

ŽVĖRYNO GATVIŲ MODERNIZACIJOS GALIMYBIŲ TYRIMAS
V 1.0

Projekto
pavadinimas

**Žvėryno gatvių modernizacijos koncepcijos parengimo
paslauga**

Versija

ŽVĖRYNO GATVIŲ MODERNIZACIJOS GALIMYBIŲ TYRIMAS
V 1.0

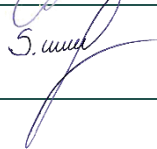
Užsakovas

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		2025.04.10
Rengėja	Monika Parafinaitytė- Rae		2025.04.10
Rengėja	Marija Frolova		2025.04.10
Rengėja	Silvija Skripkaitė		2025.04.10

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 ir įžvalgos.....	21
3 Eismo situacijos analizė nagrinėjamoje teritorijoje.....	22
3.1 Esami eismo organizavimo sprendimai	22
3.2 Eismo saugos situacija	23
3.3 Eismo srautų analizė.....	24
3.3.1 Eismo srautų stebėjimų ir vertinimo metodika	24
3.3.2 Eismo srautai analizuojamose sankryžose.....	25
3.4 Išvados ir įžvalgos.....	29
4 Esamos judumo situacijos apibendrinimas	30
5 Pirminiai siūlymai gatvių modernizacijos (GM) įgyvendinimui	32
6 Naudotojų patirčių ir poreikių analizė	33
6.1 Demografiniai duomenys	33
6.2 Bendroji informacija.....	34
6.3 Teritorijos naudotojų poreikiai	35
6.3.1 Svarbiausių teritorijos naudotojų poreikių identifikavimo metodika.....	35
6.3.2 Bendra teritorijos naudotojų poreikių apžvalga.....	37
6.3.3 Blindžių gatvė.....	39
6.3.4 Žalioji gatvė.....	39
6.3.5 Lenktoji gatvė.....	40
6.3.6 Bebrų gatvė.....	40
6.3.7 Birutės gatvė.....	41
6.3.8 Latgalių gatvė.....	41
6.3.9 Žiemgalių gatvė.....	42
6.3.10 Sakalų gatvė	42
6.3.11 Latvių gatvė	42
6.3.12 D. Poškos gatvė	43
6.3.13 S. Moniuškos gatvė	44
6.3.14 A. Mickevičiaus gatvė	44
6.3.15 Vykinto gatvė.....	45
6.3.16 Vytauto gatvė	45
6.3.17 Karaimų gatvė.....	46
7 Konceptija.....	46
7.1 Konceptijos rengimo metodika	46
7.2 Principiniai sprendiniai aprašomi Teisės aktuose.....	47

7.3	Suplanuoti pokyčiai teritorijos gretimybėse	50
8	Koncepcijos sprendiniai	63
8.1	Bendrieji sprendiniai abiemis alternatyvoms	63
8.2	Alternatyva 1	66
8.2.1	Pjūvių detalizacija	67
8.2.2	Blindžių gatvė	68
8.2.3	Žalioji gatvė	69
8.2.4	Gulbių gatvė	69
8.2.5	Lenktoji gatvė	69
8.2.6	Bebrių gatvė	70
8.2.7	Birutės gatvė	70
8.2.8	Latgalių gatvė	70
8.2.9	Žiemgalių gatvė	71
8.2.10	Sakalų gatvė	71
8.2.11	Latvių gatvė	71
8.2.12	D. Poškos gatvė	71
8.2.13	S. Moniuškos gatvė	71
8.2.14	Treniotos gatvė	71
8.2.15	Pušių gatvė	72
8.2.16	Traidenio gatvė	72
8.2.17	A. Mickevičiaus gatvė	72
8.2.18	Vykinto gatvė	72
8.2.19	Liubarto gatvė	73
8.2.20	Vytauto gatvė	73
8.2.21	Karaimų gatvė	73
8.2.22	J. I. Kraševskio gatvė	73
8.2.23	Malonioji gatvė	73
8.3	Alternatyva 2	73
8.3.1	Pjūvių detalizacija	75
8.3.2	Blindžių gatvė	77
8.3.3	Žalioji gatvė	77
8.3.4	Gulbių gatvė	77
8.3.5	Lenktoji gatvė	78
8.3.6	Bebrių gatvė	79
8.3.7	Birutės gatvė	79
8.3.8	Latgalių gatvė	80
8.3.9	Žiemgalių gatvė	80
8.3.10	Sakalų gatvė	80
8.3.11	Latvių gatvė	80
8.3.12	D. Poškos gatvė	81
8.3.13	S. Moniuškos gatvė	81
8.3.14	Treniotos gatvė	81
8.3.15	Pušių gatvė	81
8.3.16	Traidenio gatvė	82
8.3.17	A. Mickevičiaus gatvė	82
8.3.18	Vykinto gatvė	82
8.3.19	Liubarto gatvė	83

8.3.20	Vytauto gatvė	83
8.3.21	Karaimų gatvė.....	83
8.3.22	J. I. Kraševskio gatvė	83
8.3.23	Malonioji gatvė	83

ILIUSTRACIJŲ SĄRAŠAS

pav. 0.1	Nagrinėjama teritorija.....	7
pav. 0.2	Tyrimo metodikos schema	8
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	Reikalavimai lėto eismo gatvėms.....	13
pav. 2.2	Nagrinėjamoje teritorijoje esančių perėjų (ir važiuojamosios dalies kirtimų) tvarkymo poreikis.....	21
pav. 3.1	Eismo organizavimo planuojamoje teritorijoje schema	22
pav. 3.2	Iškaitiniai eismo įvykiai analizuojamose gatvėse	23
pav. 3.3	Eismo srautų stebėjimo vietos nagrinėjamoje teritorijoje	25
pav. 3.4	Apibendrinta eismo srautų schema rytinio piko metu 7.00 -9.00 val.....	27
pav. 3.5	Apibendrinta eismo srautų schema vakarinio piko metu 16.30 -18.30 val.	28
pav. 4.1	Nagrinėjamoje teritorijoje identifikuotų probleminių situacijų apibendrinimas.....	30
pav. 5.1	Pagrindas Žvėryno gatvių modernizacijos koncepcijai	32
pav. 7.1	≤ 30 km/h greičio režimo gatvės skersinis profilis be maršrutinio transporto eismo	48
pav. 7.2	Iškreivimo elementų išdėstymo formuojant važiuojamosios dalies iškreivinimą su susiaurinimu schema ir pavyzdys.....	49
pav. 7.3	Šaligatvių išplėtimo sankryžoje schema ir pavyzdys	49
pav. 7.4	Iškiliųjų pėsčiųjų perėjų schemos ir pavyzdys (su lietaus vandens nuleidimo sprendiniais)	50
pav. 7.5	Iškiliuosios standartinės sankryžos schema ir pavyzdys.....	50
pav. 7.6	Projektuotojų UAB "DO architects" ir INHUS Engineering, UAB projektinių pasiūlymų iškarpos. Dokumentų žymuo: HE-20-I.001-TDP-PP.T	51
pav. 7.7	UAB „ATAMIS“ projektinių pasiūlymų iškarpos. Statinio projekto numeris: AT-23A-2168-XX-PP.....	52
pav. 7.8	Projektuotojo UAB „Mutuus“ projektinių pasiūlymų iškarpos. Statinio projekto numeris: 230501	53
pav. 7.9	Projektuotojo UAB "Eventus Pro" projektinių pasiūlymų ir situacijos schemos iškarpos. Statinio projekto Nr. BL24A-2020-07/15.....	54
pav. 7.10	Projektuotojo UAB "JP Architektūra" projektinių pasiūlymų iškarpos. Leidimas/žymuo JPA-201711-PP	55
pav. 7.11	Generalinio projektuotojo UAB „InAce“ projektinių pasiūlymų iškarpos. Objekto Nr. 21.04.....	56
pav. 7.12	Projektuotojo MB "Kaparchitektai" projektinių pasiūlymų iškarpos. Projekto numeris: KAP-20210409-PP	57
pav. 7.13	Projektuotojo STUDIJA "HEIMA", MB projektinių pasiūlymų iškarpos. Byla (žymuo): HEIMA_A365_PP	58
pav. 7.14	Projektuotojo UAB „Aketuri architektai“ projektinių pasiūlymų iškarpos. Projekto numeris: A146	59
pav. 7.15	Projektuotojo UAB „AIF LT“ projektinių pasiūlymų iškarpos. Statinio projekto numeris: 21013	60
pav. 7.16	Projektuotojo Gedimino Antano Sakalio projektavimo firmos projektinių pasiūlymų iškarpos. Objekto numeris: PP-AGAU-BD-2016/9	61

pav. 7.17 Projektuotojo UAB „SRP PROJEKTAS“ projektinių pasiūlymų iškarpos. Statinio projekto Nr. P21 – 035.1	62
pav. 8.1 Siūlomi bendrieji sprendiniai vienodi alternatyvai 1 ir 2	65
pav. 8.2 Pirmosios alternatyvos motorizuoto transporto eismo organizavimo sprendiniai	66
pav. 8.3 Pirmosios alternatyvos gatvių erdvių pertvarkymo sprendiniai	67
pav. 8.4 Dviračių eismas vienos pusės eismo gatvėje, kai dviračių eismas organizuojamas bendrame sraute abejomis kryptimis	70
pav. 8.5 Dviračių eismas vienos pusės eismo gatvėje, kai priešpriešinį dviračių eismą organizuojamas dviračių juosta	72
pav. 8.6 Antrosios alternatyvos motorizuoto transporto eismo organizavimo sprendiniai	74
pav. 8.7 Antrosios alternatyvos gatvių erdvių pertvarkymo sprendiniai	75
pav. 8.8. Bendro naudojimo gatvės judėjimo pavyzdys	78
pav. 8.9 Principinė 5 km/val. gatvės aksonometrija	78
pav. 8.10 Širvintų gatvė, Vilnius	79
pav. 8.11 Dviračių gatvės principinė schema vienos pusės motorinių transporto priemonių eismo atveju	79
pav. 8.12 Dviračių gatvės ir gatvės sankryžos schema	80
pav. 8.13 Dviračių gatvės principinė schema dvipusio motorinių transporto priemonių eismo atveju	81

LENTELIŲ SĄRAŠAS

Lentelė 6.1 Pažymėtų patirties tobulinimo aspektų atsakymų variantų pasiskirstymas pagal respondentų lankymosi analizuojamoje Žvėryno teritorijoje tikslą	37
Lentelė 6.2 Nagrinėjamos Žvėryno teritorijos gatvių reitingavimas pagal bendrą pažymėtų tobulinimo aspektų (5-7 klausimai) skaičių	37
Lentelė 6.3 Žvėryno teritorijos atviro klausimo kategorijų rodikliai	38
Lentelė 6.4 Blindžių g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius	39
Lentelė 6.5 Žaliosios g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius	39
Lentelė 6.6 Lenktosios g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius	40
Lentelė 6.7 Bebrų g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius	40
Lentelė 6.8 Birutės g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius	41
Lentelė 6.9 Latgalių g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius	41
Lentelė 6.10 Žiemgalių g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius	42
Lentelė 6.11 Sakalų g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius	42
Lentelė 6.12 Latvių g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius	43
Lentelė 6.13 D. Poškos g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius	43
Lentelė 6.14 S. Moniuškos g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius	44
Lentelė 6.15 A. Mickevičiaus g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius	44
Lentelė 6.16 Vykinto g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius	45
Lentelė 6.17 Vytauto g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius	45
Lentelė 6.18 Karaimų g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius	46

IVADAS

Gatvių modernizacijos (toliau – GM) įgyvendinimo Žvėryno dalyje galimybių tyrimas atliktas įgyvendinant Žvėryno gatvių modernizacijos koncepcijos parengimo paslaugos techninėje specifikacijoje įvardintus reikalavimus ir apimtis bei tyrimui suformuluotą užduotį. Tyrimo siekis – įvertinti gatvių modernizacijos įgyvendinimo galimybes Žvėryno dalyje – teritorijoje, kurią riboja T. Narbuto, Sėlių, Saltoniškių, Upės gatvės ir Neries upė, ir šioje teritorijoje pasiūlyti sprendimus, kurie užtikrins galimybę saugiai keliauti visiems eismo dalyviams ir skatins darnesnių keliavimo būdų rinkimąsi.

Tyrimo metu atlikta esamos būklės analizė, apimanti urbanistinės aplinkos įvertinimą, susisiekimo infrastruktūros išvystymo ir kokybės, aplinkos kokybės analizę, natūrinių tyrimų atlikimą bei eismo srautų analizę. Papildomai, lygiagrečiai su esamos būklės analize, teritorijos gyventojų ir naudotojų apklausos metodu identifikuojama teritorijos naudojimo problematika, nustatomi probleminiai arealai, vietos bei gyventojų ir lankytojų poreikiai.

Galimybių tyrimo, apklausos ir kūrybinių dirbtuvių su bendruomene rezultatai (užtikrinant pakankamą bendruomenės įtraukti ir gaunant objektyvius tyrimo rezultatus) bus naudojami rengiant lėto eismo gatvių principu paremtą Žvėryno teritorijai visų eismo dalyvių darnios kelionės principus ir poreikius atliepiančią koncepciją, pasiūlant sprendimus ne tik infrastruktūros įrengimo, bet ir eismo saugos aspektu tiek Vilniuje, tiek užsienio šalyse pasiteisinusius eismo organizavimo sprendimus, jautriausių eismo dalyvių patogumą teritorijoje. Pasiūlyti sprendimai taip pat užtikrins ir Vilniaus miesto darnaus judumo plane saugaus eismo organizavimui įvardintas kryptis bei Vilniaus miesto gatvių standarte pasiūlytos gatvių aplinkos formavimo principus.

TYRIMO APRĖPTIS

ANALIZUOJAMOS GATVĖS:

D kategorijos gatvės:

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

Ds kategorijos gatvės:

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

TYRIMAS NEAPIMA ŠIŲ GATVIŲ:

- Sėlių
- Kęstučio
- Liubarto (nuo tilto iki Kęstučio g.)

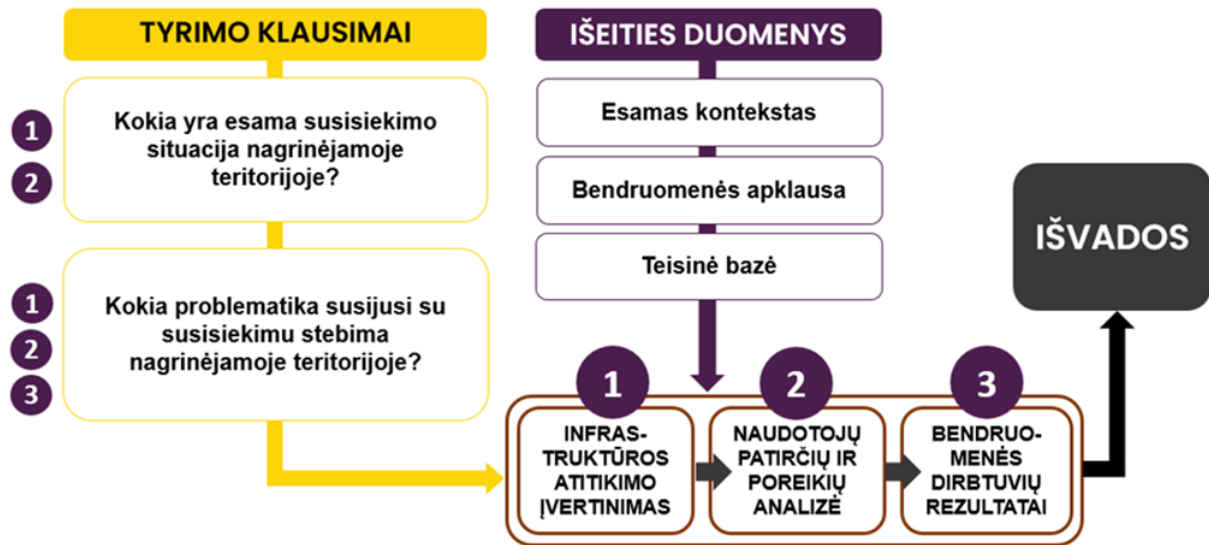


pav. 0.1 Nagrinėjama teritorija

TYRIMO METODIKA

TYRIMO TIKSLAS: Gatvių modernizacijos Žvėryno dalyje galimybių vertinimas.

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



pav. 0.2 Tyrimo metodikos schema

Aktualūs dokumentai:

- **Vilniaus miesto teritorijos bendrasis planas**, patvirtintas Vilniaus miesto savivaldybės tarybos 2021 m. birželio 2 d. sprendimu Nr. 1-972 „Dėl Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrojo plano keitimo tvirtinimo“;
- **Vilniaus miesto teritorijos darnaus judumo planas**, patvirtintas Vilniaus miesto savivaldybės tarybos 2018 m. gruodžio 19 d. sprendimu Nr. 1-1859 „Dėl Vilniaus miesto savivaldybės darnaus judumo plano tvirtinimo“;
- **Statybos techninis reglamentas STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“**, patvirtintas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2011 m. gruodžio 2 d. įsakymu Nr. D1-933;
- **Pėsčiųjų perėjimo per kelius ir gatves organizavimo taisyklės PPOT 20**, patvirtintos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2020 m. rugpjūčio 28 d. įsakymu Nr. 3-487;
- **Inžinerinės saugaus eismo priemonių projektavimo ir naudojimo rekomendacijos R ISEP 10**, patvirtintos Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos direktoriaus 2010 m. birželio 9 d. įsakymu Nr. V-146;
- **Vilniaus miesto savivaldybės gatvių infrastruktūros standartas**, patvirtintas Vilniaus miesto savivaldybės administracijos direktoriaus 2022 m. gegužės 9 d. įsakymu Nr. 30-1315/22;
- **Susisiekimo pėsčiomis projektų Vilniaus miesto savivaldybėje rengimo ir įgyvendinimo rekomendacijos**, patvirtintos Vilniaus miesto savivaldybės administracijos direktoriaus 2018 m. gruodžio 17 d. įsakymu Nr. 30-3844/18(2.1.1E-TD2);
- **Susisiekimo dviračiais projektų Vilniaus miesto savivaldybėje rengimo ir įgyvendinimo rekomendacijos**, patvirtintos Vilniaus miesto savivaldybės tarybos 2016 m. birželio 15 d. sprendimu Nr. 1-518.

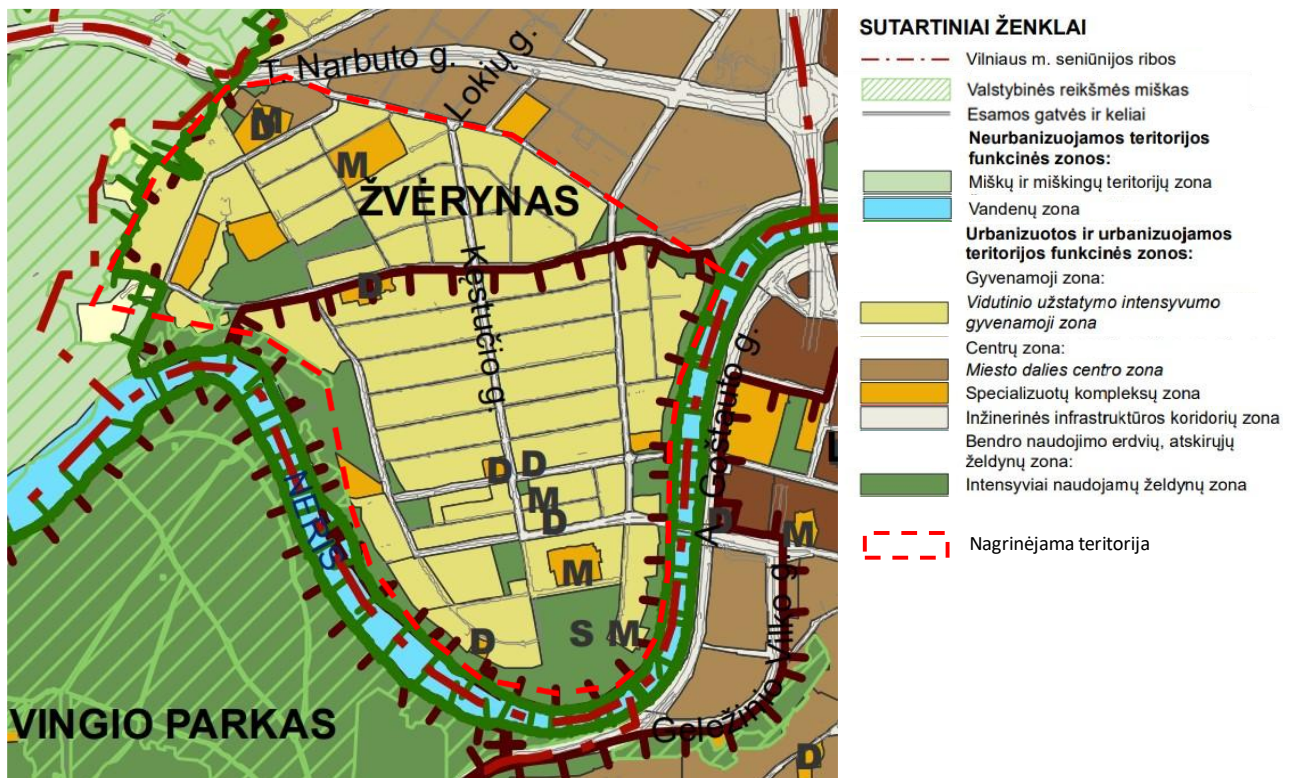
Duomenų šaltiniai:

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

1 ESAMOS BŪKLĖS VERTINIMAS

1.1 URBANISTINIS KONTEKSTAS

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



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

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



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

1.2 SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪRA

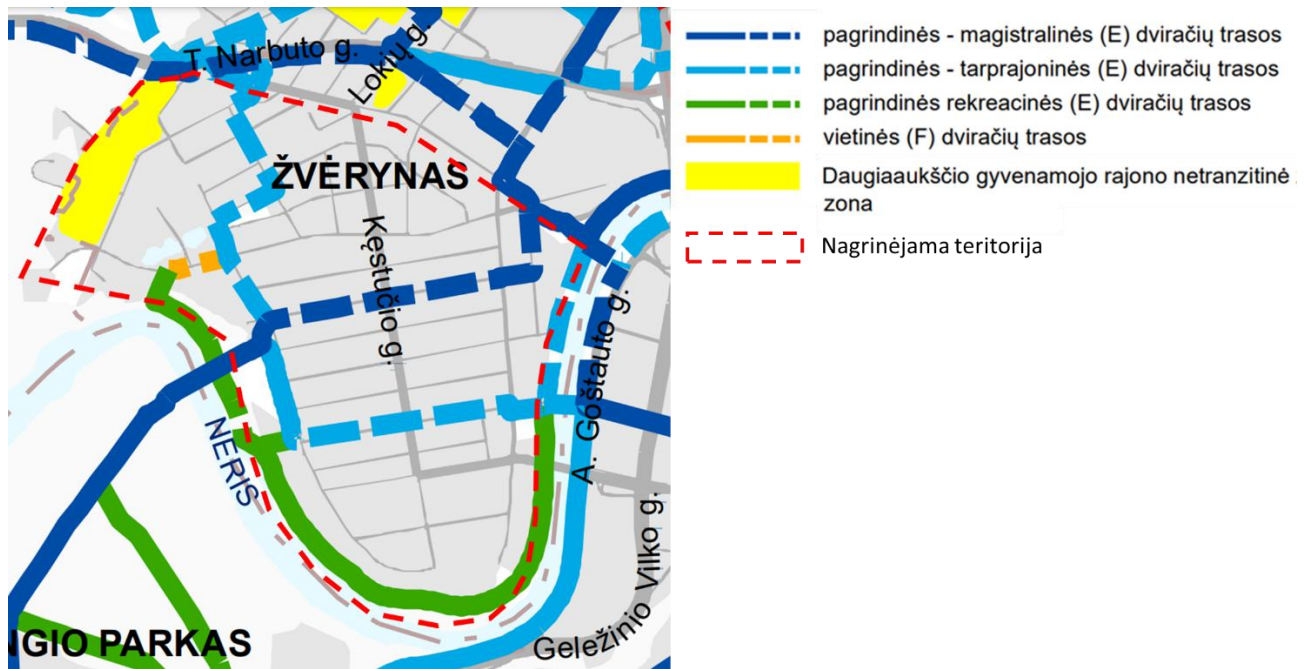
Remiantis Vilniaus miesto teritorijos bendroju planu, nagrinėjama teritorija iš šiaurės yra dalinai ribojama B kategorijos T. Narbuto gatvės ir C kategorijos Sėlių gatvės dalies. Teritoriją taip pat kerta C kategorijos Kęstučio ir Liubarto gatvės. Šio tyrimo apimtyje analizuojamos gatvės yra vidinės teritorijos gatvės, kurioms priskirta D ir Ds kategorija – Pagalbinės gatvės. Pagalbinės gatvės – tai lokalinės funkcinės ir kompozicinės ašys, jų paskirtis – paskirstyti srautus į smulkias teritorijas, privažiuoti prie atskirų statinių ir kitų objektų.



pav. 1.3 Esamas ir perspektyvinis gatvių tinklas
Šaltinis: Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai <https://maps.vilnius.lt/>

Vadovaujantis Vilniaus miesto interaktyviame žemėlapyje pateikiama informacija, Vilniaus miesto teritorijos bendroju planu ir kitais aktualiais teritorijų planavimo dokumentais nagrinėjamoje teritorijoje perspektyvinių naujų gatvių nėra numatyta.

Vilniaus miesto teritorijos bendroju planu numatyta dviračių trasų plėtra visoje nagrinėjamoje teritorijoje, suformuojant patogų tinklą susisiekimui dviračiu. Maloniosios g. atkarpa ir S. Moniuškos g. numatyta magistralinė dviračių trasa, sujungianti Upės g. ir Vingio parko takus. Papildomos tarprajoninių dviračių trasų jungtys numatytos A. Mickevičiaus, Birutės, Lenktāja, Latgalių gatvėmis. Tarp esamos rekreacinės dviračių trasos palei Neries upę ir planuojamo tarprajoninės dviračių trasos tęsinio Birutės gatve numatyta vietinės dviračių trasos jungtis Latvių gatve. Nagrinėjamos teritorijos pakraštyje taip pat suplanuota netranzitinė daugiaaukščių gyvenamųjų rajonų zona (pav. 1.4), kurioje turėtų būti ribojamas lengvojo ir krovininio transporto eismas.



pav. 1.4 Dviračių tinklo schema
Šaltinis: Vilniaus miesto teritorijos bendrasis planas

2 INFRASTRUKTŪROS ATITIKIMO GALIOJANČIŲ DOKUMENTŲ NUOSTATOMS VERTINIMAS

2.1 INFRASTRUKTŪROS ATITIKIMO ĮVERTINIMO METODIKA

Esamos susisiekimo infrastruktūros vertinimas atliekamas palyginamuoju būdu vertinant faktinius infrastruktūros parametrus ir reikalavimus keliamus galiojančiuose dokumentuose:

- Statybos techninis reglamentas STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“;
- Pėsčiųjų perėjimo per kelius ir gatves organizavimo taisyklės (PPOT 20);
- Vilniaus miesto savivaldybės gatvių infrastruktūros standartas;
- Susisiekimo pėsčiomis projektų Vilniaus miesto savivaldybėje rengimo ir įgyvendinimo rekomendacijos;
- Susisiekimo pėsčiomis projektų Vilniaus miesto savivaldybėje rengimo ir įgyvendinimo rekomendacijos.

Statybos techninis reglamentas STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“ – nustato reikalavimus gatvių infrastruktūrai ir jos parametrams.

- **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 techninis reglamento STR 2.06.04:2014 33-asis punktas:

10 lentelė. Pagrindiniai gatvių techniniai parametrai

Min	Max							
Eil. Nr.	Gatvės kategorija	Minimalus atstumas tarp gatvės RL ¹⁾	Projektinis greitis, km/h	Bendras eismo juostų skaičius		Eismo juostų plotis, m	Maksimalus išilginis nuolydis, %	Minimali horizontali kreivė, m
1.	A	70	80	4	6 ²⁾	3,75	4	400
2.	B	30	60	2	6 ²⁾	3,25	6	200
3.	C	20	50	2	4	3,00	7	120
4.	D	12	30	2	2	2,75	10	30
5.	D _s	5	20	1	2	2,50 ⁵⁾	12	10
6.	D _s *	4,5	20	1	1	3,50	12	10
7.	E	7	30	2 ³⁾ +2 ⁴⁾	2 ³⁾ +4 ⁴⁾	0,75 ³⁾ /1,25 ⁴⁾	5 ⁶⁾	10
8.	F	5	20	1 ³⁾ +1 ⁴⁾	1 ³⁾ +1 ⁴⁾	0,75 ³⁾ /1,25 ⁴⁾	5 ⁶⁾	10

⁵⁾ Eismo juostos plotis gali būti didinamas esant poreikiui.

Visi pagrindiniai D kategorijos gatvių parametrai nustatyti 10-oje Statybos techninio reglamento lentelėje ir papildomos pastabos jiems nėra taikomos.

- **Papildomų juostų kairiesiems posūkiams įrengimas:**

90 punktas: Papildoma eismo juosta kairiesiems posūkiams atlikti turi būti įrengta kai bendras eismo intensyvumas gatvėje viena kryptimi piko metu viršija 500 aut./h, o sukančių į kairę eismo intensyvumas viršija 50 aut./h.

- **Automobilių stovėjimo vietų parametrus** nustato 31 lentelė „Automobilių stovėjimo vietų įrengimas“.

Pėsčiųjų perėjimo per kelius ir gatves organizavimo taisyklės PPOT 20 – nustato nežymėtų perėjų, pėsčiųjų perėjų, šviesoforais reguliuojamų perėjų, požeminių pėsčiųjų perėjų ir pėsčiųjų perėjų virš kelio įrengimo sąlygas, reikalavimus ir apribojimus Lietuvos Respublikos teritorijoje.

- **Aktualūs eismo saugos kriterijai, kuriuos turi atitikti naujos ir atnaujintos pėsčiųjų perėjos:**

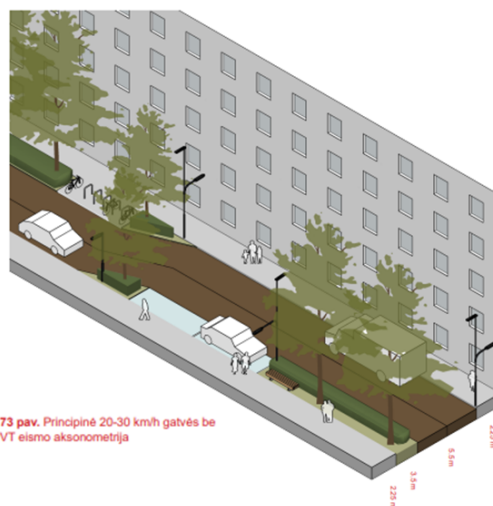
23.5. pėstiesiems iki kitos gatvės pusės, iškiliosios saugos salelės ar skiriamosios juostos vienu metu reikės pereiti ne daugiau kaip dvi eismo juostas (įskaitant posūkių, lėtėjimo, greitėjimo ir maršrutiniam transportui skirtas eismo juostas);

23.7. pėstiesiems iki kitos gatvės pusės be iškiliosios saugos salelės ar skiriamosios juostos reikės pereiti ne platesnę kaip 8,5 m važiuojamąją gatvės dalį;

Vilniaus miesto gatvių standartas – principų ir praktikų rinkinys aprašantis ir iliustruojantis gatvių Vilniuje viziją remiantis geraisiais pavyzdžiais iš Lietuvos ir užsienio. Standarto reikalavimai Vilniuje taikomi tiek kiek neprieštarauja Lietuvoje galiojantiems teisės aktams.

Vilniaus miesto gatvių standarte gatvės klasifikuojamos pagal funkciją ir greitį – D kategorija atitinka 20-30 km/h gatvę be viešojo transporto eismo, kurioms keliama reikalavimai pateikiami pav. 2.1.

20-30 km/h be VT	
1. Pėstiesiems	
Pėsčiųjų takas	○
Šeiminkų "metras"	○
2. Funkcijoms	
Želdinių juosta	●
Lygiagretus automobilių stovėjimas	○
Mažoji architektūra	○
3. Dviratininkams	
Atskiras dviračių takas	☒
Dviračių juosta gatvėje	○
Eismas bendrame sraute	○
4. Viešajam transportui	
Stotelės	☒
Įvažos	☒
5. Važiuojamajai daliai	
Važiuojamosios dalies eismo juostų pločiai	2.75m
Bendro judėjimo gatvė (shared space)	○
Iškreivinimas	○
Perėjimų iškėlimas ir/ar greičio kalneliai	●
Pėsčiųjų salelės	☒***



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

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

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

pav. 2.1 Reikalavimai lėto eismo gatvėms
Šaltinis: Vilniaus miesto gatvių standartas

- **Vilniaus miesto gatvių standartas taip pat aprašo rekomenduojamus pėsčiųjų takų pločio parametrus:**

Reikiamas plotis

≥2.25m

Panaudojimas ir įgyvendinimas

Projektuojami iš abiejų gatvės pusių, išimtiniais atvejais kai gatvės raudonųjų linijų plotis neužtikrina pakankamo pločio, pėsčiųjų takai gali būti siaurinami iki 1,5 m jei užtikrina saugų ir patogų pėsčiųjų judėjimą.

Santykis su sankryžomis

Lėto eismo gatvėse išnaudojami važiuojamajai daliai siaurinti ir taip lėtinti eismą. Lėto eismo gatvėse šaligatvių danga naudojama perėjose ir išlaikoma to paties lygio kaip šaligatvis.

- **Rekomenduojamus pėsčiųjų takų pločio parametrus aprašo ir Susisiekimo pėsčiomis projektų Vilniaus miesto savivaldybėje rengimo ir įgyvendinimo rekomendacijos:**

2. Tako plotis parenkamas pagal gatvės kategoriją, techninius reikalavimus bei pėsčiųjų srautus, todėl atkreiptinas dėmesys, jog takai turi būti platesni prie traukos centrų (kavinių, parduotuvių, turizmo objektų, transporto persėdimo taškų, kita). Urbanizuotoje teritorijoje rekomenduojama įrengti ne siauresnius kaip 2,25 m pločio takus, neįskaitant gatvės įrenginių juostos („techninio“ šaligatvio), o jeigu takas yra šalia laiptų, vitrinų, išsikišusių pastato dalių, tako plotis didinamas dar 0,5 m apsaugos zona. Projektuojant atsižvelgiama į parenkamus gaminius šaligatviui įrengti – plotis Pakankamo pločio infrastruktūra pėstiesiems. Vienoje juostoje esantys gatvės įrenginiai ir lauko kavinės neriboja pėsčiųjų judėjimo parenkamas taip, kad nereikėtų pjauti plytelių. Pėsčiųjų takuose turi būti išlaikytas 2,25 m aukščio gabaritas, o bendruose pėsčiųjų ir dviračių takuose – 2,50 m. Tokiame aukštyje ir žemiau negali būti jokių kliūčių: medžių šakų, šviestuvų atramų, kelio ženklų ir kita.

- **Saugos zonas nuo automobilių stovėjimo vietų aprašo Statybos techninis reglamentas STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“ 7 lentelė „Apsaugos zona dviračių eismui ir pėsčiųjų eismui“:**

Eil. Nr.		Apsaugos zonos plotis (S)
1.	Bortas	0,50 m
2.	Lygiagretus automobilių statymas	0,75 m
3.	Statmenas arba įstrižas automobilių statymas	0,50 (0,25*) m
4.	Pėsčiųjų eismo zonos	0,50 (0,25*) m
5.	Pastatai, tvoros, medžiai, kelio ženklai ir kita infrastruktūra	0,50 (0,25*) m
6.	Vertikali apsaugos zona	0,25 m

*taikoma senamiesčiuose, tankiai užstatytose teritorijose.

2.2 NAGRINĖJAMOS TERITORIJOS INFRASTRUKTŪROS ATITIKIMO VERTINIMAS

Ankstesniame skyriuje pateikti galiojančių dokumentų reikalavimai atitinka STR aprašytas gatvių funkcijas, tačiau vien infrastruktūros atitikimas pagrindiniams teisės aktų nustatytiems parametrams neužtikrina greičio ribojimo efektyvumo, todėl svarbu nagrinėjamos teritorijos gatves vertinti ir kitais aspektais, tokiais kaip eismo sauga, eismo organizavimas, naudotojų patirtys ir t.t., kurie bus įvertinti sekančiuose skyriuose.

Infrastruktūros atitikimo teisės aktams vertinimo rezultatai pateikiami lentelių forma atskiriant D ir Ds kategorijos gatves:

D kategorijos gatvės	Projektinis greitis – 30 km/h	Bendras eismo juostų skaičius - 2	Eismo juostų plotis – 2,75 m	Šaligatvio plotis (minimalus (vienbučiai) – 1,5 (STR) daugiabučiai – 2,25 (R))
A. Mickevičiaus g.	30 (dalyje nuo Gedimino pr. iki Vytauto g. KET 329 – Ribotas greitis 30)	3 (dalyje nuo Gedimino pr. iki Vytauto g.)	2,9-3,5 (dalyje nuo Gedimino pr. iki Vytauto g.)	1,6 (dalyje nuo Gedimino pr. iki Vytauto g.)
	40 (dalyje nuo Vytauto g. iki Kęstučio g. galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2 (dalyje nuo Vytauto g. iki Kęstučio g.)	2,75-5,2 (dalyje nuo Vytauto g. iki Kęstučio g.)	3,5-4,6 (dalyje nuo Vytauto g. iki Kęstučio g.)
	30 (dalyje nuo Kęstučio g. iki Birutės g. KET 329 – Ribotas greitis 30)	1-2 (dalyje nuo Kęstučio g. iki Birutės g.)	3,5-3,6 (dalyje nuo Kęstučio g. iki Birutės g.)	0,6-2,3 (dalyje nuo Kęstučio g. iki Birutės g.)
Problematikos apibendrinimas		- Atkarpoje nuo Kęstučio g. iki Birutės g. dėl automobilių stovėjimo važiuojamojoje dalyje eismas vyksta tik viena eismo juosta – gatvė dvipusio eismo. - Pėsčiųjų infrastruktūra tam tikrose atkarpose dėl nepakankamo pločio ar kliūčių (elektros stulpai) neatitinka minimalių STR reikalavimų.		
J. I. Kraševskio g.	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	1-2 (dalyje nuo Vytauto g. iki Kęstučio g.)	3,1 (dalyje nuo Vytauto g. iki Kęstučio g.)	1,4 (dalyje nuo Vytauto g. iki Kęstučio g.)
		2 (dalyje nuo Kęstučio g. iki Birutės g.)	3,0 (dalyje nuo Kęstučio g. iki Birutės g.)	1,4-3,4 (dalyje nuo Kęstučio g. iki Birutės g.)
Problematikos apibendrinimas		- Atkarpoje nuo Vytauto g. iki Kęstučio g. dėl automobilių stovėjimo važiuojamojoje dalyje lieka viena juosta eismui – gatvė dvipusio eismo. - Pėsčiųjų infrastruktūra tam tikrose atkarpose dėl nepakankamo pločio ar kliūčių (apšvietimo atramos) neatitinka minimalių STR reikalavimų.		
Latvių g.	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2	3,5-3,8	1,8-2,4
Problematikos apibendrinimas		Dėl automobilių stovėjimo važiuojamojoje dalyje lieka viena eismo juosta – gatvė dvipusio eismo.		
Blindžių g.	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2	3,5	1,2-5,9
Problematikos apibendrinimas		- Dėl automobilių stovėjimo važiuojamojoje dalyje eismas vyksta tik viena eismo juosta – gatvė dvipusio eismo. - Pietinėje dalyje šaligatvis yra vienoje tik vienoje gatvės pusėje, o daugiabučių kvartalas – kitoje. Pėsčiųjų infrastruktūra tam tikrose atkarpose dėl nepakankamo pločio neatitinka minimalių STR reikalavimų.		
Karaimų g.	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	1-2	2,0-3,0	1,0-1,5

Problematikos apibendrinimas		- Dėl automobilių stovėjimo ir kintančio gatvės pločio, eismo juostų plotis kinta visoje gatvės atkarpoje. - Automobilių stovėjimas organizuojamas 90 laipsniu kampu, tačiau ties šiomis automobilių stovėjimo vietomis lieka apie 4,0-5,25 m pločio važiuojamoji dalis (STR reikalavimas yra 5,5 m) - Pėsčiųjų infrastruktūra tam tikrose atkarpose nutrūksta (erdvė skiriama automobilių stovėjimui), esamo šaligatvio plotis neatitinka STR reikalavimų.		
Latgalių g.	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2	3,4-3,8	0,8-1,6
Problematikos apibendrinimas		Pėsčiųjų infrastruktūra tam tikrose atkarpose dėl nepakankamo pločio ar kliūčių (ženklai, želdiniai) neatitinka minimalių STR reikalavimų.		
D. Poškos g.	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	1-2	3,0-3,7	1,1-1,5
Problematikos apibendrinimas		- Automobilių stovėjimas organizuojamas gatvės važiuojamoje dalyje, tam tikrose atkarpose pravažiavimui liekančios juostos plotis (3 m) yra nepakankamas pravažiuoti specialiajam transportui. - Dėl automobilių stovėjimo važiuojamojoje dalyje eismui lieka viena eismo juosta – gatvė dvipusio eismo. - Dėl pėsčiųjų takuose įrengtų apšvietimo stulpų faktinis praėjimo plotis susiaurėja iki 0,75 m - nėra užtikrinamas STR numatytas minimalus šaligatvio plotis.		
Vykinto g.	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2	3,0-4,0	0,375-2,25
Problematikos apibendrinimas		- Šaligatviai gatvėje yra fragmentiški, atkarpose nėra užtikrinamas STR numatytas minimalus šaligatvio plotis. - Automobilių stovėjimas vyksta gatvės važiuojamoje dalyje, tam tikrose atkarpose pravažiavimui lieka viena eismo juosta – gatvė dvipusio eismo.		
Žiemgalių g.	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2	2,9-3,0	0,75-1,50
Problematikos apibendrinimas		Šaligatviai gatvėje yra fragmentiški, atkarpose nėra užtikrinamas STR numatytas minimalus šaligatvio plotis.		
Vytauto g.	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2 (šiaurinėje dalyje)	2,75-5,0 (šiaurinėje dalyje)	1,5-2,25-3,0 (šiaurinėje dalyje)
		2 (pietinėje dalyje)	3,0-4,35 (pietinėje dalyje)	2,25-3,0 (pietinėje dalyje)
Problematikos apibendrinimas		- Vyksta faktinis automobilių stovėjimas tam nenumatytose vietose. - Dėl kliūčių (apšvietimo atramos) faktinis praėjimo plotis pėsčiųjų takuose susiaurėja iki 0,75 m - nėra užtikrinamas STR nustatytas minimalus šaligatvio plotis. - Ties ugdymo įstaiga šaligatvis įrengtas tik vienoje gatvės pusėje, tačiau kitoje gatvės pusėje išminti takai rodo pėsčiųjų infrastruktūros poreikį. - Esamas automobilių stovėjimo organizavimas neatitinka STR reikalavimų – vadovaujantis KET ženklais automobiliai statomi abejose gatvės pusėse lygiagrečiai ir kampu, tačiau pagal STR automobiliai kampu gali būti statomi tik esant vienpusiam eismui (pravažiavimo atžvilgiu iš vienos arba abiejų pusių).		

Treniotos g.	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2	3,5-4,0	1,5-2,25
Problematikos apibendrinimas		Šaligatviai gatvėje yra fragmentiški, dėl kliūčių (apšvietimo stulpai) faktinis praėjimo plotis pėsčiųjų takuose susiaurėja iki 0,75 m - nėra užtikrinamas STR numatytas minimalus šaligatvio plotis.		
Žalioji g.	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2	2,3-3,25	1,1-1,5
Problematikos apibendrinimas		- Vietomis eismo juostos neatitinka STR minimalių reikalaujamų pločių. - Šaligatviai gatvėje yra fragmentiški, dėl kliūčių (apšvietimo stulpai) faktinis praėjimo plotis pėsčiųjų takuose susiaurėja iki 0,6 m - nėra užtikrinamas STR numatytas minimalus šaligatvio plotis.		
S. Moniuškos g.	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2	2,95-3,3	1,1-1,5
Problematikos apibendrinimas		- Automobilių stovėjimas organizuojamas gatvės važiuojamoje dalyje, tam tikrose atkarpose pravažiavimui liekančios juostos plotis (3,3 m) yra nepakankamas pravažiuoti specialiajam transportui. - Dėl kliūčių (ženklai, apšvietimo stulpai) faktinis praėjimo plotis pėsčiųjų takuose susiaurėja iki 0,75 m - nėra užtikrinamas STR numatytas minimalus šaligatvio plotis.		
Gulbių g.	20 (KET 552 – Gyv. zona)	2	2,7-3,5	1,2-nėra
Problematikos apibendrinimas		Šaligatviai gatvėje yra fragmentiški.		
Pušų g.	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2	3,0-4,5	1,5-2,2
Problematikos apibendrinimas		Neatitikimai teisės aktų reikalavimams neidentifikuoti.		
Traidenio g.	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2	2,75-3,25	0,75-1,5
Problematikos apibendrinimas		- Automobilių stovėjimas organizuojamas gatvės važiuojamoje dalyje, tam tikrose atkarpose pravažiavimui liekančios juostos plotis (3,3 m) yra nepakankamas pravažiuoti specialiajam transportui. - Dėl kliūčių (apšvietimo stulpai, želdiniai ir kt.) faktinis praėjimo plotis pėsčiųjų takuose susiaurėja iki 0,75 m - nėra užtikrinamas STR numatytas minimalus šaligatvio plotis.		
Sakalų g.	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2	3,0	1,1-1,5
Problematikos apibendrinimas		Dėl kliūčių (apšvietimo stulpai, želdiniai ir kt.) faktinis praėjimo plotis pėsčiųjų takuose susiaurėja iki 0,375 m - nėra užtikrinamas STR numatytas minimalus praėjimo plotis.		

Birutės g.	40 (šiaurinėje atkarpoje, teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2 (šiaurinėje atkarpoje)	2,75 (šiaurinėje atkarpoje)	1,5-1,9 (šiaurinėje atkarpoje)
	30 (dalyje tarp Latvių ir S. Moniuškos g. KET 329 - Ribotas greitis 30)	2 (dalyje tarp Latvių ir S. Moniuškos g.)	3,1 (dalyje tarp Latvių ir S. Moniuškos g.)	0,75-1,0 (dalyje tarp Latvių ir S. Moniuškos g.)
	40 (dalyje nuo S. Moniuškos g. iki aklakelio teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2 (dalyje nuo S. Moniuškos g. iki aklakelio)	3,0-3,25 (dalyje nuo S. Moniuškos g. iki aklakelio)	1,5-2,25 (3,0) (dalyje nuo S. Moniuškos g. iki aklakelio)
Problematicos apibendrinimas		Šaligatviai atkarpose nutrūksta, yra tik vienoje gatvės pusėje. Dėl kliūčių (apšvietimo stulpai) faktinis praėjimo plotis pėsčiųjų takuose susiaurėja iki 0,75 m - nėra užtikrinamas STR numatytas minimalus šaligatvio plotis.		
Liubarto g.	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2	3,0	1,7-3,3
	Šaligatviai vakarinėje gatvės dalyje nutrūksta.			
Kęstučio g. (nuo Liubarto iki J. I. Kraševskio)	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2	2,75	1,5-1,9
	Neatitiktimai teisės aktų reikalavimams neidentifikuoti.			
Lenktoji g.	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2	2,8-3,0	1,2-1,5
	- Automobilių stovėjimas organizuojamas gatvės važiuojamoje dalyje, tam tikrose atkarpose pravažiavimui liekančios juostos plotis (2,9 m) yra nepakankamas pravažiuoti specialiajam transportui. - Šaligatviai gatvėje yra fragmentiški, kur šaligatviai yra - nėra užtikrinamas STR numatytas minimalus šaligatvio plotis.			
Bebrų g.	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2	2,75-3,1	0,75-1,5 (rytinėje dalyje) Nėra (vakarinėje dalyje)-
	- Automobilių stovėjimas organizuojamas gatvės važiuojamoje dalyje, tam tikrose atkarpose pravažiavimui liekančios juostos plotis (2,7 m) yra nepakankamas pravažiuoti specialiajam transportui. - Šaligatviai gatvėje yra fragmentiški, kur šaligatviai yra - nėra užtikrinamas STR numatytas minimalus šaligatvio plotis.			
Problematicos apibendrinimas		- Automobilių stovėjimas organizuojamas gatvės važiuojamoje dalyje, tam tikrose atkarpose pravažiavimui liekančios juostos plotis (2,7 m) yra nepakankamas pravažiuoti specialiajam transportui. - Šaligatviai gatvėje yra fragmentiški, kur šaligatviai yra - nėra užtikrinamas STR numatytas minimalus šaligatvio plotis.		

Upės g.	40 (teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	3	3,5-4,0	3,0
Problematikos apibendrinimas		Neatitikimai teisės aktų reikalavimams neidentifikuoti.		

Ds kategorijos gatvės	Projektinis Greitis – 20 km/h	Bendras eismo juostų skaičius nuo 1 iki 2	Eismo juostų plotis – 2,5 m (esant poreikiui gali būti didinamas)	Šaligatvio plotis (nebūtinai pagal STR), vienbučiai - 1,5 (STR)
Lenktoji g.	20 (vienpusio eismo atkarpa nuo Kėstučio iki Latvių g., KET 552 – Gyv. zona) 40 (Visoje teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	1 (atkarpa nuo Kėstučio iki Latvių g.) 2 (atkarpa nuo Kėstučio iki Žiemgalių g.)	4,5-3,25	1,3-2,6
Problematikos apibendrinimas		- Gatvės dalyje nuo Kėstučio iki Žiemgalių g. leidžiamas greitis viršija pagal gatvės techninius parametrus STR numatytą projektinį greitį. - Automobilių stovėjimas organizuojamas gatvės važiuojamoje dalyje, tam tikrose atkarpose pravažiavimui liekančios juostos plotis (3,1 m) yra nepakankamas pravažiuoti specialiajam transportui. - Šaligatviai fragmentiški. Dėl pėsčiųjų takuose įrengtų apšvietimo stulpų tam tikrose atkarpose faktinis praėjimo plotis susiaurėja iki 1,1 m.		
Malonioji g.	40 (Visoje teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	1-2	4,8-5,1	1,0-1,3
Problematikos apibendrinimas		- Gatvėje leidžiamas greitis viršija pagal gatvės techninius parametrus STR numatytą projektinį greitį. - Vienpusis eismas šiaurinėje pusėje nuo Moniuškos g. Dėl pietinėje pusėje organizuojamo automobilių stovėjimo važiuojamoje dalyje, pravažiavimui liekančios juostos plotis (2,5 - 2,8 m) yra nepakankamas pravažiuoti specialiajam transportui. - Dėl pėsčiųjų takuose įrengtų apšvietimo stulpų tam tikrose atkarpose faktinis praėjimo plotis susiaurėja iki 0,6 m.		
Pušų g.	40 (Visoje teritorijoje galioja KET 542 – riboto greičio zona 40 km/h)	2	3,0	1,6
Problematikos apibendrinimas		- Gatvėje leidžiamas greitis viršija pagal gatvės techninius parametrus STR numatytą projektinį greitį. - Tam tikrose atkarpose dėl netvarkomų želdinių faktinis praėjimo plotis yra mažesnis, yra kliūčių.		
Bebrų g.	40 (Visoje teritorijoje galioja KET 542 –	2	2,4-2,6	1,2-1,6

	riboto greičio zona 40 km/h)			
Problematikos apibendrinimas		- Gatvėje leidžiamas greitis viršija pagal gatvės techninius parametrus STR numatytą projektinį greitį. - Dėl organizuojamo automobilių stovėjimo važiuojamoje dalyje (geltonoji zona), pravažiuojamui liekančios juostos plotis (2,6 m) yra nepakankamas pravažiuoti specialiajam transportui. - Gatvėje nėra apšvietimo.		
Birutės g. (atkarpa tarp Latvių ir S. Moniuškos g.)	30 (KET 329 - Ribotas greitis 30)	2	2,25-2,6	0,6-0,9
Problematikos apibendrinimas		- Gatvėje nėra statomi automobiliai (yra KET 332 ženklai - Sustoti draudžiama) - Dėl pėsčiųjų takuose įrengtų apšvietimo stulpų tam tikrose atkarpose faktinis praėjimo plotis dar labiau susiaurėja.		

Atsižvelgiant į tyrimo pobūdį, atskirai vertinamos pėsčiųjų galimybės kirsti važiuojamąją dalį – esama nagrinėjamoje teritorijoje esančių žymėtų reguliuojamų (24), žymėtų nereguliuojamų (35, iš jų 3 – su salelėmis, 5 – iškiliosios) bei nežymėtų (30) pėsčiųjų perėjų, važiuojamosios dalies kirtimų (2) gatvėse ar privažiuojamuose keliuose, kur perėjos neturėtų būti įrengiamos, infrastruktūra ir jos atitikimas galiojančių teisės aktų reikalavimams. Nagrinėjamoje teritorijoje esančios perėjos, važiuojamosios dalies kirtimai ir jų vertinimo rezultatai pateikiami schemoje žemiau (žr. pav. 2.2).

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

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

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

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

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



pav. 2.2 Nagrinėjamojoje teritorijoje esančių perėjų (ir važiujamosios dalies kirtimų) tvarkymo poreikis

2.3 IŠVADOS IR ĮŽVALGOS

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

3 EISMO SITUACIJOS ANALIZĖ NAGRINĖJAMOJE TERITORIJOJE

3.1 ESAMI EISMO ORGANIZAVIMO SPRENDIMAI

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

Visoje teritorijoje galioja 40 km/val. greičio zona, A. Mickevičiaus g. atkarpą tarp Birutės ir Kęstučio gatvių ir Birutės g. atkarpą tarp S. Moniuškos ir Lenktosios gatvių – čia nustatytas 30 km/val. greičio ribojimas bei Gulbių g. ir privažiuojamąjį kelią ties Birutės g. 38, ir Lenktosios gatvės vienpusio eismo atkarpą nuo Latvių iki Kęstučio g., kur nustatyta „gyvenamoji zona“ (pav. 3.1).



pav. 3.1 Eismo organizavimo planuojamoje teritorijoje schema

3.2 EISMO SAUGOS SITUACIJA

Analizuojamas eismo įvykių laikotarpis – 2020-2024 (iki spalio mėn.) metai. Išanalizavus visų registruotų eismo įvykių aplinkybes, nustatyta, jog analizuojamos teritorijos gatvėse 2020-2024 metais įvyko 26 įskaitiniai eismo įvykiai (pav. 3.2). Visuose eismo įvykiuose nukentėjo pažeidžiamiausi eismo dalyviai – pėstieji (8 eismo įvykiai) ir dviratininkai (5 eismo įvykiai). 3 eismo įvykiai su dviratininkais įvyko Kęstučio gatvėje, kurioje yra įrengta dviračių juosta važiuojamoje dalyje, 2 iš jų – automobilių vairuotojams sukant į dešinę. Tokia gausa eismo įvykių suponuoja, kad esama dviračių eismui skirta infrastruktūra nėra pakankamai saugi. Kiti 2 eismo įvykiai – susidūrimai tarp dviračių, kurie įvyko Birutės g. dviračių take (priešpriešinis susidūrimas tiesiame ruože) ir dviračių tako vingiuotoje nuokalnėje ties Upės g. Visi užvažiavimai ant pėsčiųjų vyko sankryžose (ar šalia jų) – net 3 eismo įvykiai fiksuoti Liubarto ir Vytauto g. sankryžoje (visi – perėjoje dienos metu), 1 eismo įvykis – Kęstučio ir Mickevičiaus g. sankryžoje (užvažiavimas ant pėsčiojo perėjoje, automobiliui sukant į kairę dienos metu), kitas – Kęstučio ir Treniotos g. sankryžoje (užvažiavimas ant nepilnamečio pėsčiojo perėjoje, dienos metu), dar 1 – Latvių, Saltoniškių, Upės ir Vytauto g. sankryžoje (taip pat užvažiavimas ant pėsčiojo perėjoje, dienos metu). Likę du eismo įvykiai, kuriuose nukentėjo pėstieji, įvyko tamsiu paros metu, vienas jų – šalia Blindžių ir Sėlių g. sankryžos (užvažiavimas ant pėsčiojo už sankryžos Blindžių g., ne perėjoje), kitas – Kęstučio ir Latvių g. sankryžoje (užvažiavimas ant pėsčiojo perėjoje).



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

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

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

3.3 EISMO SRAUTŲ ANALIZĖ

3.3.1 Eismo srautų stebėjimų ir vertinimo metodika

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

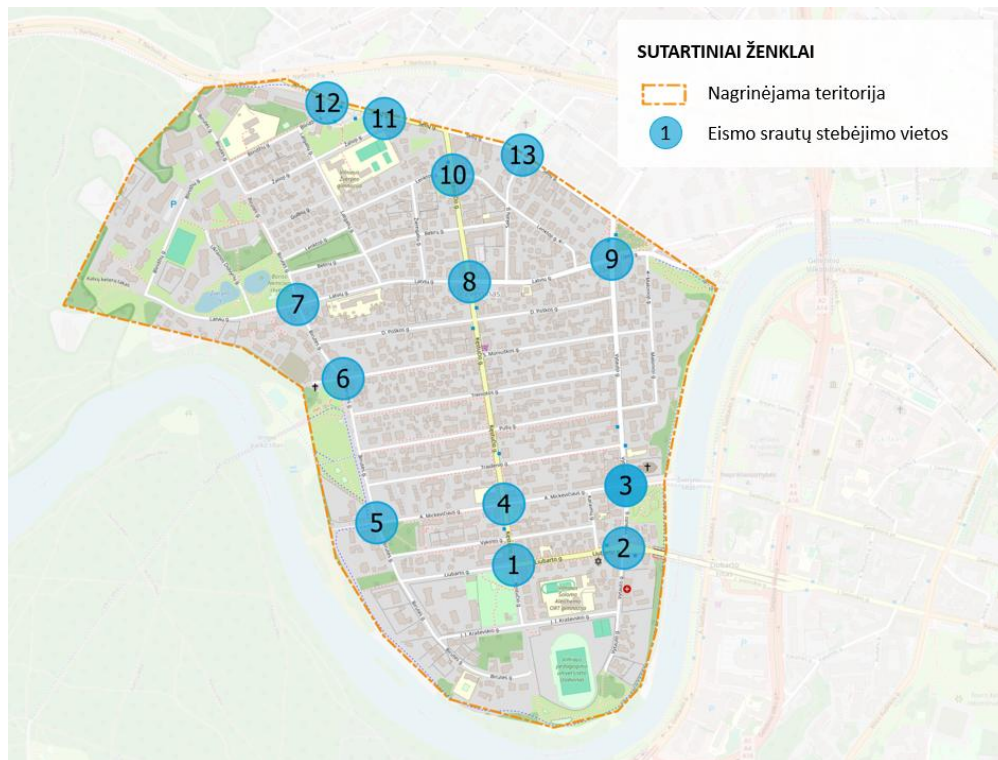
1. Kęstučio – Liubarto
2. Vytauto – Liubarto
3. Vytauto – A. Mickevičiaus
4. Kęstučio – A. Mickevičiaus
5. Birutės – A. Mickevičiaus
6. Birutės – S. Moniuškos
7. Birutės – Latvių
8. Kęstučio – Latvių
9. Vytauto – Latvių – Upės
10. Kęstučio – Lenktoji
11. Sėlių – Žalioji
12. Sėlių – Blindžių
13. Sėlių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

Eismo srautai šiose trylikoje sankryžų buvo stebimi 2024 m. rugsėjo 18, 19 ir 24 dienomis 15 minučių intervalais 2 kartus per dieną:

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

Skirtinguose taškuose natūriniai stebėjimai vykdyti vienas po kito aukščiau nurodytuose laiko režimuose, todėl kiekvieno stebėjimo laikas skiriasi ir fiksuojamas srauto intensyvumas gali neatitikti šalia esančiame taške fiksuoto srauto intensyvumo ta pačia kryptimi.

Eismo srautų analizei taip pat buvo naudojami SĮ „Susisiekimo paslaugos“ pateikti turimi šviesoforais reguliuojamų sankryžų automobilių srautų duomenys.



pav. 3.3 Eismo srautų stebėjimo 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 nagrinėjamoje teritorijoje stebimi Liubarto, Kęstučio, Vytauto ir A. Mickevičiaus gatvėse. Kadangi Liubarto ir Kęstučio gatvės yra C kategorijos, t.y. aptarnaujančios gatvės, skirtos transporto ryšiams bei viešajam transportui, ir nėra įtraukiamos į tyrimą, jose stebimi srautai yra apžvelgiami tiek, kiek turi įtakos vidinėms teritorijos gatvėms. Rytinio piko metu matoma, kad pagrindinis motorizuoto transporto srautas juda centro link, Kęstučio g. fiksuojamas 360 – 612 aut./val. srautas, kuris palaipsniui mažėja nuo Sėlių link Liubarto g., kas potencialiai indikuoja, kad tranzitinis srautas pasiskirsto vidinėmis nagrinėjamos teritorijos gatvėmis. Liubarto gatvėje centro link fiksuojami 650 aut./val. viršijantys srautai. Vakarinio piko metu matoma, kad srautai vyksta nuo centro, Liubarto gatvėje Kęstučio g. kryptimi didžiausias srautas fiksuojamas atkarpoje iki sankryžos su Vytauto g. (540 aut./val.), vėliau jis sumažėja iki ~400 aut./val. Kęstučio gatvėje fiksuojami srautai ir vėl kinta vertinant nuo centro link T. Narbuto g., atkarpoje iki A/ Mickevičiaus g. fiksuojamas 408 aut./val. srautas, po A. Mickevičiaus – jau beveik 500 aut./val. srautas, o link sankryžos su Latvių gatve jau fiksuojamas srautas, viršijantis 800 aut./val. Tokia situacija vėlgi indikuoja vidinėmis nagrinėjamos teritorijos gatvėmis vykstantį tranzitą, siekiant išvengti C kategorijos gatvėse besiformuojančias spūstis.

Vertinant srautus žemesnės kategorijos gatvėse, rytinio piko metu didžiausias motorizuotų transporto priemonių srautas stebimas Vytauto gatvėje – ties sankryža su Latvių g. link A. Mickevičiaus g. fiksuotas beveik 600 aut./val. srautas, Latvių g. link – beveik 700 aut./val. srautas, ties sankryžomis su A. Mickevičiaus ir Liubarto gatvėmis tiek viena, tiek kita kryptimi srautai Vytauto gatve svyruoja apie 250-410 aut./val. Nemaži srautai, indikuojantys vykstantį tranzitą, taip pat matomi ir A. Mickevičiaus gatvės atkarpoje tarp Kęstučio ir Vytauto g. (269 aut./val. Vytauto g. kryptimi, 82 aut./val. Kęstučio g. kryptimi). Atkarpoje nuo Vytauto g. link Gedimino pr. abejomis kryptimis fiksuojami dar didesni srautai (406 aut./val. Vytauto g. kryptimi ir 464 aut./val. Gedimino pr. kryptimi). Kiek žymesnis srautas rytinio piko metu taip pat matomas Latvių gatvėje – nuo Birutės g. link Kęstučio g. (158 aut./val.), link Vytauto g. (198 aut./val.), priešinga kryptimi fiksuoti dvigubai mažesni srautai, ties Birutės

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

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

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

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

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



pav. 3.4 Apibendrinta eismo srautų schema rytinio piko metu 7.00 -9.00 val.



pav. 3.5 Apibendrinta eismo srautų schema vakarinio piko metu 16.30 - 18.30 val.

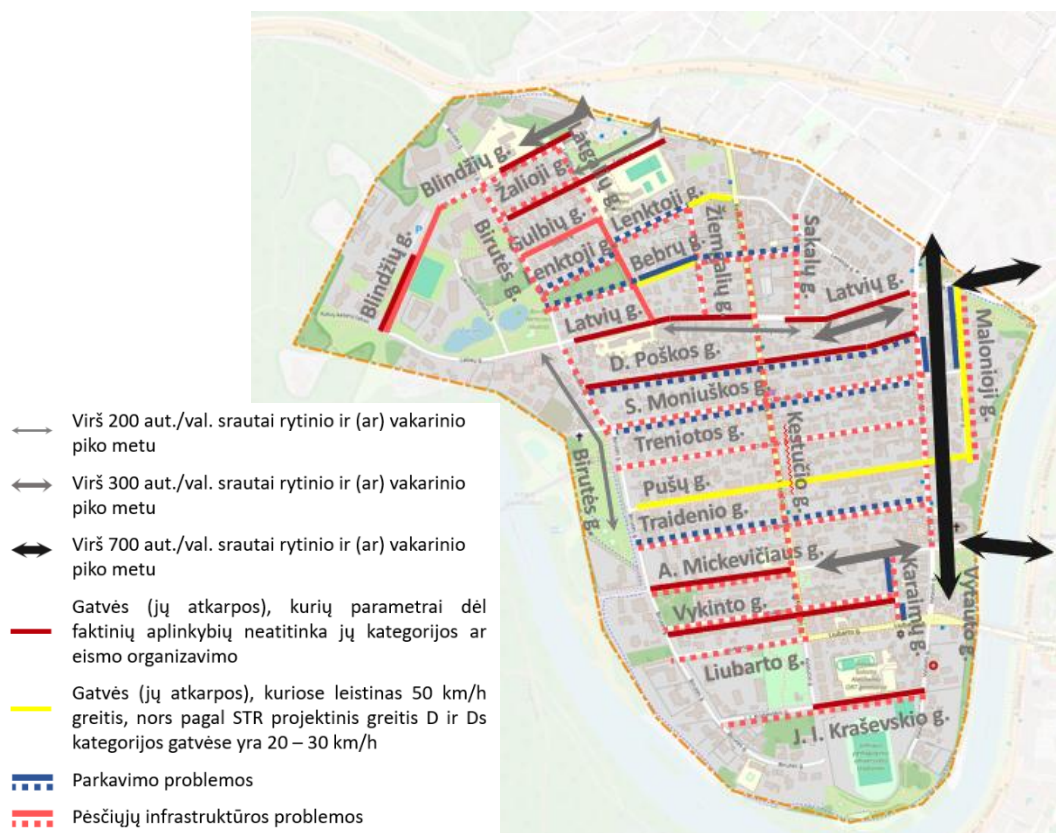
3.4 IŠVADOS IR ĮŽVALGOS

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

4 ESAMOS JUDUMO SITUACIJOS APIBENDRINIMAS

Tyrimo metu identifikuotos probleminės situacijos:

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



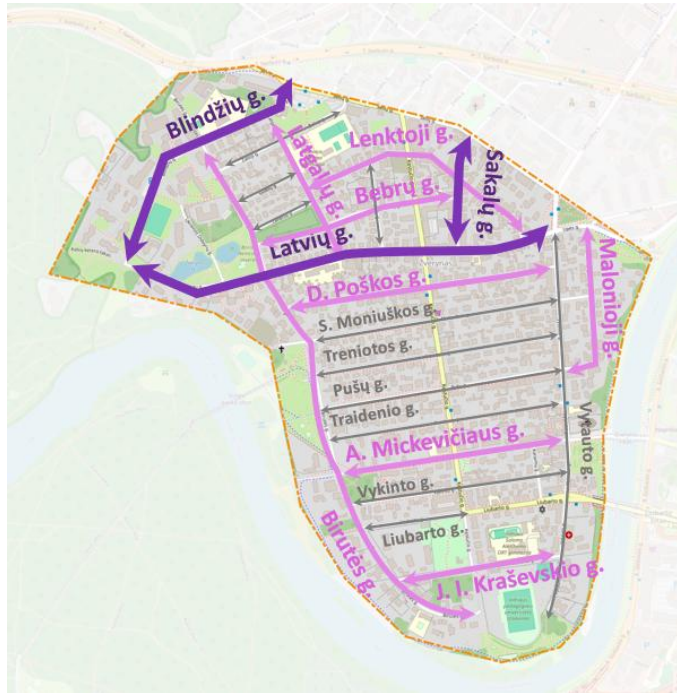
pav. 4.1 Nagrinėjamoje teritorijoje identifikuotų probleminių situacijų apibendrinimas

Tyrimo metu identifikuoti poreikiai:

- Intensyviausi visų eismo dalyvių srautai Sėlių, Kęstučio, Vytauto, A. Mickevičiaus gatvėse indikuoja poreikį spręsti automobilių eismo bei pėsčiųjų eismo saugos klausimą.
- Norint užtikrinti nuoseklią infrastruktūrą nagrinėjamoje teritorijoje, reikalinga tvarkyti pėsčiųjų infrastruktūrą, užtikrinant tinklo vientisumą ir patogumą, bei teritorijoje esančias gatvės kirtimo vietas ir visus važiuojamosios dalies kirtimus pertvarkyti, iškeliant įvažiavimus į teritorijas ir perėjimo vietas į pėsčiųjų takų lygį. Kartu būtina užtikrinti ir kitas sąlygas kokybiškam pėsčiųjų judėjimui – apšvietimas, želdiniai ir tinkama jų priežiūra, mažoji architektūra.

5 PIRMINIAI SIŪLYMAI GATVIŲ MODERNIZACIJOS (GM) ĮGYVENDINIMUI

Vadovaujantis tyrimo rezultatais, siūloma koncepciją vystyti tokiu prioritetiškumu:



• I PRIORITETAS:

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

• II PRIORITETAS:

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

• III PRIORITETAS:

- ✓ Likusios gatvės ir privažiuojamieji keliai

Koncepcija neapima:

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

pav. 5.1 Pagrindas Žvėryno gatvių modernizacijos koncepcijai

Remiantis gerąja užsienio ir Lietuvos miestų praktika, pagalbinių gatvių funkcijų užtikrinimui gali būti taikomos įvairios priemonės:

I. Infrastruktūrinės priemonės:

1. Lygiagretus automobilių stovėjimas (prioritetas – išnaudojant perteklinį važiujamosios dalies plotį, kas 2-3 vietas sodinami želdiniai);
2. Automobilių stovėjimo vietų mažinimas (ten, kur neatitinka teisės aktų reikalavimų, kelia eismo saugos problemas arba kur trūksta vietos pėsčiųjų ar dviratininkų infrastruktūrai);
3. Infrastruktūra dviračių ir paspirtukų trumpalaikiam sustojimui / ilgalaikiam laikymui (turi būti įrengiama netrukdam pėsčiųjų eismui ir nebloginant sąlygų pėstiesiems);
4. Gatvės iškreivinimai (20 – 30 km/h lėto eismo gatvėse, siekiant užtikrinti greičio režimo laikymąsi ir didinti eismo saugą);
5. Vienpusio eismo gatvė (gatvėse, kuriose yra poreikis perskirstyti važiujamosios dalies erdvę, valdyti, perskirstyti eismo srautus, tranzitinio srauto mažinimui);
6. Iškilios perėjos;
7. Važiujamosios dalies susiaurinimas nereguliuojamose perėjose ar sankryžose (siekiant užtikrinti greičio režimo laikymąsi ir didinti eismo saugą);
8. Dviračių eismas bendrame sraute (galimas 20 - 30 km/h gatvėse, kuriose automobilių srautas nėra didelis);
9. Dviračių gatvė (įrengiama 20 - 30 km/h gatvėse, gatvės geometrija parenkama taip, kad nebūtų patraukli greitam automobilių eismui);
10. Ramaus eismo gatvė (įrengiama 5 km/h lėto eismo gatvėse, siauresnėse nei 12 m);

11. Pėsčiųjų ir dviračių prioritetas per dizainą / taktinį urbanizmą (mažosios architektūros elementai, dangos, viešosios erdvės ir t.t.);
12. Želdiniai.

II. Kitos galimos priemonės:

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

Rengiant lėto eismo gatvių principu paremtą koncepciją Žvėryno teritorijai, atsižvelgiant į identifikuotą problematiką ir poreikius konkrečiose vietose (pagal šio galimybių tyrimo, teritorijos naudotojų apklausos ir kūrybinių dirbtuvių su bendruomene rezultatus), iš aukščiau pateikto priemonių sąrašo bus atrinktos bei detalizuotos tik teritorijai aktualios priemonės ir tikslinami prioritetai.

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 būdu, t.y. apklausoje dalyvavę respondentai yra pasižymintys bendru bruožu – gyvenantys ar tris ar daugiau kartų per savaitę besilankantys, ar gerai Žvėryno teritoriją (nagrinėjama teritorija – ribojama T. Narbuto gatvės ir Neries upės) pažįstantys asmenys.

Tikslinė imtis pasiekta apklausa dalinantis 134 elektroniniais paštų adresais, 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* Žvėryno bendruomenės grupėje.

Apklausos tikslas – sužinoti bendruomenės pastebėjimus apie infrastruktūrą ir kitas, su susisiekimu susijusias patirtis bei poreikius Žvėryno teritorijos dalyje, ribojamoje T. Narbuto gatvės ir Neries upės.

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 Birutės, Vytauto, Latvių, D. Poškos, S. Moniuškos, Sakalų, Lenktojoje, Blindžių, A. Mickevičiaus, Bebrų, Vykinto, Žaliojoje, Karaimų, Žiemgalių bei Latgalių gatvėse. 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 Žvėryno teritorijos daliai, ribojamai T. Narbuto gatvės ir Neries upės.

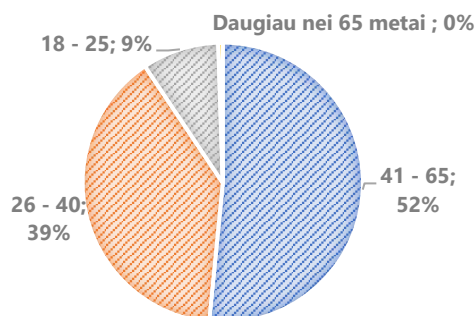
Respondentų skaičius: 192.

Apklausa vykdyta 2024 m. gruodžio 6 d. – 2025 m. vasario 26 d. (2 mėn. ir 21 d.), *Google Forms* platformoje: <https://forms.gle/eCNczkCuVtLpxwP26>.

6.1 DEMOGRAFINIAI DUOMENYS

Iš apklausoje dalyvavusių 192 respondentų, amžiaus pasiskirstymas apklausoje pasidalino taip:

41-65 metų atstovų grupė (52 % arba 99 asmenys) ir **26-40 amžiaus grupės** (39 % arba 75 asmenys) sudarė didžiausią respondentų dalį, ženkliai mažesnė dalis – **18-25 metų atstovų** (9 proc. arba 17 asmenų) bei mažiausia respondentų dalis – daugiau nei 65 metų atstovai (0.5 proc. arba 1 asmuo).



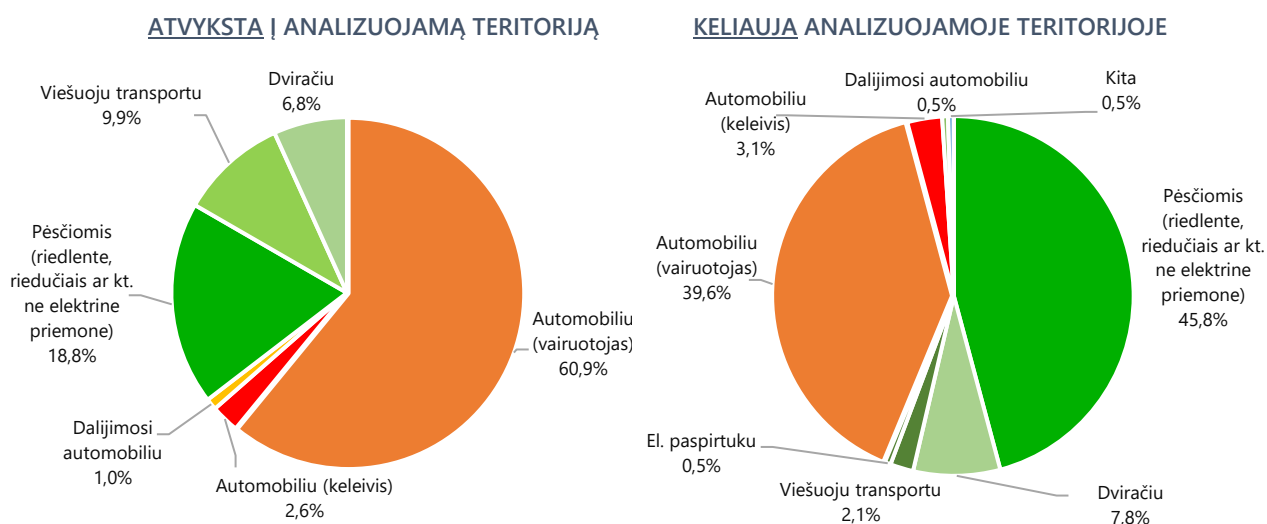
Pav. 6.1 Respondentų amžiaus pasiskirstymas

6.2 BENDROJI INFORMACIJA

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

Respondentų atsakymai atskleidė, kad į analizuojamą teritoriją **64.5 proc.** arba **didžioji dalis respondentų atvyksta motorinėmis transporto priemonėmis**: automobiliu (vairuotojas (60.9 %) arba keleivis (2.6 %), taip pat dalijimosi automobiliu (1.0 %). **Mažesnė dalis – kitais būdais (35.5 %)**, t.y. pėsčiomis (riedlente, riedučiais ar kt. ne elektrine priemone – 18.8 %), viešuoju transportu (9.9 %) ar dviračiu (6.8 %).

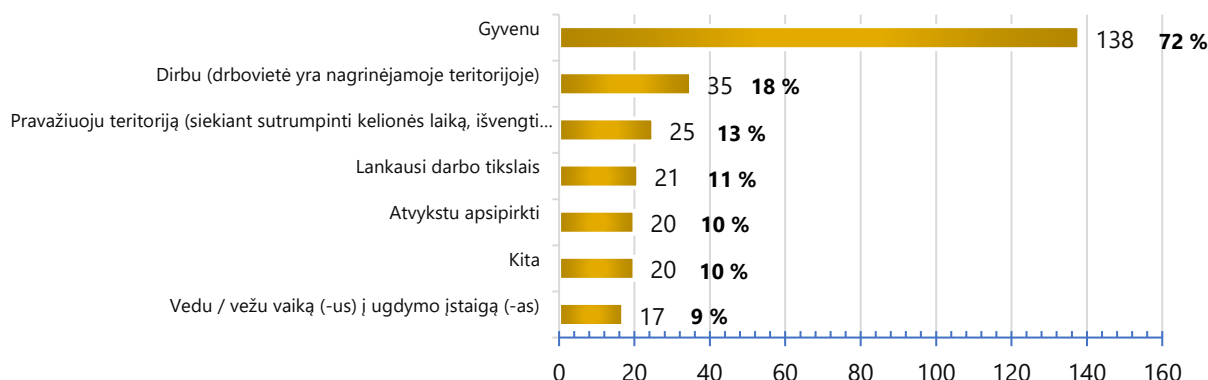
Analizuojamos teritorijos viduje kelionių, atliekamų **motorinėmis transporto priemonėmis**, dalis sumažėja (per 21.3 procentinius punktus) ir sudaro mažiau nei pusę teritorijoje keliaujančiųjų **43.2 proc.** (automobiliu (vairuotojas (45.8 %), keleivis (3.1 %) ar dalijimosi automobiliu (1.0 %)). **Didesnė respondentų dalimi tampa keliaujantys kitais būdais – 56.2 proc.** – analizuojamos teritorijos viduje juda pėsčiomis (arba riedlente, riedučiais ar kt. ne elektrine priemone – 45.8 %), dviračiu (7.8 %), viešuoju transportu (2.1 %) ar elektriniu paspirtuku (0.5 %).



Pav. 6.2 Respondentų kelionių į ir po analizuojamą Žvėryno teritoriją: modalinis pasiskirstymas

Kelionių į teritoriją modalinio pasiskirstymo rezultatai indikuoja, kad atvykti ir išvykti iš analizuojamos teritorijos yra patraukliausia motorine transporto priemone, tačiau kelionės teritorijos viduje kiek koreguojasi ir reikšmingai išauga pėsčiųjų kiekis, kiek mažiau – dviračių naudojimas. Kartu su motorinėmis transporto priemonėmis sumažėja ir viešojo transporto paslaugų poreikis kelionėms teritorijos viduje, dalijimosi automobilių paslaugos, tačiau išauga automobilių (keleivių) skaičius.

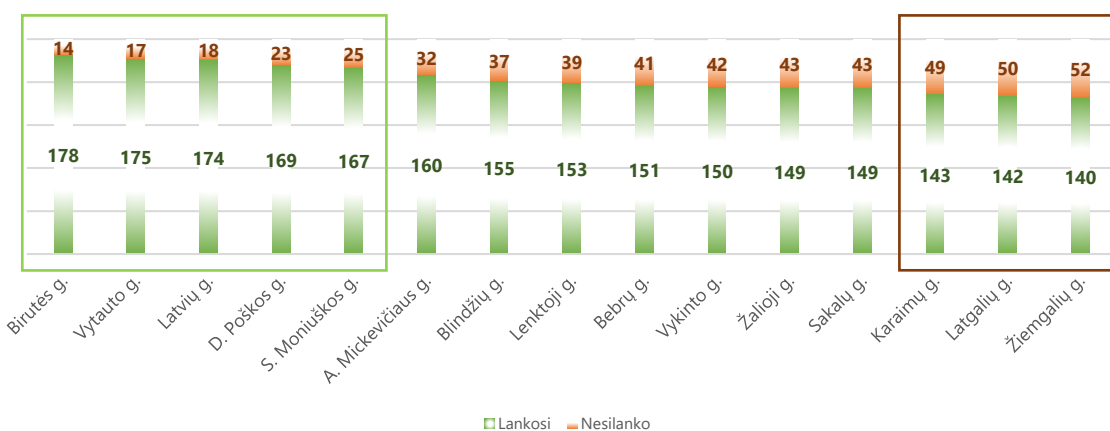
Išskirtina, kad teritorijoje respondentai lankosi skirtingais tikslais. Jų pasiskirstymas pateikiamas juostine diagrama:



Pav. 6.3 Respondentų pasiskirstymas pagal lankymosi tikslą analizuojamoje Žvėryno teritorijoje

Net 72 proc. respondentų yra nagrinėjamos Žvėryno teritorijos gyventojai. Kitos didesnės reikšmės atskleidžia, kad pasiekti respondentai taip pat teritorijoje dirba (18 %) ar atvyksta kitais, trumpalaikiais tikslais: pravažiuoja teritoriją siekdami sutrumpinti kelionės laiką, išvengti spūsčių (13 %), apsilanko darbo tikslais (11 %), atvyksta apsipirkti (10 %), kita (10 %) ir mažiausia reikšmė – veda / veža vaiką (-us) į ugdymo įstaigą (-as) (9 %).

Apklausos duomenys taip pat atskleidė, kad lankomiausiomis gatvėmis galima laikyti: 1) Birutės gatvę; 2) Vytauto gatvę; 3) Latvių gatvę; 4) D. Poškos gatvę bei 5) S. Moniuškos gatvę. Tuo tarpu mažiausiai lankomos gatvės reitinguojamos tokia tvarka: – 1) Žiemgalių gatvė; 2) Latgalių gatvė bei 3) Karaimų gatvės.



Pav. 6.4 Nagrinėjamų Žvėryno teritorijos 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 (Blindžių, Žaliojoje, Lenktojoje, Bebrų, Birutės, Latgalių, Žiemgalių, Sakalų, Latvių, D. Poškos, S. Moniuškos, A. Mickevičiaus, Vykinto, Vytauto ir Karaimų) turėtų būti patobulinti, kad keliavimas teritorijoje taptų saugesnis, keliauti būtų patogiau bei

patraukliau (toliau – *patirties tobulinimo aspektai*). Žemiau pateikiami ties kiekvienu iš klausimų galimų pažymėti atsakymų variantai:

1. **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
 - Keliaudamas šia gatve jaučiuosi saugiai
 - Negaliu atsakyti, nesilankau
2. **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
 - Keliauti šia gatve man patogiu
 - Negaliu atsakyti, nesilankau
3. **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
 - Keliauti šia gatve man patrauklu, jaučiuosi komfortiškai
 - Negaliu atsakyti, nesilankau

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, dviračiais ar kitomis mikromobilumo priemonėmis 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 - 6.3.17 poskyrius) apžvalga. Siekiant identifikuoti svarbiausius poreikius konkrečioje gatvėje, įvertinus gautų duomenų masę nuspręsta atrinkti poreikius, kuriuos 5 – 7 klausimuose pažymėjo a) ne mažiau kaip pusė (tokių reikšmių apklausoje nebuvo pasiekta); b) ne mažiau kaip ketvirtadalis; c) ne mažiau kaip penktadalis gatvėje besilankančių respondentų; d) 15 proc. 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 - 6.3.17 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 ~38 pažymėtus pasirinkimo variantus. Lentelėje 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 72 proc. respondentų, veda / veža vaiką (-us) į ugdymo įstaigą (-as) – vos 9 proc.), analizuojant vertinami ne absoliutiniai, bet santykiniai duomenys – pažymėtų pasirinkimo variantų dalis nuo visų galimų pažymėti variantų. **Daugiausiai poreikių (20 %) pažymėjo respondentai, kurie lankosi Žvėryno teritorijoje su tikslu apsipirkti (dėl esančių parduotuvių, teikiamų paslaugų) ir patys gyventojai (18 %).** Mažiausiai – respondentai, kurie lankosi darbo tikslais (9 %). Nagrinėjamos Žvėryno teritorijos gyventojams, dirbantiems joje, besilankantiems darbo tikslais, taip pat vedantiems / vežantiems vaiką (-us) į ugdymo įstaigą (-as) ir kita, svarbiausi gerintini patrauklumo rodikliai. Vedantiems / vežantiems vaiką (-us) į ugdymo įstaigą (-as) taip pat per nedidelę procentinę reikšmę mažesnis, tačiau priskiriamas prie labai svarbios kategorijos – saugumo teritorijoje gerinimas. Ši kategorija svarbiausia tampa ir atvykstantiems apsipirkti, pravažiuojantiems teritoriją siekiant sutrumpinti kelionės laiką. Atvykstantiems apsipirkti į teritoriją taip pat svarbu gerinti patogumo rodiklius.

Lentelė 6.1 Pažymėtų patirties tobulinimo aspektų atsakymų variantų pasiskirstymas pagal respondentų lankymosi analizuojamoje Žvėryno 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	138	2138	17.2%	2194	15.1%	1870	22.6%	18%
Dirba	35	561	17.8%	496	13.5%	419	20.0%	17%
Lankosi darbo tikslais	21	188	9.9%	172	7.8%	130	10.3%	9%
Veda/vežu vaiką (-us) į ugdymo įstaigą (-as)	17	221	14.4%	247	13.8%	149	14.6%	14%
Atvykstu apsipirkti (dėl esančių parduotuvių, teikiamų paslaugų)	20	372	20.7%	432	20.6%	223	18.6%	20%
Pravažiuoju teritoriją (siekiant sutrumpinti kelionės laiką, išvengti spūsčių ir panašiai)	25	402	17.9%	375	14.3%	244	16.3%	16%
Kita	20	264	14.7%	320	15.2%	212	17.7%	16%

Žemiau pateikiamoje lentelėje, pagal bendrą visuose trijuose aspektuose pažymėtų pasirinkimo variantų skaičių, reitinguojamos visos į apklausos klausimyną įtrauktos gatvės.

Lentelė 6.2 Nagrinėjamos Žvėryno teritorijos 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	Birutės g.	237	242	176	655	3.7	14	16 %
2	Vytauto g.	231	217	180	628	3.6	13	15 %
3	Latvių g.	224	215	175	614	3.5	13	15 %
4	D. Poškos g.	187	189	156	532	3.1	17	19 %
5	S. Moniuškos g.	171	171	146	488	2.9	12	14 %
6	Sakalų g.	160	173	146	479	3.2	5	6 %
7	Blindžių g.	163	169	140	472	3.0	2	2 %
8	Lenktoji g.	161	168	134	463	3.0	5	6 %
9	A. Mickevičiaus g.	155	160	137	452	2.8	5	6 %
10	Bebrų g.	150	157	135	442	2.9	5	6 %
11	Vykinto g.	146	147	133	426	2.8	2	2 %
12	Žalioji g.	138	144	128	410	2.8	1	1 %
13	Karaimų g.	134	140	130	404	2.8	1	1 %
14	Latgalių g.	128	135	126	389	2.7	3	3 %

15	Žiemgalių g.	123	134	129	386	2.8	4	5 %
VISO		2508	2561	2171				
Pažymėtų pasirinkimo variantų dalis nuo visų galimų pažymėti variantų		14.5%	12.7%	18.8%				

* Vertinama pagal gatvėje besilankančių respondentų skaičių

Apklausos metu surinkti patirties tobulinimo aspektų duomenys indikuoja, kad analizuojamų Žvėryno teritorijos gatvių kontekste mažiausiai respondentų poreikius atliepia Birutės, Vytauto ir Latvių gatvės – ties jomis respondentai vidutiniškai pažymėjo ne mažiau kaip ~3.5 tobulintinus aspektus. Mažiausiai tobulintinų aspektų išskiriama Latgalių ir Žiemgalių gatvėse (vertinant bendrą ir vidutinį respondentų pažymėtų variantų skaičių), kur vidutiniškai vienas respondentas pažymėjo ne mažiau kaip ~2.7 tobulintinus aspektus. Atviro klausimo duomenys atskleidžia, kad dažniausiai minimos gatvės – Latvių, Birutės bei Vytauto, Latvių, S. Moniuškos, mažiausiai – Žalioji ir Karaimų gatvės. Atvirose klausimuose pateikiami pastebėjimai susiję su įvairaus pobūdžio klausimais ir jų sprendimo būdais, kylančiais iššūkiais ir tobulintinais aspektais, kurie nebuvo įtraukti į 5-7 klausimus (Nr. 1 priedas).

Siekiant apibendrinti atviro klausimo formatu surinktų duomenų turinį, buvo išskirta 18, pagrindinių pateiktuose pasiūlymuose minimų, temų (kategorijų), suskaičiuotas kiekvienos iš kategorijų paminėjimo skaičius (viename pasiūlyme galėjo būti minimos kelios kategorijos) ir pagal paminėjimo dažnumą suformuotos 4 kategorijų grupės – nuo aktualiausių iki mažiausiai aktualių. Susisteminta atviro klausimo duomenų informacija pateikiama lentelėje žemiau. Iš gautų duomenų matyti – nagrinėjamoje Žvėryno teritorijoje, pateikusiems papildomus pasiūlymus respondentams, **svarbiausia yra matyti pokyčius infrastruktūros pėstiesiems gerinime** (32 %) ir eismo organizavime pėsčiųjų, dviratininkų ir kt. saugumui užtikrinti/gerinti (26 %). Antroje kategorijoje pagal aktualumą išskiriamas poreikis riboti motorinėms transporto priemonėms galimybes viršyti greitį, jį mažinti (20 %), kardyti vykstantį tranzitinį eismą nagrinėjamoje teritorijoje (17 %), organizuoti tvariau ir efektyviau automobilių stovėjimą (17 %), didinti stovėjimo vietų skaičių (16 %), gerinti infrastruktūrą dviračiams. Trečioje kategorijoje matyti atsirandantį poreikį gerinti automobilių eismą / pralaidumą (13 %), tačiau taip pat jį kitaip organizuoti (13 %), raminti bendrąjį autotransporto eismą (13 %). Temoje *kita* (11 %), respondentai nurodė įvairius pastebėjimus: dangos tinkamos būklės palaikymą, aktyvų KET nesilaikymą teritorijoje (viršijamas greitis, nepaisomos stovėjimo taisyklės ir ženkliniai, ir pan.), šulinių dangčių tvirtinimą, šaligatvių, aukštais bortais keliamą nepatogumą, važiuojamojoje, pėsčiųjų naudojamose dalyse esančių duobių buvimą, žvyrkelio keliamus nepatogumus. Išskirtas ir siekis saugoti, prižiūrėti ir tankinti esamus želdinius ar jų plotus teritorijoje (7 %), taip pat pasiūlymų nekeisti nieko (6 %). Ketvirtoje kategorijoje – mažiausioms procentinėms ir minimoms reikšmėms priskiriamos: mažosios architektūros elementų įrengimui, oro / garso taršos mažinimo priemonės, poreikiui kurti palankesnes sąlygas pėstiesiems perėjose, gerinti viešojo transporto paslaugas bei apšvietimą nagrinėjamoje Žvėryno teritorijoje.

Lentelė 6.3 Žvėryno teritorijos atviro klausimo kategorijų rodikliai

	Kategorija (tema)	Paminėta kartų	Proc. išraiška
1	Infrastruktūros pėstiesiems gerinimas	28	32 %
	Eismo organizavimas pėsčiųjų, dviratininkų ir kt. saugumui	23	26 %
2	Motorinio transporto greičio mažinimo priemonės	18	20 %
	Tranzitinio eismo kardymas	15	17 %
	Automobilių stovėjimo organizavimas	15	17 %
	Automobilių stovėjimo vietų didinimas	14	16 %
	Infrastruktūros dviračiams gerinimas	14	16 %
3	Automobilių eismo gerinimas	11	13 %
	Automobilių eismo organizavimas	11	13 %
	Autotransporto eismo ramimas	11	13 %
	Kita	10	11 %

	Želdinių kiekio didinimas, išlaikymas, priežiūra	6	7 %
	Nieko nereikia keisti	5	6 %
4	Mažosios architektūros elementų įrengimas	3	3 %
	Oro/garso taršos mažinimo priemonės	3	3 %
	Palankesnių sąlygų pėstiesiems perėjose/sankirtose/sankryžose kūrimas	3	3 %
	VT paslaugų gerinimas	3	3 %
	Socialinio saugumo didinimas - apšvietimas	2	2 %

Be aukščiau aprašytų Žvėryno teritorijoje nagrinėjamų gatvių, respondentai atviro klausimo pasiūlymuose minėjo už nagrinėjamos teritorijoje esančias, į apklausos formą neįtrauktas, gatves, kėlė visai nagrinėjamai teritorijai aktualius klausimus, įvardino problematiką ir poreikius. Visi atviro klausimo skiltyje gauti atsakymai pateikiami priede Nr. 1 lentelės formatu, ties kiekvienu iš gautų atsakymų surinktos informacijos nagrinėjimo patogumui yra pažymėta kokios 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 Blindžių gatvė

Pagal apklausos rezultatus matyti, kad saugumo aspektą Blindžių g. reikšmingai pagerintų geresnis apšvietimas, mažesne dalimi – sumažintas bendrasis autotransporto eismas gatvėje. Patogumui gerinti reikšminga užtikrinti pėsčiųjų takų atnaujinimą, kartu pritaikant jį ir negalią turintiems asmenims. Kad Blindžių gatvė taip pat būtų patrauklesnė, reikalinga, pirmiausia, gerinti apšvietimą, taip pat tankinti gatvės želdinius, gerinti oro kokybės rodiklius.

Lentelė 6.4 Blindžių g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	25 % besilankančiųjų
	1. Geresnis apšvietimas
	20 % besilankančiųjų
Patogumas	2. Mažiau intensyvus autotransporto eismas
	20 % besilankančiųjų
Patrauklumas	1. Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalią turintiems žmonėms
	25 % besilankančiųjų
	1. Geresnis apšvietimas
	2. Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų
	20 % besilankančiųjų
	3. Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių

6.3.4 Žalioji gatvė

Žaliojoje g. saugumo aspektą reikšmingai pagerintų keli aspektai – geresnis apšvietimas ir nuramintas bendras autotransporto eismas. Patogumui gerinti reikšminga užtikrinti pėsčiųjų takų atnaujinimą, kartu pritaikant jį ir negalią turintiems asmenims, takų plotį plėsti, sudaryti sąlygas judėti jais be kliūčių (be užstatytų automobiliais takų, praejimų) bei įrengti daugiau mažosios gatvės architektūros elementų kaip suoleliai, dviračių stovai, šiukšlių dėžės ir t.t. Patrauklumo siekti svarbu prioretizuojant apšvietimo gerinimą, taip pat tankinti gatvės želdinius, gerinti oro kokybę gatvėje.

Lentelė 6.5 Žaliosios g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

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

Saugumas	1. Geresnis apšvietimas
	2. Mažiau intensyvus autotransporto eismas
Patogumas	15 % besilankančiųjų
	1. Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalią turintiems žmonėms / Platesni pėsčiųjų takai
	2. Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai
	3. Gatvės mažosios architektūros elementai - suoleliai, dviračių stovai
Patrauklumas	25 % besilankančiųjų
	1. Geresnis apšvietimas
	20 % besilankančiųjų
	2. Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų
	3. Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių

6.3.5 Lenktoji gatvė

Lenktojoje g. saugumą reikšmingai gerintų geresnis apšvietimas ir bendro autotransporto eismo ramimas. Patogumui gerinti gatvėje reikšminga atsižvelgti į kelis išskiriamus aspektus, susijusius su pėsčiųjų patogumu – takų pločio didinimas, sąlygos takais judėti be kliūčių, t.y. be užstatytų takų ir praėjimų automobiliais bei jų naujinimas, pritaikant negalią turintiems asmenims. Patrauklume, kaip ir saugume, svarbu gerinti apšvietimą, tankinti gatvės želdinius, o mažesne reikšme – gerinti oro kokybę.

Lentelė 6.6 Lenktosios g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	20 % besilankančiųjų
	1. Geresnis apšvietimas
	2. Mažiau intensyvus autotransporto eismas
Patogumas	20 % besilankančiųjų
	1. Platesni pėsčiųjų takai
	2. Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai / Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalią turintiems žmonėms
Patrauklumas	25 % besilankančiųjų
	1. Geresnis apšvietimas / Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų
	20 % besilankančiųjų
	2. Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių

6.3.6 Bebrų gatvė

Bebrų g. saugumą reikšmingai gerintų geresnis apšvietimas ir ramiamas bendras autotransporto eismas. Siekiant pagerinti patogumą Bebrų gatvėje, svarbiausia platinti pėsčiųjų takus, atnaujinti juos pritaikant ir negalią turintiems asmenims. Patrauklume svarbiausia – didinti gatvės želdinių kiekį, gerinti oro kokybę ir apšvietimą gatvėje.

Lentelė 6.7 Bebrų g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	20 % besilankančiųjų
	1. Geresnis apšvietimas
	2. Mažiau intensyvus autotransporto eismas
Patogumas	20 % besilankančiųjų
	1. Platesni pėsčiųjų takai

	2. Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalią turintiems žmonėms
Patrauklumas	25 % besilankančiųjų
	1. Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų / Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių
	2. Geresnis apšvietimas

6.3.7 Birutės gatvė

Birutės g. saugumui gerinti, kaip ypač svarbūs aspektai išskirti: raminamas autotransporto eismas gatvėje, taip pat greičio viršijimo kardymas. Mažesne dalimi išreikštas poreikis skirti dėmesį dviračių infrastruktūros plėtrai, geresnių matomumo sąlygų sankryžose ir perėjose sudarymui bei apšvietimo plėtotei. Siekiant pagerinti patogumą, aktualu, pirmiausia, platinti pėsčiųjų takus. Mažesne dalimi išskirta: saugių gatvės kirtimų taškų tankinimas (pėstiesiems, dviratininkams), mažosios gatvės infrastruktūros plėtra bei sąlygos judėti pėstiesiems atnaujintais pėsčiųjų takais (kurie būtų pritaikyti negalią turintiems asmenims), be kliūčių, t.y. be užstatytais automobiliais takų ir praėjimų. Patrauklume svarbiausia – gerinama oro kokybė Birutės gatvėje ir įrengiamas geresnis apšvietimas. Mažesne reikšme išskirti poreikiai gatvės želdiniams ir triukšmo mažinimui.

Lentelė 6.8 Birutės g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	25 % besilankančiųjų
	1. Mažiau intensyvus autotransporto eismas
	2. Automobiliai, neviršijantys nustatyto greičio
	20 % besilankančiųjų
	3. Infrastruktūra dviračiams (takai, juostos)
	4. Geresnis matomumas sankryžose, perėjose
Patogumas	5. Geresnis apšvietimas
	25 % besilankančiųjų
	1. Platesni pėsčiųjų takai
	20 % besilankančiųjų
	2. Daugiau saugių gatvės kirtimų pėstiesiems ir dviratininkams
	3. Gatvės mažosios architektūros elementai - suoleliai, dviračių stovai
Patrauklumas	4. Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai / Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalią turintiems žmonėms
	25 % besilankančiųjų
	1. Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių
	2. Geresnis apšvietimas
	20 % besilankančiųjų
	3. Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų
	4. Mažesnis triukšmas

6.3.8 Latgalių gatvė

Latgalių g. saugumui didinti svarbiausia – gerinti apšvietimą. Patogumo rodikliuose vieningai išreikštas poreikis atnaujinti pėsčiųjų takų dangas, pritaikant negalią turintiems asmenims. Patrauklume svarbiausia – geresnis apšvietimas bei daugiau gatvės želdinių. Mažesne reikšme išskirta, tačiau taip pat reikšminga – gerinti oro kokybę Latgalių gatvėje.

Lentelė 6.9 Latgalių g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	20 % besilankančiųjų
	1. Geresnis apšvietimas

Patogumas	20 % besilankančiųjų
	1. Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalių turintiems žmonėms
Patrauklumas	25 % besilankančiųjų
	1. Geresnis apšvietimas
	2. Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų
	20 % besilankančiųjų
	3. Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių

6.3.9 Žiemgalių gatvė

Žiemgalių g. saugumui didinti svarbiausia – gerinti apšvietimą. Patogumo rodikliuose vieningai išreikštas esminis poreikis: naujinti pėsčiųjų takus gatvėje, juos pritaikant negalių turintiems asmenims. Patrauklume reikšmingai svarbūs keli aspektai – geresnis apšvietimas, didinamas gatvės želdinių tankis, gerinama oro kokybė.

Lentelė 6.10 Žiemgalių g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	20 % besilankančiųjų
	1. Geresnis apšvietimas
Patogumas	20 % besilankančiųjų
	1. Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalių turintiems žmonėms
Patrauklumas	25 % besilankančiųjų
	1. Geresnis apšvietimas
	2. Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų
	3. Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių

6.3.10 Sakalų gatvė

Sakalų g. saugumui didinti svarbiausia – gerinti apšvietimą bei mažesne reikšme išskirtas poreikis raminti autotransporto eismą. Patogumo rodikliuose vieningai išreikšti keli esminiai poreikiai: platinti pėsčiųjų takus, juos naujinti pritaikant negalių turintiems asmenims. Patrauklume svarbiausia – didinti gatvės želdinių tankį/kiekį, gerinti apšvietimo infrastruktūrą bei oro kokybę.

Lentelė 6.11 Sakalų g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	25 % besilankančiųjų
	1. Geresnis apšvietimas
	20 % besilankančiųjų
	2. Mažiau intensyvus autotransporto eismas
Patogumas	20 % besilankančiųjų
	1. Platesni pėsčiųjų takai
	2. Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalių turintiems žmonėms
Patrauklumas	25 % besilankančiųjų
	1. Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų
	2. Geresnis apšvietimas / Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių

6.3.11 Latvių gatvė

Latvių g. saugumui didinti svarbiausia – reikšmingai mažinti autotransporto bendrąjį eismą bei mažesnėmis reikšmėmis išskirti poreikiai: dėmesį skirti infrastruktūros dviračiams plėtrai, kardyti autotransporto

greičio viršijimą, gerinti ir apšvietimo infrastruktūrą, taip pat sudaryti geresnes matomumo sąlygas sankryžose ir perėjose visiems eismo dalyviams. Patogumo rodikliuose vieningai išreikšti keli aspektai: platinti pėsčiųjų takus, sudaryti sąlygas jais judėti be kliūčių (t.y. neužstatytais automobiliais takais ir praėjimais), naujinti takų dangą, pritaikant negalią turintiems asmenims ir galiausiai – plėtoti gatvės mažosios architektūros elementus. Patrauklume svarbiausia – geresnis apšvietimas, didinamas gatvės želdinių tankis ir švaresnis oras.

Lentelė 6.12 Latvių g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	25 % besilankančiųjų
	1. Mažiau intensyvus autotransporto eismas
	20 % besilankančiųjų
	2. Infrastruktūra dviračiams (takai, juostos)
	3. Automobiliai, neviršijantys nustatyto greičio
	4. Geresnis apšvietimas
Patogumas	5. Geresnis matomumas sankryžose, perėjose
	20 % besilankančiųjų
	1. Platesni pėsčiųjų takai
	2. Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai
	3. Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalią turintiems žmonėms
	4. Gatvės mažosios architektūros elementai - suoleliai, dviračių stovai
Patrauklumas	25 % besilankančiųjų
	1. Geresnis apšvietimas
	2. Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų
	3. Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių

6.3.12 D. Poškos gatvė

D. Poškos g. saugumui didinti svarbiausia – gerinti apšvietimą bei mažesne reikšme išskirti poreikiai kardyti nustatyti greičio viršijimą, raminti bendrąjį autotransporto eismą. Patogumo rodikliuose vieningai išreikšti keli esminiai aspektai: platinti pėsčiųjų takus, naujinti jų dangą pritaikant negalią turintiems asmenims. Patrauklume svarbiausia – geresnis apšvietimas, švaresnis oras ir (mažesne reikšme), tankinimas gatvės želdiniais.

Lentelė 6.13 D. Poškos g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	25 % besilankančiųjų
	1. Geresnis apšvietimas
	20 % besilankančiųjų
Patogumas	2. Automobiliai, neviršijantys nustatyto greičio / Mažiau intensyvus autotransporto eismas
	20 % besilankančiųjų
	1. Platesni pėsčiųjų takai
Patrauklumas	2. Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalią turintiems žmonėms
	25 % besilankančiųjų
	1. Geresnis apšvietimas
	2. Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių
	20 % besilankančiųjų
	3. Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų

6.3.13 S. Moniuškos gatvė

S. Moniuškos g. saugumui didinti svarbiausia – raminti bendrąjį autotransporto eismą, kardyti greičio viršijimą gatvėje bei gerinti apšvietimą. Patogumo rodikliuose vieningai išreikšti esminiai aspektai, susiję su pėsčiųjų poreikiais: sąlygos judėti pėsčiųjų takais be kliūčių (t.y. automobiliais neužstatyti takai ir praėjimai), plačiais takais, kurie būtų atnaujinta danga ir pritaikyti negalią turintiems asmenims, taip pat sukurti daugiau saugių gatvės kirtimų taškų. Patrauklume svarbiausia – gerinama oro kokybė. Mažesnėmis dalimis išskirti aspektai: gerinama apšvietimo infrastruktūra, tankinami gatvės želdiniai.

Lentelė 6.14 S. Moniuškos g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	20 % besilankančiųjų
	1. Mažiau intensyvus autotransporto eismas
	2. Automobiliai, neviršijantys nustatyto greičio / Geresnis apšvietimas
Patogumas	15 % besilankančiųjų
	1. Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai
	2. Platesni pėsčiųjų takai / Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalią turintiems žmonėms
	3. Daugiau saugių gatvės kirtimų pėstiesiems ir dviratininkams
Patrauklumas	25 % besilankančiųjų
	1. Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių
	20 % besilankančiųjų
	2. Geresnis apšvietimas
	3. Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų

6.3.14 A. Mickevičiaus gatvė

A. Mickevičiaus g. saugumui gerinti svarbiausia – geresnė apšvietimo infrastruktūra, mažinamas autotransporto bendrasis eismas. Patogumo rodikliuose išskiriami keturi poreikiai: sąlygos judėti pėsčiųjų takais be kliūčių (t.y. automobiliais neužstatyti takai ir praėjimai), plačiais takais, kurie būtų atnaujinta danga ir pritaikyti negalią turintiems asmenims, taip pat plėtojant gatvės mažosios architektūros elementus. Patrauklume pažymimas poreikis geresniam apšvietimui, mažesnėmis dalimis – gatvės želdinių tankinimas, oro kokybės gerinimas.

Lentelė 6.15 A. Mickevičiaus g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	20 % besilankančiųjų
	1. Geresnis apšvietimas
	2. Mažiau intensyvus autotransporto eismas
Patogumas	15 % besilankančiųjų
	1. Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai
	2. Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalią turintiems žmonėms
	3. Platesni pėsčiųjų takai
	4. Gatvės mažosios architektūros elementai - suoleliai, dviračių stovai
Patrauklumas	25 % besilankančiųjų
	1. Geresnis apšvietimas
	20 % besilankančiųjų
	2. Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų
	3. Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių

6.3.15 Vykinto gatvė

Vykinto g. saugumui didinti svarbiausia – gerinti apšvietimą. Patogumui gerinti svarbu platinti pėsčiųjų takus, o gatvės patrauklume – didinti dėmesį apšvietimo infrastruktūrai, mažesnėmis reikšmėmis – tankinti gatvę želdiniais, gerinti oro kokybę.

Lentelė 6.16 Vykinto g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	20 % besilankančiųjų
	1. Geresnis apšvietimas
Patogumas	20 % besilankančiųjų
	1. Platesni pėsčiųjų takai
Patrauklumas	25 % besilankančiųjų
	1. Geresnis apšvietimas
	20 % besilankančiųjų
	2. Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų
	3. Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių

6.3.16 Vytauto gatvė

Vytauto g. saugumą reikšmingai pagerintų sumažintas intensyvus autotransporto eismas. Mažesnėmis reikšmėmis išskiriami keli aspektai: sudarytos sąlygos geresniam matomumui sankryžose ir perėjose visiems eismo dalyviams, plėtojama infrastruktūra dviračiams, kardymas autotransporto greičio viršijimo bei gerinamas apšvietimas. Patogumui tobulinti svarbu užtikrinti galimybę pėstiesiems pėsčiųjų takais judėti be kliūčių (t.y. neužstatytais automobiliais takais, praėjimais), įrengti mažosios architektūros elementų, atnaujinti pėsčiųjų dangą, ją pritaikant negalią turintiems asmenims. Patrauklume išskirti keli aspektai: oro kokybės gerinimas ir želdinių tankinimas gatvėje. Mažesne reikšme – apšvietimo gerinimas, triukšmo mažinimas.

Lentelė 6.17 Vytauto g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	25 % besilankančiųjų
	1. Mažiau intensyvus autotransporto eismas
	20 % besilankančiųjų
	2. Geresnis matomumas sankryžose, perėjose
	3. Infrastruktūra dviračiams (takai, juostos)
Patogumas	4. Automobiliai, neviršijantys nustatyto greičio / Geresnis apšvietimas
	20 % besilankančiųjų
	1. Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai
	2. Gatvės mažosios architektūros elementai - suoleliai, dviračių stovai
Patrauklumas	3. Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalią turintiems žmonėms
	25 % besilankančiųjų
	1. Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių
	2. Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų
	20 % besilankančiųjų
	3. Geresnis apšvietimas
	4. Mažesnis triukšmas

6.3.17 Karaimų gatvė

Karaimų g. saugumui didinti svarbiausia – gerinti apšvietimą. Patogumo rodikliuose vieningai išreikštas poreikis atnaujintoms pėsčiųjų takų dangoms, jas pritaikant negalią turintiems asmenims. Patrauklume svarbiausi keli aspektai – geresnis apšvietimas, taip pat didinamas gatvės želdinių tankis. Mažesne reikšme – gerinama oro kokybė.

Lentelė 6.18 Karaimų g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	20 % besilankančiųjų
	1. Geresnis apšvietimas
Patogumas	20 % besilankančiųjų
	1. Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalią turintiems žmonėms
Patrauklumas	25 % besilankančiųjų
	1. Geresnis apšvietimas
	2. Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų
	20 % besilankančiųjų
	3. Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių

7 KONCEPCIJA

7.1 KONCEPCIJOS RENGIMO METODIKA

Žvėryno 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 Žvėryno 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 Žvėryno dalyje – teritorijoje, kurią riboja T. Narbuto, Sėlių, Saltoniškių, Upės gatvės ir Neries upė.

Pagrindiniai identifikuoti poreikiai Žvėryno gatvių modernizavimui:

- Infrastruktūros pėstiesiems gerinimas – kliūčių pėsčiųjų takuose ar šalia jų pašalinimas, pavyzdžiui, automobilių stovėjimo ribotuvų įrengimas įrengtose statmenose stovėjimo vietose;
- Susisiekimo pėsčiomis, dviračiais saugumo didinimas – matomumo perėjose didinimas, automobilių greičio užtikrinimas;
- Automobilių stovėjimo organizavimas – fizinis automobilių stovėjimo vietų įrengimas pagal galiojančius teisės aktus;
- 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 įveikinti 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 apimtį 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.

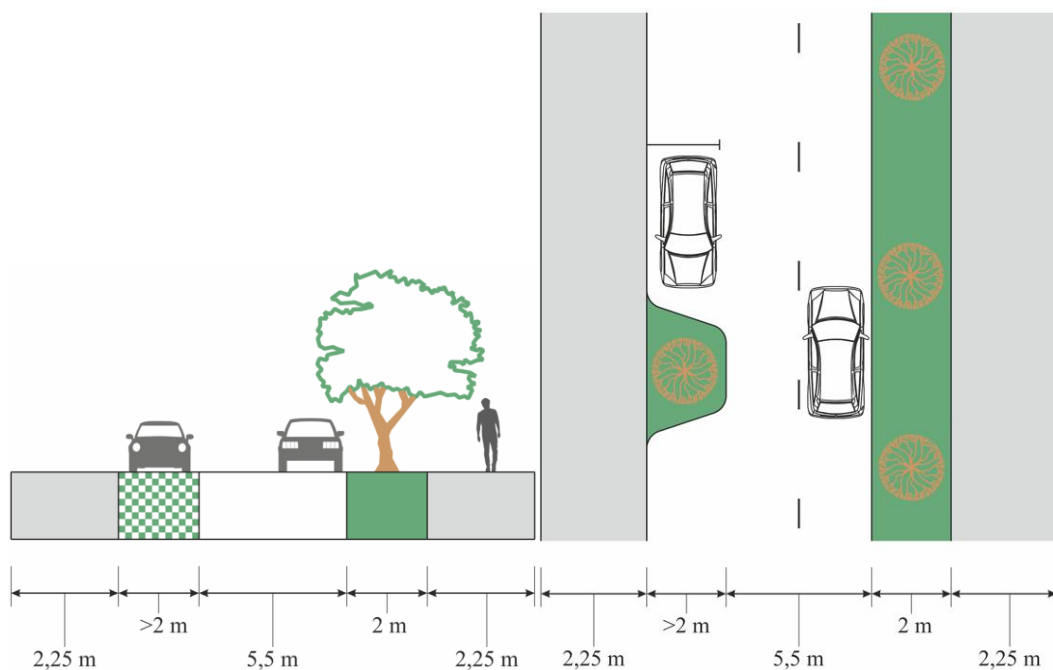
Pėsčiųjų perėjimo per kelius ir gatves organizavimo taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2020 m. rugpjūčio 28 d. įsakymu Nr. 3-487, nustato nežymėtų perėjų, pėsčiųjų perėjų, šviesoforais reguliuojamų perėjų, požeminių pėsčiųjų perėjų ir pėsčiųjų perėjų virš kelio įrengimo 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 skiriamosios 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);

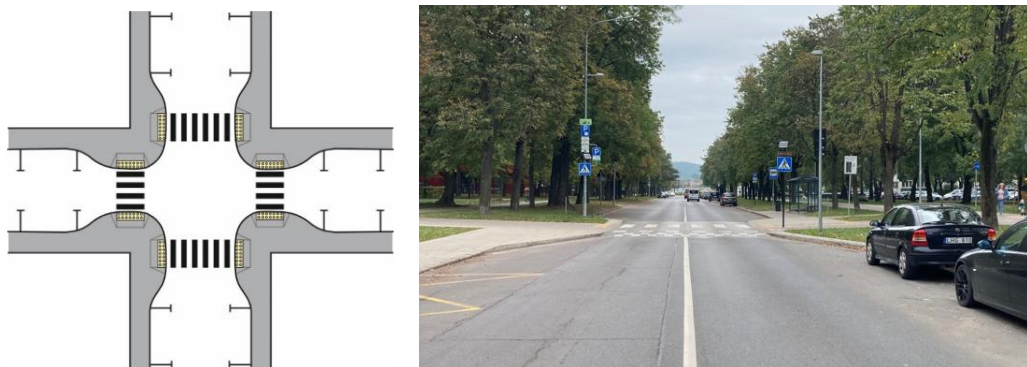
Koncepcijoje siūlomos inžinerinės eismo saugumo priemonės:

- 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).



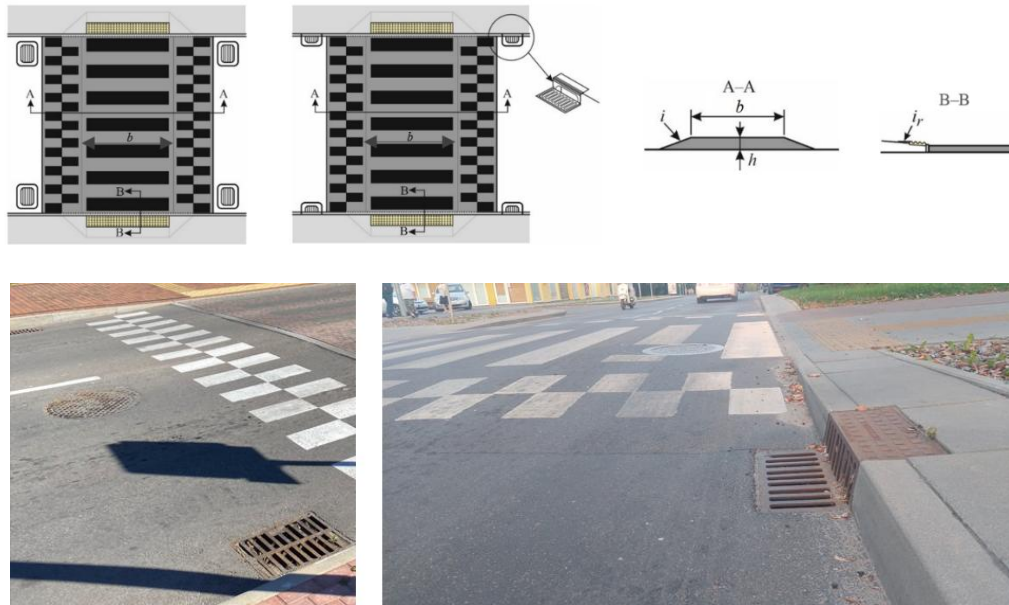
pav. 7.2 Iškreivinimo elementų išdėstymo formuojant važiuojamosios dalies iškreivinimą su susiaurinimu schema ir pavyzdys

- 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.



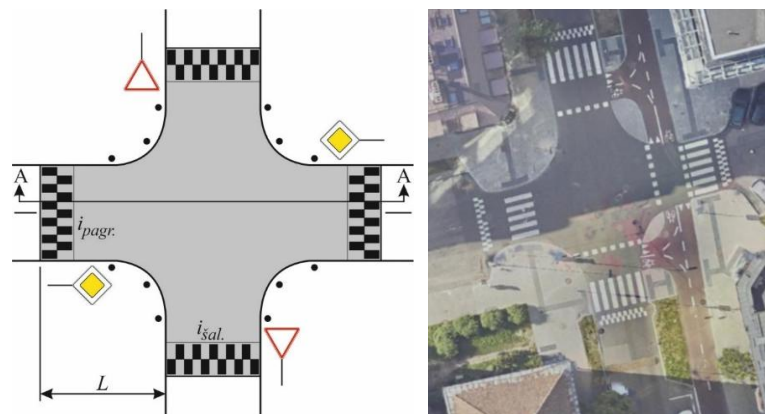
pav. 7.3 Šaligatvių išplėtimo sankryžoje schema ir pavyzdys

- 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

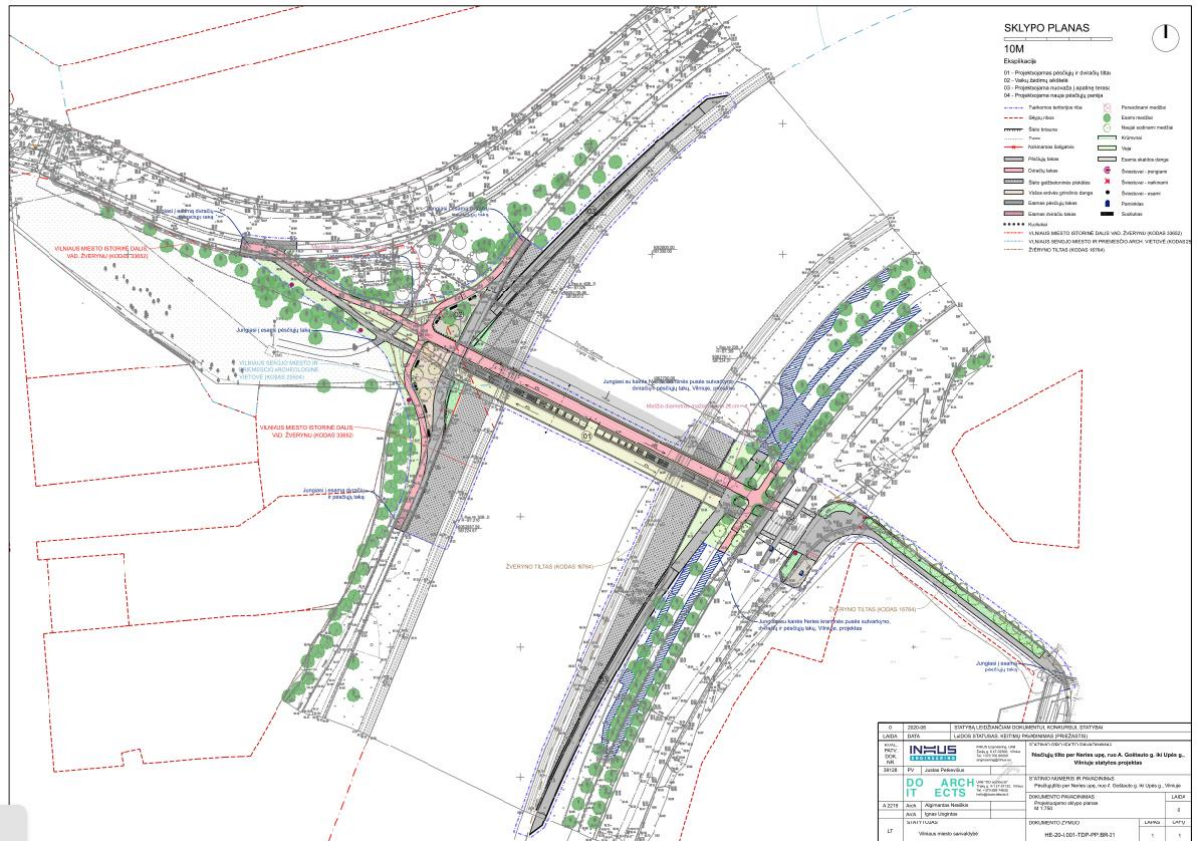
Šiame skirsnyje pateikiama suplanuotų pokyčių, kurie apima rengiamus techninius projektus, kapitalinius remontus, konversijas, planuojamą urbanizaciją ir kt., apžvalga, kurie susiję su analizuojamomis Žvėryno teritorijos gatvėmis.

Pėsčiųjų tiltas per Neries upę, nuo A. Goštauto g. iki Upės g.

Būsena: Pritarta (DĖL PĖSČIŲJŲ TILTO PER NERIES UPĘ, NUO A. GOŠTAUTO G. IKI UPĖS G., VILNIUJE STATYBOS PROJEKTAS, PRITARIMO PROJEKTINIAMS PASIŪLYMAMS, 2020-12-01 Nr. A51-152430/20(3.3.2.26E-VMA))

Viešas svarstymas įvyko: 2020-10-06 17:05

Projektuojamas tiltas strategiškai svarbus lėto eismo infrastruktūrai formuoti, patogiai sprendžiantį krantų jungties klausimą, formuojantį kokybišką erdvę aplinkui. Tiltas sujungtų keturis taškus – du krantus dviejuose terasų lygiuose, sukurtų sklandžią srautų schemą ir saugią (aktyviai naudojama) erdvę po tiltu. Vakarinėje pusėje tiltas pratęsia esamą dviračių tako liniją, o rytiniame driekiasi link kelių sankirtos, kur pratęsia pėsčiųjų trasą ir įsilieja į esamus dviračių takus. Projektuojamas tiltas turi atskirtas pėsčiųjų ir dviračių eismo juostas: pėsčiųjų takas ant tilto projektuojamas 4,0 m pločio, dviračių takas – 5,0 m pločio. Ties tiltu numatoma pėsčiųjų – dviračių perėja per A. Goštauto gatvę.



pav. 7.6 Projektuotojų UAB "DO architects" ir INHUS Engineering, UAB projektinių pasiūlymų iškarpos. Dokumento žymuo: HE-20-I.001-TDP-PP.T

Statybų pabaiga numatoma 2027 m.

Mokslo paskirties pastato Blindžių g. 3, Vilnius, rekonstravimo projektas

Būsena: Derinama (PROJEKINIŲ PASIŪLYMŲ UŽDUOTIES TVIRTINIMAS BLINDŽIŲ G. 3, 2024-02-26 Nr. A659-45/24(2.15.2.59E-ARC))

Viešasis svarstymas įvyko: 2024-08-13 15:00

[illegible]

Statyby pabaiga numatoma 2027 m.

Būseną: Priimta (DĖL PRITARIMO PROJEKTINIAMS PASIŪLYMAMS SĖLIŲ G. 48, 2023-10-19 Nr. A51-166604/23(3.3.2.26E-ARC))

Remiantis projektinių pasiūlymų dokumentu, numatomas gyvenamosios paskirties pastato rekonstravimas, keičiant paskirtį į administracinę, sklype plėtojant komercinės paskirties objektus (administracinis ir specializuotų vienos prekių grupės parduotuvės). Statinio aukštų skaičius – 4, pastate suprojektuota 50 automobilių stovėjimo vietų, iš kurių 32-jose – numatomos elektros įkrovimo stotelės. Suprojektuotam automobilių parkavimo kiekiui sutalpinti vieno aukšto požeminėje stovėjimo aikštelėje bus naudojamos išmaniosios mechanizuotos patekimo sistemos. Numatoma sukurti ir 20 vnt. dviračių parkavimo vietų, iš kurių 6 – suprojektuotos lauke prie pagrindinio įėjimo į pastatą. Vadovaujantis projektinių pasiūlymų dokumente pateiktoje DP transportinės ištraukos fragmentais iš aiškinamojo rašto, pabrėžtina, kad dviratininkų eismas, ribojamose gatvėse, vyrauja didesnis nei miesto vidurkis. *Projektuojant sklypo sutvarkymo sprendinius taip pat numatoma atskirais projektais pagal Savivaldybės infrastruktūros plėtros sutartis tvarkyti sklypui artimas prieigas – Kęstučio ir Sėlių g. sankirtoje esančius šaligatvius palei sklypo ribą. Iki prašymo išduoti statybą leidžiantį dokumentą tarp statytojo ir Vilniaus miesto savivaldybės po Žvėryno rajono detaliojo plano (TPDR Reg. Nr. T00054568) korekcijos bus pasirašomas bendradarbiavimo susitarimas dėl viešos erdvės valstybinėje žemėje suprojektavimo ir (ar) įrengimo.*



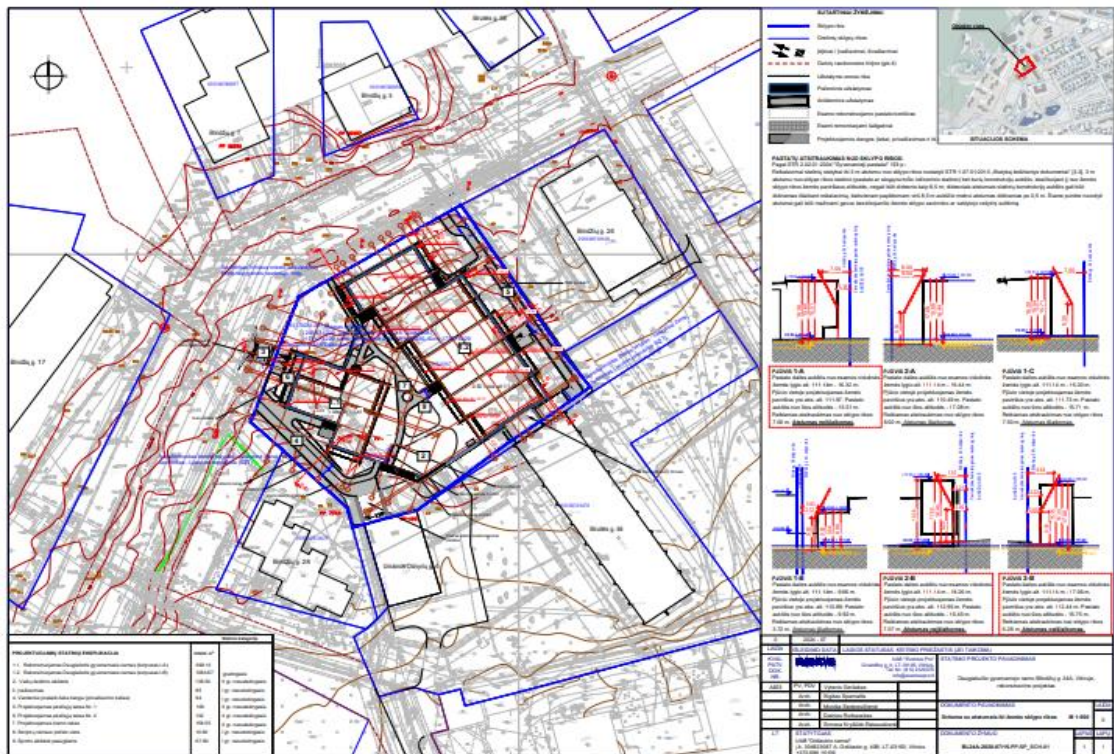
pav. 7.8 Projektuotojo UAB „Mutuus“ projektinių pasiūlymų iškarpos. Statinio projekto numeris: 230501

Daugiabučio gyvenamojo namo Blindžių g. 24A, Vilniuje, rekonstravimas

Būsena: Priimtas (SPRENDIMAS DĖL PATEIKTŲ PROJEKTINIŲ PASIŪLYMŲ, 2024-07-15 Nr. PSP-01-240715-00456)

Viešasis svarstymas įvyko: 2024-06-18 16:00

Remiantis projektinių pasiūlymų dokumentu, pėsčiųjų ir transporto eismo jungtis susietos su planuojamą sklypą ribojančiomis gatvėmis, automobilių patekimo į sklypą vieta nekeičiama. Specializuotų takų, kelių dviratininkams sklype nenumatyta, susisiekimui dviračiais naudotini pėsčiųjų takai. Planuojamas automobilių parkavimo būdas – požeminis, paliekant galimybę įrengti laikino sustojimo antžemines automobilių vietas/ aikšteles. Rekonstruojant pastatą, numatoma įrengti viso 61 butą, 52 stovėjimo vietas požeminėje stovėjimo aikštelėje, taip pat suplanuotos 9 dviračių stovėjimo vietos antžeminėje dalyje po 2-3 vietas prie įėjimų į kiekvieną laiptinę. Rytinėje sklypo dalyje, išilgai Birutės g, 56 pastato, pratęsiamas pėsčiųjų takas skirtas visuomeniniam naudojimui. Takas atskirtas nuo privačių gyventojams skirtų zonų azūrine tvorele su varteliais ir gyvatvore. Sklypo vakarinėje dalyje, išilgai sklypo ribos su Blindžių g. 28 sklypu yra suplanuotas 3 m pločio privažiavimas, skirtas aptarnauti esamą elektros transformatorinės pastatą. Kartu su statinio rekonstravimu planuojama žaidimų, sporto aikštelės bei kiti nesudėtingieji I-II grupės statiniai.



pav. 7.9 Projektuotojo UAB "Eventus Pro" projektinių pasiūlymų ir situacijos schemos iškarpos. Statinio projekto Nr. BL24A-2020-07/15

Administracinės paskirties pastato Lapių g. 3, statybos projektas

Būsena: Derinamas (PRAŠYMAS PATVIRTINTI PROJEKTINIŲ PASIŪLYMŲ RENGIMO UŽDUOTĮ LAPIŲ G. 3, 2022-03-10 Nr. A659-97/22(3.3.2.26-MPA))

Viešasis svarstymas įvyko: 2024-09-06 17:00

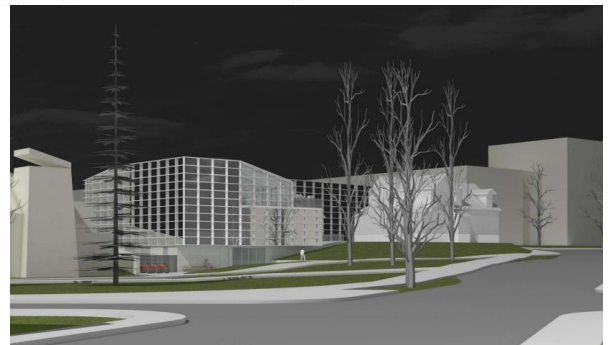
Remiantis projektinių pasiūlymų dokumentu, projektuojamas administracinės paskirties pastatas numatomas rytinėje pusėje besiribojančiu su Danielių gatve, vakarinėje su Lapių gatve, o pietinėje su Sėlių gatve. 50 metrų nuo sklypo šiaurinės ribos yra T. Narbuto gatvė - viena pagrindinių miesto gatvių jungianti centrinę dalį su Karoliniškėmis, Viršuliškėmis, Pilaite ir kitais vakariniais mikrorajonais. Sklypas gautas sujungus du sklypus: Lapių g. 3 ir Sėlių g. 37, o jame projektuojami pastatai pasižymi tuo, kad pirmuosiuose aukštuose numatoma komercinė-paslaugų paskirtis, greta bus siekiama sutvarkyti ir aplinkinių pėsčiųjų takų dangą, dar labiau prisidedant prie kvartalo pasiekiamumo ir miesto pėsčiųjų infrastruktūros. Numatomi trys įvažiavimai į požeminę automobilių saugyklą: 2 iš Lapių ir 1 iš Danielių gatvės, atskiras dviračių takas iki pastato neprojektuojamas. Iš viso numatomi 47 butai, projektuojama 137 automobilių stovėjimo vietos.



pav. 7.10 Projektuotojo UAB "JP Architektūra" projektinių pasiūlymų iškarpos. Leidimas/žymuo JPA-201711-PP

Būsenā: Pritarta (DĒL PRAŠĪMO PRITARTI PP SĒLIŅ G. 2, 2022-11-16 Nr. A51-171427/22(3.3.2.26E-MPA))

Remiantis projektinių pasiūlymų dokumentu, sklype formuojamas dviejų atskirai stovinčių pastatų užstatymas, į kurį įvažiavimas į požeminę automobilių saugyklą numatomas iš Sėlių gatvės, Sėlių gatvėje automobilių laukimas prieš įvažiavimą draudžiamas – norėdami patekti į liftą ir neradę vietos laukimui įvažiavime, vairuotojai privalės važiuoti toliau, apsukti kvartalą ir bandyti vėl. Pagrindinis pėsčiųjų patekimas į naujai projektuojamą administracinį pastatą projektuojamas iš Dž. Dudajevos skvero rytinėje pusėje, kitas pėsčiųjų patekimas į administracinio pastato teritoriją numatomas iš Sėlių gatvės šiaurinėje pusėje laiptais ir 8,33 % nuolydžio pandusu.



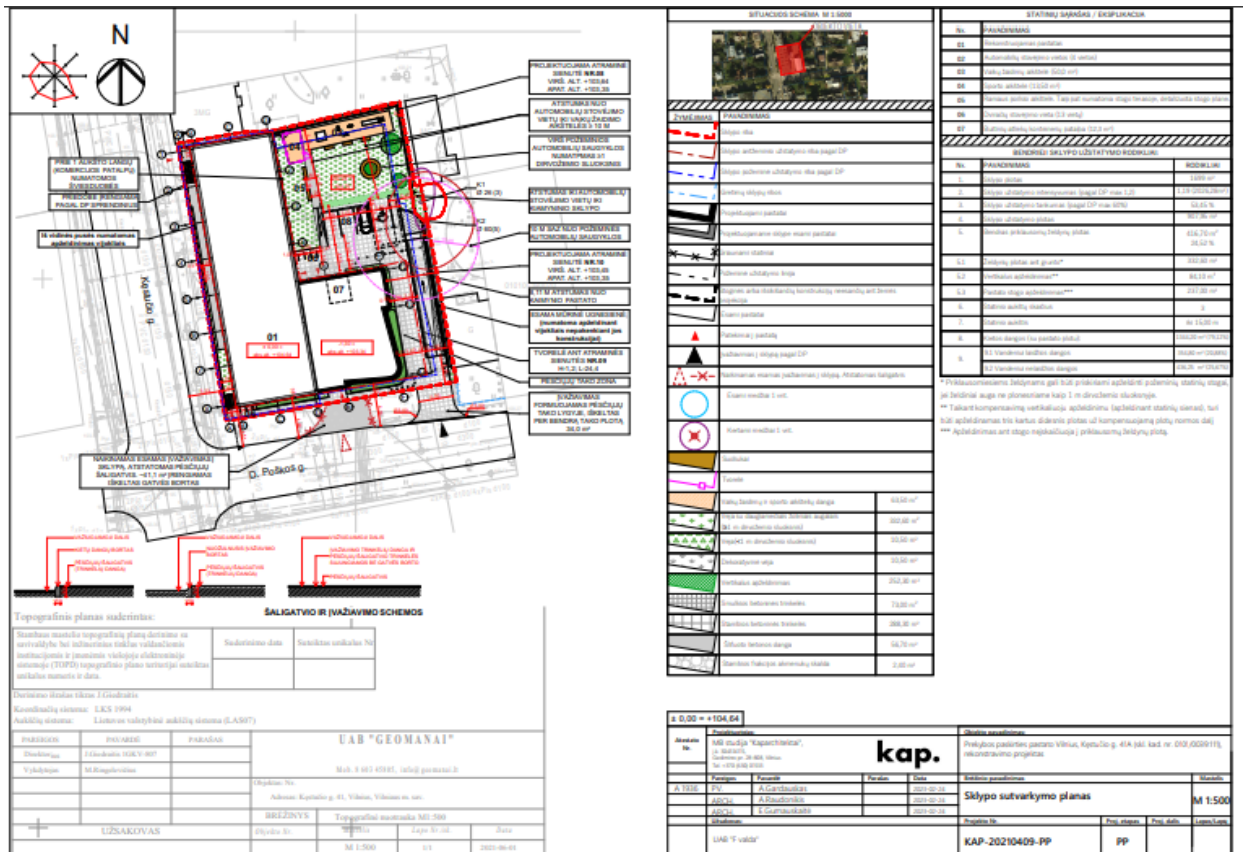
pav. 7.11 Generalinio projektuotojo UAB „InAce“ projektinių pasiūlymų iškarpos. Objekto Nr. 21.04

Prekybos paskirties pastato Kęstučio g. 41A, rekonstravimo projektinis pasiūlymas

Būseną: Pritarta (DĖL PRITARIMO PROJEKTINIAMS PASIŪLYMAMS KĘSTUČIO G. 41A, 2023-03-23 Nr. A51-51627/23(3.3.2.26E-MPA))

Viešasis svarstymas įvyko: 2022-09-05 16:00

Remiantis projektinių pasiūlymų dokumentu, sklypas yra Kęstučio ir D. Poškos gatvių sankirtoje, statinį rekonstruojant kaip prekybos ir gyvenamosios paskirties pastatą (15 butų), pagrindine paskirtimi išlaikant prekybos paskirčiai. Planuojama, kad jame dirbs apie 30 darbuotojų ir bus aptarnaujama iki 50 klientų per dieną. Iš viso prekybos paskirties patalpoms skirta 15 automobilių vietų, gyvenamajai paskirčiai (15 butų) numatyta 12 vietų automobiliams. Į prekybos paskirties paslaugų patalpas patenkama iš Kęstučio ir D. Poškos gatvių, žemės sklypo trinkelio dangos eismo jungtis (5,5 m pločio) įjungiama į D. Poškos gatvę, formuojant eismo jungtį iškeltą pėsčiųjų takų lygyje (per bendrą tako plotį). DP numatytas įvažiavimas į sklypą minimaliai koreguojamas (DP korekcijos metu). Panaikinama esama eismo jungtis su D. Poškos gatve atstatant pėsčiųjų šaligatvį, įrengiamas iškeltas gatvės bortas. Žemės sklypo pėsčiųjų eismo jungtis sujungiama su esamais šaligatviais ir pėsčiųjų takais.



pav. 7.12 Projektuotojo MB "Kaparchitektai" projektinių pasiūlymų iškarpos. Projekto numeris: KAP-20210409-PP

Administracinių pastatų, svečių namų ir gydymo pastato Vytauto g. 15 rekonstravimo ir statybos projekto projektiniai siūlymai

Būsena: Derinama (DĖL PROJEKTINIŲ PASIŪLYMŲ RENGIMO UŽDUOTIES TVIRTINIMO, VYTAUTO G. 15, 2022-12-01 Nr. A659-481/22(2.15.2.59E-MPA))

Viešasis svarstymas įvyko: 2024-10-22 17:00

Remiantis projektinių pasiūlymų dokumentu, statybos sklypas yra Žvėryno pietinėje dalyje, Neries upės dešiniame krante, Vytauto ir Liubarto gatvių sankryžos pietrytinėje pusėje. Sklype yra planuojamas pastatų griovimas, naujai projektuojamų statymas. *Susisiekimo komunikacijų sprendinius diktuoja sklype galiojančio detaliojo plano sprendiniai, kurio apimtyje buvo išnagrinėta esama situacija ir numatyti du galimi įvažiavimai į sklypą iš Vytauto g. pusės, esama įvažė naikinama, pėsčiųjų judėjimui vidiniame kieme numatomi takai, stovėjimo vietos įrengiamos požeminėje saugykloje. Projektuojamų (šešių) pastatų kompleksui numatoma sukurti 179 stovėjimo vietas.*



pav. 7.13 Projektuotojo STUDIJA "HEIMA", MB projektinių pasiūlymų iškarpos. Byla (žymuo): HEIMA_A365_PP

Būsenā: Pritarta (DĒL PRITARIMO PROJEKTINIAMS PASIŪLYMAMS LENKTOJI G. 34, 2023-02-27 Nr. A51-36044/23(3.3.2.26-MPA))

Remiantis projektinių pasiūlymų dokumentu, projektuojamas sklypas yra Vilniaus mieste, šiaurinėje Žvėryno dalyje, besiribojantis su Kęstučio gatve rytuose, Lenktąja gatve šiaurėje ir su kaimyniniais sklypais vakaruose ir pietuose, kuriuose yra gyvenamieji pastatai. Planuojamas pastato išvažiavimas/jvažiavimas iš/j Lenktosios gatvės iš esmės neturės didelės įtakos transportinių srautų pasikeitimui, todėl papildomos techninės eismo reguliavimo priemonės nenumatytos. Pastate planuojamas prekybos patalpos pirmame aukšte, internetinės prekybos patalpos antrame aukšte, administracinės patalpos trečiame aukšte ir automobilių saugykla -1 aukšte. Pietinėje sklypo dalyje formuojamas skveras su želdiniais ir poilsio salomis, pastato darbuotojų bei praeivių poilsiui. Tarp skvero ir pastatų projektuojama terasa, kurioje galėtų įsikurti lauko kavinė, pro terasą planuojamas vienas pagrindinių įėjimų į pastatą. Sklypo rytinėje ir šiaurinėje dalyse numatomos įėjimo zonos, o vakarinėje dalyje - buitinė/ techninė zona pastato ir patalpų aptarnavimui, patekimui į požeminę saugyklą, dviračių stovėjimo vieta. Pastate numatoma ~ 150 darbuotojų, 30 automobilių stovėjimo vietų, 16 dviračių stovėjimo vietų, iš kurių 10 – vidinėje kiemo pusėje.

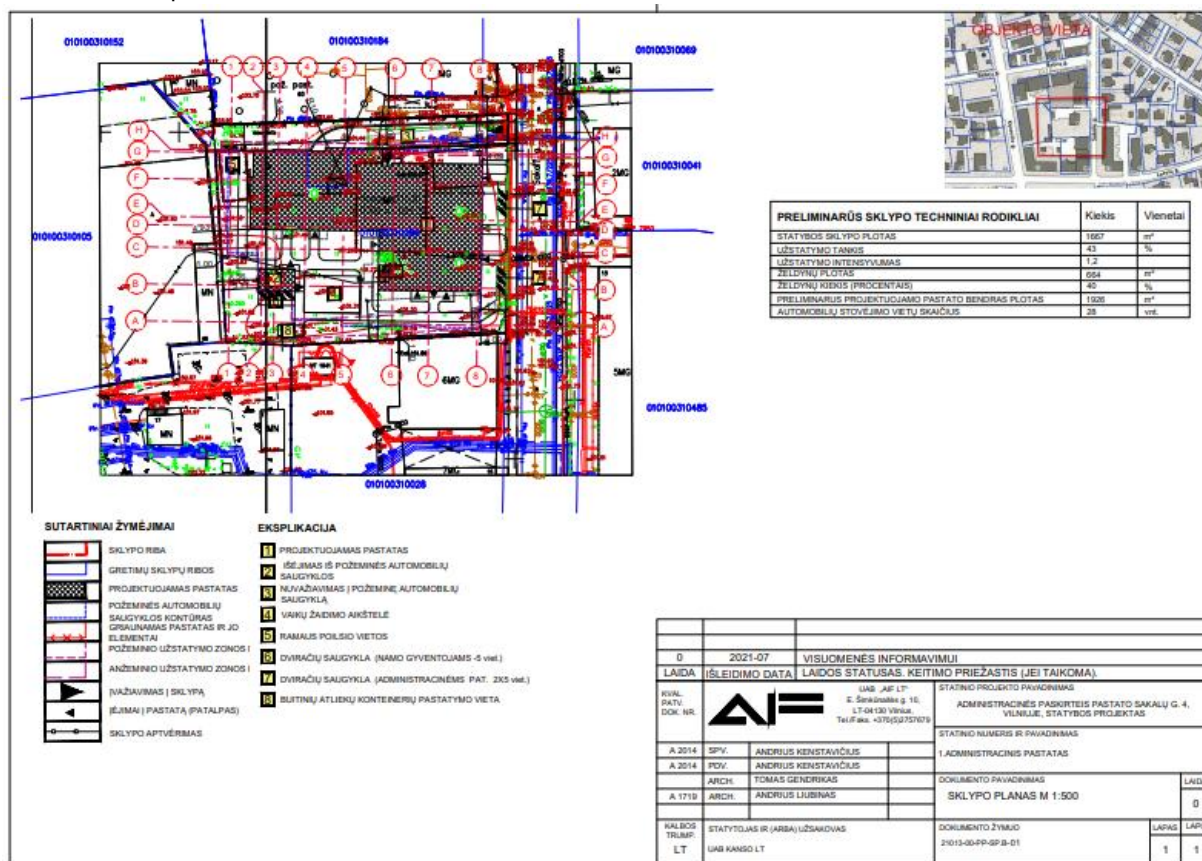


Administracinės paskirties pastato Sakalų g. 4 statybos projektas

Būseną: Pritarta (DĖL PRITARIMO PROJEKTINIAMS PASIŪLYMAMS SAKALŲ G. 4, 2022-01-20 Nr. A51-8972/22(3.3.2.26E-MPA))

Viešasis svarstymas įvyko: 2021-12-03 15:00

Remiantis projektinių pasiūlymų dokumentu, sklype, besiribojančiame rytinėje dalyje su Sakalų gatve, iš visų kitų pusių apsuptame gretimų sklypų, projektuojamas administracinės paskirties, 3 aukštų su pastoge pastatas, su požimine automobilių saugykla, griauinant esamą administracinės paskirties vieno aukšto pastatą. Į sklypą esamas įvažiavas išlaikomas iš rytinėje dalyje esamos Sakalų gatvės, kaip ir vienas iš pagrindinių įėjimų. Sklype projektuojamos trys dviračių saugyklos po 5 vietas kiekvienoje – viena saugykla skirta pastate projektuojamų gyvenamųjų patalpų poreikiams ir numatyta sklypo gilumoje, o dar dvi saugyklos projektuojamos prie Sakalų gatvės ir skirtos administracinių patalpų reikmėms (10 vietų). Pastate projektuojami 11 butų, kitas patalpų plotas – administracinės paskirties.



pav. 7.15 Projektuotojo UAB „AIF LT“ projektinių pasiūlymų iškarpos. Statinio projekto numeris: 21013

Eduardo Balsio skvero rekonstrukcijos projektiniai pasiūlymai

Būsena: Derinama

Viešasis svarstymas įvyko: 2020-02-27 17:30

Remiantis projektinių pasiūlymų dokumentu, numatoma integruoti į susiformavusius pėsčiųjų takus ir judėjimo maršrutus projektuojant E. Balsio skverą, sutvarkomas ir akcentuojamas įstrižinės krypties taką.



pav. 7.16 Projektuotojo Gedimino Antano Sakalio projektavimo firmos projektinių pasiūlymų iškarpos. Objekto numeris: PP-AGAU-BD-2016/9

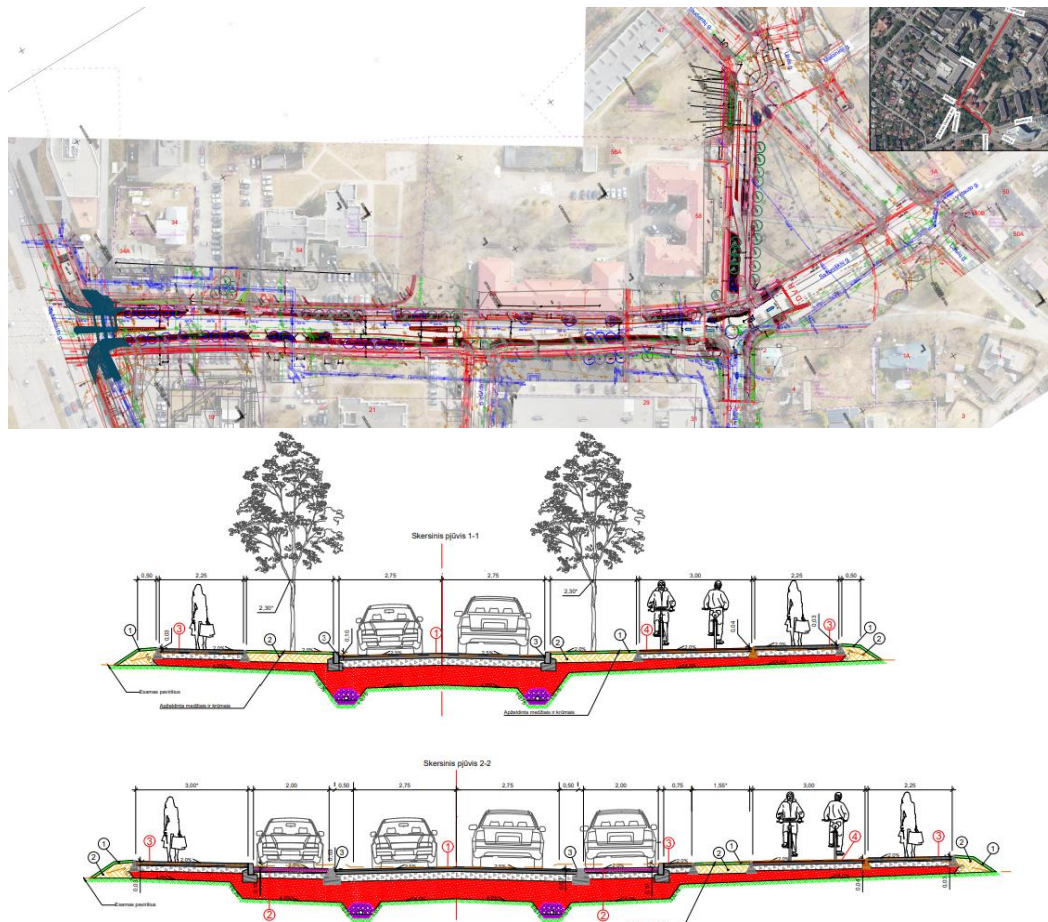
Saltoniškių g. atkarpos nuo T. Narbuto g. iki Sėlių g. rekonstravimo įrengiant pėsčiųjų – dviračių taką ir Sėlių g. atkarpos nuo Saltoniškių g. iki Sėlių g. sankirtos iki Upės g. pėsčiųjų – dviračių tako įrengimo projektavimas

Būsena: Pritarta (INŽINERINIO STATINIO PROJEKTINIŲ PASIŪLYMŲ RENGIMO UŽDUOTIS, 2021-03-08 Nr. A358-29/21(2.9.4.5E-INF))

Viešasis svarstymas įvyko: 2021-07-20 17:00

Remiantis projektinių pasiūlymų dokumentu, remontuojamas ruožas prasideda nuo sankryžos su T. Narbuto gatve ir baigiasi ties sankryža su Upės gatve, nepatenkantis į Vilniaus viešojo transporto tinklą. Projektu planuojama pertvarkyti eismo organizavimą Saltoniškių (D1 gatvės kategorija), Sėlių (D1 gatvių kategorijos), Liepyno (D2 gatvės kategorija), Studentų gatvių (D gatvės kategorija) sankryžose. Saltoniškių ir Liepyno gatvių sankirtoje numatomas automobilių judėjimas trišale sankryža su papildoma kairine eismo juosta nusukimui nuo Saltoniškių gatvės į Liepyno gatvę. Projekto apimtyje prisijungiama prie naujai projektuojamo dviračių tako

ir pėsčiųjų tako. Gretimame projekte numatoma atnaujinti šviesoforus, įrengti papildomai Saltoniškių g. saugumo salelę, bei atnaujinti pėsčiųjų ir dviračių takus. Saltoniškių g., prieš sankryžą įrengiamos eismo juostos po 2,75 m. Planuojamoje teritorijoje numatomas gatvės vienos eismo juostos plotis – 2,75 m, arčiau važiuojamosios dalies įrengiamas 3,00 m pločio raudonos asfalto dangos dviračių takas, šalia projektuojamas 2,25 m pločio pėsčiųjų šaligatvis. Pėsčiųjų šaligatvis atskiriamas nuo žulniu 4 cm aukščio bortu, nuo dviračių tako. Išsaugoma didžioji dalis esamų medžių, eilėmis naujai sodinami krūmai. Kitoje gatvės pusėje, siekiant išsaugoti esamus želdinius projektuojamas 2,25 m pločio šaligatvis. Ruožo pabaigoje, ties sankryža su Upės gatve skersinis profilis projektuojamas pagal „dviračių gatvės“ principą, t.y. gatvės važiuojamoji dalis pritaikoma dviračių eismui, o motorinio transporto greitis apribojamas ne tik kelio ženklais, bet ir fizinėmis greičio mažinimo priemonėmis. Tiek kairėje tiek dešinėje gatvės dalyje išlaikomos fiksuoto 2,00 m (papildomai dešinėje pusėje, prie parkavimo vietų, projektuojama saugiam keleivių išlipimui, 1,00 m pločio) pločio asfalto dangos juostos, o važiuojamosios dalies centre projektuojama 1,00 m (įskaitant įleistus gatvės bordiūrus) pločio užvažiuojama trinkelų aprėmintų įleistais gatvės bordiūrais, dangos salelė. Saltoniškių gatvėje, ties nusukimu nuo T. Narbuto gatvės važiuojamoji dalis susiaurinama iki vienos eismo juostos, tam, kad būtų galima įrengti želdinių juostą ir dviračių bei pėsčiųjų takus. Trasos pradžioje dešinėje pusėje, dėl įrengiamos želdinių juostos projektiniais sprendiniais projektuojami sklypo unik. Nr. 0101 – 0031 – 0290 ribose. Stovėjimo aikštelėje atnaujinamas horizontalusis ženklavimas ir įrengiami guminiai parkavimo borteliai. Šalia sankryžos su Liepyno gatve, iš abiejų važiuojamosios dalies pusių, įrengiamos automobilių stovėjimo aikštelės. Tam, kad būtų sklandus patekimas iš Saltoniškių g. į Liepyno g. projektuojama kairinis posūkis. Susikirtimui su Saltoniškių g. ir Sėlių g. projektuojama mažoji žiedinė sankryža. Žiedinė sankryža projektuojama 14,50 m skersmens diametro, su įvažomis 3,25 m ir 3,50 m išvažomis. Žiedinės sankryžos vidinis žiedas projektuojamas 0,05 m pakeltas aukščiau važiuojamosios dalies ir skirtas užvažiuoti transporto priemonėms. Žiedinės sankryžos prieigose projektuojamos saugumo salelės. Salelėse bordiūrai projektuojami viename lygyje kaip ir važiuojamoji danga.



pav. 7.17 Projektuotojo UAB „SRP PROJEKTAS“ projektinių pasiūlymų iškarpos. Statinio projekto Nr. P21 – 035.1

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 sekančiuose skyriuose detalizuotus sprendinius, yra:

- Esamose statmenose ir parkavimo kampu vietose, kur stovintys automobiliai turi galimybę riboti praėjimą šalia esančiais pėsčiųjų takais, turi būti įrengti parkavimo bortai (ribotuvai).
- Siekiant efektyviai išnaudoti gatvės ribas siūloma prioretizuoti automobilių stovėjimo vietų įrengimą prieš tiesiausios gatvės ašies išlaikymą, t.y. jei iškreivinant gatvės ašį galima sudaryti sąlygas papildomų automobilių stovėjimo vietų įrengimui.
- Pertvarkyti pėsčiųjų perėjas, nežymėtas perėjas ir kitus važiuojamosios dalies kirtimus siekiant trumpiausio įmanomo ilgio pėstiesiems užtikrinimą bei infrastruktūros specialiųjų poreikių turintiems žmonėms pritaikymą.
- Įvažiavimai D ir Ds kategorijų gatvėmis į nagrinėjamą Žvėryno teritoriją turėtų vizualiai išsiskirti, siekiant atkreipti motorizuoto transporto vairuotojų dėmesį į pasikeitusį greičio režimą.
- 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.
- Siūloma prioretizuoti už teritorijos ribų ir teritorijoje esančios dviračių infrastruktūros junglumą.
- Įgyvendinant gatvių erdvių perskirstymą gatvėse, kuriose yra teikiami principiniai gatvių pjūvių pokyčių pasiūlymai, jei fiziškai užtenka erdvės, siūloma pėsčiųjų ir automobilių važiuojamąją dalį atskirti želdinių juostomis.

Greičio režimas

Nagrinėjamoje teritorijoje šiuo metu galioja 40 km/val. greičio zona, išskyrus A. Mickevičiaus g. atkarpą tarp Birutės ir Kęstučio gatvių ir Birutės g. atkarpą tarp S. Moniuškos ir Lenktosios gatvių – čia nustatytas 30 km/val. greičio ribojimas, bei Gulbių g. ir privažiuojamąjį kelią ties Birutės g. 38, ir Lenktosios gatvės vienpusio eismo atkarpą nuo Latvių iki Kęstučio g., kur nustatyta „gyvenamoji zona“.

Siūloma visoje teritorijoje nustatyti 30 km/val. greičio zoną, siekiant užtikrinti greičio režimo teritorijoje nuoseklumą ir padidinti motorizuoto transporto vairuotojų atidumą, su tam tikromis koncepcijos alternatyvose konkrečioms gatvėms (ar jų atkarpoms) siūlomomis išimtimis. C kategorijos Liubarto ir Kęstučio gatvėse siūloma palikti šiuo metu galiojančią 40 km/val. greičio ribojimo režimą, ties įvažiavimais į koncepcija

sprendžiamas gatves iš Sėlių, Liubarto, Kęstučio, Upės, A. Goštauto gatvių įrengti kelio ženklus „542 Riboto greičio zona“, nurodančius 30 km/val. greičio ribojimą teritorijoje. Papildomai ties įvažiavimais į gatves, kuriomis nevyksta viešojo transporto eismas rekomenduojama iškelti į pėsčiųjų takų lygį.

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.

Automobilių stovėjimo politika

Šiaurinėje nagrinėjamos teritorijos dalyje (iki Latvių g.) šiuo metu yra nustatyta geltonoji parkavimo rinkliavos zona, pietinėje dalyje (nuo Latvių g.) – žalioji zona, o nedidelėje teritorijoje, ribojamoje Upės, Vytauto ir A. Mickevičiaus gatvių bei Neries upės, nustatyta raudonoji parkavimo rinkliavos zona. Kadangi identifikuota, kad dėl mažesnių parkavimo rinkliavų dydžių dalis miesto centro lankytojų automobilius palieka nagrinėjamoje teritorijoje, siūloma vietoje šiuo metu nustatytos žaliosios zonos nustatyti raudonąją rinkliavos zoną, esant poreikiui – nustatant ir maksimalaus stovėjimo laiko ribojimus.

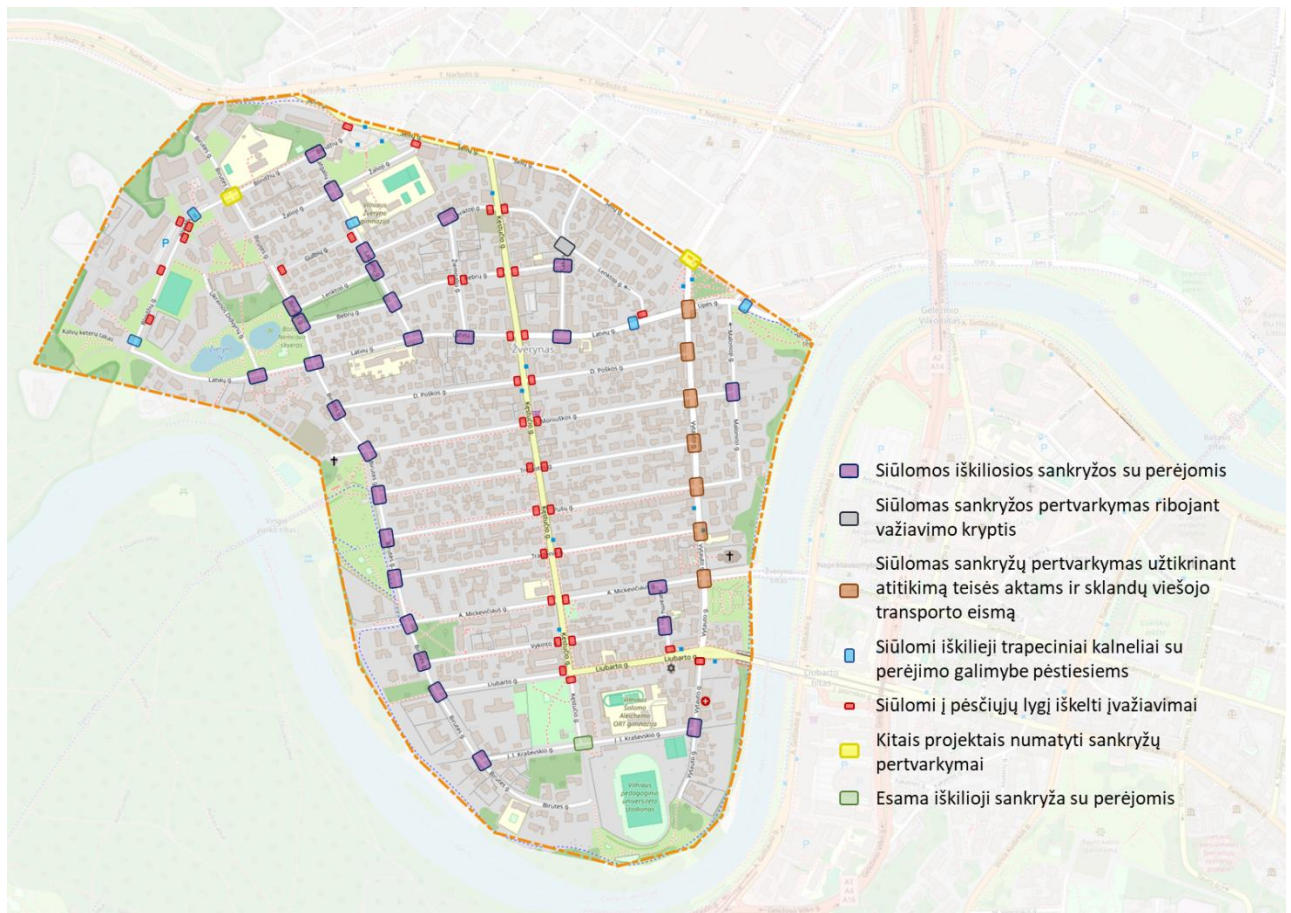
Dviračių eismo organizavimas

Vilniaus miesto teritorijos bendruoju planu numatyta dviračių trasų plėtra visoje nagrinėjamoje teritorijoje, suformuojant patogų tinklą susisiekimui dviračiu. Maloniosios g. atkarpa ir S. Moniuškos g. numatyta magistralinė dviračių trasa, sujungianti Upės g. ir Vingio parko takus. Papildomos tarprajoninių dviračių trasų jungtys numatytos A. Mickevičiaus, Birutės, Lenktāja, Latgalių gatvėmis. Tarp esamos rekreacinės dviračių trasos palei Neries upę ir planuojamo tarprajoninės dviračių trasos tęsinio Birutės gatve numatyta vietinės dviračių trasos jungtis Latvių gatve. Nagrinėjamos teritorijos pakraštyje taip pat suplanuota netranzitinė daugiaaukščių gyvenamųjų rajonų zona, kurioje turėtų būti ribojamas lengvojo ir krovininio transporto eismas.

Įgyvendinus koncepcijos alternatyvose siūlomus skirtingus greičių ribojimų, gatvių perskirstymo sprendimus, Žvėryno teritorijoje dviračių eismas turėtų būti galimas bendrame su motoriniu transportu sraute arba pėsčiųjų takais, kai gatvės erdvėje automobilių stovėjimas yra organizuojamas statmenai pravažiavimo ašies, kai gatvėje vyksta viešojo transporto eismas.

Sankryžos, perėjos ir važiuojamosios dalies kirtimai

Atnaujinant gatves taikytini sprendiniai siekiant atliepti galiojančių teisės aktų reikalavimus ir pagerinti saugumo situaciją. Siūloma teritorijoje esančias sankryžas, pėsčiųjų perėjas ir nežymėtas perėjas pertvarkyti į iškilias (išskyrus Vytauto gatvę, kuria vyksta viešojo transporto eismas) ir trumpiausio įmanomo ilgio pėstiesiems – apibendrintą šių sprendinių schema pateikiama žemiau.



pav. 8.1 Siūlomi bendrieji sprendiniai vienodi alternatyvai 1 ir 2

Įvažiavimai D ir Ds kategorijų gatvėmis į nagrinėjamą Žvėryno 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 ir įvažiavimai į kiemus iš analizuojamų gatvių tai pat turėtų būti iškelti į pėsčiųjų takų lygį.

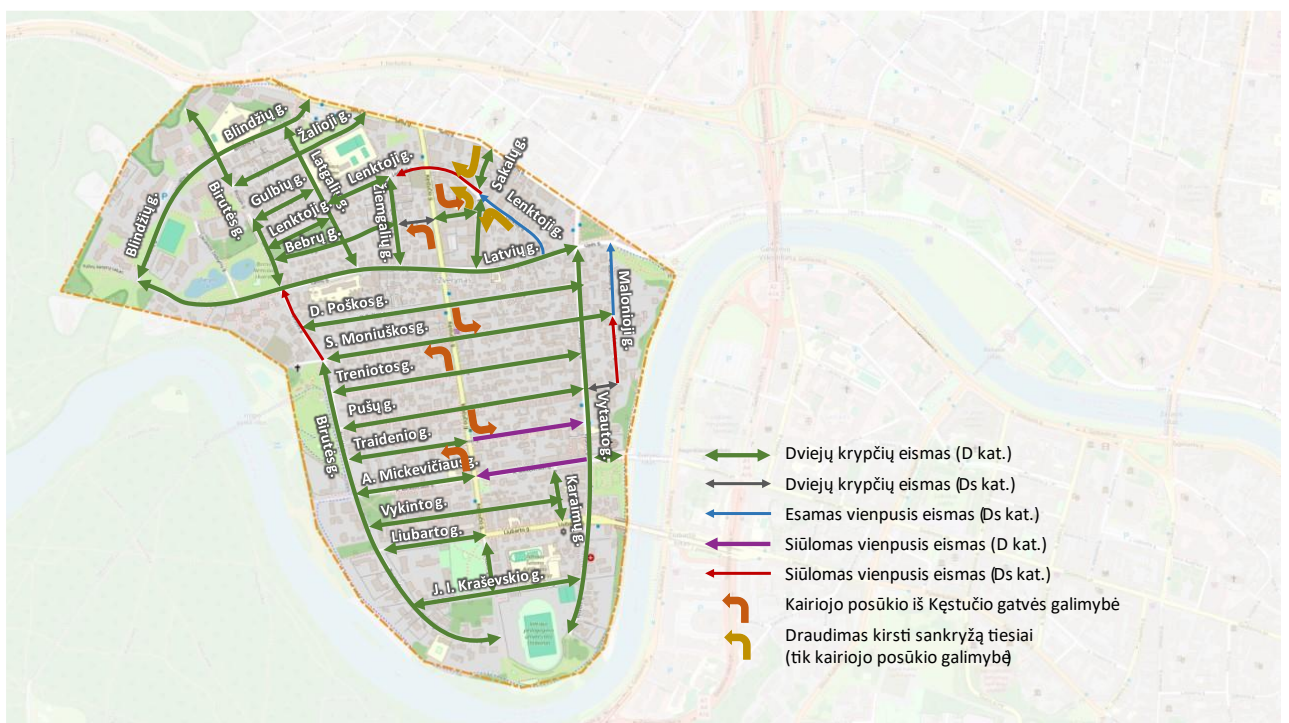
Visos reguliuojamos, nereguliuojamos sankryžos, žymėtos, nežymėtos perėjos ir/ar pėsčiųjų eismui reikalingi praėjimai nagrinėjamoje teritorijoje turi būti pritaikyti specialiųjų poreikių turintiems žmonėms, t. y. gatvių, įvažiavimų į kiemus pėsčiųjų praėjimo vietose turi būti nuleidžiami gatvės bortai arba pėsčiųjų infrastruktūra įrengiama pėsčiųjų judėjimo lygyje, įrengiamos taktinės dangos – įspėjamieji paviršiai, reguliuojamose sankryžose šviesoforuose turi būti įrengtas garsinis pėsčiųjų perspėjimo signalas, pėsčiųjų infrastruktūros dangos paviršiai turi būti neslidūs, lygūs, tinkamų parametrų ir nuolydžių specialiųjų poreikių turinčių žmonių judėjimo galimybėms, gerai apšviesti.

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. Išskirtina Lenktosios – Sakalų g. sankryža, kurioje papildomai infrastruktūrinėmis priemonėmis siūloma panaikinti galimybę motorizuotam transportui kirsti sankryžą tiesiai.

8.2 ALTERNATYVA 1

Pirmąją alternatyvą siūlomi sprendiniai formuojami taip, kad nedidelės apimties infrastruktūrinėmis intervencijomis ir mažiau eismo organizavimo pokyčių lemiančiais pakeitimais būtų sprendžiamos opiausios rengėjų identifiкуotos problemos bei atliepiami pagrindiniai vykdytos apklausos metu išreikšti teritorijos naudotojų poreikiai. Apibendrinti pirmosios alternatyvos siūlymai pateikiami žr. pav. 8.2 ir pav. 8.3.

Siekiant sumažinti motorinių transporto priemonių tranzitą per teritoriją siūloma leisti kairiuosius posūkius iš Kęstučio gatvės tik sankryžose su Bebrų, S. Moniuškos, ir Traidienio gatvių, kitose sankryžose šią galimybę panaikinant, bei įvesti vienpusį eismą Traidienio ir A. Mickevičiaus gatvių atkarpose tarp Kęstučio ir Vytauto gatvių. Taip pat siūloma įvesti vienpusio eismo organizavimą (kryptis, atsižvelgiant į aplinkybes, gali būti tikslinama įgyvendinant konkrečios gatvės projektą) Birutės, Lenktosios ir Maloniosios gatvės atkarpose, taip atlaisvinant trūkstamas erdves pėsčiųjų, dviračių ir automobilių stovėjimo infrastruktūrai (žr. pav. 8.2). Papildomai siūloma infrastruktūrinėmis priemonėmis panaikinti galimybę motorizuotam transportui kirsti Lenktosios – Sakalų g. sankryžą tiesiai.



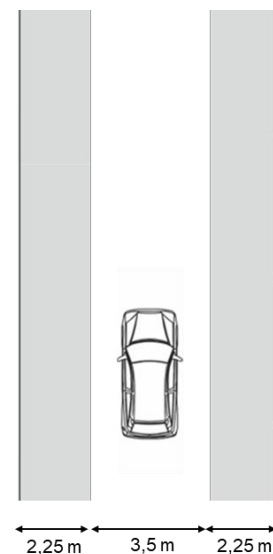
pav. 8.2 Pirmosios alternatyvos motorizuoto transporto eismo organizavimo sprendiniai

Remiantis 1 – 6 skyriuose pateikta informacija ir išvados, atrinktos gatvės (jų atkarpos), kuriose vyraujančią problematiką galima išspręsti be didesnių infrastruktūrinių pokyčių bei gatvės (jų atkarpos), kuriose nepertvarkant gatvės pjūvio dažnu atveju negalima išspręsti svarbių probleminių situacijų – jose siūlomi gatvių erdvių pertvarkymo sprendimai (žr. pav. 8.3).

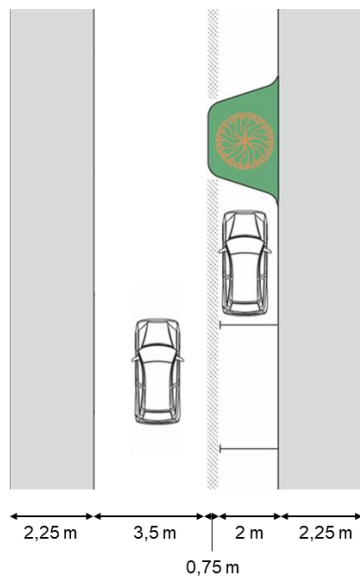


Principiniai gatvių pjūviai, kurie gali būti taikomi aukščiau įvardintų gatvių pjūvių pokyčiams pateikiami žemiau esančiame skyrelyje „Pjūvių detalizacija“. Tolimesniuose skyriuose detalizuojami kiekvienos gatvės pirmosios alternatyvos sprendiniai.

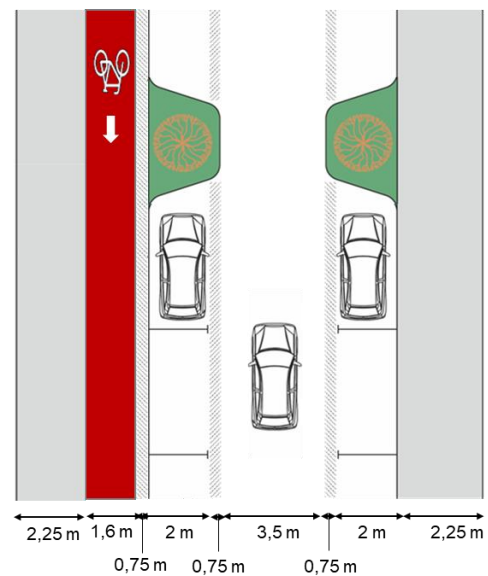
Pjūvis 1 – Dvipusis eismas su kintamu parkavimu vienoje gatvės pusėje ir šaliatviais abejose gatvės pusėse:



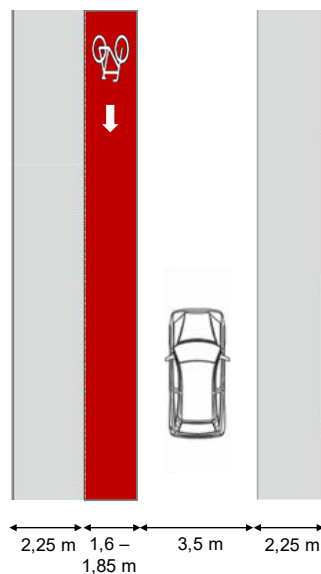
Pjūvis 3 – Dvipusis eismas kai važiuojamoji dalis atkarpose siaurinama iki 1 eismo juostos su parkavimu vienoje pusėje:



Pjūvis 4 – Vienpusis eismas su dviračių juosta ir parkavimu bei šaligatviais abiejose gatvės pusėse:



Pjūvis 5 – Vienpusis eismas su dviračių juosta ir šaligatviais abiejose gatvės pusėse:



8.2.2 Blindžių gatvė

Esminis gatvės pertvarkymas koncepcijoje nėra siūlomas, tačiau atlikta analizė ir vykdytos apklausos metu išreikšta teritorijos naudotojų nuomonė rodo, kad yra poreikis didinti pėsčiųjų, dviratininkų ir kt. mikromobilumo priemonių naudotojų, specialiųjų poreikių turinčių žmonių eismo saugą ir patogumą, užtikrinant, kad gatvėje esantys įvažiavimai į teritorijas būtų pakelti į pėsčiųjų šaligatvio lygį bei palaikyti kokybišką važiuojamosios dalies ir lietaus vandens nuvedimo sistemų būklę.

Blindžių gatvės atkarpa tarp Birutės ir Latgalių gatvių, šalia rekonstruojamo ugdymo paskirties pastato ir jo teritorijos, planuojama pertvarkyti kito projekto apimtyje - projektuojamos bendros automobilių stovėjimo vietos Blindžių gatvėje (iš jų 2 vnt. – Kiss & Ride), apšvietimas, želdiniai tarp stovėjimo vietų salelėse, perėjos,

iškilios Blindžių/Birutės/Latgalių sankryžos. Palei Blindžių gatvę projektuojamas dviračių takas, kuris numatoma ateityje įsijungs į esamų takų tinklą.

8.2.3 Žalioji gatvė

Pirmojoje alternatyvoje esminis gatvės pjūvio pertvarkymas nenumatomas, tačiau atkarpoje tarp Birutės ir Latgalių gatvių, siekiant formuoti patogų ir nenutrūkstamą pėsčiųjų infrastruktūros tinklą bei užtikrinti automobilių stovėjimo tvarką, siūloma:

- pietinėje gatvės pusėje įrengti pėsčiųjų šaligatvį;
- šiaurinėje gatvės pusėje įrengti trūkstamas šaligatvio atkarpas;
- gatvės važiuojamojoje dalyje sužymėti automobilių stovėjimo vietas vienoje gatvės pusėje, keičiant puses, tokiu būdu iškreivinant esamą važiuojamosios dalies geometriją ir užtikrinant greičio režimo laikymąsi.

Galimas gatvės pjūvis pateikiamas Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. 8.2 skyrių „Alternatyva 1“):

- Pjūvis Nr. 1. - Dvipusis eismas su kintamu parkavimu vienoje gatvės pusėje ir šaligatviais abejose gatvės pusėse.

Likusioje gatvės dalyje pertvarkymų nesiūloma.

8.2.4 Gulbių gatvė

Pirmąją alternatyvą gatvės pertvarkymas 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. vyksta mišraus eismo režimas.

Atsižvelgiant į esamą važiuojamosios dalies dangos būklę, planuojant infrastruktūros tvarkymą šioje gatvėje rekomenduojama prioritetą teikti ne paprastiems remonto darbams, bet siūlymams, pateikiamiems antrojoje koncepcijos alternatyvoje.

8.2.5 Lenktoji gatvė

Lenktojoje gatvėje dėl skirtingos geometrijos išskiriamos kelios atkarpos, kuriose siūlomi skirtingi sprendimai.

Atkarpoje tarp Latvių ir Sakalų gatvių šiuo metu taikoma „Gyvenamoji zona“, vyksta mišraus eismo režimas, pėsčiųjų infrastruktūra yra fragmentiška. Pirmąją alternatyvą pertvarkymų šioje atkarpoje nesiūloma, tačiau atsiradus esamos infrastruktūros tvarkymo poreikiui rekomenduojama prioritetą teikti ne paprastiems remonto darbams, bet siūlymams, pateikiamiems antrojoje koncepcijos alternatyvoje.

Atkarpoje tarp Sakalų ir Vytauto gatvių pirmąją alternatyvą esminis gatvės pjūvio pertvarkymas nenumatomas, tačiau siūloma:

- įvesti vienpusį eismą link Vytauto gatvės;
- įrengti trūkstamas šaligatvio atkarpas;
- gatvės važiuojamojoje dalyje sužymėti automobilių stovėjimo vietas vienoje gatvės pusėje, keičiant puses, tokiu būdu iškreivinant esamą važiuojamosios dalies geometriją ir užtikrinant greičio režimo laikymąsi.

Atkarpoje tarp Vytauto ir Žiemgalių gatvių, siekiant išspręsti analizės metu ir teritorijos naudotojų identifikuotas problemines vietas ir situacijas siūloma įvesti vienpusį eismą link Latgalių gatvės ir taikyti „Gyvenamosios zonos“ eismo organizavimą, tokiu būdu be infrastruktūrinių pakeitimų sumažinant motorinio transporto srautą ir sudarant sąlygas mišraus eismo režimui ribotoje erdvėje su fragmentiška pėsčiųjų infrastruktūra.

Atkarpose tarp Žiemgalių ir Latgalių bei Latgalių ir Birutės gatvių pirmąją alternatyvą gatvės pertvarkymas nėra siūlomas. Siūloma gatvės važiuojamojoje dalyje sužymėti automobilių stovėjimo vietas vienoje gatvės pusėje, siekiant nuraminti gatve vykstantį motorinio transporto eismą - keičiant puses, tokiu būdu iškreivinant esamą važiuojamosios dalies geometriją ir užtikrinant greičio režimo laikymąsi.

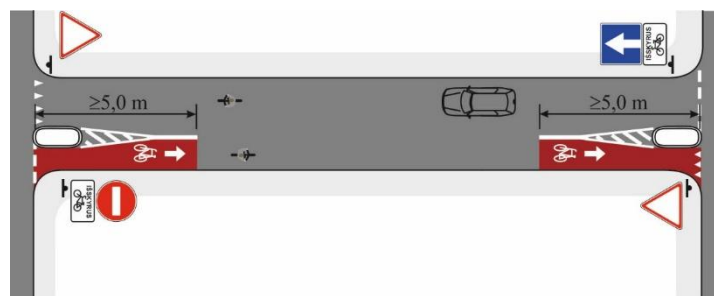
8.2.6 Bebrų gatvė

Pirmąją alternatyvą gatvės pertvarkymas nėra siūlomas, tačiau atkarpoje tarp Kęstučio ir Latgalių gatvių, siekiant užtikrinti teisės aktais numatytą minimalų pravažiavimą, siūloma uždrausti automobilių stovėjimą važiuojamojoje dalyje.

8.2.7 Birutės gatvė

Pirmąją alternatyvą siūloma įrengti trūkstamas jungtis pėsčiųjų ir dviračių eismui tarp Gulbių ir Žaliosios gatvės, taip pat suformuoti Birutės gatvės jungtį su T. Narbuto gatve dviračių trasų tinklo alternatyvai. Papildomai, siekiant užtikrinti tinkamą suplanuotos Birutės gatvės tarprajoninės dviračių trasos funkcionavimą, siūloma atkarpoje tarp S. Moniuškos ir Latvių gatvių:

- nustatyti „Gyvenamąją zoną“;
- įvesti vienpusį eismą link Latvių gatvės;
- pertvarkyti esamą gatvės pjūvį, įrengiant tinkamą pėsčiųjų infrastruktūrą ir sudarant sąlygas dviračiams saugiai judėti bendrame eisme (žr. pav. 8.4.).



pav. 8.4 Dviračių eismas vienpusio eismo gatvėje, kai dviračių eismas organizuojamas bendrame sraute abejomis kryptimis

Šaltinis: Dviračių ir pėsčiųjų eismo infrastruktūros planavimo ir projektavimo taisyklės

Galimas gatvės pjūvis pateikiamas Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. 8.2 skyrių „Alternatyva 1“):

- Pjūvis Nr. 2. - Vienpusis eismas su šaligatviais abejose gatvės pusėse.

Likusioje Birutės gatvės dalyje siūloma nustatyti „30 km/h zoną“, numatant tik važiuojamosios dalies persikirstymą dalyje nuo A. Mickevičiaus gatvės iki akligatvio pietuose. Čia siūloma sužymėti automobilių stovėjimo vietas vienoje gatvės pusėje, keičiant puses, tokiu būdu iškreivinant esamą važiuojamosios dalies geometriją ir užtikrinant greičio režimo laikymąsi. Galimas gatvės pjūvis pateikiamas Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. 8.2 skyrių „Alternatyva 1“):

- Pjūvis Nr. 3. - Dvipusis eismas kai važiuojamoji dalis atkarpose siaurinama iki 1 eismo juostos su parkavimu vienoje pusėje.

8.2.8 Latgalių gatvė

Siūloma nustatyti „30 km/h zoną“ netaikant esminių infrastruktūros pertvarkymų gatvės pjūvyje ir organizuojant dviratininkų ir motorinių transporto priemonių eismą bendrame sraute.

8.2.9 Žiemgalių gatvė

Atkarpoje tarp Bebrų ir Lenktosios gatvių nustatyti „Gyvenamąją zoną“ ir įrengti D kategorijos gatvėms nustatytus parametrus atitinkančią gatvės važiuojamąją dalį iš asfalto ar trinkelų dangos. Likusioje gatvės dalyje siūloma nustatyti „30 km/h zoną“ netaikant esminių gatvės pertvarkymų.

8.2.10 Sakalų gatvė

Atsižvelgiant į Sakalų gatvėje vyraujančią pėstiesiems skirtos infrastruktūros problematiką, siūloma šioje gatvėje nustatyti „Gyvenamąją zoną“ ir įrengti greičio ribojimo priemonės, neatliekant esminių infrastruktūros pertvarkymo darbų.

8.2.11 Latvių gatvė

Latvių gatvėje siūloma nustatyti „30 km/h zoną“ netaikant esminių infrastruktūros pertvarkymų gatvės pjūvyje.

8.2.12 D. Poškos gatvė

Pirmojoje alternatyvoje esminis gatvės pjūvio pertvarkymas nenumatomas, siekiant formuoti patogų ir nenutrūkstamą pėsčiųjų infrastruktūros tinklą bei užtikrinti automobilių stovėjimo tvarką, siūloma:

- siūloma nustatyti „30 km/h zoną“;
- šiaurinėje gatvės pusėje įrengti pėsčiųjų šaligatvį;
- gatvės važiuojamojoje dalyje sužymėti automobilių stovėjimo vietas vienoje gatvės pusėje, keičiant puses, tokiu būdu iškreivinant esamą važiuojamosios dalies geometriją ir užtikrinant greičio režimo laikymąsi.

Galimas gatvės pjūvis pateikiamas Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. 8.2 skyrių „Alternatyva 1“):

- Pjūvis Nr. 1. - Dvipusis eismas su kintamu parkavimu vienoje gatvės pusėje ir šaligatviais abejose gatvės pusėse.

8.2.13 S. Moniuškos gatvė

Pirmojoje alternatyvoje esminis gatvės pjūvio pertvarkymas nenumatomas, siekiant formuoti patogų ir nenutrūkstamą pėsčiųjų infrastruktūros tinklą bei užtikrinti automobilių stovėjimo tvarką, siūloma:

- siūloma nustatyti „30 km/h zoną“;
- šiaurinėje gatvės pusėje įrengti pėsčiųjų šaligatvį;
- gatvės važiuojamojoje dalyje sužymėti automobilių stovėjimo vietas vienoje gatvės pusėje, keičiant puses, tokiu būdu iškreivinant esamą važiuojamosios dalies geometriją ir užtikrinant greičio režimo laikymąsi.

Galimas gatvės pjūvis pateikiamas Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. 8.2 skyrių „Alternatyva 1“):

- Pjūvis Nr. 1. - Dvipusis eismas su kintamu parkavimu vienoje gatvės pusėje ir šaligatviais abejose gatvės pusėse.

8.2.14 Treniotos gatvė

Pirmąja alternatyva siūloma visoje gatvėje nustatyti „30 km/h zoną“, o atkarpą tarp Kęstučio ir Vytauto gatvių pertvarkyti. Galimas gatvės pjūvis pateikiamas Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. 8.2 skyrių „Alternatyva 1“):

- Pjūvis Nr. 1. - Dvipusis eismas su kintamu parkavimu vienoje gatvės pusėje ir šaligatviais abejose gatvės pusėse.

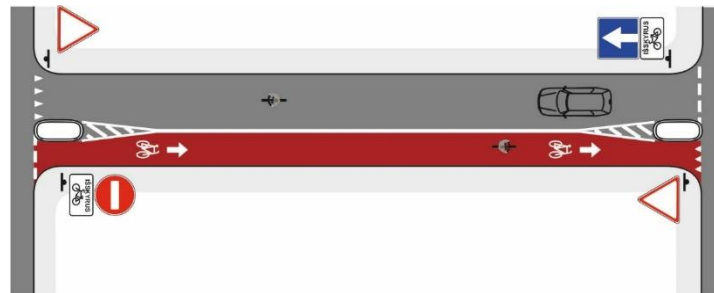
8.2.15 Pušų gatvė

Esminis gatvės pjūvio pertvarkymas nenumatomas, tačiau atsižvelgiant į gatvės naudojimo pobūdį siūloma svarstyti esamoje gatvės erdvėje įrengti mažosios architektūros elementus (suoliukus, šiukšliadėžes ir kt.).

8.2.16 Traidenio gatvė

Pirmąją alternatyvą, siekiant sumažinti tranzitą gatve bei sudaryti palankesnes visų eismo dalyvių judėjimui nemažinant esamų automobilių stovėjimo vietų, siūloma atkarpoje tarp Kėstučio ir Vytauto gatvių:

- nustatyti „Gyvenamąją zoną“;
- įvesti vienpusį eismą link Vytauto g.;
- motorinių transporto priemonių važiavimo kryptimi dviračių eismą organizuoti bendrame sraute, priešpriešine kryptimi formuoti dviračių juostą (žr. pav. 8.5).



pav. 8.5 Dviračių eismas vienpusio eismo gatvėje, kai priešpriešinį dviračių eismą organizuojamas dviračių juosta
Šaltinis: Dviračių ir pėsčiųjų eismo infrastruktūros planavimo ir projektavimo taisyklės

Galimas gatvės pjūvis pateikiamas Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. 8.2 skyrių „Alternatyva 1“):

- Pjūvis Nr. 4. - Vienpusis eismas su parkavimu vienoje gatvės pusėje, dviračių juosta ir šaligatviais abejose gatvės pusėse.

Likusioje gatvės dalyje esminių pertvarkymų nesiūloma, siūloma nustatyti „30 km/h zoną“ ir įrengti trūkstamas šaligatvių atkarpas.

8.2.17 A. Mickevičiaus gatvė

A. Mickevičiaus gatve yra numatyta tarprajoninė dviračių trasa. Pirmąją alternatyvą, siekiant sumažinti tranzitą gatve bei sudaryti palankesnes sąlygas dviračių judėjimui be esminių gatvės pjūvio pakeitimų, siūloma įvesti vienpusį eismą tarp Kėstučio ir Vytauto gatvių link Kėstučio g. ir taikyti „Gyvenamosios zonos“ režimą, organizuojant dviračių eismą bendrame sraute Galimas gatvės pjūvis pateikiamas Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. 8.2 skyrių „Alternatyva 1“):

- Pjūvis Nr. 4. - Vienpusis eismas su dviračių juosta, parkavimu ir esamais šaligatviais abejose gatvės pusėse.

Likusioje gatvės dalyje pertvarkymų nesiūloma, visoje gatvėje siūloma nustatyti „30 km/h zoną“.

8.2.18 Vykinto gatvė

Pirmojoje alternatyvoje, atsižvelgiant į gatvėje vyraujančią situaciją, Vykinto gatvės atkarpoje tarp Kėstučio ir Karaimų gatvių siūloma taikyti „Gyvenamosios zonos“ režimą nepertvarkant gatvės pjūvio, tačiau įrengiant papildomas greičio ribojimo priemones.

Likusioje gatvės dalyje siūloma nustatyti „30 km/h zoną“, taip pat netaikant esminių infrastruktūros pertvarkymų gatvės pjūvyje.

8.2.19 Liubarto gatvė

Siūloma nustatyti „30 km/h zoną“ netaikant esminių infrastruktūros pertvarkymų gatvės pjūvyje.

8.2.20 Vytauto gatvė

Siūloma nustatyti „30 km/h zoną“ netaikant esminių infrastruktūros pertvarkymų gatvės pjūvyje. Atsižvelgiant į infrastruktūros analizės metu identifikuotą ir apklausos metu teritorijos naudotojų išsakytą problematiką, siūloma sužymėti automobilių stovėjimo vietas, taip užtikrinant tinkamą automobilių stovėjimą ties sankryžomis bei įvažiavimais į kiemus. Papildomai siūloma svarstyti esamų automobilių stovėjimo vietų koregavimą (panaikinimą), jei to reikia užtikrinti tinkamam matomumui išvažiuojant iš kiemų (pvz. ties Vytauto g. 46).

8.2.21 Karaimų gatvė

Siūloma nustatyti „30 km/h zoną“ netaikant esminių infrastruktūros pertvarkymų gatvės pjūvyje. Ties esamomis statmenomis automobilių stovėjimo vietomis turi būti įrengiami parkavimo ribotuvai užtikrinantys patogų susisiekimą šalia jų esančiu šaligatviu.

8.2.22 J. I. Kraševskio gatvė

Siūloma nustatyti „30 km/h zoną“ netaikant esminių infrastruktūros pertvarkymų gatvės pjūvyje.

8.2.23 Malonioji gatvė

Pirmąją alternatyvą siekiama esamoje gatvės geometrijoje netaikant esminių infrastruktūros pertvarkymų suformuoti sąlygas magistralinės dviračių trasos funkcionavimui ir gerinti dviračių infrastruktūros junglumą. Šiuo tikslu siūloma:

1. nustatyti „Gyvenamąją zoną“;
2. praplėsti atkarpoje tarp Pušų ir Latvių gatvių šiuo metu galiojantį vienpusį eismą per visą gatvės ilgį;
3. panaikinti važiuojamojoje gatvės dalyje leidžiamą automobilių stovėjimą;
4. motorinių transporto priemonių važiavimo kryptimi dviračių eismą organizuoti bendrame sraute, priešpriešine kryptimi formuoti dviračių juostą (žr. pav. 8.5), tokiu būdu užtikrinant rekomenduojamus juostų plotius esamame važiuojamosios dalies plotyje.

Galimas gatvės pjūvis pateikiamas Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. 8.2 skyrių „Alternatyva 1“):

- Pjūvis Nr. 5. - Vienpusis eismas su dviračių juosta ir esamais šaligatviais abejose gatvės pusėse.

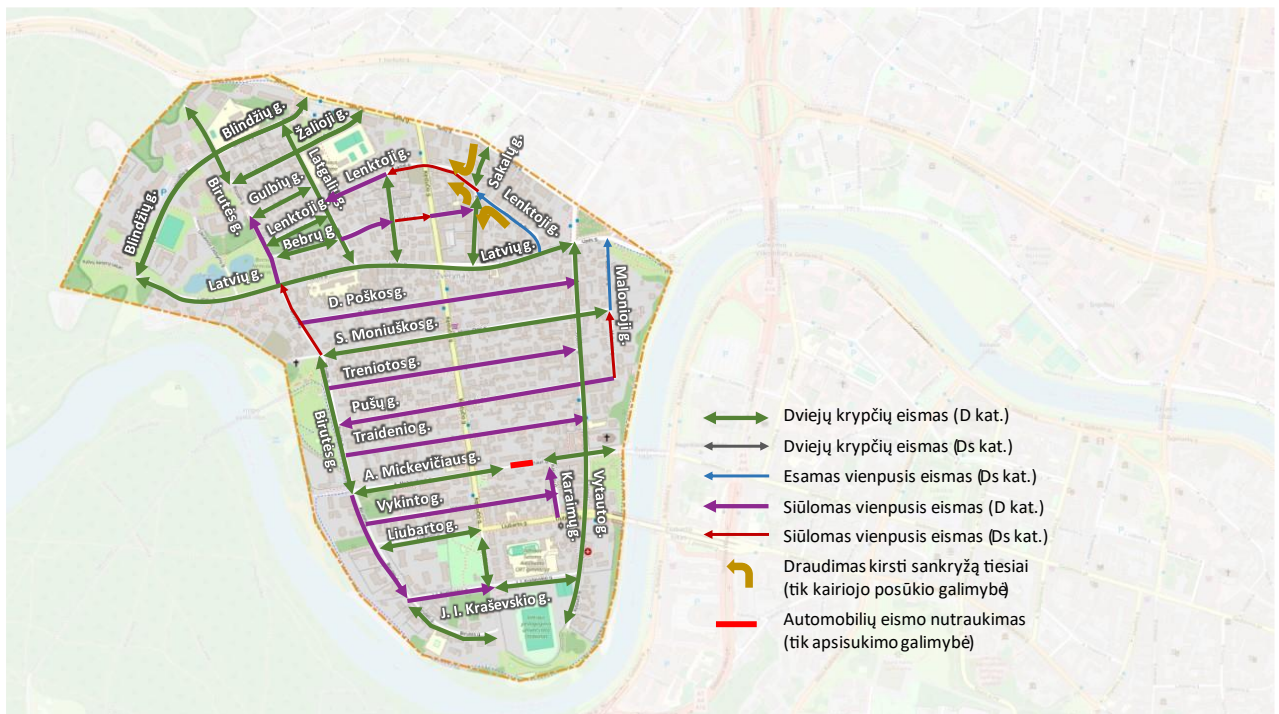
Atkreiptinas dėmesys, kad esamų šaligatvių plotis svyruoja tarp 1,0-1,3 m, dėl kliūčių atkarpose praėjimui lieka apie 0,6 m, šaligatvių danga blogos kokybės, vietose ties įvažiavimais į kiemus nenuleisti bortai. Neplanuojant gatvės geometrijos keitimo ar kitų gatvės erdvės perskirstymo sprendimų, nėra galimybės užtikrinti pakankamą ir patogų praėjimą pėstiesiems.

8.3 ALTERNATYVA 2

Antroji alternatyva yra formuojama ant pirmosios alternatyvos pagrindo, papildomai pertvarkant gatves, kuriose nepertvarkant gatvės pjūvio negalima pilnai užtikrinti patogaus ir saugaus visų eismo dalyvių

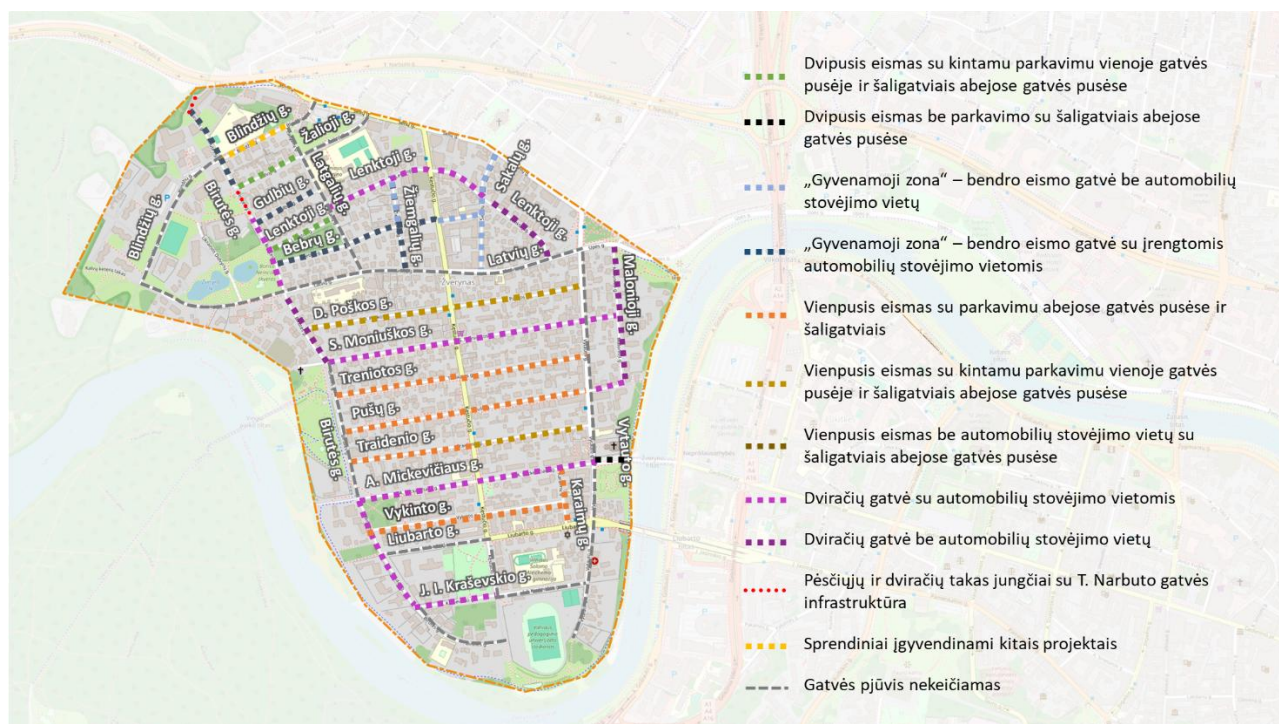
susisiekimo, kartu numatant atitinkamus eismo organizavimo sprendimus. Atsižvelgiant į kokybiško ir patogaus dviračių takų tinklo aktualumą teritorijoje bei ugdymo įstaigų pasiekiamumo klausimą, antrojoje alternatyvoje siūlomi sprendiniai yra orientuoti į pėstiesiems ir dviračiams skirtos infrastruktūros gerinimą, net jei tam reikia rimtesnių infrastruktūros ir eismo organizavimo pokyčių. Apibendrinti antrosios alternatyvos siūlymai pateikiami pav. 8.6 ir pav. 8.7.

Siekiant sumažinti motorinių transporto priemonių tranzitą per teritoriją bei atlaisvinti trūkstamas erdves pėsčiųjų, dviračių ir automobilių stovėjimo infrastruktūrai, siūloma keisti eismo organizavimą (motorizuoto transporto eismo kryptis) 12-oje gatvių – Birutės, Lenktojoje, Bebrų, Maloniojoje, D. Poškos, Treniotos, Pušų, Traidenio, A. Mickevičiaus, Vykinto, J. I. Kraševskio ir Karaimų (žr. pav. 8.6). Papildomai siūloma infrastruktūrinėmis priemonėmis panaikinti galimybę motorizuotam transportui kirsti Lenktosios – Sakalų g. sankryžą judant Sakalų gatve (sudaryti sąlygas iš Sakalų gatvės įvažiuoti tik į Lenktąją, o iš Lenktosios – tik kairiuoju posūkiu į Sakalų) bei apriboti pravažiavimą A. Mickevičiaus gatve atkarpoje tarp Vytauto ir Kęstučio gatvių (plačiau - 8.3.17 skyriuje).



pav. 8.6 Antrosios alternatyvos motorizuoto transporto eismo organizavimo sprendiniai

Atlikta analizė ir vykdytos apklausos metu išreikšta teritorijos naudotojų nuomonė rodo, kad teritorijoje yra poreikis tobulinti pėsčiųjų ir dviračių infrastruktūrą, lygiagrečiai užtikrinant ir pakankamą automobilių stovėjimo vietų pasiūlą. Kartu su aukščiau aprašytais eismo organizavimo pakeitimais pateikiami principiniai siūlymai 18-os gatvių (ar jų atkarpų) pjūvių pokyčiams, taip pat mažesnės apimties siūlymai perskirstyti esamą važiuojamosios dalies erdvę, kur to pakanka (žr. pav. 8.7).

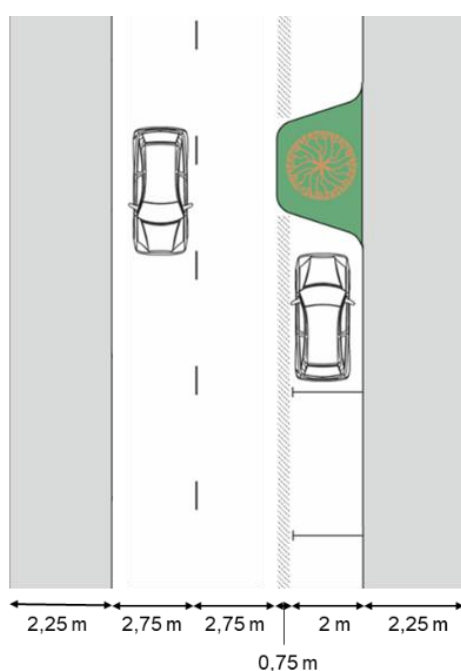


pav. 8.7 Antrosios alternatyvos gatvių erdvių pertvarkymo sprendiniai

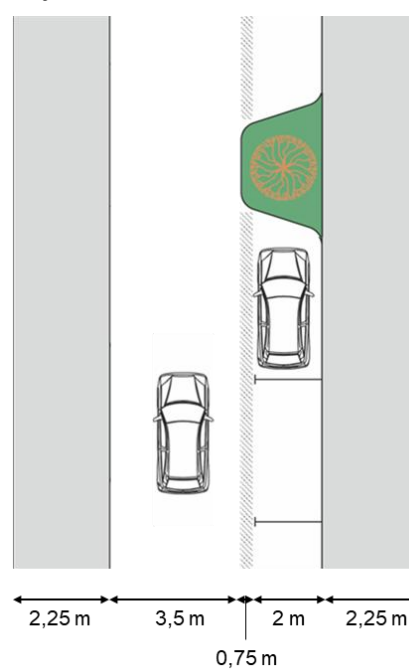
Principiniai gatvių pjūviai, kurie gali būti taikomi aukščiau įvardintų gatvių pjūvių pokyčiams, pateikiami žemiau esančiame poskyryje 8.3.1. Tolimesniuose skyriaus poskyriuose detalizuojami kiekvienos gatvės antrosios alternatyvos sprendiniai.

8.3.1 Pjūvių detalizacija

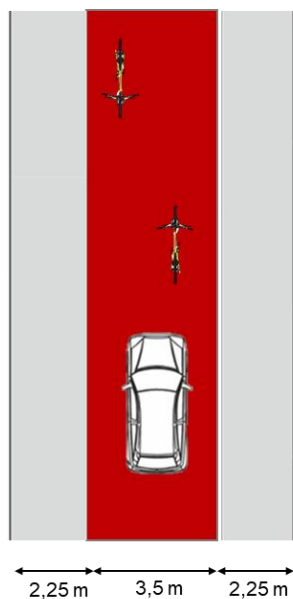
Pjūvis 1 – Dvipusis eismas su kintamu parkavimu vienoje gatvės pusėje ir šaligatviais abiejose gatvės pusėse:



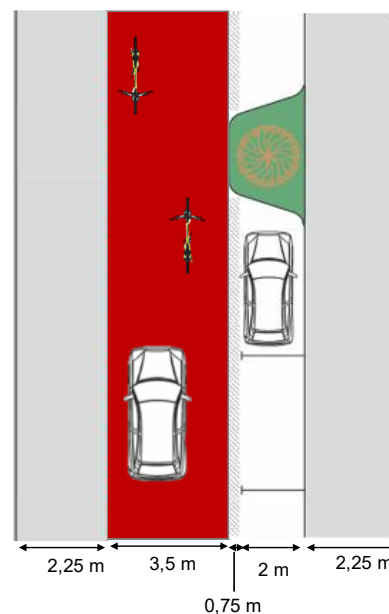
Pjūvis 2 – Dvipusis eismas kai važiuojamoji dalis atkarpoje siaurinama iki 1 eismo juostos su parkavimu vienoje pusėje:



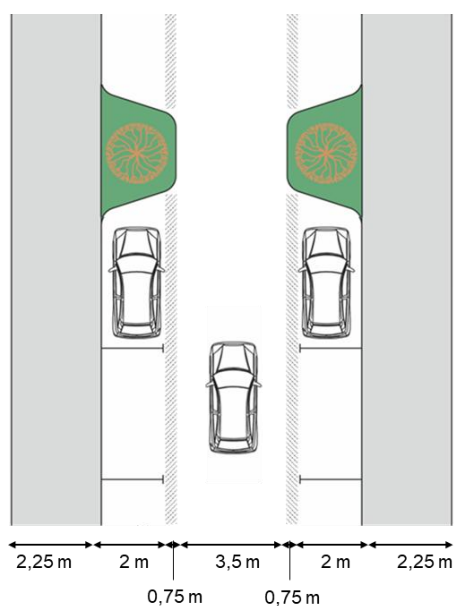
Pjūvis 3 – Vienpusio eismo dviračių gatvė su šaligatviais abeiose gatvės pusėse:



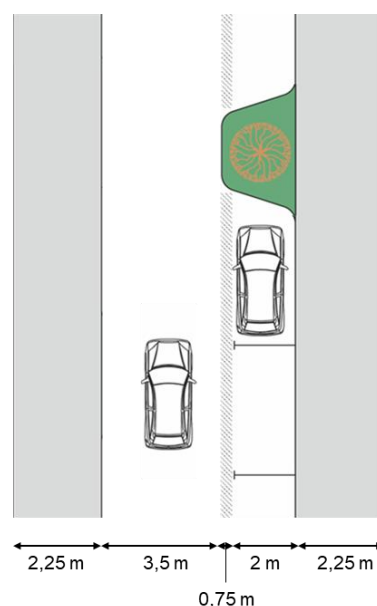
Pjūvis 4 – Vienpusio eismo dviračių gatvė su parkavimu ir šaligatviais abeiose gatvės pusėse:



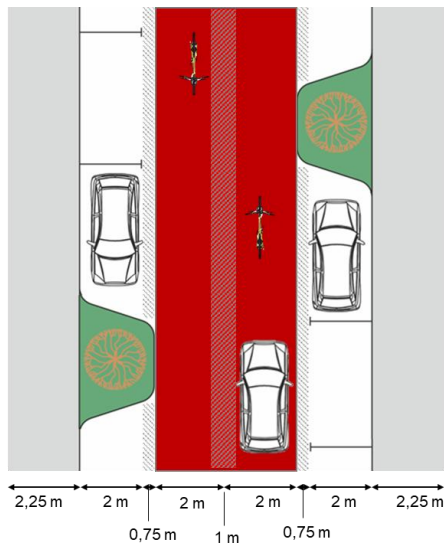
Pjūvis 5 – Vienpusis eismas su parkavimu abeiose gatvės pusėse ir šaligatviais abeiose gatvės pusėse:



Pjūvis 6 – Vienpusis eismas su parkavimu vienoje gatvės pusėje ir šaligatviais abeiose gatvės pusėse:



Pjūvis 7 – Dvipusio eismo dviračių gatvė su parkavimu ir šaligatviais abeiose gatvės pusėse:



8.3.2 Blindžių gatvė

Siūloma taikyti sprendimus, aprašytus pirmojoje alternatyvoje.

8.3.3 Žalioji gatvė

Kadangi Žaliosios gatvės atkarpoje tarp Birutės ir Latgalių gatvių identifikuoti tiek važiuojamosios dalies, tiek pėsčiųjų infrastruktūros trūkumai, siūloma šią atkarpą pertvarkyti, siekiant suformuoti galimybes pėsčiųjų, dviratininkų ir kt. mikromobilumo priemonių naudotojų, specialiųjų poreikių turinčių žmonių eismo saugai ir patogumui. Galimas gatvės pjūvis pateikiamas Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. 8.3 skyrių „Alternatyva 2“):

- Pjūvis Nr. 1. - Dvipsusis eismas su kintamu parkavimu vienoje gatvės pusėje ir šaligatviais abejose gatvės pusėse.

Likusioje gatvės dalyje esminis gatvės pertvarkymas nėra siūlomas, visoje gatvėje siūloma nustatyti „30 km/h zoną“.

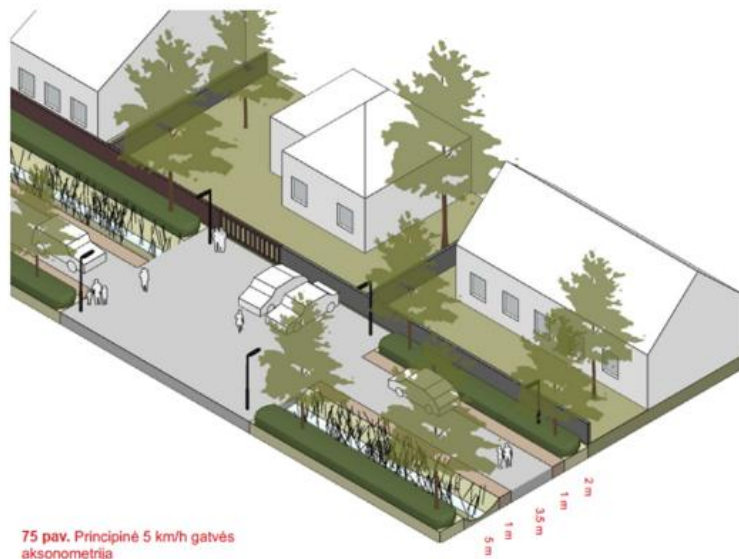
8.3.4 Gulbių gatvė

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. Gatvėje nėra sužymėtų automobilių stovėjimo vietų, jis vyksta chaotiškai, važiuojamosios dalies danga susidėvėjusi.

Atsižvelgiant į šias aplinkybes ir poreikį užtikrinti planuojamos magistralinės dviračių trasos funkcionavimą, antrojoje alternatyvoje siūloma atnaujinti gatvės infrastruktūrą įrengiant D kategorijos gatvėms nustatytus parametrus atitinkančią gatvės važiuojamąją dalį iš trinkelio dangos. Atkarpose, kur tai būtų įmanoma išlaikant esamus medžius, lygiagrečiai su važiuojamąja dalimi suformuotose įlankose rekomenduojama įrengti automobilių stovėjimo vietas. Bendro eismo gatvių galimi pavyzdžiai pateikiami iš Vilniaus miesto savivaldybės gatvių infrastruktūros standarto.



pav. 8.8. Bendro naudojimo gatvės judėjimo pavyzdys
Šaltinis: Vilniaus miesto savivaldybės gatvių infrastruktūros standartas (2021). Nuotrauka iš MMAP archyvo



pav. 8.9 Principinė 5 km/val. gatvės aksonometrija
Šaltinis: Vilniaus miesto savivaldybės gatvių infrastruktūros standartas (2021)

Atnaujinant gatvę svarbu užtikrinti naujai įrengiamos infrastruktūros ir gatvės raudonųjų linijų erdvėje jau esamų įvažiavimų (šaligatvių) į kiemus sujungimą viename lygyje, užtikrinant pėsčiųjų, dviratininkų ir mikromobilumo priemonių naudotojų bei specialiųjų poreikių turinčių žmonių eismo patogumą.

8.3.5 Lenktoji gatvė

Kaip ir pirmosios alternatyvos atveju, skirtingose Lenktosios gatvės atkarpose siūlomi skirtingi sprendimai.

Visose atkarpose tarp Latvių ir Latgalių gatvių siūloma taikyti vienpusį eismą ir „Gyvenamosios zonos“ režimą, o siekiant užtikrinti mišraus eismo režimo saugumą ir patogumą pažeidžiamiausiems eismo dalyviams (pėstiesiems, dviratininkams ir kt.), antroje alternatyvoje siūloma atnaujinti gatvės infrastruktūrą įrengiant D ir Ds kategorijos gatvėms nustatytus parametrus atitinkančią iškeltą gatvės važiuojamąją dalį iš trinkelio dangos (žr. pav. 8.9 pateiktą principinę schemą), atkarpose įrengiant automobilių stovėjimo vietas, kaip pavyzdžiui tai buvo padaryta atnaujinant Širvintų gatvę (žr. pav. 8.10).



pav. 8.10 Širvintų gatvė, Vilnius

Šaltinis: <https://judu.lt/gatviu-modernizacija/sirvintu-gatve/>

Atkarpoje tarp Latgalių ir Birutės gatvių siūloma gatvės pjūvį pertvarkyti, tiek atnaujinant važiuojamosios dalies dangą, tiek suformuojant daugiau galimybių pėsčiųjų ir kitų eismo dalyvių judėjimui atkarpoje. Galimas gatvės pjūvis pateikiamas Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. 8.3 skyrių „Alternatyva 2“):

- Pjūvis Nr. 1. - Dvипusis eismas su kintamu parkavimu vienoje gatvės pusėje ir šaligatviais abiejose gatvės pusėse.

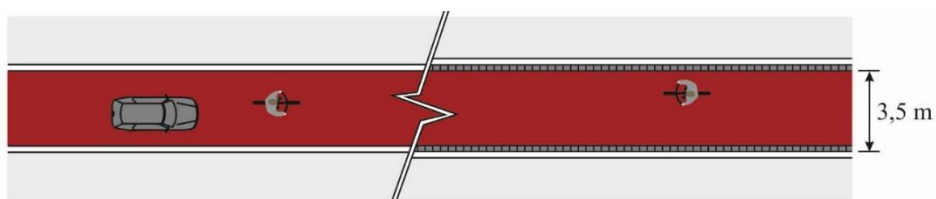
8.3.6 Bebrų gatvė

Antrojoje alternatyvoje siūloma taikyti vienpusį eismą ir „Gyvenamosios zonos“ režimą Bebrų gatvės atkarpoje tarp Latgalių ir Kęstučio gatvių, kartu atnaujinant gatvės infrastruktūrą ir įrengiant D ir Ds kategorijos gatvėms nustatytus parametrus atitinkančią iškeltą gatvės važiuojamąją dalį iš trinkelio dangos (žr. pav. 8.9 pateiktą principinę schemą), atkarpose įrengiant automobilių stovėjimo vietas (žr. pav. 8.10).

8.3.7 Birutės gatvė

Antrąją alternatyvą siūloma šiaurinėje atkarpoje iki Žaliosios gatvės nustatyti „Gyvenamąją zoną“ ir sudaryti saugią galimybę dviratininkams judėti bendrame sraute.

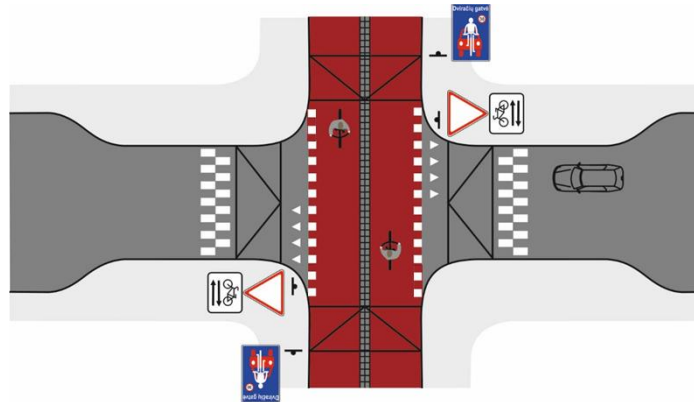
Atkarpoje tarp S. Moniuškos ir Gulbių gatvių siūloma nustatyti vienos krypties eismą link Gulbių gatvės ir įrengti dviračių gatvę (žr. principinę schemą pav. 8.11).



pav. 8.11 Dviračių gatvės principinė schema vienpusio motorinių transporto priemonių eismo atveju

Šaltinis: Dviračių ir pėsčiųjų eismo infrastruktūros planavimo ir projektavimo taisyklės

Rekomenduojama įrengti raudonų trinkelį dangą, o atsižvelgiant, kad šioje atkarpoje planuojama magistralinė dviračių trasa – taip pat siūloma užtikrinti dviračių pirmenybę ir Birutės – Latvių sankryžoje, įrengiant ją pagal žemiau pateikiamą schemą arba kitaip užtikrinant nepertraukiamą dviračių eismą.



pav. 8.12 Dviračių gatvės ir gatvės sankryžos schema

Šaltinis: Dviračių ir pėsčiųjų eismo infrastruktūros planavimo ir projektavimo taisyklės

Nustatyti vienos krypties eismą link J. I. Kraševskio gatvės ir taip pat įrengti dviračių gatvę siūloma ir Birutės g. atkarpoje tarp A. Mickevičiaus ir J. I. Kraševskio gatvių. Sankryžą su Vykinto ir Liubarto gatvėmis tokiu atveju taip pat yra tikslinga pertvarkyti užtikrinant dviračių eismo pirmenybę Birutės gatve.

Atkarpose nuo Latvių iki Gulbių ir nuo A. Mickevičiaus iki J. I. Kraševskio galimas gatvės pjūvis pateikiamas Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. 8.3 skyrių „Alternatyva 2“):

- Pjūvis Nr. 4. - Vienpusio eismo dviračių gatvė su parkavimu ir šaligatviais abejose gatvės pusėse.

Atkarpoje nuo Latvių nuo S. Moniuškos iki Latvių g. galimas gatvės pjūvis pateikiamas Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. 8.3 skyrių „Alternatyva 2“):

- Pjūvis Nr. 3. - Vienpusio eismo dviračių gatvė su šaligatviais abejose gatvės pusėse.

8.3.8 Latgalių gatvė

Siūloma nustatyti „30 km/h zoną“ netaikant esminių infrastruktūros pertvarkymų gatvės pjūvyje ir organizuojant dviratininkų ir motorinių transporto priemonių eismą bendrame sraute.

8.3.9 Žiemgalių gatvė

Visoje gatvėje nustatyti „Gyvenamąją zoną“ ir įrengti D kategorijos gatvėms nustatytus parametrus atitinkančią gatvės važiuojamąją dalį iš asfalto ar trinkelio dangos (žr. pavyzdžius pav. 8.9 ir pav. 8.10).

8.3.10 Sakalų gatvė

Visoje gatvėje nustatyti „Gyvenamąją zoną“ ir įrengti D kategorijos gatvėms nustatytus parametrus atitinkančią gatvės važiuojamąją dalį iš asfalto ar trinkelio dangos (žr. pavyzdžius pav. 8.9 ir pav. 8.10).

8.3.11 Latvių gatvė

Latvių gatvėje siūloma nustatyti „30 km/h zoną“ netaikant esminių infrastruktūros pertvarkymų gatvės pjūvyje.

8.3.12 D. Poškos gatvė

Siekiant mažinti tranzitą per teritoriją, antrojoje alternatyvoje siūloma:

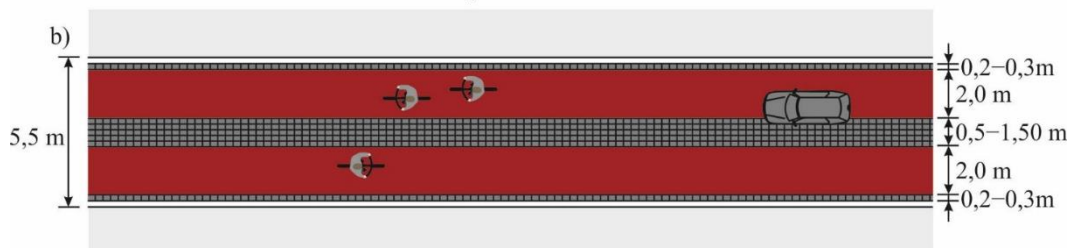
- nustatyti „30 km/h zonos“ režimą;
- taikyti viapusį eismą;
- pertvarkyti gatvės pjūvį, užtikrinant tinkamą infrastruktūrą visiems eismo dalyviams bei išlaikant automobilių stovėjimo vietų pasiūlą.

Galimas gatvės pjūvis pateikiamas Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. 8.3 skyrių „Alternatyva 2“):

- Pjūvis Nr. 5. - Vienpusis eismas su parkavimu abeiose gatvės pusėse ir šaligatviais abeiose gatvės pusėse 2.

8.3.13 S. Moniuškos gatvė

Antrąja alternatyva gatvėje įgyvendinant magistralinę dviračių trasą siūloma įrengti dviračių gatvę dvipusio eismo gatvėje (žr. principinę schemą pav. 8.13pav. 8.11).



pav. 8.13 Dviračių gatvės principinė schema dvipusio motorinių transporto priemonių eismo atveju
Šaltinis: Dviračių ir pėsčiųjų eismo infrastruktūros planavimo ir projektavimo taisyklės

Galimas gatvės pjūvis pateikiamas Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. 8.3 skyrių „Alternatyva 2“):

- Pjūvis Nr. 6. - Dvipusio eismo dviračių gatvė su parkavimu ir šaligatviais abeiose gatvės pusėse.

8.3.14 Treniotos gatvė

Siekiant mažinti tranzitą per teritoriją, antrojoje alternatyvoje siūloma:

- nustatyti „30 km/h zonos“ režimą;
- taikyti viapusį eismą;
- pertvarkyti gatvės pjūvį, užtikrinant tinkamą infrastruktūrą visiems eismo dalyviams bei išlaikant automobilių stovėjimo vietų pasiūlą.

Galimas gatvės pjūvis pateikiamas Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. 8.3 skyrių „Alternatyva 2“):

- Pjūvis Nr. 5. - Vienpusis eismas su parkavimu abeiose gatvės pusėse ir šaligatviais abeiose gatvės pusėse 2.

8.3.15 Pušų gatvė

Antrojoje alternatyvoje siūloma Pušų gatvėje įvesti viapusį eismą Birutės g. kryptimi, o atkarpoje tarp Maloniosios ir Vytauto gatvių nustatyti „Dviračių gatvę“.

Likusioje atkarpoje siekiant mažinti tranzitą per teritoriją, antrojoje alternatyvoje siūloma:

- nustatyti „30 km/h zonos“ režimą;
- taikyti viapusį eismą;

- pertvarkyti gatvės pjūvį, užtikrinant tinkamą infrastruktūrą visiems eismo dalyviams bei išlaikant automobilių stovėjimo vietų pasiūlą.

Galimas gatvės pjūvis pateikiamas Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. 8.3 skyrių „Alternatyva 2“):

- Pjūvis Nr. 5. - Vienpusis eismas su parkavimu abeiose gatvės pusėse ir šaligatviais abeiose gatvės pusėse 2.

8.3.16 Traidenio gatvė

Traidenio gatvėje siekiant mažinti tranzitą per teritoriją, antrojoje alternatyvoje siūloma:

- nustatyti „30 km/h zonos“ režimą;
- taikyti vienpusį eismą;
- pertvarkyti gatvės pjūvį, užtikrinant tinkamą infrastruktūrą visiems eismo dalyviams bei išlaikant automobilių stovėjimo vietų pasiūlą.

Atkarpoje tarp Birutės ir Kęstučio gatvių galimas gatvės pjūvis pateikiamas Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. 8.3 skyrių „Alternatyva 2“):

- Pjūvis Nr. 5. - Vienpusis eismas su parkavimu abeiose gatvės pusėse ir šaligatviais abeiose gatvės pusėse 2.

Atkarpoje tarp Kęstučio ir Vytauto gatvių galimas gatvės pjūvis pateikiamas Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. 8.3 skyrių „Alternatyva 2“):

- Pjūvis Nr. 6. - Vienpusis eismas su parkavimu vienoje gatvės pusėje ir šaligatviais abeiose gatvės pusėse.

8.3.17 A. Mickevičiaus gatvė

A. Mickevičiaus gatve yra planuojama tarprajoninė dviračių trasa. Antrąją alternatyvą, siekiant sumažinti tranzitą gatve bei sudaryti palankesnes sąlygas dviračių judėjimui, siūlomas gatvės padalinimas į dvi dalis nutraukiant eismą atkarpoje tarp Kęstučio ir Karaimų gatvių, kur akligatvių pabaigoje būtų suformuojamos apsisukimo aikštelės (žr. pavyzdį, pateikiamą žemiau). Nenutrūkstamam dviračių eismui gatvėje užtikrinti tarp akligatvių apsisukimo aikštelių turi būti numatoma jungtis, kur priešingų kryptių dviratininkų srautai atskiriami 2 m saugumo salele. Salelė projektuojama 15 cm aukščio virš važiuojamosios dalies, taip apribojant motorizuotų transporto priemonių pravažiavimą, tačiau neužkertant kelio gaisrų gesinimo ir gelbėjimo.

Atkarpoje tarp Birutės ir Vytauto g. galimas gatvės pjūvis pateikiamas Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. 8.3 skyrių „Alternatyva 2“):

- Pjūvis Nr. 6. - Dviusio eismo dviračių gatvė su parkavimu ir šaligatviais abeiose gatvės pusėse.

Kaip ir sankryžų Birutės gatvėje tokiu atveju, sankryžą su Karaimų gatve taip pat yra tikslinga pertvarkyti užtikrinant dviračių eismo pirmenybę (žr. pav. 8.13).

Dėl ribotos erdvės, siekiant užtikrinti dviračių trasos jungtį per Nerį atkarpoje tarp Vytauto gatvės ir tilto svarstyta persikirstyti gatvės pjūvį formuojant 2 juostų važiuojamąją dalį ir skiriant likusią erdvę pėsčiųjų šaligatvių platinimui, taip sudarant sąlygas dviračiams judėti bendrame sraute su pėsčiaisiais.

8.3.18 Vykinto gatvė

Visoje Vykinto gatvėje siekiant mažinti tranzitą per teritoriją, antrojoje alternatyvoje siūloma:

- nustatyti „30 km/h zonos“ režimą;
- taikyti vienpusį eismą;

- pertvarkyti gatvės pjūvį, užtikrinant tinkamą infrastruktūrą visiems eismo dalyviams bei išlaikant automobilių stovėjimo vietų pasiūlą.

Galimas gatvės pjūvis pateikiamas Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. 8.3 skyrių „Alternatyva 2“):

- Pjūvis Nr. 5. - Vienpusis eismas su parkavimu abeiose gatvės pusėse ir šaligatviais abeiose gatvės pusėse 2.

8.3.19 Liubarto gatvė

Siūloma nustatyti „30 km/h zoną“ netaikant esminių infrastruktūros pertvarkymų gatvės pjūvyje.

8.3.20 Vytauto gatvė

Siūloma taikyti sprendimus, aprašytus pirmojoje alternatyvoje.

8.3.21 Karaimų gatvė

Siekiant mažinti tranzitą per teritoriją, antrojoje alternatyvoje siūloma:

- nustatyti „30 km/h zonos“ režimą;
- taikyti vienpusį eismą;
- pertvarkyti gatvės pjūvį, užtikrinant tinkamą infrastruktūrą visiems eismo dalyviams bei išlaikant automobilių stovėjimo vietų pasiūlą.

Galimas gatvės pjūvis pateikiamas Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. 8.3 skyrių „Alternatyva 2“):

- Pjūvis Nr. 5. - Vienpusis eismas su parkavimu abeiose gatvės pusėse ir šaligatviais abeiose gatvės pusėse 2.

8.3.22 J. I. Kraševskio gatvė

Siūloma nustatyti „30 km/h zoną“, netaikant esminių infrastruktūros pertvarkymų atkarpoje tarp Vytauto ir Kęstučio gatvių.

Atkarpoje tarp Birutės ir Kęstučio gatvių siūloma nustatyti vienos krypties eismą link Kęstučio gatvės ir, siekiant gerinti dviračių infrastruktūros junglumą, įrengti dviračių gatvę (žr. principinę schemą pav. 8.11). Galimas gatvės pjūvis pateikiamas Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. 8.3 skyrių „Alternatyva 2“):

- Pjūvis Nr. 5. - Vienpusio eismo dviračių gatvė su parkavimu ir šaligatviais abeiose gatvės pusėse.

8.3.23 Malonioji gatvė

Antrąją alternatyvą Maloniojoje gatvėje siūloma nustatyti vienos krypties eismą link Upės gatvės ir įrengti dviračių gatvę (žr. principinę schemą pav. 8.11). Galimas gatvės pjūvis pateikiamas Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. 8.3 skyrių „Alternatyva 2“):

- Pjūvis Nr. 3. - Vienpusio eismo dviračių gatvė su šaligatviais abeiose gatvės pusėse.