. rugsėjo 10-11 dienomis 15 minučių intervalais 2 kartus per dieną:

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

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 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.

Intensyviausi automobilių srautai stebimi Mokyklos ir Bitininkų gatvių atkarpose rytinio piko metu (296 – 308 aut./val.), ypatingai intensyvus eismas stebimas ties Vilniaus Jeruzalės progimnazija. Vakarinio piko metu stebimas ženkliai mažesnis automobilių eismo intensyvumas, didžiausi srautai stebimi Rugių ir Braškių gatvių atkarpose (iki ~160 aut./val.).

Kaip ir automobilių eismo atveju, didžiausias aktyvius keliavimo būdus pasirinkusių miestiečių srautas stebimas rytinio piko metu ties Vilniaus Jeruzalės progimnazija, Mokyklos ir Bitininkų g. sankryžoje (~1500 žm./val.). Mažėjantis srauto intensyvumas stebimas nuo ugdymo įstaigos tolstančiose sankryžose visomis kryptimis, didžiausias intensyvumas vyrauja Bitininkų gatvėje. Vakarinio piko metu aktyvius keliavimo būdus pasirinkusių miestiečių eismo intensyvumas teritorijoje išlieka panašus, išskyrus keliasdešimt kartų sumažėjusius srautus Mokyklos ir Bitininkų g. sankryžoje (iki 56 žm./val.), bei 1,5 – 3,5 karto padidėjusius srautus Rugių g. sankryžose. Vertinant aktyvias judumo rūšis, visose stebėjimų vietose vyravo pėsčiųjų srautai.

Rytinio piko metu stebimas intensyvesnis dviračių srauto judėjimas visa Rugių gatve, taip pat stebimas kiek mažesnis srautas dalyje Braškių ir Mokyklos gatvių. Vakarinio piko metu srautai pasislenka – didžiausi srautai fiksuojami tam tikrose sankryžose (Pievų – Mokyklos ir Avižių – Rugių), o bendrai srautai ženkliai sumažėję išlieka Mokyklos, Rugių ir Braškių gatvėse.

Paspirtukų eismas rytinio piko metu fiksuotas tik Mokyklos g., tačiau vakarinio piko metu paspirtukų eismas teritorijoje suintensyvėja – paspirtukų srautai fiksuoti visose pagrindinėse sankryžose, intensyviausi srautai stebėti Mokyklos, Braškių, Rugių sankryžose.

Vykdam natūrinius srautų stebėjimus fiksuota nemažai su eismo organizavimu ir eismo saugos užtikrinimu susijusių problemų- ties Vilniaus Jeruzalės progimnazija Mokyklos g. (link Jeruzalės g.) stebėtas pavojus visiems eismo dalyviams dėl vyraujančių sustojimų prie perėjos, siekiant išleisti vaikus į mokyklą. Dėl tokios vairuotojų elgsenos formuojasi spūstys, vairuotojai neatidžiai elgiasi kitų pėsčiųjų atžvilgiu (nepraleidžia, nepastebi), sudaromos pavojingos situacijos (bandymai lenkti, važiuoti tiesiai, nepraleidžiant pirmumo teisę turinčius kitus automobilius ir t.t.).

Maumedžių, Rugių, Bitininkų gatvėse nesant spūstims vyrauja didelis greičiai, pėstiesiems nesuteikiama pirmenybė kirsti sankryžą (ar važiuojamąją dalį, jei matomumo ribose nėra sankryžos) nesant pėsčiųjų perėjai, jaučiamas saugių galimybių kirsti važiuojamąją dalį trūkumas.



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.

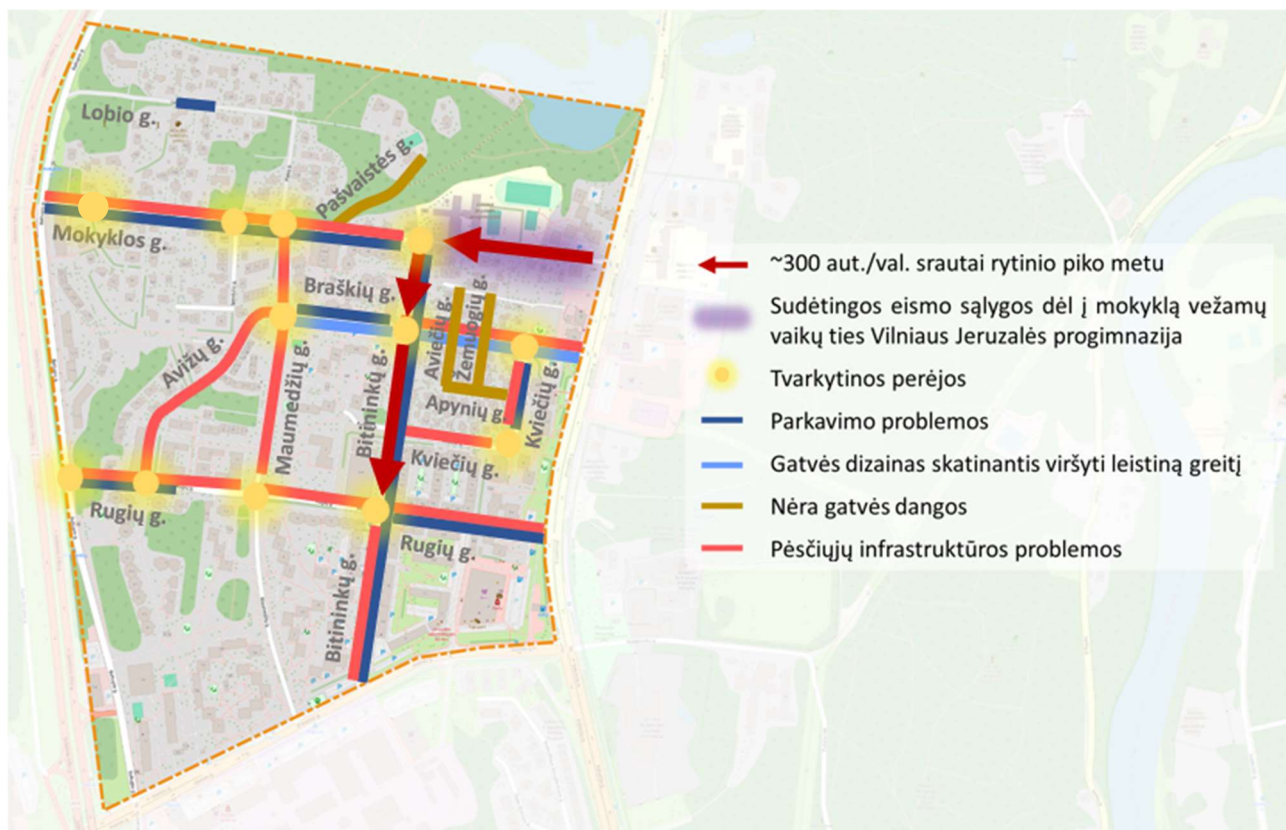
3.4 IŠVADOS IR ĮŽVALGOS

- Nagrinėjamoje teritorijoje yra nustatyti du skirtingi motorizuoto transporto greičio režimai – 30 km/h zona beveik visoje teritorijoje ir dvi atkarpos, kuriose nustatyta gyvenamoji zona. Identifikuota, kad Pievų – Mokyklos – Miežių sankryžoje 30 km/h zonos ženklo, kadangi per Lobio g. į nagrinėjamos teritorijos vidų patekę vairuotojai nemato, kad tai yra riboto greičio zona.
- Esamos priemonės ne visur užtikrina nustatyto greičio režimo laikymosi nagrinėjamoje teritorijoje. Ypač jautrios pažeidžiamiausiems eismo dalyviams probleminės situacijos, susijusios su greičio viršijimu, identifikuotos Maumedžių, Rugių, Bitininkų gatvėse.
- Įskaitinių eismo įvykių analizė parodė, kad dauguma eismo įvykių įvyksta šviesiu paros metu, tiek gatvėse, tiek kiemuose, dažnai nukenčia nepilnamečiai. Tokia situacija indikuoja, kad yra reikalingi eismo saugos gerinimo sprendimai visoje nagrinėjamoje teritorijoje.
- Mokyklos g., šalia Vilniaus Jeruzalės progimnazijos, identifikuota probleminė situacija, susijusi su vaikais į mokyklą atvežančiais ir neleistinosiose vietose paleidžiančiais tėvais – sudaromos pavojingos situacijos tiek kitiems automobiliams, tiek kitiems eismo dalyviams. Kadangi ši situacija generuoja iškart kelias papildomas problemas – spūstys, tarša, pavojus pažeidžiamiausiems eismo dalyviams (pėstiesiems, dviratininkams, iš kurių nemaža dalis – nepilnamečiai, keliaujantys į mokyklą), ją būtina spręsti.
- Intensyviausi automobilių srautai stebimi rytinio piko metu Mokyklos (Bitininkų g. link) ir Bitininkų (Ateities g. link) gatvėse – tam tikrose atkarpose jie yra artimi ir net viršija 300 aut./val. Taip pat rytinio piko metu intensyvesnis automobilių srautas fiksuotas Maumedžių g. atkarpoje link Ateities g. (virš 200 aut./val.).
- Intensyviausi pėsčiųjų srautai stebimi rytinio piko metu atkartoja automobilių srautų tendencijas – Mokyklos ir Bitininkų gatvėse. Tokia situacija suponuoja ypač stiprų poreikį spręsti automobilių eismo ir stovėjimo bei pėsčiųjų eismo saugos klausimą rytinio piko metu.

4 ESAMOS JUDUMO SITUACIJOS APIBENDRINIMAS

Tyrimo metu identifikuotos probleminės situacijos:

- Vizualiai tiesios gatvių ašys sudaro sąlygas viršyti esamą nustatytą greitį. Braškių gatvės dizainas (važiuojamosios dalies plotis) skatina viršyti leistiną greitį. Ypač jautrios pažeidžiamiausiems eismo dalyviams probleminės situacijos, susijusios su greičio viršijimu, identifikuotos Maumedžių, Rugių, Bitininkų gatvėse.
- Intensyvūs eismo srautai stebėti rytinio piko metu Mokyklos ir Bitininkų gatvių atkarpose.
- Mokyklos g. atkarpoje nuo Jeruzalės iki Bitininkų g., ties Vilniaus Jeruzalės progimnazija rytinio piko metu stebimos sudėtingos eismo sąlygos dėl automobilių į mokyklą vaikus atvežančių tėvų srauto ir KET taisyklių nepaisymo.
- Beveik visose nagrinėjamos teritorijos sankryžose esančios perėjos neatitinka tam tikrų teisės aktų reikalavimų ir yra tvarkytinos.
- Mokyklos, Braškių, Bitininkų, Kviečių ir Lobių gatvėse tam tikrose atkarpose identifikuotos su neteisingu ar neteisingai įrengtu automobilių stovėjimu susijusios problemos – per siaura važiuojamoji dalis, per siauras šaligatvis, kliūtys pėstiesiems ir t.t.
- Mokyklos, Braškių, Maumedžių, Rugių, Bitininkų, Kviečių, Miežių gatvėse (jų atkarpose) nustatytos įvairaus pobūdžio pėsčiųjų infrastruktūros problemos – per siauri šaligatviai, nenuleisti bortai, blogos kokybės danga, kliūtys ir t.t.
- Pašvaistės, Aviečių, Žemuogių ir Apynių gatvėse trūksta dangų.
- Naudotojų patirčių apklausos metu identifikuota, kad daugiausiai problematikos respondentai patiria Mokyklos, Rugių, Maumedžių, Bitininkų ir Braškių gatvėse.



pav. 4.1 Nagrinėjamoje teritorijoje identifikuotų probleminių situacijų apibendrinimas

Tyrimo metu identifikuoti poreikiai:

- Intensyviausi pėsčiųjų srautai stebimi rytinio piko metu atkartoja automobilių srautų tendencijas – Mokyklos ir Bitininkų gatvėse. Tokia situacija suponuoja ypač stiprų poreikį spręsti automobilių eismo ir stovėjimo bei pėsčiųjų eismo saugos klausimą rytinio piko metu.
- Esamos priemonės neužtikrina nustatyto greičio režimo laikymosi nagrinėjamoje teritorijoje, todėl yra poreikis organizacinėmis ir infrastruktūrinėmis priemonėmis užtikrinti nustatyto greičio ir KET laikymąsi visoje teritorijoje.
- Naudotojų poreikių analizė parodė, kad be tinkamo automobilių greičio užtikrinimo, pėstiesiems taip pat itin svarbus geras apšvietimas, geras matomumas ties sankryžomis ir perėjomis, pėsčiųjų infrastruktūros tęstinumas ir patogumas, kliūčių pašalinimas, daugiau želdinių, papildomi elementai patogumui (pvz. suoliukai).

5 PIRMINIAI SIŪLYMAI GATVIŲ MODERNIZACIJOS (GM) ĮGYVENDINIMUI

Vadovaujantis tyrimo rezultatais, siūloma koncepciją vystyti tokiu prioritetiškumu:



pav. 5.1 Pagrindas Jeruzalės 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 (organizuojamas pagal galiojančius teisės aktų reikalavimus);
2. Pėsčiųjų eismo srautus atitinkanti infrastruktūra (pėsčiųjų takų praplėtimas, kliūčių iš takų pašalinimas);
3. Gatvės iškreiviniai (20 – 30 km/h lėto eismo gatvėse, siekiant užtikrinti greičio režimo laikymąsi ir didinti eismo saugą);

4. Vienpusio eismo gatvė (gatvėse, kuriose yra poreikis perskirstyti važiuojamosios dalies erdvę, valdyti, perskirstyti eismo srautus, tranzitinio srauto mažinimui);
5. Iškilios perėjos;
6. Važiuojamosios dalies susiaurinimas nereguliuojamose perėjose ar sankryžose (siekiant užtikrinti greičio režimo laikymąsi ir didinti eismo saugą);
7. Dviračių eismas bendrame sraute (galimas 20 - 30 km/h gatvėse, kuriose automobilių srautas nėra didelis);
8. Pėsčiųjų ir dviračių prioritetą formuojamas gatvės dizainu ir dangomis;
9. Želdiniai;

II. Kitos galimos priemonės:

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

6 NAUDOTOJŲ PATIRČIŲ IR POREIKIŲ ANALIZĖ

Nagrinėjamos teritorijos naudotojų patirčių ir poreikių analizė atliekama remiantis empirinio tyrimo – apklausos – rezultatais. Empirinis tyrimas atliktas kiekybiniu anketavimo metodu, imtį atsirenkant netikimybinio, tikslinių grupių formavimo principu, t.y. apklausoje dalyvavę respondentai yra pasižymintys bendru bruožu – gyvenantys ar tris ar daugiau kartų per savaitę besilankantys, ar gerai **Jeruzalės** teritoriją (nagrinėjama teritorija – Jeruzalės teritorijos dalis ribojama Baltupio, Ateities, Jeruzalės gatvių ir Jeruzalės tvenkinio parko) pažįstantys asmenys.

Tikslinė imtis pasiekta apklausa dalinantis 61 elektroniniu paštu, surinkus viešai prieinamus duomenis pagal veikiančias teritorijoje veiklas ar į jos aktualų lauką patenkančiuosius, taip pat dalinantis UAB „Gaučė ir Ko“ *Facebook*, *Linkedin* ir SĮ „Susisiekimo paslaugos“ oficialiose anketose bei *Facebook* Jeruzalės bendruomenės grupėse.

Apklausos tikslas – sužinoti bendruomenės pastebėjimus apie infrastruktūrą ir kitas, su susisiekimu susijusias patirtis bei poreikius Jeruzalės teritorijos dalyje, ribojamoje Baltupio, Ateities, Jeruzalės gatvių ir Jeruzalės tvenkinio parko.

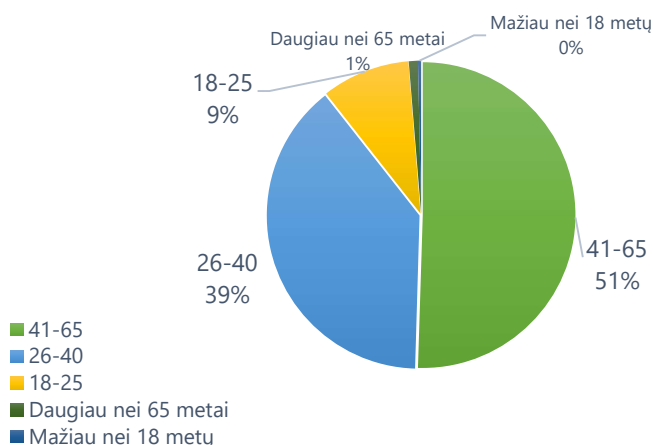
Apklausa siekiama sužinoti lankymosi teritorijoje tendencijas, identifikuoti atvykimo bei keliavimo teritorijoje būdus ir atskirai analizuoti saugumo, patogumo bei patrauklumo rodiklius ir juos lemiančius veiksniai, kartu ir poreikius, Mokyklos g., Braškių g., Kviečių g., Rugių g., Pievų g., Maumedžių g., Avižių g., Bitininkų g. Apklausos rezultatai, kartu su kūrybinių dirbtuvių su bendruomene rezultatais, bus naudojami rengiant lėto eismo gatvių principu paremtą visų eismo dalyvių darnios kelionės principus ir poreikius atliepiančią koncepciją Jeruzalės teritorijos daliai, ribojamai Baltupio, Ateities, Jeruzalės gatvių ir Jeruzalės tvenkinio parko.

Respondentų skaičius: 311.

Apklausa vykdyta 2024 m. gruodžio 6 d. – 2025 m. sausio 17 d. (1 mėn. ir 11 d.), *Google Forms* platformoje: <https://forms.gle/N1fZCUqewvUxx3iG6>.

6.1 DEMOGRAFINIAI DUOMENYS

Iš apklausoje dalyvavusių 311 respondentų, amžiaus pasiskirstymas apklausoje pasidalino taip: **41-65 metų atstovų grupė sudarė didžiausią respondentų dalį (50,5 proc. arba 157 asmenys), mažesnė dalis – 26-40 metų atstovų (38,9 proc. arba 121 asmuo)** bei mažiausios respondentų dalys – 18-25 amžiaus grupės (9,3 proc. arba 29 asmenys) ir daugiau nei 65 metų atstovai (1 proc. arba 3 asmenys), nepilnamečiai (0,3 proc. arba 1 asmuo).



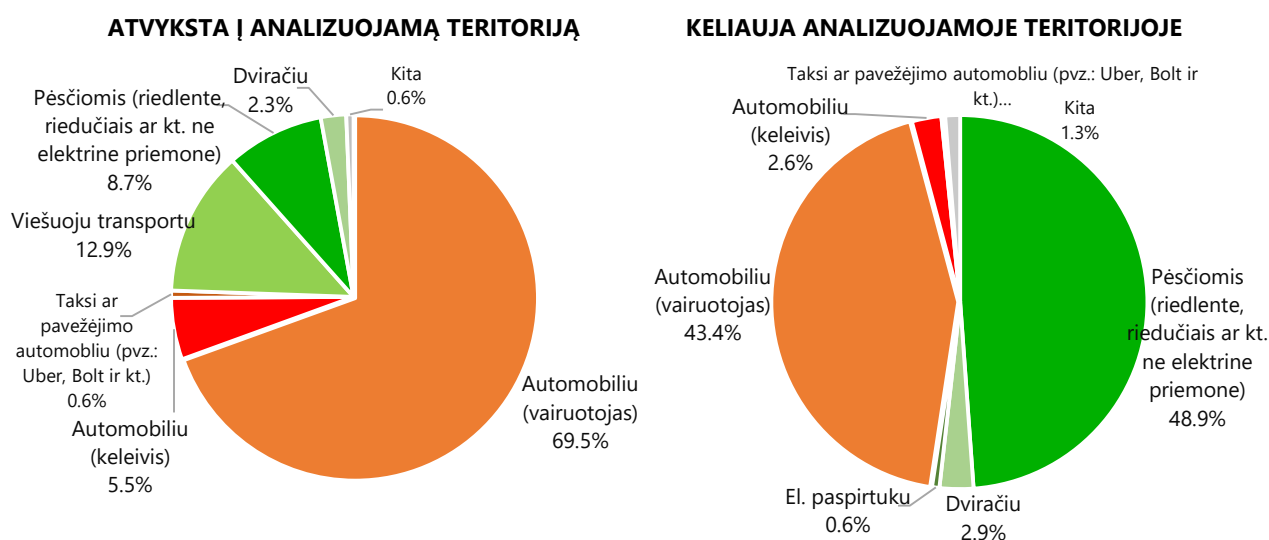
pav. 6.1 Respondentų amžiaus pasiskirstymas

6.2 BENDROJI INFORMACIJA

Atliekant apklausą, buvo norima sužinoti bendrąją informaciją bei esamą situaciją - kaip yra atvykstama į analizuojamą teritoriją, keliaujama joje ir kokie vyrauja pagrindiniai kelionių tikslai.

Respondentų atsakymai atskleidė, kad **į analizuojamą teritoriją 75,6 proc.** arba **didžioji dalis respondentų atvyksta motorinėmis transporto priemonėmis**: automobiliu (vairuotojas (69 %) arba keleivis (5,5 %)), arba taksi ar pavežėjimo automobiliu (0,6 %). **Mažesnę dalis – kitais būdais (24,5 %)**, t.y. naudodamiesi viešuoju transportu (12,9 %), atvykdami pėsčiomis (taip pat riedlente, riedučiais ar kt. ne elektrine priemone – 8,7 %) arba dviračiu (2,3%), ar kita (0,6 %).

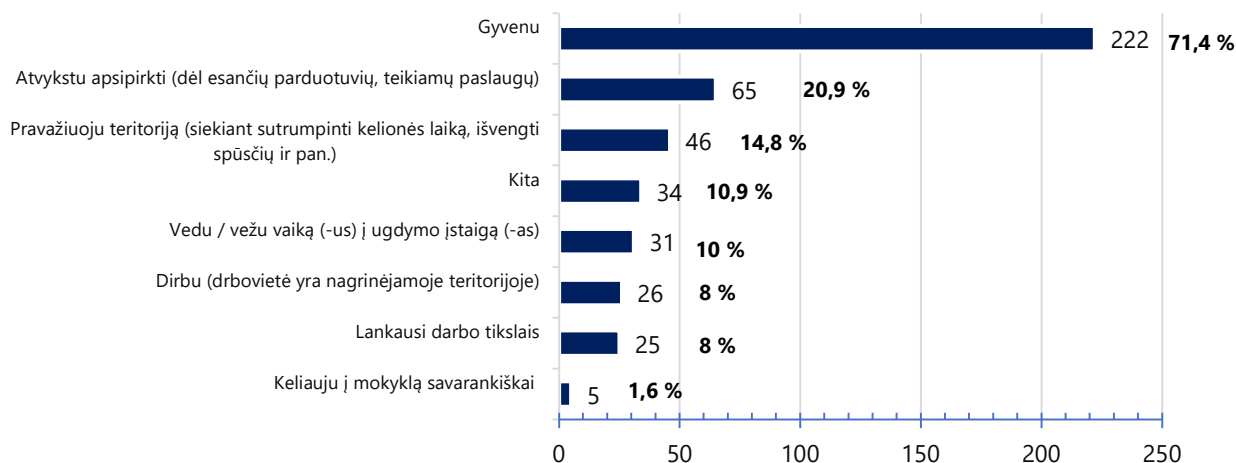
Analizuojamos teritorijos viduje kelionių, atliekamų **motorinėmis transporto priemonėmis**, dalis ženkliai sumažėja ir sudaro **46,3 proc.** (automobiliu (vairuotojas (43,4 %) arba keleivis (2,6 %)), arba taksi ar pavežėjimo automobiliu (0,3 %)). **Didžioji dalis respondentų – 48,9 proc. - analizuojamos teritorijos viduje juda pėsčiomis** (arba riedlente, riedučiais ar kt. ne elektrine priemone – 8,7 %).



pav. 6.2 Respondentų kelionių į ir po analizuojamą Jeruzalės teritoriją modalinis pasiskirstymas

Kelionių į teritoriją modalinio pasiskirstymo rezultatai indikuoja, kad atvykti ir išvykti iš analizuojamos teritorijos yra patraukliausia automobiliu, tačiau kelionėms teritorijos viduje dažniau pasirenkama judėti pėsčiomis.

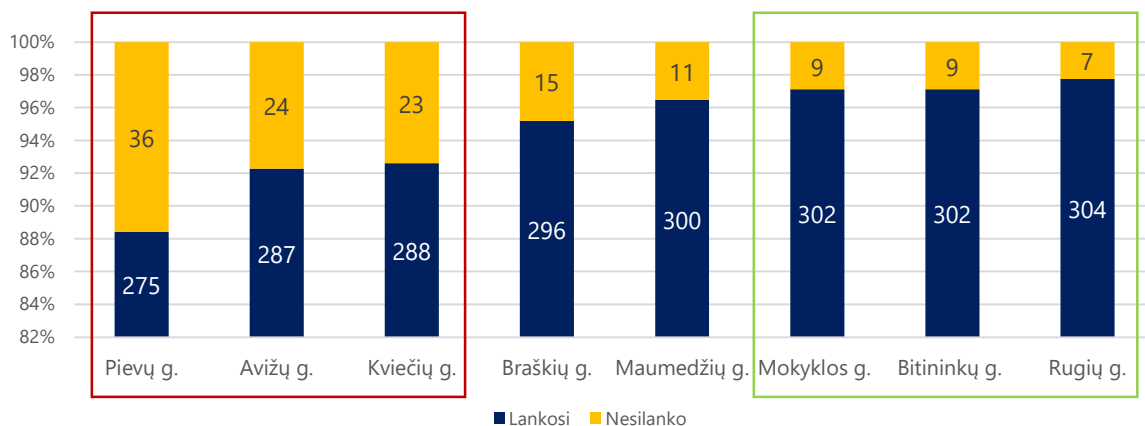
Išskirtina, kad teritorijoje respondantai **lankosi skirtingais tikslais**. Jų pasiskirstymas pateikiamas juostine diagrama:



pav. 6.3 Respondentų pasiskirstymas pagal lankymosi tikslą analizuojamoje Jeruzalės teritorijoje

71,4 proc. respondentų yra nagrinėjamos Jeruzalės teritorijos gyventojai. Nemažą procentą (53,7 %) sudaro respondentai, kurie analizuojamoje teritorijoje lankosi trumpalaikiais tikslais, kaip kad apsipirkimui, tranzitinio pravažiavimo, vaiko (-ų) nuvedimo/nuvežimo į ugdymo įstaigą bei apsilankymų darbo tikslais.

Duomenys atskleidė, kad lankomiausia gatvė – Rugių g., taip pat Bitininkų ir Mokyklos gatvės, tuo tarpu pati nelankomiausia – Pievų g. bei Avižų ir Kviečių gatvės.



pav. 6.4 Gatvių lankomumo rodikliai

6.3 TERITORIJOS NAUDOTOJŲ POREIKIAI

Teritorijos naudotojų poreikiams identifikuoti apklausoje buvo pateikti 3 klausimai, kuriuose respondentų buvo prašoma pažymėti aspektus, kurie turėtų būti patobulinti tam tikrose nagrinėjamos teritorijos gatvėse. Toliau pateikiama šių klausimų atsakymų analizė, kuri papildyta atvirame klausime pateiktų pasiūlymų apžvalga.

6.3.1 Svarbiausių teritorijos naudotojų poreikių identifikavimo metodika

Siekiant identifikuoti teritorijos naudotojų poreikius, apklausoje respondentų buvo prašoma apklausos 5 – 7 klausimuose pažymėti aspektus, kurie jų nuomone konkrečioje gatvėje (Mokyklos, Braškių, Kviečių, Rugių, Pievų, Maumedžių, Avižų ir Bitininkų) turėtų būti patobulinti, kad keliaujant teritorijoje respondantai jaustųsi saugiau, keliauti būtų patogiau, patraukliau (toliau – *patirties tobulinimo aspektai*). Žemiau pateikiami ties kiekvienu iš klausimų galimų pažymėti atsakymų variantai:

- **5 klausimas:** Kurie aspektai, Jūsų nuomone, turėtų būti patobulinti išvardintose teritorijos gatvėse, kad keliaujant teritorijoje jaustumėtės **saugiau**?
 - Automobiliai, neviršijantys nustatyto greičio
 - Mažiau intensyvus autotransporto eismas
 - Geresnis matomumas sankryžose, perėjose
 - Trumpesni gatvių kirtimai
 - Infrastruktūra dviračiams (takai, juostos)
 - Geresnis apšvietimas
- **6 klausimas:** Kokie pokyčiai, Jūsų nuomone, turėtų atsirasti išvardintose teritorijos gatvėse, kad keliavimas teritorijoje Jums būtų **patogesnis**?
 - Daugiau saugių gatvės kirtimų pėstiesiems ir dviratininkams
 - Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai
 - Gatvės mažosios architektūros elementai - suoleliai, dviračių stovai
 - Platesni pėsčiųjų takai

- Kliūčių pašalinimas iš pėsčiųjų takų (stulpai, stovintys automobiliai, kt. kliūtys)
- Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalią turintiems žmonėms
- Daugiau išsikrovimo vietų aptarnavimo transportui
- **7 klausimas:** Kas, Jūsų nuomone, turėtų pasikeisti išvardintose teritorijos gatvėse, kad keliavimas teritorijoje Jums būtų **patrauklesnis**?
 - Geresnis apšvietimas
 - Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų
 - Mažesnis triukšmas
 - Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių

Respondentai turėjo galimybę pažymėti neribotą pasirinkimo variantų kiekį, taip pat atsakyti, jog gatvėje nesilanko ir į klausimą atsakyti negali arba gatvėje jau jaučiasi pakankamai gerai ir papildomų pokyčių poreikio nemato. Kadangi pirminis projekto tikslas buvo ramaus eismo zonų principų įgyvendinimas, atsakymų variantai buvo parengti orientuojantis į pėsčiomis judančių žmonių poreikius. Siekiant įvertinti ir kitus, į apklausos formą neįtrauktus, poreikius, apklausos respondentams buvo sudaryta galimybė pateikti savo nuomonę atviro klausimo lauke.

Svarbiausiems teritorijos naudotojų poreikiams identifikuoti buvo atlikta bendra (žr. 6.3.2 poskyrį) ir atskirai kiekvienos iš analizuojamų gatvių (žr. 6.3.3 - 6.3.8 poskyrius) apžvalga. Siekiant identifikuoti svarbiausius poreikius konkrečioje gatvėje, įvertinus gautų duomenų masę nuspręsta atrinkti poreikius, kuriuos 5 – 7 klausimuose pažymėjo a) ne mažiau kaip ketvirtadalis ir b) ne mažiau kaip penktadalis gatvėje besilankančių respondentų. Su atviro klausimo formatu pateiktais kiekvienai nagrinėjamoje teritorijoje esančiai gatvei aktualiais prašymais, pasiūlymais ar pastebėjimais galima susipažinti lentelėje, pateikiamoje priede Nr. 1, vadovaujantis konkrečiai gatvei skirtame stulpelyje atliktais žymėjimais. Šioje lentelėje yra susisteminti visi atviro klausimo formatu gauti duomenys, 6.3.3 - 6.3.8 poskyriuose ši informacija nėra dubliuojama.

6.3.2 Bendra teritorijos naudotojų poreikių apžvalga

Vidutiniškai vienam respondentui patirties tobulinimo aspektuose - saugumo, patogumo, patrauklumo (5-7 klausimai) - teko po ~19 pažymėtų pasirinkimo variantų. Žemiau pateikiamas patirties tobulinimo aspektų pažymėtų atsakymų variantų pasiskirstymas pagal respondentų lankymosi analizuojamoje teritorijoje tikslą.

Atsižvelgiant į skirtingą galimų pažymėti variantų skaičių kiekviename iš klausimų bei nelygiavertį respondentų pasiskirstymą pagal lankymosi analizuojamoje teritorijoje tikslą (gyvena teritorijoje 71,4 proc. respondentų, keliauja į mokyklą savarankiškai – vos 1,6 proc.), analizuojant vertinami ne absoliutiniai, bet santykiniai duomenys – pažymėtų pasirinkimo variantų dalis nuo visų galimų pažymėti variantų. Kaip matoma pagal duomenis lentelėje žemiau, **daugiausiai poreikių – 18 proc. iš visų įmanomų – pažymėjo respondentai, kurie pravažiuoja teritoriją**. Mažiausiai – respondentai, kurie dirba teritorijoje (11 %) arba lankosi joje darbo tikslais (9 %). Gyvenantiems, atvykstantiems apsipirkti, pravažiuojantiems ir keliaujantiems į mokyklą savarankiškai respondentams aktualiausias teritorijos patrauklumo didinimas, dirbantiems, besilankantiems darbo tikslais, vedantiems ir vežantiems vaikus į ugdymo įstaigas ir kitais tikslais besilankantiems teritorijoje respondentams aktualiausias saugumo aspektas.

Lentelė 6.1 Pažymėtų patirties tobulinimo aspektų atsakymų variantų pasiskirstymas pagal respondentų lankymosi analizuojamoje teritorijoje tikslą

Lankymosi tikslas	Respondentų skaičius	Saugumas		Patogumas		Patrauklumas		Pažymėtų pasirinkimo variantų dalis nuo visų galimų pažymėti variantų
		Pažymėtų pasirinkimo variantų skaičius	Dalis nuo visų galimų pažymėti variantų	Pažymėtų pasirinkimo variantų skaičius	Dalis nuo visų galimų pažymėti variantų	Pažymėtų pasirinkimo variantų skaičius	Dalis nuo visų galimų pažymėti variantų	
Gyvena	222	1632	15,3%	1556	12,5%	1240	17,5%	15%
Dirba	26	161	12,9%	108	7,4%	95	11,4%	11%
Lankosi darbo tikslais	25	125	10,4%	117	8,4%	56	7,0%	9%
Vedu/vežu vaiką (-us) į ugdymo įstaigą (-as)	31	252	16,9%	227	13,1%	159	16,0%	15%
Keliauju į mokyklą savarankiškai	5	30	12,5%	27	9,6%	29	18,1%	13%
Atvykstu apsipirkti (dėl esančių parduotuvių, teikiamų paslaugų)	65	526	16,9%	512	14,1%	363	17,5%	16%
Pravažiuoju teritoriją (siekiant sutrumpinti kelionės laiką, išvengti spūsčių ir panašiai)	46	424	19,2%	416	16,1%	287	19,5%	18%
Kita	34	308	18,9%	236	12,4%	179	16,5%	16%

Žemiau pateikiamoje lentelėje pagal bendrą visuose trijuose aspektuose pažymėtų pasirinkimo variantų skaičių reitinguojamos visos į apklausos klausimyną įtrauktos gatvės. Apklausos metu surinkti patirties tobulinimo aspektų duomenys indikuoja, kad analizuojamų Jeruzalės gatvių kontekste **mažiausiai respondentų poreikius atliepia Mokyklos ir Rugių gatvės** - ties jomis kiekvienas respondentas vidutiniškai pažymėjo apie tris tobulintinus aspektus. **Labiausiai respondentų poreikius atliepia Kviečių ir Pievų gatvės**, ties jomis vienas respondentas vidutiniškai pažymėjo 2,1 tobulintino aspekto. Apžvelgiant kiekvieno klausimo rezultatus atskirai matoma, kad saugumo aspektu respondentų poreikių pasiskirstymas pilnai atitinka bendrą reitingą, patogumo aspektu mažiausiai pasirinkimo variantų pažymėta Kviečių gatvėje, patrauklumo aspektu daugiausiai pasirinkimo variantų pažymėta Rugių gatvėje, toliau seka Mokyklos, Bitininkų ir Maumedžių gatvės.

Lentelė 6.2 Gatvių reitingavimas pagal bendrą pažymėtų tobulinimo aspektų (5-7 klausimai) skaičių

Nr.	Gatvės pavadinimas	Pažymėtų patirties tobulinimo aspektų pasirinkimo variantų skaičius			Bendras pažymėtų pasirinkimo variantų skaičius	Vidutinis vieno respondento pažymėtų variantų skaičius*	Atviro klausimo atsakymai	
		Saugumas (5 kl.)	Patogumas (6 kl.)	Patrauklumas (7 kl.)			Paminėjimų skaičius	Paminėjimų dalis nuo visų atsakymų
1	Mokyklos g.	352	371	235	958	3,0	22	21,2%
2	Rugių g.	339	328	239	906	2,8	11	10,6%
3	Maumedžių g.	324	285	222	831	2,6	5	4,8%
4	Bitininkų g.	307	284	232	823	2,6	14	13,5%
5	Braškių g.	272	268	199	739	2,3	6	5,8%
6	Avižų g.	254	229	187	670	2,2	6	5,8%
7	Kviečių g.	248	223	181	652	2,1	2	1,9%
8	Pievų g.	235	228	171	634	2,1	5	4,8%
VISO		2331	2216	1666				
Pažymėtų pasirinkimo variantų dalis nuo visų galimų pažymėti variantų		14,2%	8,1%	15,2%				

* Vertinama pagal gatvėje besilankančių respondentų skaičių

Atviro klausimo duomenys dalinai atliepia patirties tobulinimo aspektų tendencijas – dažniausiai, beveik penktadalyje atviro klausimo atsakymų, buvo minima Mokyklos gatvė, Rugių, Maumedžių, Bitininkų gatvės pagal paminėjimų skaičių patenka į pirmąjį ketvertuką, tačiau skirtingai nuo patirties tobulinimo aspektų, dažniau minimos buvo Bitininkų ir Maumedžių gatvės. Atviro klausimo atsakymuose rečiausiai buvo minima Kviečių gatvė.

Siekiant apibendrinti atviro klausimo formatu surinktų duomenų turinį, buvo išskirtos 19 pagrindinių pateiktuose pasiūlymuose minimų temų (kategorijų), suskaičiuotas kiekvienos iš kategorijų paminėjimo skaičius (viena pasiūlyme galėjo būti minimos kelios kategorijos) ir pagal paminėjimo dažnumą suformuotos 6 kategorijų grupės – nuo aktualiausių iki mažiausiai aktualių. Susisteminta atviro klausimo duomenų informacija pateikiama lentelėje žemiau, kaip matoma – Jeruzalėje aktualiausias pateikusiems papildomus pasiūlymus respondentams yra automobilių stovėjimo klausimas. Automobilių stovėjimo vietų didinimo poreikį įvardijo penktadalis pateikusiųjų pasiūlymus, dar 17 % paminėjo ir automobilių stovėjimo organizavimo tobulinimo poreikį. Aktualūs ir pėsčiųjų poreikiai – infrastruktūros pėstiesiems gerinimas buvo paminėtas 18 % atsakymų, saugumo didinimas – 16 % atsakymų, perėjų klausimas – 11 % atsakymų. 15 % atsakymų buvo siūloma nieko teritorijoje nekeisti, 14 % atsakymų buvo kalbama apie automobilių eismo gerinimo poreikį.

Lentelė 6.3 Jeruzalės teritorijos atviro klausimo kategorijų rodikliai

Aktualiausių pasiūlymų grupės	Pateikto siūlymo kategorija	Paminėjimų dalis nuo visų atsakymų
1	Automobilių stovėjimo vietų skaičiaus didinimas	20 %
2	Infrastruktūros pėstiesiems gerinimas	18 %
	Automobilių stovėjimo organizavimas	17 %
	Susisiekimo pėsčiomis, dviračiais saugumo didinimas	16 %
3	Nieko nereikia keisti	15 %
	Automobilių eismo gerinimas	14 %
4	Infrastruktūros dviračiams gerinimas	12 %
	Motorinio transporto greičio mažinimo priemonės	11 %
	Palankesnių sąlygų pėstiesiems perėjose kūrimas	11 %
	Socialinio saugumo didinimas - apšvietimas	10 %
	Želdinių kiekio didinimas, priežiūra	10 %
5	Kiti siūlymai, nepatenkantys į suformuotas kategorijas	7 %
	Naujos urbanizacijos ribojimas	7 %
	Žaliųjų erdvių ir priklausomųjų želdynų išlaikymas/didinimas/gerinimas	6 %
	Oro ir triukšmo taršos mažinimo priemonės	5 %
6	Viešojo transporto paslaugų gerinimas	4 %
	Laikino sustojimo infrastruktūros įrengimas	3 %
	Dviračių ir mikromobilumo priemonių laikymo organizavimas	3 %
	Mažosios architektūros elementų įrengimas	2 %

Be aukščiau aprašytų Jeruzalės teritorijoje nagrinėjamų gatvių, respondentai atviro klausimo pasiūlymuose minėjo nagrinėjamoje teritorijoje esančias, bet į apklausos formą neįtrauktas Žemuogių, Lobio, Apynių, Pašvaistės gatves, kėlė visai nagrinėjamai teritorijai aktualius klausimus, įvardino problematiką ir

poreikius už nagrinėjamos teritorijos ribų. Visi atviro klausimo skiltyje gauti atsakymai pateikiami priede Nr. 1 lentelės formatu, ties kiekvienu iš gautų atsakymų surinktos informacijos nagrinėjimo patogumui yra pažymėta kokiai nagrinėjamoje teritorijoje esančiai gatvei aktualūs klausimai jame minimi. Atsižvelgiant į gautų atsakymų pobūdį, papildomai pažymima, jei pateiktame atsakyme minimi bendro pobūdžio arba už nagrinėjamos teritorijos ribų išeinantys klausimai.

6.3.3 Mokyklos gatvė

Pagal apklausos rezultatus, patirtį saugumo ir patrauklumo aspektais Mokyklos gatvėje reikšmingai pagerintų **matomumo užtikrinimo priemonės ties sankryžomis ir perėjomis bei geresnis apšvietimas**. Patogumo aspektu svarbiausia yra **galimybė judėti be kliūčių**, t. y. automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai. Papildomai svarbu užtikrinti eismo greičio režimo laikymąsi ir įrengti trūkstantis gatvės mažosios architektūros elementus.

Lentelė 6.4 Mokyklos g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	25 % besilankančiųjų
	1. Geresnis matomumas sankryžose, perėjose
	2. Geresnis apšvietimas
Patogumas	20 % besilankančiųjų
	1. Automobiliai, neviršijantys nustatyto greičio
Patrauklumas	25 % besilankančiųjų
	1. Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai
Patrauklumas	25 % besilankančiųjų
	1. Geresnis apšvietimas

6.3.4 Braškių gatvė

Braškių gatvėje saugumo ir patrauklumo rodiklius reikšmingai pagerintų **geresnis apšvietimas**. Patogumo aspektu svarbiausia yra **galimybė judėti be kliūčių**, t. y. automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai. Saugumo jausmą didintų ir eismo greičio režimo užtikrinimas / kontrolė.

Lentelė 6.5 Braškių g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	20 % besilankančiųjų
	1. Automobiliai, neviršijantys nustatyto greičio / Geresnis apšvietimas
Patogumas	20 % besilankančiųjų
	1. Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai
Patrauklumas	20 % besilankančiųjų
	1. Geresnis apšvietimas

6.3.5 Kviečių gatvė

Kviečių gatvėje saugumo ir patrauklumo rodiklius reikšmingai pagerintų **geresnis apšvietimas**. Patogumo aspektu svarbiausia yra **galimybė judėti be kliūčių**, t. y. automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai.

Lentelė 6.6 Kviečių g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	20 % besilankančiųjų
	1. Geresnis apšvietimas

Patogumas	20 % besilankančiųjų
	1. Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai
Patrauklumas	20 % besilankančiųjų
	1. Geresnis apšvietimas

6.3.6 Rugių gatvė

Rugių gatvėje saugumo rodiklius reikšmingai pagerintų **geresnis matomumas sankryžose, perėjose**, kuris užtikrinamas kliūčių ir sunkinančių matomumą objektų pašalinimą, apšvietimu. Saugumui svarbus ir eismo greičio režimo laikymosi užtikrinimo klausimas. Patogumo aspektu svarbiausia yra **galimybė judėti be kliūčių**, t.y. automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai. Patrauklumui gerinti – apšvietimas.

Lentelė 6.7 Rugių g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	25 % besilankančiųjų
	1. Geresnis matomumas sankryžose, perėjose
	20% besilankančiųjų
	2. Geresnis apšvietimas
Patogumas	25 % besilankančiųjų
	1. Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai
Patrauklumas	25 % besilankančiųjų
	1. Geresnis apšvietimas

6.3.7 Pievų gatvė

Pievų gatvėje saugumo ir patrauklumo rodiklius reikšmingai pagerintų **geresnis apšvietimas**. Patogumo aspektu nė vienas iš pateiktų variantų nesurinko bent 20 proc. gatvėje besilankančių respondentų balsų, tačiau pagal surinktų balsų skaičių patogumo prasme respondentams svarbiausia yra galimybė judėti be kliūčių, t.y. automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai.

Lentelė 6.8 Pievų g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	20 % besilankančiųjų
	1. Geresnis apšvietimas
Patrauklumas	25 % besilankančiųjų
	1. Geresnis apšvietimas

6.3.8 Maumedžių gatvė

Maumedžių gatvėje saugumo rodikliai respondentų manymu reikšmingai priklauso nuo automobilių nustatyto **greičio kontrolės ir geresnio matomumo sankryžose bei perėjose**. Taip pat svarbu tiek saugumo, tiek patrauklumo aspektais – **pagerintas apšvietimas gatvėje**. Patogumą gerintų sudarytos **galimybės judėti be kliūčių**, t.y. automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai, praėjimai bei pagerinta **gatvės mažoji architektūra** – suoleliai, dviračių stovai ir t.t.

Lentelė 6.9 Maumedžių g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	20 % besilankančiųjų
----------	----------------------

	1. Automobiliai, neviršijantys nustatyto greičio / Geresnis matomumas sankryžose, perėjose
	2. Geresnis apšvietimas
Patogumas	20 % besilankančiųjų
	1. Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai
	2. Gatvės mažosios architektūros elementai - suoleliai, dviračių stovai
Patrauklumas	25 % besilankančiųjų
	1. Geresnis apšvietimas

6.3.9 Avižų gatvė

Avižų gatvėje saugumo ir patrauklumo rodikliai reikšmingai priklauso nuo **pagerinto apšvietimo gatvėje**. Patogumą gerintų sudarytos **galimybės judėti be kliūčių**, t.y. automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai, praėjimai.

Lentelė 6.10 Avižų g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	20 % besilankančiųjų
	1. Geresnis apšvietimas
Patogumas	20 % besilankančiųjų
	1. Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai
Patrauklumas	25 % besilankančiųjų
	1. Geresnis apšvietimas

6.3.10 Bitininkų gatvė

Bitininkų gatvėje saugumo rodikliai reikšmingai priklauso nuo **automobilių greičio kontrolės, pagerinto apšvietimo ir pagerinto matomumo sankryžose, perėjose**. Patogumas priklauso nuo sudarytų **galimybių judėti be kliūčių**, t. y. automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai, praėjimai bei įrengtų papildomų mažųjų gatvės architektūros elementų – suolelių, dviračių stovų. Patrauklumui gerinti svarbus geresnis apšvietimas

Lentelė 6.11 Bitininkų g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	20 % besilankančiųjų
	1. Automobiliai, neviršijantys nustatyto greičio
	2. Geresnis apšvietimas
	3. Geresnis matomumas sankryžose, perėjose
Patogumas	20 % besilankančiųjų
	1. Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai
	2. Gatvės mažosios architektūros elementai - suoleliai, dviračių stovai
Patrauklumas	25 % besilankančiųjų
	1. Geresnis apšvietimas

7 KONCEPCIJA

7.1 KONCEPCIJOS RENGIMO METODIKA

Jeruzalės gatvių modernizacijos koncepcija parengta remiantis atliktos esamos situacijos analize, gyventojų apklausa, kūrybinių dirbtuvių rezultatais, ekspertinėmis žiniomis, gerąja praktika bei galiojančiais teisės aktais. Koncepcija parengta įgyvendinant Jeruzalės gatvių modernizacijos koncepcijos parengimo paslaugos techninėje specifikacijoje įvardintus reikalavimus ir apimtis bei tyrimui suformuluotą užduotį. Koncepcijos siekis – pasiūlyti sprendinius, kurie spręstų esamos situacijos analizėje bei gyventojų apklausoje ir kūrybinėse dirbtuvėse identifikuotas susisiekimo problemas nagrinėjamoje Jeruzalės dalyje – teritorijoje, kurią riboja Jeruzalės, Ateities, Baltupio gatvės ir žalioji zona iš šiaurės pusės.

Pagrindiniai identifikuoti poreikiai Jeruzalės gatvių modernizavimui:

- Automobilių stovėjimo vietų skaičiaus didinimas – siūlomos vietos naujų parkavimo vietų įrengimui;
- Infrastruktūros pėstiesiems gerinimas – kliūčių pėsčiųjų takuose ar šalia jų pašalinimas, pavyzdžiui, automobilių stovėjimo ribotuvų įrengimas įrengtose statmenose stovėjimo vietose;
- Automobilių stovėjimo organizavimas – fizinis automobilių stovėjimo vietų įrengimas pagal galiojančius teisės aktus;
- Susisiekimo pėsčiomis, dviračiais saugumo didinimas – matomumo perėjose didinimas, automobilių greičio užtikrinimas;
- Automobilių eismo gerinimas – fizinis automobilių stovėjimo vietų įrengimas užtikrinantis nenutrūkstamą eismą;
- Infrastruktūros dviračiams gerinimas – greičio ribojimo priemonės didinančios dviratininkų saugumą važiuojant bendrame sraute;
- Motorinio transporto greičio mažinimas – eismo saugumo priemonės ir gatvės dizainas nesudarantis sąlygų galiojančio greičio viršijimui;
- Palankesnių sąlygų pėstiesiems perėjose kūrimas – trūkstamų perėjimo vietų įrengimas, matomumo perėjose didinimas, automobilių greičio užtikrinimas.

Atsižvelgiant į atliktą esamos situacijos analizę ir galimus identifikuotų problemų būdus, formuojamos dvi pagrindinės koncepcijos alternatyvos, kurios skiriasi sprendinių apimtimi. Pirmoji alternatyva – apima daugiausiai taškinis susisiekimo infrastruktūros patobulinimus, kurių veiksmingumas yra ribotas dėl jų lokalumo, o antroji alternatyva yra orientuota į gatvių modernizavimą siekiant maksimaliai įveiklinti esamą infrastruktūrą, užtikrinti visų eismo dalyvių saugumą, susisiekimo patogumą bei gatvių aplinkos patrauklumą.

Svarbu atkreipti dėmesį jog nors pirmoji alternatyva yra paprasčiau įgyvendinama, tačiau pilna apimti nesprendžia visos problematikos ir todėl negalėtų būti vadinama gatvių modernizacija. Antroji siūloma alternatyva – ženkliai padidintų eismo dalyvių patogumą naudojantis susisiekimo infrastruktūra ir padėtų įgyvendinti šiuolaikiškų ir patrauklių miesto gatvių įvaizdį.

Koncepciniai sprendiniai yra siūlomi tik analizuojamoms gatvėms įvardintoms techninėje specifikacijoje ir nedetalizuojami gatvėms esančioms už nagrinėjamos teritorijos ribų. Gyventojų siūlymai už koncepcijos ribų pateikiami teritorijos naudotojų apklausos analizėje ir kūrybinių dirbtuvių protokole.

7.2 PRINCIPINIAI SPRENDINIAI APRAŠOMI TEISĖS AKTUOSE

Gatvių infrastruktūra turi būti atnaujinama ir įrengiama pagal ją reglamentuojančius teisės aktus. Galiojantys teisės aktai nustato visų susisiekimo būdų naudotojų infrastruktūros elementus ir jų parametrus, tad tinkamai įrengta infrastruktūra yra saugi ir patogi visiems jos naudotojams: pėstiesiems, riedėjimo priemonių naudotojams, dviratininkams, motorizuoto transporto naudotojams.

Visos nagrinėjamos teritorijos gatvės siūlomos dviejų greičio režimų – 20 ir 30 km/val. 30 km/h greičio režimas taikomas pagalbinėse, D kategorijos gatvėse. Šių gatvių pagrindinė paskirtis yra eismo srautų paskirstymas į smulkias teritorijas, privažiavimai prie atskirų statinių ir kitų objektų. Pagalbinės gatvės tai lokalinės funkcinės ir kompozicinės ašys gyvenvietėse, kurios neskirtos tranzitui ir greitam automobilių susisiekimui, prioritetą teikiant nemotorizuoto transporto eismui. 20 km/h greičio režimas taikomas gatvėse, kuriose galioja gyvenamosioms zonoms nustatyta eismo tvarka. Gyvenamojoje zonoje pėstieji turi pirmumo teisę prieš motorines transporto priemones, todėl atskira pėsčiųjų infrastruktūra nebūtina įrengti. Paprastai gyvenamoji zona taikoma Ds kategorijos gatvėse, pėsčiųjų, dviratininkų ir motorinių transporto priemonių eismą organizuojant bendrame sraute.

Pagrindinis susisiekimo infrastruktūrą miestuose reglamentuojantis teisės aktas – 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.

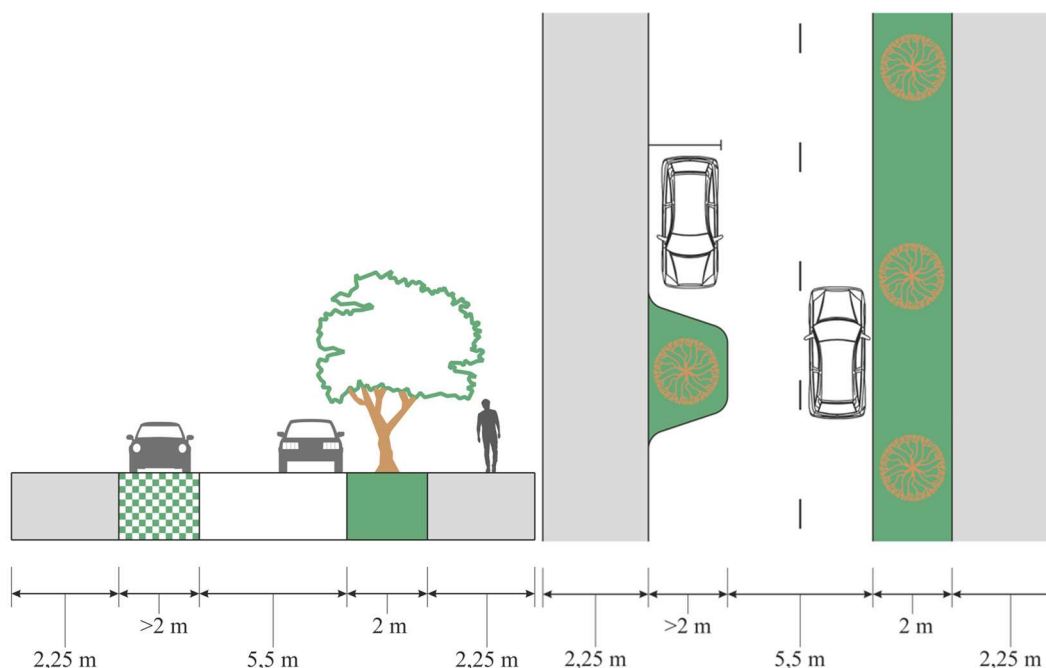
Pėsčiųjų perėjimo per kelius ir gatves organizavimo taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2020 m. rugpjūčio 28 d. įsakymu Nr. 3-487, nustato nežymėtų perėjų, pėsčiųjų perėjų, šviesoforais reguliuojamų perėjų, požeminių pėsčiųjų perėjų ir pėsčiųjų perėjų virš kelio įrengimo sąlygas, reikalavimus ir apribojimus Lietuvos Respublikos teritorijoje ir turi būti taikomos projektuojant kelius ir gatves (rengiant kelių ir gatvių tiesimo, rekonstravimo, kapitalinio ar paprastojo remonto projektus).

Dviračių ir pėsčiųjų eismo infrastruktūros planavimo ir projektavimo taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2024 m. lapkričio 26 d. įsakymu Nr. 3-415, taikomos planuojant, projektuojant naują, rekonstruojant ar kapitaliai remontuojant esamą dviračių ir pėsčiųjų eismo infrastruktūrą.

Koncepcijoje siūlomi eismo saugumo sprendiniai aprašyti Inžinerinių eismo saugumo priemonių įgyvendinimo rekomendacijose, patvirtintose VĮ Transporto kompetencijų agentūros direktoriaus 2024 m. lapkričio 22 d. įsakymu Nr. 2-147. Šios rekomendacijos nurodo kaip inžinerinės eismo saugumo priemonės turėtų būti parenkamos, derinamos su gatvės dizainu bei įrengiamos. Rekomendacijos aprašo ne tik inžinerines eismo saugumo priemones, tačiau atkartoja ir aspektus kaip turėtų būti projektuojamos skirtingų funkcijų gatvės, kad atitiktų pagrindinių jų naudotojų poreikius.

Rekomendacijų trečiasis skirsnis aprašo rekomenduojamą ≤ 30 km/h greičio režimo gatvių skersinį profilį (292 punktas):

- važiuojamoji dalis su dvejomis 2,75 m pločio eismo juostomis;
- pėsčiųjų takas abiejose pusėse (ne siauresnis kaip 2 m);
- abiejose gatvės pusėse želdinių juosta su lauko įranga ir automobilių stovėjimo vietomis (rekomenduojama didesnio nei 2 m pločio);
- jei 2 m pločio želdinių juosta su įrenginių juosta telpa tik vienoje gatvės pusėje, formuojamas gatvės iškreivinimas;
- gatvės profilyje planuojant lygiagretų automobilių stovėjimą, kas 2–5 stovėjimo vietas turi būti įrengiamos 3 m ilgio želdinių salelės, atskiriančios stovėjimo vietas;
- tokios gatvės gali būti ir vienpusio eismo, numatant dvipusį judėjimą dviračiams. Tuomet važiuojamoji dalis turi būti bent 3,5 m pločio.



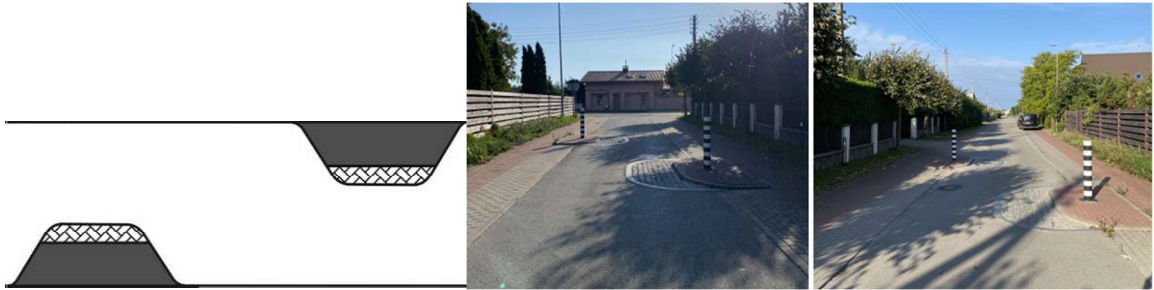
pav. 7.1 ≤ 30 km/h greičio režimo gatvės skersinis profilis be maršrutinio transporto eismo

Pagrindiniai rekomendacijų punktai, kuriais vadovaujantis parengta koncepcija:

- Įrengiant ESP kelio ar gatvės ruožuose, turi būti išlaikytas Kelių techniniame reglamente KTR 1.01:2008 ir Statybos techniniame reglamente STR 2.06.04:2014 nustatytas minimalus eismo juostos plotis. Didesnis nei reglamentuotas eismo juostos plotis (perteklinis eismo juostos plotis) sąlygoja leistino greičio viršijimą, neteisėtą motorinių transporto priemonių statymą ir kitus neleistinus manevrus (21 punktas);
- Jei esami eismo juostų pločiai yra didesni nei reglamentuoti teisės aktuose, neatitinka nustatyto greičio režimo ir motorinių transporto priemonių srauto sudėties, turėtų būti priimtas sprendimas naikinti perteklinį važiuojamosios dalies plotą ir jį panaudoti skirstant pagal šią hierarchiją: pėsčiųjų eismo infrastruktūros įrengimui, želdinių juostos, atskiriančios pėsčiųjų eismą nuo važiuojamosios dalies, įrengimui, dviračių trasų įrengimui, automobilių statymo juostos įrengimui, želdinių juostos skiriamosioje juostoje įrengimui (23 punktas);
- Inžinerinės eismo saugumo priemonės gali būti projektuojamos gatvės ruože vienoje vietoje arba išdėstomos tam tikru atstumu viena nuo kitos. Kai siekiama palaikyti leistiną greitį ilgesniame gatvės ruože, rekomenduojama įrengti ESP nuosekliai, išdėstant jas tam tikru atstumu. Turi būti taikomos skirtingų tipų greičio valdymo priemonės, derinant jas prie konkrečios vietos ir užtikrinant bendrą darną (24 punktas);
- Atstumas tarp gretimų eismo saugumo priemonių yra vienas iš veiksnių, lemiančių poveikio eismo saugumui efektyvumą. Atstumas tarp eismo saugumo priemonių gatvėse, kuriose nustatytas 30 km/val. greičio režimas, turėtų būti iki 100 m (25 punktas);

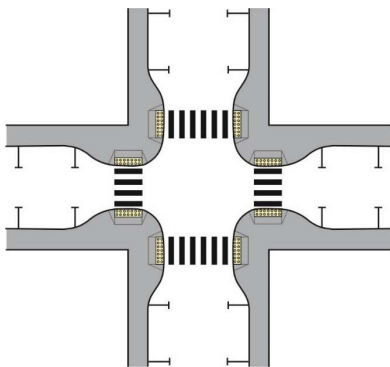
Koncepcijoje siūlomos inžinerinės eismo saugumo priemonės:

- Važiuojamosios dalies iškreivinimas su susiaurinimu (XIII skyriaus 3 skirsnis):
 - Važiuojamosios dalies susiaurinimas iki 1 eismo juostos gali būti taikomas tik pagalbinėse gatvėse, kuriose leistinas greitis ne didesnis kaip 30 km/h, kuriose nevyksta maršrutinio ir sunkiasvorio transporto eismas ir eismo intensyvumas piko valandomis ne didesnis kaip 450 aut./h. Jeigu važiuojamosios dalies susiaurinimai iki 1 eismo juostos įrengiami vienas paskui kitą, turi būti užtikrintas ne mažesnis kaip 25 m atstumas tarp jų, kad galėtų prasilenkti motorinės transporto priemonės (87 punktas).



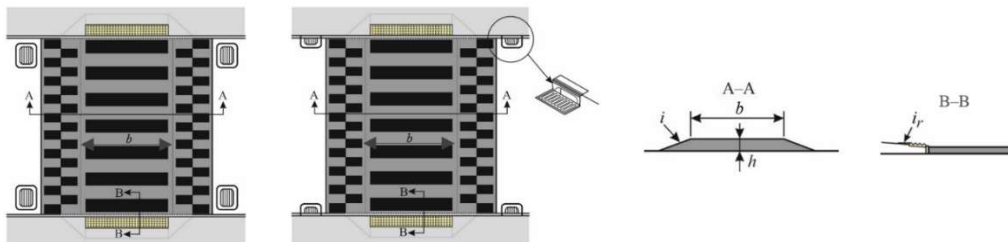
pav. 7.2 Iškreivavimo elementų išdėstymo formuojant važiuojamosios dalies iškreivinimą su susiaurinimu schema ir pavyzdys

- Šaligatvių išplėtimas sankryžoje (XIII skyriaus 5 skirsnis):
 - sutrumpina pėsčiųjų perėjos ir dviračių pervažos ilgį bei laiką per kurį pėstieji ir dviratininkai kerta važiuojamąją dalį;
 - užtikrina geresnį pėsčiųjų, dviratininkų ir motorinių transporto priemonių matomumą;
 - padidina pėsčiųjų ir dviratininkų laukimo erdvę;
 - vizualiai susiaurina važiuojamąją dalį;
 - fiziškai apibrėžia (įrėmina) automobilių stovėjimo vietas.



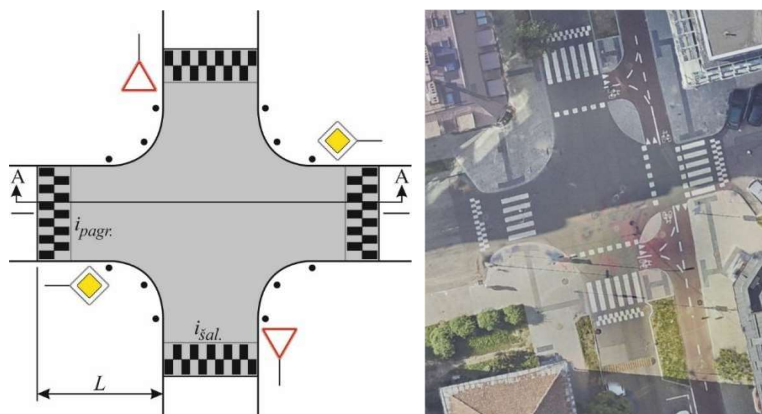
pav. 7.3 Šaligatvių išplėtimo sankryžoje schema ir pavyzdys

- Iškiliosios pėsčiųjų perėjos (IX skyriaus 2 skirsnis):



pav. 7.4 Iškilųjų pėsčiųjų perėjų schemas ir pavyzdys (su lietaus vandens nuleidimo sprendiniais)

- Iškiliosios sankryžos (IX skyriaus 3 skirsnis):



pav. 7.5 Iškiliosios standartinės sankryžos schema ir pavyzdys

7.3 SUPLANUOTI POKYČIAI TERITORIJOS GRETIMYBĖSE

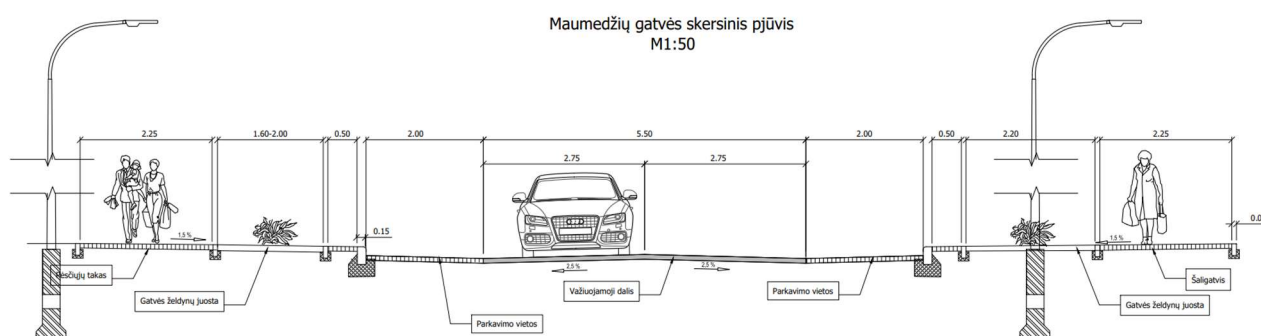
Šiame skirsnyje pateikiama suplanuotų pokyčių, kurie apima rengiamus techninius projektus, kapitalinius remontus, konversijas, planuojamą urbanizaciją ir kt., apžvalga, kurie susiję su analizuojamomis Jeruzalės teritorijos gatvėmis.

Maumedžių gatvės dalies tarp Braškių g. ir Rugių g. rekonstravimo ir viešosios erdvės abipus Maumedžių gatvės sutvarkymo projektas

Būsena: Pritarta (DĖL PRITARIMO PROJEKTINIAMS PASIŪLYMAMS Maumedžių gatvės dalies tarp Braškių g. ir Rugių g. 2023-02-01 Nr. A51-19530/23(3.3.2.26E-MPA)

Viešas susirinkimas įvyko: 2022-12-12 17:00

Patvirtinti projektiniai pasiūlymai numato Maumedžių gatvės rekonstravimą užtikrinant dvipusį automobilių eismą, įrengiant stovėjimo bei vietas bei sukuriant galimybę sustoti ir nuvesti vaikus į planuojamą statyti darželį. Tipinis rekonstruojamos gatvės pjūvis pateiktas projekte matomas paveikslėlyje 1.6.



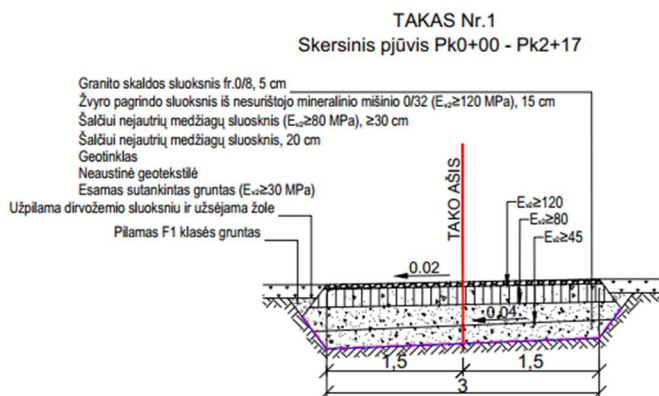
pav. 7.6 Numatomas Maumedžių g. skersinis pjūvis



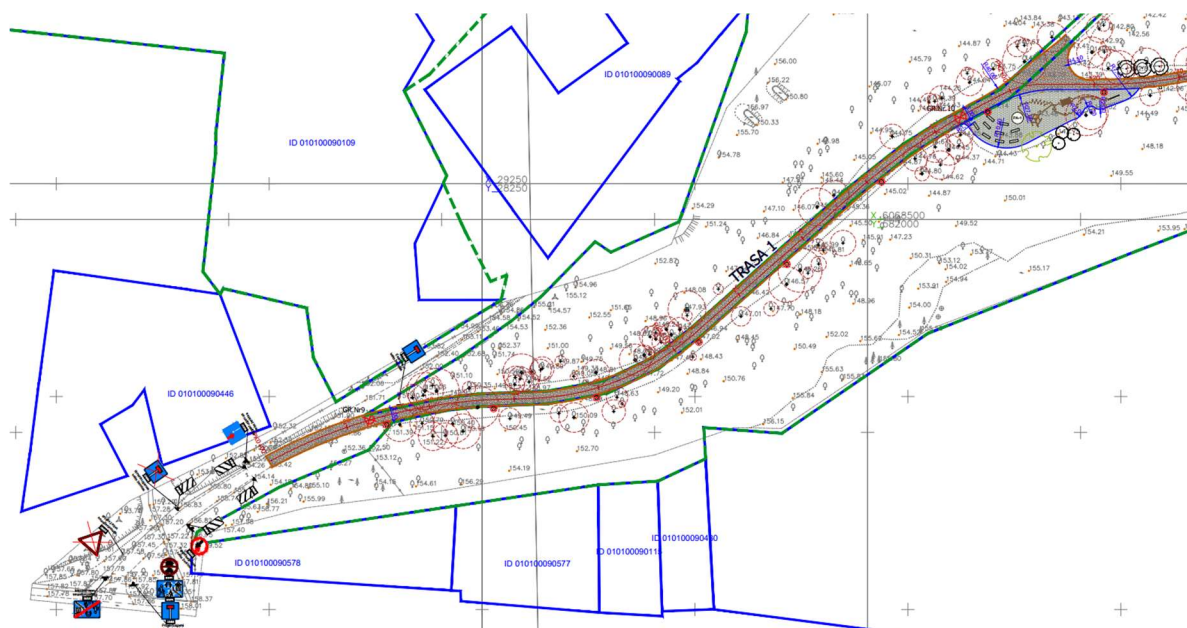
pav. 7.7 Maumedžių gatvės dalies rekonstravimo projektinių pasiūlymų iškarpa

Teritorijos prie Jeruzalės tvenkinio ir verkių dvaro sodybos (u.k. 756) tarp Jeruzalės, Mokslininkų, M. Marcinkevičiaus ir Baltupio gatvių Vilniuje, sutvarkymo projektas. Laida A.

Viena iš projektuojamų teritorijos trasų sutampa su dalimi Pašvaistės gatvės, kuria gyventojai privažiuoja prie savo sklypų. Pašvaistės g. šiuo metu išvažinėta sunkiojo transporto (teritorija yra miškinga, tad kai kuriais esamais takais naudojasi ir miškininkai). Projektuojama Trasa 1, pašvaistės gatvės dalyje nuo Mokyklos gatvės yra numatoma 3 m pločio su skaldos danga (esamas plotis 2,6 m), toliau, nuo pirmojo takų išsišakojimo Trasa 1 nebesutampa su Pašvaistės gatve, ji pereina į 1,8-2,4 m pločio taką.



pav. 7.8 Numatomas tako atkarpos, sutampančios su Pašvaistės gatvės dalimi, skersinis pjūvis



pav. 7.9 Projekto sprendiniai Pašvaistės gatvės dalyje

Lopšelis – darželis Braškių g. 54

Vilniaus Jeruzalės rajone, Braškių gatvėje bus statomas darželis, kuriam buvo skelbtas architektūrinės idėjos konkursas. Remiantis architektūrinio projekto konkurso organizatoriaus pateikta informacija, darželio statyba planuojama pradėti 2027 m. pradžioje, o darželio atidarymas galėtų įvykti 2028 m. pabaigoje. Planuojamas bendras darželį lankančių vaikų skaičius – apie 160 vaikų. Skaiciuojama, kad darželio poreikiams aptarnauti, administruoti ir ugdyti reikės apie 45 darbuotojų.



pav. 7.10 Darželio vieta (kairėje) ir architektūrinės idėjos konkurso laimėtojų „Archipoint LT“ vizualizacija (dešinėje)

Daugiabučio gyvenamojo namo Rugių g. 30, Vilniuje, statybos projektas

2024 m. gruodžio 9 d. įvyko viešoji konsultacija su visuomene dėl parengto Daugiabučio gyvenamojo namo Rugių g. 30, Vilniuje, statybos projekto specialiųjų architektūros reikalavimų projekto. Viešosios konsultacijos metu buvo galima teikti pasiūlymus dėl specialiųjų architektūros reikalavimų projekte išdėstytų reikalavimų, planuojamos statybos vietos ypatybių ir kitų aspektų. Vilniaus miesto savivaldybės puslapyje pažymima, jog viešai konsultacijai pristatomi projektai dar nėra sulaukę savivaldybės pritarimo – sprendimas dėl specialiųjų reikalavimų turinio bus priimtas po konsultacijų su visuomene.

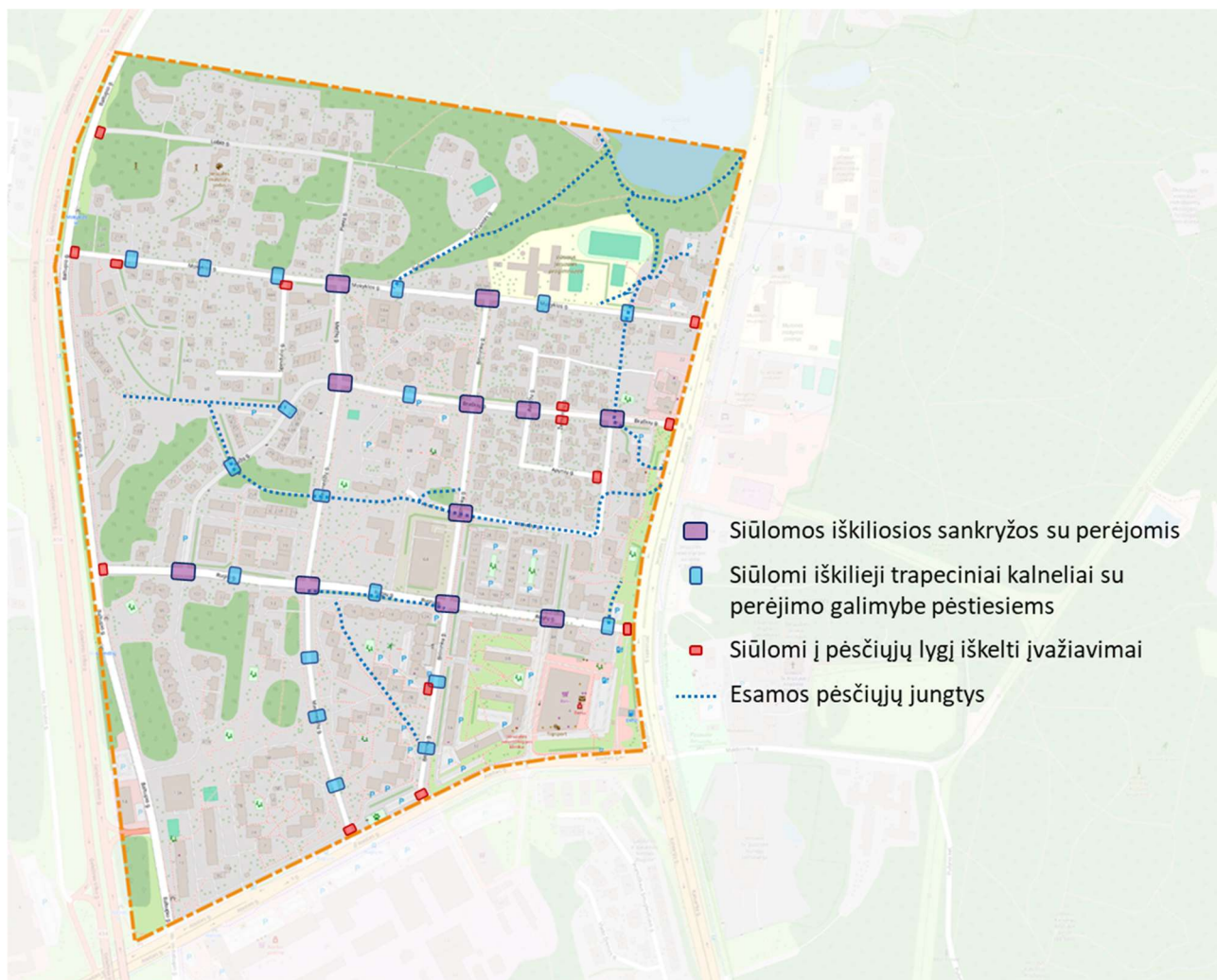
8 KONCEPCIJOS SPRENDINIAI

8.1 BENDRIEJI SPRENDINIAI ABIEMS ALTERNATYVOMS

Analizuojamos teritorijos gatvių pertvarkymo koncepcija parengta remiantis esamos būklės ir esamos infrastruktūros atitikimo galiojančių dokumentų reikalavimams vertinimo rezultatais, eismo srautų stebėjimų duomenimis bei teritorijos naudotojų patirčių ir poreikių analizės metu identifikuotais probleminiais taškais.

Pagrindiniai sprendimai reikalingi įgyvendinti teritorijoje siekiant ją padaryti saugesnę, patogesnę bei patrauklesnę ir atitikti visų eismo dalyvių poreikius, papildantys kitus sekanciuose skyriuose detalizuotus sprendinius:

- Esamose statmenose ir parkavimo kampu vietose, kur stovintys automobiliai turi galimybę riboti praėjimą šalia esančiais pėsčiųjų takais, turi būti įrengti parkavimo bortai (ribotuvai).
- Pėsčiųjų perėjos ir nežymėtos perėjos siūlomos įrengti iškilios ir trumpiausio įmanomo ilgio pėstiesiems įrengiant šaligatvio išplatėjimus prieš perėjimo vietą (suformuojant automobilių stovėjimo juostą) pav. 1.11.
- Visi įvažiavimai D ir Ds kategorijų gatvėmis į nagrinėjamą Jeruzalės teritoriją turėtų vizualiai išsiskirti, siekiant atkreipti motorizuoto transporto vairuotojų dėmesį į pasikeitusį greičio režimą – įvažiavas gatvės pradžioje turi būti iškeltas į pėsčiųjų takų lygį. Įvažiavimai iš D į Ds kategorijų gatves (pav. 1.11) ir įvažiavimai į kiemus iš analizuojamų gatvių tai pat turėtų būti iškeliami į pėsčiųjų takų lygį.
- Pėsčiųjų takai gatvėse su daugiaaukščiu užstatymu turi būti abiejose gatvės pusėse, bent 2,25 m pločio pakankami prasilenkti 3 žmonėms – patogaus pločio reikalingo užstatymo generuojamiems srautams. Pėsčiųjų takų plotis taškuose turėtų būti siaurinamas tik išskirtiniais atvejais, tokias kai dėl esamų aplinkybių negalima užtikrinti pakankamo infrastruktūros pločio visų eismo dalyvių eismui. Kitaip tariant pėsčiųjų susisiekimo sąlygos neturi būti bloginamos vardan labai riboto skaičiaus žmonių naudojamų automobilių vietų įrengimo. Įrengiant bei atnaujinant infrastruktūrą, turi būti fiziškai užtikrinamos reikalingos saugos zonos nuo kliūčių, nustatytos galiojančiose statybos reglamentuose, pavyzdžiui, pėsčiųjų takai nuo statmenų automobilių stovėjimų turi būti atskiriami parkavimo bortais. Pakankamos saugos zonos turi būti užtikrinamos ir tarp pėsčiųjų takų bei šalia esančio trumpalaikio stovėjimo vietų, t.y. vietose kur dažnas automobilių durelių atidarymas trukdo sklandų ir saugų pėsčiųjų eismą vietose kur automobilių stovėjimo vietos nuo pėsčiųjų infrastruktūros nėra atskirtos gatvės želdinių juosta.
- Siekiant efektyviai išnaudoti gatvės ribas siūloma prioritetizuoti automobilių stovėjimo vietų įrengimą prieš tiesiausios gatvės ašies išlaikymą, t.y. jei iškreivinant gatvės ašį galima sudaryti sąlygas papildomų automobilių stovėjimo vietų įrengimui.



pav. 8.1 Siūlomi bendrieji sprendiniai vienodi alternatyvai 1 ir 2

Greičio režimas

Didžiojoje nagrinėjamos teritorijos dalyje leistinas autotransporto greitis yra 30 km/val., išskyrus vakarinėje dalyje esančioje Baltupio gatvėje, bei atkarpoje nuo Ateities g. iki PC „Rimi“, kur leistinas 50 km/val. greitis, o Lobio, Pievų ir Avižų gatvėse, kuriose nustatyta „gyvenamoji zona“. Siekiant užtikrinti, jog motorizuoto transporto vairuotojai būtų tinkamai informuoti apie galiojantį greičio režimą gatvėje, reikalinga įrengti 30 km/val. zonos ženklą ties Pievų – Mokyklos – Miežių sankryža (atvažiuojant iš Lobio ir Pievų gatvės).

Taip pat siūloma leistiną 50 km/val. greitį bevardės gatvės atkarpoje nuo Ateities g. iki PC „Rimi“ keisti į 30 km/val. įrengiant 30 km/val. zonos ženklą, siekiant užtikrinti greičio režimo teritorijoje nuoseklumą ir padidinti motorizuoto transporto vairuotojų atidumą siekiant išvengti atkarpoje įvykusių eismo įvykių pasikartojimo.

Motorizuoto transporto eismo organizavimas

Siūlomos skirtingos koncepcijos alternatyvos pasižymi skirtingu eismo organizavimu – pirmoji alternatyva nesiūlo esminio eismo organizavimo keitimo apimančio daugumą nagrinėjamų gatvių, o antroji alternatyva remiasi vienpusio eismo įvedimu ir infrastruktūros modernizavimu siekiant riboti teritorijoje vykstantį tranzitą bei padidinti eismo dalyvių saugumą ir užtikrinti reikiamą patogią infrastruktūrą pėstiesiems, dviračiams bei automobilių saugojimui.

Dviračių eismo organizavimas

Vilniaus miesto teritorijos bendruoju planu numatytos magistralinės dviračių trasos nagrinėjamą teritoriją ribojančiose Jeruzalės ir Ateities gatvėse, kurias pasiekti numatytos vietinių dviračių trasos Baltupio, Mokyklos ir Bitininkų gatvėse. Nagrinėjamoje teritorijoje taip pat suplanuotos netranzitinės daugiaaukščių gyvenamųjų rajonų zonos, kuriose turėtų būti ribojamas lengvojo ir krovininio transporto eismas.

Šiuo metu Bitininkų ir Mokyklos gatvėje įrengtos statmenos automobilių stovėjimo vietos neleidžia užtikrinti saugaus dviratininkų eismo bendrame sraute su automobiliais ir įgyvendinti vietinių suplanuotų dviračių trasų nagrinėjamoje teritorijoje. Kadangi atskiros infrastruktūros dviračiams įrangimui reikia daug vietos, ji galėtų būti įrengiama tik esamų automobilių stovėjimų vietų sąskaita, todėl antrojoje alternatyvoje siūlomi parkavimo būdo keitimo sprendiniai, kurie leis užtikrinti automobilių stovėjimo vietų išsaugojimą ir sukurti sąlygas saugiam dviračių eismui bendrame sraute teritorijos gatvėse.

8.2 ALTERNATYVA 1

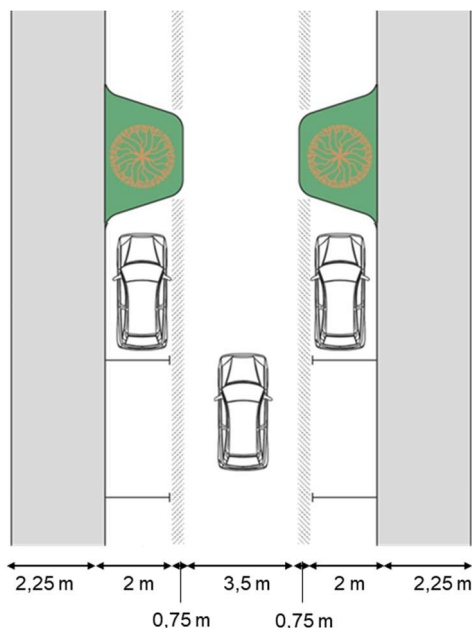
Pirmoji alternatyva yra paremta minimaliais infrastruktūros pakeitimais su bendrų abejoms alternatyvoms sprendinių įgyvendinimu, tačiau pirmoji alternatyva iliustruoja, jog nepertvarkant gatvės pjūvio dažnu atveju negalima užtikrinti patogaus ir saugaus visų eismo dalyvių susisiektimo. Tolimesniuose skyriuose detalizuojami kiekvienos gatvės pirmosios alternatyvos sprendiniai (pav. 1.12).



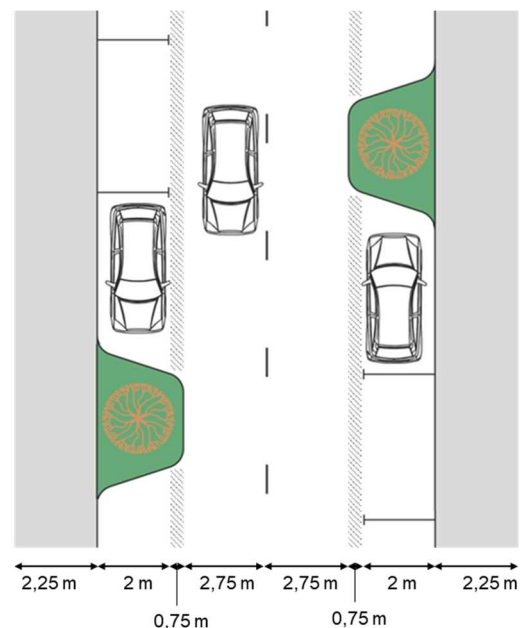
pav. 8.2 Pirmosios alternatyvos sprendinių apibendrinimas

Pjūvių detalizacija

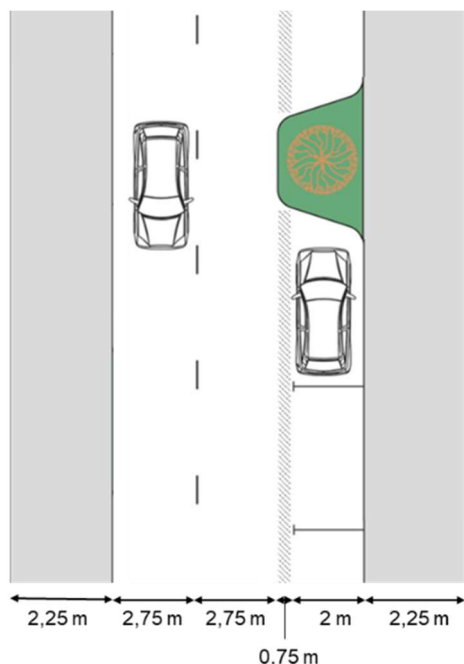
Pjūvis 1 – Dvipusis eismas kai važiuojamoji dalis atkarpose siaurinama iki 1 eismo juostos su parkavimu vienoje pusėje:



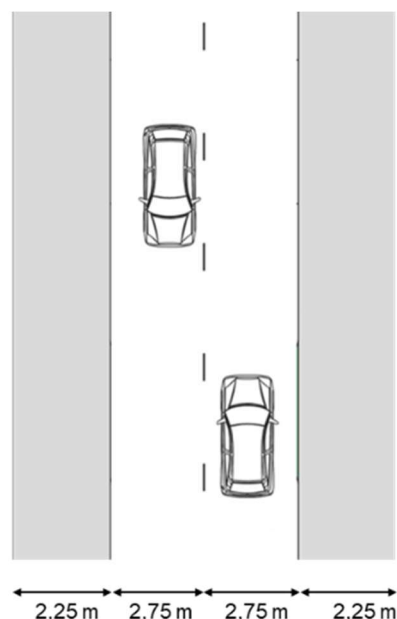
Pjūvis 3 – Dvipusis eismas su parkavimu abejose gatvės pusėse ir šaligatviais abejose gatvės pusėse:



Pjūvis 4 – Dvipusis eismas su kintamu parkavimu vienoje gatvės pusėje ir šaligatviais abiejose gatvės pusėse:



Pjūvis 5 – Dvipusis eismas be parkavimo su šaligatviais abiejose gatvės pusėse:



8.2.1 Sankryžos

Teritorijos naudotojai apklausoje bei dirbtuvių metu identifikavo nesaugias ir nepatogias sankryžas bei trūkstamas perėjimo vietas pėstiesiems. Siekiant pagerinti saugumo situaciją siūloma jas pertvarkyti užtikrinant gerą matomumą – įrengiant šaligatvio praplatėjimą už automobilių stovėjimo juostos pabaigos bei keičiant dabartinį sankryžų tipą iš reguliuojamų kelio ženklais į nereguliuojamas (lygiareikšmes) sankryžas.

Sankryžos, kurias siūloma keisti į nereguliuojamas:

1. Braškių-Bitininkų
2. Braškių-Miežių-Maumedžių

Bitininkų-Rugių sankryža vietinių lankytojų taip pat yra identifikuojama kaip itin nesaugi, dėl netinkamai pastatytų automobilių ribojamo matomumo bei reljefo. Siekiant užtikrinti saugumą ir užkirsti kelią pasikartojantiems techniniams įvykiams, siūloma atnaujinti sankryžą, fiziškai įrengiant parkavimo juostas už jos ribų.

Alternatyva iškiliosioms sankryžoms gali būti ir sferinės (žiedinės) iškiliosios sankryžos, išskyrus Bitininkų-Rugių g. sankryžą, kurioje iškiliosios sferinės sankryžos negalima įrengti dėl Rugių gatvės nuolydžio.

8.2.2 Mokyklos gatvė

Pirmosios alternatyvos atveju eismo kryptys Mokyklos gatvėje nėra keičiamos, tačiau siekiant išspręsti analizės metu ir teritorijos naudotojų identifiкуotas problemines vietas ir situacijas reikalinga gatvėje užtikrinti visų eismo dalyvių matomumą ir nustatyto greičio laikymąsi, todėl siūloma riboti neleistiną automobilių stovėjimą, kuris neužtikrina statybos techniniame reglamente nustatytų reikalavimų minimaliems parametrams, tarp kurių parkavimas ribojantis matomumą artėjant prie susikirtimų su aukštesnės kategorijos gatvėse ir gatvėse su didesniu leistinu motorizuoto transporto greičiu, tos pačios kategorijos gatvių sankryžų zonose, parkavimas priešais statmenas automobilių stovėjimo vietas kai neišlaikomas 5,5 m pravažiavimo plotis bei vadovaujantis

principu, jog jeigu važiuojamosios dalies susiaurinimai iki 1 eismo juostos įrengiami vienas paskui kitą, turi būti užtikrintas ne mažesnis kaip 25 m atstumas tarp jų, kad galėtų prasilenkti motorinės transporto priemonės. Šios alternatyvos atveju (nekeičiant eismo ir automobilių stovėjimo organizavimo) neįmanoma užtikrinti saugaus dviračių važiavimo bendrame sraute, tad jų eismas saugiai įmanomas tik važiuojant šaligatviu, tačiau toks sprendinys neatitinka vietinio lygmens dviračių trasos statuso. Gatvės pjūviai atkarpoje:

- Pjūvis 1 – Dvipusis eismas kai važiuojamoji dalis atkarpose siaurinama iki 1 eismo juostos su parkavimu vienoje gatvės pusėje ir šaligatviais iš abiejų pusių: $1,5 + 2,0 + 0,75 + 3,5 + 2,25 = 10 \text{ m}$
- Pjūvis 5 – Dvipusis eismas be parkavimo su šaligatviais abejose gatvės pusėse: $2,25 + 2,75 + 2,75 + 2,25 = 10 \text{ m}$

8.2.3 Braškių gatvė

Keisti skersinį gatvės pjūvį perskirstant gatvės erdvę dvipusiam automobilių eismui, lygiagrečiam parkavimui abejose gatvės pusėse ir pėsčiųjų takams visoje Braškių gatvėje nuo Maumedžių iki Jeruzalės gatvės. Siūlomas eismo organizavimas užtikrins ir papildomas „Kiss and Ride“ sustojimo vietas šalia planuojamo darželio. Gatvės pjūvis atkarpoje:

- Pjūvis 3 – Dvipusis eismas su parkavimu abejose gatvės pusėse ir šaligatviais abejose gatvės pusėse: $2,25 + 2,0 + 0,75 + 2,75 + 2,75 + 0,75 + 2,0 + 2,25 = 15,5 \text{ m}$

8.2.4 Kviečių gatvė

Pirmosios alternatyvos atveju gatvės pjūvio pertvarkymas nėra prioritetas. Nepertvarkant gatvės pjūvio negalima užtikrinti teisės aktų nuostatas atitinkančio saugaus dviratininkų eismo bendrame sraute (atkarpoje iki Braškių g.) dėl esamo statmeno automobilių stovėjimo, tačiau Kviečių gatvė nėra numatyta vietinė analizuojamos teritorijos dviračių trasa. Pirmosios alternatyvos atveju, gatvės atkarpoje lygiagrečioje Jeruzalės gatvei, statmenose automobilių stovėjimo vietose turi būti įrengiami parkavimo ribotuvai užtikrinantys patogų susisiekimą šaligatviu bei įrengiami automobilių stovėjimą draudžiantys ženklai kitoje gatvės nei statmenos automobilių stovėjimo vietos siekiant užtikrinti reikiamą važiuojamosios dalies plotį išvažiuoti iš statmenų automobilių stovėjimo vietų bei pravažiuoti specialiajam transportui.

8.2.5 Rugių gatvė

Pirmosios alternatyvos atveju, gatvės atkarpoje tarp Bitininkų ir Jeruzalės gatvių siūloma šiuo metu vykstantį automobilių stovėjimą vienoje gatvės pusėje keisti į kintamą – tai vienoje, tai kitoje gatvės pusėje užtikrinant galimybę apsilenkti skirtingomis kryptimis važiuojantiems automobiliams (25 m). Įgyvendinant šį gatvės pjūvį ir parenkant puses kuriose įrengiamos automobilių stovėjimo juostos turi būti atsižvelgiama į taškus, kuriuose reikalingas šaligatvio išplėtimas. Gatvės pjūvis atkarpoje:

- Pjūvis 1 – Dvipusis eismas kai važiuojamoji dalis atkarpose siaurinama iki 1 eismo juostos su parkavimu vienoje gatvės pusėje ir šaligatviais iš abiejų pusių: $2,25 (1,5) + 2,0 + 0,75 + 3,5 + 2,25 (1,5) = 10,75 (9,25) \text{ m}$

Atkarpoje tarp Bitininkų ir Maumedžių gatvių šiuo metu Rugių važiuojamosios gatvės dalies plotis kinta nuo 6 iki 9 m, o plotis tarp esamų išorinių šaligatvio bei techninio šaligatvio bortų atitinkamai kinta nuo 9 iki 12 m). Sudėtingas reljefas šioje vietoje stipriai riboja gatvės pjūvio pasirinkimo galimybes siekiant užtikrinti patogų dvipusį automobilių eismą, gerą matomumą bei saugumą didelėje įkalnėje ties Bitininkų gatve. Pirmojoje alternatyvoje siūlomas gatvės pjūvis apima dvi eismo juostas, šaligatvius abejose gatvės pusėse bei kintamą lygiagrečių parkavimą su saugos zona vienoje gatvės pusėje. Gatvės pjūviai atkarpoje:

- Pjūvis 5 – Dvipusis eismas be parkavimo su šaligatviais abejose gatvės pusėse:

$$2,25 + 2,75 + 2,75 + 2,25 = 10 \text{ m}$$

- Pjūvis 4 – Dvipusis eismas su kintamu parkavimu vienoje gatvės pusėje ir šaligatviais abiejose gatvės pusėse: $2,25 + 2,0 + 0,75 + 2,75 + 2,75 + 2,25 = 12,75 \text{ m}$

Atkarpoje tarp Maumedžių ir Baltupio gatvių siūloma taikyti kintamą gatvės pjūvį atsižvelgiant į esamus pločio parametrus ne tik tarp gatvės raudonųjų linijų, bet ir tarp fizinių objektų (gatvės želdinių). Siūlomi dvipusio automobilių eismo gatvės pjūviai skiriasi atkarpose parkavimu abiejose ir vienoje gatvės pusėje. Gatvės pjūviai atkarpoje:

- Pjūvis 3 – Dvipusis eismas su parkavimu abiejose gatvės pusėse ir šaligatviais abiejose gatvės pusėse: $2,25 + 2,0 + 0,75 + 2,75 + 2,75 + 0,75 + 2,0 + 2,25 = 15,5 \text{ m}$
- Pjūvis 4 – Dvipusis eismas su kintamu parkavimu vienoje gatvės pusėje ir šaligatviais abiejose gatvės pusėse: $2,25 + 2,0 + 0,75 + 2,75 + 2,75 + 2,25 = 12,75 \text{ m}$

8.2.6 Maumedžių gatvė

Abiejų alternatyvų atveju gatvių modernizavimo sprendiniai Maumedžių gatvės atkarpoje tarp Braškių ir Rugių gatvių nėra siūlomi dėl rengiamo gatvės rekonstravimo projekto, kuris sutampa su šia koncepcija. Pirmosios alternatyvos atveju jokie gatvės pjūvio pertvarkymo sprendiniai Maumedžių gatvės atkarpoje tarp Rugių ir Ateities gatvių nėra siūlomi. Pirmosios alternatyvos atveju statmenose automobilių stovėjimo vietose turi būti įrengiami parkavimo ribotuvai užtikrinantys patogų susisiekimą šalia jų esančiais pėsčiųjų takais.

8.2.7 Bitininkų gatvė

Pirmosios alternatyvos atveju siekiant užtikrinti sklandų dvipusį automobilių eismą bei reikalingą nustatytą išvažiavimo iš statmenų automobilių stovėjimo vietų plotį turi būti ribojama galimybė statyti automobilius lygiagrečiai gatvėje priešais įrengtas statmenas automobilių stovėjimo vietas. Statmenose automobilių stovėjimo vietose taip pat turėtų būti įrengti parkavimo bortai siekiant užtikrinti pakankamą ir patogų praėjimą pėstiesiems šalia esančiu šaligatviu.

8.2.8 Avižų gatvė

Pirmosios alternatyvos atveju gatvės pjūvio pertvarkymas nėra prioritetas. Nepertvarkant gatvės pjūvio negalima užtikrinti teisės aktų nuostatas atitinkančio saugaus dviratininkų eismo bendrame sraute dėl esamo statmeno automobilių stovėjimo. Avižų gatvė nėra numatyta vietinė analizuojamos teritorijos dviračių trasa. Pirmosios alternatyvos atveju statmenose automobilių stovėjimo vietose turi būti įrengiami parkavimo ribotuvai užtikrinantys patogų susisiekimą šalia jų esančiu šaligatviu.

8.2.9 Miežių gatvė

Pirmosios alternatyvos atveju gatvės pjūvio pertvarkymas nėra prioritetas. Nepertvarkant gatvės pjūvio negalima užtikrinti teisės aktų nuostatas atitinkančio saugaus dviratininkų eismo bendrame sraute dėl esamo statmeno automobilių stovėjimo, tačiau Miežių gatvė nėra numatyta vietinė analizuojamos teritorijos dviračių trasa. Pirmosios alternatyvos atveju statmenose automobilių stovėjimo vietose turi būti įrengiami parkavimo ribotuvai užtikrinantys patogų susisiekimą šaligatviu.

8.2.10 Pievų gatvė

Esminis Pievų gatvės pertvarkymas koncepcijoje nėra siūlomas. Šiuo metu gatvėje taikoma „Gyvenamoji zona“, kurioje pėstieji turi pirmumo teisę prieš motorines transporto priemones. Pėsčiųjų, dviratininkų ir motorinių transporto priemonių eismas vyksta bendrame sraute, t. y. mišraus eismo režimas.

Abiejų alternatyvų atveju Pievų-Miežių-Mokyklos gatvių sankryžoje įrengiamas trūkstamas KET ženklas 542 Riboto greičio zona – 30 atvažiuojant iš Pievų g.

8.2.11 Lobio gatvė

Esminis Pievų gatvės pertvarkymas koncepcijoje nėra siūlomas. Šiuo metu gatvėje taikoma „Gyvenamoji zona“, kurioje pėstieji turi pirmumo teisę prieš motorines transporto priemones. Pėsčiųjų, dviratininkų ir motorinių transporto priemonių eismas vyksta bendrame sraute, t. y. mišraus eismo režimas.

8.2.12 Pašvaistės gatvė

Siūloma nustatyti „Gyvenamąją zoną“ ir įgyvendinti numatytus Jeruzalės tvenkinio teritorijos sutvarkymo sprendinius.

8.2.13 Spindulio gatvė

Siūloma nustatyti „Gyvenamąją zoną“ netaikant esminių infrastruktūros pertvarkymų gatvės pjūvyje.

8.2.14 Apynių gatvė

Siūloma nustatyti „Gyvenamąją zoną“ ir įrengti Ds kategorijos gatvėms nustatytus parametrus atitinkančią gatvės važiuojamąją dalį iš asfalto ar trinkelų dangos.

8.2.15 Aviečių gatvė

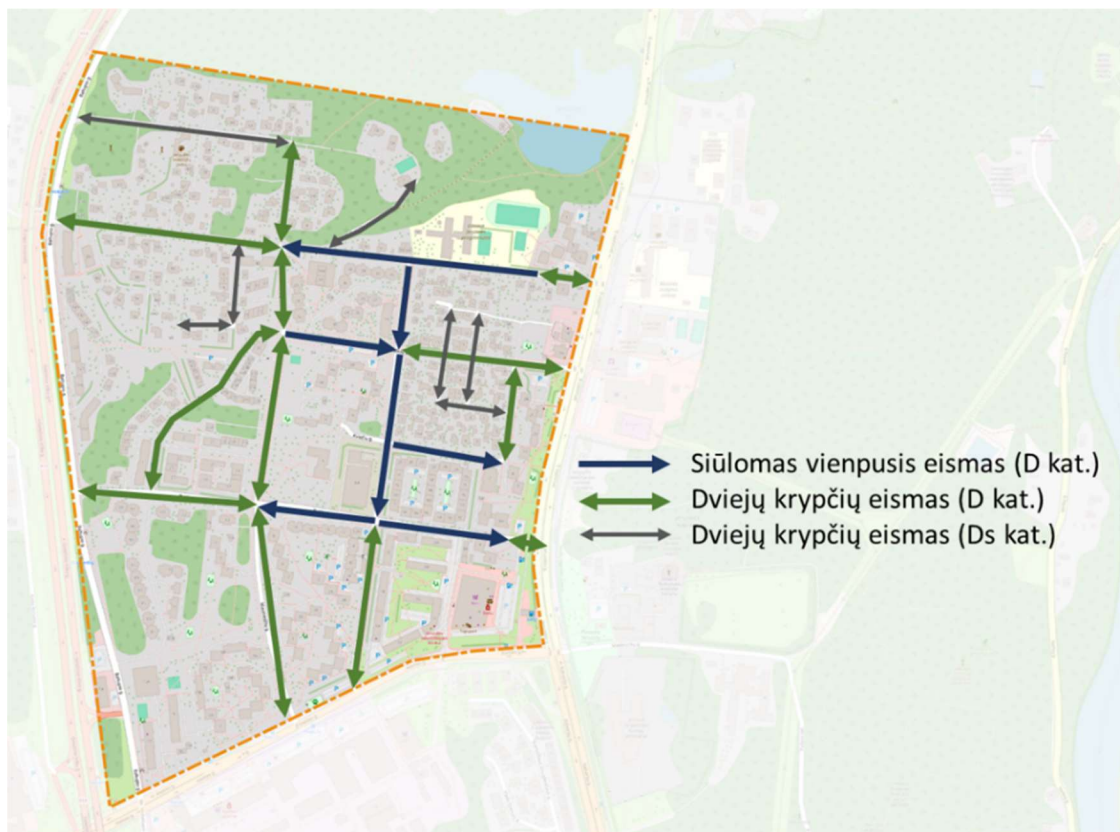
Siūloma nustatyti „Gyvenamąją zoną“ ir įrengti Ds kategorijos gatvėms nustatytus parametrus atitinkančią gatvės važiuojamąją dalį iš asfalto ar trinkelų dangos.

8.2.16 Žemuogių gatvė

Siūloma nustatyti „Gyvenamąją zoną“ ir įrengti Ds kategorijos gatvėms nustatytus parametrus atitinkančią gatvės važiuojamąją dalį iš asfalto ar trinkelų dangos.

8.3 ALTERNATYVA 2

Ši alternatyva nuo pirmosios skiriasi eismo organizavimu – siūlomas viapusio eismo įvedimas gatvėse ir jų dalyse, siekiant ne tik sumažinti šią Jeruzalės dalį tranzitu kertančių eismo srautų, bet ir siekiant įrengti kuo daugiau automobilių stovėjimo vietų vietoje šiuo metu neleistino automobilių stovėjimo. Šia alternatyva taip pat siekiama padidinti pažeidžiamiausių eismo dalyvių – pėsčiųjų ir dviratininkų – saugumą, bei sumažinti konfliktinių situacijų dėl neleistino automobilių statymo dalyje nagrinėjamos teritorijos gatvių.



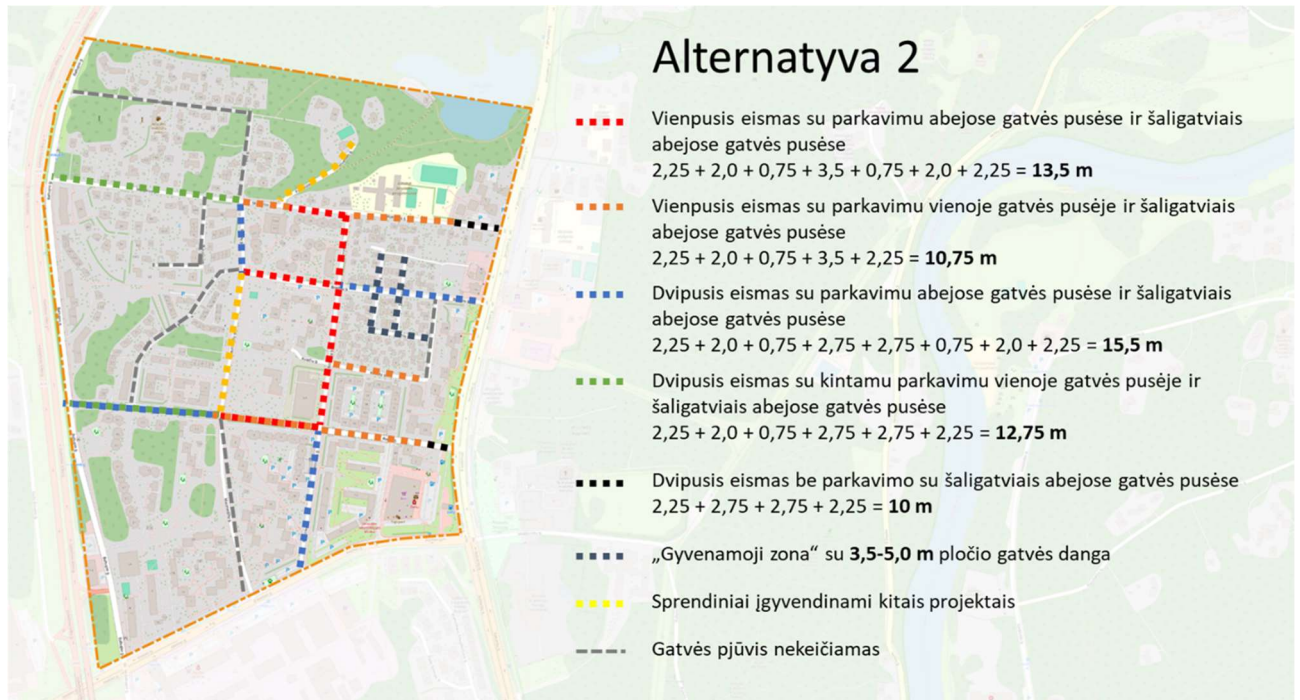
pav. 8.3 Antrosios alternatyvos eismo organizavimo sprendiniai

Eismo krypčių pakeitimai taip pat stipriai prisidėtų prie eismo sklandumo didinimo nagrinėjamą teritoriją ribojančiose aukštesnės kategorijos tranzitinėse gatvėse.

Lygiagretus automobilių stovėjimo organizavimas siūlomas antrojoje alternatyvoje parinktas dėl daugelio priežasčių, remiantis galiojančiais reglamentais bei atsižvelgiant į rekomendacijas:

- Geresnis matomumas automobilių vairuotojams ir bendrame sraute važiuojantiems dviratininkams
- Sklandesnis automobilių eismas
- Mažesnė techninių eismo įvykių tikimybė, ypač kai nepaisoma automobilių stovėjimą draudžiančių ženklų kitoje gatvės pusėje nei statmenos automobilių stovėjimo vietos
- Didesnis dviratininkų saugumas bendrame sraute.

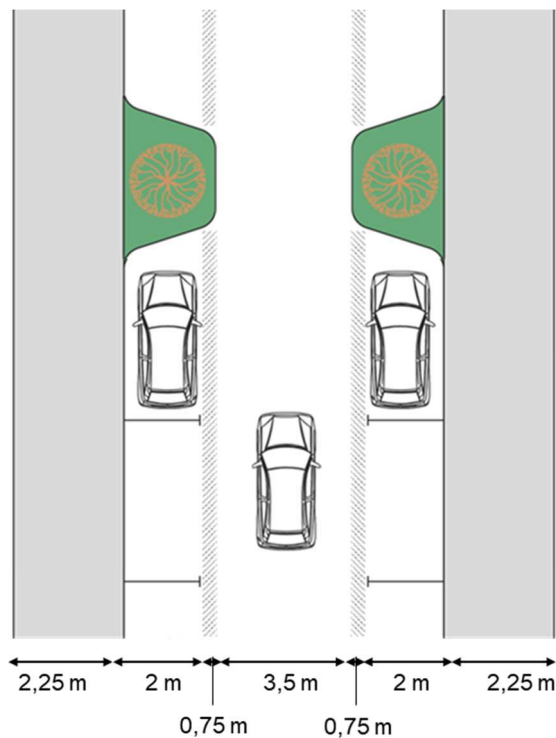
Teritorijos gatvėse siūlomi gatvės pjūviai (detalizuojami sekančiuose skyriuose):



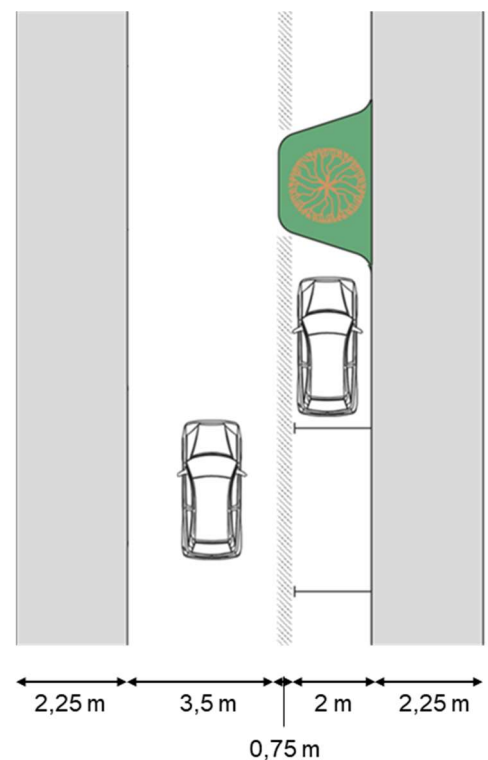
pav. 8.4 Antrosios alternatyvos sprendinių apibendrinimas

Pjūvių detalizacija

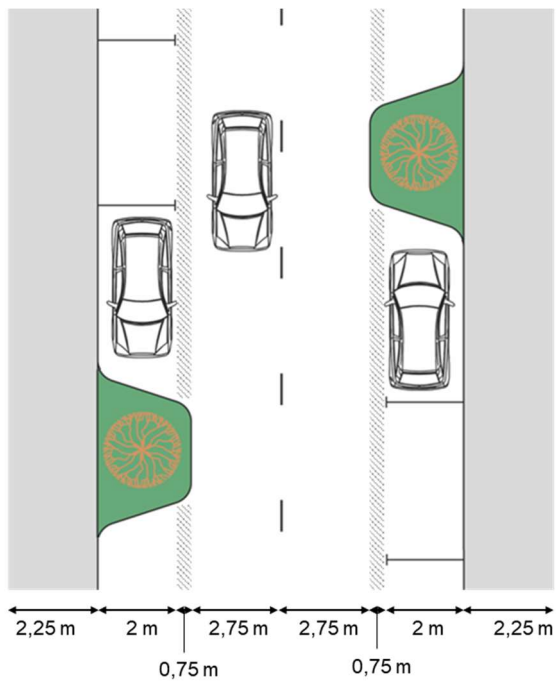
Pjūvis 1 – Vienpusis eismas su parkavimu abejuose gatvės pusėse ir šaligatviais abejuose gatvės pusėse:



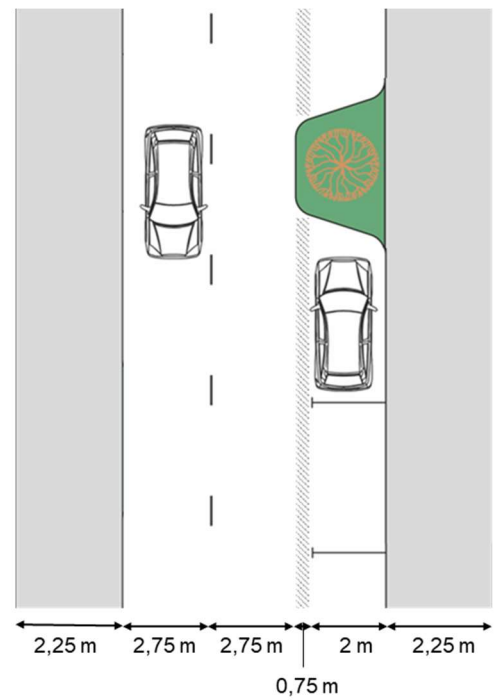
Pjūvis 2 – Vienpusis eismas su parkavimu vienoje gatvės pusėje ir šaligatviais abejuose gatvės pusėse:



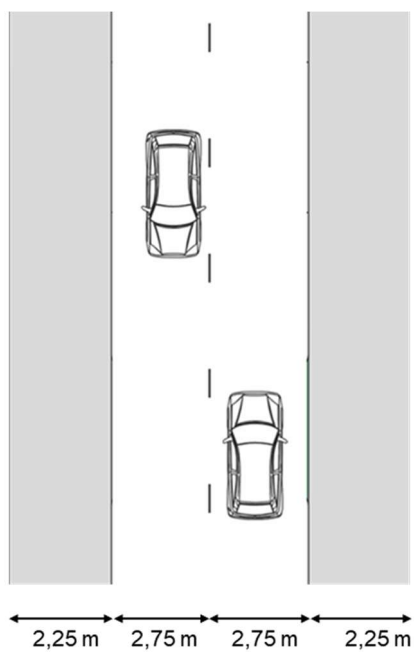
Pjūvis 3 – Dvipusis eismas su parkavimu abejose gatvės pusėse ir šaligatviais abejose gatvės pusėse:



Pjūvis 4 – Dvipusis eismas su kintamu parkavimu vienoje gatvės pusėje ir šaligatviais abejose gatvės pusėse:



Pjūvis 5 – Dvipusis eismas be parkavimo su šaligatviais abejose gatvės pusėse:



8.3.2 Sankryžos

Teritorijos naudotojai apklausoje bei dirbtuvių metu identifiko nesaugias ir nepatogias sankryžas bei trūkstamas perėjimo vietas pėstiesiems. Siekiant pagerinti saugumo situaciją siūloma jas pertvarkyti užtikrinant gerą matomumą – įrengiant šaligatvio praplatėjimą už automobilių stovėjimo juostos pabaigos bei keičiant dabartinį sankryžų tipą iš reguliuojamų kelio ženklais į nereguliuojamas (lygiareikšmes) sankryžas.

Sankryžos, kurias siūloma keisti į nereguliuojamas:

1. Braškių-Bitininkų
2. Braškių-Miežių-Maumedžių

Bitininkų-Rugių sankryža vietinių lankytojų taip pat yra identifikuojama kaip itin nesaugi, dėl netinkamai pastatytų automobilių ribojamo matomumo bei reljefo. Siekiant užtikrinti saugumą ir užkirsti kelią pasikartojantiems techniniams įvykiams, siūloma atnaujinti sankryžą, fiziškai įrengiant parkavimo juostas už jos ribų.

Vienpusio eismo alternatyvoje Mokyklos-Miežių-Pievų gatvių sankryžoje siūloma dabartinį pagrindinį kelią Mokyklos gatve keisti į pagrindinį kelią Mokyklos gatve važiuojant nuo Baltupio g. sukančią į dešinę, į Miežių g.

Abiejose alternatyvose Mokyklos-Miežių-Pievų gatvių sankryžoje siūloma įrengti papildomą perėją pėstiesiems per Mokyklos gatvę.

Šie siūlomi sankryžų modernizavimai būtų efektyviausi kartu taikant ir vienpusį eismo organizavimą, kuris sumažina galimų eismo srautų susikirtimo vietų skaičių ir suteikia daugiau aiškumo eismo dalyviams.

Alternatyva iškiliosioms sankryžoms gali būti ir sferinės (žiedinės) iškiliosios sankryžos, išskyrus Bitininkų-Rugių g. sankryžą, kurioje iškiliosios sferinės sankryžos negalima įrengti dėl Rugių gatvės nuolydžio.

8.3.3 Mokyklos gatvė

Atkarpoje nuo Jeruzalės iki Miežių gatvės siūloma organizuoti vienpusį automobilių eismą Baltupio gatvės link, išskyrus trumpoje atkarpoje tarp įvažiavimo į Jeruzalės g. 3 namo kiemą ir Jeruzalės gatvės – šioje atkarpoje siekiant nesukelti papildomo tranzito siūloma užtikrinti sklandų patekimą į Jeruzalės gatvę.

Atkarpoje tarp Jeruzalės ir Bitininkų g. gatvės pertvarkymo galimybes ir parkavimo vietų įrengimą abejose gatvės pusėse riboja esami privatūs statiniai esantys raudonųjų linijų ribose, todėl siūlomas gatvės pertvarkymas apima vienpusio eismo įvedimą, kintamą automobilių stovėjimą tai vienoje tai kitoje gatvės pusėje bei šaligatvių abejose gatvės pusėse praplatimu itin reikalingu ties trumpalaikio stovėjimo („Kiss and Ride“) vietomis. Gatvės pjūviai atkarpoje:

- Pjūvis 2 – Vienpusis eismas su parkavimu vienoje gatvės pusėje ir šaligatviais abejose gatvės pusėse:
 $1,5 (+0,75) + 2,0 + 0,75 + 3,5 + 2,25 (+0,75) = 10,75 (11,5) \text{ m}$
- Pjūvis 5 – Dvipusis eismas be parkavimo su šaligatviais abejose gatvės pusėse:
 $2,25 + 2,75 + 2,75 + 2,25 = 10 \text{ m}$

Gatvės atkarpoje tarp Bitininkų ir Miežių g. siūloma keisti esamas statybos reglamento neatitinkančių parametrų stovėjimo vietas, bei neleistiną lygiagretų automobilių stovėjimą kitoje gatvės pusėje į vienpusį automobilių eismą ir lygiagretų automobilių stovėjimą (abejose gatvės pusėse arčiau Bitininkų gatvės ir vienoje gatvės pusėje ties Miežių gatve). Siauresnėse vietose šaligatvis esantis vienbučių namų pusėje gali būti siaurinamas iki 1,5 m pločio. Gatvės pjūviai atkarpoje:

- Pjūvis 1 – Vienpusis eismas su parkavimu abejose gatvės pusėse ir šaligatviais abejose gatvės pusėse:
 $2,25 (1,5) + 2,0 + 0,75 + 3,5 + 0,75 + 2,0 + 2,25 = 13,5 (12,75) \text{ m}$

- Pjūvis 2 – Vienpusis eismas su parkavimu vienoje gatvės pusėje ir šaligatviais abejose gatvės pusėse: $2,25 + 2,0 + 0,75 + 3,5 + 2,25 = 10,75$ m

Atkarpoje nuo Baltupio iki Miežių g. siūlomas gatvės modernizavimas įrengiant automobilių stovėjimo vietas tai vienoje tai kitoje gatvės pusėje. Šiauresnėse vietose šaligatvis esantis vienbučių namų pusėje gali būti siaurinamas iki 1,5 m pločio. Gatvės pjūvis atkarpoje:

- Pjūvis 4 – Dvipusis eismas su kintamu parkavimu vienoje gatvės pusėje ir šaligatviais abejose gatvės pusėse: $2,25 (1,5) + 2,0 + 0,75 + 2,75 + 2,75 + 2,25 (1,5) = 12,75 (11,25)$ m

Mokyklos gatvei sprendiniai parinkti skiriant aukščiausią prioritetą pėsčiųjų ir dviratininkų saugumui, kurių didžiąją dalį sudaro vaikai keliaujantys į mokyklą. Vienpusio eismo įvedimas taip pat stipriai prisidės prie automobilių eismo sklandumo ir mažesnio konfliktinių situacijų skaičiaus, kurios kartais tampa techniniais eismo įvykiais.

8.3.4 Braškių gatvė

Keisti skersinį gatvės pjūvį perskirstant gatvės erdvę dvipusiam automobilių eismui, lygiagrečiam parkavimui abejose gatvės pusėse ir pėsčiųjų takams visoje Braškių gatvės atkarpoje nuo Bitininkų iki Jeruzalės gatvės. Gatvės dalyje nuo Maumedžių iki Bitininkų g. siūlomas gatvės pjūvio pertvarkymas į vienpusį automobilių eismą su lygiagrečiomis automobilių stovėjimo vietomis abiejose gatvės pusėse. Siūlomas eismo organizavimas užtikrins ir papildomas „Kiss and Ride“ sustojimo vietas šalia planuojamo darželio. Gatvės pjūviai atkarpoje:

- Pjūvis 3 – Dvipusis eismas su parkavimu abejose gatvės pusėse ir šaligatviais abejose gatvės pusėse: $2,25 + 2,0 + 0,75 + 2,75 + 2,75 + 0,75 + 2,0 + 2,25 = 15,5$ m
- a. Pjūvis 1 – Vienpusis eismas su parkavimu abejose gatvės pusėse ir šaligatviais abejose gatvės pusėse: $2,25 + 2,0 + 0,75 + 3,5 + 0,75 + 2,0 + 2,25 = 13,5$ m

8.3.5 Kviečių gatvė

Antrosios alternatyvos atveju Kviečių gatvėje siūlomi du skirtingi gatvės pjūviai.

Kviečių gatvės atkarpoje nuo Bitininkų iki Kviečių g. 2 siūloma organizuoti vienpusį automobilių eismą su automobilių stovėjimu vienoje gatvės pusėje. Šis pjūvis leistų užtikrinti sklandų automobilių eismą bei saugų ir patogų dviračių eismą bendrame sraute abejomis kryptimis be esminio gatvės infrastruktūros pertvarkymo. Gatvės pjūvis atkarpoje:

- Pjūvis 2 – Vienpusis eismas su parkavimu vienoje gatvės pusėje ir šaligatviais abejose gatvės pusėse: $1,5 + 2,0 + 0,75 (0,5) + 3,5 + 1,5 = 9,0 (9,25)$ m

Kviečių gatvės atkarpoje nuo Kviečių g. 2 iki Braškių g. siūloma išlaikyti dvipusį automobilių eismą, tačiau riboti šiuo metu neleistiną lygiagretų automobilių stovėjimą kitoje gatvės pusėje priešais esamas statmenas automobilių stovėjimo vietas, siekiant reikiamą važiuojamosios dalies plotį išvažiuoti iš statmenų automobilių stovėjimo vietų bei pravažiuoti specialiajam transportui.

8.3.6 Rugių gatvė

Antrosios alternatyvos atveju, gatvės atkarpoje tarp Bitininkų ir Jeruzalės gatvių siūloma taikyti vienpusį automobilių eismo organizavimą nuo Bitininkų gatvės iki įvažiavimo į daugiabučio kiemą adresu Rugių gatvė 4. Šiuo metu vykstantį automobilių stovėjimą vienoje gatvės pusėje keisti į kintamą – siekiant užtikrinti nustatyto greičio laikymąsi reikalingą pažeidžiamiausių eismo dalyvių saugumui esant nepakankamų parametrų pėsčiųjų infrastruktūrai sąlygotai esamų želdinių. Įgyvendinant šį gatvės pjūvį ir parenkant puses kuriose įrengiamos automobilių stovėjimo juostos turi būti atsižvelgiama į taškus, kuriuose reikalingas

šaligatvio išplėtimas. Atkarpoje nuo Rugių g. 4 iki Jeruzalės gatvės siūloma išlaikyti dvipusį eismo organizavimą. Gatvės pjūviai atkarpoje:

- Pjūvis 2 – Vienpusis eismas su parkavimu vienoje gatvės pusėje ir šaligatviais abejose gatvės pusėse:
 $2,25 + 2,0 + 0,75 + 3,5 + 2,25 = 10,75 \text{ m}$
- Pjūvis 5 – Dvipusis eismas be parkavimo su šaligatviais abejose gatvės pusėse:
 $2,25 + 2,75 + 2,75 + 2,25 = 10 \text{ m}$

Atkarpoje tarp Bitininkų ir Maumedžių gatvių, antrosios alternatyvos atveju, siūlomas vienpusis automobilių eismo organizavimas Baltupio gatvės kryptimi. Siūlomas gatvės pjūvis automobilių stovėjimo organizavimu šiek tiek kinta priklausomai nuo esamų želdinių ir reljefo, tačiau apima automobilių eismo juostą, šaligatvius abiejose gatvės pusėse bei lygiagretų parkavimą su saugos zonomis. Gatvės pjūviai atkarpoje:

- Pjūvis 1 – Vienpusis eismas su parkavimu abejose gatvės pusėse ir šaligatviais abejose gatvės pusėse:
 $2,25 + 2,0 + 0,75 + 3,5 + 0,75 + 2,0 + 2,25 = 13,5 \text{ m}$
- Pjūvis 2 – Vienpusis eismas su parkavimu vienoje gatvės pusėje ir šaligatviais abejose gatvės pusėse:
 $2,25 + 2,0 + 0,75 + 3,5 + 2,25 = 10,75 \text{ m}$

Atkarpoje tarp Maumedžių ir Baltupio gatvių siūloma išlaikyti dvipusį automobilių eismą ir taikyti tokį patį kintamą gatvės pjūvį atsižvelgiant į esamus pločio parametrus tarp esamų fizinių objektų (gatvės želdinių) kaip ir pirmosios alternatyvos atveju. Siūlomi dvipusio automobilių eismo gatvės pjūviai skiriasi atkarpose parkavimu abiejose ir vienoje gatvės pusėje. Gatvės pjūviai atkarpoje:

- Pjūvis 3 – Dvipusis eismas su parkavimu abejose gatvės pusėse ir šaligatviais abejose gatvės pusėse:
 $2,25 + 2,0 + 0,75 + 2,75 + 2,75 + 0,75 + 2,0 + 2,25 = 15,5 \text{ m}$
- Pjūvis 4 – Dvipusis eismas su kintamu parkavimu vienoje gatvės pusėje ir šaligatviais abejose gatvės pusėse:
 $2,25 + 2,0 + 0,75 + 2,75 + 2,75 + 2,25 = 12,75 \text{ m}$

8.3.7 Maumedžių gatvė

Abiejų alternatyvų atveju gatvių modernizavimo sprendiniai Maumedžių gatvės atkarpoje tarp Braškių ir Rugių gatvių nėra siūlomi dėl rengiamo gatvės rekonstravimo projekto, kuris sutampa su šia koncepcija. Antrosios alternatyvos atveju gatvės pjūvio pertvarkymo sprendiniai Maumedžių gatvės atkarpoje tarp Rugių ir Ateities gatvių taip pat nėra siūlomi. Antrosios alternatyvos atveju, siekiant užkirsti galimybę ne nagrinėjamos teritorijos gyventojų tranzitui, siūloma Maumedžių-Rugių sankryžoje ties posūkiu į Maumedžių g. link Ateities įrengti kelio ženklą 301 „Įvažiuoti draudžiama“ ir fiziškai infrastruktūrinėmis priemonėmis apriboti įvažiavimo galimybes, taip užtikrinant, jog šios Maumedžių g. atkarpos gyventojai galės patogiai išvažiuoti ir įvažiuoti iš Ateities g. Kaip ir pirmosios alternatyvos atveju, statmenose automobilių stovėjimo vietose turi būti įrengiami parkavimo ribotuvai užtikrinantys patogų susisiekimą šalia jų esančiais pėsčiųjų takais.

8.3.8 Bitininkų gatvė

Antrosios alternatyvos atveju gatvės atkarpoje nuo Mokyklos g. iki Rugių g. siūloma keisti gatvės pjūvį organizuojant vienpusį automobilių eismą ir keičiant statmenas automobilių stovėjimo vietas vienoje gatvės pusėje į lygiagretų automobilių stovėjimą abiejose gatvės pusėse, taip užtikrinant saugią galimybę dviračiams abejomis kryptimis važiuoti bendrame sraute su automobiliais numatytą Vilniaus miesto bendrojo plano sprendiniuose. Gatvės pjūvis atkarpoje:

- Pjūvis 1 – Vienpusis eismas su parkavimu abejose gatvės pusėse ir šaligatviais abejose gatvės pusėse:
 $2,25 + 2,0 + 0,75 + 3,5 + 0,75 + 2,0 + 2,25 = 13,5 \text{ m}$

Gatvės atkarpoje nuo rugių iki Ateities gatvės siūloma išlaikyti dvipusį automobilių eismą, tačiau keisti automobilių stovėjimo būdą į lygiagrečių abejose gatvės pusėse bei įrengiant trūkstantį pėsčiųjų jungtį ir papildomas automobilių stovėjimo vietas šiuo metu infrastruktūrai nepanaudotose atkarpose arčiau Ateities gatvės. Siūlomas sprendinys leis užtikrinti saugų važiavimą dviračiu bendrame sraute vietinio lygmens dviračių trasa, numatyta pagrindiniame Vilniaus miesto teritorijų planavimo dokumente. Gatvės pjūvis atkarpoje:

- Pjūvis 3 – Dvipusis eismas su parkavimu abejose gatvės pusėse ir šaligatviais abejose gatvės pusėse:
 $2,25 + 2,0 + 0,75 + 2,75 + 2,75 + 0,75 + 2,0 + 2,25 = 15,5 \text{ m}$

Antrosios alternatyvos atveju, siekiant užkirsti galimybę ne nagrinėjamos teritorijos gyventojų tranzitui, siūloma Bitininkų-Rugių sankryžoje link Ateities įrengti kelio ženklą 301 „Įvažiuoti draudžiama“ ir fiziškai infrastruktūrinėmis priemonėmis apriboti įvažiavimo galimybes, taip užtikrinant, jog šios Bitininkų g. atkarpos gyventojai galės patogiai išvažiuoti ir įvažiuoti iš Ateities g.

8.3.9 Avižų gatvė

Antrosios alternatyvos atveju gatvės pjūvio pertvarkymas taip pat nėra numatomas. Kaip ir pirmosios alternatyvos atveju statmenose automobilių stovėjimo vietose turi būti įrengiami parkavimo ribotuvai užtikrinantys patogų susisiekimą šalia jų esančiu šaligatviu bei kiti bendri sprendiniai numatyti abejoms teritorijoms.

8.3.10 Miežių gatvė

Keisti skersinį gatvės pjūvį perskirstant gatvės erdvę dvipusiam automobilių eismui, lygiagrečiam parkavimui abejose gatvės pusėse ir pėsčiųjų takams. Gatvės pjūvis atkarpoje:

- Pjūvis 3 – Dvipusis eismas su parkavimu abejose gatvės pusėse ir šaligatviais abejose gatvės pusėse:
 $2,25 + 2,0 + 0,75 + 2,75 + 2,75 + 0,75 + 2,0 + 2,25 = 15,5 \text{ m}$

8.3.11 Pievų gatvė

Esminis Pievų gatvės pertvarkymas koncepcijoje nėra siūlomas. Šiuo metu gatvėje taikoma „Gyvenamoji zona“, kurioje pėstieji turi pirmumo teisę prieš motorines transporto priemones. Pėsčiųjų, dviratininkų ir motorinių transporto priemonių eismas vyksta bendrame sraute, t. y. mišraus eismo režimas.

Abiejų alternatyvų atveju Pievų-Miežių-Mokyklos gatvių sankryžoje įrengiamas trūkstantis KET ženklas 542 Riboto greičio zona – 30 atvažiuojant iš Pievų g.

8.3.12 Lobio gatvė

Esminis Pievų gatvės pertvarkymas koncepcijoje nėra siūlomas. Šiuo metu gatvėje taikoma „Gyvenamoji zona“, kurioje pėstieji turi pirmumo teisę prieš motorines transporto priemones. Pėsčiųjų, dviratininkų ir motorinių transporto priemonių eismas vyksta bendrame sraute, t. y. mišraus eismo režimas.

8.3.13 Pašvaistės gatvė

Siūloma nustatyti „Gyvenamąją zoną“ ir įgyvendinti numatytus Jeruzalės tvenkinio teritorijos sutvarkymo sprendinius.

8.3.14 Spindulio gatvė

Siūloma nustatyti „Gyvenamąją zoną“ netaikant esminių infrastruktūros pertvarkymų gatvės pjūvyje.

8.3.15 Apynių gatvė

Siūloma nustatyti „Gyvenamąją zoną“ ir įrengti Ds kategorijos gatvėms nustatytus parametrus atitinkančią gatvės važiuojamąją dalį iš asfalto ar trinkelio dangos.

8.3.16 Aviečių gatvė

Siūloma nustatyti „Gyvenamąją zoną“ ir įrengti Ds kategorijos gatvėms nustatytus parametrus atitinkančią gatvės važiuojamąją dalį iš asfalto ar trinkelio dangos.

8.3.17 Žemuogių gatvė

Siūloma nustatyti „Gyvenamąją zoną“ ir įrengti Ds kategorijos gatvėms nustatytus parametrus atitinkančią gatvės važiuojamąją dalį iš asfalto ar trinkelio dangos.