KAZLIŠKIŲ GATVIŲ MODERNIZACIJOS GALIMYBIŲ TYRIMAS V 1.0

Gaučė ir Ko

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

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

Vilnius, 2025

TURINYS

Įvadas 5
Tyrimo aprėptis 5
Tyrimo metodika 6
1 Esamos būklės vertinimas 8
1.1 Urbanistinis kontekstas 8
1.2 Susisiekimo Infrastruktūra 9
2 Infrastruktūros atitikimo galiojančių dokumentų nuostatoms vertinimas 11
2.1 Infrastruktūros atitikimo įvertinimo metodika 11
2.2 Nagrinėjamos teritorijos infrastruktūros atitikimo vertinimas 13
2.3 Išvados ir įžvalgos 16
3 Eismo situacijos analizė nagrinėjamoje teritorijoje 17
3.1 Esami eismo organizavimo sprendimai 17
3.2 Eismo saugos situacija 18
3.3 Eismo srautų analizuojamoje teritorijoje analizė 19
3.3.1 Eismo srautų stebėjimų ir vertinimo metodika 19
3.3.2 Eismo srautai analizuojamose sankryžose 20
3.4 Išvados ir įžvalgos 23
4 Esamos judumo situacijos apibendrinimas 24
5 Pirminiai siūlymai gatvių modernizacijos (GM) įgyvendinimui 26
6 Naudotojų patirčių ir poreikių analizė 27
6.1 Demografiniai duomenys 27
6.2 Bendroji informacija 28
6.3 Teritorijos naudotojų poreikiai 29
6.3.1 Svarbiausių teritorijos naudotojų poreikių identifikavimo metodika 30
6.3.2 Bendra teritorijos naudotojų poreikių apžvalga 31
6.3.3 H. Manto gatvė 33
6.3.4 Turgaus gatvė 33
6.3.5 Krokuvos gatvė 34
6.3.6 Kazliškių gatvė 34
6.3.7 Lvivo gatvė 35
6.3.8 Slucko gatvė 35
6.3.9 Trimitų gatvė 35
7 Koncepcija 36
7.1 Koncepcijos rengimo metodika 36
7.2 Principiniai sprendiniai aprašomi Teisės aktuose 37
7.3 Suplanuoti pokyčiai teritorijos gretimybėse 40
8 Koncepcijos sprendiniai 54
8.1 Bendrieji sprendiniai abiems alternatyvoms 54
8.2 Alternatyva 1 57
8.2.1 Pjūvių detalizacija 58
8.2.2 H. Manto gatvė 58
8.2.3 Turgaus gatvė 58
8.2.4 Kazliškių gatvė 59
8.2.5 Krokuvos gatvė 59
8.2.6 Slucko gatvė 59
8.2.7 Lvivo gatvė 60

8.2.8 Trimitų gatvė ... 60
8.3 Alternatyva 2 ... 61
8.3.1 Pjūvių detalizacija ... 62
8.3.2 H. Manto gatvė ... 62
8.3.3 Turgaus gatvė ... 63
8.3.4 Kazliškių gatvė ... 63
8.3.5 Rinktinės gatvė (atkarpa, lygiagreti Kazliškių g.) ... 63
8.3.6 Krokuvos gatvė ... 63
8.3.7 Slucko gatvė ... 63
8.3.8 Lvivo gatvė ... 63
8.3.9 Trimitų gatvė ... 63

ILIUSTRACIJŲ SĄRAŠAS

pav. 0.1 Nagrinėjama teritorija ... 6
pav. 0.2 Tyrimo metodikos schema ... 6
pav. 1.1 Nagrinėjamos teritorijos urbanistinis kontekstas ... 8
pav. 1.2 Ugdymo įstaigos analizuojamoje teritorijoje ... 8
pav. 1.3 Esamas ir perspektyvinis gatvių tinklas ... 9
pav. 1.4 Dviračių tinklo schema ... 10
pav. 2.1 Nagrinėjamoje teritorijoje esančių perėjų (ir važiuojamosios dalies kirtimų) tvarkymo poreikis ... 15
pav. 2.2 Dviračiams skirtos infrastruktūros ir galimybių dviračiu kirsti Rinktinės g. schema ... 16
pav. 3.1 1 Eismo organizavimo planuojamoje teritorijoje schema ... 17
pav. 3.2 Įskaitiniai eismo įvykiai analizuojamose gatvėse ... 18
pav. 3.3 Eismo srautų stebėjimo vietos nagrinėjamoje teritorijoje ... 19
pav. 3.4 Apibendrinta eismo srautų schema rytinio piko metu 7.00 -9.00 val. ... 21
pav. 3.5 Apibendrinta eismo srautų schema vakarinio piko metu 16.30 -18.30 val. ... 22
pav. 4.1 Nagrinėjamoje teritorijoje identifikuotų probleminių situacijų apibendrinimas ... 24
pav. 5.1 Pagrindas Kazliškių gatvių modernizacijos koncepcijai ... 26
pav. 7.1 ≤ 30 km/h greičio režimo gatvės skersinis profilis be maršrutinio transporto eismo ... 38
pav. 7.2 Iškreivinimo elementų išdėstymo formuojant važiuojamosios dalies iškreivinimą su susiaurinimu schema ir pavyzdys ... 39
pav. 7.3 Šaligatvių išplėtimo sankryžoje schema ir pavyzdys ... 39
pav. 7.4 Iškiliųjų pėsčiųjų perėjų schemos ir pavyzdys (su lietaus vandens nuleidimo sprendiniais) ... 40
pav. 7.5 Iškiliosios standartinės sankryžos schema ir pavyzdys ... 40
pav. 7.6 Projektuotojo UAB "Paleko archstudija" projektinių pasiūlymų iškarpos. Bylos žymuo: SA-01 ... 41
pav. 7.7 Projektuotojo MB „2 BRICKS" projektinių pasiūlymų iškarpos. Statinio projekto nr.: 2021-17 ... 42
pav. 7.8 Projektuotojo DNA STUDIJA, MB projektinių pasiūlymų iškarpos. Kompleksas: DNA2022-06/4-PP ... 43
pav. 7.9 Projektuotojo UAB „URBAN LINE" projektinio pasiūlymo iškarpos. Statinio projekto nr.: UL-20-0290 ... 44
pav. 7.10 Projektuotojo UAB „Ais2" projektinių pasiūlymų iškarpos. Projekto nr.: 022 -01-02-PP ... 45
pav. 7.11 Projektuotojo UAB „Synergy Solutions" projektinių pasiūlymų iškarpos. Bylos nr.: SS2449-XX-PP ... 46
pav. 7.12 Projektuotojo UAB „Artex studija" projektinių pasiūlymų iškarpos. Objekto numeris: 22-04/04 TP ... 47
pav. 7.13 Projektuotojo MB „2 BRICKS" projektinių pasiūlymų iškarpos. Statinio projekto nr.: 2022-08 ... 48
pav. 7.14 Projektuotojo UAB „PROJEKTAVIMO SPRENDIMAI" projektinių pasiūlymų iškarpos. Projekto nr.: 20-PP-078 ... 49
pav. 7.15 Projektuotojo SAVIVALDYBĖS ĮMONĖS „VILNIAUS PLANAS" projektinių pasiūlymų iškarpos. Projekto Nr. VP 19-247 ... 51

pav. 7.16 Projektuotojo SAVIVALDYBĖS ĮMONĖS „VILNIAUS PLANAS“ projektinių pasiūlymų iškarpos. Projekto Nr. VP 20-46 ... 53
pav. 8.1 Siūlomi bendrieji sprendiniai vienodi alternatyvai 1 ir 2 ... 56
pav. 8.2 Pirmosios alternatyvos sprendiniai ... 57
pav. 8.3. Bendro naudojimo gatvės judėjimo pavyzdys ... 60
pav. 8.4 Širvintų gatvė, Vilnius ... 60
pav. 8.5 Antrosios alternatyvos sprendiniai ... 61

LENTELIŲ SĄRAŠAS

Lentelė 6.1 Pažymėtų patirties tobulinimo aspektų atsakymų variantų pasiskirstymas pagal respondentų lankymosi analizuojamoje Kazliškių teritorijoje tikslą ... 31
Lentelė 6.2 Nagrinėjamos Kazliškių teritorijos gatvių reitingavimas pagal bendrą pažymėtų tobulinimo aspektų (5-7 klausimai) skaičių ... 31
Lentelė 6.3 Kazliškių teritorijos atviro klausimo kategorijų rodikliai ... 32
Lentelė 6.4 H. Manto g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius ... 33
Lentelė 6.5 Turgaus g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius ... 33
Lentelė 6.6 Krokuvos g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius ... 34
Lentelė 6.7 Kazliškių g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius ... 34
Lentelė 6.8 Lvivo g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius ... 35
Lentelė 6.9 Slucko g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius ... 35
Lentelė 6.10 Trimitų g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius ... 35

ĮVADAS

Gatvių modernizacijos (toliau – GM) įgyvendinimo Žirmūnų dalyje galimybių tyrimas atliktas įgyvendinant Kazliškių gatvių modernizacijos koncepcijos parengimo paslaugos techninėje specifikacijoje įvardintus reikalavimus ir apimtis bei tyrimui suformuluotą užduotį. Tyrimo siekis – įvertinti gatvių modernizacijos galimybes Žirmūnų dalyje – teritorijoje, kurią riboja Žalgirio, Tuskulėnų, Šeimyniškių ir Kalvarijų gatvės (toliau vadinama „Kazliškės") - ir šioje teritorijoje pasiūlyti sprendimus, kurie užtikrins galimybę saugiai keliauti visiems eismo dalyviams ir skatins darnesnių keliavimo būdų rinkimąsi.

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

Galimybių tyrimo, apklausos ir kūrybinių dirbtuvių su bendruomene rezultatai (užtikrinant pakankamą bendruomenės įtrauktį ir gaunant objektyvius tyrimo rezultatus) bus naudojami rengiant lėto eismo gatvių principu paremtą Kazliškių 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:

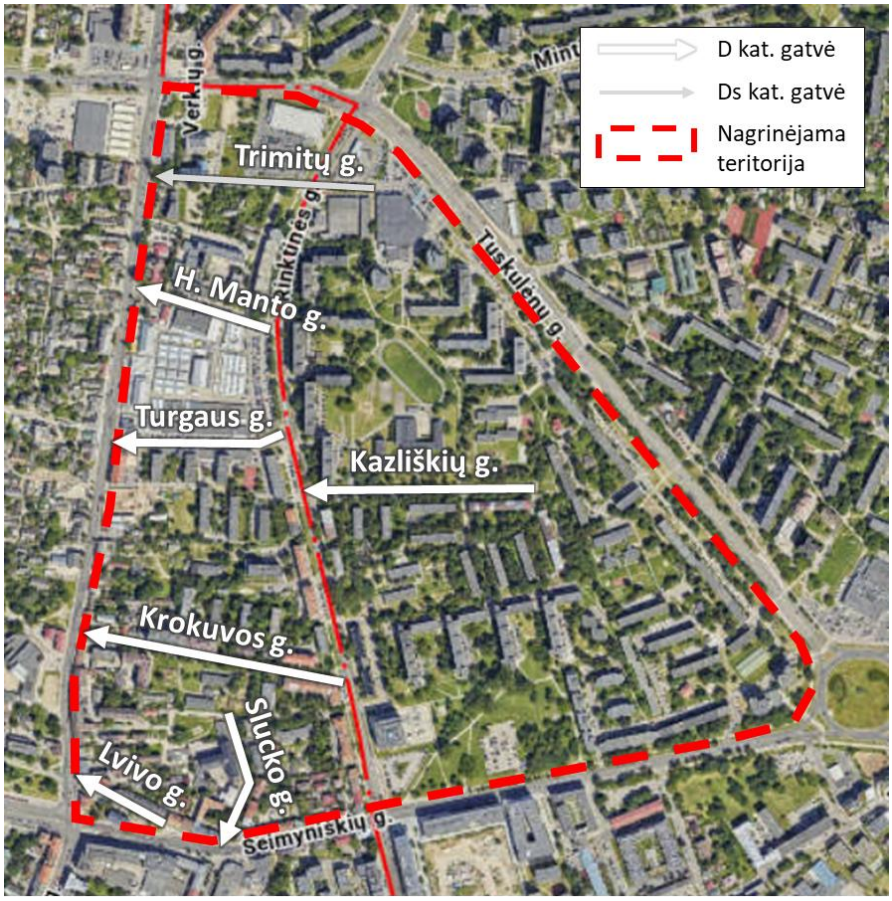
- H. Manto
- Turgaus
- Kazliškių
- Krokuvos
- Slucko
- Lvivo

Ds kategorijos gatvės:

- Trimitų

TYRIMAS NEAPIMA ŠIŲ GATVIŲ:

- Tuskulėnų
- Žalgirio
- Kalvarijų
- Šeimyniškių
- Rinktinės

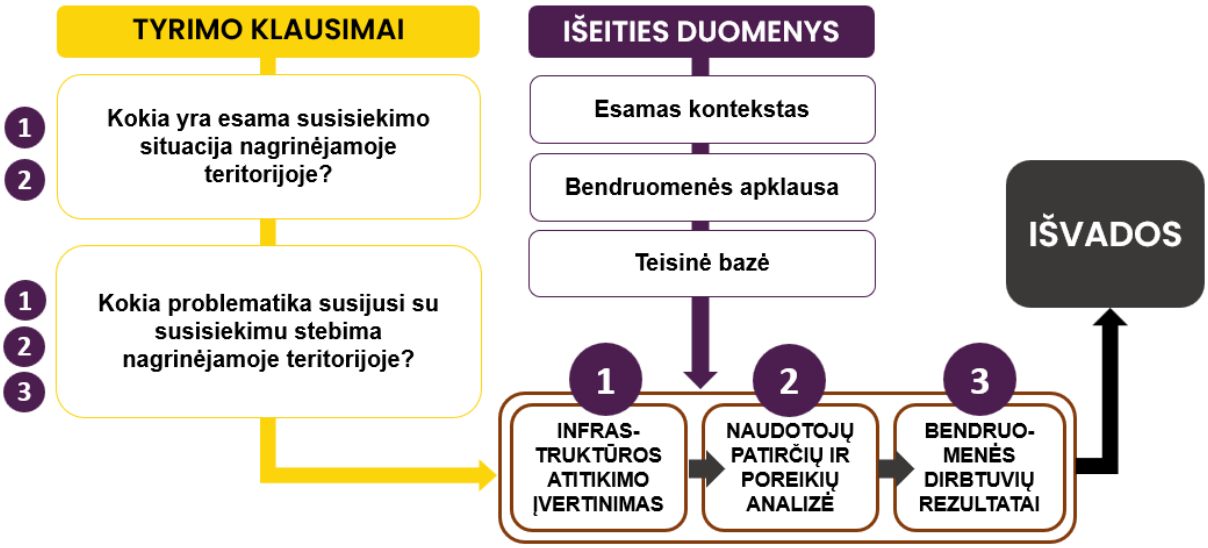


pav. 0.1 Nagrinėjama teritorija

TYRIMO METODIKA

TYRIMO TIKSLAS: Gatvių modernizacijos Žirmūnų dalyje galimybių vertinimas.

Tam, kad būtų pasiektas iškeltas tyrimo tikslas, 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**

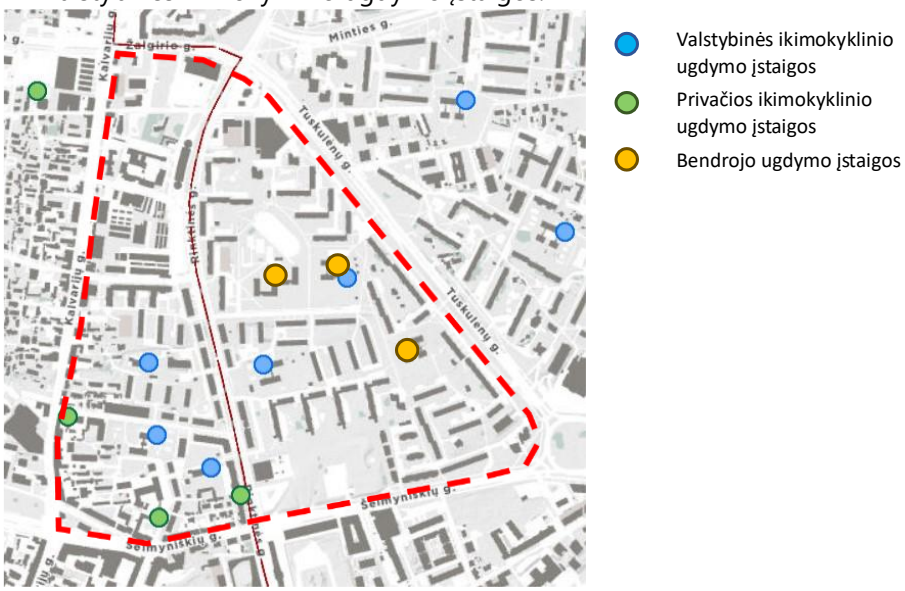
1 ESAMOS BŪKLĖS VERTINIMAS

1.1 URBANISTINIS KONTEKSTAS

Pagal galiojantį Vilniaus miesto teritorijos bendrąjį planą, analizuojamoje teritorijoje yra vidutinio bei intensyvaus užstatymo gyvenamosios zonos, pagrindinio centro ir miesto dalies centro zonos, specializuotų kompleksų zonos bei intensyviai naudojamų želdynų zonos. Teritorija pasižymi dideliu daugiafunkciškumu, joje įsikūrę ugdymo įstaigos, turgus, parduotuvės, įvairias paslaugas teikiančios įmonės,

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

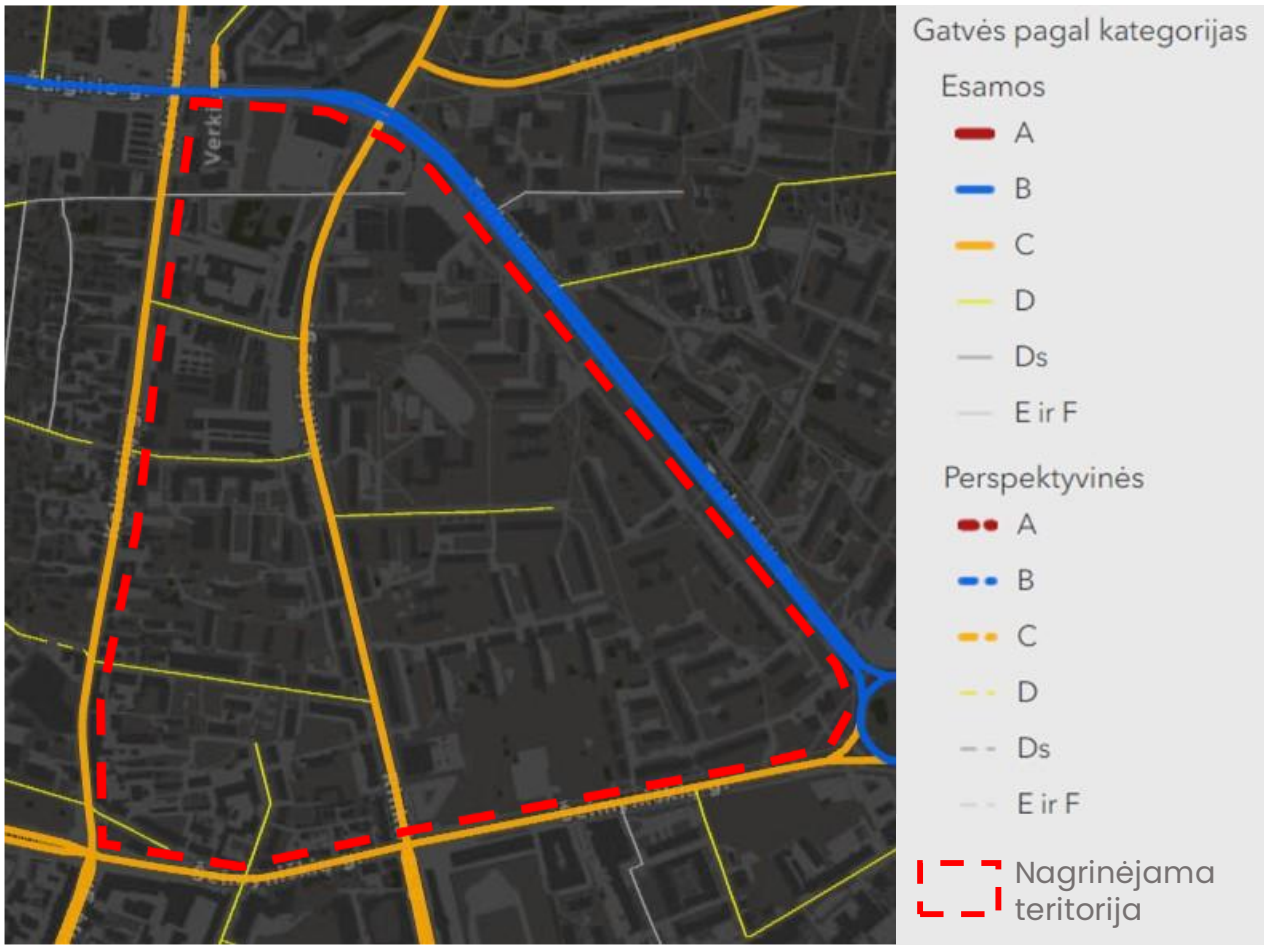
Analizuojamoje teritorijoje yra 3 bendrojo ugdymo įstaigos – Vilniaus Šv. Kristoforo gimnazija, Vilniaus „Žiburio“ pradinė mokykla bei Vilniaus darželis – mokykla „Vaivorykštė“. Teritorijoje tai pat yra 3 privačios ikimokyklinio ugdymo įstaigos ir 4 valstybinės ikimokyklinio ugdymo įstaigos.



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

1.2 SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪRA

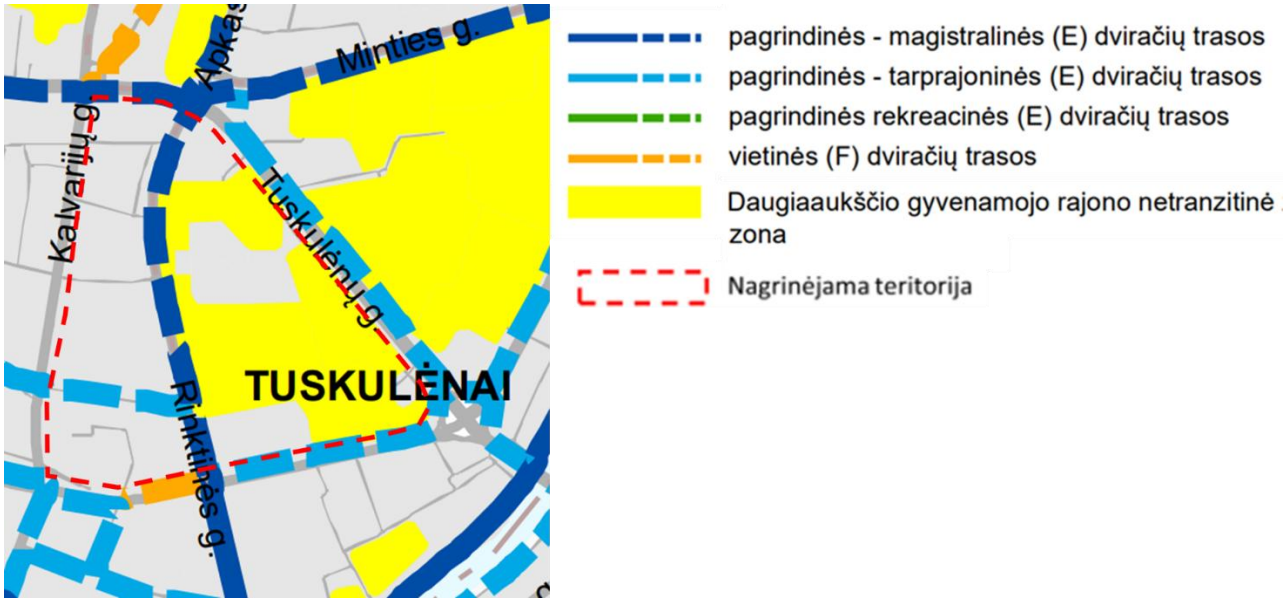
Remiantis Vilniaus miesto teritorijos bendruoju planu, nagrinėjamos teritorijos išorinis perimetras yra ribojamas B kategorijos Žalgirio ir Tuskulėnų gatvių bei C kategorijos Kalvarijų ir Šeimyniškių gatvių. Teritoriją taip pat kerta C kategorijos Rinktinės gatvė. Šio tyrimo apimtyje analizuojamos gatvės 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 numatyta magistralinė dviračių trasa nagrinėjamą teritoriją kertančia Rinktinės gatve, sudarant sąlygas patogiai pasiekti magistralines dviračių trasas Apkasų, Minties, Žalgirio gatvėse bei tarprajonines dviračių trasas Tuskulėnų ir Šeimyniškių gatvėse. Papildoma tarprajoninė dviračių trasa numatyta Krokuvos gatve. 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

Faktiškai nagrinėjamoje teritorijoje numatyti dviračių tinklo plėtros darbai yra įgyvendinti – įrengtas raudono asfalto takas Rinktinės gatvėje, Krokuvos gatvėje įvestas „dviračių gatvės“ eismo organizavimas. Įgyvendintos įrengiant raudono asfalto takus ir trasos aplinkinėse Žalgirio, Apkasų, Minties, Tuskulėnų gatvėse. Atsižvelgiant į tai, kad dviračių trasų tinklas teritorijoje ir jos aplinkoje yra gerai išplėtotas ir dar planuojamas tobulinti, teritorijos viduje svarbu užtikrinti, jog šie pagrindiniai dviračių takų tinklo takai būtų saugiai pasiekiami vidinėmis nagrinėjamos teritorijos D kategorijos gatvėmis ir įrengtomis jungtimis.

2 INFRASTRUKTŪROS ATITIKIMO GALIOJANČIŲ DOKUMENTŲ NUOSTATOMS VERTINIMAS

2.1 INFRASTRUKTŪROS ATITIKIMO ĮVERTINIMO METODIKA

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

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

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

- **Gatvių funkcijos:**
  D kategorija – Pagalbinė gatvė. Lokalinės funkcinės ir kompozicinės ašys. Srautų paskirstymas į smulkias teritorijas, privažiavimai prie atskirų statinių ir kitų objektų.

D_S Taikoma esamose urbanizuotose, kompaktiškai vienbučiais ir dvibučiais gyvenamaisiais pastatais užstatytose teritorijose ir senamiesčiuose.

- **Techninių parametrų nustatymas:**

Pagrindinių gatvių techninių parametrų nustatymą reglamentuoja Statybos techninis reglamento STR 2.06.04:2014 33-asis punktas:

10 lentelė. Pagrindiniai gatvių techniniai parametrai

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

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

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

- **Papildomų juostų kairiesiems posūkiams įrengimas:**

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

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

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

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

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

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

- **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.

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:

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))***
H. Manto g.	50 (nėra ribojančių greitį ženklų)	2-3	3,0	1,9-2,25
Problematikos apibendrinimas		• Leidžiamas greitis viršija pagal gatvės techninius parametrus STR numatytą projektinį greitį. • Dėl atkarpose faktiškai vykstančio automobilių stovėjimo važiuojamojoje dalyje iš abiejų pusių (ir statmenai, ir lygiagrečiai) pravažiavimui lieka tik apie 3,0 m, mažiau nei reikalinga pravažiuoti specialiajam transportui. • Šalia turgaus (arčiau Kalvarijų g.) prekiaujama šaligatvių erdvėje, dėl to sumažėja pėsčiųjų judėjimui skirtas plotis.		
Turgaus g.	50 (nėra ribojančių greitį ženklų)	2-3	3,3	2,7-3,8
Problematikos apibendrinimas		• Leidžiamas greitis viršija pagal gatvės techninius parametrus STR numatytą projektinį greitį. • Pėsčiųjų infrastruktūra tam tikrose atkarpose susiaurėja ir neatitinka STR reikalavimų, ties Kalvarijų g. 57B pastatu praėjimui liekantis tako plotis susiaurėja iki 0,35 m.		
Kazliškių g.	50 (nėra ribojančių greitį ženklų)	2	3,0-3,5	1,9-2,25
Problematikos apibendrinimas		• Leidžiamas greitis viršija pagal gatvės techninius parametrus STR numatytą projektinį greitį.		
Krokuvos g.	30 (KET 559 Dviračių gatvė + vienpusis eismas (nėra ženklo išskyrus dviračius)	1	4,0	1,1-3,0
Problematikos apibendrinimas		• Pėsčiųjų infrastruktūra tam tikrose atkarpose susiaurėja ir neatitinka STR reikalavimų.		
Lvivo g.	50 (nėra ribojančių greitį ženklų)	1-2	3,25-4,0	1,9-3,75
Problematikos apibendrinimas		• Leidžiamas greitis viršija pagal gatvės techninius parametrus STR numatytą projektinį greitį. • Esamas automobilių stovėjimo organizavimas neatitinka STR reikalavimų – vadovaujantis KET ženklais automobiliai statomi abejose gatvės pusėse lygiagrečiai ir kampu, tačiau pagal STR automobiliai kampu gali būti statomi tik esant vienpusiam eismui (pravažiavimo atžvilgiu iš vienos arba abiejų pusių). • Aklakelių (akligatvių) pabaigoje turi būti užtikrinamos galimybės automobilių apsisukimui (šiuo metu automobiliai kartais užstato apsisukimo vietą).		

Slucko g.	50 (nėra ribojančių greitį ženklų)	2	6,0-6,5	1,1-3,75
Problematikos apibendrinimas		• Gatvėje leidžiamas didesnis greitis nei STR numatytas projektinis greitis. • Tam tikrose atkarpose faktiniai gatvės infrastruktūros techniniai parametrai neatitinka STR reikalavimų D kategorijos gatvėms. • Tam tikrose atkarpose pėsčiųjų takų plotis neatitinka minimalių STR reikalavimų, dalyje takų yra kliūčių siaurinančių praėjimo plotį, kai kur šaligatvis nutrūksta ir pėsčiųjų infrastruktūros nėra.		

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))***
Trimitų g.	50 (nėra ribojančių greitį ženklų)	2 (nuo Rinktinės link Tuskulėnų g.) 1 (nuo Rinktinės link Kalvarijų g.)	3,0 (nuo Rinktinės link Tuskulėnų g.) 5,0 (nuo Rinktinės link Kalvarijų g.)	2,25 (nuo Rinktinės link Tuskulėnų g.) 1,1-2,25 (nuo Rinktinės link Kalvarijų g.)
Problematikos apibendrinimas		• Gatvėje leidžiamas didesnis greitis nei STR numatytas projektinis greitis. • Automobiliai statomi gatvėje (ties degaline) KET ženklais nepažymėtose vietose. • Tam tikrose atkarpose šaligatvis nutrūksta ir pėsčiųjų infrastruktūros nėra.		

Atsižvelgiant į tyrimo pobūdį, atskirai vertinamos pėsčiųjų galimybės kirsti važiuojamąją dalį – esama nagrinėjamoje teritorijoje esančių žymėtų reguliuojamų (4), žymėtų nereguliuojamų (10, iš jų 2 – su salelėmis, 1 - iškilioji) bei nežymėtų (6) pėsčiųjų perėjų, važiuojamosios dalies kirtimų (23) 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. *2.1*).

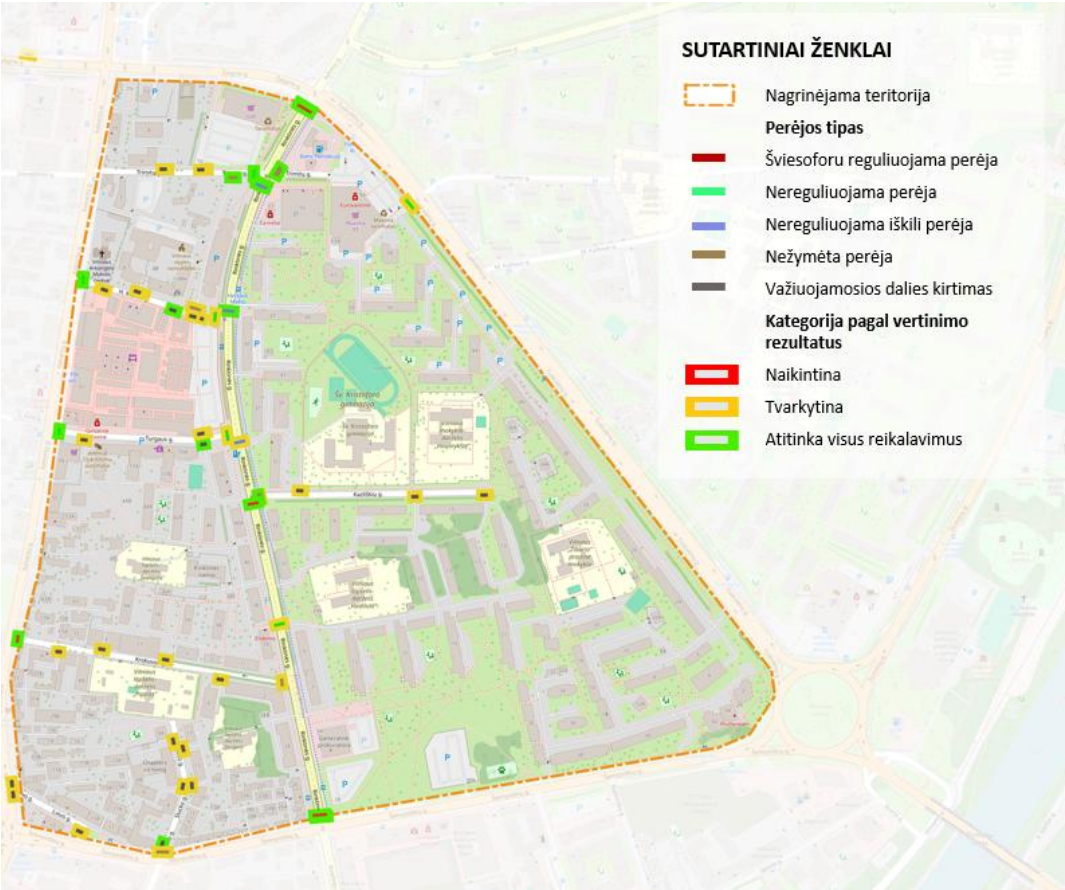
Šviesoforais reguliuojamos perėjos yra Rinktinės g. sankryžose su Tuskulėnų ir Šeimyniškių gatvėmis, Krokuvos g. sankryžoje su Kalvarijų gatve (ties išvažiavimais iš nagrinėjamos teritorijos) ir teritorijos viduje, ties Rinktinės – Kazliškių gatvių sankryža, visos jos atitinka teisės aktų reikalavimus.

Nereguliuojamos žymėtos perėjos su salelėmis yra įrengtos per Rinktinės gatvę ties sankryžomis su Trimitų ir H. Manto gatvėmis ir taip pat atitinka visus teisės aktų reikalavimus. Vertinant vienintelę nagrinėjamoje teritorijoje esančią nereguliuojamą iškiliąją perėją, vedančią per Rinktinės gatvę ties Rinktinės ir Turgaus gatvių sankryža, identifikuoti trūkumai – per ilgas perėjos ilgis (beveik 11 m, kertamos 3 eismo juostos).

4 iš 7 likusių žymėtų nereguliuojamų perėjų atitinka teisės aktų reikalavimus. Perėjoje per privažiuojamąjį kelią ties Tuskulėnų g. 54 ir 66 identifikuotas taktilinės dangos trūkumas, perėjose per H. Manto ir Turgaus gatves ties sankryžomis su Rinktinės g. ir perėjoje per Rinktinės gatvę ties Rinktinės g. 9 ir 36 identifikuotas per ilgas perėjos ilgis (atitinkamai - 9, 11 ir 10,5 m, pirmųjų dviejų perėjų atveju kertamos 3 eismo juostos).

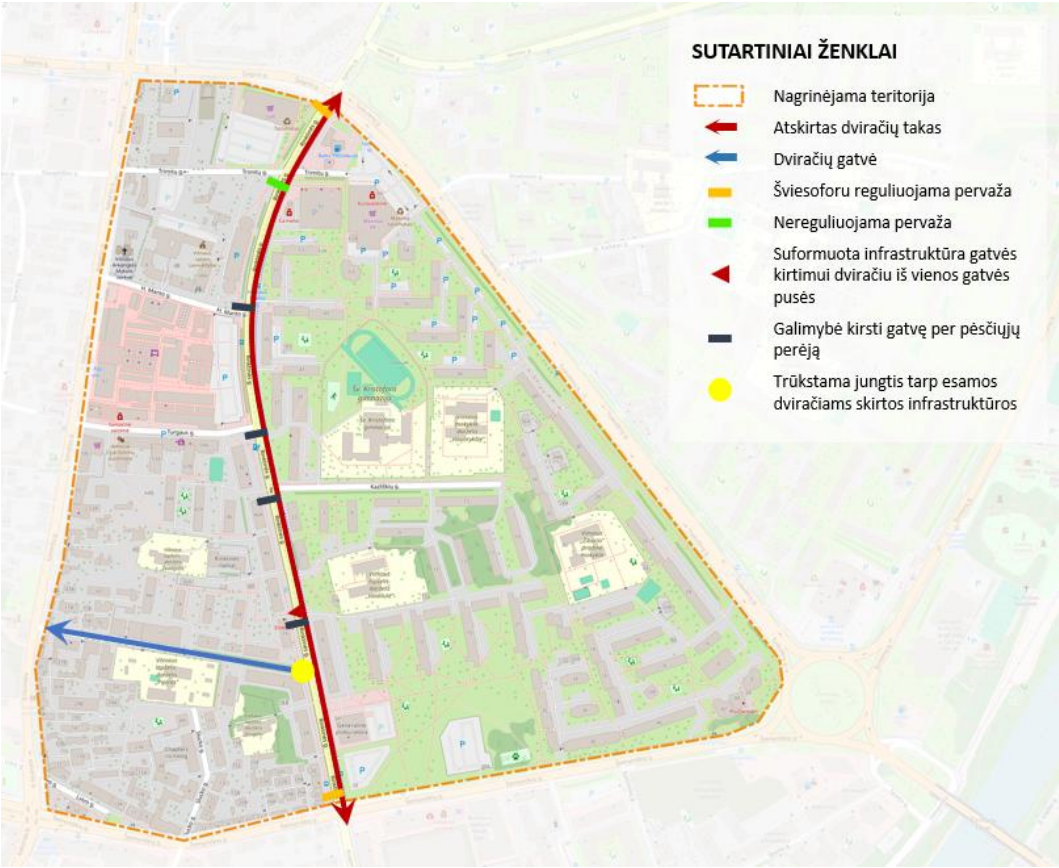
Vertinant nagrinėjamoje teritorijoje esančių likusių nežymėtų pėsčiųjų perėjų (7) atitikimą teisės aktų reikalavimams, identikuotas taktilinės dangos trūkumas perėjose per Krokuvos ir Kazliškių g. ties sankryžomis su Rinktinės gatve ir perėjoje per privažiuojamąjį kelią ties H. Manto g. 48A. Pastarojoje papildomai yra identifikuotos ir kliūtys (apšvietimo stulpas perėjos erdvėje).

Tik 3 iš 23 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 Rinktinės g. 42 ir Kalvarijų g. 59A, per įvažiavimą į Kalvarijų turgaus teritoriją priešais Rinktinės g. 48A ir per įvažiavimą į Lvivo g. 7 teritoriją), kituose yra identifikuoti įvairiausi trūkumai.



pav. 2.1 Nagrinėjamoje teritorijoje esančių perėjų (ir važiuojamosios dalies kirtimų) tvarkymo poreikis

Kadangi dviračių eismui skirta infrastruktūra nagrinėjamoje teritorijoje yra įrengta C kategorijos Rinktinės gatvėje, kuri dėl savo padėties ir paskirties (intensyvių motorizuoto transporto srautų) tuo pačiu padalina nagrinėjamą teritoriją į dvi dalis, svarbu įvertinti tiek Rinktinės g. dviračių tako pasiekiamumą iš vakarinės nagrinėjamos teritorijos dalies, tiek Rinktinės g. dviračių tako ir Krokuvos dviračių gatvės junglumą. Kaip matoma schemoje žemiau (žr. *pav. 2.2*) magistralinis raudono asfalto atskirtas dviračių takas yra įrengtas Rinktinės gatvės rytinėje pusėje, nagrinėjamoje teritorijoje viso yra įrengtos tik trys pervažos - ties sankryžomis su Žalgirio – Tuskulėnų ir Šeimyniškių gatvėmis per Rinktinės gatvę yra įrengtos šviesoforu reguliuojamos dviračių pervažos, dar viena nereguliuojama pervaža įrengta ties sankryža su Trimitų gatve. Visos pervažos pilnai atitinka teisės aktų reikalavimus. Atkarpoje nuo Trimitų g. iki Šeimyniškių g. galimybė kirsti Rinktinės gatvę yra užtikrinta tik per esamas pėsčiųjų perėjas (dviratį persivedant) ties sankryžomis su H. Manto, Turgaus, Kazliškių gatvėmis bei perėja ties Rinktinės g. 9 ir 36. Šalia paskutinės paminėtos perėjos iš dviračių tako pusės yra įrengta visa pervažai reikalinga infrastruktūra, tačiau kitoje gatvės pusėje sąlygų važiuoti dviračiui nėra (pakeltas bortas, veja). Jungtis tarp Rinktinės g. dviračių tako ir Krokuvos dviračių gatvės nėra suformuota – ties Rinktinės – Krokuvos gatvių sankryža dviračių takas nuo važiuojamosios dalies atskirtas želdinių juosta, bortai yra pakelti, taip pat rytinėje Rinktinės gatvės pusėje organizuojamas lygiagretus automobilių stovėjimas važiuojamoje dalyje.



pav. 2.2 Dviračiams skirtos infrastruktūros ir galimybių dviračiu kirsti Rinktinės g. schema

2.3 IŠVADOS IR ĮŽVALGOS

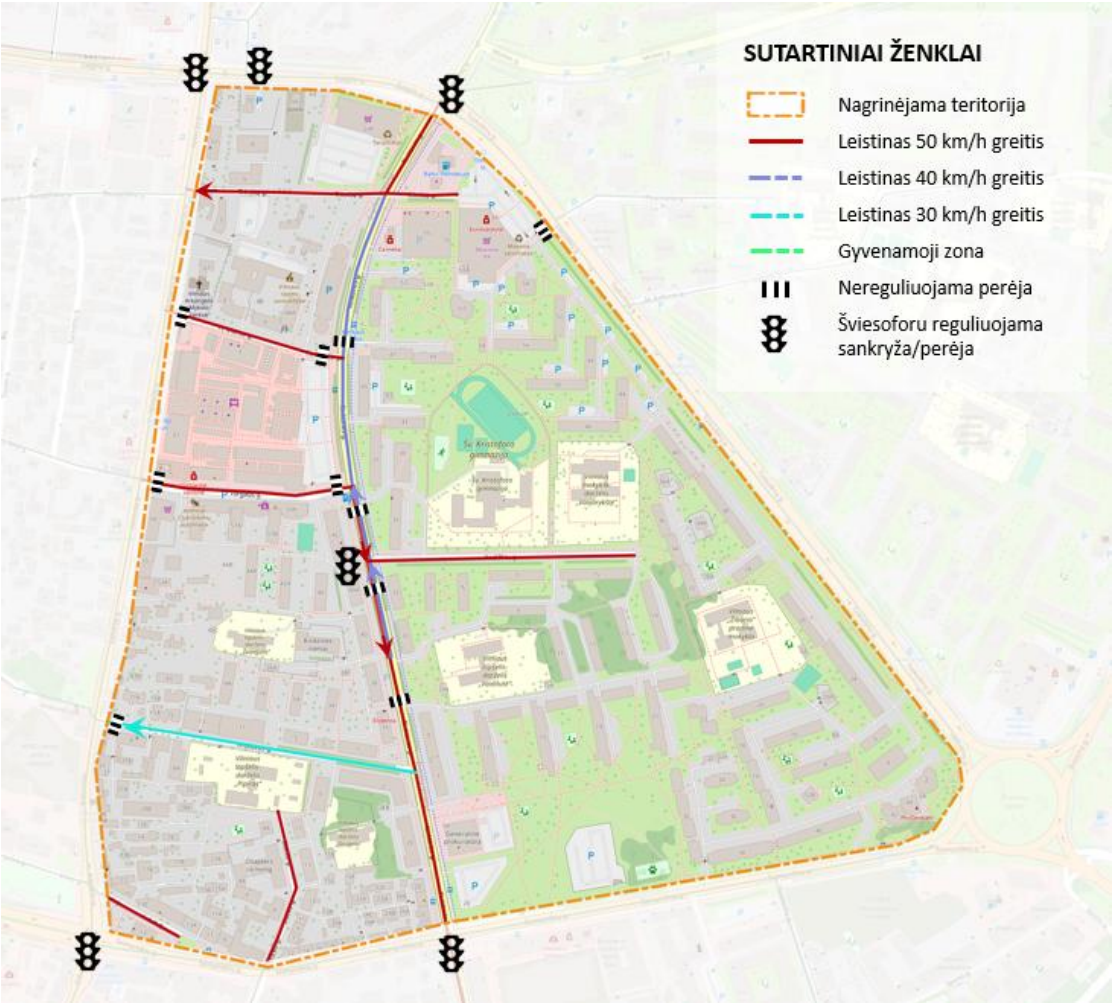
- Visose nagrinėtose gatvėse, išskyrus Krokuvos g., leidžiamas greitis nėra ribojamas ir viršija pagal šių gatvių kategorijų (D ir Ds) techninius parametrus STR numatytą projektinį greitį. Slucko ir Lvivo gatvės yra aklakeliai, todėl ir be ribojimų nėra patrauklios didelių greičių vystymui.
- Atkarpose numatytas ir faktiškai vykstantis automobilių stovėjimas neatitinka STR reikalavimų. Dėl to yra ribojamas matomumas, trukdoma pravažiuoti specialiajam transportui.
- Teritorijoje tam tikrose gatvių atkarpose trūksta pėsčiųjų infrastruktūros arba ji neatitinka minimalių reikalavimų.
- Didžioji dalis nagrinėjamoje teritorijoje esančių perėjų ir važiuojamosios dalies kirtimų neatitinka teisės aktų reikalavimų ar juos atitinka tik dalinai, todėl turėtų būti tvarkomos (tvarkomi). Norint užtikrinti infrastruktūros nuoseklumą visoje nagrinėjamoje teritorijoje, 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 pokyčius numatyti ateityje, planuojant kitus infrastuktūros atnaujinimo darbus.
- Nėra užtikrintas nagrinėjamoje teritorijoje esamos dviračių infrastruktūros junglumas, taip pat teritorijos viduje neužtikrintos sąlygos kirsti Rinktinės gatvę dviračiu (nuo Trimitų iki Šeimyniškių g. vienintelė galimybė kirsti važiuojamąją dalį – naudojantis pėstiesiems skirtomis perėjomis).

3 EISMO SITUACIJOS ANALIZĖ NAGRINĖJAMOJE TERITORIJOJE

3.1 ESAMI EISMO ORGANIZAVIMO SPRENDIMAI

Šiuo metu į analizuojamą teritoriją patenkama 6 įvažiavimais iš gatvių (3 – nuo Kalvarijų g., 2 – nuo Šeimyniškių g. ir 1 – nuo Tuskulėnų g., bei 22 įvažiavimais į kiemą (10 – nuo Kalvarijų g., 6 – nuo Šeimyniškių g., 3 – nuo Žalgirio g. ir 3 – nuo Tuskulėnų g.). Išvažiavimas iš analizuojamos teritorijos papildomai galimas 2 gatvėmis į Kalvarijų g. Dvi sankryžos kuriomis patenkama į teritoriją yra reguliuojamos šviesoforu: Žalgirio – Apkasų – Tuskulėnų - Rinktinės ir Rinktinės – Šeimyniškių.

Didžiojoje nagrinėjamos teritorijos dalyje leistinas autotransporto greitis yra 50 km/val., išskyrus Krokuvos gatvėje esančią vienpusio eismo dviračių gatvę, kurioje galioja 30 km/val. greičio režimas, bei Rinktinės g. atkarpas, kuriose nustatytas 40 km/val. greičio režimas (nuo Trimitų iki Turgaus g. – abejomis kryptimis, nuo Rinktinės g. 31 iki Turgaus g. – tik Turgaus g. kryptimi). Trimitų gatvės dalyje nuo Trimitų g. 16 iki Kalvarijų g. yra vienpusis eismas link Kalvarijų g.



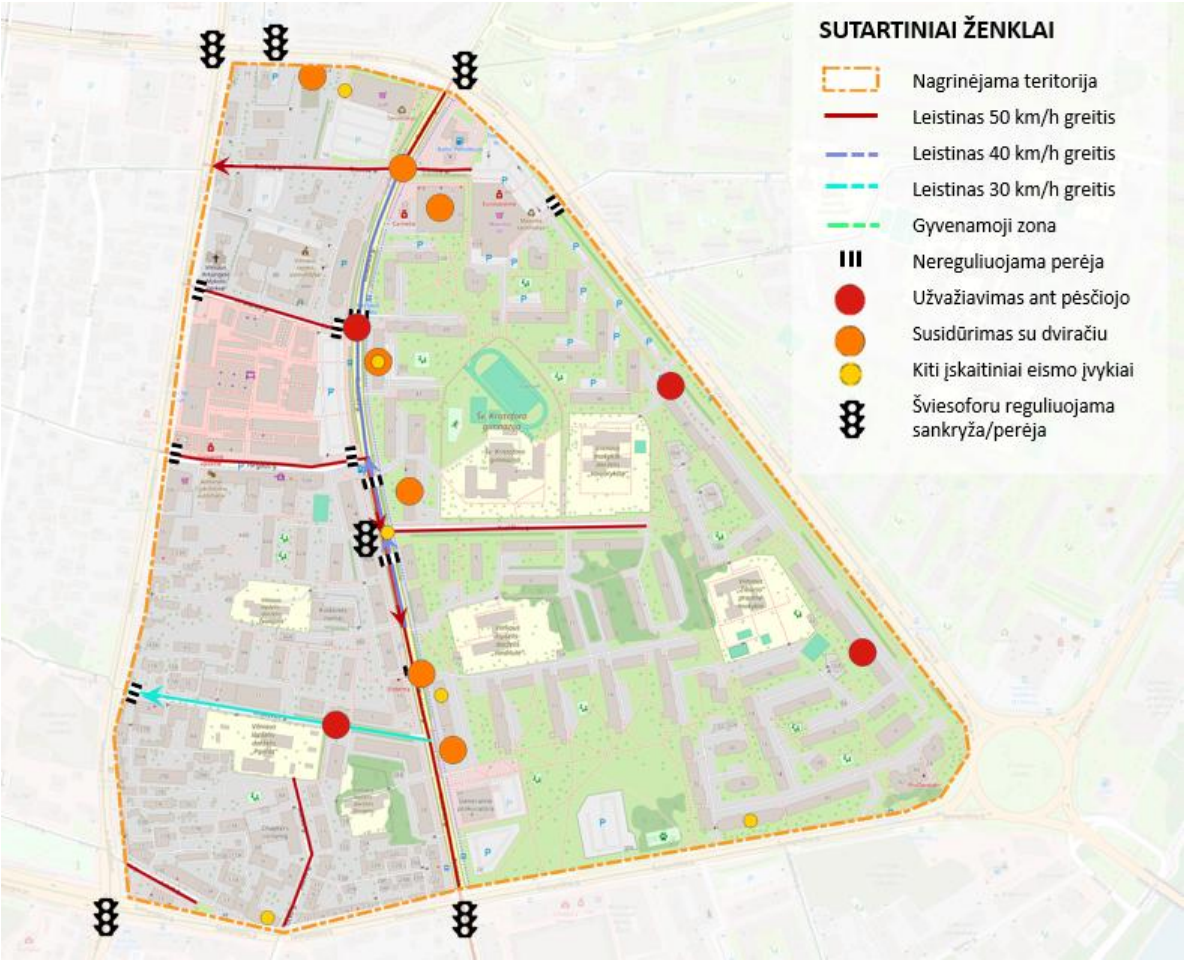
pav. 3.1 1 Eismo organizavimo planuojamoje teritorijoje schema

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 17 įskaitinų eismo įvykių (*pav. 3.2*). Net 13-oje iš jų nukentėjo pažeidžiamiausi eismo dalyviai – pėstieji ir dviratininkai. Eismo įvykiai, kurių metu įvyko susidūrimai su dviračiais, koncentruojasi ties Rinktinės ir Žalgirio gatvėmis. Eismo įvykiai, kurių metu įvyko užvažiavimai ant pėsčiųjų yra išsidėstę visoje nagrinėjamoje teritorijoje.

Rinktinės gatvėje įvykusių susidūrimų su dviračiais aplinkybės įvairios – priešpriešinis susidūrimas ties Rinktinės g. 7 (dviratis su dviračiu), sukant į dešinę ties Rinktinės g. 9, sukant į kairę ties Rinktinės g. 35, šoninis susidūrimas judant ta pačia kryptimi ties Rinktinės g. 45, susidūrimas nenurodytomis aplinkybėmis Rinktinės ir Trimitų g. sankryžoje. Žalgirio g. 66 krovininis automobilis, kurio masė ne didesnė nei 3,5 t, susidūrė su dviračiu sukdamas į dešinę (į nagrinėjamą teritoriją).

Rinktinės ir H. Manto g. sankryžoje dienos metu įvyko eismo įvykis, kurio metu nukentėjo pėstysis, ėjęs per nereguliuojamą perėją. Ties Krokuvos g. 3 nukentėjo pėstysis, kirtęs važiuojamąją dalį ne perėjoje. Šis įvykis iliustruoja vyraujančią problematiką – didelį autotransporto greitį nepaisant nustatytų greičio apribojimų pagalbinėje gatvėje. Likę 2 eismo įvykiai, kuriuose nukentėjo pėstieji, įvyko ties Tuskulėnų g. 24 ir 40, abiem atvejais įvykiai įvyko vidinėse privažiuojamose gatvėse, ne perėjose dienos metu.



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 keturiose teritorijoje esančiose sankryžose:

1. Kalvarijų – H. Manto
2. Kalvarijų - Turgaus
3. Rinktinės – Turgaus
4. Rinktinės - H. Manto
5. Rinktinės – Trimitų
6. Šeimyniškių – Slucko
7. Rinktinės – Krokuvos
8. Rinktinės – Rinktinės (ties Rinktinės g. 9)
9. Rinktinės - Kazliškių

Eismo srautai šiose sankryžose buvo stebimi 2024 m. spalio 1 ir 2 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.

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

pav. 3.3 Eismo srautų stebėjimo vietos nagrinėjamoje teritorijoje

3.3.2 Eismo srautai analizuojamose sankryžose

Natūrinių stebėjimų metu nagrinėjamoje teritorijoje *(žr. pav. 3.3)* stebėti automobilių, pėsčiųjų, dviračių ir paspirtukų srautai rytinio *(žr. pav. 3.4)* ir vakarinio *(žr. pav. 3.5)* pikų metu.

Intensyviausi automobilių srautai nagrinėjamoje teritorijoje stebimi Rinktinės gatvėje, rytinio piko metu didesni srautai fiksuoti Šeimyniškių g. kryptimi, vakarinio piko metu – Tuskulėnų g. kryptimi. Tam tikrose labiausiai apkrautose atkarpose tiek rytinio, tiek vakarinio piko metu fiksuoti 800 aut./val. viršijantys srautai.

Vertinant srautus žemesnės kategorijos gatvėse, rytinio piko metu didžiausias motorizuotų transporto priemonių srautas stebimas rytinio piko metu Krokuvos gatvėje (298 aut./val.), Trimitų gatvėje (Kalvarijų g. kryptimi - 204 – 216 aut./val., Tuskulėnų g. kryptimi – 116 – 136 aut./val.) ir H. Manto gatvėje (164 aut./val. link Rinktinės g. ir 84 aut./val. nuo Rinktinės g.). Likusiose gatvėse rytinio piko metu srautai visomis kryptimis neviršija 200 aut./val.

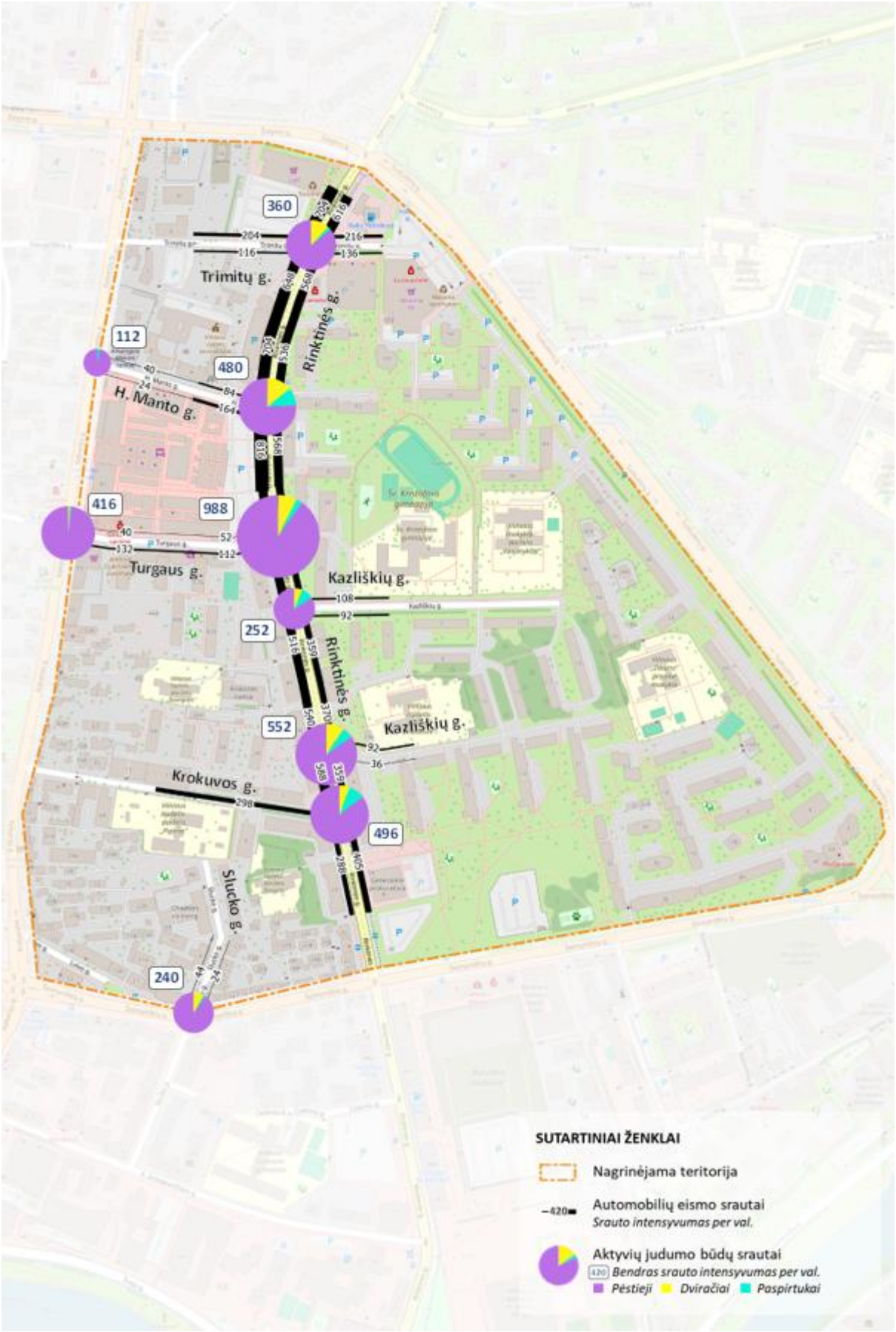
Vakarinio piko metu intensyviausi srautai fiksuoti Turgaus gatvėje (288 – 360 aut./val. Rinktinės g. kryptimi, 76 – 88 aut./val. Kalvarijų g. kryptimi). Kiek intensyvesni srautai taip pat buvo stebimi H. Manto gatvėje (128 – 184 aut./val. Rinktinės g. kryptimi, 40 – 176 aut./val. Kalvarijų g. kryptimi) ir Trimitų gatvės atkarpoje tarp Rinktinės ir Tuskulėnų g. (140 aut./val. link Rinktinės g. ir 100 aut./val. nuo Rinktinės g.). Likusiose gatvėse rytinio piko metu srautai visomis kryptimis neviršija 200 aut./val.

Vertinant bendrą pėsčiomis, dviračiais ir kitomis bemotorėmis transporto priemonėmis keliaujančių žmonių srautą, rytinio piko metu ryškesnė koncentracija stebima Rinktinės gatvėje (didžiausias srautas fiksuotas Rinktinės – Turgaus gatvių sankryžoje (988 žm./val.)), o vakarinio piko metu be kiek sumažėjusios, bet išliekančios koncentracijos Rinktinės gatvėje, didesnio intensyvumo srautai stebimi ir vakariniame nagrinėjamos teritorijos pakraštyje esančiose sankryžose (didžiausias srautas fiksuotas Kalvarijų – Turgaus gatvių sankryžoje (764 žm./val.)).

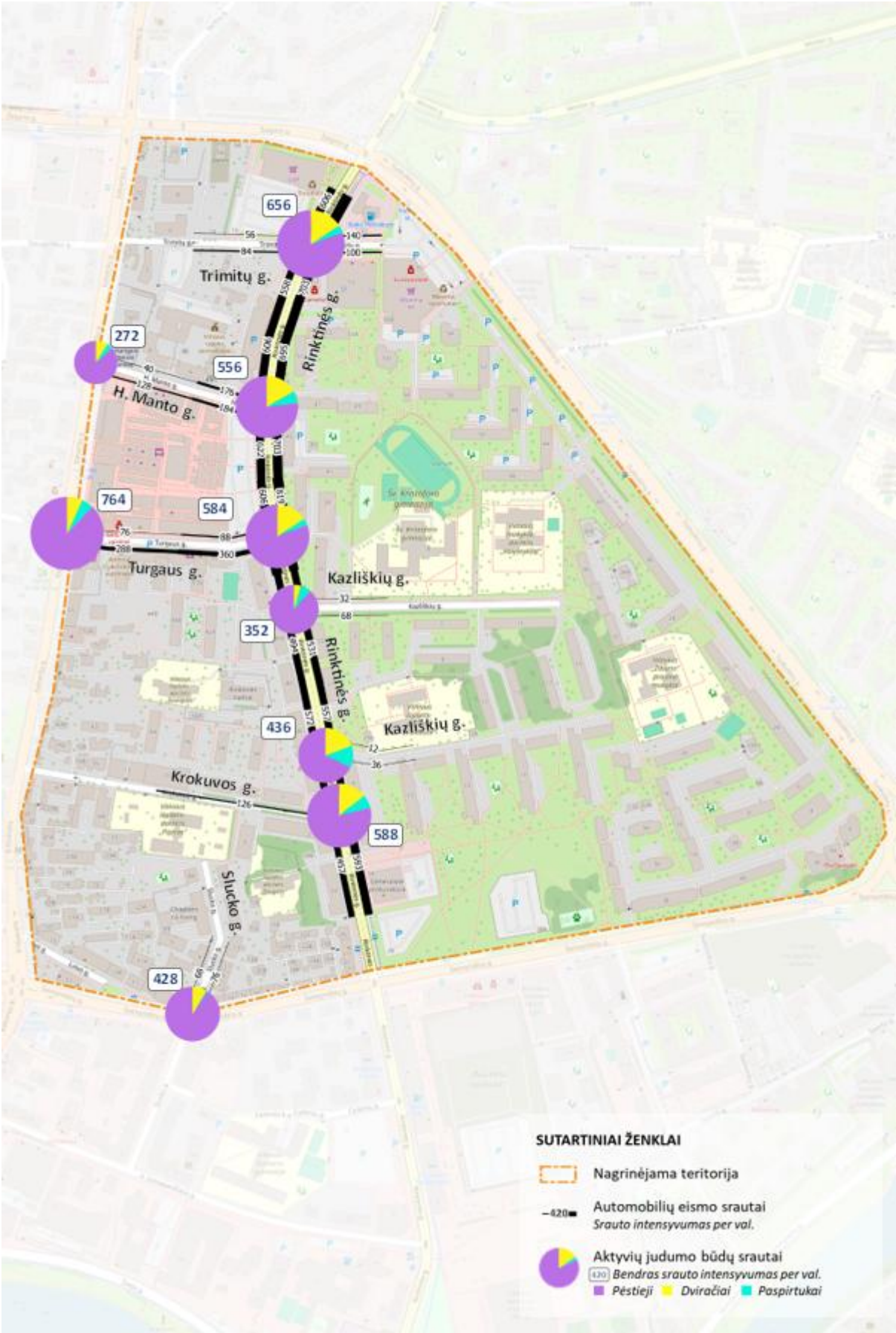
Rytinio piko metu dviračių srautai fiksuojami visose Rinktinės g. sankryžose (didžiausias srautas fiksuotas Rinktinės – Turgaus (72 dvir./val.) ir Rinktinės – H. Manto (68 dvir./val.) gatvių sankryžose) ir Šeimyniškių – Slucko gatvių sankryžoje, ties Kalvarijų gatve dviračių srautai visai nežymūs (iki 4 dvir./val.). Vakarinio piko metu fiksuoti didesni dviračių srautai visose stebėtose sankryžose, didžiausi srautai stebėti Rinktinės – Trimitų (104 dvir./val.), Rinktinės – H. Manto, Rinktinės – Turgaus (po 92 dvir./val.) gatvių sankryžose, Rinktinės – Krokuvos gatvių sankryžoje ir sankryžoje ties Rinktinės g. 36-38 (po 84 dvir./val.). Likusiose sankryžose stebėti 16 – 52 dvir./val. srautai.

Paspirtukais keliaujančių srautai teritorijoje yra kuklesni, panašaus intensyvumo tiek rytinio, tiek vakarinio piko metu (rytinio piko metu svyruoja nuo 4 iki 48 pasp./val. vakarinio piko metu - nuo 4 iki 56 pasp./val.). Intensyviausių srautų pasiskirstymas atkartoja dviračių rautų tendencijas.

Vykdant natūrinius srautų stebėjimus stebėti vyraujantys dideli greičiai Krokuvos gatvėje.



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



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

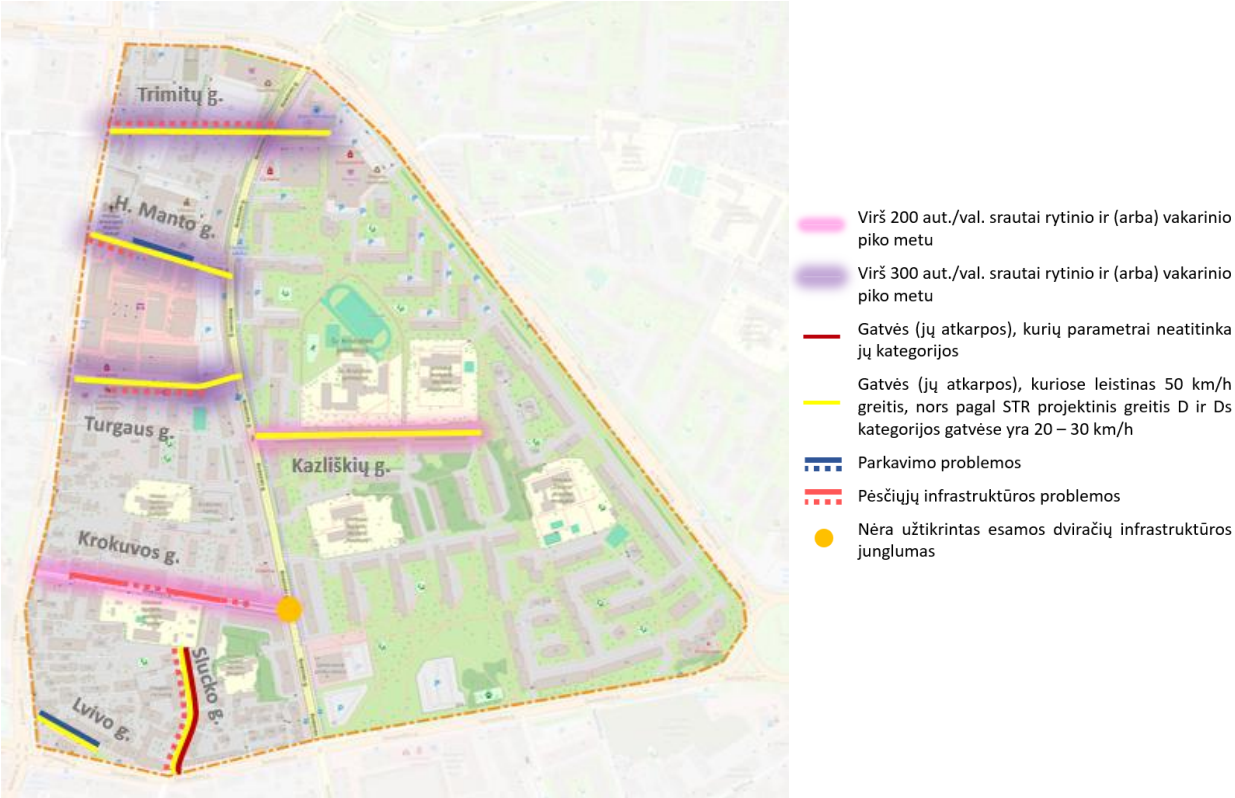
3.4 IŠVADOS IR ĮŽVALGOS

- Didžiojoje nagrinėjamos teritorijos dalyje yra leistinas 50 km/val. greitis, greičio ribojimai nustatyti tik Krokuvos gatvėje ir tam tikrose Rinktinės gatvės atkarpose.
- Nepaisant 30 km/val. greičio ribojimo Krokuvos gatvėje, natūrinių stebėjimų metu stebėtas žymiai didesnis (vertinant vizualiai) faktiškai vykstančio eismo greitis. Gatvėje įvykęs eismo įvykis (Krokuvos g. nukentėjo pėstysis, kirtęs važiuojamąją dalį ne perėjoje) indikuoja, jog greičio režimo laikymosi problematika šioje gatvėje yra.
- Eismo įvykių, kurių metu nukentėjo dviratininkai, statistika rodo, kad Rinktinės gatvėje, kurioje ir fiksuojami didžiausi dviratininkų srautai, nėra tinkamai užtikrinamas patogus ir saugus susisiekimas dviračiais – fiksuoti susidūrimai įvyko sukant motorinėms transporto priemonėms ir dviračiui kertant važiuojamąją dalį ties pėsčiųjų perėja (tikėtina – bandant iš Rinktinės g. tako patekti į Krokuvos dviračių gatvę).
- Intensyviausi motorinių transporto priemonių srautai nagrinėjamoje teritorijoje stebimi Rinktinės gatvėje, rytinio piko metu didesni srautai fiksuoti Šeimyniškių g. kryptimi, vakarinio piko metu – Tuskulėnų g. kryptimi (tam tikrose atkarpose srautai viršija 800 aut./val.).
- Vertinant srautus žemesnės kategorijos gatvėse, rytinio piko metu didžiausias motorizuotų transporto priemonių srautas stebimas rytinio piko metu Krokuvos gatvėje (298 aut./val.), Trimitų gatvėje (Kalvarijų g. kryptimi - 204 – 216 aut./val., Tuskulėnų g. kryptimi – 116 – 136 aut./val.) ir H. Manto gatvėje (164 aut./val. link Rinktinės g. ir 84 aut./val. nuo Rinktinės g.). Vakarinio piko metu intensyviausi srautai fiksuoti Turgaus gatvėje (288 – 360 aut./val. Rinktinės g. kryptimi, 76 – 88 aut./val. Kalvarijų g. kryptimi), H. Manto gatvėje (128 – 184 aut./val. Rinktinės g. kryptimi, 40 – 176 aut./val. Kalvarijų g. kryptimi) ir Trimitų gatvės atkarpoje tarp Rinktinės ir Tuskulėnų g. (140 aut./val. link Rinktinės g. ir 100 aut./val. nuo Rinktinės g.).
- Vertinant bendrą pėsčiomis, dviračiais ir kitomis bemotorėmis transporto priemonėmis keliaujančių žmonių srautą, rytinio piko metu ryškesnė koncentracija stebima Rinktinės gatvėje (didžiausias srautas fiksuotas Rinktinės – Turgaus gatvių sankryžoje (988 žm./val.)), o vakarinio piko metu be kiek sumažėjusios, bet išliekančios koncentracijos Rinktinės gatvėje, didesnio intensyvumo srautai stebimi ir vakarinėje nagrinėjamos teritorijos dalyje esančiose sankryžose (didžiausias srautas fiksuotas Kalvarijų – Turgaus gatvių sankryžoje (764 žm./val.)).
- Didesni dviračių srautai fiksuojami vakarinio piko metu (didžiausias srautas fiksuotas Rinktinės – Turgaus gatvių sankryžoje ir viršija 100 dvir./val.), paspirtukų srautai išlieka panašūs tiek rytinio, tiek vakarinio piko metu ir neviršija 50 pasp./val.

4 ESAMOS JUDUMO SITUACIJOS APIBENDRINIMAS

Tyrimo metu identifikuotos probleminės situacijos:

- Visose nagrinėtose gatvėse, išskyrus Krokuvos g., leidžiamas greitis nėra ribojamas ir viršija pagal šių gatvių kategorijų (D ir Ds) techninius parametrus STR numatytą projektinį greitį. Nepaisant 30 km/val. greičio ribojimo Krokuvos gatvėje, faktiškai vykstančio eismo greitis yra didesnis. Slucko ir Lvivo gatvės yra aklakeliai, todėl ir be ribojimų nėra patrauklios didelių greičių vystymui.
- Atkarpose numatytas ir faktiškai vykstantis automobilių stovėjimas neatitinka STR reikalavimų. Dėl to yra ribojamas matomumas, trukdoma pravažiuoti specialiajam transportui.
- Teritorijoje tam tikrose gatvių atkarpose trūksta pėsčiųjų infrastruktūros arba ji neatitinka minimalių reikalavimų. Didžioji dalis nagrinėjamoje teritorijoje esančių perėjų ir važiuojamosios dalies kirtimų neatitinka teisės aktų reikalavimų.
- Nėra užtikrintas nagrinėjamoje teritorijoje esamos dviračių infrastruktūros junglumas ir jos pasiekiamumas iš visų teritorijos dalių.
- Intensyviausi motorinių transporto priemonių srautai nagrinėjamoje teritorijoje stebimi Rinktinės gatvėje. Vidinėse teritorijos gatvėse rytinio piko metu didžiausias motorizuotų transporto priemonių srautas stebimas Krokuvos, Trimitų (Kalvarijų g. kryptimi) H. Manto (rinktinės g. kryptimi) gatvėse, vakarinio piko metu – Turgaus, H. Manto, Trimitų gatvėse (Rinktinės g. kryptimi).
- Vertinant bendrą pėsčiomis, dviračiais ir kitomis bemotorėmis transporto priemonėmis keliaujančių žmonių srautą, rytinio piko metu ryškesnė koncentracija stebima Rinktinės gatvėje, o vakarinio piko metu be kiek sumažėjusios, bet išliekančios koncentracijos Rinktinės gatvėje, didesnio intensyvumo srautai stebimi ir vakariniame nagrinėjamos teritorijos pakraštyje esančiose sankryžose. Didesni dviračių srautai stebimo vakarinio piko metu, paspirtukų srautai išlieka panašūs tiek rytinio, tiek vakarinio piko metu.



pav. 4.1 Nagrinėjamoje teritorijoje identifikuotų probleminių situacijų apibendrinimas

Tyrimo metu identifikuoti poreikiai:

- Intensyviausi visų eismo dalyvių srautai Turgaus, H. Manto, Trimitų ir Krokuvos gatvėse indikuoja poreikį spręsti automobilių eismo ir stovėjimo bei pėsčiųjų eismo saugos klausimą.
- Reikia užtikrinti galimybes patogiai ir saugiai kirsti Rinktinės gatvę dviračiu, tokiu būdu didinant dviračių infrastruktūros pasiekiamumą iš visų teritorijos dalių.
- Norint užtikrinti nuoseklią infrastruktūrą visoje nagrinėjamoje teritorijoje, reikalinga tvarkyti pėsčiųjų infrastruktūrą, užtikrinant tinklo vientisumą ir patogumą, bei teritorijoje esančias gatvės kirtimo vietas ir visus važiuojamosios dalies kirtimus pertvarkyti, iškeliant įvažiavimus į teritorijas ir perėjimo vietas į pėsčiųjų takų lygį. Kartu būtina užtikrinti ir kitas sąlygas kokybiškam pėsčiųjų judėjimui – apšvietimas, želdiniai ir tinkama jų priežiūra, mažoji architektūra.

5 PIRMINIAI SIŪLYMAI GATVIŲ MODERNIZACIJOS (GM) ĮGYVENDINIMUI

Vadovaujantis tyrimo rezultatais, siūloma koncepciją vystyti tokiu prioritetiškumu:

- **I PRIORITETAS:**
  - ✓ Kazliškių g.
  - ✓ Slucko g.
- **II PRIORITETAS:**
  - ✓ H. Manto g.
  - ✓ Turgaus g.
  - ✓ Krokuvos g.
- III PRIORITETAS:
  - ✓ Likusios gatvės ir privažiuojamieji keliai

koncepcija neapima:
- ✓ Rinktinės g.
- ✓ Žalgirio g.
- ✓ Tuskulėnų g.
- ✓ Šeimyniškių g.
- ✓ Kalvarijų

pav. 5.1 Pagrindas Kazliškių gatvių modernizacijos koncepcijai

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

I. Infrastruktūrinės priemonės:

1. Lygiagretus automobilių stovėjimas (prioritetas – išnaudojant perteklinį važiuojamosios dalies plotį, kas 2-3 vietas sodinami želdiniai);
2. Automobilių stovėjimo vietų mažinimas (ten, kur neatitinka teisės aktų reikalavimų, kelia eismo saugos problemas arba kur trūksta vietos pėsčiųjų ar dviratininkų infrastruktūrai);
3. Erdvės dalinimosi paslaugoms (dalinimosi paslaugų prieinamumo užtikrinimas, mikromobilumo priemonių atveju - užtikrinama tvarka, mažinama kliūčių ir barjerų tikimybė);
4. Infrastruktūra dviračių ir paspirtukų trumpalaikiam sustojimui / ilgalaikiam laikymui (turi būti
5. įrengiama netrukdant pėsčiųjų eismui ir nebloginant sąlygų pėstiesiems);
6. Gatvės iškreivinimai (20 – 30 km/h lėto eismo gatvėse, siekiant užtikrinti greičio režimo laikymąsi ir didinti eismo saugą);
7. Vienpusio eismo gatvė (gatvėse, kuriose yra poreikis perskirstyti važiuojamosios dalies erdvę, valdyti, perskirstyti eismo srautus, tranzitinio srauto mažinimui);
8. Iškilios perėjos;
9. Važiuojamosios dalies susiaurinimas nereguliuojamose perėjose ar sankryžose (siekiant užtikrinti greičio režimo laikymąsi ir didinti eismo saugą);
10. Dviračių eismas bendrame sraute (galimas 20 - 30 km/h gatvėse, kuriose automobilių srautas nėra didelis);

11. Dviračių gatvė (įrengiamos 20 - 30 km/h gatvėse, gatvės geometrija parenkama taip, kad nebūtų patraukli greitam automobilių eismui);
12. Ramaus eismo gatvė (įrengiamos 5 km/h lėto eismo gatvėse, siauresnėse nei 12 m);
13. Pėsčiųjų ir dviračių prioritetas per dizainą / taktinį urbanizmą (mažosios architektūros elementai, dangos, viešosios erdvės ir t.t.);
14. Želdiniai.

II. Kitos galimos priemonės:

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

Rengiant lėto eismo gatvių principu paremtą koncepciją Kazliškių 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.

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 Žirmūnų teritorijos dalį (nagrinėjama teritorijos dalis – ribojama Kalvarijų, Žalgirio, Tuskulėnų bei Šnipiškių gatvių), toliau vadinama Kazliškių teritorija, pažįstantys asmenys.

Tikslinė imtis pasiekta apklausa dalinantis 46 elektroniniais paštų adresais, surinkus viešai prieinamus duomenis pagal veikiančias teritorijoje veiklas ar į jos aktualų lauką patenkančiuosius, taip pat dalinantis UAB „Gaučė ir Ko" *Facebook*, *Linkedin* ir SĮ "Susisiekimo paslaugos" oficialiose anketose bei *Facebook* Kazliškių, Žirmūnų bendruomenės grupėse.

Apklausos tikslas – sužinoti bendruomenės pastebėjimus apie infrastruktūrą ir kitas, su susisiekimu susijusias patirtis bei poreikius Kazliškių teritorijos dalyje, ribojamoje Kalvarijų, Žalgirio, Tuskulėnų bei Šnipiškių gatvių.

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 Trimitų, H. Manto, Turgaus, Kazliškių, Krokuvos, Slucko bei Lvivo gatvėse. Apklausos rezultatai, kartu su kūrybinių dirbtuvių su bendruomene rezultatais, bus naudojami rengiant lėto eismo gatvių principu paremtą, visų eismo dalyvių darnios kelionės principus ir poreikius atliepiančią koncepciją Kazliškių teritorijos daliai, ribojamai Kalvarijų, Žalgirio, Tuskulėnų bei Šnipiškių gatvių.

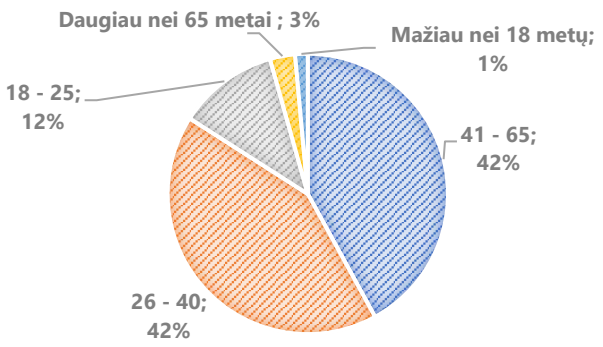
Respondentų skaičius: 69.

Apklausa vykdyta 2024 m. gruodžio 6 d. – 2025 m. vasario 27 d. (2 mėn. ir 22 d.), *Google Forms* platformoje: https://forms.gle/CYZWzNJTVaxciSmu7.

6.1 DEMOGRAFINIAI DUOMENYS

Iš apklausoje dalyvavusių 69 respondentų, amžiaus pasiskirstymas pasidalino taip:

41-65 metų atstovų grupė (42 % arba 29 asmenys) **ir 26-40 amžiaus grupės (42 %** arba 29 asmenys) **sudarė, lygiomis dalimis, didžiausią respondentų dalį**, **ženkliai mažesnė dalis – 18-25 metų atstovų (12 %.** arba 8 asmenys) bei mažiausios respondentų dalys – daugiau nei 65 metų atstovai (3 % proc. arba 2 asmenys) bei mažiau nei 18 metų (1 % arba 1 asmuo).



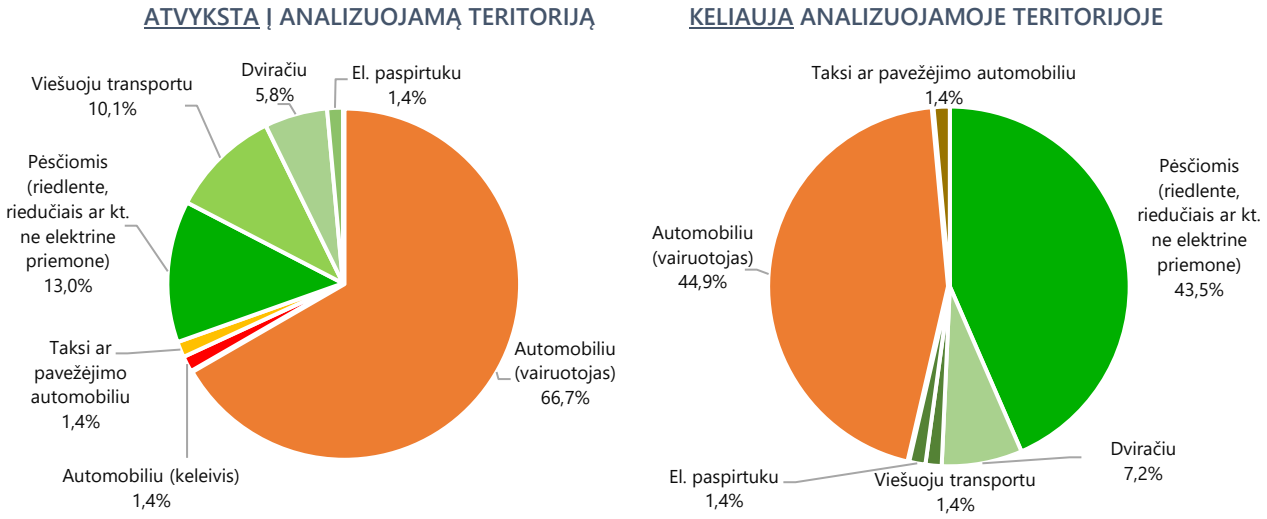
Pav. 6.1 Respondentų amžiaus pasiskirstymas

6.2 BENDROJI INFORMACIJA

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

Respondentų atsakymai atskleidė, kad **į analizuojamą teritoriją 69.5 proc.** arba **didžioji dalis respondentų atvyksta motorinėmis transporto priemonėmis**: automobiliu (vairuotojas (66.7 %) arba keleivis (1.4 %), taip pat taksi ar pavežėjimo automobiliu (1.4 %). **Mažesnė dalis – kitais būdais (30.3 %),** t.y. pėsčiomis (riedlente, riedučiais ar kt. ne elektrine priemone – 13 %), viešuoju transportu (10.1 %), dviračiu (5.8 %) ar elektriniu paspirtuku (1.4 %).

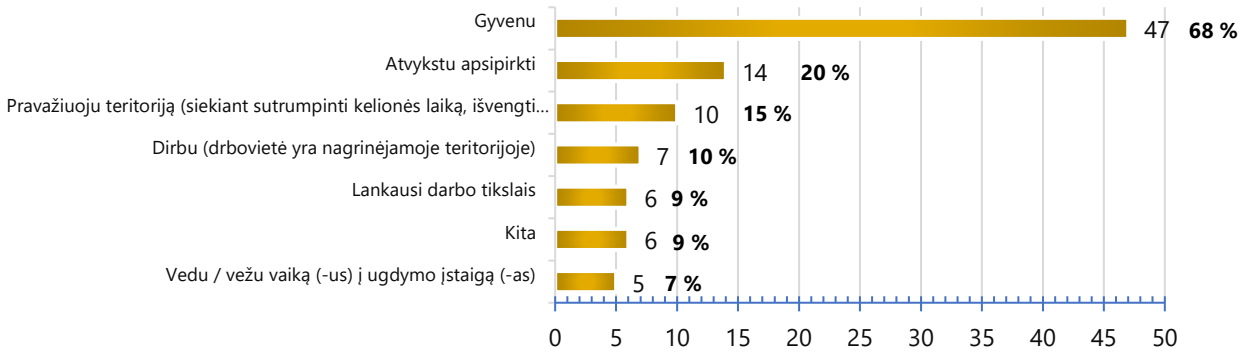
Analizuojamos teritorijos viduje kelionių, atliekamų **motorinėmis transporto priemonėmis**, dalis sumažėja (per 23.2 procentinius punktus) ir sudaro kiek mažiau nei pusę teritorijoje keliaujančiųjų **46.3 proc.** (automobiliu (vairuotojas (44.9 %), taksi ar pavežėjimo automobiliu (1.4 %)). **Didesne respondentų dalimi tampa keliaujantys kitais būdais – 53.5 proc. – analizuojamos teritorijos viduje juda pėsčiomis** (arba riedlente, riedučiais ar kt. ne elektrine priemone – 43.5 %), dviračiu (7.2 %), viešuoju transportu (1.4 %) ar elektriniu paspirtuku (1.4 %).



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

Kelionių į teritoriją modalinio pasiskirstymo rezultatai indikuoja, kad atvykti ir išvykti iš analizuojamos teritorijos yra patraukliausia motorine transporto priemone, tačiau kelionės teritorijos viduje kiek koreguojasi ir reikšmingai išauga pėsčiųjų kiekis, kiek mažiau – dviračių naudojimasis. Kartu su motorinėmis transporto priemonėmis sumažėja ir viešojo transporto paslaugų poreikis kelionėms teritorijos viduje, nebelieka automobiliu (kaip keleivis) keliaujančiųjų.

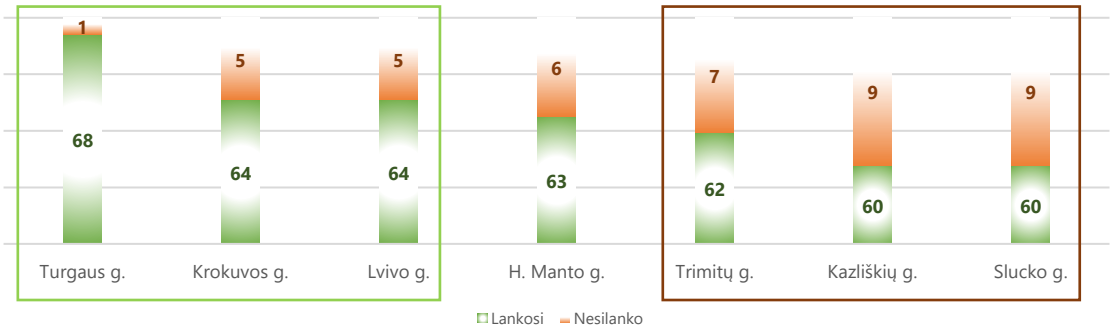
Išskirtina, kad teritorijoje respondentai lankosi skirtingais tikslais. Jų pasiskirstymas pateikiamas juostine diagrama:



Pav. 6.3 Respondentų pasiskirstymas pagal lankymosi tikslą analizuojamoje Kazliškių teritorijoje

Net 68 proc. respondentų yra nagrinėjamos Kazliškių teritorijos gyventojai. Kitos didesnės reikšmės atskleidžia, kad pasiekti respondentai taip pat teritorijoje lankosi trumpalaikiais tikslais: apsipirkti (20 %), pravažiuoja teritoriją trumpindami kelionės laiką ir pan. (15 %), lankosi darbo tikslais (9 %), veda / veža vaiką (-us) į ugdymo įstaigą (-as) (7 %). 10 proc. teritorijoje dirba.

Apklausos duomenys taip pat atskleidė, kad lankomiausiomis gatvėmis galima laikyti: 1) Turgaus g.; 2) Krokuvos g.; 3) Lvivo g. Tuo tarpu mažiausiai lankomos gatvės reitinguojamos tokia tvarka: – 1) Slucko g.; 2) Kazliškių g.; 3) Trimitų g.



Pav. 6.4 Nagrinėjamų Kazliškių teritorijos gatvių lankomumo rodikliai

6.3 TERITORIJOS NAUDOTOJŲ POREIKIAI

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

6.3.1 Svarbiausių teritorijos naudotojų poreikių identifikavimo metodika

Siekiant identifikuoti teritorijos naudotojų poreikius, apklausoje respondentų buvo prašoma apklausos 5 – 7 klausimuose pažymėti aspektus, kurie, jų nuomone, konkrečioje gatvėje (poreikius Trimitų, H. Manto, Turgaus, Kazliškių, Krokuvos, Slucko bei Lvivo) turėtų būti patobulinti, kad keliavimas teritorijoje taptų saugesnis, keliauti būtų patogiau bei patraukliau (toliau – *patirties tobulinimo aspektai*). Žemiau pateikiami ties kiekvienu iš klausimų galimų pažymėti atsakymų variantai:

- **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
    - 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 - 6.3.9 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. respondentų. Su

atviro klausimo formatu pateiktais kiekvienai nagrinėjamoje teritorijoje esančiai gatvei aktualiais prašymais, pasiūlymais ar pastebėjimais galima susipažinti lentelėje, pateikiamoje priede Nr. 1, vadovaujantis konkrečiai gatvei skirtame stulpelyje atliktais žymėjimais. Šioje lentelėje yra susisteminti visi atviro klausimo formatu gauti duomenys, 6.3.3 - 6.3.9 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 ~17 pažymėtus pasirinkimo variantus. Lentelėje žemiau pateikiamas patirties tobulinimo aspektų pažymėtų atsakymų variantų pasiskirstymas pagal respondentų lankymosi analizuojamoje teritorijoje tikslą. Atsižvelgiant į skirtingą galimų pažymėti variantų skaičių kiekviename iš klausimų bei nelygiavertį respondentų pasiskirstymą pagal lankymosi analizuojamoje teritorijoje tikslą (gyvena teritorijoje 68 proc. respondentų, veda / veža vaiką (-us) į ugdymo įstaigą (-as) – vos 7 proc.), analizuojant vertinami ne absoliutiniai, bet santykiniai duomenys – pažymėtų pasirinkimo variantų dalis nuo visų galimų pažymėti variantų. **Daugiausiai poreikių** (po 10 %) **pažymėjo** respondentai, kurie **analizuojamoje Kazliškių teritorijoje dirba arba lankosi darbo tikslais. Mažiausiai –** respondentai, kurie pasirinko variantą **„Kita“** (5 %). Kazliškių teritorijoje dirbantys, besilankantys darbo tikslais, taip pat atvykstantys atsipirkti bei „Kita“ respondentai mano, kad svarbiausia gerinti saugumą teritorijoje. Tuo tarpu teritorijos gyventojai, vedantys / vežantys vaiką (-us) į ugdymo įstaigą (-as), taip pat pravažiuojantys teritoriją ir „Kita“ mano, kad svarbiausia yra gerintinas patrauklumas. Visais atvejais patogumo aspektas išskirtas kaip mažiausiai svarbus gerinti.

Lentelė 6.1 Pažymėtų patirties tobulinimo aspektų atsakymų variantų pasiskirstymas pagal respondentų lankymosi analizuojamoje Kazliškių 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	47	161	8.2%	156	3.6%	115	8.7%	8%
Dirba	7	37	12.6%	27	4.2%	21	10.7%	10%
Lankosi darbo tikslais	6	32	12.7%	23	4.2%	19	11.3%	10%
Vedu/vežu vaiką (-us) į ugdymo įstaigą (-as)	5	10	4.8%	16	3.5%	14	10.0%	7%
Atvykstu apsipirkti (dėl esančių parduotuvių, teikiamų paslaugų)	14	50	8.5%	47	3.7%	30	7.7%	8%
Pravažiuoju teritoriją (siekiant sutrumpinti kelionės laiką, išvengti spūsčių ir panašiai)	10	28	6.7%	31	3.4%	21	7.5%	7%
Kita	6	14	5.6%	12	2.2%	9	5.4%	5%

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

Lentelė 6.2 Nagrinėjamos Kazliškių teritorijos gatvių reitingavimas pagal bendrą pažymėtų tobulinimo aspektų (5-7 klausimai) skaičių

Nr.	Gatvės pavadinimas	Pažymėtų patirties tobulinimo aspektų pasirinkimo variantų skaičius			Bendras pažymėtų pasirinkimo variantų skaičius	Vidutinis vieno respondento pažymėtų variantų skaičius*	Atviro klausimo atsakymai	
		Saugumas (5 kl.)	Patogumas (6 kl.)	Patrauklumas (7 kl.)			Paminėjimų skaičius	Paminėjimų dalis nuo visų atsakymų
1	**Turgaus g.**	**69**	**74**	**69**	**212**	**3.1**	**3**	**13 %**
2	H. Manto g.	45	72	59	176	2.8	1	4 %
3	Trimitų g.	51	61	53	165	2.7	0	%
4	Krokuvos g.	45	59	52	156	2.4	2	8 %
5	Kazliškių g.	41	60	55	156	2.6	5	21 %
6	Lvivo g.	52	50	54	156	2.4	1	4 %

7	Slucko g.	48	59	49	156	2.6	0	%
	VISO	351	435	391				
	Pažymėtų pasirinkimo variantų dalis nuo visų galimų pažymėti variantų	12.1%	12.9%	20.2%				

* Vertinama pagal gatvėje besilankančių respondentų skaičių

Apklausos metu surinkti patirties tobulinimo aspektų duomenys indikuoja, kad analizuojamų Kazliškių teritorijos gatvių kontekste mažiausiai respondentų poreikius atliepia Turgaus gatvė – ties ja respondentai vidutiniškai pažymėjo ne mažiau kaip ~3 tobulintinus aspektus. Mažiausiai tobulintinų aspektų išskiriama Krokuvos ir Lvivo gatvėse, kur vidutiniškai vienas respondentas pažymėjo ne mažiau kaip ~2.4 tobulintinus aspektus. Atviro klausimo duomenys indikuoja, kad dažniausiai minima gatvė – Kazliškių, o neminimos visai – Trimitų bei Slucko 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 išskirta 14, pagrindinių pateiktuose pasiūlymuose minimų, temų (kategorijų), suskaičiuotas kiekvienos iš kategorijų paminėjimo skaičius (viename pasiūlyme galėjo būti minimos kelios kategorijos) ir pagal paminėjimo dažnumą suformuotos 4 kategorijų grupės – nuo aktualiausių iki mažiausiai aktualių. Susisteminta atviro klausimo duomenų informacija pateikiama lentelėje žemiau. Iš gautų duomenų matyti – nagrinėjamoje Kazliškių teritorijoje, pateikusiems papildomus pasiūlymus respondentams, **svarbiausia yra matyti pokyčius infrastruktūros pėstiesiems bei dviratininkams gerinime** (29 %). Antroje kategorijoje pagal aktualumą išskiriamas poreikis organizuoti / koreguoti eismą pėsčiųjų, dviratininkų ir kt. saugumui užtikrinti, gyvenimo kokybei gerinti (25 %), taip pat gerinti ir automobilių eismą, pralaidumą (21 %). Trečioje kategorijoje matyti atsirandantį poreikį organizuoti automobilių stovėjimą kitaip, tobulinant jį pėsčiųjų naudai (13 %), didinti jo kiekį (8 %), „Kita“ temoje minėta problematika verslo, komercinių pastatų tankyje ir kylančios urbanistinės problemos (8 %), poreikis įrengti daugiau mažosios architektūros elementų (8 %), fiziškai riboti ar griežčiau kontroliuoti motorinio transporto priemonių greitį (8 %), didinti socialinį saugumą gerinant apšvietimo infrastruktūrą (8 %), mažinti autotransporto keliamą triukšmą (8 %). Ketvirtoje kategorijoje – mažiausios procentinės reikšmės: poreikio kažką keisti nėra, gerinti oro kokybę, mažinant transporto keliamą taršą, gerinti viešojo transporto paslaugas bei didinti ar išlaikyti, prižiūrėti teritorijos želdinius.

Lentelė 6.3 Kazliškių teritorijos atviro klausimo kategorijų rodikliai

Nr.	Kategorija (tema)	Paminėta kartų	Proc. išraiška
1	**Infrastruktūros gerinimas pėstiesiems, dviratininkams**	**7**	**29 %**
2	Eismo organizavimas pėsčiųjų, dviratininkų ir kt. saugumui, gyvenimo kokybei užtikrinti	6	25 %
	Automobilių eismo gerinimas	5	21 %
3	Automobilių stovėjimo organizavimas	3	13 %
	Automobilių stovėjimo vietų didinimas	2	8 %
	Kita	2	8 %
	Mažosios architektūros elementų įrengimas	2	8 %
	Motorinio transporto greičio mažinimo priemonės	2	8 %
	Socialinio saugumo didinimas - apšvietimas	2	8 %
	Transporto keliama triukšmo tarša	2	8 %
4	Nieko keisti nereikia	1	4 %
	Transporto keliama oro tarša	1	4 %
	VT paslaugų gerinimas	1	4 %
	Želdinių kiekio didinimas, išlaikymas, priežiūra	1	4 %

Be aukščiau aprašytų Kazliškių 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 H. Manto gatvė

Pagal apklausos rezultatus matyti, kad saugumo aspektą H. Manto g. reikšmingai pagerintų sudarytos geresnės matomumo sąlygos sankryžose ir perėjose bei raminamas bendras autotransporto eismas. Patogumui gerinti reikšminga užtikrinti galimybę pėsčiųjų takais judėti be kliūčių, t.y. be užstatytų automobiliais takų ar praėjimų, mažesne dalimi – atnaujinti takus ir jų dangas, pritaikant negalią turintiems asmenims. Kad H. Manto gatvė taip pat būtų patrauklesnė, reikalinga, pirmiausia, gerinti apšvietimą, taip pat tankinti gatvės želdinius, gerinti oro kokybės rodiklius, mažinti triukšmą.

Lentelė 6.4 H. Manto g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

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

6.3.4 Turgaus gatvė

Turgaus g. saugumo aspektą reikšmingai pagerintų keli aspektai – mažinamas bendrasis autotransporto eismas ir gerinama apšvietimo infrastruktūra. Patogumui tobulinti reikšminga atsižvelgti taip pat į kelis išskiriamus aspektus, susijusius su pėsčiųjų patogumu – sąlygos pėsčiųjų takais judėti be kliūčių, t.y. be užstatytų takų ir praėjimų automobiliais, stulpų ir pan. Patrauklumo siekti svarbu prioretizuojant ir sodinant gatvės želdinius, gerinant apšvietimą gatvėje ir oro kokybę. Mažesne dalimi išskirtas poreikis mažinti triukšmą.

Lentelė 6.5 Turgaus g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	**20 % besilankančiųjų**
	1. Mažiau intensyvus autotransporto eismas
	2. Geresnis apšvietimas
Patogumas	**20 % besilankančiųjų**
	1. Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai / Kliūčių pašalinimas iš pėsčiųjų takų (stulpai, stovintys automobiliai, kt. kliūtys)
Patrauklumas	**25 % besilankančiųjų**
	1. Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų
	2. Geresnis apšvietimas / Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių

	20 % besilankančiųjų
	3. Mažesnis triukšmas

6.3.5 Krokuvos gatvė

Krokuvos g. saugumą reikšmingai gerintų geresnis apšvietimas. Patogumui gerinti reikšminga atsižvelgti į kelis aspektus: pėsčiųjų takų naujinimas, pritaikant negalią turintiems asmenims, užtikrinimas sąlygų jais judėti be kliūčių, t.y. be užstatytų takų ir praėjimų automobiliais, įrengimas gatvės mažosios architektūros elementų bei tankinant kiekį saugių gatvės kirtimų vietų tiek pėstiesiems, tiek dviratininkams. Patrauklume, kaip ir saugume, svarbu geresnis apšvietimas, o mažesne dalimi išskiriami: gatvės želdiniai, gerinama oro kokybė.

Lentelė 6.6 Krokuvos g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	**20 % besilankančiųjų**
	1. Geresnis apšvietimas
Patogumas	**15 % besilankančiųjų**
	1. Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalią turintiems žmonėms / Kliūčių pašalinimas iš pėsčiųjų takų (stulpai, stovintys automobiliai, kt. kliūtys) / Gatvės mažosios architektūros elementai - suoleliai, dviračių stovai
	2. Daugiau saugių gatvės kirtimų pėstiesiems ir dviratininkams
Patrauklumas	**25 % besilankančiųjų**
	1. Geresnis apšvietimas
	15 % besilankančiųjų
	2. Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų
	3. Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių

6.3.6 Kazliškių gatvė

Kazliškių g. saugumą gerintų du aspektai: sudarytos geresnės sąlygos matomumui sankryžose ir perėjose visiems eismo dalyviams ir plėtojant geresnę apšvietimo infrastruktūrą. Siekiant pagerinti patogumą Kazliškių gatvėje, svarbiausia sudaryti sąlygas pėsčiųjų takais ir praėjimais judėti be kliūčių (neužstatyti automobiliais takai), įrengti mažosios architektūros gatvėje elementų. Patrauklume prioretizuojami gatvės želdiniai ir jų tankinimas, apšvietimas ir gerinama oro kokybė.

Lentelė 6.7 Kazliškių g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	**15 % besilankančiųjų**
	1. Geresnis matomumas sankryžose, perėjose / Geresnis apšvietimas
Patogumas	**20 % besilankančiųjų**
	1. Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai
	2. Gatvės mažosios architektūros elementai - suoleliai, dviračių stovai
Patrauklumas	**25 % besilankančiųjų**
	1. Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų
	25 % besilankančiųjų
	2. Geresnis apšvietimas / Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių

6.3.7 Lvivo gatvė

Lvivo g. saugumui gerinti, kaip ypač svarbus aspektas išskirtas – apšvietimas. Siekiant gerinti patogumą, aktualu įrengti gatvės mažosios architektūros elementų. Patrauklume išreitinguojamas kaip svarbiausias aspektas – geresnis apšvietimas. Mažesnėmis dalimis išskirti gatvės želdinių sodinimai, oro kokybės gerinimas.

Lentelė 6.8 Lvivo g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	**20 % besilankančiųjų**
	1. Geresnis apšvietimas
Patogumas	**15 % besilankančiųjų**
	1. Gatvės mažosios architektūros elementai - suoleliai, dviračių stovai
Patrauklumas	**25 % besilankančiųjų**
	1. Geresnis apšvietimas
	20 % besilankančiųjų
	2. Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų
	3. Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių

6.3.8 Slucko gatvė

Slucko g. saugumui didinti svarbiausia – gerinti apšvietimą, o mažesne dalimi – gerinti matomumą sankryžose, perėjose visiems eismo dalyviams. Patogumo rodikliuose vieningai išreikštas poreikis šalinti kliūtis iš pėsčiųjų takų ir praėjimų (neužstatyti automobiliais). Patrauklume – geresnis apšvietimas bei daugiau gatvės želdinių.

Lentelė 6.9 Slucko g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	**25 % besilankančiųjų**
	1. Geresnis apšvietimas
	20 % besilankančiųjų
	2. Geresnis matomumas sankryžose, perėjose
Patogumas	**20 % besilankančiųjų**
	1. Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai
Patrauklumas	**25 % besilankančiųjų**
	1. Geresnis apšvietimas
	20 % besilankančiųjų
	2. Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų

6.3.9 Trimitų gatvė

Trimitų g. saugumui didinti svarbiausia – gerinti apšvietimą. Patogumo rodikliuose vieningai išreikšti keli esminiai poreikiai: gatvės mažosios architektūros elementai, atnaujinta visa pėsčiųjų takų danga ir pritaikyta negalią turintiems asmenims bei daugiau saugių gatvės kirtimų pėstiesiems ir dviratininkams atsiradimas. Patrauklume – geresnis apšvietimas bei mažesnėmis dalimis – mažinamas triukšmas gatvėje, gerinama oro kokybė ir tankiau sodinami gatvės želdiniai.

Lentelė 6.10 Trimitų g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	**20 % besilankančiųjų**
	1. Geresnis apšvietimas
Patogumas	**15 % besilankančiųjų**
	1. Gatvės mažosios architektūros elementai - suoleliai, dviračių stovai

	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 / Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių
	3. Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų

7 KONCEPCIJA

7.1 KONCEPCIJOS RENGIMO METODIKA

Kazliškių 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 Kazliškių 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 teritorijoje, kurią riboja kurią riboja Žalgirio, Tuskulėnų, Šeimyniškių ir Kalvarijų gatvės

Pagrindiniai identifikuoti poreikiai Kazliškių 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 infrastruktūrą, užtikrinti visų eismo dalyvių saugumą, susisiekimo patogumą bei gatvių aplinkos patrauklumą.

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

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

7.2 PRINCIPINIAI SPRENDINIAI APRAŠOMI TEISĖS AKTUOSE

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

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

Pagrindinis susisiekimo infrastruktūrą miestuose reglamentuojantis teisės aktas – Statybos techninis reglamentas STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“, patvirtintas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2011 m. gruodžio 2 d. įsakymu Nr. D1-933.

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

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

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

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

- važiuojamoji dalis su dvejomis 2,75 m pločio eismo juostomis;
- pėsčiųjų takas abiejose pusėse (ne siauresnis kaip 2 m);
- abiejose gatvės pusėse želdinių juosta su lauko įranga ir automobilių stovėjimo vietomis (rekomenduojama didesnio nei 2 m pločio);
- jei 2 m pločio želdinių juosta su įrenginių juosta telpa tik vienoje gatvės pusėje, formuojamas gatvės iškreivinimas;

- gatvės profilyje planuojant lygiagretų automobilių stovėjimą, kas 2–5 stovėjimo vietas turi būti įrengiamos 3 m ilgio želdinių salelės, atskiriančios stovėjimo vietas;
- tokios gatvės gali būti ir vienpusio eismo, numatant dvipusį judėjimą dviračiams. Tuomet važiuojamoji dalis turi būti bent 3,5 m pločio.

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

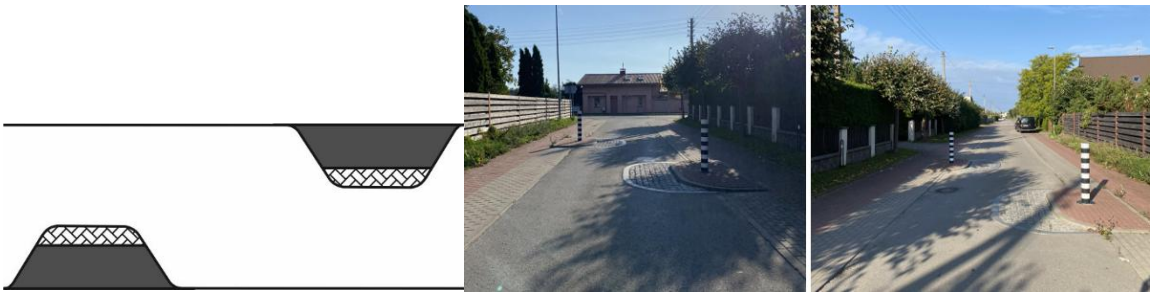
Pagrindiniai rekomendacijų punktai, kuriais vadovaujantis parengta koncepcija:

- Įrengiant ESP kelio ar gatvės ruožuose, turi būti išlaikytas Kelių techniniame reglamente KTR 1.01:2008 ir Statybos techniniame reglamente STR 2.06.04:2014 nustatytas minimalus eismo juostos plotis. Didesnis nei reglamentuotas eismo juostos plotis (perteklinis eismo juostos plotis) sąlygoja leistino greičio viršijimą, neteisėtą motorinių transporto priemonių statymą ir kitus neleistinus manevrus (21 punktas);
- Jei esami eismo juostų pločiai yra didesni nei reglamentuoti teisės aktuose, neatitinka nustatyto greičio režimo ir motorinių transporto priemonių srauto sudėties, turėtų būti priimtas sprendimas naikinti perteklinį važiuojamosios dalies plotą ir jį panaudoti skirstant pagal šią hierarchiją: pėsčiųjų eismo infrastruktūros įrengimui, želdinių juostos, atskiriančios pėsčiųjų eismą nuo važiuojamosios dalies, įrengimui, dviračių trasų įrengimui, automobilių statymo juostos įrengimui, želdinių juostos 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:

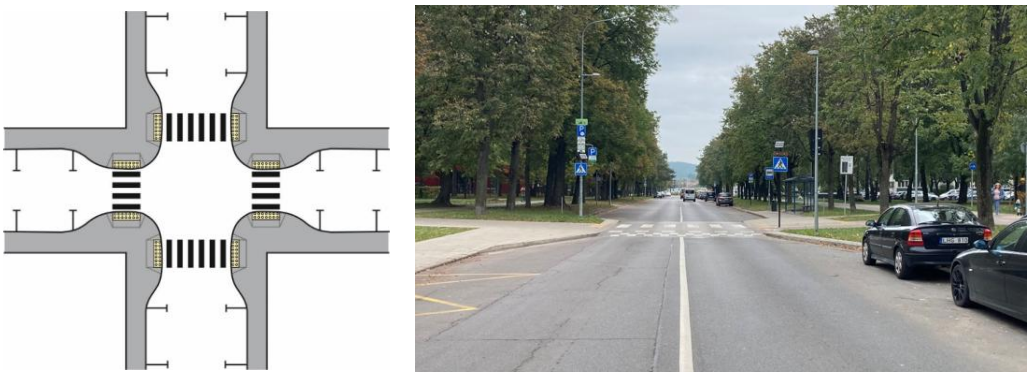
- Važiuojamosios dalies iškreivinimas su susiaurinimu (XIII skyriaus 3 skirsnis):

- 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).



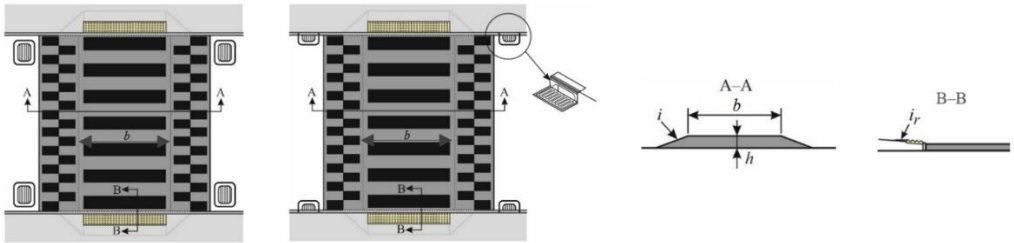
pav. 7.2 Iškreivinimo elementų išdėstymo formuojant važiuojamosios dalies iškreivinimą su susiaurinimu schema ir pavyzdys

- 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.



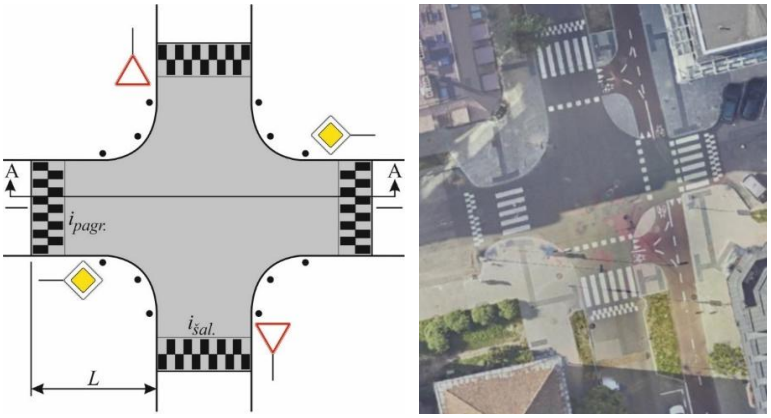
pav. 7.3 Šaligatvių išplėtimo sankryžoje schema ir pavyzdys

- 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 Kazliškių teritorijos gatvėmis.

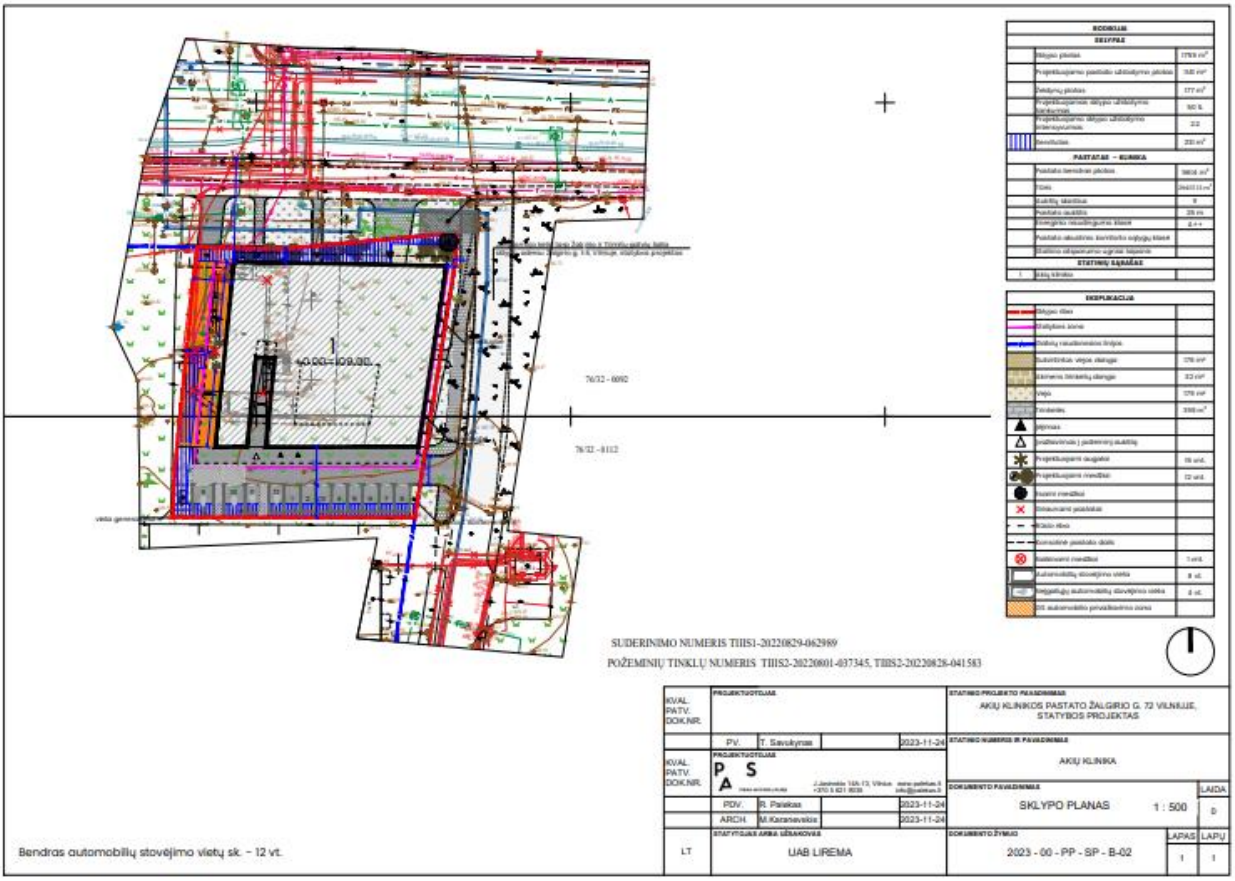
Akių klinikos pastato Žalgirio g. 72 Vilniuje, statybos projekto projektiniai pasiūlymai

Būsena: Derinama (DĖL PROJEKTINIŲ PASIŪLYŲ RENGIMO UŽDUOTIES TVIRTINIMO ŽALGIRIO G. 72, 2023-10-19 Nr. A659-393/23(2.15.2.59E-ARC))

Viešasis svarstymas įvyko: 2024-01-16 16:00

Remiantis projektinių pasiūlymų dokumentu, sklype projektuojamas visuomeninis pastatas, kuriame numatomos komercinės bei administracinės paskirties patalpos. Po pastatu projektuojama požeminė automobilių stovėjimo aikštelė vnt. Įvažiavimas numatomas pietinėje sklypo pusėje iš Trimitų g., kur projektuojama ir antžeminė automobilių stovėjimo aikštelė. Kadangi *išorinė kvartalų susisiekimo infrastruktūra pilnai išvystyta, šiuo metu rengiamu statybos projektu numatyta Trimitų gatvės jungtis su Žalgirio gatve, todėl sprendiniai rengiami tik vietiniai (kvartaliniai), t.y – numatant įvažiavimus ir pėsčiųjų takus į atskirus sklypus,*

pagal galimybę numatant integruotą viešąją erdvę Žalgirio ir Trimitų gatvių perimetru (su įėjimais į planuojamus pastatus). Sklype iš viso numatoma 61 automobilių stovėjimo vieta.



pav. 7.6 Projektuotojo UAB "Paleko archstudija" projektinių pasiūlymų iškarpos. Bylos žymuo: SA-01

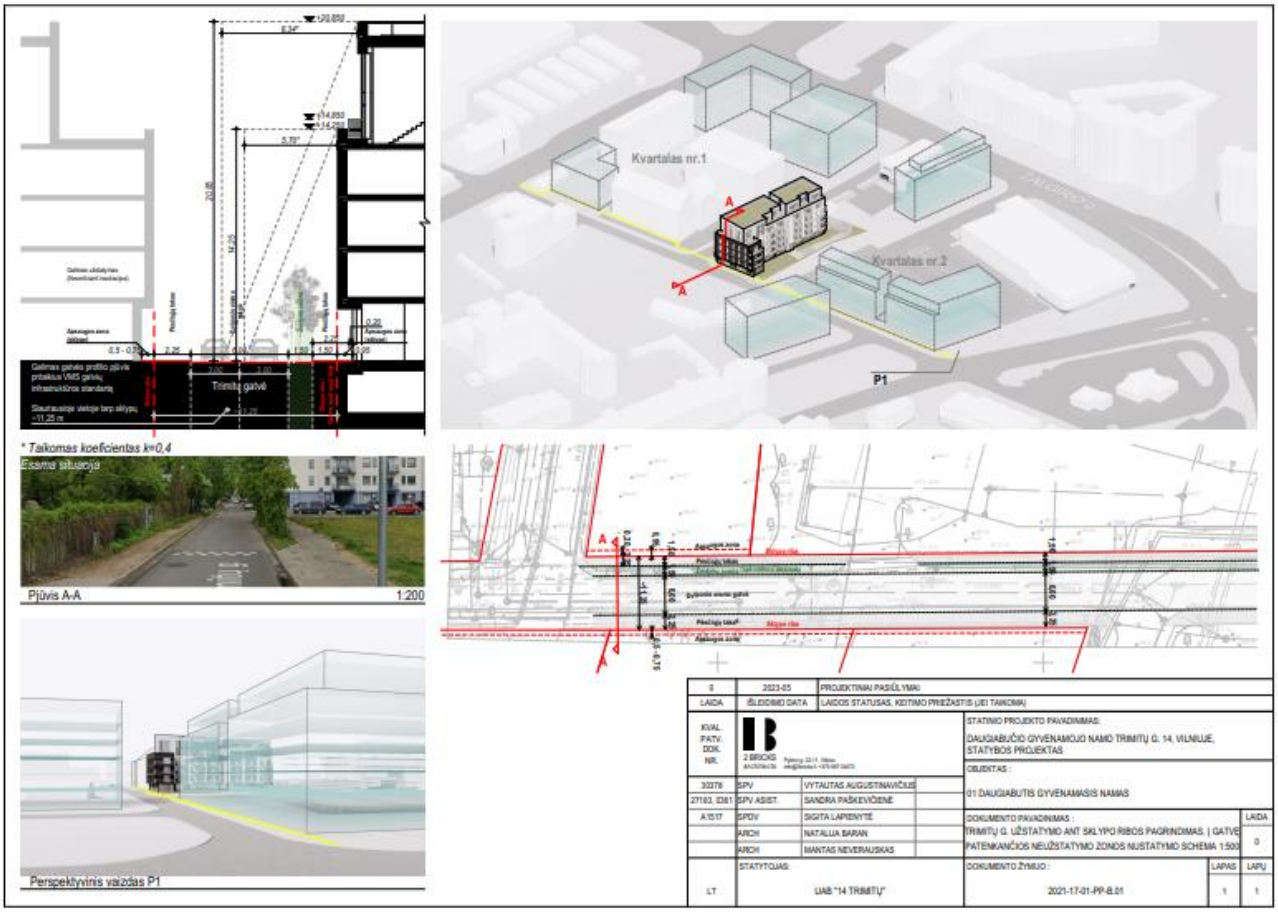
Daugiabučio gyvenamojo namo Trimitų g. 14, Vilniuje, statybos projekto projektiniai pasiūlymai

Būsena: Priimta (DĖL PROJEKTINIŲ PASIŪLYMŲ RENGIMO UŽDUOTIES PATVIRTINIMO TRIMITŲ G. 14, 2023-03-03 Nr. A659-89/23(2.15.2.59E-MPA))

Viešasis svarstymas įvyko: 2023-11-21 16:00

Remiantis projektinių pasiūlymų dokumentu, projektuojama naujo, gyvenamosios paskirties statinio statyba, numatant 5 aukštus, požeminę automobilių stovėjimo aikštelę (34 vietos). Sklypo rytinėje pusėje numatytas

išlipimas iš požeminės pastato dalies, taip pat pėsčiųjų takų dangos, vakarinėje taip pat numatomos pėsčiųjų takų trinkelių dangos priėjimui prie komercinių patalpų, įėjimo į pastatą. Takai funkciškai sujungia įėjimus į pastatą su įėjimais į sklypą. Visi takai suprojektuoti ne siauresni 1,5 m pločio, trinkelių dangos. Žemės sklype automobilių judėjimas nenumatomas. Automobiliai iš karto įvažiuoja į požeminę automobilių saugyklą esamu įvažiavimu iš sklypo vakarinės pusės ribojančio pravažiavimo kelio prie Trimitų g. 8. Pėsčiųjų patekimas į sklypą numatytas taip pat iš Trimitų gatvės.



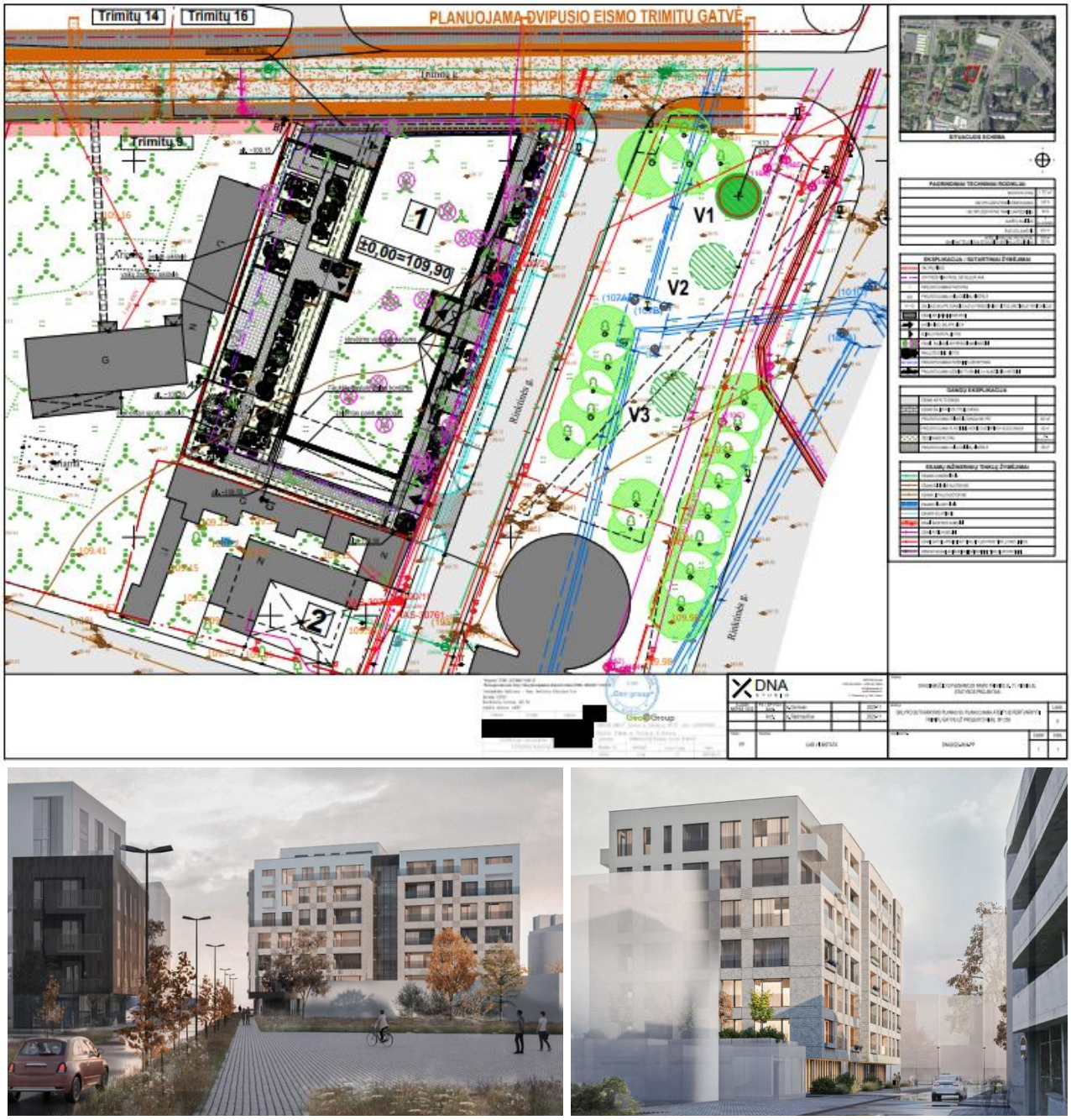
pav. 7.7 Projektuotojo MB „2 BRICKS“ projektinių pasiūlymų iškarpos. Statinio projekto nr.: 2021-17

Daugiabučio gyvenamojo namo Trimitų g. 11, Vilniuje, statybos projekto projektinių pasiūlymų pristatymas

Būsena: Priimta (Sprendimas dėl pateiktų projektinių pasiūlymų, 2024-11-14 Nr. SPSP-01-241114-00294)

Viešasis svarstymas įvyko: 2024-07-15 17:00

Remiantis projektinių pasiūlymų dokumentu, planuojama nauja, gyvenamosios paskirties pastato statyba su požemine automobilių stovėjimo aikštele ir administracinės paskirties patalpomis pirmame aukšte. Pagrindinis įėjimas į pastatą bei didžioji dalis įėjimų į pirmo aukšto komercines patalpas projektuojami nuo skvero pusės palei Rinktinės g., kur susiformavę pagrindiniai pėsčiųjų srautai. Pastate projektuojami 56 butai. *Palei sklypą Trimitų g. 11 nėra nutiestų ar planuojamų dviračių takų, tačiau dviračių takai įrengti aplinkinėje teritorijoje – Rinktinės, Žalgirio, Tuskulėnų, Apkasų, Minties gatvėse. Vilniaus miesto savivaldybės planuojama nauja dviračių trasa Rinktinės g. (arčiau Trimitų g. 11 sklypo). Arčiausiai sklypo, ties Trimitų-Rinktinės gatvių sankryža, įrengti vieši dviračių stovai.*



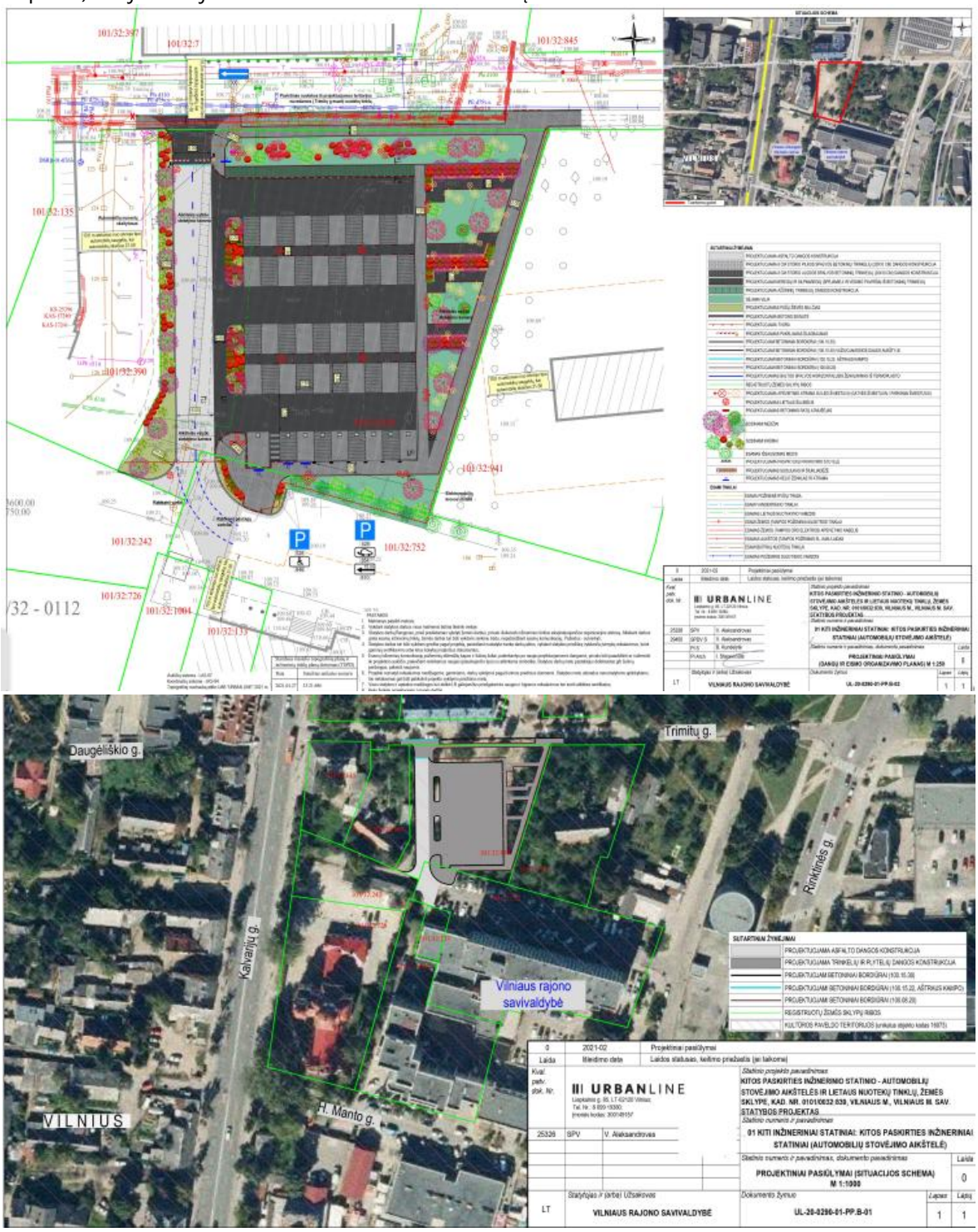
pav. 7.8 Projektuotojo DNA STUDIJA, MB projektinių pasiūlymų iškarpos. Kompleksas: DNA2022-06/4-PP

Numatomas kitos paskirties inžinerinis statinys – automobilių stovėjimo aikštelė, ribojama Trimitų gatvės

Būsena: Priimta (DĖL PRITARIMO PROJEKTINIAMS PASIŪLYMAMS TRIMITŲ G. SKL. KAD. NR. 0101/0032:839, 2022-01-10 Nr. A51-3614/22(3.3.2.26E-MPA))

Viešasis svarstymas įvyko: 2021-04-26 17:15

Remiantis projektinių pasiūlymų dokumentu, automobilių stovėjimo aikštelė numatoma projektuoti su ją vakarinėje dalyje kertančiu pravažiavimu (Trimitų gatvės bei esamos automobilių stovėjimo aikštelės jungtis). Automobilių stovėjimas numatomas į rytus nuo minėto pravažiavimo, parkavimas - statmenas (49 stovėjimo vietų). Taip pat apimtyje numatytas šaligatvis rytinėje sklypo dalyje – pilkų bei juodų trinkelių danga (1,5 bei 2,0 m plotis). Šioje zonoje numatomi suoliukai bei šiukšlių dėžės.



pav. 7.9 Projektuotojo UAB „URBAN LINE" projektinio pasiūlymo iškarpos. Statinio projekto nr.: UL-20-0290

Administracinio pastato, Rinktinės g. 52, statybos projekto projektiniai pasiūlymai

Būsena: Priimta (DĖL PRITARIMO PROJEKTINIAMS PASIŪLYMAMS RINKTINĖS G. 52, 2023-05-31 Nr. A51-93205/23(3.3.2.26E-MPA))

Viešasis svarstymas įvyko: 2023-02-20 16:00

Remiantis projektinių pasiūlymų dokumentu, projektuojamas administracinis pastatas, kuriame pirmieji du aukštai skirti administracinės patalpos, trečiajame ir mansardiniame – gyvenamosios patalpos (du butai). Pastatas atitrauktas nuo rytinės sklypo kraštinės, čia formuojama nedidelė visuomeninė erdvė, taikomi perimetriniam užstatymui būdingi principai. Privažiavimas ir priėjimas prie projektuojamo pastato projektuojamas – nuo rytinėje pusėje esančios gatvės, įvažos ir priėjimo plotis 5.5m, įvažos radiusai 2 m. *Šalia sklypo, Rinktinės gatvei lygiagrečioje gatvėje, jungiančioje Trimitų ir H. Manto gatves, vakarinėje jos kraštinėje yra įrengtas pėsčiųjų takas – plotis 2,5 – 2,7 m. Šalia sklypo pėsčiųjų takų plėtrai poreikio nėra. Įrengus automobilių stovėjimo vietas sklype, pėsčiųjų srauto kryptis nepasikeis, įrengiant įvažiavimą į sklypą dalis esamų trinkelių bus keičiama naujomis.*

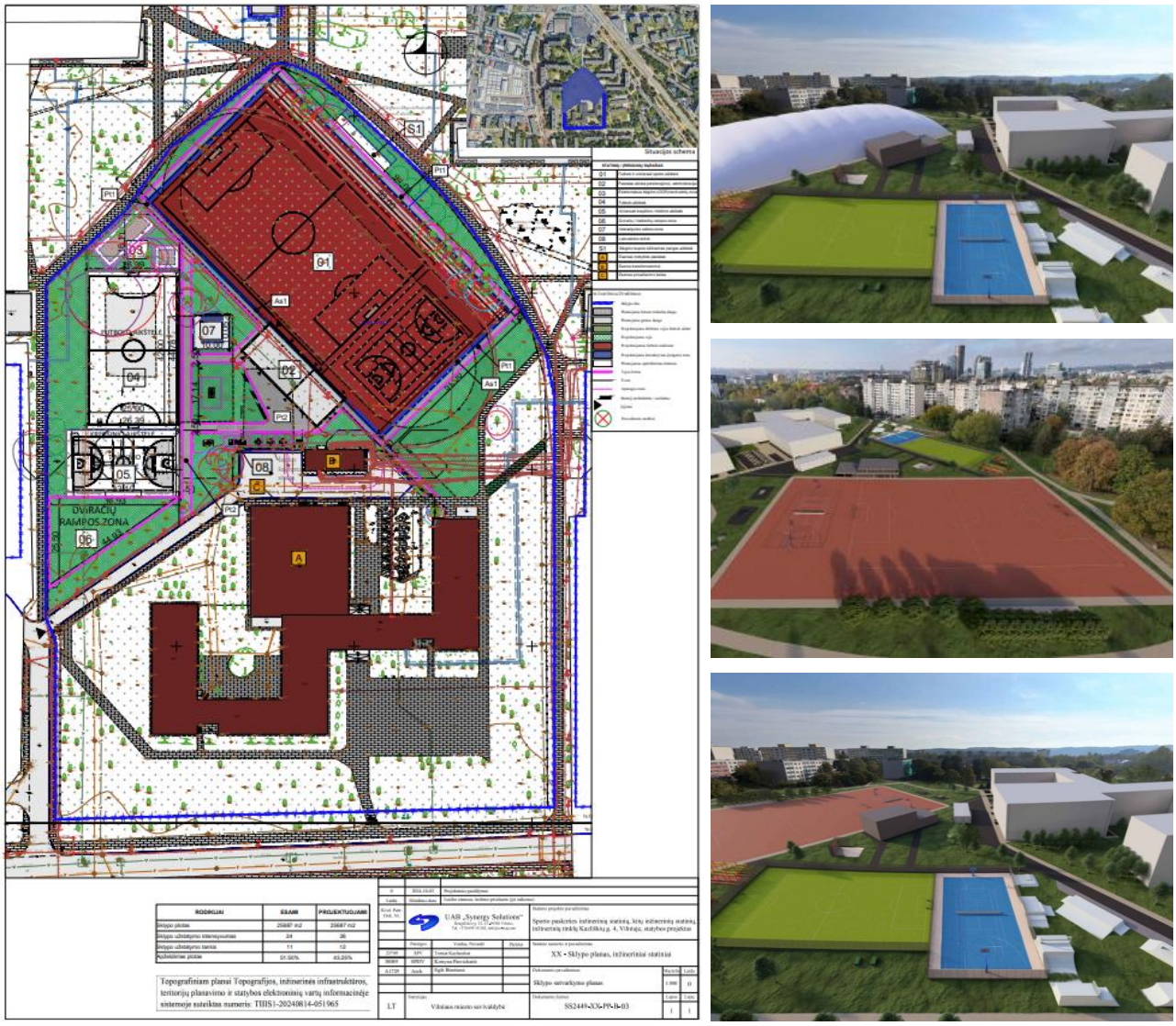
pav. 7.10 Projektuotojo UAB „Ais2“ projektinių pasiūlymų iškarpos. Projekto nr.: 022 -01-02-PP

Sporto paskirties inžinerinių statinių, kitų inžinerinių statinių, inžinerinių tinklų Kazliškių g. 4, statybos projekto projektiniai pasiūlymai

Būsena: Derinama (INŽINERINIO STATINIO PROJEKTINIŲ PASIŪLYMŲ RENGIMO UŽDUOTIS, 2024-09-18 Nr. A358-144/24(2.9.4.5E-ARC))

Viešasis svarstymas įvyko: 2024-10-23 15:00

Remiantis projektinių pasiūlymų dokumentu, planuojami statybos darbai, be futbolo ir universalios sporto aikštelės, šalia aikštyno suprojektuoto pastato skirto persirengimui, administracijai ir bei ekstremalaus bėgimo (OCR) treniruoklių zonų ir kt. aktyvaus laisvalaikio vietų, iki sporto aikštelių suprojektuoti pėsčiųjų takai, projektuojant atsižvelgiama, kad jais važiuos sniego valymo mašinos.



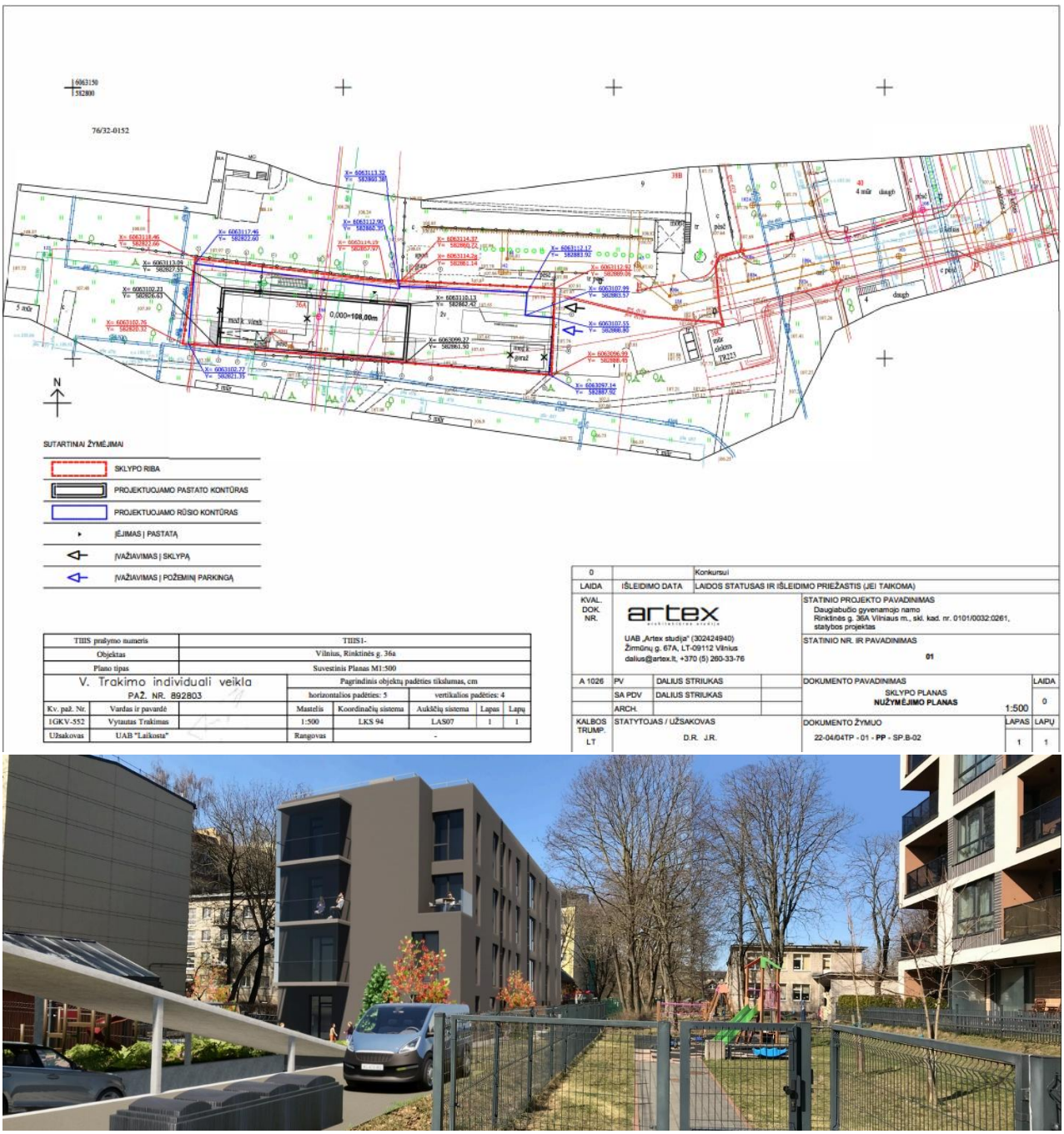
pav. 7.11 Projektuotojo UAB „Synergy Solutions" projektinių pasiūlymų iškarpos. Bylos nr.: SS2449-XX-PP

Daugiabučio gyvenamojo namo Rinktinės g. 36 A statybos projekto projektiniai pasiūlymai

Būsena: Derinama

Viešasis svarstymas įvyko: 2023-01-23 16:00

Remiantis projektinių pasiūlymų dokumentu, įvažiavimas į sklypą numatytas iš Rinktinės g., automobilių stovėjimą sprendžiant požeminėje automobilių stovėjimo aikštelėje, kurioje suprojektuota 12 vietų.



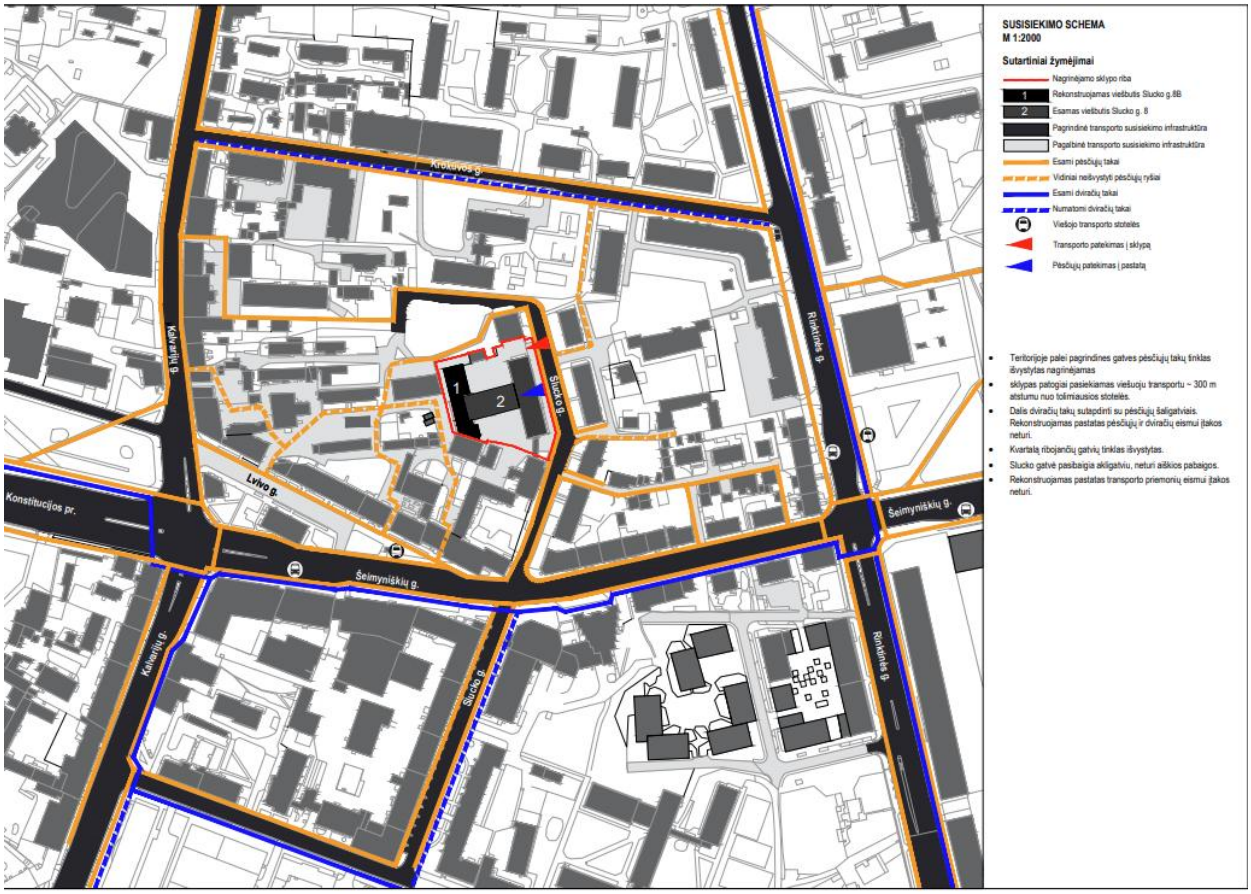
pav. 7.12 Projektuotojo UAB „Artex studija" projektinių pasiūlymų iškarpos. Objekto numeris: 22-04/04 TP

Viešbučių paskirties pastato Slucko g. 8B, rekonstravimo projekto projektiniai pasiūlymai

Būsena: Pritarta (DĖL PRITARIMO PROJEKTINIAMS PASIŪLYMAMS VIEŠBUČIŲ PASKIRTIES PASTATO SLUCKO G. 8B REKONSTRAVIMO PROJEKTUI, 2023-10-18 Nr. A51-165895/23(3.3.2.26E-ARC))

Viešasis svarstymas įvyko: 2023-05-29 17:00

Remiantis projektinių pasiūlymų dokumentu, *susisiekimo sprendiniai rengiami vadovaujantis VMSA 2023-04-12 išduotomis prisijungimo prie susisiekimo komunikacijų sąlygomis Nr. 23/176, kuriose nurodyta: vadovaujantis Slucko g. 8 veiklos mastų detaliojo plano Sklypo Nr. 1 (Slucko g. 8) sprendinių koregavimo sprendiniais, žemės sklypo eismo jungtį/ jungtis įjungti į Slucko g. Patekimas į sklypą autotransportu organizuojamas esamais dviem įvažiavimais/išvažiavimais iš Slucko gatvės. Šiauriau esantis įvažiavimas taip pat skirtas privažiuoti prie transformatorinės, piečiau – ir gretimiems sklypams: Slucko g. 4 ir Slucko g. 6. Atitinkamai išskirti kelio servitutai. Pėsčiųjų patekimas į sklypą numatytas iš Slucko gatvės. Esami žemės sklypai jau užstatyti, dėl to esminių susisiekimo koridorių bei ryšių pokyčių nenumatoma, naudojamasi esamais funkciniais ryšiais. Pagrindinis patekimas į rekonstruojamą pastatą numatomas vidiniame kieme, pastatų sandūroje. Automobilių stovėjimas numatomas antžeminėse automobilių stovėjimo aikštelėse.* Planuojamas bendras dviejų pastatų 213 kambarių (numerių) skaičius su 46 automobilių stovėjimo vietomis.



pav. 7.13 Projektuotojo MB „2 BRICKS“ projektinių pasiūlymų iškarpos. Statinio projekto nr.: 2022-08

Viešojo maitinimo pastato Slucko g. 4, paskirties keitimo į administracinę kapitalinio remonto projekto projektiniai pasiūlymai

Būsena: Rengiami projektiniai pasiūlymai (pirminiai siūlymai atmesti) (DĖL PROJEKTINIO PASIŪLYMO RENGIMO UŽDUOTIES PATVIRTINIMO SLUCKO G. 4, 2021-08-13 Nr. A659-436/21(3.3.2.26E-VMA))

Viešasis svarstymas įvyko: 2022-04-14 15:00

Remiantis projektinių pasiūlymų dokumentu, projekto tikslas yra *kapitaliai suremontuoti pastatą, pertvarkyti 2-3a, pritaikant administracinei veiklai, pertvarkyti 1a, pritaikant keletui atskirų komercinių vienetų veiklai su tiesioginiais patekimais iš gatvės. Pertvarkyti vidinį kiemą, sukuriant poilsio erdves darbuotojams, dviračių stovus, parkavimo vietas. Įvažiavimas į sklypą numatytas per Slucko gatvėje įrengtus automatinius vartus ir esamą servitutą*. Numatoma, kad maksimalus galimas darbuotojų skaičius: 81.

pav. 7.14 Projektuotojo UAB „PROJEKTAVIMO SPRENDIMAI“ projektinių pasiūlymų iškarpos. Projekto nr.: 20-PP-078

Parengto administracinės paskirties pastato Kalvarijų g. statybos projekto specialiųjų architektūros reikalavimų projektas

Būsena: Aptarimas įvyko (SPECIALIEJI ARCHITEKTŪROS REIKALAVIMAI)

Viešasis svarstymas įvyko: 2025-01-06 17:00

Remiantis specialiųjų architektūros reikalavimų dokumentu, ketinama nauja statinio statyba.

Iškarpa iš Vilniaus miesto savivaldybės, miesto plėtros > numatomų statinių projektavimo viešumo skilties „Viešoji konsultacija su visuomene dėl parengto administracinės paskirties pastato (sklypo unik. nr. 0101-0032-0345) Kalvarijų g., Vilniaus m., statybos projekto specialiųjų architektūros reikalavimų projekto“ schemos

Numatomas Kalvarijų g. nuo Konstitucijos pr. iki Trimitų g. ir nuo Žalgirio g. iki J. Treinio g., projektavimas

Būsena: Priimta (DĖL KALVARIJŲ G. NUO KONSTITUCIJOS PR. IKI TRIMITŲ G. IR NUO ŽALGIRIO G. IKI J.TREINIO G., VILNIAUS M., PROJEKTINIŲ PASIŪLYMŲ, PATVIRTINIMO, 2020-07-09 Nr. A51-86486/20(3.3.2.26E-VMA))

Viešasis svarstymas įvyko: 2020-05-21 00:00

Remiantis projektinių pasiūlymų dokumentu, *Vilniaus miesto susisiekimo sistemoje Kalvarijų g. atlieka itin svarbų vaidmenį keleivių judėjimui viešuoju transportu tarp Šiaurinės miesto dalies ir Stoties teritorijos. Projektuojamos A juostos nuo J. Treinio g. iki Žalgirio g. dešinėje gatvės pusėje ir nuo Trimitų g. iki Šeimyniškių g. abiejose gatvės pusėse, Kalvarijų g. yra C kategorijos, pagal techninius reglamentus gatvės maksimalus eismo juostų skaičius 4 eismo juostus. Šiuo metu gatvė yra 4 eismo juostų, kiekvienos juostos plotis apie 3,5 m, todėl projektuojant atskiras viešojo transporto juostas gatvė yra siaurinama iki 3,0 m pločio eismo juostas skiriant automobiliams ir 3,25 m pločio eismo juostas skiriant viešajam transportui. Gatvėje numatoma kiekviena kryptimi po vieną eismo juostą automobiliams ir vieną eismo juostą viešajam transportui. Susiaurinus gatvę papildoma atsiradusi vieta skiriama želdiniams (pėsčiųjų takams, kur nepakankamo pločio takai). Projektu numatoma įrengti naują plytelių dangą, sutvarkyti įvažiavimus į kiemus, atnaujinti želdinius, įrengti naują asfalto dangą. Taip pat projektuojamos 2 naujos reguliuojamos pėsčiųjų perėjos greta Trimitų g. ir H. Manto g. padėsiančios užtikrinti susisiekimą Daugėliškių gatvės gyventojams su Kalvarijų turgumi. Išvažiavimai iš aplinkinių teritorijų į Kalvarijų gatvę numatomi dešiniaisiais posūkiais. Viešojo transporto stotelės, kuriose stoja visi viešojo transporto maršrutai, projektuojamos be įvažos. Rengiant techninį projektą bus analizuojama dviračių tako įrengimo galimybė, parkavimo vietų įrengimo galimybė prie Ortopedijos centro Kalvarijų g. 62.*

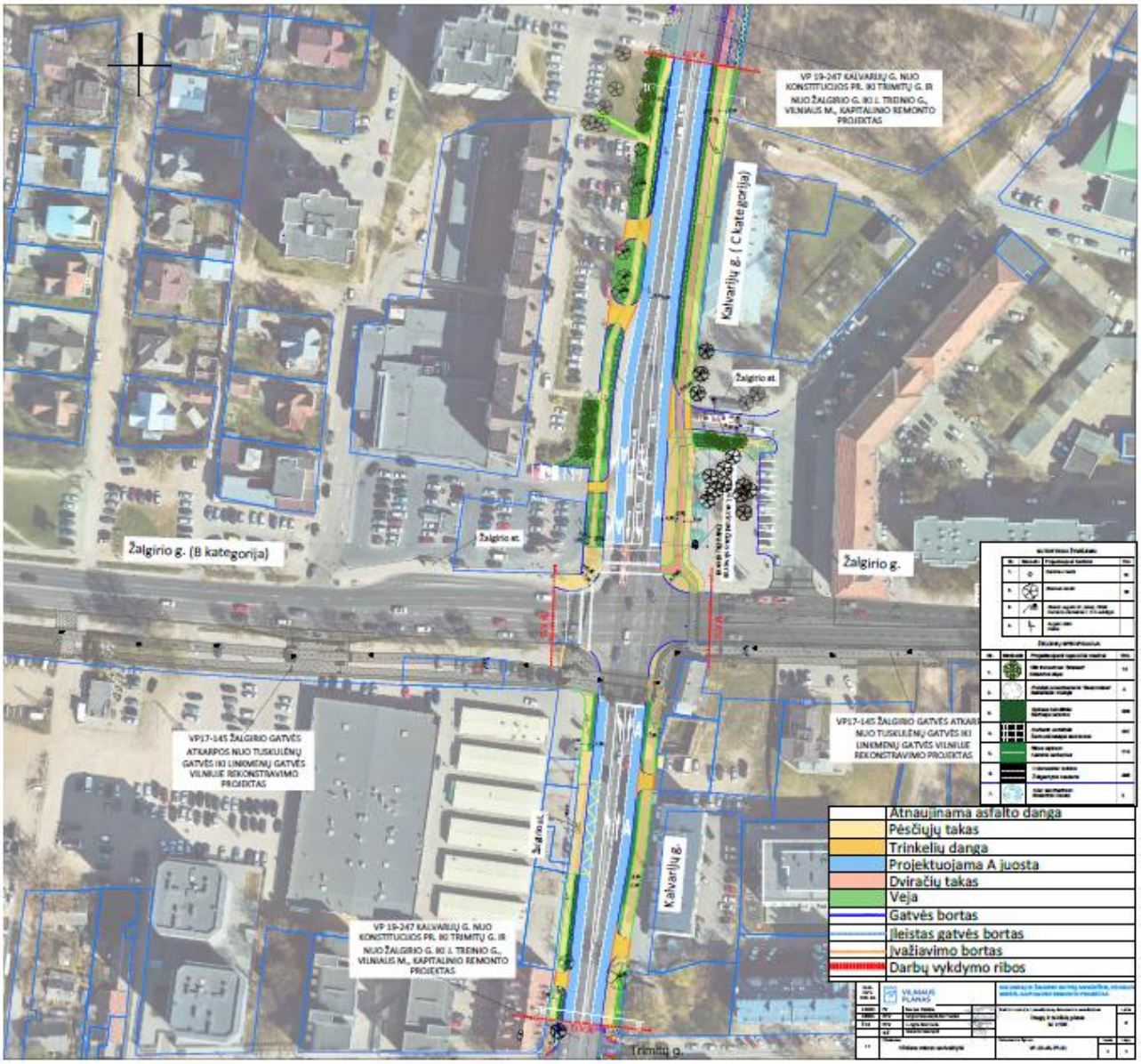
pav. 7.15 Projektuotojo SAVIVALDYBĖS ĮMONĖS „VILNIAUS PLANAS“ projektinių pasiūlymų iškarpos. Projekto Nr. VP 19-247

Numatomas Kalvarijų g. ir Žalgirio g. sankryžos projektavimas (kapitalinis remontas)

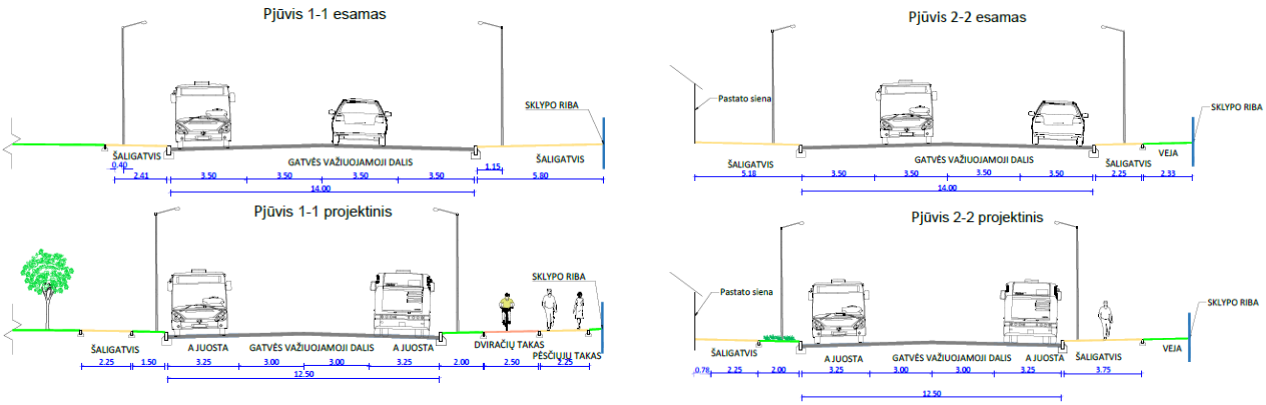
Būsena: Priimta (DĖL KALVARIJŲ G. IR ŽALGIRIO G. SANKRYŽOS VILNIAUS M. KAPITALINIO REMONTO, PRITARIMO PROJEKTINIAMS PASIŪLYMAMS, 2021-05-17 Nr. A51-43066/21(3.3.2.26E-VMA))

Viešasis svarstymas įvyko: 2021-04-13 16:30

Remiantis projektinių pasiūlymų dokumentu, planuojamas viešojo transporto eismo juostos įrengimas Kalvarijų g. nuo Šeimyniškių g. iki Žalgirio g., nuo Žalgirio g. iki Konstitucijos pr., ir nuo Žalgirio g. iki J. Treinio g. *Projektuojant atskiras viešojo transporto juostas Kalvarijų g. gatvės važiuojamoji dalis yra siaurinama skiriant 3,0 m pločio eismo juostas automobiliams ir 3,25 m pločio - viešajam transportui. Gatvėje kiekviena kryptimi numatoma po vieną eismo juostą automobiliams ir vieną eismo juostą viešajam transportui. Ties sankryža su Žalgirio gatve (važiuojant link centro pusės) numatomos 4 eismo juostos vieną iš jų skiriant viešajam transportui, važiuojant iš centro pusės – 3 eismo juostos, iš kurių viena skirta viešajam transportui. Žalgirio g. – neprojektuojama, sankryžos zona iš dešinės pusės ribojasi su projektu „VP 17-145 Žalgirio gatvės atkarpos nuo Tuskulėnų gatvės iki Linkmenų gatvės Vilniuje rekonstravimo projektas", iš kairės pusės paliekama esama situacija. Susiaurinus esamas eismo juostas Kalvarijų g. papildoma atsiradusi vieta skiriama želdiniams, pėsčiųjų šaligatviams (2,25-4,5 m pločio), dviračių takams (2,5 m pločio), techniniam šaligatviui iš želdinių (1,5-2,5 m pločio). Projektu numatoma įrengti naują plytelių dangą, įrengti dviračių stovą prie Broniaus Laurinavičiaus skvero, sutvarkyti įvažiavimus į kiemus, sodinti želdinius, atnaujinti asfalto dangą važiuojamojoje dalyje,*



atnaujinti kelio dangos ženklinimą. Pagal Vilniaus miesto dviračių trasų specialųjį planą Kalvarijų gatvėje dviračių takai nenumatyti. Tačiau projektas ribojasi su anksčiau rengtu „Kalvarijų g. nuo J. Treinio g. Iki Žalgirio g. Ir nuo Trimitų g. Iki Šeimyniškių g., Vilniaus m., kapitalinio remonto projektu", kuriuo Kalvarijų gatvės dalyje numatytas įrengti dviračių takas, taigi siekinat išlaikyti susisiekimo sistemos dizaino detalių, elementų pločių, skerspjūvių vieningus parametrus, Kalvarijų g. dalyje nuo nuo projekto darbų vykdymo ribos šiaurinėje dalyje iki sankryžos su Žalgirio gatve, numatomas įrengti 2,50 m pločio dviračių takas, kuris įsijungs į dviračių takus suprojektuotus Žalgirio g. Viešojo transporto stotelių įvažos naikinamos, sustojimai numatomi autobusams skirtoje juostoje. Viešojo transporto stotelių vieta nesikeičia. Dviračių ir pėsčiųjų takai atskiriami krūmų eilėmis nuo važiuojamosios dalies, paliekant aštuonių metrų atstumus nuo įvažiavimų.



pav. 7.16 Projektuotojo SAVIVALDYBĖS ĮMONĖS „VILNIAUS PLANAS" projektinių pasiūlymų iškarpos. Projekto Nr. VP 20-46

8 KONCEPCIJOS SPRENDINIAI

8.1 BENDRIEJI SPRENDINIAI ABIEMS ALTERNATYVOMS

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

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

- Esamose statmenose ir parkavimo kampu vietose, kur stovintys automobiliai turi galimybę riboti praėjimą šalia esančiais pėsčiųjų takais, turi būti įrengti parkavimo bortai (ribotuvai).
- Siekiant efektyviai išnaudoti gatvės ribas siūloma prioretizuoti automobilių stovėjimo vietų įrengimą prieš tiesiausios gatvės ašies išlaikymą, t.y. jei iškreivinant gatvės ašį galima sudaryti sąlygas papildomų automobilių stovėjimo vietų įrengimui.
- Pertvarkyti pėsčiųjų perėjas, nežymėtas perėjas ir kitus važiuojamosios dalies kirtimus siekiant trumpiausio įmanomo ilgio pėstiesiems užtikrinimą bei infrastruktūros specialiųjų poreikių turintiems žmonėms pritaikymą.
- Įvažiavimai D ir Ds kategorijų gatvėmis į nagrinėjamą teritoriją (taip pat iš Rinktinės g.) 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.
- Norint užtikrinti pėsčiųjų infrastruktūros vientisumą ir patogumą pėsčiųjų takai turi būti įrengti ir tvarkomi ne tik šalia gatvių, bet ir teritorijos vidinėse erdvėse, formuojant trumpiausio atstumo jungtis ugdymo įstaigų ir viešojo transporto stotelių pasiekiamumui, didinant saugumą ir komfortą (apšvietimas, želdiniai ir tinkama jų priežiūra, mažoji architektūra).
- Įgyvendinant gatvių erdvių perskirstymą gatvėse, kuriose yra teikiami principiniai gatvių pjūvių pokyčių pasiūlymai, jei fiziškai užtenka erdvės, siūloma pėsčiųjų ir automobilių važiuojamąją dalį atskirti želdinių juostomis.

Greičio režimas

Šiuo metu tik Krokuvos gatvė turi dviračių gatvės statusą ir joje nustatytas 30 km/val. greičio ribojimo greitis, likusiose nagrinėtose teritorijos gatvėse greitis nėra ribojamas ir viršija pagal šių gatvių kategorijų (D ir Ds) techninius parametrus STR numatytą projektinį greitį. Slucko ir Lvivo gatvės yra aklakeliai, todėl ir be ribojimų nėra patrauklios didelių greičių vystymui, tačiau Trimitų, H. Manto ir Turgaus gatvėse siūloma įvesti 30 km/val. greičio ribojimą.

C kategorijos Rinktinės gatvei šioje koncepcijoje sprendimų nenumatoma, tačiau liekant galioti esamam 40 - 50 km/val. greičio ribojimo režimui rekomenduojama ne tik įrengti greičio ribojimo ženklus ties įvažiavimais į į koncepcija sprendžiamas gatves, bet taip pat ir pačius įvažiavimus iškelti į pėsčiųjų takų lygį.

Motorizuoto transporto eismo organizavimas

Siūlomos skirtingos koncepcijos alternatyvos pasižymi skirtingu eismo organizavimu – pirmoji alternatyva nesiūlo eismo organizavimo keitimo, o antroji alternatyva remiasi sprendimais motorinio transporto tranzito ribojimui (aklakelių formavimas) ir infrastruktūros modernizavimu, siekiant padidinti eismo dalyvių saugumą ir užtikrinti reikiamą patogią infrastruktūrą pėstiesiems, dviračiams bei automobilių saugojimui.

Automobilių stovėjimo politika

Šiuo metu Krokuvos, Slucko ir Lvivo gatvėse yra nustatyta raudonoji parkavimo rinkliavos zona, likusioje teritorijoje - geltonoji parkavimo rinkliavos zona.

Kadangi tarp H. Manto ir Turgaus gatvių esanti turgavietė bei kiti šalia esantys objektai generuoja didelę trauką, o šio galimybių tyrimo apimtyje identifikuota su automobilių stovėjimu susijusi problematika šiose gatvėse, siūloma į raudonąją zoną įtraukti ir H. Manto bei Turgaus gatves bei užtikrinti automobilių stovėjimo tvarką.

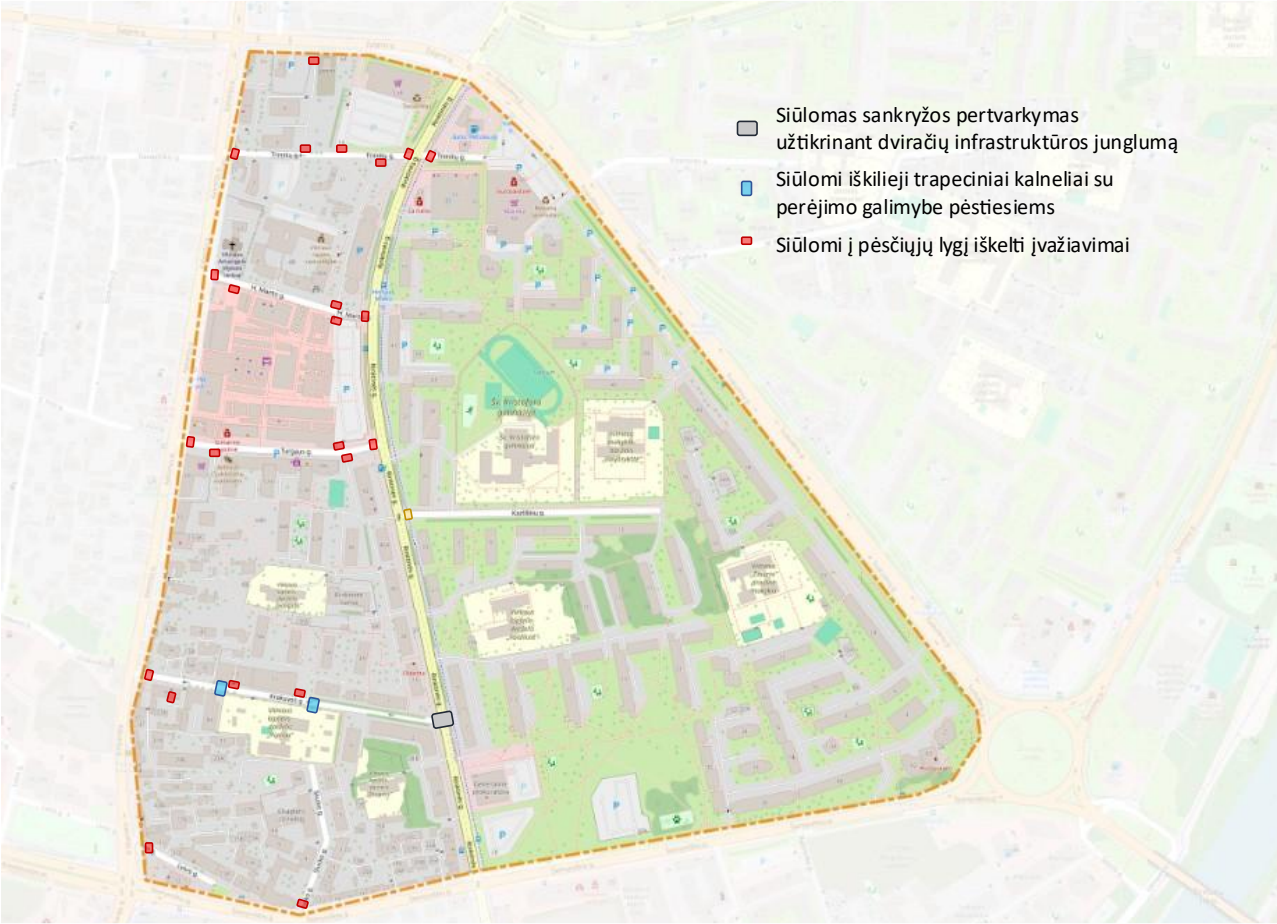
Taip pat identifikuotos automobilių stovėjimo problemos Kazliškių gatvei lygiagrečios Rinktinės g. atkarpoje (daugiabučių kiemuose), kur automobiliai paliekami ne tik automobilių stovėjimo vietose ar važiuojamoje dalyje, bet ir želdinių plotuose. Svarstytina galimybė įvesti geltonosios parkavimo rinkliavos zonos galiojimą ir vidinėje kiemų erdvėje, tokiu būdu sumažinant teritorijos patrauklumą čia nemokamai automobilį palikti į šalia esančius traukos objektus atvykusiems lankytojams, bei sudarant sąlygas nuolat stebėti ir užtikrinti automobilių stovėjimo tvarką.

Dviračių eismo organizavimas

Esama dviračių tinklo infrastruktūra teritorijoje yra pakankama, tačiau nėra užtikrinta galimybė saugiai ir patogiai dviračiu kirsti Rinktinės gatvę. Įgyvendinus žemiau aprašomus siūlymus dėl sankryžų ir perėjų tvarkymo tokia galimybė turėtų būti užtikrinta.

Sankryžos, perėjos ir važiuojamosios dalies kirtimai

Atnaujinant gatves taikytini sprendiniai siekiant atliepti galiojančių teisės aktų reikalavimus ir pagerinti saugumo situaciją. Siūloma teritorijoje esančias 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 D ir Ds kategorijų gatvėmis į nagrinėjamą teritoriją turėtų vizualiai išsiskirti, siekiant atkreipti motorizuoto transporto vairuotojų dėmesį į pasikeitusį greičio režimą – įvažiavimas gatvės pradžioje turi būti iškeltas į pėsčiųjų takų lygį. Įvažiavimai iš D į Ds kategorijų ir įvažiavimai į kiemus iš analizuojamų gatvių tai pat turėtų būti 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.

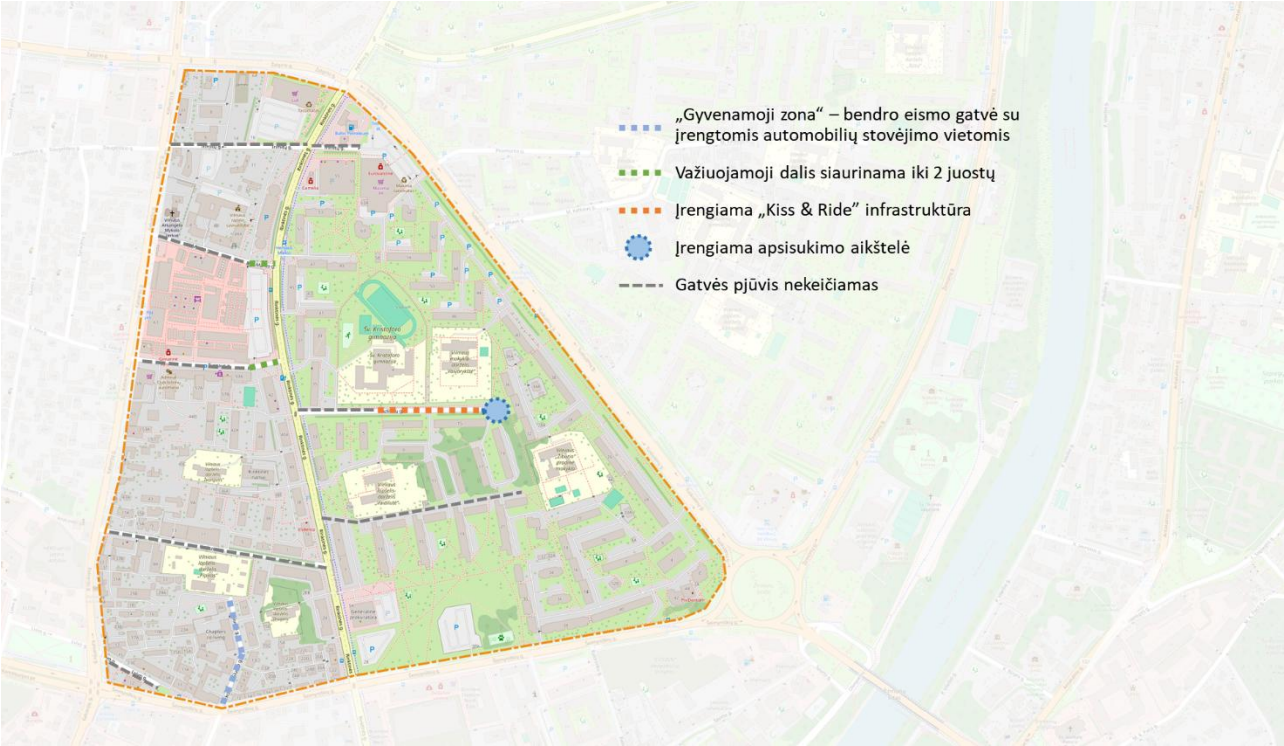
Nors Rinktinės gatvė šios galimybių studijos apimtyje nėra sprendžiama, analizės rezultatai (įskaitinių įvykių statistika bei teritorijos naudotojų apklausoje bei dirbtuvių metu išreikštos nuomonės) parodė, kad esamos perėjos neužtikrina saugių ir patogių perėjimo (ar kirtimo dviračių) per Rinktinės gatvę galimybių. Siekiant pagerinti saugumo situaciją, siūloma jas pertvarkyti užtikrinant gerą matomumą - įrengiant šaligatvio praplatėjimą už automobilių stovėjimo juostos pabaigos, svarstyti kitas, papildomas pėsčiųjų saugumą užtikrinančias priemones.

Taip pat siūloma pertvarkyti Rinktinės – Krokuvos gatvių sankryžą, suformuojant dviračių tako Rinktinės gatvėje ir Krokuvos dviračių gatvės jungtį, kartu sudaranti sąlygas ir pėstiesiems. Dėl Rinktinės gatve vykstančio viešojo transporto judėjimo nėra galimybės įrengti iškiliąją perėją su pervaža, todėl svarstytina arba šviesoforu

reguliuojama perėja/pervaža (panaikinant esamas automobilių stovėjimo vietas ir siaurinant važiuojamosios dalies plotį) arba visos sankryžos pertvarkymas į žiedinę.

8.2 ALTERNATYVA 1

Pirmąja alternatyva siūlomi sprendiniai formuojami taip, kad nedidelės apimties infrastruktūrinėmis intervencijomis būtų sprendžiamos opiausios rengėjų identifikuotos problemos bei atliepiami pagrindiniai vykdytos apklausos metu išreikšti teritorijos naudotojų poreikiai. Eismo organizavimo pakeitimai šioje alternatyvoje nėra siūlomi. Apibendrinti pirmosios alternatyvos siūlymai pateikiami pav. 8.2.

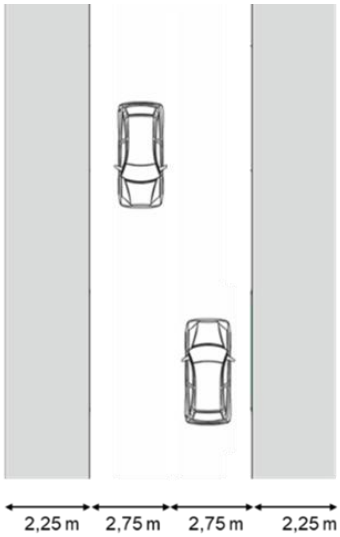


pav. 8.2 Pirmosios alternatyvos sprendiniai

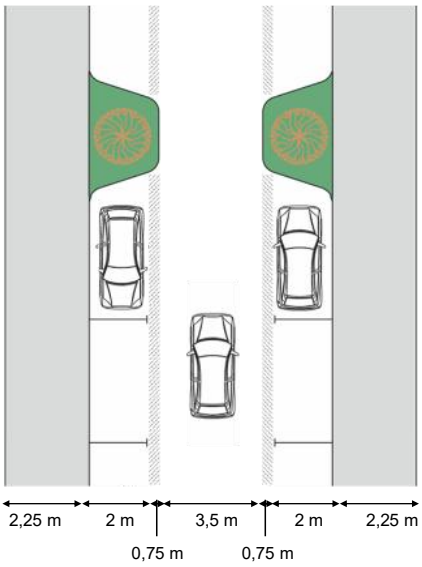
Principiniai gatvių pjūviai, kurie gali būti taikomi aukščiau parodytų gatvių pjūvių pokyčiams, pateikiami žemiau esančiame skyrelyje „Pjūvių detalizacija“. Tolimesniuose skyriuose detalizuojami kiekvienos gatvės pirmosios alternatyvos sprendiniai.

8.2.1 Pjūvių detalizacija

Pjūvis 1 - Dvipusis eismas be parkavimo su šaligatviais abejose gatvės pusėse:



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



8.2.2 H. Manto gatvė

Siūloma nustatyti 30 km/h greičio ribojimą netaikant esminių infrastruktūros pertvarkymų gatvės pjūvyje. Šiuo metu ties Rinktinės gatve H. Manto gatvė išplatėja iki trijų juostų, ties sankryža įrengta STR reikalavimų neatitinkanti nereguliuojama pėsčiųjų perėja. Rekomenduojama panaikinti dešiniojo posūkio juostą ir įrengti pėsčiųjų šaligatvio praplatėjimą, tokiu būdu sutrumpinant perėjos ilgį iki dviejų eismo juostų. Galimas šios atkarpos pjūvis pateikiamas Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. 8.2 skyrių „Alternatyva 1“):

- Pjūvis Nr. 1. - Vienpusis eismas su dviračių juosta ir esamais šaligatviais abejose gatvės pusėse.

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. Įvažiavimai į kiemus ar vidines teritorijas turi būti pakelti į pėsčiųjų šaligatvio lygį.

8.2.3 Turgaus gatvė

Siūloma nustatyti 30 km/h greičio ribojimą netaikant esminių infrastruktūros pertvarkymų gatvės pjūvyje. Šiuo metu ties Rinktinės gatve Turgaus išplatėja iki trijų juostų, ties sankryža įrengta STR reikalavimų neatitinkanti nereguliuojama pėsčiųjų perėja. Rekomenduojama panaikinti dešiniojo posūkio juostą ir įrengti pėsčiųjų šaligatvio praplatėjimą turgavietės pusėje, tokiu būdu sutrumpinant perėjos ilgį iki dviejų eismo juostų ir kartu eliminuojant esamos pėsčiųjų infrastruktūros trūkumą ties įvažiavimu į turgavietės automobilių stovėjimo aikštelę esančiu priestatu. Galimas šios atkarpos pjūvis pateikiamas Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. 8.2 skyrių „Alternatyva 1“):

- Pjūvis Nr. 1. - Vienpusis eismas su dviračių juosta ir esamais šaligatviais abejose gatvės pusėse.

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. Įvažiavimai į kiemus ar vidines teritorijas turi būti pakelti į pėsčiųjų šaligatvio lygį.

8.2.4 Kazliškių gatvė

Kazliškių gatvėje siūloma nustatyti 30 km/h greičio ribojimą ir abiejų alternatyvų atveju yra siūlomas vienodas gatvės pjūvis, kurį formuojant siūloma atlikti šiuos veiksmus:

1. Gatvės pabaigoje įrengti apsisukimo aikštelę – mini žiedą, panaikinant galimybę šioje erdvėje laikyti automobilius;
2. Ties išvažiavimu iš žiedo įrengti įrengti „Tėvelių stotelė"/*„Kiss and Ride"* kelio ženklą;
3. Įrengti „Tėvelių stotelė"/*„Kiss and Ride"* vietas ties ugdymo įstaigos teritorija, jas išskirti kelių ženklinimu (horizontaliuoju) ar skirtingomis dangomis;
4. Ties „Tėvelių stotelė"/*„Kiss and Ride"* vietomis suformuoti 3,5 m pločio vienpusio eismo juostą. Galimas šios atkarpos pjūvis pateikiamas Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. 8.2 skyrių „Alternatyva 1"):
    - Pjūvis Nr. 1. - Vienpusis eismas su dviračių juosta ir esamais šaligatviais abejose gatvės pusėse.
5. Ties paskutiniąja „Tėvelių stotelė"/*„Kiss and Ride"* vieta palikti dvipusio eismo važiuojamąją dalį sklandžiam transporto priemonių srauto judėjimui užtikrinti.
6. Likusioje gatvės dalyje palikti esamą automobilių stovėjimo organizavimą vienoje važiuojamosios dalies pusėje, sužymint automobilių vietas ir vietas, kur automobilių stovėjimas draudžiamas.

8.2.5 Krokuvos gatvė

Esminis gatvės pjūvio pertvarkymas nenumatomas, tačiau atsižvelgiant į identifikuotą problematiką siūloma įrengti iškilius trapecinius kalnelius su perėjimo galimybę greičio ribojimų užtikrinimui bei pėsčiųjų judėjimo galimybėms ties ugdymo įstaigomis gerinimui, taip pat iškelti esamus įvažiavimus į kiemus ar parkavimo aikšteles į pėsčiųjų šaligatvio lygį bei pašalinti pėsčiųjų infrastruktūros erdvėje esančias kliūtis (perkelti apšvietimo stulpus).

8.2.6 Slucko gatvė

Kadangi Slucko gatvė yra svarbi šiuo metu teritorijoje funkcionuojančio pėsčiųjų tinklo dalis, siūloma joje taikyti „Gyvenamosios zonos" režimą, kurioje pėstieji turi pirmumo teisę prieš motorines transporto priemones, pėsčiųjų, dviratininkų ir motorinių transporto priemonių eismas vyksta bendrame sraute.

Atsižvelgiant į šias aplinkybes, antrojoje alternatyvoje siūloma atnaujinti gatvės infrastruktūrą įrengiant D kategorijos gatvėms nustatytus parametrus atitinkančią gatvės važiuojamąją dalį iš trinkelių dangos ir želdiniais bei automobilių stovėjimo vietų išdėstymu suformuojant gatvės iškreivinimus (žr. žemiau pateikiamus pavyzdžius).

pav. 8.3. Bendro naudojimo gatvės judėjimo pavyzdys
Šaltinis: Vilniaus miesto savivaldybės gatvių infrastruktūros standartas (2021). Nuotrauka iš MMAP archyvo

pav. 8.4 Širvintų gatvė, Vilnius
Šaltinis: https://judu.lt/gatviu-modernizacija/sirvintu-gatve/

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

8.2.7 Lvivo gatvė

Esminis gatvės pjūvio pertvarkymas nenumatomas.

8.2.8 Trimitų gatvė

Pirmosios alternatyvos atveju gatvės pjūvio pertvarkymas nėra prioritetinis.

8.3 ALTERNATYVA 2

Antrojoje alternatyvoje yra siūlomi reikšmingi eismo organizavimo teritorijoje pokyčiai, leisiantys siekti tranzitinio transporto intensyvumo mažinimo ir/ar panaikinimo teritorijos gatvėse, taip pat leis didinti pažeidžiamiausių eismo dalyvių eismo saugą ne tik infrastruktūrinėmis priemonėmis. Antrosios alternatyvos siūlymų vizualizavimą žr. pav. 8.5.

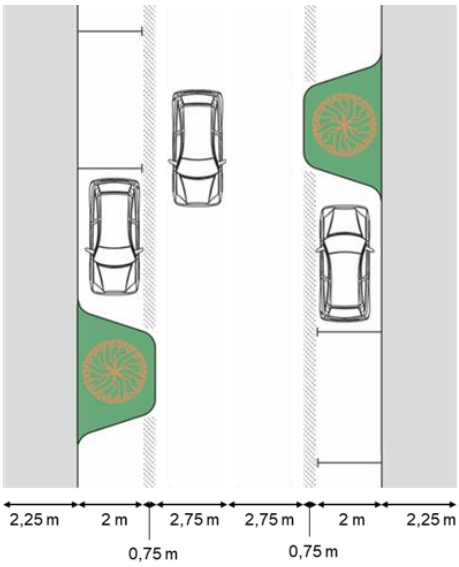
pav. 8.5 Antrosios alternatyvos sprendiniai

Atkreiptinas dėmesys, kad įgyvendinant Trimitų gatvėje siūlomą jungties su Rinktinės gatve pašalinimą dėl ribotos erdvės nėra įmanoma suformuoti apsisukimo aikštelės aklakelyje, todėl automobilių eismui turėtų būti naudojama vidinė teritorijos gatvė ties Rinktinės g. 48B.

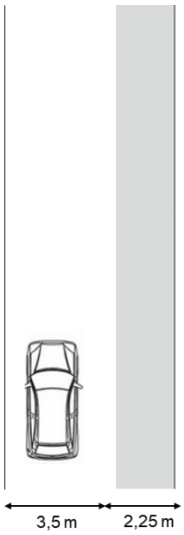
Principiniai gatvių pjūviai, kurie gali būti taikomi aukščiau parodytų gatvių pjūvių pokyčiams, pateikiami žemiau esančiame skyrelyje „Pjūvių detalizacija“. Tolimesniuose skyriuose detalizuojami kiekvienos gatvės antrosios alternatyvos sprendiniai.

8.3.1 Pjūvių detalizacija

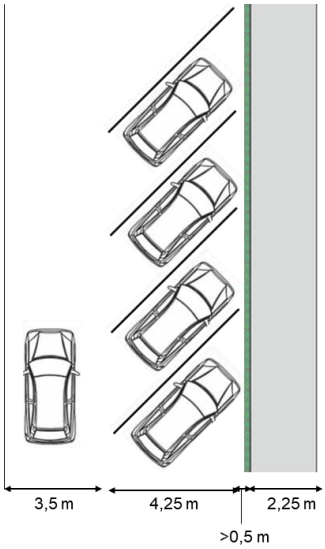
Pjūvis 1 - Dvipusis eismas su ir lygiagrečiu parkavimu ir šaligatviais abejose gatvės pusėse:



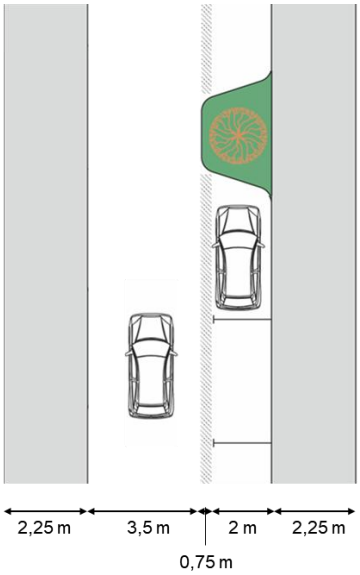
Pjūvis 2 – Vienpusis eismas be parkavimo su šaligatviu iš vienos pusės:



Pjūvis 3 – Vienpusis eismas su parkavimu kampu ir šaligatviu iš vienos pusės:



Pjūvis 4 – Vienpusis eismas su lygiagrečiu parkavimu iš vienos pusės ir šaligatviu abejose pusėse:



8.3.2 H. Manto gatvė

Antrojoje alternatyvoje siūloma nustatyti 30 km/h greičio ribojimą ir pertvarkyti gatvės infrastruktūrą visoje gatvėje, išskyrus atkarpą šalia Kalvarijų gatvės (ties cerkvės teritorija). Likusioje gatvės atkarpoje, siekiant sudaryti palankias sąlygas patogiam pėsčiųjų eismui, išlaikyti automobilių stovėjimo vietas bei padidinti želdinių kiekį, siūloma esamą gatvės pjūvį pertvarkyti - galimas šios atkarpos pjūvis pateikiamas Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. skyrių 8.3.1):

- Pjūvis Nr. 1. - Dvipusis eismas su ir lygiagrečiu parkavimu ir šaligatviais abejose gatvės pusėse.

Taip pat siūloma ties sankryža su Rinktinės gatve formuoti aklakelį, panaikinant galimybę iš H. Manto gatvės įvažiuoti į Rinktinės gatvę (ir atvirkščiai) motorinėmis transporto priemonėmis. Atsižvelgiant į šioje atkarpoje

suformuotas raudonąsias linijas, apsisukimo aikštelė galėtų būti formuojama pačioje gatvės pabaigoje, kartu įrengiant trūkstamą šaligatvio atkarpą palei Rinktinės gatvę, tokiu būdu eliminuojant perėjos poreikį.

8.3.3 Turgaus gatvė

Turgaus gatvėje antrąja alternatyva siūloma nustatyti 30 km/h greičio ribojimą netaikant esminių infrastruktūros pertvarkymų gatvės pjūvyje, tačiau kaip ir H. Manto gatvės atveju siūloma ties sankryža su Rinktinės gatve formuoti aklakelį, panaikinant galimybę iš Turgaus gatvės įvažiuoti į Rinktinės gatvę (ir atvirkščiai) motorinėmis transporto priemonėmis. Apsisukimo aikštelė taip pat galėtų būti formuojama gatvės pabaigoje, kartu įrengiant trūkstamą šaligatvio atkarpą palei Rinktinės gatvę, tačiau Turgaus gatvės atveju atstumas tarp gatvės raudonųjų linijų yra pakankamas ir žiedo įrengimui kiek anksčiau – ties įvažiavimu į turgavietės automobilių stovėjimo aikštelę ir vidinį kiemą tarp Turgaus g. 59A ir Rinktinės g. 42. Toks sprendimas leistų vienu metu spręsti tiek apsisukimo, tiek ir įvažiavimo į šalia esančias teritorijas klausimą, o atlaisvinta gatvės atkarpa galėtų būti konvertuojama į viešąją erdvę.

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. Įvažiavimai į kiemus ar vidines teritorijas turi būti pakelti į pėsčiųjų šaligatvio lygį.

8.3.4 Kazliškių gatvė

Siūloma taikyti sprendimus, aprašytus pirmojoje alternatyvoje.

8.3.5 Rinktinės gatvė (atkarpa, lygiagreti Kazliškių g.)

Nors Rinktinės gatvė nėra įtraukta į galimybių studiją, tačiau jos atkarpa, esanti gyvenamojo rajono netranzitinėje zonoje (daugiabučių kiemuose) atlieką D, Ds kategorijos gatvės funkciją ir yra aktuali teritorijos gyventojams. Kadangi analizės metu šioje atkarpoje buvo identifikuotos su automobilių stovėjimu ir pėsčiųjų judėjimo sąlygomis susijusios problemos, antrojoje alternatyvoje siūloma svarstyti galimybę šią gatvės dalį pertvarkant pagal D ir Ds kategorijos gatvėms taikomus reikalavimus ir bendro eismo gatvėms būdingus principus (plačiau žr. 6.3.8 poskyryje). Pertvarkant esamą infrastruktūrą būtina gatvės pabaigoje įrengti apsisukimo aikštelę – mini žiedą, panaikinant galimybę šioje erdvėje laikyti automobilius.

8.3.6 Krokuvos gatvė

Siūloma taikyti sprendimus, aprašytus pirmojoje alternatyvoje.

8.3.7 Slucko gatvė

Siūloma taikyti sprendimus, aprašytus pirmojoje alternatyvoje.

8.3.8 Lvivo gatvė

Esminis gatvės pjūvio pertvarkymas nenumatomas.

8.3.9 Trimitų gatvė

Kaip ir pirmoje alternatyvoje, Trimitų gatvėje siūloma nustatyti 30 km/h greičio ribojimą, o antrąja alternatyva papildomai apsvarstyti jungties su Rinktinės gatve pašalinimą - dėl ribotos erdvės nėra įmanoma suformuoti

apsisukimo aikštelės aklakelyje, todėl įgyvendinus tokį sprendimą automobilių eismui turėtų būti naudojama vidinė teritorijos gatvė ties Rinktinės g. 48B. Jei kartu būtų įgyvendinami ir sprendiniai, siūlomi H. Manto gatvei, tuomet toks sprendimas reikštų, kad automobilių srautas būtų nukreipiamas tranzitu per visą H. Manto gatvės ilgį. Pašalinus šią Trimitų gatvės atkarpą atlaisvinta erdvė galėtų būti konvertuojama į viešąją erdvę.

Taip pat antrąja alternatyva siūloma pertvarkyti Trimitų gatvės atkarpą, kuria šiuo metu vyksta vienpusis eismas link Kalvarijų gatvės. Šį eismo organizavimo būdą siūloma palikti, tačiau atsižvelgiant į identifikuotus pėsčiųjų eismui skirtos infrastruktūros trūkumus siūloma siaurinti važiuojamosios dalies plotį, kuris šiuo metu yra perteklinis, o atlaisvintą gatvės erdvę skirti pėsčiųjų infrastruktūros gerinimui. Atsižvelgiant į skirtingas atkarpos charakteristikas siūlomi du sprendimai - galimi pjūviai pateikiami Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. skyrių 8.3.1):

- Pjūvis Nr. 2. - Vienpusis eismas be parkavimo su šaligatviu iš vienos pusės.
- Pjūvis Nr. 3. - Vienpusis eismas su parkavimu kampu ir šaligatviu iš vienos pusės.

Atkreiptinas dėmesys, kad šiuo metu ties trimis sklypais šios atkarpos pietinėje pusėje nėra nustatytos raudonosios linijos, o atstumas tarp sklypų yra apie 10 metrų. Tokia situacija suponuoja prielaidą, kad tvarkant šiuos sklypus vietoje pjūvio Nr. 3 atkarpoje galėtų būti įgyvendinti ir kiti sprendimai. Viename sklype planuojama įrengti automobilių stovėjimo aikštelę, o palei Trimitų gatvę įrengti pėsčiųjų taką – tokiu atveju tikėtina būtų įgyvendinamas kitoks pjūvis:

- Pjūvis Nr. 4. - Vienpusis eismas su lygiagrečiu parkavimu iš vienos pusės ir šaligatviu abejose pusėse.