ANTAKALNIO GATVIŲ MODERNIZACIJOS GALIMYBIŲ TYRIMAS V 1.0

Gaučė ir Ko

Projekto pavadinimas	**Antakalnio gatvių modernizacijos koncepcijos parengimo paslauga**
Versija	V 1.0
Užsakovas	Savivaldybės įmonė „SUSISIEKIMO PASLAUGOS“
Rengėjai	UAB „Gaučė ir Ko“ Islandijos g. 6, LT-01117 Vilnius

ANTAKALNIO GATVIŲ MODERNIZACIJOS GALIMYBIŲ TYRIMAS

Pareigos	Vardas, pavardė	Parašas	Data
Direktorė, Metodinė vadovė	dr. Kristina Gaučė		2025-04-18
Rengėja	Monika Parafinaitytė-Rae		2025-04-18
Rengėja	Marija Frolova		2025-04-18
Rengėją	Silvija Skripkaitė		2025-04-18

Vilnius, 2025

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 nuostatoms vertinimas ... 12
2.1 Infrastruktūros atitikimo įvertinimo metodika ... 12
2.2 Nagrinėjamos teritorijos infrastruktūros atitikimo vertinimas ... 14
2.3 Išvados ir įžvalgos ... 19
3 Eismo situacijos analizė nagrinėjamoje teritorijoje ... 21
3.1 Esami eismo organizavimo sprendimai ... 21
3.2 Eismo saugos situacija ... 22
3.3 Eismo srautų analizuojamoje teritorijoje analizė ... 23
3.3.1 Eismo srautų stebėjimų ir vertinimo metodika ... 23
3.3.2 Eismo srautai analizuojamose sankryžose ... 24
3.4 Išvados ir įžvalgos ... 27
4 Esamos judumo situacijos apibendrinimas ... 27
5 Pirminiai siūlymai gatvių modernizacijos (GM) įgyvendinimui ... 29
6 Naudotojų patirčių ir poreikių analizė ... 30
6.1 Demografiniai duomenys ... 30
6.2 Bendroji informacija ... 31
6.3 Teritorijos naudotojų poreikiai ... 32
6.3.1 Svarbiausių teritorijos naudotojų poreikių identifikavimo metodika ... 33
6.3.2 Bendra teritorijos naudotojų poreikių apžvalga ... 34
6.3.3 Klinikų gatvė ... 36
6.3.4 Tramvajų gatvė ... 37
6.3.5 Bistryčios gatvė ... 37
6.3.6 Smėlio gatvė ... 38
6.3.7 V. Grybo gatvė ... 39
6.3.8 Kanklių gatvė ... 39
6.3.9 Volungės gatvė ... 40
6.3.10 Debesijos gatvė ... 40
6.3.11 Karių kapų gatvė ... 41
6.3.12 Kuosų gatvė ... 41
6.3.13 L. Sapiegos gatvė ... 42
6.3.14 Mildos gatvė ... 43
6.3.15 M. K. Paco gatvė ... 43
7 Koncepcija ... 44
7.1 Koncepcijos rengimo metodika ... 44
7.2 Principiniai sprendiniai aprašomi Teisės aktuose ... 45
7.3 Suplanuoti pokyčiai teritorijos gretimybėse ... 49

8 Koncepcijos sprendiniai ... 58
8.1 Siūlomi bendrieji sprendiniai abiems alternatyvoms ... 58
8.2 Alternatyva 1 ... 60
8.2.1 Pjūvių detalizacija ... 61
8.2.2 Klinikų gatvė ... 63
8.2.3 Tramvajų gatvė ... 63
8.2.4 Bistryčios gatvė ... 64
8.2.5 Smėlio gatvė ... 65
8.2.6 V. Grybo gatvė ... 65
8.2.7 Kanklių gatvė ... 65
8.2.8 Volungės gatvė ... 65
8.2.9 Debesijos gatvė ... 65
8.2.10 Karių Kapų gatvė ... 65
8.2.11 Kuosų gatvė ... 66
8.2.12 L. Sapiegos gatvė ... 66
8.2.13 Mildos gatvė ... 67
8.2.14 M. K. Paco gatvė ... 67
8.2.15 Petro Rimšos gatvė ... 67
8.2.16 Gailestingųjų Seserų gatvė ... 68
8.2.17 Jūratės gatvė ... 69
8.3 Alternatyva 2 ... 69
8.3.1 Pjūvių detalizacija ... 71
8.3.2 Klinikų gatvė ... 73
8.3.3 Tramvajų gatvė ... 73
8.3.4 Bistryčios gatvė ... 73
8.3.5 Smėlio gatvė ... 74
8.3.6 V. Grybo gatvė ... 74
8.3.7 Kanklių gatvė ... 75
8.3.8 Volungės gatvė ... 75
8.3.9 Debesijos gatvė ... 75
8.3.10 Karių Kapų gatvė ... 75
8.3.11 Kuosų gatvė ... 75
8.3.12 L. Sapiegos gatvė ... 75
8.3.13 Mildos gatvė ... 75
8.3.14 M. K. Paco gatvė (D ir Ds kategorijų dalys) ... 75
8.3.15 Petro Rimšos gatvė ... 76
8.3.16 Gailestingųjų Seserų gatvė ... 76
8.3.17 Jūratės gatvė ... 76

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 Ištrauka iš Statybos techninio reglamento STR 2.06.04:2014 12
pav. 2.2 Ištrauka iš Statybos techninio reglamento STR 2.06.04:2014 13
pav. 2.3 Nagrinėjamoje teritorijoje esančių perėjų (ir važiuojamosios dalies kirtimų) tvarkymo poreikis 19
pav. 3.1 1 Eismo organizavimo planuojamoje teritorijoje schema 21
pav. 3.2 Įskaitiniai eismo įvykiai analizuojamose gatvėse 22
pav. 3.3 Eismo srautų stebėjimo vietos nagrinėjamoje teritorijoje 23
pav. 3.4 Apibendrinta eismo srautų schema rytinio piko metu 7.00 -9.00 val. 25
pav. 3.5 Apibendrinta eismo srautų schema vakarinio piko metu 16.30 -18.30 val. 26
pav. 4.1 Nagrinėjamoje teritorijoje identifikuotų probleminių situacijų apibendrinimas 28
pav. 5.1 Pagrindas Antakalnio gatvių modernizacijos (GM) koncepcijai 29
pav. 7.1 ≤ 30 km/h greičio režimo gatvės skersinis profilis be maršrutinio transporto eismo 46
pav. 7.2 Iškreivinimo elementų išdėstymo formuojant važiuojamosios dalies iškreivinimą su susiaurinimu schema ir pavyzdys 47
pav. 7.3 Šaligatvių išplėtimo sankryžoje schema ir pavyzdys 48
pav. 7.4 Iškiliųjų pėsčiųjų perėjų schemos ir pavyzdys (su lietaus vandens nuleidimo sprendiniais) 48
pav. 7.5 Iškiliosios standartinės sankryžos schema ir pavyzdys 48
pav. 7.6 Projektuotojo UAB "A. Vyšniausko architektų dirbtuvės" projektinių pasiūlymų iškarpos. Objekto Nr. 01/23 50
pav. 7.7 Projektuotojo savivaldybės įmonės „Vilniaus planas" projektinių pasiūlymų iškarpos. Statinio projekto Nr. VP19.155 51
pav. 7.8 Projektuotojo UAB „Aketuri architektai" projektinių pasiūlymų iškarpos. Projekto Nr. A142 52
pav. 7.9 Projektuotojo UAB "Performa" projektinių pasiūlymų iškarpos. Komplekso Nr. P/18.09.09-01-PP 53
pav. 7.10 Projektuotojo UAB „SENOJO MIESTO ARCHITEKTAI" projektinių pasiūlymų iškarpos. Komplekso Nr. SMA 14/49-06 54
pav. 7.11 Projektuotojo UAB "SOSTINĖS ARCHITEKTAI" projektinių pasiūlymų iškarpos. Komplekso Nr. PP-18/05-003 55
pav. 7.12 Sapiegų parko architektūrinių idėjų konkurso iškarpos 56
pav. 7.13 Projektuotojo UAB "A. Vyšniausko architektų dirbtuvės" projektinių pasiūlymų iškarpos 57
pav. 8.1 Siūlomi bendrieji sprendiniai vienodi alternatyvai 1 ir 2 59
pav. 8.2 Pirmosios alternatyvos motorizuoto transporto eismo organizavimo sprendiniai 60
pav. 8.3 Pirmosios alternatyvos gatvių erdvių pertvarkymo sprendiniai 61
pav. 8.4 Eismo organizavimo sprendinių detalizacija Tramvajų g. 64
pav. 8.5 Širvintų gatvė, Vilnius 66
pav. 8.6. Bendro naudojimo gatvės judėjimo pavyzdys 67
pav. 8.7 Principinė 5 km/val. gatvės aksonometrija 68
pav. 8.8 Širvintų gatvė, Vilnius 68
pav. 8.9 Antrosios alternatyvos motorizuoto transporto eismo organizavimo sprendiniai 70
pav. 8.10 Antrosios alternatyvos gatvių erdvių pertvarkymo sprendiniai 71

LENTELIŲ SĄRAŠAS

Lentelė 2.1 Nagrinėjamų D kategorijos gatvių infrastruktūros atitikimo teisės aktams vertinimo rezultatai 14
Lentelė 2.2 Nagrinėjamų Ds kategorijos gatvių infrastruktūros atitikimo teisės aktams vertinimo rezultatai 16
Lentelė 6.1 Pažymėtų patirties tobulinimo aspektų atsakymų variantų pasiskirstymas pagal respondentų lankymosi analizuojamoje Antakalnio teritorijoje tikslą 34
Lentelė 6.2 Nagrinėjamų Antakalnio gatvių reitingavimas pagal bendrą pažymėtų tobulinimo aspektų (5-7 klausimai) skaičių 35
Lentelė 6.3 Antakalnio teritorijos atviro klausimo kategorijų rodikliai 36
Lentelė 6.4 Klinikų g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius 36
Lentelė 6.5 Tramvajų g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius 37
Lentelė 6.6 Bistryčios g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius 37
Lentelė 6.7 Smėlio g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius 38
Lentelė 6.8 V. Grybo g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius 39
Lentelė 6.9 Kanklių g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius 39
Lentelė 6.10 Volungės g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius 40
Lentelė 6.11 Debesijos g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius 41
Lentelė 6.12 Karių kapų g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius 41
Lentelė 6.13 Kuosų g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius 42
Lentelė 6.14 L. Sapiegos g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius 42
Lentelė 6.15 Mildos g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius 43
Lentelė 6.16 M. K. Paco g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius 44

ĮVADAS

Gatvių modernizacijos (toliau – GM) įgyvendinimo Antakalnio dalyje galimybių tyrimas atliktas įgyvendinant Antakalnio gatvių modernizacijos koncepcijos parengimo paslaugos techninėje specifikacijoje įvardintus reikalavimus ir apimtis bei tyrimui suformuluotą užduotį. Tyrimo siekis – įvertinti gatvių modernizacijos įgyvendinimo galimybes Antakalnio dalyje – teritorijoje, kurią riboja Antakalnio, Žolyno, Olandų gatvės ir žalioji zona iš rytinės pusės, ir šioje teritorijoje pasiūlyti sprendimus, kurie užtikrins galimybę saugiai keliauti visiems eismo dalyviams ir skatins darnesnių keliavimo būdų rinkimąsi.

Tyrimo metu atlikta esamos būklės analizė, apimanti urbanistinės aplinkos įvertinimą, susisiekimo infrastruktūros išvystymo ir kokybės, aplinkos kokybės analizę, natūrinių tyrimų atlikimą bei eismo srautų analizę. Taip pat esamos būklės analizės metu gyventojų apklausos metodu identifikuota teritorijos naudojimo problematika, nustatyti probleminiai arealai, vietos bei gyventojų ir lankytojų poreikiai.

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

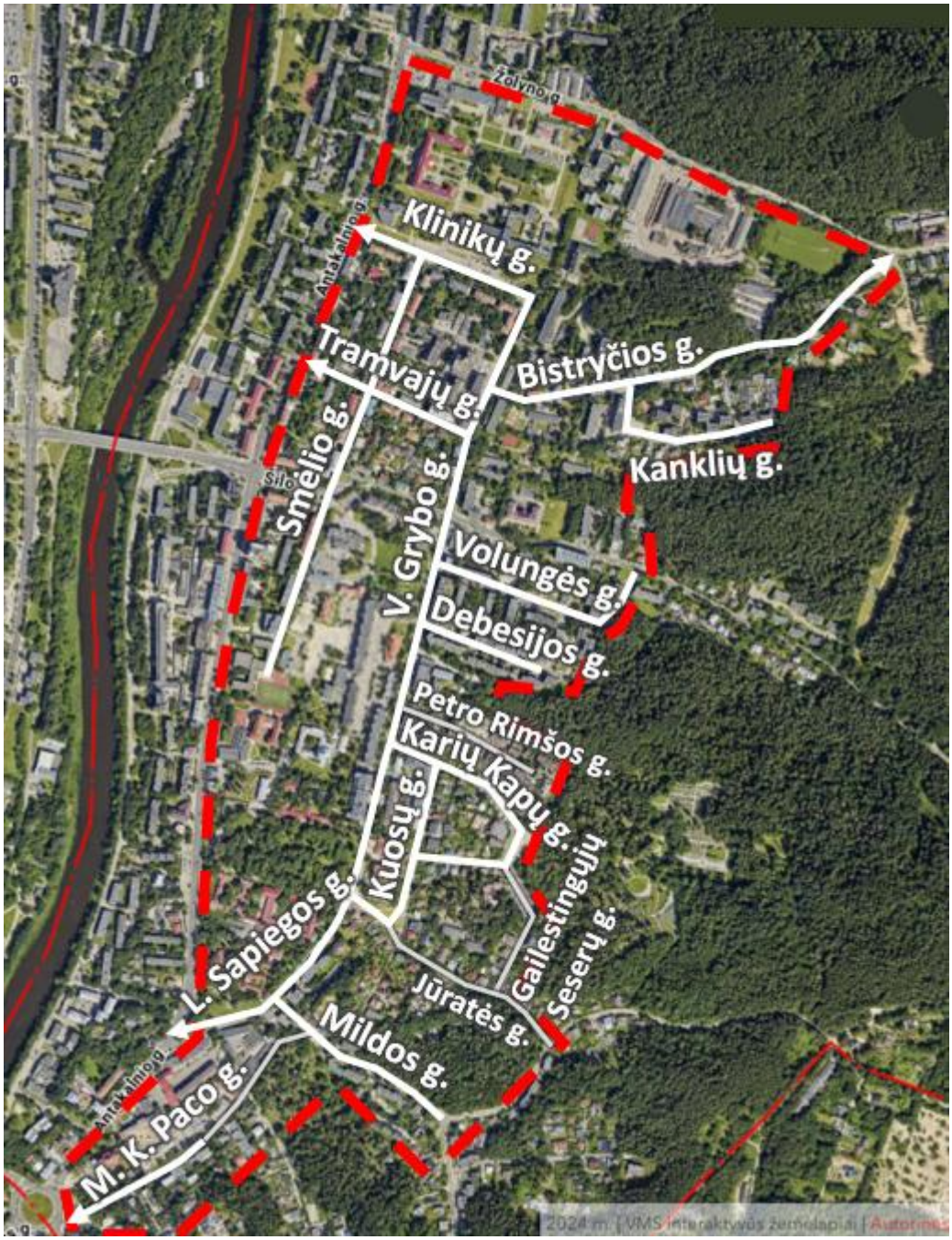
- Klinikų
- Tramvajų
- Bistryčios
- Smėlio
- V. Grybo
- Kanklių
- Volungės
- Debesijos
- Karių Kapų
- Kuosų
- L. Sapiegos
- Mildos
- M. K. Paco (dalis)

Ds kategorijos gatvės:

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

TYRIMAS NEAPIMA ŠIŲ GATVIŲ:

- Antakalnio
- Žolyno

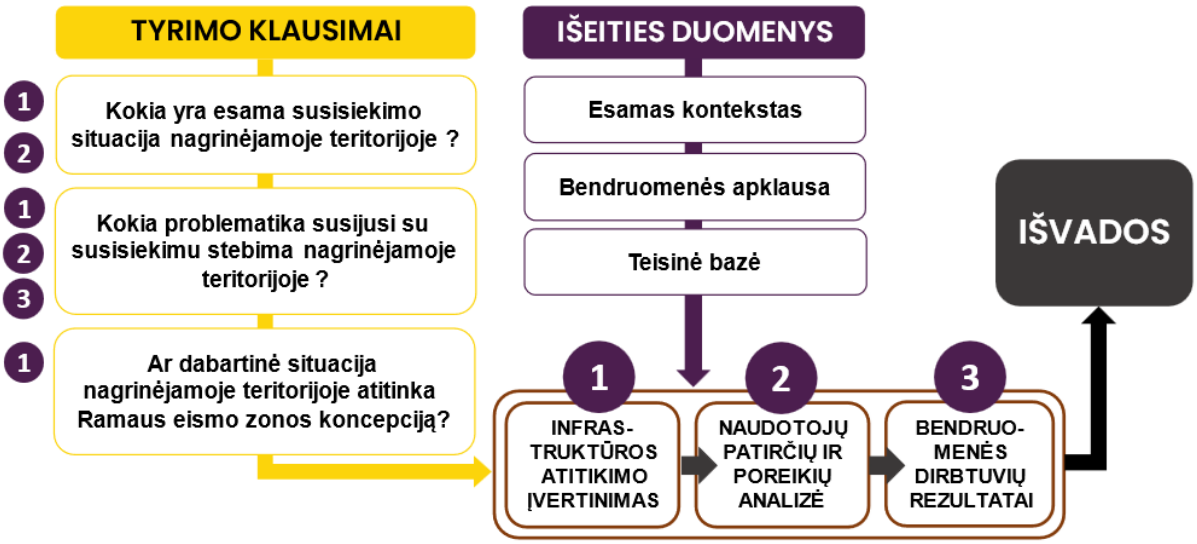


pav. 0.1 Nagrinėjama teritorija

TYRIMO METODIKA

TYRIMO TIKSLAS: Gatvių modernizacijos Antakalnio 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.

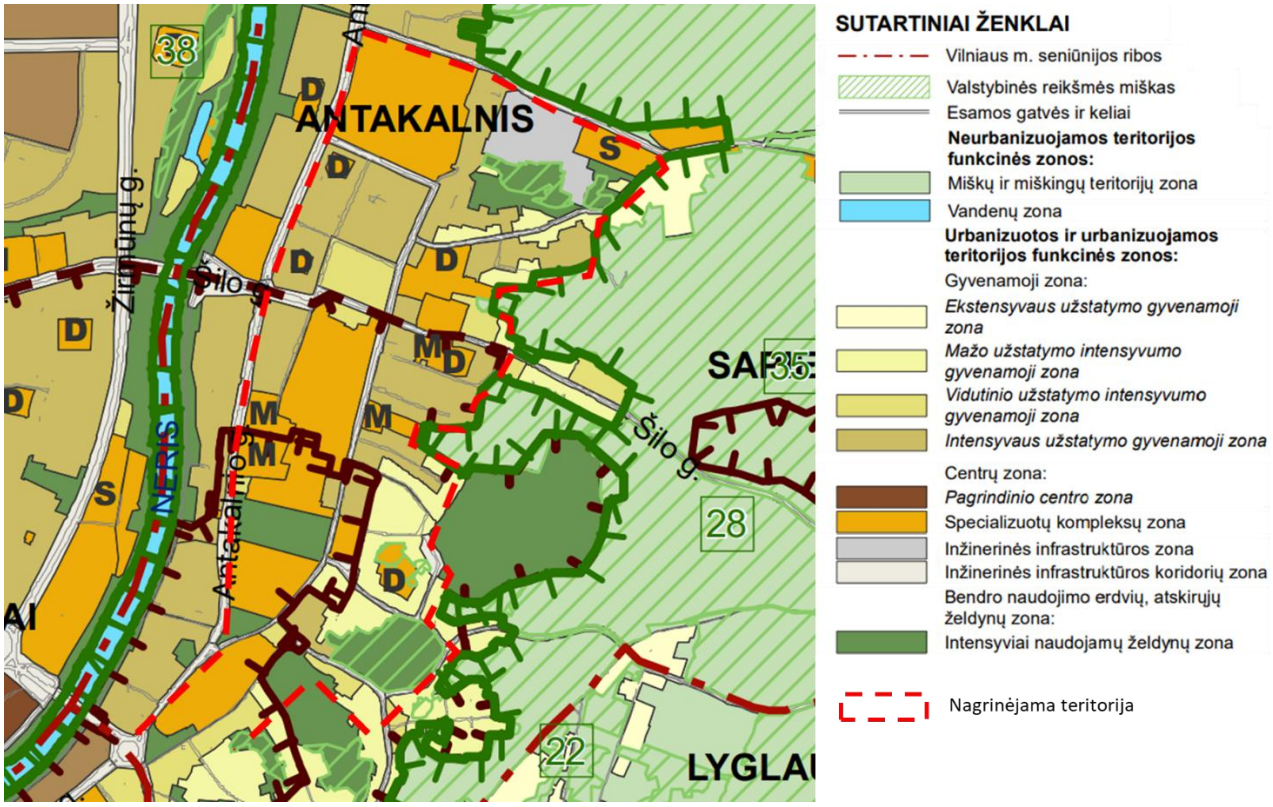
Duomenų šaltiniai:

- **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

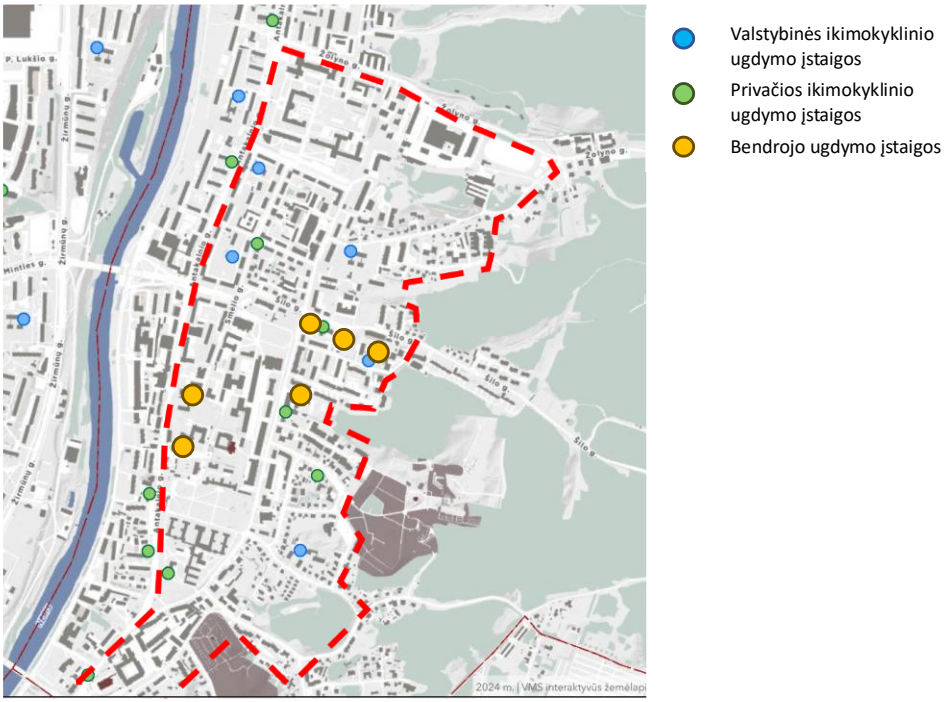
1.1 URBANISTINIS KONTEKSTAS

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



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

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



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

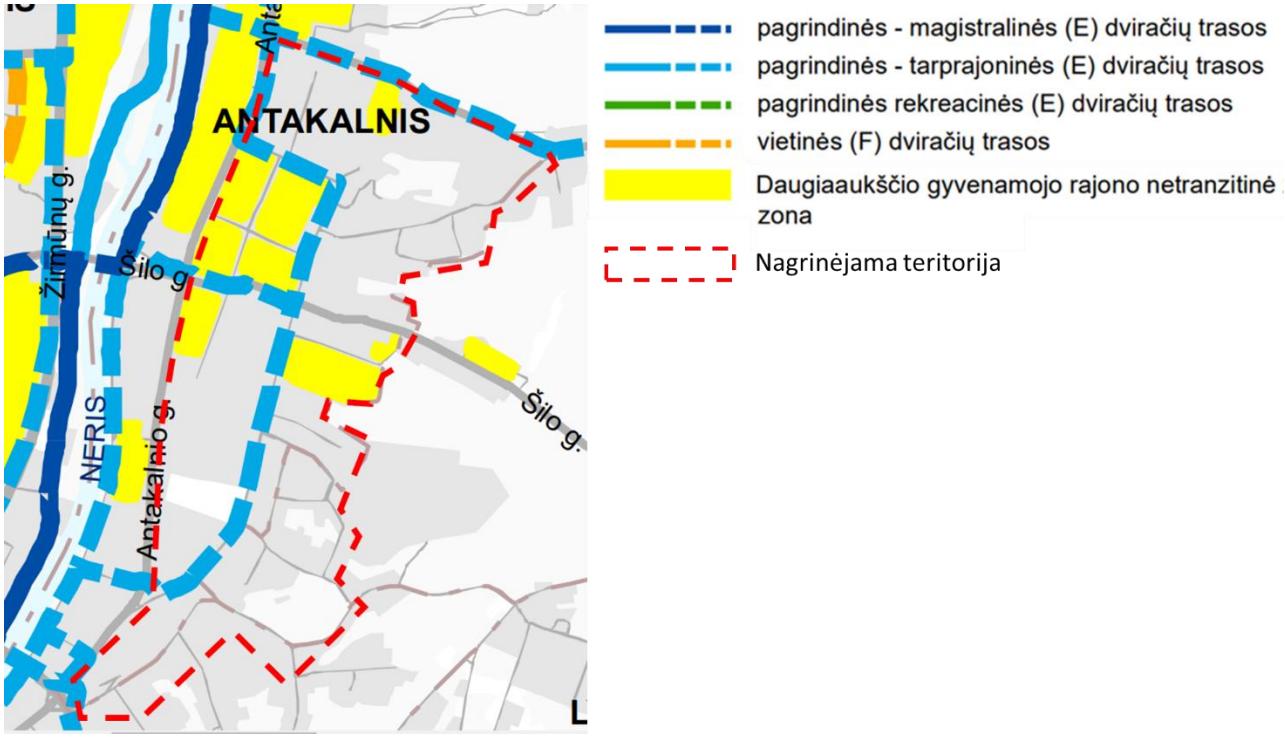
1.2 SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪRA

Remiantis Vilniaus miesto teritorijos bendruoju planu, nagrinėjamos teritorijos išorinis perimetras yra ribojamas C kategorijos Antakalnio ir Žolyno gatvių. Teritoriją taip pat kerta C kategorijos Šilo gatvė. Šio tyrimo apimtyje analizuojamos gatvės yra vidinės teritorijos gatvės, kurioms priskirta D ir Ds kategorija – Pagalbinės gatvės. Pagalbinės gatvės – tai lokalinės funkcinės ir kompozicinės ašys, jų paskirtis – paskirstyti srautus į smulkias teritorijas, privažiuoti prie atskirų statinių ir kitų objektų.

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

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

Vilniaus miesto teritorijos bendruoju planu numatytos tarprajoninės dviračių trasos nagrinėjamą teritoriją ribojančioje Žolyno gatvėje, Antakalnio gatvės atkarpoje tarp Žolyno ir Klinikų gatvių, toliau jos tęsiamos nagrinėjamos teritorijos viduje Klinikų, L. Sapiegos gatvėmis, taip pat numatyta tarprajoninės dviračių trasos atkarpa tarp L. Sapiegos P. Vileišio gatvių, sudarant sąlygas patogiai pasiekti magistralines dviračių trasas P. Vileišio, Minties, Žirmūnų gatvėse. Nagrinėjamoje teritorijoje taip pat suplanuotos netranzitinės daugiaaukščių gyvenamųjų rajonų zonos (*pav. 1.4*), kuriose turėtų būti ribojamas lengvojo ir krovininio transporto eismas.



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

2 INFRASTRUKTŪROS ATITIKIMO GALIOJANČIŲ DOKUMENTŲ NUOSTATOMS VERTINIMAS

2.1 INFRASTRUKTŪROS ATITIKIMO ĮVERTINIMO METODIKA

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

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

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

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

[5)] Eismo juostos plotis gali būti didinamas esant poreikiui.

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

- **Papildomų juostų kairiesiems posūkiams įrengimas:**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*taikoma senamiesčiuose, tankiai užstatytose teritorijose.

pav. 2.2 Ištrauka iš Statybos techninio reglamento STR 2.06.04:2014

2.2 NAGRINĖJAMOS TERITORIJOS INFRASTRUKTŪROS ATITIKIMO VERTINIMAS

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

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

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

D kategorijos gatvės	**Projektinis greitis – 30 km/h**	**Bendras eismo juostų skaičius - 2**	**Eismo juostų plotis – 2,75 m**	**Šaligatvio plotis** ***(minimalus (vienbučiai) – 1,5 (STR) daugiabučiai – 2,25 (R))***
Klinikų g.	30 (KET 329 – Ribotas greitis 30)	2	3,4-4,2	1,5-7,6
Problematikos apibendrinimas		• Lygiagretus automobilių stovėjimas vyksta išilgai visos gatvės (automobilių stovėjimui nepažymėtose vietose), pravažiavimui lieka apie 5,0 m. Draudžiami sustoti ženklai yra tik gatvės pabaigoje ties posūkiu į V. Grybo g. • Dėl tam tikrose atkarpose vykstančio faktinio, KET taisykles pažeidžiančio, automobilių stovėjimo automobiliai priversti kirsti ištisinę liniją.		
Smėlio g.	30 (KET 329 – Ribotas greitis 30) (bet nėra ženklų ribojančių greitį nuo Šilo g. link akligatvio, suponuojamas 50 km/val. greitis)	2	3,5-4,5	1,5-2,6
Problematikos apibendrinimas		• Lygiagretus automobilių stovėjimas vyksta išilgai visos gatvės (automobilių stovėjimui nepažymėtose vietose). • Atkarpoje nuo sankryžos su Šilo g. iki akligatvio leidžiamas greitis viršija pagal gatvės techninius parametrus STR numatytą projektinį greitį. • Tam tikrose atkarpose dėl stovinčių automobilių faktinis pėsčiųjų praėjimui liekantis tako plotis susiaurėja iki 0,6 m ir neatitinka STR reikalavimų.		
Tramvajų g.	50 (nėra ribojančių greitį ženklų)	1-2	3,5	1,5-3,0
Problematikos apibendrinimas		• Leidžiamas greitis viršija pagal gatvės techninius parametrus STR numatytą projektinį greitį. • Gatvėje vyksta lygiagretus automobilių stovėjimas nepažymėtose vietose. Tam tikrose atkarpose dėl abejose gatvės pusėse stovinčių automobilių pravažiavimui lieka tik apie 3,2 m, mažiau nei reikalinga pravažiuoti specialiajam transportui.		
Bistryčios g.	30 (vakarinėje dalyje) (KET 329 – Ribotas greitis 30) 40 (rytinėje dalyje) (KET 329 - Ribotas greitis 40)	1 (rytinėje dalyje)-2	3,1-3,5	1,5-2,25 Nėra-1,1
Problematikos apibendrinimas		• Gatvėje vyksta lygiagretus automobilių stovėjimas nepažymėtose vietose. • Dalyje gatvės leidžiamas didesnis greitis nei STR numatytas projektinis greitis.		

		• Rytinėje gatvės dalyje vietomis šaligatvio nėra, ten kur jis yra – plotis siekia 1,1 m. ir neatitinka STR reikalavimų.		
Kanklių g.	50 (nėra ribojančių greitį ženklų)	2	2,85-5,1	0,8-2,0
Problematikos apibendrinimas		• Faktiniai gatvės infrastruktūros techniniai parametrai tam tikrose atkarpose neatitinka STR reikalavimų D kategorijos gatvėms. • Leidžiamas greitis viršija pagal gatvės techninius parametrus STR numatytą projektinį greitį. • Pėsčiųjų infrastruktūra tam tikrose atkarpose nutrūksta, dalyje gatvės yra tik techninis šaligatvis.		
V. Grybo g.	40 (tik tarp Tramvajų g. ir Šilo g.) (bet nėra ženklų ribojančių greitį iki Tramvajų g., tad nuo Klinikų g. iki Tramvajų g. ir nuo Šilo g. sankryžos suponuojamas 50 km/val. greitis)	2	3,5-4,5	1,1-2,25
Problematikos apibendrinimas		• Gatvėje leidžiamas didesnis greitis nei STR numatytas projektinis greitis. • Gatvėje organizuojamas lygiagretus automobilių stovėjimas, pravažiavimui liekančios juostos plotis yra pakankamas pravažiuoti specialiajam transportui. Tačiau dėl tam tikrose atkarpose vykstančio faktinio, KET taisykles pažeidžiančio, automobilių stovėjimo automobiliai priversti kirsti ištisinę liniją. • Dėl pėsčiųjų takuose esančių kliūčių (apšvietimo stulpų) faktinis praėjimo plotis susiaurėja, dėl pėsčiųjų takuose esančių laiptų šaligatviai nėra prieinami riboto judumo žmonėms.		
Volungės g.	30 (KET 329 – Ribotas greitis 30)	2	2,5-3,6	1,1-1,5
Problematikos apibendrinimas		• Rytinėje gatvės dalyje, atkarpose kuriose gatvės juosta yra 2,5 m pločio, dėl automobilių stovėjimo organizavimo gatvėje nėra užtikrinamas STR numatytas minimalus plotis reikalingas specialiojo transporto eismui. • Dėl pėsčiųjų takuose įrengtų apšvietimo stulpų faktinis praėjimo plotis susiaurėja iki 0,75 m - nėra užtikrinamas STR numatytas minimalus šaligatvio plotis.		
Debesijos g.	30 (KET 329 – Ribotas greitis 30)	2	3,0-3,25	1,0-3,0
Problematikos apibendrinimas		• Gatvėje vyksta lygiagretus automobilių stovėjimas, tačiau pravažiavimui liekančios juostos plotis yra pakankamas pravažiuoti specialiajam transportui. • Šaligatviai gatvėje yra fragmentiški – tam tikrose vietose nutrūksta dėl esamų želdinių.		
Karių Kapų g.	50 (nėra ribojančių greitį ženklų)	2	3,0-4,5	1,1-1,9
Problematikos apibendrinimas		• Leidžiamas greitis viršija pagal gatvės techninius parametrus STR numatytą projektinį greitį. • Gatvėje vyksta lygiagretus automobilių stovėjimas, tačiau pravažiavimui liekančios juostos plotis yra pakankamas pravažiuoti specialiajam transportui. • Tam tikrose atkarpose esami želdiniai mažina faktinį praėjimo plotį iki mažesnio nei minimalus STR numatytas šaligatvio plotis.		
Kuosų g.	50 (nėra ribojančių greitį ženklų)	2	3,75	1,1-1,5

Problematikos apibendrinimas		• Leidžiamas greitis viršija pagal gatvės techninius parametrus STR numatytą projektinį greitį. • Gatvėje organizuojamas lygiagretus automobilių stovėjimas, pravažiavimui liekančios juostos plotis yra pakankamas pravažiuoti specialiajam transportui. Tačiau dėl tam tikrose atkarpose vykstančio faktinio, KET taisykles pažeidžiančio, automobilių stovėjimo automobiliai priversti kirsti ištisinę liniją. • Dėl pėsčiųjų takuose įrengtų apšvietimo atramų faktinis praėjimo plotis susiaurėja iki 0,75 m - nėra užtikrinamas STR numatytas minimalus šaligatvio plotis.		
L. Sapiegos g.	40 (KET 329 – Ribotas greitis 40, tik iš Antakalnio g, pusės, nuo Jūratės g. nėra greičio ribojimo ženklų)	2	3,0	0,75-1,5
Problematikos apibendrinimas		• Visoje gatvėje Antakalnio g. kryptimi ir atkarpoje nuo Mildos g. Jūratės gatvės kryptimi leidžiamas greitis viršija pagal gatvės techninius parametrus STR numatytą projektinį greitį. • Gatvės važiuojamoje dalyje automobilių stovėjimas nėra organizuojamas. • Dėl pėsčiųjų takuose įrengtų apšvietimo stulpų ir dėl vietos trūkumo tam tikrose atkarpose faktinis praėjimo plotis susiaurėja iki 0,75 m - nėra užtikrinamas STR numatytas minimalus plotis.		
Mildos g.	40 (KET 329 – Ribotas greitis 40)	2	3,4-4,35	1,2-1,9
Problematikos apibendrinimas		• Automobilių stovėjimas organizuojamas gatvėje, tie stovėjimo vietomis lieka apie 4,8-6,5 m pločio važiuojamoji dalis pravažiavimui • Gatvėje leidžiamas didesnis greitis nei STR numatytas projektinis greitis.		
M. K. Paco g. (pietinė dalis)	40 (nuo Saulės g., atvažiuojant nuo Olandų g. nėra ribojančių greitį ženklų)	2	3,0	0,75-1,5
Problematikos apibendrinimas		• Gatvėje leidžiamas didesnis greitis nei STR numatytas projektinis greitis. • Gatvėje organizuojamas lygiagretus automobilių stovėjimas, pravažiavimui liekančios juostos plotis yra pakankamas pravažiuoti specialiajam transportui. • Dėl pėsčiųjų takuose įrengtų apšvietimo atramų ir dėl vietos trūkumo tam tikrose atkarpose faktinis praėjimo plotis susiaurėja net iki 0,375 m (vienos plytelės pločio)- nėra užtikrinamas STR numatytas minimalus plotis.		
Jūratės g.	50 (nėra ribojančių greitį ženklų vakarinėje dalyje atvykstant nuo L. Sapiegos g.))	2	3,0-4,0	1,5
Problematikos apibendrinimas		• Gatvėje leidžiamas greitis viršija pagal gatvės techninius parametrus STR numatytą projektinį greitį. • Gatvės važiuojamoje dalyje automobilių stovėjimas nėra organizuojamas. Faktiškai gatvėje vyksta lygiagretus automobilių stovėjimas, tam tikrose atkarpose pravažiavimui liekančios juostos plotis yra nepakankamas pravažiuoti specialiajam transportui.		

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

Ds kategorijos gatvės	**Projektinis Greitis – 20 km/h**	**Bendras eismo juostų skaičius nuo 1 iki 2**	**Eismo juostų plotis – 2,5 m** ***(esant poreikiui gali būti didinamas)***	**Šaligatvio plotis** ***(nebūtinas pagal STR), vienbučiai - 1,5 (STR))***

Petro Rimšos g.	20 (KET 552 ženklas - Gyvenamoji zona)	2	2,3-2,75	1,1-1,9
Problematikos apibendrinimas		• Faktiniai gatvės infrastruktūros techniniai parametrai atitinka STR reikalavimus D kategorijos gatvėms. • Gatvėje vyksta lygiagretus automobilių stovėjimas nepažymėtose vietose, pravažiavimui lieka apie 3,2-3,9 m. • Dėl pėsčiųjų takuose įrengtų apšvietimo stulpų tam tikrose atkarpose faktinis praėjimo plotis susiaurėja iki 0,75 m - nėra užtikrinamas STR numatytas minimalus plotis.		
Gailestingųjų Seserų g.	50 (nėra ribojančių greitį ženklų)	2	3,0-3,5	1,1-2,25
Problematikos apibendrinimas		• Gatvėje leidžiamas greitis viršija pagal gatvės techninius parametrus STR numatytą projektinį greitį. • Dėl pėsčiųjų takuose įrengtų apšvietimo stulpų tam tikrose atkarpose faktinis praėjimo plotis susiaurėja iki 0,75-1,1 m - nėra užtikrinamas STR numatytas minimalus plotis.		
Jūratės g.	30 (rytinė dalis) (KET 329 – Ribotas greitis 30) + vienpusis eismas nuo Mildos g. 50 (nėra ribojančių greitį ženklų vakarinėje dalyje atvykstant nuo L. Sapiegos g.))	1-2	4,5-5,0 2,3-3,75	1,1 1,1-3,0
Problematikos apibendrinimas		• Gatvėje (išskyrus atkarpą tarp Mildos ir Gailestingųjų Seserų g. L. Sapiegos gatvės kryptimi) leidžiamas greitis viršija pagal gatvės techninius parametrus STR numatytą projektinį greitį. • Gatvėje vyksta lygiagretus automobilių stovėjimas nepažymėtose vietose, pravažiavimui lieka apie 3,4-3,6 m.		
M. K. Paco g. (šiaurinė dalis)	50 (nėra ribojančių greitį ženklų)	1	3,8-4,0	0,8-1,0
Problematikos apibendrinimas		• Gatvėje leidžiamas greitis viršija pagal gatvės techninius parametrus STR numatytą projektinį greitį. • Nėra organizuojamas automobilių stovėjimas gatvėje. • Pėsčiųjų takų plotis neatitinka minimalių STR reikalavimų, dalyje takų yra kliūčių siaurinančių praėjimo plotį		

Atsižvelgiant į tyrimo pobūdį, atskirai vertinamos pėsčiųjų galimybės kirsti važiuojamąją dalį – esama nagrinėjamoje teritorijoje esančių žymėtų reguliuojamų (5), žymėtų nereguliuojamų (16, iš jų 4 – iškiliosios) bei nežymėtų (21) pėsčiųjų perėjų, važiuojamosios dalies kirtimų (48) gatvėse ar privažiuojamuose keliuose, kur perėjos neturėtų būti įrengiamos, infrastruktūra ir jos atitikimas galiojančių teisės aktų reikalavimams. Nagrinėjamoje teritorijoje esančios perėjos, važiuojamosios dalies kirtimai ir jų vertinimo rezultatai pateikiami schemoje žemiau (žr. pav. *2.3*).

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

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

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

Teisės aktų reikalavimus atitinka apie penktadalis nagrinėjamoje teritorijoje esančių nežymėtų perėjų (6 iš 28) – tai perėja per Pavasario g. ties sankryža su M. K. Paco g., perėja per Mildos g. ties sankryža su L. Sapiegos g., perėja per privažiuojamąjį kelią tarp Jūratės g. 4 ir 6 (tyrimo metu šioje perėjoje vykdomi tvarkymo darbai), perėja per P. Rimšos g. ties sankryža su V. Grybo g., perėja per Tramvajų g. ties sankryža su Antakalnio g. ir perėja per Klinikų g. ties sankryža su V. Grybo g. vienoje iš jų). Visose likusiose nežymėtose perėjose identifikuotas taktilinės dangos trūkumas, dvejose perėjose (per Tramvajų g. ties sankryža su V. Grybo g. ir per Kanklių g. ties sankryža su Bistryčios g.) yra kliūtys (įrengti kuoliukai), trijose perėjose (Tramvajų – Smėlio g. sankryžoje) nenuleisti bortai, dėl gatvės geometrijos ir automobilių stovėjimo vietų išdėstymo perėjoje ties Karių Kapų g. 9 yra stipriai ribojamas matomumas, o perėja per Kuosų g. ties sankryža su Karių Kapų g. įrengta netinkamai dėl sankryžos geometrijos – perėjos vietoje reikia kirsti virš 13 m pločio važiuojamąją dalį, kai už sankryžos ribų Kuosų gatvės važiuojamosios dalies plotis sumažėja iki 7,4 m.

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

SUTARTINIAI ŽENKLAI

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

pav. 2.3 Nagrinėjamoje teritorijoje esančių perėjų (ir važiuojamosios dalies kirtimų) tvarkymo poreikis

Nors infrastruktūros vertinimo rezultatai parodė, kad apie ketvirtadalis nagrinėjamoje teritorijoje esančių perėjų atitinka galiojančių teisės aktų reikalavimus, siekiant nagrinėjamoje teritorijoje įgyvendinti šiuo metu taikomus infrastruktūros įrengimo principus bei visoje teritorijoje išlaikyti šių principų taikymo nuoseklumą, rekomenduotina visas teritorijoje esančias perėjas ir visus važiuojamosios dalies kirtimus pertvarkyti, iškeliant įvažiavimus į teritorijas ir perėjas D kategorijos gatvių sankryžose su aukštesnės kategorijos gatvėmis į pėsčiųjų takų lygį, o D ir Ds kategorijų gatvių sankryžas pertvarkyti į iškiliąsias.

Svarbu atkreipti dėmesį, kad nagrinėjamoje teritorijoje pastaruoju metu buvo vykdoma nemažai infrastruktūros tvarkymo darbų, tačiau kadangi tokie darbai vykdomi pagal poreikį, koncentruojantis į taškinių problemų pašalinimą, dažnai jiems trūksta kompleksiškumo ir net naujai įrengtų gatvių ar jų elementų dalis gali neatitikti STR D kategorijos gatvėms taikomų parametrų. Siekiant išvengti perteklinių, dubliuojančių jau atliktus darbus, intervencijų, rekomenduotina šioje galimybių studijoje siūlomų sprendinių ir principų įgyvendinimui svarbius pokyčius numatyti planuojant būtinus infrastuktūros atnaujinimo darbus (išskyrus atvejus, kai identifikuojami kritiniai esamos infrastruktūros trūkumai – tokių trūkumų pašalinimas turėtų būti prioritetinis).

2.3 IŠVADOS IR ĮŽVALGOS

- Faktiniai D kategorijos Kanklių gatvės infrastruktūros techniniai parametrai tam tikrose atkarpose neatitinka STR reikalavimų D kategorijos gatvėms.

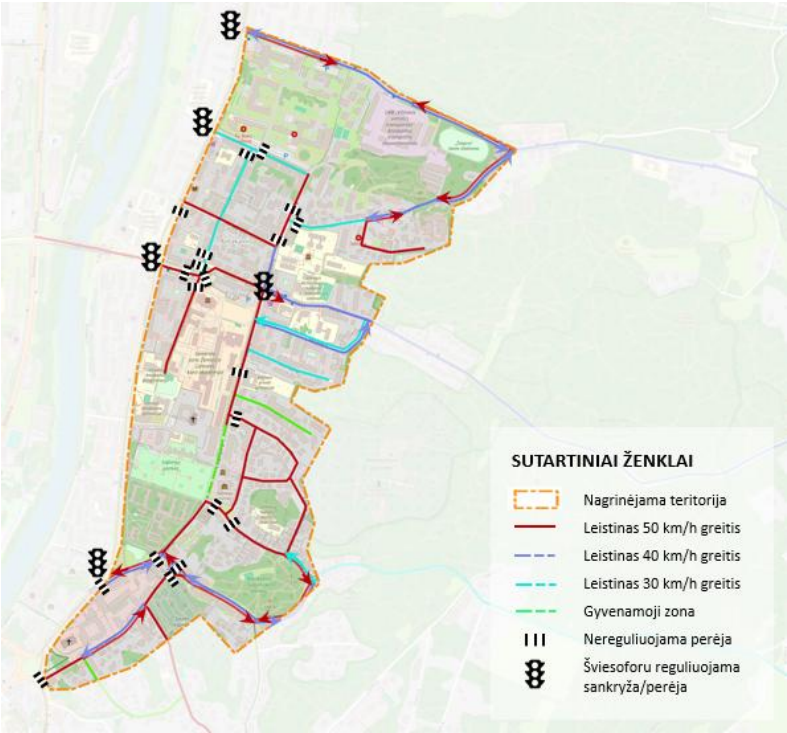
- Faktiniai Ds kategorijos Petro Rimšos ir Jūratės (atkarpos, kuriai nustatyta Ds kategorija) gatvių infrastruktūros techniniai parametrai atitinka STR reikalavimus D kategorijos gatvėms.
- Tramvajų, Kanklių, Karių Kapų, Kuosų, Gailestingųjų Seserų, gatvėse ir tam tikrose V. Grybo g., L. Sapiegos, M. K. Paco, Jūratės atkarpose leidžiamas greitis viršija pagal šių gatvių kategorijų (D ir Ds) techninius parametrus STR numatytą projektinį greitį.
- Atkarpose faktiškai vykstantis automobilių stovėjimas neatitinka STR reikalavimų ir pažeidžia KET. Dėl to yra ribojamas matomumas, eismo dalyviai verčiami kirsti ištisines linijas, trukdoma pravažiuoti specialiajam transportui, bloginamos sąlygos susisiekimui pėsčiomis (siaurinamas praėjimo plotis, neužtikrinamas matomumas).
- Teritorijoje tam tikrose gatvių atkarpose trūksta pėsčiųjų infrastruktūros arba ji neatitinka minimalių reikalavimų. Daugelyje gatvių apšvietimo stulpai yra įrengti pėsčiųjų takuose, dėl ko faktinis šaligatvio plotis susiaurėja iki mažesnio, nei numatyta teisės aktuose.
- Didžioji dalis nagrinėjamoje teritorijoje esančių perėjų ir važiuojamosios dalies kirtimų neatitinka teisės aktų reikalavimų ar juos atitinka tik dalinai, todėl turėtų būti tvarkomos (tvarkomi). Rekomenduotina visas teritorijoje esančias perėjas ir visus važiuojamosios dalies kirtimus pertvarkyti, iškeliant įvažiavimus į teritorijas ir perėjas D kategorijos gatvių sankryžose su aukštesnės kategorijos gatvėmis į pėsčiųjų takų lygį, o D ir Ds kategorijų gatvių sankryžas pertvarkyti į iškiliąsias. Tais atvejais, kai infrastruktūra yra nauja, rekomenduotina siūlomus pokyčius numatyti ateityje, planuojant būtinus infrastuktūros atnaujinimo darbus.

3 EISMO SITUACIJOS ANALIZĖ NAGRINĖJAMOJE TERITORIJOJE

3.1 ESAMI EISMO ORGANIZAVIMO SPRENDIMAI

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

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



pav. 3.1 1 Eismo organizavimo planuojamoje teritorijoje schema

3.2 EISMO SAUGOS SITUACIJA

Analizuojamas eismo įvykių laikotarpis – 2020 – 2024 (iki spalio mėn.) metai. Išanalizavus visų registruotų eismo įvykių aplinkybes, nustatyta, jog analizuojamos teritorijos gatvėse 2020 – 2024 metais įvyko 28 įskaitiniai eismo įvykiai (*pav. 3.2*). Didžiojoje dalyje įvykių (18 iš 28) nukentėjo pažeidžiamiausi eismo dalyviai – pėstieji ir dviratininkai. Didžiausia tokių įvykių koncentracija yra Šilo ir L. Grybo gatvių aplinkoje - net 4 įskaitiniai eismo įvykiai, kuruose nukentėjo pėstieji (vienas jų – nepilnametis) įvyko būtent šių gatvių sankryžoje, perėjose, trys iš jų – automobiliams sukant į kairę, kas rodo apsaugoto ciklo pėstiesiems poreikį. 3 įskaitiniai įvykiai, kuriuose nukentėjo pėstieji, įvyko Antakalnio poliklinikos ir Vilniaus miesto klinikinės ligoninės Antakalnio filialo aplinkoje (vienas nukentėjęs – nepilnametis). 1 įskaitinis įvykis įvyko Smėlio ir Šilo g. sankryžoje, nereguliuojamoje pėsčiųjų perėjoje sutemus, dar 1 įskaitinis eismo įvykis įvyko M. K. Paco gatvėje, kur ne perėjoje nukentėjo nepilnametis pėstysis, išėjęs iš už stovinčios ar lėčiau važiuojančios transporto priemonės. Birstryčios g., ties lopšeliu – darželiu „Pušaitė" paspirtuku važiavęs asmuo dienos metu užvažiavo ant nepilnamečio pėsčiojo, einančio šaligatviu. Paskutinio eismo įvykio, kurio metu nukentėjo pėstysis, aplinkybių nustatyti nėra galimybės, kadangi įvykio vieta pažymėta pastato („Lemon Gym" Antakalnio g.) ribose.

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

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

3.3 EISMO SRAUTŲ ANALIZUOJAMOJE TERITORIJOJE ANALIZĖ

3.3.1 Eismo srautų stebėjimų ir vertinimo metodika

Siekiant geriau suprasti eismo dalyvių judėjimo tendencijas analizuojamoje teritorijoje buvo atliekami pėsčiųjų, dviratininkų ir automobilių eismo srautų stebėjimai devyniose teritorijoje esančiose sankryžose:

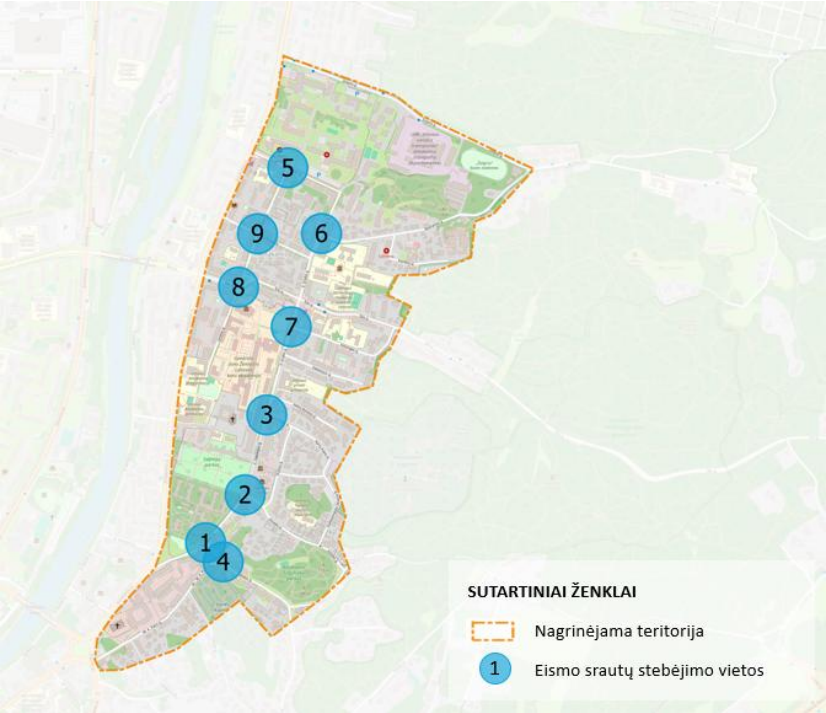
1. L. Sapiegos – Mildos
2. L. Sapiegos – Jūratės
3. L. Sapiegos – Karių Kapų
4. M. K. Paco – Mildos
5. Klinikų – Smėlio
6. V. Grybo – Bistryčios
7. V. Grybo – Volungės
8. Šilo – Smėlio
9. Tramvajų - Smėlio

Eismo srautai šiose sankryžose buvo stebimi 2024 m. spalio 3, 8 ir 9 dienomis 15 minučių intervalais 2 kartus per dieną:

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

Skirtinguose taškuose natūriniai stebėjimai vykdyti vienas po kito aukščiau nurodytuose laiko rėžiuose, todėl kiekvieno stebėjimo laikas skiriasi ir fiksuojamas srauto intensyvumas gali neatitikti šalia esančiame taške fiksuoto srauto intensyvumo ta pačia kryptimi. Atkreiptinas dėmesys, kad ugdymo įstaigų aplinkoje esančiuose taškuose (taškai Nr. 3 ir 7) pasirinktas stebėjimo laikas – nuo 7:40, siekiant užfiksuoti atvežamų į ugdymo įstaigą vaikų eismo srauto daromą įtaką.

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

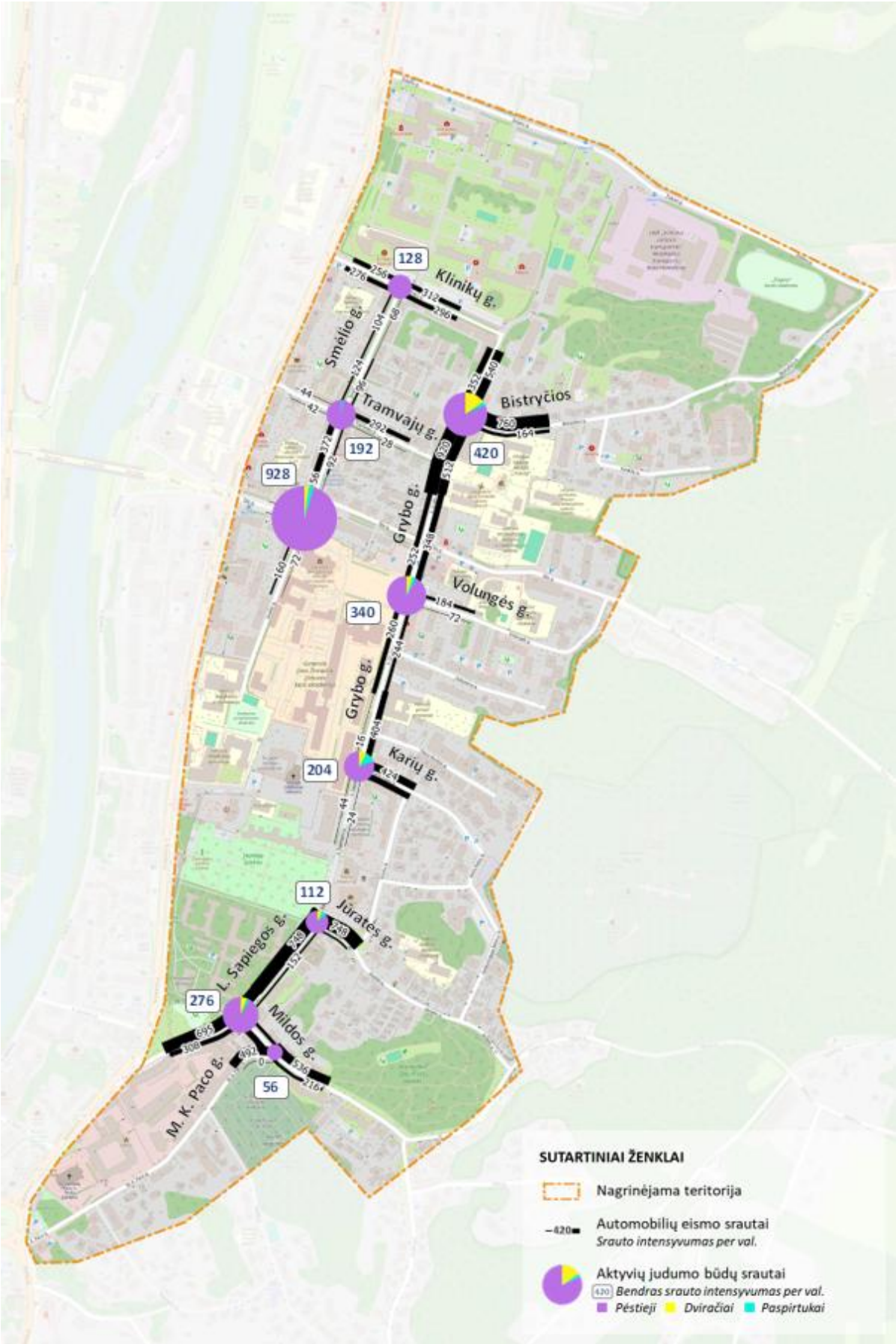
Natūrinių stebėjimų metu nagrinėjamoje Antakalnio teritorijoje (žr. *pav. 3.3*), stebėti automobilių, pėsčiųjų, dviračių ir paspirtukų srautai rytinio (žr. pav. *3.4)* ir vakarinio (žr. *pav. 3.5)* pikų metu. Paaiškėjo, kad intensyviausi automobilių srautai stebimi L. Sapiegos, M. K. Paco, Mildos, Karių, Bistryčios, Klinikų gatvėse ir tam tikrose V. Grybo gatvės atkarpose. Didžiausias srautas fiksuotas V. Grybo g. atkarpoje važiuojant nuo sankryžos su Bistryčios g. – 920 aut./val. Nemažas automobilių srautas stebėtas ir Bistryčios gatve link V. Grybo g., Karių gatve link L. Sapiegos g. ir L. Sapiegos gatve nuo sankryžos su Karių g. link Antakalnio g. (~690 – 760 aut./val.). Vakarinio piko metu intensyviausi srautai stebimi L. Sapiegos gatvės atkarpoje nuo Antakalnio link Mildos g. (580 aut./val.), gan intensyvūs srautai stebimo L. Sapiegos atkarpoje nuo Karių g. link Antakalnio g., Mildos g. nuo L. Sapiegos g. kryptimi, Karių g. (link L. Sapiegos g.), V. Grybo gatvės atkarpoje nuo Bistryčios iki Volungės g., Volungės g kryptimi. Čia srautai siekia ~400-480 aut./val.

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

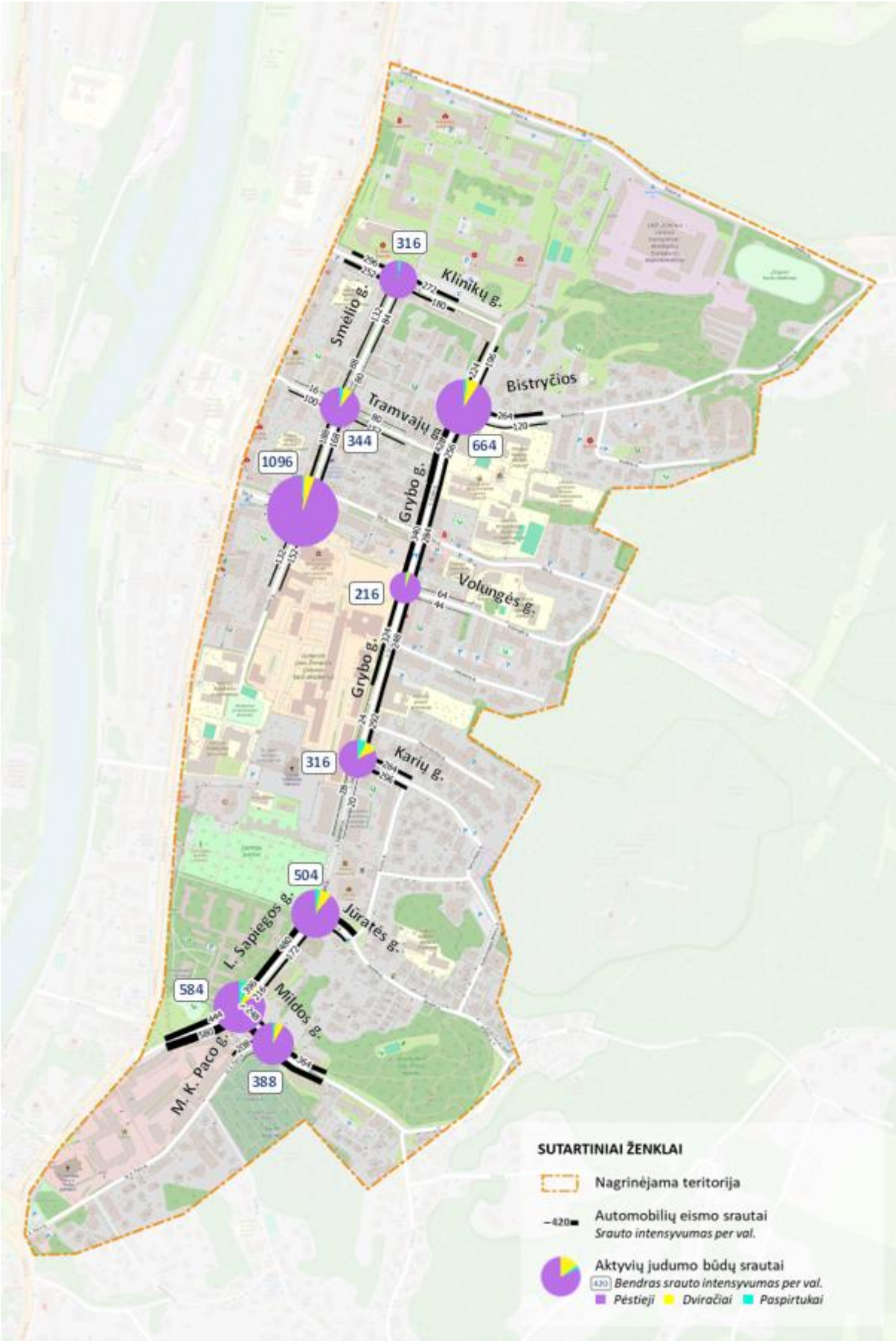
Vertinant dviratininkų srautus, rytinio piko metu ženklesnis srautas stebimas tik V. Grybo – Bistryčios g. sankryžoje, tačiau vakarinio piko metu srautai padidėja ir Tramvajų – Smėlio, Šilo – Smėlio, V. Grybo – Karių, L. Sapiegos ir Jūratės, L. Sapiegos ir Mildos gatvių sankryžose, akivaizdu, kad V.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

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

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



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



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

3.4 IŠVADOS IR ĮŽVALGOS

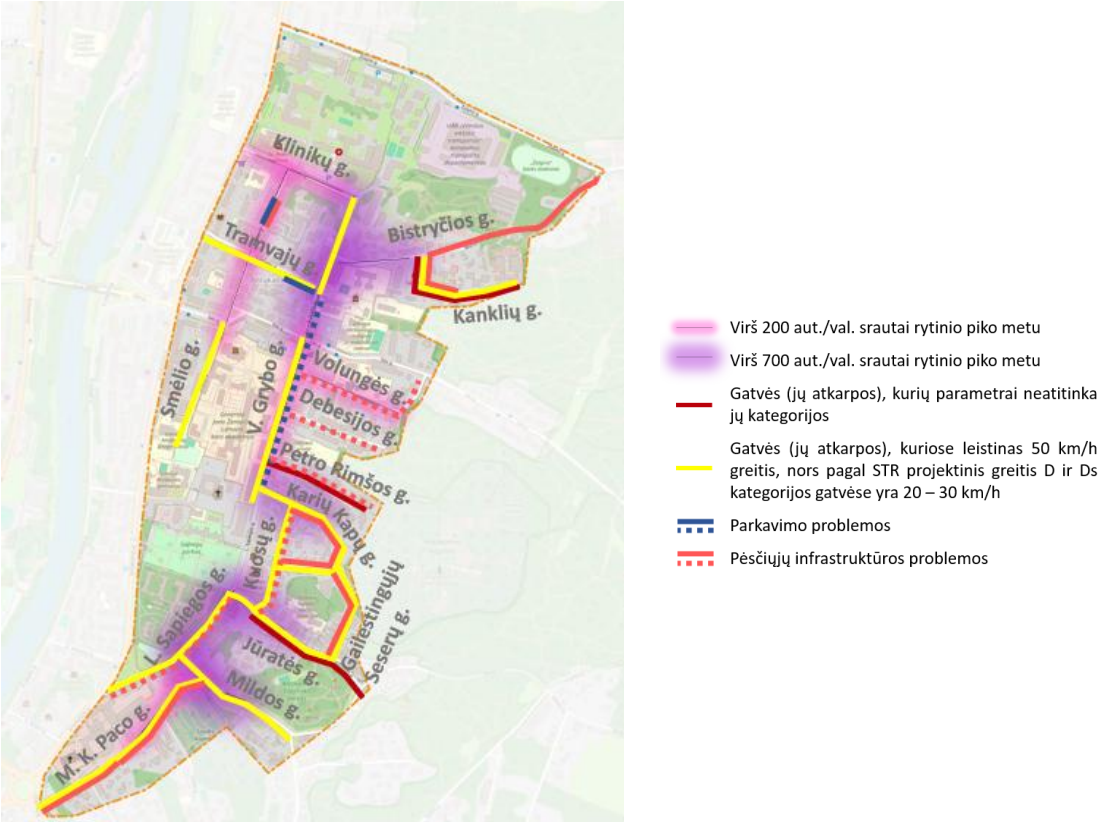
- Nagrinėjamoje teritorijoje nustatytos įvairios eismo organizavimo priemonės, dažnu atveju nustatyti greičio ribojimai tik tam tikrose gatvės atkarpose, viena kryptimi ir pan., nėra vieningos eismo organizavimo strategijos. Didžiojoje gatvių dalyje leistinas 50 km/h greitis.
- Šilo – V. Grybo g. sankryžoje,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

4 ESAMOS JUDUMO SITUACIJOS APIBENDRINIMAS

Tyrimo metu identifikuotos probleminės situacijos:

- Faktiniai Kanklių, Petro Rimšos ir Jūratės gatvių infrastruktūros techniniai parametrai tam tikrose atkarpose neatitinka STR reikalavimų jų kategorijos gatvėms.
- Tramvajų, Kanklių, Karių Kapų, Kuosų, Gailestingųjų Seserų, gatvėse ir tam tikrose V. Grybo g., L. Sapiegos, M. K. Paco, Jūratės Mildos gatvių atkarpose leidžiamas 50 km/val. greitis viršija pagal šių gatvių kategorijų (D ir Ds) techninius parametrus STR numatytą projektinį greitį.
- Atkarpose faktiškai vykstantis automobilių stovėjimas neatitinka STR reikalavimų ir pažeidžia KET. Dėl to yra ribojamas matomumas, eismo dalyviai verčiami kirsti ištisines linijas, trukdoma pravažiuoti specialiajam transportui, bloginamos sąlygos susisiekimui pėsčiomis.
- Teritorijoje tam tikrose gatvių atkarpose trūksta pėsčiųjų infrastruktūros arba ji neatitinka minimalių reikalavimų, šaligatviuose yra kliūčių. Didžioji dalis nagrinėjamoje teritorijoje esančių perėjų ir važiuojamosios dalies kirtimų neatitinka teisės aktų reikalavimų.

- Šilo – V. Grybo g. sankryžoje, reguliuojamoje šviesoforu, stebimi pasikartojantys eismo įvykiai, kurių metu nukenčia pėstieji.
- Mildos, Klinikų gatvėse stebimas didelis tranzitinis srautas, kuris kartu su vyraujančiu dideliu greičiu, nepaisant nustatyti ribojimų, kelia kompleksines problemas – mažėja eismo sauga, didėja spūstys, bloginama aplinka.
- Intensyviausi automobilių srautai stebimi rytinio piko metu V. Grybo g. nuo Bistryčios g link Volungės g. - 920 aut./val. Taip pat gan intensyvūs srautai stebimi Bistryčios gatve link V. Grybo g., Karių gatve link L. Sapiegos g. ir L. Sapiegos gatve nuo sankryžos su Karių g. link Antakalnio g. (~690 – 760 aut./val.).
- Intensyviausi srautai rytinio piko metu stebimi L. Sapiegos gatvės atkarpoje nuo Antakalnio link Mildos g. (580 aut./val.), gan intensyvūs srautai stebimo L. Sapiegos atkarpoje nuo Karių g. link Antakalnio g., Mildos g. nuo L. Sapiegos g. kryptimi, Karių g. (link L. Sapiegos g.), V. Grybo gatvės atkarpoje nuo Bistryčios iki Volungės g., Volungės g kryptimi. Čia srautai siekia ~400-480 aut./val.



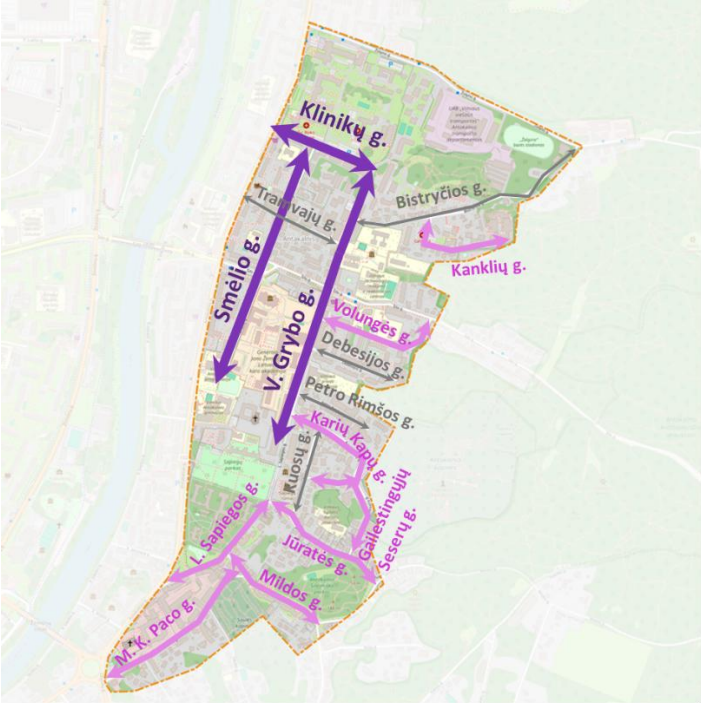
pav. 4.1 Nagrinėjamoje teritorijoje identifikuotų probleminių situacijų apibendrinimas

Tyrimo metu identifikuoti poreikiai:

- Vertinant teritorijoje vyraujančius motorizuoto transporto srautus, tam tikrose tos pačios kategorijos gatvėse stebimi ekstremumai. Tokia situacija indikuoja, kad dalis gatvių atlieka ne tik vietinio susisiekimo funkciją, bet yra naudojamos ir tranzitui – yra poreikis valdyti motorizuoto transporto srautus tiek į teritoriją, tiek jos viduje, siekiant užtikrinti saugias sąlygas keliauti dviračiu.
- Visoje nagrinėjamoje teritorijoje reikia 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:**
  - ✓ V. Grybo g.
  - ✓ Klinikų g.
  - ✓ Smėlio g.
- **II PRIORITETAS:**
  - ✓ Kanklių g.
  - ✓ Volungės g.
  - ✓ Karių Kapų g.
  - ✓ Gailestingųjų Seserų g.
  - ✓ Jūratės g.
  - ✓ L. Sapiegos g.
  - ✓ Mildos g.
  - ✓ M. K. Paco g.
- III PRIORITETAS:
  - ✓ Likusios gatvės ir privažiuojamieji keliai

REZ koncepcija neapima:
- ✓ Šilo g.
- ✓ Antakalnio g.

pav. 5.1 Pagrindas Antakalnio gatvių modernizacijos (GM) koncepcijai

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

I. Infrastruktūrinės priemonės:

1. Lygiagretus automobilių stovėjimas (organizuojamas pagal galiojančius teisės aktų reikalavimus);
2. Pėsčiųjų eismo srautus atitinkanti infrastruktūra (pėsčiųjų takų praplėtimas, kliūčių iš takų pašalinimas)
3. Gatvės iškreivinimai (20 – 30 km/h lėto eismo gatvėse, siekiant užtikrinti greičio režimo laikymąsi ir didinti eismo saugą);
4. Vienpusio eismo gatvė (gatvėse, kuriose yra poreikis perskirstyti važiuojamosios dalies erdvę, valdyti, perskirstyti eismo srautus, tranzitinio srauto mažinimui);
5. Iškilios perėjos;
6. Važiuojamosios dalies susiaurinimas nereguliuojamose perėjose ar sankryžose (siekiant užtikrinti greičio režimo laikymąsi ir didinti eismo saugą);
7. Dviračių eismas bendrame sraute (galimas 20 - 30 km/h gatvėse, kuriose automobilių srautas nėra didelis);
8. Pėsčiųjų ir dviračių prioritetas formuojamas gatvės dizainu ir dangomis);
9. Želdiniai.

II. Kitos galimos priemonės:

1. Greičio ribojimas;
2. Automobilių stovėjimo politika;

3. Tranzito ribojimas;
4. Aptarnaujančio transporto valdymas;
5. „Mokyklos gatvė“.

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

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 netikimybiniu, tikslinių grupių formavimo būdu, t.y. apklausoje dalyvavę respondentai yra pasižymintys bendru bruožu – gyvenantys ar tris ar daugiau kartų per savaitę besilankantys, ar gerai Antakalnio teritoriją (nagrinėjama teritorija – Antakalnio teritorijos dalis nuo Olandų žiedo, ribojamoje Antakalnio, Žolyno gatvių bei Sapieginės miško parko) pažįstantys asmenys.

Tikslinė imtis pasiekta apklausa dalinantis 131 elektroniniu paštu, surinkus viešai prieinamus duomenis pagal veikiančias teritorijoje veiklas ar į jos aktualų lauką patenkančiuosius, taip pat dalinantis UAB „Gaučė ir Ko“ *Facebook*, *Linkedin* ir SĮ “Susisiekimo paslaugos” oficialiose anketose bei *Facebook* Antakalnio bendruomenės grupėse.

Apklausos tikslas – sužinoti bendruomenės pastebėjimus apie infrastruktūrą ir kitas, su susisiekimu susijusias patirtis bei poreikius Antakalnio teritorijos dalyje, ribojamoje Antakalnio, Žolynų gatvių bei Sapieginės miško parko.

Apklausa siekiama sužinoti lankymosi teritorijoje tendencijas, identifikuoti atvykimo bei keliavimo teritorijoje būdus ir atskirai analizuoti saugumo, patogumo bei patrauklumo rodiklius, ir juos lemiančius veiksnius, kartu ir poreikius Klinikų g., Bistryčios g., Kanklių g., Tramvajų g., Smėlio g., V. Grybo g., Volunges g., Debesijos g., Petro Rimšos g., Karių Kapų g., Kuosų g., L. Sapiegos g., K. Paco g., Mildos g., Jūratės g., Gailestingųjų g., Seserų g. Apklausos rezultatai, kartu su kūrybinių dirbtuvių su bendruomene rezultatais, bus naudojami rengiant lėto eismo gatvių principu paremtą, visų eismo dalyvių darnios kelionės principus ir poreikius atliepiančią koncepciją Antakalnio teritorijos daliai, nuo Olandų žiedo, ribojamoje Antakalnio, Žolyno gatvių bei Sapieginės miško parko.

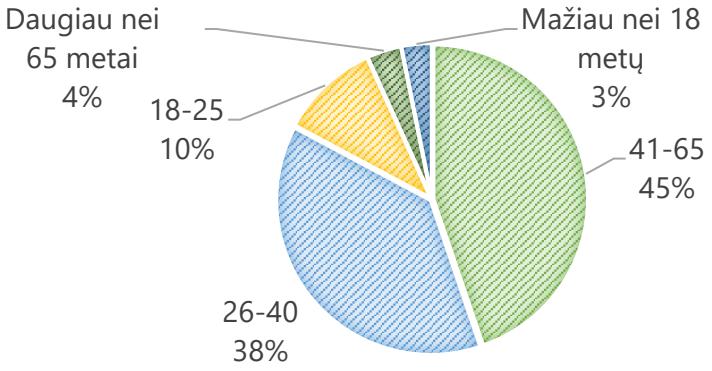
Respondentų skaičius: 221.

Apklausa vykdyta 2024 m. gruodžio 6 d. – 2025 m. sausio 17 d. (1 mėn. ir 11 d.), *Google Forms* platformoje: https://forms.gle/sPRUJfv3cqy7BtMMA.

6.1 DEMOGRAFINIAI DUOMENYS

Iš apklausoje dalyvavusių 211 respondentų, amžiaus pasiskirstymas apklausoje pasidalino taip:

41-65 metų atstovų grupė sudarė didžiausią respondentų dalį (**45 proc.** arba 99 asmenys), **mažesnė dalis – 26-40 metų atstovų (38 proc.** arba 84 asmenys) bei mažiausios respondentų dalys – 18-25 amžiaus grupės (10 proc. arba 23 asmenys) ir daugiau nei 65 metų atstovai (4 proc. arba 8 asmenys), nepilnamečiai (3 proc. arba 7 asmenys).



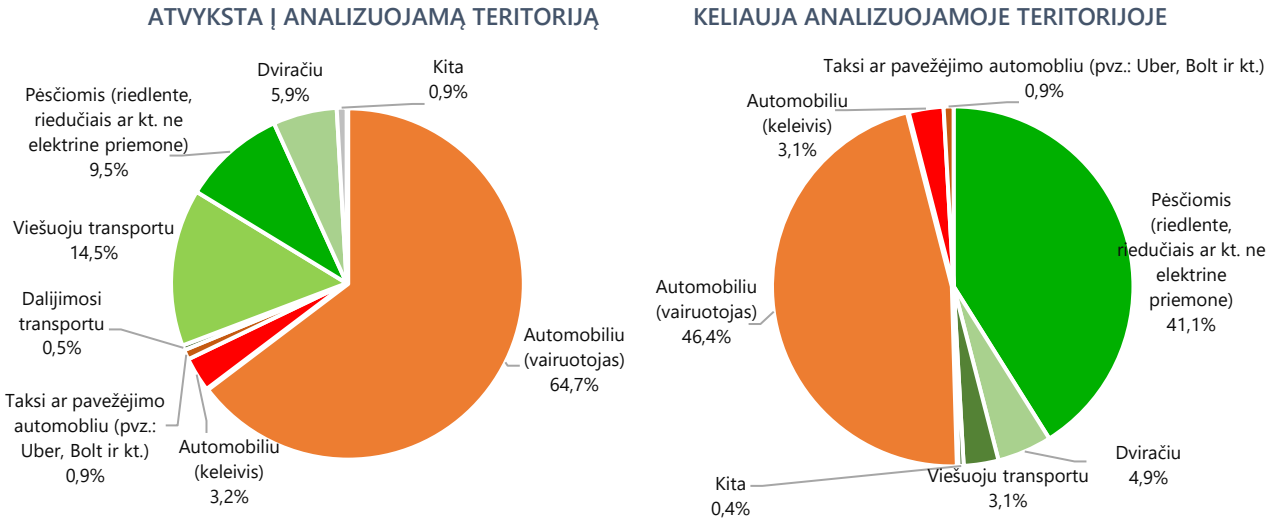
Pav. 6.1 Respondentų amžiaus pasiskirstymas

6.2 BENDROJI INFORMACIJA

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

Respondentų atsakymai atskleidė, kad **į analizuojamą teritoriją 69,3 proc.** arba **didžioji dalis respondentų atvyksta motorinėmis transporto priemonėmis**: automobiliu (vairuotojas (64.7 %) arba keleivis (3.2 %)), arba taksi ar pavežėjimo automobiliu (0,9 %) bei dalijimosi automobiliais (0.5 %). **Mažesnė dalis – kitais būdais (30.8 %),** t.y. naudodamiesi viešuoju transportu (14.5 %), atvykdami pėsčiomis (taip pat riedlente, riedučiais ar kt. ne elektrine priemone – 9.5 %) arba dviračiu (5.9 %), ar kita (0.9 %).

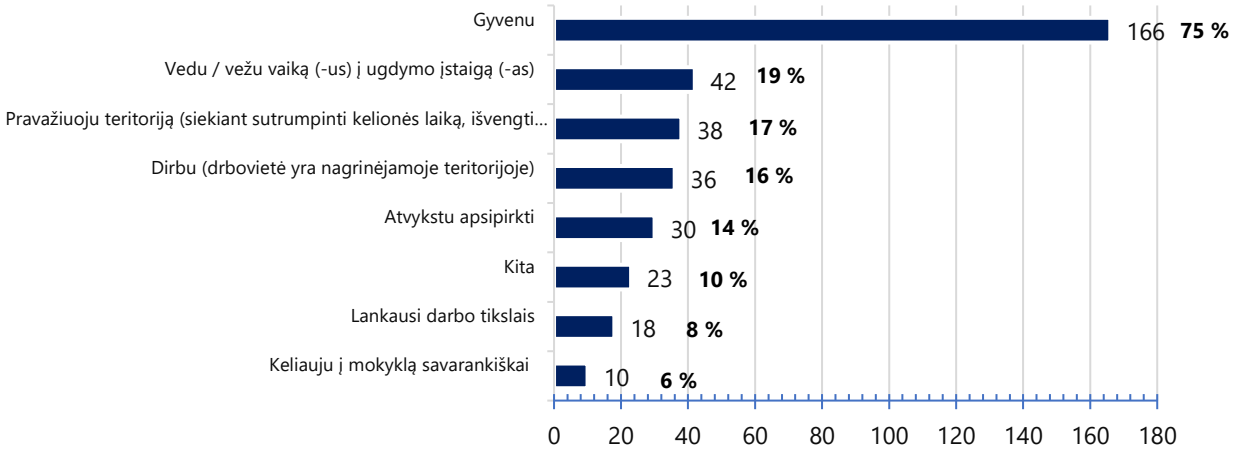
Analizuojamos teritorijos viduje kelionių, atliekamų **motorinėmis transporto priemonėmis**, dalis ženkliai sumažėja ir sudaro **50,4 proc.** (automobiliu (vairuotojas (46.4 %) arba keleivis (3.1 %)), arba taksi ar pavežėjimo automobiliu (0.9 %). **Taip pat beveik pusė respondentų – 49.5 proc. - analizuojamos teritorijos viduje juda pėsčiomis** (arba riedlente, riedučiais ar kt. ne elektrine priemone – 41.7 %), dviračiu (4.9 %), viešuoju transportu (3.1 %) bei Kita (0.4 %).



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

Kelionių į teritoriją modalinio pasiskirstymo rezultatai indikuoja, kad atvykti ir išvykti iš analizuojamos teritorijos yra patraukliausia automobiliu, tačiau kelionėms teritorijos viduje ženkliai sumažėja naudojimasis automobiliu, o išauga keliavimas pėsčiomis.

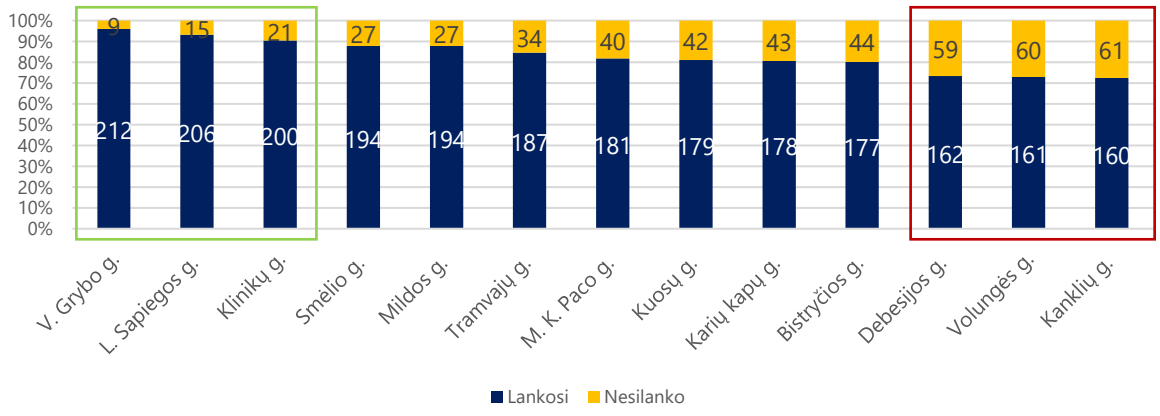
Išskirtina, kad teritorijoje respondentai lankosi skirtingais tikslais. Jų pasiskirstymas pateikiamas juostine diagrama:



Pav. 6.3 Respondentų pasiskirstymas pagal lankymosi tikslą analizuojamoje Antakalnio teritorijoje

75 proc. respondentų yra nagrinėjamos Antakalnio teritorijos gyventojai. Nemažą procentą (58 %) sudaro respondentai, kurie analizuojamoje teritorijoje lankosi trumpalaikiais tikslais, kaip kad apsipirkimui, tranzitinio pravažiavimo, vaiko (-ų) nuvedimo/nuvežimo į ugdymo įstaigą bei apsilankymų darbo tikslais.

Duomenys atskleidė, kad trys lankomiausios gatvės – 1) V. Grybo g.; 2) L. Sapiegos g.; 3) Klinikų g. Tuo tarpu mažiausiai lankomos gatvės – 1) Kanklių g.; 2) Volungės g.; 3) Debesijos g.



Pav. 6.4 Nagrinėjamų gatvių Antakalnyje 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 (V. Grybo, L. Sapiegos, Klinikų, Smėlio, Mildos, Tramvajų, M. K. Paco, Kuosų, Karių kapų, Bistryčios, Debesijos, Volungės, Kanklių) turėtų būti patobulinti, kad keliaujant teritorijoje respondentai jaustųsi saugiau, keliauti būtų patogiau, patraukliau (toliau – *patirties tobulinimo aspektai*). Žemiau pateikiami ties kiekvienu iš klausimų galimų pažymėti atsakymų variantai:

- **5 klausimas:** Kurie aspektai, Jūsų nuomone, turėtų būti patobulinti išvardintose teritorijos gatvėse, kad keliaujant teritorijoje jaustumėtės **saugiau**?
    - Automobiliai, neviršijantys nustatyto greičio
    - Mažiau intensyvus autotransporto eismas
    - Geresnis matomumas sankryžose, perėjose
    - Trumpesni gatvių kirtimai
    - Infrastruktūra dviračiams (takai, juostos)
    - Geresnis apšvietimas
    - Keliaudamas šia gatve jaučiuosi saugiai
    - Negaliu atsakyti, nesilankau
- **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
    - Mažiau intensyvus autotransporto eismas
    - Sklandus perėjimas tarp skirtingų dviračių infrastruktūros tipų
    - Atnaujinta gatvės danga
    - Keliauti šia gatve man patogu
    - Negaliu atsakyti, nesilankau
- **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 - 6.3.15 poskyrius)* apžvalga. Siekiant identifikuoti svarbiausius poreikius konkrečioje gatvėje, įvertinus gautų duomenų masyvą 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. besilankančių gatvėje. 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 - 6.3.15 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 ~31 pažymėtų pasirinkimo variantų. 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 75 proc. respondentų, keliauja į mokyklą savarankiškai – vos 6 proc.), analizuojant vertinami ne absoliutiniai, bet santykiniai duomenys – pažymėtų pasirinkimo variantų dalis nuo visų galimų pažymėti variantų. **Daugiausiai poreikių (24 %) pažymėjo respondentai, kurie keliauja į mokyklą savarankiškai.** Mažiausiai – trys kategorijos – respondentai, kurie dirba teritorijoje (8 %), lankosi darbo tikslais (8 %), pravažiuoja teritoriją siekiant sutrumpinti kelionės laiką, išvengti spūsčių ir panašiai (8 %). Gyventojams, dirbantiesiems ar besilankantiesiems darbo tikslais teritorijoje, taip pat keliaujantiems į mokyklą savarankiškai, atvykstantiems apsipirkti, *tranzituojantiems* ar kita, svarbiausia – didinti teritorijos patrauklumą. Vedantiems / vežantiems vaiką (-us) į ugdymo įstaigą (-as) svarbiausia – gerintini saugumo aspektai.

Lentelė 6.1 Pažymėtų patirties tobulinimo aspektų atsakymų variantų pasiskirstymas pagal respondentų lankymosi analizuojamoje Antakalnio 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	**166**	2215	17.1%	1798	8.3%	1729	20.0%	13%
Dirba	**36**	282	10.0%	231	4.9%	238	12.7%	8%
Lankosi darbo tikslais	**18**	159	11.3%	119	5.1%	116	12.4%	8%
Vedu/vežu vaiką (-us) į ugdymo įstaigą (-as)	**42**	531	16.2%	415	7.6%	327	15.0%	12%
Keliauju į mokyklą savarankiškai	**10**	201	25.8%	220	16.9%	199	38.3%	24%
Atvykstu apsipirkti (dėl esančių parduotuvių, teikiamų paslaugų)	**30**	281	12.0%	314	8.1%	277	17.8%	11%
Pravažiuoju teritoriją (siekiant sutrumpinti kelionės laiką, išvengti spūsčių ir panašiai)	**38**	323	10.9%	280	5.7%	223	11.3%	8%
Kita	**23**	219	12.2%	268	9.0%	170	14.2%	11%

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

Lentelė 6.2 Nagrinėjamų Antakalnio 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	**V. Grybo g.**	278	270	204	752	3.5	13	12.5%
2	**L. Sapiegos g.**	267	234	197	698	3.4	17	16.3%
3	Mildos g.	225	178	176	579	3.0	10	9.6%
4	Klinikų g.	199	194	174	567	2.8	7	6.7%
5	Kuosų g.	214	177	167	558	3.1	4	3.8%
6	Smėlio g.	213	180	162	555	2.9	8	7.7%
7	M. K. Paco g.	201	171	161	533	2.9	3	2.9%
8	Karių Kapų g.	198	159	159	516	2.9	3	2.9%
9	Tramvajų g.	194	156	148	498	2.7	6	5.8%
10	Bistryčios g.	186	160	142	488	2.8	4	3.8%
11	Debesijos g.	152	129	127	408	2.5	0	0.0%
12	Volungės g.	149	122	130	401	2.5	0	0.0%
13	Kanklių g.	144	129	124	397	2.5	4	3.8%
	VISO	2620	2259	2071				
	Pažymėtų pasirinkimo variantų dalis nuo visų galimų pažymėti variantų	15.9%	8.2%	18.9%				

* Vertinama pagal gatvėje besilankančių respondentų skaičių

Apklausos metu surinkti patirties tobulinimo aspektų duomenys indikuoja, kad analizuojamų Antakalnio gatvių kontekste mažiausiai respondentų poreikius atliepia V. Grybo ir L. Sapiegos gatvės – ties jomis kiekvienas respondentas vidutiniškai pažymėjo bent tris tobulintinus aspektus. Labiausiai respondentų poreikius atliepia Debesijos, Volungės, Kanklių gatvės, ties jomis vienas respondentas vidutiniškai pažymėjo 2,5 tobulintino aspekto.

Atviro klausimo duomenys atskleidžia, kad dažniausiai minima gatvė – L. Sapiegos, V. Grybo ir Mildos, mažiausiai – M. K. Paco bei Karių kapų gatvės, o neminimos visai – Debesijos bei Volungės gatvės. Atviruose 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 išskirtos 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 6 kategorijų grupės – nuo aktualiausių iki mažiausiai aktualių. Susisteminta atviro klausimo duomenų informacija pateikiama lentelėje žemiau. Iš gautų duomenų matyti – Antakalnyje, aktualiausias pateikusiems papildomus pasiūlymus respondentams, yra eismo organizavimas pėsčiųjų, dviratininkų ir kt. saugumui, gyvenimo kokybei užtikrinti (26 %), dar 25 proc. išreiškė poreikį pokyčių tvaraus automobilių laikymo organizavimo srityje, kiti 24 proc. – automobilių eismo, taip pat infrastruktūros pėstiesiems gerinime (23 %). Sumažėjęs nuo minėtų kategorijų, tačiau taip pat vyravęs siūlymas – nieko nekeisti (14 %) bei kita (13 %), kuriame pateikti siūlymai buvo susiję su šviesoforų sureguliavimu, dangos keitimu, automobilių srauto raminimu. Taip pat tarp aktualių siūlymų buvo minimas ir motorinio transporto greičio mažinimo priemonių įvedimas/griežtinimas.

Lentelė 6.3 Antakalnio teritorijos atviro klausimo kategorijų rodikliai

1)	**Eismo organizavimas pėsčiųjų, dviratininkų ir kt. saugumui, gyvenimo kokybei užtikrinti**	**27**	**26 %**
2)	Automobilių stovėjimo organizavimas	26	25 %
	Automobilių eismo gerinimas	25	24 %
	Infrastruktūros pėstiesiems gerinimas	24	23 %
3)	Nieko keisti nereikia	15	14 %
	Kita	14	13 %
	Motorinio transporto greičio mažinimo priemonės	14	13 %
4)	Infrastruktūros dviračiams gerinimas	12	12 %
	Automobilių eismo organizavimo keitimas	11	11 %
	Palankesnių sąlygų pėstiesiems perėjose kūrimas	11	11 %
	Socialinio saugumo didinimas - apšvietimas	11	11 %
	Automobilių stovėjimo vietų skaičiaus didinimas	10	10 %
	Tranzitinio eismo ribojimas	10	10 %
5)	Oro/garso taršos mažinimo priemonės	6	6 %
	Želdinių kiekio didinimas, išlaikymas, priežiūra	5	5 %
	VT paslaugų gerinimas	4	4 %
6)	Mažosios architektūros elementų įrengimas	2	2 %
	Dviračių ir mikromobilumo laikymo organizavimas	1	1 %

Be aukščiau aprašytų Antakalnio 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 kokiai nagrinėjamoje teritorijoje esančiai gatvei aktualūs klausimai jame minimi. Atsižvelgiant į gautų atsakymų pobūdį, papildomai pažymima, jei pateiktame atsakyme minimi bendro pobūdžio arba už nagrinėjamos teritorijos ribų išeinantys klausimai.

6.3.3 Klinikų gatvė

Pagal apklausos rezultatus, saugumo aspektą Klinikų g. reikšmingai pagerintų užtikrintas automobilių greičio režimo laikymosi bei sudarytos geresnės sąlygos matomumui sankryžose ir perėjose. Taip pat svarbu raminti autotransporto eismą, pagerinti infrastruktūrą dviračiams. Patogumui gerinti reikšminga užtikrinti matomumo priemones ties sankryžomis ir perėjomis, atnaujinti pėsčiųjų takų dangas bei sukurti daugiau saugių gatvės kirtimų tiek pėstiesiems, tiek dviratininkams. Kad Klinikų gatvė taip pat būtų patrauklesnė, reikalinga gerinti apšvietimą, mažinti triukšmą ir gerinti oro kokybę, sodinti daugiau gatvės želdinių.

Lentelė 6.4 Klinikų g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	**20 % besilankančiųjų**
	1. Automobiliai, neviršijantys nustatyto greičio
	2. Geresnis matomumas sankryžose, perėjose
	15 % besilankančiųjų
	3. Mažiau intensyvus autotransporto eismas
	4. Infrastruktūra dviračiams (takai, juostos)
Patogumas	**15 % besilankančiųjų**
	1. Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai
	2. Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalią turintiems žmonėms

	3. Daugiau saugių gatvės kirtimų pėstiesiems ir dviratininkams
Patrauklumas	**25 % besilankančiųjų**
	1. Geresnis apšvietimas
	20 % besilankančiųjų
	2. Mažesnis triukšmas
	3. Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių
	15 % besilankančiųjų
	4. Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų

6.3.4 Tramvajų gatvė

Tramvajų g. saugumo aspektą reikšmingai pagerintų geresnis apšvietimas, užtikrintas automobilių greičio režimo laikymasis bei sudarytos geresnės sąlygos matomumui sankryžose ir perėjose. Patogumui gerinti reikšminga užtikrinti be kliūčių pėsčiųjų takus, praėjimus, atnaujinti pėsčiųjų takų dangas, pritaikytas negalią turintiems asmenims. Patrauklumo siekti svarbu prioretizuojant apšvietimo gerinimą, taip pat triukšmo mažinimą ir oro kokybės gerinimą.

Lentelė 6.5 Tramvajų g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	**25 % besilankančiųjų**
	1. Geresnis apšvietimas
	20 % besilankančiųjų
	2. Automobiliai, neviršijantys nustatyto greičio
	3. Geresnis matomumas sankryžose, perėjose
Patogumas	**15 % besilankančiųjų**
	1. Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai
	2. Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalią turintiems žmonėms
Patrauklumas	**25 % besilankančiųjų**
	1. Geresnis apšvietimas
	15 % besilankančiųjų
	2. Mažesnis triukšmas
	3. Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių

6.3.5 Bistryčios gatvė

Bistryčios g. saugumą reikšmingai gerintų geresnis apšvietimas bei sudarytos geresnio matomumo sankryžose, perėjose sąlygos, taip pat automobilių greičio kontrolė ir raminamas autotransporto eismas. Patogumą pagerintų judėjimas be kliūčių, t.y. automobiliai neužstatyti pėsčiųjų takai, perėjos bei atnaujintos pėsčiųjų dangos, pritaikytos negalią turintiems žmonėms. Patrauklume, kaip ir saugume, svarbu geresnis apšvietimas, mažinamas triukšmas ir gerinama oro kokybė.

Lentelė 6.6 Bistryčios g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	**25 % besilankančiųjų**
	1. Geresnis apšvietimas
	20 % besilankančiųjų
	2. Geresnis matomumas sankryžose, perėjose

	15 % besilankančiųjų
	3. Automobiliai, neviršijantys nustatyto greičio
	4. Mažiau intensyvus autotransporto eismas
Patogumas	**15 % besilankančiųjų**
	1. Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai
	2. Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalią turintiems žmonėms
Patrauklumas	**25 % besilankančiųjų**
	1. Geresnis apšvietimas
	15 % besilankančiųjų
	2. Mažesnis triukšmas
	3. Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių

6.3.6 Smėlio gatvė

Smėlio g. saugumą reikšmingai gerintų geresnis apšvietimas bei sudarytos geresnio matomumo sankryžose, perėjose sąlygos, taip pat automobilių greičio kontrolė ir bendrai raminamas autotransporto eismas. Be šių aspektų, Smėlio gatvėje, saugumui užtikrinti, išreikštas poreikis dėl infrastruktūros dviračiams gerinimo. Siekiant pagerinti patogumą, svarbu atnaujinti pėsčiųjų takų dangas, jas taip pat pritaikant negalią turintiems asmenims, taip pat judėjimas be kliūčių, t.y. automobiliai neužstatyti pėsčiųjų takai, perėjos ir daugiau saugių gatvių kirtimų tiek pėstiesiems, tiek dviratininkams. Patrauklume, kaip ir saugume, svarbu geresnis apšvietimas, gerinama oro kokybė ir mažinamas triukšmas.

Lentelė 6.7 Smėlio g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	**25 % besilankančiųjų**
	1. Geresnis apšvietimas
	20 % besilankančiųjų
	2. Geresnis matomumas sankryžose, perėjose
	3. Automobiliai, neviršijantys nustatyto greičio
	15 % besilankančiųjų
	4. Mažiau intensyvus autotransporto eismas
	5. Infrastruktūra dviračiams (takai, juostos)
Patogumas	**15 % besilankančiųjų**
	1. Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalią turintiems žmonėms
	2. Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai
	3. Daugiau saugių gatvės kirtimų pėstiesiems ir dviratininkams
Patrauklumas	**25 % besilankančiųjų**
	1. Geresnis apšvietimas
	20 % besilankančiųjų
	2. Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių
	15 % besilankančiųjų
	3. Mažesnis triukšmas

6.3.7 V. Grybo gatvė

V. Grybo g. saugumą, kitaip nei kitose iki šiol apžvelgtose gatvėse, svarbiausia yra raminti autotransporto eismą ir kontroliuoti jų greitį. Taip pat svarbu gerinti apšvietimą bei sudaryti geresnes matomumo sąlygas sankryžose, perėjose bei plėtoti infrastruktūrą dviračiams. Siekiant pagerinti patogumą, aktualu atnaujinti pėsčiųjų takų dangas, jas pritaikant ir negalią turintiems asmenis, praplatinti pėsčiųjų takus ir užtikrinti, kad jais galima būtų judėti be kliūčių, t.y. pėsčiųjų takai neužstatyti automobiliais, pašalinamos kt. egzistuojančios kliūtys. Patrauklume, svarbiausia – geresnis apšvietimas bei mažesnis triukšmas, taip pat gerinama oro kokybė ir didinamas skaičius gatvės želdinių.

Lentelė 6.8 V. Grybo g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	**25 % besilankančiųjų**
	1. Mažiau intensyvus autotransporto eismas
	2. Automobiliai, neviršijantys nustatyto greičio
	20 % besilankančiųjų
	3. Geresnis apšvietimas
	4. Geresnis matomumas sankryžose, perėjose / Infrastruktūra dviračiams (takai, juostos)
Patogumas	**20 % besilankančiųjų**
	1. Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalią turintiems žmonėms
	2. Platesni pėsčiųjų takai / Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai
	3. Kliūčių pašalinimas iš pėsčiųjų takų (stulpai, stovintys automobiliai, kt. kliūtys)
	15 % besilankančiųjų
	4. Daugiau saugių gatvės kirtimų pėstiesiems ir dviratininkams
Patrauklumas	**25 % besilankančiųjų**
	1. Geresnis apšvietimas
	2. Mažesnis triukšmas
	20 % besilankančiųjų
	3. Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių
	15 % besilankančiųjų
	4. Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų

6.3.8 Kanklių gatvė

Kanklių g. saugumui didinti svarbiausia – gerinti apšvietimą. Taip pat išreikštas poreikis kontroliuoti autotransporto eismą, pagerinti matomumą sankryžose ir perėjose bei bendra raminti autotransporto eismą Kanklių gatvėje. Patogumo rodikliuose vieningai išreikštas poreikis atnaujinti pėsčiųjų takus, juos pritaikant negalią turintiems asmenims, sudarant sąlygos jose judėti be kliūčių, šiuo atveju – be užstatytų automobilių. Patrauklume svarbiausia – geresnis apšvietimas bei mažesnis triukšmas, taip pat gerinama oro.

Lentelė 6.9 Kanklių g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	**25 % besilankančiųjų**
	1. Geresnis apšvietimas
	15 % besilankančiųjų
	2. Automobiliai, neviršijantys nustatyto greičio
	3. Geresnis matomumas sankryžose, perėjose
	4. Mažiau intensyvus autotransporto eismas

Patogumas	**15 % besilankančiųjų**
	1. Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalią turintiems žmonėms / Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai
Patrauklumas	**25 % besilankančiųjų**
	1. Geresnis apšvietimas
	15 % besilankančiųjų
	2. Mažesnis triukšmas
	3. Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių

6.3.9 Volungės gatvė

Volungės g. saugumui didinti svarbiausia – gerinti apšvietimą. Vieningos nuomonės, tačiau mažesne dalimi susilaukė automobilių greičio kontrolės bei geresnio matomumo sankryžose sąlygų sudarymo aspektai. Patogumo rodikliuose vieningai išreikštas poreikis pėsčiųjų takais bei praėjimuose judėti be kliūčių, šiuo atveju – be užstatytų automobilių ir atnaujinti pėsčiųjų takų dangas, jas pritaikant negalią turintiems asmenims. Patrauklume svarbiausia – geresnis apšvietimas Volungės gatvėje, taip pat ir mažesnis triukšmas, gerinama oro kokybė ir didinamas gatvės želdinių tankumas.

Lentelė 6.10 Volungės g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	**25 % besilankančiųjų**
	1. Geresnis apšvietimas
	15 % besilankančiųjų
	2. Automobiliai, neviršijantys nustatyto greičio
	3. Geresnis matomumas sankryžose, perėjose
Patogumas	**15 % besilankančiųjų**
	1. Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai
	2. Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalią turintiems žmonėms
Patrauklumas	**25 % besilankančiųjų**
	1. Geresnis apšvietimas
	15 % besilankančiųjų
	2. Mažesnis triukšmas / Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių
	3. Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų

6.3.10 Debesijos gatvė

Debesijos g. saugumui didinti svarbiausia – gerinti apšvietimą. Vieningos nuomonės, tačiau mažesne dalimi susilaukė automobilių greičio kontrolės bei geresnio matomumo sankryžose sąlygų sudarymo aspektai, taip pat poreikis bendrai raminti autotransporto eismą gatvėje. Patogumo rodikliuose vieningai išreikštas poreikis atnaujinti pėsčiųjų takų dangas, jas pritaikant negalią turintiems asmenims ir juose judėti be kliūčių, šiuo atveju – be užstatytų automobilių. Patrauklume svarbiausia – geresnis apšvietimas Debesijos gatvėje, taip pat ir mažesnis triukšmas, gerinama oro kokybė.

Lentelė 6.11 Debesijos g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	**25 % besilankančiųjų**
	1. Geresnis apšvietimas
	15 % besilankančiųjų
	2. Automobiliai, neviršijantys nustatyto greičio
	3. Geresnis matomumas sankryžose, perėjose
	4. Mažiau intensyvus autotransporto eismas
Patogumas	**15 % besilankančiųjų**
	1. Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalią turintiems žmonėms
	2. Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai
Patrauklumas	**25 % besilankančiųjų**
	1. Geresnis apšvietimas
	15 % besilankančiųjų
	2. Mažesnis triukšmas / Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių

6.3.11 Karių kapų gatvė

Karių kapų g. saugumui didinti svarbiausi keli aspektai – automobilių numatyto greičio kontrolė, gerinamas apšvietimas, raminamas autotransporto eismas gatvėje bei sudarytos geresnės matomumo sąlygos sankryžose, perėjose. Patogumo rodikliuose vieningai išreikštas poreikis atnaujinti pėsčiųjų takų dangas, jas pritaikant negalią turintiems asmenims, taip pat jų praplatinimas. Patrauklume svarbiausia – mažinamas triukšmas ir gerinamas apšvietimas gatvėje. Mažesnėmis dalimis, tačiau taip pat išreikštas poreikis gerinti oro kokybę bei tankinti gatvę želdiniais.

Lentelė 6.12 Karių kapų g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	**20 % besilankančiųjų**
	1. Automobiliai, neviršijantys nustatyto greičio
	2. Geresnis apšvietimas
	3. Mažiau intensyvus autotransporto eismas / Geresnis matomumas sankryžose, perėjose
Patogumas	**15 % besilankančiųjų**
	1. Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalią turintiems žmonėms
	2. Platesni pėsčiųjų takai
Patrauklumas	**25 % besilankančiųjų**
	1. Mažesnis triukšmas
	2. Geresnis apšvietimas
	20 % besilankančiųjų
	3. Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių
	15 % besilankančiųjų
	4. Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų

6.3.12 Kuosų gatvė

Kuosų g. saugumui didinti svarbiausi keli aspektai – gerinamas apšvietimas bei automobilių numatyto greičio kontrolė. Mažesne dalimi išreiškiamas poreikis bendram autotransporto eismo raminimui, taip pat gerinant matomumą sankryžose, perėjose. Išskiriamas ir poreikis infrastruktūros dviračiams plėtojimui. Patogumo rodikliuose vieningai išreikštas poreikis atnaujinti pėsčiųjų takų dangas, jas pritaikant negalią

turintiems asmenims, taip pat jų praplatinimas ir galimybė jais judėti be kliūčių, t.y. be automobiliais užstatytų praėjimų ir takų, taip pat daugiau saugių gatvės kirtimų tiek pėstiesiems, tiek dviratininkams. Patrauklume svarbiausia –gerinamas apšvietimas ir mažinamas triukšmas gatvėje. Mažesnėmis dalimis, tačiau taip pat išreikštas poreikis gerinti oro kokybę bei tankinti gatvę želdiniais.

Lentelė 6.13 Kuosų g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

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

6.3.13 L. Sapiegos gatvė

L. Sapiegos g. saugumui didinti svarbiausia – automobilių numatyto greičio kontrolė. Mažesne dalimi išreiškiamas poreikis apšvietimo gatvėje gerinime, taip pat matomumo sankryžose, perėjose ir kituose susikirtimo taškuose sąlygų gerinime bei infrastruktūros dviračiams plėtotėje, bendrojo autotransporto eismo raminime L. Sapiegos gatvėje. Patogumo rodikliuose vieningai išreikštas poreikis atnaujinti pėsčiųjų takų dangas, jas pritaikant negalią turintiems asmenims. Mažesnėmis dalimis, tačiau didesniu kiekiu pasiskirstė poreikis judėti gatvėje be kliūčių, t.y. neužstatytais automobiliais pėsčiųjų takais ir praėjimais, taip pat pačiū takų platinimas, kitų kliūčių pašalinimas ir sudarymas sąlygų saugesnių gatvės kirtimų tiek pėstiesiems, tiek dviratininkams. Patrauklume svarbiausi keli aspektai – gerinamas apšvietimas ir mažinamas triukšmas gatvėje bei gerinami oro kokybės rodikliai. Mažesne dalimi, tačiau taip pat išreikštas poreikis tankinti gatvę želdiniais.

Lentelė 6.14 L. Sapiegos g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	**25 % besilankančiųjų**
	1. Automobiliai, neviršijantys nustatyto greičio
	20 % besilankančiųjų
	2. Geresnis apšvietimas
	3. Geresnis matomumas sankryžose, perėjose
	4. Infrastruktūra dviračiams (takai, juostos) / Mažiau intensyvus autotransporto eismas
	20 % besilankančiųjų

Patogumas	1. Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalią turintiems žmonėms
	15 % besilankančiųjų
	2. Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai
	3. Platesni pėsčiųjų takai
	4. Kliūčių pašalinimas iš pėsčiųjų takų (stulpai, stovintys automobiliai, kt. kliūtys)
	5. Daugiau saugių gatvės kirtimų pėstiesiems ir dviratininkams
Patrauklumas	**25 % besilankančiųjų**
	1. Geresnis apšvietimas / Mažesnis triukšmas
	2. Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių
	15 % besilankančiųjų
	3. Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų

6.3.14 Mildos gatvė

Mildos g. saugumui didinti svarbiausi keli aspektai – automobilių numatyto greičio kontrolė bei geresnis apšvietimas. Mažesne dalimi išreiškiamas poreikis bendrojo autotransporto eismo raminime, taip pat geresnio matomumo sąlygų užtikrinime perėjose ir sankryžose. Išskirtinas ir poreikis infrastruktūros dviračiams plėtojime. Patogumo rodikliuose vieningai išreikštas poreikis atnaujinti pėsčiųjų takų dangas, jas pritaikant negalią turintiems asmenims, kartu juos praplatini. Patrauklume svarbiausi keli aspektai – gerinamas apšvietimas ir mažinamas triukšmas. Mažesne dalimi, tačiau taip pat išreikštas poreikis gerinti oro kokybę ir galiausiai – tankinti gatvės želdinius.

Lentelė 6.15 Mildos g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	**25 % besilankančiųjų**
	1. Automobiliai, neviršijantys nustatyto greičio
	2. Geresnis apšvietimas
	20 % besilankančiųjų
	3. Mažiau intensyvus autotransporto eismas
	4. Geresnis matomumas sankryžose, perėjose
	15 % besilankančiųjų
	5. Infrastruktūra dviračiams (takai, juostos)
Patogumas	**15 % besilankančiųjų**
	1. Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalią turintiems žmonėms
	2. Platesni pėsčiųjų takai
Patrauklumas	**25 % besilankančiųjų**
	1. Geresnis apšvietimas
	2. Mažesnis triukšmas
	20 % besilankančiųjų
	3. Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių
	4. Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų

6.3.15 M. K. Paco gatvė

M. K. Paco g. saugumui didinti svarbiausia – geresnis apšvietimas. Mažesne dalimi išreiškiamas poreikis automobilių numatyto greičio kontrolė. Taip pat svarbūs aspektai – geresnių matomumo sąlygų užtikrinime

sankryžose, perėjose, bendrojo autotransporto eismo raminime bei infrastruktūros dviračiams plėtotėje. Patogumo rodikliuose vieningai išreikštas poreikis atnaujinti pėsčiųjų takų dangas, jas pritaikant negalią turintiems asmenims. Mažesne dalimi, tačiau taip pat išskiriamas pėsčiųjų takus platinti, turėti sudarytas galimybes juose judėti be kliūčių, šiuo atveju – be automobilio užstatymo. Patrauklume svarbiausias geresnis apšvietimas. Mažesnėmis dalimis, tačiau taip pat išreikšti poreikiai mažinti triukšmą, gerinti oro kokybę M. K. Paco gatvėje ir galiausiai – tankinti gatvės želdinius.

Lentelė 6.16 M. K. Paco g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	**25 % besilankančiųjų**
	1. Automobiliai, neviršijantys nustatyto greičio
	2. Geresnis apšvietimas
	20 % besilankančiųjų
	3. Mažiau intensyvus autotransporto eismas
	4. Geresnis matomumas sankryžose, perėjose
	15 % besilankančiųjų
	5. Infrastruktūra dviračiams (takai, juostos)
Patogumas	**15 % besilankančiųjų**
	1. Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalią turintiems žmonėms
	2. Platesni pėsčiųjų takai
Patrauklumas	**25 % besilankančiųjų**
	1. Geresnis apšvietimas
	2. Mažesnis triukšmas
	20 % besilankančiųjų
	3. Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių
	4. Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų

7 KONCEPCIJA

7.1 KONCEPCIJOS RENGIMO METODIKA

Antakalnio gatvių modernizacijos koncepcija parengta remiantis atliktos esamos situacijos analize, gyventojų apklausa, kūrybinių dirbtuvių rezultatais, ekspertinėmis žiniomis, gerąja praktika bei galiojančiai teisės aktais. Koncepcija parengta įgyvendinant Antakalnio 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 dirbtuvės identifikuotas susisiekimo problemas nagrinėjamoje Antakalnio dalyje – teritorijoje, kurią riboja Antakalnio, Žolyno, Olandų gatvės ir žalioji zona iš rytinės pusės.

Pagrindiniai identifikuoti poreikiai teritorijos 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 taškinius susisiekimo infrastruktūros patobulinimus, kurių veiksmingumas yra ribotas dėl jų lokalumo, o antroji alternatyva yra orientuota į gatvių modernizavimą siekiant maksimaliai įveiklinti esamą ir naujai siūlomą infrastruktūrą, užtikrinti visų eismo dalyvių saugumą, susisiekimo patogumą bei gatvių aplinkos patrauklumą.

Svarbu atkreipti dėmesį jog nors pirmoji alternatyva yra paprasčiau įgyvendinama, tačiau pilna apimti nesprendžia visos problematikos. 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.

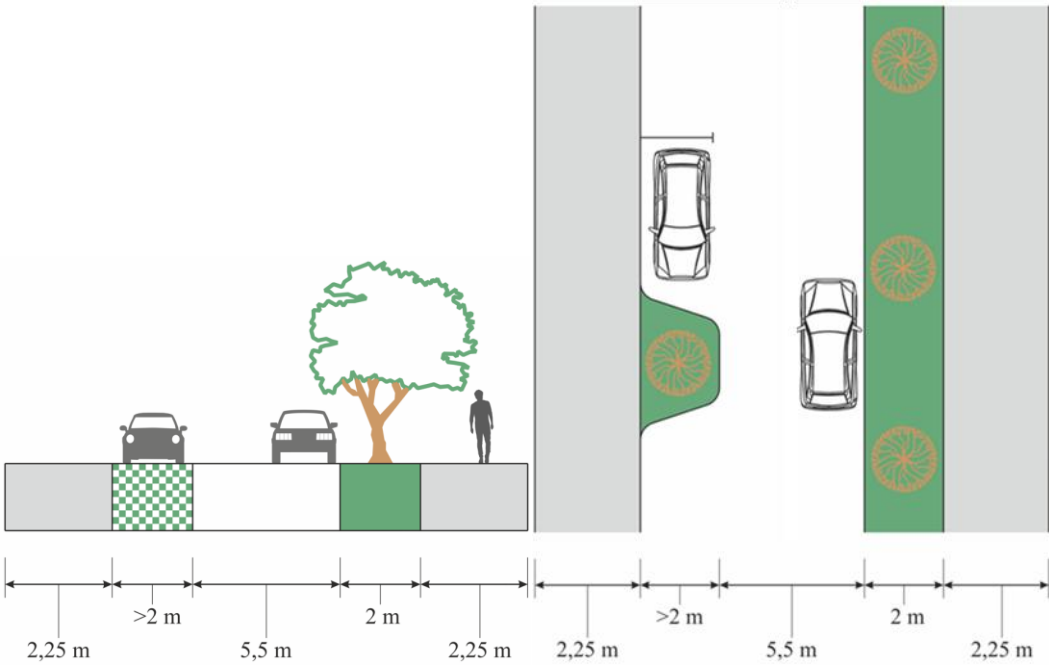
Pėsčiųjų perėjimo per kelius ir gatves organizavimo taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2020 m. rugpjūčio 28 d. įsakymu Nr. 3-487, nustato nežymėtų perėjų, pėsčiųjų perėjų, šviesoforais reguliuojamų perėjų, požeminių pėsčiųjų perėjų ir pėsčiųjų perėjų virš kelio įrengimo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

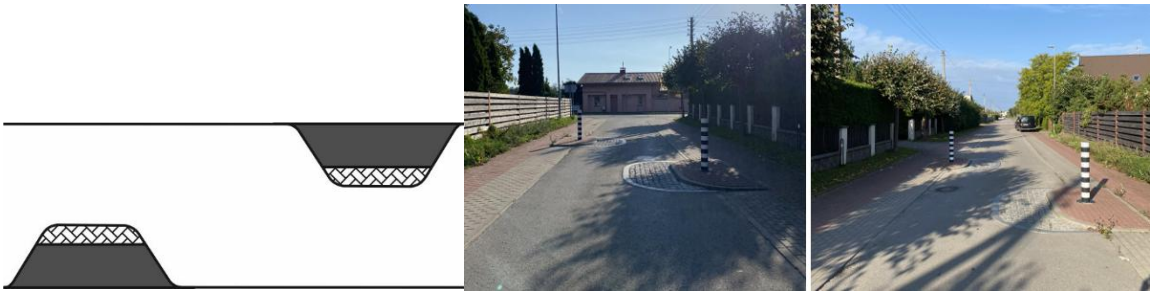
Pagrindiniai rekomendacijų punktai, kuriais vadovaujantis parengta koncepcija:

- 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 skiriamojoje 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);

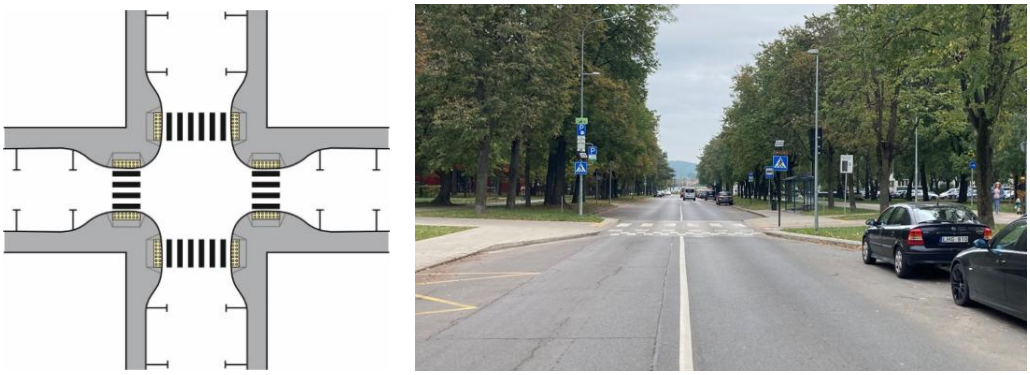
Koncepcijoje siūlomos inžinerinės eismo saugumo priemonės:

- 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).



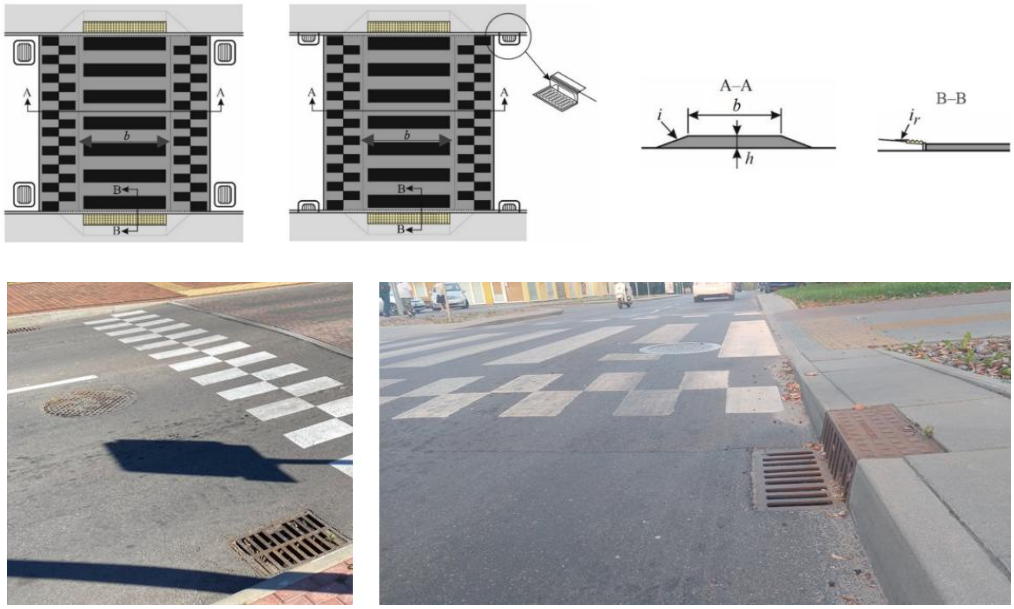
pav. 7.2 Iškreivinimo elementų išdėstymo formuojant važiuojamosios dalies iškreivinimą su susiaurinimu schema ir pavyzdys

- 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.



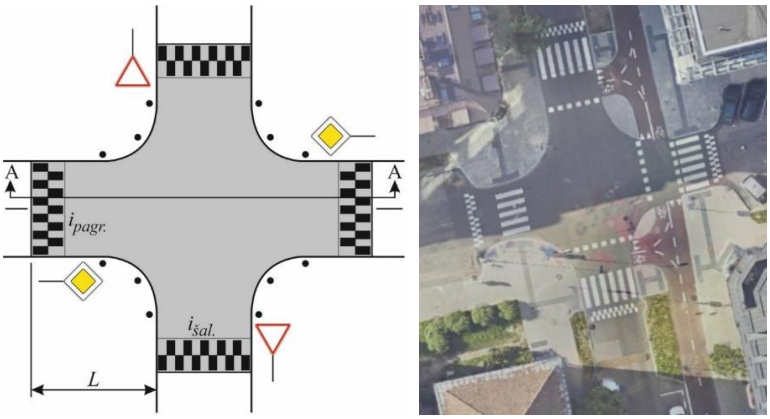
pav. 7.3 Šaligatvių išplėtimo sankryžoje schema ir pavyzdys

- Iškiliosios pėsčiųjų perėjos (IX skyriaus 2 skirsnis):



pav. 7.4 Iškiliųjų pėsčiųjų perėjų schemos 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 Antakalnio teritorijos gatvėmis.

Daugiabučio gyvenamojo namo Šilo g. 23, Vilniuje, statybos projekto projektiniai pasiūlymai

Būsena: Priimta (DĖL PRAŠYMO PRITARTI PROJEKTINIAMS PASIŪLYMAMS, ŠILO G. 23, 2023-07-26 Nr. A51-123820/23(3.3.2.26E-MPA))

Viešasis svarstymas įvyko: 2023-05-15 16:00

Remiantis projektinių pasiūlymų dokumentu, esamus sklypo pastatus numatoma griauti, projektuoti daugiabutį namą, kurio pirmame aukšte daugiausia talpinamos daugiausia komercinės patalpos, įėjimai į jas – nuo Šilo gatvės, arba iš vakarinės sklypo dalies, viso numatant 15 butų. *Tiek pėstieji, tiek transportas į sklypą patenka nuo Šilo gatvės, namo pėsčiųjų ir transporto infrastruktūros objektai apjungiami su bendra miestiniais. Šiaurinė sklypo dalis, kuri fiksuota kaip servitutas, neužstatoma jokiais statiniais – tik pėsčiųjų takais, transporto jungtimis ir inžineriniais tinklais. Transporto jungties – įvažiavimo į sklypą susikirtimo su Šilo g. šaligatviu vietoje įvažiavimas bus iškeltas į šaligatvio lygį. Pėsčiųjų takai bus ne siauresni kaip 1,5m, neįskaitant apsaugos zonų. Rytinę sklypo dalį užima pandusas – nusileidimas į požeminę automobilių saugyklą. Visas norminis automobilių kiekis parkuojami šioje požeminėje saugykloje – antžeminių vietų nenumatoma.*

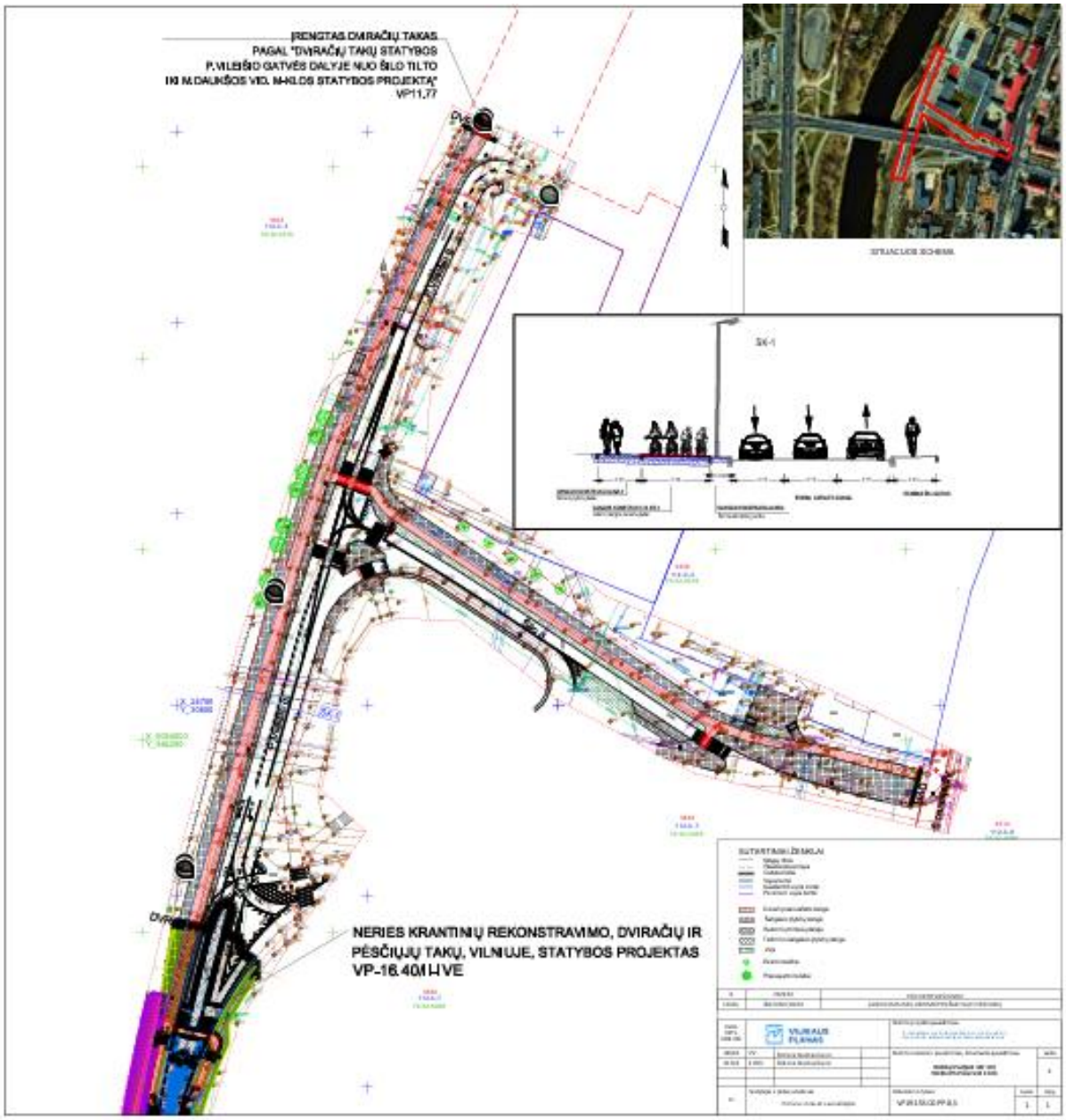
pav. 7.6 Projektuotojo UAB "A. Vyšniausko architektų dirbtuvės" projektinių pasiūlymų iškarpos. Objekto Nr. 01/23

Numatomas P. Vileišio gatvės ir Šilo g. nuovažos rekonstravimo projektas

Būsena: Priimta (DĖL PRITARIMO PROJEKTINIAMS PASIŪLYMAMS, 2020-05-26 Nr. A51-69636/20(3.3.2.26E-VMA))

Viešasis svarstymas įvyko: 2020-05-26

Remiantis projektinių pasiūlymų dokumentu, *pagal Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrąjį planą, P. Vileišio g. yra D kategorijos gatvė. Šilo g. nuovažai taikomi C kategorijos gatvės reikalavimai, kaip ir Šilo gatvei. Šiuo metu P. Vileišio gatvės plotis yra 8,9-7,0 m. Šilo gatvės nuovažos - 7,0 m. P. Vileišio gatvė siaurinama iki 8,25 m (3 eismo juostos) ir 5,5 m (2 eismo juostos). Šio g. nuovaža siaurinama iki 6,0 m (2 eismo juostos) ir 3,0 m (1 eismo juosta). Prie abiejų gatvių projektuojami 2,25 m pločio pėsčiųjų takai. Remiantis Darnaus judumo plano prognozėmis 2030 m, Antakalnio -> Centro kryptimi srautai per piko valandą sieks 420 dviratininkų.*



pav. 7.7 Projektuotojo savivaldybės įmonės „Vilniaus planas“ projektinių pasiūlymų iškarpos. Statinio projekto Nr. VP19.155

Daugiabučio gyvenamojo namo Antakalnio g. 26 B rekonstravimo projekto projektiniai pasiūlymai

Būsena: Priimta (DĖL PRITARIMO PROJEKTINIAMS PASIŪLYMAMS ANTAKLNIO G. 26B, 2023-10-19 Nr. A51-166600/23(3.3.2.26E-ARC))

Viešasis svarstymas įvyko: 2023-09-14 16:00

Remiantis projektinių pasiūlymų dokumentu, *projektuojamas keturių butų daugiabutis gyvenamasis pastatas, įvažiavimą į sklypą numatant iš Antakalnio g. Automobilių stovėjimo aikštelė planuojama sklypo pietvakarių kampe, gatvės lygyje.*

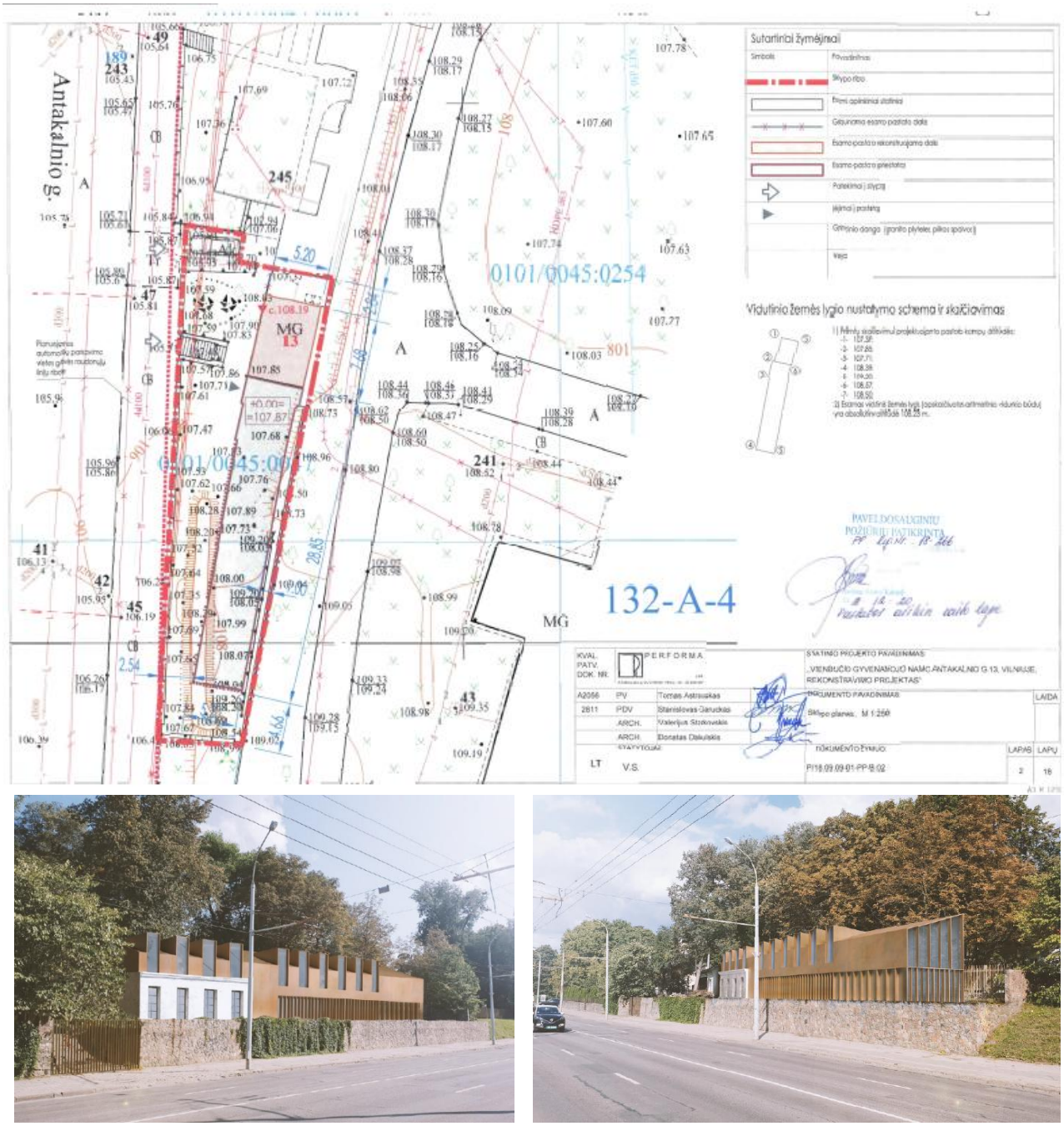
pav. 7.8 Projektuotojo UAB „Aketuri architektai“ projektinių pasiūlymų iškarpos. Projekto Nr. A142

Numatomas vienbučio gyvenamojo namo Antakalnio g. 13 rekonstravimas

Būsena: Priimta (Priedas)

Viešasis svarstymas įvyko: 2019-03-04 17:00

Remiantis projektinių pasiūlymų dokumentu, gyvenamasis namas yra tarp Antakalnio gatves, Sapieg4. rOm4. dvaro parka vakarines tvoros ir sklypo Antakalnio g. *Sklype yra galimybė numatyti tik 1 automobilių saugojimo vietą, likusias 3 automobilių saugojimo vietas numatoma projektuoti prie važiuojamosios Antakalnio gatvės dalies ties sklypu, gatvės raudonųjų linijų ribose. Pagrindinis įėjimas numatomas iš Antakalnio gatvės pusės.*



pav. 7.9 Projektuotojo UAB "Performa" projektinių pasiūlymų iškarpos. Komplekso Nr. P/18.09.09-01-PP

Numatomas daržovių sandėlio paskirties keitimo į administracinę Antakalnio g.17, projektavimas

Būsena: Priimta (Priedas)

Viešasis svarstymas įvyko: 2019-02-15 16:30

Remiantis projektinių pasiūlymų dokumentu, *daržininko namas stovi Sapiegų parko ŠV kampe, privažiavimas prie pastato – esamas per vartus iš Antakalnio gatvės, eismo organizavimas greta tvarkomo pastato nebus keičiamas, nekeičiant peizažinės parko dalies takų trasos. Parkavimas neprojektuojamas, kadangi parkas numatytas pėsčiųjų poreikiams; pagal teritorijos tvarkymo koncepciją administracinio pastato darbuotojai ir lankytojai galės naudotis viešuoju transportu, pavėžėjimo paslaugas teikiančių įmonių paslaugomis ir*

automobilių nuomos „CITY BEE“ aikštele Antakalnio gatvėje. Skatinamas nemotorizuotų susisiekimo priemonių naudojimas: dviračių, paspirtukų, riedučių. Techninio projekto sprendiniuose bus tikslinama terasa ir dviračių stovai prie rekonstruojamo pastato.

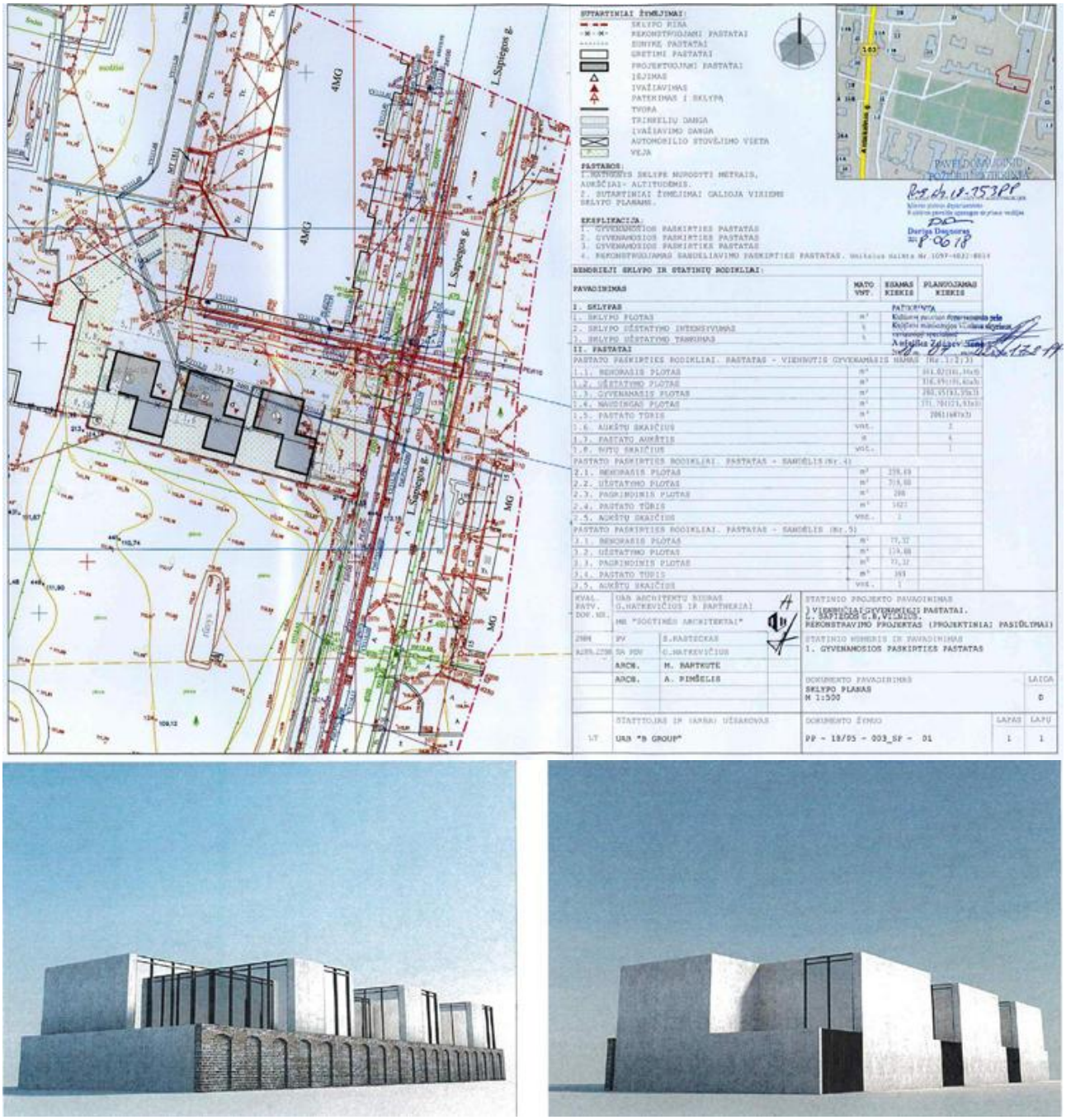
pav. 7.10 Projektuotojo UAB „SENOJO MIESTO ARCHITEKTAI“ projektinių pasiūlymų iškarpos. Komplekso Nr. SMA 14/49-06

Numatomas 3 vienbučių gyvenamųjų namų L. Sapiegos g. 8 rekonstravimas

Būsena: Derinama (Priedas)

Viešasis svarstymas įvyko: 2019-04-26 16:00

Remiantis projektinių pasiūlymų dokumentu, *sklype esanti sandėlį numatoma rekonstruoti, vietoje esamų sandėlių projektuojami trys vienodi viešbučiai gyvenamieji namai, išdėstomi pietinėje sklypo dalyje lygiagrečiai esamai tvorai, automobilių stovėjimo vietos numatomos šiaurės vakarinėje sklypo dalyje.*



pav. 7.11 Projektuotojo UAB "SOSTINĖS ARCHITEKTAI" projektinių pasiūlymų iškarpos. Komplekso Nr. PP-18/05-003

Tarptautinės vertės Sapiegų parko (Sapiegų rezidencijos, Trinitorių vienuolyno ir ligoninės statinių komplekso teritorijos dalies) ir jo prieigų tvarkybos architektūrinis projektas

Būsena: Priimta (Priedai)

Viešasis svarstymas įvyko: 2021-03-17 16:00

Remiantis aiškinamojo rašto dokumentu, transporto ir pėsčiųjų srautų sprendimai: autotransporto priemonių, dviračių parkavimas, aptarnaujančio transporto judėjimas projektuojamame sklype numatytas žiedinis kelias aptarnaujančiam transportui, žmonių su negalia patekimui (du parkingai jiems su galimybe išplėsti vietų skaičių). Takai formuojami iki 3 m pločio, prie vartų į Sapiegų rūmų teritoriją įrengiami nauji laiptai, pandusas žmonėms su negalia.

pav. 7.12 Sapiegų parko architektūrinių idėjų konkurso iškarpos

Poilsio namų Mildos g. 4, statybos projekto projektiniai pasiūlymai

Būsena: Priimta (DĖL PRITARIMO PROJEKTINIAMS PASIŪLYMAMS MILDOS G. 4, 2023-07-07 Nr. A51-114248/23(3.3.2.26E-MPA))

Viešasis svarstymas įvyko: 2023-01-05 17:00

Remiantis projektinių pasiūlymų dokumentu, *sklype projektuojamas poilsio paskirties pastatas – poilsio namai, visi esami sklype pastatai nugriaunami. Rūsio aukšte projektuojama uždaro tipo automobilių saugykla. Į ją įvažiuojama nuo Mildos gatvės. Vadovaujantis Sklypo Mildos g. 4, 6, 8 detaliojo plano sprendiniais, žemės sklypo eismo jungtį/jungtis (ne daugiau dviejų eismo jungčių) įjungti į Mildos gatvę, formuojant eismo jungtį/jungtis iškeltą/iškeltas pėsčiųjų takų lygyje per bendrą tako plotį. Panaikinti esamas eismo jungtis su Mildos gatve. Žemės sklype projektuojamus pėsčiųjų takus sujungti su esamais pėsčiųjų takais". Už sklypo ribų neprojektuojama jokia transporto infrastruktūra išskyrus transporto jungtis į sklypą, taip pat sklype projektuojami pėsčiųjų takai sujungiami su esamais takais (šaligatviais) už sklypo ribų. Sklypo Detaliajame plane numatytos 2 eismo jungtys iš Mildos g. Šiame projekte numatomos 2 jungtys: 1)Jungtis tarp Mildos g. ir pastato požeminio parkingo, ji išdėstoma pietrytiniame sklypo kampe. 2)Jungtis tarp Mildos g. ir laikino sustojimo vietos žmonėms įlipti ir išlipti bei pakrovimo iškrovimo aikštelės, ji išdėstoma pietvakariniame sklypo kampe. Ties šaligatviu abiejų jungčių danga pakeliama į jas kertančio šaligatvio lygį. Esama jungtis pietvakarinėje sklypo kraštinėje naikinama. Išilgai visos pietvakarinės kraštinės sklype projektuojamas šaligatvis, jis susijungs su esamu bendramiestiniu šaligatviu ties Mildos gatve. Viso- 48 parkavimo vietos.*

pav. 7.13 Projektuotojo UAB "A. Vyšniausko architektų dirbtuvės" projektinių pasiūlymų iškarpos

8 KONCEPCIJOS SPRENDINIAI

8.1 SIŪLOMI 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 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.

Greičio režimas

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 Šilo gatvėje siūloma palikti šiuo metu galiojantį greičio režimą, o ties įvažiavimais į koncepcija sprendžiamas gatves iš teritoriją ribojančių 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.

Eismo organizavimas

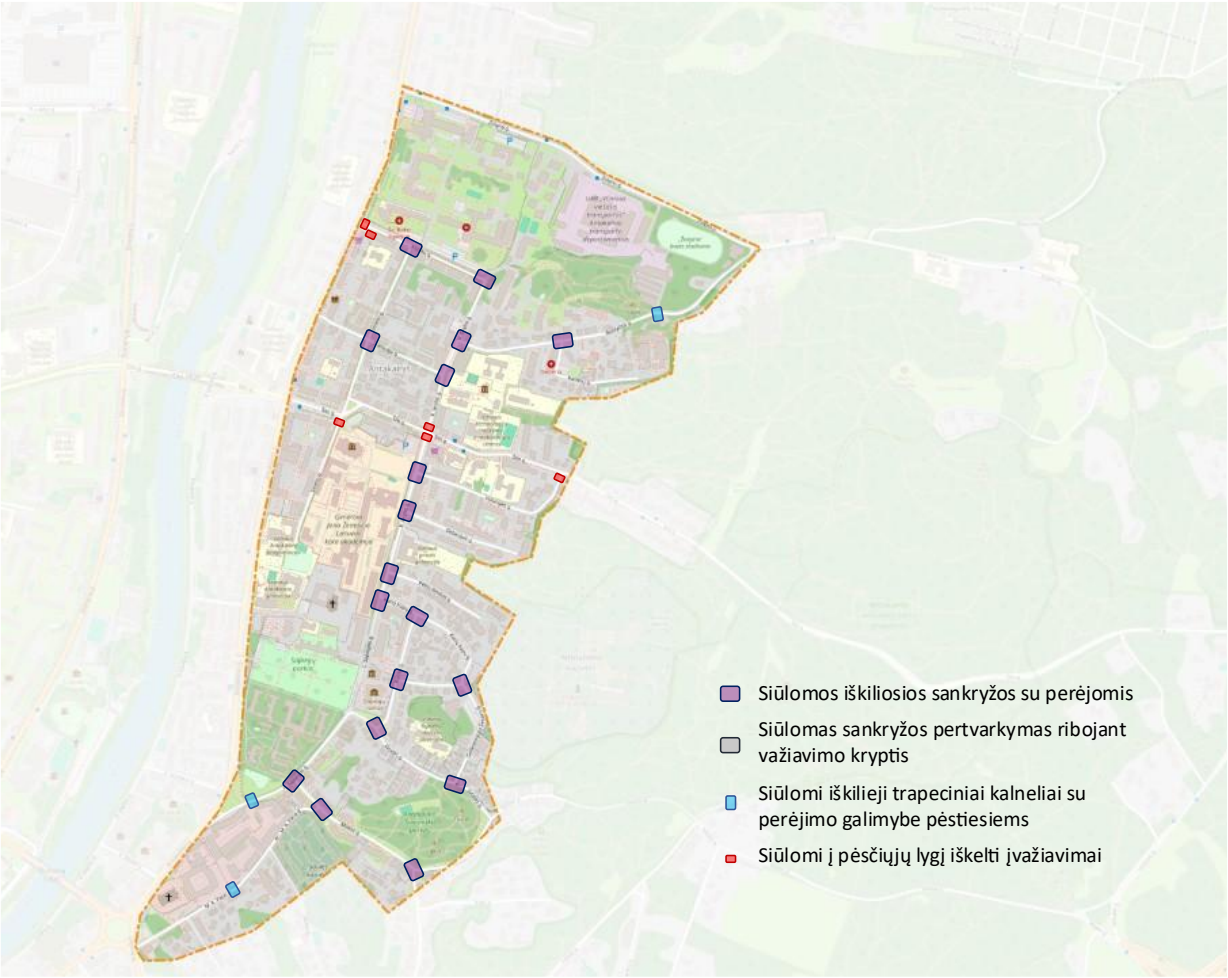
Siūlomos skirtingos koncepcijos alternatyvos pasižymi skirtingu eismo organizavimu siekiant riboti teritorijoje vykstantį tranzitą bei padidinti eismo dalyvių saugumą ir užtikrinti reikiamą patogią infrastruktūrą pėstiesiems, dviračiams bei automobilių saugojimui.

Automobilių stovėjimo politika

Visoje nagrinėjamoje teritorijoje siūloma įvesti žaliąją parkavimo zoną.

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 ir trumpiausio įmanomo ilgio pėstiesiems– apibendrintą šių sprendinių schema pateikiama žemiau.



pav. 8.1 Siūlomi bendrieji sprendiniai vienodi alternatyvai 1 ir 2

Įvažiavimai iš aukštesnių kategorijų gatvių į nagrinėjamą Antakalnio teritoriją turėtų vizualiai išsiskirti - įvažiavimas gatvės pradžioje turi būti iškeltas į pėsčiųjų takų lygį. Įvažiavimai į kiemus iš analizuojamų gatvių tai pat turėtų būti iškeliami 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 taktilinės 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.

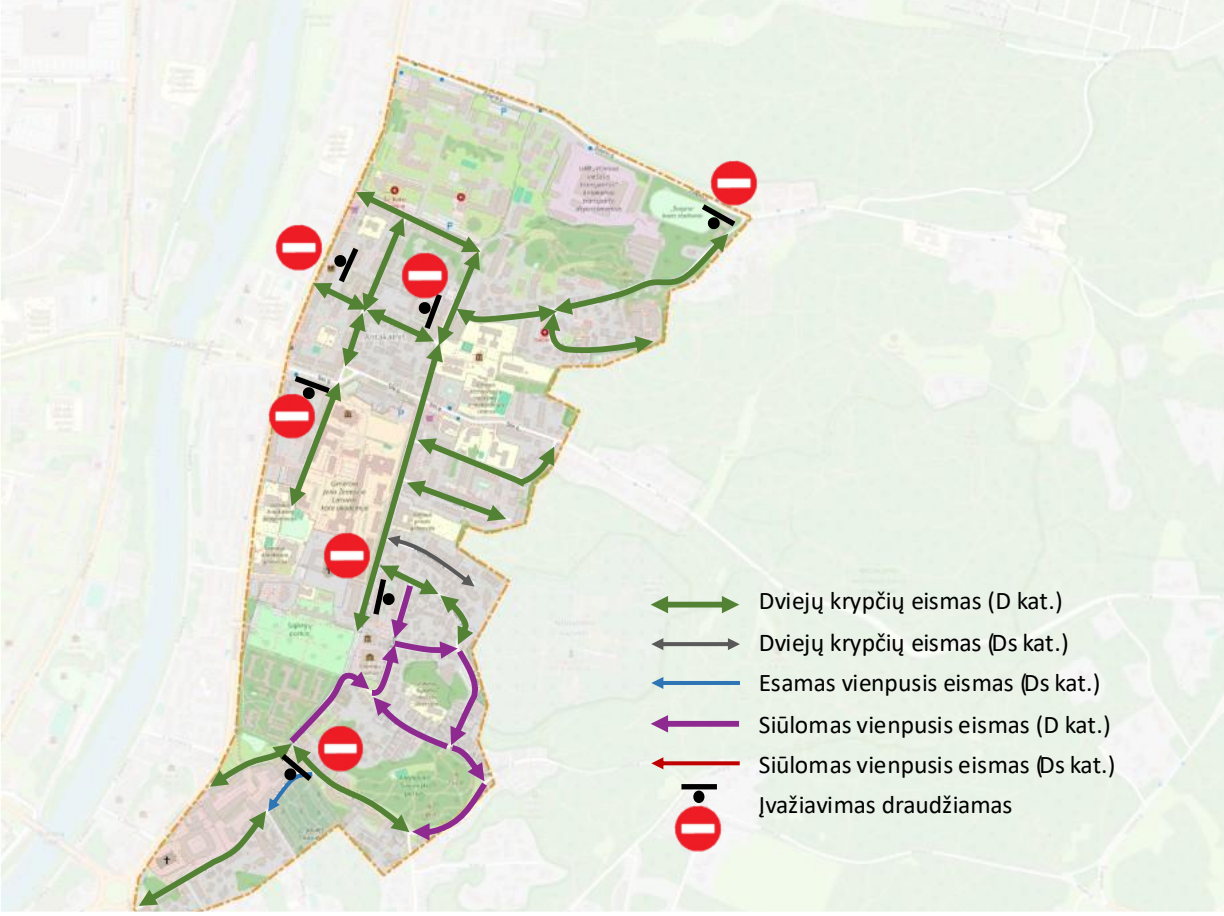
Teritorijos naudotojai apklausoje bei dirbtuvių metu identifikavo nesaugias ir nepatogias sankryžas bei saugių gatvės kirtimų trūkumą. Siekiant pagerinti saugumo situaciją, siūloma jas pertvarkyti užtikrinant gerą matomumą – įrengiant šaligatvio praplatėjimą už automobilių stovėjimo juostos pabaigos.

Alternatyva iškiliosioms sankryžoms gali būti ir sferinės (žiedinės) iškiliosios sankryžos.

8.2 ALTERNATYVA 1

Pirmąja alternatyva siūlomi sprendiniai formuojami taip, kad nedidelės apimties infrastruktūrinėmis intervencijomis ir mažiau eismo organizavimo pokyčių lemiančiais pakeitimais būtų sprendžiamos opiausios rengėjų identifikuotos 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 dalyje gatvių siūloma įvesti vienpusį eismą (kilpinio eismo principu), dalyje – uždrausti įvažiavimą iš tam tikros pusės, kartu atlaisvinant trūkstamas erdves pėsčiųjų, dviračių ir automobilių stovėjimo infrastruktūrai (žr. pav. 8.2). Siekiant užtikrinti patogų susisiekimą dviračiais, jiems siūloma sudaryti galimybę vienpusio eismo gatvėse judėti prieš srautą.



pav. 8.2 Pirmosios alternatyvos motorizuoto transporto eismo organizavimo sprendiniai

Remiantis 1 – 6 skyriuose pateikta informacija ir išvadomis, 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).

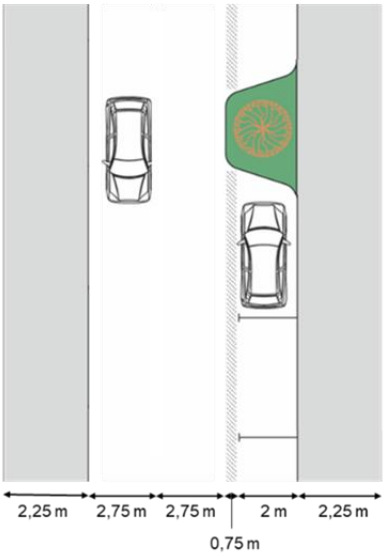
pav. 8.3 Pirmosios alternatyvos gatvių erdvių pertvarkymo sprendiniai

Atkreiptinas dėmesys, kad šioje alternatyvoje siūlomi sprendiniai ne būtinai yra kompleksiniai, jie skirti eliminuoti tik pačias problematiškiausias, dažnai taškines situacijas, todėl nesprendžia patogaus ir saugaus visų eismo dalyvių susisiekimo uždavinių visos teritorijos mastu.

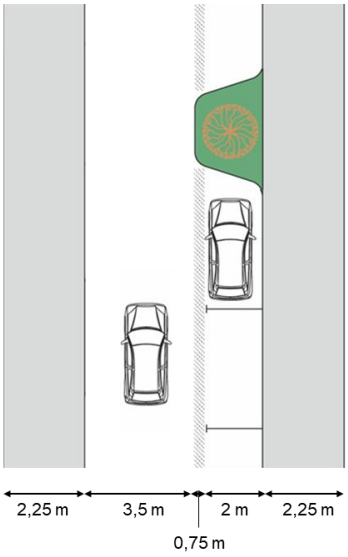
Principiniai gatvių pjūviai, kurie gali būti taikomi aukščiau įvardintų gatvių pjūvių pokyčiams pateikiami žemiau esančiame skyrelyje „Pjūvių detalizacija“. Tolimesniuose skyriuose detalizuojami kiekvienos gatvės pirmosios alternatyvos sprendiniai.

8.2.1 Pjūvių detalizacija

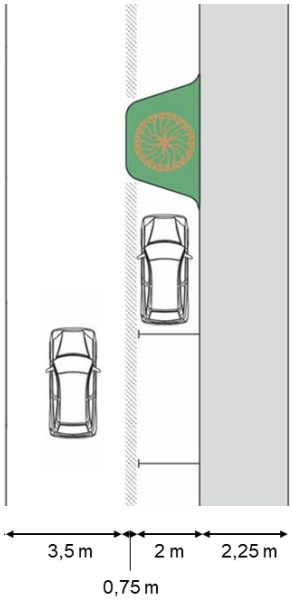
Pjūvis Nr. 1. - Dvipusis eismas su kintamu parkavimu vienoje gatvės pusėje ir šaligatviais abejose gatvės pusėse:



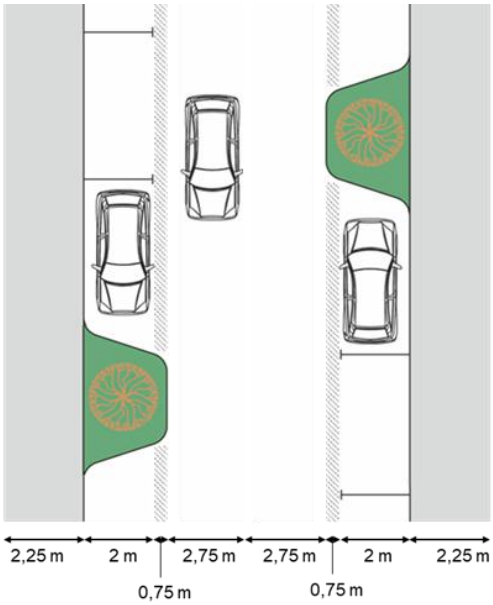
Pjūvis 2 – Dvipusis eismas kai važiuojamoji dalis atkarpose siaurinama iki 1 eismo juostos su parkavimu vienoje pusėje ir šaligatviais abejose gatvės pusėse:



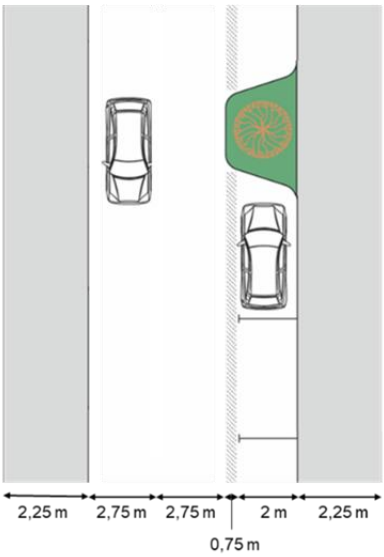
Pjūvis 3 - Dvipusis eismas kai važiuojamoji dalis atkarpose siaurinama iki 1 eismo juostos su parkavimu ir šaligatviu vienoje pusėje:



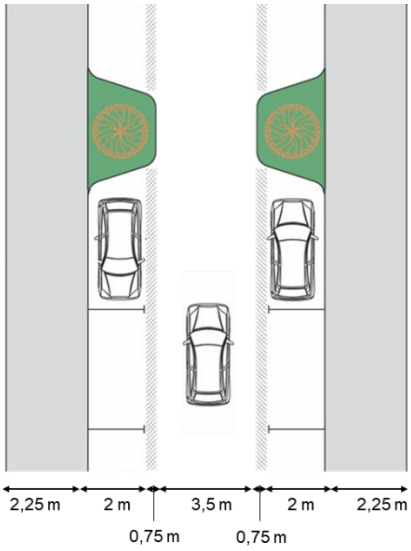
Pjūvis 4 – Dvipusis eismas su lygiagrečiu parkavimu ir šaligatviais abejose gatvės pusėse:



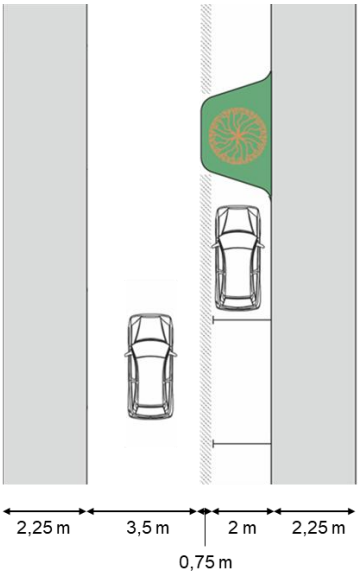
Pjūvis 5 – Dvipusis eismas su lygiagrečiu parkavimu vienoje pusėje ir šaligatviais abejose gatvės pusėse:



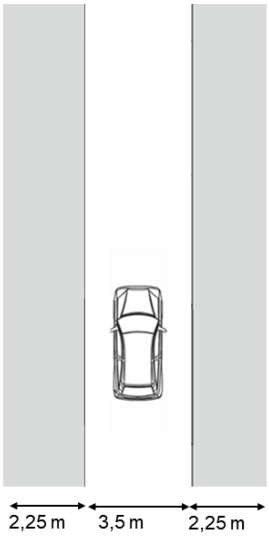
Pjūvis 6 – Vienpusis eismas su parkavimu abejose gatvės pusėse ir šaligatviais abejose gatvės pusėse:



Pjūvis 7 – Vienpusis eismas su kintamu parkavimu ir šaligatviais abejose gatvės pusėse:



Pjūvis 8 - Vienpusis eismas be parkavimo ir šaligatviais abiejose gatvės pusėse.



8.2.2 Klinikų gatvė

Pirmąja alternatyva esminis gatvės pjūvio pertvarkymas nenumatomas, atkarpoje tarp Antakalnio ir Smėlio gatvių, siekiant eliminuoti dėl automobilių stovėjimo kylančią problematiką ir efektyviai išnaudoti esamą važiuojamosios dalies plotį siūloma sužymėti lygiagretaus automobilių stovėjimo vietas ir perkelti esamų eismo juostų horizontalųjį žymėjimą.

Įgyvendinant minimaliais infrastruktūros pokyčiais paremtą scenarijų pirmoje alternatyvoje svarstytina galimybė pertvarkyti tik Klinikų – Smėlio gatvių sankryžoje jau esančias perėjas jas iškeliant į vieną lygį su šaligatviais, taip suformuojant nenutrūkstamą pėstiesiems skirtą infrastruktūrą bei motorinio transporto priemonių greičio mažinimo priemones.

Likusioje gatvės dalyje gatvės infrastruktūros pertvarkymų nesiūloma, tačiau siekiant pagerinti aplinkos saugą bei komfortą turėtų būti gerinamas (keičiamas) pėstiesiems skirtos infrastruktūros apšvietimas, kuris šiuo metu yra užstojamas esamų gatvės želdinių.

8.2.3 Tramvajų gatvė

Pirmos alternatyvos atveju siekiant sumažinti tranzitą per Tramvajų gatvę ties įvažiavimu nuo V. Grybo gatvės siūloma įrengti KET ženklą Nr. 301 „Įvažiuoti draudžiama“. Papildomas ženklas Nr. 301 „Įvažiuoti draudžiama“ taip pat numatomas ir ties Antakalnio g. 49 pastatu (žr. pav. 8.4), atkarpoje nuo Antakalnio gatvės iki vidinių kiemo gatvių sankryžos numatant vienpusį eismą, taip siekiant išvengti konfliktinių situacijų ribotoj važiuojamosios dalies erdvėje ir pėsčiųjų take Antakalnio gatvėje.

pav. 8.4 Eismo organizavimo sprendinių detalizacija Tramvajų g.

Atkarpoje iki Smėlio gatvės esama gatvės geometrija ir vyraujanti funkcija atitinka ramaus eismo gatvės koncepciją, todėl čia siūloma įvesti „Gyvenamosios zonos" režimą ir gatvės infrastruktūrą įrengti pagal D kategorijos gatvėms nustatytus parametrus atitinkančią gatvės važiuojamąją dalį, vietomis susiaurėjančią iki 1 eismo juostos su automobilių stovėjimo vietomis.

8.2.4 Bistryčios gatvė

Pirmoje alternatyvoje tranzito ribojimui siūloma uždrausti įvažiavimą į Bistryčios gatvę iš Žolyno gatvės, sankryžoje formuojant Bistryčios gatvės susiaurėjimą iki vienos eismo juostos bei iškeliant įvažiavimą į pėsčiųjų infrastruktūros lygį, tokiu būdu atkreipiant motorizuoto transporto vairuotojų dėmesį į pasikeitusį greičio režimą (įvažiuojama į 30 km/h greičio ribojimo zoną).

Pirmąja alternatyva sprendžiamas tik opiausias infrastruktūros pėstiesiems trūkumas ties tankiau apgyvendinta teritorija – nuo Bistryčios g. 19 iki sankryžos su Kanklių gatve. Atsižvelgiant į turimos erdvės šioje atkarpoje parametrus, bei tai, kad įgyvendinus eismo organizavimo pakeitimus tikėtinas motorizuoto transporto eismo sumažėjimas, siūloma perskirstyti gatvės erdvę perteklinį važiuojamosios dalies plotą skiriant pėsčiųjų reikmėms. Galimas 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.

Atkreiptinas dėmesys, kad šios alternatyvos atveju siūlomas minimaliomis intervencijomis įgyvendinamas gatvės pertvarkymas, todėl dėl ribotos erdvės, užstatymo tipo ir esamo reljefo šaligatviai galėtų būti 1,5 m pločio, tokiu būdu nauja gatvės geometrija galėtų būti sutalpinama į esamos infrastruktūros plotį, nenukasinėjant šlaitų ir neįrengiant papildomų priemonių. Įgyvendinant šį pertvarkymą būtina sudaryti galimybę prasilenkimui įvedant parkavimo draudimą 25 m ilgio atkarpose 1 – 2 vietose.

8.2.5 Smėlio gatvė

Pirmojoje alternatyvoje gatvės pertvarkymas nėra siūlomas, tačiau siekiant eliminuoti pėsčiųjų infrastruktūros problematiką visose statmenose ir kampu įrengtose automobilių stovėjimo vietose turi būti įrengiami parkavimo ribotuvai užtikrinantys patogų susisiekimą šaligatviu. Tais atvejais, kai šios automobilių stovėjimui skirtos vietos neatitinka teisės aktuose numatytų parametrų, jos turėtų būti pertvarkomos į lygiagrečias.

Važiuojamojoje gatvės dalyje esančios automobilių stovėjimo vietos turėtų būti sužymėtos, sudarant sąlygas saugiai išvažiuoti iš gatvėje esančių įvažiavimų į kiemus.

Siekiant išvengti netikslinio motorinių transporto priemonių srauto į Smėlio gatvės akligatvį, ties įvažiavimu nuo Šilo gatvės siūloma įrengti KET ženklą Nr. 301 „Įvažiuoti draudžiama".

8.2.6 V. Grybo gatvė

Pirmojoje alternatyvoje V. Grybo gatvės pertvarkymas nėra siūlomas, tačiau siekiant eliminuoti pėsčiųjų infrastruktūros problematiką visose statmenose ir kampu įrengtose automobilių stovėjimo vietose turi būti įrengiami parkavimo ribotuvai užtikrinantys patogų susisiekimą šaligatviu. Tais atvejais, kai šios automobilių stovėjimui skirtos vietos neatitinka teisės aktuose numatytų parametrų, jos turėtų būti pertvarkomos į lygiagrečias.

Važiuojamojoje gatvės dalyje esančios automobilių stovėjimo vietos turėtų būti sužymėtos, sudarant sąlygas saugiai išvažiuoti iš gatvėje esančių įvažiavimų į kiemus.

8.2.7 Kanklių gatvė

Kanklių gatvėje abiejų alternatyvų atveju siūloma pertvarkyti esamą infrastruktūrą. Atkarpoje nuo Bistryčios g. iki Kanklių g. 19 galimas pjūvis (vienbučių pusėje numatant 1,5 pločio šaligatvį):

- Pjūvis Nr. 2. - Dvipusis eismas kai važiuojamoji dalis atkarpose siaurinama iki 1 eismo juostos su parkavimu vienoje pusėje ir šaligatviais abejose gatvės pusėse.

Likusioje atkarpoje galimas pjūvis:

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

Važiuojamojoje gatvės dalyje esančios automobilių stovėjimo vietos turėtų būti sužymėtos, sudarant sąlygas saugiai išvažiuoti iš gatvėje esančių įvažiavimų į kiemus ir parkavimo aikšteles. Įgyvendinant šį pertvarkymą būtina sudaryti galimybę prasilenkimui įvedant parkavimo draudimą 25 m ilgio atkarpose.

8.2.8 Volungės gatvė

Koncepcijoje gatvės pjūvio ir eismo organizavimo pertvarkymas nėra numatomas.

8.2.9 Debesijos gatvė

Koncepcijoje gatvės pjūvio ir eismo organizavimo pertvarkymas nėra numatomas.

8.2.10 Karių Kapų gatvė

Abiejų alternatyvų atveju siūloma pertvarkyti visą Karių Kapų gatvės esamą infrastruktūrą, suformuojant ištisininį pėsčiųjų infrastruktūros tinklą. Atkarpoje nuo V. Grybo gatvės iki posūkio ties kapinėmis galimas pjūvis:

- Pjūvis Nr. 4. - Dvipusis eismas su lygiagrečiu parkavimu ir šaligatviais abejose gatvės pusėse.

Atkarpoje nuo posūkio iki sankryžos su Gailestingųjų seserų gatve galimas pjūvis:

- Pjūvis Nr. 5. – Dvipusis eismas su kintamu lygiagrečiu parkavimu vienoje pusėje ir šaligatviais abejose gatvės pusėse.

Atkarpoje nuo Gailestingųjų seserų gatvės iki Kuosų gatvės, kurioje numatomas vienpusis eismas link Gailestingųjų seserų gatvės, siūloma įvesti Gyvenamosios zonos" režimą ir jį užtikrinti ne tik eismo organizavimo priemonėmis, bet ir pertvarkant visą gatvės infrastruktūrą panašiu principu, kaip tai jau yra padaryta Širvintų gatvėje - atnaujinti gatvės infrastruktūrą įrengiant D ir Ds kategorijos gatvėms nustatytus parametrus atitinkančią iškeltą gatvės važiuojamąją dalį iš trinkelių dangos, atkarpose įrengiant automobilių stovėjimo vietas, želdinius ir kt. objektus, kurie iškreivintų važiuojamąją dalį, užtikrintų greičio režimo laikymąsi ir formuotų malonią bei saugią aplinką, ypač pėstiesiems bei dviratininkams (žr. pav. 8.5).

pav. 8.5 Širvintų gatvė, Vilnius
Šaltinis: https://judu.lt/gatviu-modernizacija/sirvintu-gatve/

8.2.11 Kuosų gatvė

Kuosų gatvėje pirmojoje alternatyvoje siūloma įvesti vienpusį eismą link centrinės sankryžos su Karių Kapų gatve, tokiu būdu formuojant kilpinio eismo organizavimo schemą tranzito ribojimui. Visą gatvę siūloma performuoti pagal naują eismo organizavimo būdą, galimas pjūvis:

- Pjūvis Nr. 6 – Vienpusis eismas su parkavimu abejose gatvės pusėse ir šaligatviais abejose gatvės pusėse.

8.2.12 L. Sapiegos gatvė

L. Sapiegos gatvės atkarpa nuo Mildos iki Kuosų gatvės taip pat yra kilpinio eismo organizavimo schemos dalis – pirmosios alternatyvos atveju siūloma čia įvesti vienpusį eismą Kuosų gatvės link. Atsilaisvinusią erdvę siūloma išnaudoti pėsčiųjų infrastruktūros gerinimui, galimas pjūvis:

- Pjūvis Nr. 7 – Vienpusis eismas su kintamu parkavimu ir šaligatviais abejose gatvės pusėse.

Likusioje gatvės dalyje eismo organizavimo ir gatvės pertvarkymo sprendimų šios galimybių studijos apimtyje nėra numatoma, tačiau atkreipiamas dėmesys, kad čia turi būti suformuotos saugios gatvės perėjimo galimybės pėstiesiems.

8.2.13 Mildos gatvė

Pirmojoje alternatyvoje siūloma įvesti vienpusio eismo organizavimą atkarpoje nuo Jūratės iki Rudens g. (link Rudens g.), ir toliau formuojant nuoseklų kilpinio organizavimo tinklą teritorijoje (suteikiant galimybę dviračiams judėti ir prieš eismą). Gatvės erdvės pertvarkymo sprendimų pirmąja alternatyva nėra numatoma.

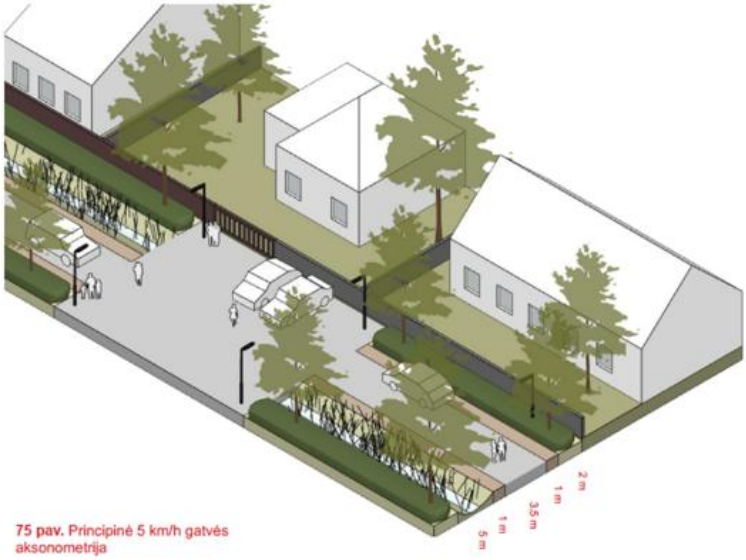
8.2.14 M. K. Paco gatvė

Pirmojoje alternatyvoje tranzitinio eismo sumažinimui M. K. Paco gatve siūloma įrengti KET ženklą Nr. 301 „Įvažiuoti draudžiama“, neribojant dviračių eismo. Gatvės erdvės pertvarkymo sprendimų pirmąja alternatyva nėra numatoma.

8.2.15 Petro Rimšos gatvė

Esama gatvės geometrija ir vyraujanti funkcija atitinka ramaus eismo gatvės koncepciją, čia įvestas „Gyvenamosios zonos“ režimas, tačiau siekiant užtikrinti saugaus greičio laikymąsi ir visų eismo dalyvių saugumą siūloma gatvės infrastruktūrą pertvarkyti pagal D kategorijos gatvėms nustatytus parametrus atitinkančią gatvės važiuojamąją dalį, vietomis susiaurėjančią iki 1 eismo juostos. Bendro eismo gatvių galimi pavyzdžiai pateikiami iš Vilniaus miesto savivaldybės gatvių infrastruktūros standarto.

pav. 8.6. Bendro naudojimo gatvės judėjimo pavyzdys
Šaltinis: Vilniaus miesto savivaldybės gatvių infrastruktūros standartas (2021). Nuotrauka iš MMAP archyvo



pav. 8.7 Principinė 5 km/val. gatvės aksonometrija
Šaltinis: Vilniaus miesto savivaldybės gatvių infrastruktūros standartas (2021)

Siekiant užtikrinti greičio laikymąsi ir pagerinti gatvės aplinką, siūloma formuojant važiuojamosios dalies iškreivinimus želdiniais, kaip pavyzdžiui tai buvo padaryta atnaujinant Širvintų gatvę (žr. **pav. 8.5**).

pav. 8.8 Širvintų gatvė, Vilnius
Šaltinis: https://judu.lt/gatviu-modernizacija/sirvintu-gatve/

8.2.16 Gailestingųjų Seserų gatvė

Pirmojoje alternatyvoje siūloma įvesti vienpusio eismo organizavimą nuo Karių Kapų link Jūratės gatvės, o atlaisvintoje erdvėje suformuoti pėstiesiems skirtą infrastruktūrą (1,5 – 2,25 m pločio, priklausomai nuo konkrečios vietos). Galimas pjūvis:

- Pjūvis Nr. 8. - Vienpusis eismas be parkavimo ir šaligatviais abiejose gatvės pusėse.

8.2.17 Jūratės gatvė

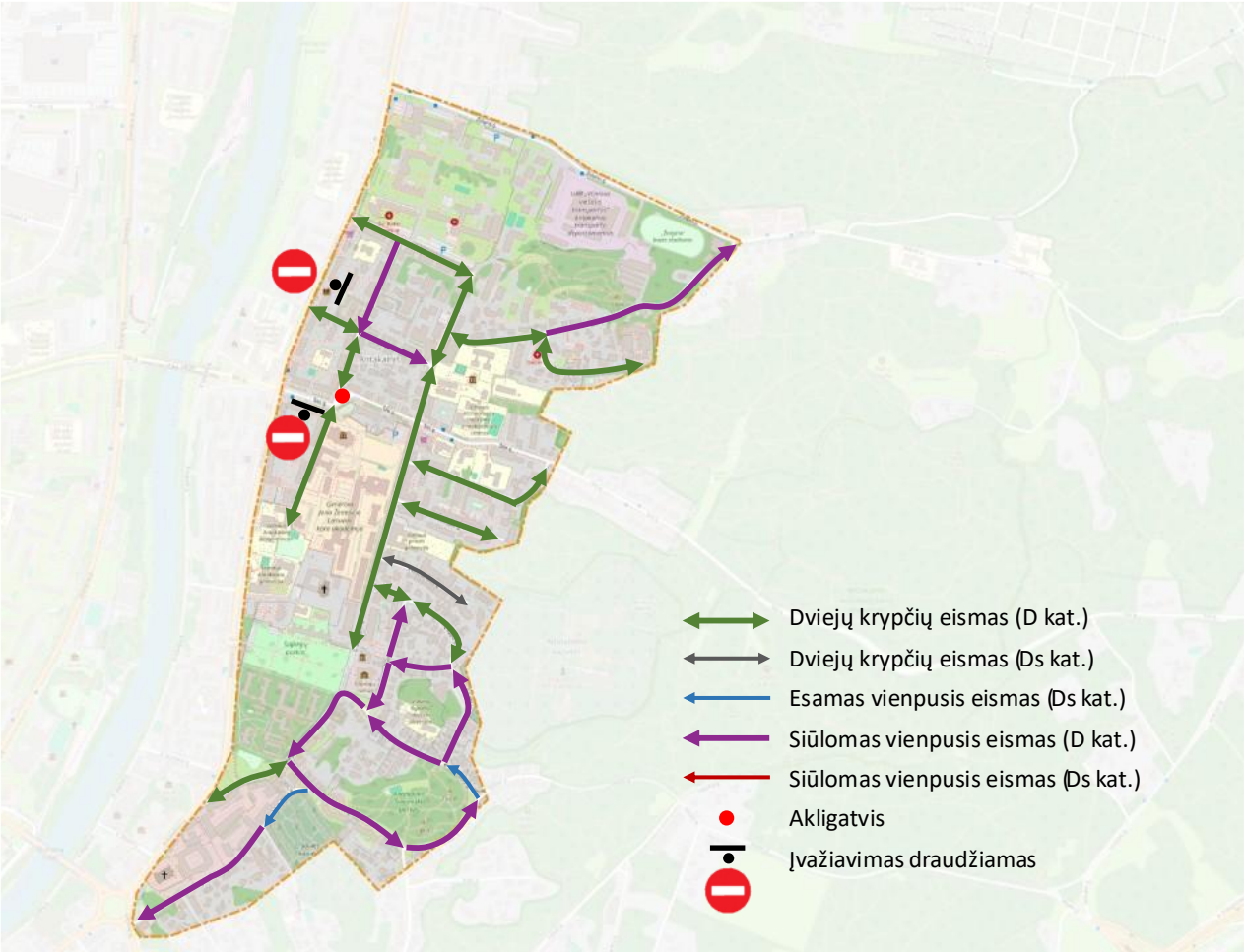
Jūratės gatvėje pirmojoje alternatyvoje siūloma įvesti vienpusį eismą nuo sankryžos su Gailestingųjų Seserų gatve į priešingas puses. Atkarpoje tarp Mildos ir Gailestingųjų Seserų gatvių gatvės pertvarkymo nesiūloma, likusioje dalyje siūloma erdvę performuoti pagal naują eismo organizavimo būdą, atlaisvintą erdvę išnaudojant pėsčiųjų infrastruktūros tobulinimui. Galimas pjūvis:

- Pjūvis Nr. 8. - Vienpusis eismas be parkavimo ir šaligatviais abiejose gatvės pusėse.

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. 8.9 ir pav. 8.10.

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) 9-iose teritorijos gatvių (žr. pav. 8.9). Papildomai siūloma infrastruktūrinėmis ir organizacinėmis priemonėmis riboti motorizuoto transporto eismą. Siekiant užtikrinti patogų susisiekimą dviračiais, jiems siūloma sudaryti galimybę vienpusio eismo gatvėse judėti prieš srautą.



pav. 8.9 Antrosios alternatyvos motorizuoto transporto eismo organizavimo sprendiniai

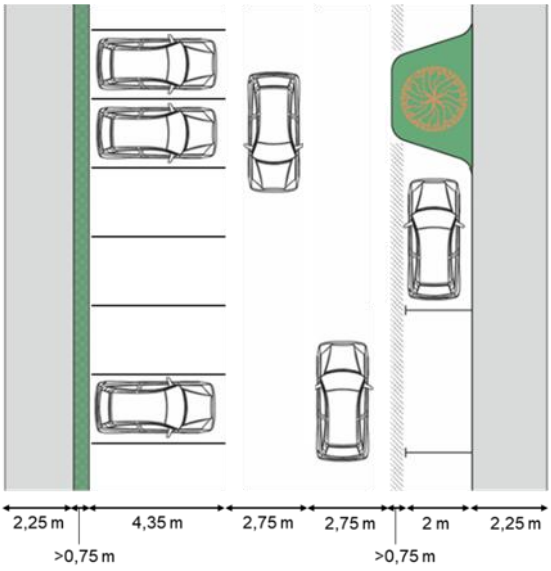
Atlikta analizė ir vykdytos apklausos metu išreikšta teritorijos naudotojų nuomonė rodo, kad teritorijoje yra poreikis tobulinti pėsčiųjų ir dviračių infrastruktūrą, lygiagrečiai užtikrinant ir pakankamą automobilių stovėjimo vietų pasiūlą. Kartu su aukščiau aprašytais eismo organizavimo pakeitimais pateikiami principiniai siūlymai teritorijos gatvių (ar jų atkarpų) pjūvių pokyčiams, taip pat mažesnės apimties siūlymai perskirstyti esamą važiuojamosios dalies erdvę, kur to pakanka (žr. pav. 8.10).

pav. 8.10 Antrosios alternatyvos gatvių erdvių pertvarkymo sprendiniai

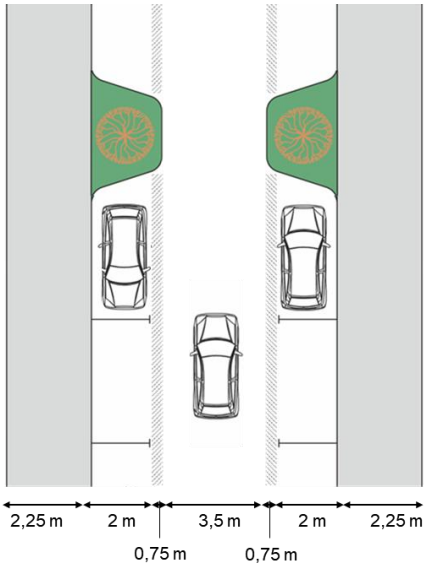
Principiniai gatvių pjūviai, kurie gali būti taikomi aukščiau įvardintų gatvių pjūvių pokyčiams, pateikiami žemiau esančiame poskyryje „Pjūvių detalizacija“. Tolimesniuose skyriaus poskyriuose detalizuojami kiekvienos gatvės antrosios alternatyvos sprendiniai.

8.3.1 Pjūvių detalizacija

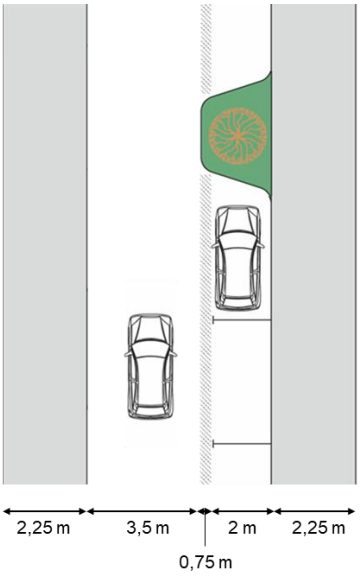
Pjūvis 1 – Dvipusis eismas su abipusiu parkavimu ir šaligatviais abiejose gatvės pusėse:



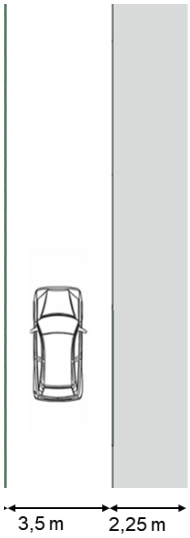
Pjūvis 2 – Vienpusis eismas su lygiagrečiu parkavimu ir šaligatviais abiejose gatvės pusėse:



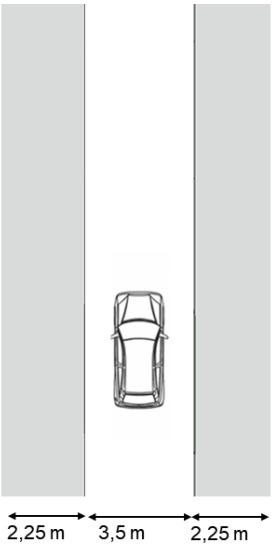
Pjūvis 3 - Vienpusis eismas su parkavimu vienoje gatvės pusėje ir šaligatviais abejose gatvės pusėse:



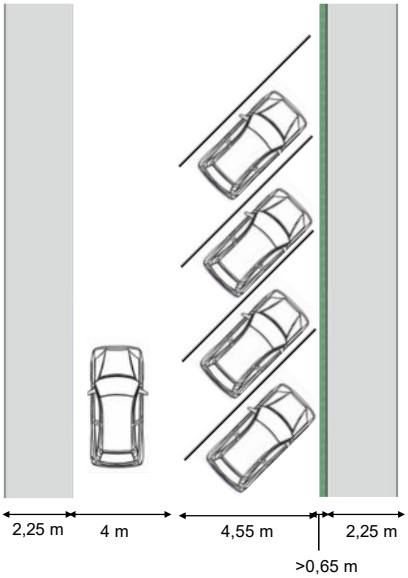
Pjūvis 4 – Vienpusis eismas be parkavimo ir šaligatviu vienoje gatvės pusėje.:



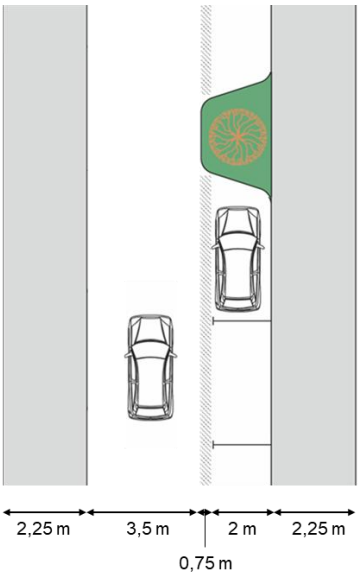
Pjūvis 5 – Vienpusis eismas be parkavimo ir šaligatviais abiejose gatvės pusėse:



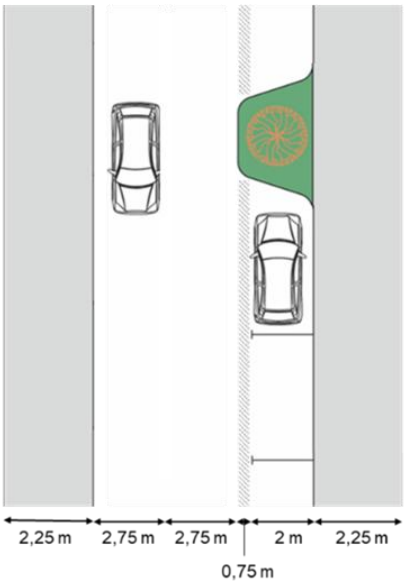
Pjūvis 6 - Vienpusis eismas su parkavimu 60 laipsnių kampu ir šaligatviais abiejose gatvės pusėse:



Pjūvis 7 - Dvipusis eismas kai važiuojamoji dalis atkarpose siaurinama iki 1 eismo juostos su parkavimu vienoje pusėje ir šaligatviais abejose gatvės pusėse :



Pjūvis 8 - Dvipusis eismas su kintamu lygiagrečiu parkavimu ir šaligatviais abejose gatvės pusėse:



8.3.2 Klinikų gatvė

Antrąja alternatyva svarstytinas infrastruktūros atkarpoje tarp Antakalnio ir Smėlio gatvių, pertvarkymas - galimas gatvės pjūvis pateikiamas Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. 8.3 skyrių „Alternatyva 1“):

- Pjūvis Nr. 1. - Dvipusis eismas su abipusiu parkavimu (lygiagrečiu ir statmenu) ir šaligatviais abiejose gatvės pusėse.

Įgyvendinant infrastruktūros pertvarkymą kartu rekomenduojama pertvarkyti ir Klinikų - Smėlio gatvių bei Klinikų – V. Grybo gatvių sankryžas, taip pat visus įvažiavimus į kiemus.

Kaip ir pirmosios alternatyvos atveju likusioje gatvės dalyje gatvės infrastruktūros pertvarkymų nesiūloma, tačiau siekiant pagerinti aplinkos saugą bei komfortą turėtų būti gerinamas (keičiamas) pėstiesiems skirtos infrastruktūros apšvietimas, kuris šiuo metu yra užstojamas esamų gatvės želdinių.

8.3.3 Tramvajų gatvė

Atkarpoje tarp Antakalnio ir Smėlio gatvių siūloma taikyti pirmojoje alternatyvoje numatytus sprendimus. Atkarpoje tarp Smėlio ir V. Grybo gatvių, siekiant ne tik sumažinti per Tramvajų gatvę vykstantį tranzitą, bet ir padidinti automobilių stovėjimui skirtos erdvės plotą, siūloma įvesti vienpusį eismo organizavimą (siūloma kryptis link V. Grybo gatvės, tačiau atsižvelgiant į aplinkybes ji gali būti tikslinama įgyvendinant konkretų šios ir su ja besijungiančių gatvių pertvarkymo projektus), o atsilaisvinusią važiuojamosios dalies erdvę pertvarkyti (neliečiant želdinių juostų ir esamos pėsčiųjų infrastruktūros). Galimas šios gatvės atkarpos pjūvis (žr. poskyryje 8.3.1 Pjūvių detalizacija):

- Pjūvis Nr. 2. - Vienpusis eismas su abipusiu parkavimu ir šaligatviais abiejose gatvės pusėse.

8.3.4 Bistryčios gatvė

Antrosios alternatyvos atveju tranzito ribojimui siūloma vienpusį eismą nuo Kanklių g. link Žolyno gatvės. Tokiu būdu atkarpoje tarp Kanklių g. ir Bistryčios g. 19 galėtų būti įgyvendinamas pirmoje alternatyvoje pasiūlytas

gatvės pjūvio pertvarkymas, tačiau kadangi šiuo atveju vyktų vienpusis eismas – nebelieka poreikio drausti parkavimo atkarpose prasilenkimui. Galimas šios gatvės atkarpos pjūvis (žr. poskyryje 8.3.1 Pjūvių detalizacija):

- Pjūvis Nr. 3. - Vienpusis eismas su parkavimu vienoje gatvės pusėje ir šaligatviais abejose gatvės pusėse.

Dėl pakeisto eismo organizavimo yra galimybė pertvarkyti gatvės erdvę ir tolimesnėje atkarpoje, einančioje iki Žolyno gatvės. Pačioje siauriausioje atkarpoje, esančioje tarp Bistryčios g. 19 ir 25, siūlomas gatvės pjūvis su minimalių parametrų pėsčiųjų infrastruktūra (1,5 m):

- Pjūvis Nr. 4. - Vienpusis eismas be parkavimo ir šaligatviu vienoje gatvės pusėje.

Likusioje atkarpoje iki Žolyno gatvės siūlomas pjūvis taip pat su minimalių parametrų pėsčiųjų infrastruktūra (1,5 m):

- Pjūvis Nr. 5. - Vienpusis eismas be parkavimo ir šaligatviais abiejose gatvės pusėse.

8.3.5 Smėlio gatvė

Antroje alternatyvoje atkarpoje tarp Klinikų ir Tramvajaus gatvių siūloma įvesti vienpusį eismą ir atsilaisvinusioje erdvėje pertvarkyti automobilių stovėjimo organizavimą suformuojant daugiau automobilių stovėjimo vietų. Galimas pjūvis:

- Pjūvis Nr. 6. - Vienpusis eismas su parkavimu 60 laipsnių kampu ir šaligatviais abiejose gatvės pusėse.

Likusioje Smėlio gatvės dalyje visose statmenose ir kampu įrengtose automobilių stovėjimo vietose turi būti įrengiami parkavimo ribotuvai užtikrinantys patogų susisiekimą šaligatviu. Tais atvejais, kai šios automobilių stovėjimui skirtos vietos neatitinka teisės aktuose numatytų parametrų, jos turėtų būti pertvarkomos į lygiagrečias.

Važiuojamojoje gatvės dalyje esančios automobilių stovėjimo vietos turėtų būti sužymėtos, sudarant sąlygas saugiai išvažiuoti iš gatvėje esančių įvažiavimų į kiemus.

Tranzito Smėlio gatve mažinimui kaip ir pirmos alternatyvos atveju ties įvažiavimu nuo Šilo gatvės siūloma įrengti KET ženklą Nr. 301 „Įvažiuoti draudžiama“, tačiau šioje alternatyvoje papildomai siūloma svarstyti galimybę panaikinti galimybę motorinio transporto priemonių judėjimui Smėlio – Šilo gatvių jungtyje ties Smėlio g. 24. Tokiu atveju ši sankryža turėtų būti pertvarkoma – įrengiama apsisukimo aikštelė Smėlio gatvės aklakelyje, panaikinamos važiuojamosios dalies atkarpos nuo Šilo gatvės, o atsilaisvinsi erdvė galėtų būti pertvarkoma ir pritaikoma viešosios erdvės funkcijai.

8.3.6 V. Grybo gatvė

Antrojoje alternatyvoje skirtingose V. Grybo gatvės atkarpose siūlomi skirtingi gatvės pertvarkymo sprendimai, priklausomai nuo tos atkarpos funkcijos ir joje vyraujančių poreikių, bei esamos gatvės erdvės geometrijos.

Atkarpą nuo Klinikų iki Bistryčios g. siūloma pertvarkyti įrengiant 1,5 m šaligatvį rytinėje pusėje, galimas gatvės pjūvis (nejudinant vakarinėje pusėje esančių gatvės bortų):

- Pjūvis Nr. 7 - Dvipusis eismas kai važiuojamoji dalis atkarpose siaurinama iki 1 eismo juostos su parkavimu vienoje pusėje ir šaligatviais abejose gatvės pusėse.

Atkarpą nuo Tramvajų iki Šilo gatvės pertvarkyti įrengiant pakankamus pėsčiųjų šaligatvius be kliūčių bei suformuojant stovėjimo vietas, galimas gatvės pjūvis:

- Pjūvis 8 - Dvipusis eismas su kintamu lygiagrečiu parkavimu ir šaligatviais abejose gatvės pusėse.

Atkarpoje tarp Šilo ir Volungės gatvių dėl vykstančio automobilių parkavimo yra blogos sąlygos pėsčiųjų eismui, todėl šioje atkarpoje siūloma gatvės pjūvį pertvarkyti atitinkamai:

- Pjūvis 9 - Dvipusis eismas su parkavimu 45 laipsnių kampu vienoje pusėje ir lygiagrečiu parkavimu kitoje.

Atkarpoje nuo Volungės iki Karių Kapų gatvės pertvarkymas nenumatomas, bet siūloma suformuoti automobilių stovėjimo vietas pagal pjūvį Nr. 8. Likusioje gatvės dalyje pokyčių nenumatoma.

8.3.7 Kanklių gatvė

Siūloma taikyti sprendimus, aprašytus pirmojoje alternatyvoje.

8.3.8 Volungės gatvė

Koncepcijoje gatvės pjūvio ir eismo organizavimo pertvarkymas nėra numatomas.

8.3.9 Debesijos gatvė

Koncepcijoje gatvės pjūvio ir eismo organizavimo pertvarkymas nėra numatomas.

8.3.10 Karių Kapų gatvė

Siūloma taikyti sprendimus, aprašytus pirmojoje alternatyvoje, išskyrus siūlymą formuojant kilpinio eismo organizavimo schemą atkarpoje nuo Gailestingųjų seserų gatvės iki Kuosų gatvės numatyti vienpusį eismą link Kuosų gatvės.

8.3.11 Kuosų gatvė

Kuosų gatvėje antrojoje alternatyvoje siūloma įvesti vienpusį eismą nuo centrinės sankryžos su Karių Kapų gatve, tokiu būdu formuojant alternatyvią kilpinio eismo organizavimo schemą tranzito ribojimui. Gatvės erdvės pertvarkymui siūloma taikyti sprendimus, aprašytus pirmojoje alternatyvoje.

8.3.12 L. Sapiegos gatvė

Siūloma taikyti sprendimus, aprašytus pirmojoje alternatyvoje, išskyrus siūlymą formuojant kilpinio eismo organizavimo schemą atkarpoje nuo Mildos gatvės iki Kuosų gatvės numatyti vienpusį eismą link priešinga kryptimi (link Mildos g.).

8.3.13 Mildos gatvė

Antrojoje alternatyvoje formuojant kilpinio eismo organizavimo schemą Mildos gatvėje siūloma įvesti vienpusį eismo organizavimą nuo L. Sapiegos iki Jūratės g. (link Jūratės g.). Atkarpoje nuo L. Sapiegos iki Rudens gatvės taip pat siūlomas ir infrastruktūros pertvarkymas, gerinant pėsčiųjų infrastruktūrą. Galimas pjūvis:

- Pjūvis Nr. 3. - Vienpusis eismas su kintamu parkavimu vienoje gatvės pusėje ir šaligatviais abejose gatvės pusėse.

8.3.14 M. K. Paco gatvė (D ir Ds kategorijų dalys)

Antrojoje alternatyvoje siūloma M. K. Paco gatvėje įvesti vienpusį eismo organizavimą link Olandų žiedo (su galimybe dviračių judėjimui prieš eismą), o atsilaisvinusioje erdvėje pertvarkyti gatvės pjūvį gerinant pėstiesiems skirtą infrastruktūrą (įrengiant bent minimalių 1,5 m pločio parametrų šaligatvius). Galimas pjūvis:

- Pjūvis Nr. 5. - Vienpusis eismas be parkavimo ir šaligatviais abiejose gatvės pusėse.

8.3.15 Petro Rimšos gatvė

Siūloma taikyti sprendimus, aprašytus pirmojoje alternatyvoje.

8.3.16 Gailestingųjų Seserų gatvė

Siūloma taikyti sprendimus, aprašytus pirmojoje alternatyvoje, išskyrus siūlymą formuojant kilpinio eismo organizavimo schemą numatyti vienpusį eismą priešinga kryptimi (link Karių Kapų g.).

8.3.17 Jūratės gatvė

Siūloma taikyti sprendimus, aprašytus pirmojoje alternatyvoje, išskyrus siūlymą formuojant kilpinio eismo organizavimo schemą numatyti vienpusį eismą priešinga kryptimi atkarpoje tarp Mildos ir Gailestingųjų Seserų gatvių – antrosios alternatyvos atveju siūloma palikti esamą eismo organizavimą .