

KRAŽIŲ GATVIŲ MODERNIZACIJOS GALIMYBIŲ TYRIMAS
V 1.0

Projekto
pavadinimas

Kražių gatvių modernizacijos koncepcijos parengimo paslauga

Versija

KRAŽIŲ GATVIŲ MODERNIZACIJOS GALIMYBIŲ TYRIMAS
V 1.0

Užsakovas

Savivaldybės įmonė „SUSISIEKIMO PASLAUGOS“

Rengėjai

UAB „Gaučė ir Ko“
Islandijos g. 6, LT-01117 Vilnius



Pareigos	Vardas, pavardė	Parašas	Data
Direktorė, Metodinė vadovė	dr. Kristina Gaučė		2025.04.08
Rengėja	Marija Frolova		2025.04.08
Rengėja	Monika Parafinaitytė- Rae		2025.04.08
Rengėja	Silvija Skripkaitė		2025.04.08
Rengėja	Rūta Skripkienė		2025.04.08

TURINYS

Išvadas	6
Tyrimo aprėptis	6
Tyrimo metodika	7
1 Esamos būklės vertinimas	9
1.1 Urbanistinis kontekstas	9
1.2 Susisiekimo Infrastruktūra	10
2 Infrastruktūros atitikimo galiojančių dokumentų nuostatomis vertinimas	11
2.1 Infrastruktūros atitikimo įvertinimo metodika	11
2.2 Nagrinėjamos teritorijos infrastruktūros atitikimo vertinimas	13
2.3 Išvados ir įžvalgos	17
3 Eismo situacijos analizė nagrinėjamoje teritorijoje	18
3.1 Esami eismo organizavimo sprendimai	18
3.2 Eismo saugos situacija	19
3.3 Eismo srautų analizė	20
3.3.1 Eismo srautų stebėjimų ir vertinimo metodika	20
3.3.2 Eismo srautai analizuojamose sankryžose	21
3.4 Išvados ir įžvalgos	24
4 Esamos judumo situacijos apibendrinimas	25
5 Pirminiai siūlymai gatvių modernizacijos (GM) įgyvendinimui	26
6 Naudotojų patirčių ir poreikių analizė	27
6.1 Demografiniai duomenys	28
6.2 Bendroji informacija	28
6.3 Teritorijos naudotojų poreikiai	30
6.3.1 Svarbiausių teritorijos naudotojų poreikių identifikavimo metodika	30
6.3.2 Bendra teritorijos naudotojų poreikių apžvalga	31
6.3.3 Gynėjų gatvė	33
6.3.4 Mečetės gatvė	34
6.3.5 Lukiškių gatvė	34
6.3.6 Lukiškių skersgatvis	35
6.3.7 J. Savickio gatvė	35
6.3.8 Kražių gatvė	36
6.3.9 Ankštoji gatvė	37
7 Konceptija	37
7.1 Konceptijos rengimo metodika	37
7.2 Principiniai sprendiniai aprašomi Teisės aktuose	39
7.3 Suplanuoti pokyčiai teritorijos gretimybėse	44
8 Konceptijos sprendiniai	52
8.1 Bendrieji sprendiniai abiemis alternatyvoms	52
8.2 Alternatyva 1	55
8.2.1 Gynėjų gatvė	57
8.2.2 Mečetės gatvė	57
8.2.3 Lukiškių gatvė	58
8.2.4 Lukiškių skersgatvis	58
8.2.5 J. Savickio gatvė	59
8.2.6 Kražių gatvė	59
8.2.7 Ankštoji gatvė	60
8.3 Alternatyva 2	61
8.3.1 Gynėjų gatvė	63
8.3.2 Mečetės gatvė	64

8.3.3	Lukiškių gatvė.....	65
8.3.4	Lukiškių skersgatvis.....	66
8.3.5	J. Savickio gatvė	66
8.3.6	Kražių gatvė	67
8.3.7	Ankštoji gatvė	67

ILIUSTRACIJŲ SĄRAŠAS

pav. 0.1 Nagrinėjama teritorija.....	7
pav. 0.2 Tyrimo metodikos schema	7
pav. 1.1 Nagrinėjamos teritorijos urbanistinis kontekstas	9
pav. 1.2 Ugdymo įstaigos analizuojamoje teritorijoje	9
pav. 1.3 Esamas ir perspektyvinis gatvių tinklas.....	10
pav. 1.4 Dviračių tinklo schema	10
pav. 2.1 Reikalavimai lėto eismo gatvėms.....	12
pav. 2.2 Nagrinėjamoje teritorijoje esančių perėjų (ir važiuojamosios dalies kirtimų) tvarkymo poreikis.....	16
pav. 3.1 Eismo organizavimo planuojamoje teritorijoje schema	18
pav. 3.2 Įskaitiniai eismo įvykiai analizuojamose gatvėse	19
pav. 3.3 Eismo srautų stebėjimo vietos nagrinėjamoje teritorijoje	20
pav. 3.4 Apibendrinta eismo srautų schema rytinio piko metu 7.00 -9.00 val.....	22
pav. 3.5 Apibendrinta eismo srautų schema vakarinio piko metu 16.30 -18.30 val.	23
pav. 4.1 Nagrinėjamoje teritorijoje identifikuotų probleminių situacijų apibendrinimas.....	25
pav. 5.1 Pagrindas Kražių gatvių modernizacijos koncepcijai	26
pav. 6.1 Respondentų amžiaus pasiskirstymas.....	28
pav. 6.2 Respondentų kelionių į ir po analizuojamą Kražių teritoriją: modalinis pasiskirstymas.....	29
pav. 6.3 Respondentų pasiskirstymas pagal lankymosi tikslą analizuojamoje Kražių teritorijoje	29
pav. 6.4 Nagrinėjamų Kražių teritorijos gatvių lankomumo rodikliai	29
pav. 7.1 ≤ 30 km/h greičio režimo gatvės skersinis profilis su maršrutinio transporto eismu	40
pav. 7.2 ≤ 30 km/h greičio režimo gatvės skersinis profilis be maršrutinio transporto eismo	41
pav. 7.3 Iškreivavimo elementų išdėstymo formuojant važiuojamosios dalies iškreivinimą su susiaurinimu schema ir pavyzdys.....	42
pav. 7.4 Šaligatvių išplėtimo sankryžoje schema ir pavyzdys	42
pav. 7.5 Iškilųjų pėsčiųjų perėjų schemas ir pavyzdys (su lietaus vandens nuleidimo sprendiniais)	42
pav. 7.6 Iškiliosios standartinės sankryžos schema ir pavyzdys.....	43
pav. 7.7 Skirtingų greičio valdymo priemonių derinimo gatvės ruože pavyzdžiai	43
pav. 7.8 UAB „DO ARCHITECTS“ projektinių pasiūlymų iškarpos rekonstrukcijos, kapitalinio remonto, paveldo tvarkybos ir naujos statybos darbams. Projekto numeris: A082.....	44
pav. 7.9 UAB „DO ARCHITECTS“ projektinių pasiūlymų brėžinio iškarpa. Projekto numeris: A082.....	45
pav. 7.10 Generalinių projektuotojų UAB „Archinova“ ir UAB „DO ARCHITECTS“ bei projektuotojų UAB „VIA PROJECT“ projekcinio pasiūlymo iškarpos rekonstravimo, naujos statybos darbams. Projekto numeris: A082- S01.....	46
pav. 7.11 Projektuotojo UAB „G. Janulytės – Bernotienės studija“ projekcinio pasiūlymo iškarpos rekonstravimo darbams. Bylos šriftas: 2022-01-PP.....	47
pav. 7.12 Projektuotojo UAB „DO ARCHITECTS“ projekcinio siūlymo iškarpos. Bylos išleidimo data: 2023-03 48	
pav. 7.13 Projektuotojo UAB „Studija Archispektras“ projektinių pasiūlymų iškarpos. Bylos žymuo: TB-240613- PP	49
pav. 7.14 UAB "Studija Archispektras" statinio projekto etapo projektiniai pasiūlymai garažų paskirties pastatams.	50
pav. 7.15 Projektuotojų UAB "DO architects" ir INHUS Engineering, UAB projektinių pasiūlymų iškarpos. Dokumento žymuo: HE-20-I.001-TDP-PP.T	51
pav. 8.1 Greičio ribojimo siūlymų teritorijoje schema	53
pav. 8.2 Pirmosios alternatyvos sprendinių apibendrinimo schema.....	55
pav. 8.3. Bendro naudojimo gatvės judėjimo pavyzdys.....	60
pav. 8.4 Principinė 5 km/val. gatvės aksonometrija	60
pav. 8.5 Antrosios alternatyvos sprendinių apibendrinimo schema	61

LENTELIŲ SĄRAŠAS

Lentelė 6.1 Pažymėtų patirties tobulinimo aspektų atsakymų variantų pasiskirstymas pagal respondentų lankymosi analizuojamoje Kražių teritorijoje tikslą	31
Lentelė 6.2 Nagrinėjamos Kražių teritorijos gatvių reitingavimas pagal bendrą pažymėtų tobulinimo aspektų (5-7 klausimai) skaičių	32
Lentelė 6.3 Kražių teritorijos atviro klausimo kategorijų rodikliai	33
Lentelė 6.4 Gynėjų g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius	33
Lentelė 6.5 Mečetės g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius	34
Lentelė 6.6 Lukiškių g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius	34
Lentelė 6.7 Lukiškių skg. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius	35
Lentelė 6.8 J. Savickio g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius	36
Lentelė 6.9 Kražių g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius	36
Lentelė 6.10 Ankštoji g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius	37

IVADAS

Gatvių modernizacijos (toliau – GM) įgyvendinimo Naujamiesčio dalyje galimybių tyrimas atliktas įgyvendinant Kražių gatvių modernizacijos koncepcijos parengimo paslaugos techninėje specifikacijoje įvardintus reikalavimus ir apimtis bei tyrimui suformuluotą užduotį. Tyrimo siekis – įvertinti gatvių modernizacijos įgyvendinimo galimybes Naujamiesčio dalyje – teritorijoje, kurią riboja A. Goštauto, J. Tumo Vaižganto, Geležinio Vilko gatvės ir Gedimino prospektas (toliau vadinama „Kražiai“) - 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 Kražių 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:

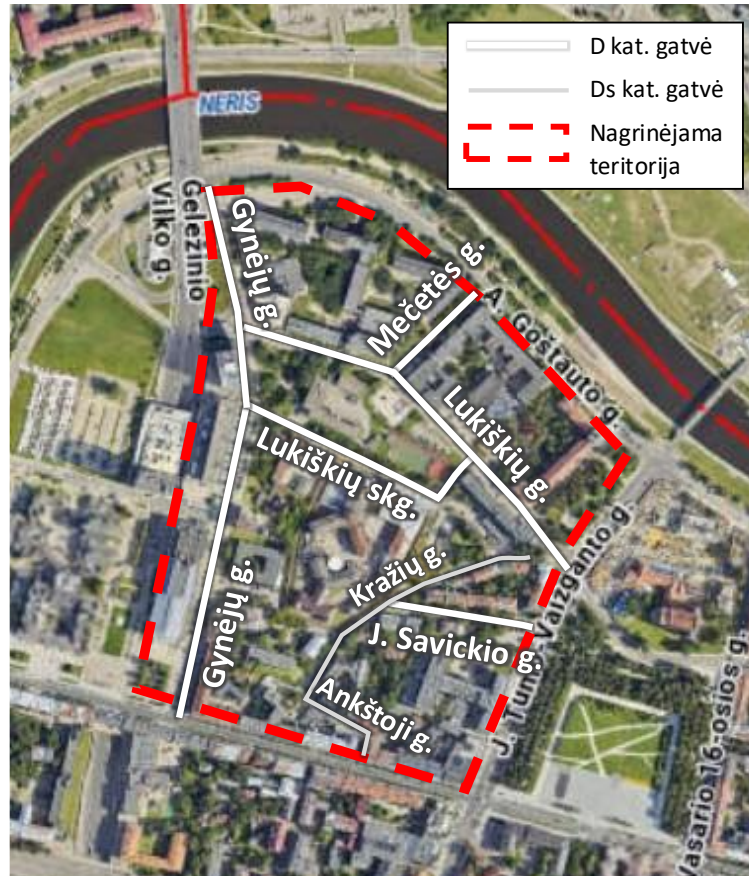
- Gynėjų
- Mečetės
- Lukiškių
- Lukiškių skg.
- J. Savickio

Ds kategorijos gatvės:

- Kražių
- Ankštoji

TYRIMAS NEAPIMA ŠIŲ GATVIŲ:

- A. Goštauto
- J. Tumo Vaižganto
- Geležinio Vilko
- Gedimino pr.

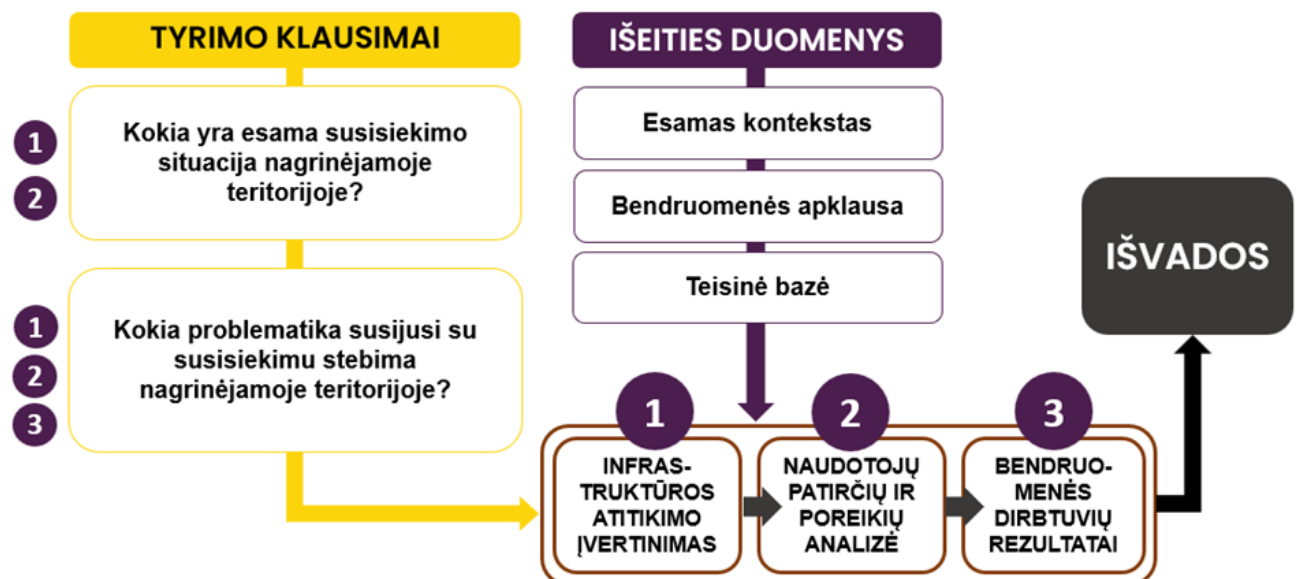


pav. 0.1 Nagrinėjama teritorija

TYRIMO METODIKA

TYRIMO TIKSLAS: Gatvių modernizacijos Naujamiestio dalyje galimybių vertinimas.

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



pav. 0.2 Tyrimo metodikos schema

Aktualūs dokumentai:

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

Duomenų šaltiniai:

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

1 ESAMOS BŪKLĖS VERTINIMAS

1.1 URBANISTINIS KONTEKSTAS

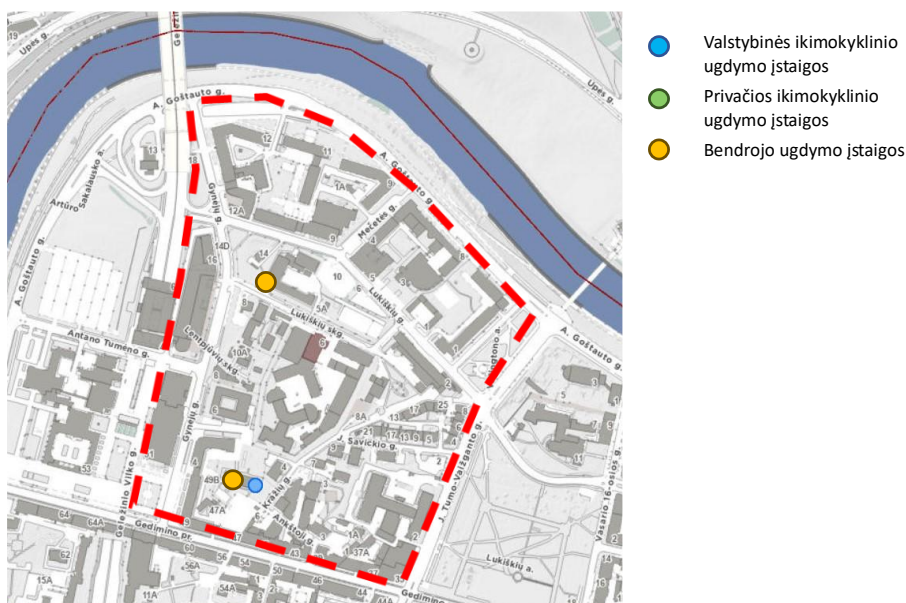
Pagal galiojantį Vilniaus miesto teritorijos bendrąjį planą, analizuojama teritorija patenka į pagrindinio centro zoną, specialiųjų kompleksų zoną, mažo užstatymo intensyvumo gyvenamąją zoną bei intensyviai naudojamų želdynų zoną. Teritorija pasižymi dideliu daigafunkciškumu, joje yra ir darbo vietas koncentruojančių administracinės paskirties pastatų, įvairias paslaugas teikiančių įmonių, kultūros įstaigų, bei ugdymo įstaigų.



pav. 1.1 Nagrinėjamos teritorijos urbanistinis kontekstas

Šaltinis: Vilniaus miesto teritorijos bendrasis planas

Analizuojamoje teritorijoje yra įsikūrusios 2 bendrojo ugdymo įstaigos – Vilniaus kunigaikščio Gedimino progimnazija bei Vilniaus darželis - mokykla „Dainorėliai“.

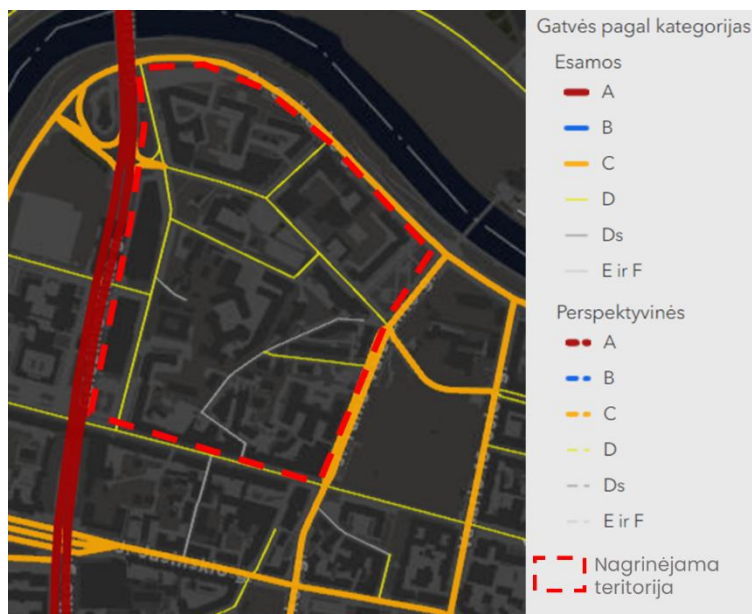


pav. 1.2 Ugdymo įstaigos analizuojamoje teritorijoje

Šaltinis: Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapių <https://maps.vilnius.lt/>

1.2 SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪRA

Remiantis Vilniaus miesto teritorijos bendroju planu, nagrinėjamos teritorijos išorinis perimetras yra ribojamas A kategorijos Geležinio Vilko gatvės C kategorijos A. Goštauto ir J. Tumo - Vaižganto gatvių bei D kategorijos Gedimino prospekto. Šio tyrimo apimtyje analizuojamos gatvės yra vidinės teritorijos gatvės, kurioms priskirta D ir Ds kategorija – Pagalbinės gatvės. Pagalbinės gatvės – tai lokalinės funkcinės ir kompozicinės ašys, jų paskirtis – paskirstyti srautus į smulkias teritorijas, privažiuoti prie atskirų statinių ir kitų objektų.

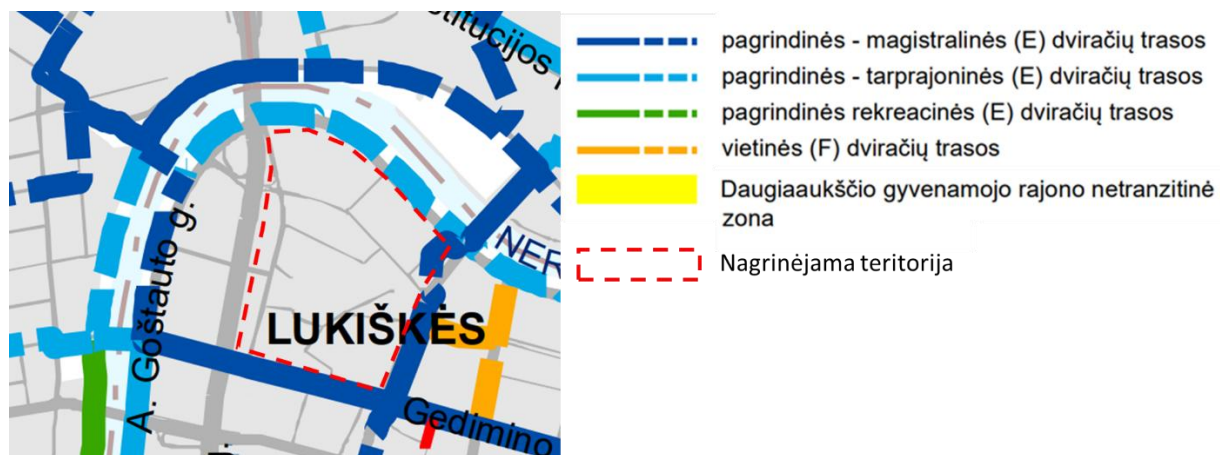


pav. 1.3 Esamas ir perspektyvinis gatvių tinklas

Šaltinis: Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai <https://maps.vilnius.lt/>

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

Vilniaus miesto teritorijos bendroju planu nagrinėjamoje teritorijoje dviračių trasų nenumatoma, esamos magistralinės dviračių trasa yra įrengtos Gedimino pr. ir J. Tumo – Vaižganto gatvėje, tarprajoninė dviračių trasa numatoma įgyvendinti A. Goštauto gatvėje. Nagrinėjamoje teritorijoje nėra suplanuotų netranzitivinių daugiaaukščių gyvenamųjų rajonų zonų (pav. 1.4).



pav. 1.4 Dviračių tinklo schema

Šaltinis: Vilniaus miesto teritorijos bendrasis planas

2 INFRASTRUKTŪROS ATITIKIMO GALIOJANČIŲ DOKUMENTŲ NUOSTATOMS VERTINIMAS

2.1 INFRASTRUKTŪROS ATITIKIMO ĮVERTINIMO METODIKA

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

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

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

- **Gatvių funkcijos:**

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

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

- **Techninių parametrų nustatymas:**

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

10 lentelė. Pagrindiniai gatvių techniniai parametrai

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

⁵⁾ Eismo juostos plotis gali būti didinamas esant poreikiui.

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

- **Papildomų juostų kairiesiems posūkiams įrengimas:**

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

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

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

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

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

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

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

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

	20-30 km/h su VT	20-30 km/h be VT
1. Pėstiesiems		
Pėsčiųjų takas	●	○
Šeiminkų "metras"	○	○
2. Funkcijoms		
Želdinių juosta	●	●
Lygiagretus automobilių stovėjimas	○	○
Mažoji architektūra	○	○
3. Dviratininkams		
Atskiras dviračių takas	○	☒
Dviračių juosta gatvėje	○	○
Eismas bendrame sraute	☒	○
4. Viešajam transportui		
Stotelės	○	☒
Jvažos	○	☒
5. Važiuojamajai daliai		
Važiuojamosios dalies eismo juostų pločiai	3m-(3.25m**)	2.75m
Bendro judėjimo gatvė (shared space)	☒	○
Iškreivinimas	○	○
Perėjimų iškėlimas ir/ar greičio kalneliai	●	●
Pėsčiųjų salelės	☒***	☒***

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

**Taikoma atskiroms VT juostoms arba jeigu tenkinamos abi sąlygos:

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

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



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

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

Reikiamas plotis

≥2.25m

Panaudojimas ir įgyvendinimas

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

Santykis su sankryžomis

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

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

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

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

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

*taikoma senamiesčiuose, tankiai užstatytose teritorijose.

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))
Gynėjų g.	50 (išskyrus atkarpą kryptimi nuo Lukiškių g. link Lukiškių skg., KET 329 - Ribotas greitis 40)	2-3	3,0-5,8	2,25-7,5
Problematikos apibendrinimas		- Faktiniai gatvės infrastruktūros techniniai parametrai tam tikrose atkarpose neatitinka STR reikalavimų D kategorijos gatvėms. - Dalyje gatvės leidžiamas didesnis nei STR numatytas projektinis greitis. - Gatvės pietinėje pusėje automobiliai statomi horizontaliuoju ženklinimu pažymėtose vietose, nėra vertikaliojo ženklinimo, tam tikrose atkarpose vyksta KET taisyklės pažeidžiantis automobilių stovėjimas. - Tam tikrose atkarpose dėl automobilių stovėjimo vietų pėsčiųjų praėjimui skirta infrastruktūra nutrūksta, taip pat atkarpose dėl kliūčių (apšvietimo stulpai, ženklai) faktinis pėsčiųjų praėjimui liekantis tako plotis susiaurėja ir neatitinka STR reikalavimų.		
Mečetės g.	50 (nėra ribojančių greitį ženklų)	2	2,1-3,6	nėra - 1,0
Problematikos apibendrinimas		- Faktiniai gatvės infrastruktūros techniniai parametrai tam tikrose atkarpose neatitinka STR reikalavimų D kategorijos gatvėms. - Gatvėje leidžiamas greitis viršija pagal gatvės techninius parametrus STR numatytą projekcinį greitį. - Automobilių stovėjimas organizuojamas 90 laipsniu kampu, tačiau ties šiomis automobilių stovėjimo vietomis lieka tik apie 4,5 m pločio važiuojamoji dalis (STR reikalavimas yra 5,5 m) - Pėsčiųjų infrastruktūra yra fragmentiška.		
Lukiškių g.	50 (išskyrus atkarpą kryptimi nuo Vašingtono skv. link Lukiškių skg., KET 329 - Ribotas greitis 40)	3 (įskaitant A juostą)	3,1-3,6	1,0-5,0
Problematikos apibendrinimas		- Faktiniai gatvės infrastruktūros techniniai parametrai tam tikrose atkarpose neatitinka STR reikalavimų D kategorijos gatvėms. - Dalyje gatvės leidžiamas didesnis nei STR numatytas projektinis greitis. - Tam tikrose atkarpose pėsčiųjų infrastruktūra neatitinka minimalių STR reikalavimų.		
Lukiškių skg.	50 (vienpusio eismo dalyje KET ženklas 329 - Ribotas greitis 40)	1 2 (atkarpa link Lukiškių g.)	3,0 4,4-5,8	Nėra – 1,8-3,7
Problematikos apibendrinimas		- Faktiniai gatvės infrastruktūros techniniai parametrai tam tikrose atkarpose neatitinka STR reikalavimų D kategorijos gatvėms. - Atkarpoje ties Lukiškių g. leidžiamas didesnis greitis nei STR numatytas projektinis greitis. - Vienpusio eismo atkarpoje vietomis neaiškus automobilių statymo principas, kuris nėra nurodytas nei kelio ženklais nei horizontaliuoju ženklinimu. - Atkarpose dėl kliūčių (apšvietimo stulpai, ženklai) faktinis pėsčiųjų praėjimui liekantis tako plotis susiaurėja ir neatitinka STR reikalavimų.		
J. Savickio g.	50 (nėra ribojančių greitį ženklų)	1-2	2,75 - 3,5	1,0-2,4

Problematikos apibendrinimas	- Leidžiamas greitis viršija pagal gatvės techninius parametrus STR numatytą projektinį greitį. - Dėl automobilių stovėjimo važiuojamojoje dalyje lieka viena eismo juosta – gatvė dvipusio eismo. - Automobilių stovėjimas organizuojamas gatvės važiuojamojoje dalyje, tam tikrose atkarpose pravažiuojamui liekančios juostos plotis (1,75 – 3,03 m) yra nepakankamas pravažiuoti specialiajam transportui. - Šiaurinėje gatvės pusėje pėsčiųjų infrastruktūros plotis neatitinka STR reikalavimų, šaligatvyje yra kliūtys dar labiau sumažinančios praėjimo plotį.
-------------------------------------	---

Ds kategorijos gatvės	Projektinis Greitis – 20 km/h	Bendras eismo juostų skaičius nuo 1 iki 2	Eismo juostų plotis – 2,5 m (esant poreikiui gali būti didinamas)	Šaligatvio plotis (nebūtinai pagal STR), vienbučiai - 1,5 (STR))
Kražių g.	50 (nėra ribojančių greitį ženklų)	1-2	2,25-3,5	Nėra- 1,0-3,0
Problematikos apibendrinimas		- Gatvėje leidžiamas greitis didesnis nei STR numatytas projektinis greitis. - Automobilių stovėjimo 90 laipsniu kampu vietos neatitinka STR reikalavimų (stovėjimo vietos ilgis yra 3,8 m, o turi būti 4,35+0,75 m), ties šiomis automobilių stovėjimo vietomis lieka tik apie 4,5-5 m pločio važiuojamoji dalis (STR reikalavimas yra 5,5 m). - Atkarpose dėl leidžiamo automobilių stovėjimo važiuojamojoje dalyje pravažiuojamui liekančios juostos plotis (3,3 m) yra nepakankamas pravažiuoti specialiajam transportui. - Pėsčiųjų infrastruktūra yra fragmentiška, atkarpose jos plotis neatitinka STR reikalavimų.		
Ankštoji g.	50 (nėra ribojančių greitį ženklų)	2	2,0-2,25	Nėra – 1,7-2,0
Problematikos apibendrinimas		- Gatvėje leidžiamas greitis didesnis nei STR numatytas projektinis greitis. - Gatvės važiuojamosios dalies plotis yra nepakankamas STR reikalavimus atitinkančiam statmenam automobilių stovėjimui. - Važiuojamoji gatvės dalis yra nepakankamo pločio dvipusiam motorizuoto transporto eismui. - Pėsčiųjų infrastruktūra yra fragmentiška, atkarpose jos plotis neatitinka STR reikalavimų.		

Atsižvelgiant į tyrimo pobūdį, atskirai vertinamos pėsčiųjų galimybės kirsti važiuojamąją dalį – esama nagrinėjamoje teritorijoje esančių žymėtų reguliuojamų (4), žymėtų nereguliuojamų (11, iš jų 2 – su salelėmis, 1 - iškilioji) bei nežymėtų (5) pėsčiųjų perėjų, važiuojamosios dalies kirtimų (1) gatvėse ar privažiuojamuose keliuose, kur perėjos neturėtų būti įrengiamos, infrastruktūra ir jos atitikimas galiojančių teisės aktų reikalavimams. Nagrinėjamoje teritorijoje esančios perėjos, važiuojamosios dalies kirtimai ir jų vertinimo rezultatai pateikiami schemoje žemiau (žr. pav. 2.2).

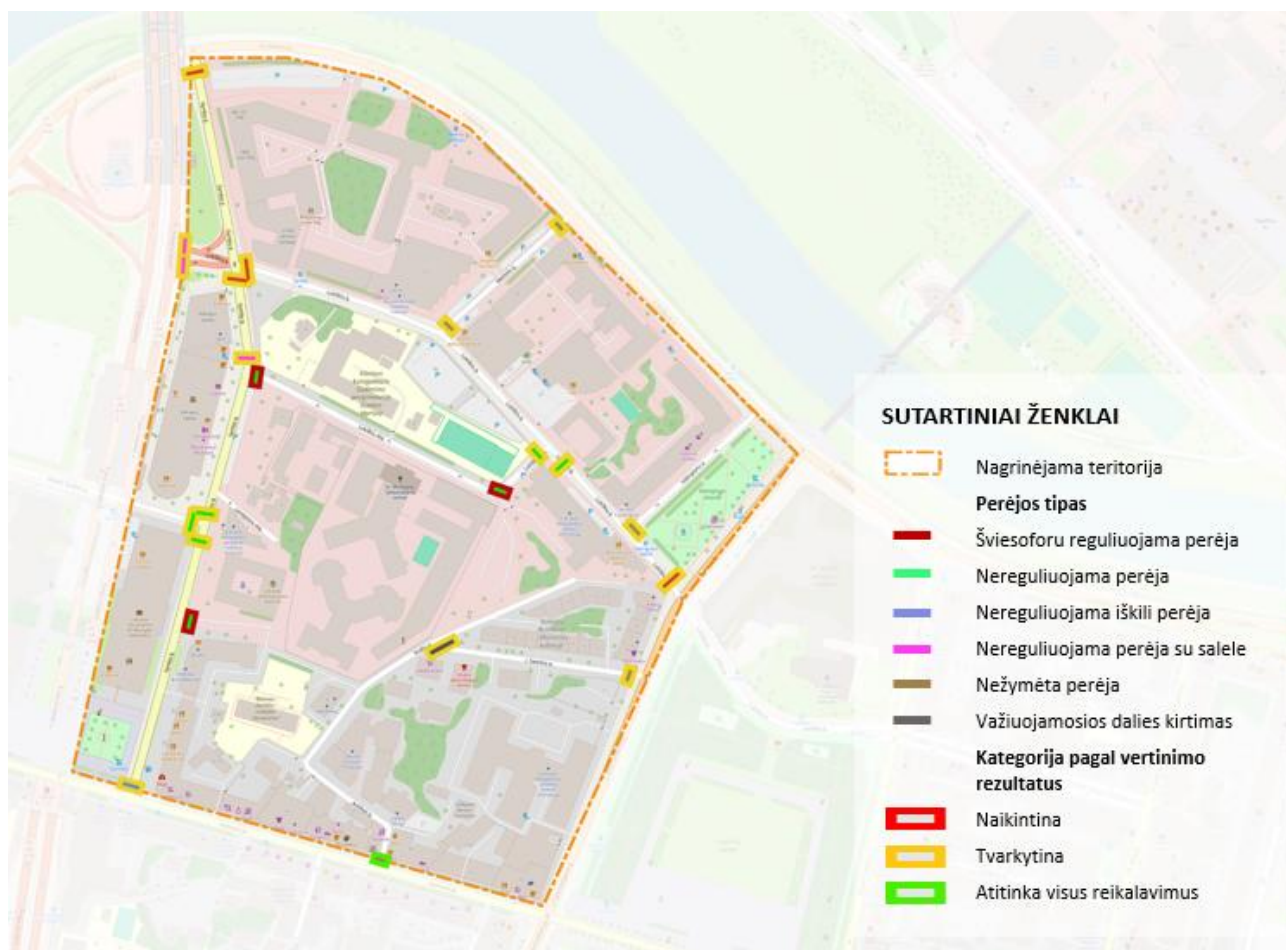
Šviesoforais reguliuojamos perėjos yra ties įvažiavimais į teritoriją Lukiškių ir Gynėjų gatvėse, visos jos vertinimo metu neatitiko teisės aktų reikalavimų (trūko taktilinių vedimo paviršių). Atkreiptinas dėmesys, kad 3 iš 4 perėjų vertinimo metu buvo vykdomas remontas, todėl tikėtina identifikuoti trūkumai bus pašalinti – tokiu atveju tvarkytina lieka vienintelė perėja per Lukiškių gatvę ties sankryža su J. Tumo-Vaižganto g.

Vienintelė nagrinėjamoje teritorijoje esanti nereguliuojama iškilioji perėja, vedanti per Gynėjų gatvę ties sankryža su Gedimino pr., taip pat yra tvarkytina – kertamos važiuojamosios dalies ilgis neatitinka teisės aktų reikalavimų tokio tipo perėjoms įrengti.

Perėjys su salelėmis įrengtos ties išvažiavimu į Geležinio Vilko g. ir per Gynėjų gatvę ties Gynėjų g. 14. Vertinimo metu perėjoje ties Geležinio Vilko gatve buvo vykdomas remontas, todėl priimama, kad identifikuoti trūkumai bus pašalinti šio remonto metu, perėjoje per Gynėjų g. identifikuotas taktilinių vedimo paviršių trūkumas.

Visose likusiose nagrinėjamoje teritorijoje esančiose nereguliuojamose pėsčiųjų perėjose identifikuoti neatitikimai teisės aktams – dažniausiai trūksta taktilinių vedimo paviršių, perėjys erdvėje yra įrengtos kliūtys (ženklai, kuoliukai ir kt.). Be paminėtų trūkumų perėjys per Lukiškių gatvę ilgis neatitinka teisės aktų reikalavimų (reikia kirsti tris eismo juostas). Atkreiptinas dėmesys, kad perėja per privažiavimo kelią į vidines kvartalo teritorijas iš Gynėjų g. pažymėta kaip naikintina ir turėtų būti pertvarkoma į išskeltą įvažiavimą į pėsčiųjų takų lygį, kadangi privažiavimo keliuose ir gyvenamosiose zonose perėjys neturėtų būti įrengiamos.

Teisės aktų reikalavimus atitinka tik viena nagrinėjamoje teritorijoje esanti nežymėta perėja per Ankštąją gatvę ties sankryža su Gedimino pr., likusiose identifikuotas taktilinių vedamųjų paviršių trūkumas. Vienintelis teritorijoje esantis važiuojamosios dalies kirtimas taip pat neatitinka teisės aktų reikalavimų – trūksta taktilinių vedimo paviršių, nėra nuleisti bortai.



pav. 2.2 Nagrinėjamoje teritorijoje esančių perėjų (ir važiuojamosios dalies kirtimų) tvarkymo poreikis

Svarbu atkreipti dėmesį, kad nagrinėjamoje teritorijoje pastaruoju metu buvo vykdoma nemažai infrastruktūros tvarkymo darbų. Siekiant išvengti perteklinių, dubliuojančių jau atliktus darbus, intervencijų, rekomenduotina gatvių modernizavimą numatyti planuojant būtinus infrastruktūros atnaujinimo darbus (išskyrus atvejus, kai identifikuojami kritiniai esamos infrastruktūros trūkumai – tokių trūkumų pašalinimas turėtų būti prioritetas).

2.3 IŠVADOS IR ĮŽVALGOS

- Faktiniai Lukiškių skersgatvio ir Lukiškių, Gynėjų, Mečetės, J. Savickio gatvių infrastruktūros techniniai parametrai tam tikrose atkarpose neatitinka STR reikalavimų D kategorijos gatvėms, Ankštoji gatvė neatitinka Ds kategorijos gatvės taikomų reikalavimų parametrams.
- Didžiojoje dalyje nagrinėjamos teritorijos gatvių (ar jų atkarpose) leidžiamas greitis viršija pagal šių gatvių kategorijų (D ir Ds) techninius parametrus STR numatytą projekcinį greitį.
- Atkarpose numatytas ir faktiškai vykstantis automobilių stovėjimas neatitinka STR reikalavimų ir pažeidžia KET. Dėl to yra trukdoma pravažiuoti specialiajam transportui, bloginamos sąlygos susisiekimui pėsčiomis (siaurinamas praėjimo plotis, neužtikrinamas matomumas).
- Teritorijoje tam tikrose gatvių atkarpose trūksta pėsčiųjų infrastruktūros arba ji neatitinka minimalių reikalavimų. Daugelyje gatvių apšvietimo stulpai ar ženklai yra įrengti pėsčiųjų takuose, dėl ko faktinis šaligatvio plotis susiaurėja iki mažesnio, nei numatyta teisės aktuose.
- Didžioji dalis nagrinėjamoje teritorijoje esančių perėjų ir važiuojamosios dalies kirtimų neatitinka teisės aktų reikalavimų ar juos atitinka tik dalinai, todėl turėtų būti tvarkomos (tvarkomi).

3 EISMO SITUACIJOS ANALIZĖ NAGRINĖJAMOJE TERITORIJOJE

3.1 ESAMI EISMO ORGANIZAVIMO SPRENDIMAI

Šiuo metu į analizuojamą teritoriją patenkama 8 įvažiavimais iš gatvių (2 – nuo Gedimino pr., 3 – nuo A. Goštauto g., 1 – nuo Geležinio Vilko g. ir 2 – nuo J. T. Vaižganto g.), bei 6 įvažiavimais į kiemą (2 – nuo Gedimino pr., 1 – nuo A. Goštauto g., 3 – nuo J. T. Vaižganto g.). Išvažiavimas iš analizuojamos teritorijos papildomai galimas Vašingtono a., kuria vyksta vienpusis eismas A. Goštauto g. link. 2 sankryžos, kuriomis patenkama į teritoriją yra reguliuojamos šviesoforu: J. Tumo-Vaižganto – Lukiškių ir A. Goštauto – Gynėjų.

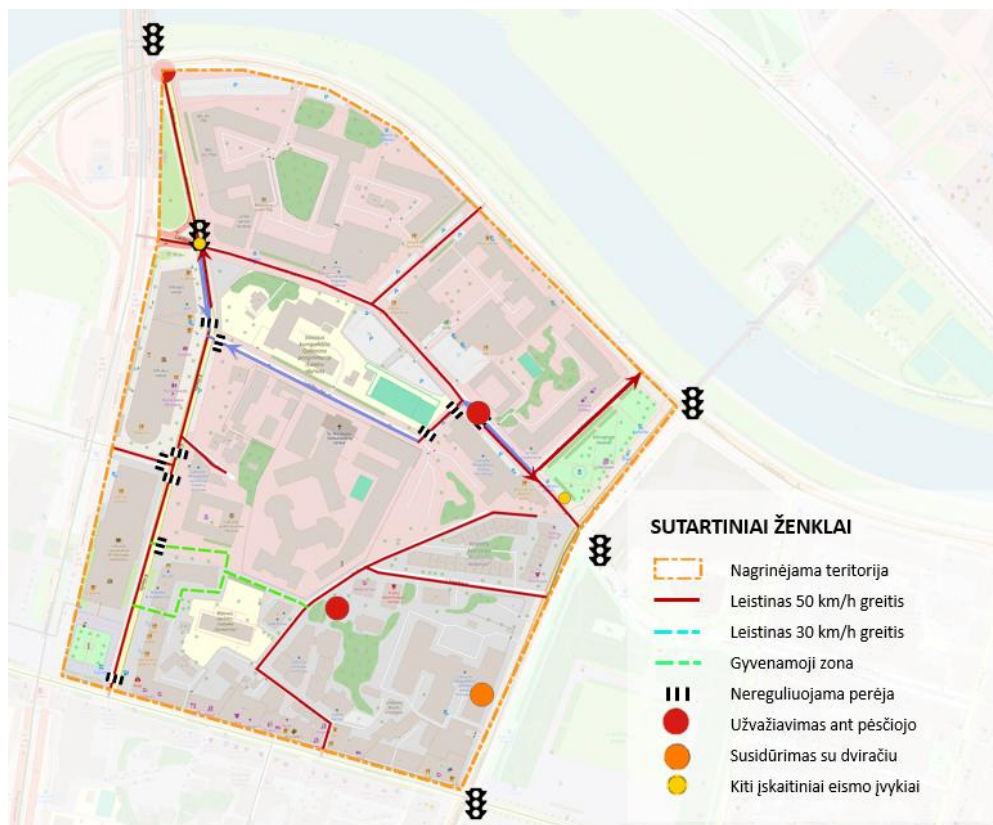
Didžiojoje nagrinėjamos teritorijos dalyje leistinas autotransporto greitis yra 50 km/val., išskyrus Lukiškių gatvės atkarpą nuo Vašingtono a. iki Lukiškių skg. (tik Gynėjų g. kryptimi), Lukiškių skersgatvio atkarpą tarp Lukiškių kalėjimo ir Vilniaus Kunigaikščio Gedimino progimnazijos teritorijų bei Gynėjų gatvės atkarpą tarp Lukiškių g. ir Lukiškių skg. (tik Gedimino pr. kryptimi), kur leistinas 40 km/val. greitis, bei vidines kvartalo gatves tarp Gynėjų ir Kražių g., kur yra nustatyta gyvenamoji zona (žr. pav. 3.1).



pav. 3.1 Eismo organizavimo planuojamoje teritorijoje schema

3.2 EISMO SAUGOS SITUACIJA

Analizuojamas eismo įvykių laikotarpis – 2020 – 2024 (iki spalio mėn.) metai. Išanalizavus visų registruotų eismo įvykių aplinkybes, nustatyta, jog analizuojamos teritorijos gatvėse 2020 – 2024 metais įvyko 6 įskaitinių eismo įvykių (žr. pav. 3.2). Pusėje įvykių nukentėjo pažeidžiamiausi eismo dalyviai – pėstieji. Vienas eismo įvykis įvyko sukant į dešinę sankryžoje į Gynėjų gatvę, nukentėjo pėstysis pėsčiųjų perėjoje. Kitas eismo įvykis įvyko Lukiškių gatvėje, taip pat nukentėjo pėstysis pėsčiųjų perėjoje. Paskutinio eismo įvykio, kurio metu nukentėjo pėstysis, aplinkybės nėra aiškios, kadangi eismo įvykio vieta pažymėta pastato ribose. Nepaisant to, kadangi eismo įvykyje dalyvavo traktorius, galima daryti prielaidą, kad šis įvykis įvyko tvarkant aplinką, nebūtinai važiuojamosios dalies ribose. Nagrinėjamu laikotarpiu įvyko vienas eismo įvykis, kurio metu įvyko užvažiavimas ant dviratininko, tačiau dviračio vairuotojas nenukentėjo.



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

Natūrinių srautų stebėjimų metu pastebėta, kad nepaisant ribojimų teritorijoje vyrauja didelis greitis, dažnai nepaisoma eismo ženklų, nepraleidžiami pėstieji. Identifikuotos trys didžiausios rizikos pažeidžiamiausiems eismo dalyviams (pėstiesiems, dviratininkams ir t.t.), dvi jų yra ties teritorijos riba, trečioji – ties Vilniaus Kunigaikščio Gedimino progimnazija. Į Ankštąją g. iš Gedimino pr. sukančios automobiliai blokuoja pėsčiųjų praejimą, taip sukeldami poreikį apeiti kliūtį pėsčiųjų eismui nenumatytu būdu. J. Tumo-Vaižganto ir Lukiškių g. sankryžoje esant dideliame eismui automobiliai nepaiso negalintys blokuoti sankryžos ir stengiasi spėti įvažiuoti į Lukiškių g. Dėl to labai stipriai blokuojama ir pėsčiųjų perėja, o blokuojant sankryžą, išsukama į A juostą, net ir žaliai degant pėstiesiems, t.y. tęsiamas manevras jau degant raudonai, o pėsčiajam žaliai. Žmonės yra priversti „nardyti“ tarp glaudžiai susigrūdusių automobilių, išeiti iš perėjos ribų. Vairuotojai, atvežantys savo vaikus į Vilniaus Kunigaikščio Gedimino progimnaziją sukuria didelę spūstį ir pavojingas situacijas visiems eismo dalyviams: iš Gynėjų g. (nuo Mažvydo bibliotekos) judantys vairuotojai sustoja išleisti savo vaikus prie perėjos, kadangi į Lukiškių skg. įsukti negalima. Tą patį daro ir nuo Geležinio vilko g. atvažiuojantieji – jie sustoja prie perėjos arba verslo centro automobilių stovėjimo aikštelės įsukimo, vaikai bėga per gatvę.

3.3 EISMO SRAUTŲ ANALIZĖ

3.3.1 Eismo srautų stebėjimų ir vertinimo metodika

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

1. Gedimino pr. – Gynėjų g.
2. Gedimino pr. – Ankštoji g.
3. J. Tumo-Vaižganto g. – J. Savickio g.
4. J. Tumo-Vaižganto g. – Lukiškių g.
5. Lukiškių g. – Mečetės g.
6. Lukiškių g. – Lukiškių skg.
7. Lukiškių skg. – Gynėjų g.
8. Lukiškių g. – Gynėjų g.

Eismo srautai šiose aštuoniose sankryžose buvo stebimi 2024 m. rugsėjo 12 ir 17 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 režiuose, todėl kiekvieno stebėjimo laikas skiriasi ir fiksuojamas srauto intensyvumas gali neatitikti šalia esančiame taške fiksuoto srauto intensyvumo ta pačia kryptimi.

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



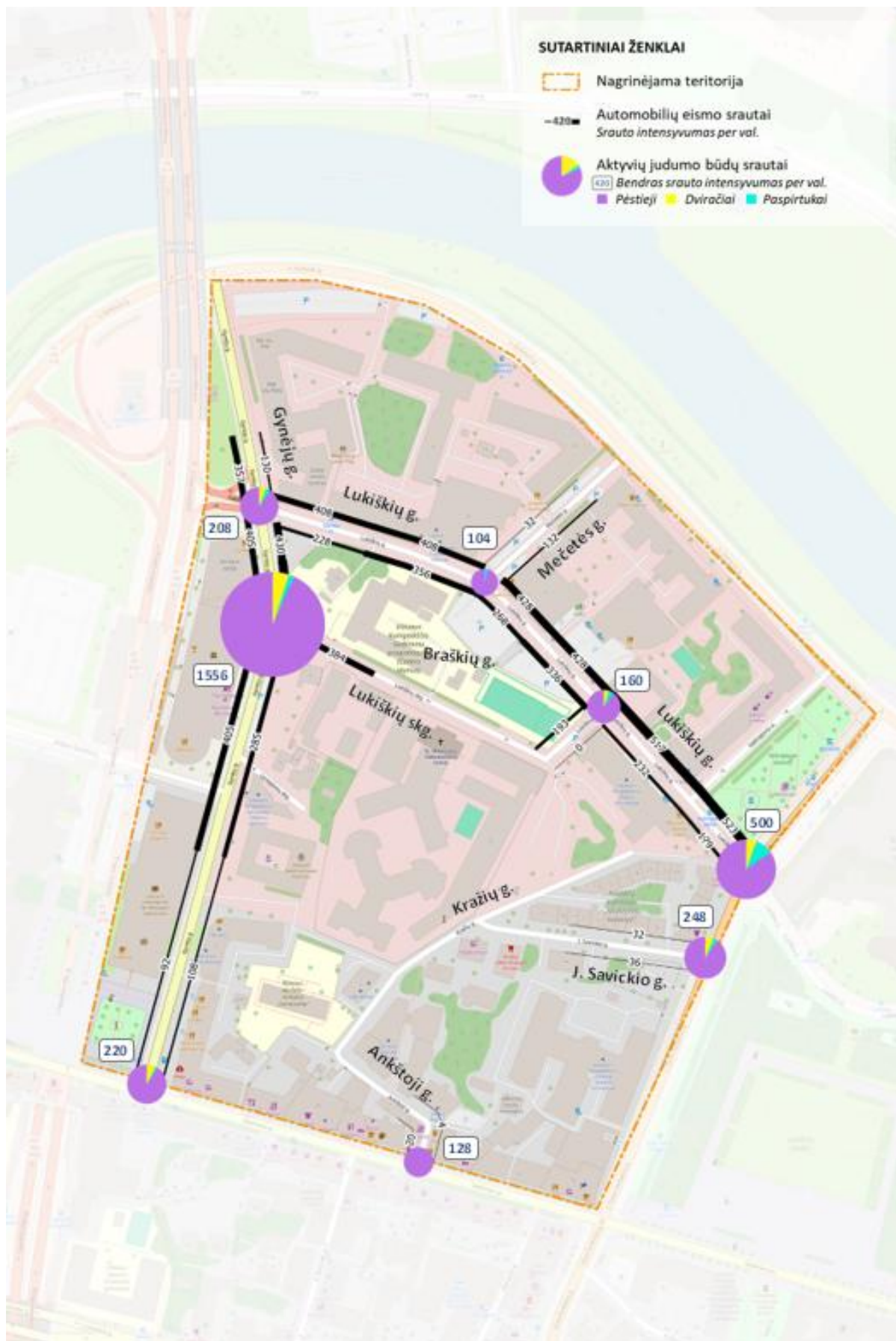
pav. 3.3 Eismo srautų stebėjimo vietos nagrinėjamoje teritorijoje

3.3.2 Eismo srautai analizuojamose sankryžose

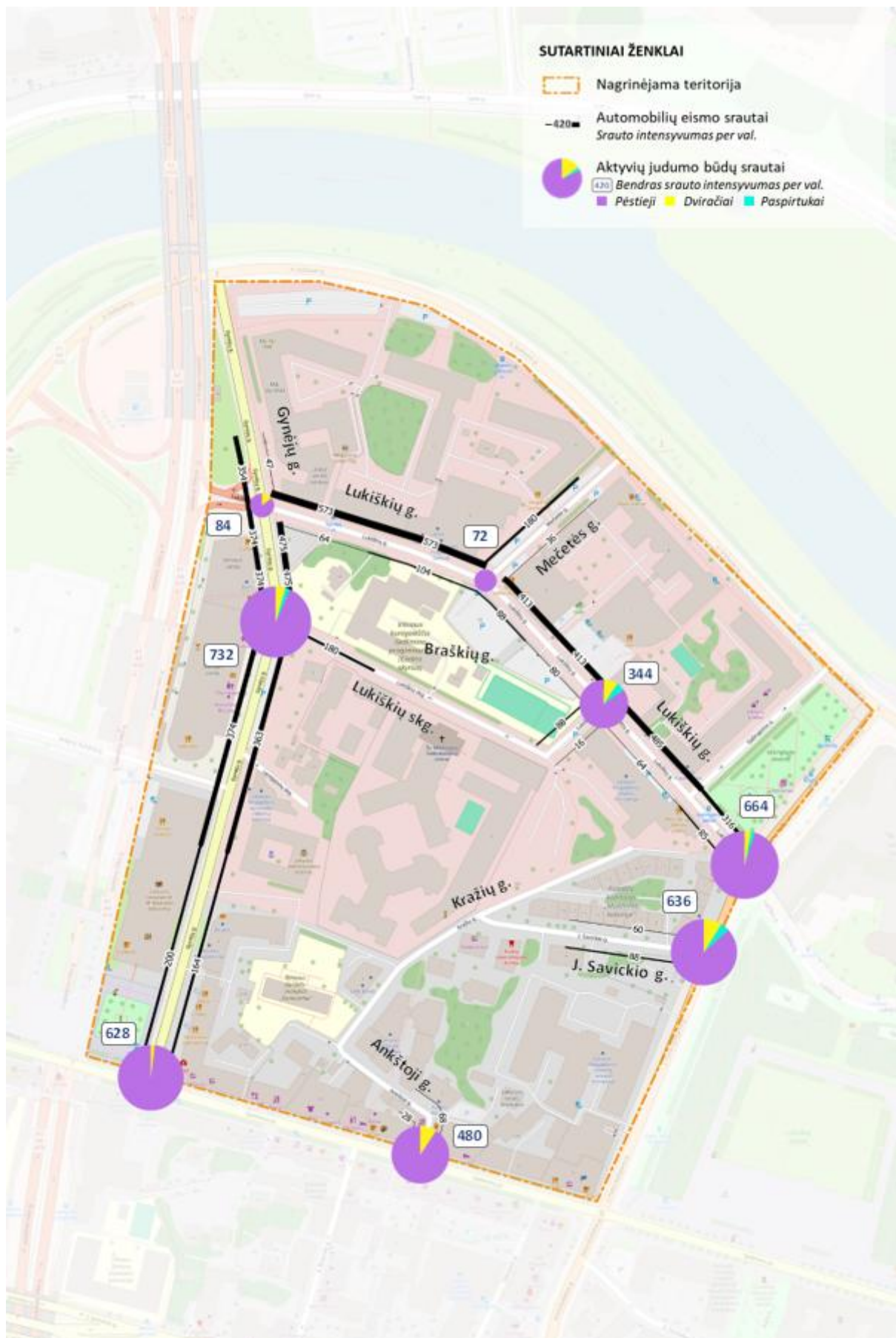
Natūrinių stebėjimų metu nagrinėjamoje Kražių teritorijoje (žr. pav. 3.3) stebėti automobilių, pėsčiųjų, dviračių ir paspirtukų srautai rytinio (žr. pav. 3.4) ir vakarinio (žr. pav. 3.5) pikų metu.

Stebėjimų metu intensyviausi motorinių transporto priemonių srautai fiksuoti Lukiškių ir Gynėjų gatvėse. Rytinio piko metu Lukiškių gatvėje fiksuotas 408 – 523 aut./val. srautas Gynėjų g. kryptimi ir 179 – 268 aut./val. srautas J. Tumo-Vaižganto g. kryptimi, vakarinio piko metu srautai Gynėjų g. kryptimi išliko panašūs (316 – 573 aut./val.), tačiau ženkliai sumažėjo J. Tumo-Vaižganto g. kryptimi (64-104 aut./val.). Gynėjų gatvėje rytinio piko metu fiksuoti 285– 493 aut./val. srautai Lukiškių g. kryptimi ir 357 – 405 aut./val. srautai Gedimino pr. kryptimi, vakarinio piko metu išliko panašios tendencijos (363– 475 aut./val. srautai Lukiškių g. kryptimi ir 354 – 374 aut./val. srautai Gedimino pr. kryptimi). Žymesnis srautas stebimas ir Lukiškių skersgatvyje – rytinio piko metu atkarpoje ties Lukiškių g. fiksuotas 193 aut./val. srautas, o atkarpoje ties Gynėjų g. – net 384 aut./val. Vakarinio piko metu srautai Lukiškių skersgatvyje sumažėja iki 88- 180 aut./val.

Vertinant bendrą pėsčiomis, dviračiais ir kitomis bemotorėmis transporto priemonėmis keliaujančių žmonių srautą, rytinio piko metu stebėta 1500 žm./val. viršijanti koncentracija ties Gynėjų – Lukiškių g. sankryža, likusiuose taškuose srautai vyravo 104 – 500 žm./val. ribose. Toks srautų pasiskirstymas indikuoja srautų į ugdymo įstaigą įtaką rytinio piko metu. Vakarinio piko metu didžiausia pėsčiomis, dviračiais ir kitomis bemotorėmis transporto priemonėmis keliaujančių žmonių koncentracija išlieka Gynėjų – Lukiškių g. sankryžoje, tačiau yra dvigubai mažesnė (732 žm./val.). Tuo tarpu kituose taškuose Gedimino pr. ir J. Tumo – Vaižganto gatvėse stebimas srautų padidėjimas iki 480 – 664 žm./val. Nedidelę dalį stebimų srautų sudarė dviračiais ir paspirtukais keliaujantys, jų tendencijos sutapo su aukščiau aprašytais tendencijomis.



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 greitis nėra ribojamas, 40 km/val. greičio ribojimas nustatytas Lukiškių g., Lukiškių skg. Ir Gynėjų g. atkarpose. Vidiniuose teritorijos keliuose yra nustatyta gyvenamoji zona.
- Stebėjimų metu intensyviausi motorinių transporto priemonių srautai fiksuoti Lukiškių ir Gynėjų gatvėse. Gynėjų g. apie 300 – 500 aut./val. srautai abiem kryptimis fiksuojami tiek rytinio, tiek vakarinio piko metu, Lukiškių g. intensyvesnis srautas stebimas Gynėjų g. kryptimi (apie 300 – 600 aut./val. tiek rytinio, tiek vakarinio piko metu), o J. Tumo – Vaižganto g. kryptimi silpnesnis srautas dar sumažėja vakarinio piko metu (nuo srauto, siekiančio apie 350 aut./val. iki srauto tesiekiančio 100 aut./val.).
- Stebėjimų metu identifikuota, kad tiek Lukiškių, tiek Gynėjų gatvėse rytinio piko metu didelę srauto dalį sudaro tėvai, atvežantys vaikus į ugdymo įstaigą, ko pasekoje, dėl netinkamose vietose vykstančio automobilių sustojimo sudaromos pavojingos situacijos.
- Stebėjimų metu fiksuoti automobilių srautai identifikuoja ir Gynėjų, Mečetės ir Lukiškių gatvėmis vykstantį automobilių tranzitą.
- Vertinant bendrą pėsčiomis, dviračiais ir kitomis bemotorėmis transporto priemonėmis keliaujančių žmonių srautą, rytinio piko metu stebėta koncentracija ties Gynėjų – Lukiškių skg. sankryža – ~ 1500 žm./val. - toks srautų pasiskirstymas indikuoja srautų į ugdymo įstaigą įtaką rytinio piko metu. Vakarinio piko metu srautai pasiskirsto tolygiau ir neviršija 750 žm./val. reikšmės.

4 ESAMOS JUDUMO SITUACIJOS APIBENDRINIMAS

Tyrimo metu identifikuotos probleminės situacijos:

- Faktiniai Lukiškių skersgatvio ir Lukiškių, Gynėjų, Mečetės, J. Savickio gatvių infrastruktūros techniniai parametrai tam tikrose atkarpose neatitinka STR numatytų parametų D kategorijos gatvėms.
- Didžiojoje dalyje nagrinėjamos teritorijos gatvių (ar jų atkarpose) leidžiamas greitis viršija pagal šių gatvių kategoriją (D ir Ds) techninius parametrus STR numatytą projektinį greitį.
- Gatvių atkarpose numatytas ir faktiškai vykstantis automobilių stovėjimas neatitinka STR reikalavimų ir pažeidžia KET. Dėl to yra trukdoma pravažiuoti specialiajam transportui, bloginamos sąlygos susisiekimui pėsčiomis (siaurinamas praėjimo plotis, neužtikrinamas matomumas).
- Teritorijoje tam tikrose gatvių atkarpose trūksta pėsčiųjų infrastruktūros arba ji neatitinka minimalių reikalavimų. Daugelyje gatvių apšvietimo stulpai ar ženklai yra įrengti pėsčiųjų takuose, dėl ko faktinis šaligatvio plotis susiaurėja iki mažesnio, nei numatyta teisės aktuose.
- Intensyviausi motorinių transporto priemonių srautai fiksuoti Lukiškių ir Gynėjų gatvėse. Rytinio piko metu didelę srauto dalį sudaro tėvai, atvežantys vaikus į ugdymo įstaigą, ko pasekoje, dėl netinkamose vietose vykstančio automobilių sustojimo sudaromos pavojingos situacijos.
- Stebėjimų metu fiksuoti automobilių srautai identifikuoja ir Gynėjų, Mečetės ir Lukiškių gatvėmis vykstantį automobilių tranzitą.
- Rytinio piko metu stebėta pėsčiomis, dviračiais ir kitomis bemotorėmis transporto priemonėmis keliaujančių žmonių ypatingai didelė koncentracija ties Gynėjų – Lukiškių skg. sankryža. Vakarinio piko metu šie srautai pasiskirsto tolygiai.



pav. 4.1 Nagrinėjamoje teritorijoje identifikuotų probleminių situacijų apibendrinimas

Tyrimo metu identifikuoti poreikiai:

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

5 PIRMINIAI SIŪLYMAI GATVIŲ MODERNIZACIJOS (GM) ĮGYVENDINIMUI

Vadovaujantis tyrimo rezultatais, siūloma koncepciją vystyti tokiu prioritetiškumu:



• I PRIORITETAS:

- ✓ Kražių g.

• II PRIORITETAS:

- ✓ Lukiškių skg.
- ✓ J. Savickio g.
- ✓ Ankštoji g.

• III PRIORITETAS:

- ✓ Likusios gatvės ir privažiuojamieji keliai

koncepcija neapima:

- ✓ A. Goštauto g.
- ✓ J. Tumo Vaižganto g.
- ✓ Geležinio Vilko g.
- ✓ Gedimino pr.

pav. 5.1 Pagrindas Kražių 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 gali būti 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 paslaugos (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 įrengiama netrukdančią pėsčiųjų eismui ir nebloginant sąlygų pėstiesiems);

5. Gatvės iškreiviniai (20 – 30 km/h lėto eismo gatvėse, siekiant užtikrinti greičio režimo laikymąsi ir didinti eismo saugą);
6. Vienpusio eismo gatvė (gatvėse, kuriose yra poreikis perskirstyti važiuojamosios dalies erdvę, valdyti, perskirstyti eismo srautus, tranzitinio srauto mažinimui);
7. Iškilios perėjos;
8. Važiuojamosios dalies susiaurinimas nereguliuojamose perėjose ar sankryžose (siekiant užtikrinti greičio režimo laikymąsi ir didinti eismo saugą);
9. Dviračių eismas bendrame sraute (galimas 20 - 30 km/h gatvėse, kuriose automobilių srautas nėra didelis);
10. Dviračių gatvė (įrengiamos 20 - 30 km/h gatvėse, gatvės geometrija parenkama taip, kad nebūtų patraukli greitam automobilių eismui);
11. Ramaus eismo gatvė (įrengiamos 5 km/h lėto eismo gatvėse, siauresnėse nei 12 m);
12. Pėsčiųjų ir dviračių prioritetas per dizainą / taktinį urbanizmą (mažosios architektūros elementai, dangos, viešosios erdvės ir t.t.);
13. 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 Kražių teritorijai, atsižvelgiant į identifikuotą problematiką ir poreikius konkrečiose vietose (pagal šio galimybių tyrimo, teritorijos naudotojų apklausos ir kūrybinių dirbtuvių su bendruomene rezultatus), iš aukščiau pateikto priemonių sąrašo bus atrinktos bei detalizuotos tik teritorijai aktualios priemonės ir tikslinami prioritetai.

6 NAUDOTOJŲ PATIRČIŲ IR POREIKIŲ ANALIZĖ

Nagrinėjamos teritorijos naudotojų patirčių ir poreikių analizė atliekama remiantis empirinio tyrimo – apklausos – rezultatais. Empirinis tyrimas atliktas kiekybiniu anketavimo metodu, imtį atsirenkant netikimybinio, tikslinių grupių formavimo būdu, t.y. apklausoje dalyvavę respondentai yra pasižymintys bendru bruožu – gyvenantys ar tris ar daugiau kartų per savaitę besilankantys, ar gerai Kražių teritoriją (nagrinėjama teritorija – Naujamiesčio teritorijos dalis, ribojama Geležinio Vilko, A. Goštauto, J. Tumo-Vaižganto gatvių ir Gedimino prospekto) pažįstantys asmenys.

Tikslinė imtis pasiekta apklausa dalinantis 34 elektroninių 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 „Susisieikimo paslaugos“ oficialiose anketose bei *Facebook* Kražių bendruomenės grupėse.

Apklausos tikslas – sužinoti bendruomenės pastebėjimus apie infrastruktūrą ir kitas, su susisieikimu susijusias patirtis bei poreikius Naujamiesčio teritorijos dalies, ribojamos Geležinio Vilko, A. Goštauto, J. Tumo-Vaižganto gatvių ir Gedimino prospekto, vadinama Kražių teritorija.

Apklausa siekiama sužinoti lankymosi teritorijoje tendencijas, identifikuoti atvykimo bei keliavimo teritorijoje būdus ir atskirai analizuoti saugumo, patogumo bei patrauklumo rodiklius, ir juos lemiančius veiksniai, kartu ir poreikius Gynėjų, Mečetės, Lukiškių g. bei Lukiškių skg., Kražių, J. Savickio, Ankštojoje 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

Kražių teritorijos daliai, priskiriamai Naujamiesčio teritorijos daliai, ribojamai Geležinio Vilko, A. Goštauto, J. Tumo-Vaižganto gatvių ir Gedimino prospekto.

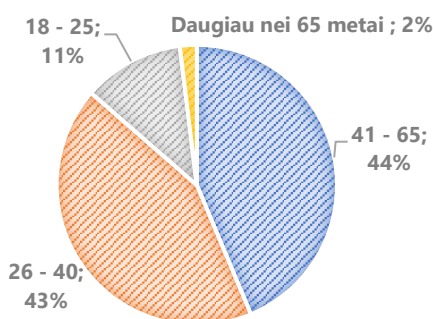
Respondentų skaičius: 103.

Apklausa vykdyta 2024 m. gruodžio 6 d. – 2025 m. vasario 17 d. (2 mėn. ir 12 d.), *Google Forms* platformoje: <https://forms.gle/94phazXXiT6YjtrY6>.

6.1 DEMOGRAFINIAI DUOMENYS

Iš apklausoje dalyvavusių 103 respondentų, amžiaus pasiskirstymas apklausoje pasidalino taip:

41-65 metų atstovų grupė (44 % arba 45 asmenys) ir 26-40 amžiaus grupės (43 % arba 44 asmenys) sudarė didžiausias respondentų dalis, ženkliai mažesnė dalis – 18-25 metų atstovų (11 proc. arba 12 asmenų) bei mažiausia respondentų dalis – daugiau nei 65 metų (2 proc. arba 2 asmenys).



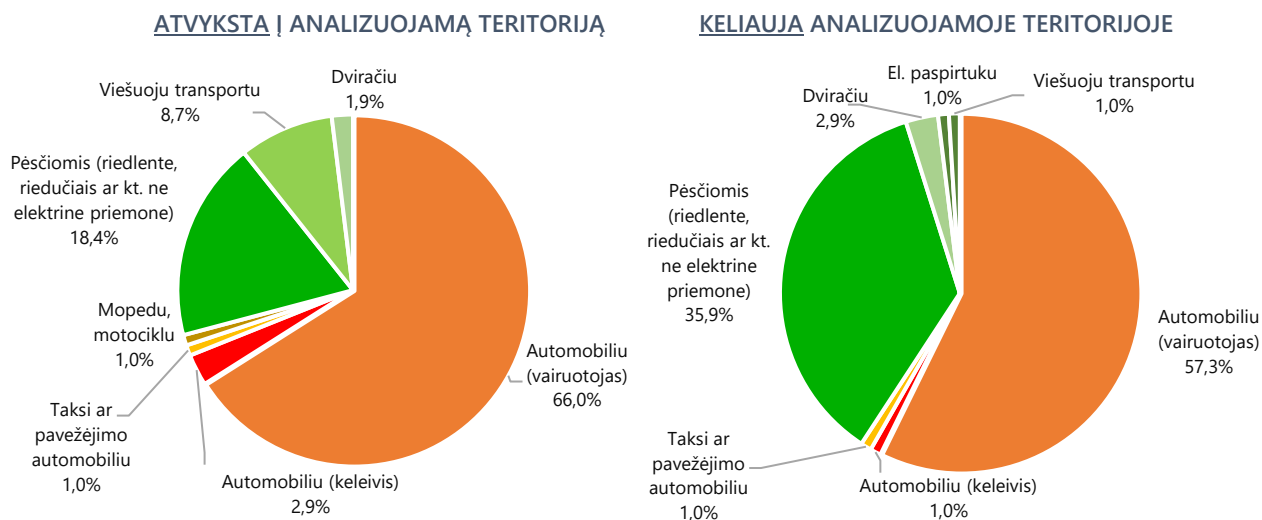
pav. 6.1 Respondentų amžiaus pasiskirstymas

6.2 BENDROJI INFORMACIJA

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

Respondentų atsakymai atskleidė, kad į **analizuojamą teritoriją 70,9 proc. arba didžioji dalis respondentų atvyksta motorinėmis transporto priemonėmis**: automobiliu (vairuotojas (66 %) arba keleivis (2.9 %), taip pat taksi ar pavežėjimo automobiliu (0.9 %) bei mopedu, motociklu (0.9 %)). **Mažesnė dalis – kitais būdais (29.1 %)**, t.y. pėsčiomis (riedlente, riedučiais ar kt. ne elektrine priemone – 18.4 %), viešuoju transportu (8.7 %) ar dviračiu (1.9 %).

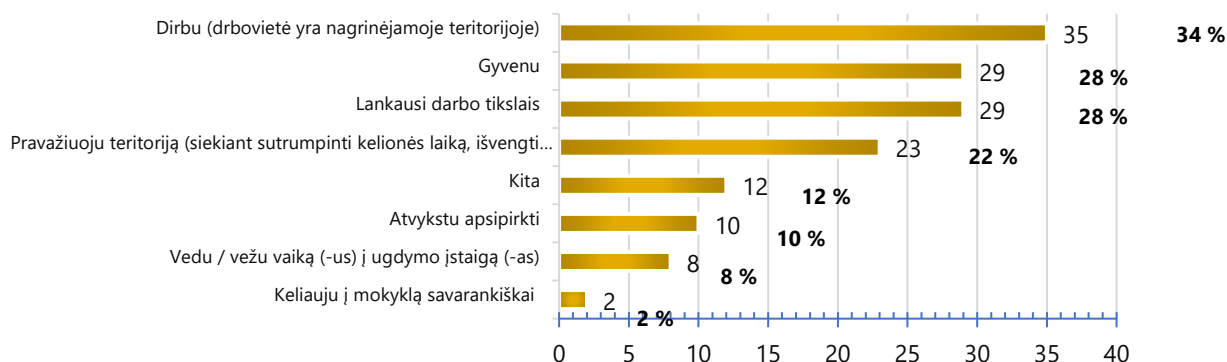
Analizuojamos teritorijos viduje kelionių, atliekamų **motorinėmis transporto priemonėmis**, dalis šiek tiek sumažėja (per 11.6 procentinį punktą) ir vis tiek sudaro daugiau nei pusę teritorijoje keliaujančiųjų **59.2 proc.** (automobiliu (vairuotojas (57.3 %), keleivis (0.9 %) arba besinaudojantis taksi ar pavežėjimo automobiliu (1.0 %)). **Mažąją respondentų dalimi išlieka keliaujantys kitais būdais – 40.8 proc. – analizuojamos teritorijos viduje juda pėsčiomis** (arba riedlente, riedučiais ar kt. ne elektrine priemone – 35.9 %), dviračiu (2.9 %), elektriniu paspirtuku (1.0 %), viešuoju transportu (1.0 %).



pav. 6.2 Respondentų kelionių į ir po analizuojamą Kražių 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 išauga pėsčiųjų, dviračių naudojimas, atsiranda elektrinių paspirtukų paklausa. Kartu su motorinėmis transporto priemonėmis sumažėja ir viešojo transporto paslaugų poreikis.

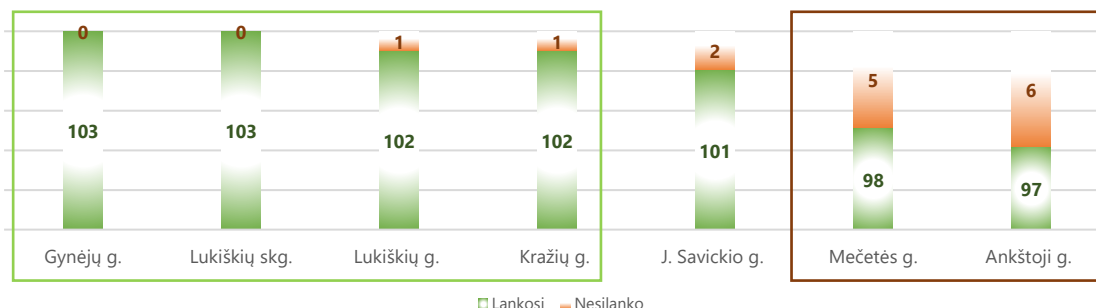
Išskirtina, kad teritorijoje respondentai lankosi skirtingais tikslais. Jų pasiskirstymas pateikiamas juostine diagrama:



pav. 6.3 Respondentų pasiskirstymas pagal lankymosi tikslą analizuojamoje Kražių teritorijoje

28 proc. respondentų yra nagrinėjamos Kražių teritorijos gyventojai. Didžiausią dalį sudaro Kražių teritorijoje dirbantieji (34 %), taip pat tie respondentai, kurie, teritorijoje lankosi trumpalaikiais tikslais, kaip kad darbo, tranzitinio pravažiavimo, atvykimo apsipirkti, vaiko (-ų) nuvedimo/nuvežimo į ugdymo įstaigą.

Duomenys atskleidė, kad keturios lankomiausios gatvės – 1) Gynėjų g bei Lukiškių skg.; 2) Lukiškių bei Kražių g.; 3) J. Savickio g. Tuo tarpu mažiausiai lankomos gatvės – 1) Ankštoji g.; 2) Mečetės g.



pav. 6.4 Nagrinėjamų Kražių 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 (Gynėjų, Mečetės, Lukiškių, Lukiškių skersgatvio, J. Savickio, Kražių, Ankštoji) turėtų būti patobulinti, kad keliavimas teritorijoje taptų saugesnis, keliauti būtų patogiau, patraukliau (toliau – *patirties tobulinimo aspektai*). Žemiau pateikiami ties kiekvienu iš klausimų galimų pažymėti atsakymų variantai:

- **5 klausimas:** Kurie aspektai, Jūsų nuomone, turėtų būti patobulinti išvardintose teritorijos gatvėse, kad keliaujant teritorijoje jaustumėtės **saugiau**?
 - Automobiliai, neviršijantys nustatyto greičio
 - Mažiau intensyvus autotransporto eismas
 - Geresnis matomumas sankryžose, perėjose
 - Trumpesni gatvių kirtimai
 - Infrastruktūra dviračiams (takai, juostos)
 - Geresnis apšvietimas
 - Keliaudamas šia gatve jaučiuosi saugiai
 - Negaliu atsakyti, nesilankau
- **6 klausimas:** Kokie pokyčiai, Jūsų nuomone, turėtų atsirasti išvardintose teritorijos gatvėse, kad keliavimas teritorijoje Jums būtų **patogesnis**?
 - Daugiau saugių gatvės kirtimų pėstiesiems ir dviratininkams
 - Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai
 - Gatvės mažosios architektūros elementai - suoleliai, dviračių stovai
 - Platesni pėsčiųjų takai
 - Kliūčių pašalinimas iš pėsčiųjų takų (stulpai, stovintys automobiliai, kt. kliūtys)
 - Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalią turintiems žmonėms
 - Daugiau išsikrovimo vietų aptarnavimo transportui
 - Keliauti šia gatve man patogiu
 - 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 masę nuspręsta atrinkti poreikius, kuriuos 5 – 7 klausimuose pažymėjo a) ne mažiau kaip pusė (tokių reikšmių apklausoje nebuvo pasiekta); b) ne mažiau kaip ketvirtadalis; c) ne mažiau kaip penktadalis gatvėje besilankančių respondentų; d) 15 proc. respondentų. Su atviro klausimo formatu pateiktais kiekvienai nagrinėjamoje teritorijoje esančiai gatvei aktualiais prašymais, pasiūlymais ar pastebėjimais galima susipažinti lentelėje, pateikiamoje priede Nr. 1, vadovaujantis konkrečiai gatvei skirtame stulpelyje atliktais žymėjimais. Šioje lentelėje yra susisteminti visi atviro klausimo formatu gauti duomenys, 6.3.3 - 6.3.9 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 ~18 pažymėtų pasirinkimo variantų. Lentelėje žemiau pateikiamas patirties tobulinimo aspektų pažymėtų atsakymų variantų pasiskirstymas pagal respondentų lankymosi analizuojamoje teritorijoje tikslą. Atsižvelgiant į skirtingą galimų pažymėti variantų skaičių kiekviename iš klausimų bei nelygiavertį respondentų pasiskirstymą pagal lankymosi analizuojamoje teritorijoje tikslą (dirba teritorijoje 34 proc. respondentų, keliauja į mokyklą savarankiškai – vos 2 proc.), analizuojant vertinami ne absoliutiniai, bet santykiniai duomenys – pažymėtų pasirinkimo variantų dalis nuo visų galimų pažymėti variantų. **Daugiausiai poreikių (12 %) pažymėjo respondentai, kurie lankosi Kražių teritorijoje darbo tikslais ir atvyksta apsipirkti (dėl esančių parduotuvių, teikiamų paslaugų). Mažiausiai – respondentai, kurie gyvena (8 %), taip pat dirba (9 %), keliauja į mokyklą savarankiškai (9 %) ar kita (9 %).** Kražių teritorijos gyventojams, taip pat besilankantiems darbo tikslais, keliaujantiems į mokyklą savarankiškai, atvykstantiems apsipirkti bei pravažiuojantiems teritoriją, siekiant sutrumpinti kelionės laiką ir panašiai ar kita, svarbiausia yra gerinti saugumo aspektus. Verta išskirti, kad besilankantiems darbo tikslais teritorijoje, taip pat pravažiuojantiems teritoriją ir kitą, taip pat per nedidelę procentinę reikšmę mažesnis, tačiau priskiriamas prie labai svarbios kategorijos – patrauklumo teritorijoje gerinimas. Kražių teritorijoje dirbantiesiems, vedantiems vedantiems/vežantiems vaiką (-us) į ugdymo įstaigą (-as) – svarbiausia yra gerinti teritorijos patrauklumą. Visais atvejais patogumo rodikliai lieka mažiausiai svarbūs prie analizuojamų aspektų.

Lentelė 6.1 Pažymėtų patirties tobulinimo aspektų atsakymų variantų pasiskirstymas pagal respondentų lankymosi analizuojamoje Kražių 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	29	106	8.7%	98	6.9%	63	7.8%	8%
Dirba	35	143	9.7%	121	7.1%	109	11.1%	9%
Lankosi darbo tikslais	29	169	13.9%	138	9.7%	111	13.7%	12%
Vedu/vežu vaiką (-us) į ugdymo įstaigą (-as)	8	35	10.4%	31	7.9%	26	11.6%	10%
Keliauju į mokyklą savarankiškai	2	10	11.9%	6	6.1%	5	8.9%	9%

Atvykstu apsipirkti (dėl esančių parduotuvių, teikiamų paslaugų)	10	61	14.5%	42	8.6%	36	12.9%	12%
Pravažiuoju teritoriją (siekiant sutrumpinti kelionės laiką, išvengti spūsčių ir panašiai)	23	112	11.6%	96	8.5%	73	11.3%	10%
Kita	12	52	10.3%	40	6.8%	34	10.1%	9%

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

Lentelė 6.2 Nagrinėjamos Kražių 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	Vid. 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	Lukiškių g.	98	92	88	278	2.7	3	9.7%
2	Kražių g.	97	98	83	278	2.7	4	12.9%
3	Gynėjų g.	99	87	84	270	2.6	5	16.1%
4	J. Savickio g.	94	86	76	256	2.6	3	9.7%
5	Lukiškių skg.	87	82	85	254	2.5	3	9.7%
6	Ankštoji g.	86	88	76	250	2.6	5	16.1%
7	Mečetės g.	83	77	76	236	2.4	2	6.5%
VISO		644	610	568				
Pažymėtų pasirinkimo variantų dalis nuo visų galimų pažymėti variantų		14.9%	12.1%	19.7%				

* Vertinama pagal gatvėje besilankančių respondentų skaičių

Apklausos metu surinkti patirties tobulinimo aspektų duomenys indikuoja, kad analizuojamų Kražių teritorijos gatvių kontekste mažiausiai respondentų poreikius atliepia Lukiškių, Kražių ir Gynėjų gatvės – ties jomis respondantai vidutiniškai pažymėjo ~2.6 tobulintinus aspektus. Mažiausiai tobulintinų aspektų išskiriama Mečetės gatvėje (vertinant bendrą ir vidutinį respondentų pažymėtų variantų skaičių), kur vidutiniškai vienas respondentas pažymėjo ~2 tobulintinus aspektus. Atviro klausimo duomenys atskleidžia, kad dažniausiai minimos gatvės – Gynėjų bei Ankštoji, mažiausiai – Mečetės bei kiek daugiau, tačiau reikšmingai mažiau, lyginant su kitais paminėjimais – J. Savickio gatvė ir Lukiškių skersgatvis. Atvirose klausimuose pateikiami pastebėjimai susiję su įvairaus pobūdžio klausimais ir jų sprendimo būdais, kylančiais iššūkiais ir tobulintinais aspektais, kurie nebuvo įtraukti į 5-7 klausimus (Nr. 1 priedas).

Siekiant apibendrinti atviro klausimo formatu surinktų duomenų turinį, buvo išskirtos 13, 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 Kražių teritorijoje, pateikusiems papildomus pasiūlymus respondentams, svarbiausia yra automobilių eismo gerinimas ir eismo

organizavimas pėsčiųjų, dviratininkų ir kt. saugumui, gyvenimo kokybei užtikrinti ar gerinti (23 %). Antroje kategorijoje pagal aktualumą išskiriamas infrastruktūros pėstiesiems gerinimas, kita (priskirta: skatinimas kurti aktyvius pirmo aukšto fasadus, išskiriama paspirtukų problematika, saugaus eismo taisyklių nesilaikymas, Lukiškių kalėjimo keliamo garso dienomis ir naktimis problematikos) bei kad nieko keisti nereikia (20 %). Mažesne dalimi, tačiau patenkantis taip pat į antrąją kategoriją – KET pažeidimų kardymas Kražių teritorijoje (17 %). Trečioje kategorijoje matyti poreikį automobilių stovėjimo vietų didinimui (13 %) bei infrastruktūros, skirtos dviračiams plėtotei, autotransporto greičio mažinimo priemonės ir automobilių stovėjimo vietų organizavimas (10 %).

Lentelė 6.3 Kražių teritorijos atviro klausimo kategorijų rodikliai

Nr.	Kategorija	Paminėta kartų	Proc. išraiška
1	Automobilių eismo gerinimas	7	23 %
	Eismo organizavimas pėsčiųjų, dviratininkų ir kt. saugumui	7	23 %
2	Infrastruktūros pėstiesiems gerinimas	6	20 %
	Kita	6	20 %
	Nieko nereikia keisti	6	20 %
	KET pažeidimų kardymas	5	17 %
3	Automobilių stovėjimo vietų didinimas	4	13 %
	Infrastruktūros dviračiams gerinimas	3	10 %
	Motorinio transporto greičio mažinimo priemonės	3	10 %
	Automobilių stovėjimo organizavimas	3	10 %
4	Palankesnių sąlygų pėstiesiems perėjose/sankirtose/sankryžose kūrimas	2	7 %
	Oro/garso taršos mažinimo priemonės	1	3 %
	Želdinių kiekio didinimas, išlaikymas, priežiūra	1	3 %

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

Pagal apklausos rezultatus matyti, kad saugumo aspektą Gynėjų g. reikšmingai pagerintų sudarytos geresnės matomumo sąlygos sankryžose ir perėjose. Mažesne dalimi – geresnis apšvietimas, nuramintas bendras autotransporto eismas, numatyto greičio laikymosi priemonės bei pagerinta ar sukurta infrastruktūra dviračiams. Patogumui gerinti reikšminga užtikrinti galimybę pėsčiųjų takais judėti be kliūčių, t.y. be užstatytų automobiliais takų ar praėjimų. Kad Gynėjų gatvė taip pat būtų patrauklesnė, reikalinga, pirmiausia, gerinti apšvietimą, taip pat tankinti gatvės želdinius, gerinti oro kokybės rodiklius.

Lentelė 6.4 Gynėjų g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	20 % besilankančiųjų
	1. Geresnis matomumas sankryžose, perėjose
	15 % besilankančiųjų
	2. Geresnis apšvietimas
	3. Mažiau intensyvus autotransporto eismas
	4. Automobiliai, neviršijantys nustatyto greičio
	5. Infrastruktūra dviračiams (takai, juostos)

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
	15 % besilankančiųjų
	3. Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių

6.3.4 Mečetės gatvė

Mečetės g. saugumo aspektą reikšmingai pagerintų keli aspektai – geresnis matomumas sankryžose, perėjose bei atnaujintas apšvietimas. Mažesne reikšme išskirtas noras raminti bendrą autotransporto eismą gatvėje. Patogumui gerinti 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 bei jų naujinimas, pritaikant negalią turintiems asmenims. Patrauklumo siekti svarbu prioretizuojant apšvietimo gerinimą su tankinamais gatvės želdiniais.

Lentelė 6.5 Mečetės g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

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

6.3.5 Lukiškių gatvė

Lukiškių g. saugumą reikšmingai gerintų geresnis apšvietimas. Mažesne reikšme išskirtas noras raminti bendrą autotransporto eismą gatvėje bei automobilių neviršijamas greitis, kartu su geresnio matomumo sankryžose / perėjose kūrimu. Patogumui gerinti 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 bei jų naujinimas, pritaikant negalią turintiems asmenims. Patrauklume, kaip ir saugume, svarbu geresnis apšvietimas, tankinami gatvės želdiniai, gerinama ir oro kokybė.

Lentelė 6.6 Lukiškių g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	20 % besilankančiųjų
	1. Geresnis apšvietimas

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

6.3.6 Lukiškių skersgatvis

Lukiškių skg. saugumą reikšmingai gerintų geresnis apšvietimas. Mažesne reikšme išskirtas noras raminti bendrą autotransporto eismą gatvėje, sudaryti palankesnes sąlygas matomumui sankryžose ir perėjose. Siekiant pagerinti patogumą Lukiškių skersgatvyje, svarbiausia sudaryti sąlygas pėsčiųjų takais judėti be kliūčių (neužstatyti automobiliais takai), atnaujinti juos pritaikant ir negalių turintiems asmenims. Patrauklume, kaip ir saugume, svarbu geresnis apšvietimas, tankinami gatvės želdiniai.

Lentelė 6.7 Lukiškių skg. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

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

6.3.7 J. Savickio gatvė

J. Savickio g. saugumui gerinti, kaip ypač svarbūs aspektai išskirti: geresnis apšvietimas bei matomumo sąlygos gatvės sankryžose, perėjose gerinimas visiems eismo dalyviams. Mažesne dalimi išreikštas poreikis bendro autotransporto eismo raminiui ir jų greičio kontrolės / palaikymo priemonių. Siekiant pagerinti patogumą, aktualu šalinti kliūtis iš pėsčiųjų takų ir skirtų praėjimų (neužstatyti automobiliais), atnaujintų jų

dangas, pritaikant ir negalią turintiems asmenims. Patrauklume svarbiausia – geresnis apšvietimas. Mažesne reikšme išskirtas poreikis gatvės želdiniams ir oro kokybės gerinimo aspektams.

Lentelė 6.8 J. Savickio g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

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

6.3.8 Kražių gatvė

Kražių g. saugumui didinti svarbiausia – gerinti apšvietimą. Taip pat (mažesne reikšme) išreikštas poreikis gerinti matomumo sąlygas sankryžose, perėjose, palaikyti nustatyto greičio kontrolę ir mažinti bendrąjį autotransporto eismą gatvėje. Patogumo rodikliuose vieningai išreikštas poreikis šalinti kliūtis iš pėsčiųjų takų ir praėjimų (neužstatyti automobiliais). Mažesnėmis reikšmėmis pasiskirstė poreikiai atnaujinti pėsčiųjų takų dangas, jas pritaikant negalią turintiems asmenims, taip pat šalinti ir kt. pobūdžio kliūtis iš pėsčiųjų takų. Patrauklume svarbiausia – geresnis apšvietimas bei daugiau gatvės želdinių.

Lentelė 6.9 Kražių g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	20 % besilankančiųjų
	1. Geresnis apšvietimas
	15 % besilankančiųjų
	2. Geresnis matomumas sankryžose, perėjose
	3. Automobiliai, neviršijantys nustatyto greičio / Mažiau intensyvus autotransporto eismas
Patogumas	20 % besilankančiųjų
	1. Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai
	15 % besilankančiųjų
	2. Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalią turintiems žmonėms
	3. Kliūčių pašalinimas iš pėsčiųjų takų (stulpai, stovintys automobiliai, kt. kliūtys)
Patrauklumas	25 % besilankančiųjų
	1. Geresnis apšvietimas
	15 % besilankančiųjų
	2. Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų

6.3.9 Ankštoji gatvė

Ankštosios g. saugumui didinti svarbiausia – gerinti apšvietimą bei mažesne reikšme išskirti poreikiai gerinti matomumą sankryžose, perėjose, palaikyti numatytą automobilį greitį gatvės teritorijoje ir bendrai mažinti autotransporto eismą. Patogumo rodikliuose vieningai išreikšti keli esminiai aspektai: sudarytos sąlygos judėti pėsčiųjų takais be kliūčių (stulpų, automobilių ir pan.), atnaujinta visa pėsčiųjų takų danga ir pritaikyta negalią turintiems asmenims. Patrauklume svarbiausia – geresnis apšvietimas Ankštojoje gatvėje, taip pat didinamas gatvės želdinių tankis.

Lentelė 6.10 Ankštoji g. problematikos pažymėjimai pagal patirties rodiklius

Saugumas	20 % besilankančiųjų
	1. Geresnis apšvietimas
	15 % besilankančiųjų
	2. Geresnis matomumas sankryžose, perėjose
Patogumas	3. Automobiliai, neviršijantys nustatyto greičio / Mažiau intensyvus autotransporto eismas
	15 % besilankančiųjų
	1. Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai / Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalią turintiems žmonėms / Kliūčių pašalinimas iš pėsčiųjų takų (stulpai, stovintys automobiliai, kt. kliūtys)
Patrauklumas	25 % besilankančiųjų
	1. Geresnis apšvietimas
	15 % besilankančiųjų
	2. Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų

7 KONCEPCIJA

7.1 KONCEPCIJOS RENGIMO METODIKA

Kražių gatvių modernizacijos koncepcija parengta remiantis atliktos esamos situacijos analize, gyventojų apklausa, kūrybinių dirbtuvių rezultatais, ekspertinėmis žiniomis, gerąja praktika bei galiojančiais teisės aktais. Koncepcija parengta įgyvendinant Kražių gatvių modernizacijos koncepcijos parengimo paslaugos techninėje specifikacijoje įvardintus reikalavimus ir apimtis bei tyrimui suformuluotą užduotį. Koncepcijos siekis – pasiūlyti sprendinius, kurie spręstų esamos situacijos analizėje bei gyventojų apklausoje ir kūrybinėse dirbtuvėse identifikuotas susisiekimo problemas nagrinėjamoje Naujamiesčio dalyje – teritorijoje, kurią riboja A. Goštauto, J. Tumo-Vaižganto, Geležinio Vilko gatvės ir Gedimino prospektas (toliau vadinama „Kražiai“).

Pagrindiniai identifikuoti poreikiai Kražių teritorijos gatvių modernizavimui:

- Automobilių stovėjimo vietų skaičiaus didinimas – siūlomos vietos naujų parkavimo vietų įrengimui;
- Infrastruktūros pėstiesiems gerinimas – kliūčių pėsčiųjų takuose ar šalia jų pašalinimas, pavyzdžiui, automobilių stovėjimo ribotuvų įrengimas įrengtose statmenose stovėjimo vietose;
- Automobilių stovėjimo organizavimas – fizinis automobilių stovėjimo vietų įrengimas pagal galiojančius teisės aktus;
- Susisiekimo pėsčiomis, dviračiais saugumo didinimas – matomumo perėjose didinimas, automobilių greičio ribojimas ir greičio valdymo užtikrinimas;

- 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 – matomumo perėjose didinimas, automobilių greičio ribojimas, valdymas ir patogumo perėjose specialiųjų poreikių turinčių žmonių judėjimui užtikrinimas.

Atsižvelgiant į atliktą esamos situacijos analizę ir galimus identifikuotų problemų būdus, formuojamos dvi pagrindinės koncepcijos alternatyvos, kurios skiriasi sprendinių apimtimi, tačiau abejose jose yra siūlomos reikšmingos eismo saugumą pėstiesiems, dviratininkams ir kitas mikromobilumo priemonės naudojantiems eismo dalyviams didinančios priemonės: tiek motorizuoto transporto greičių ribojimas, tiek leistino greičio valdymo efektyvios infrastruktūrinės - fizinės priemonės.

Pirmoji alternatyva – apima daugiausiai taškinius bei linijinius esamos susisiekimo infrastruktūros gerinimo ir saugesnių eismo sąlygų sudarymo siūlymus, kurie padidintų visų eismo dalyvių eismo srautų judėjimo patogumą ir aiškumą, užtikrintų eismo saugą.

Antroji alternatyva yra orientuota į gatvių modernizavimą, eismo organizavimo pokyčius, siekiant:

1. užtikrinti esminę pagalbinių gatvių funkciją ir akcentuoti jų svarbą Kražių teritorijos naudotojams;
2. maksimaliai įsisavinti esamos infrastruktūros erdves ir išnaudoti erdvių persikirstymo galimybes, kurių dėka būtų užtikrinama visų eismo dalyvių eismo sauga, susisiekimo patogumas, didinamas gatvių aplinkos patrauklumas.

Svarbu atkreipti dėmesį, jog nors pirmoji alternatyva yra paprasčiau įgyvendinama, tačiau pilna apimti nesprendžia esminės problematikos. Antroji siūloma alternatyva, reikšmingai sumažinus ar net eliminavus iš teritorijos tranzitinius srautus, ženkliai padidintų eismo dalyvių patogumą ir eismo saugą naudojantis susisiekimo infrastruktūra ir padėtų įgyvendinti šiuolaikiškų ir patrauklių miesto gatvių įvaizdį, leistų padidinti viešojo transporto esamą aukštą potencialą ir gerinti viešojo transporto paslaugų efektyvumą teritorijoje.

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.

Analizuojamos Kražių teritorijos gatvės ir jų dalys – Gynėjų g. (dalis), Lukiškių g. (dalis), Lukiškių skg., Mečetės g. ir Vašingtono a., Ankštoji g., Kražių g. ir J. Savickio g. – turėtų būti dviejų greičio režimų 20 ir 30 km/val. gatvės, šiai dienai šiose gatvėse ar jų dalyse atitinkami greičio ribojimai nėra nustatyti. 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 XI skyriaus trečiasis skirsnis aprašo rekomenduojamą ≤ 30 km/h greičio režimo gatvių su maršrutinio transporto eismu skersinį profilį (291 punktas):

- važiuojamoji dalis su dvejomis 3,25 m pločio eismo juostomis;
- pėsčiųjų takas abiejose pusėse (ne siauresnis kaip 2 m);
- dviračių juostos važiuojamojoje dalyje;
- želdinių juosta su mažosios architektūros elementais (suoliukai, šiukšliadėžės, medžių apsaugos, atitvėrimo stulpeliai, gėlinės, dviračių stovai, lauko gertuvės, šviestuvai, informaciniai standai ir stovai, eismo saugos elementai, tvorelės ir kt.), automobilių stovėjimo vietomis ir maršrutinio transporto stotelėmis (3,5 m pločio);
- jei 3,5 m pločio želdinių juosta su lauko įranga telpa tik vienoje gatvės pusėje, formuojamas gatvės iškreivinimas;

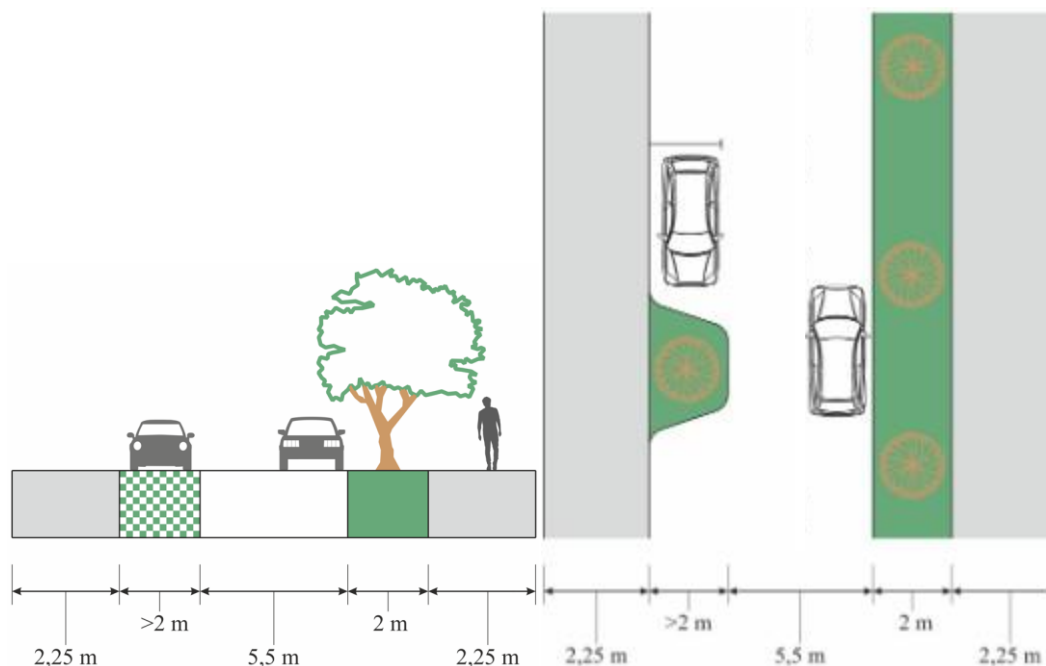
- gatvės profilyje planuojant lygiagretų automobilių stovėjimą, kas 2–5 stovėjimo vietas turi būti įrengiamos 3 m ilgio želdinių salelės, atskiriančios stovėjimo vietas.



pav. 7.1 ≤ 30 km/h greičio režimo gatvės skersinis profilis su maršrutinio transporto eismu

Rekomendacijų XI skyriaus 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. 7.2 ≤ 30 km/h greičio režimo gatvės skersinis profilis be maršrutinio transporto eismo

Pagrindiniai rekomendacijų punktai, kuriais vadovaujantis parengta koncepcija:

- Įrengiant eismo saugumo priemones (toliau – 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 maneuvrus (21 punktas);
- Jei esami eismo juostų pločiai yra didesni nei reglamentuoti teisės aktuose, neatitinka nustatyto greičio režimo ir motorinių transporto priemonių srauto sudėties, turėtų būti priimtas sprendimas naikinti perteklinį važiuojamosios dalies plotą ir jį panaudoti skirstant pagal šią hierarchiją: pėsčiųjų eismo infrastruktūros įrengimui, želdinių juostos, atskiriančios pėsčiųjų eismą nuo važiuojamosios dalies, įrengimui, dviračių trasų įrengimui, automobilių statymo juostos įrengimui, želdinių juostos skiriamosioje juostoje įrengimui (23 punktas);
- Inžinerinės eismo saugumo priemonės gali būti projektuojamos gatvės ruože vienoje vietoje arba išdėstomos tam tikru atstumu viena nuo kitos. Kai siekiama palaikyti leistiną greitį ilgesniame gatvės ruože, rekomenduojama įrengti ESP nuosekliai, išdėstant jas tam tikru atstumu. Turi būti taikomos skirtingų tipų greičio valdymo priemonės, derinant jas prie konkrečios vietos ir užtikrinant bendrą darną (24 punktas);
- Atstumas tarp gretimų eismo saugumo priemonių yra vienas iš veiksnių, lemiančių poveikio eismo saugumui efektyvumą. Atstumas tarp eismo saugumo priemonių gatvėse, kuriose nustatytas 30 km/val. greičio režimas, turėtų būti iki 100 m (25 punktas);

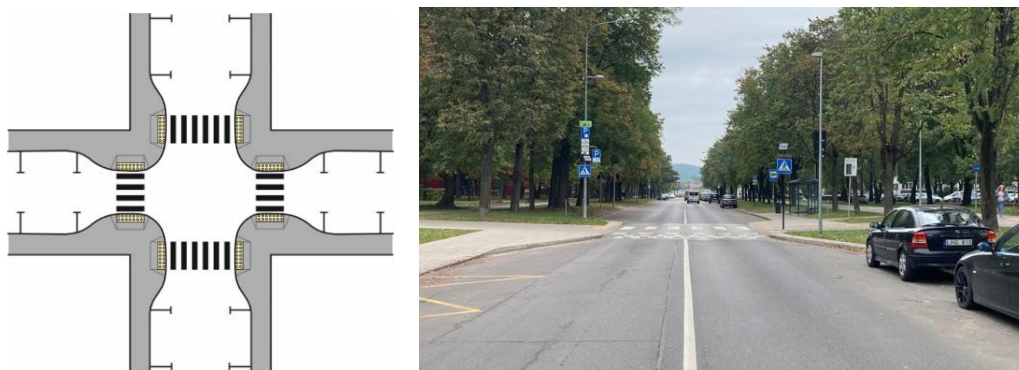
Koncepcijoje siūlomos inžinerinės eismo saugumo priemonės:

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



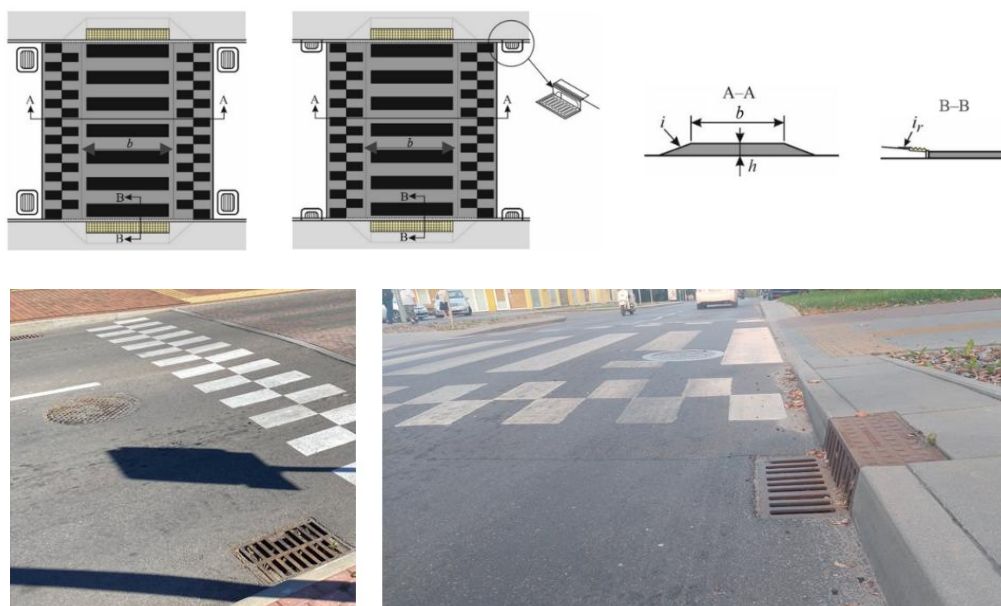
pav. 7.3 Iškreivavimo elementų išdėstymo formuojant važiuojamosios dalies iškreivinimą su susiaurinimu schema ir pavyzdys

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



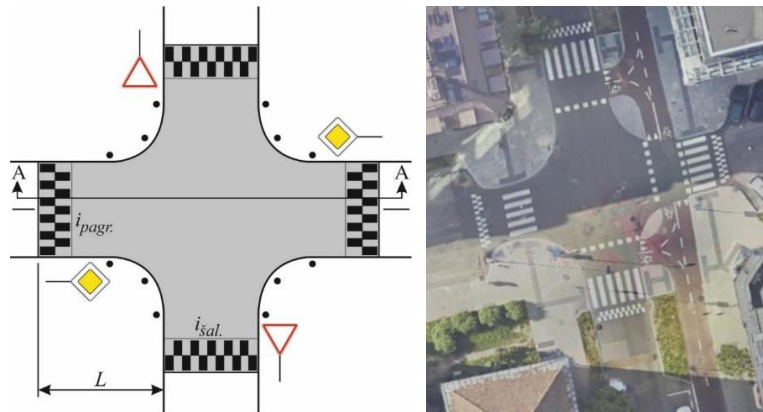
pav. 7.4 Šaligatvių išplėtimo sankryžoje schema ir pavyzdys

- Iškiliosios pėsčiųjų perėjos (IX skyriaus 2 skirsnis):



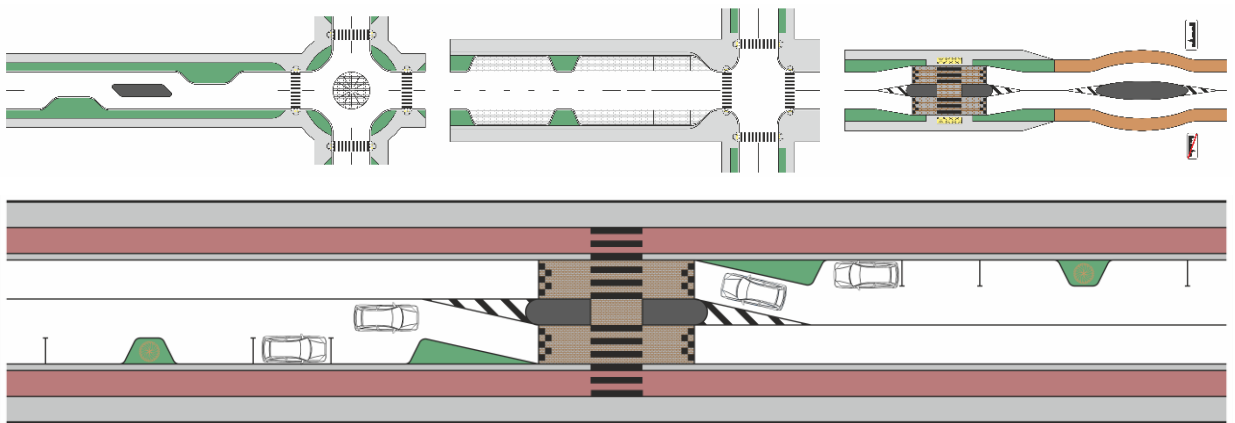
pav. 7.5 Iškilųjų pėsčiųjų perėjų schemas ir pavyzdys (su lietaus vandens nuleidimo sprendiniais)

- Iškiliosios sankryžos (IX skyriaus 3 skirsnis):



pav. 7.6 Iškiliosios standartinės sankryžos schema ir pavyzdys

- Skirtingų greičio valdymo priemonių derinimas (XI skyriaus 3 skirsnis):



pav. 7.7 Skirtingų greičio valdymo priemonių derinimo gatvės ruože pavyzdžiai

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 Kražių teritorijos gatvėmis.

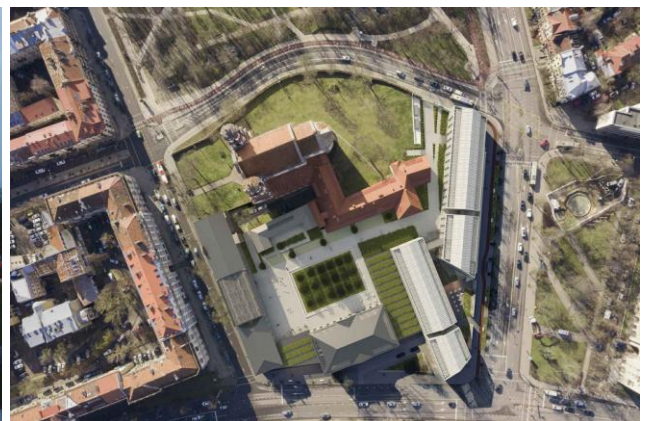
„Vasario 16-osios“ projektas, buvusioje Šv. Jokūbo ligoninės teritorijoje, Vasario 16 g., 1

Būsena: Pritarta (DĖL PRAŠYMO PRITARTI PROJEKTINIAMS PASIŪLYMAMS VASARIO 16-OSIOS G. 1, 2020-05-08 Nr. A51-61997/20(3.3.2.26E-VMA)))

Viešas svarstymas įvyko: 2020-04-17 17:00

Patvirtinti projektiniai pasiūlymai numato administracinės paskirties pastatų rekonstravimą, viešbučio paskirties pastato statybos projektą, kurie yra įrašyti į nekilnojamųjų kultūros vertybių registrą, sklypui taikant specialiąsias žemės naudojimo sąlygas. Suplanuotų pastatų rodikliai numato, kad rengiant techninį projektą, administracinės paskirties pastatai bus pritaikomi ugdymo veiklai. Kartu numatyta įrengti 237 vnt., automobilio stovėjimo vietų. Funkcinio zonavimo skyrelis (6.3.3) numato, kad „Pirmame viešbučio aukšte ties Lukiškių - J. Tumo Vaižganto bei A. Goštauto g. sankryžomis numatomos nepriklausomai veikiančios komercinės paskirties patalpos. Jose gali kurtis krautuvėlės, knygynai, kavinės - gatvės praturtinamos gyvastimi. Tame pačiame aukšte yra pagrindinis įėjimas į viešbutį, jo erdvus holas su vidiniu kiemeliu. Šiauriniame korpusė, pirmame aukšte projektuojamos konferencijų centro prieigos ir holas, iš kurių patenkama į sales (A3). Likę viešbučio pastato aukštai skirti apartamentams (A1-A2). Požeminis viešbučio pastato tūris (A4) skirtas automobilių saugykloms, bei universaliai salei rytiniame gale – su jungtimis į projektuojamas 1 pastato jungtis. Dėl žemėjančio sklypo, viešbučio ir mokyklos aukštai skiriasi, tad pirmo aukšto lygyje šiaurinėje dalyje įrengiama valgykla, biblioteka bei techninės patalpos, skirtos licėjui. Antrame lygyje yra pagrindinis patekimas į mokyklą perėjus vidinį kiemą su sodu. Pagrindinės klasių patalpos išsidėsčiusios esamuose pastatuose į abi puses nuo įėjimo bei naujojoje dalyje ties Vasario 16-osios gatve per likusius 2-3 aukštus.“

Statybų pabaiga numatoma 2025 m.



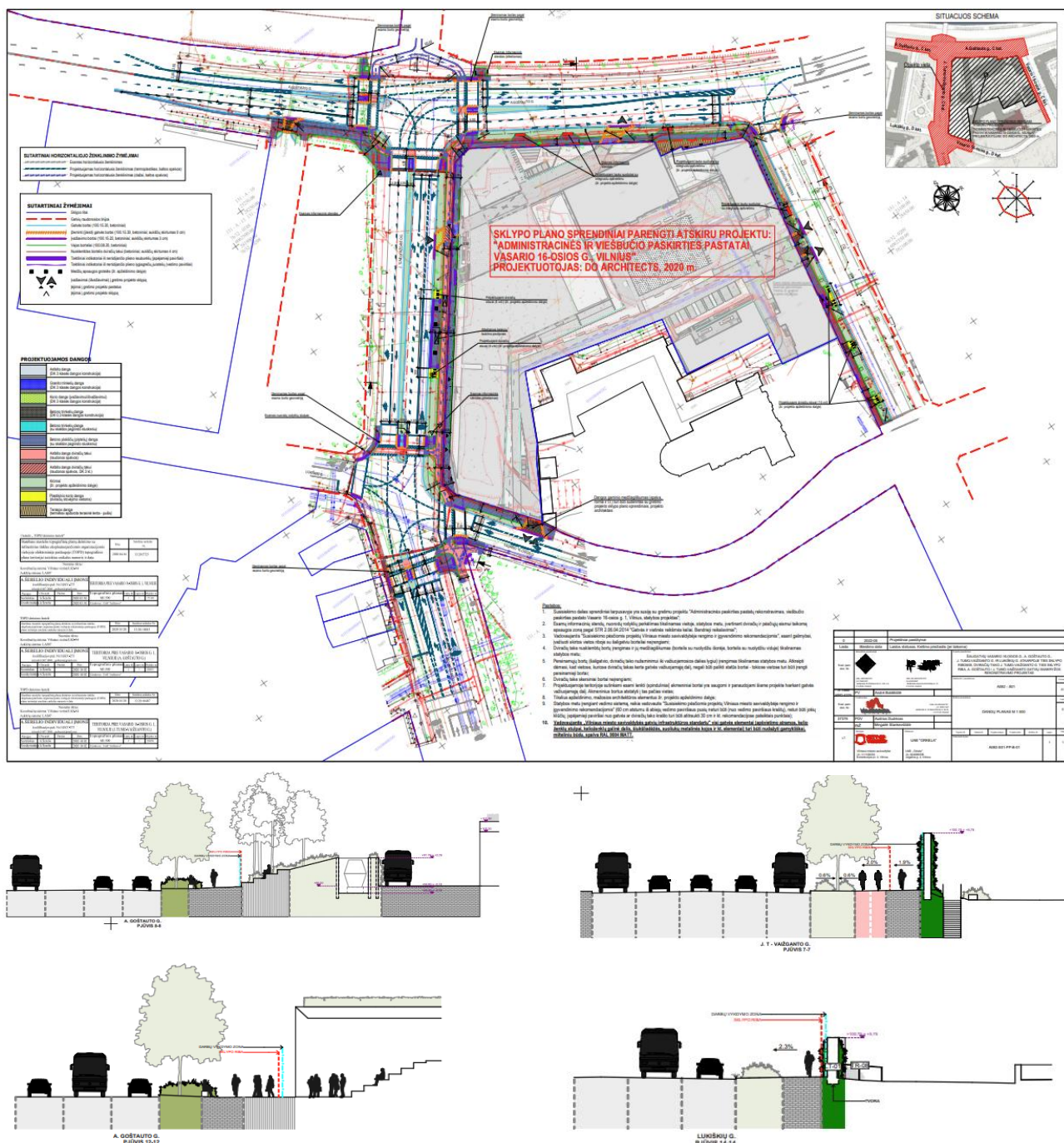
pav. 7.8 UAB „DO ARCHITECTS“ projektinių pasiūlymų iškarpos rekonstrukcijos, kapitalinio remonto, paveldo tvarkybos ir naujos statybos darbams. Projekto numeris: A082



Būseną: Pritarta (DĖL PRITARIMO A. GOŠTAUTO / J. TUMO-VAIŽGANTO GATVIŲ SANKRYŽOS REKONSTRAVIMO PROJEKTIAMS PASIŪLYMAMS, 2022-09-29 Nr. A51-142263/22(3.3.2.26E-MPA))

Projektinio pasiūlymo apimtyje numatoma rekonstrukcija, nauja statyba, susisiekimo komunikacijos pobūdžio projektas. Sankryžoje numatoma esamos pėsčiųjų perėjos rekonstrukcija, naujos dviračių pervažos, sujungiamos su dviračių taku ties „Baltuoju tiltu“. Į sankryžos rekonstravimo apimtį įtraukiama ir esamos ir įrengiamos naujos saugumo salelės pėstiesiems ir dviratininkams. J. Tumo–Vaizganto / Vasario 16-osios / Lukiškių sankryžoje rekonstruojamos pėsčiųjų ir dviračių pervažos, taip pat esama ir įrengiama naujai saugumo salelė, perkeliama šviesoforų stulpai. Taip pat kitose minimose gatvėse (priskirtose gatvės apimčiai) numatomi bortų keitimai, želdinių juostos, šaligatvių ir dviračių infrastruktūros plėtra, formuojami įvažiavimai / išvažiavimai, dangų keitimai bei kita mažoji gatvių infrastruktūra.

Statyby pabaiga numatoma 2025 m.



pav. 7.10 Generalinių projektuotojų UAB „Archinova“ ir UAB „DO ARCHITECTS“ bei projektuotojų UAB „VIA PROJECT“ projekcinio pasiūlymo iškarpos rekonstravimo, naujos statybos darbams. Projekto numeris: A082-S01

Vilniaus Kunigaikščio Gedimino progimnazijos plėtra, Lukiškių skg. 5

Būsena: Priimta (DĖL PRITARIMO PROJEKINIAMS PASIŪLYMAMS LUKIŠKIŲ SKG. 5, 2023-10-09 Nr. A51-160504/23(3.3.2.26E-ARC))

Viešas svarstymas įvyko: 2023-08-11 16:00

Derinami numatomo statinio rekonstravimo projekto siūlymai mokslo pastato statinio tipui (Vilniaus kunigaikščio Gedimino progimnazijai). Remiantis projekcinio pasiūlymo dokumentu, I pastato parametrai pro rekonstrukcijos išlaikomi esami, II pastato – keičiasi (dideja) pastato bendrasis ir pagrindinis plotai, pastato tūris

Statybų pabaiga numatoma 2026 m.



pav. 7.11 Projektuotojo UAB "G. Janulytės – Bernotienės studija" projekcinio pasiūlymo iškarpos rekonstravimo darbams.
Bylos šriftas: 2022-01-PP

A. Goštauto kvartalas: „Ministerijų miestelis“, numatomi VI etapai

Būsena:

I etapas – Pritarta (DĖL PRITARIMO PROJEKTINIAMS PASIŪLYMAMS A. GOŠTAUTO G. 11, VILNIUJE, 2023-04-24 Nr. A51-71377/23(3.3.2.26E-MPA));

II etapas – Pritarta (SPRENDIMAS DĖL PATEIKTŲ PROJEKTINIŲ PASIŪLYMŲ, 2024-10-18 Nr. PSP-01-241018-00829)

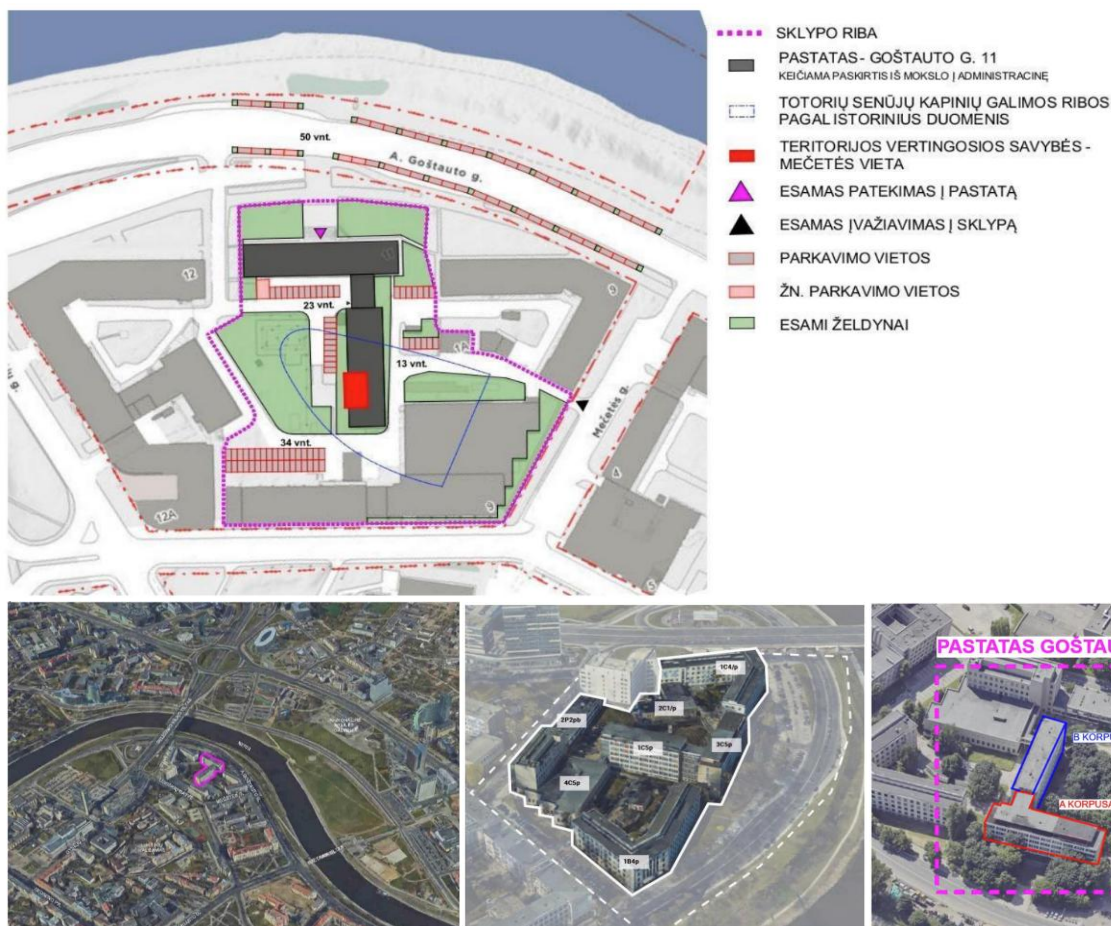
Likusių etapų būsena nenustatyta.

Viešas svarstymas įvyko:

I etapas – 2023-04-06 15:00;

II etapas – 2024-09-24 17:00.

I-ojo etapo projekto siūlymas apima mokslo paskirties pastatų A. Goštauto g. 11 Vilniuje, paskirties keitimo į administracinę paskirtį, neatliekant statybos darbų: patalpų išplanavimas, apdaila, inžineriniai tinklai – išlaikomi esami. Automobilių stovėjimo vietų skaičius, pritaikius Vilniaus miesto savivaldybės koeficientą, numatoma įrengti 100 vnt., kurių 30 proc. iškeliamą prie A. Goštauto g., tarp gatvės raudonųjų linijų. Iš viso sklype projektuojamos 70 automobilių stovėjimo vietos, sklype išlaikomi esami želdynai.



pav. 7.12 Projektuotojo UAB "DO ARCHITECTS" projektinio siūlymo iškarpos. Bylos išleidimo data: 2023-03

II-asis etapas – administracinės paskirties pastato A. Goštauto g. 11, Vilnius, statybos projektas ir Lauko inžinerinių tinklų A. Goštauto g. 9, 11 ir 12 Vilniuje rekonstravimo ir statybos projekto projektinių pasiūlymas – projektuojama teritoriją sudaro trys sklypai: A. Goštauto 9, 11, ir 12, kurie ribojasi su A. Goštauto, Mečetės ir Lukiškių gatvėmis. Projekto apimtyje numatoma atnaujinti esamus pastatus, stiprinti perimetrinį užstatymą bei kurti naują orientyrą Lukiškių ir Mečetės gatvių sankryžoje. Šiuo etapu atkuriami istoriniai pėsčiųjų ryšiai,

žaliosios erdvės gausinamos, pirmuosiuose aukštuose planuojamos visuomeninės ir komercinės funkcijos. Statybų metu įrengiami pėsčiųjų, dviračių takai, sodas / parkas, alėja ir aikštės. Taip pat projektuojama požeminė automobilių saugykla, kurioje numatomos 320 stovėjimo vietos, kurių 22 proc. skiriamos elektromobiliams. Dviračių stovų projektuojama 160, iš kurių 130 lauko teritorijoje, o likusios 30 – požeminėje saugykloje. Projektuojamas pastatas 1 600 darbuotojų.

Statybų pabaiga numatoma 2028 m.



pav. 7.13 Projektuotojo UAB „Studija Archispektras“ projektinių pasiūlymų iškarpos. Bylos žymuo: TB-240613-PP

Be aukščiau įvardintų dokumentų teritorijoje yra parengti ir Garažų paskirties pastatų A. Goštauto g. 9 ir 11, Vilniuje, statybos projekto projektiniai pasiūlymai (žr. pav. 7.14), dėl kurių viešas susirinkimas vyko 2024-12-20 17:00 val.

Projekte nurodoma, kad „Šiais projektiniais pasiūlymais sprendžiama esamo administracinio pastato antžeminė automobilių stovėjimo aikštelė, kurią norimą perkelti po žeme, taip atveriant galimybes vidiniame kieme formuoti viešą kokybišką erdvę - aikštę. Projektuojamas dviejų aukštų požeminis užstatymas su evakuacine laiptine“. Taip pat projekte nurodoma, kad „Administracinės paskirties pastato A. Goštauto g. 11 projektavimo darbai buvo planuoti organizuojant atvirą architektūrinį konkursą. Konkurse numatyta Demokratijos kiemas per A. Goštauto 9 ir 11 sklypuose projektuojamas išskirtinai pėstiesiems, iškeliant A. Goštauto g. 9 sklype esamas parkavimo vietas. Siekiant patenkinti esamą A. Goštauto g. 9 sklypo automobilių stovėjimo vietų poreikį – šiuo projektu, projektuojami du požeminiai garažai (A. Goštauto g. 9 ir 11 sklypuose), viso 40 vietų, kurie bus statomi kartu su kitu projektu numatyta požemine saugykla A. Goštauto g. 11 bei naudosis bendra įvažą iš Mečetės gatvės.“



pav. 7.14 UAB "Studija Archispektras" statinio projekto etapo projektiniai pasiūlymai garažų paskirties pastatams.
Dokumento žymuo: bylos žymuo - TB-240613-PP-SA-2

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

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

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

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

Statybų pabaiga numatoma 2027 m.



pav. 7.15 Projektuotojų UAB "DO architects" ir INHUS Engineering, UAB projektinių pasiūlymų iškarpos. Dokumento žymuo: HE-20-I.001-TDP-PP.T

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:

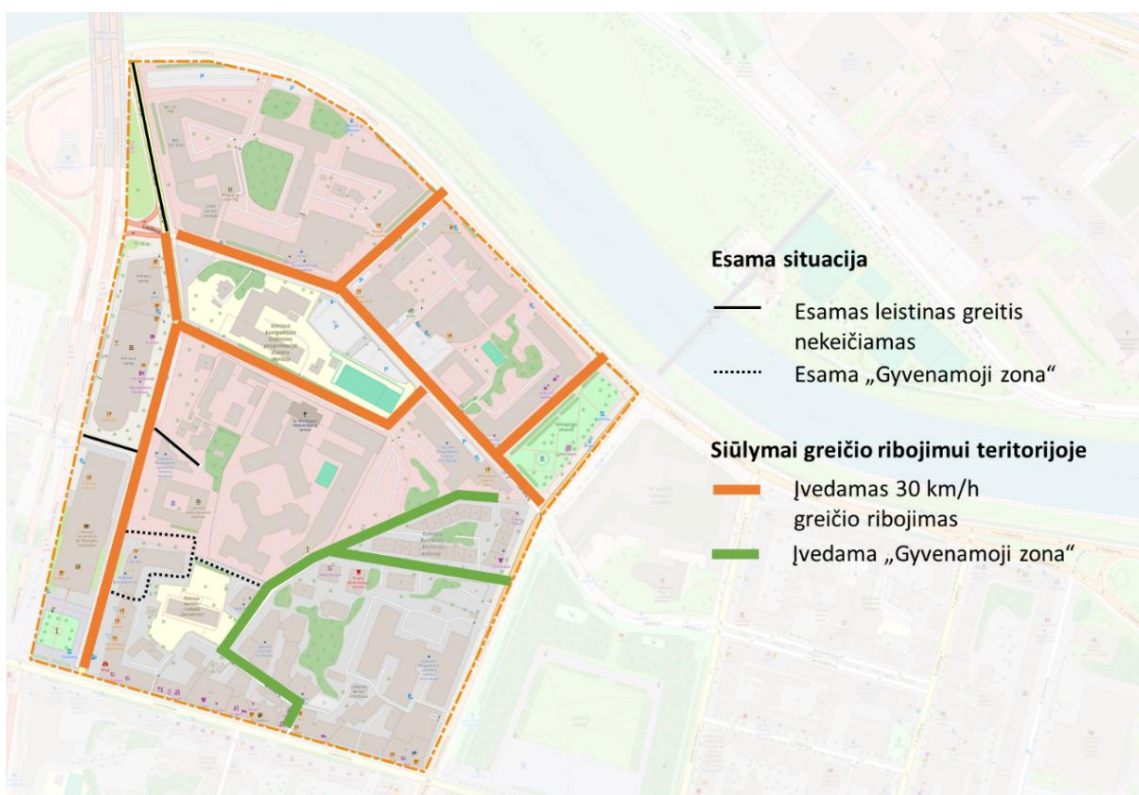
- Esamose statmenose ir parkavimo kampu vietose, kur stovintys automobiliai turi galimybę riboti praėjimą šalia esančiais pėsčiųjų takais, turi būti įrengti parkavimo bortai (ribotuvai).
- Pėsčiųjų perėjos ir nežymėtos perėjos siūlomos įrengti iškilios ir trumpiausio įmanomo ilgio pėstiesiems įrengiant šaligatvio išplatėjimus prieš perėjimo vietą (suformuojant automobilių stovėjimo juostą) (žr. pav. 8.2 ir pav. 8.5 pateikiamas schemas).
- Įvažiavimai D ir Ds kategorijų gatvėmis į nagrinėjamą Kražių 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 (žr. pav. 8.2 ir pav. 8.5 pateikiamas schemas) ir įvažiavimai į kiemus iš analizuojamų gatvių tai pat turėtų būti iškelti į pėsčiųjų takų lygį.
- Pėsčiųjų takai gatvėse su daugiaaukščiu užstatymu turi būti abiejose gatvės pusėse, bent 2,25 m pločio pakankami prasilenkti 3 žmonėms – patogaus pločio reikalingo užstatymo generuojamiems srautams. Pėsčiųjų takų plotis taškuose turėtų būti siaurinamas tik išskirtiniais atvejais, tokias kai dėl esamų aplinkybių negalima užtikrinti pakankamo infrastruktūros pločio visų eismo dalyvių eismui. Kitaip tariant pėsčiųjų susisiekimo sąlygos neturi būti bloginamos vardan labai riboto skaičiaus žmonių naudojamų automobilių vietų įrengimo. Įrengiant bei atnaujinant infrastruktūrą, turi būti fiziškai užtikrinamos reikalingos saugos zonos nuo kliūčių, nustatytos galiojančiose statybos reglamentuose, pavyzdžiui, pėsčiųjų takai nuo statmenų automobilių stovėjimų turi būti atskiriami parkavimo bortais. Pakankamos saugos zonos turi būti užtikrinamos ir tarp pėsčiųjų takų bei šalia esančio trumpalaikio stovėjimo vietų, t.y. vietose kur dažnas automobilių durelių atidarymas trukdo sklandų ir saugų pėsčiųjų eismą vietose kur automobilių stovėjimo vietos nuo pėsčiųjų infrastruktūros nėra atskirtos gatvės želdinių juosta.
- Siekiant efektyviai išnaudoti gatvės ribas siūloma prioritetizuoti automobilių stovėjimo vietų įrengimą prieš tiesiausios gatvės ašies išlaikymą, t.y. jei iškreivinant gatvės ašį galima sudaryti sąlygas papildomų automobilių stovėjimo vietų įrengimui. Kai įrengiami važiuojamosios dalies susiaurinimai iki 1 eismo juostos ir susiaurinimai yra vienas paskui kitą, turi būti užtikrinamas reikiamas atstumas tarp jų, kad galėtų prasilenkti motorinės transporto priemonės.
- 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.
- 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

Didžiojoje nagrinėjamos teritorijos dalyje greičio ribojimo ženklų nėra, t. y. leistinas autotransporto greitis yra 50 km/val. Greitį ribojantys ženklai yra tik Lukiškių g. atkarpoje nuo Vašingtono a. iki Lukiškių skg., Lukiškių skg. atkarpoje nuo Lukiškių skg. posūkio iki Gynėjų gatvės, Gynėjų g. atkarpoje nuo Lukiškių skg. iki Lukiškių g. bei neturinčiose pavadinimo gatvėse ir/ar privažiavimuose, ties kuriais yra kelio ženklas Nr. 552 „Gyvenamoji zona“ (žr. skyrių „Eismo situacijos analizė nagrinėjamoje teritorijoje“).

Siekiant Kražių teritorijoje didinti pažeidžiamiausių eismo dalyvių eismo saugą, įvertinus teisės aktų ir reglamentų nuostatas, įvertinus tai, kad teritorijoje yra išsidėsčiusios ugdymo įstaigos, šiose Kražių teritorijos pagalbinėse gatvėse ir/ar jų atkarpose siūloma įvesti greičių ribojimo priemones (žr. pav. 8.1):

1. greičio iki 30 km/val. ribojimą – įvesti Gynėjų g. nuo Gedimino pr. iki Lukiškių g., Lukiškių g. nuo J. Tumo – Vaižganto g. iki Gynėjų g., visame Lukiškių skg., Mečetės gatvėje ir Vašingtono a.;
2. eismo tvarką „Gyvenamoji zona“ – įvesti visoje Ankštojoje, visoje Kražių ir visoje J. Savickio gatvėse.



pav. 8.1 Greičio ribojimo siūlymų teritorijoje schema

Siekiant motorizuoto transporto vairuotojus tinkamai informuoti apie galiojančius greičio režimus reikalinga įrengti atitinkamą „Ribotas greitis“ ir „Gyvenamoji zona“ kelių ženklinimą.

Motorizuoto transporto eismo organizavimas

Skirtingos koncepcijos alternatyvos pasižymi skirtingu siūlomu eismo organizavimu. Pirmojoje alternatyvoje nesiūlomi esminiai eismo organizavimo pakeitimai: siūlymai susiję su prevencinių priemonių įvedimu, kurios leistų užtikrinti tiek esamų, tiek perspektyvoje įvedamų kelio ženklų laikymąsi. Antroji alternatyva nukreipta į siūlymus spūsčių, kurias sąlygoja intensyvus tranzitinis transportas, problematikos sprendimus pagalbinėse gatvėse, taip pat siekiama sudaryti sąlygas, kurios užtikrintų gatvių atitikimą jų kategorijai numatytoms funkcijoms ir veikty kaip susisiekimo komunikacijos, skirtos paskirstyti srautus į smulkias teritorijas, privažiuoti prie atskirų statinių, kitų objektų. Siūlymai taip pat glaudžiai susiję su eismo dalyvių saugos didinimu, reikiamai patogiai infrastruktūrai trūkstamų erdvių perskirstymu pėstiesiems, dviračiams bei automobilių stovėjimui.

Dviračių eismo organizavimas

Dviračių eismo organizavimui atskiri siūlymai nėra numatomi. Atskiros dviračių infrastruktūros plėtros Kražių teritorijos vidinėse gatvėse nenumato nei galiojantis Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrasis planas, nei Vilniaus miesto savivaldybės darnaus judumo planas. Įgyvendinus greičių ribojimų, gatvių perskirstymo sprendimus, Kražių teritorijoje dviračių eismas turėtų būti galimas bendrame su motoriniu transportu sraute arba pėsčiųjų takais, kai automobilių greitis gatvėse yra didesnis nei 30 km/val., kai gatvės erdvėje automobilių stovėjimas yra organizuojamas statmenai pravažiavimo ašies, kai gatvėje vyksta viešojo transporto eismas.

8.2 ALTERNATYVA 1

Pirmoji alternatyva yra paremta mažesniais ir mažiau eismo organizavimo pokyčių lemiančiais pakeitimais nei antroji. Tiek pirmoje, tiek antroje alternatyvose yra abejoms alternatyvoms siūlomų identišκών sprendimų ir veiksmų. Pirmosios alternatyvos siūlymų vizualizavimą žr. pav. 8.2.



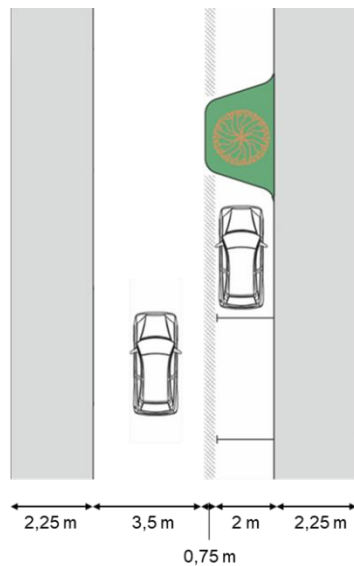
pav. 8.2 Pirmosios alternatyvos sprendinių apibendrinimo schema

Pirmoji alternatyva indikavo, kad nepertvarkant gatvės pjūvio dažnu atveju negalima užtikrinti patogaus ir saugaus visų eismo dalyvių susisiekimo, todėl joje yra pateikti principiniai siūlymai penkių gatvių pjūvių pokyčiams Gynėjų g., Mečetės g., Lukiškių skg., J. Savickio g. ir Kražių g.

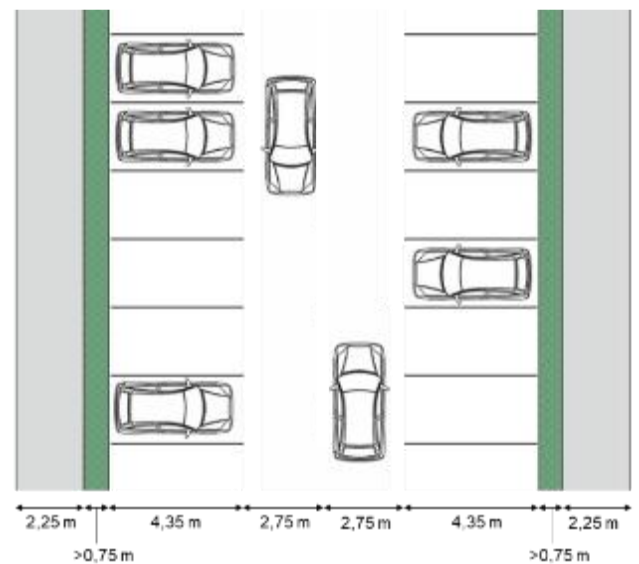
Principiniai gatvių pjūviai, kurie gali būti taikomi aukščiau įvardintų gatvių pjūvių pokyčiams pateikiami žemiau esančiame skyrelyje „Pjūvių detalizacija“.

Pjūvių detalizacija

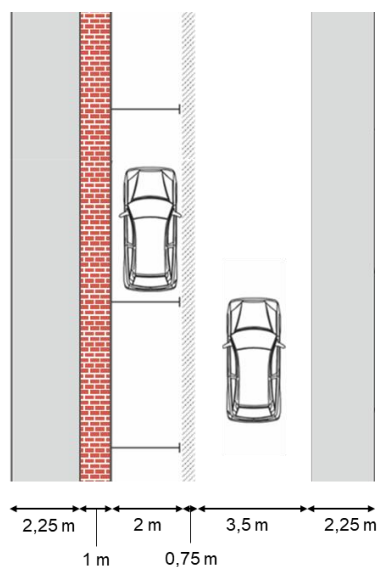
Pjūvis 1 – Dvipusis eismas kai važiuojamoji dalis atkarpose siaurinama iki 1 eismo juostos su parkavimu vienoje pusėje:



Pjūvis 2 – Dvipusis eismas su parkavimu (statmenai pravažiavimo ašiai) abejose gatvės pusėse ir šaligatviais abejose gatvės pusėse:



Pjūvis 3 – Vienpusis eismas su prailgintu parkavimu (lygiagrečiai pravažiavimo atžvilgiu) tik iš vienos pusės ir šaligatviais abejose gatvės pusėse:



Pjūvis 4 – Dvipusis eismas su parkavimu (lygiagrečiai pravažiavimo atžvilgiu) vienoje gatvės pusėje ir šaligatviu vienoje gatvės pusėje:



Tolimesniuose skyriuose detalizuojami kiekvienos gatvės pirmosios alternatyvos sprendiniai.

8.2.1 Gynėjų gatvė

Gynėjų g. atkarpoje ties Lietuvos nacionaline Martyno Mažvydo biblioteka dėl pėsčiųjų eismo infrastruktūros nebuvimo bei nesudarytos galimybės pėstiesiems saugiai judėti vientisa pėsčiųjų infrastruktūra, siūloma perorganizuoti automobilių stovėjimą bibliotekos pusėje:

1. pratęsiant esamą šaligatvį ir įrengiant patogią pėstiesiems trūkstantį infrastruktūrą ties bibliotekos pastatu;
2. esamas automobilių stovėjimo vietas perkeliant atitinkamu atstumu į gatvės dalį. Siūloma automobilių pastatymo būdą palikti esamą - automobilius statant statmenai pravažavimo ašies;
3. optimizuojant gatvės erdvę naujų automobilių stovėjimo vietų įrengimui kitoje gatvės pusėje.

Galimas gatvės pjūvis pateikiamas Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. 8.2 skyrių „Alternatyva 1“) Pjūvis Nr. 2.

Pėsčiųjų patogumui bei eismo saugai siūloma į pėsčiųjų infrastruktūros – šaligatvių, lygį įkelti įvažiavimus:

1. ties Gynėjų g. 4 pastatu;
2. tarp Gynėjų g. 4 ir Gynėjų g. 6 pastatais bei;
3. įvažiavimą į Lentpjūvės skg.

Siūlomi šaligatvio išplėtimai ties perėjomis, taip sutrumpinant pėsčiųjų perėjos ilgį ir sumažinant reikiamą atstumą gatvės kirtimui bei pėsčiojo buvimo laiką gatvės važiuojamoje dalyje:

1. Gynėjų g. ir Gedimino pr. sankryžoje (ties Gynėjų g. perėja);
2. Gynėjų g. A. Tumėno g. sankryžoje.

Taip pat siūloma platinti pėsčiųjų takus, nes šioje gatvėje dėl automobilių stovėjimo organizavimo specifikos – dominuotų automobilių statymas statmenai pravažavimo ašies, – yra svarbu sudaryti alternatyvią galimybę dviratininkams judėti ir pėsčiųjų takais, ne tik gatvės važiuojamąja dalimi. Tai svarbu dėl teritorijoje esančių ugdymo įstaigų ir galimos traukos į jas keliaujant dviračiais ir kitomis mikromobilumo priemonėmis.

Šio projekto rengimo procese vykdytų suinteresuotų asmenų apklausų metu buvo išreikšta problematika dėl neturinčios pavadinimo jungties tarp Gynėjų g. ir Kražių g. ir ja tranzitu judančio transporto bei jo keliamo poveikio aplinkai, įskaitant ir esamoms ugdymo įstaigoms. Įvertinus tai, kad šios jungties funkcija – sudaryti galimybę privažiuoti prie tikslinių objektų, siūloma fizinėmis priemonėmis dalyje jungties nutraukti galimybę automobiliams judėti tranzitu, fizinės priemonės įrengiant ties Gynėjų g. 4, Kražių g. 4 ir Ankštoji g. 11 pastatais, t. y. ties mūrinės sienos statiniu, bei įrengti kelio ženklą Nr. 303 „Motorinių transporto priemonių eismas draudžiamas“. Ši jungties atkarpa išlieka svarbi pėstiesiems ir dviratininkams, todėl įrengiamos fizinės priemonės neturėtų daryti įtakos pėsčiųjų ir dviratininkų ar mikromobilumo priemonėmis keliaujančiųjų patogumui ir kelionės vientisumui (t. y. šioje erdvėje neturi būti įrengiami didelio tūrio infrastruktūros elementai, kurie užtvirtų praejimą/pravažiavimą pėstiesiems, dviratininkams ir/ar kitiems specialiujų poreikių turintiems žmonėms, tačiau gali būti įrengiama minimalią erdvę užimanti infrastruktūra ir fizinis barjeras automobilių eismui – pvz., stulpeliai).

8.2.2 Mečetės gatvė

Pagrindinė šios gatvės funkcija turėtų būti galimybė privažiuoti prie tikslinių objektų ir galimybė palikti transporto priemonę. Beveik visoje Mečetės gatvėje yra įrengtos automobilių stovėjimo vietos. Šioje alternatyvoje yra siūloma pertvarkyti Mečetės gatvę, sukuriant patrauklesnes ir saugesnes galimybes pėstiesiems ir dviratininkams judėti joje, t. y. išlaikant esamą automobilių pastatymo būdą pertvarkyti Mečetės gatvės pjūvį praplečiant pėsčiųjų šaligatvius, įrengiant papildomas automobilių stovėjimo vietas formuojant gatvės važiuojamąją dalį esamai kategorijai reglamente nustatytų parametru bei užtikrinant saugos zonas tarp parkavimo vietų ir pėsčiųjų takų. Saugos zonų užtikrinimas gali būti vykdomas pasitelkiant želdinius.

Galimas gatvės pjūvis pateikiamas Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. 8.2 skyrių „Alternatyva 1“) Pjūvis Nr. 2.

Taip pat, siekiant didinti pėsčiųjų, dviratininkų ir kt. mikromobilumo priemonių naudotojų, specialiųjų poreikių turinčių žmonių eismo saugą ir patogumą pereinant Mečetės gatvę, siūloma įvažiavimą į Mečetės gatvę nuo A. Goštauto gatvės iškelti į pėsčiųjų šaligatvio lygį, o Mečetės ir Lukiškių gatvių sankryžoje – įrengti iškiliają perėją.

8.2.3 Lukiškių gatvė

Šioje alternatyvoje siūloma vykdyti priemones, kurios leistų padidinti pėsčiųjų, dviratininkų ir kt. mikromobilumo priemonių naudotojų, specialiųjų poreikių turinčių žmonių eismo saugą ir patogumą, bei Lukiškių gatvės perėjoje ties Lukiškių skg. sukurti prielaidas išvengti pasikartojančių įskaitinių eismo įvykių, kurių metu yra sužeidžiami Lukiškių gatvę kertantys asmenys.

Todėl yra siūlomas Lukiškių g. perėjos (esančios šalia Lukiškio skg.) pertvarkymas, įrengiant salelę: kertant Lukiškių gatvę perėjos ilgis gatvės važiuojamoje dalyje yra per didelis ir netenkina Pėsčiųjų perėjimo per kelius ir gatves organizavimo taisyklių 23.7 p. nuostatų.

Taip pat įvažiavimą į Vašingtono a. (ties Lukiškių gatve) bei išvažiavimą iš Vašingtono (į A. Goštauto gatvę) siūloma iškelti į pėsčiųjų lygį: tai leistų didinti pėsčiųjų, dviratininkų ir kt. mikromobilumo priemonių naudotojų, specialiųjų poreikių turinčių žmonių eismo saugą ir patogumą.

Taip pat siūloma platinti pėsčiųjų takus dėl gatvėje vykstančio viešojo transporto eismo, siekiant sudaryti sąlygas dviratininkams judėti pėsčiųjų takais. Tai svarbu dėl teritorijoje esančių ugdymo įstaigų ir galimos traukos į jas keliaujant dviračiais ir kitomis mikromobilumo priemonėmis.

8.2.4 Lukiškių skersgatvis

Lukiškių skg. abiejų alternatyvų atveju yra siūlomas vienodas gatvės pjūvis. Įvertinus tai, kad Lukiškių skg. dalyje nuo Gynėjų g. iki posūkio yra galimas tik vienpusis eismas, Lukiškių skg. atkarpoje nuo Gynėjų g. iki esamo „Tėvelių stotelė“/„Kiss and Ride“ kelio ženklo siūloma atlikti šiuos veiksmus:

1. „Tėvelių stotelė“/„Kiss and Ride“ vietas išskirti kelių ženklinimu (horizontaliuoju) ar skirtingomis dangomis;
2. suformuoti 3,5 m pločio vienpusio eismo juostą iki pat sankirtos su Gynėjų g.;
3. likusioje esamos gatvės erdvėje įrengti šaligatvį bei želdinių juostas (esamiems želdiniams ties Gynėjų g.) šalia kultūros paveldo objekto – Lukiškių kalėjimo pastatų komplekso – teritorijos. Šaligatvis atsižvelgiant į esamus fizinius objektus ir jų parametrus gali būti kintamo pločio, tačiau turi tenkinti minimalius nustatytus parametrus siauriausiose vietose.

Lukiškių skg. atkarpoje nuo esamo „Tėvelių stotelė“/„Kiss and Ride“ kelio ženklo iki Lukiškių skg. posūkio siūloma atlikti šiuos veiksmus:

1. suformuoti 3,5 m pločio vienpusio eismo juostą;
2. kultūros paveldo objekto – Lukiškių kalėjimo pastatų komplekso pusėje įrengti šaligatvį ir šalia šaligatvio lygiagrečiai pravažiavimo atžvilgiu automobilių stovėjimo vietas, išlaikant vienpusį automobilių eismo organizavimą šioje gatvės atkarpoje. Svarbi sąlyga – automobilių stovėjimo parametrai, kurie užtikrintų galimybę šiose automobilių stovėjimo vietose palikti ir didžiagabarites transporto priemones, autobusus. Stovėjimo vietų juostos pločio erdvė (reglamentai numato poreikį 2 m ir 3 m (sunkvežimiams ir autobusams)) gali būti atskiriama papildomu žymėjimu (medžiagomis, kitais infrastruktūriniais elementais);
3. pertvarkyti Lukiškių skg. trajektorijos pasikeitimo vietą – posūkį, kuris būtų tinkamas didesnių gabaritų transporto priemonėms (esant poreikiui gali būti formuojamas užvažiuojamas kampas iš kitos dangos).

Atlikus aukščiau įvardintus veiksmus vienpusio eismo Lukiškių skg. taptų vienos eismo juostos gatve, kurioje taikomos efektyvios horizontaliosios greičio valdymo priemonės (šiuo atveju važiuojamosios dalies

iškreivinimas) ne kelio ženklais, bet ir jutiminiu aspektu skatinant mažinti greitį. Ši priemonė yra reikšminga dėl šioje gatvėje esamos ugdymo įstaigos.

Galimas gatvės pjūvis nuo Lukiškių skg. posūkio iki esamo „Tėvelių stotelės“/„Kiss and Ride“ kelio ženklo pateikiamas Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. 8.2 skyrių „Alternatyva 1“) Pjūvis Nr. 3.

Atkarpoje nuo Lukiškių g. iki Lukiškių skg. posūkio siūloma atlikti šiuos veiksmus:

1. pertvarkyti gatvės pjūvį, išlaikant dviejų krypčių automobilių juostas, ir optimizuoti automobilių stovėjimo vietas – siūloma jas perkelti į kitą gatvės pusę. Tai leistų padidinti Lukiškių skg. posūkio spindulį bei sumažinti konfliktinių situacijų susidarymą. Konfliktinės situacijos susiklosto, nes atvykstant nuo Lukiškių g. ir siekiant pastatyti automobilius šioje atkarpoje esančiose automobilių stovėjimo vietose yra sukurama būtinybė patekti į priešingą (nei eismo kryptis) eismo juostą;
2. sutvarkyti pėsčiųjų taką pašalinant kliūtis, atnaujinant dangą.

Galimas gatvės pjūvis nuo Lukiškių g. iki Lukiškių skg. posūkio pateikiamas Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. 8.2 skyrių „Alternatyva 1“) Pjūvis Nr. 4.

Taip pat pėsčiųjų ir kitų pažeidžiamų eismo dalyvių eismo saugos didinimo tikslu, įvertinus mokymo įstaigos lokacijos aplinkybes, siūloma įrengti iškiliąsias perėjas Lukiškių skg.: ties Gynėjų g. ir ties Lukiškių g.

8.2.5 J. Savickio gatvė

Įvertinus gyventojų ir teritorijos lankytojų apklausos rezultatus bei gatvės funkciją, abiejų alternatyvų atveju šioje gatvėje yra siūlomas vienodas sprendinys – „Gyvenamoji zona“, kurioje leidžiamas dvipusis eismas, su gatvės atkarpose iki 1 eismo juostos susiaurinta važiuojamąja dalimi bei sudaryta galimybė prasilenkti motorinėms transporto priemonėms ir kurioje automobilių statymas organizuojamas tik vienoje gatvės pusėje, t. y. taikant važiuojamosios dalies iškreivinimo su eismo juostų susiaurinimu principą ir užtikrinant automobilių statymą tai vienoje, tai kitoje gatvės pusėje bei sukuriant tinkamas sąlygas automobilių prasilenkimui.

Gatvės atkarpose išskiriami du pjūviai:

1. Atkarpoje nuo J. Tumo-Vaižganto g. iki įvažiavimo į nelyginiais numeriais žymimų pastatų kiemą – siūlomas dvipusis eismas be galimybės šioje atkarpoje statyti automobilius, taip pat suformuojant šaligatvius abejose gatvės pusėse, taip užtikrinant sklandų įvažiavimą ir išvažiavimą iš J. Savickio g., geresnį matomumą bei patogią susisiekimo infrastruktūrą pėstiesiems;
2. Likusioje gatvės atkarpoje (nuo įvažiavimo į nelyginiais numeriais žymimų pastatų kiemą) iki sankryžos su Kražių gatve) – siūlomas dvipusis eismas su galimybe automobilių statymui gatvės vienoje pusėje (su kintančiomis automobilių stovėjimo vietomis, t. y. automobilių stovėjimo vietas įrengiant tai vienoje, tai kitoje gatvės pusėje) bei gatvės atkarpose važiuojamąją dalį susiaurinant iki 1 (vienos) eismo juostos. Padidinti per siauro šaligatvio parametrus, užtikrinsiančius pėsčiųjų eismui reikiamas erdves.

Galimas gatvės pjūvis važiuojamąją dalį susiaurinant iki 1 (vienos) eismo juostos pateikiamas Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. 8.2 skyrių „Alternatyva 1“) Pjūvis Nr. 1.

Taip pat yra siūloma nežymėtą perėją kertant J. Savickio gatvę ties J. Tumo-Vaižganto gatve iškelti į pėsčiųjų lygį, su tikslu didinti pėsčiųjų, dviratininkų ir mikromobilumo priemonių naudotojų bei specialiųjų poreikių turinčių žmonių eismo saugą ir patogumą.

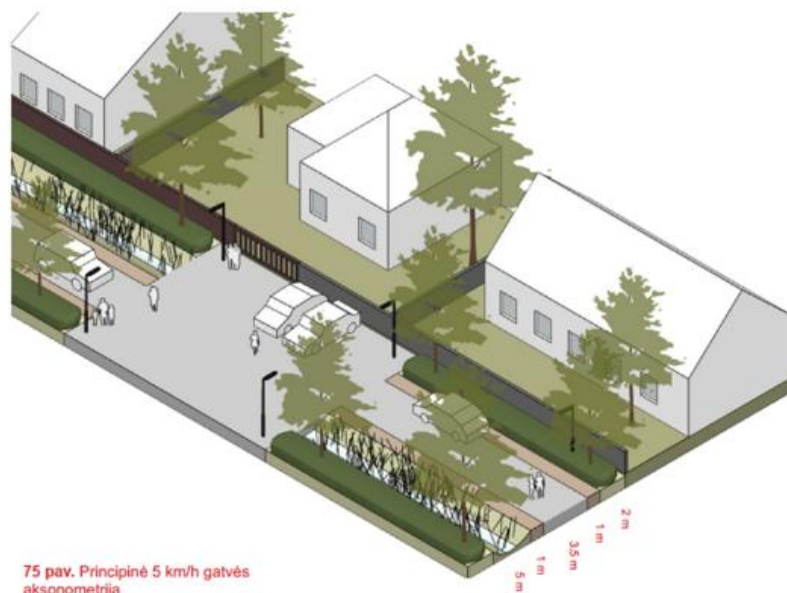
8.2.6 Kražių gatvė

Kražių g. dalyje nuo J. Savickio g. yra siūloma vienas sprendinys abejoms alternatyvoms – „Gyvenamoji zona“ – bendro eismo trinkelio dangos gatvė su aiškiai suformuotomis automobilių statymo sąlygomis – įrengtomis automobilių stovėjimo vietomis. Bendro eismo gatvių galimi pavyzdžiai pateikiami iš Vilniaus miesto savivaldybės gatvių infrastruktūros standarto.



pav. 8.3. Bendro naudojimo gatvės judėjimo pavyzdys

Šaltinis: Vilniaus miesto savivaldybės gatvių infrastruktūros standartas (2021). Nuotrauka iš MMAP archyvo



pav. 8.4 Principinė 5 km/val. gatvės aksonometrija

Šaltinis: Vilniaus miesto savivaldybės gatvių infrastruktūros standartas (2021)

Taip pat siūloma nuo Kražių gatvės įvažiuojamus į kiemus ties Kražių g. 7 ir Kražių g. 4 pastatais formuoti iškeliant juos į pėsčiųjų lygį ir užtikrinant pėsčiųjų, dviratininkų ir mikromobilumo priemonių naudotojų bei specialiųjų poreikių turinčių žmonių eismo patogumą.

8.2.7 Ankštoji gatvė

Abiejų alternatyvų atveju sprendiniai Ankštojoje gatvėje nėra teikiami, tačiau Gynėjų gatvėje siūlomų sprendinių aprašyme pasiūlyti tranzitu judančio transporto bei jo keliamo poveikio aplinkai mažinimo veiksmai, t. y. neturinčioje pavadavimo jungtyje tarp Gynėjų g. ir Kražių g. automobilių judėjimo tranzitu apribojimas iš dalies turės teigiamą poveikį ir Ankštosios gatvės aplinkai ir eismo intensyvumui joje.

8.3 ALTERNATYVA 2

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

Teritorija pasižymi aukštu potencialu viešojo transporto paslaugų poreikiui, todėl sprendiniais siekiama sudaryti palankesnes sąlygas viešojo transporto paslaugų gerinimui žvelgiant ir į perspektyvinę teritorijos plėtrą – Kražių teritorijos dalyje planuojamą Ministerijų miestelį. Svarbu pažymėti, kad pagrindinė vieta, sąlygojanti spūscių problematiką yra Lukiškių g. dalis nuo Gynėjų g. iki Geležinio Vilko gatvės, kadangi šiuo metu į šią atkarpą susiveda automobilių eismo srautai iš trijų krypčių. Tad šioje alternatyvoje siūlomi eismo organizavimo pokyčiai, tranzitinius srautus nukreipiant į aukštesnės kategorijos gatves, kurių funkcija ir yra užtikrinti miesto vidaus transporto ryšius. Tai leistų pasiekti, kad pagalbinės gatvės – Gynėjų, Lukiškių, Mečetės – perspektyvoje atliktų būtent šios kategorijos gatvėms skirtą funkciją – būtų skirtos paskirstyti srautus į smulkias teritorijas, privažiuoti prie atskirų statinių, kitų objektų.

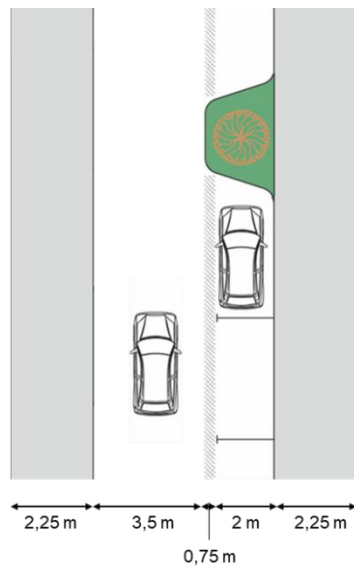
Antroje alternatyvoje pėsčiųjų ir kitų pažeidžiamų eismo dalyvių eismo saugos užtikrinimui yra siūloma pertvarkyti 3 (tris) sankryžas, įrengiant iškiliasias sankryžas, taip pat patogiam ir saugiam visų eismo dalyvių susisiekimui pateikti principiniai siūlymai šešių gatvių pjūvių pokyčiams Gynėjų g., Mečetės g., Lukiškių g., Lukiškių skg., J. Savickio g., Kražių g.



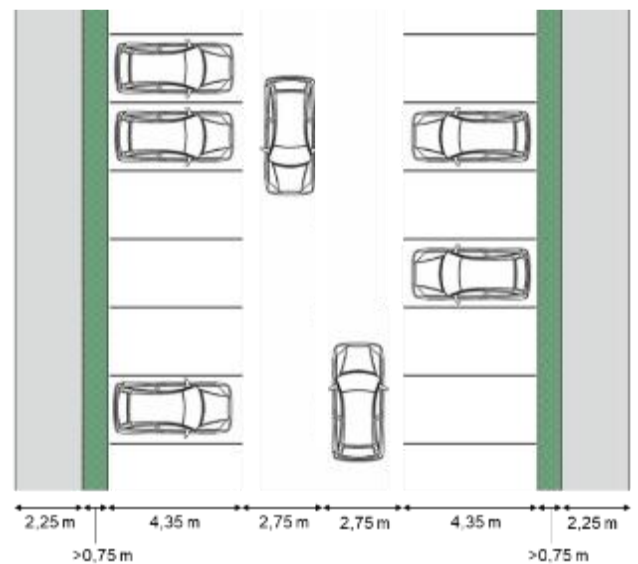
pav. 8.5 Antrosios alternatyvos sprendinių apibendrinimo schema

Pjūvių detalizacija

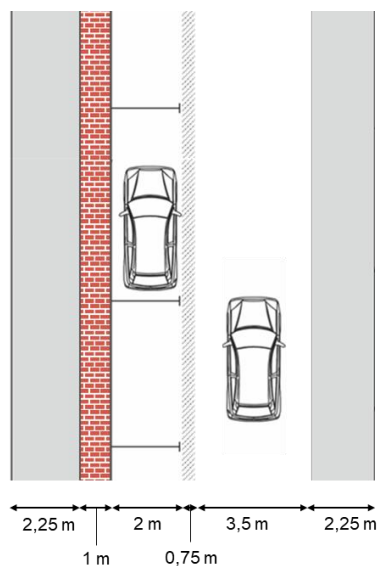
Pjūvis 1 – Dvipusis eismas kai važiuojamoji dalis atkarpose siaurinama iki 1 eismo juostos su parkavimu vienoje pusėje:



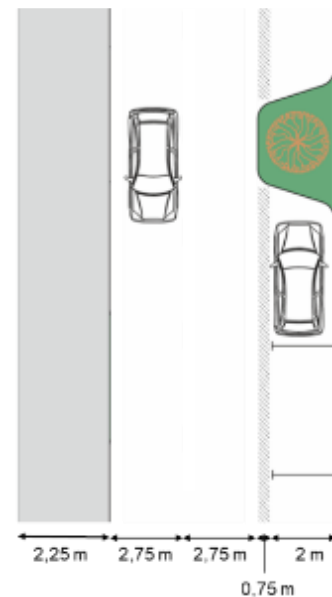
Pjūvis 2 – Dvipusis eismas su parkavimu (statmenai pravažiavimo ašiai) abejose gatvės pusėse ir šaligatviais abejose gatvės pusėse:



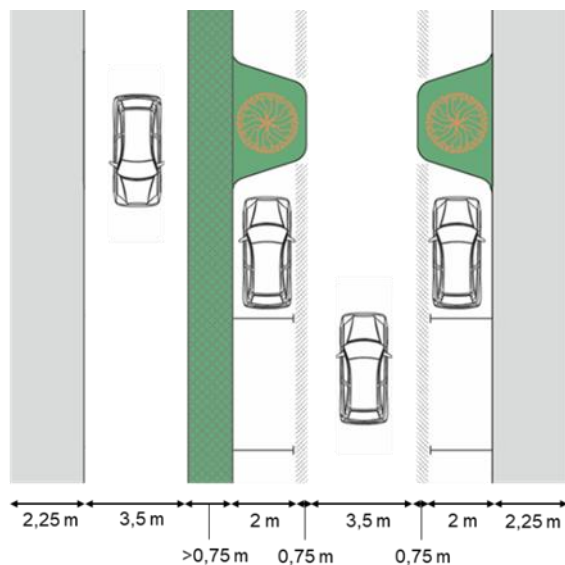
Pjūvis 3 – Vienpusis eismas su prailgintu parkavimu (lygiagrečiai pravažiavimo atžvilgiu) tik iš vienos pusės ir šaligatviais abejose gatvės pusėse:



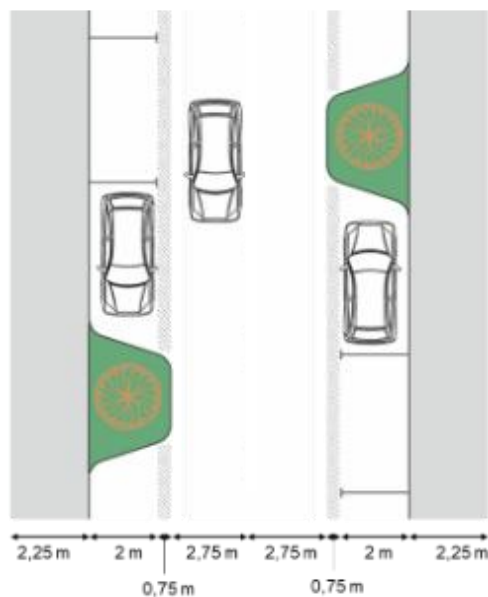
Pjūvis 4 – Dvipusis eismas su parkavimu (lygiagrečiai pravažiavimo atžvilgiu) vienoje gatvės pusėje ir šaligatviu vienoje gatvės pusėje:



Pjūvis 5 – Dvipusis eismas su parkavimu iš abiejų pusių (lygiagrečiai pravažiavimo atžvilgiu) tik vienoje gatvės dalyje ir šaligatviais abejuose gatvės pusėse:



Pjūvis 6 – Dvipusis eismas su parkavimu (lygiagrečiai pravažiavimo atžvilgiu) abejuose gatvės pusėse ir šaligatviais abejuose gatvės pusėse:



Tolimesniuose skyriuose detalizuojami kiekvienos gatvės antrosios alternatyvos sprendiniai.

8.3.1 Gynėjų gatvė

Kaip ir pirmojoje alternatyvoje Gynėjų g. atkarpoje ties Lietuvos nacionaline Martyno Mažvydo biblioteka dėl vientisam pėsčiųjų eismui trūkstamos infrastruktūros yra siūloma perorganizuoti automobilių stovėjimą bibliotekos pusėje bei:

1. pratęsti esamą šaligatvį įrengiant pėstiesiems trūkstamą infrastruktūrą ties bibliotekos pastatu;
2. esamas automobilių stovėjimo vietas perkelti atitinkamu (šaligatvio įrengimui panaudotos erdvės) atstumu į gatvės važiuojamąją dalį. Siūloma automobilių pastatymo būdą palikti esamą - automobilius statant statmenai pravažiavimo ašies, kitoje gatvės pusėje siūloma keisti stovėjimo vietas kampu į statmenas stovėjimo vietas, bei įrengti papildomas;
3. optimizuojant gatvės erdvę naujų automobilių stovėjimo vietų įrengimui.

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

Antrojoje alternatyvoje, skirtingai nei pirmojoje yra siūlomi ir automobilių eismo organizavimo pokyčiai, kurie leistų užtikrinti reikšmingus tranzitinio eismo intensyvumo pokyčius tokios kategorijos gatvėje, kurios pagrindinė funkcija – paskirstyti srautus į smulkias teritorijas ar privažiuoti prie atskirų statinių ir/ar objektų. Siekiant šioje gatvėje spręsti automobilių transporto eismo (ypač piko metu) sukeltą problematiką, Gynėjų ir Lukiškių g. sankryžoje yra siūloma naikinti galimybę iš Gynėjų gatvės sukti į kairę, siekiant patekti į Geležinio Vilko gatvę, taip nukreipiant srautus į Geležinio Vilko gatvę aplinkinėmis aukštesnės kategorijos gatvėmis.

Šis sprendimas taip pat sukurtų prielaidas ir galimybes Gynėjų gatvės atkarpoje nuo Lukiškių skg. iki Lukiškių g. perskirstyti erdves, vykdyti automobilių stovėjimo vietų plėtrą šioje atkarpoje. Todėl Gynėjų ir Lukiškių g. sankryžoje įvedus iš Gynėjų g. kairiojo posūkio draudimą link Geležinio Vilko g., turi būti įvertinta posūkio juostos erdvės panaudojimo automobilių stovėjimo (sustojimo) vietų įrengimui galimybė, Gynėjų gatvės atkarpoje nuo Lukiškių skg. iki Lukiškių g. paliekant dvi eismo juostas po vieną kiekviena kryptimi. Ties Gynėjų ir Lukiškių gatvių sankryža, optimizavus stovėjimo vietas Gynėjų gatvėje mokyklos pusėje, svarstyтина įrengti

vietas „Tėvelių stotelėms“/„Kiss and Ride“. Tokiu būdu būtų išvengiama atvykstantiems Gynėjų gatve nuo Gedimino pr. esamų „Tėvelių stotelių“/„Kiss and Ride“ vietų pasiekiamumui važiuoti papildomą atstumą, apvažiuojant visą mokyklos teritoriją.

Galimas gatvės pjūvis pateikiamas Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. 8.3 skyrių „Alternatyva 2“) Pjūvis Nr. 6.

Pėsčiųjų patogumui bei eismo saugai, kaip ir pirmoje, taip ir šioje alternatyvoje siūloma į pėsčiųjų infrastruktūros – šaligatvių, lygi iškelti įvažiavimus:

1. ties Gynėjų g. 4 pastatu;
2. tarp Gynėjų g. 4 ir Gynėjų g. 6 pastatais bei;
3. įvažiavimą į Lentpjuvės skg.

Kaip ir pirmoje alternatyvoje, taip ir antroje yra siūlomi šaligatvio išplėtimai Gynėjų g. esančiose perėjose (Gynėjų g. ir Gedimino pr. sankryža bei Gynėjų g. ir Lukiškių g. sankryža), sutrumpinant pėsčiųjų perėjos ilgį ir sumažinant reikiamą atstumą gatvės kirtimui bei pėsčiojo buvimo laiką gatvės važiuojamoje dalyje.

Tačiau skirtingai nei pirmoje alternatyvoje Gynėjų g. ir A. Tumėno g. sankryžą bei Gynėjų ir Lukiškių skg. sankryžą siūloma pertvarkyti į iškiliąsias sankryžas su perėjomis, siekiant palaikyti Gynėjų gatvėje leistiną greitį ir didinti pėsčiųjų ir kt. pažeidžiamų eismo dalyvių eismo saugą.

Taip pat, kaip ir pirmoje alternatyvoje, taip ir šioje siūloma platinti pėsčiųjų takus, nes šioje gatvėje dėl automobilių stovėjimo organizavimo specifikos – dominuotų automobilių statymas statmenai pravažiavimo ašies – yra svarbu sudaryti alternatyvią galimybę dviratininkams judėti ir pėsčiųjų takais, ne tik gatvės važiuojamąja dalimi. Tai svarbu dėl teritorijoje esančių ugdymo įstaigų ir galimos traukos į jas keliaujant dviračiais ir kitomis mikromobilumo priemonėmis.

Kaip ir pirmoje alternatyvoje, taip ir šioje vertinama vykdytos apklausos metu išreikšta teritorijos naudotojų nuomonė ir problematika dėl neturinčios pavadinimo jungties tarp Gynėjų g. ir Kražių g. ir ja tranzitu judančio transporto bei jo keliamo poveikio aplinkai, įskaitant ir esamoms ugdymo įstaigoms. Įvertinus tai, kad šios jungties funkcija – sudaryti galimybę privažiuoti prie tikslinių objektų, siūloma fizinėmis priemonėmis dalyje jungties nutraukti galimybę automobiliams judėti tranzitu, fizines priemones įrengiant ties Gynėjų g. 4, Kražių g. 4 ir Ankštoji g. 11 pastatais, t. y. ties mūrinės sienos statiniu, bei įrengti kelio ženklą Nr. 303 „Motorinių transporto priemonių eismas draudžiamas“. Ši jungties atkarpa išlieka svarbi pėstiesiems ir dviratininkams, todėl įrengiamos fizinės priemonės neturėtų daryti įtakos pėsčiųjų ir dviratininkų ar mikromobilumo priemonėmis keliaujančiųjų patogumui ir kelionės vientisumui (t. y. šioje erdvėje neturi būti įrengiami didelio tūrio infrastruktūros elementai, kurie užtvirtų praejimą/pravažiavimą pėstiesiems, dviratininkams ir/ar kitiems specialiųjų poreikių turintiems žmonėms, tačiau gali būti įrengiama minimalią erdvę užimanti infrastruktūra ir fizinis barjeras automobilių eismui – pvz. kuoliukai).

8.3.2 Mečetės gatvė

Kaip jau pažymėta pirmoje alternatyvoje, pagrindinė šios gatvės funkcija turėtų būti galimybė privažiuoti prie tikslinių objektų ir galimybė palikti transporto priemonę. Beveik visoje Mečetės gatvėje yra įrengtos automobilių stovėjimo vietos. Vakarinio piko metu susiklosto spūsių problematika dėl tranzitinio transporto formavimosi, siekiant patekti į Lukiškių g. nuo A. Goštauto gatvės. Besiformuojančios spūstys sukuria automobilių stovėjimo aikštelėje laikomų automobilių išjudėjimo iš automobilių stovėjimo vietų problematiką. Todėl šioje alternatyvoje yra siūloma:

1. kaip ir pirmoje alternatyvoje – pertvarkyti Mečetės gatvę, sukuriant patrauklesnes ir saugesnes galimybes pėstiesiems ir dviratininkams judėti joje, t. y. išlaikant esamą automobilių pastatymo būdą pertvarkyti Mečetės gatvės pjūvį praplečiant pėsčiųjų šaligatvius, formuojant gatvės važiuojamąją dalį esamai kategorijai reglamente nustatytų parametrų bei užtikrinant saugos zonas tarp parkavimo vietų ir pėsčiųjų takų. Saugos zonų užtikrinimas gali būti vykdomas pasitelkiant želdinius;

2. papildomai siūloma – apriboti automobilių patekimo iš Mečetės gatvės į Lukiškių gatvę galimybes. Galimos kelios alternatyvos: (1) Mečetės gatvės pabaigoje, ties įvažiavimu į Lukiškių gatvę įvedant kelio ženklą Nr. 301 „Įvažiuoti draudžiama“ (eismo juostos sąskaita gali būti pratęsiamas šaligatvis ar įvedami fiziniai barjerai pravažiuojimui) arba (2) keičiant eismo organizavimą, kuriuo būtų leidžiama šioje sankryžoje iš Mečetės gatvės atlikti tik kairįjį posūkį – šiuo atveju Mečetės gatvės pabaigoje, ties įvažiavimu į Lukiškių gatvę, reiktų įvesti kelio ženklą Nr. 322 „Sukti į dešinę draudžiama“. Siūloma, atvykstant nuo Gynėjų gatvės, palikti galimybę Lukiškių ir Mečetės gatvių sankryžoje į Mečetės gatvę iš Lukiškių gatvės patekti kairiuoju posūkiu. Svarbi sąlyga – jei Mečetės gatvės pabaigoje, ties įvažiavimu į Lukiškių gatvę, bus įvedamas kelio ženklas Nr. 301 „Įvažiuoti draudžiama“, pertvarkant automobilių stovėjimo sąlygas turi būtų įvertinamas automobilių stovėjimo vietų skaičius ir statybos techninio reglamento STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“ 126 p. nuostatos.

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

Taip pat, siekiant didinti pėsčiųjų, dviratininkų ir kt. mikromobilumo priemonių naudotojų, specialiųjų poreikių turinčių žmonių eismo saugą ir patogumą pereinant Mečetės gatvę, siūloma įvažiavimą į Mečetės gatvę nuo A. Goštauto gatvės iškelti į pėsčiųjų šaligatvio lygį.

8.3.3 Lukiškių gatvė

Skirtingai nei pirmojoje alternatyvoje, šioje alternatyvoje siūloma vykdyti reikšmingesnes priemones, kurios leistų ne tik padidinti pėsčiųjų, dviratininkų ir kt. mikromobilumo priemonių naudotojų, specialiųjų poreikių turinčių žmonių eismo saugą ir patogumą, bet ir spręsti piko metu susiklostančią eismo intensyvumo problematiką Lukiškių gatvėje.

Todėl Lukiškių gatvėje yra siūloma:

1. pertvarkyti Lukiškių gatvės pjūvį, organizuojant transporto eismą dvejomis eismo juostomis bei;
2. atvykstant nuo J. Tumo – Vaižganto ir Lukiškių gatvių sankryžos panaikinti galimybę Lukiškių gatve nuo Vašingtono a. tęsti eismą. Tad siūloma Lukiškių gatvėje už Vašingtono a. įvesti kelio ženklą Nr. 301 „Įvažiuoti draudžiama“.

Siūlomas gatvės Pjūvis 5 (pradedant nuo mokyklos pusės): pėsčiųjų takas, automobilių stovėjimo juosta, vienpusio eismo juosta, automobilių stovėjimo juosta, apsauginė/želdinių juosta, vienpusio eismo juosta, pėsčiųjų takas pateikiamas Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. 8.3 skyrių „Alternatyva 2“).

Įrengus automobilių stovėjimo vietas Lukiškių gatvėje ties mokykla (mokyklos pusėje), svarstyti dalį jų skirti „Tėvelių stotelėms“/„Kiss and Ride“. Tokiu būdu būtų išvengiama atvykstantiems Lukiškių gatve nuo Geležinio Vilko, A. Goštauto ir Gynėjų gatvių esamų „Tėvelių stotelių“/„Kiss and Ride“ vietų pasiekiamumui važiuoti papildomą atstumą, apvažiuojant mokyklos teritoriją.

Šioje gatvėje dėl viešojo transporto eismo svarbu užtikrinti pėsčiųjų takų pakankamus parametrus, siekiant sudaryti sąlygas dviratininkams judėti pėsčiųjų takais. Tai svarbu dėl teritorijoje esančių ugdymo įstaigų ir galimos traukos į jas keliaujant dviračiais ir kitomis mikromobilumo priemonėmis.

Skirtingai nei pirmoje alternatyvoje Lukiškių g. esamoje perėjoje (esančioje šalia Lukiškio skg.) eismo saugą siūloma spręsti įrengiant iškiliają Lukiškių g. ir Lukiškio skg. sankryžą su perėjomis, iškiliosios sankryžos aukščio parametrai turi būti tinkami viešojo transporto priemonėms.

Kaip ir pirmojoje alternatyvoje, šioje įvažiavimą į Vašingtono a. (ties Lukiškių gatve) bei išvažiavimą iš Vašingtono (į A. Goštauto gatvę) siūloma iškelti į pėsčiųjų lygį: tai leistų didinti pėsčiųjų, dviratininkų ir kt. mikromobilumo priemonių naudotojų, specialiųjų poreikių turinčių žmonių eismo saugą ir patogumą.

8.3.4 Lukiškių skersgatvis

Kaip ir pirmoje alternatyvoje, įvertinus tai, kad Lukiškių skg. dalis nuo Gynėjų g. iki posūkio yra galimas tik vienpusis eismas, Lukiškių skg. atkarpoje nuo Gynėjų g. iki esamo „Tėvelių stotelė“/„Kiss and Ride“ kelio ženklo siūloma atlikti šiuos veiksmus:

1. „Tėvelių stotelė“/„Kiss and Ride“ vietas išskirti kelių ženkliniu (horizontaliuoju) ar skirtingomis dangomis;
2. suformuoti 3,5 m pločio vienpusio eismo juostą iki pat sankirtos su Gynėjų g.;
3. likusioje esamos gatvės erdvėje pertvarkyti ir/ar įrengti šaligatvį bei želdinių juostas šalia kultūros paveldo objekto – Lukiškių kalėjimo pastatų komplekso – teritorijos. Šaligatvis gali būti kintamo pločio.

Lukiškių skg. atkarpoje nuo esamo „Tėvelių stotelė“/„Kiss and Ride“ kelio ženklo iki gatvės posūkio siūloma atlikti šiuos veiksmus:

1. suformuoti 3,5 m pločio vienpusio eismo juostą;
2. kultūros paveldo objekto – Lukiškių kalėjimo pastatų komplekso pusėje įrengti šaligatvį bei šalia lygiagrečiai pravažiavimo atžvilgiu įrengti automobilių stovėjimo vietas, išlaikant vienpusį automobilių eismo organizavimą šioje gatvės atkarpoje. Svarbi sąlyga – automobilių stovėjimo parametrai, kurie užtikrintų galimybę šiose automobilių stovėjimo vietose palikti ir didžiagabarites transporto priemonės, autobusus. Stovėjimo vietų juostos pločio erdvė (reglamentai numato poreikį 2 m ir 3 m (sunkvežimiams ir autobusams)) gali būti atskiriama dvigubu žymėjimu (medžiagomis, kitais infrastruktūriniais elementais);
3. pertvarkyti Lukiškių skg. trajektorijos pasikeitimo vietą – posūkį, kuris būtų tinkamas didesnių gabaritų transporto priemonėms (esant poreikiui gali būti formuojamas užvažiuojamas kampas iš kitos dangos).

Atlikus aukščiau įvardintus veiksmus vienpusio eismo Lukiškių skg. taptų vienos eismo juostos gatve, kurioje taikomos efektyvios horizontaliosios greičio valdymo priemonės (šiuo atveju važiuojamosios dalies iškreivinimas) ne tik kelio ženklais, bet ir jutiminiu aspektu skatinant mažinti greitį. Ši priemonė yra reikšminga dėl šioje gatvėje esamos mokymo įstaigos.

Galimas gatvės pjūvis nuo Lukiškių skg. posūkio iki esamo „Tėvelių stotelės“/„Kiss and Ride“ kelio ženklo, pateikiamas Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. 8.3 skyrių „Alternatyva 2“) Pjūvis Nr. 3.

Atkarpoje nuo Lukiškių g. iki Lukiškių skg. posūkio siūloma atlikti šiuos veiksmus:

1. pertvarkyti gatvės pjūvį, išlaikant dviejų kryptių automobilių juostas, ir optimizuoti automobilių stovėjimo vietas – siūloma jas perkelti į kitą gatvės pusę. Tai leistų padidinti Lukiškių skg. posūkio spindulį bei sumažinti konfliktinių situacijų susidarymą. Konfliktinės situacijos susiklosto, nes atvykstant nuo Lukiškių g. ir siekiant pastatyti automobilius šioje atkarpoje esančiose automobilių stovėjimo vietose yra sukuriama būtinybė patekti į priešingą (nei eismo kryptis) eismo juostą;
2. sutvarkyti pėsčiųjų erdves – šaligatvį.

Galimas gatvės pjūvis nuo Lukiškių g. iki Lukiškių skg. posūkio pateikiamas Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. 8.3 skyrių „Alternatyva 2“) Pjūvis Nr. 4.

Skirtingai nei pirmoje alternatyvoje, šioje pėsčiųjų ir kitų pažeidžiamų eismo dalyvių eismo saugos didinimo tikslais yra siūloma įrengti iškiliają Lukiškių g. ir Lukiškių skg. sankryžą su perėjomis.

8.3.5 J. Savickio gatvė

Įvertinus suinteresuotų asmenų apklausos rezultatus bei gatvės funkciją, abiejų alternatyvų atveju šioje gatvėje yra siūloma viena alternatyva – „Gyvenamoji zona“, kurioje leidžiamas dvipusis eismas, su gatvės atkarpose iki 1 eismo juostos susiaurinta važiuojamąja dalimi bei sudaryta galimybė prasilenkti motorinėms transporto priemonėms ir kurioje automobilių statymas organizuojamas tik vienoje gatvės pusėje, t. y. taikant

važiuojamosios dalies iškreivavimo su eismo juostų susiaurinimu principą ir užtikrinant automobilių statymą tai vienoje, tai kitoje gatvės pusėje bei sukuriant tinkamas sąlygas automobilių prasilenkimui.

Tad šioje gatvėje yra siūloma atlikti šiuos veiksmus:

3. Atkarpoje nuo J. Tumo-Vaižganto g. iki įvažiavimo į nelyginiais numeriais žymimų pastatų kiemą – siūlomas dvipusis eismas be galimybės šioje atkarpoje statyti automobilius, taip pat suformuojant šaligatvius abiejose gatvės pusėse;
4. Likusioje gatvės atkarpoje (nuo įvažiavimo (į nelyginiais numeriais žymimų pastatų kiemą) iki sankryžos su Kražių gatve) – siūlomas dvipusis eismas su galimybe automobilių statymui gatvės vienoje pusėje (su kintančiomis automobilių stovėjimo vietomis, t. y. automobilių stovėjimo vietas įrengiant tai vienoje, tai kitoje gatvės pusėje) bei gatvės atkarpose važiuojamąją dalį susiaurinant iki 1 (vienos) eismo juostos. Padidinti per siauro šaligatvio parametrus, užtikrinsiančius pėsčiųjų eismui reikiamas erdves.

Galimas gatvės pjūvis važiuojamąją dalį susiaurinant iki 1 (vienos) eismo juostos pateikiamas Pjūvių detalizacijų skyrelyje (žr. 8.3 skyrių „Alternatyva 2“) Pjūvis Nr. 1.

Taip pat yra siūloma nežymėtą perėją kertant J. Savickio gatvę ties J. Tumo-Vaižganto gatve iškelti į pėsčiųjų lygį, su tikslu didinti pėsčiųjų, dviratininkų ir mikromobilumo priemonių naudotojų bei specialiųjų poreikių turinčių žmonių eismo saugą ir patogumą.

8.3.6 Kražių gatvė

Kaip ir pirmojoje alternatyvoje, Kražių g. dalyje nuo J. Savickio g. siūloma įvesti „Gyvenamąją zoną“, įrengiant bendro eismo trinkelį dangos gatvę su aiškiai suformuotomis automobilių statymo sąlygomis – įrengtomis automobilių stovėjimo vietomis. Bendro eismo gatvių galimi pavyzdžiai pateikiami iš Vilniaus miesto savivaldybės gatvių infrastruktūros standarto (žr. pav. 8.3 ir pav. 8.4)

Taip pat, kaip ir pirmojoje alternatyvoje, šioje taip pat siūloma nuo Kražių gatvės įvažiavimus į kiemus ties Kražių g. 7 ir Kražių g. 4 pastatais formuoti iškeliant į pėsčiųjų lygį ir užtikrinant pėsčiųjų, dviratininkų ir mikromobilumo priemonių naudotojų bei specialiųjų poreikių turinčių žmonių eismo patogumą.

8.3.7 Ankštoji gatvė

Abiejų alternatyvų atveju sprendiniai Ankštojoje gatvėje nėra siūlomi, tačiau Gynėjų gatvėje siūlomų sprendinių aprašyme pasiūlyti tranzitu judančio transporto bei jo keliamo poveikio aplinkai mažinimo veiksmai, t. y. neturinčioje pavadinimo jungtyje tarp Gynėjų g. ir Kražių g. automobilių judėjimo tranzitu apribojimas iš dalies turės teigiamą poveikį ir Ankštosios gatvės aplinkai ir eismo intensyvumui joje.