

**Naujininkų
konceptija**

gatvių

modernizacijos

Galutinė ataskaita

Skirta: SĮ „Susisiekimo paslaugos“
Vilnius, 2025

Turinys

Pagrindinės santrumpos ir sąvokos	3
Lentelių sąrašas.....	4
Paveikslų sąrašas.....	5
Įvadas	7
1. Esamos situacijos analizė ir vertinimas	8
1.1. Urbanistinis kontekstas.....	8
1.2. Susisiekimo infrastruktūra	10
1.3. Aplinkos kokybė	13
1.4. Gatvių infrastruktūros ir eismo organizavimo vertinimas	15
1.4.1. Adutiškio gatvė.....	16
1.4.2. A. Jaroševičiaus gatvė	17
1.4.3. Gudų gatvė.....	18
1.4.4. Lenkų gatvė.....	20
1.4.5. Naujininkų gatvė	22
1.4.6. Panevėžio gatvė	23
1.4.7. Sniego gatvė.....	25
1.4.8. Tyzenhauzų gatvė	26
1.4.9. Znavykyų gatvė	27
1.5. Eismo intensyvumo vertinimas (srautai).....	29
1.5.1. Eismo srautų matavimų metodika	29
1.5.2. Eismo srautų rezultatai	30
2. Koncepcijos rengimas	34
2.1. Gyventojų apklausos rezultatai.....	34
2.2. Kūrybinių dirbtuvių rezultatai	41
2.3. Siūlomi gatvių modernizavimo sprendiniai.....	42
2.3.1. A. Jaroševičiaus, Adutiškio, Gudų, Lenkų ir Panevėžio gatvės	45
2.3.2. Naujininkų gatvė	46
2.3.3. Sniego gatvė.....	46
2.3.4. Tyzenhauzų gatvė	47
2.3.5. Znavykyų gatvė	48
Priedai	50
1 Priedas. Aplinkos oro taršos matavimų žemėlapiai	50
2 Priedas. Gatvių modernizacijos sprendinių bendra schema ir skerspjūviai.....	53

Pagrindinės santrumpos ir sąvokos

Koncepcija	Naujininkų gatvių modernizacijos koncepcija
Konsultantas, Rengėjas	Smart Continent LT, UAB
LR	Lietuvos Respublika
Smart Continent	Smart Continent LT, UAB
SPTŽ	Specialių poreikių turintys žmonės
STR	Statybos techninis reglamentas
Teritorija	Analizuojamos gatvės: A. Jaroševičiaus, Adutiškio, Gudų, Lenkų, Naujininkų, Panevėžio, Sniego, Tyzenhauzų, Zanavykų
TKA	Transporto kompetencijų agentūra, VšĮ
TP	Transporto priemonė
Užsakovas	SĮ „Susisiekimo paslaugos“

Lentelių sąrašas

1 lentelė. 2023 m. įskaitinių eismo įvykių duomenys analizuojamoje teritorijoje ir besiribojančiose gatvėse	13
2 lentelė. Oro taršos sklaidos rezultatai, 2023 m.	14
3 lentelė. Gatvių charakteristikos	15
4 lentelė. D kategorijos gatvėms taikomi reikalavimai	16
5 lentelė. A. Jaroševičiaus g. infrastruktūros vertinimas	17
6 lentelė. Gudų g. infrastruktūros vertinimas	19
7 lentelė. Lenkų g. infrastruktūros vertinimas	20
8 lentelė. Naujininkų g. infrastruktūros vertinimas	22
9 lentelė. Panevėžio g. infrastruktūros vertinimas	23
10 lentelė. Sniego g. infrastruktūros vertinimas	25
11 lentelė. Tyzenhauzų g. infrastruktūros vertinimas	26
12 lentelė. Zanavykų g. infrastruktūros vertinimas	28
13 lentelė. Apskaičiuoti koeficientai	30
14 lentelė. Eismo srautų matavimų rezultatai	33
15 lentelė. Kriterijų vertinimas pagal keliavimo būdus nagrinėjamoje teritorijoje	39
16 lentelė. Siūlomi Naujininkų gatvių modernizacijos sprendiniai ir alternatyvos	44

Paveikslų sąrašas

1 paveikslas. Analizuojama teritorija	8
2 paveikslas. Urbanistinis analizuojamos teritorijos išsidėstymas.....	9
3 paveikslas. Ugdymo įstaigų išsidėstymas.....	9
4 paveikslas. Analizuojamų gatvių kategorijos.....	10
5 paveikslas. Pėsčiųjų takų tinklas	11
6 paveikslas. Eismo organizavimas analizuojamoje teritorijoje.....	12
7 paveikslas. Įskaitiniai eismo įvykiai analizuojamoje teritorijoje ir besiribojančiose gatvėse 2019–2023 m. 12	
8 paveikslas. Įskaitiniai eismo įvykiai analizuojamoje teritorijoje, 2019–2023 m.....	13
9 paveikslas. Triukšmo nuo autotransporto dienos metu rodikliai	14
10 paveikslas. Triukšmo nuo autotransporto nakties metu rodikliai.....	15
11 paveikslas. Adutiškio g. infrastruktūra	16
12 paveikslas. A. Jaroševičiaus g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos	17
13 paveikslas. Gudų g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos.....	19
14 paveikslas. Lenkų g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos.....	20
15 paveikslas. Naujininkų g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos	22
16 paveikslas. Panevėžio g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos	23
17 paveikslas. Sniego g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos.....	25
18 paveikslas. Tyzenhauzų g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos	26
19 paveikslas. Zanavykų g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos	28
20 paveikslas. Eismo srautų matavimų vietos	31
21 paveikslas. Eismo srautų matavimų rezultatai rytinio piko metu	32
22 paveikslas. Eismo srautų matavimų rezultatai vakarinio piko metu.....	33
23 paveikslas. Dažniausias lankymosi teritorijoje tikslas	34
24 paveikslas. Dažniausias lankymosi teritorijoje tikslas, proc.....	35
25 paveikslas. Dažniausias atvykimo būdas į teritoriją	35
26 paveikslas. Dažniausias keliavimo būdas teritorijoje	36
27 paveikslas. Dažniausias keliavimo būdas teritorijoje gyventojų ir ne gyventojų, proc.	36
28 paveikslas. Aspektai, kuriuos reikėtų patobulinti, kad keliaujant teritorijoje respondentas jaustųsi saugiau	37
29 paveikslas. Aspektai, kurie keliavimą teritorijoje paverstų patogesniu	38
30 paveikslas. Aspektai, kurie turėtų pasikeisti, kad keliavimas teritorijoje būtų patrauklesnis.....	39
31 paveikslas. Respondentų išsakytos judumo problemos	41
32 paveikslas. Kūrybinių dirbtuvių metu dalyvių pateiktų problemų ir pasiūlymų apibendrinimas	42
33 paveikslas. Vartų sprendinių skerspjūviai	43

34 paveikslas. Siūlomi sprendiniai ir skerspjūviai A. Jaroševičiaus, Adutiškio, Gudų, Lenkų ir Panevėžio gatvėms	45
35 paveikslas. Siūlomas sprendinys ir skerspjūvis Naujininkų gatvei	46
36 paveikslas. Siūlomas sprendinys ir skerspjūvis Sniego gatvei	47
37 paveikslas. Siūlomi sprendiniai ir skerspjūviai Tyzenhauzų gatvei.....	47
38 paveikslas. Siūlomas sprendinio skerspjūvis Tyzenhauzų gatvės sankryžai.....	48
39 paveikslas. Siūlomi sprendiniai ir skerspjūviai Zanavykų gatvei	49

Įvadas

Naujininkų gatvių modernizacijos koncepcija (toliau – Koncepcija) parengta Smart Continent LT, UAB (toliau – Konsultantas), vadovaujantis 2024 m. rugpjūčio 27 d. sutartimi, sudaryta su SJ „Susisiekimo paslaugos“ (toliau – Užsakovas).

Koncepcija parengta įgyvendinant paslaugų techninėje specifikacijoje įvardintus reikalavimus bei suformuluotą užduotį – modernizuojamų gatvių koncepcijos ir koncepcinių schemų parengimas per holistinį požiūrį į gatvę, numatant pažeidžiamiausių eismo dalyvių (pėsčiųjų ir dviratininkų) saugumo didinimą, eismo ramimą bei greičio mažinimą. Koncepcija siekiama įvertinti gatvių modernizacijos poreikį ir galimybes nustatytoje Naujininkų mikrorajono gatvėse ir pasiūlyti sprendinius, kurie užtikrintų galimybę numatytoje teritorijoje saugiai keliauti visiems eismo dalyviams ir skatintų darnių keliavimo būdų pasirinkimą.

MODERNIZUOJAMOS GATVĖS:

- A. Jaroševičiaus;
- Adutiškio;
- Gudų;
- Lenkų;
- Naujininkų;
- Panevėžio;
- Sniego;
- Tyzenhauzų;
- Zanavykų.

Į nagrinėjimo ribas patenka ir gatvių susikirtimo vietos bei jungtys su kitomis, neįvardintomis gatvėmis.

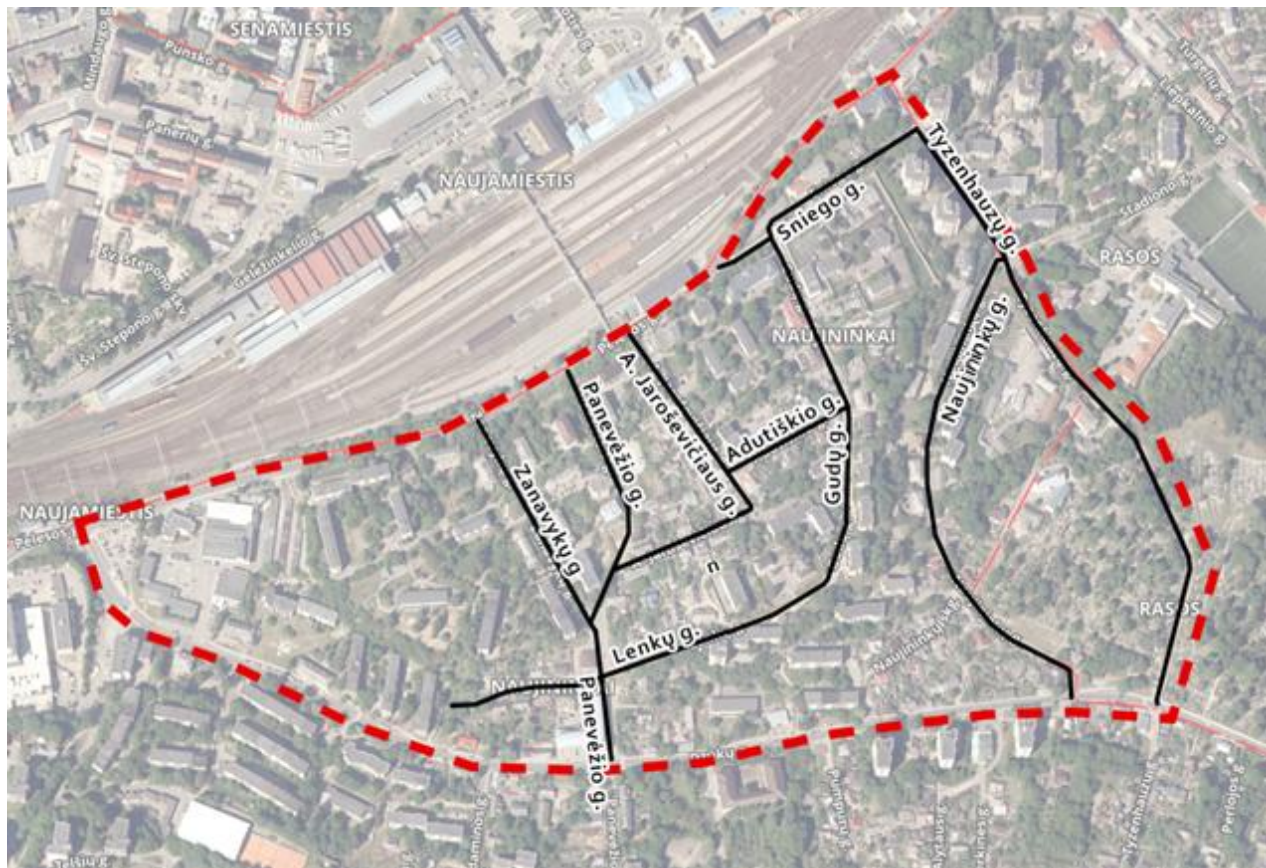
Koncepcijos rengimo metu atlikta esamos situacijos analizė ir vertinimas, apimantis infrastruktūros atitikimo teisės aktams, eismo saugos ir eismo organizavimo vertinimą, probleminių vietų nustatymą, gyventojų apklausos atlikimą ir rezultatų analizę bei vertinimą, galimų gatvių pertvarkymo sprendinių gryninimą ir pirminių vizualizuotų siūlymų parengimą bei esamos situacijos analizės ir vertinimo ataskaitos parengimą.

Rengiant koncepciją suorganizuotos kūrybinės dirbtuvės, kurių metų buvo įtraukti planuojamos teritorijos gyventojai, todėl koncepcija parengta atliktos analizės pagrindu bei gyventojų įžvalgomis. Koncepcijoje siūlomi sprendiniai parengti pagal LR teisės aktus ir normatyvinius dokumentus bei Vilniaus miesto darnaus judumo plane¹ numatytus sprendinius.

¹ Vilniaus miesto savivaldybės darnaus judumo planas. Prieiga internetu: <https://drive.google.com/file/d/1t9xSEd6hsz4LDmMjklK-IfqI5BNgTDU6/view>

1. Esamos situacijos analizė ir vertinimas

Šiame skyriuje atliekama esamos situacijos analizė ir vertinimas apibrėžtoje teritorijoje, į kurią patenka A. Jaroševičiaus, Adutiškio, Gudų, Lenkų, Naujininkų, Panevėžio, Sniego, Tyzenhauzų, Zanavykų gatvės (žr. toliau pateikiamą paveikslą). Analizuojami urbanistiniai, susisiekimo infrastruktūros, aplinkos sprendiniai ir kokybė.

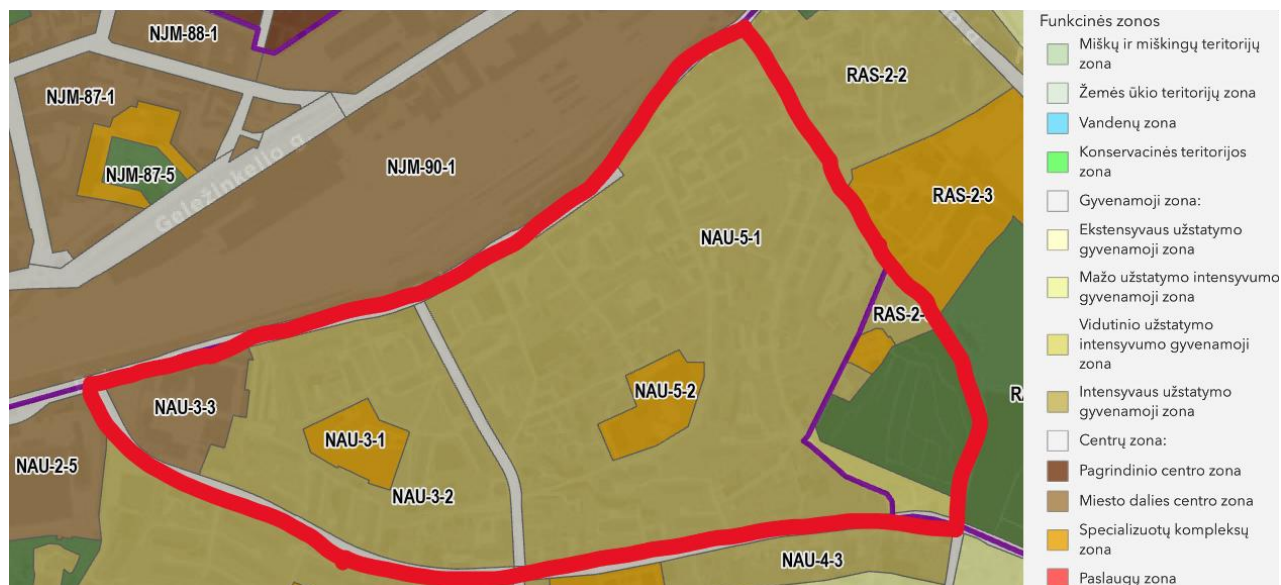


1 paveikslas. Analizuojama teritorija

Šaltinis: pateikta Užsakovo

1.1. Urbanistinis kontekstas

Teritorija priklauso intensyvaus užstatymo gyvenamajai ir specializuotų kompleksų zonoms. Teritorijoje dominuoja gyvenamųjų daugiabučių kvartalai, yra komercinės ir kitas paslaugas teikiančių traukos taškų. Vakarinė teritorijos dalis patenka į miesto dalies centro zoną.



2 paveikslas. Urbanistinis analizuojamos teritorijos išsidėstymas

Šaltinis: Vilniaus miesto teritorijos bendrasis plano interaktyvus žemėlapis²

Teritorijoje veikia kelios ikimokyklinio ugdymo įstaigos. Aplinkinėse teritorijose veikia Vilniaus Liepkalnio pagrindinė mokykla, Vilniaus lietuvių namai. Naujų mokyklų ir darželių plėtra – neplanuojama.



3 paveikslas. Ugdymo įstaigų išsidėstymas.

Šaltinis: Vilniaus miesto teritorijos bendrasis plano interaktyvus žemėlapis: <https://maps.vilnius.lt/bendrasis-planas#tools>

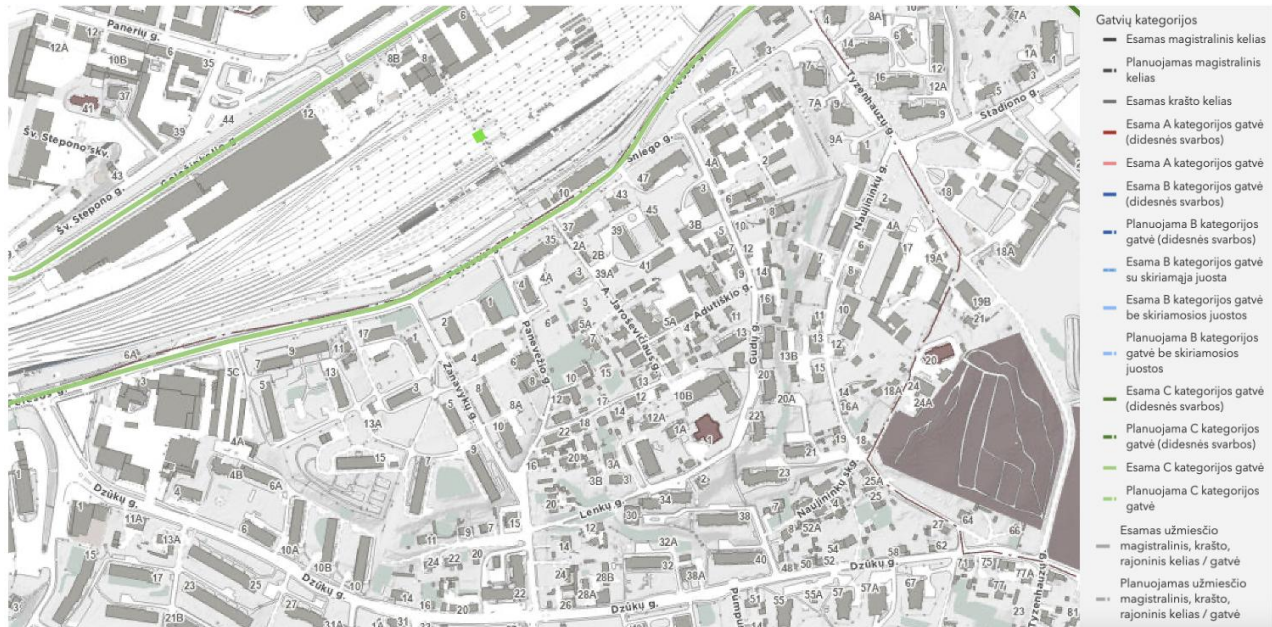
Teritorija pasižymi daugiafunkciškumu – joje gausu įvairių traukos taškų. Nors teritorijoje dominuoja daugiabučiai gyvenamieji namai, tačiau taip pat lokalizuojasi ir įvairios maisto prekių ar kitų reikalingų daiktų parduotuvės, maldos namai, kapinės, vaistinė ir kt. Analizuojamoje teritorijoje ir aplink ją galima rasti ir restoranų, futbolo stadioną bei įvairias paslaugas teikiančių įmonių (siuvyklą, viešbučiai, kt.). Teritorijos rytuose veikia Vilniaus gimdymo namai. Be to, teritorijoje įrengtos vaikų žaidimo ir sporto aikštelės (pvz., krepšinio aikštelė).

Teritorijoje traukos taškų pasiekiamumas gali būti patenkinamas kelione pėsčiomis ar mikromobilumo priemonėmis. Kelionės atstumai nuo gyvenamųjų namų kvartalų iki ugdymo įstaigų, parduotuvių ar kitų traukos taškų vyrauja nuo 700 m iki 1,2 km (atsižvelgiant į galimą tolimiausią atstumą).

² Vilniaus miesto teritorijos bendrasis plano interaktyvus žemėlapis. Prieiga internetu: <https://maps.vilnius.lt/bendrasis-planas#tools>

1.2. Susisiekimo infrastruktūra

GATVIŲ TINKLAS. Remiantis Vilniaus teritorijos bendroju planu, teritorijos perimetrą riboja C2 kategorijos gatvė – Pelesos g. Analizuojamos gatvės yra D arba Ds kategorijos skirtos pasiekti atskirus statinius bei objektus ir paskirstyti mašinų srautus į smulkias teritorijas. D kategorijos gatvių tinklui priskiriamos Sniego, Tyzenhauzų, Naujininkų, Lenkų, Gudų, o Ds: Panevėžio, Adutiškio, A. Jaroševičiaus.



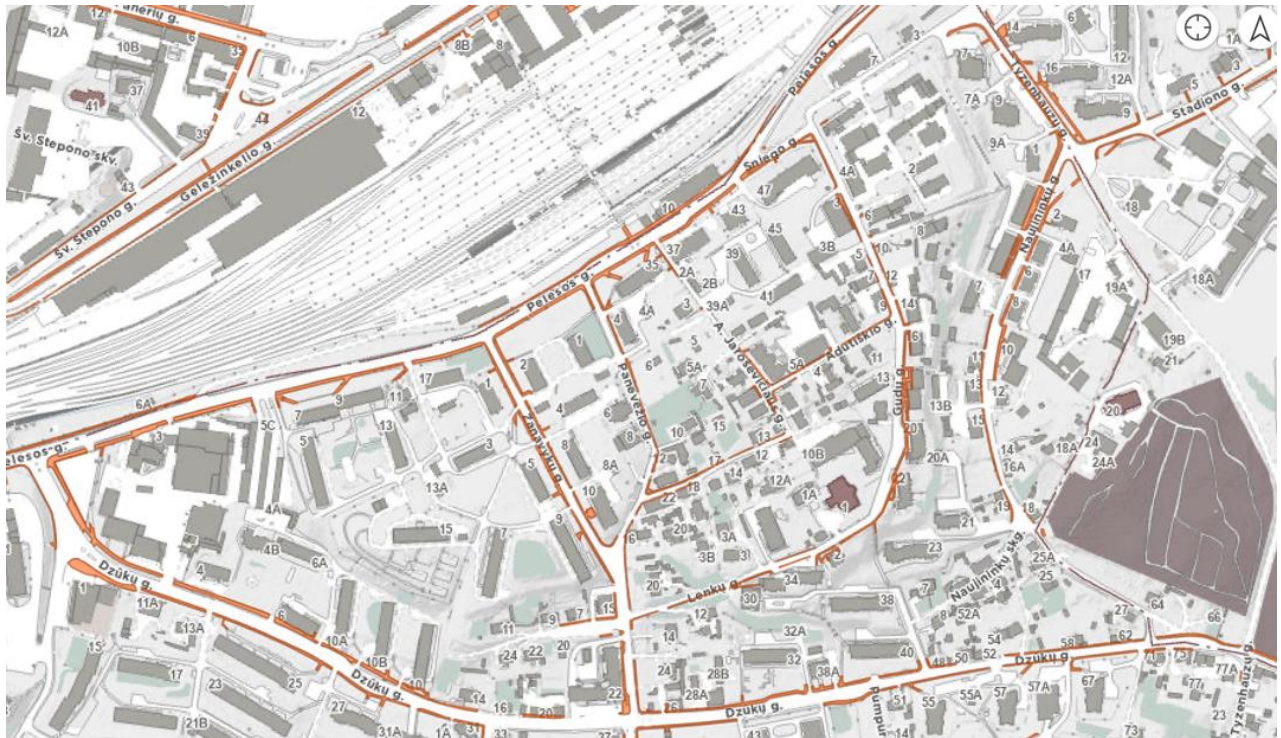
4 paveikslas. Analizuojamų gatvių kategorijos

Šaltinis: Vilniaus miesto teritorijos bendrasis plano interaktyvus žemėlapis³

Teritoriją apačioje ribojanti Dzūkų gatvė taip pat priskiriama D kategorijos gatvių tinklui.

PĖSČIŲJŲ INFRASTRUKTŪRA. Pėsčiųjų infrastruktūra analizuojamoje teritorijoje išdėstyta išorinėse gatvėse ir vidinių kvartalų tinkle. Tačiau šaligatviai įrengti ne prie visų gatvių arba trūksta jų jungčių.

³ Vilniaus miesto teritorijos bendrasis plano interaktyvus žemėlapis. Prieiga internetu: <https://maps.vilnius.lt/bendrasis-planas#tools>



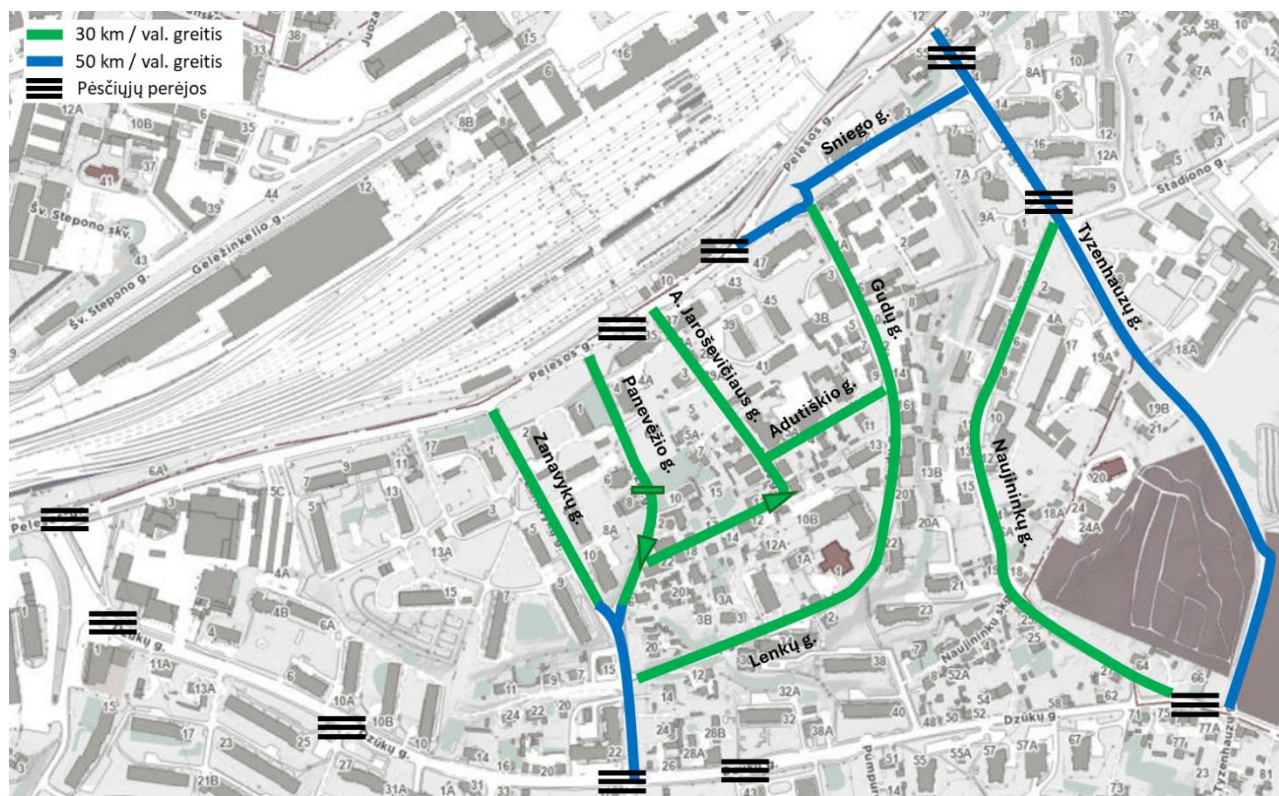
5 paveikslas. Pėsčiųjų takų tinklas

Šaltinis: Vilniaus miesto teritorijos bendrasis plano interaktyvus žemėlapis⁴

DVIRAČIŲ INFRASTRUKTŪRA. Šiuo metu analizuojamoje teritorijoje nėra įrengtų dviračių takų.

EISMO ORGANIZAVIMAS. Šiuo metu į analizuojamą teritoriją galima patekti per 4 gatvių sankirtas: Pelesos g. ir Dzūkų g., Panevėžio g. ir Dzūkų g., Tyzenhauzų g. ir Dzūkų g. bei Tyzenhauzų g. ir Pelesos g. Nagrinėjamosiose gatvės eismo greitis yra 30 arba 50 km / val.

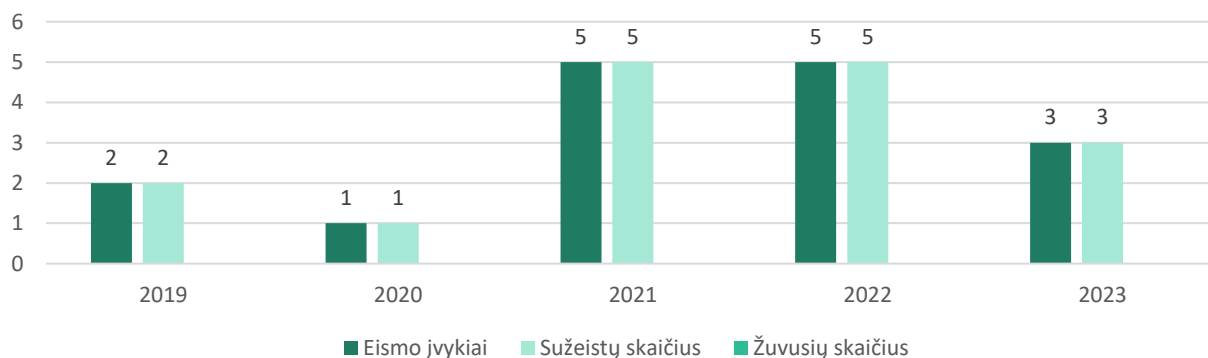
⁴ Vilniaus miesto teritorijos bendrasis plano interaktyvus žemėlapis. Prieiga internetu: <https://maps.vilnius.lt/bendras-planas#tools>



6 paveikslas. Eismo organizavimas analizuojamoje teritorijoje

Šaltinis: parengta Konsultanto

EISMO SAUGA. Remiantis VŠJ Transporto kompetencijų agentūros (toliau – TKA) duomenimis, nustatyta, kad analizuojamoje teritorijoje ir besiribojančiose gatvėse 2019–2023 m. įvyko 16 įskaitinių eismo įvykių, kuriuose sužeista 16 asmenų. Pastebima, kad analizuojamu laikotarpiu žuvusių dėl eismo įvykių nebuvo.



7 paveikslas. Įskaitiniai eismo įvykiai analizuojamoje teritorijoje ir besiribojančiose gatvėse 2019–2023 m.

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis TKA⁵

Remiantis pateiktos diagramos duomenimis, 2019–2023 m. įskaitinių eismo įvykių skaičius analizuojamoje teritorijoje kito. Didžiausias eismo įvykių skaičius užregistruotas 2021 ir 2022 metais – po 5 eismo įvykių. Mažiausias eismo įvykių skaičius užfiksuotas 2020 m., kai analizuojamoje teritorijoje buvo užfiksuotas 1 eismo įvykis.

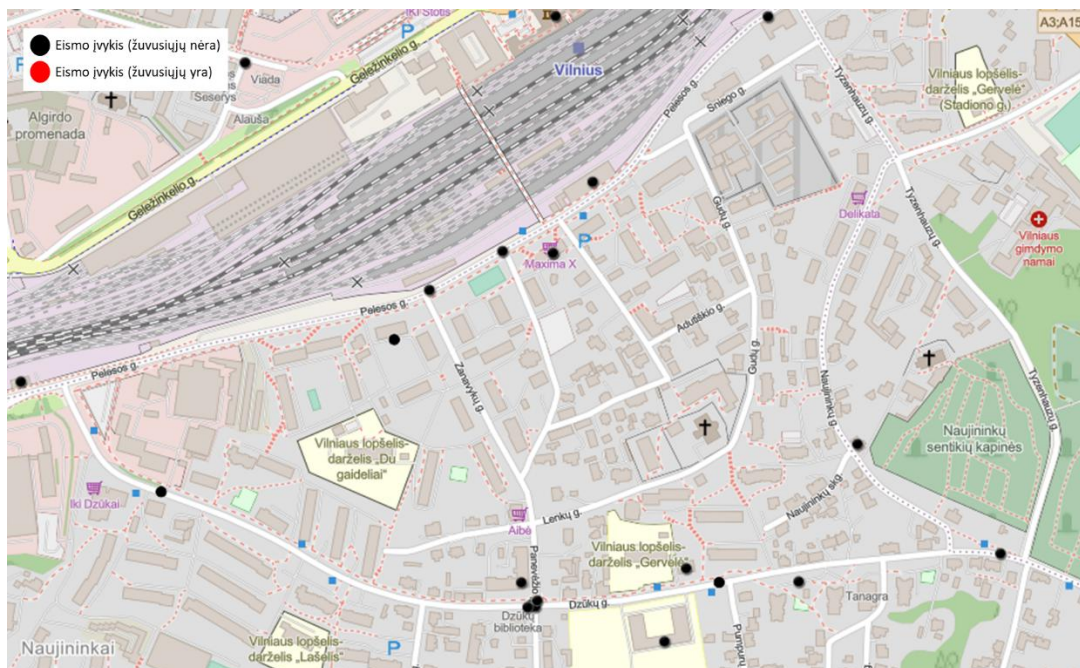
Sužeistų asmenų skaičius analizuojamu laikotarpiu taip pat kito. Didžiausias sužeistų asmenų skaičius užfiksuotas 2021 ir 2022 metais – po 5 sužeistus asmenis. Mažiausias sužeistų asmenų skaičius užfiksuotas 2020 m.

⁵ Transporto kompetencijų agentūra. Prieiga internetu:

<https://ktti.maps.arcgis.com/apps/instant/minimalist/index.html?appid=d0994fc74c4346158c0916dc3b37314d>

Atitinkamai, buvo sužeistas vienas žmogus. Pabrėžtina, kad visu analizuojamu laikotarpiu teritorijoje nebuvo nė vienas žmogus.

Analizuojant įskaitinių eismo įvykių žemėlapi, nustačius vietų, kuriose eismo įvykiai kartotųsi nuolat, t. y., probleminių zonų, pasižyminčių pasikartojančiais eismo įvykiais.



8 paveikslas. Įskaitiniai eismo įvykiai analizuojamoje teritorijoje, 2019–2023 m.

Šaltinis: TKA⁶

Analizuojamoje teritorijoje ir besiribojančiose gatvėse eismo įvykiai įvyko Dzūkų, Naujininkų ir Pelesos gatvėse. Visuose eismo įvykiuose nebuvo nė vienas žmogus, tačiau buvo sužeisti (žr. toliau pateikiamą lentelę).

1 lentelė. 2023 m. įskaitinių eismo įvykių duomenys analizuojamoje teritorijoje ir besiribojančiose gatvėse

Eismo įvykio pobūdis	Eismo įvykių dažnis	Dalyvių skaičius	Nukentėjusių skaičius*	Žuvusių skaičius
Užvažiavimas ant pėsčiojo	3	6	3	0

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis TKA

*visi nukentėjusieji patyrė lengvus sužalojimus

Visų eismo įvykių pobūdis 2023 m. – užvažiavimas ant pėsčiojo. Įvykių metu buvo sužaloti trys žmonės.

1.3. Aplinkos kokybė

ORO TARŠA. Remiantis Aplinkos apsaugos agentūros parengtu oro taršos sklaidos žemėlapiu pateikiamos oro taršos modeliavimo reikšmės. Toliau pateikiamos stebimos oro teršalų koncentracijos ribinės vertės, nustatytos higienos normos HN 35:2007 „Didžiausia leidžiama cheminių medžiagų (teršalų) koncentracija gyvenamosios ir visuomeninės paskirties pastatų patalpų ore“⁷. Toliau lentelėje pateikiama vidutinė metinė medžiagų koncentracija ore 2023 m.

⁶ Transporto kompetencijų agentūra. Prieiga internetu:

<https://ktti.maps.arcgis.com/apps/instant/minimalist/index.html?appid=d0994fc74c4346158c0916dc3b37314d>

⁷ Lietuvos Higienos norma HN 35:2007 „Didžiausia leidžiama cheminių medžiagų (teršalų) koncentracija gyvenamosios ir visuomeninės paskirties pastatų patalpų ore“, patvirtinta Lietuvos sveikatos apsaugos ministro 2007 m. gegužės 10 d. įsakymu Nr. V-362 (galiojanti suvestinė redakcija nuo 2016-05-01).

2 lentelė. Oro taršos sklaidos rezultatai, 2023 m.

Medžiaga		Ribinė vertė	Vidutinė metinė koncentracija	Rezultatas
Kietosios dalelės	KD ₁₀	40 µg/m ³	15,1–25	✓
	KD _{2,5}	20 µg/m ³	5–5,4	✓
Azoto dioksidas	NO ₂	40 µg/m ³	8,1–32	✓
Sieros dioksidas	SO ₂	20 µg/m ³	5,1–20	✓
Anglies monoksidas	CO	1 mg/m ³	0,25–0,311	✓
Lakieji organiniai junginiai	LOJ	0,5 mg/m ³	0,032–0,04	✓

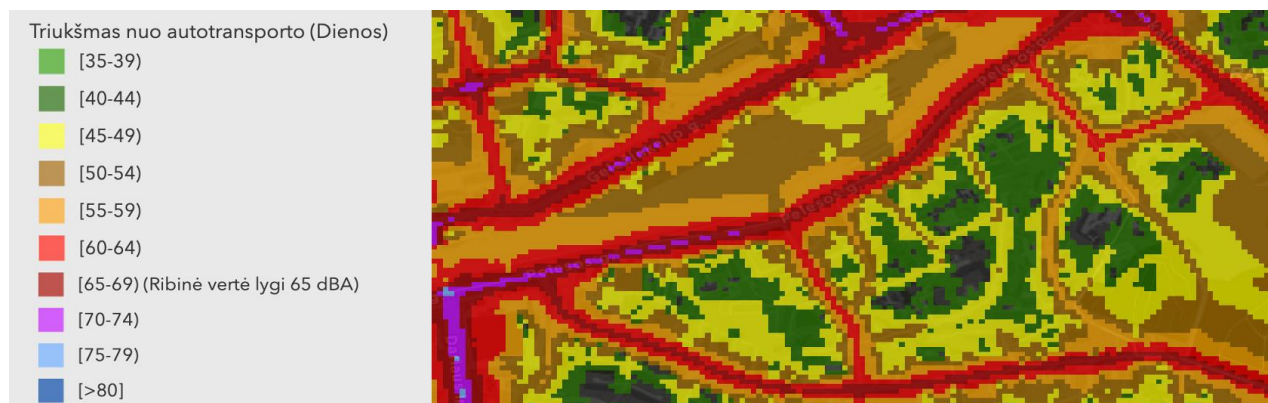
Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis Aplinkos apsaugos agentūros duomenimis⁸

Oro taršos medžiagų koncentracijos atvaizdavimas žemėlapiuose pateikiamas Priede Nr. 1.

Atlikus oro taršos analizę analizuojamoje teritorijoje, galima matyti, kad stebimos oro teršalų koncentracijos neviršija ribinių verčių, nustatytų higienos normos HN 35:2007.

TRIUKŠMO TARŠA. Triukšmo analizė remiasi Lietuvos Higienos normos HN 33:2011 „Triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamuosiuose ir visuomeninės paskirties pastatuose bei jų aplinkoje“⁹ nustatytomis ribinėmis vertėmis. Toliau pateikiami žemėlapiai su autotransporto sukeliama triukšmo ribomis dienos ir nakties metu.

Didžiausios autotransporto sukeliama triukšmo reikšmės fiksuojamos Pelesos, Dzūkų ir Naujininkų gatvėse. Gyvenamųjų namų kvartaluose triukšmo lygis dienos metu neviršija ribinės vertės.



9 paveikslas. Triukšmo nuo autotransporto dienos metu rodikliai

Šaltinis: Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai¹⁰

Nakties metu autotransporto triukšmas viršija ribinę reikšmę vakarinėje Pelesos g. atkarpoje.

⁸ Aplinkos apsaugos agentūra. Prieiga internetu: <https://dts.aplinka.lt/map/viewer/external/#mapId=3151>

⁹ Lietuvos Respublikos higienos norma HN 33:2011 „Triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamuosiuose ir visuomeninės paskirties pastatuose bei jų aplinkoje“, patvirtinta LR sveikatos apsaugos ministro 2011 m. birželio 13 d., įsakymu Nr. V-604 (galiojanti suvestinė redakcija nuo 2013-02-14).

¹⁰ Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai. Prieiga internetu: <https://maps.vilnius.lt/aplinkosauga#legend>



10 paveikslas. Triukšmo nuo autotransporto nakties metu rodikliai

Šaltinis: Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai¹¹

Atlikus triukšmo analizuojamoje teritorijoje analizę, galima matyti, kad didžiausi triukšmo rodikliai yra fiksuojami dienos metu, kai autotransporto eismas yra intensyvesnis, nei naktį. Pažymėtina, kad tiek dienos, tiek nakties metu autotransporto sukeltas triukšmas išlieka ribinėse vertėse gyvenamosiose teritorijos zonose, todėl autotransporto triukšmas nesukelia didelių nepatogumų gyventojams.

1.4. Gatvių infrastruktūros ir eismo organizavimo vertinimas

Vertinant gatvių infrastruktūrą identifikuojama gatvės kategorija ir jos techninės charakteristikos, leistinas greitis, pėsčiųjų perėjų įrengimas ir pritaikymas SPTŽ, gatvių ir perėjų apšvietimas, automobilių statymo ypatumai, ženklavimas ir kitos inžinerinės priemonės. Toliau lentelėje pateikiamos analizuojamų gatvių techninės charakteristikos.

3 lentelė. Gatvių charakteristikos

Gatvė	Gatvės ilgis, km.	Gatvės kategorija	Greitis	Eismo juostų skaičius
Adučiškio gatvė	0,137	Ds	30 km / val.	1+0
A. Jaroševičiaus gatvė	0,372	Ds	30 km / val.	1+1 / 1+0
Gudų gatvė	0,379	D	30 km / val.	1+1
Lenkų gatvė	0,237	D	30 km / val.	1+1
Naujininkų gatvė	0,560	D	30 km / val.	1+1
Panevėžio gatvė	0,428	Ds	30 km / val.	1+1 / 1+0
Sniego gatvė	0,255	D	50 km / val.	1+1
Tyzenhauzų gatvė	0,754	D	50 km / val.	1+1
Zanavykų gatvė	0,250	D	30 km / val.	1+1

Šaltinis: parengta Konsultanto

Analizuojamos gatvės priskiriamos D arba Ds kategorijoms, todėl jose taikomas projektinis greitis pagal Statybos techninį reglamentą STR 2.06.04:2014¹² atitinkamai turėtų būti 30 ir 20 km / val. Toliau lentelėje pateikiami reikalavimai taikomi D kategorijos gatvėms.

¹¹ Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai. Prieiga internetu: <https://maps.vilnius.lt/aplinkosauga#legend>¹² Statybos techninis reglamentas STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“, patvirtintas LT aplinkos ministro 2011 m. gruodžio 2 d. įsakymu Nr. D1-933 (galiojanti suvestinė redakcija nuo 2024-11-01)

4 lentelė. D kategorijos gatvėms taikomi reikalavimai

Eil. Nr.	Gatvės kategorija	Minimalus atstumas tarp gatvės raudonųjų linijų	Projektinis greitis, km / val.	Bendras eismo juostų skaičius		Eismo juostų plotis, m
				Minimalus	Maksimalus	
1.	D	12,0	30,0	2,0	2,0	2,75
2.	D _s	5,0	20,0	1,0	2,0	2,50
3.	D _s *	4,5	20,0	1,0	1,0	3,50

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis STR 2.06.04:2014¹³D_s* Taikoma susiformavusiose mėgėjų sodo teritorijose

1.4.1. Adutiškio gatvė

Gatvė jungianti Gudų ir A. Jaroševičiaus gatves, važiuojamoji dalis per siaura, kad joje būtų galima organizuoti dviejų krypčių eismą. Iš šios gatvės patenkama į daugiabučio namo vidiniame kieme įrengtą automobilių stovėjimo aikštelę. Šaligatvis įrengtas vienoje gatvės pusėje.



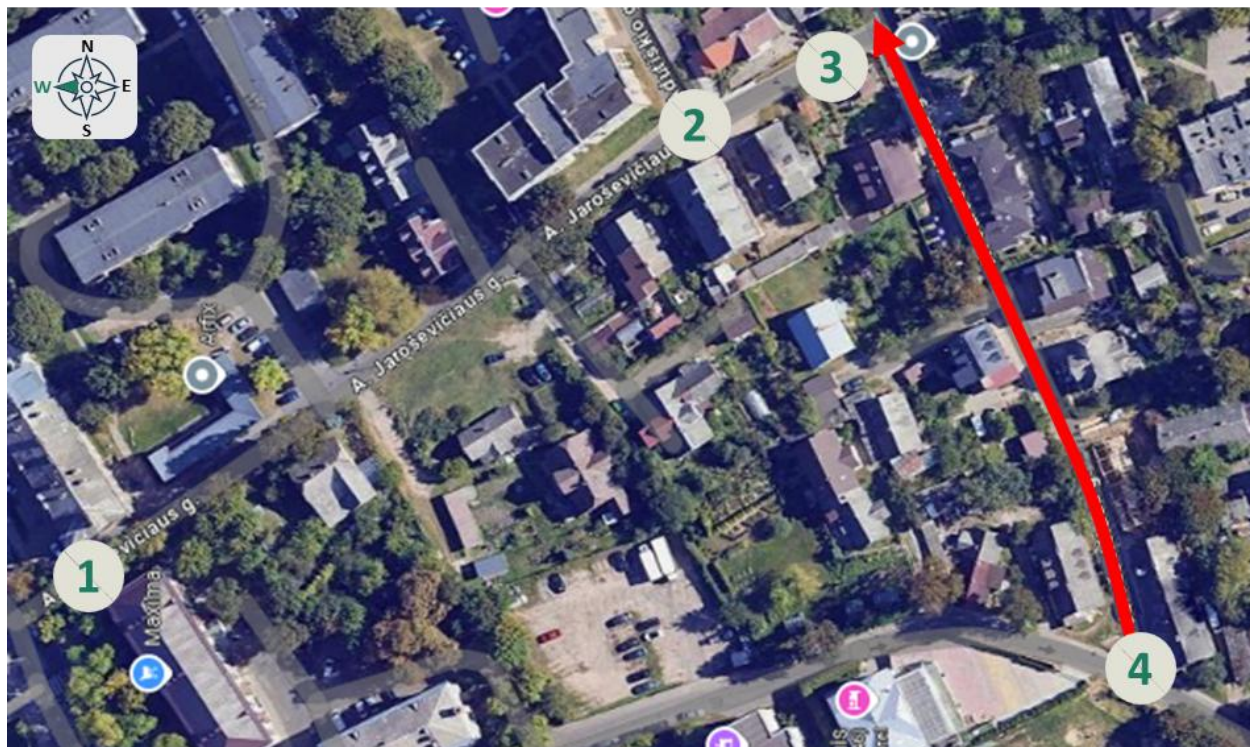
11 paveikslas. Adutiškio g. infrastruktūra

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis Google Maps „Street View“

¹³ Statybos techninis reglamentas STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“, patvirtintas LT aplinkos ministro 2011 m. gruodžio 2 d. įsakymu Nr. D1-933 (galiojanti suvestinė redakcija nuo 2024-11-01)

1.4.2. A. Jaroševičiaus gatvė

Gatvės pradžioje (nuo Pelesos g.) eismas organizuojamas dviem kryptimis, tačiau važiuojamoji dalis per siaura, kad galėtų prasilenkti du automobiliai. Gatvės pabaigoje eismas organizuojamas viena kryptimi (nuo Panevėžio g.). Šaligatviai įrengti su pertrūkiais, skirtingose gatvės pusėse, daugeliu atvejų per siauri patogiam ir saugiam judėjimui, taip pat dalyje šaligatvių yra papildomos kliūtys – šviestuvų atramos.



12 paveikslas. A. Jaroševičiaus g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis Google Maps

Toliau lentelėje pateikiama A. Jaroševičiaus g. infrastruktūros analizė.

5 lentelė. A. Jaroševičiaus g. infrastruktūros vertinimas

Infrastruktūros fotofiksacija ¹⁴	Vertinimas
	✓ Nežymėta pėsčiųjų perėja
	✓ Nuleisti šaligatvių bortai
	- Neįrengti taktiliniai paviršiai
	- Šaligatvis per siauras
	- Trūksta apšvietimo

¹⁴ Fotofiksacijos darytos iš 2024 m. gegužės mėn.



- ✓ Lygiareikšmė sankryža su Adutiškio g.
- ✓ Nežymėta perėja su nuleistais bortais
- Trūksta taktilinių paviršių
- Trūksta vertikalaus ženklinimo, kad tiesiai akligatvis



- ✓ Dvikrypčio eismo pabaiga
- Ženklas draudžiantis eismą įrengtas jau už sankryžos, nėra vietos apsisukimui



Vienkrypčio eismo pradžia (vaizdas nuo Panevėžio g.)

- Nepakankamo pločio ir blogos kokybės dangos šaligatviai
- Šviestuvų atramos šaligatvyje

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis Google Maps „Street View“

1.4.3. Gudų gatvė

Eismas organizuojamas dviem kryptimis, ribojamas greitis iki 30 km/val. Gatvės pradžioje šaligatvis įrengtas vienoje gatvės pusėje, nuo Adutiškio g. – abiejose gatvės pusėse. Automobilai statomi lygiagrečiai važiuojamojoje dalyje, gatvės pabaigoje ties daugiabučiais namais įrengtos statmenos automobilių stovėjimo vietos.



13 paveikslas. Gudų g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis Google Maps

Toliau lentelėje pateikiama Gudų g. infrastruktūros analizė.

6 lentelė. Gudų g. infrastruktūros vertinimas

Infrastruktūros fotofiksacija ¹⁵	Vertinimas
	✓ Automobiliai statomi lygiagrečiai, išplatintoje gatvės važiuojamojoje dalyje - Trūksta gatvės apšvietimo
	✓ Nežymėtos perėjos su nuleistais bortais ties sankirta su Adučiškio gatve - Trūksta taktilinių paviršių

¹⁵ Fotofiksacijos darytos iš 2024 m. gegužės mėn.



- ✓ Statmenos automobilių stovėjimo vietos

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis Google Maps „Street View“

1.4.4. Lenkų gatvė

Gudų g. tęsinys iki Panevėžio g., eismas organizuojamas dviem kryptimis, greitis ribojamas iki 30 km/val. Gatvės pradžioje įrengtas šaligatvis vienoje pusėje, automobiliai statomi lygiagrečiai važiuojamojoje dalyje, ties daugiabučiais įrengtos statmenos automobilių stovėjimo vietos. Gatvės pabaiga per siaura dvikrypčiam eismui, šaligatvis taip pat per siauras patogiam ir saugiam pėsčiųjų judėjimui.



14 paveikslas. Lenkų g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis Google Maps

Toliau lentelėje pateikiama Lenkų g. infrastruktūros analizė.

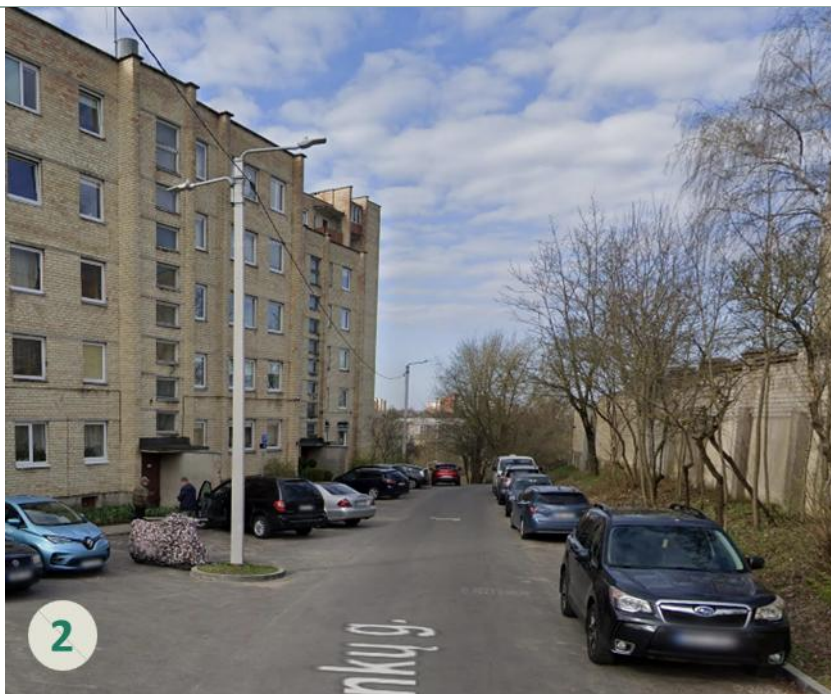
7 lentelė. Lenkų g. infrastruktūros vertinimas

Infrastruktūros fotofiksacija ¹⁶	Vertinimas
---	------------

¹⁶ Fotofiksacijos darytos iš 2024 m. gegužės mėn.



- ✓ Pakankamo pločio, kokybiškos dangos šaligatvis
- ✓ Automobiliai statomi lygiagrečiai važiuojamojoje dalyje



- ✓ Įrengtos statmenos automobilių stovėjimo vietos
- Automobiliai statomi važiuojamojoje gatvės dalyje, nepaliekant saugaus atstumo nuo statmeno statymo vietų



- Per siaura važiuojamoji dalis dvikrypčiam eismui
- Šaligatvis nepakankamo pločio

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis Google Maps „Street View“

1.4.5. Naujininkų gatvė

Dviejų krypčių, dviejų eismo juostų gatvė, leistinas greitis ribojamas iki 30 km/val. Gatvės pradžioje šaligatviai įrengti abiejose gatvės pusėse, nuo važiuojamosios dalies atskirti želdinių juosta, toliau (nuo Naujininkų g. 10) tik vienoje pusėje prie pat važiuojamosios dalies. Automobilai statomi lygiagrečiai važiuojamojoje dalyje, ties daugiabučiais namais įrengtos statmenos stovėjimo vietos.



15 paveikslas. Naujininkų g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis Google Maps

Toliau lentelėje pateikiama Naujininkų g. infrastruktūros analizė.

8 lentelė. Naujininkų g. infrastruktūros vertinimas

Infrastruktūros fotografacija ¹⁷	Vertinimas
	- Automobilai statomi važiuojamojoje gatvės dalyje, nepaliekant saugaus atstumo ir galimybių prasilenkti

¹⁷ Fotofiksacijos darytos iš 2024 m. gegužės mėn.



- ✓ Įrengtos statmenos automobilių stovėjimo vietos
- Lygiagrečiai važiuojamojoje dalyje statomi automobiliai neužtikrina saugaus pravažiavimo

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis Google Maps „Street View“

1.4.6. Panevėžio gatvė

Dalyje gatvės (iki A. Jaroševičiaus g.) organizuojamas vienos krypties eismas, likusioje gatvėje eismas organizuojamas abiem kryptimis. Dalyje gatvės greitis ribojamas iki 30 km/val. Šaligatvis didžiojoje gatvės dalyje įrengtas vienoje pusėje prie važiuojamosios dalies.



16 paveikslas. Panevėžio g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis Google Maps

Toliau lentelėje pateikiama Panevėžio g. infrastruktūros analizė.

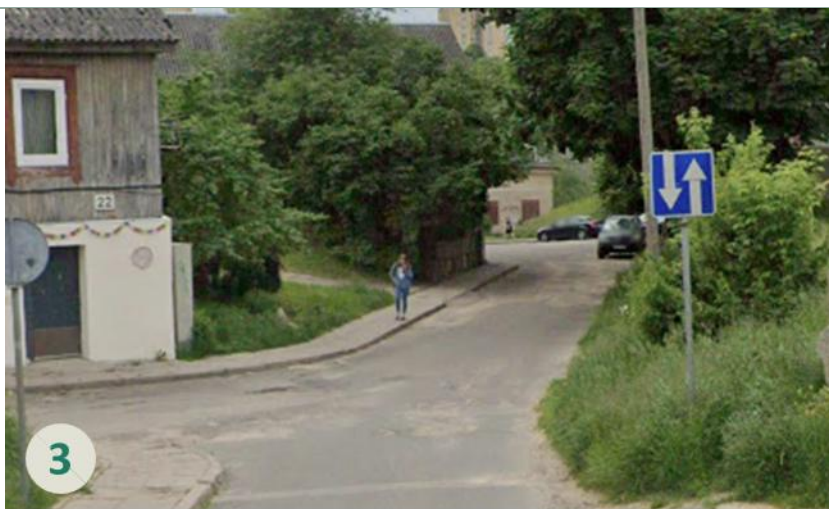
9 lentelė. Panevėžio g. infrastruktūros vertinimas

Infrastruktūros fotofiksacija ¹⁸	Vertinimas
	- Gatvės pradžioje nėra įrengtos perėjos (gali būti nežymėta), nuleistų bortų, taktilinių paviršių - Kelio ženklų ir šviestuvų atramos šaligatvyje sudaro kliūtis pėstiesiems - Automobiliai statomi važiuojamojoje gatvės dalyje, nepaliekant saugaus atstumo ir galimybių prasilenkti

¹⁸ Fotofiksacijos darytos iš 2024 m. gegužės mėn.



- ✓ Vienos eismo krypties atkarpa pakankamo pločio transporto priemonių judėjimui
- Šaligatvis nepakankamo pločio



Dvikrypčio eismo pradžia (sankirta su A. Jaroševičiaus g.)

- Nėra įrengtos perėjos (gali būti nežymėta), nuleistų bortų, taktilinių paviršių



- Šaligatvis nepakankamo pločio
- Nėra įrengtos perėjos (gali būti nežymėta), nuleistų bortų, taktilinių paviršių



- ✓ Nuleisti šaligatvių bortai
- ✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjos apšvietimas
- Perėja per arti sankryžos, automobilis prieš įvažiuodamas į pagrindinę gatvę sustos ant perėjos
- Neįrengti taktiliniai paviršiai

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis Google Maps „Street View“

1.4.7. Sniego gatvė

Gatvė jungianti Tyzenhauzų ir Gudų gatves su išvažiavimu į Pelesos g. Eismas organizuojamas dviem kryptimis, greitis neribojamas.



17 paveikslas. Sniego g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis Google Maps

Toliau lentelėje pateikiama Sniego g. infrastruktūros analizė.

10 lentelė. Sniego g. infrastruktūros vertinimas

Infrastruktūros fotofiksacija ¹⁹		Vertinimas
		✓ Statmenos automobilių stovėjimo vietos - Nėra pėsčiųjų infrastruktūros
		- Lygiagrečiai važiuojamojoje dalyje statomi automobiliai nepalieka vietos prasilenkimui - Pėsčiųjų šaligatvis vienoje pusėje, nepakankamo pločio ir nekokybiškos dangos bei su papildomomis kliūtimis (šviestuvų atramos)

¹⁹ Fotofiksacijos darytos iš 2024 m. gegužės mėn.

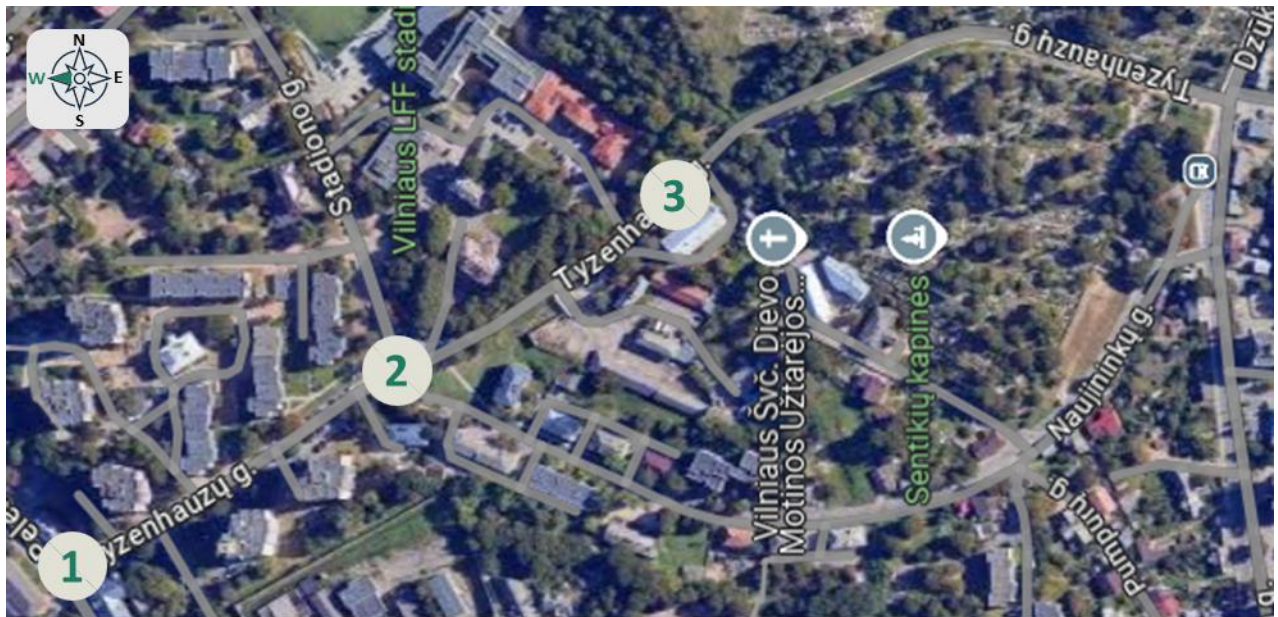


- ✓ Nežymėta pėsčiųjų perėja su nuleistais bortais
- ✓ Tinkamo pločio šaligatviai abiejose gatvės pusėse
- Trūksta gatvės (arba kryptinio) apšvietimo
- Trūksta taktilinių paviršių

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis Google Maps „Street View“

1.4.8. Tyzenhauzų gatvė

Gatvėje organizuojamas dviejų krypčių eismas, dviejose eismo juostose, greitis nėra ribojamas. Automobiliai statomi lygiagrečiai važiuojamojoje dalyje ir šalia gatvės įrengtose atskirose automobilių stovėjimo aikštelėse (šalia daugiabučių namų). Šaligatviai įrengti abiejose gatvės pusėse prie važiuojamosios dalies arba atskirti želdinių juosta. 2024 m. vasarą buvo atlikta gatvės rekonstrukcija – sutvarkyta danga, šaligatviai, pėsčiųjų perėja (žr. toliau pateiktos lentelės paveikslą Nr. 1).



18 paveikslas. Tyzenhauzų g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis Google Maps

Toliau lentelėje pateikiama Tyzenhauzų g. infrastruktūros analizė.

11 lentelė. Tyzenhauzų g. infrastruktūros vertinimas

Infrastruktūros fotofiksacija ²⁰	Vertinimas
---	------------

²⁰ Fotofiksacijos darytos iš 2024 m. gegužės mėn.



Perėjos nuotrauka prieš rekonstrukciją
2024 m. vasarą, vertinama
rekonstruota perėja

- ✓ Žymėta pėsčiųjų perėja
- ✓ Nuleisti bortai
- ✓ Taktiliniai paviršiai
- ✓ Kryptinis apšvietimas



- ✓ Pažymėta pėsčiųjų perėja
- ✓ Nuleisti bortai
- ✓ Taktiliniai paviršiai
- ✓ Kryptinis apšvietimas
- Perėja įrengta per plačioje gatvės dalyje
- Sankryžos zonoje statomi automobiliai, perteklinis važiuojamosios dalies plotas, nesuforuota stovėjimo aikštelė

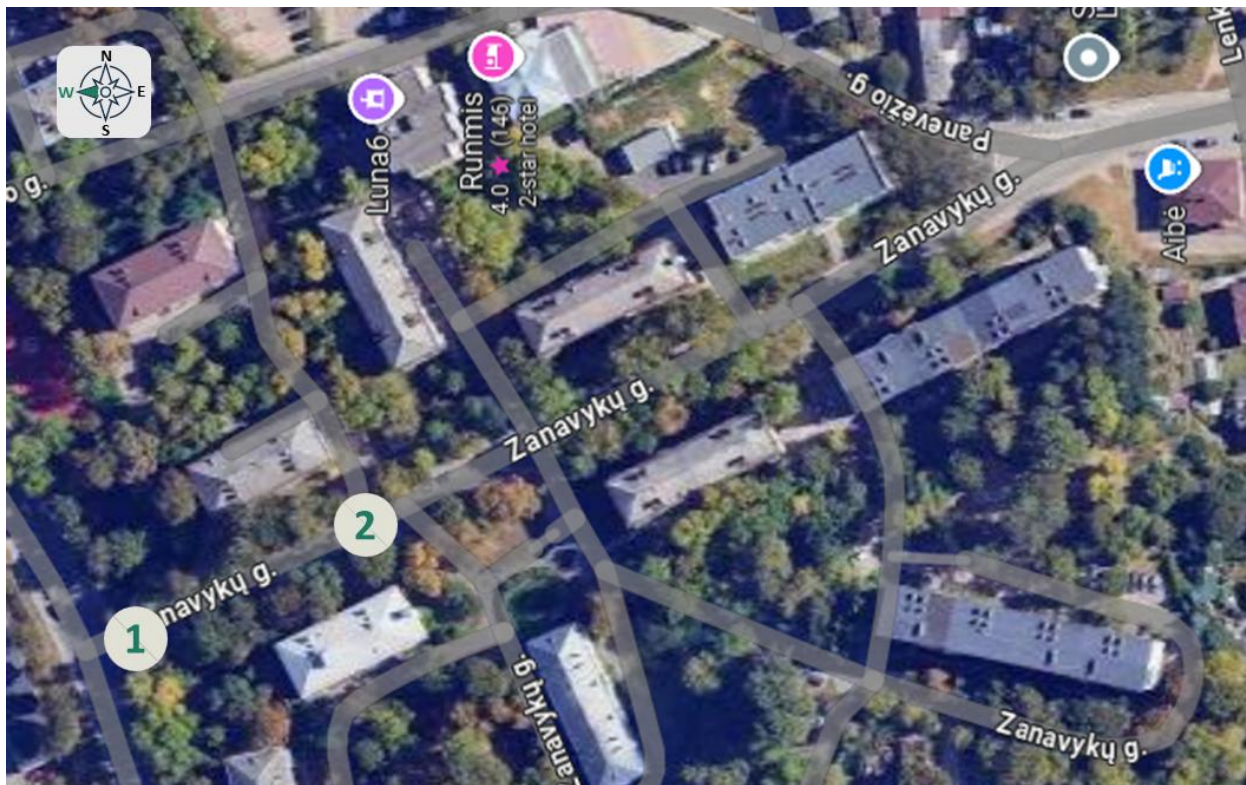


- Neįrengta gatvės atkarpa iki Dzūkų g.

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis Google Maps „Street View“

1.4.9. Zanavykų gatvė

Dviejų krypčių, dviejų eismo juostų gatvė, greitis ribojamas iki 30 km/val. Šaligatviai įrengti abiejose gatvės pusėse prie pat važiuojamosios dalies.



19 paveikslas. Znavyky g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis Google Maps

Toliau lentelėje pateikiama Znavyky g. infrastruktūros analizė.

12 lentelė. Znavyky g. infrastruktūros vertinimas

Infrastruktūros fotofiksacija ²¹	Vertinimas
	- Gatvės pradžioje nėra įrengtos perėjos (gali būti nežymėta), nuleistų bortų, taktilinių paviršių

²¹ Fotofiksacijos darytos iš 2024 m. gegužės mėn.



- ✓ Automobiliai statomi lygiagrečiai važiuojamojoje dalyje
- ✓ Ties įvažomis į kiemus nuleisti bortai
- Kliūtys judėjimui šaligatviu – šviestuvų atramos

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis Google Maps „Street View“

Bendrai vertinama, kad ne visa infrastruktūra yra pritaikyta pagal galiojančią teisinę bazę:

- Tyzenhauzų, Sniego ir dalyje Panevėžio g. nėra taikomas D kategorijos gatvėms tinkamas 30 km/val. greičio ribojimas.
- Yra neįrengtų perėjų arba jose nuleisti šaligatvių bortai, neįrengti taktiliniai paviršiai ar kryptinis arba bendrasis apšvietimas.

Modernizuojant nagrinėjamas teritorijos gatves svarbu atkreipti dėmesį ir įrengti bei pritaikyti trūkstamus infrastruktūros elementus.

1.5. Eismo intensyvumo vertinimas (srautai)

Poskyryje pateikiami eismo srautų matavimo ir apskaičiavimo metodikai bei rezultatai. Eismo srautų duomenys gauti atlikus natūrinius matavimus ir iš sankryžose įrengtų stacionarių eismo matuoklių, kurių duomenis pateikė Užsakovas.

1.5.1. Eismo srautų matavimų metodika

NATŪRINIAI EISMO SRAUTŲ MATAVIMAI. Eismo srautų matavimai buvo atliekami natūrinių matavimų būdu, skaičiuojant automobilių, pėsčiųjų ir dviračių / elektrinių paspirtukų srautus skirtingomis eismo kryptimis atrinktose sankryžose. Srautų matavimai atliekami tik antradienį, trečiadienį arba ketvirtadienį dviem piko laikais: ryte nuo 7 val. iki 9.30 val. ir vakare nuo 16.30 iki 18.30 val.

Kadangi srautų matavimai buvo vykdomi skirtingu metu, rengiant duomenis, atliktos natūrinių matavimų rezultatų koregavimas pagal apskaičiuotus **koeficientus** (svertus). Koeficientai apskaičiuojami remiantis gautais automatinių srautų matuoklių duomenimis. Tokie matuokliai yra įrengti aplink analizuojamą teritoriją arba kitose panašaus pobūdžio (struktūros, išplanavimo) Vilniaus mikrorajonuose.

Koeficientai apskaičiuojami nagrinėjamai teritorijai, savaitės dienai ir 15 min. intervalams. Koeficientai pritaikomi dauginant natūrinių matavimų rezultatus iš atitinkamo koeficiento. Papildomai padauginant iš 4 gaunamas vidutinis valandinis eismo srauto intensyvumas rytinio ir vakarinio pikų metu (dėl šios priežasties, apvalinant skaičius galima 1 ar 2 automobilių paklaida lyginant įvažiuojančių ir išvažiuojančių automobilių srautus).

Koeficientai apskaičiuojami remiantis gautais automatinių srautų matuoklių duomenimis. Tokie matuokliai yra išsidėstę miesto gatvėse.

Koeficientų apskaičiavimui buvo naudojami 2023 m. spalio mėn. vidutiniai duomenys, nes 2024 m. spalio duomenys dar nebuvo prieinami. Apskaičiuoti vidurkiai kiekvienai savaitės dienai, kai buvo atliekami matavimai (antradienis, trečiadienis, ketvirtadienis), valandiniam intervalui. Vidurkiai skaičiuoti kiekvienam sensoriumi (vienas

sensorius matuoja vieną judėjimo kryptį arba juostą sankryžoje). Iš vidurkių skaičiavimų pašalinti deviantiniai atvejai (kai skirtumas nuo vidurkio daugiau nei 15 proc.), kurie galėjo atsirasti dėl statybos darbų, avarijų ir panašių eismo įvykių. Gauti vidurkiai leido apskaičiuoti valandinį srauto intensyvumo pasiskirstymą zonoje. Šis pasiskirstymas konvertuotas į koeficientus tokiu būdu, kad padauginus vidurkį iš koeficiento būtų gautas vidutinis rytinio piko valandos srautas.

Galiausiai koeficientai buvo perskaičiuoti į 15 min. intervalus. Skaičiavimų tikslais buvo priimta, kad srautas iki ir po rytinio pyko (iki 7 valandos ir po 10 valandos) lygus 0. Valandinis pasiskirstymas padalintas iš keturių, tokiu būdu gaunant neišlygintus 15 min. intervalus. Tuomet buvo atliktas išlyginimas, apskaičiuojant intervalo ir gretimų intervalų vidurkius. Tokiu būdu gaunamas išlygintas 15 min. intervalų pasiskirstymas. Toliau lentelėje pateikiami apskaičiuoti koeficientai.

13 lentelė. Apskaičiuoti koeficientai

Diena	07:00-07:15	07:15-07:30	07:30-07:45	07:45-08:00	08:00-08:15	08:15-08:30	08:30-08:45	08:45-09:00	09:00-09:15	09:15-09:30	09:30-09:45	09:45-10:00	10:00-10:15	10:15-10:30	10:30-10:45	10:45-11:00	11:00-11:15	11:15-11:30	11:30-11:45	11:45-12:00	12:00-12:15	12:15-12:30	12:30-12:45	12:45-13:00	13:00-13:15	13:15-13:30	13:30-13:45	13:45-14:00
Antradienis	1,2	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	1,0	1,1	1,3	1,3	1,9	1,6	1,0	0,9	0,9	0,8	0,8	0,9	0,9	1,0	1,0	1,2	1,9				
Trečiadienis	1,2	0,8	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	1,0	1,1	1,4	1,4	2,1	1,6	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,2	1,9			
Ketvirtadienis	1,2	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	1,0	1,1	1,3	1,3	1,9	1,5	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,2	1,9			

Šaltinis: parengta Konsultanto

1.5.2. Eismo srautų rezultatai

Natūriniai eismo srautų matavimai buvo atliekami 4 nagrinėjamos teritorijos sankryžose:

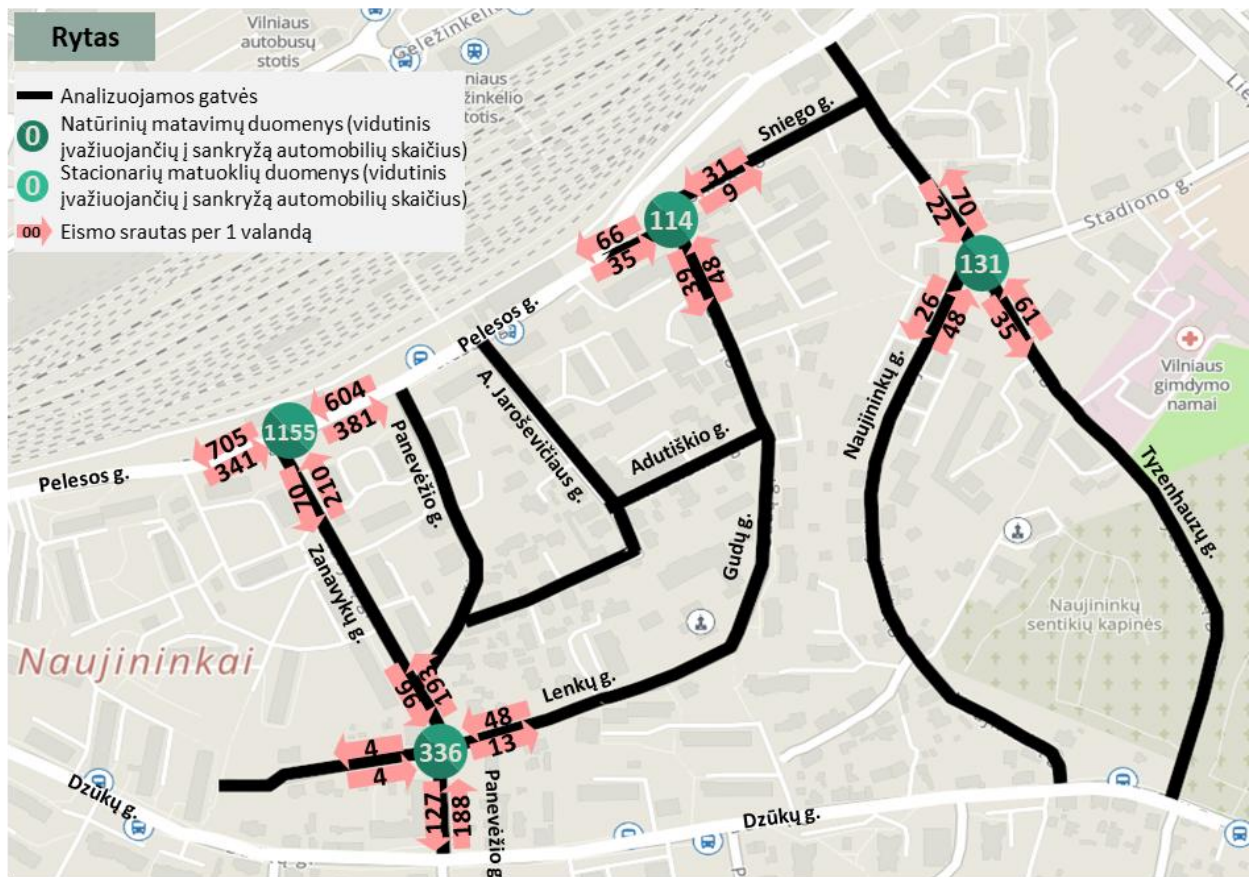
1. Lenkų–Panevėžio g.
2. Naujininkų–Zanavykų g.
3. Tyzenhauzų–Naujininkų g.
4. Gudų–Sniego g.



20 paveikslas. Eismo srautų matavimų vietos

Šaltinis: parengta Konsultanto

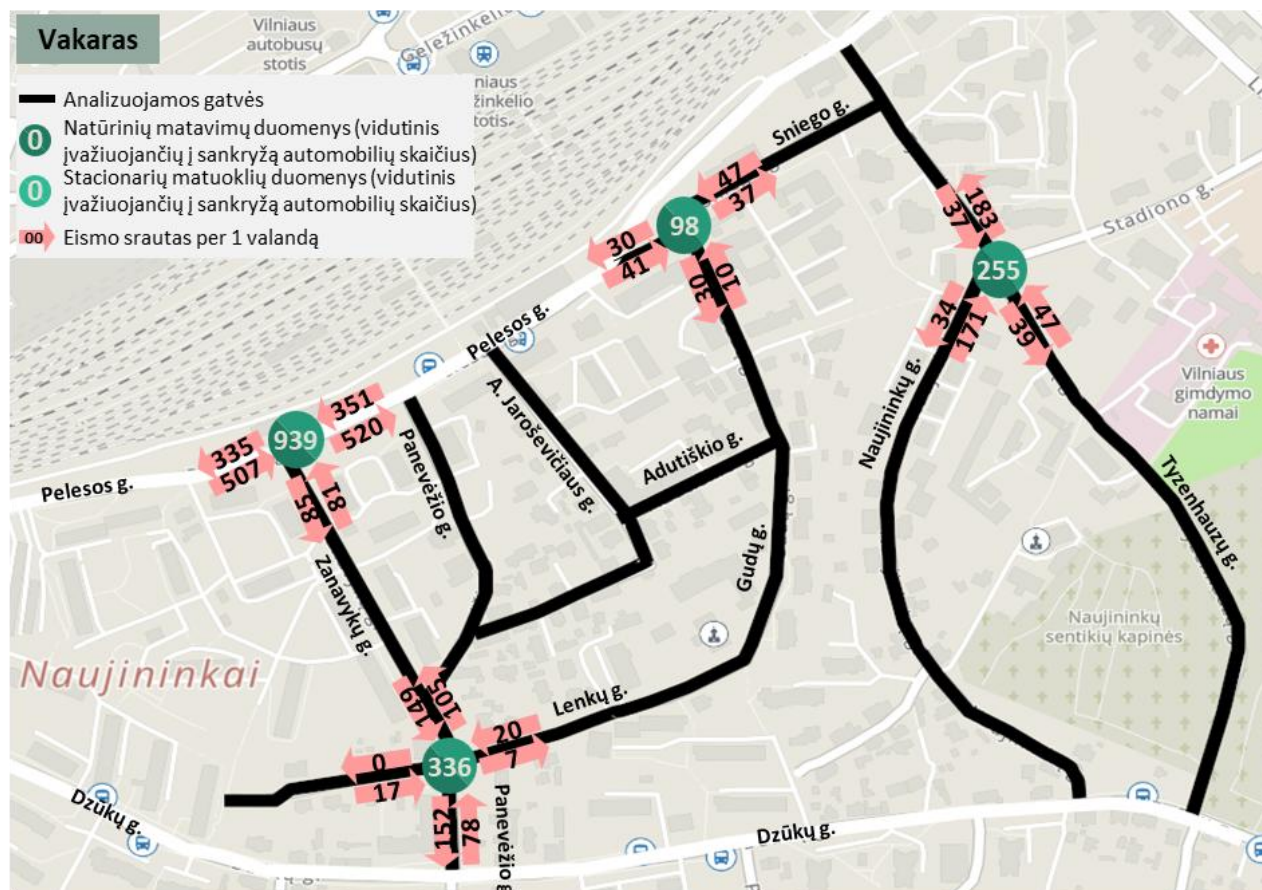
Išanalizavus natūrinius eismo srautų matavimus, rytinio piko metu pastebėta, kad Pelesos ir Zanavykų g. sankryža (Nr.2) yra intensyviausia, kadangi transporto priemonių srautas viršija tūkst. vnt. per valandą. Tai rodo didelį automobilių judėjimą iš teritorijos link Švitrigailos gatvės. Visose kitose sankryžose matavimu metu didelis eismo srautas nebuvo pastatytas ir siekė nuo 114 iki 337 vnt. transporto priemonių per valandą.



21 paveikslas. Eismo srautų matavimų rezultatai rytinio piko metu

Šaltinis: parengta Konsultanto

Panašios tendencijos atsiskleidžia ir vakarinio piko metu. Lyginant sankryžas tarpusavyje rezultatai išlieka tokie patys, todėl intensyviausia sankryža yra Pelesos ir Zanavykų g. (Nr. 2), o mažiausiai intensyvi Sniego ir Gudų g. (Nr. 4). Kita vertus, Pelesos ir Zanavykų g. sankryžoje automobiliai juda kita kryptimi, atvirkščiai, nei rytinio piko metu, o Naujininkų gatvėje automobilių judėjimas į ir iš gatvės yra panašus. Nustatyta ir tai, kad nėra dėsningumo parodančio vienodą srautų didėjimą tam tikru paros metu, kadangi, lyginant rytą ir vakarą, vienos sankryžose eismas didėja, kitose – šiek tiek mažėja.



22 paveikslas. Eismo srautų matavimų rezultatai vakarinio piko metu

Šaltinis: parengta Konsultanto

Toliau lentelėje pateikiami likusių eismo dalyvių srautai apskaičiuoti matavimų metu. Didžiausi pėsčiųjų srautai fiksuojami sankryžoje Nr. 1, dviratininkų – sankryžose Nr. 3 ir 4, o el. paspirtukininkų – Nr. 2.

14 lentelė. Eismo srautų matavimų rezultatai

Nr. žemėlapyje	Sankryža	Pėstieji		Dviratininkai		El. paspirtukai	
		Rytas	Vakaras	Rytas	Vakaras	Rytas	Vakaras
1.	Lenkų-Panevėžio g.	127	169	4	0	0	3
2.	Naujininkų-Zanavykų g.	88	61	0	3	0	7
3.	Tyzenhauzų-Naujininkų g.	39	44	9	0	0	0
4.	Gudų-Sniego g.	35	54	9	0	0	0

Šaltinis: parengta Konsultanto

Atlikus eismo srautų tyrimus, nustatyta, kad tik viena sankryža pasižymi didesniu eismo intensyvumu, kitos yra mažiau intensyvios.

2. Koncepcijos rengimas

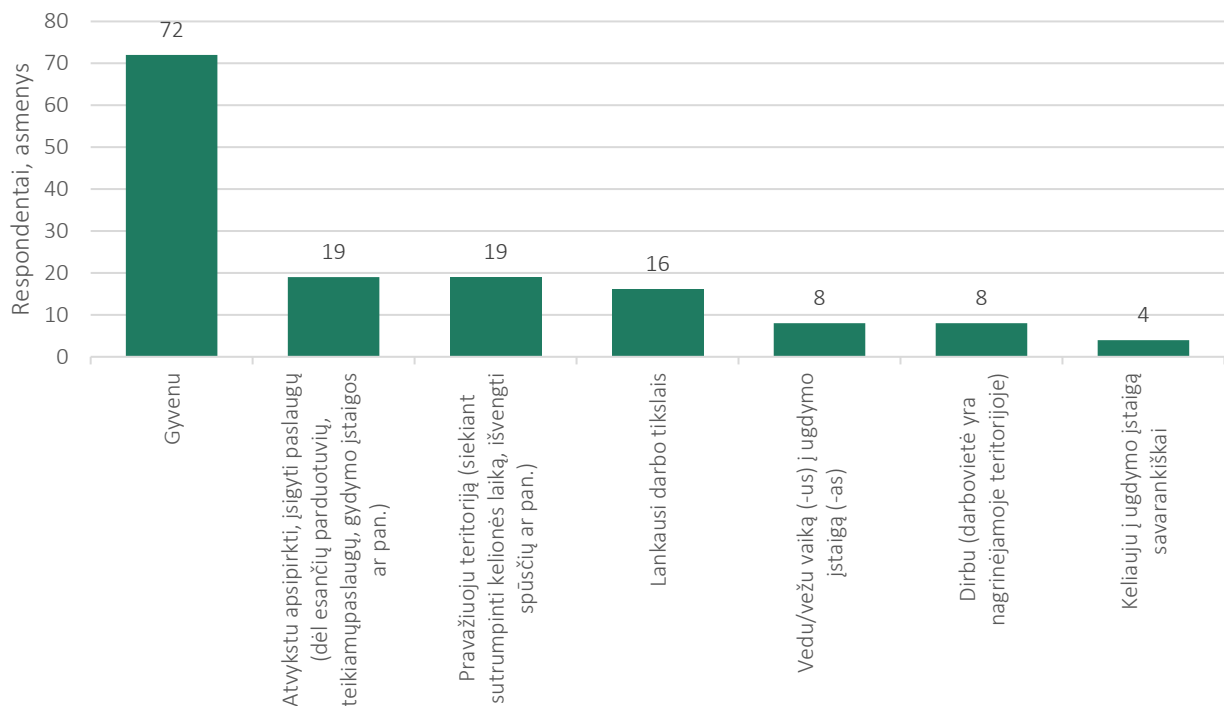
2.1. Gyventojų apklausos rezultatai

Rengiant koncepciją atlikta gyventojų apklausa apie susisiekimo galimybes bei problemas analizuojamoje teritorijoje. Anketinė apklausa buvo vykdoma *Zoho* platformoje, ją viešinant Užsakovo internetiniame tinklapyje, socialiniuose tinkluose ir mokyklų elektroniniuose dienynuose. Apklausa buvo vykdoma nuo 2024 m. gruodžio 6 d. iki 2025 m. kovo 24 d. (imtinai).

Anoniminę apklausą sudaro 7 uždaro tipo klausimai, skirti suprasti Naujininkų tiriamų gatvių gyventojų (ir kitais tikslais besilankančių asmenų) keliavimo (judumo) įpročius bei poreikius. Taip pat identifikuoti pagrindines keliavimo (judumo) problemas ir galimus jų sprendinius. Anketoje pateikiamas 1 atviro tipo klausimas skirtas gyventojų komentarams bei papildomoms įžvalgoms apie keliavimą (judumą) aktualiomis gatvėmis. Pažymėtina, kad 6 klausimai sudaryti taip, kad leistų respondentams pasirinkti kelis galimus atsakymo variantus, atitinkamai tai turi įtakos duomenų grafiniam atvaizdavimui.

Iš viso anketą pildė 202 respondentai, tai atitinka Užsakovo nurodytus reikalavimus (t. y. 200 užpildytų anketų).

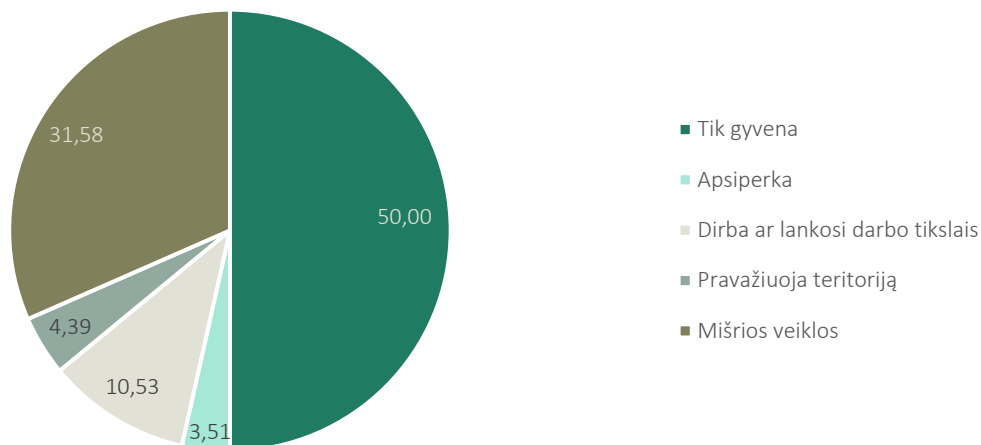
Daugiau nei puse respondentų yra Naujininkuose tiriamų gatvių gyventojai (63 proc.). Antroji pagal dažnumą priežastis lankytis šiose gatvėse – apsipirkimas ar paslaugų įsigijimas (17 proc.). Pažymėtina, kad apie 17 proc. respondentų analizuojamą teritoriją naudoja tranzitiniam eismui t. y. pravažiuoja siekiant trumpinti kelionės laiką ar išvengti spūsčių.



23 paveikslas. Dažniausias lankymosi teritorijoje tikslas

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

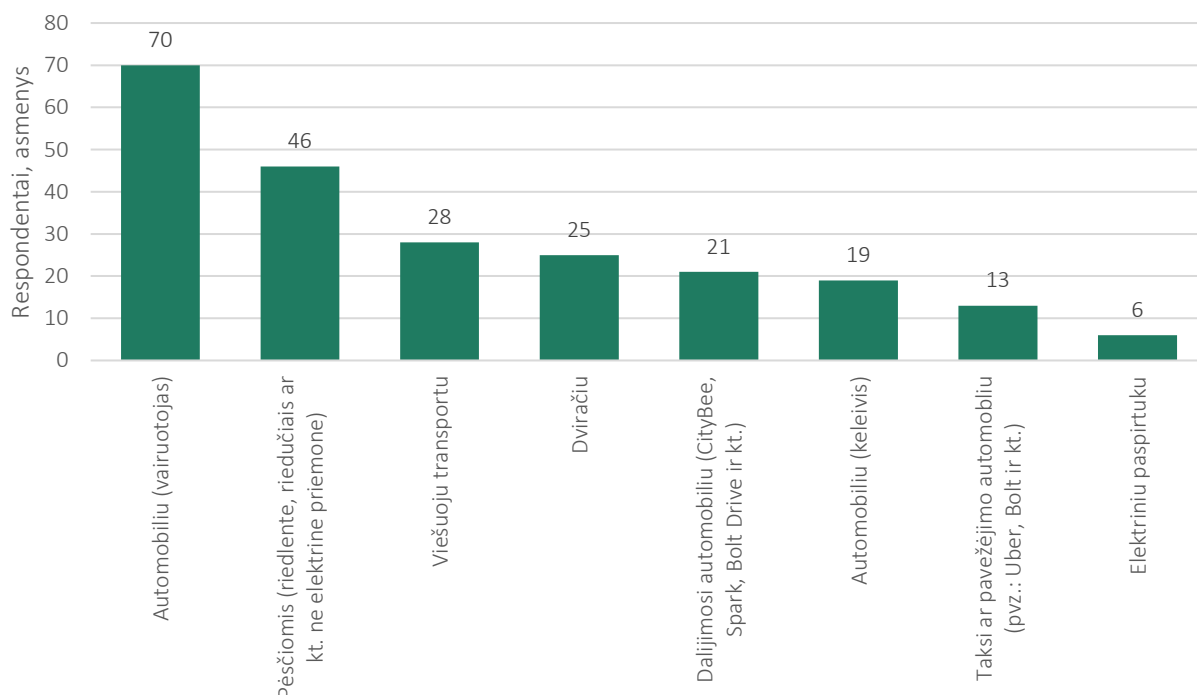
Pažymėtina, kad 37 proc. respondentų negyvena nagrinėjamoje teritorijoje ir joje lankosi kitais tikslais, iš jų 19 proc. – atvyksta apsipirkti, 14 proc. – darbo reikalais (dirba ar lankosi darbo tikslais). Pusė respondentų (50 proc.) nagrinėjamoje teritorijoje tik gyvena (t. y. dirba, apsiperka ir vykdo veiklas kitose teritorijose). Trečdalis respondentų nagrinėjamoje teritorijoje vykdo mišrias veiklas, t. y. apsiperka, veda vaikus į ugdymo įstaigas ir pan. (žr. toliau pateiktą paveikslą).



24 paveikslas. Dažniausias lankymosi teritorijoje tikslas, proc.

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

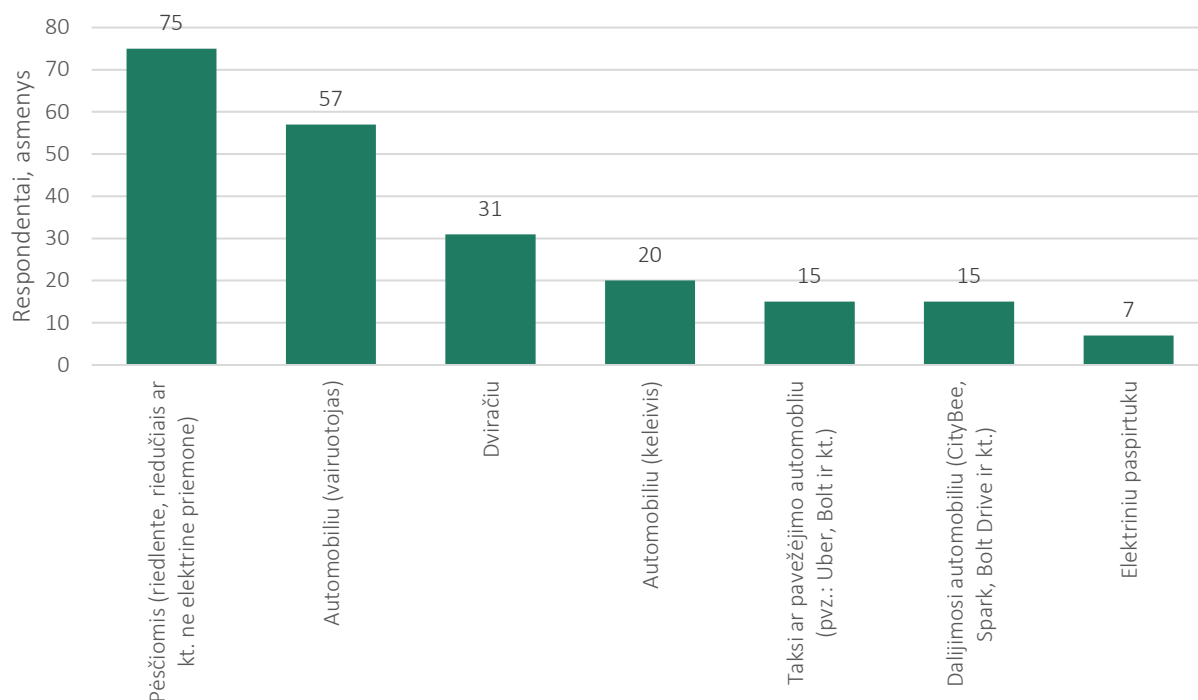
Dažniausiai respondentai keliauja į Naujininkų analizuojamą teritoriją nuosavu automobiliu (78 proc.). Pažymėtina, kad automobiliu keliauja 54 proc. gyventojų ir 35 proc. ne gyventojų (t. y. asmenys, kurie lankosi teritorijoje įvairiais tikslais). Kitas dažniausias atvykimo būdas – pėsčiomis (arba riedlente, riedučiais ir kitomis ne elektroninėmis priemonėmis) – 40 proc. Tokią keliavimo priemonę dažniau renkasi analizuojamų gatvių gyventojai nei ne gyventojai (atitinkamai, 34 proc. ir 12 proc.). Viešuoju transportu atkeliauja ketvirtadalis respondentų, t. y. 35 proc. Pažymėtina, kad teritorijos gyventojai yra labiau linkę naudotis viešuoju transportu nei atvykstantys (atitinkamai, 19 proc. ir 9 proc.).



25 paveikslas. Dažniausias atvykimo būdas į teritoriją

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

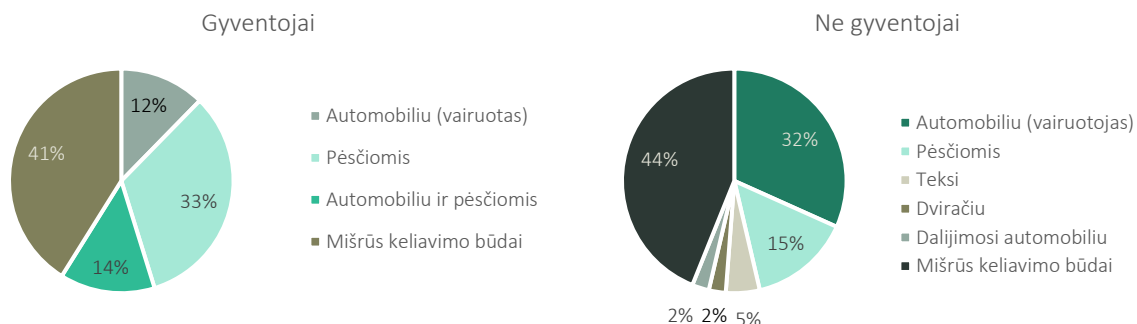
Analizuojant respondentų keliavimo įpročius po tiriamas gatves nustatyta, kad dažniausiai jie keliauja pėsčiomis (66 proc.) arba automobiliu (50 proc.). Pažymėtina, kad gyventojai labiau linkę keliauti pėsčiomis nei ne gyventojai (atitinkamai, 83 proc. ir 36 proc.). Taip pat gyventojai labiau linkę keliauti dviračiu nei ne gyventojai (atitinkamai, 32 proc. ir 19 proc.), o ne gyventojai, labiau nei gyventojai, linkę keliauti automobiliu (atitinkamai, 57 proc. ir 46 proc.).



26 paveikslas. Dažniausias keliavimo būdas teritorijoje

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

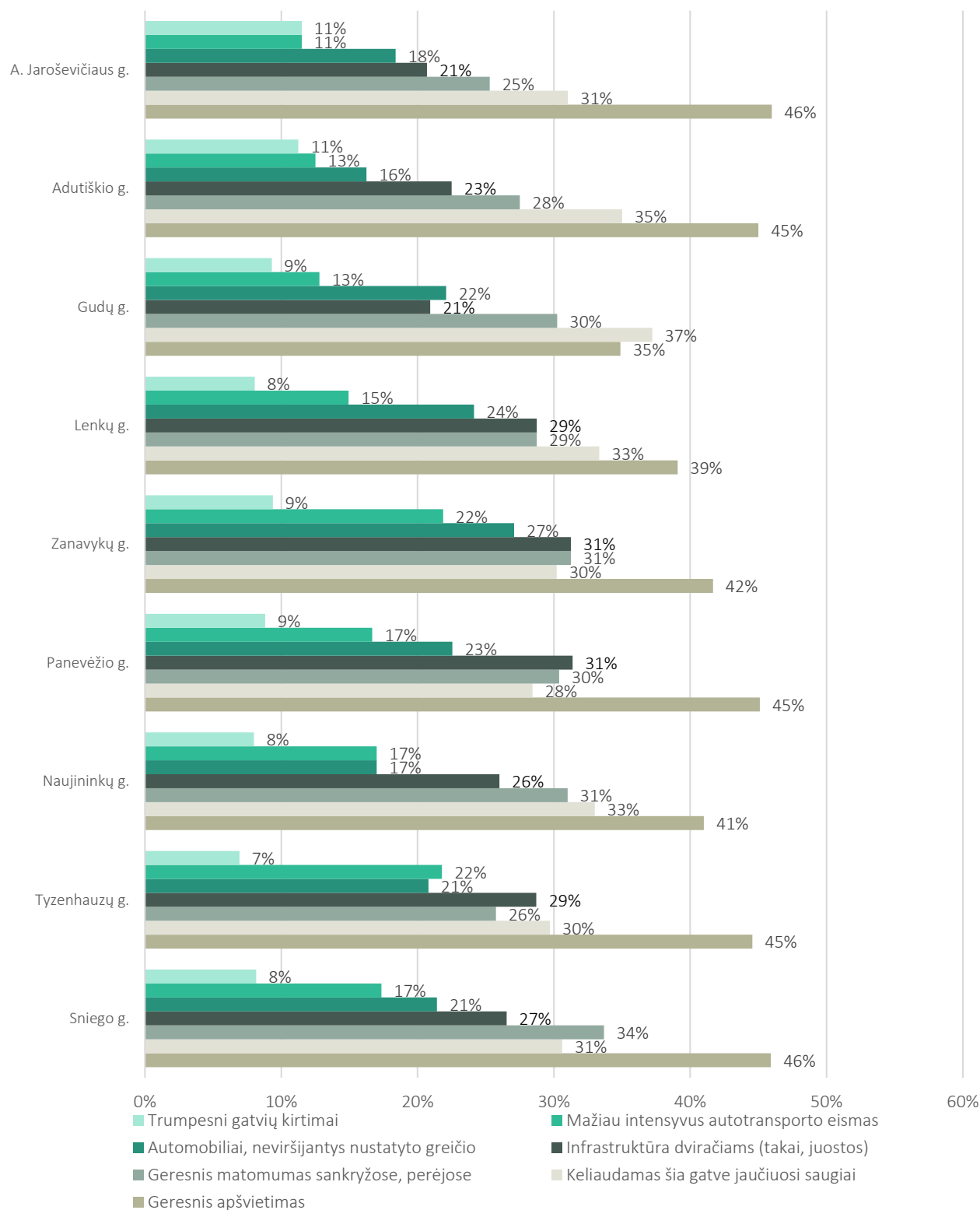
Pažymėtina, kad tiriamų gatvių gyventojai kelionėms po analizuojamą teritoriją renka alternatyvias keliavimo priemones: 33 proc. keliauja tik pėsčiomis, 14 proc. – automobiliu ir pėsčiomis, o 41 proc. – mišriai (pvz., automobiliu ir pėsčiomis ar dviračiu, ar kita transporto priemone). Tik automobilių renka 12 proc. apklausoje dalyvavusių gyventojų. Ne gyventojai dažniausiai renka keliones automobiliu (32 proc.) ir nedidelė dalis keliauja pėsčiomis (15 proc.). Pažymėtina, kad 44 proc. ne gyventojų taip pat renka mišrius keliavimo būdus (pvz., automobiliu arba nemotorine transporto priemone).



27 paveikslas. Dažniausias keliavimo būdas teritorijoje gyventojų ir ne gyventojų, proc.

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Atsižvelgiant į Naujininkuose analizuojamų gatvių judumo ypatumus respondentai pažymi, kad tiriamose gatvėse reikia geresnio apšvietimo (35–46 proc., visų gatvių vidurkis – 43 proc.), geresnio matomumo sankryžose ir perėjose (25–34 proc., visų gatvių vidurkis – 29 proc.) bei geresnės dviračių infrastruktūros (21–31 proc.; visų gatvių vidurkis – 29 proc.). Esminės problemos kartojasi visose tiriamose gatvėse, tačiau vienos minėtos problemos ryškesnės nei kitose. Kita vertus, apie trečdalis respondentų pažymėjo, kad visose tiriamose gatvėse jie jaučiasi saugūs (28–37 proc., visų gatvių vidurkis – 32 proc.). Vertinant saugumo pojūtį tiriamose gatvėse išryškėja skirtumas tarp gyventojų ir ne gyventojų nuomonės. Pažymėtina, kad ne gyventojai tiriamose gatvėse jaučiasi saugiau nei gyventojai. Aukščiausias saugumo jausmas nustatytas Gudų g. (37 proc.), o žemiausias – Panevėžio g. (28 proc.).

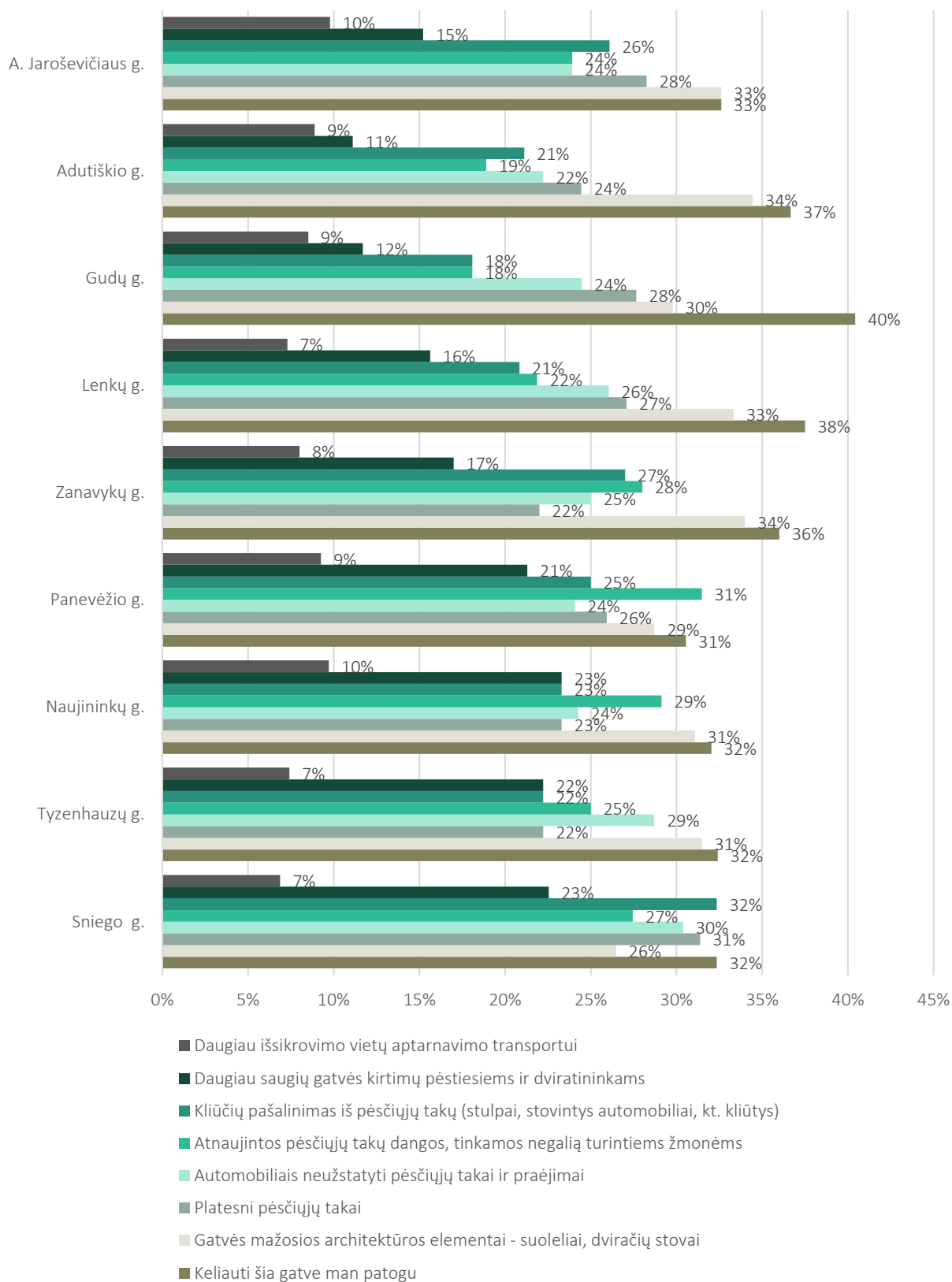


28 paveikslas. Aspektai, kuriuos reikėtų patobulinti, kad keliaujant teritorijoje respondentas jaustųsi saugiau

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Vertinant patogumo kriterijus, dauguma respondentų pažymėjo, kad trūksta gatvės mažosios architektūros elementų (26–34 proc., visų gatvių vidurkis – 31 proc.) ir atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalią turintiems žmonėms (18–29 proc., visų gatvių vidurkis – 25 proc.). Respondentams taip pat reikia užtikrinti saugų

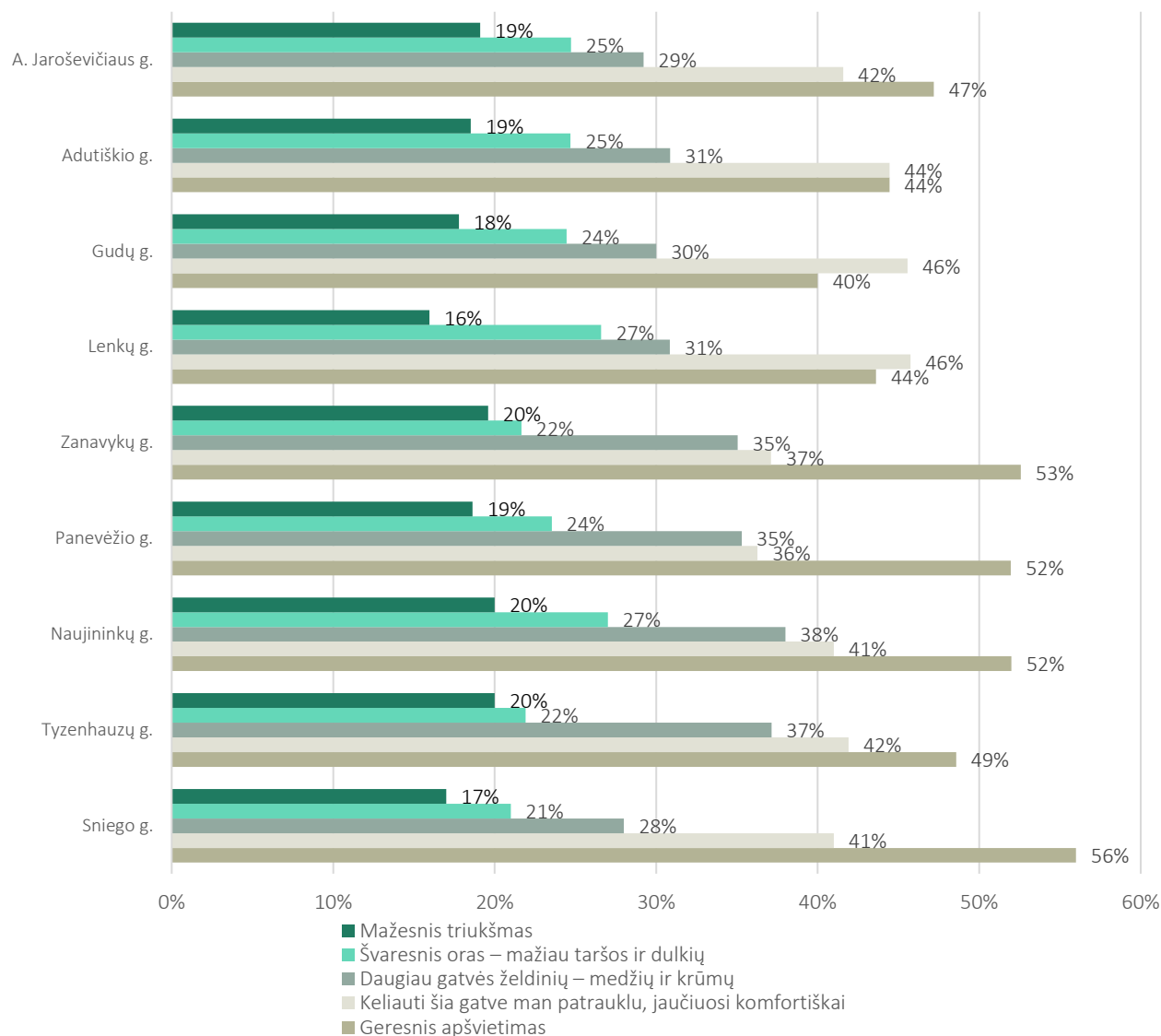
automobilių stovėjimą, kad jie nebūtų statomi ant pėsčiųjų takų ar perėjų (22–30 proc., visų gatvių vidurkis – 25 proc.). Ši problema aktualiausia Sniego g. (30 proc.) ir Tyzenhauzų g. (29 proc.).



29 paveikslas. Aspektai, kurie keliavimą teritorijoje paverstų patogesniu

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Kiti aspektai, kurie prisidėtų prie patrauklesnio judumo analizuojamose Naujininkų gatvėse: geresnis apšvietimas (40–56 proc., visų gatvių vidurkis – 48 proc.), daugiau gatvės želdinių (28–38 proc., visų gatvių vidurkis – 33 proc.) ir švaresnis oras, t. y., mažiau taršos ir dulkių (21–27 proc., visų gatvių vidurkis – 24 proc.). Pažymėtina, kad visose tiriamose gatvėse nustatyti tie patys patrauklumo aspektai. Taip pat apie 42 proc. respondentų pažymėjo, kad keliaudami tiriamomis gatvėmis jie jaučiasi komfortiškai (36–46 proc.).



30 paveikslas. Aspektai, kurie turėtų pasikeisti, kad keliavimas teritorijoje būtų patrauklesnis

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Bendrai analizuojant nagrinėjamos teritorijos gatvių saugumo, patogumo ir patrauklumo kriterijus, nustatyta, kad keliautojai pėsčiomis, automobiliu ir mišriai skirtingai vertina pasirinktus kriterijus. Automobilių vairuotojai, labiau nei pėstieji ar mišrių priemonių naudotojai, keliaudami jaučiasi saugiau, patogiau ir komfortiškiau. Pėstiesiems, labiau nei automobilių vairuotojams ar keliaujantiems mišriais būdais, reikia mažiau intensyvaus automobilių eismo, kad automobiliai neviršytų leistino greičio, daugiau saugių gatvės kirtimų pėstiesiems ir dviratininkams, platesnių pėsčiųjų takų, gatvės želdinių, mažiau triukšmo ir švaresnio oro. Mišrūs keliautojai labiau nei pėstieji ir automobilių vairuotojai išskiria tuo, kad jiems svarbu tvarkyti ir plėtoti dviračių takų infrastruktūrą, taip pat išskyrė geresnį apšvietimą.

15 lentelė. Kriterijų vertinimas pagal keliavimo būdus nagrinėjamoje teritorijoje

Klausimas	Kriterijus	Keliavimo būdas (teritorijoje)
-----------	------------	--------------------------------

		Tik automobiliu (vairuotojai)	Tik pėsčiomis (riedlente, riedučiais ar kt. ne elektrine priemone)	Mišriai (t. y. teritorijoje keliauja skirtingais keliavimo būdais)
Saugumas	Automobiliai, neviršijantys nustatyto greičio	7%	23%	18%
	Mažiau intensyvus autotransporto eismas	5%	16%	15%
	Geresnis matomumas sankryžose, perėjose	26%	20%	25%
	Trumpesni gatvių kirtimai	11%	6%	7%
	Infrastruktūra dviračiams (takai, juostos)	1%	20%	30%
	Geresnis apšvietimas	23%	37%	38%
	Keliaudamas šia gatve jaučiuosi saugiai	51%	18%	21%
Patogumas	Daugiau saugių gatvės kirtimų pėstiesiems ir dviratininkams	3%	19%	18%
	Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai	18%	17%	27%
	Gatvės mažosios architektūros elementai - suoleliai, dviračių stovai	14%	32%	29%
	Platesni pėsčiųjų takai	9%	22%	27%
	Kliūčių pašalinimas iš pėsčiųjų takų (stulpai, stovintys automobiliai, kt. kliūtys)	19%	12%	25%
	Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalių turintiems žmonėms	21%	6%	29%
	Daugiau išsikrovimo vietų aptarnavimo transportui	14%	0%	8%
	Keliauti šia gatve man patogiu	55%	22%	26%
Patrauklumas	Geresnis apšvietimas	41%	37%	42%
	Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų	16%	32%	29%
	Mažesnis triukšmas	2%	18%	19%
	Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių	10%	29%	19%
	Keliauti šia gatve man patrauklu, jaučiuosi komfortiškai	56%	27%	31%

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais²²

Apibendrinant respondentų atsakymus nustatyta, kad tiriamose gatvėse trūksta automobilių stovėjimo aikštelių, todėl dažnu atveju automobiliai yra statomi neleistinose vietose (prie įvažiavimo / išvažiavimo iš kiemo, prie perėjų) ir taip blogina matomumą bei keliavimą pėstiesiems. Taip pat respondentai pastebi, kad nagrinėjamoje teritorijoje yra padidėjusi tarša ir triukšmas, nes dauguma gatvių, skirtų privažiavimui, yra naudojamos tranzitui. Neretai vairuotojai viršija leistina greitį, ypač siaurose ir tranzitinėse gatvėse, todėl kyla avarinių situacijų rizika. Tokiose vietose reikėtų riboti greitį ir įrengti greičio mažinimo priemones.

²² Pažymėtina, kad respondentai galėjo rinktis kelis galimus atsakymo variantus (įskaitant atsakymo variantą „Negaliu atsakyti, nesilankau“, kuris nėra įtrauktas į lentelę).

Respondentai, keliaujantys pėsčiomis, pažymi, kad trūksta vientisų šaligatvių (t. y. pėsčiųjų takų tinklo), o esami yra prastos būklės ir juos reikia atnaujinti. Taip pat vietomis trūksta apšvietimo, ypač prie pėsčiųjų (žr. toliau pateiktą paveikslą).

Eismo organizavimas ir automobilių judėjimas	Pėsčiųjų infrastruktūra:
Automobilių statymo problemos: • trūksta mokamų / nemokamų automobilių stovėjimo aikštelių; • netvarkingai paliekami automobiliai (prie įvažiavimo / išvažiavimo iš kiemo, prie perėjų) blogina matomumą.	• trūksta vientisų šaligatvių (t. y. pėsčiųjų takų tinklo) • šaligatviai prastos kokybės • trūksta pėsčiųjų perėjų ir apšvietimo • trūksta apšvietimo pėsčiųjų takuose
Tranzito problemos: • dauguma gatvių, skirtų privažiavimui, yra naudojamos tranzitui, kas sukelia triukšmą ir taršą; • intensyvus tranzitas; • bloga važiuojamosios kelio dalies būklė, t. y. gatvės yra prastos būklės, neasfaltuotos.	Dviračių infrastruktūra:
Greičio viršijimo problemos: • vairuotojai dažnai viršija leistiną greitį, ypač siaurose ir tranzitinėse gatvėse, todėl kyla avarinių situacijų rizika. Tokiose vietose reikėtų riboti greitį ir įrengti greičio mažinimo priemones.	• trūksta dviračių takų ir saugyklų, kas trukdo saugiai važiuoti dviračiais ir juos saugiai palikti (priparkuoti)

31 paveikslas. Respondentų išsakytos judumo problemos

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Respondentai, keliaujantys pėsčiomis, pažymi, kad trūksta vientisų šaligatvių (t. y. pėsčiųjų takų tinklo), o esami yra prastos būklės ir juos reikia atnaujinti. Taip pat vietomis trūksta apšvietimo, ypač prie pėsčiųjų perėjų.

Didžioji dalis kelionių nagrinėjamose teritorijose vyksta automobiliu. Tiek gyventojai, tiek ne gyventojai judėjimui renkasi motorines transporto priemones. Gyventojai, labiau nei ne gyventojai, linkę teritorijoje keliauti pėsčiomis arba derinti kelionės automobiliu ir pėsčiomis. Pažymėtina, kad apie 40 proc. respondentų judumui taiko mišrius keliavimo būdus, todėl jiems aktuali tiek automobilių, tiek pėsčiųjų, tiek dviračių infrastruktūra ir jos prieinamumas.

Nagrinėjamoje teritorijoje trūksta geresnio apšvietimo (tiek važiuojamojoje, tiek pėsčiųjų teritorijoje) bei geresnio matomumo sankryžose ir perėjose. Gerinant judumo sąlygas ir kuriant patogią keliavo aplinką taip pat reikia atnaujinti pėsčiųjų takų dangą (įskaitant pritaikymą neįgaliesiems) bei didinti mokamų / nemokamų stovėjimo aikštelių skaičių. Pažymėtina, kad stovėjimo aikštelių trūkumas skatina vairuotojus palikti automobilius neleistinose vietose, o tai blogina matomumą (ypatingai šalia pėsčiųjų perėjų) ir trukdo pėsčiųjų judėjimui. Taip pat teritorijoje gyvenantys respondentai pažymi, kad dažnu atveju gatvės yra naudojamos tranzitiniam eismui, o tai blogina oro kokybę bei kelia papildomą triukšmą.

2.2. Kūrybinių dirbtuvių rezultatai

Rengiant koncepciją buvo organizuojamos kūrybinės dirbtuvės su analizuojamos teritorijos gyventojais. Kūrybinės dirbtuvės vyko sausio 23 dieną Vilniaus lietuvių namuose (Dzūkų g. 43, Vilnius). Susitikime dalyvavo 9 dalyviai ir koncepcijos rengėjai bei užsakovai. Susitikimo metu gyventojai pritarė pokyčiams analizuojamose gatvėse.

Susitikimas prasidėjo nuo užsakovo įžanginio žodžio ir projekto pristatymo, tuomet sekė koncepcijos rengėjų atliktos esamos analizės ir gyventojų apklausos pristatymas. Susitikimo antroje dalyje gyventojai buvo suskirstyti į grupes pagal gyvenamąją vietą, kur dalyvių buvo prašoma identifikuoti kylančias problemas bei pateikti pasiūlymus modernizuojamoms gatvėms. Identifikuotos problemos ir pasiūlymai pateikiami toliau.

Dirbtuvių metų gyventojai kėlė klausimus bei aktualias analizuojamos teritorijos problemas. Gyventojams kilo šie klausimai:

- Kokia projekto eiga, kada planuojamas įgyvendinimas?
- Ar bus vykdomi stacionarūs eismo srautų matavimai ilgesnį laiką?
- Jeigu būtų įteisinta gyvenamoji zona, ar gyventojai galėtų vaikščioti gatvėje?

- Gyventojas minėjo, jog dalis gatvių yra istorinės ir po asfaltu yra grįsta akmenų danga, todėl galbūt, kad nuraminti eismą, būtų galima atidengti šį grindinį arba bent jau dalį jo?
- Kodėl nesvarstomos Dzūkų ir Pelesos gatvės, kurios judriausios ir yra daugiausiai automobilių, dviratininkų ir kur didžiausias tranzitas? Jeigu svarstome, bendrai reikia įtraukti ir šias gatves ir spręsti tranzito klausimą.

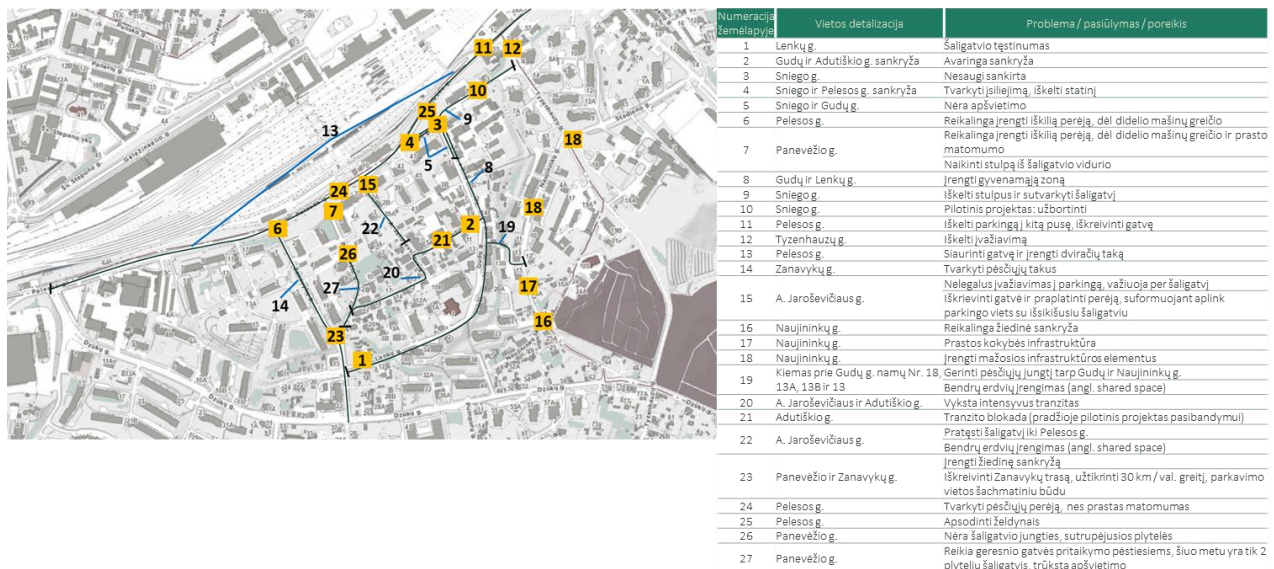
Be to, gyventojai susitikimo metu pabrėžė jiems aktualias problemas ir siūlė sprendimo būdus. Buvo diskutuojama apie pasirinktą teritoriją, kad būtina vertinti Dzūkų ir Pelesos gatves, kuriose vyksta intensyvus tranzitinis eismas. Taip pat buvo pabrėžta, kad naujas Kapsų gatvės projektas turės įtakos nagrinėjamai teritorijai, todėl šis aspektas turėtų būti įtrauktas į vertinimą.

Buvo iškelta problema dėl šaligatvių tęstinumo trūkumo – daugelyje vietų šaligatviai nutrūksta, todėl vaikščioti pėsčiomis yra nepatogu ir nesaugu. Be to, yra daug pavojingų gatvės kirtimo vietų, o apšvietimas kai kuriose vietose nepakankamas arba apšvietimo stulpai įrengti viduryje šaligatvio, todėl trukdo patogiam judėjimui.

Gyventojai taip pat pabrėžė, kad rajone labai trūksta žaliųjų erdvių, reikėtų galvoti apie jų įrengimą.

Taip pat, buvo kalbama apie Panevėžio g. sankryžos problemą – nors sankryža buvo tvarkyta neseniai, ji nebuvo sutvarkyta pagal standartus, todėl vis dar kelia nepatogumų ir saugumo iššūkių.

Kitas problemines vietas ir pasiūlymus gyventojai pateikė darbo grupių metu, atvaizduojant žemėlapiuose (žr. toliau pateiktą paveikslą).



32 paveikslas. Kūrybinių dirbtuvių metu dalyvių pateiktų problemų ir pasiūlymų apibendrinimas

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis dirbtuvių medžiaga

Dirbtuvių metu dalyviai pabrėžė pėstiesiems aktualias problemas – šaligatvių jungčių ir apšvietimo trūkumą, nesaugius gatvės kirtimus ir apšvietimo atramas įrengta šaligatvių viduryje. Dirbtuvių dalyvių išreikštos problemos sutampa ir su apklausos rezultatais. Į dirbtuvių metu dalyvių išreikštas problemas ir pasiūlymus bus atsižvelgiama rengiant koncepciją.

2.3. Siūlomi gatvių modernizavimo sprendiniai

Remiantis esamos situacijos analize, gyventojų apklausų duomenimis ir organizuotų dirbtuvių rezultatais, suformuoti Naujininkų gatvių modernizacijos sprendiniai. Nepriklausomai nuo pasirinktų gatvės pertvarkymo sprendimų, modernizuojant gatves būtina užtikrinti pagrindinių gatvės elementų įrengimą ir atnaujinimą.

ELEMENTAI, KURIE TURI BŪTI ĮRENGIAMI VISOSE MODERNIZUOJAMOSE GATVĖSE

Šaligatvių danga, bortai ir taktiliniai paviršiai. Modernizuojant gatves būtina atnaujinti pasenusią ir nusidėvėjusią pėsčiųjų dangą, ties įvažomis bei perėjomis iškelti šaligatvius ir užtikrinti pritaikymą SPTŽ (taktiniai paviršiai). Pažymėtina, kad pėsčiųjų takai turi būti tvarkomi ne tik prie gatvių, bet ir vidiniuose gyvenamųjų daugiabučių namų kiemuose.²³

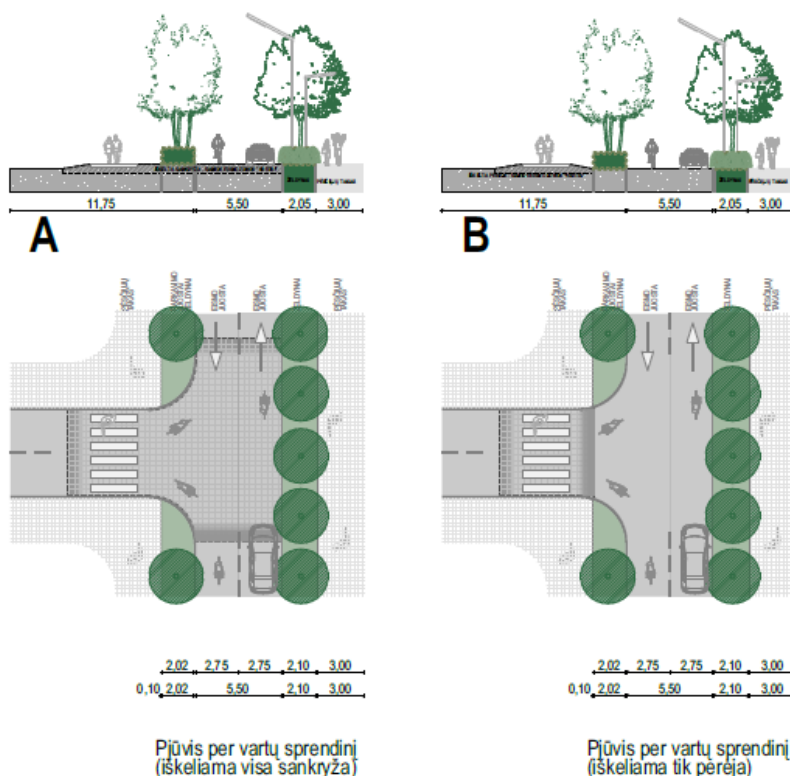
Apšvietimas. Gatvėse turi būti užtikrinamas kokybiškas bendrasis apšvietimas ne tik važiuojamojoje dalyje, bet ir pėsčiųjų takuose. Be to, apšvietimas turėtų būti įrengtas ne tik prie pagrindinių gatvių, bet ir gyvenamųjų daugiabučių namų kiemuose. Pėsčiųjų perėjose būtina įrengti kryptinį apšvietimą, kuris pagerintų matomumą ir užtikrintų eismo saugumą.

Automobilių statymas. Planuojant ir modernizuojant gatvės infrastruktūrą būtina inžinerinėmis priemonėmis (salėlėmis, borteliais, atitvarais) užtikrinti, kad automobiliai nebūtų statomi blokuojant pėsčiųjų perėjas, įvažas ar posūkius, nes tai riboja matomumą ir pažeidžia Kelių eismo taisykles.

Be to, statmenose arba įstrižose transporto priemonių statymo vietose būtina įrengti parkavimo bortelius – ratų atmušėjus, kad pastatytos mašinos neišsikištų į šaligatvį ir neužimtų pėsčiųjų erdvės.

Eismo sauga. Visose teritorijoje esančiose D kategorijos gatvėse siūloma riboti leistiną greitį iki 30 km / val., įrengiant atitinkamą vertikalų ženklinimą bei pagal poreikį horizontalų ženklinimą atvaizdavimą ant važiuojamosios kelio dalies. Ties ugdymo įstaigomis rekomenduojama įrengti mokyklos zonas, ribojant greitį iki 20 km / val., įrengiant platesnes ir iškilias pėsčiųjų perėjas (kontrastinės spalvos), papildomai įrengiant ir mirksinčius geltonos spalvos signalinius žibintus (su judesio davikliais).

„Vartai“. Įvažiavimui į gatves siūloma taikyti vartų (iškilių perėjų arba sankryžų) sprendinį, kuris leistų vairuotojams intuityviai pajusti pasikeitusias eismo sąlygas, patekimą į sumažinto greičio zoną, kurioje eismo dalyviai gali judėti bendrame sraute.



33 paveikslas. Vartų sprendinių skerspjūviai

Šaltinis: parengta Konsultanto

²³ Pastaba išsakyta dirbtuvių su gyventojais metu.

SIŪLOMI SPRENDINIAI IR GALIMOS ALTERNATYVOS. Toliau lentelėje pateikiamas siūlomas sprendinys bei galimos sprendinio alternatyvos kiekvienai gatvei. Bendra taikomų sprendinių schema pateikiama Priede Nr. 2.

16 lentelė. Siūloami Naujininkų gatvių modernizacijos sprendiniai ir alternatyvos

Gatvė	Siūlomas sprendinio aprašymas (sprendinio Nr.)	I alternatyva	II alternatyva
A. Jaroševičiaus, Adutiškio, Gudų, Lenkų ir Panevėžio g.	Gyvenamoji zona (Nr. 3) Dvikryptis eismas su lygiagrečiomis stovėjimo vietomis skirtingose pusėse (Nr. 1) Vartai – iškili sankryža ir pėsčiųjų perėjos (Nr. A ir B) Privalumai: judėjimas bendrame sraute, ribojamas transporto priemonių greitis, nereikalauja daug investicijų ir laiko įrengimui Trūkumai: ribotas stovėjimo vietų skaičius	Vienkryptis eismas su lygiagrečiomis stovėjimo vietomis vienoje gatvės pusėje (Nr. 2) Privalumai: suformuojama daugiau statymo vietų, ribojamas tranzitinis eismas, nereikalauja daug investicijų ir laiko Trūkumai: keičiamas eismo organizavimas	Vienoje iš gatvių blokuojamas eismas, kad nebūtų kuriamas tranzitinis eismas Privalumai: mažinamas tranzitinis eismas, nereikalauja daug investicijų ir laiko Trūkumai: keičiamas eismo organizavimas
Naujininkų g.	Išlaikomas dvikryptis eismas su galimybe sustoti važiuojamojoje dalyje (Nr. 9) Vartai – iškili sankryža ir pėsčiųjų perėja (Nr. B) Privalumai: suformuojamos statymo vietos, nereikalauja daug investicijų ir laiko įgyvendinimui Trūkumai: ties automobilių sustojimo vietomis ribojama galimybė prasilenkti	Vienkryptis eismas su lygiagrečiomis stovėjimo vietomis vienoje gatvės pusėje (Nr. 2) Privalumai: suformuojama daugiau statymo vietų, ribojamas tranzitinis eismas, nereikalauja daug investicijų ir laiko Trūkumai: keičiamas eismo organizavimas	–
Sniego g.	Dvikryptis eismas be stovėjimo vietų (Nr. 4) Eismo blokada Privalumai: nereikalauja daug investicijų ir laiko įgyvendinimui, užtikrinamas transporto priemonių prasilenkimas, ribojamas tranzitinis eismas Trūkumai: keičiamas eismo organizavimas, nėra stovėjimo vietų	Vienkryptis eismas su lygiagrečiomis stovėjimo vietomis vienoje gatvės pusėje (Nr. 2) Privalumai: suformuojama daugiau statymo vietų, ribojamas tranzitinis eismas, nereikalauja daug investicijų ir laiko Trūkumai: keičiamas eismo organizavimas	–
Tyzenhauzų g.	Dvikryptis eismas su lygiagrečiomis abejose gatvės pusėse (Nr. 7) arba be stovėjimo vietų (Nr. 4) Nemotorizuoto eismo gatvė (apatinė atkarpa, arčiau Dzūkų g.) Sankryžos rekonstrukcija (Nr. 5) Vartai – iškili sankryža (Nr. A) Privalumai: suformuojamos statymo vietos, sutvarkoma sankryža Trūkumai: reikalauja daug laiko ir investicijų įgyvendinimui	Vienkryptis eismas su lygiagrečiomis stovėjimo vietomis vienoje gatvės pusėje (Nr. 2) Privalumai: suformuojama daugiau statymo vietų, ribojamas tranzitinis eismas, nereikalauja daug investicijų ir laiko Trūkumai: keičiamas eismo organizavimas	Gatvės platinimas ir lygiagrečių statymo vietų abejose gatvės pusėse įrengimas Privalumai: suformuojama daugiau statymo vietų Trūkumai: reikalauja daug investicijų ir laiko įgyvendinimui, didėja tranzitinio eismo tikimybė, mažinama žaliaji erdvė (juosta)
Zanavykų g.	Dvikryptis eismas su lygiagrečiomis stovėjimo vietomis (Nr. 8) Sankryžos rekonstrukcija su Panevėžio g. (Nr. 6)	Vienkryptis eismas su įstrižomis stovėjimo vietomis vienoje gatvės pusėje	–

Žiedinės sankryžos įrengimas (su Dzūkų g.)

Vartai – iškilni pėsčiųjų perėja (Nr. B)

Žiedinė sankryža

Privalumai: sutvarkomas sankryžos, suformuojamos statymo vietos

Trūkumai: reikalauja daug laiko ir investicijų

Privalumai: suformuojama daugiau statymo vietų, ribojamas tranzitinis eismas

Trūkumai: keičiamas eismo organizavimas, reikalauja daug investicijų ir laiko

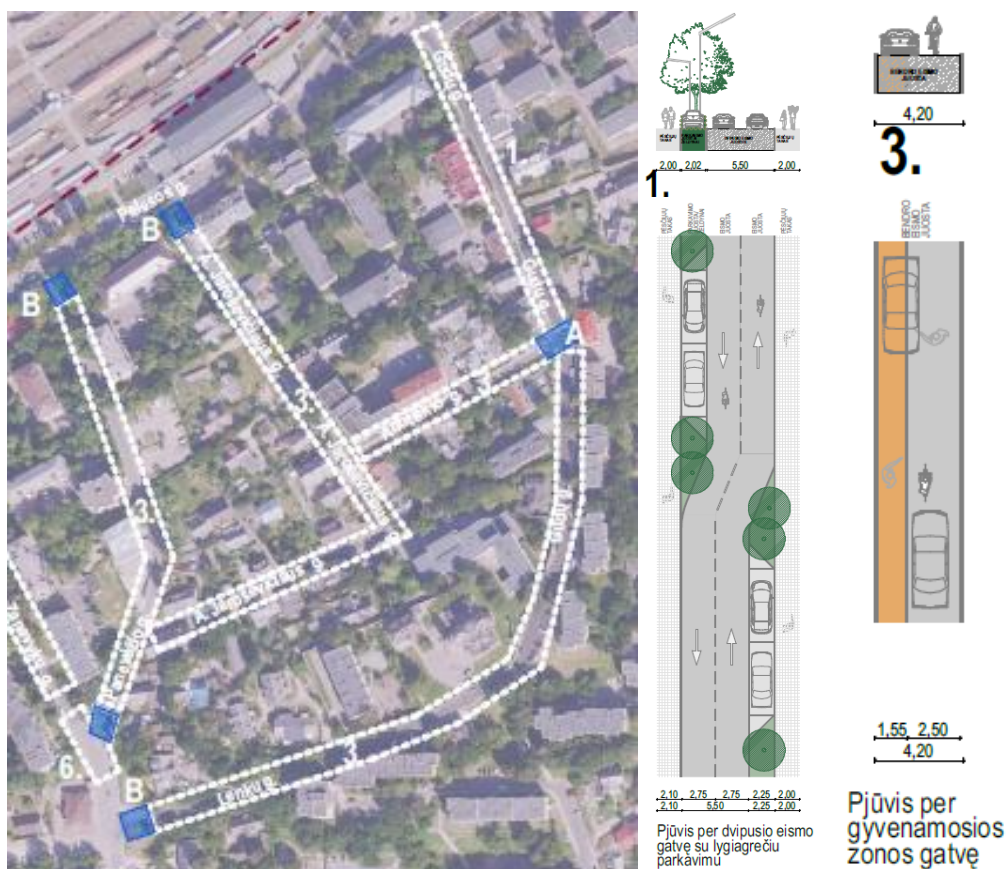
Šaltinis: parengta Konsultanto

2.3.1. A. Jaroševičiaus, Adutiškio, Gudų, Lenkų ir Panevėžio gatvės

A. Jaroševičiaus, Adutiškio, Lenkų, Panevėžio gatvėse ir Gudų gatvės atkarpoje (nuo Lenkų g. iki Adutiškio g.) numatoma taikyti gyvenamosios zonos sprendinį (sprendinys Nr. 3), kuriame visi eismo dalyviai judėtų bendrame sraute. Rekomenduojama per visą gatvės plotį įrengti sutaptintą dangą (neįrenginėjant atskiria šaligatvio), dalį jos įrengiant kitos spalvos ar faktūros taip vizualiai susiaurinant važiuojamąją dalį ir intuityviai paskirstant eismo dalyvių srautus. Įgyvendinant šį sprendinį eismo organizavimas nėra keičiamas, todėl išlieka vienkryptis eismas A. Jaroševičiaus ir Panevėžio g. atkarpoje.

Gudų gatvės atkarpoje nuo Pelesos g. iki Adutiškio g. taikomas sprendinys Nr. 1. – dviejų krypčių eismas su lygiagrečiu parkavimu. Keičiant stovėjimo vietų įrengimo pusę suformuojami gatvės iškreiviniai, kurie veikia kaip greičio mažinimo priemonė.

Prie patekimo į Panevėžio, Lenkų ir A. Jaroševičiaus g. siūloma įrengti iškeliamos perėjos (sprendinys Nr. B), o Adutiškio ir Gudų gatvių sankirtoje – iškilios sankryžos sprendinį (sprendinys Nr. A).



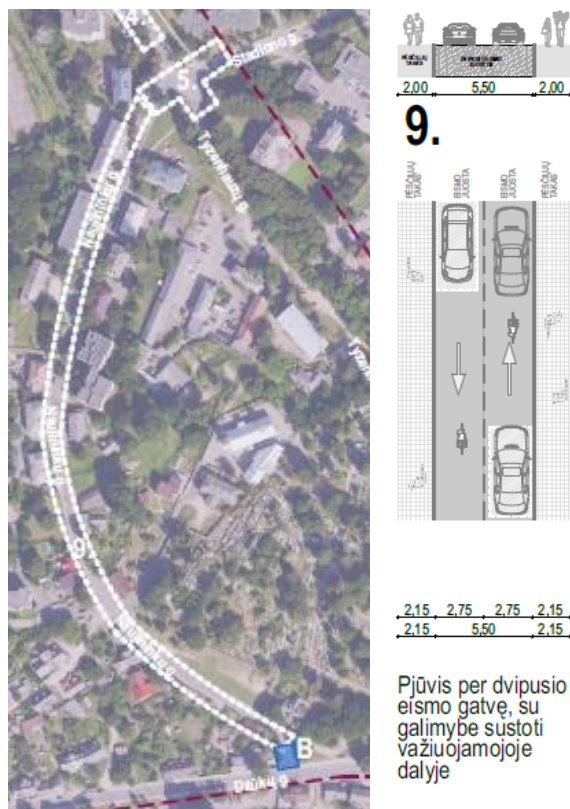
34 paveikslas. Siūlomi sprendiniai ir skerspjūviai A. Jaroševičiaus, Adutiškio, Gudų, Lenkų ir Panevėžio gatvėms

Šaltinis: parengta Konsultanto

Perspektyvoje tikslinga įvertinti vienos krypties eismo galimybes ir Adučiškio bei Lenkų g. taip apribojant tranzitinį eismą, pradžiai atliekant bandomąjį projektą, kurio metu kelis mėnesius eismas būtų organizuojamas pagal naujus sprendinius. Tokiu būdu būtų galima įvertinti vienpusio eismo tinkamumą, kryptis ir jo poveikį analizuojamoje teritorijoje.

2.3.2. Naujininkų gatvė

Naujininkų gatvėje siūloma išlaikyti dviejų krypčių eismo organizavimą, leidžiant statyti automobilius važiuojamojoje dalyje (sprendinys Nr. 9), atskiras gatvės atkarpas (tai vienoje, tai kitoje gatvės pusėje) pažymint draudžiamo sustojimo ženklais (ar horizontaliuoju gatvės ženkliniu) taip suformuojant prasilenkimo zonas.



35 paveikslas. Siūlomas sprendinys ir skerspjūvis Naujininkų gatvei

Šaltinis: parengta Konsultanto

Patekimui į Naujininkų g. nuo Dzūkų g. formuojami vartai – iškilioji perėja (sprendinys Nr. B), kitame gatvės gale vartų funkciją atlieka iškilioji sankryža su Tyzenhauzų ir Stadionų gatvėmis.

2.3.3. Sniego gatvė

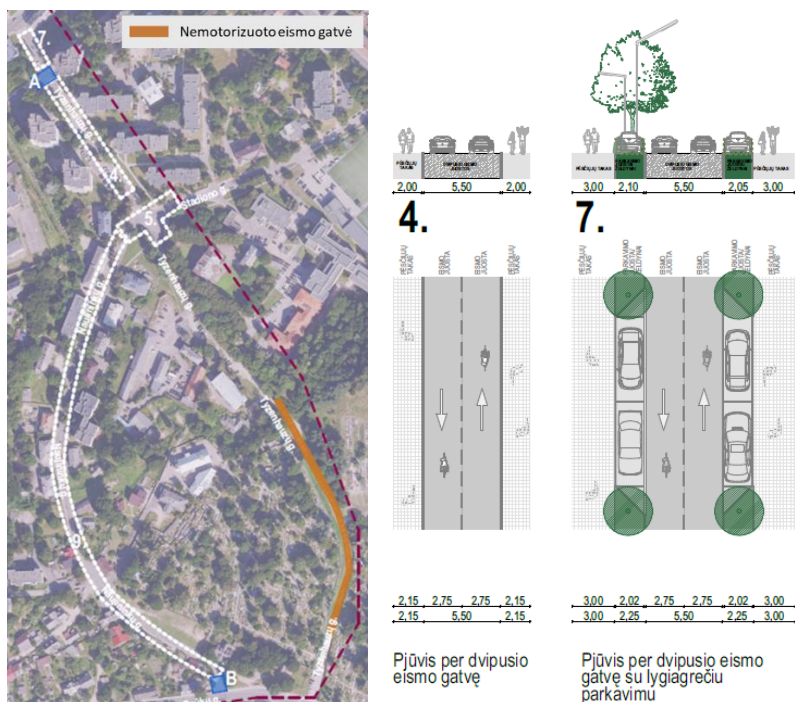
Sniego g. koncepcijoje siūloma fiziškai įrengti akligatvį, kad būtų galima riboti tranzitinį eismą, be to gatvė itin siaura, todėl transporto priemonių prasilenkimas tampa sudėtingas. Atkarpoje nuo Gudų g. iki planuojamos blokados numatoma išlaikyti dviejų eismo juostų važiuojamąją dalį, tačiau be statymo vietų (sprendinys Nr. 4).



36 paveikslas. Siūlomas sprendinys ir skerspjūvis Sniego gatvei
Šaltinis: parengta Konsultanto

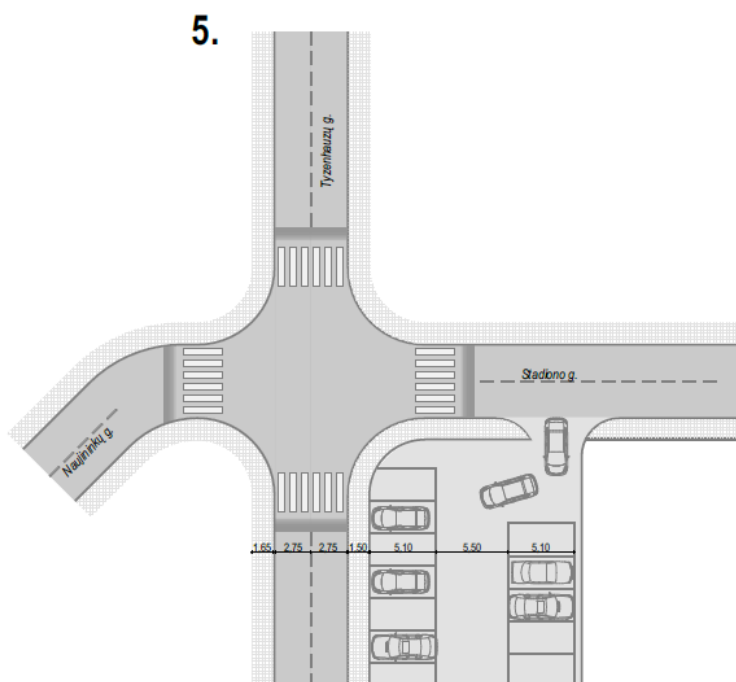
2.3.4. Tyzenhauzų gatvė

Tyzenhauzų g. numatoma pritaikyti kelis skirtingus sprendinius. Gatvės pradžioje (iki sankryžos su Sniego g.), kur leidžia gatvės profilis siūloma išlaikyti esamą situaciją su dviem eismo juostomis ir lygiagrečiomis automobilių statymo vietomis abejose gatvės pusėse (sprendinys Nr. 7). Sankryžoje su Sniego g. siūlytina įrengti vartus – iškilią sankryžą (Nr. A). Atkarpoje nuo sankryžos su Sniego g. ir iki sankryžos su Naujininkų g. siūlytina išlaikyti dvi eismo juostas (sprendinys Nr. 5), tačiau nepalikti galimybės automobilių stovėjimui, kadangi gatvės profilis labai siauras, o esant statymo vietoms nėra galimybės prasilenkti. Gatvės apačioje, neįrengta atkarpą, siūloma išlaikyti kaip nemotorizuoto eismo gatvę (pažymėta rudai).



37 paveikslas. Siūlomi sprendiniai ir skerspjūviai Tyzenhauzų gatvei
Šaltinis: parengta Konsultanto

Taip pat koncepcijoje numatoma rekonstruoti Tyzenhauzų ir Naujininkų bei Stadiono g. sankryžą (sprendinys Nr. 5) kaip pateikta toliau paveiksle.

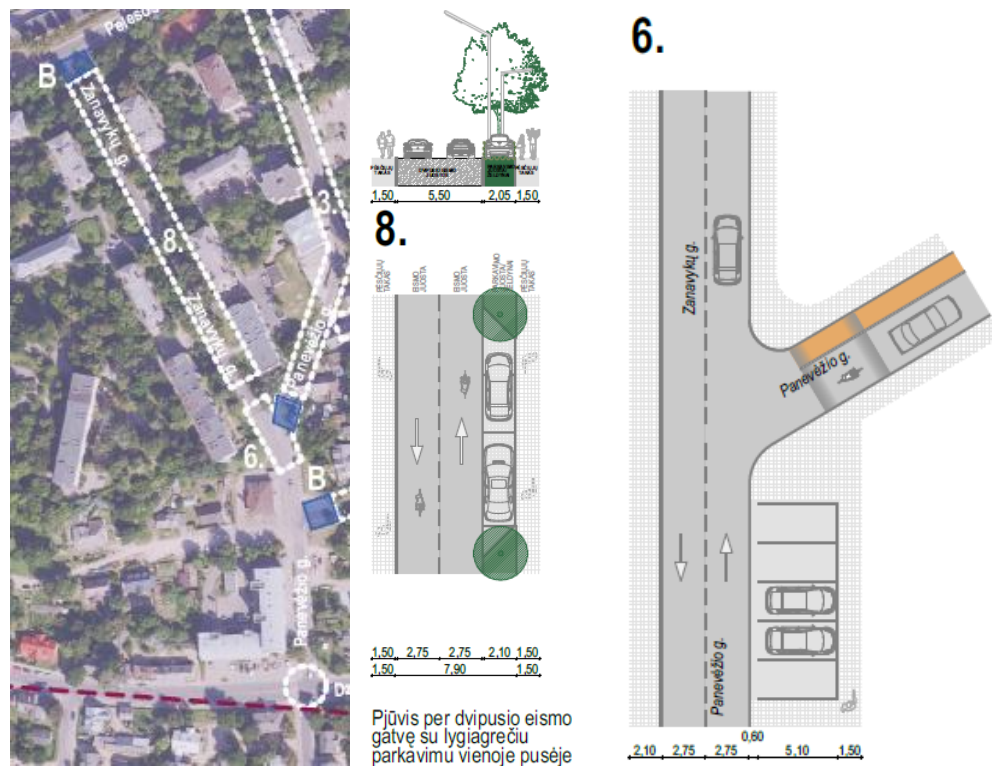


38 paveikslas. Siūlomas sprendinio skerspjūvis Tyzenhauzų gatvės sankryžai

Šaltinis: parengta Konsultanto

2.3.5. Zanavykų gatvė

Zanavykų g. iki sankryžos su Panevėžio g. numatoma išlaikyti esamą situaciją su dviejų eismo juostų važiuojamąja dalimi ir suformuotomis lygiagrečiomis stovėjimo vietomis vienoje gatvės pusėje (sprendinys Nr. 8). Gatvės pradžioje siūloma įrengti vartus – iškilią pėsčiųjų perėją (sprendinys Nr. B), o apačioje – sankryžoje su Dzūkų g. – įrengti žiedinę sankryžą, kuri taip pat veiks kaip vartai, tačiau prisidės ir prie didesnio saugumo bei geresnio patekimo į ir iš gatvės. Taip pat koncepcijoje siūloma rekonstruoti Zanavykų ir Panevėžio g. sankryžą, kuri šiuo metu labai plati ir yra netaisyklingos formos (sprendinys Nr. 6).



39 paveikslas. Siūlomi sprendiniai ir skerspjūviai Zėnavykų gatvei

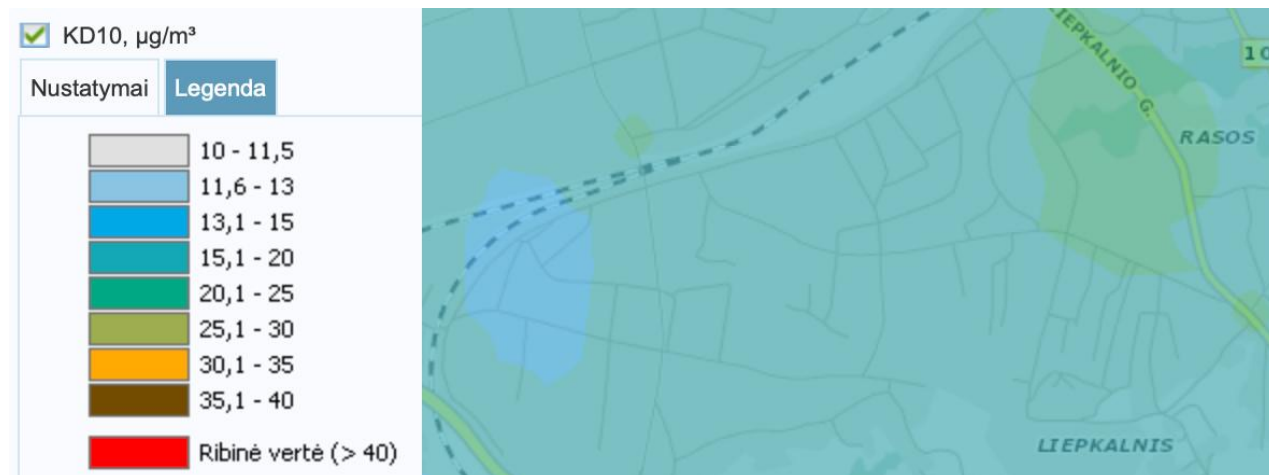
Šaltinis: parengta Konsultanto

Įvertinus gyventojų poreikius ir gatvių charakteristikas daugumoje gatvių siūloma formuoti gyvenamąją zoną, kadangi pačios gatvės yra siauros, dažnai trūksta šaligatvių arba nėra jų jungčių. Gyvenamosios zonos sprendinys leistų visiems eismo dalyviams judėti bendrame sraute, o gyventojai jaustųsi saugiau kadangi tokioje zonoje būtų ribojamas transporto priemonių greitis. Kiti koncepcijoje parengti sprendiniai stipriai nekeičia situacijos, tačiau rekonstruojant gatves būtina užtikrinti pagrindinių elementų įrengimą.

Priedai

1 Priedas. Aplinkos oro taršos matavimų žemėlapiai

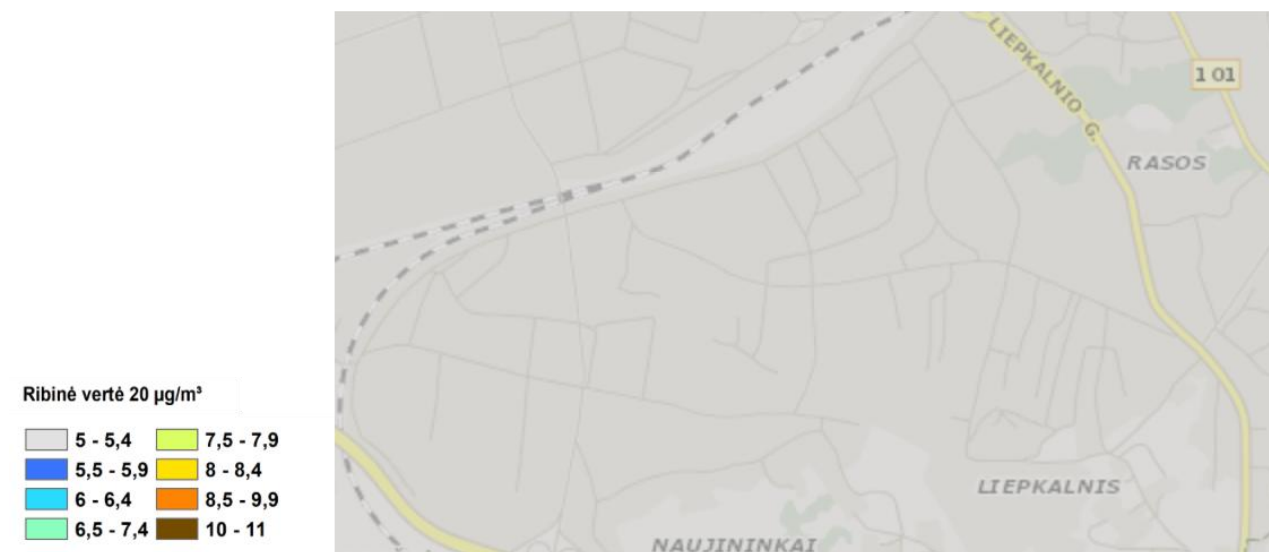
Kietųjų dalelių KD_{10} koncentracija analizuojamoje teritorijoje neviršija nustatytos $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ribinės vertės.



Vidutinė metinė KD_{10} dalelių koncentracija

Šaltinis: Aplinkos apsaugos agentūra²⁴

Vidutinė metinė kietųjų dalelių $KD_{2,5}$ dalelių koncentracija taip pat neviršija nustatytos ribinės vertės.



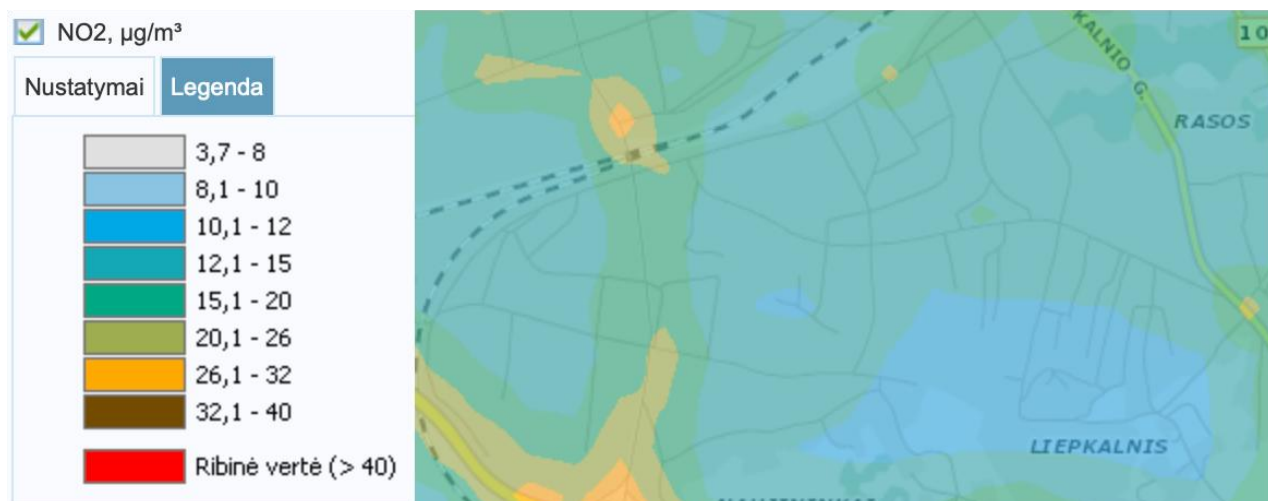
Vidutinė metinė $KD_{2,5}$ dalelių koncentracija

Šaltinis: Aplinkos apsaugos agentūra²⁵

Vidutinė metinė azoto dioksido dalelių koncentracija svyravo nuo $8,1$ iki $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$, tačiau neviršijo ribinės vertės.

²⁴ Aplinkos apsaugos agentūra. Prieiga internetu: <https://dts.aplinka.lt/map/viewer/external/#mapId=3151>

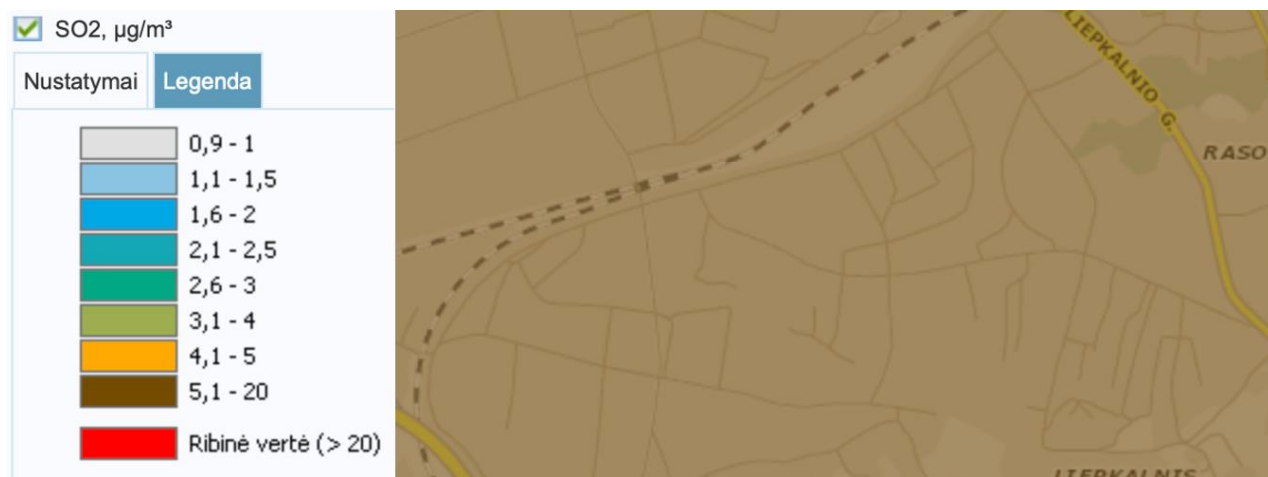
²⁵ Aplinkos apsaugos agentūra. Prieiga internetu: <https://dts.aplinka.lt/map/viewer/external/#mapId=3151>



Vidutinė metinė azoto dioksido koncentracija

Šaltinis: Aplinkos apsaugos agentūra²⁶

Vidutinė metinė sieros dioksido koncentracija patenka į ribą nuo 5,1 iki 20, tačiau neviršijo nustatytos 20 µg/m³ ribinės vertės.



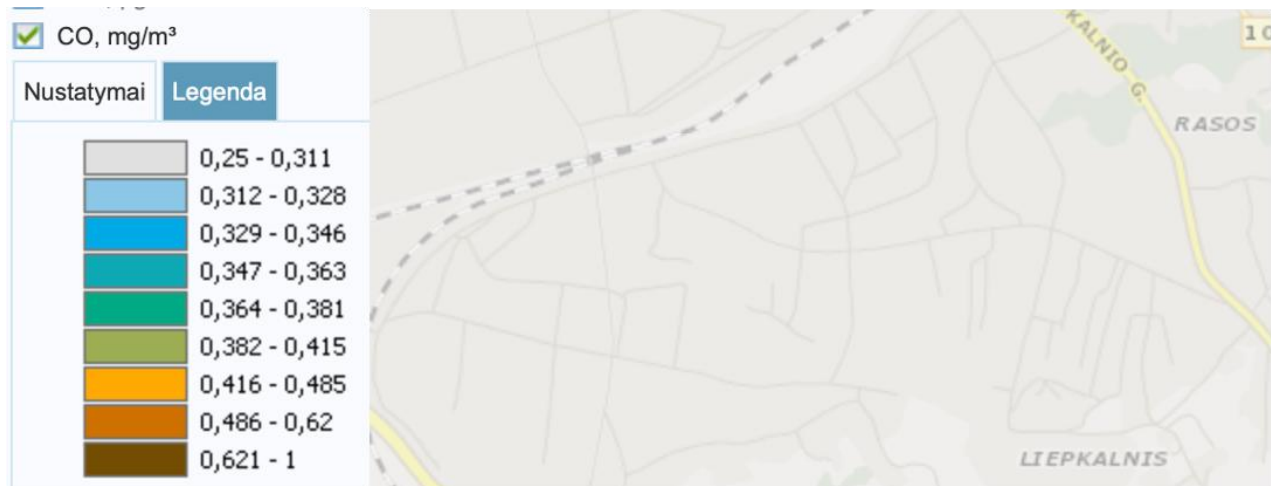
Vidutinė metinė sieros dioksido koncentracija

Šaltinis: Aplinkos apsaugos agentūra²⁷

Anglies monoksido vidutinė metinė koncentracija patenka į mažiausią užterštumo lygį pagal matavimo skalę.

²⁶ Aplinkos apsaugos agentūra. Prieiga internetu: <https://dts.aplinka.lt/map/viewer/external/#mapId=3151>

²⁷ Aplinkos apsaugos agentūra. Prieiga internetu: <https://dts.aplinka.lt/map/viewer/external/#mapId=3151>



Vidutinė metinė anglies monoksido koncentracija

Šaltinis: Aplinkos apsaugos agentūra²⁸

Lakiųjų organinių junginių medžiagos koncentracija taip siekė tik mažiausią galimą intervalą pagal skalę ir neviršijo nustatytos normos.



Vidutinė metinė lakiųjų organinių junginių koncentracija

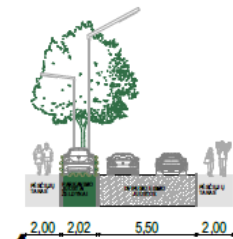
Šaltinis: Aplinkos apsaugos agentūra²⁹

²⁸ Aplinkos apsaugos agentūra. Prieiga internetu: <https://dts.aplinka.lt/map/viewer/external/#mapId=3151>

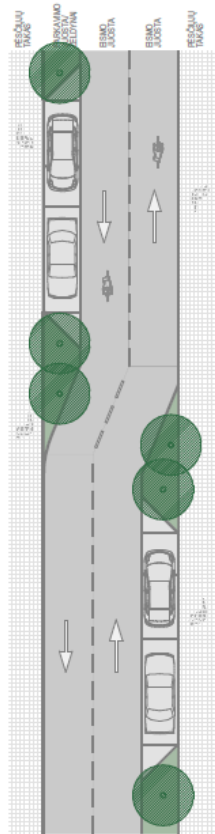
²⁹ Aplinkos apsaugos agentūra. Prieiga internetu: <https://dts.aplinka.lt/map/viewer/external/#mapId=3151>

2 Priedas. Gatvių modernizacijos sprendinių bendra schema ir skerspjūviai

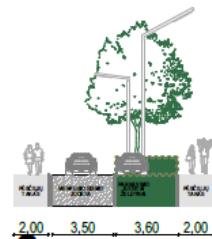




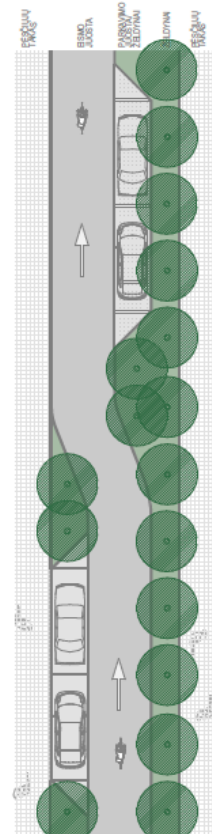
1.



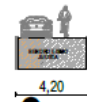
Pjūvis per dvipusio eismo gatvę su lygiagrečiu parkavimu



2.



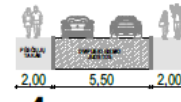
Pjūvis per vienos pusės eismo gatvę su lygiagrečiu parkavimu bei atskiru dviračių taku



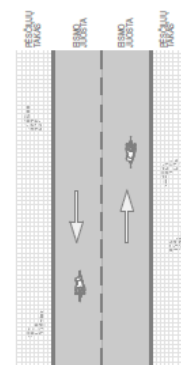
3.



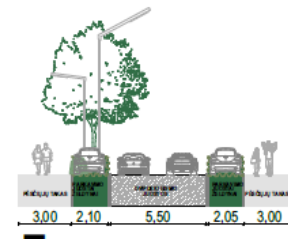
Pjūvis per gyvenamosios zonos gatvę



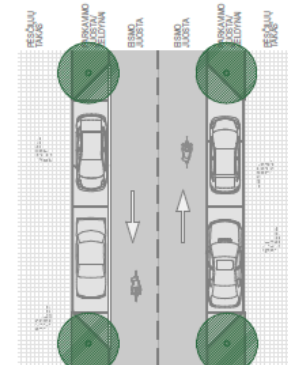
4.



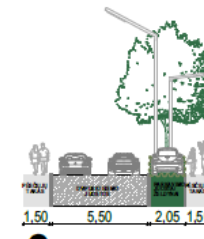
Pjūvis per dvipusio eismo gatvę



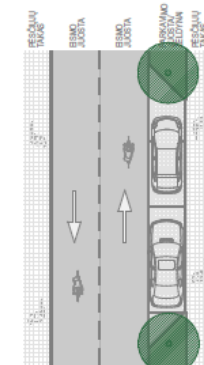
7.



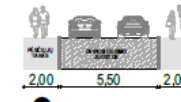
Pjūvis per dvipusio eismo gatvę su lygiagrečiu parkavimu



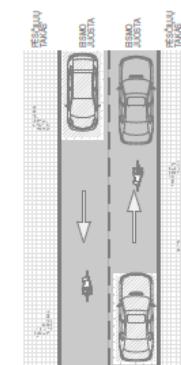
8.



Pjūvis per dvipusio eismo gatvę su lygiagrečiu parkavimu vienoje pusėje

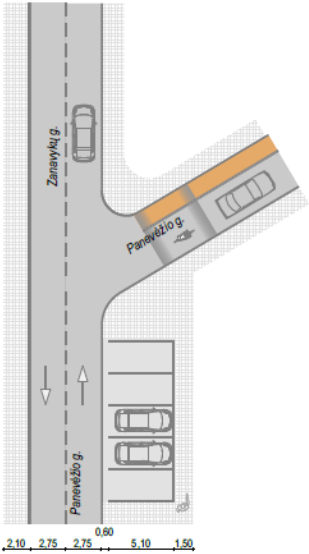


9.

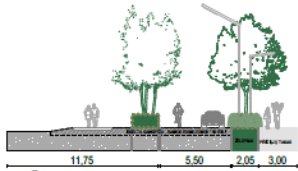
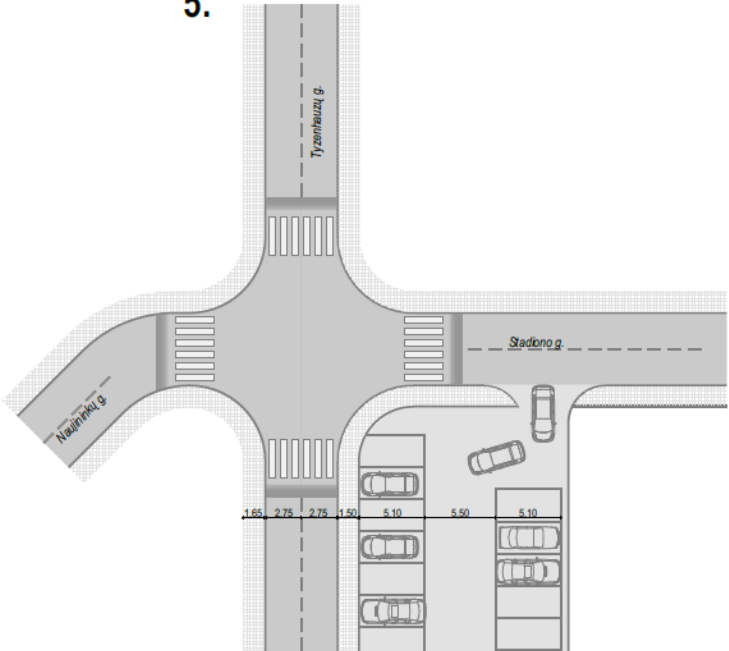


Pjūvis per dvipusio eismo gatvę, su galimybe sustoti važiuojamojoje dalyje

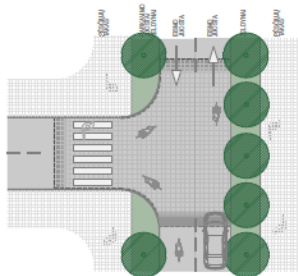
6.



5.

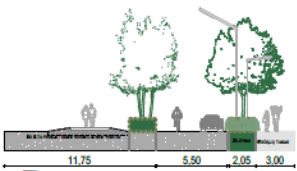


A

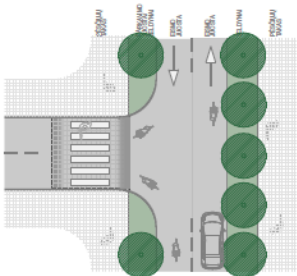


2.02 2.75 2.10 3.00
0.10 2.02 5.50 2.10 3.00

Pjūvis per vartų sprendinį
(iškeliamą visą sankryžą)



B



2.02 2.75 2.10 3.00
0.10 2.02 5.50 2.10 3.00

Pjūvis per vartų sprendinį
(iškeliamą tik pėrėją)