Pašilaičių gatvių modernizacijos koncepcija

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. Urbanistinio konteksto vertinimas ... 8
1.2. Susisiekimo infrastruktūros vertinimas ... 10
1.3. Aplinkos kokybė vertinimas ... 17
1.4. Gatvių infrastruktūros ir eismo organizavimo vertinimas ... 19
1.4.1. Pašilaičių gatvė ... 20
1.4.2. Gabijos gatvė ... 22
1.4.3. Medeinos gatvė ... 24
1.4.4. Žemynos gatvė ... 27
1.5. Eismo intensyvumo vertinimas (srautai) ... 30
1.5.1. Eismo srautų matavimų metodika ... 30
1.5.2. Eismo srautų matavimų rezultatai ... 31
2. Koncepcijos rengimas ... 34
2.1. Gyventojų apklausos rezultatai ... 34
2.2. Kūrybinių dirbtuvių rezultatas ... 41
2.3. Siūlomi gatvių modernizavimo sprendiniai ... 44
2.3.1. Pašilaičių gatvė ... 47
2.3.2. Gabijos gatvė ... 47
2.3.3. Medeinos gatvė ... 49
2.3.4. Žemynos gatvė ... 50
1 Priedas. Aplinkos oro taršos matavimų žemėlapiai ... 54
2 Priedas. Gatvių modernizavimo sprendinių bendra schema ... 57

Pagrindinės santrumpos ir sąvokos

Koncepcija	Pašilaičių gatvių modernizacijos koncepcija
Konsultantas, Rengėjas	Smart Continent LT, UAB
KET	Kelių eismo taisyklės
LR	Lietuvos Respublika
Smart Continent	Smart Continent LT, UAB
SPTŽ	Specialių poreikių turintys žmonės
STR	Statybos techninis reglamentas
Teritorija	Pašilaičių mikrorajono gatvės: Pašilaičių, Gabijos, Žemynos ir Medeinos
TKA	Transporto kompetencijų agentūra, VšĮ
TP	Transporto priemonė
Užsakovas	SĮ „Susisiekimo paslaugos“

Lentelių sąrašas

1 lentelė. 2023 m. įskaitinių eismo įvykių duomenys 17
2 lentelė. Oro taršos sklaidos rezultatai, 2023 m. 17
3 lentelė. Gatvių charakteristikos 19
4 lentelė. D kategorijos gatvėms taikomi reikalavimai 20
5 lentelė. Pašilaičių g. infrastruktūros vertinimas....21
6 lentelė. Gabijos g. infrastruktūros vertinimas....23
7 lentelė. Medeinos g. infrastruktūros vertinimas 25
8 lentelė. Žemynos g. infrastruktūros vertinimas 28
9 lentelė. Apskaičiuoti koeficientai 30
10 lentelė. Eismo srautų matavimų rezultatai 33
11 lentelė. Kriterijų vertinimas pagal keliavimo būdus nagrinėjamoje teritorijoje (n=432)....40
12 lentelė. Siūlomi Pašilaičių gatvių modernizacijos sprendiniai ir alternatyva 45

Paveikslų sąrašas

1 paveikslas. Nagrinėjama teritorija 8
2 paveikslas. Urbanistinis kontekstas 9
3 paveikslas. Ugdymo įstaigų išsidėstymas 10
4 paveikslas. Gatvių tinklas 11
5 paveikslas. Pėsčiųjų takų išsidėstymas 12
6 paveikslas. Dviračių stovų ir dviračių trasų išsidėstymas 13
7 paveikslas. Eismo organizavimas 14
8 paveikslas. Įskaitiniai eismo įvykiai analizuojamoje teritorijoje 2019–2023 m. 15
9 paveikslas. Įskaitiniai eismo įvykiai 2019–2023 m. 16
10 paveikslas. Triukšmo nuo autotransporto dienos metu rodikliai 18
11 paveikslas. Triukšmo nuo autotransporto nakties metu rodikliai 19
12 paveikslas. Pašilaičių g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos 20
13 paveikslas. Gabijos g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos 22
14 paveikslas. Medeinos g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos 25
15 paveikslas. Žemynos g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos 28
16 paveikslas. Eismo srautų matavimų vietos 32
17 paveikslas. Eismo srautų matavimų rezultatai 33
18 paveikslas. Dažniausias lankymosi teritorijoje tikslai (n=432) 34
19 paveikslas. Dažniausias lankymosi teritorijoje tikslas (n=432), proc. 35
20 paveikslas. Dažniausias atvykimo būdas į teritoriją (n=432) 35
21 paveikslas. Dažniausias keliavimo būdas teritorijoje (n=432) 36
22 paveikslas. Dažniausias keliavimo būdas teritorijoje gyventojų (n=361) ir ne gyventojų (n=71), proc. 36
23 paveikslas. Aspektai, kuriuos reikėtų patobulinti, kad keliaujant teritorijoje respondentas jaustųsi saugiau (n=407) 37
24 paveikslas. Aspektai, kurie keliavimą teritorijoje paverstų patogesniu (n=410) 38
25 paveikslas. Aspektai, kurie turėtų pasikeisti, kad keliavimas teritorijoje būtų patrauklesnis (n=408) ..39
26 paveikslas. Respondentų išsakytos judumo problemos nagrinėjamose Pašilaičių gatvėse 41
27 paveikslas. Kūrybinių dirbtuvių metu dalyvių pateiktų problemų ir pasiūlymų apibendrinimas Žemynos g. 43
28 paveikslas. Kūrybinių dirbtuvių metu dalyvių pateiktų problemų ir pasiūlymų apibendrinimas Medeinos g. 43
29 paveikslas. Kūrybinių dirbtuvių metu dalyvių pateiktų problemų ir pasiūlymų apibendrinimas Gabijos ir Pašilaičių g. 44
32 paveikslas. „Vartų“ sprendinio skerspjūvis 45
30 paveikslas. Siūlomi sprendiniai Pašilaičių gatvei 47
31 paveikslas. Siūlomi sprendiniai Gabijos gatvei 48

32 paveikslas. Siūlomi sprendinių skerspjūviai Gabijos gatvei....49
33 paveikslas. Siūlomi sprendiniai Medeinos gatvei....49
32 paveikslas. Siūlomi sprendinių skerspjūviai Medeinos gatvei....50
33 paveikslas. Siūlomi sprendiniai Žemynos gatvei....51
32 paveikslas. Siūlomi sprendinių skerspjūviai Žemynos gatvei....52

Įvadas

Pašilaičių gatvių modernizacijos koncepcija (toliau – Koncepcija) parengta Smart Continent LT, UAB (toliau – Konsultantas), vadovaujantis 2024 m. rugpjūčio 27 d. sutartimi, sudaryta su SĮ „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 raminimą bei greičio mažinimą. Koncepcija siekiama įvertinti gatvių modernizacijos poreikį ir galimybes nustatytose Pašilaičių mikrorajono gatvėse ir pasiūlyti sprendinius, kurie užtikrintų galimybę numatytoje teritorijoje saugiai keliauti visiems eismo dalyviams ir skatintų darnių keliavimo būdų pasirinkimą.

NAGRINĖJAMOS GATVĖS:

- Gabijos gatvė;
- Pašilaičių gatvė;
- Medeinos gatvė;
- Žemynos gatvė.

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

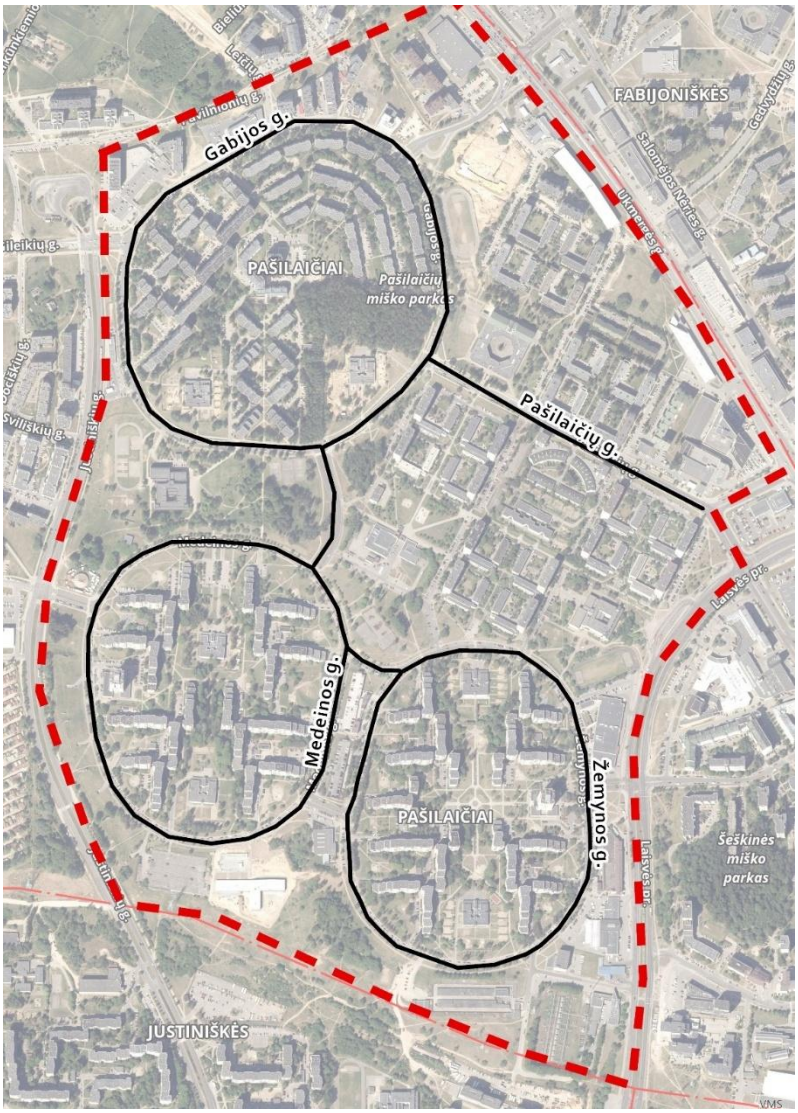
Koncepcijos rengimo metu atlikta esamos situacijos analizė ir vertinimas, apimantis infrastruktūros atitikimo teisės aktams, eismo saugos ir eismo organizavimo vertinimą, probleminių vietų nustatymą, gyventojų apklausos atlikimą ir rezultatų analizę bei vertinimą, galimų gatvių pertvarkymo sprendinių 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 plane[1] numatytus sprendinius.

[1] Vilniaus miesto savivaldybės darnaus judumo planas. Prieiga internetu: https://drive.google.com/file/d/1t9xSEd6hsz4LDmMjklK-Ifql5BNgTDU6/view

1. Esamos situacijos analizė ir vertinimas

Šiame skyriuje atliekama esamos situacijos analizė ir vertinimas apibrėžtoje teritorijoje, į kurią patenka Pašilaičių, Gabijos, Medeinos, Žemynos gatvės. Analizuojami urbanistiniai, susisiekimo infrastruktūros, aplinkos sprendiniai ir kokybė.

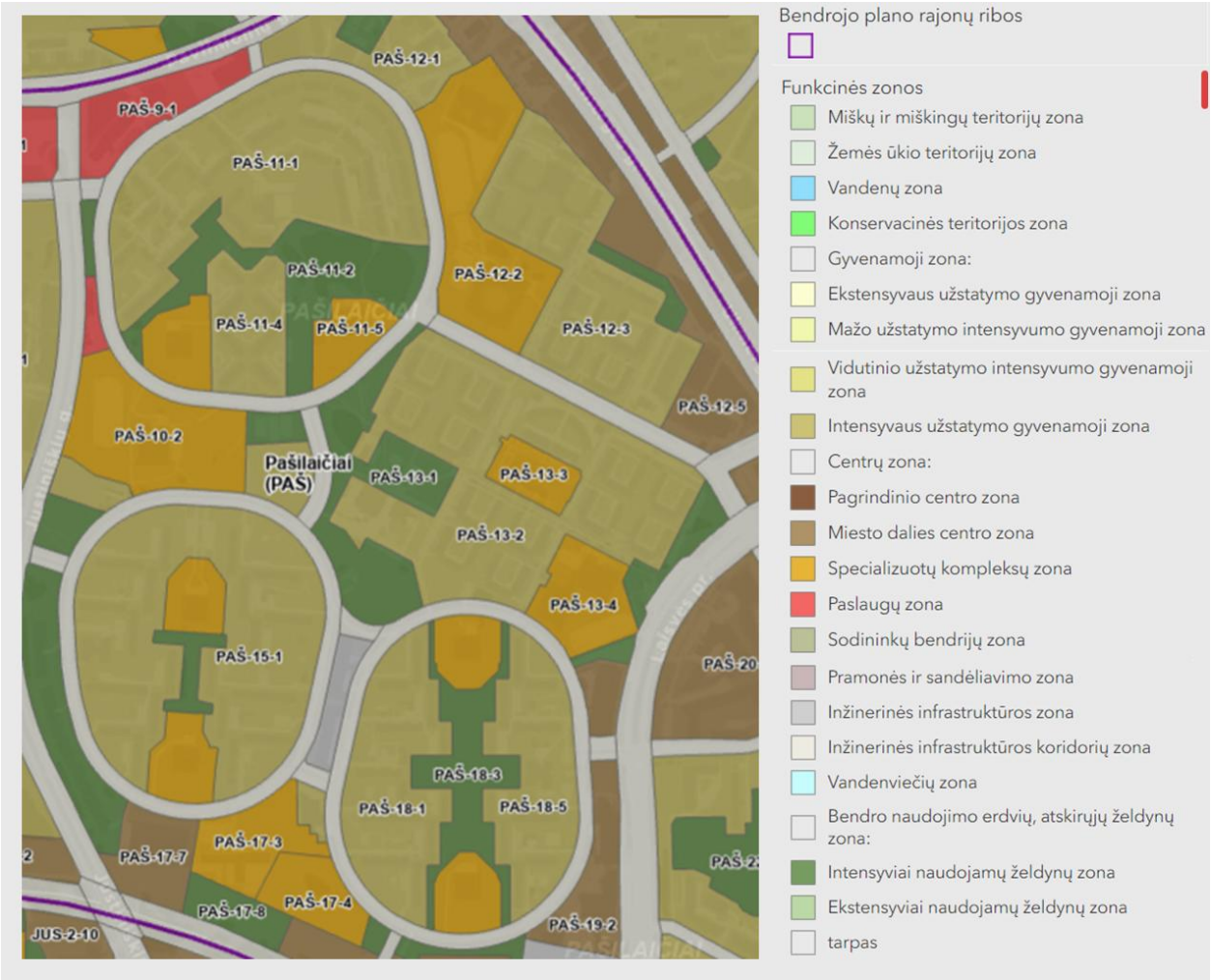


1 paveikslas. Nagrinėjama teritorija
Šaltinis: pateikta Užsakovo

1.1. Urbanistinio konteksto vertinimas

Remiantis Vilniaus miesto teritorijos bendruoju planu[2], nagrinėjama teritorija sudaryta iš intensyvaus užstatymo gyvenamųjų, specializuotų kompleksų ir želdynų zonų. Analizuojamoje teritorijoje dominuoja gyvenamų daugiabučių kvartalai, yra veikiančios ugdymo įstaigos (mokyklos, darželiai). Be to, teritorijoje yra maisto prekių parduotuvės, įvairias paslaugas teikiančios įmonės (grožio salonai, sporto klubas, kt.).

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



2 paveikslas. Urbanistinis kontekstas
Šaltinis: Vilniaus miesto teritorijos bendrasis plano interaktyvus žemėlapis[3]

Analizuojamoje teritorijoje specializuotų kompleksų zonose yra išsidėsčiusios 12 ugdymo įstaigų: penkios iš jų – mokyklos, septynios – ikimokyklinio ugdymo įstaigos. Naujų mokyklų ir darželių plėtra analizuojamoje teritorijoje nenumatyta, tačiau už teritorijos ribų numatoma mokyklų, gyvenamųjų namų ir kitų įstaigų pastatų statyba.

[3] 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 žemėlapis[4]

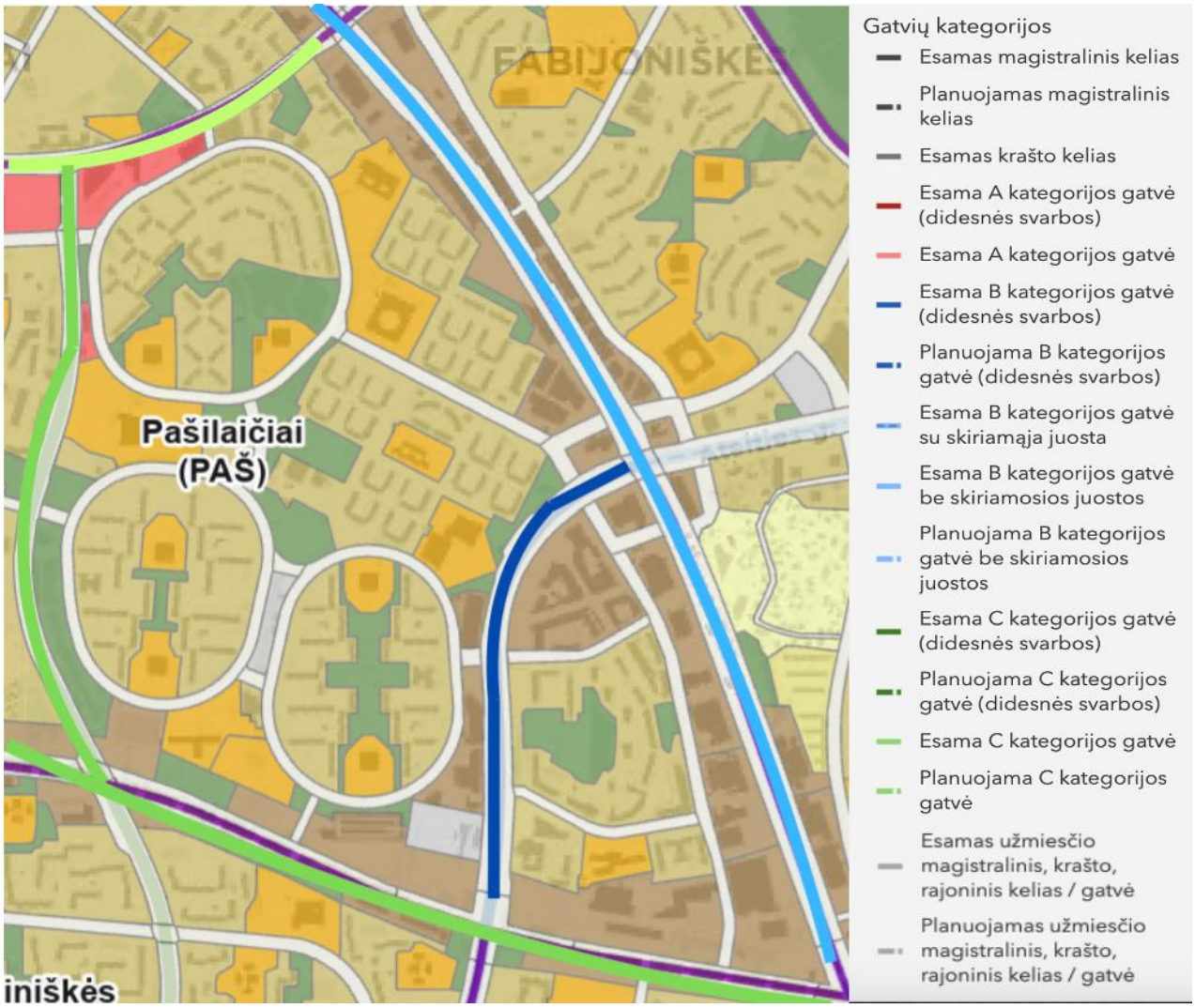
Teritorijoje yra įvairių traukos taškų: Pašilaičių miško parkas, Pašilaičių skveras, įrengtos vaikų žaidimo ir sporto aikštelės. Be to, teritorijoje taip pat įsikūrusios maitinimo įstaigos, maisto prekių parduotuvės, veterinarijos klinika, autoservisai, sveikatos priežiūros centrai. Rajone taip pat veikia įvairios grožio ir kitas paslaugas teikiančios įmonės, rūbų ir kitų prekių parduotuvės.

Teritorijoje ugdymo įstaigų, prekybos, paslaugų ar darbo vietas koncentruojančių vietų 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 650 m iki 1,2 km (atsižvelgiant į galimą tolimiausią atstumą).

1.2. Susisiekimo infrastruktūros vertinimas

GATVIŲ TINKLAS. Remiantis Vilniaus teritorijos bendruoju planu, išorinis teritorijos perimetras yra ribojamas B2 kategorijos gatvės – Ukmergės g., C2 kategorijos Pavilnionių g. ir C1 kategorijos Justiniškių gatvės. Į teritoriją patenka ir dalis B1 kategorijos gatvės – Laisvės pr.

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

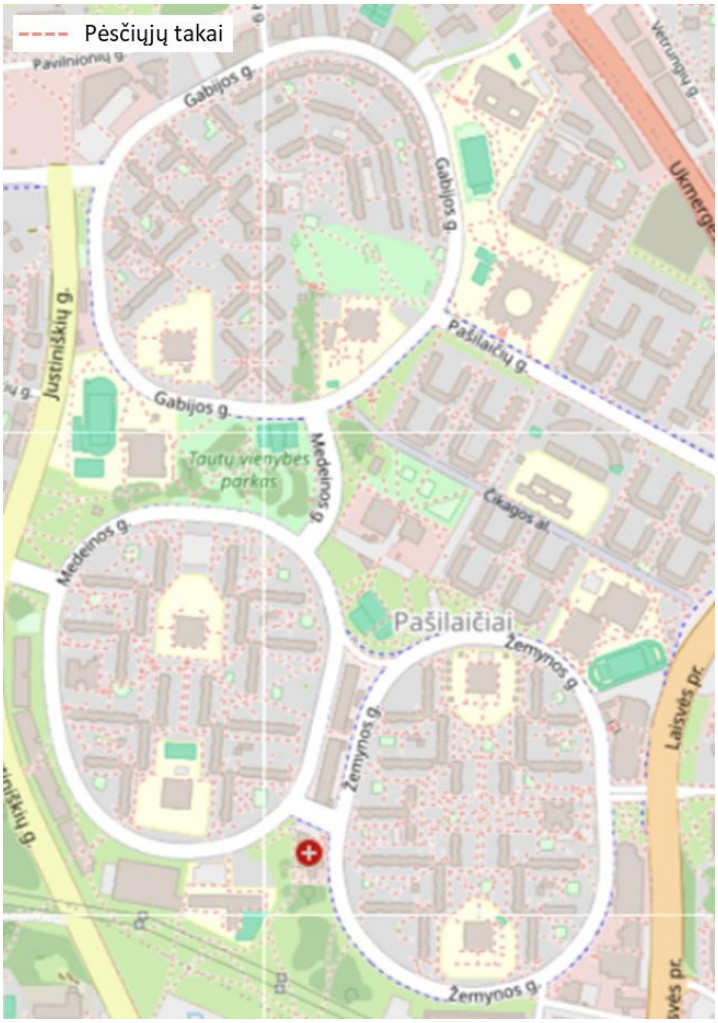


4 paveikslas. Gatvių tinklas
Šaltinis: Vilniaus miesto teritorijos bendrasis plano interaktyvus žemėlapis[5]

Analizuojamos gatvės priskiriamos D kategorijos gatvių tinklui, todėl yra vadinamos pagalbinėmis gatvėmis ir skirtos srautų paskirstymui į smulkesnes teritorijas, privažiavimui prie atskirtų statinių ir kitų objektų.[6]

PĖSČIŲJŲ INFRASTRUKTŪRA. Šalia visų analizuojamų gatvių yra įrengti pėsčiųjų takai ir pėsčiųjų perėjos. Pėsčiųjų takai įrengti ir vidinėse gyvenamųjų daugiabučių namų teritorijose – kiemuose.

[5] Vilniaus miesto teritorijos bendrasis plano interaktyvus žemėlapis. Prieiga internetu: https://maps.vilnius.lt/bendrasis-planas#tools
[6] 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 paveikslas. Pėsčiųjų takų išsidėstymas
Šaltinis: OpenStreetMap[7]

DVIRAČIŲ INFRASTRUKTŪRA. Šiuo metu analizuojamoje teritorijoje dviračių infrastruktūra išdėstyta prie pagrindinių mikrorajono kelių. Dominuoja juodo asfalto dviračių takų danga. Pažymėtina, kad norint patekti į smulkesnes teritorijas ar pasiekti konkrečius objektus, dalyse, kur nėra dviračių takų, dviratininkai ar su nemotorinėmis transporto priemonėmis keliaujantys asmenys gali kelionę tęsti šaligatviu ar važiuojamąja kelio dalimi, tačiau tokiu atveju eismo dalyvių saugumas užtikrinamas ne visuomet.

[7] OpenStreetMap. Prieiga internetu: https://www.openstreetmap.org/#map=16/54.73191/25.26248

6 paveikslas. Dviračių stovų ir dviračių trasų išsidėstymas
Šaltinis: Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai[8]

Pažymėtina, kad dalis esamų dviračių takų priklauso dviračių trasos tinklui, o kitą dalį takų suplanuota įtraukti į tinklą. Be to, teritorijoje įrengti dviračių stovai, užtikrinantys dviračių saugojimą

EISMO ORGANIZAVIMAS. Šiuo metu į analizuojamą teritoriją galima patekti 6 įvažiavimais iš gatvių. 3 sankryžos, kuriomis patenkamą į teritoriją, reguliuojamos šviesoforu: Laisvės pr., Pašilaičių g.– J. Baltrušaičio g., Justiniškių g.

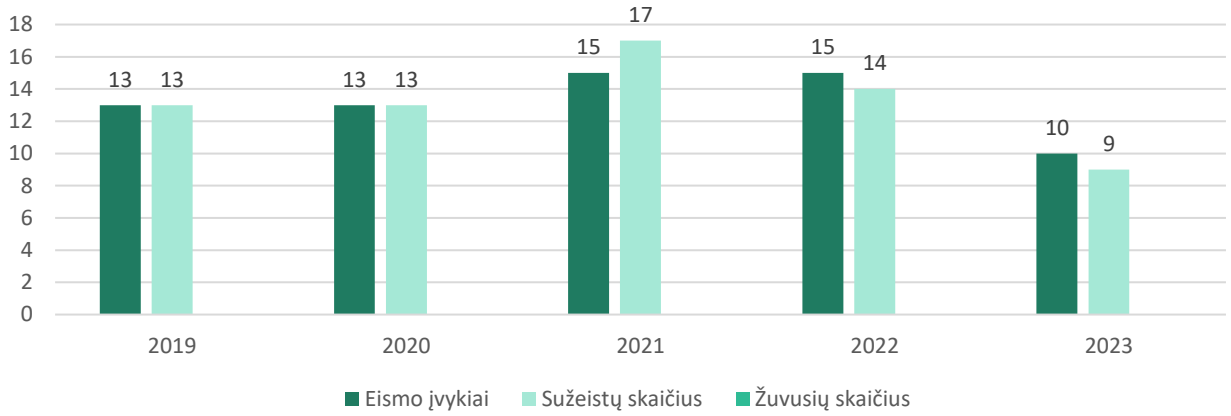
[8] Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai. Prieiga internetu: https://maps.vilnius.lt/transportas

Leistinas transporto priemonių greitis yra 30 km/val., išskyrus Laisvės pr., Justiniškių g. bei Ukmergės g. kuriose leistinas greitis atitinkamai siekia 50 km/val. bei 60 km/val. Be to, teritorijoje taip pat išvystytas ir pėsčiųjų perėjų tinklas, leidžiantis gyventojams saugiai pasiekti teritorijoje išsidėsčiusius traukos taškus: mokyklas, darželius, maisto prekių parduotuves.

7 paveikslas. Eismo organizavimas
Šaltinis: Openmap[9]

EISMO SAUGA. Remiantis VšĮ Transporto kompetencijų agentūros (toliau – TKA) duomenimis[10], Pašilaičių teritorijoje ir besiribojančiose gatvėse 2019–2023 m. iš viso įvyko 66 įskaitiniai eismo įvykiai, kuriuose sužeisti 66 asmenys, žuvusiųjų nebuvo.

[9] Openmap. Prieiga internetu: https://speed.openmap.lt/#s/13.19/54.69319/25.21475/0/0
[10] VšĮ Transporto kompetencijų agentūra. 2017–2023 m. eismo įvykių, kuriuose nukentėjo asmenys, žemėlapis. Prieiga internetu: https://ktti.maps.arcgis.com/apps/instant/minimalist/index.html?appid=d0994fc74c4346158c0916dc3b37314d

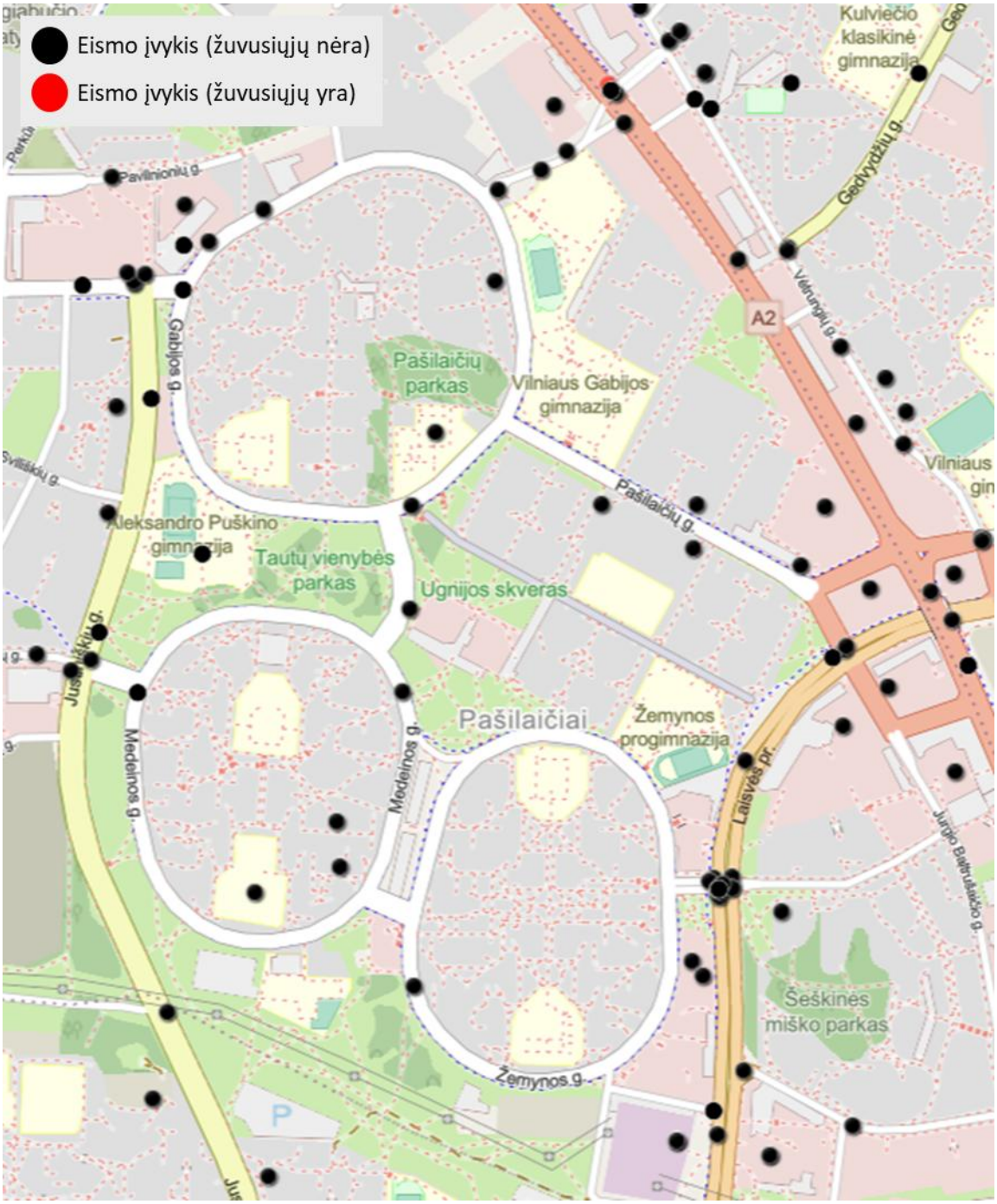


8 paveikslas. Įskaitiniai eismo įvykiai analizuojamoje teritorijoje 2019–2023 m.
Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis TKA duomenimis.

2019–2023 m. įskaitinių eismo įvykių skaičius kito. 2019 ir 2020 m. įvyko 13 eismo įvykių, o 2021 ir 2022 m. užfiksuota 15 eismo įvykių. 2023 m. skaičius sumažėjo ir siekė 10 eismo įvykių. Daugiausiai eismo įvykių buvo užfiksuota 2021 m. ir 2022 m. (15), o mažiausiai 2023 m. (10).

Sužeistų eismo dalyvių skaičius taip pat keitėsi. 2019 m. sužeistų asmenų skaičius siekė 13. Toks pat skaičius užfiksuotas ir 2020 m. Didžiausias sužeistų asmenų skaičių fiksuotas 2021 m. – 17 sužeistų asmenų. Nuo 2022 m. iki 2023 m. sužeistų asmenų skaičius atitinkamai sumažėjo iki 14 ir 9. Pažymima, kad analizuojamu laikotarpiu nebuvo užfiksuota žuvusiųjų eismo įvykiuose.

Analizuojant įskaitinių eismo įvykių žemėlapį, didesnė jų koncentracija pastebima didesnio judrumo gatvėse, Laisvės pr. ir Justiniškių, bei sankryžose su jomis, ypač Laisvės pr. sankryžoje prie Žemynos g., kuri pasižymėjo pasikartojančiais eismo įvykiais.



9 paveikslas. Įskaitiniai eismo įvykiai 2019–2023 m.
Šaltinis: TKA[11]

Eismo įvykiai įvyko Laisvės pr., Justiniškių, Gabijos, Žemynos ir Ukmergės gatvėse. Visuose eismo įvykiuose nežuvo nei vienas asmuo, tačiau buvo sužeistų. Remiantis TKA duomenimis, užfiksuoti eismo įvykiai įvyko įvairiu paros metu bei oro sąlygomis (diena, naktis, sausas asfaltas, šlapias asfaltas, kt.). Dažniausiai pasikartojantis eismo įvykis – užvažiavimas ant pėsčiojo.

[11] VšĮ 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 įvykio dažnis	Dalyvių skaičius*	Nukentėjusių skaičius**	Žuvusių skaičius
Susidūrimas	2	5	2	0
Užvažiavimas ant pėsčiojo	4	6	3	0
Susidūrimas su dviračiu	2	4	2	0
Kiti eismo įvykiai	2	4	2	0

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis TKA duomenimis
*bendra visų eismo įvykių dalyvių suma.
**bendra visų eismo įvykių metu nukentėjusių asmenų suma.

2023 m. duomenis, dažniausi įvykio tipai – užvažiavimas ant pėsčiojo, bet pasitaikė kitų eismo įvykių.

1.3. Aplinkos kokybė vertinimas

ORO TARŠA. Remiantis Aplinkos apsaugos agentūros parengtu oro taršos sklaidos žemėlapiu pateikiamos oro taršos modeliavimo reikšmės. Toliau pateikiamose žemėlapio ištraukose galima matyti, kad 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“[12], nėra viršijamos.

2 lentelė. Oro taršos sklaidos rezultatai, 2023 m.

Medžiaga		Ribinė vertė	Vidutinė metinė koncentracija	Rezultatas
Kietosios dalelės	KD_{10}	40 µg/m^3	11,6–13	✓
	$KD_{2,5}$	20 µg/m^3	5–5,4	✓
Azoto dioksisas	NO_2	40 µg/m^3	8,1–32	✓
Sieros dioksidas	SO_2	20 µg/m^3	5,1–20	✓
Anglies moniksidas	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 duomenimis[13]

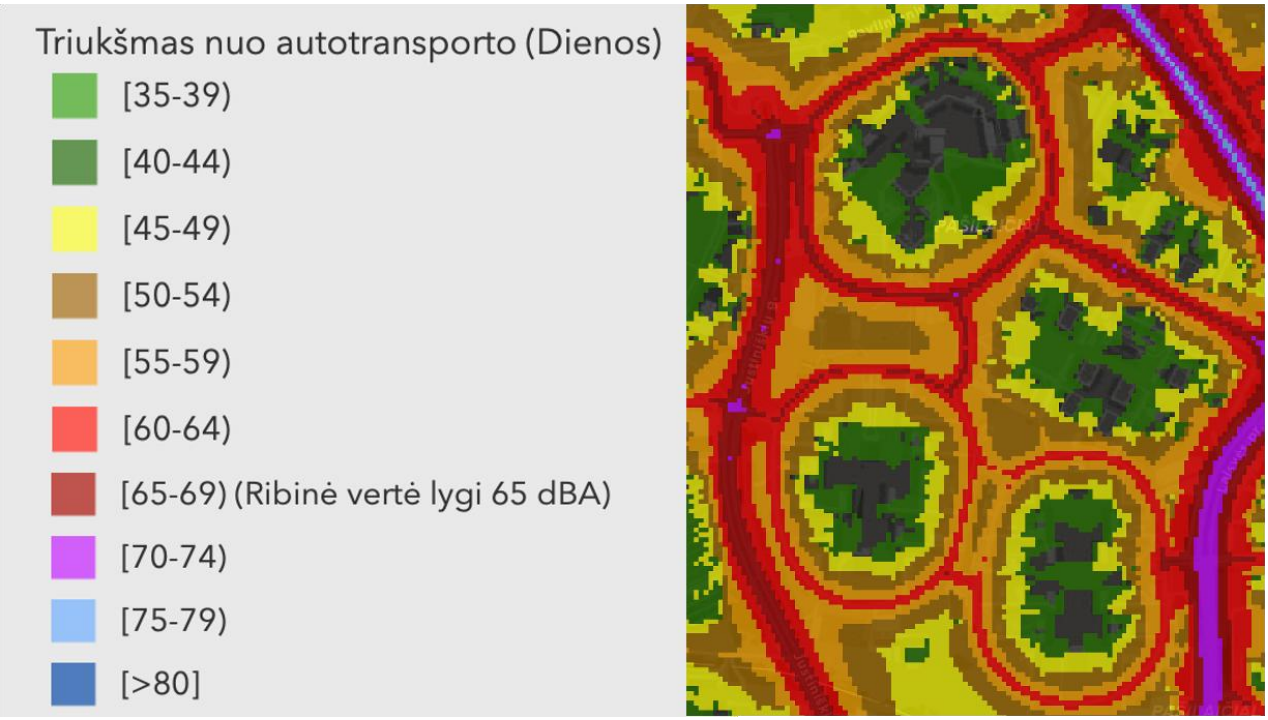
Oro taršos medžiagų koncentracijos atvaizdavimas žemėlapiuose pateikiamas Priede Nr. 1.

Atlikus oro taršos analizę nagrinėjamoje teritorijoje, nustatyta, 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“[14] nustatytomis ribinėmis vertėmis. Toliau pateikiami žemėlapiai su autotransporto sukeliamo triukšmo vertėmis dienos ir nakties metu. Kaip galima matyti iš žemėlapių, autotransportas yra pagrindinis triukšmo šaltinis. Gyvenamųjų namų kvartaluose tiek dienos, tiek nakties metu triukšmo lygis neviršija ribinės vertės.

[12] 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).
[13] Aplinkos apsaugos agentūra. Prieiga internetu: https://dts.aplinka.lt/map/viewer/external/#mapId=3151
[14] 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)

Didžiausi triukšmo rodikliai dienos metu yra fiksuojami gatvėse, kuriomis patenkama į gyvenamųjų namų kvartalus: Žemynos g., Pašilaičių g., Medeinos g., Gabijos g. bei aplinkinėse gatvėse kaip Laisvės pr., Ukmergės g., Justiniškių g.



10 paveikslas. Triukšmo nuo autotransporto dienos metu rodikliai
Šaltinis: Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai[15]

Nakties metu didžiausi autotransporto sukeliami triukšmo rodikliai fiksuojami Laisvės pr. atkarpoje bei Ukmergės ir Justiniškių gatvėse.

[15] Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai. Prieiga internetu: https://maps.vilnius.lt/aplinkosauga#legend

11 paveikslas. Triukšmo nuo autotransporto nakties metu rodikliai
Šaltinis: Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai[16]

Atlikus autotransporto sukeliamo triukšmo analizę, galima matyti, kad analizuojamoje teritorijoje triukšmo lygis dažnu atveju siekia ribines vertes. Nors gyvenamuosiuose kvartaluose triukšmo lygis neviršija ribinių verčių ir yra minimalus, vis dėlto aplinkinių gatvių keliamas triukšmas gali trukdyti gyventojų komfortui.

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, ženklinimas 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	Viešasis transportas
Pašilaičių	0,510	D	30 km/val. zona	1+1 / 2+2	Važiuoja
Gabijos	2,300	D	30 km/val. zona	1+1	Važiuoja
Medeinos	1,500	D	30 km/val. zona	1+1 / 2+2	Ne
Žemynos	1,500	D	30 km/val. zona	1+1	Ne

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Visos planuojamos modernizuoti gatvės priskiriamos D kategorijai ir jose taikomas projektinis greitis pagal Statybos techninį reglamentą STR 2.06.04:2014[17] (toliau – STR) turėtų būti iki 30 km / val. Toliau lentelėje pateikiami reikalavimai taikomi D kategorijos gatvėms.

[16] Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai. Prieiga internetu: https://maps.vilnius.lt/aplinkosauga#legend
[17] 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: sudaryta Konsultanto, remiantis STR 2.06.04:2014[18]
D_S* Taikoma susiformavusiose mėgėjų sodo teritorijose

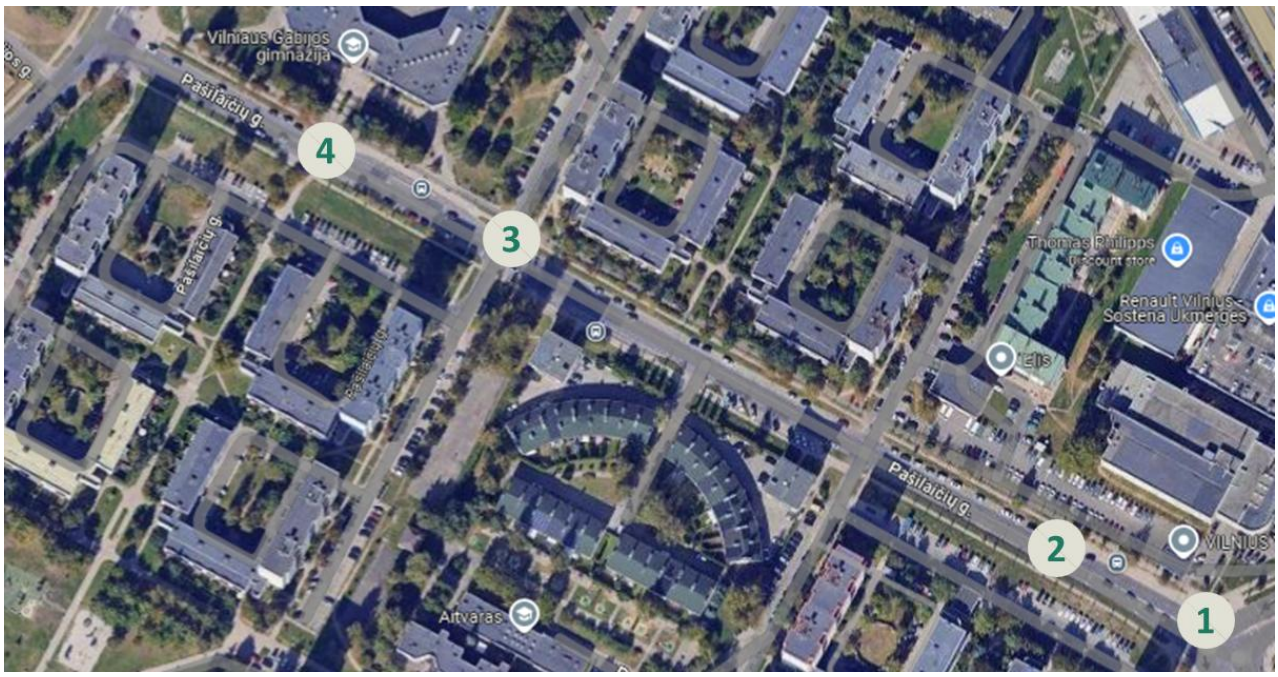
Vienos eismo juostos gatvėse ir pravažiavimuose, eismo juostos plotis – 3,5 m. Tais atvejais kai gatvėje organizuojamas viešojo transporto eismas, važiuojamosios dalies plotis turi būti ne mažesnis kaip 6,5 m.

1.4.1. Pašilaičių gatvė

Pašilaičių gatvė yra keturių eismo juostų, dalis gatvės horizontaliuoju ženklinimu pažymėta kaip 1+1. Transporto priemonių eismas vyksta dvejomis kryptimis, leistinas greitis ribojamas iki 30 km/h. Gatvės pradžioje įrengta šviesoforu reguliuojama sankryža (sankirta su J. Baltrušaičio g.), taip pat įrengta šviesoforu reguliuojama pėsčiųjų perėja ties sankirta su vidinėmis gatvėmis. Gatvėje kursuoja viešasis transportas, įrengtos įvažos į sustojimo vietas (dalyje kuri žymima 1+1), uždraustas krovininio transporto eismas.

Transporto priemonės statomos lygiagrečiai važiuojamojoje gatvės dalyje, taip pat ties Pašilaičių g. 6a namu įrengtos įstrižos automobilių stovėjimo vietos (atvažiuojantiems nuo Gabijos g.). Šaligatvis įrengtas abiejose gatvės pusėse, nuo važiuojamosios dalies atskirtas želdinių juosta. Dešinėje gatvės pusėje įrengtas juodos spalvos asfalto dviračių takas.

Veikia ugdymo įstaiga (Vilniaus Gabijos gimnazija).



12 paveikslas. Pašilaičių g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos
Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Google Maps

[18] 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)

Toliau lentelėje pateikiama Pašilaičių g. infrastruktūros analizė.

5 lentelė. Pašilaičių g. infrastruktūros vertinimas

Infrastruktūros fotofiksacija[19]	Vertinimas
	✓ Šviesoforu reguliuojama perėja sankryžos zonoje ✓ Perėja apšviesta bendruoju gatvės apšvietimu - Neįrengti taktiliniai paviršiai
	✓ Automobiliai statomi lygiagrečiai važiuojamojoje gatvės dalyje - Dėl važiuojamojoje dalyje statomų automobilių eismas vyksta tik viena eismo juosta
	✓ Šviesoforu reguliuojama perėja su saugos salele ✓ Nuleisti šaligatvių bortai ✓ Perėja apšviesta bendruoju gatvės apšvietimu - Neįrengti taktiliniai paviršiai
	✓ Iškili pėsčiųjų perėja su saugos salele ✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjos apšvietimas ✓ Mirksintys įspėjamieji šviesos signalai ✓ Įrengti atitvarai nukreipiantys pėsčiuosius gatvę kirsti tam skirtoje vietoje - Neįrengti taktiliniai paviršiai

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

Nors dalyje gatvės organizuojamas 2+2 eismas, eismas ribojamas dėl pirmoje juostoje statomų automobilių. Likusioje gatvės dalyje horizontalus ženklinimas nustato 1+1 ir tokiam eismo organizavimui gatvės techninės charakteristikos (plotis) yra perteklinės. Ne visos perėjos pritaikytos SPTŽ, trūksta taktilinių paviršių.

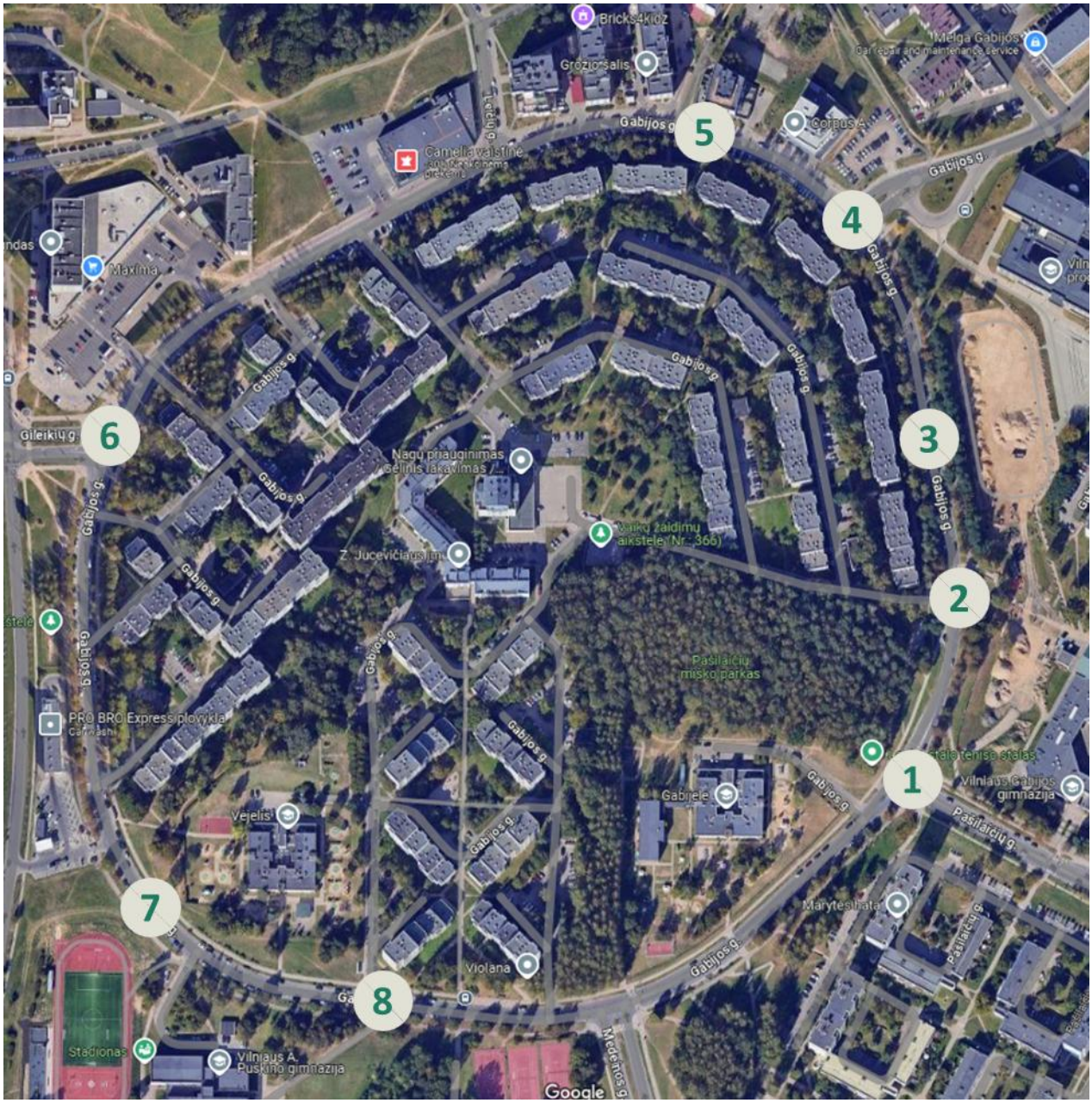
[19] Fotofiksacijos darytos iš 2024 m. gegužės mėn.

1.4.2. Gabijos gatvė

Gabijos g. organizuojamas dvikryptis eismas dvejose eismo juostose, gatvė patenka į nustatytą 30 km / val. greičio zoną. Pietinėje gatvės dalyje nuo Pašilaičių iki Gileikių g. sankryžų važiuoja viešasis transportas, gatvėje įrengtos sustojimo vietos ir laukimo paviljonai.

Transporto priemonės statomos lygiagrečiai gatvės važiuojamojoje dalyje, arba įstrižai – įrengtose išilginio statymo vietose, tokiu atveju transporto priemonė užima dalį važiuojamosios juostos. Šaligatvis įrengtas abiejose gatvės pusėse, nuo važiuojamosios dalies atskirtas želdinių juosta. Gatvės atkarpoje nuo Leičių g. iki Gabijos g. 32 įrengtas atskirų srautų pėsčiųjų-dviračių takas.

Veikia ugdymo įstaigos (lopšelis-darželis Gabijėlė, lopšelis-darželis Vėjelis, Vilniaus Gabijos progimnazija, Vilniaus A. Puškino gimnazija), parduotuvės ir laisvalaikio praleidimo vietos.



13 paveikslas. Gabijos g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos
Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Google Maps

Toliau lentelėje pateikiama Gabijos g. infrastruktūros analizė.

6 lentelė. Gabijos g. infrastruktūros vertinimas

Infrastruktūros fotofiksacija[20]	Vertinimas
	✓ Greičio mažinimo kalnelis ✓ Iškili pėsčiųjų perėja su saugos salele ✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjos apšvietimas - Nėra įrengtų taktilinių paviršių
	✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjos apšvietimas - Vienoje pusėje neįrengti taktiliniai paviršiai
	✓ Greičio mažinimo kalnelis - Automobiliai statomi įstrižai lygiagretaus statymo vietose
	✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjos apšvietimas - Vienoje pusėje neįrengti taktiliniai paviršiai, nekokybiškai nuleisti bortai - Automobiliai statomi nesaugiu atstumu nuo perėjos ir sankryžos zonoje - Sankryžoje perėjos įrengtos per tris eismo juostas, todėl būtinos saugos salelės
	✓ Iškili pėsčiųjų perėja ✓ Įrengti taktiliniai paviršiai ✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjos apšvietimas ✓ Mirksintys įspėjamieji šviesos signalai - Vien tik horizontalus ženklinimas neatlieka saugos salelės funkcijos

[20] Fotofiksacijos darytos iš 2024 m. gegužės mėn.

	- Įrengta nežymėta perėja didelio eismo intensyvumo sankryžoje
	✓ Automobiliai statomi lygiagrečiai važiuojamojoje gatvės dalyje
	✓ Iškili pėsčiųjų perėja ✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjos apšvietimas ✓ Automobiliai statomi lygiagrečiai važiuojamojoje gatvės dalyje - Nėra taktilinių paviršių - Perėja kerta plačią važiuojamąją dalį, reikalinga saugos salelė arba siaurinimas

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

Gatvės techninės charakteristikos (plotis) perteklinės, dalyje gatvės horizontaliuoju ženklinimu pažymėta centrinė salelė, kuri nepalieka vietų automobilių statymui važiuojamojoje dalyje (arba stovėjimo vietų įrengimui). Dalyje gatvės įrengtose lygiagretaus stovėjimo vietose automobiliai dėl vietos trūkumo yra statomi įstrižai taip pažeidžiant KET ir mažinant eismo saugumą. Ne visos perėjos pritaikytos SPTŽ, trūksta taktilinių paviršių ar nuleistų bortų.

1.4.3. Medeinos gatvė

Medeinos g. eismas organizuojamas dviem kryptimis dviejose eismo juostuose (tik jungiamoje dalyje su Gabijos gatve 2+2 su skiriamąja juosta), gatvė patenka į nustatytą 30 km / val. greičio zoną.

Didžiojoje gatvės dalyje įrengtos įstrižos automobilių statymo vietos vienoje gatvės pusėje (daugiabučių namų pusėje), dalyje gatvės (ties Vilniaus Šv. Jono Pauliaus II parapija) papildomai ir lygiagrečios statymo vietos kitoje gatvės pusėje. Šaligatviai įrengti abiejose gatvės pusėse: išorinėje pusėje nuo važiuojamosios dalies atskirtas želdinių juosta, vidinėje (daugiabučių pusėje) įrengtas prie pat gatvės (automobilių statymo vietų).

Veikia ugdymo įstaigos (Medeinos pradinė mokykla, mokykla Aušra), parduotuvės ir kitos viešųjų paslaugų įstaigos.

14 paveikslas. Medeinos g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos
Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Google Maps

Toliau lentelėje pateikiama Medeinos g. infrastruktūros analizė.

7 lentelė. Medeinos g. infrastruktūros vertinimas

Infrastruktūros fotofiksacija[21]	Vertinimas
	✓ Pėsčiųjų perėja su saugos salele skiriamojoje juostoje ✓ Nuleisti šaligatvių bortai ✓ Perėja apšviesta bendruoju gatvės apšvietimu - Neįrengti taktiliniai paviršiai

[21] Fotofiksacijos darytos iš 2024 m. gegužės mėn.

	✓ Pėsčiųjų perėja su saugos salele skiriamojoje juostoje ✓ Nuleisti šaligatvių bortai ✓ Perėja apšviesta bendruoju gatvės apšvietimu - Neįrengti taktiliniai paviršiai
	✓ Nuleisti šaligatvių bortai ✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjos apšvietimas - Įrengtos įstrižos automobilių statymo vietos (galimos tik vienos krypties eisme) - Neįrengti taktiliniai paviršiai
	✓ Greičio mažinimo kalnelis ✓ Nuleisti šaligatvių bortai ✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjos apšvietimas ✓ Mirksintys įspėjamieji šviesos signalai - Nėra taktilinių paviršių - Automobiliai statomi nesaugiu atstumu nuo perėjos
	- Įrengtos įstrižos automobilių statymo vietos (galimos tik vienos krypties eisme)
	✓ Nuleisti šaligatvių bortai ✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjos apšvietimas ✓ Susiaurinta važiuojamoji dalis ties perėja (horizontaliu ženklinimu) - Įrengtos įstrižos automobilių statymo

	vietos (galimos vienos krypties eisme) - Automobiliai statomi nesaugiu atstumu
	✓ Iškili pėsčiųjų perėja ✓ Nuleisti šaligatvių bortai ✓ Įrengti taktiliniai paviršiai ✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjos apšvietimas - Įrengtos automobilių lygiagretaus stovėjimo vietos (trūksta saugos juostos atskiriančios nuo eismo) - Įrengtos įstrižos automobilių statymo vietos (galimos tik vienos krypties eisme)

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

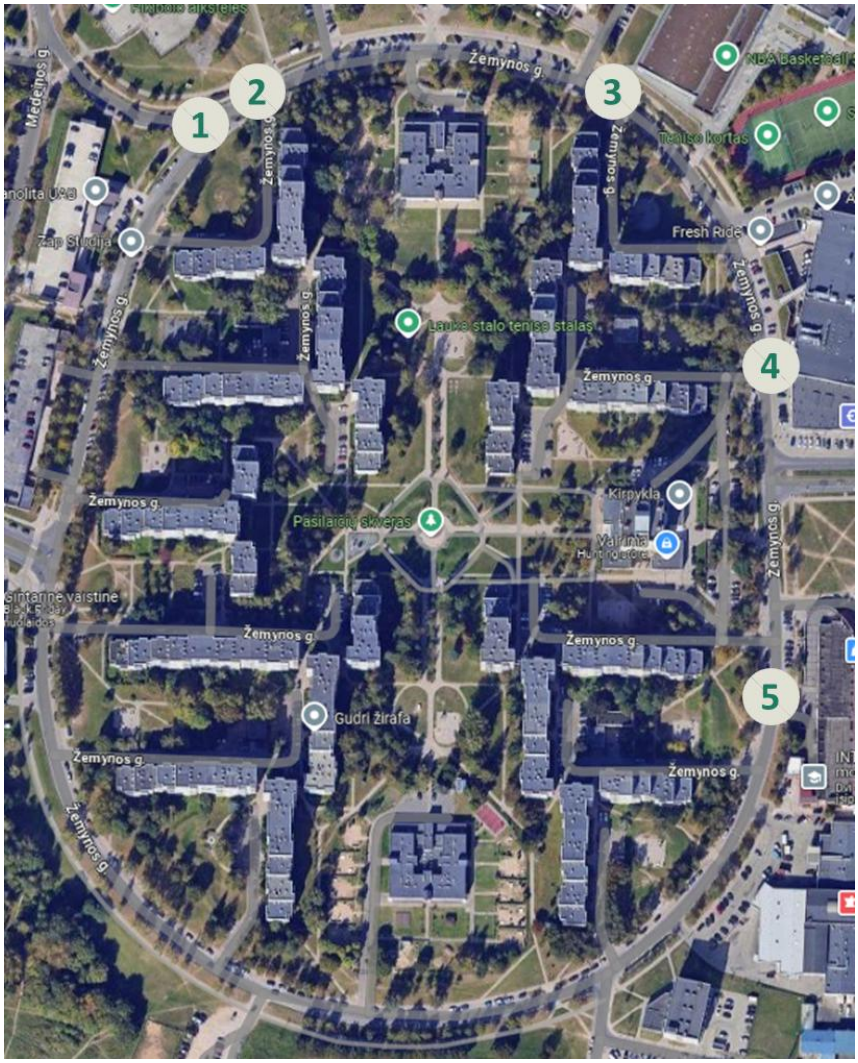
Beveik visoje gatvėje yra įrengtos įstrižos automobilių statymo vietos užstatytoje (daugiabučių) gatvės pusėje, nors toks statymo būdas yra taikomas tik vienos eismo krypties gatvėse. Statomi automobiliai neužtikrina matomumo ir saugaus eismo ties įvažomis į kiemus, taip pat dėl automobilių manevravimo atbuline eiga (statymo ar išvažiavimo metu) gatvė nėra saugi bevariklio transporto judėjimui bendrame sraute. Ne visos perėjos pritaikytos SPTŽ, trūksta taktilinių paviršių ar nuleistų bortų.

1.4.4. Žemynos gatvė

Žemynos g. eismas taip pat organizuojamas dviem kryptimis dviejose eismo juostose (išskyrus atkarpą, vedančią į Medeinos g. kurioje transporto priemonės juda viena kryptimi), gatvė patenka į nustatytą 30 km / val. greičio zoną.

Transporto priemonių statymui yra įrengtos įstrižos arba statmenos statymo vietos, taip pat išilginės, kuriose automobiliai taip pat dažnai statomi įstrižai užimant dalį važiuojamosios juostos. Dalyje gatvės automobiliai statomi lygiagrečiai važiuojamojoje dalyje, nepaliekant saugaus atstumo transporto eismui. Šaligatvis įrengtas abiejose gatvės pusėse: išorinėje pusėje nuo važiuojamosios dalies atskirtas želdinių juosta, vidinėje (daugiabučių namų) pusėje – prie pat gatvės (įrengtų automobilių statymo vietų).

Veikia ugdymo įstaigos (lopšelis–darželis Žiedas, lopšelis–darželis Žemyna, Vilniaus Žemynos progimnazija), parduotuvės ir kitos viešųjų paslaugų įstaigos.



15 paveikslas. Žemynos g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos
Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Google Maps

Toliau lentelėje pateikiama Žemynos g. infrastruktūros analizė.

8 lentelė. Žemynos g. infrastruktūros vertinimas

Infrastruktūros fotofiksacija[22]	Vertinimas
	✓ Vienos krypties eismas išvažiavimui į Medeinos g. ir lygiagretus automobilių statymas tam skirtose vietose - Automobiliai statomi įstrižai lygiagretaus statymo vietose (užima dalį važiuojamos juostos) ir lygiagrečiai važiuojamojoje gatvės dalyje nepaliekant saugaus atstumo eismui

[22] Fotofiksacijos darytos iš 2024 m. gegužės mėn.

- ✓ Nuleisti šaligatvių bortai
- ✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjos apšvietimas

- ✓ Nuleisti šaligatvių bortai
- ✓ Taktiliniai paviršiai
- ✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjos apšvietimas
- ✓ Mirksintys įspėjamieji šviesos signalai
- ✓ Važiuojamosios dalies siaurinimas ties pėsčiųjų perėja su atitvarais

- ✓ Automobiliai statomi statmenai tam skirtose statymo vietose
- \- Automobiliai statomi įstrižai lygiagretaus statymo vietose (užima dalį važiuojamos juostos)

- ✓ Greičio mažinimo kalnelis
- ✓ Nuleisti šaligatvių bortai
- ✓ Taktiliniai paviršiai
- ✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjos apšvietimas
- ✓ Važiuojamosios dalies siaurinimas ties pėsčiųjų perėja su atitvarais

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

Dalyje gatvės yra įrengtos įstrižos automobilių statymo vietos, nors toks statymo būdas yra taikomas tik vienos eismo krypties gatvėse. Likusioje gatvės dalyje įrengtos lygiagretaus statymo vietos, tačiau automobiliai dėl vietos trūkumo jose statomi įstrižai, taip užimant ir dalį šaligatvio, bei dalį važiuojamosios dalies, pažeidžiant KET ir mažinant eismo saugumą.

Visos gatvės patenka į 30 km / val. greičio zoną, vertikalus ženklinimas naudojamas tik patenkant į zoną todėl dažnai vairuotojai nepastebi greičio ribojimo. Gatvių perteklinės charakteristikos dažnu atveju išnaudojamos automobilių statymui, net jeigu tam ir nėra pažymėtų stovėjimo vietų. Įrengtose lygiagretaus statymo vietose dažnai automobiliai statomi lygiagrečiai taip pažeidžiant KET, taip pat įstrižos automobilių stovėjimo vietos neturėtų būti įrengiamos dviejų krypčių eismo gatvėse. Ne visa infrastruktūra yra pritaikyta pagal galiojančią teisinę bazę: trūksta taktilinių paviršių, dalis perėjų neatitinka saugos reikalavimų (nėra saugos salelių) ir nėra pritaikytos SPTŽ.

1.5. Eismo intensyvumo vertinimas (srautai)

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, atliktos 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 sensoriui (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.

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	16:00-16:15	16:15-16:30	16:30-16:45	16:45-17:00	17:00-17:15	17:15-17:30	17:30-17:45	17:45-18:00	18:00-18:15	18:15-18:30	18:30-18:45	18:45-19:00
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

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	16:00-16:15	16:15-16:30	16:30-16:45	16:45-17:00	17:00-17:15	17:15-17:30	17:30-17:45	17:45-18:00	18:00-18:15	18:15-18:30	18:30-18:45	18:45-19:00
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	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	1,0	1,0	1,2	1,9

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 atvejai negalima nustatyti automobilio judėjimo krypties. Apskaičiuojant sankryžos srautą sumuojamas įvažiuojančių į sankryžą automobilių skaičius.

1.5.2. Eismo srautų matavimų rezultatai

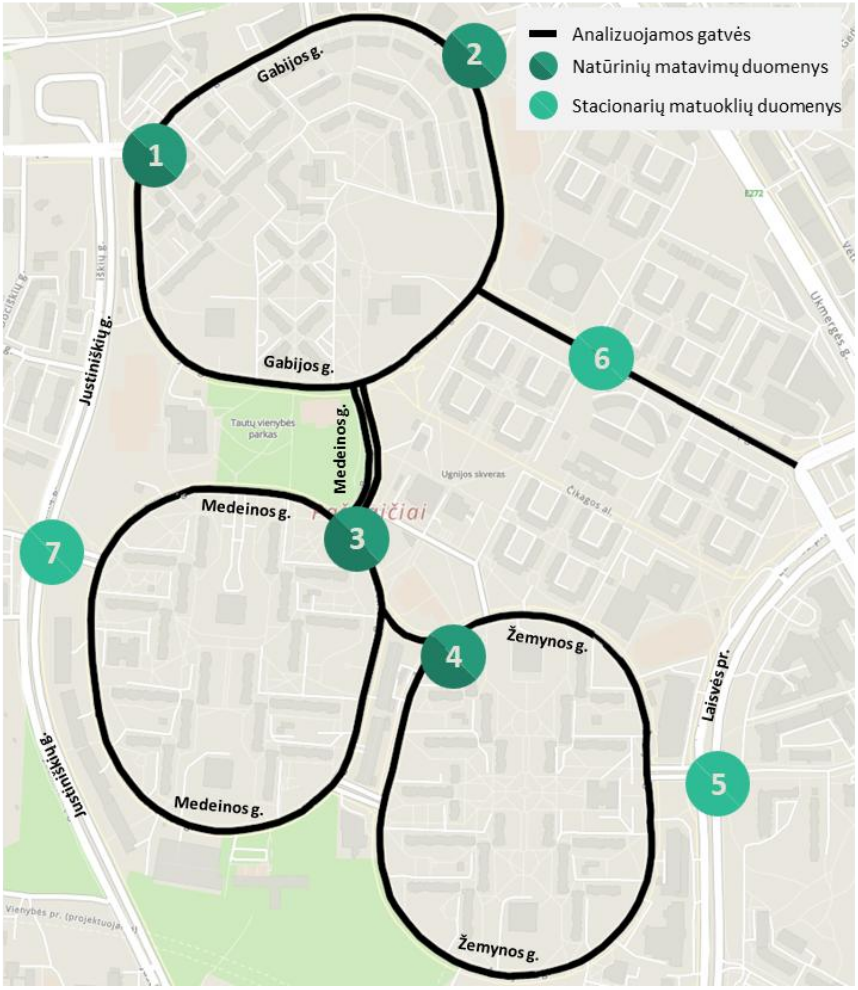
Natūriniai eismo srautų matavimai buvo atliekami keturiose nagrinėjamos teritorijos sankryžose:

1. Gabijos–Gileikių g.
2. Gabijos g.
3. Medeinos g.
4. Žemynos g.

Papildomai buvo analizuojami ir stacionarių matuoklių duomenys iš į teritoriją patenkančių sankryžų:

5. Žemynos g.–Laisvės g.
6. Pašilaičių g. pėsčiųjų perėja[23]
7. Justiniškių g –Virbeliškių g.

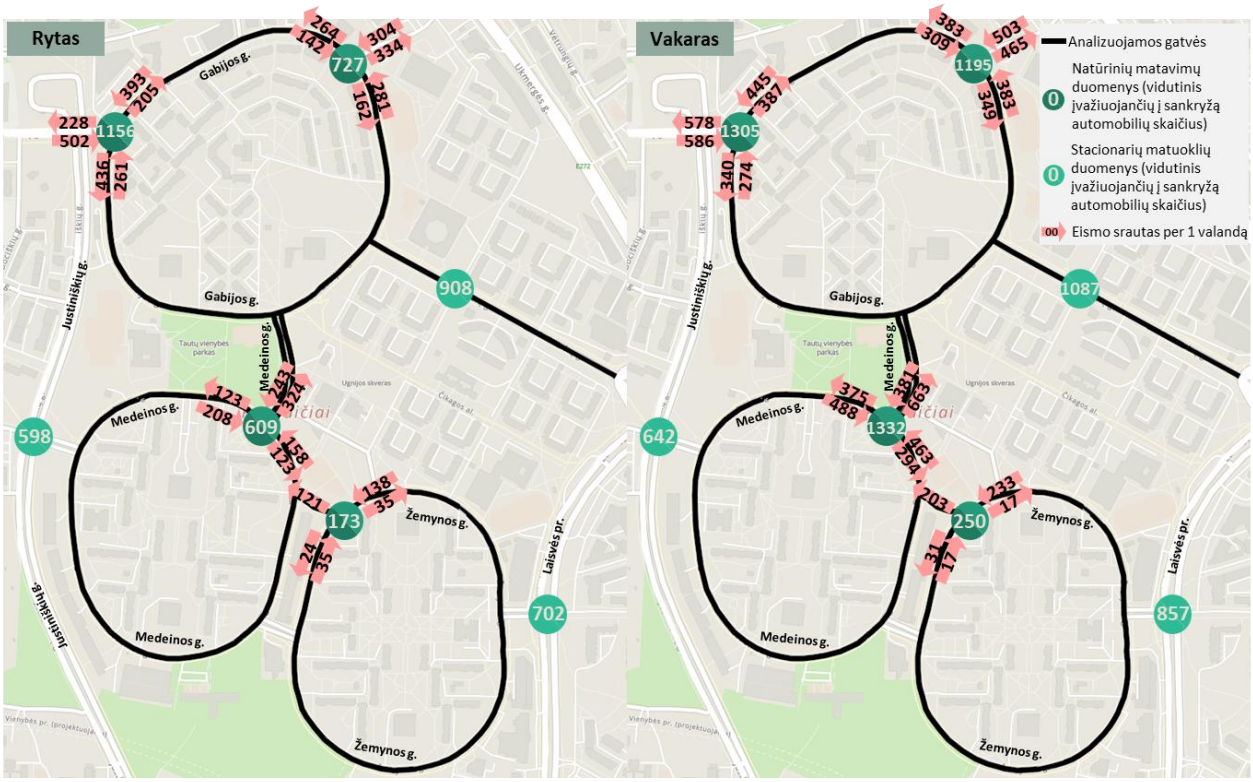
[23] Šios sankryžos pateikiami duomenys yra iš 2023 m. rugsėjo 5–7 d., kadangi duomenys iš 2024 m. rugsėjo mėnesio nebuvo pateikti



16 paveikslas. Eismo srautų matavimų vietos
Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Atlikus eismo srautų analizę, išryškėjo tendencija, kad vakarais eismas yra intensyvesnis nei rytais. Sankryžoje Nr. 1 (Gabijos–Gileikių g.) fiksuojamas didžiausias eismo srautas, kuris išlieka panašaus intensyvumo tiek rytais, tiek vakarais. Vakarinio piko metu šioje sankryžoje ypač daug transporto juda iš ir į Gileikių gatvę.

Dideli eismo srautai taip pat stebimi sankryžose Nr. 2 (Gabijos g.) ir Nr. 3 (Medeinos g.), tačiau jose pastebimas reikšmingas skirtumas tarp rytinių ir vakarinių srautų. Vakare eismas gerokai suintensyvėja, ypač sankryžoje Nr. 3 kylant link Gabijos gatvės ir sankryžoje Nr. 2 – atvykstant nuo Ukmergės gatvės.



17 paveikslas. Eismo srautų matavimų rezultatai
Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Tą pačią tendenciją dėl rytinio ir vakarinio pikų atskleidžia ir stacionarių matuoklių duomenys. O vakarinio eismo srauto intensyvumas nuo rytinio piko yra didesnis ir skiriasi maždaug 7,4 iki 22,1 proc.

Toliau lentelėje pateikiami likusių eismo dalyvių srautai, apskaičiuoti matavimų metu. Natūrinių matavimų metu užfiksuotas ta pati tendencija kaip ir transporto priemonių atveju – vakare pėsčiųjų ir dviratininkų yra žymiai daugiau nei ryte. Intensyviausia sankryža pėsčiųjų atžvilgiu yra Nr. 2. Kita vertus, vakarinio piko metu daugiau dviračių pravažiuoja sankryžoje Nr. 3. Atliekant matavimus, elektrinių paspirtukų naudotojų srautas nebuvo užfiksuotas.

10 lentelė. Eismo srautų matavimų rezultatai

Nr. žemėlapyje	Sankryža	Pėstieji		Dviratininkai		El. paspirtukai	
		Rytas	Vakaras	Rytas	Vakaras	Rytas	Vakaras
1	Gabijos–Gileikio g.	56,0	164,0	3,0	20,0	0,0	0,0
2	Gabijos g.	125,0	220,0	17,0	7,0	0,0	0,0
3	Medeinos g.	23,0	175,0	8,0	38,0	0,0	0,0
4	Žemynos g.	69,0	96,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Apibendrinant Pašilaičių teritorijos eismo srautų rezultatus, sankryžoje Nr. 1 fiksuojamas didžiausias ir pastoviausias automobilių intensyvumas. Analizuojamose sankryžose vakaro metu pastebimi didesni automobilių srautai nei rytais, o kai kuriose sankryžose šis skirtumas yra gana žymus. Analizuojant pėsčiųjų ir dviratininkų srautus, didesnis intensyvumas taip pat dažniau fiksuojamas vakarais.

2. Koncepcijos rengimas

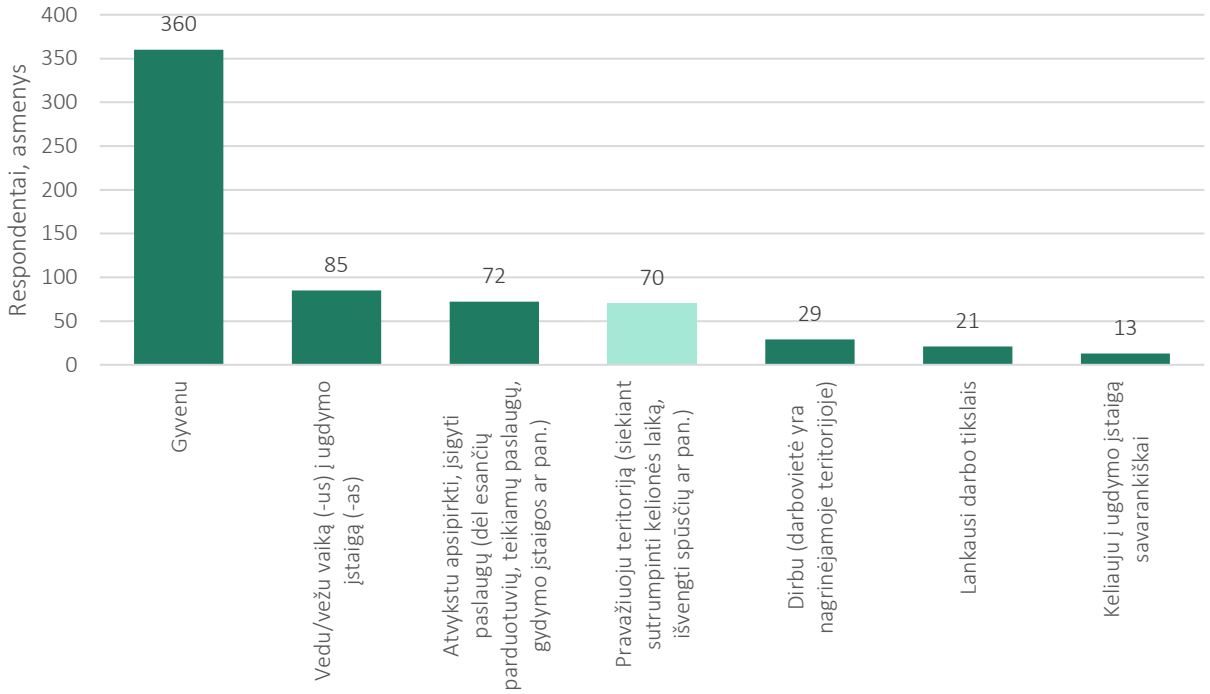
2.1. Gyventojų apklausos rezultatai

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 15 d. (imtinai).

Anoniminę apklausą sudaro 7 uždaro tipo klausimai, skirti suprasti Pašilaičiuose tiriamų gatvių gyventojų (ir kitais tikslais besilankančių asmenų) keliavimo įpročius bei poreikius. Taip pat identifikuoti pagrindines keliavimo problemas ir galimus jų sprendinius. Anketoje pateikiamas ir 1 atviro tipo klausimas skirtas gyventojų komentarams bei papildomoms įžvalgoms apie keliavimą 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 432. Atitinkamai, gauti duomenys atitinka 95 proc. Pašilaičių populiacijos su 5 proc. paklaida, o tai atitinka apklausos reprezentatyvumo kriterijus. Taip pat anketų skaičius atitinka Užsakovo nurodytus reikalavimus (t. y. 200 užpildytų anketų).

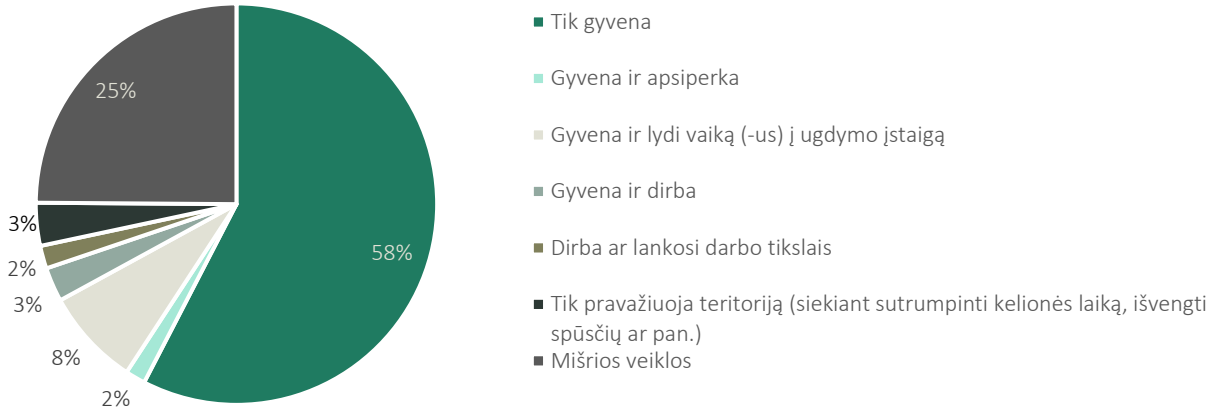
Didžioji dalis respondentų yra Pašilaičių tiriamų gatvių gyventojai (84 proc.). Antroji pagal dažnumą priežastis lankytis šiose gatvėse – vaikų vedimas į ugdymo įstaigas (20 proc.), kita – apsipirkimas ar paslaugų įsigijimas (17 proc.). Pažymėtina, kad apie 16 proc. respondentų tiriamomis gatvėmis pravažiuoja siekiant trumpinti kelionės laiką ar išvengti spūsčių (t. y. naudoja tranzitiniam eismui).



18 paveikslas. Dažniausias lankymosi teritorijoje tikslai (n=432)
Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

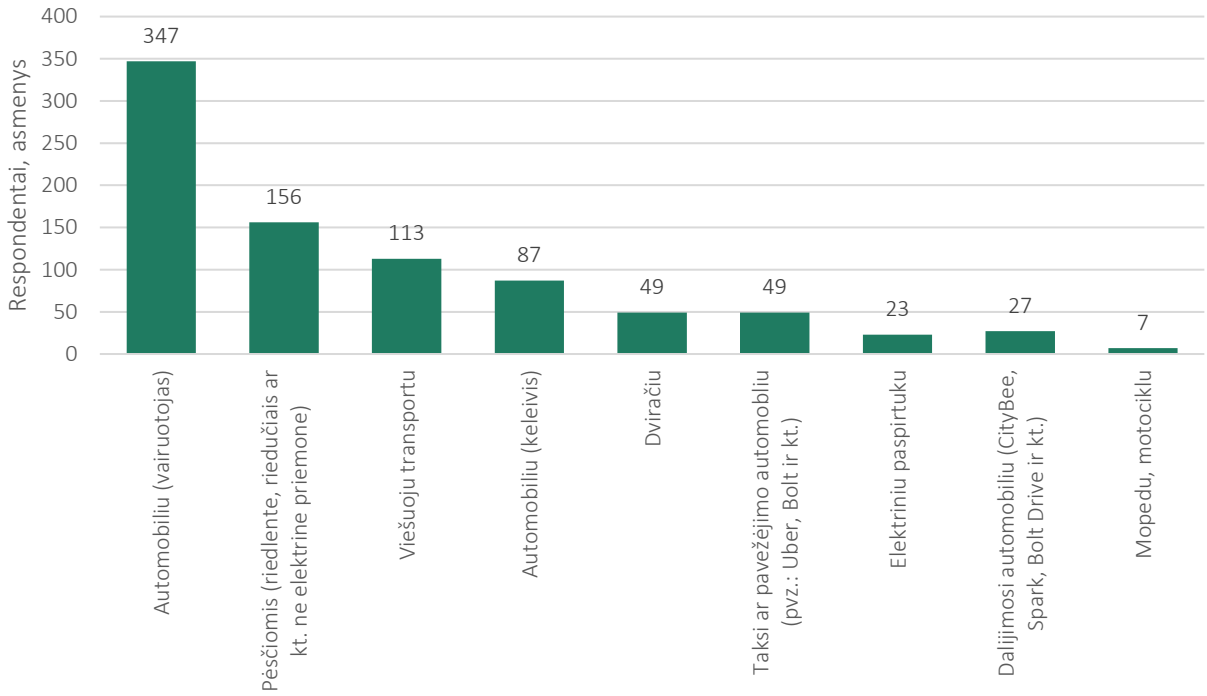
16 proc. respondentų negyvena nagrinėjamoje teritorijoje ir ją lanko kitais tikslais, iš jų 7 proc. – atvyksta apsipirkti, 7 proc. – veda vaikus į ugdymo įstaigas, 11 proc. – darbo reikalais (dirba ar lankosi darbo tikslais). Iš visų ne gyventojų, apie 75 proc. tiriamose teritorijose vykdo mišrias veiklas. Didžioji dalis respondentų (84 proc.) nagrinėjamoje teritorijoje tik gyvena (t. y. dirba, apsiperka ir vykdo veiklas kitose teritorijose), apie 2 proc. jų

gyvena ir apsiperka, apie 3 proc. gyvena ir dirba ir apie 8 proc. – gyvena ir lydi vaikus į ugdymo įstaigas (žr. toliau pateiktą paveikslą).



19 paveikslas. Dažniausias lankymosi teritorijoje tikslas (n=432), proc.
Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

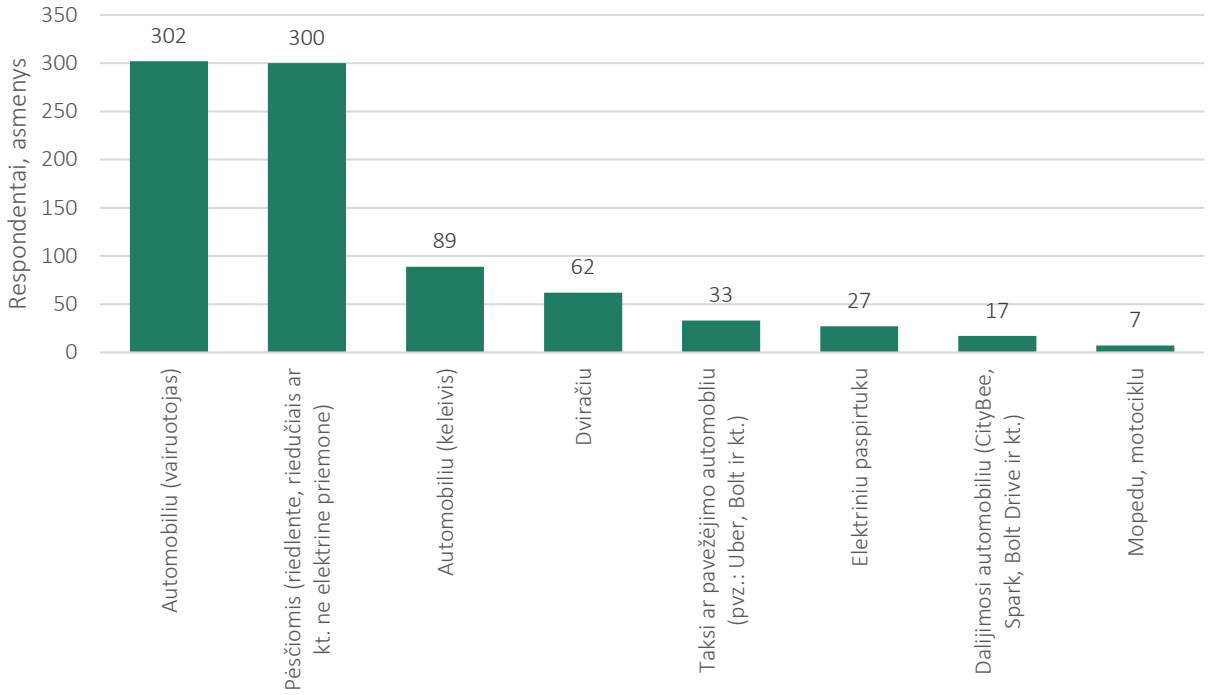
Dažniausiai respondentai keliauja į nagrinėjamą teritoriją automobiliu. Pažymėtina, kad automobiliu keliauja 80 proc. gyventojų ir 83 proc. ne gyventojų (t. y. asmenys, kurie lankosi teritorijoje įvairiais tikslais). Kitas dažniausias atvykimo būdas – pėsčiomis (arba riedlente, riedučiais ir kitomis ne elektroninėmis priemonėmis) – 36 proc. Tokią keliavimo priemone dažniau renkasi ne gyventojai, nei gyventojai (atitinkamai 37 proc. ir 36 proc.). Viešuoju transportu atkeliauja apie ketvirtadalis respondentų, t. y. 26 proc. Pažymėtina, kad aktualios teritorijos gyventojai yra labiau linkę naudotis viešuoju transportu nei atvykstantys (atitinkamai, 28 proc. ir 18 proc.).



20 paveikslas. Dažniausias atvykimo būdas į teritoriją (n=432)
Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

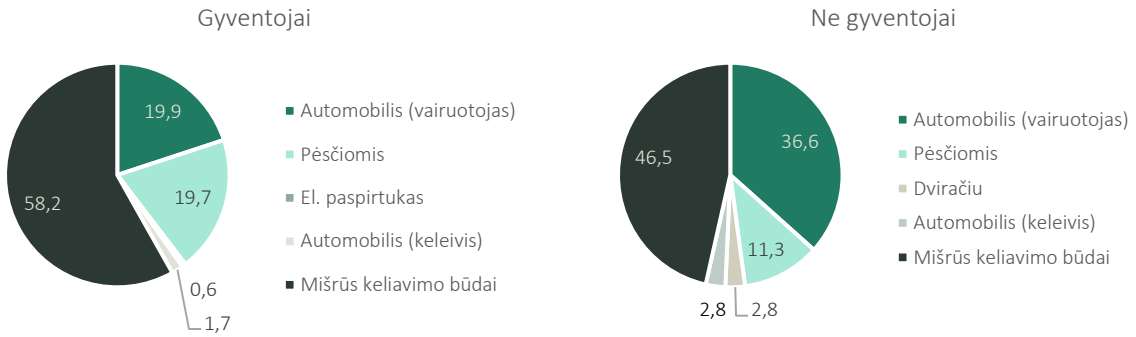
Keliones dviračiais renkasi tiek gyventojai, tiek ne gyventojai (11 proc.), taksi ar pavėžėjimo paslaugų atveju, gyventojai yra labiausiai linkę atvykti į Pašilaičių nagrinėjamą teritoriją naudotis šiomis paslaugomis nei ne gyventojai (atitinkamai, 12 proc. ir 8 proc.). Mopedais, motociklais dažniau į teritoriją atvyksta ne gyventojai nei gyventojai (atitinkamai 3 proc. ir 1 proc. respondentų).

Analizuojant respondentų keliavimą po aktualią teritoriją nustatyta, kad dažniausiai jie keliauja automobiliu (70 proc.) arba pėsčiomis (70 proc.). Pažymėtina, kad gyventojai labiau linkę keliauti pėsčiomis nei ne gyventojai (atitinkamai, 73 proc. ir 51 proc.), o ir keliones automobiliu labiau linkę rinktis ne gyventojai nei gyventojai (atitinkamai75 proc. ir 69 proc.).



21 paveikslas. Dažniausias keliavimo būdas teritorijoje (n=432)
Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

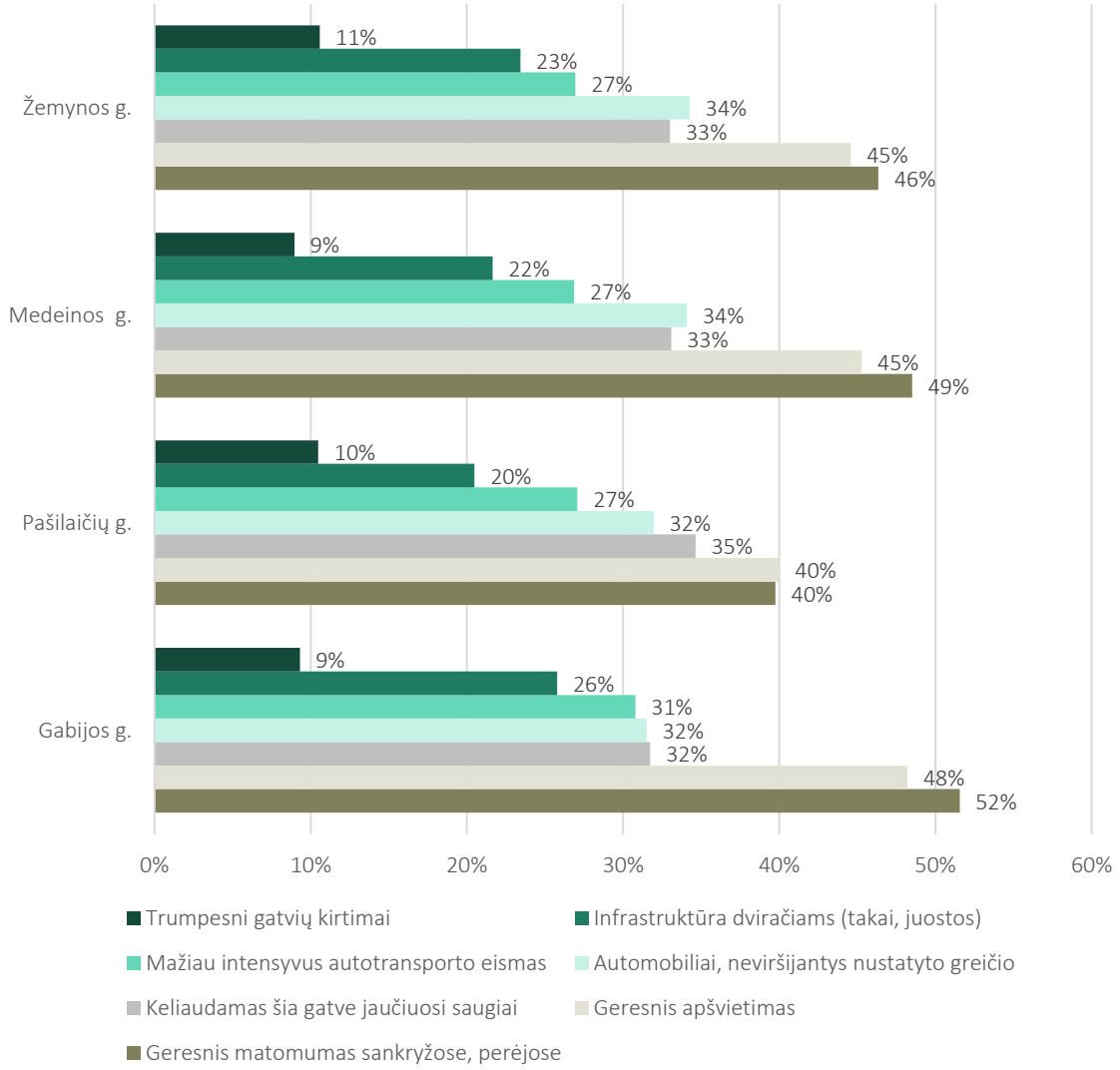
Tiriamų gatvių gyventojai kelionėms po analizuojamas gatves renkasi alternatyvias keliavimo priemones: 20 proc. keliauja tik pėsčiomis, o 58 proc. – naudoja mišrius keliavimo būdus (pvz., automobiliu ir pėsčiomis ar kita transporto priemone – 46 proc.). Tik automobilį renkasi 20 proc. apklausoje dalyvavusių gyventojų. Ne gyventojai dažniausiai renkasi automobilius (37 proc.) ir tik nedidėlė dalis keliauja pėsčiomis (11 proc.). Pažymėtina, kad pusė ne gyventojų taip pat renkasi mišrius keliavimo būdus (pvz., automobiliu arba nemotorine transporto priemone – 38 proc.).



22 paveikslas. Dažniausias keliavimo būdas teritorijoje gyventojų (n=361) ir ne gyventojų (n=71), proc.
Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Atsižvelgiant į Pašilaičiuose analizuojamų gatvių judumo ypatumus respondentai pažymi, kad tiriamose gatvėse reikia geresnio matomumo sankryžose ir perėjose (40–52 proc.), geresnio apšvietimo (40–48 proc.), užtikrinti, kad automobiliai neviršytų numatyto leistino greičio (32–34 proc.) bei geresnės dviračių infrastruktūros (20–26 proc.). Pažymėtina, kad pavienių gatvių atvejais stebimas gyventojų ir ne gyventojų nuomonių skirtumas. Pavyzdžiui, Gabijos g. atveju gyventojai norėtų, kad automobiliai neviršytų leistino greičio (gyventojai – 32 proc., ne gyventojai – 23 proc.), būtų užtikrintas mažesnis autotransporto intensyvumas (gyventojai – 31 proc., ne gyventojai – 23

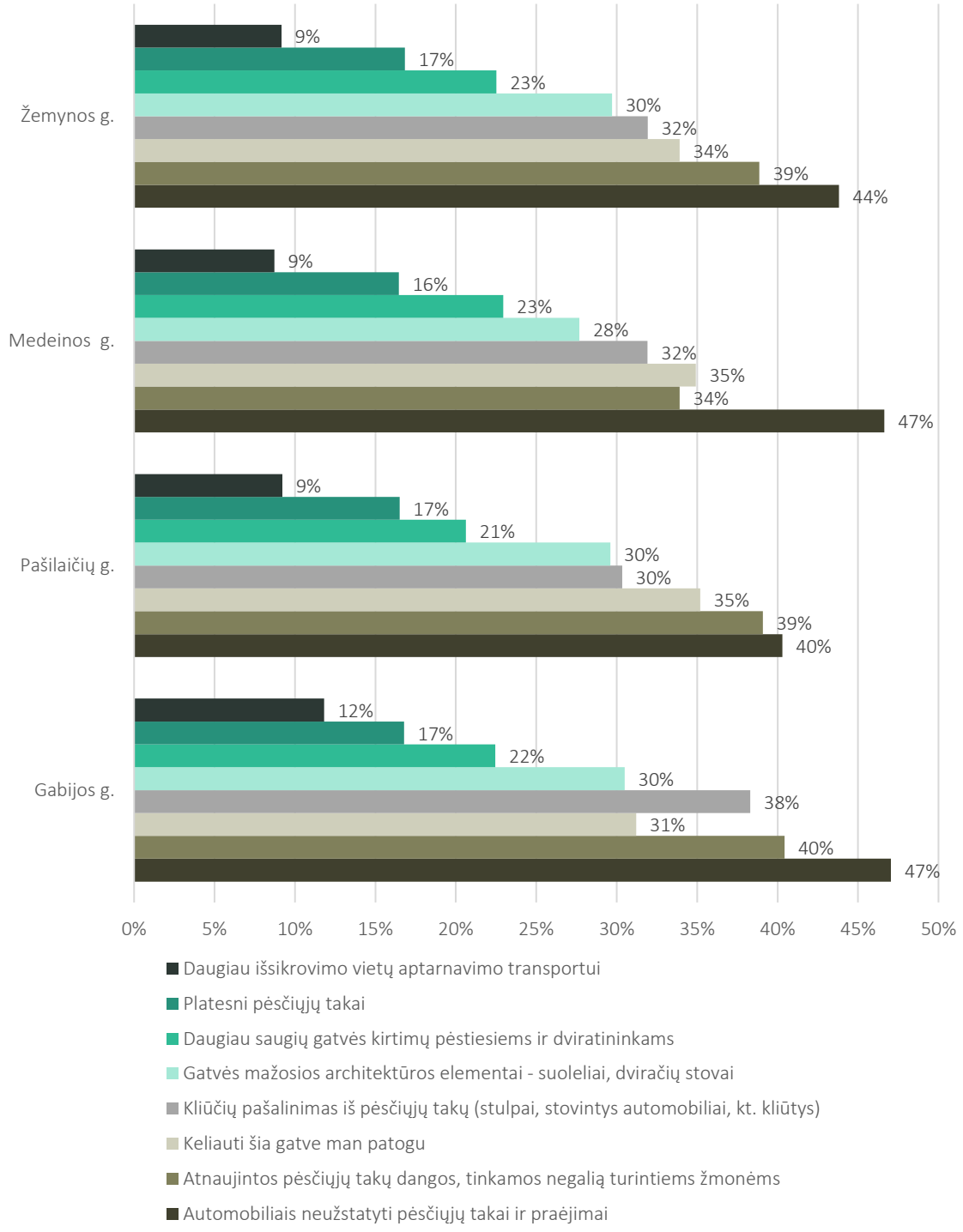
proc.). Kita vertus, ne gyventojai norėtų trumpesnių gatvių kirtimų (ne gyventojai – 18 proc., gyventojai – 7 proc.) ir geresnio matomumo sankryžose ir perėjose (ne gyventojai – 58 proc., gyventojai – 49 proc.). Pašilaičių g. atveju, duomenis pasiskirstę tolygiai. Išsiskyrė tik nuomonės dėl trumpesnių gatvių kirtimų (gyventojai – 9 proc., ne gyventojai – 14 proc.) ir dėl geresnio apšvietimo (gyventojai – 40 proc., ne gyventojai – 27 proc.). Medeinos g. ir Žemynos g. atveju situacija panaši, kaip ir Pašilaičių g. atveju.



23 paveikslas. Aspektai, kuriuos reikėtų patobulinti, kad keliaujant teritorijoje respondentas jaustųsi saugiau (n=407[24])
Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Atsižvelgiant į respondentų keliavimo įpročius nustatyta, kad dauguma jų pažymėjo, kad reikalingi automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir perėjimai (40–47 proc.), atnaujinta pėsčiųjų takų danga (įskaitant pritaikymą žmonėms su negalia; 34–40 proc.). Pažymėtina, kad gyventojai, priešingai negu ne gyventojai, išskiria, kad tiriamose gatvėse trūksta mažosios architektūros elementų (pvz., suoliukų, dviračių stovų) ir platesnių pėsčiųjų takų.

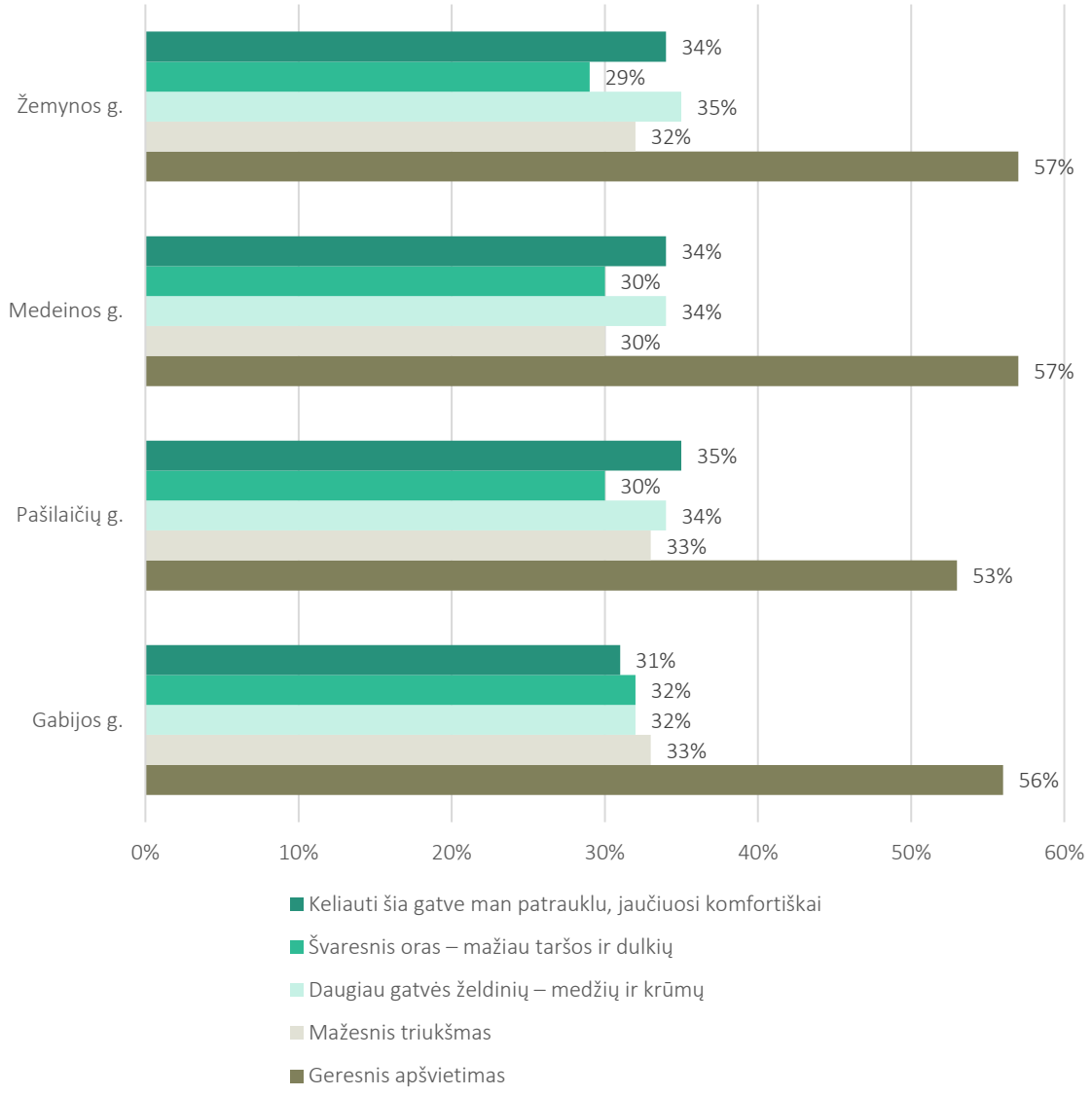
[24] Pateiktas tiriamų gatvių vidurkis. Eliminuoti respondentai, kurie negali atsakyti į pateiktą klausimą, nes aktualioje gatvėje nesilanko. Gabijos g. (n=419), Pašilaičių g. (n=410), Medeinos g. (n=402), Žemynos g. (n=397)



24 paveikslas. Aspektai, kurie keliavimą teritorijoje paverstų patogesniu (n=410[25])
Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Kiti aspektai, kurie atlieptų keliautojų judumo poreikius yra geresnis apšvietimas (53–57 proc.), daugiau gatvės želdinių (32–35 proc.), mažesnis triukšmas (30–33 proc.) ir švaresnis oras, t. y. mažiau taršos ir dulkių (29–32 proc.). Pažymėtina, kad visose tiriamose gatvėse nustatyti tie patys patrauklumo aspektai. Taip pat apie trečdalis respondentų pažymėjo, kad keliaudami tiriamomis gatvėmis jie jaučiasi komfortiškai (31–35 proc.).

[25] Pateiktas tiriamų gatvių vidurkis. Eliminuoti respondentai, kurie negali atsakyti į pateiktą klausimą, nes aktualioje gatvėje nesilanko. Gabijos g. (n=423), Pašilaičių g. (n=412), Medeinos g. (n=401), Žemynos g. (n=404)



25 paveikslas. Aspektai, kurie turėtų pasikeisti, kad keliavimas teritorijoje būtų patrauklesnis (n=408[26])
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 labiau nei pėstieji ar mišrių priemonių naudotojai yra linkę sutikti, kad reikia mažinti automobilių, viršijančių leistiną greitį, skaičių. Taip pat vairuotojai ir mišrių priemonių naudotai pastebi, kad reikia geresnio matomumo sankryžose ir perėjose.

Vertinant patogumo kriterijus nustatyta, kad pėstieji bei mišriai keliaujantys respondentai labiau nei automobilių vairuotojai norėtų daugiau saugių gatvės kirtimų pėstiesiems ir dviratininkams, daugiau mažosios architektūros elementų, platesnių pėsčiųjų takų ir atnaujintos pėsčiųjų takų dangos (įskaitant jos pritaikymą žmonėms su negalia).

Patrauklumo kriterijų vertinimas ryškiausiai išsiskiria tarp automobilių vairuotojų ir pėsčiųjų bei mišriai keliaujančių. Pažymėtina, kad automobiliu nekeliaujantys respondentai norėtų daugiau gatvės želdinių ir švaresnio

[26] Pateiktas tiriamų gatvių vidurkis. Eliminuoti respondentai, kurie negali atsakyti į pateiktą klausimą, nes aktualioje gatvėje nesilanko. Gabijos g. (n=423), Pašilaičių g. (n=412), Medeinos g. (n=401), Žemynos g. (n=404)

oro. Taip pat išsiskyrė pėsčiųjų ir kitaip keliaujančių nuomonės dėl triukšmo. Pėstieji labiau nei kitaip keliaujantys respondentai pažymi, kad gatvėse reikėtų mažinti triukšmą.

11 lentelė. Kriterijų vertinimas pagal keliavimo būdus nagrinėjamoje teritorijoje (n=432)

Klausimas	Kriterijus	Keliavimo būdas (teritorijoje)		
		Tik automobiliu (vairuotojai)[27]	Tik pėsčiomis (riedlente, riedučiais ar kt. ne elektrine priemone)[28]	Mišriai (t. y. teritorijoje keliauja skirtingais keliavimo būdais)[29]
Saugumas	Automobiliai, neviršijantys nustatyto greičio	19%	43%	32%
	Mažiau intensyvus autotransporto eismas	14%	42%	26%
	Geresnis matomumas sankryžose, perėjose	45%	30%	48%
	Trumpesni gatvių kirtimai	7%	8%	11%
	Infrastruktūra dviračiams (takai, juostos)	6%	18%	28%
	Geresnis apšvietimas	40%	35%	45%
	Keliaudamas šia gatve jaučiuosi saugiai	39%	21%	31%
Patogumas	Daugiau saugių gatvės kirtimų pėstiesiems ir dviratininkams	10%	28%	23%
	Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai	39%	44%	43%
	Gatvės mažosios architektūros elementai - suoleliai, dviračių stovai	14%	36%	31%
	Platesni pėsčiųjų takai	7%	21%	18%
	Kliūčių pašalinimas iš pėsčiųjų takų (stulpai, stovintys automobiliai, kt. kliūtys)	26%	30%	34%
	Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalią turintiems žmonėms	22%	40%	41%
	Daugiau išsikrovimo vietų aptarnavimo transportui	9%	7%	10%
	Keliauti šia gatve man patogu	46%	19%	31%
Patrauklumas	Geresnis apšvietimas	52%	44%	56%
	Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų	18%	38%	35%
	Mažesnis triukšmas	15%	51%	30%
	Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių	13%	42%	31%
	Keliauti šia gatve man patrauklu, jaučiuosi komfortiškai	45%	16%	31%

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais[30]

[27] n=98
[28] n=79
[29] n=254
[30] Pažymėtina, kad respondentai galėjo rinktis kelis galimus atsakymo variantus (įskaitant atsakymo variantą „Negaliu atsakyti, nesilankau“, kuris nėra įtrauktas į lentelę).

Apibendrinant respondentų atsakymus nustatyta, kad tiriamose gatvėse reikia atnaujinti pėsčiųjų takus bei pritaikyti perėjimus žmonėms su negalia (t. y. nuleisti šaligatvių bortus, padaryti specialius pandusus). Taip pat svarbu užtikrinti tinkamą pėsčiųjų takų ir perėjų apšvietimą bei pastarųjų matomumą. Pažymėtina, kad dažnu atveju automobiliai yra pastatyti šalia pėsčiųjų takų, ant šaligatvių ir vaikų žaidimo aikštelių, todėl apsunkina pėsčiųjų judumą ir matomumą. Problemos sprendimui reikėtų kurti daugiau stovėjimo aikštelių (žr. toliau pateiktą paveikslą).

Pėstieji

Pėsčiųjų perėjos:
- stebimas pėsčiųjų perėjų trūkumas prie mokyklų, vaikų darželių;
- vietomis nesaugios pėsčiųjų perėjos dėl prasto apšvietimo;
- prastas matomumas aplink pėsčiųjų perėjos dėl pastatytų automobilių nesaugiu atstumu bei apšvietimo trūkumo.

Pėsčiųjų takai:
- nusidėvėjusi (nutrupėjusi) pėsčiųjų takų danga;
- nenuleisti šaligatvių bortai, nėra pandusų (infrastruktūros pritaikymas neįgaliesiems ir vežimėliams);
- nepakankamas apšvietimas (ypač vidiniuose kiemuose);
- šaligatvių trūkumas.

Automobiliai

Automobilių statymas:
- mokamų / nemokamų stovėjimo aikštelių trūkumas;
- automobiliai statomi ant vejos, šaligatvių, šalia perėjų, vaikų žaidimo aikštelėse ir kitose neleistinose vietose, taip apsunkinant gyventojų judėjimą bei matomumą;
- trūksta „kišenių“ prie mokyklų, vaikų darželių, kur galima saugiai palikti automobilį ir palydėti vaikus į švietimo įstaigas.

Automobilių judėjimas:
- intensyvus eismas;
- viršijamas greitis.

Dviračiai ir kitos mikrojudumo priemonės

- dviračių takų trūkumas.

Viešasis transportas

- trūksta viešojo transporto, ne visus „žiedus“ jis aptarnauja.

Želdiniai:

- neprižiūrėta gamta (pavojingai svyrantys medžiai, krūmai, kurie gali nukristi arba riboja matomumą);
- trūksta žalių erdvių su įrengtais suoliukais, šiukšlių dėžėmis.

Triukšmo tarša:

- intensyvus eismas (ypač Gabijos g.);
- chuliganiškas vairavimas vėlyvuoju paros metu;
- gatvės naudojamos tranzitiniam eismui;
- daug motorinių transporto priemonių.

26 paveikslas. Respondentų išsakytos judumo problemos nagrinėjamose Pašilaičių gatvėse
Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Didžioji dalis kelionių Pašilaičių nagrinėjamoje teritorijoje 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 pusė respondentų (tiek gyventojų, tiek ne gyventojų) judumui taiko mišrius keliavimo būdus, todėl jiems aktuali tiek automobilių, tiek pėsčiųjų, tiek dviračių infrastruktūrą ir jos prieinamumas.

Nagrinėjamoje teritorijoje trūksta geresnio matomumo sankryžose ir perėjose bei geresnio apšvietimo (tiek važiuojamojoje, tiek pėsčiųjų takų dalyje).

Gerinant judumo sąlygas ir kuriant patogią keliavo aplinką 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, ugdymo įstaigų) ir trukdo pėsčiųjų judėjimui. Taip pat teritorijoje trūksta mažosios architektūros elementų (pavyzdžiui, suoliukų) ir dviračių saugyklų.

2.2. Kūrybinių dirbtuvių rezultatas

Rengiant koncepciją buvo organizuojamos kūrybinės dirbtuvės su analizuojamos teritorijos gyventojai. Kūrybinės dirbtuvės vyko sausio 8 dieną Vilniaus Gabijos gimnazijoje. Susitikime dalyvavo 18 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.

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

- Ar gatvių modernizacija apjungia visus eismo dalyvius?
- Koks koncepcijos tikslas ir kodėl nuspręsta daryti dabar?
- Iš kokio biudžeto savivaldybė įgyvendins projektą?
- Ar yra statistinių pokyčių po 30 km / val. greičio įvedimo kitose Vilniaus gatvėse ir gatvių pertvarkymo?
- Ar išnaikintuose garažų masyvuose, kur buvo laikomos mašinos, numatytas papildomų erdvių mašinų statymui įrengimas?

Be to, gyventojai susitikimo metu pabrėžė jiems aktualias problemas. Dalyviai kvestionavo projektą ir teigė, kad svarbu užtikrinti tranzitinio eismo ribojimą, įrengiant trūkstamą Pavilnionių gatvės atkarpą. Taip pat dalyviai pridūrė, kad gatvių modernizacijos projektas turėtų būti įrengiamas kartu su Pavilnionių gatve, kadangi tikėtina jog įrengtus trūkstama atkarpą keisis srautai ir poreikiai. Norint spręsti Pašilaičių žiedų tranzito problema būtina įgyvendinti miestui strategiškai svarbių Pavilnionių ir Šiaurinės gatvės įgyvendinimą taip kaip tai yra numatyta ir Bendrajame plane.

Gyventojai pabrėžė, kad Pašilaičiai, o ypač Gabijos g. viršus yra tapęs tranzitu kitų mikrorajonų gyventojams, todėl problema yra ne greitis, o nuolatinės spūstis.

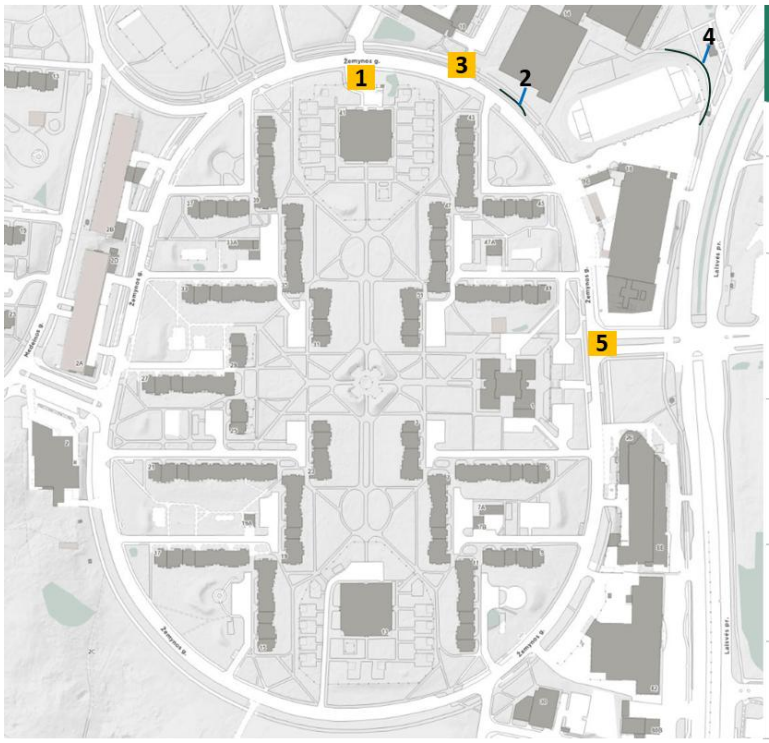
Buvo iškeltas vaikų bei moksleivių atvežimo į darželius ir mokyklas klausimas. Pasak, gyventojų tai labai didelė problema , kadangi atvykę automobiliai užkemša gyventojų kiemus, vaikus išleidžią sustoję važiuojamojoje gatvės dalyje. Buvo keliamas ir mokyklų priskyrimo pagal gyvenamąją vietą klausimas.

Kita iškilusi problema, kurią išreiškė dalyviai, yra apšvietimas gyvenamųjų daugiabučių kiemuose. Pasak dalyvių, kai kurie gyvenamųjų daugiabučių kiemai, kurie priklauso Vilniaus miesto savivaldybei, yra apšviečiami iš daugiabučių gyventojų lėšų. Todėl buvo prašoma kad savivaldybė pagaliau perimtų šią naštą nuo mikrorajono gyventojų.

Gyventojai pabrėžė pėsčiųjų perėjų ir šaligatvių trūkumą teritorijoje. Taip pat minėjo ir prastą esamų pėsčiųjų takų būklę, kadangi takų danga yra pasenusi ir ištrupėjusi. Be buvo minimos ir kitos taškinės problemos pėsčiųjų takuose, pavyzdžiui lietaus surinkimo kanalizacijos, kurios neapsaugotos ir pavojingos praeiviams, ypač vaikams.

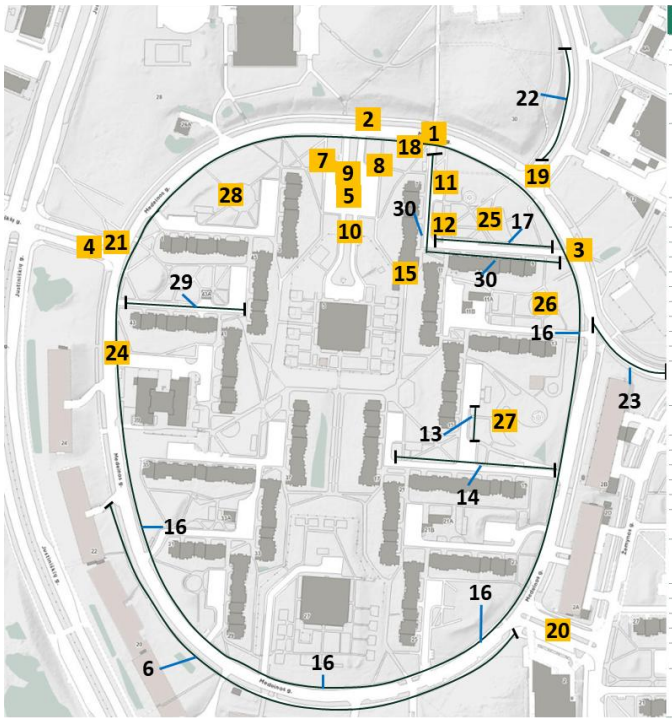
Gyventojai išskyrė mokyklas ir prieigas prie jų, pasak dalyvių, prie kai kurių mokyklų nėra šaligatvių ir priėjimo. Taip pat trūksta privažiavimų, todėl atvežtų mokinių tėvai savo mašinomis užstato šalia esančius kiemus ir taip sukelia nepatogumų gyventojams.

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



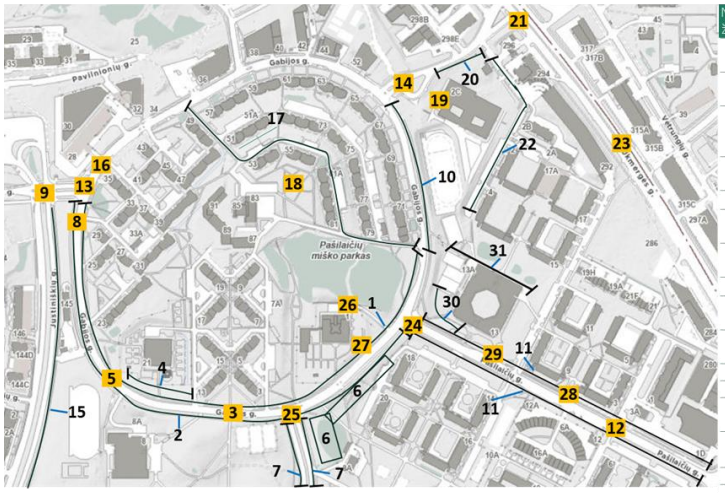
Numeracija žemėlapyje	Vietos detalizacija	Problema / pasiūlymas / poreikis
1	Prie I / d Žiedas	Įrengti trumpo sustojimo vietas (Kiss&Ride)
2	Prie NBA Basketball School ir Vilniaus Žemynos progimnazijos	Įrengti trumpo sustojimo vietas (Kiss&Ride)
3	Patekimas į daugiabučių gyvenamųjų namų kiemą (Žemynos g. 10)	Įvesti gyvenamąją zoną
4	Aplink futbolo ir krepšinio stadioną prie Vilniaus Žemynos gimnazijos	Aikštelėje išleidžiami vaikai eina aplink stadioną ir kerta dviračių taką. Reikia arba padaryti šaligatvį, arba pernešti dviračių taką arčiau gatvės
5	Žemynos g. sankryžoje su Laisvės pr. (arčiau Žemynos g.)	Įrengti žiedą
0	Bendra pastaba	Peržiūrėti bendrąjį planą, kadangi reali funkcija neatitinka faktinei. Vyksta tranzitas ir VT eismas

27 paveikslas. Kūrybinių dirbtuvių metu dalyvių pateiktų problemų ir pasiūlymų apibendrinimas Žemynos g.
Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis dirbtuvių medžiaga



Numeracija žemėlapyje	Vietos detalizacija	Problema / pasiūlymas / poreikis
1	Išvažiavimas iš kiemo prie namo Nr. 7	Reikia veidrodinių ženklų. Išvažiuojant iš kiemų visiškai nesimato atvažiuojančių automobilių, rizikuoji iškišti automobilio „nosį", kad pamatytum ar laisva
2	Išvažiavimas iš kiemo prie namo Nr. 3	
3	Išvažiavimas iš kiemo prie namo Nr. 9	
4	Virbeliškių ir Medeinos g. sankryža	Pėsčiųjų perėjoje labai aukštai šaligatvių bortai - su paspirtuku pravažiuoti be šansų.
5	Kiemas tarp namų Nr. 3, 5 ir 9	Sužymėti parkavimo vietas / nupiešti parkavimo vietų linijas - tilps daugiau automobilių, bus tvarkingiau.
		Būtų puiku dėl įkrovimo stotelių įrengimo nuo apšvietimo stulpų
6	Apatinė Medeinos gatvės dalis	Labai prastos kokybės takas - važiuojant ant paspirtuko krataisi kaip ant "tarkos"
7	Kiemas tarp namų Nr. 3, 5 ir 9	Papildomai įrengti parkavimo vietas, nes gyventojai ir taip stato automobilius ant žalios vejos
8		
9		
10		
11	Kiemas prie namo Nr. 7	
12		
13	Kiemas prie namų Nr. 15 ir 19	
14		
15	Kampas prie namų Nr. 11 ir 17	Trūksta apšvietimo, naktį labai tamsu
16	Visas vidinis Medeinos g. šaligatvis	Visų Medeinos g ratu vidinėje pusėje esantis šaligatvis yra siauras ir dar iš senų šaligatvio plytelių Būtų gerai praplatinti ir įrengti
17	Kiemas prie namo Nr. 7	Įteisinti gyventojų savomis lėšomis įrengtas parkavimo vietas
18	Išvažiavimas iš kiemo prie namo Nr. 7	Reikia įrengti pėsčiųjų perėją
19	Prie patekimų į Medeinos gatves	Apsvarstyti žiedinių sankryžų įrengimą
20		
21		
22	Atkarpa junglianti Medeinos ir Gabijos g.	Nereikalinga važiuojamoji dalis
23	Atkarpa junglianti Medeinos ir Žemynos g.	Galbūt naikinti šią atkarpą arba įrengti stovejimo vietas
24	Medeinos g. prie namo Nr. 39	Nėra nuvažiavimo nuo šaligatvio – aukštas ir status bortas, su paspirtuku pravažiuoti be šansų.
25	Medeinos g. prie namo Nr. 9	Atnaujinti vaikų žaidimų aikštelę, pastatyti ir suremontuoti suoliukus. Apželdinti aplinką.
26	Medeinos g. prie namo Nr. 11A, 11B	
27	Medeinos g. prie namo Nr. 13 ir 15	
28	Medeinos g. prie namo Nr. 1 ir 3	
29	Medeinos g. prie namo Nr. 43	Pakeisti šaligatvių plyteles. Jie tokie duobėti ir ištrupėję, kad per juos ne tik, kad nepravažiuoja paspirtukai, bet ir mamos su vaikų vežimėliais bei net ir praeiti mažiems vaikams sunku, nes kliūna už duobių.
30	Medeinos g. prie namo Nr. 7 ir 9	

28 paveikslas. Kūrybinių dirbtuvių metu dalyvių pateiktų problemų ir pasiūlymų apibendrinimas Medeinos g.
Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis dirbtuvių medžiaga



Numeracija žemėlapyje	Vietos detalizacija	Problema / pasiūlymas / poreikis
1	Gabijos g. apatinė atkarpa nuo Pašilaičių iki Gileikių g.	Būtina atnaujinti pėsčiųjų tako dangą
2	Gabijos g. apatinė atkarpa nuo Pašilaičių iki Gileikių g.	Keisti dviračių tako dangą
3	Ties pėsčiųjų taku, kuris jungia Medeinos ir Gabijos g.	Paslinkti pėsčiųjų perėją į kairę, kad būtų sutapimas su pėsčiųjų taku. Reikalinga salelė
4	Prie Gabijos g namo Nr. 21	Įrengti papildomą parkingą eglute arba 90 laipsnių kampu
5	Tie Vilniaus Puškino gimnazijos stadionu	Įrengti pėsčiųjų perėją su salele
6	Prie atkarpos jungiančios Medeinos ir Gabijos g.	Pasodinti medžius
7	Prie atkarpos jungiančios Medeinos ir Gabijos g.	Įstrižo parkavimo įrengimas panaikinant skiriamąją juostą arba siaurinant gatvę
8	Netoli Gabijos ir Gileikių g. sankryžos	Pėsčiųjų perėjos su salele įrengimas
9	Gabijos ir Gileikių g. sankryža	Reikalingas sprendimas sankryžos reguliavimui
10	Gabijos g. prie Vilniaus Gabijos progimnazijos	Kryptinis apšvietimas
11	Pašilaičių g.	Pėsčiųjų takas
12	Pašilaičių g. pradžioje	30 km / val. greičio ženklas ant asfalto
13	Gabijos ir Gileikių g. sankryža	Žiedinė sankryža 30 km / val. greičio ženklas ant asfalto
14	Prie įvažiavimo į Gabijos g. nuo Ukmergės	Žiedinė sankryža 30 km / val. greičio ženklas ant asfalto
15	Justiniškių g.	Trūksta dviračių tako
16	Gabijos g. prie namo Nr. 35	Reikalinga perėja
17	Kiemai aplink namus Nr. 81, 81A, 53, 55, 49, 57	Vyksta tranzitas, reikalingas sprendimas
18	Prie namų Nr. 53, 55, 81A, 81	Reikia parko
19	Prie Vilniaus Gabijos progimnazijos	Nesutvarkyti latakai
20	Prie Vilniaus Gabijos progimnazijos	Įrengti vaikų išleidimo vietas
21	Gabijos ir Ukmergės g. sankryža	Daug eismo, nesaugi vieta Reiklaingo nuovažos į ir iš Ukmergės gatvės Įrengti požeminę pėsčiųjų perėją
22	Palei namus Nr. 296, 294, 2, 2B, 4	Įrengti gyvenamąją zoną
23	Ukmergės g. prie pastato Nr. 315A	Įrengti požeminę perėją
24	Pašilaičių ir Gabijos gatvių sankryža	Įrengti žienę sankryžą
25	Medeinos ir Pašilaičių g sankryža (arčiau Gabijos g.)	Įrengti žiedinę sankryžą
26	Prie l / d Gabijėlė	Žiedinis vaikų paleidimas
27	Prie l / d Gabijėlė	Vaikų išleidimo vietos
28	Pašilaičių g. prie namo Nr. 3 ir 9	Nekokybiškas pėsčiųjų takas
29	Prie Vilniaus Gabijos gimnazijos	Reikalingos vaikų išleidimo vietos Daug eismo, nesaugi vieta
30	Prie Vilniaus Gabijos gimnazijos	Nesutvarkyti latakai
31	Prie Vilniaus Gabijos gimnazijos	Trūksta apšvietimo ir šaligatvio
0	Bendra pastaba	Reikia sutvarkyti vidinius kiemų šaligatviu

29 paveikslas. Kūrybinių dirbtuvių metu dalyvių pateiktų problemų ir pasiūlymų apibendrinimas Gabijos ir Pašilaičių g.
Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis dirbtuvių medžiaga

Dirbtuvių metu dalyviai pabrėžė prastą pėsčiųjų takų būklę, apšvietimo ir automobilių statymo vietų trūkumą, tranzitinio eismo buvimą ir kitas problemas. Dirbtuvių dalyvių išrėkštos problemos sutampa ir su apklausos rezultatais. Į dirbtuvių metu dalyvių išreikštas problemas ir pasiūlymus bus atsižvelgiama rengiant koncepciją. Svarbu pabrėžti, kad mažos apimties sprendiniai gali neatsispindėti koncepcijoje, kadangi į juos bus atsižvelgiama atliekant kitus pokyčius.

2.3. Siūlomi gatvių modernizavimo sprendiniai

Remiantis esamos situacijos analize, gyventojų apklausų duomenimis ir organizuotų dirbtuvių rezultatais, suformuoti Pašilaičių 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 (taktiliniai paviršiai). Pažymėtina, kad pėsčiųjų takai turi būti tvarkomi ne tik prie gatvių, bet ir vidiniuose gyvenamųjų daugiabučių namų kiemuose.[31]

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

[31] Pastaba išsakyta dirbtuvių su gyventojais metu.

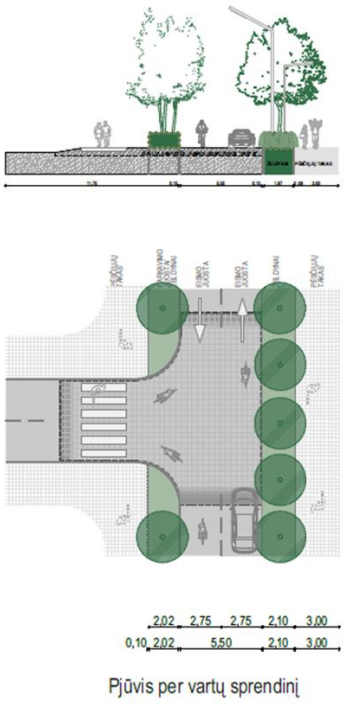
daugiabučių namų kiemuose. Pėsčiųjų perėjose būtina įrengti kryptinį apšvietimą, kuris pagerintų matomumą ir užtikrintų eismo saugumą.

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 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 pajausti pasikeitusias eismo sąlygas, patekimą į sumažinto greičio zoną, kurioje eismo dalyviai gali judėti bendrame sraute.



30 paveikslas. „Vartų“ sprendinio skerspjūvis
Šaltinis: parengta Konsultanto

SIŪLOMI SPRENDINIAI IR GALIMOS ALTERNATYVOS. Toliau lentelėje pateikiamas siūlomas sprendinys bei galima sprendinio alternatyva kiekvienai gatvei. Bendra taikomų sprendinių schema pateikiama priede Nr. 2.

12 lentelė. Siūlomi Pašilaičių gatvių modernizacijos sprendiniai ir alternatyva

Gatvė	Siūlomas sprendinio aprašymas (sprendinio Nr.)	Alternatyva
Pašilaičių g.	Gatvė susiaurinama iki dviejų eismo juostų, suformuojamos lygiagrečios statymo vietos ir viešojo transporto sustojimų įvažos. Įrengiamas dviejų juostų dviračių takas (Nr. 1) Privalumai: suformuojama daugiau statymo vietų; reikalauja mažai investicijų; užtikrinamas saugus bevariklio transporto judėjimas, atskirtas nuo bendro eismo. Trūkumai: sumažinamas eismo juostų skaičius	Išlaikomos keturios eismo juostos be statymo vietų Privalumai: reikalingos investicijos Trūkumai: nėra statymo vietų; didinama tranzitinio eismo ir didesnio greičio tikimybė

Gabijos g.	**Viršutinė dalis**[32] Suformuojamos lygiagrečios statymo vietos pakaitomis abejose gatvės pusėse (Nr. 2) **Viršutinė dalis (nuo Leičių iki Gabijos g. sankryžos)** Suformuojamas vienpusis eismas su įstrižu 45° iš vienos pusės ir lygiagrečiu iš kitos pusės statymu (Nr. 5) **Apatinė dalis**[33] Suformuojamos lygiagrečios statymo vietos ir viešojo transporto sustojimų įvažos. Įrengiamas dviejų juostų dviračių takas (Nr. 1) Sutvarkoma Gileikių g. sankryža, įrengiamas dviračių takas ir saugūs gatvės kirtimai – pėsčiųjų perėjos (Nr. 4) **Bendra** Vartai prie patekimo į gatvę sankryžose su Pašilaičių, Leičių, Gabijos ir Gileikių gatvėmis **Privalumai:** sumažinamas tranzitinis eismas; įrengiamas dviračių takas; reikalauja mažai investicijų; **Trūkumai:** keičiamas eismo organizavimas	Dvikryptis eismas su lygiagrečiomis automobilių statymo vietomis Vartai **Privalumai:** išlaikomas dvikryptis eismas; reikalauja mažai investicijų **Trūkumai:** lieka mažiau statymo vietų
Medeinos g.	**Šonai** Suformuojamos lygiagrečios statymo vietos pakaitomis abiejose gatvės pusėse (Nr. 2) **Apatinė dalis** Dvikryptis eismas su įvažiuojamąja automobilių stovėjimo aikštele su įstrižu 45° statymu (Nr. 6) Mokyklos zona su *kiss&ride* trumpo sustojimo vietomis (Nr. 8) **Viršutinė dalis** Vienkryptis eismas su lygiagrečiomis ir statmenomis stovėjimo vietomis (Nr. 5) Mokyklos zona (Nr. 7) **Bendra** Vartai prie patekimo į gatvę sankryžose su Virbeliškių ir Medeinos gatvėmis **Privalumai:** sumažinamas tranzitinis eismas; reikalauja mažai investicijų; **Trūkumai:** keičiamas eismo organizavimas	Dvikryptis eismas su lygiagrečiomis automobilių statymo vietomis Vartai **Privalumai:** išlaikomas dvikryptis eismas, reikalauja mažai investicijų **Trūkumai:** lieka mažiau statymo vietų
Žemynos g.	Dvipusio eismo gatvė su lygiagrečiomis statymo vietomis (Nr. 2) Atkarpoje kur pakanka vietos suformuojamas įstrižas 45° statymas su įvažiuojama juosta (Nr. 6) Apatinėje atkarpoje jungiančioje Medeinos ir Žemynos gatves gatvė susiaurinama iki dviejų eismo juostų ir įrengiama automobilių statymo aikštelė (Nr. 9) **Privalumai:** daugiau statymo vietų **Trūkumai:** neapribojamas tranzitinis eismas	Vienkryptis eismas su įstrižomis statyto vietomis ir gatvės kreivinimu Vartai **Privalumai:** suformuojama daugiau statymo vietų; reikalauja mažai investicijų; mažinamas tranzitinis eismas **Trūkumai:** keičiamas eismo organizavimas

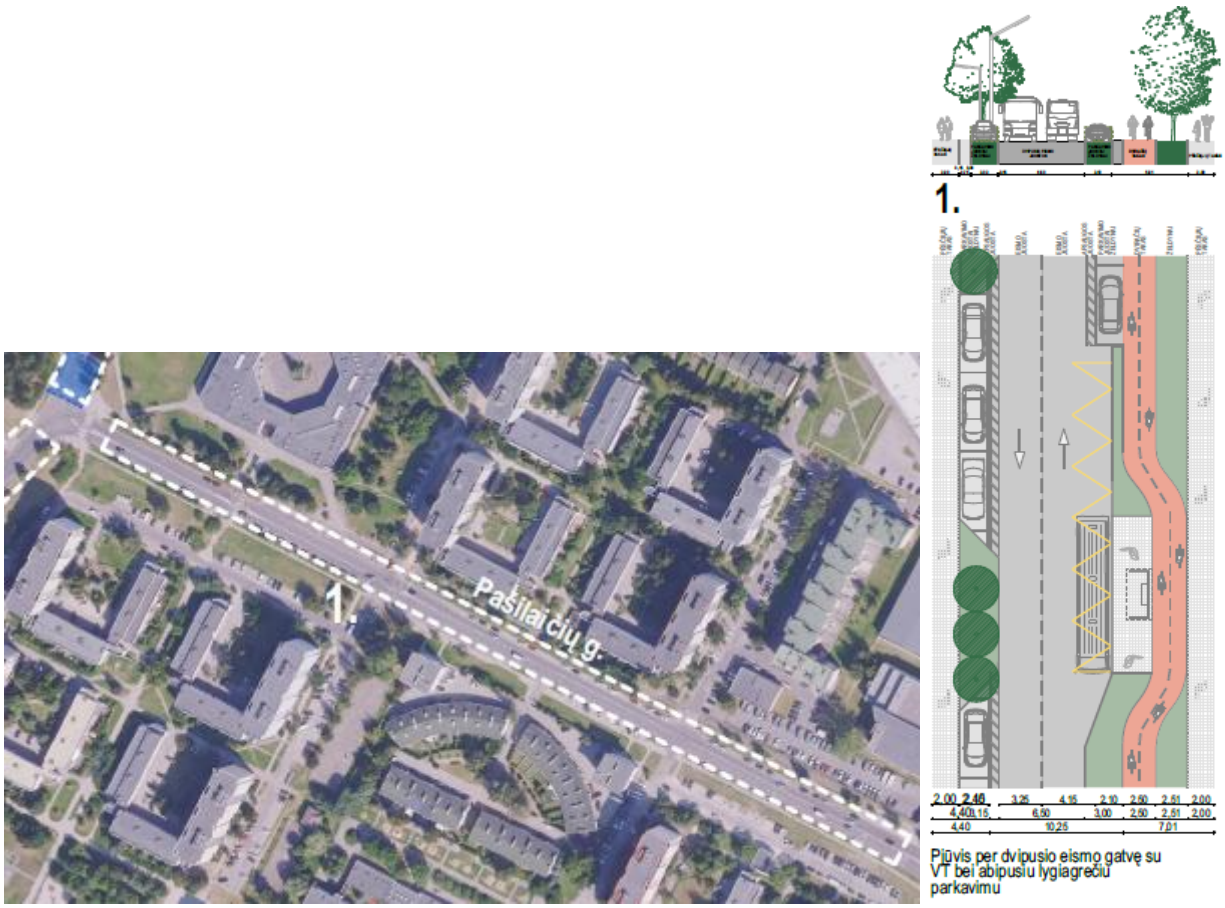
Šaltinis: parengta Konsultanto

Toliau pateikiami kiekvienai gatvei siūlomi sprendiniai bei jų paaiškinimai.

[32] Viršutinė Gabijos gatvės dalis nuo Gileikių iki Leičių ir nuo Gabijos iki Pašilaičių gatvių sankryžos
[33] Apatinė Gabijos gatvės dalis nuo Pašilaičių iki Gileikių gatvių sankryžos

2.3.1. Pašilaičių gatvė

Pašilaičių gatvė šiuo metu sudaryta iš keturių eismo juostų, tačiau faktinė situacija rodo, kad viena eismo juosta dažniausiai užstatoma automobiliais, todėl esamoje situacijoje transporto priemonių eismui viena puse, naudojama tik viena eismo juosta. Dėl šios priežasties Pašilaičių gatvėje siūloma eismui palikti tik dvi eismo juostas, o likusioje gatvės dalyje įteisinti ir suformuoti lygiagrečias automobilių statymo vietas (sprendinys Nr. 1). Rekonstruojant siūloma išlaikyti viešojo transporto sustojimo įvažas bei įrengti dvipusį dviračių taką (galima palikti esamą, juodos spalvos taką). Gatvėje galima panaikinti greičio apribojimą, arba leistiną greitį padidinti iki 40 km / val.



31 paveikslas. Siūlomi sprendiniai Pašilaičių gatvei
Šaltinis: parengta Konsultanto

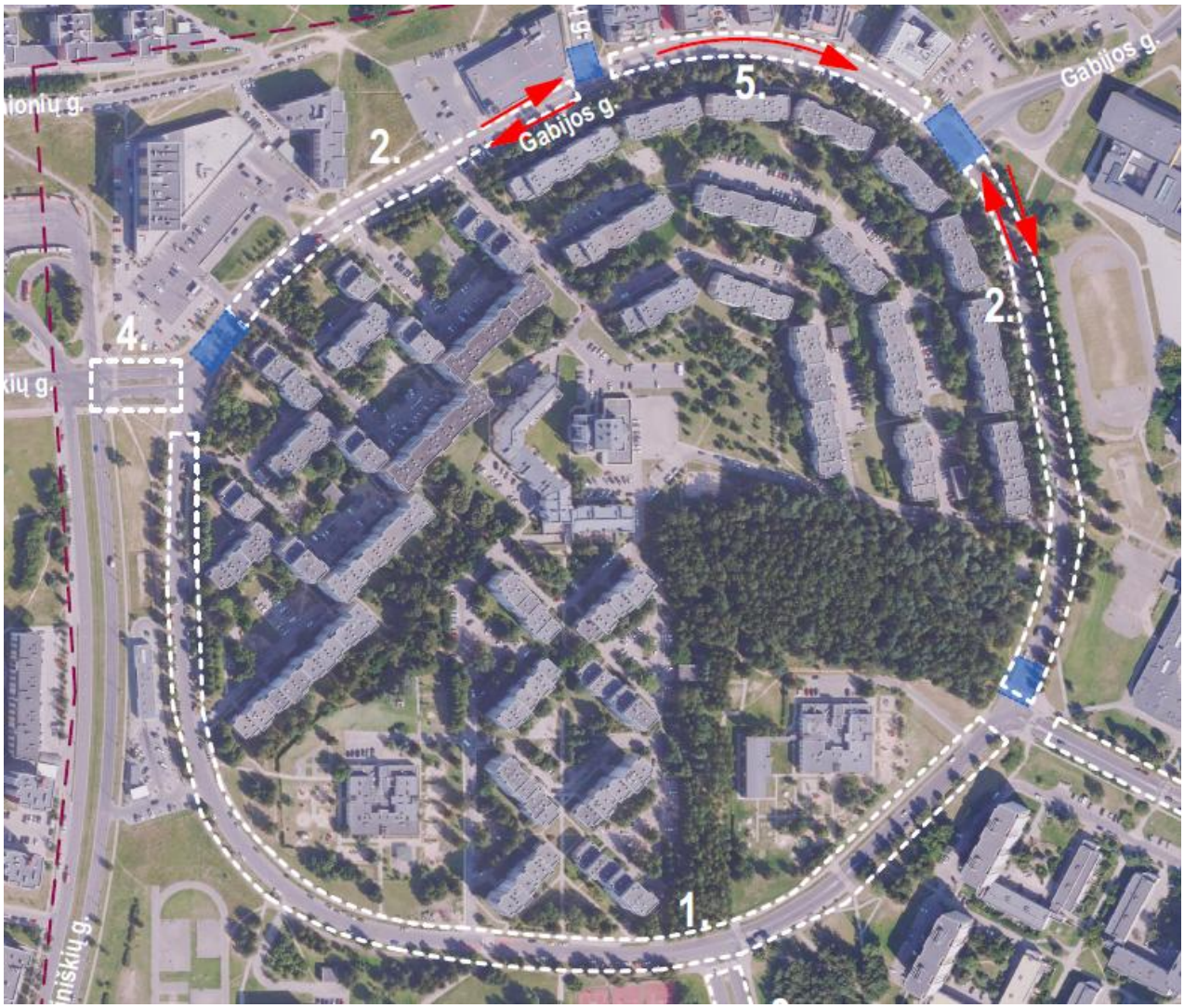
2.3.2. Gabijos gatvė

Gabijos gatvėje siūloma taikyti tris skirtingus sprendinius, rekonstruoti Gabijos ir Gileikių g. sankryžą bei įrengti iškilias sankryžas prie patekimų į gatvę.

Apatinėje Gabijos gatvės dalyje nuo Pašilaičių iki Gileikių g. sankryžos siūloma pritaikyti tokį patį sprendinį kaip ir Pašilaičių gatvėje, kadangi eismo juostos yra plačios, o gatvėje važiuoja viešasis transportas. Taigi, pritaikius sprendinį Nr. 1 gatvėje suformuojamas viešojo transporto sustojimų įvažos, lygiagrečios automobilių statymo vietos ir atskiras dvipusis dviračių takas.

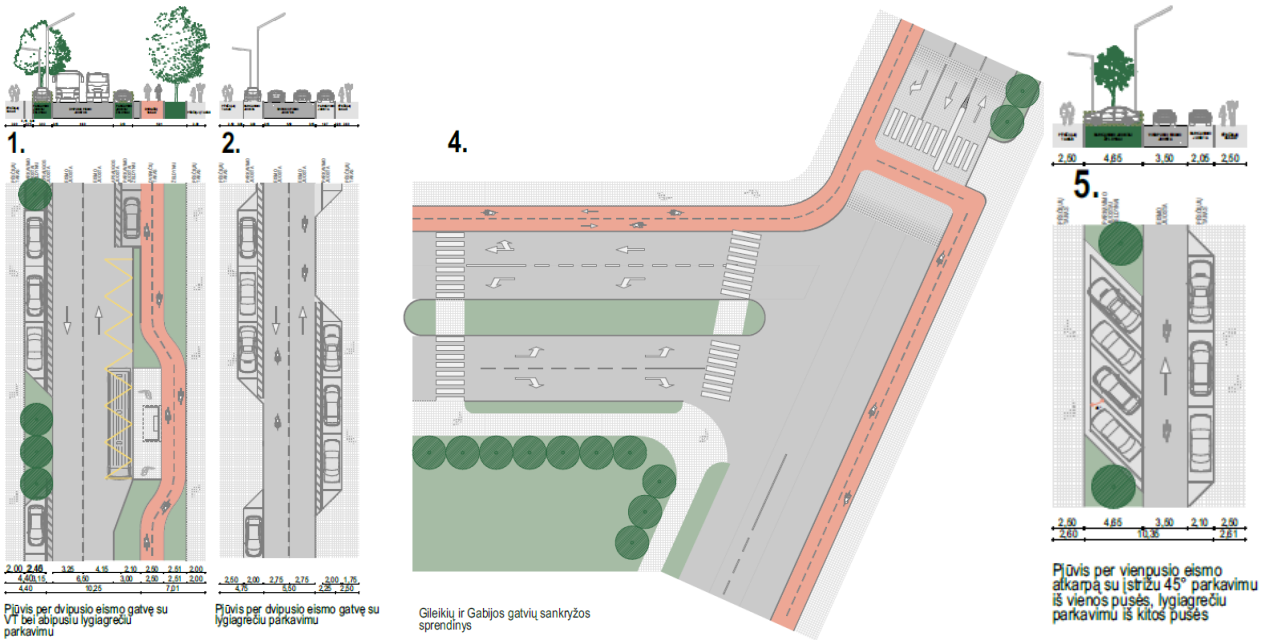
Viršutinėje Gabijos gatvės dalyje nuo Gileikių iki Leičių ir nuo Gabijos iki Pašilaičių gatvių siūloma išlaikyti dvikrypti eismą dvejose eismo juostose su lygiagrečiu automobilių statymu abejose gatvės pusėse pakaitomis (sprendinys Nr. 2). Šiuo metu gatvėje įrengtos įstrižos statymo vietos nėra teisėtos pagal galiojančia teisinę bazę (STR), todėl atsižvelgiant į gatvės parametrus tinkamiausia įrengti lygiagretų statymą.

Viršutinėje Gabijos g. dalyje nuo Leičių iki Gabijos g. siekiant sumažinti tranzitinį eismą, siūloma atlikti eismo organizavimo korekcijas – įvesti vienkryptį eismą (sprendinys Nr. 5). Pritaikius šį sprendinį gatvės atkarpoje būtų galima suformuoti daugiau automobilių statymo vietų, kurios vienoje pusėje būtų lygiagrečios, o kitoje – įstrižos 45° kampu.



32 paveikslas. Siūlomi sprendiniai Gabijos gatvei
Šaltinis: parengta Konsultanto

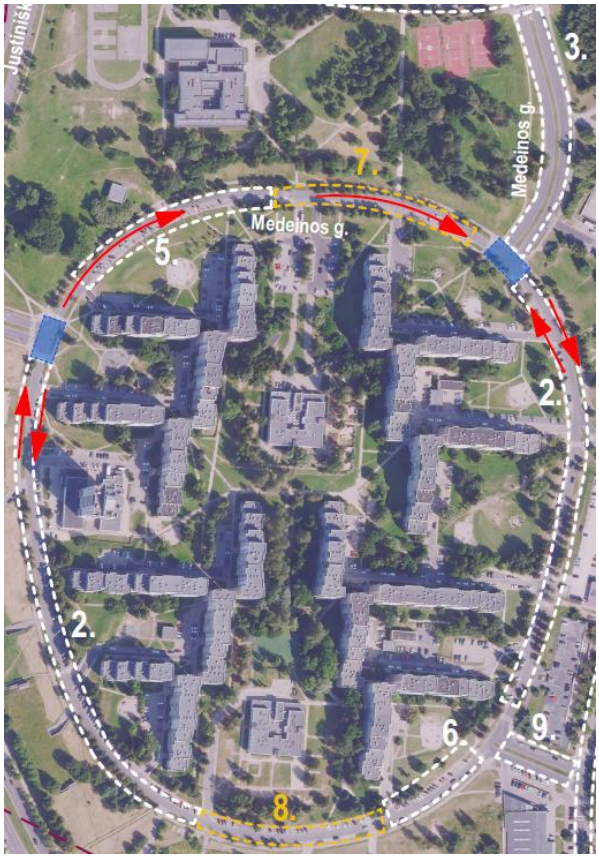
Be to, modernizuojant Gabijos gatvę siūloma rekonstruoti Gabijos ir Gileikių g. sankryžą, įrengiant dviračių takus bei žymėtas ir saugias pėsčiųjų perėjas (sprendinys Nr. 4). Prie patekimų į Gabijos gatvę ties Gileikių, Leičių, Gabijos ir Pašilaičių g. sankryžomis numatoma įrengti vartus – iškilias sankryžas. Vartai prie Pašilaičių ir Gileikių g. sankryžų turėtų būti įrengiami virš sankryžų, kadangi apatinėje gatvės dalyje važiuoja viešasis transportas.



33 paveikslas. Siūlomi sprendinių skerspjūviai Gabijos gatvei
Šaltinis: parengta Konsultanto

2.3.3. Medeinos gatvė

Gatvėje siūlomi keturi skirtingi sprendiniai, mokyklos zonos prie švietimo įstaigų ir vartai prie patekimų į gatvę.



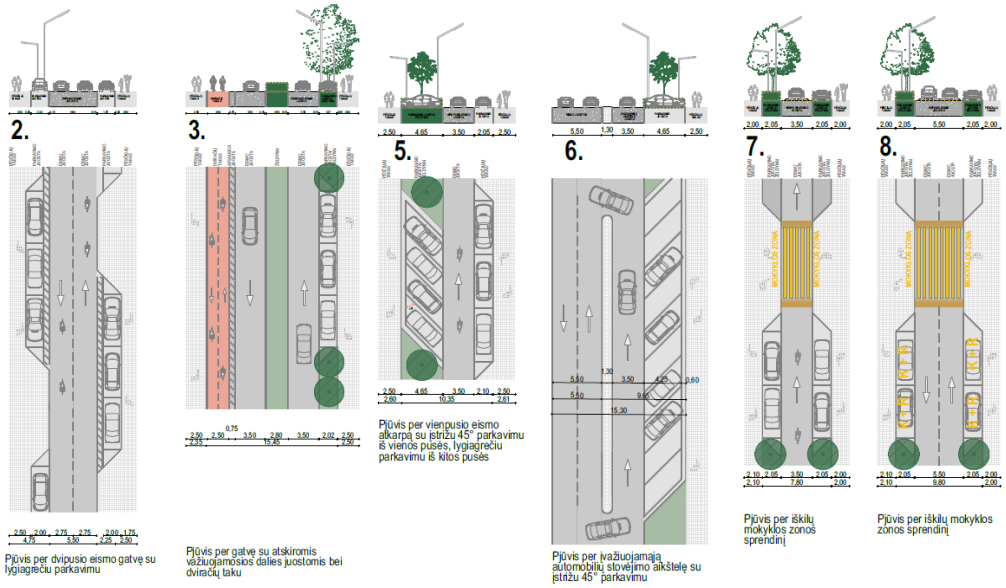
34 paveikslas. Siūlomi sprendiniai Medeinos gatvei
Šaltinis: parengta Konsultanto

Siūloma susiaurinti gatvės atkarpą, jungiančią Medeinos ir Gabijos gatves, iki dviejų eismo juostų, o laisvą plotą panaudoti lygiagrečių automobilių stovėjimo vietų ir dviračių tako įrengimui (sprendinys Nr. 3). Sankryžoje, arčiau Medeinos gatvės, siūloma įrengti vartų tipo sprendinį – iškilią sankryžą, didinančią eismo saugumą.

Medeinos gatvėje šiuo metu įrengtos įstrižos automobilių statymo vietos neatitinka galiojančių STR reikalavimų, todėl daugumoje atkarpų siūloma jas pakeisti lygiagrečiomis stovėjimo vietomis, įrengiant jas pakaitomis abiejose gatvės pusėse (sprendinys Nr. 2).

Viršutinėje Medeinos gatvės dalyje, nuo sankryžos su Virbeliškių gatve, rekomenduojama įvesti vienkryptį eismą (sprendinys Nr. 5). Tokiu sprendimu būtų mažinamas tranzitinis eismas ir sudaromos sąlygos įrengti stovėjimo vietas, kurios šiuo metu dėl siauro gatvės profilio nėra galimos. Vienoje gatvės pusėje siūloma įrengti lygiagrečias stovėjimo vietas, kitoje – 45° kampu įrengtas įstrižas stovėjimo vietas. Papildomai šioje atkarpoje siūloma įrengti mokyklos zoną (sprendinys Nr. 7), o sankryžoje su Virbeliškių gatve – vartų tipo iškilią sankryžą.

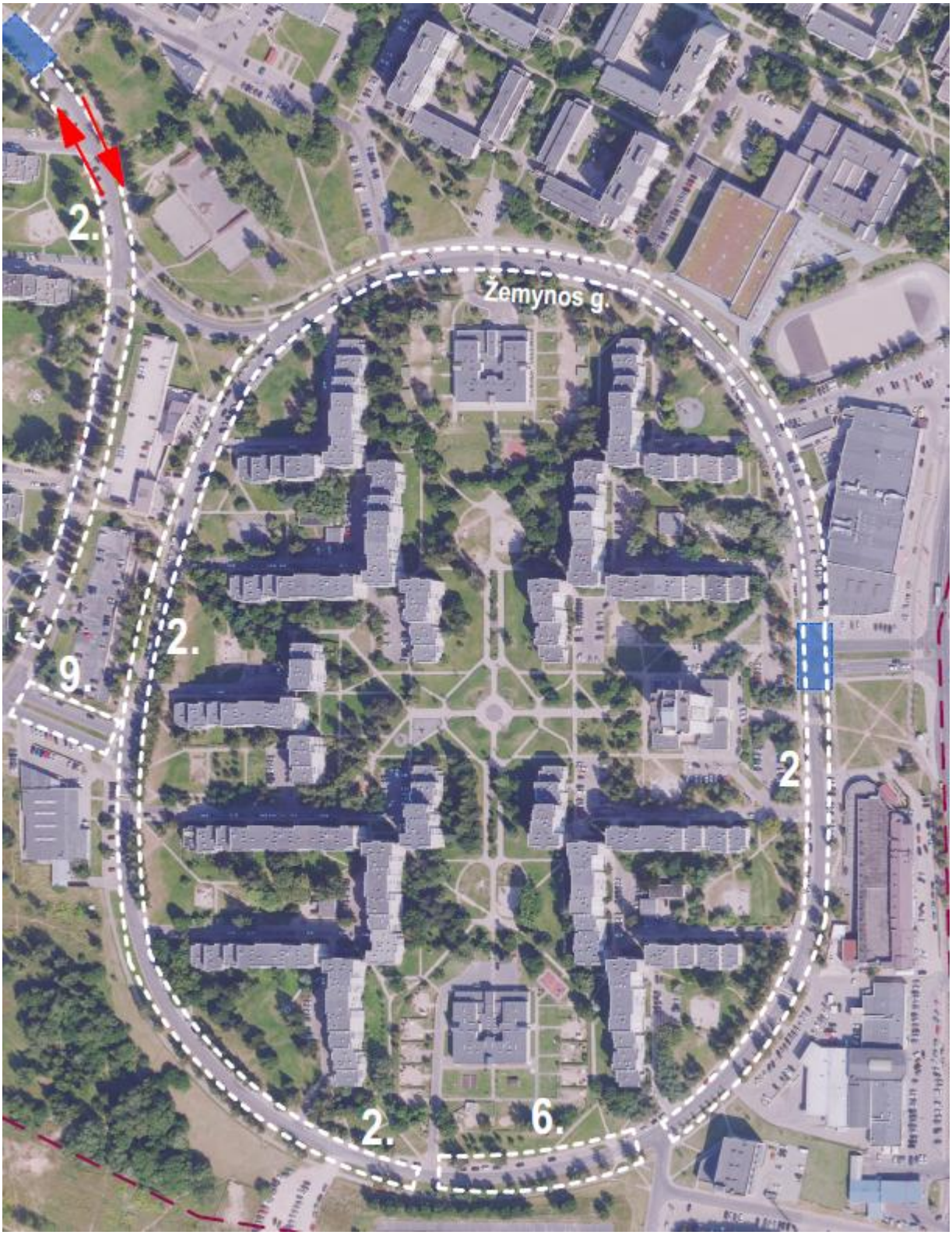
Apatinėje Medeinos gatvės dalyje taip pat siūloma įrengti mokyklos zoną ir *kiss&ride* trumpalaikio sustojimo vietas saugiam mokinių išlaipinimui (sprendinys Nr. 8). Apatinės dalies kairėje pusėje siūloma įrengti 45° kampu įstrižas stovėjimo vietas su surenkamąja juosta.



35 paveikslas. Siūlomi sprendinių skerspjūviai Medeinos gatvei
Šaltinis: parengta Konsultanto

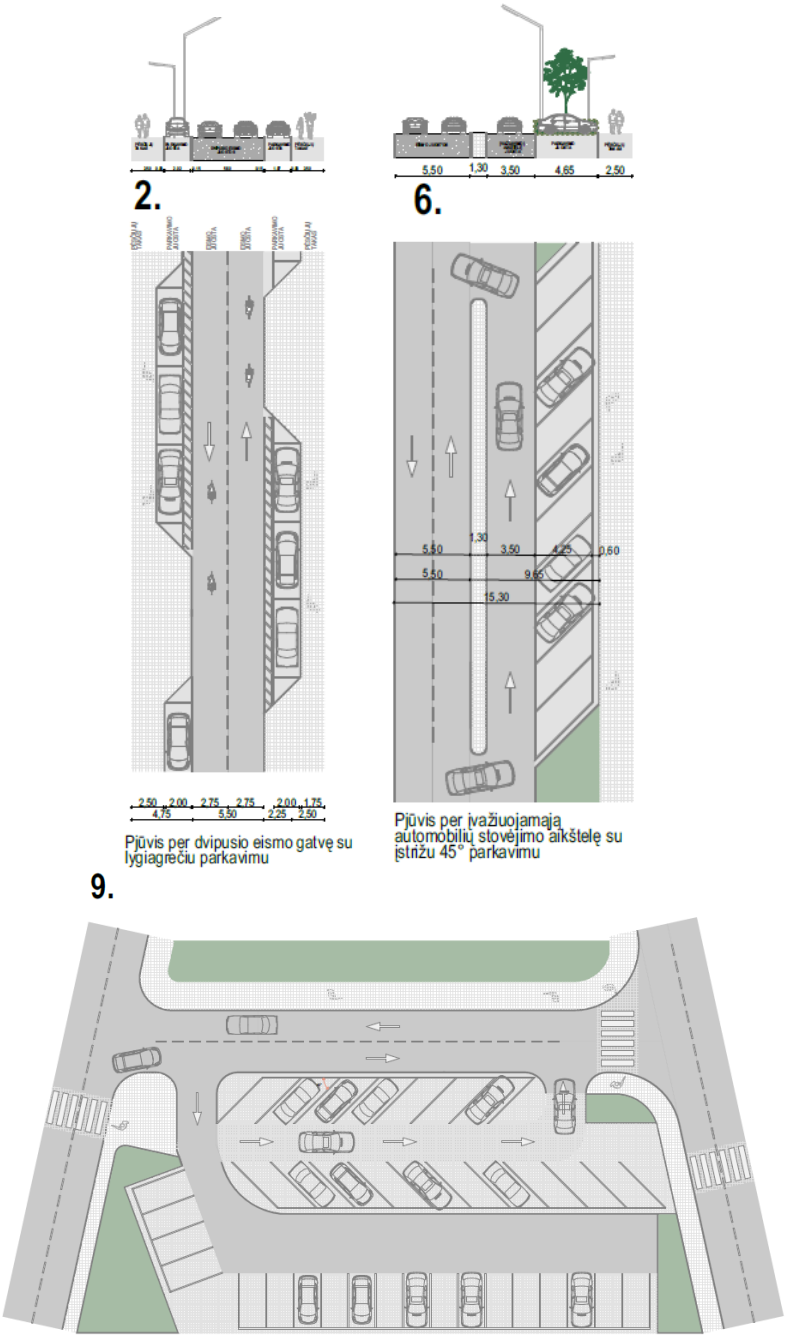
2.3.4. Žemynos gatvė

Žemynos g. susiformavusį netinkamą automobilių statymą siūloma pakeisti lygiagrečiu (sprendinys Nr. 2). Apatinėje Žemynos g. dalyje dėl plačių gatvės profilių galima įrengti įstrižas 45° kampu stovėjimo vietas su surenkamąja juosta (sprendinys Nr. 6). Prie patekimo į Žemynos g. nuo Laisvės pr. turi būti įrengiama iškili sankryža vartai.



36 paveikslas. Siūlomi sprendiniai Žemynos gatvei
Šaltinis: parengta Konsultanto

Atkarpa apačioje jungianti Medeinos ir Žemynos gatves yra plati ir sudaryta iš keturių eismo juostų, tačiau vertinama, kad šioje vietoje poreikio keturioms juostoms nėra, todėl siūloma važiuojamąją dalį sumažinti iki dviejų eismo juostų, o laisvą erdvę panaudoti įrengiant stovėjimo aikštelę (sprendinys Nr. 9).



37 paveikslas. Siūlomi sprendinių skerspjūviai Žemynos gatvei
Šaltinis: parengta Konsultanto

Vertinant bendrą teritorijos eismo organizavimo principą, tikslinga Pašilaičių gatvėje bei Gabijos gatvės apatinėje dalyje, kuriomis važiuoja viešasis transportas, užtikrinti saugų eismą esant didesniam greičiui (rekomenduojama nustatyti 40 km / val.) – įrengti automobilių lygiagretaus stovėjimo vietas su 0,5 m. pločio saugos juosta nuo važiuojamosios dalies, su saugos salelėmis ar važiuojamosios dalies siaurinimu ties įvažomis, perėjomis ir kitose vietose kur statomos transporto priemonės blogintų matomumą. Taip pat saugiam bevariklio transporto judėjimui – atskirus dviračių takus.

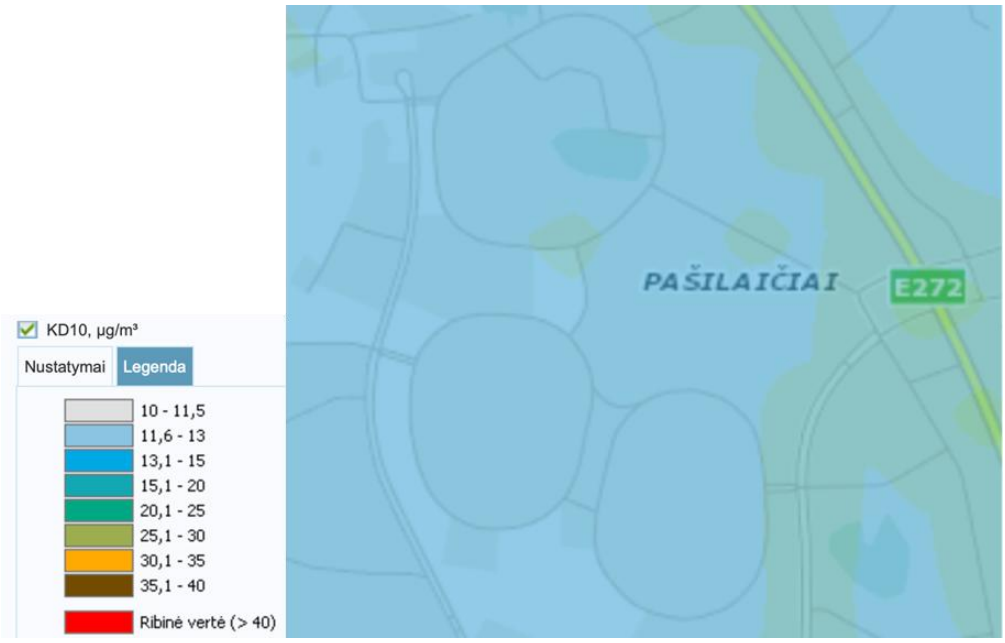
Likusiose teritorijos gatvėse tikslinga eismą nuraminti inžinerinėmis priemonėmis (ir šiuo metu leistinas greitis yra 30 km / val.) sudarant galimybes dviračiais judėti bendrame sraute su automobiliais ir taip išvengiant atskiros ir perteklinės infrastruktūros sukūrimo.

Siekiant apriboti tranzitinį eismą, dalyje gatvių rekomenduojama keisti eismo organizavimo principą į vienkryptį eismą, tokiu būdu sudarant galimybes ir papildomų stovėjimo vietų įrengimui (nekeičiant gatvių techninių

charakteristikų). Vienos krypties eismas siūlomas organizuoti trumpose gatvės atkarpose, siekiant padaryti kuo mažesnį neigiamą poveikį vietos gyventojams. Prieš įgyvendinant vienkrypčio eismo sprendimus, siūloma atlikti pilotinį 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.

1 Priedas. Aplinkos oro taršos matavimų žemėlapiai

Kietųjų dalelių KD_{10} koncentracija Pašilaičių nagrinėjamoje teritorijoje neviršija nustatytos 40 μg/m³ ribinės vertės.



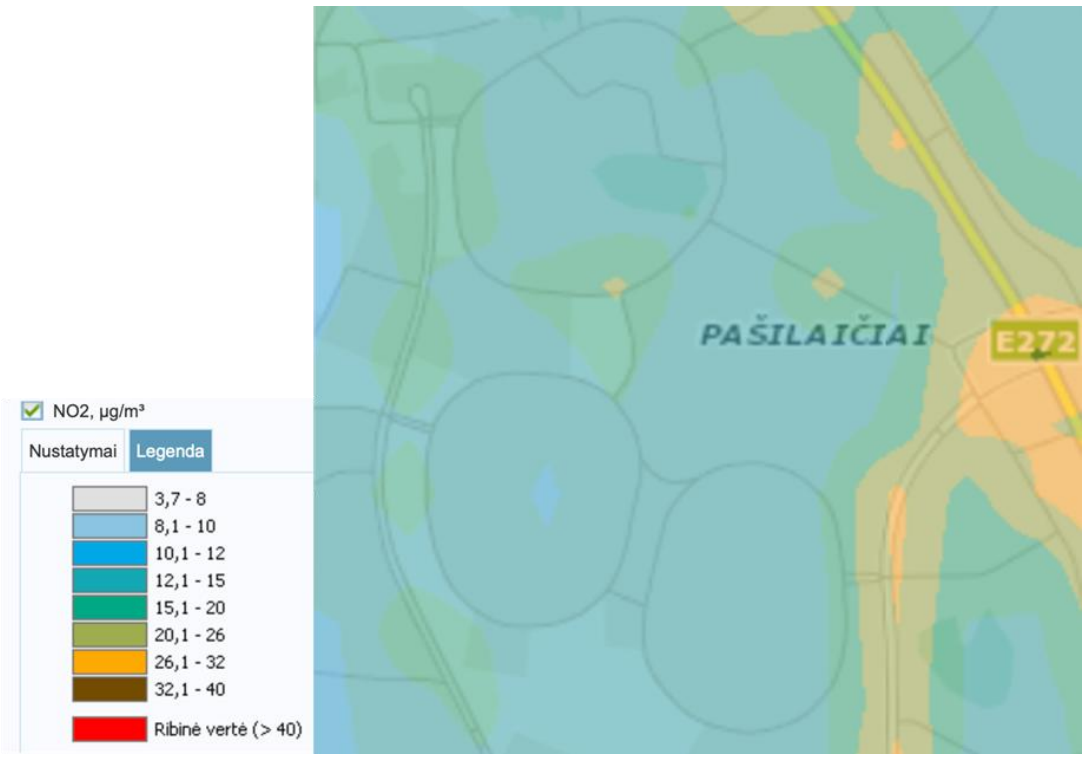
Vidutinė metinė KD_{10} dalelių koncentracija
Šaltinis: Aplinkos apsaugos agentūra[34]

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 agentūra[35]

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

Vidutinė metinė azoto dioksido dalelių koncentracija svyravo nuo 8,1 iki 32 ug/m^3, tačiau aplink Ukmergės ir Ateities g. bei Laisvės pr. reikšmės buvo žymiai didesnės, bet nustatytos ribinės vertės neviršijo.



Vidutinė metinė azoto dioksido koncentracija
Šaltinis: Aplinkos apsaugos agentūra[36]

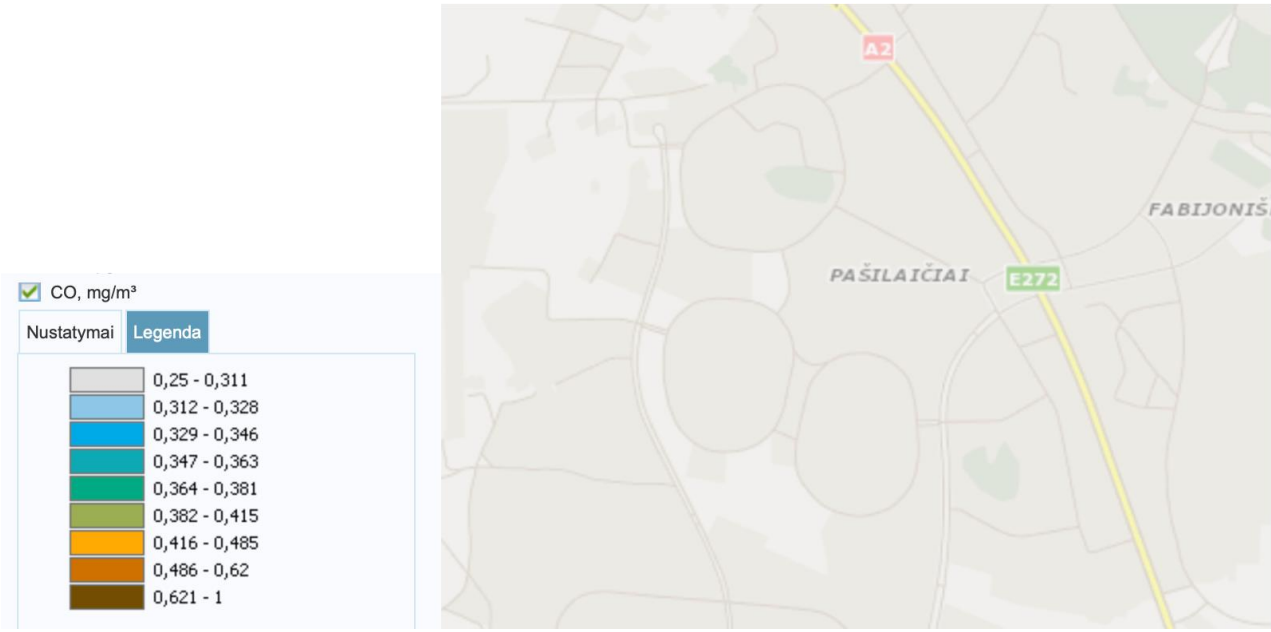
Vidutinė metinė sieros dioksido koncentracija patenka į ribą nuo 5,1 iki 20, tačiau neviršijo nustatytos 20 ug/m^3 ribinės vertės.

Vidutinė metinė sieros dioksido koncentracija
Šaltinis: Aplinkos apsaugos agentūra[37]

[36] Aplinkos apsaugos agentūra. Prieiga internetu: https://dts.aplinka.lt/map/viewer/external/#mapId=3151

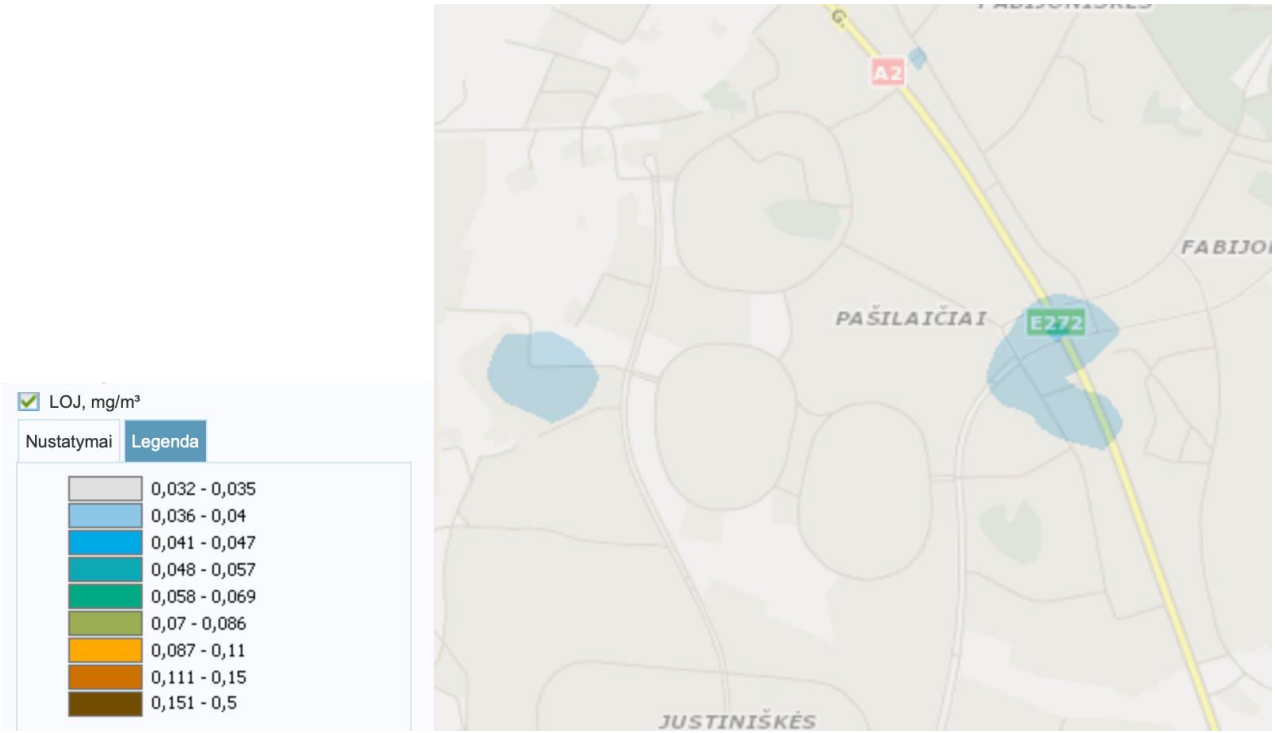
[37] Aplinkos apsaugos agentūra. Prieiga internetu: https://dts.aplinka.lt/map/viewer/external/#mapId=3151

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



Vidutinė metinė anglies monoksido koncentracija
Šaltinis: Aplinkos apsaugos agentūra[38]

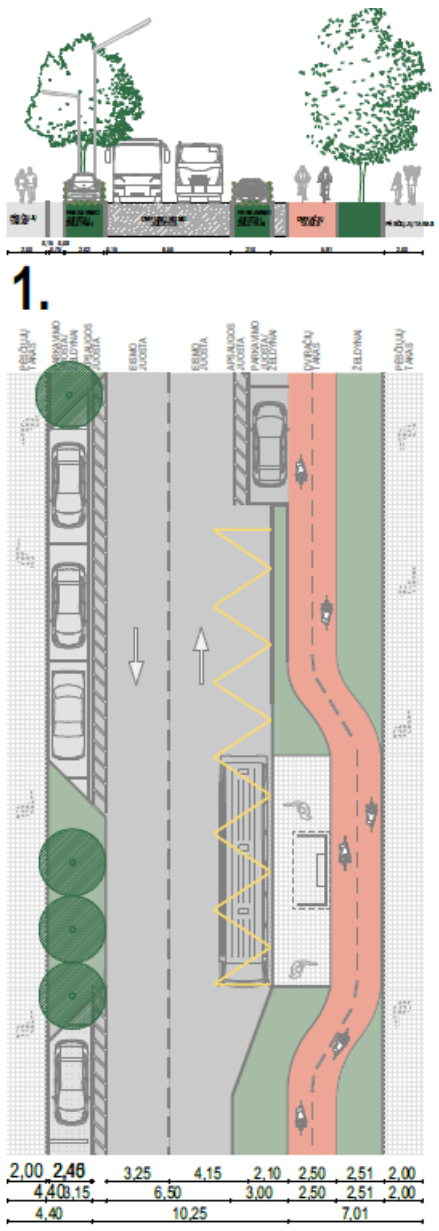
Lakiųjų organinių junginių medžiagos koncentracija taip siekė tik mažiausią galimą intervalą pagal skalę ir neviršijo nustatytos normos.



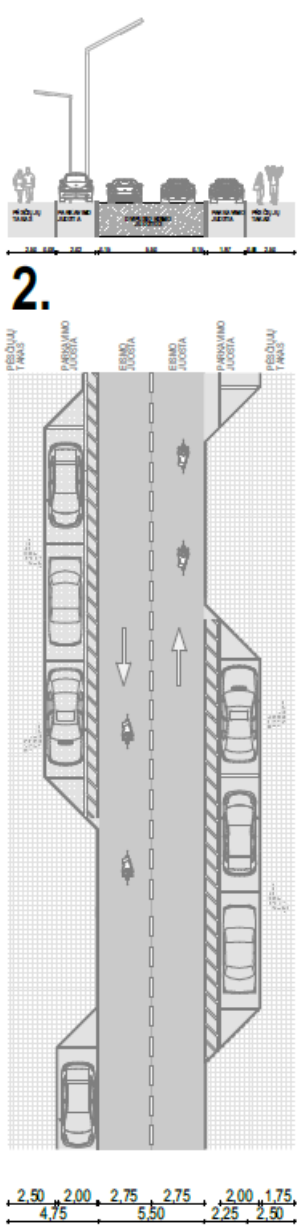
Vidutinė metinė lakiųjų organinių junginių koncentracija
Šaltinis: Aplinkos apsaugos agentūra[39]

[38] Aplinkos apsaugos agentūra. Prieiga internetu: https://dts.aplinka.lt/map/viewer/external/#mapId=3151
[39] Aplinkos apsaugos agentūra. Prieiga internetu: https://dts.aplinka.lt/map/viewer/external/#mapId=3151

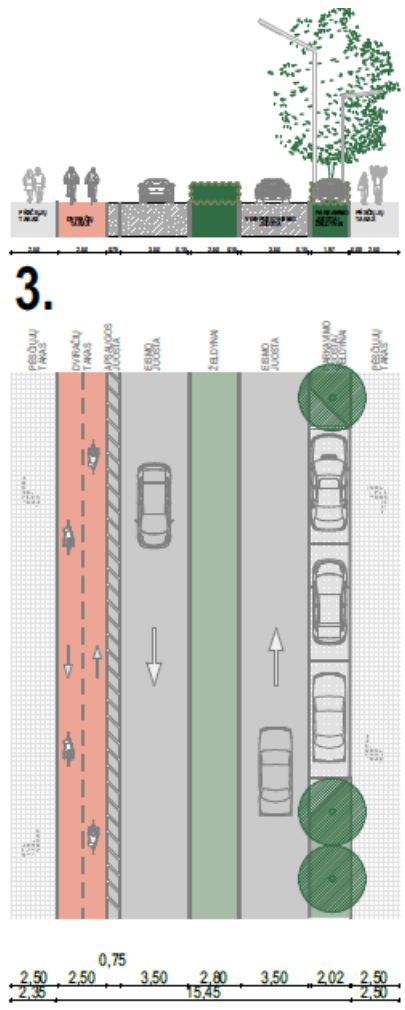
2 Priedas. Gatvių modernizavimo sprendinių bendra schema



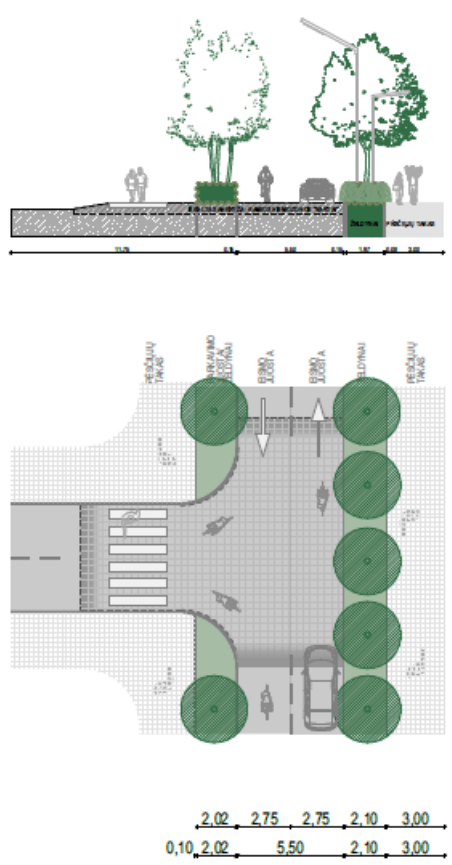
Pjūvis per dvipusio eismo gatvę su VT bei abipusiu lygiagrečiu parkavimu



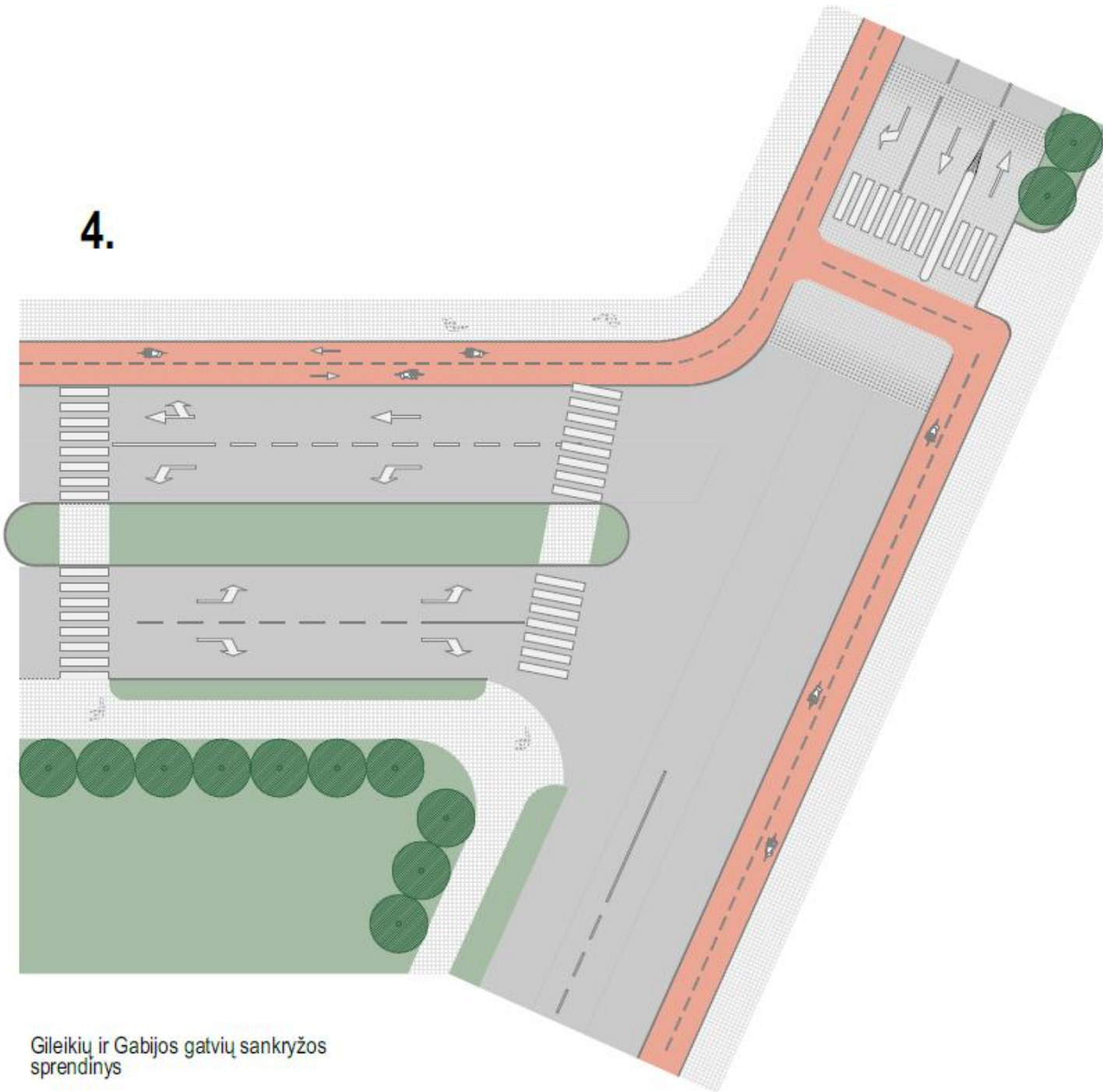
Pjūvis per dvipusio eismo gatvę su lygiagrečiu parkavimu



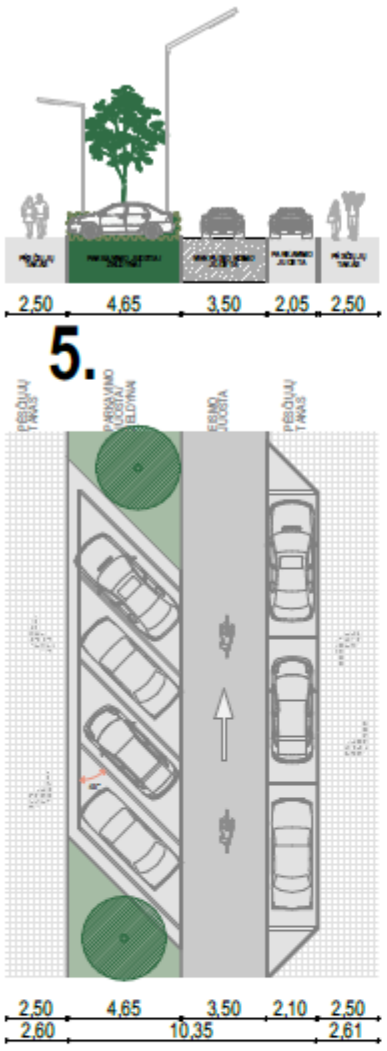
Pjūvis per gatvę su atskiromis važiuojamosios dalies juostomis bei dviračių taku



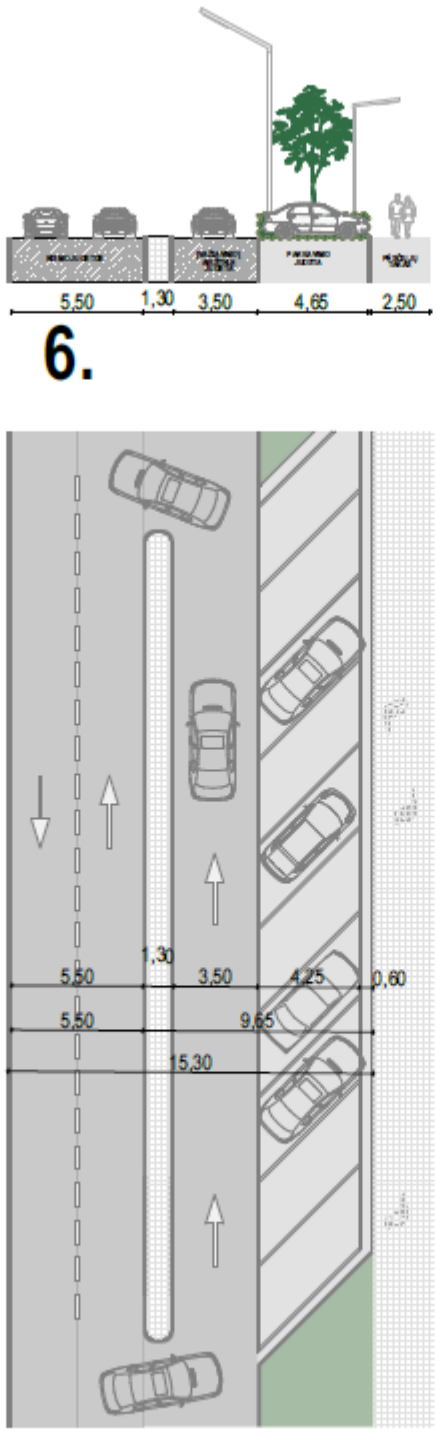
Pjūvis per vartų sprendinį



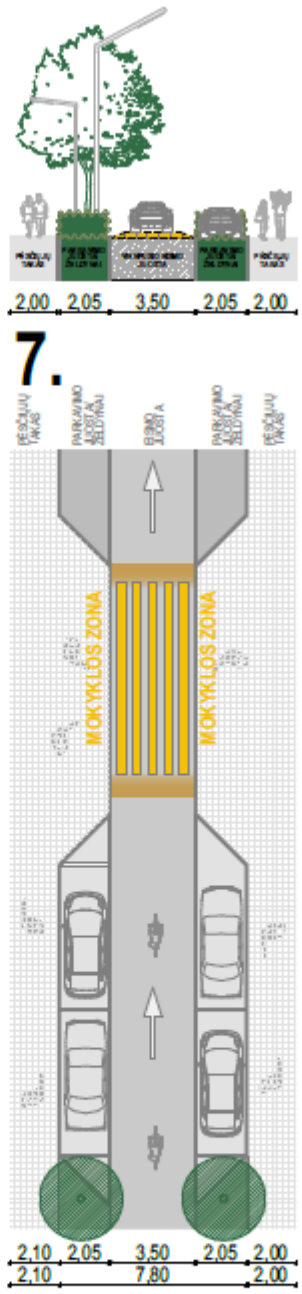
Gileikių ir Gabijos gatvių sankryžos sprendinys



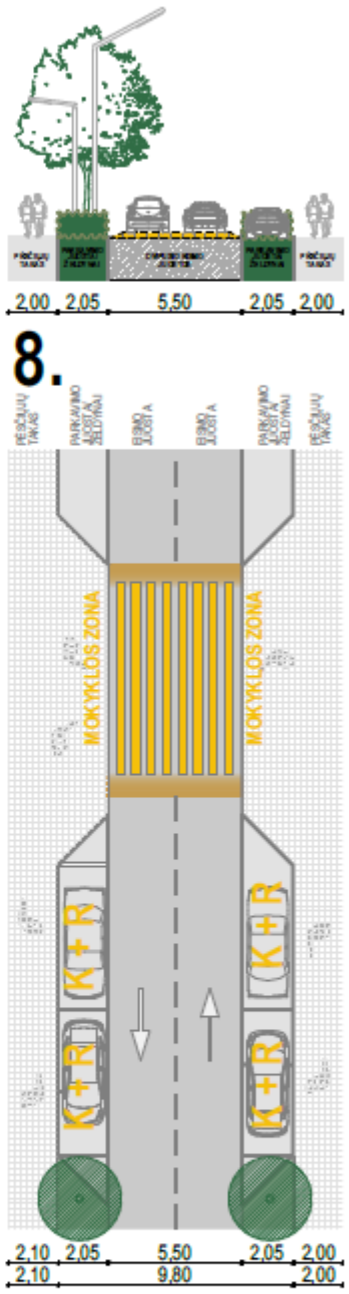
Pjūvis per vienpusio eismo atkarpą su įstrižu 45° parkavimu iš vienos pusės, lygiagrečiu parkavimu iš kitos pusės



Pjūvis per įvažiuojamąją automobilių stovėjimo aikštelę su įstrižu 45° parkavimu



Pjūvis per iškilų mokyklos zonos sprendinį



Pjūvis per iškilų mokyklos zonos sprendinį