

Naujosios Vilnios gatvių modernizacijos koncepcija

Galutinė ataskaita

Skirta: SJ „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. Urbanistinio konteksto vertinimas.....	8
1.2. Susisiekimo infrastruktūros vertinimas.....	9
1.3. Aplinkos kokybės vertinimas.....	13
1.4. Gatvių infrastruktūros ir eismo organizavimo vertinimas	14
1.4.1. Gerovės g.	15
1.4.2. Genių g.	16
1.4.3. Žvirblių g.....	18
1.4.4. Darželio g.	20
1.4.5. Karklėnų g.	21
1.5. Eismo intensyvumo vertinimas	23
1.5.1. Eismo srautų matavimų metodika	23
1.5.2. Eismo srautų rezultatai	24
2. Koncepcijos rengimas	27
2.1. Gyventojų apklausos rezultatai.....	27
2.2. Kūrybinių dirbtuvių rezultatai	34
2.3. Siūlomi gatvių modernizavimo sprendiniai.....	37
2.3.1. Gerovės gatvė	39
2.3.2. Genių gatvė.....	40
2.3.3. Darželio gatvė	41
2.3.4. Žvirblių gatvė.....	42
2.3.5. Karklėnų gatvė	42
Priedai	44
1 Priedas. Aplinkos oro taršos matavimų žemėlapiai	44
2 Priedas. Gatvių modernizavimo koncepcijos sprendinių bendra schema ir skerspjūviai	47

Pagrindinės santrumpos ir sąvokos

Koncepcija	Naujosios Vilnios 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	Naujosios Vilnios mikrorajono gatvės: Gerovės, Genių, Darželio, Karklėnų ir Žvirblių
TKA	Transporto kompetencijų agentūra, VŠĮ
TP	Transporto priemonė
Užsakovas	SĮ „Susisiekimo paslaugos“

Lentelių sąrašas

1 lentelė. 2023 m. įskaitinių eismo įvykių duomenys	13
2 lentelė. Oro taršos sklaidos rezultatai, 2023 m.	13
3 lentelė. Gatvių charakteristikos	14
4 lentelė. D kategorijos gatvėms taikomi reikalavimai	15
5 lentelė. Genių g. infrastruktūros vertinimas	16
6 lentelė. Žvirblių g. infrastruktūros vertinimas	18
7 lentelė. Darželio g. infrastruktūros vertinimas	20
8 lentelė. Karklėnų g. infrastruktūros vertinimas	22
9 lentelė. Apskaičiuoti koeficientai	24
10 lentelė. Eismo srautų matavimų rezultatai	26
11 lentelė. Kriterijų vertinimas pagal keliavimo būdus nagrinėjamoje teritorijoje	32
12 lentelė. Kūrybinių dirbtuvių metu dalyvių pateiktų problemų ir pasiūlymų apibendrinimas.....	35
13 lentelė. Siūlomi Naujosios Vilnios gatvių modernizacijos sprendiniai ir alternatyvos	38

Paveikslų sąrašas

1 paveikslas. Nagrinėjama teritorija	8
2 paveikslas. Urbanistinis analizuojamos teritorijos išsidėstymas	8
3 paveikslas. Ugdymo įstaigų išsidėstymas	9
4 paveikslas. Gatvių kategorijos	9
5 paveikslas. Pėsčiųjų takų išsidėstymas	10
6 paveikslas. Esami dviračių takai	10
7 paveikslas. Dviračių trasos ir dviračių stovų išsidėstymas	11
8 paveikslas. Eismo organizavimas analizuojamoje teritorijoje	11
9 paveikslas. Įskaitiniai eismo įvykiai analizuojamoje teritorijoje 2019–2023 m.	12
10 paveikslas. Įskaitiniai eismo įvykiai 2019–2023 m.	12
11 paveikslas. Triukšmo nuo autotransporto dienos metu rodikliai	14
12 paveikslas. Triukšmo nuo autotransporto nakties metu rodikliai	14
13 paveikslas. Gerovės g. esama situacija	15
14 paveikslas. Genių g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos	16
15 paveikslas. Žvirblių g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos	18
16 paveikslas. Darželio g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos	20
17 paveikslas. Karklėnų g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos	21
18 paveikslas. Eismo srautų matavimų vietos	25
19 paveikslas. Eismo srautų matavimų rezultatai rytinio piko metu	25
20 paveikslas. Eismo srautų matavimų rezultatai vakarinio piko metu	26
21 paveikslas. Dažniausias lankymosi teritorijoje tikslas (n=303)	27
22 paveikslas. Dažniausias lankymosi teritorijoje tikslas (n=303), proc.	28
23 paveikslas. Dažniausias atvykimo būdas į teritoriją (n=303)	28
24 paveikslas. Dažniausias keliavimo būdas teritorijoje gyventojų ir ne gyventojų (n=303), proc.	29
25 paveikslas. Aspektai, kuriuos reikėtų patobulinti, kad keliaujant teritorijoje respondentas jaustųsi saugiau (n=290)	30
26 paveikslas. Aspektai, kurie keliavimą teritorijoje paverstų patogesniu (n=286)	31
27 paveikslas. Aspektai, kurie turėtų pasikeisti, kad keliavimas teritorijoje būtų patrauklesnis (n=290) ..	32
28 paveikslas. Respondentų išsakytos judumo problemos	34
29 paveikslas. Kūrybinių dirbtuvių metu dalyvių pateiktų problemų ir pasiūlymų žemėlapis	35
30 paveikslas. Vartų sprendinio skerspjūviai	38
31 paveikslas. Siūlomi sprendiniai Gerovės gatvei	39
32 paveikslas. Siūlomi sprendinių skerspjūviai Gerovės gatvei	40
33 paveikslas. Siūlomi sprendiniai Genių gatvei	40
34 paveikslas. Siūlomi sprendinių skerspjūviai Genių gatvei	41

35 paveikslas. Siūlomi sprendiniai ir jų skerspjūviai Darželio gatvei.....	41
36 paveikslas. Siūlomi sprendiniai ir jų skerspjūviai Žvirblių gatvei.....	42
37 paveikslas. Siūlomi sprendiniai ir jų skerspjūviai Karklėnų gatvei.....	43

Įvadas

Naujosios Vilnios 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 Naujosios Vilnios mikrorajono gatvėse ir pasiūlyti sprendinius, kurie užtikrintų galimybę numatytoje teritorijoje saugiai keliauti visiems eismo dalyviams ir skatintų darnių keliavimo būdų pasirinkimą.

NAGRINĖJAMOS GATVĖS:

- Gerovės;
- Darželio;
- Genių;
- Žvirblių;
- Karklėnų.

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

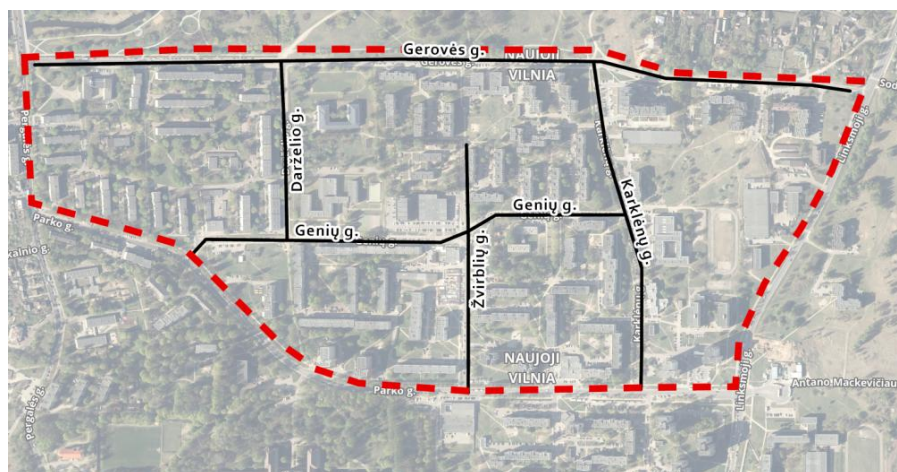
Koncepcijos rengimo metu atlikta esamos situacijos analizė ir vertinimas, apimantis infrastruktūros atitikimo teisės aktams, eismo saugos ir eismo organizavimo vertinimą, probleminių vietų nustatymą, gyventojų apklausos atlikimą ir rezultatų analizę bei vertinimą, galimų gatvių pertvarkymo sprendinių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

Rengiant koncepciją suorganizuotos kūrybinės dirbtuvės, kurių metu 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-lfql5BNgTdu6/view>

1. Esamos situacijos analizė ir vertinimas

Šiame skyriuje atliekama esamos situacijos analizė ir vertinimas apibrėžtoje teritorijoje, į kurią patenka Gerovės, Darželio, Genių, Žvirblių, Karklėnų gatvės. (žr. toliau pateikiamą paveikslą). Analizuojami urbanistiniai, susisiekimo infrastruktūros, aplinkos sprendiniai ir kokybė.

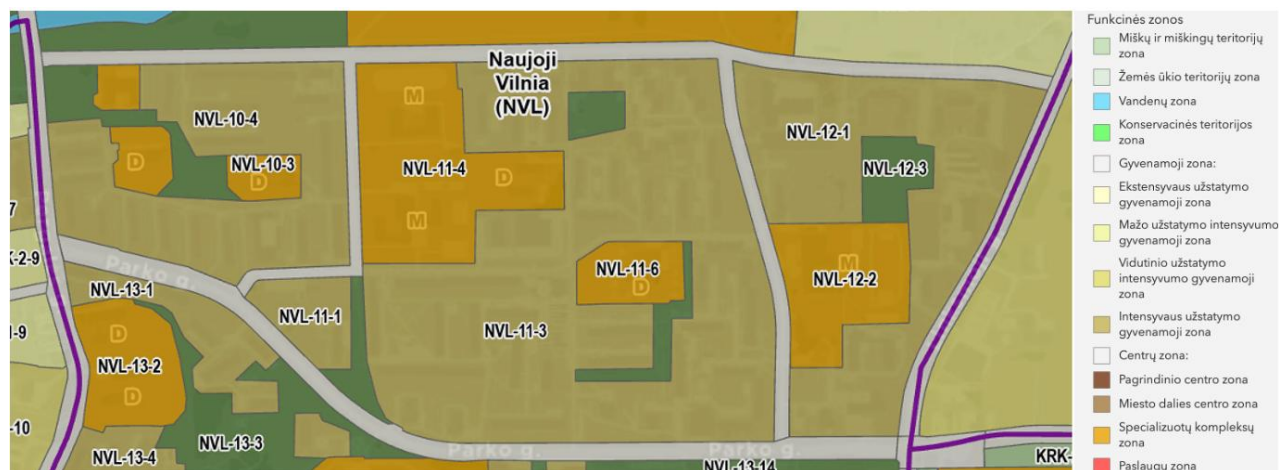


1 paveikslas. Nagrinėjama teritorija

Šaltinis: pateikta Užsakovo

1.1. Urbanistinio konteksto vertinimas

Analizuojama teritorija priklauso intensyvaus užstatymo gyvenamajai ir specializuotų kompleksų zonoms. Teritorijoje dominuoja gyvenamųjų daugiabučių kvartalai, yra komercinės ir kitas paslaugas teikiančių traukos taškų.



2 paveikslas. Urbanistinis analizuojamos teritorijos išsidėstymas

Šaltinis: Vilniaus miesto teritorijos bendrasis plano interaktyvus žemėlapis²

Teritorijoje veikia 6 ikimokyklinio ugdymo įstaigos bei 3 mokyklos – Vilniaus „Laisvės“ gimnazija, Vilniaus „Žaros“ gimnazija ir Vilniaus M. Mižikurskajos privati gimnazija, taip pat Naujosios Vilnios muzikos mokykla.

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



3 paveikslas. Ugdymo įstaigų išsidėstymas

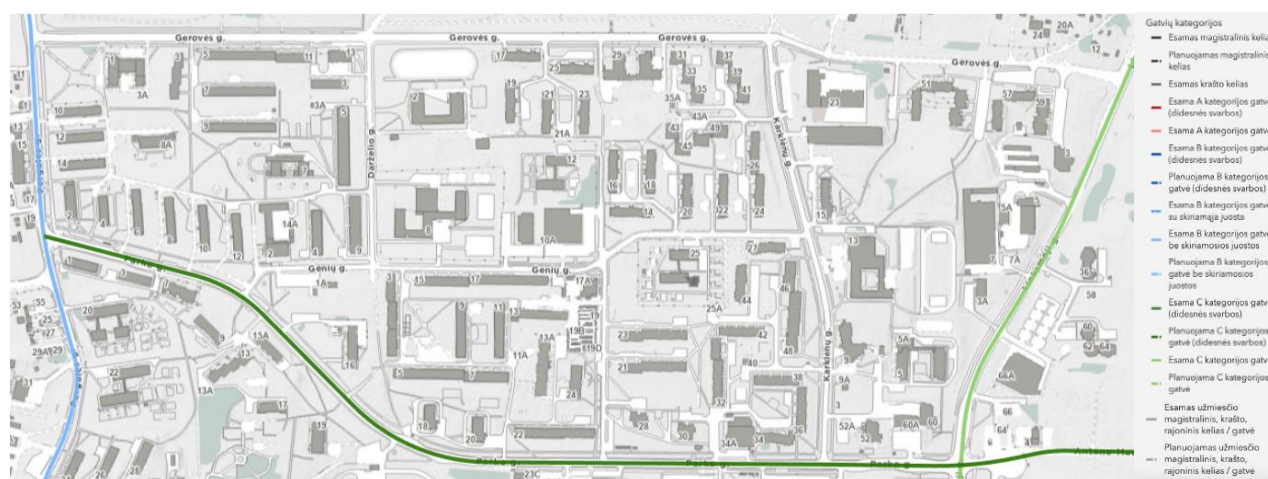
Šaltinis: Vilniaus miesto teritorijos bendrasis plano interaktyvus žemėlapis³

Analizuojamoje teritorijoje yra daug traukos taškų: veikia Naujosios Vilnios muzikos mokykla, maisto prekių parduotuvės, turgus. Pagrindiniu traukos centru teritorijoje galima laikyti Naujosios Vilnios kultūros centrą, kuriame organizuojami įvairūs renginiai ir užsiėmimai, po pamokinės veiklos ir kt. Taip pat teritorijoje veikia įvairios grožio, automobilių priežiūros ir tvarkymo, sveikatos priežiūros paslaugas teikiantys verslai. Be to, teritorijoje ir šalia jos galima rasti veterinarijos kliniką, restoranus, greito maisto užkandines bei būtiniausių prekių parduotuves, degalines.

Teritorijoje traukos taškus galima pasiekti pėsčiomis ar mikromobilumo priemonėmis. Kelionės atstumai nuo gyvenamųjų namų kvartalų iki ugdymo įstaigų, parduotuvių ar kitų traukos taškų vyrauja nuo 450 m iki 1,1 km (atsižvelgiant į galimą tolimiausią atstumą).

1.2. Susisiekimo infrastruktūros vertinimas

GATVIŲ TINKLAS. Remiantis Vilniaus teritorijos bendroju planu, analizuojamos teritorijos išorinį perimetrą pietuose riboja C1 kategorijos gatvė (Parko g.), rytuose – C2 kategorijos gatvė (Linksmoji g.), o vakaruose – B2 kategorijos gatvė (Pergalės g.). Analizuojamos Gerovės, Darželio, Genių, Žvirblių, Karklėnų gatvės priskiriamos D kategorijai ir yra pagalbinės gatvės skirtos srautų paskirstymui į smulkesnes teritorijas, privažiavimui prie atskirtų statinių ir kitų objektų.⁴



4 paveikslas. Gatvių kategorijos

Šaltinis: Vilniaus miesto teritorijos bendrasis plano interaktyvus žemėlapis⁵

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

⁴ 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)

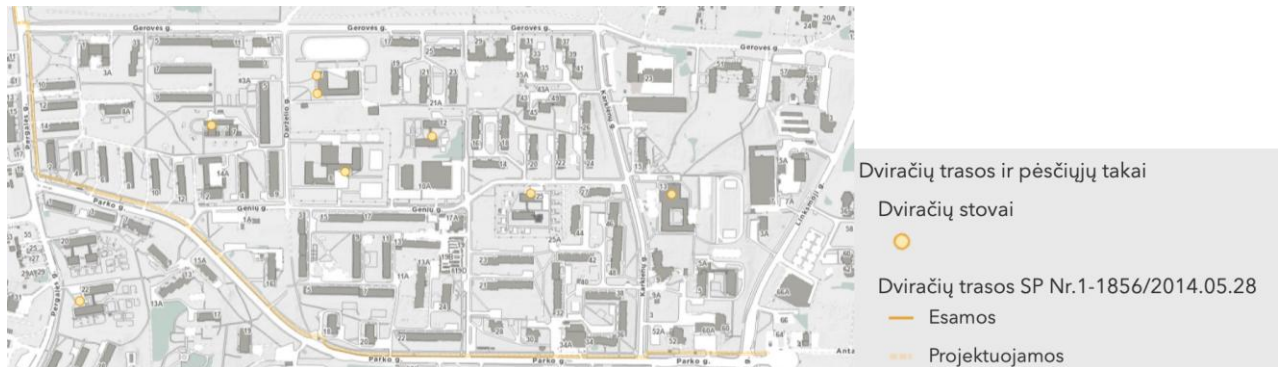
⁵ Vilniaus miesto teritorijos bendrasis plano interaktyvus žemėlapis. Prieiga internetu: <https://maps.vilnius.lt/bendrasis-planas#tools>

Šaltinis: OpenStreetMap⁶

Esami dviračių takai

- Raudonas asfaltas
- Juodas asfaltas
- Betonas
- ... Akmeninis grindinys
- ... Trinkelės
- ... Betono (šaligatvių) plytelės
- ... Sutankinta skalda, žvyras, sutankintos gruntos
- ... Lauko, miško keliuko danga

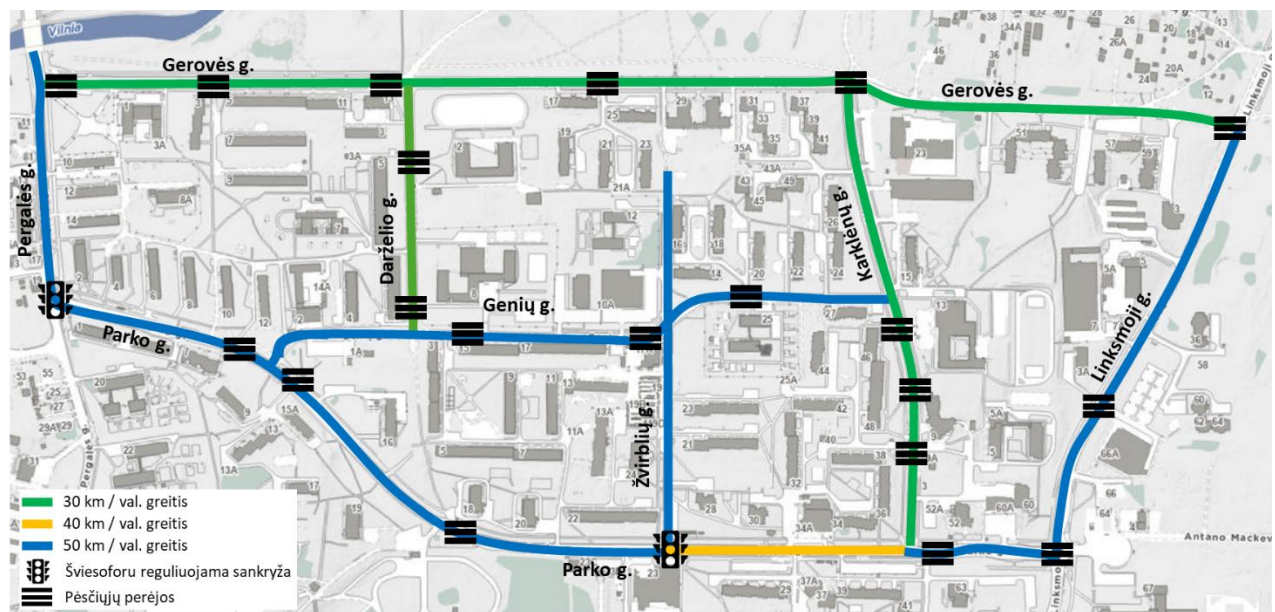
Šaltinis: Vilniaus miesto teritorijos bendrasis plano interaktyvus žemėlapis⁷



7 paveikslas. Dviračių trasos ir dviračių stovų išsidėstymas

Šaltinis: Vilniaus miesto teritorijos bendrasis plano interaktyvus žemėlapis⁸

EISMO ORGANIZAVIMAS. Analizuojamoje teritorijoje yra 2 šviesoforu reguliuojamos sankryžos ir 20 žymėtų pėsčiųjų perėjų. Į teritoriją galima patekti per 1 šviesoforu reguliuojamą sankryžą (Pergalės g. – Parko g.) bei 3 gatvių sankirtas (Gerovės g. – Pergalės g.; Linksmoji g. – Parko g.; Linksmoji g. – Gerovės g.). Leistinas transporto greitis teritorijoje svyruoja nuo 30 km/val. iki 50 km/val.

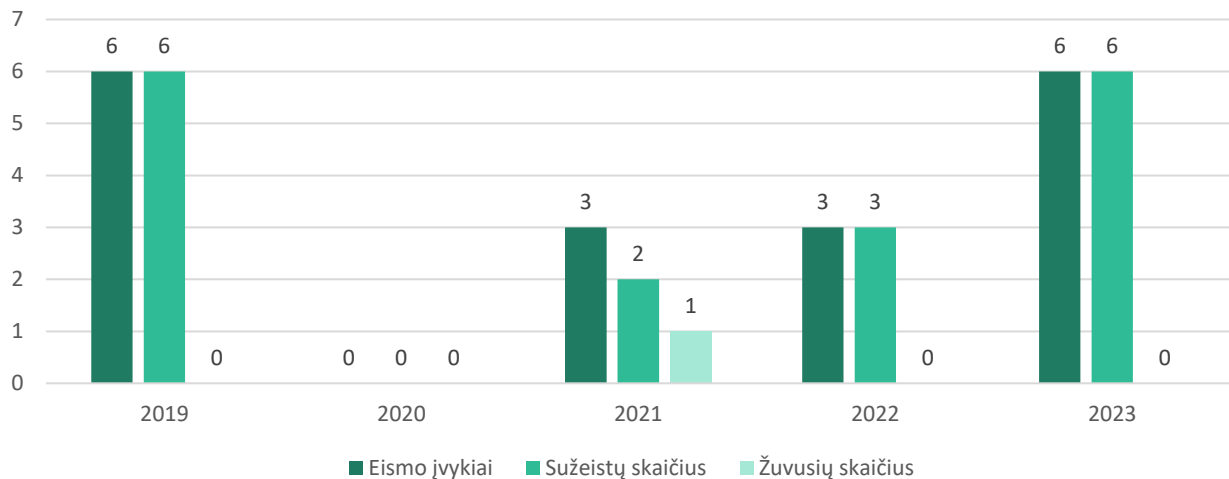


8 paveikslas. Eismo organizavimas analizuojamoje teritorijoje

Šaltinis: parengta Konsultanto

EISMO SAUGA. Remiantis VŠĮ Transporto kompetencijų agentūros (toliau – TKA) duomenimis, analizuojamoje Naujosios Vilnios teritorijoje ir besiribojančiose gatvėse 2019–2023 m. iš viso įvyko 18 įskaitinių eismo įvykių, kuriuose sužeista 17 asmenų ir 1 žmogus žuvo.

⁸ Vilniaus miesto teritorijos bendrasis plano interaktyvus žemėlapis. Prieiga internetu: <https://maps.vilnius.lt/bendrasis-planas#tools>

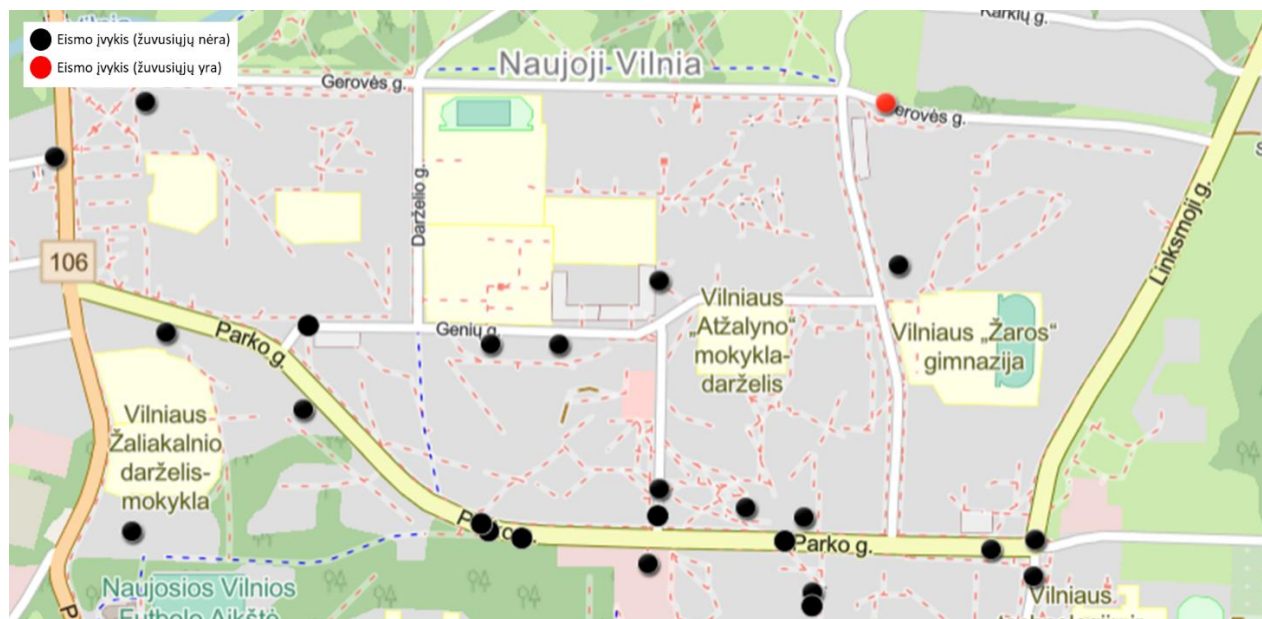


9 paveikslas. Įskaitiniai eismo įvykiai analizuojamoje teritorijoje 2019–2023 m.

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis TKA duomenimis.

2019–2023 m. įskaitinių eismo įvykių skaičius kito. Daugiausia eismo įvykių (po 6 įvykius) buvo registruota 2019 ir 2023 m. Po 3 eismo įvykius užfiksuota 2021 ir 2022 m. Pažymėtina, kad 2020 m. nebuvo nė vieno eismo įvykio, o tai galima sieti su pasauline COVID-19 pandemija, kurios metu gyvenimas vyko karantino sąlygomis (dėl to galėjo mažėti eismo intensyvumas). Sužeistų asmenų skaičius analizuojamu laikotarpiu taip pat kito. Didžiausias sužeistų asmenų skaičių užfiksuotas 2019 ir 2023 m. – po 6. 2021 metais vienas asmuo žuvo.

Analizuojant įskaitinių eismo įvykių žemėlapi, nenustatyta vietų, kuriose eismo įvykiai kartotųsi nuolat, tačiau pastebima, kad Parko ir su ja besiribojančiose gatvėse eismo įvykiai pasitaikydavo dažniausiai.



10 paveikslas. Įskaitiniai eismo įvykiai 2019–2023 m.

Šaltinis: TKA⁹

Analizuojamoje teritorijoje ir besiribojančiose gatvėse 2019–2023 m. įskaitiniai eismo įvykiai fiksuoti Genių, Gerovės, Parko gatvėse bei sankirtoje su Pergalės gatve. Ten įvykusuose eismo įvykiuose buvo sužeistų, Gerovės g. įvykusiame įvykyje žuvo vienas žmogus.

⁹ Transporto kompetencijų agentūra. Prieiga internetu:

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

1 lentelė. 2023 m. įskaitinių eismo įvykių duomenys

Eismo įvykio pobūdis	Eismo įvykių dažnis	Dalyvių skaičius	Nukentėjusių skaičius*	Žuvusių skaičius
Susidūrimas	2	5	2	0
Užvažiavimas ant pėsčiojo	2	4	2	0
Susidūrimas su stovinčia transporto priemone	1	1	1	0
Kiti eismo įvykiai	1	2	1	0

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis TKA duomenimis.

*visi nukentėjusieji patyrė lengvus sužalojimus.

2023 m. duomenimis, dažniausi įvykio tipai – susidūrimas ir užvažiavimas ant pėsčiojo.

1.3. Aplinkos kokybės vertinimas

ORO TARŠA. Remiantis Aplinkos apsaugos agentūros parengtu oro taršos sklaidos žemėlapiu pateikiamos oro taršos modeliavimo reikšmės. Toliau lentelėje 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“¹⁰.

2 lentelė. Oro taršos sklaidos rezultatai, 2023 m.

Medžiaga		Ribinė vertė	Vidutinė metinė koncentracija	Rezultatas
Kietosios dalelės	KD ₁₀	40 µg/m ³	13,1-25	✓
	KD _{2,5}	20 µg/m ³	5–5,4	✓
Azoto dioksidas	NO ₂	40 µg/m ³	8,1–12	✓
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	0,032–0,035	✓

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis Aplinkos apsaugos agentūros duomenimis¹¹

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

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

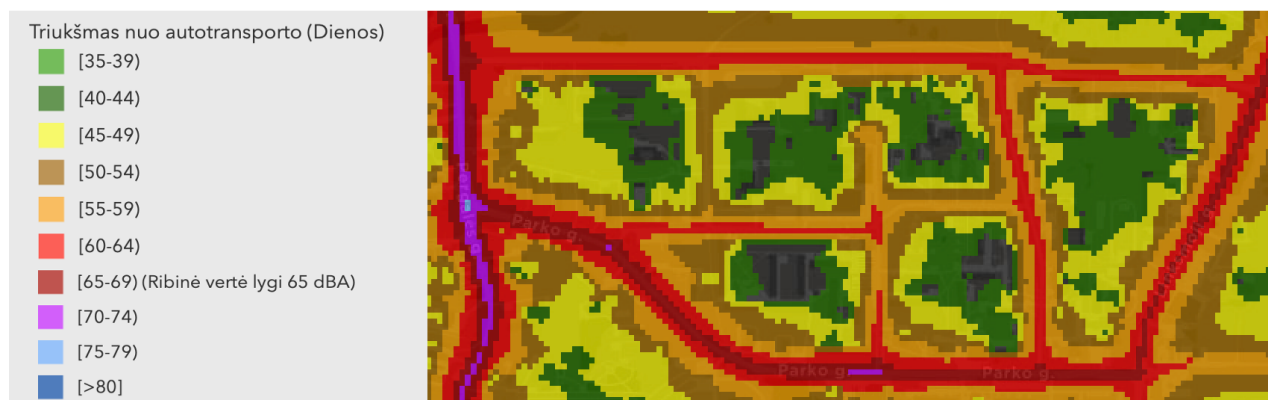
TRIUKŠMO VERTINIMAS. Triukšmo analizė remiasi Lietuvos Higienos normos HN 33:2011 „Triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamuosiuose ir visuomeninės paskirties pastatuose bei jų aplinkoje“¹² nustatytais ribinėmis vertėmis. Toliau pateikiami žemėlapiai su autotransporto sukeliama triukšmo ribomis dienos ir nakties metu. Gyvenamųjų namų kvartaluose triukšmo lygis neviršija ribinės vertės.

Didžiausi autotransporto sukeliama triukšmo rodikliai fiksuojami aplinkinėse gatvėse, kuriomis galima patekti į gyvenamuosius kvartalus, t. y. Parko, Pergalės, Gerovės ir Linksmoji g. Pažymėtina, kad dienos metu didesnis triukšmas vyrauja vidinėse teritorijos gatvėse: Karklėnų ir Parko.

¹⁰ 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)

¹¹ Aplinkos apsaugos agentūra. Prieiga internetu: <https://dts.aplinka.lt/map/viewer/external/#mapId=3151>

¹² 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).



11 paveikslas. Triukšmo nuo autotransporto dienos metu rodikliai

Šaltinis: Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai¹³

Nakties metu didžiausi triukšmo rodikliai fiksuojami tik Parko ir Pergalės gatvių atkarpose. Vidinėse teritorijos gatvėse ribinės triukšmo vertės neviršijamos.



12 paveikslas. Triukšmo nuo autotransporto nakties metu rodikliai

Šaltinis: Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai

Atlikus teritorijos analizę, galima matyti, kad gyvenamųjų namų kvartaluose triukšmo lygis neviršija ribinės vertės. Didžiausias autotransporto keliamas triukšmas dienos ir nakties metu fiksuojamas išorinėse teritorijos gatvėse.

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 specialių poreikių turintiems žmonėms (toliau – SPTŽ), gatvių ir perėjų apšvietimas, automobilių statymo ypatumai, ženklavimas ir kitos inžinerinės priemonės.

3 lentelė. Gatvių charakteristikos

Gatvė	Gatvės ilgis, km	Gatvės kategorija	Greitis	Eismo juostų skaičius	Viešasis transportas
Gerovės g.	1,41	D	30 km / val.	1+1	Važiuoja
Genių g.	0,746	D	50 km / val.	1+1	Nevažiuoja
Žvirblių g.	0,454	D	50 km / val.	1+1	Nevažiuoja
Darželio g.	0,295	D	30 km / val.	1+1	Nevažiuoja
Karklėnų g.	0,551	D	30 km / val.	1+1	Nevažiuoja

Šaltinis: parengta Konsultanto

¹³ Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai. Prieiga internetu: <https://maps.vilnius.lt/aplinkosauga#legend>

Visos planuojamos modernizuoti gatvės priskiriamos D kategorijai ir jose taikomas projektinis greitis pagal Statybos techninį reglamentą STR 2.06.04:2014¹⁴ (toliau – STR) turėtų būti iki 30 km/val. Toliau lentelėje pateikiami STR reikalavimai taikomi D kategorijos gatvėms.

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 2.06.04:2014¹⁵

D_s* Taikoma susiformavusiose mėgėjų sodo teritorijose

Vienos eismo juostos gatvėse ir pravažiuoimuose, eismo juostos plotis – 3,5 m. Tais atvejais kai gatvėje organizuojamas viešojo transporto eismas, važiuojamosios dalies plotis turi būti ne mažesnis kaip 6,5 m.

1.4.1. Gerovės g.

Koncepcijos rengimo metu Gerovės g. atliekami gatvės asfaltavimo darbai, todėl nebuvo galimybės atlikti pilno infrastruktūros vertinimo. Nepaisant to, žinomos pagrindinės gatvės charakteristikos.

Gerovės g. organizuojamas dvikryptis eismas dvejose eismo juostose. Gatvėje leidžiamas automobilių statymas abejose gatvės pusėse, važiuojamojoje dalyje. Rekonstravus gatvę, taikomas 30 km / val. greitis. Gatvėje važiuoja viešasis transportas, atliekant gatvės remontą įrengtos įvažos autobusų sustojimui.



13 paveikslas. Gerovės g. esama situacija

Šaltinis: Konsultanto daryta nuotrauka

Koncepcijos rengimo metu kiti elementai – perėjos ir jų apšvietimas, greičio mažinimo priemonės ir kt. inžinieriniai sprendimai nebuvo įrengti.

¹⁴ 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)

¹⁵ 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. Genių g.

Genių gatvėje eismas organizuojamas dvejopai. Atkarpoje nuo Darželio g. iki patekimo į gyvenamojo namo kiemą organizuojamas vienas eismas, likusioje dalyje – dvipusis. Atitinkamai įrengta ir gatvės infrastruktūra – ten kur eismas vienas įrengta viena eismo juosta, kur dvipusis – dvi juostos. Transporto priemonių greitis gatvėje nėra ribojamas.

Daugumoje vietų automobiliai statomi lygiagrečiai važiuojamoje dalyje, o vienoje vietoje (prie prekybos centro ties Žvirblių g.), įrengtos lygiagrečios stovėjimo vietos tam skirtoje gatvės dalyje. Šaligatviai įrengti abiejose gatvės pusėse, prie pat važiuojamosios dalies. Nedidelėje gatvės atkarpoje (ties parduotuve „Norfa“) įrengtas dviračių takas. Veikia švietimo įstaigos ir prekybos centrai.



14 paveikslas. Genių g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis Google Maps

Toliau lentelėje pateikiama Genių g. infrastruktūros analizė.

5 lentelė. Genių g. infrastruktūros vertinimas

Infrastruktūros fotofiksacija ¹⁶	Vertinimas
	✓ Nuleisti šaligatvių bortai ✓ Taktiniai paviršiai ✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjimo apšvietimas
	✓ Automobiliai statomi lygiagrečiai važiuojamoje gatvės dalyje ✓ Šalia gatvės įrengta atskira automobilių stovėjimo aikštelė - Gatvės apšvietimo atramos įrengtos šaligatvio dalyje

¹⁶ Fotofiksacijos darytos iš 2023 m. balandžio mėn.



- ✓ Išgili pėsčiųjų perėja
- ✓ Taktiliniai paviršiai
- ✓ Automobiliai statomi lygiagrečiai važiuojamojoje gatvės dalyje



- ✓ Automobiliai statomi lygiagrečiai tam skirtose (pažymėtose) vietose
- Automobiliai statomi važiuojamojoje gatvės dalyje, ne visuomet išlaikant atstumus iki įvažų / perėjų (ir nesilaikant stovėjimą ribojančio ženklo)



- ✓ Išgili pėsčiųjų perėja ir dviračių perėja (iškiliosios sankryžos zonoje)
- ✓ Taktiliniai paviršiai
- ✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjos apšvietimas
- ✓ Apsauginiai atitvarai sankryžos zonoje



- ✓ Automobiliai statomi važiuojamojoje gatvės dalyje abejose pusėse
- ✓ Pažymėtos vaikų išleidimo vietos (Tėvelių stotelė)
- ✓ Greičio mažinimo kalnelis
- Nusidėvėjusi šaligatvio danga, ties įvažomis į kiemus, nėra nuleisti bortai

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

Vertinama, kad infrastruktūra atitinka teisės aktuose nustatytus reikalavimus, tačiau automobilių statymas tam neleistinose vietose indikuoja statymo vietų trūkumą. Važiuojamojoje dalyje statant automobilius nebelieka vietos saugiam pravažavimui ar transporto priemonių prasilenkimui.

1.4.3. Žvirblių g.

Žvirblių g. organizuojamas dviejų krypčių transporto priemonių eismas, gatvė baigiasi akligatviu, jungtis su Gerovės gatve neįrengta. Gatvėje nėra ribojamas greitis.

Transporto priemonės gatvėje statomos važiuojamoje dalyje lygiagrečiai arba tam skirtose vietose statmenai. Šaligatviai įrengti abiejose gatvės pusėse, dalyje gatvės nuo važiuojamosios dalies atskirti žaliaja juosta (be papildomų želdinių, medžių). Veikia Naujosios Vilnios turgavietė ir maisto prekių parduotuvė.



15 paveikslas. Žvirblių g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis Google Maps

Toliau lentelėje pateikiama Žvirblių g. infrastruktūros analizė.

6 lentelė. Žvirblių g. infrastruktūros vertinimas

Infrastruktūros fotofiksacija ¹⁷		Vertinimas
	1	✓ Nežymėta pėsčiųjų perėja ✓ Nuleisti šaligatvių bortai ✓ Taktiliniai paviršiai ✓ Automobiliai statomi lygiagrečiai važiuojamojoje gatvės dalyje ✓ Šalia gatvės įrengta automobilių stovėjimo aikštelė
		2 ✓ Greičio mažinimo kalnelis ✓ Įrengtas bendrasis gatvės apšvietimas ✓ Ties jvažomis nuleisti bortai

¹⁷ Fotofiksacijos darytos iš 2023 m. balandžio mėn.



- ✓ Automobiliai statmenai statomi tam skirtose vietose



- Automobiliai statomi pažeidžiant Kelių eismo taisykles



- ✓ Įrengta iškilų pėsčiųjų perėja (iškilios sankryžos zonoje)
- ✓ Taktiniai paviršiai
- ✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjos apšvietimas
- ✓ Apsauginiai atitvarai sankryžos zonoje



- ✓ Įrengti informaciniai ženklai indukuojantys gatvės susiaurėjimą ir pabaigą
- Gatvės pabaigoje nėra apsisukimo aikštelės

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

Vertinama, kad įrengta infrastruktūra atitinka keliamus reikalavimus, tačiau automobilių statymas neleistinose vietose, pažeidžiant Kelių eismo taisykles, indikuoja automobilių statymo vietų trūkumą.

1.4.4. Darželio g.

Darželio g. važiuojamoji dalis labai siaura, tačiau eismas organizuojamas dvejomis kryptimis, o automobiliai statomi važiuojamojoje gatvės dalyje. Gatvėje ribojamas greitis iki 30 km / val. Šaligatviai įrengti abiejose gatvės pusėse, prie važiuojamosios dalies.

Veikia švietimo įstaiga, įrengtas stadionas bei krepšinio aikštelė.



16 paveikslas. Darželio g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis Google Maps

Toliau lentelėje pateikiama Darželio g. infrastruktūros analizė.

7 lentelė. Darželio g. infrastruktūros vertinimas

Infrastruktūros fotofiksacija ¹⁸	Vertinimas
	✓ Ribojamas leistinas greitis iki 30 km/val. ✓ Greičio mažinimo kalnelis ✓ Įrengti įspėjamieji ženklai dėl kelio ruožo prie vaikų įstaigos - Gatvės apšvietimo ir kelio ženklų atramos įrengtos šaligatvio dalyje

¹⁸ Fotofiksacijos darytos iš 2023 m. balandžio mėn.



- ✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjimo apšvietimas
- Nenuleisti šaligatvių bortai
- Neįrengti taktiliniai paviršiai
- Automobiliai statomi važiuojamojoje gatvės dalyje, ne visuomet išlaikant atstumus iki įvažiavimų / perėjų
- Gatvės apšvietimo ir kelio ženklų atramos įrengtos šaligatvio dalyje



- Nenuleisti šaligatvių bortai
- Neįrengti taktiliniai paviršiai
- Gatvės apšvietimo ir kelio ženklų atramos įrengtos šaligatvio dalyje

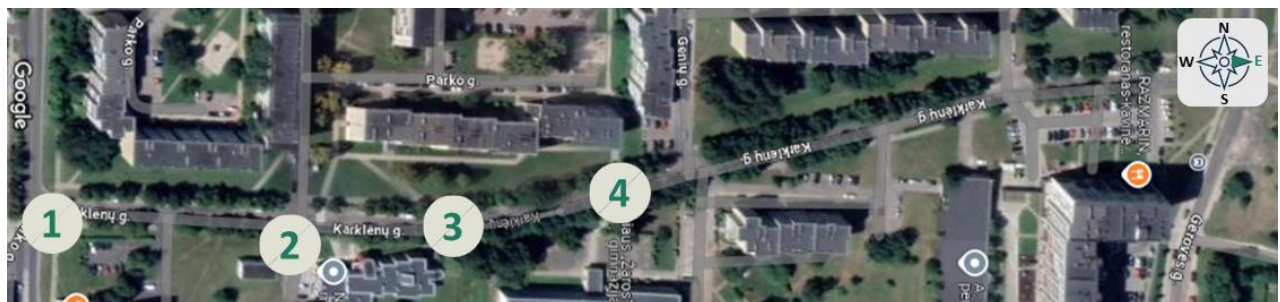
Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis Google Maps „Street View“

Vertinama, kad dalis infrastruktūros nėra įrengta tinkamai, kadangi nėra nuleisti šaligatvių bortai, neįrengti taktiliniai paviršiai, o automobiliai statomi neleistinu atstumu nuo pėsčiųjų perėjų.

1.4.5. Karklėnų g.

Karklėnų g. organizuojamas dviejų krypčių eismas dvejose eismo juostose. Gatvėje ribojamas eismo greitis iki 30 km / val. Automobiliai statomi važiuojamojoje gatvės dalyje. Šaligatviai įrengti abiejose gatvės pusėse, nuo važiuojamosios dalies atskirti želdinių juosta.

Veikia bendrojo ir neformalaus ugdymo įstaigos (Vilniaus „Žaros“ gimnazija, Naujosios Vilnios muzikos mokykla).



17 paveikslas. Karklėnų g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis Google Maps

Toliau lentelėje pateikiama Karklėnų g. infrastruktūros analizė.

8 lentelė. Karklėnų g. infrastruktūros vertinimas

Infrastruktūros fotofiksacija ¹⁹	Vertinimas
	✓ Nežymėta pėsčiųjų perėja ✓ Nuleisti šaligatvių bortai ✓ Taktiliniai paviršiai
	✓ Nuleisti šaligatvių bortai; ✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjos apšvietimas ✓ Įrengtas greičio atvaizdavimo ženklas - Neįrengti taktiliniai paviršiai - Automobiliai statomi važiuojamojoje gatvės dalyje, ne visuomet išlaikant atstumus iki įvažiavimo / perėjų
	✓ Nuleisti šaligatvių bortai ✓ Taktiliniai paviršiai - Perėja įrengta ne statmenai važiuojamajai daliai - Automobiliai statomi važiuojamojoje gatvės dalyje, ne visuomet išlaikant atstumus iki įvažiavimo / perėjų

¹⁹ Fotofiksacijos darytos iš 2023 m. balandžio mėn.



- ✓ Nuleisti šaligatvių bortai;
- ✓ Taktiliniai paviršiai
- ✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjimo apšvietimas
- ✓ Greičio mažinimo kalnelis
- Automobiliai statomi važiuojamojoje gatvės dalyje, ne visuomet išlaikant atstumus iki įvažių / perėjų

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

Karklėnų g. ne visa infrastruktūra pritaikyta tinkamai, pavyzdžiui trūksta taktilinių paviršių prie perėjų, nėra įrengto kryptinio apšvietimo, o automobiliai statomi netinkamu atstumu nuo perėjų pažeidžiant kelių eismo taisykles.

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

- Gerovės, Genių ir Žvirblių gatvėse nėra taikomas D kategorijos gatvėms tinkamas 30 km / val. greičio ribojimas.
- Yra perėjų, kuriose nenuleisti šaligatvių bortai, nėra taktilinių paviršių ir kryptinio apšvietimo.
- Automobiliai statomi neleistinose vietose, pažeidžiant Kelių eismo taisykles, o tai indikuoja vietų trūkumą.

Modernizuojant gatvės svarbu atkreipti dėmesį ir įrengti bei pritaikyti trūkstamus infrastruktūros elementus.

1.5. Eismo intensyvumo vertinimas

Poskyryje pateikiami eismo srautų matavimo ir apskaičiavimo metodika 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, atliktas natūrinių matavimų rezultatų koregavimas pagal apskaičiuotus **koeficientus** (svertus).

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 pagrindinėse analizuojamos teritorijos sankryžose.

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, avarių 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.

9 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	1,0	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,7	1,8	1,1	1,0	0,9	0,9	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	1,1	1,7	1,6	1,0	1,7
Trečiadienis	1,1	0,7	0,7	0,8	0,9	1,0	1,0	1,0	1,1	1,3	1,3	1,9	1,8	1,1	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,6	1,0	1,7	1,7
Ketvirtadienis	1,1	0,8	0,8	0,8	0,9	1,0	1,0	1,0	1,1	1,2	1,2	1,8	1,8	1,1	1,0	0,9	0,9	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,7	1,6	1,0	1,7

Šaltinis: parengta Konsultanto

STACIONARIŲ MATUOKLIŲ DUOMENYS. Į eismo srautų tyrimus bei analizę įtraukti ir stacionarių matuoklių duomenys gauti iš Užsakovo. Koncepcijos rengimo metu paskutiniai naujausi duomenys iš matuoklių gauti už 2024 m. rugsėjo 1–9 d. Kadangi srautų matavimai buvo atliekami tik antradienį–ketvirtadienį, analizei iš gautų duomenų taip pat parenkamos šios dienos. Todėl analizei naudojami rugsėjo 3–5 d. duomenys. Apskaičiuojant valandinį srautą, skaičiuojamas visų trijų dienų rytinio ir vakarinio piko vidurkis vienai valandai. Eismo srautų iš stacionarių matuoklių rezultatai pateikiami bendrai visai sankryžai, kadangi priklausomai nuo sankryžos išsidėstymo ir judėjimo eismo juostomis (pavyzdžiui, viena juosta galima judėti keliomis kryptimis), kai kuriais atvejais negalima nustatyti automobilio judėjimo krypties. Apskaičiuojant sankryžos srautą sumuojamas įvažiuojančių į sankryžą automobilių skaičius.

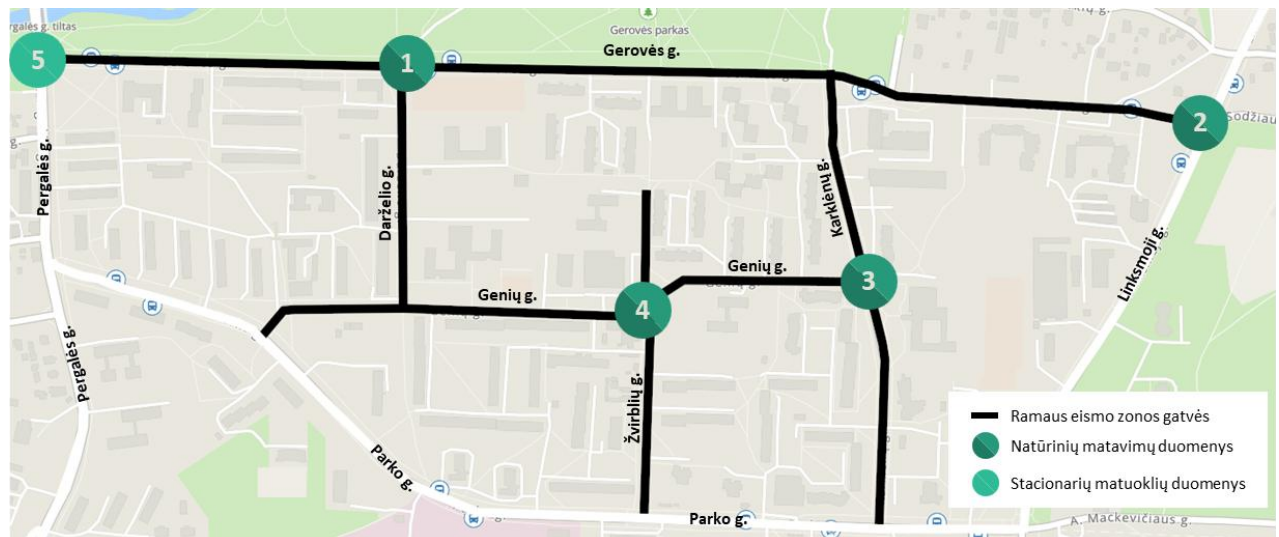
1.5.2. Eismo srautų rezultatai

Natūriniai eismo srautų matavimai buvo atliekami 4 nagrinėjamos teritorijos sankryžose:

1. Gerovės–Darželio g.
2. Gerovės–Linksmoji g.
3. Genių–Karklėnų g.
4. Genių–Žvirblių g.

Stacionarių matuoklių duomenys iš sankryžos:

5. Gerovės–Pergalės g.

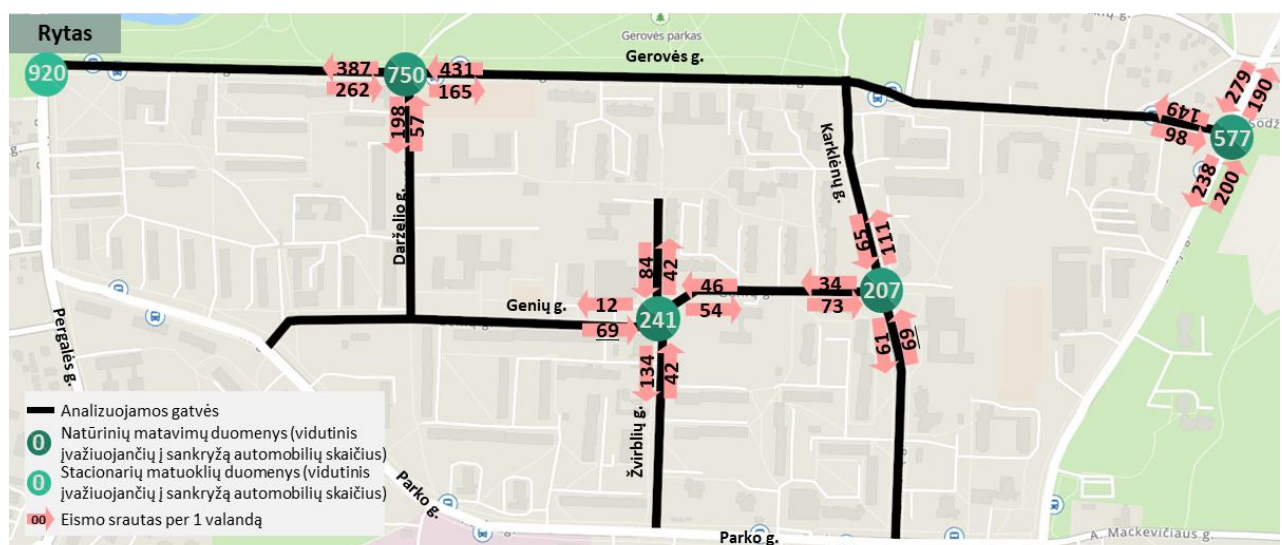


18 paveikslas. Eismo srautų matavimų vietos

Šaltinis: parengta Konsultanto

Intensyviausiu eismo srautu rytinio piko metu pasižymi Gerovės g. sankryžos. Iš Gerovės ir Darželio g. sankryžos (Nr. 1) galima matyti, kad dauguma automobilių išvažiuoja iš Gerovės g. link Pergalės g. Gerovės ir Linksosios g. sankryža (Nr. 2) atskleidžia, kad didžiausias srautas link Pergalės g. susiformuoja iš Karklėnų g., kuri dalinai surenka ir Genių g. srautus.

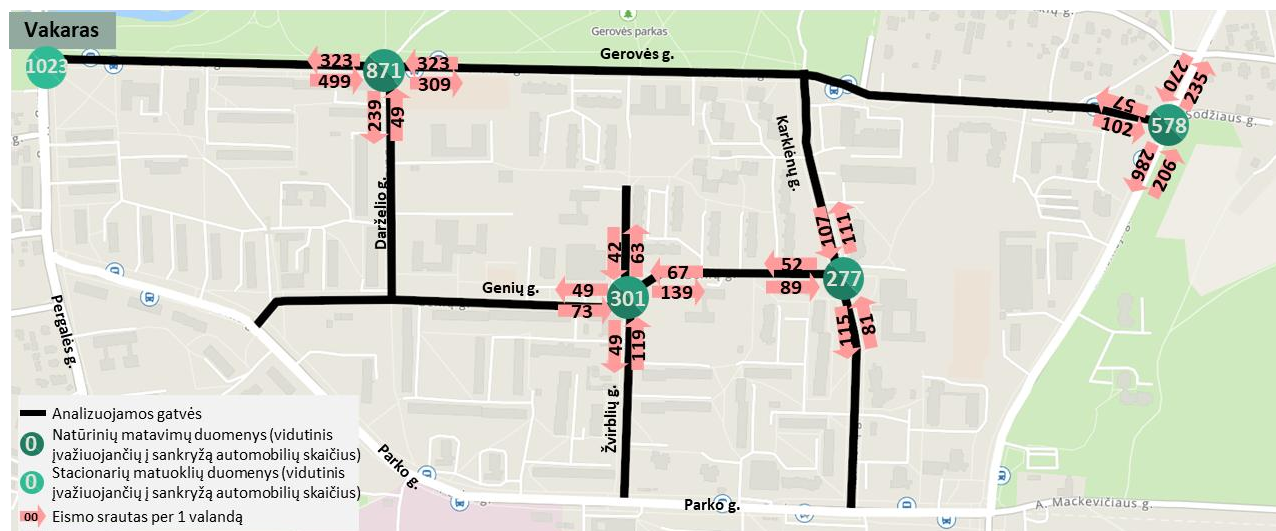
Vidinės teritorijos sankryžos pasižymi trigubai mažesniu eismo intensyvumu. Genių g. automobiliai daugiau automobilių juda link Karklėnų g. Tokį judėjimą suformuoja Genių g. įrengtas vienpusis eismas. Žvirblių g. rytinio piko metu automobiliai išvažiuoja iš teritorijos judėdami link Parko g.



19 paveikslas. Eismo srautų matavimų rezultatai rytinio piko metu

Šaltinis: parengta Konsultanto

Vakarinio piko metu nustatytos panašios tendencijos – vidinėse sankryžose eismas beveik trigubai mažesnis, o Gerovės g. sankryžos yra intensyviausios. Vakarinio piko metu Gerovės g. galima matyti atvirkštinį transporto priemonių judėjimą link Linksosios g., o beveik pusė automobilių nusuka į Darželio g. Žvirblių g. eismas intensyvesnis atvirkštine judėjimo kryptimi, tai reiškia, kad daugiau automobilių atvyksta į teritoriją, nei rytinio piko metu. Kitose neaptartose sankryžose eismo judėjimas išlieka panašus.



20 paveikslas. Eismo srautų matavimų rezultatai vakarinio piko metu

Šaltinis: parengta Konsultanto

Stacionarių matuoklių duomenys sankryžoje Nr. 5 fiksuoja didesnę srautą vakarinio piko metu.

Toliau lentelėje pateikiami likusių eismo dalyvių srautai apskaičiuoti matavimų metu, kurie atskleidžia, kad intensyviausia sankryža iš pėsčiųjų perspektyvos yra Nr. 4, kur aplinkui įsikūrusios švietimo įstaigos ir maisto prekių parduotuvės. Tarp rytinio ir vakarinio piko stipriai išsiskiria sankryža Nr. 1, kur rytinis pikas yra stipriai intensyvesnis nei vakarinis. Kitose sankryžose pėsčiųjų eismas panašus. Natūrinių matavimų metų dviratininkai buvo užfiksuoti tik vienoje sankryžoje – Nr. 4.

10 lentelė. Eismo srautų matavimų rezultatai

Nr. žemėlapyje	Sankryža	Pėstieji		Dviratininkai		El. paspirtukai	
		Rytas	Vakaras	Rytas	Vakaras	Rytas	Vakaras
1.	Gerovės–Darželio g.	94	21	0	0	0	0
2.	Gerovės–Linksmoji g.	22	29	0	0	0	0
3.	Genių–Karklėnų g.	15	48	0	0	0	0
4.	Genių–Žvirblių g.	203	291	0	4	0	0

Šaltinis: parengta Konsultanto

Atlikus eismo srautų tyrimus, nustatyta, kad Gerovės g. sankryžose eismas intensyviausias, o vidinėse sankryžose transporto srautų judėjimas kur kas mažesnis. Taip pat pastebėta, kad rytinio ir vakarinio piko metu judėjimo kryptys Gerovės g. skiriasi. Daugiausiai pėsčiųjų fiksuota vidinėje sankryžoje, aplink švietimo įstaigas ir maisto prekių parduotuvę.

2. Koncepcijos rengimas

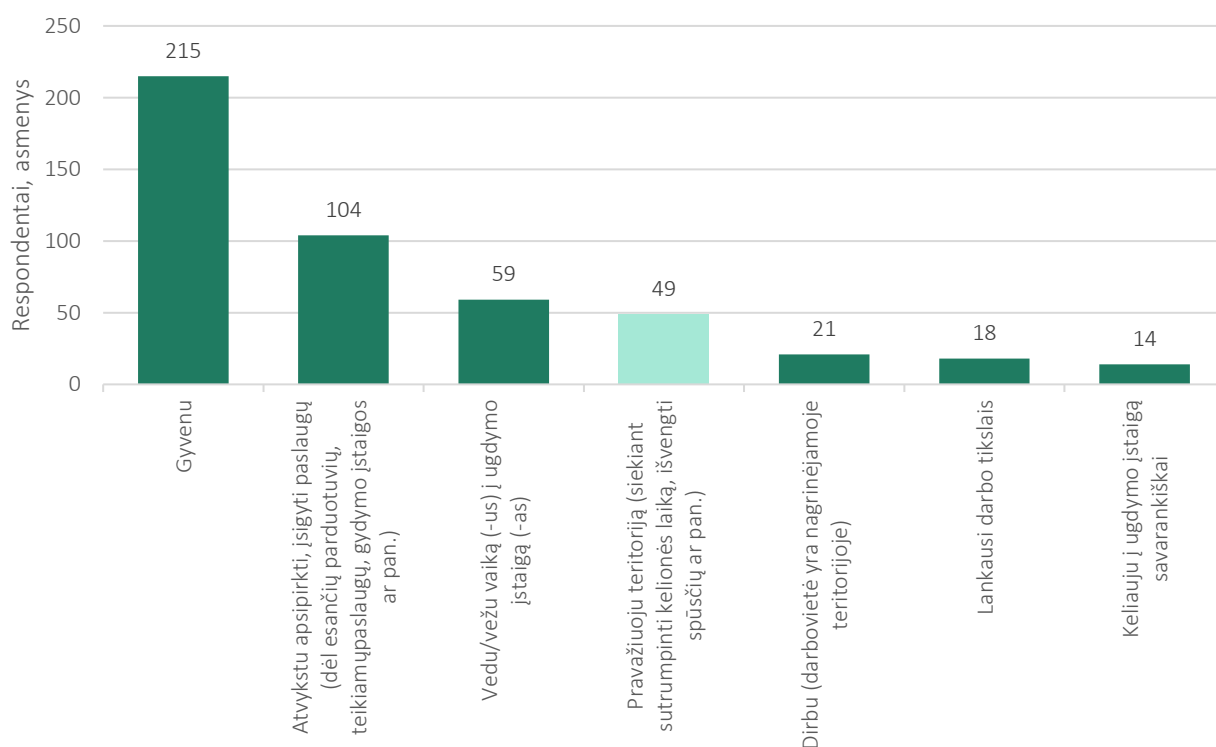
2.1. Gyventojų apklausos rezultatai

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. sausio 20 d. (imtinai).

Anoniminę apklausą sudaro 7 uždaro tipo klausimai, skirti suprasti Naujosios Vilnios 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 ir 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.

Analizei atrinktos tik pilnai užpildytos anketos, kurių buvo 303. Pilnai užpildytų anketų skaičius atitinka Užsakovo nurodytus reikalavimus (t. y. 200 užpildytų anketų).

Didžioji dalis respondentų yra Naujojoje Vilnioje tiriamų gatvių gyventojai (71 proc.). Antroji pagal dažnumą priežastis lankytis šiose gatvėse – apsipirkimas ar paslaugų įsigijimas (34 proc.). Pažymėtina, kad kiek daugiau nei dešimtadalis respondentų (16 proc.) analizuojamą teritoriją naudoja tranzitiniam eismui t. y. pravažiuoja, siekiant trumpinti kelionės laiką ar išvengti spūsčių.

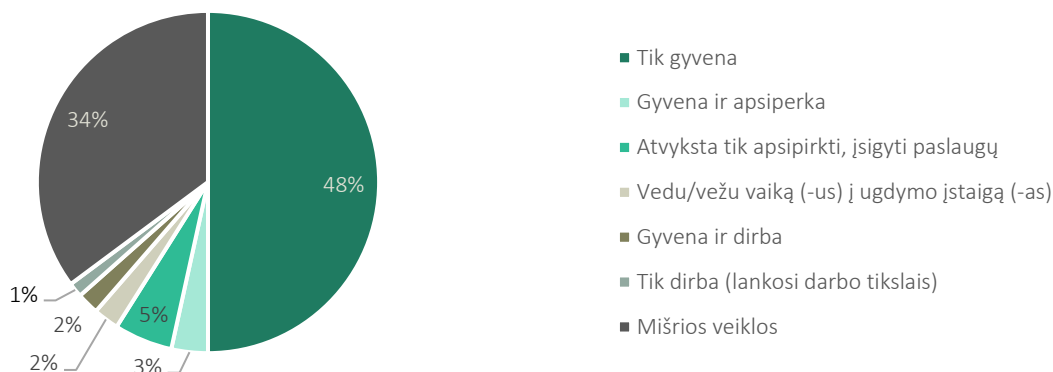


21 paveikslas. Dažniausias lankymosi teritorijoje tikslas (n=303)

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Pažymėtina, kad 29 proc. respondentų negyvena nagrinėjamoje teritorijoje ir ją lanko kitais tikslais, iš jų 18 proc. – atvyksta apsipirkti, 4 proc. – darbo reikalais (dirba ar lankosi darbo tikslais). Didžioji dalis respondentų (48 proc.) nagrinėjamoje teritorijoje tik gyvena (t. y. dirba, apsiperka ir vykdo veiklas kitose teritorijose), apie 3 proc. jų

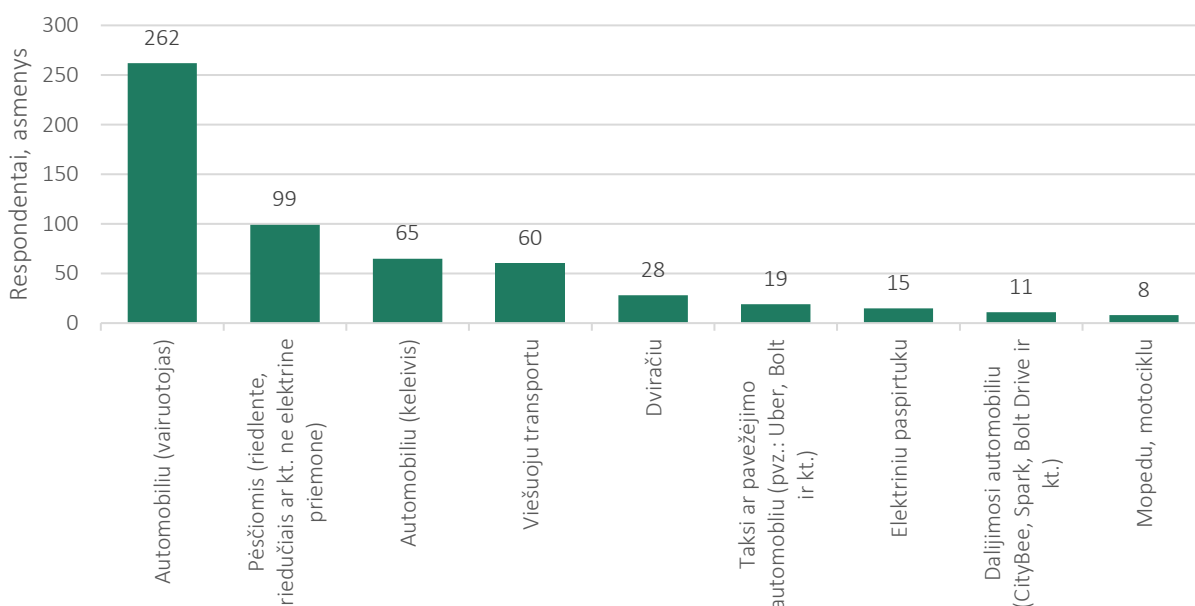
gyvena ir apsiperka ir apie 2 proc. gyvena ir dirba. 34 proc. respondentų nagrinėjamoje teritorijoje vykdo mišrias veiklas (žr. toliau pateiktą paveikslą).



22 paveikslas. Dažniausias lankymosi teritorijoje tikslas (n=303), proc.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Dažniausiai respondentai keliauja į Naujosios Vilnios analizuojamą teritoriją nuosavu automobiliu (86 proc.). Pažymėtina, kad automobiliu keliauja 86 proc. gyventojų ir 89 proc. ne gyventojų (t. y. asmenys, kurie lankosi teritorijoje įvairiais tikslais). Kitas dažniausias atvykimo būdas – pėsčiomis (arba riedlente, riedučiais ir kitomis ne elektroninėmis priemonėmis) – 33 proc. Tokią keliavimo priemonę dažniau renkasi analizuojamų gatvių gyventojai nei ne gyventojai (atitinkamai 40 proc. ir 15 proc.). Viešuoju transportu atkeliauja apie penktadalis respondentų, t. y. 20 proc. Pažymėtina, kad teritorijos gyventojai yra labiau linkę naudotis viešuoju transportu nei atvykstantys (atitinkamai, 22 proc. ir 15 proc.). Penktadalis respondentų taip pat atvyksta į nagrinėjamą teritoriją automobiliu, tačiau ne kaip vairuotojai, o kaip keleiviai gyventojų – 23 proc., ne gyventojų – 17 proc.).

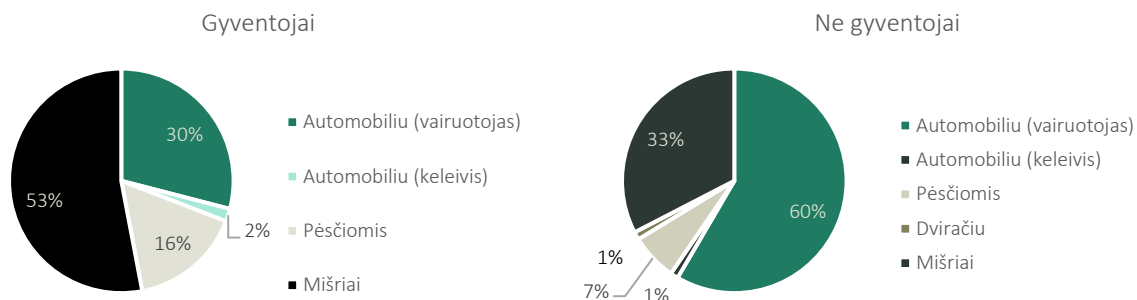


23 paveikslas. Dažniausias atvykimo būdas į teritoriją (n=303)

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Pažymėtina, kad 53 proc. tiriamų Naujosios Vilnios gatvių gyventojų kelionėms po nagrinėjamą teritoriją renkasi mišrius keliavimo būdus (pvz., automobiliu ir pėsčiomis ar kita transporto priemone), 30 proc. – keliauja tik automobiliu (vairuoja patys), 16 proc. keliauja tik pėsčiomis. Ne gyventojai dažniausiai renkasi automobilius (60 proc. – vairuoja patys, 33 proc. – važiuoja kaip keleiviai) ir tik nedidelė dalis keliauja pėsčiomis (7 proc.).

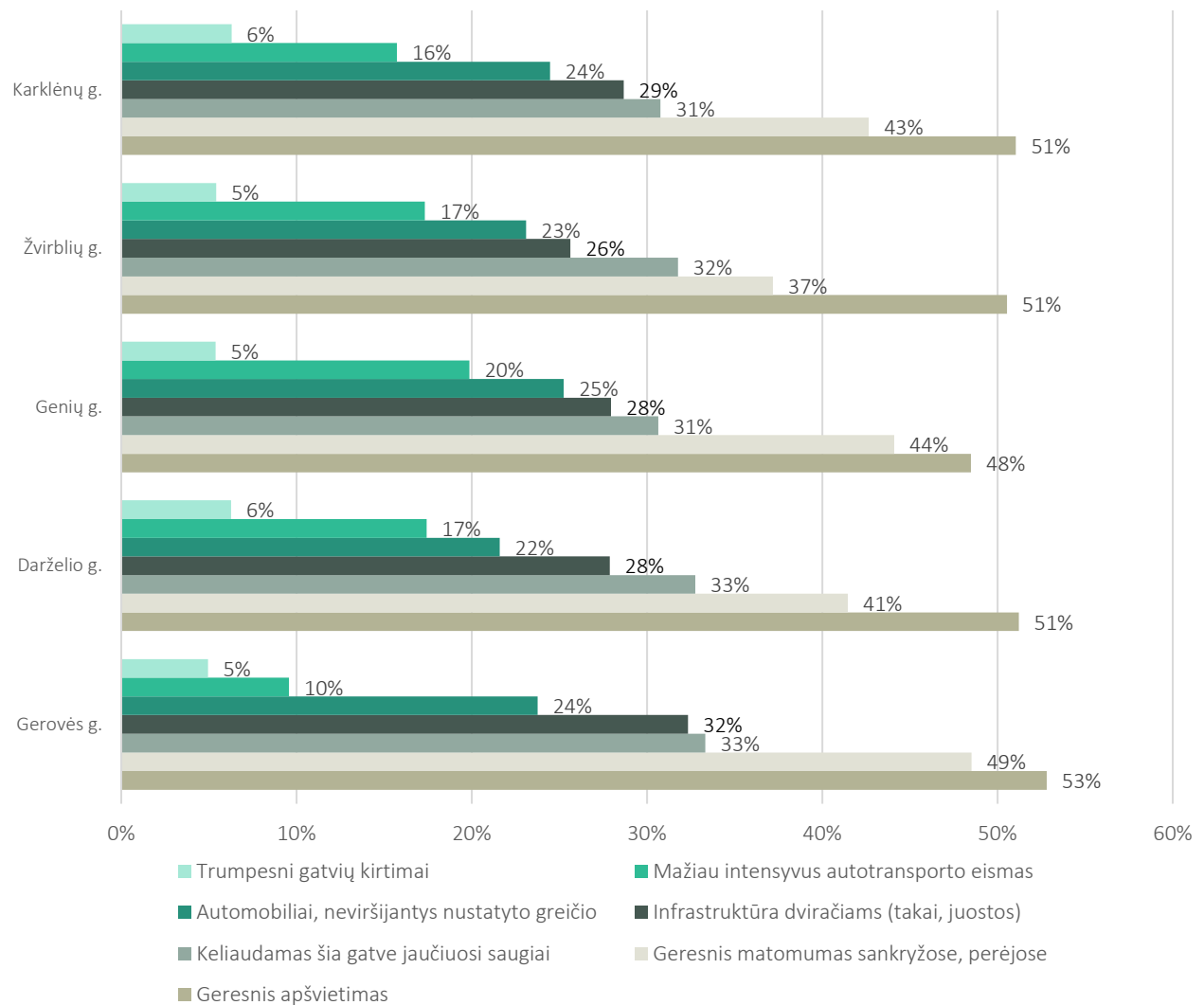
Pažymėtina, kad trečdalis ne gyventojų taip pat renkasi mišrius keliavimo būdus (pvz., automobiliu ir nemotorine transporto priemone).



24 paveikslas. Dažniausias keliavimo būdas teritorijoje gyventojų ir ne gyventojų (n=303), proc.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Atsižvelgiant į Naujosios Vilnios analizuojamų gatvių judumo ypatumus respondentai pažymi, kad tiriamose gatvėse reikia geresnio apšvietimo (48–53 proc.), geresnio matomumo sankryžose ir perėjose (37–49 proc.), geresnės dviračių infrastruktūra (28–32 proc.) bei užtikrinti, kad automobiliai neviršytų numatyto leistino greičio (10–20 proc.). Tie patys saugumo kriterijai kartojasi visose tiriamose gatvėse, tačiau vienos minėtos problemos ryškesnės nei kitose. Pažymėtina, kad apie trečdalis respondentų nurodė, kad tiriamose gatvėse jie jaučiasi saugūs (31–33 proc.). Vertinant saugumo pojūtį tiriamose gatvėse išryškėja skirtumas tarp gyventojų ir ne gyventojų nuomonės. Pažymėtina, kad gyventojai tiriamose gatvėse jaučiasi saugiau nei ne gyventojai. Aukščiausias saugumo jausmas nustatytas Gerovės g. (bendras – 33 proc., atitinkamai gyventojai – 33 proc., ne gyventojai – 32 proc.) ir Darželio g. (bendras – 33 proc., atitinkamai gyventojai – 32 proc., ne gyventojai – 27 proc.), o žemiausias – Genių g. (bendras – 31 proc., atitinkamai gyventojai – 32 proc., ne gyventojai – 25 proc.).

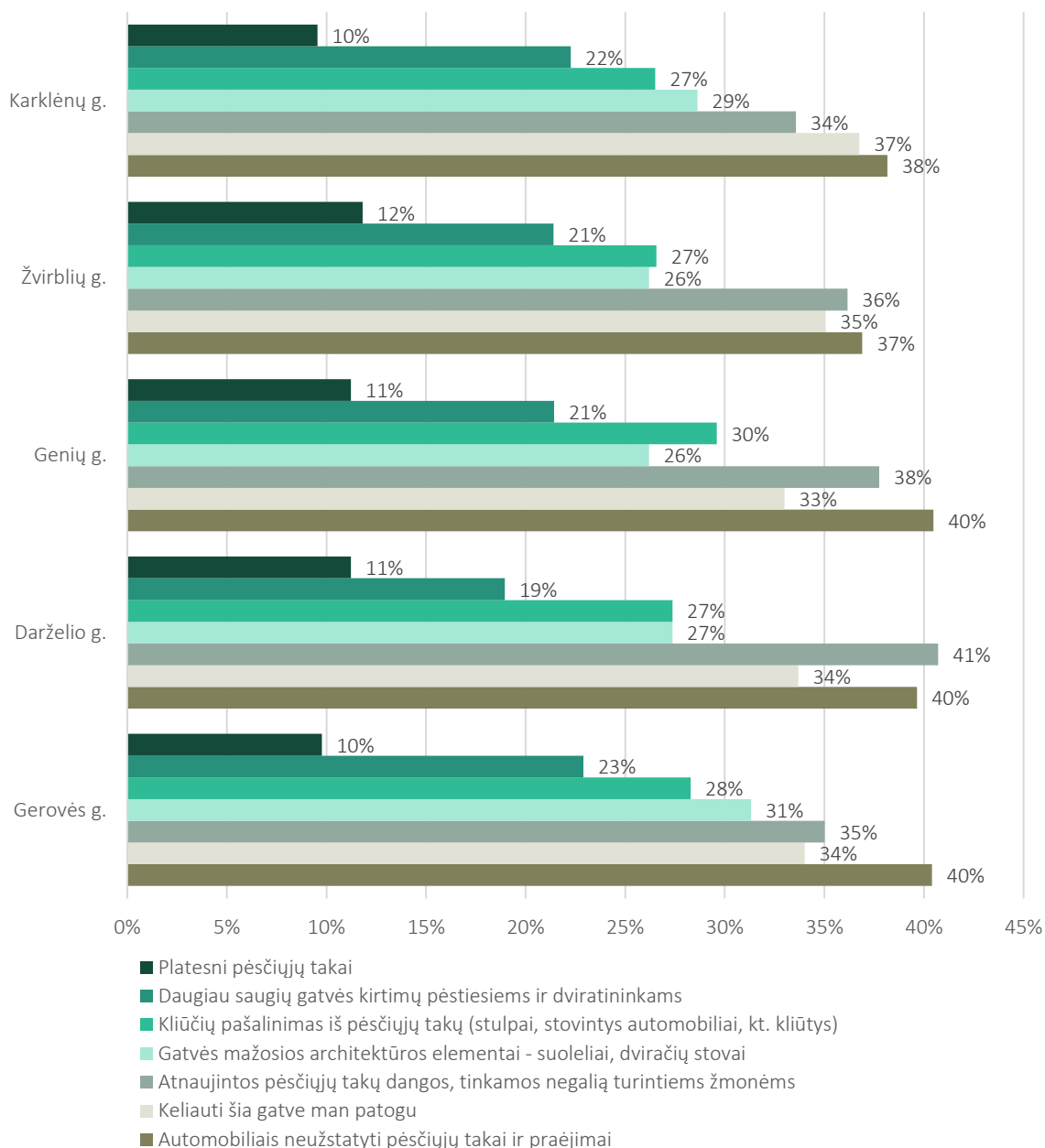


25 paveikslas. Aspektai, kuriuos reikėtų patobulinti, kad keliaujant teritorijoje respondentas jaustųsi saugiau (n=290²⁰)

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Atsižvelgiant į respondentų keliavimo įpročius nustatyta, kad dauguma jų pažymėjo, kad pėsčiųjų takai bei praėjimai yra užstatyti automobiliais ir trukdo judėjimui (37–40 proc.). Jie taip pat pažymi, kad reikalinga atnaujinta pėsčiųjų takų danga (įskaitant pritaikymą žmonėms su negalia; 34–41 proc.). Pažymėtina, kad kiek daugiau nei trečdalis respondentų nurodė, kad keliauti nagrinėjamoje teritorijoje jiems patogu (34–37 proc.).

²⁰ Pateiktas tiriųjų gatvių vidurkis. Eliminuoti respondentai, kurie negali atsakyti į pateiktą klausimą, nes aktualioje gatvėje nesilanko. Gerovės g. (n=303), Darželio g. (n=287), Genių g. (n=297), Žvirblių g. (n=277), Karklėnų g. (n=286)

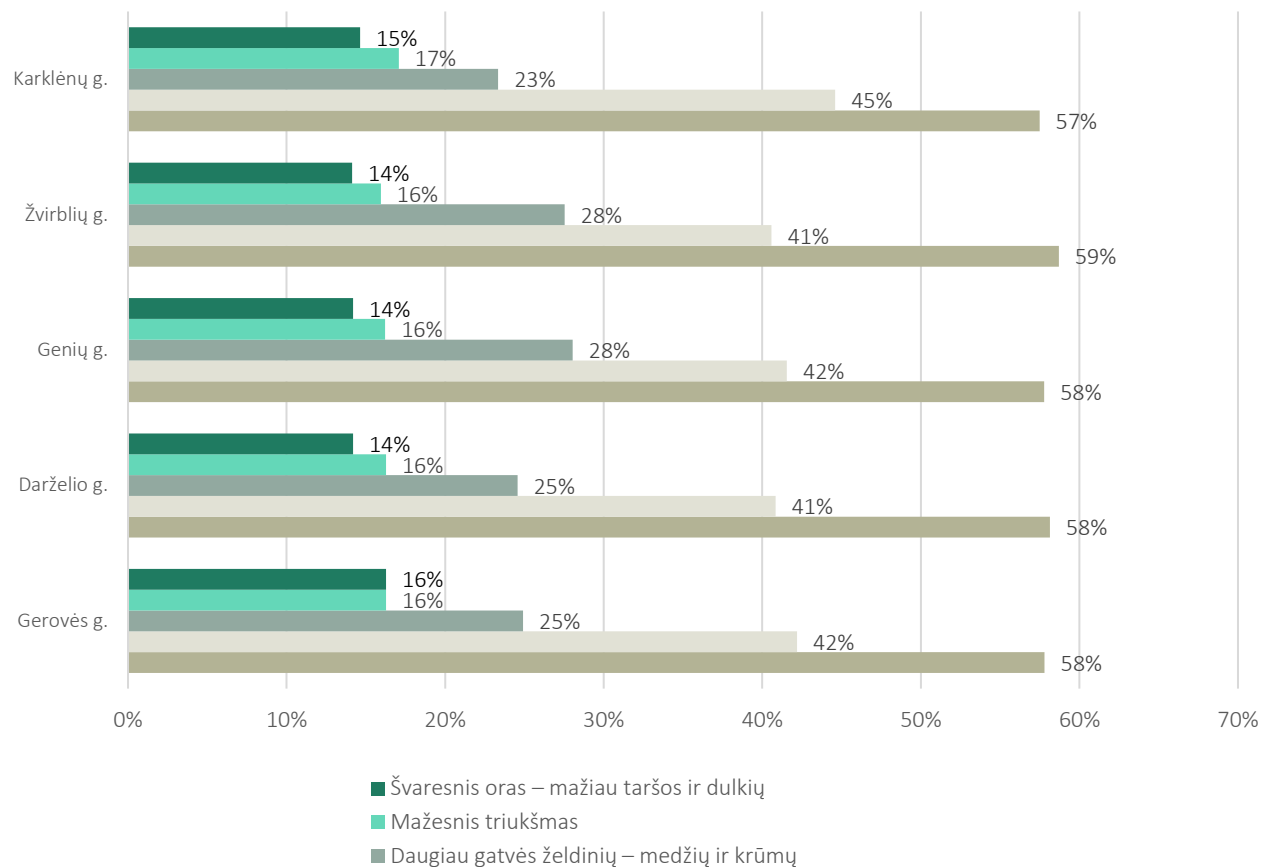


26 paveikslas. Aspektai, kurie keliavimą teritorijoje paverstų patogesniu (n=286²¹)

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Kiti aspektai, kurie atlieptų keliautojų judumo poreikius yra geresnis apšvietimas (57–59 proc.), daugiau gatvės želdinių (23–28 proc.), mažesnis triukšmas (16–17 proc.) ir švaresnis oras, t. y. mažiau taršos ir dulkių (14–16 proc.). Pažymėtina, kad visose tiriamose gatvėse nustatyti tie patys patrauklumo aspektai. Taip pat daugiau nei pusė respondentų pažymėjo, kad keliaudami tiriamomis gatvėmis jie jaučiasi komfortiškai (57–59 proc.).

²¹ Pateiktas tiriamų gatvių vidurkis. Eliminuoti respondentai, kurie negali atsakyti į pateiktą klausimą, nes aktualioje gatvėje nesilanko. Gerovės g. (n=297), Darželio g. (n=285), Genių g. (n=294), Žvirblių g. (n=271), Karklėnų g. (n=283)



27 paveikslas. Aspektai, kurie turėtų pasikeisti, kad keliajimas teritorijoje būtų patrauklesnis (n=290²²)

Šaltinis: sudaryta 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 bei keliaujantys mišriais būdais nagrinėjamoje teritorijoje jaučiasi saugiau nei pėstieji. Taip pat keliauti nagrinėjamose gatvėse jiems yra patogiau nei pėstiesiems ir kelionės atrodo patrauklesnės. Nepaisant to, Naujosios Vilnios nagrinėjamoje teritorijoje trūksta infrastruktūros, kuri užtikrintų pėsčiųjų saugumą, patogumą ir pačių kelionių patrauklumą.

11 lentelė. Kriterijų vertinimas pagal keliavimo būdus nagrinėjamoje teritorijoje

Klausimas	Kriterijus	Keliavimo būdas (teritorijoje)		
		Tik automobiliu (vairuotojai) ²³	Tik pėsčiomis (riedlente, riedučiais ar kt. ne elektrine priemone) ²⁴	Mišriai (t. y. teritorijoje keliauja skirtingais keliavimo būdais) ²⁵
Saugumas	Automobiliai, neviršijantys nustatyto greičio	15%	38%	23%
	Mažiau intensyvus autotransporto eismas	12%	30%	13%
	Geresnis matomumas sankryžose, perėjose	39%	39%	43%

²² Pateiktas tiriamų gatvių vidurkis. Eliminuoti respondentai, kurie negali atsakyti į pateiktą klausimą, nes aktualioje gatvėje nesilanko.

Gerovės g. (n=301), Darželio g. (n=289), Genių g. (n=296), Žvirblių g. (n=276), Karklėnų g. (n=287)

²³ n=115

²⁴ n=40

²⁵ n=148

	Trumpesni gatvių kirtimai	4%	11%	5%
	Infrastruktūra dviračiams (takai, juostos)	16%	41%	33%
	Geresnis apšvietimas	43%	50%	51%
	Keliaudamas šia gatve jaučiuosi saugiai	33%	11%	33%
Patogumas	Daugiau saugių gatvės kirtimų pėstiesiems ir dviratininkams	13%	34%	21%
	Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai	34%	51%	35%
	Gatvės mažosios architektūros elementai - suoleliai, dviračių stovai	13%	45%	31%
	Platesni pėsčiųjų takai	6%	14%	12%
	Kliūčių pašalinimas iš pėsčiųjų takų (stulpai, stovintys automobiliai, kt. kliūtys)	20%	30%	29%
	Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalią turintiems žmonėms	26%	35%	41%
	Keliauti šia gatve man patogu	37%	13%	34%
Patrauklumas	Geresnis apšvietimas	50%	52%	60%
	Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų	16%	32%	30%
	Mažesnis triukšmas	13%	32%	13%
	Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių	9%	27%	14%
	Keliauti šia gatve man patrauklu, jaučiuosi komfortiškai	42%	21%	43%

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais²⁶

Apibendrinant respondentų atsakymus nustatyta, kad tiriamose Naujosios Vilnios gatvėse reikia atnaujinti pėsčiųjų takus, kurių dalis yra nusidėvėjusi, taip pat trūksta apšvietimo (ypatingai prie ugdymo įstaigų). Nustatyta, kad reikia tvarkyti važiuojamąjį kelio dalį, nes ji nėra vientisa ir apsunkina judėjimą automobilio vairuotojams. Naujojoje Vilnioje taip pat trūksta dviračių takų, kurie leistų moksleiviams saugiai pasiekti ugdymo įstaigas (žr. toliau pateiktą paveikslą).

²⁶ Pažymėtina, kad respondentai galėjo rinktis kelis galimus atsakymo variantus (įskaitant atsakymo variantą „Negaliu atsakyti, nesilankau“, kuris nėra įtrauktas į lentelę).

Transporto priemonių eismas	Viešasis transportas
Automobilių statymas: - stovėjimo aikštelių trūkumas; - automobiliai statomi netvarkingai, dažnai neleistinose vietose, tokiu būdu užkemša kelius, blogina matomumą ir didina eismo įvykių riziką; - akcentuojama prasta situacija prie mokyklų ir krepšinio aikštelių, kur eismą trukdo lankytojų ne vietoje pastatyti automobiliai, todėl reikia kišenių prie mokyklų, vaikų darželių, kur galima saugiai palikti automobilį ir palydėti vaikus į švietimo įstaigas; - trūksta specialių parkavimo vietų asmenims su negalia prie švietimo įstaigų. Keliai: - nesutvarkyti kanalizacijos liukai, kurie yra išsišokę arba įdubę, todėl juos reikia apvažiuoti; - netvarkingas, duobėtas kelias. Eismo intensyvumas: - reikia praplatinti kelius ir įrengti daugiau vipusio eismo gatvių, siekiant išvengti spūsčių ir padidinti saugumą; - teritorijoje labai intensyvus eismas ir didelis transporto priemonių greitis	- dažnesni VT reisai piko valandomis (ypatingai 6G); - ilgalaikis autobusų stovėjimas prie gyvenamųjų namų sukelia daug triukšmo ir tarškos, todėl stovėjimo aikštelės reikėtų įrengti toliau nuo gyvenamųjų namų (pvz. Linksmojoje g.). Pėsčiųjų takai - nusidėvėjusi (nutrupėjusi) pėsčiųjų takų danga; - nepakankamas apšvietimas (ypatingai prie švietimo įstaigų, turgavietės). Dviračių takai - dviračių takų trūkumas (ypač važiuojant link mokyklų).

28 paveikslas. Respondentų išsakytos judumo problemos

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Nagrinėjamos teritorijos gyventojai pabrėžė automobilių statymo, pažeidžiant KET taisykles, problemą. Nemažai automobilių vairuotojų juos stato šalia pėsčiųjų takų, ant šaligatvių ir vaikų žaidimo aikštelių, todėl apsunkina pėsčiųjų judumą ir matomumą. Problemos sprendimui reikėtų kurti daugiau stovėjimo aikštelių.

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 keliones automobiliu ir pėsčiomis. Pažymėtina, kad daugiau nei puse nagrinėjamos teritorijos gyventojų judumui taiko mišrius keliavimo būdus, todėl jiems aktuali tiek automobilių, tiek pėsčiųjų, tiek dviračių infrastruktūra ir jos prieinamumas.

Pagrindiniai sunkumai, su kuriais susiduria nagrinėjamos teritorijos keliautojai (tiek gyventojai, tiek ne gyventojai) yra blogas gatvių apšvietimas bei blogas matomumas sankryžose ir perėjose, todėl gyventojai nesijaučia saugūs keliaudami.

Patogiam judėjimui Naujosios Vilnios tiriamose gatvėse reikia tvarkingų pėsčiųjų takų (įskaitant pritaikymą žmonėms su negalia), taip pat patogios dviračių infrastruktūros. Pažymėtina, kad nagrinėjamoje teritorijoje trūksta automobilių stovėjimo aikštelių, todėl automobiliai kartais statomi pažeidžiant KET ir taip blogina matomumą (ypatingai šalia pėsčiųjų perėjų) bei trukdo pėsčiųjų judėjimui.

Teritorijos patrauklumui gerinti reikalingas geresnis apšvietimas, daugiau mažosios architektūros elementų (įskaitant želdinius), mažesnio triukšmo šalia gyvenamųjų namų ir geresnės oro kokybės.

2.2. Kūrybinių dirbtuvių rezultatai

Rengiant koncepciją buvo organizuojamos kūrybinės dirbtuvės su analizuojamos teritorijos gyventojais. Kūrybinės dirbtuvės vyko sausio 13 dieną Naujosios Vilnios kultūros centre (Gerovės g. 1, Vilnius). Susitikime dalyvavo 14 dalyvių 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.

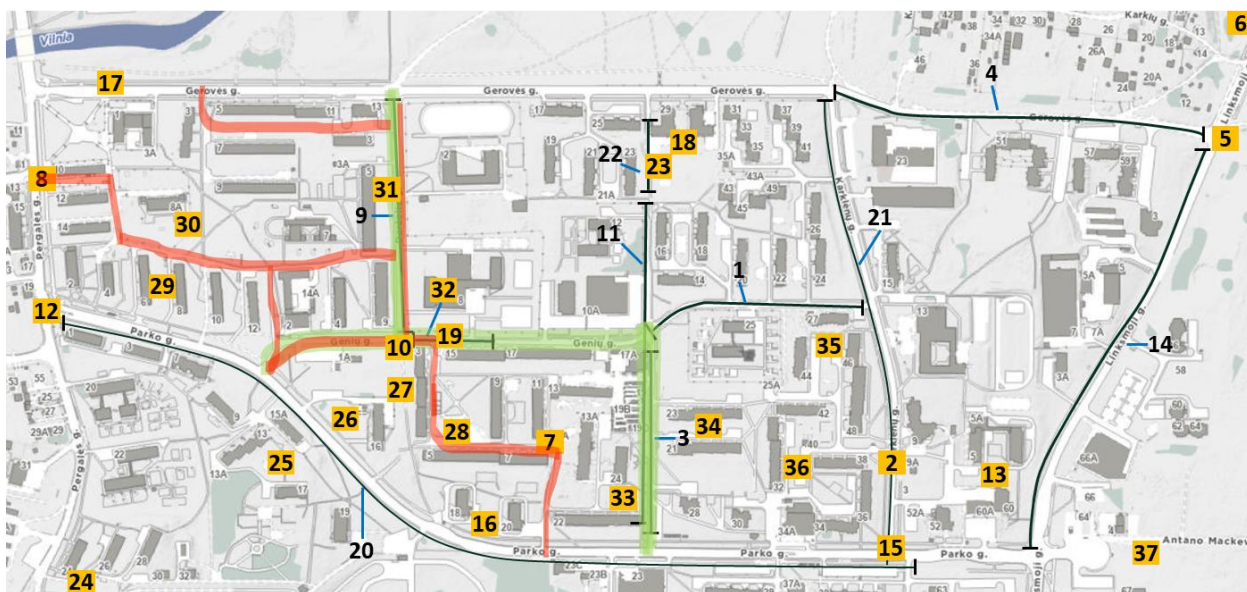
Pristatymo metu vienas iš dalyvių atkreipė dėmesį, kad Darželio g. labai trūksta parkavimo vietų.

Pristatant Gerovės gatvę, kilo klausimas, ar nebūtų galima jos praplatinti, taip sumažinant eismo intensyvumą ir mažinant tranzito srautą per kitas, mažesnes gatves. Tačiau kai kurie gyventojai teigė, kad Gerovės g. nėra pagrindinė problema, nes ji neseniai buvo atnaujinta ir šiek tiek praplatinta. Kita vertus, kitas diskusijos dalyvis išsakė nuomonę, kad reikėtų išanalizuoti parkavimo vietų ir gyventojų skaičiaus santykį Gerovės g., nes, jo teigimu, šiuo metu čia yra daugiau parkavimo vietų nei gyventojams reikia, o automobilius stato pašaliniai asmenys.

Gyventojai akcentavo būtinybę plėsti pėsčiųjų ir dviračių infrastruktūrą (I prioritetas); panaikinti tranzitinį eismą vidinėse gatvėse (II prioritetas); nemažinti bendro automobilių stovėjimo vietų skaičiaus, nors jų pasiskirstymas gali būti koreguojamas (III prioritetas).

Gyventojai taip pat pritarė bent eksperimento forma išbandyti vidinių gatvių eismo organizavimo pakeitimus, pavyzdžiui, įvesti vienkryptį eismą.

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



29 paveikslas. Kūrybinių dirbtuvių metu dalyvių pateiktų problemų ir pasiūlymų žemėlapis

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis dirbtuvių medžiaga

Toliau lentelėje pateikiamas dirbtuvių dalyvių išsakytų problemų apibendrinimas.

12 lentelė. Kūrybinių dirbtuvių metu dalyvių pateiktų problemų ir pasiūlymų apibendrinimas

Numeracija žemėlapyje	Vietos detalizacija	Problema / pasiūlymas / poreikis
1	Genių g. atkarpa nuo Žvirblių iki Karklėnų g.	Platinti Genių g. arba daryti vienpusį, kadangi į abi puses nepravažiuojama Platinti gatvę dėl parkingo Įrengti pėsčiųjų dviračių taką
2	Karklėnų g. prie Naujosios Vilnios muzikos mokyklos	Įrengti sustojimo vietas vaikams išleisti
3	Žvirblių g. nuo Genių g. iki Parko g.	Praplatinti gatvę ir įrengti parkavimo vietas Įrengti pėsčiųjų ir dviračių taką su parkingu
4	Gerovės g. atkarpa nuo Karklėnų iki Linksmosios g.	Reikalingas šaligatvis (gali būti kartu su dviračiu taku), nėra apšvietimo
5	Linksmoji g. ir sankryža su Gerovės g.	Nesaugi pėsčiųjų perėja. Eismo greitis Linksmojoje g. turi būti ribojamas ir matuojamas, nes dabar greitis stipriai viršijamas
6	Linksmosios ir Pramonės g. sankryža	Reikalingas žiedas pasukti į kairę išvažiavimui link Vilniaus centro
7	Genių g. prie namo Nr. 7	Uždaryti tranzitą Įrengti dviračių saugyklą / stovus

		Uždaryti tranzitą
8	Pergalės g. šalia namų Nr. 10 ir 12	Įrengti dviračių stovą
		Draudimas sukti į kairę iš Pergalės g. parvažiuojant nuo Pramonės g.
9	Darželio g.	Vienpusis eismas iš Gerovės g. link Genių
		Dėl stačios įkalnės dviračių srautas bendrame sraute negalimas (didelis greičių skirtumas su automobiliais)
		Pėsčiųjų takai turi per aukštus bordiūrus užvažiuoti su dviračiais
		Platinti gatvę įrengiant parkingą, pėsčiųjų ir dviračių taką
10	Genių ir Darželio g. sankryža	Nesaugi sankryža
		Papildyti perėją
11	Žvirblių g.	Įrengti gyvenamąją zoną (neberekės perėjų)
12	Pergalės ir Parko g. sankryža	Įrengti šviesoforinę sankryžą su sekcija į kairę (į Parko g.) ir dešinę (į Pergalės g.)
13	Prie Karklėnų 5, 5A	Praplėsti parkingą
14	Linksmoji g. atkarpa nuo Parko iki Gerovės g.	Atnaujinti šaligatvį, praplėsti numatant dviračių taką
15	Parko ir Karklėnų g. sankryža	Įrengti perėją
16	Parko g. prie namų Nr. 18 ir 20	Pėsčiųjų parkas atsiremia į parkingą aukštais bortais
17	Gerovės g.	Įrengti viešojo transporto stotelę
18	Gerovės g. prie namo Nr. 29	Įrengti parkingą
19	Genių g. tie namu Nr. 15	Neapšviesta perėja
20	Parko g.	Reikalingas dviračių takas
21	Karklėnų g.	Reikalingas dviračių takas
		Įrengti fizines priemones saugumui
22	Žvirblių g. jungtis iki Gerovės g.	Pėsčiųjų jungties trūkumas
23	Žvirblių g. į viršų nuo Genių g.	Apsisukimo aikštelė
24	Pergalės g. prie namų Nr. 24, 26	Įrengti parkingą
25	Parko g. prie namų Nr. 13 ir 17	Įrengti parkingą
26	Parko g. prie namo Nr. 16	Parkingo padidinimas
27	Ganių g. prie namo Nr. 3	Įrengti parkingą
28	Genių g. prie namo Nr. 5	Įrengti parkingą
29	Parko g. prie tarp namų Nr. 6 ir 8	Įrengti parkingą
30	Parko g. prie namo Nr. 8A	Įrengti parkingą
31	Darželio g. prie namo Nr. 5	Įrengti parkingą
32	Genių g. atkarpa nuo namų Nr. 13 iki 15	Praplatinti gatvę, įrengiant parkavimo vietas ir pėsčiųjų dviračių taką
33	Parko g. prie namų Nr. 22 ir 24	Įrengti parkingą
34	Žvirblių g. ties namais Nr. 21, 23	Įrengti parkingą
35	Genių g. tarp namų 27, 44, 46	Įrengti parkingą
36	Parko g. prie namų Nr. 32 ir 40	Įrengti pravažiavimą
37	Antano Mackevičiaus g. palei namo Nr. 4	Įrengti autobusų parką nukraunat Gerovės ir Linksmosios g.
Žalia spalva	Darželio, Genių ir Žvirblių g.	Siūloma svarstyti vienpusį eismą
Raudona spalva	Pergalės, Genių, Darželio g.	Vyksta tranzitinis eismas
0	Gerovės g.	Svarstyti keisti gatvės kategoriją į C
0	Bendra pastaba	Įrengti trūkstantį jungtį tarp Linksmosios ir Pergalės g.
0	Bendra pastaba	Svarstyti įvesti vienkryptį judėjimą kiemuose

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais²⁷

²⁷ Pažymėtina, kad respondentai galėjo rinktis kelis galimus atsakymo variantus (įskaitant atsakymo variantą „Negaliu atsakyti, nesilankau“, kuris nėra įtrauktas į lentelę).

Dirbtuvių metų dalyviai pabrėžė prastą pėsčiųjų takų būklę, automobilių statymo vietų trūkumą bei vykstantį tranzitinį eismą. 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 Naujosios Vilnios gatvių modernizacijos sprendiniai. Nepriklausomai nuo pasirinktų gatvės pertvarkymo sprendimų, modernizuojant gatves būtina užtikrinti pagrindinių gatvės elementų įrengimą ir atnaujinimą.

ELEMENTAI, KURIE TURI BŪTI ĮRENGIAMI VIŠOSE 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 (taktiliniai paviršiai). Pažymėtina, kad pėsčiųjų takai turi būti tvarkomi ne tik prie gatvių, bet ir vidiniuose gyvenamųjų daugiabučių namų kiemuose.²⁸

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.

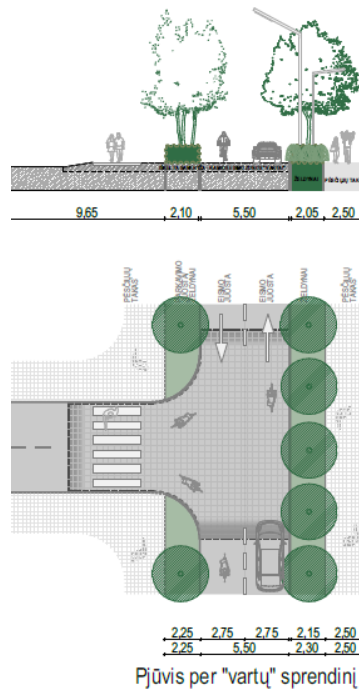
Automobilių statymas. Planuojant ir modernizuojant gatvės infrastruktūrą būtina inžinerinėmis priemonėmis (salėlėmis, borteliais, atitvarais) užtikrinti, kad automobiliai nebūtų statomi blokuojant pėsčiųjų perėjas, įvažas ar posūkius, nes tai riboja matomumą ir pažeidžia Kelių eismo taisykles.

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 ženklumą bei pagal poreikį horizontalų ženklų 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.

²⁸ Pastaba išsakyta dirbtuvių su gyventojais metu.



30 paveikslas. Vartų sprendinio skerspjūviai

Šaltinis: parengta Konsultanto

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

13 lentelė. Siūlomi Naujosios Vilnios gatvių modernizacijos sprendiniai ir alternatyvos

Gatvė	Siūlomas sprendinio aprašymas (sprendinio Nr.)	I alternatyva	II alternatyva
Gerovės g.	Gatvės parametrai nekeičiami, suformuojamos lygiagrečios statymo vietos, įrengiamas dviračių takas (Nr. 3) Vartai ties Darželio ir Karklėnų g. Privalumai: reikalauja mažai investicijų; infrastruktūra įrengiama esamuose gatvės parametruose Trūkumai: naikinama arba mažinama žalioji zona	—	—
Genių g.	Vienpusis eismo organizavimas su lygiagrečiomis statymo vietos (Nr. 1) Dvipusis eismo organizavimas su lygiagrečiomis arba statmenomis statymo vietos (Nr. 2 / 6) Mokyklos zona su <i>kiss&ride</i> (Nr. 7) Vartai ties Darželio g. Privalumai: suformuojama daugiau statymo vietų; mažėja tranzitinis eismas Trūkumai: naikinama arba mažinama žalioji zona, pratęsiama vienkrypčio eismo atkarpa	Vienpusis eismo organizavimas su statymo vietomis (statmenomis, lygiagrečiomis arba įstrižomis) Mokyklos zona su <i>kiss&ride</i> (Nr. 7) Vartai Privalumai: suformuojama daugiau statymo vietų, mažėja tranzitinis eismas Trūkumai: naikinama arba mažinama žalioji zona; keičiamas eismo organizavimas	Gatvės platinimas iki dviejų eismo juostų su dvipusiu judėjimu ir lygiagrečių statymo vietų abiejose gatvės pusėse įrengimas Mokyklos zona su <i>kiss&ride</i> (Nr. 7) Vartai Privalumai: suformuojama daugiau automobilių statymo vietų Trūkumai: reikalauja didelių investicijų ir laiko; didėja tranzitinio eismo tikimybė; naikinama arba mažinama žalioji zona; keičiamas eismo organizavimas
Žvirblių g.	Vienpusis eismo organizavimas su lygiagrečiomis arba įstrižomis (45°) statymo vietos (Nr. 1 / 5)	Dvikryptis eismas be suformuotų automobilių statymo vietų	Gatvės platinimas iki dviejų eismo juostų su dvipusiu judėjimu ir

	Dvipusis eismo organizavimas su apsisukimo aikšte (Nr. 11) Vartai ties Parko g. Privalumai: reikalauja mažai investicijų; infrastruktūra įrengiama esamuose gatvės parametruose, suformuojama daugiau statymo vietų Trūkumai: keičiamas eismo organizavimas	Vartai Privalumai: reikalauja mažai investicijų; infrastruktūra įrengiama esamuose gatvės parametruose Trūkumai: nelieta statymo vietų	lygiagrečių statymo vietų abiejose gatvės pusėse įrengimas Vartai Privalumai: suformuojama daugiau automobilių statymo vietų Trūkumai: reikalauja didelių investicijų ir laiko; didėja tranzitinio eismo tikimybė; naikinama arba mažinama žalioji zona
Darželio g.	Vienpusis eismo organizavimas su lygiagrečiomis statymo vietomis (Nr. 1) Vartai ties Gerovės ir Genių g. Privalumai: reikalauja mažai investicijų; infrastruktūra įrengiama esamuose gatvės parametruose, suformuojamos statymo vietos Trūkumai: keičiamas eismo organizavimas	Dvikryptis eismas be suformuotų automobilių statymo vietų Vartai Privalumai: reikalauja mažai investicijų; infrastruktūra įrengiama esamuose gatvės parametruose Trūkumai: nelieta statymo vietų	Gatvės platinimas iki dviejų eismo juostų su dvipusiu judėjimu ir lygiagrečių statymo vietų abiejose gatvės pusėse įrengimas Vartai Privalumai: suformuojama daugiau automobilių statymo vietų Trūkumai: reikalauja didelių investicijų ir laiko; didėja tranzitinio eismo tikimybė; naikinama arba mažinama žalioji zona
Karklėnų g.	Gatvės parametrai nekeičiami, suformuojamos lygiagrečios statymo vietos (Nr. 2) Mokyklos zona su <i>kiss&ride</i> (Nr. 7) Vartai prie patekimo į gatvę Privalumai: reikalauja mažai investicijų; infrastruktūra įrengiama esamuose gatvės parametruose Trūkumai: nėra	Vienpusis eismo organizavimas su statymo vietomis (statmenomis, lygiagrečiomis arba įstrižomis) Mokyklos zona su <i>kiss&ride</i> (Nr. 7) Vartai Privalumai: suformuojama daugiau statymo vietų, mažėja tranzitinis eismas Trūkumai: naikinama arba mažinama žalioji zona; keičiamas eismo organizavimas	Gatvės platinimas iki dviejų eismo juostų su dvipusiu judėjimu ir lygiagrečių statymo vietų abiejose gatvės pusėse įrengimas Mokyklos zona su <i>kiss&ride</i> (Nr. 7) Vartai Privalumai: suformuojama daugiau automobilių statymo vietų Trūkumai: reikalauja didelių investicijų ir laiko; didėja tranzitinio eismo tikimybė; naikinama arba mažinama žalioji zona

Šaltinis: parengta Konsultanto

2.3.1. Gerovės gatvė

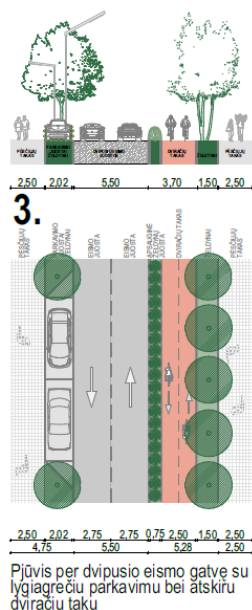
Rengiant koncepciją Gerovės g. buvo rekonstruojama, tačiau tvarkant gatvę nebuvo įrengtas dviračių takas, todėl atsižvelgiant į dirbtuvių metu išreikštus dalyvių pastebėjimus bei gatvės parametrus suformuotas sprendinys, kuriuo Gerovės g. turėtų būti įrengiamas atskiras ir dvipusis dviračių takas (sprendinys Nr. 3). Papildomai rekomenduojama suformuoti lygiagrečias stovėjimo vietas.



31 paveikslas. Siūlomi sprendiniai Gerovės gatvei

Šaltinis: parengta Konsultanto

Sankryžose su Darželio ir Karklėnų g. siūloma įrengti „vartus“ – iškilias sankryžas, kurios veiks ir kaip greitį mažinanti priemonė pačioje Gerovės gatvėje. Nors gatvė priklauso D kategorijai, joje yra organizuojamas viešojo transporto eismas, o dviračiams siūloma atskira infrastruktūra, todėl pakanka greitį riboti iki 40 km / val.



32 paveikslas. Siūlomi sprendinių skerspjūviai Gerovės gatvei

Šaltinis: parengta Konsultanto

2.3.2. Genių gatvė

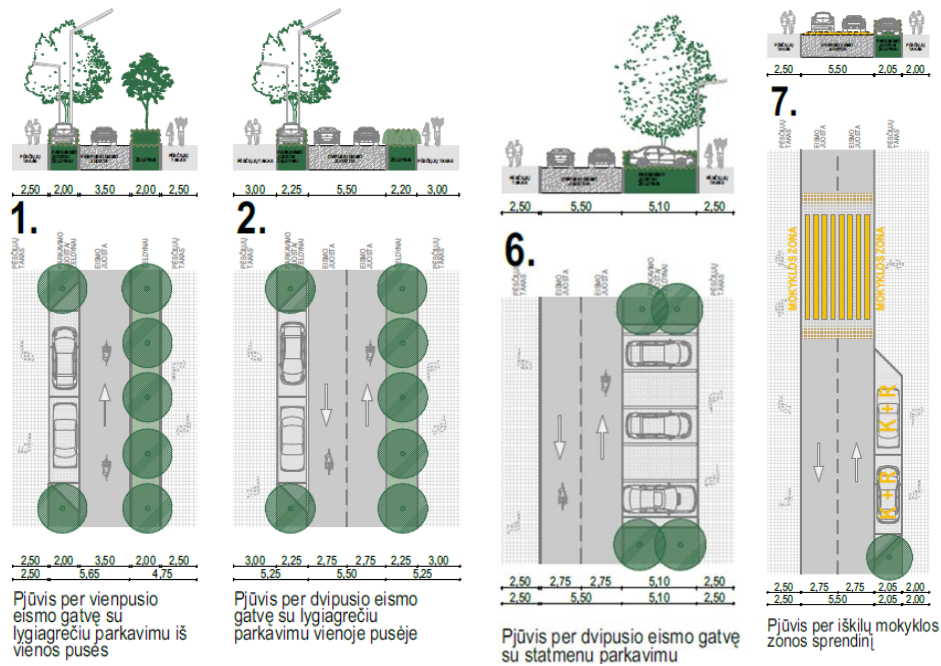
Genių gatvėje suformuoti kelių tipų sprendiniai atsižvelgiant gatvės parametrus.



33 paveikslas. Siūlomi sprendiniai Genių gatvei

Šaltinis: parengta Konsultanto

Atkarpoje iki Darželio g. išlaikomas dviejų krypčių eismas, o vienoje pusėje suformuojamos lygiagrečios stovėjimo vietos (sprendinys Nr. 2). Genių g. esantį viapusį eismą siūlomą pratęsti iki įvažiavimo į prekybos centrą *Norfa* (sprendinys Nr. 1). Likusioje gatvės dalyje (nuo Žvirblių iki Karklėnų g.) rekomenduotina išlaikyti dvipusį eismą, tačiau sumažinus žalios erdvės plotą įrengti statmenas stovėjimo vietas (sprendinys Nr. 6). Ties „Atžalyno“ mokykla–daželiu rekomenduotina įrengti mokyklos zoną su *kiss&ride* trumpo sustojimo vietomis mokiniams išleisti. Sankryžoje su Darželio g. turėtų būti įrengiama iškili sankryža – „vartai“.

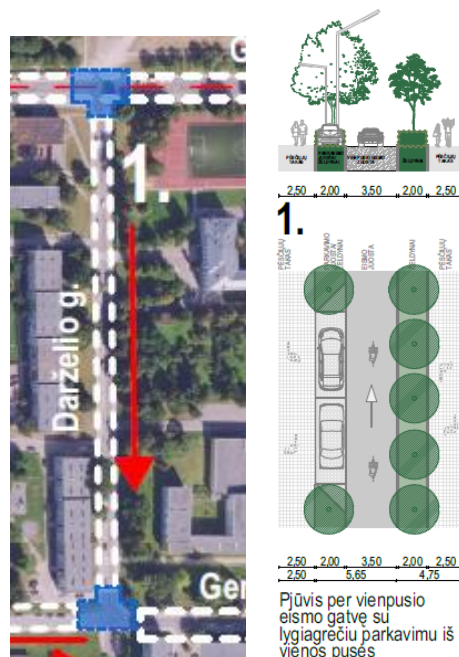


34 paveikslas. Siūlomi sprendinių skerspjūviai Genių gatvei

Šaltinis: parengta Konsultanto

2.3.3. Darželio gatvė

Atsižvelgiant į gatvės parametrus, esamą situaciją (gatvėje automobiliai statomi vienoje pusėje lygiagrečiai, tačiau tuomet nėra vietos automobilių prasilenkimui) bei dirbtuvių metų išsakytus pastebėjimus, Darželio g. siūloma organizuoti vienkryptį eismą, kuriame automobiliai judėtų nuo Gerovės link Genių g. (sprendinys Nr. 1) Be to, įrengus vienkryptį eismą būtų galima suformuoti lygiagrečias stovėjimo vietas. Gatvės pradžioje ir pabaigoje turėtų būti įrengiamos iškilios sankryžos – „vartai“.

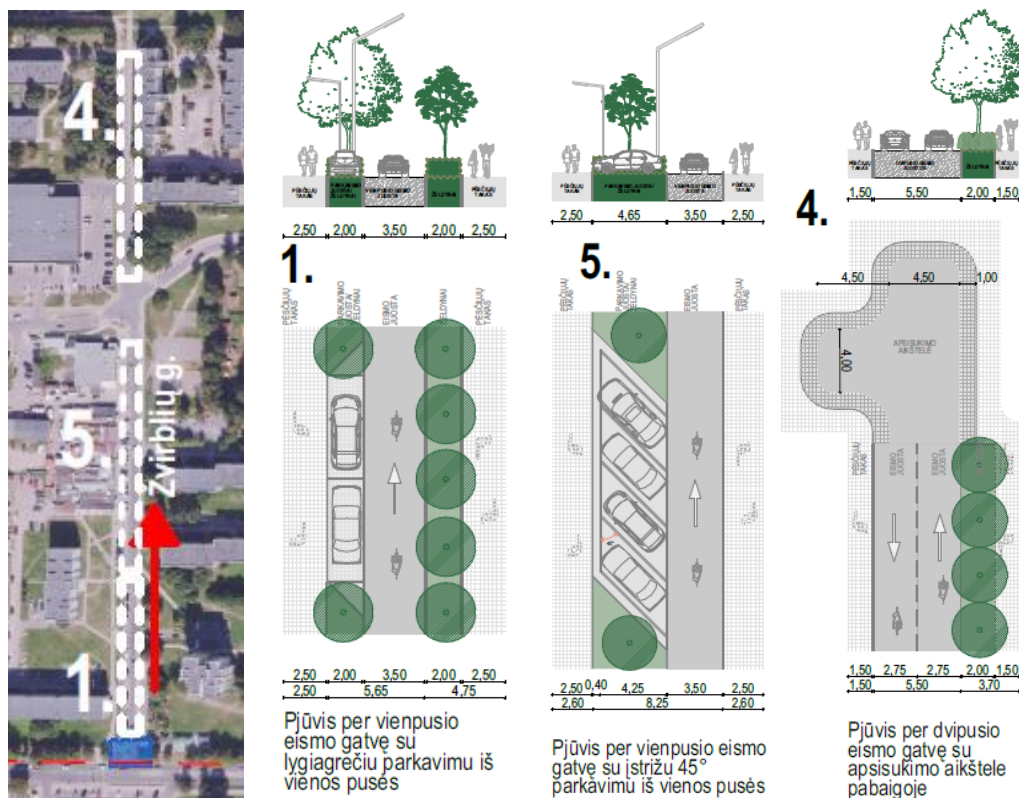


35 paveikslas. Siūlomi sprendiniai ir jų skerspjūviai Darželio gatvei

Šaltinis: parengta Konsultanto

2.3.4. Žvirblių gatvė

Gatvės atkarpoje nuo Parko iki Genių rekomenduotina keisti eismo organizavimą į vienkryptį, kuriame transporto priemonės judėtų nuo Parko link Genių g. Šioje atkarpoje pagal gatvės parametrus galima įrengti stovėjimo vietas dviem būdais: lygiagrečiai arba įstrižai (45°) (sprendinys Nr. 1 ir 5). Į viršų nuo Genių g. siūlytina išlaikyti esamą situaciją su dvipusiu eismu, tačiau gatvės pabaigoje būtina įrengti apsisukimo aikštelę (sprendinys Nr. 4), kadangi gatvė baigiasi akligatviu. Dėl siauro gatvės ploto statymo vietų įrengimas šioje gatvės dalyje nėra įmanomas.

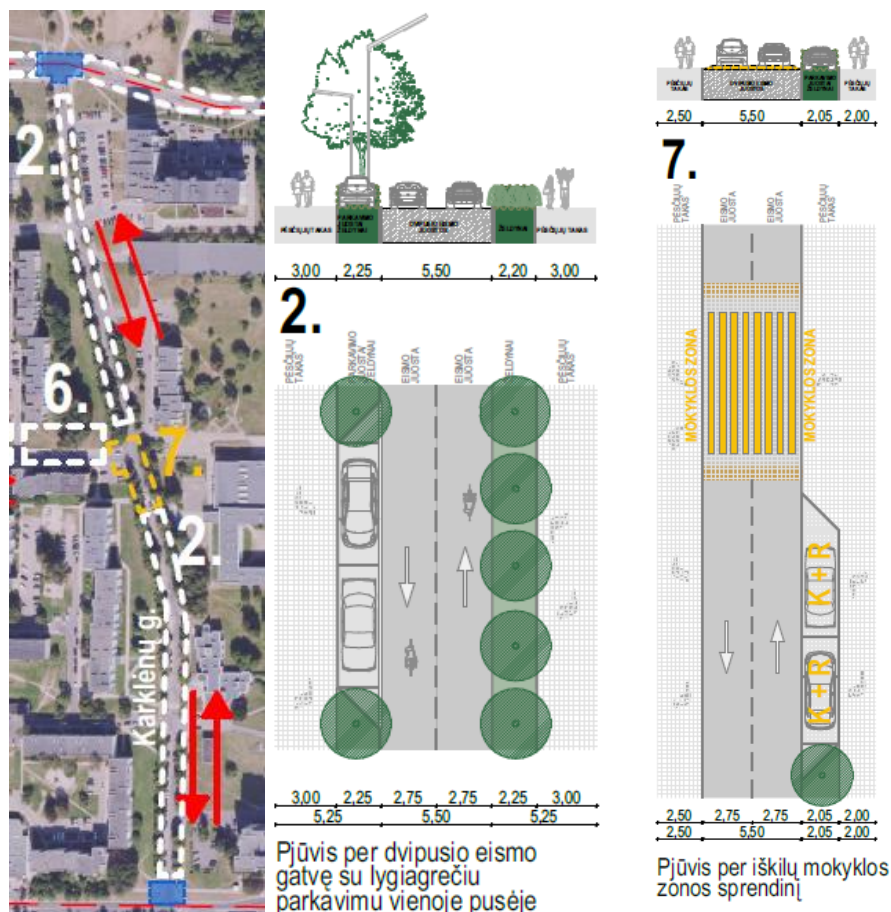


36 paveikslas. Siūlomi sprendiniai ir jų skerspjūviai Žvirblių gatvei

Šaltinis: parengta Konsultanto

2.3.5. Karklėnų gatvė

Šioje gatvėje siūloma išlaikyti dviejų kryptų eismo organizavimą su lygiagrečiomis statymo vietomis vienoje pusėje (sprendinys Nr. 2). Ties Vilniaus „Žaros“ gimnazija rekomenduotina įrengti mokyklos zoną su *kiss&ride* trumpo sustojimo vietomis mokiniams išleisti. Sankryžoje su Parko ir Gerovės gatvėmis turėtų būti įrengiama iškili sankryža – „vartai“.



37 paveikslas. Siūlomi sprendiniai ir jų skerspjūviai Karklėnų gatvei

Šaltinis: parengta Konsultanto

Įvertinus analizuojamos teritorijos esamą situaciją bei gyventojų lūkesčius ir poreikius, suformuoti gatvių modernizavimo sprendiniai.

Trijose gatvėse arba jų atkarpose – Genių, Žvirblių ir Darželio – siūloma organizuoti vienkryptį eismą. Šis sprendimas grindžiamas tuo, kad šiose gatvėse stebimas intensyvus tranzitinis eismas, o dėl siaurų gatvių ir automobilių stovėjimo vietų, užimančių daugiau nei pusę važiuojamosios juostos, prasilenkimas tampa sudėtingas. Prieš įgyvendinant vienkryptio eismo sprendimus, siūloma įgyvendinti pilotinį projektą, kurio metu kelis mėnesius eismas laikinomis priemonėmis būtų organizuojamas pagal pateiktus sprendinius. Tokiu būdu būtų galima įvertinti vienpusio eismo tinkamumą, kryptis ir jo poveikį analizuojamoje teritorijoje.

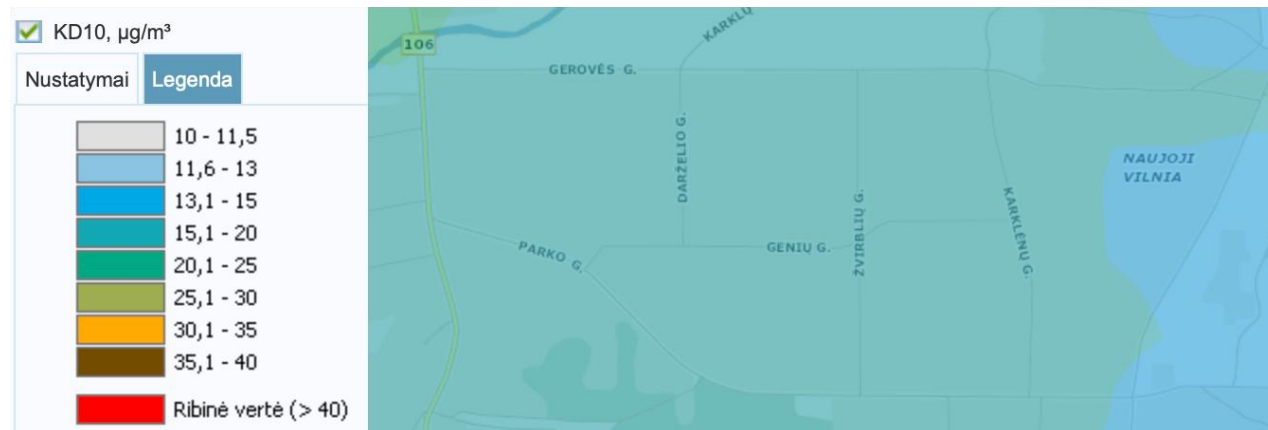
Be to, koncepcijos rengimo metu rekonstruotoje Gerovės gatvėje siūloma įrengti atskirą dvipusį dviračių taką, o Karklėnų gatvėje – suformuoti lygiagrečias automobilių statymo vietas, išlaikant dvikryptį eismą.

Prie švietimo įstaigų siūloma įrengti mokyklos zonas su iškilomis pėsčiųjų perėjomis bei *kiss&ride* trumpo sustojimo vietomis mokiniams išleisti.

Priedai

1 Priedas. Aplinkos oro taršos matavimų žemėlapiai

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



Vidutinė metinė KD_{10} dalelių koncentracija

Šaltinis: Aplinkos apsaugos agentūra²⁹

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 agentūra³⁰

Vidutinė metinė azoto dioksido dalelių koncentracija svyravo nuo $8,1$ iki $12 \mu\text{g}/\text{m}^3$, tačiau neviršijo ribinės vertės.

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

³⁰ Aplinkos apsaugos agentūra. Prieiga internetu: <https://dts.aplinka.lt/map/viewer/external/#mapId=3151>



Vidutinė metinė azoto dioksido koncentracija

Šaltinis: Aplinkos apsaugos agentūra³¹

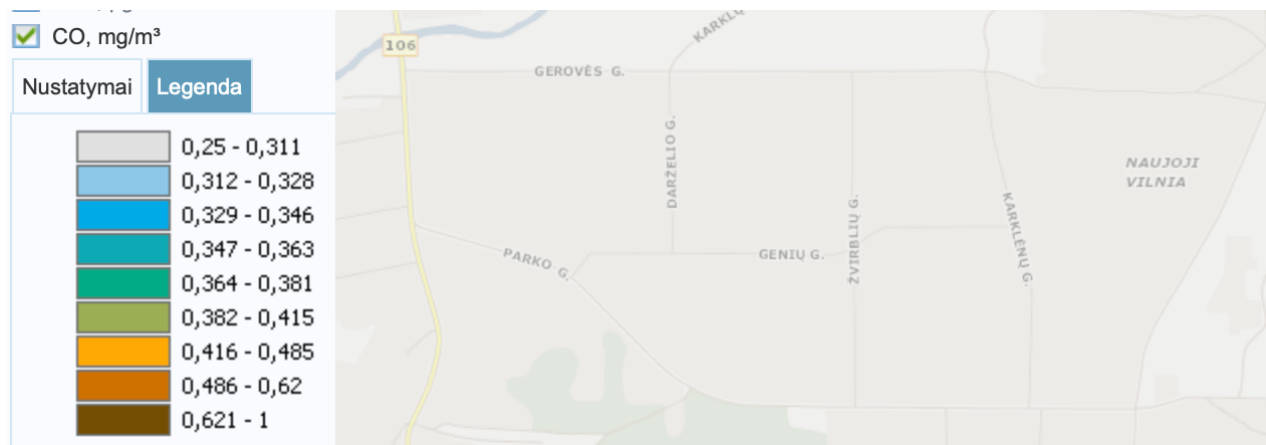
Vidutinė metinė sieros dioksido koncentracija patenka į ribą nuo 5,1 iki 20, tačiau neviršijo nustatytos 20 µg/m³ ribinės vertės.



Vidutinė metinė sieros dioksido koncentracija

Šaltinis: Aplinkos apsaugos agentūra³²

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



Vidutinė metinė anglies monoksido koncentracija

Šaltinis: Aplinkos apsaugos agentūra³³

³¹ Aplinkos apsaugos agentūra. Prieiga internetu: <https://dts.aplinka.lt/map/viewer/external/#mapId=3151>

³² Aplinkos apsaugos agentūra. Prieiga internetu: <https://dts.aplinka.lt/map/viewer/external/#mapId=3151>

³³ Aplinkos apsaugos agentūra. Prieiga internetu: <https://dts.aplinka.lt/map/viewer/external/#mapId=3151>

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

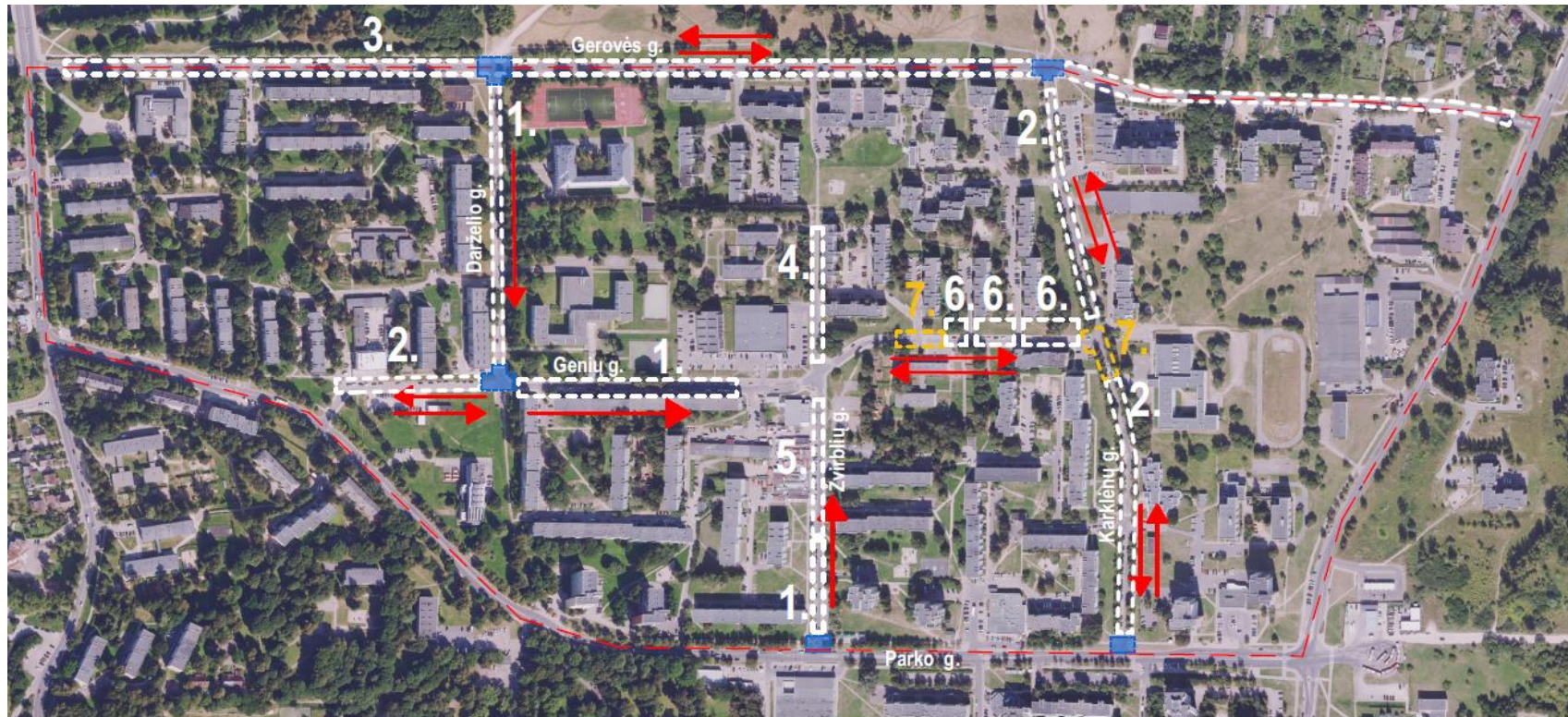


Vidutinė metinė lakiųjų organinių junginių koncentracija

Šaltinis: Aplinkos apsaugos agentūra³⁴

³⁴ Aplinkos apsaugos agentūra. Prieiga internetu: <https://dts.aplinka.lt/map/viewer/external/#mapId=3151>

2 Priedas. Gatvių modernizavimo koncepcijos sprendinių bendra schema ir skerspjūviai



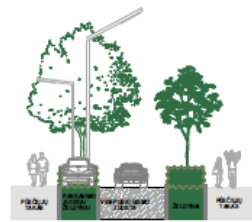
Sutartiniai žymėjimai:

 "VARTAI" - iškilųjų sankryžų ir salelių sprendiniai - iškilieji sankryžos

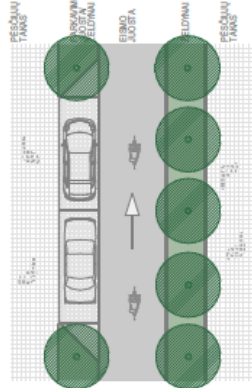
 Dvipusis eismas

 Vienpusis eismas

 Atkarpos sprendinio numeris

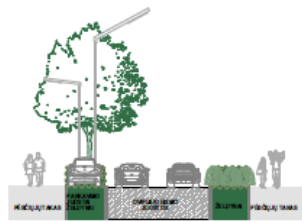


1.

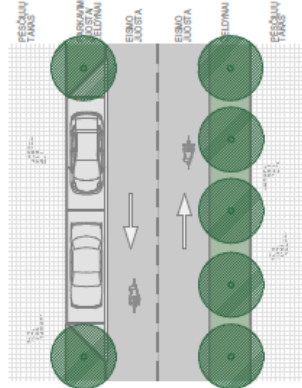


2.50 2.00 3.50 2.00 2.50
2.50 5.65 4.75

Pjūvis per vienos eismo gatvę su lygiagrečiu parkavimu iš vienos pusės

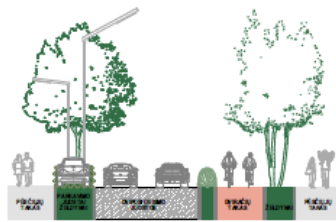


2.

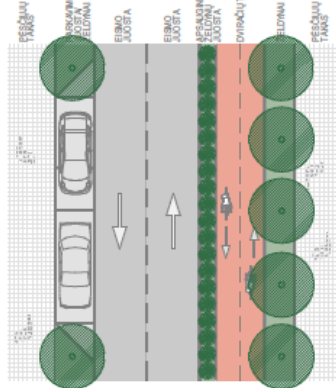


3.00 2.25 2.75 2.75 2.25 3.00
5.25 5.50 5.25

Pjūvis per dvipusio eismo gatvę su lygiagrečiu parkavimu vienoje pusėje

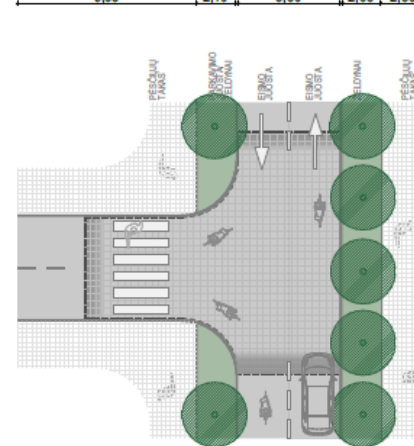
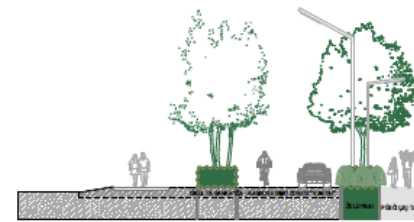


3.



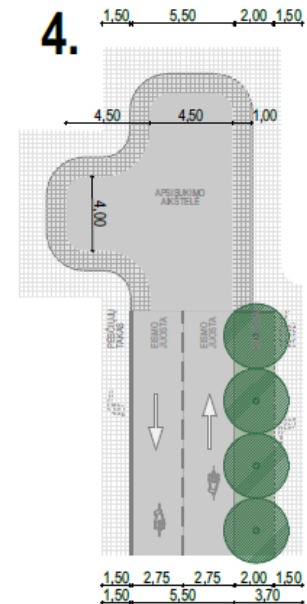
2.50 2.02 2.75 2.75 0.75 2.50 1.50 2.50
4.75 5.50 5.28 2.50

Pjūvis per dvipusio eismo gatvę su lygiagrečiu parkavimu bei atskiru dviračių taku

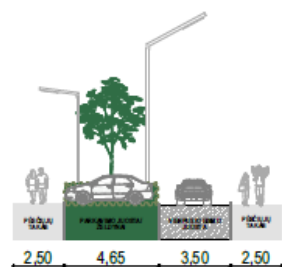


Pjūvis per "vartų" sprendinį

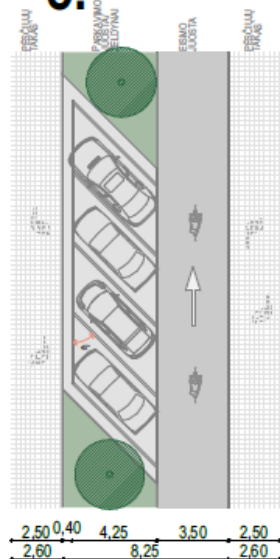
4.



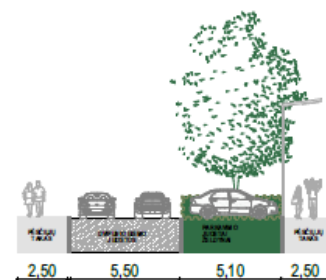
Pjūvis per dvipusio eismo gatvę su apsisukimo aikštele pabaigoje



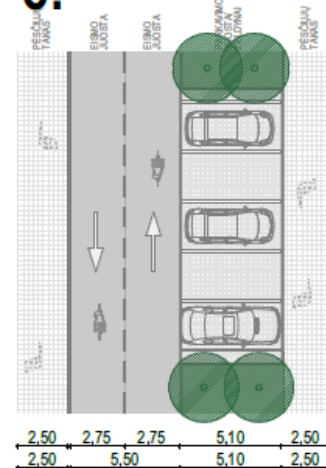
5.



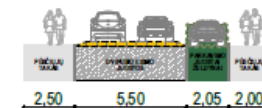
Pjūvis per vienpusio eismo gatvę su įstrižu 45° parkavimu iš vienos pusės



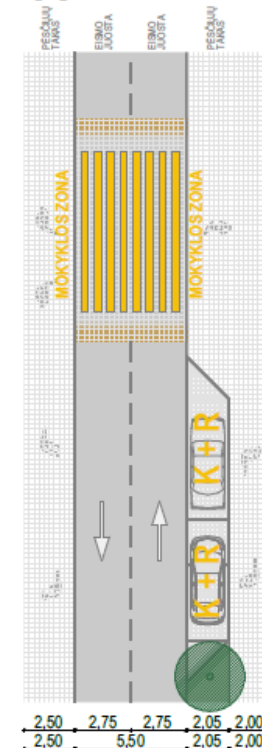
6.



Pjūvis per dvipusio eismo gatvę su statmenu parkavimu



7.



Pjūvis per iškilų mokyklos zonos sprendinį