

Pavienių konceptija

- Didlaukio gatvė
- S. Stanevičiaus gatvė
- Viršuliškių gatvė
- Žirmūnų gatvė

gatvių

modernizacijos

Galutinė ataskaita

Skirta: SJ „Susisiekimo paslaugos“
Vilnius, 2025

Turinys

Pagrindinės santrumpos ir sąvokos	4
Lentelių sąrašas.....	5
Paveikslų sąrašas.....	6
Išvadas	9
1. Didlaukio gatvės modernizacijos koncepcija	10
1.1. Urbanistinis kontekstas.....	10
1.2. Susisiekimo infrastruktūra	11
1.3. Aplinkos kokybė	14
1.4. Gatvės infrastruktūros ir eismo organizavimo vertinimas	16
1.5. Eismo srautų matavimai.....	18
1.6. Gyventojų apklausos rezultatai	19
1.7. Kūrybinių dirbtuvių rezultatai	25
1.8. Siūlomi gatvės modernizavimo sprendiniai	26
2. S. Stanevičiaus gatvės modernizacijos koncepcija	29
2.1. Urbanistinis kontekstas.....	29
2.2. Susisiekimo infrastruktūra	30
2.3. Aplinkos kokybė	33
2.4. Gatvės infrastruktūros ir eismo organizavimo vertinimas	35
2.5. Eismo srautų matavimai.....	38
2.6. Gyventojų apklausos rezultatai	39
2.7. Kūrybinių dirbtuvių rezultatai	44
2.8. Siūlomi gatvės modernizavimo sprendiniai	45
3. Viršuliškių gatvės atkarpos modernizacijos koncepcija	48
3.1. Urbanistinis kontekstas.....	48
3.2. Susisiekimo infrastruktūra	49
3.3. Aplinkos kokybė	52
3.4. Gatvės infrastruktūros ir eismo organizavimo vertinimas	54
3.5. Eismo srautų matavimai.....	57
3.6. Gyventojų apklausos rezultatai	58
3.7. Kūrybinių dirbtuvių rezultatai	64
3.8. Siūlomi gatvės modernizavimo sprendiniai	65
4. Žirmūnų gatvės modernizacijos koncepcija	67
4.1. Urbanistinis kontekstas.....	67
4.2. Susisiekimo infrastruktūra	68
4.3. Aplinkos kokybė	71

4.4.	Gatvės infrastruktūros ir eismo organizavimo vertinimas	73
4.5.	Eismo srautų matavimai.....	77
4.6.	Gyventojų apklausos rezultatai	78
4.7.	Kūrybinių dirbtuvių rezultatai	83
4.8.	Siūlomi gatvės modernizavimo sprendiniai	84
1 Priedas.	Eismo srautų matavimo metodika	87
2 Priedas.	Elementai, kurie turi būti įrengiami visose modernizuojamose gatvėse	88

Pagrindinės santrumpos ir sąvokos

Koncepcija	Pavienių gatvių modernizacijos koncepcija
Konsultantas	Smart Continent LT, UAB
LR	Lietuvos Respublika
GMT	Gatvių modernizavimo teritorija
Smart Continent	Smart Continent LT, UAB
SPTŽ	Specialių poreikių turintys žmonės
TKA	Transporto kompetencijų agentūra, VŠĮ
Užsakovas	SĮ „Susisiekimo paslaugos“

Lentelių sąrašas

1 lentelė. Oro taršos sklaidos rezultatai nagrinėjamoje Didlaukio g. atkarpoje	14
2 lentelė. D kategorijos gatvėms taikomi reikalavimai	16
3 lentelė. Nagrinėjamos Didlaukio g. infrastruktūros vertinimas	17
4 lentelė. Eismo srautų matavimų rezultatai Didlaukio g.	19
5 lentelė. Kriterijų vertinimas pagal keliavimo būdus Didlaukio gatvėje.....	24
6 lentelė. Oro taršos sklaidos rezultatai nagrinėjamoje S. Stanevičiaus g. atkarpoje.....	33
7 lentelė. D kategorijos gatvėms taikomi reikalavimai	35
8 lentelė. Nagrinėjamos S. Stanevičiaus g. infrastruktūros vertinimas.....	36
9 lentelė. Eismo srautų matavimų rezultatai S. Stanevičiaus g.....	38
10 lentelė. Kriterijų vertinimas pagal keliavimo būdus S. Stanevičiaus gatvėje	43
11 lentelė. Oro taršos sklaidos rezultatai nagrinėjamoje Viršuliškių g. atkarpoje	53
12 lentelė. D kategorijos gatvėms taikomi reikalavimai	54
13 lentelė. Nagrinėjamos Viršuliškių g. infrastruktūros vertinimas	55
14 lentelė. Eismo srautų matavimų rezultatai Viršuliškių g.	58
15 lentelė. Kriterijų vertinimas pagal keliavimo būdus nagrinėjamoje Viršuliškių gatvėje	63
16 lentelė. Oro taršos sklaidos rezultatai nagrinėjamoje Žirmūnų g. atkarpoje.....	72
17 lentelė. D kategorijos gatvėms taikomi reikalavimai	73
18 lentelė. Nagrinėjamos Žirmūnų g. infrastruktūros vertinimas.....	74
19 lentelė. Eismo srautų matavimų rezultatai S. Stanevičiaus g.....	77
20 lentelė. Kriterijų vertinimas pagal keliavimo būdus nagrinėjamoje Žirmūnų gatvėje	82
21 lentelė. Apskaičiuoti eismo srautų koeficientai	87

Paveikslų sąrašas

1 paveikslas. Nagrinėjama Didlaukio g. atkarpa	10
2 paveikslas. Urbanistinis Didlaukio g. išsidėstymas.....	11
3 paveikslas. Pėsčiųjų takų išsidėstymas Didlaukio g.....	12
4 paveikslas. Eismo organizavimas Didlaukio g.....	13
5 paveikslas. Įskaitiniai eismo įvykiai nagrinėjamoje Didlaukio g. atkarpoje 2019–2023 m.....	13
6 paveikslas. Autotransporto sukeliama triukšmo dienos metu rezultatai Didlaukio g.	15
7 paveikslas. Autotransporto sukeliama triukšmo nakties metu rezultatai Didlaukio g.	15
8 paveikslas. Nagrinėjamos Didlaukio g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos	16
9 paveikslas. Eismo srautų matavimų rezultatai Didlaukio g.....	19
10 paveikslas. Dažniausias lankymosi Didlaukio gatvėje tikslas	20
11 paveikslas. Dažniausias lankymosi Didlaukio gatvėje tikslas, proc.	20
12 paveikslas. Dažniausias atvykimo būdas į Didlaukio gatvę	21
13 paveikslas. Dažniausias keliavimo būdas Didlaukio gatvėje	22
14 paveikslas. Dažniausias keliavimo būdas Didlaukio gatvėje tarp gyventojų ir ne gyventojų, proc.....	22
15 paveikslas. Aspektai, kuriuos reikėtų patobulinti, kad keliaujant Didlaukio gatvėje respondentas jaustųsi saugiau	23
16 paveikslas. Aspektai, kurie keliavimą Didlaukio gatvėje paverstų patogesniu	23
17 paveikslas. Aspektai, kurie turėtų pasikeisti, kad keliavimas Didlaukio gatvėje būtų patrauklesnis	24
18 paveikslas. Kūrybinių dirbtuvių metu dalyvių pateiktų problemų ir pasiūlymų apibendrinimas, Didlaukio g.	26
19 paveikslas. Siūlomi sprendiniai ir jų skerspjūviai Didlaukio gatvei.....	27
20 paveikslas. Siūlomas vartų sprendinys Didlaukio g.....	27
21 paveikslas. Nagrinėjama S. Stanevičiaus g. atkarpa.....	29
22 paveikslas. Urbanistinis S. Stanevičiaus g. išsidėstymas	30
23 paveikslas. Pėsčiųjų takų išsidėstymas S. Stanevičiaus g.	31
24 paveikslas. Eismo organizavimas S. Stanevičiaus g.	32
25 paveikslas. Įskaitiniai eismo įvykiai nagrinėjamoje S. Stanevičiaus g. atkarpoje 2019–2023 m.	33
26 paveikslas. Triukšmo nuo autotransporto dienos metu rodikliai S. Stanevičiaus g.	34
27 paveikslas. Triukšmo nuo autotransporto nakties metu rodikliai S. Stanevičiaus g.	35
28 paveikslas. Nagrinėjamos S. Stanevičiaus g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos	36
29 paveikslas. Eismo srautų matavimų rezultatai S. Stanevičiaus g.	38
30 paveikslas. Dažniausias lankymosi S. Stanevičiaus gatvėje tikslas.....	39
31 paveikslas. Dažniausias lankymosi S. Stanevičiaus gatvėje tikslas, proc.....	40
32 paveikslas. Dažniausias atvykimo būdas į S. Stanevičiaus gatvę.....	40
33 paveikslas. Dažniausias keliavimo būdas S. Stanevičiaus gatvėje	41

34 paveikslas. Dažniausias keliavimo būdas S. Stanevičiaus gatvėje tarp gyventojų ir ne gyventojų, proc.	41
35 paveikslas. Aspektai, kuriuos reikėtų patobulinti, kad keliaujant S. Stanevičiaus gatvėje respondentas jaustųsi saugiau	42
36 paveikslas. Aspektai, kurie keliavimą S. Stanevičiaus gatvėje paverstų patogesniu	42
37 paveikslas. Aspektai, kurie turėtų pasikeisti, kad keliavimas S. Stanevičiaus gatvėje būtų patrauklesnis	43
38 paveikslas. Kūrybinių dirbtuvių metu dalyvių pateiktų problemų ir pasiūlymų apibendrinimas, S. Stanevičiaus g.	45
39 paveikslas. Siūlomi sprendiniai S. Stanevičiaus gatvei	46
40 paveikslas. Siūlomi sprendinių skerspjūviai S. Stanevičiaus gatvei	47
41 paveikslas. Nagrinėjama Viršuliškių g. atkarpa	48
42 paveikslas. Urbanistinis Viršuliškių g. išsidėstymas	49
43 paveikslas. Pėsčiųjų takų išsidėstymas Viršuliškių g.	50
44 paveikslas. Eismo organizavimas nagrinėjamoje Viršuliškių g. atkarpoje	51
45 paveikslas. Įskaitiniai eismo įvykiai nagrinėjamoje Viršuliškių g. atkarpoje 2019–2023 m.	52
46 paveikslas. Triukšmo nuo autotransporto dienos metu rodikliai Viršuliškių g.	53
47 paveikslas. Triukšmo nuo autotransporto nakties metu rodikliai Viršuliškių g.	54
48 paveikslas. Nagrinėjamos Viršuliškių g. atkarpos struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos	55
49 paveikslas. Eismo srautų matavimų rezultatai Viršuliškių g. atkarpoje	57
50 paveikslas. Dažniausias lankymosi Viršuliškių gatvėje tikslas	59
51 paveikslas. Dažniausias lankymosi Viršuliškių gatvėje tikslas, proc.	59
52 paveikslas. Dažniausias atvykimo būdas į Viršuliškių gatvę	60
53 paveikslas. Dažniausias keliavimo būdas Viršuliškių gatvėje	60
54 paveikslas. Dažniausias keliavimo būdas Viršuliškių gatvėje tarp gyventojų ir ne gyventojų, proc.	61
55 paveikslas. Aspektai, kuriuos reikėtų patobulinti, kad keliaujant Viršuliškių gatvėje respondentas jaustųsi saugiau	61
56 paveikslas. Aspektai, kurie keliavimą Viršuliškių gatvėje paverstų patogesniu	62
57 paveikslas. Aspektai, kurie turėtų pasikeisti, kad keliavimas Viršuliškių gatvėje būtų patrauklesnis	62
58 paveikslas. Kūrybinių dirbtuvių metu dalyvių pateiktų problemų ir pasiūlymų apibendrinimas, Viršuliškių g.	64
59 paveikslas. Siūlomi sprendiniai ir jų skerspjūviai Viršuliškių gatvei	65
60 paveikslas. Siūlomi vartų sprendiniai Viršuliškių g.	66
61 paveikslas. Nagrinėjama Žirmūnų g. atkarpa	67
62 paveikslas. Urbanistinis Žirmūnų g. išsidėstymas	68
63 paveikslas. Pėsčiųjų takų išsidėstymas Žirmūnų g.	69
64 paveikslas. Eismo organizavimas Žirmūnų g.	70
65 paveikslas. Įskaitiniai eismo įvykiai nagrinėjamoje Žirmūnų g. atkarpoje 2019–2023 m.	71
66 paveikslas. Triukšmo nuo autotransporto dienos metu rodikliai Žirmūnų g.	72
67 paveikslas. Triukšmo nuo autotransporto nakties metu rodikliai Žirmūnų g.	73

68 paveikslas. Nagrinėjamos Žirmūnų g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos	74
69 paveikslas. Eismo srautų matavimų rezultatai Žirmūnų g.	77
70 paveikslas. Dažniausias lankymosi Žirmūnų gatvėje tikslas	78
71 paveikslas. Dažniausias lankymosi Žirmūnų gatvėje tikslas, proc.	79
72 paveikslas. Dažniausias atvykimo būdas į Žirmūnų gatvę	79
73 paveikslas. Dažniausias keliavimo būdas Žirmūnų gatvėje	80
74 paveikslas. Dažniausias keliavimo būdas Žirmūnų gatvėje tarp gyventojų ir ne gyventojų, proc.	80
75 paveikslas. Aspektai, kuriuos reikėtų patobulinti, kad keliaujant Žirmūnų gatvėje respondentas jaustųsi saugiau	81
76 paveikslas. Aspektai, kurie keliavimą Žirmūnų gatvėje paverstų patogesniu	81
77 paveikslas. Aspektai, kurie turėtų pasikeisti, kad keliavimas Žirmūnų gatvėje būtų patrauklesnis.....	82
78 paveikslas. Kūrybinių dirbtuvių metu dalyvių pateiktų problemų ir pasiūlymų apibendrinimas, Žirmūnų g.	84
79 paveikslas. Siūlomi sprendiniai Žirmūnų gatvei	85
80 paveikslas. Siūlomi sprendinių skerspjūviai Žirmūnų gatvei	86

Įvadas

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

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

MODERNIZUOJAMOS GATVĖS:

- Didlaukio g.;
- S. Stanevičiaus g.;
- Viršuliškių g.;
- Žirmūnų g.

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

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

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

¹ Vilniaus miesto savivaldybės darnaus judumo planas. Prieiga internetu: <https://drive.google.com/file/d/1t9xSEd6hsz4LDmMjklK-lfql5BNgTDU6/view>

1. Didlaukio gatvės modernizacijos koncepcija

Šiame skyriuje atliekama esamos situacijos analizė ir vertinimas Didlaukio g. atkarpoje nuo sankryžos su Ateities g. Analizuojami urbanistiniai, susisiekimo infrastruktūros, aplinkos sprendiniai ir kokybė.

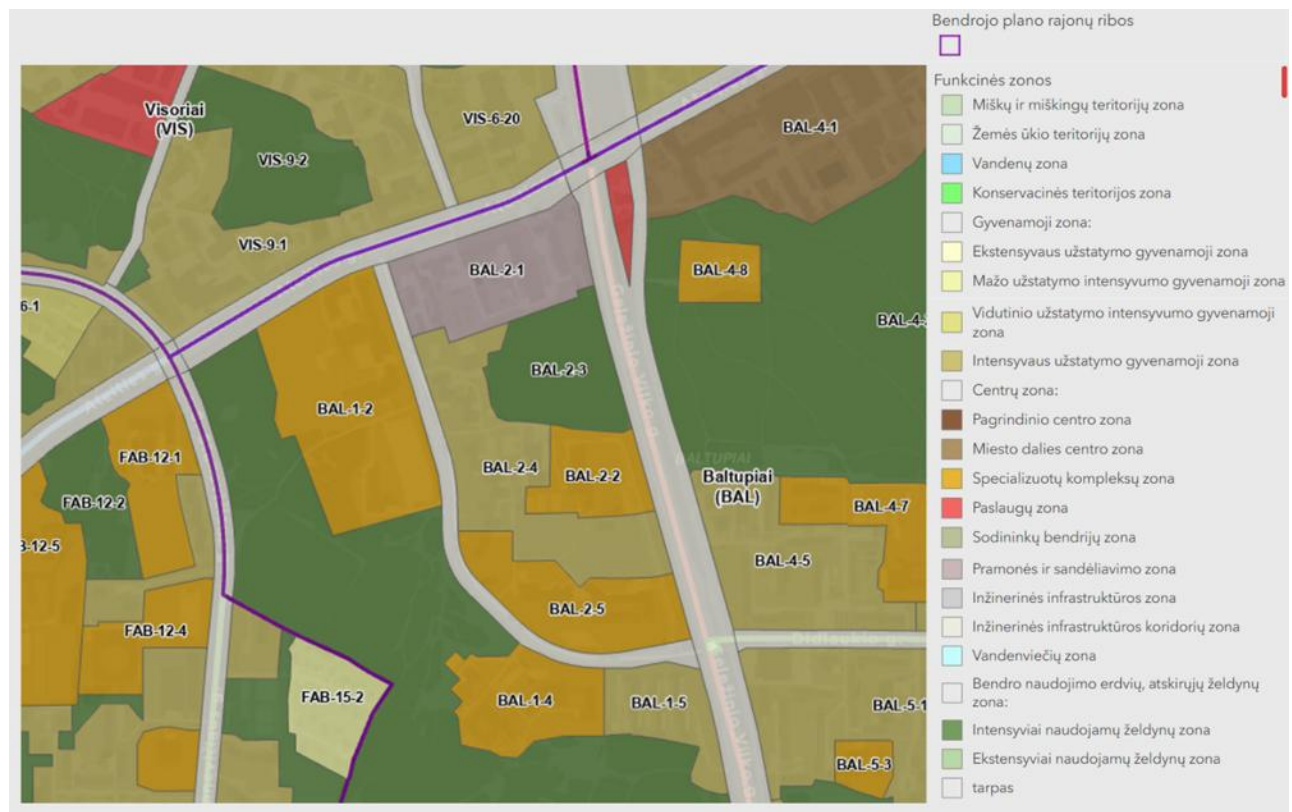


1 paveikslas. Nagrinėjama Didlaukio g. atkarpa

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis technine specifikacija

1.1. Urbanistinis kontekstas

Nagrinėjamoje Didlaukio g. teritorija sudaryta iš intensyvaus užstatymo gyvenamosios zonos, intensyviai naudojamų želdynų zonos ir dviejų specializuotų kompleksų zonų bei pramonės ir sandėliavimo zonos.



2 paveikslas. Urbanistinis Didlaukio g. išsidėstymas

Šaltinis: Vilniaus miesto teritorijos bendrasis plano interaktyvus žemėlapis²

Didlaukio g. yra mokslo ir valstybinės įstaigos bei pramonės įmonės. Aplink lokalizuojasi – Mykolo Romerio Universitetas, Vilniaus kolegija ir jos fakultetai (verslo, sveikatos priežiūros, kt.), Lietuvos mediatorių rūmai, Vilniaus Universiteto (VU) matematikos ir informatikos fakultetas bei Valstybinė Teismo medicinos tarnyba. Šiaurinėje teritorijos dalyje (prie Ateities g.) įsikūrusios pramonės ir sandėliavimo įmonės.

Aplink gatvę esančių traukos taškų pasiekiamumas gali būti patenkinamas kelione pėsčiomis ar mikrojudumo priemonėmis.

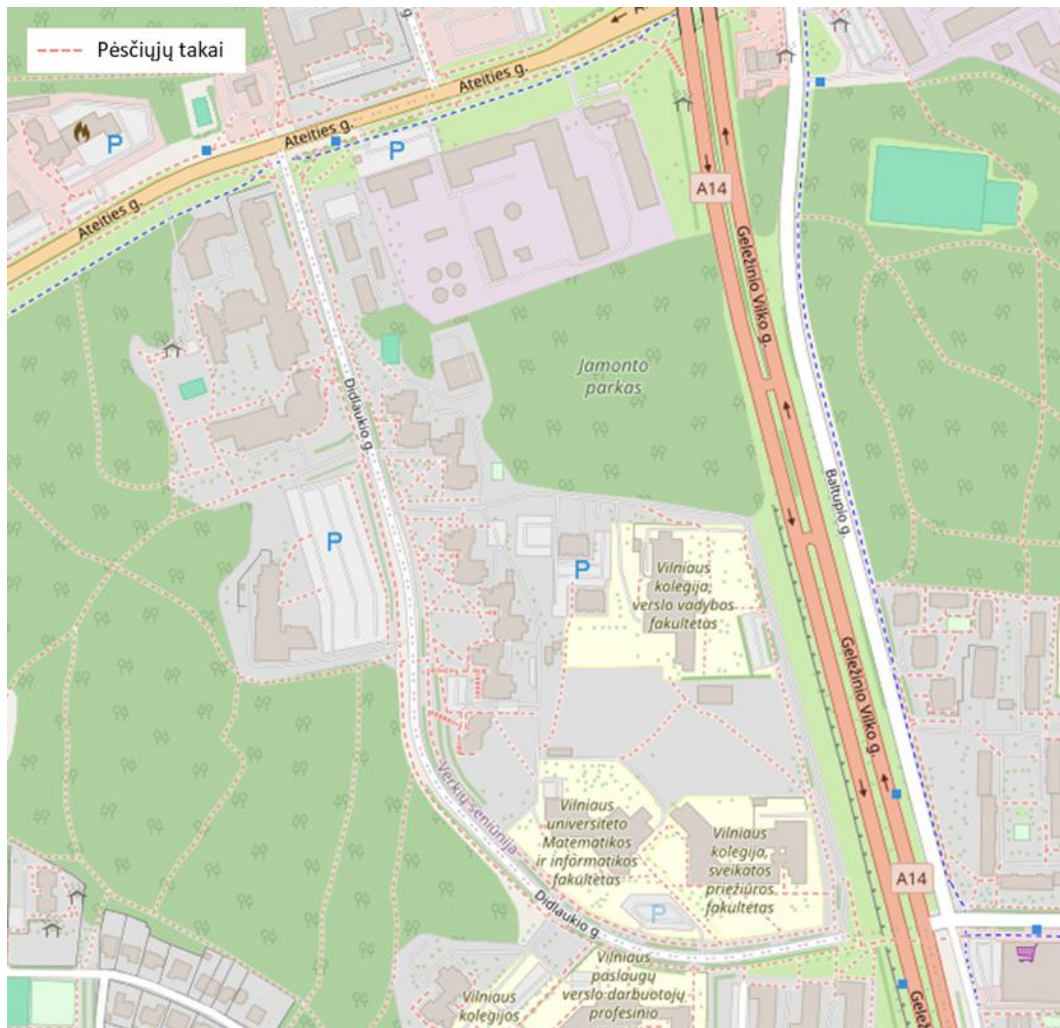
1.2. Susisiekimo infrastruktūra

GATVIŲ TINKLAS. Analizuojama gatvė priklauso pagalbinių gatvių kategorijai, todėl yra skirta paskirstyti automobilių srautus į smulkias teritorijas, privažiuoti atskirus namus, objektus, vietas. Vis dėlto Didlaukio g. supa kitos intensyvios gatvės:

- Ateities g. (B2 kategorija);
- Geležinio Vilko g. (A2 kategorija);
- S. Stanevičiaus g. (C2 kategorija).

PĖSČIŲJŲ INFRASTRUKTŪRA. Abiejose gatvės pusėse įrengti pėsčiųjų takai, kurie nuo važiuojamosios dalies atskirti žaliaja juosta. Dalis infrastruktūros dangos jau atnaujinta, tačiau kai kur dangą yra nusidėvėjusi ir pasenusi.

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



3 paveikslas. Pėsčiųjų takų išsidėstymas Didlaukio g.

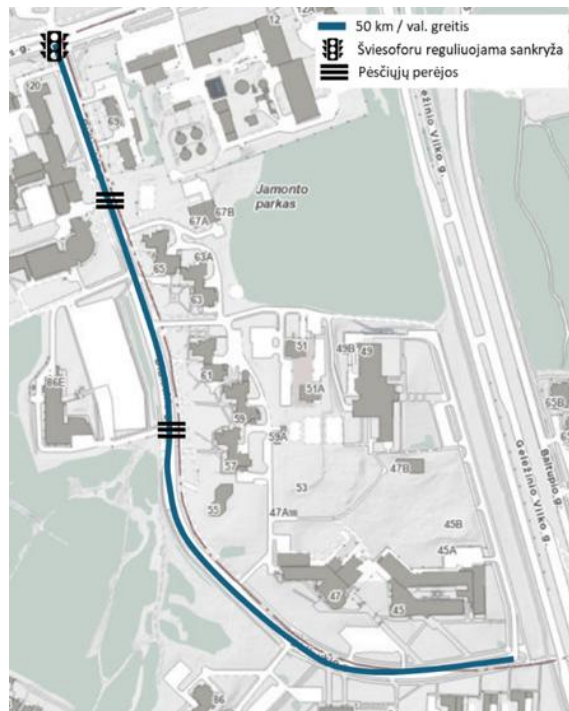
Šaltinis: OpenStreetMap³

Teritorijoje pėsčiųjų takai įrengti ne tik aplink gatvę, bet ir gyvenamųjų daugiabučių kiemuose bei laisvalaikio zonose (žr. aukščiau pateiktą paveikslą).

DVIRAČIŲ INFRASTRUKTŪRA. Gatvėje nėra įrengtos dviračių takų infrastruktūros. Tačiau šalia esančioje pagrindinėje Ateities gatvėje per kurią patenkamą į Didlaukio g., yra įrengtas juodos spalvos asfaltbetonio dangos dviračių takas.

EISMO ORGANIZAVIMAS. Didlaukio g. greitis nėra ribojamas, o į gatvę galima patekti per vieną šviesoforu reguliuojamą sankryžą ties Ateities g. Taip pat gatvėje įrengtos dvi reguliuojamos pėsčiųjų perėjos, viena iš jų – iškilė perėja.

³ OpenStreetMap. Prieiga internetu: <https://www.openstreetmap.org/#map=16/54.73191/25.26248>



4 paveikslas. Eismo organizavimas Didlaukio g.

Šaltinis: parengta Konsultanto

EISMO SAUGA. Remiantis VŠĮ Transporto kompetencijų agentūros (toliau – TKA) duomenimis, Didlaukio g 2019–2023 m. laikotarpiu įvyko vienas įskaitinis įvykis, kurio metu sužeistas vienas žmogus.



5 paveikslas. Įskaitiniai eismo įvykiai nagrinėjamoje Didlaukio g. atkarpoje 2019–2023 m.

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis TKA⁴

Kiti aukščiau paveiksle pavaizduoti eismo įvykiai įvyko Ateities g. sankryžoje.

⁴ Transporto kompetencijų agentūra. Prieiga internetu:

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

1.3. Aplinkos kokybė

ORO TARŠA. Remiantis Aplinkos apsaugos agentūros parengtu oro taršos sklaidos žemėlapiu pateikiamos oro taršos modeliavimo reikšmės. Pažymėtina, kad oro tarša bus vertinama, remiantis bendru lokacijos oro taršos vertinimu. Toliau lentelėje pateikiamos stebimos oro teršalų koncentracijos ribinės vertės, nustatytos higienos normos HN 35:2007 „Didžiausia leidžiama cheminių medžiagų (teršalų) koncentracija gyvenamosios ir visuomeninės paskirties pastatų patalpų ore“⁵.

1 lentelė. Oro taršos sklaidos rezultatai nagrinėjamoje Didlaukio g. atkarpoje

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 dioksidas	NO ₂	40 µg/m ³	8,1–10
Sieros dioksidas	SO ₂	20 µg/m ³	5,1–20
Anglies monoksidas	CO	1 mg/m ³	0,25–0,311
Lakieji organiniai junginiai	LOJ	0,5 mg/m ³	0,032–0,035

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis Aplinkos apsaugos agentūros duomenimis⁶

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

TRIUKŠMO TARŠA. Triukšmo analizė remiasi Lietuvos Higienos normos HN 33:2011 „Triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamuosiuose ir visuomeninės paskirties pastatuose bei jų aplinkoje“⁷ nustatytais ribinėmis vertėmis. Toliau pateikiami žemėlapiai su autotransporto sukeliama triukšmo ribomis dienos ir nakties metu. Pažymėtina, kad triukšmo vertinimas bus atliekamas, remiantis į bendrą triukšmo vertinimą teritorijoje, į kurią patenka analizuojama gatvė ar jos atkarpa. Gyvenamųjų namų kvartaluose triukšmo lygis neviršija ribinės vertės.

Analizuojamoje Didlaukio gatvės atkarpoje autotransporto sukeltas triukšmas yra gana didelis. Nors jis neviršija ribinės vertės, vis dėlto jis siekia nuo 60 iki 64 dBA. Triukšmo ribinė vertė yra viršijama aplinkinėse Ateities ir Geležinio Vilko gatvėse.

⁵ 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).

⁶ Aplinkos apsaugos agentūra. Prieiga internetu: <https://dts.aplinka.lt/map/viewer/external/#mapId=3151>

⁷ 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).



6 paveikslas. Autotransporto sukeliama triukšmo dienos metu rezultatai Didlaukio g.

Šaltinis: Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai⁸

Nakties metu autotransporto sukeliamas triukšmas sumažėja ir neviršija ribinės vertės.



7 paveikslas. Autotransporto sukeliama triukšmo nakties metu rezultatai Didlaukio g.

Šaltinis: Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai⁹

Atlikus analizę nustatyta, kad gatvėje didesnis triukšmo lygis fiksuojamas dienos metu, tačiau didžiausią triukšmą sukelia intensyvūs keliai aplink analizuojamą gatvę.

⁸ Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai. Prieiga internetu: <https://maps.vilnius.lt/aplinkosauga#legend>⁹ Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai. Prieiga internetu: <https://maps.vilnius.lt/aplinkosauga#legend>

1.4. Gatvės infrastruktūros ir eismo organizavimo vertinimas

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

Didlaukio g. atkarpa priskiriama D kategorijai, todėl gatvėje taikomas projektinis greitis pagal Statybos techninį reglamentą STR 2.06.04:2014 turėtų būti iki 30 km / val. Toliau lentelėje pateikiami reikalavimai taikomi D kategorijos gatvėms.

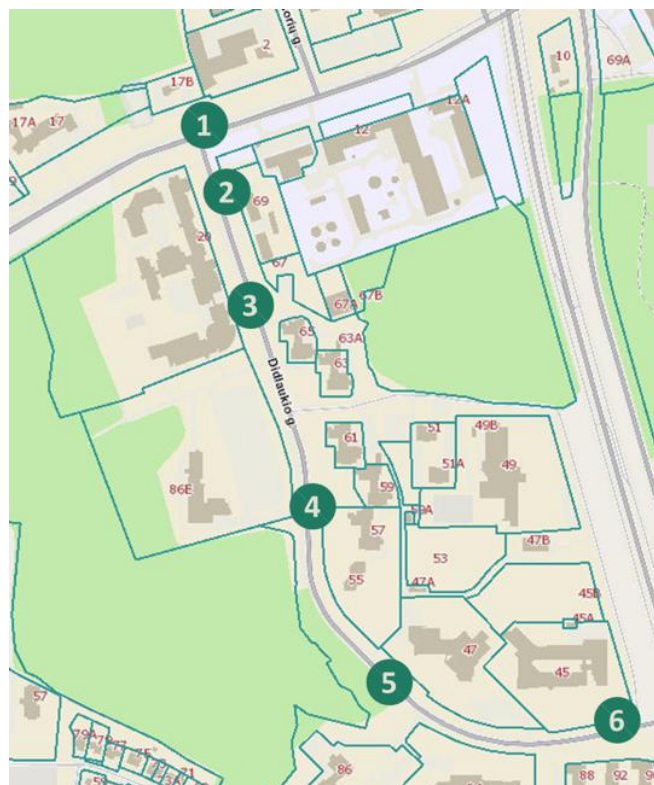
2 lentelė. D kategorijos gatvėms taikomi reikalavimai

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

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis STR 2.06.04:2014¹⁰

D_s* Taikoma susiformavusiose mėgėjų sodo teritorijose

Gatvėje organizuojamas dviejų kryptų eismas dviejose eismo juostose, išvažiuojant į Ateities gatvę išplatėja iki trijų eismo juostų (įrengta atskira juosta su šviesoforo sekcija dešiniam posūkiui). Greitis neribojamas. Šaligatviai įrengti abiejose gatvės pusėse, nuo važiuojamosios dalies atskirti želdinių juosta, išskyrus atkarpas kur įrengtos statmenos automobilių stovėjimo vietos. Automobiliai taip pat statomi ir lygiagrečiai važiuojamojoje gatvės dalyje.



8 paveikslas. Nagrinėjamos Didlaukio g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis Regia

¹⁰ 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 nagrinėjamos gatvės infrastruktūros analizė.

3 lentelė. Nagrinėjamos Didlaukio g. infrastruktūros vertinimas

Infrastruktūros fotofiksacija ¹¹	Vertinimas
	✓ Šviesoforu reguliuojama perėja (sankryžoje su Ateities g.) ✓ Nuleisti šaligatvių bortai ✓ Taktiliniai paviršiai - Nėra pažymėtos dviračių pervažos (šalia Ateities g. įrengtas dviračių takas)
	✓ Įrengtos statmenos automobilių stovėjimo vietos (taip pat ir negalia turintiems asmenims) - Automobiliai statomi važiuojamojoje gatvės dalyje, ne visuomet išlaikant atstumus iki įvažių / perėjų
	✓ Greičio mažinimo kalnelis ✓ Nuleisti šaligatvių bortai ✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjos apšvietimas - Neįrengti taktiliniai paviršiai - Perėja kerta plačią važiuojamąją dalį, reikalinga saugos salelė arba siaurinimas - Automobiliai statomi važiuojamojoje gatvės dalyje, ne visuomet išlaikant atstumus iki įvažių / perėjų - Apšvietimo atramos įrengtos šaligatvio zonoje

¹¹ Fotofiksacijos darytos iš 2024 m. gegužės mėn.



- ✓ Iškili pėsčiųjų perėja
- ✓ Taktiliniai paviršiai
- ✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjos apšvietimas
- Perėja kerta plačią važiuojamąją dalį, reikalinga saugos salelė arba siaurinimas
- Automobiliai statomi važiuojamojoje gatvės dalyje, ne visuomet išlaikant atstumus iki įvažų / perėjų



- ✓ Nežymėta pėsčiųjų perėja
- Nuleisti ne visi bortai, trūksta taktilinių paviršių
- Trūksta apšvietimo
- Automobiliai statomi važiuojamojoje gatvės dalyje, ne visuomet išlaikant atstumus iki įvažų / perėjų



- ✓ Nežymėta pėsčiųjų perėja
- Bortai nuleisti tik vienoje gatvės pusėje, trūksta taktilinių paviršių

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

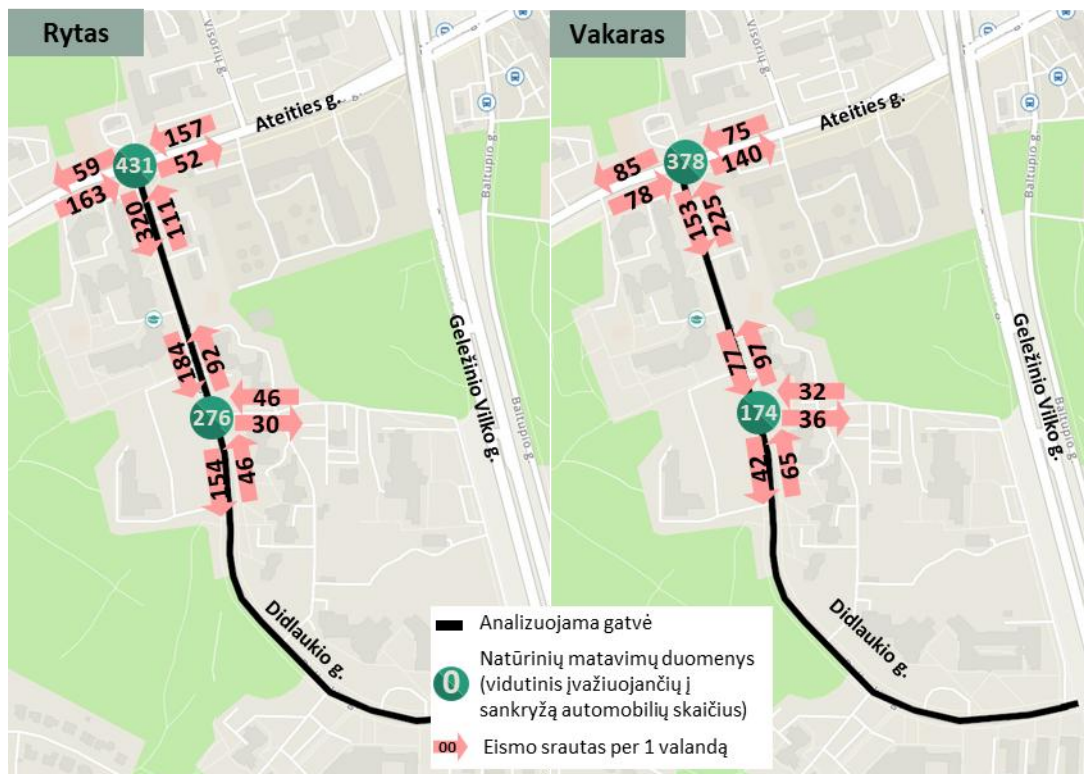
Vertinama, kad infrastruktūra tik iš dalies atitinka galiojančius reikalavimus, ne visur užtikrinamas saugus gatvės kirtimas pėstiesiems ar specialiųjų poreikių turintiems asmenims. Nesant įrengtų stovėjimų vietų ir automobilius statant važiuojamojoje dalyje ne visuomet užtikrinamas eismo saugai būtinas matomumas.

1.5. Eismo srautų matavimai

Poskyryje pateikiami eismo srautų matavimo rezultatai. Eismo srautų duomenys gauti atlikus natūrinius matavimus antradienį, trečiadienį arba ketvirtadienį dviem piko laikais: ryte nuo 7 val. iki 9.30 val. ir vakare nuo 16.30 iki 18.30 val. Matavimų metu buvo skaičiuojami automobilių, pėsčiųjų ir dviračių / elektrinių paspirtukų srautai skirtingomis eismo kryptimis atrinktose sankryžose.

Natūriniai eismo srautų matavimai buvo atliekami 2 nagrinėjamos gatvės sankryžose.

Visose nagrinėjamose sankryžose didesnis eismo intensyvumas stebimas rytinio piko metu. Lyginant sankryžas tarpusavyje, didesnis transporto priemonių srautas užfiksuotas prie įvažiavimo į gatvę. Vidinėje gatvės sankryžoje srautas mažiau intensyvus, o tai galima sieti su tuo, kad gatvės pradžioje yra sandėliavimo ir pramonės teritorija bei universitetas į kuriuos atvyksta darbuotojai, studentai ir paslaugas teikiantys bei gaunantys asmenys.



9 paveikslas. Eismo srautų matavimų rezultatai Didlaukio g.

Šaltinis: parengta Konsultanto

Toliau lentelėje pateikiami likusių eismo dalyvių srautai apskaičiuoti matavimų metu. Didžiausias pėsčiųjų srautas užfiksuotas vidinėje gatvės sankryžoje. Tokios vietose fiksuotas didesnis žmonių skaičius, kadangi gyventojai juda į prekybos centrus, šalia esantį universitetą ir kitas švietimo įstaigas. Kita vertus, dviračių srautas didesnis sankryžoje prie įvažiavimo gatvę, tačiau būtent ten yra įrengtas dviračių takas.

4 lentelė. Eismo srautų matavimų rezultatai Didlaukio g.

Nr. žemėlapyje	Sankryža	Pėstieji		Dviratininkai		El. paspirtukai	
		Rytas	Vakaras	Rytas	Vakaras	Rytas	Vakaras
1.	Didlaukio–Ateities g.	40	42	33	7	0	0
2.	Didlaukio g.	177	98	10	0	0	0

Šaltinis: parengta Konsultanto

Atlikus eismo srautų matavimus nustatyta, kad intensyviausia sankryža yra prie įvažiavimo į gatvę, kiek mažesnis eismas fiksuotas vidinėje gatvės sankryžoje.

1.6. Gyventojų apklausos rezultatai

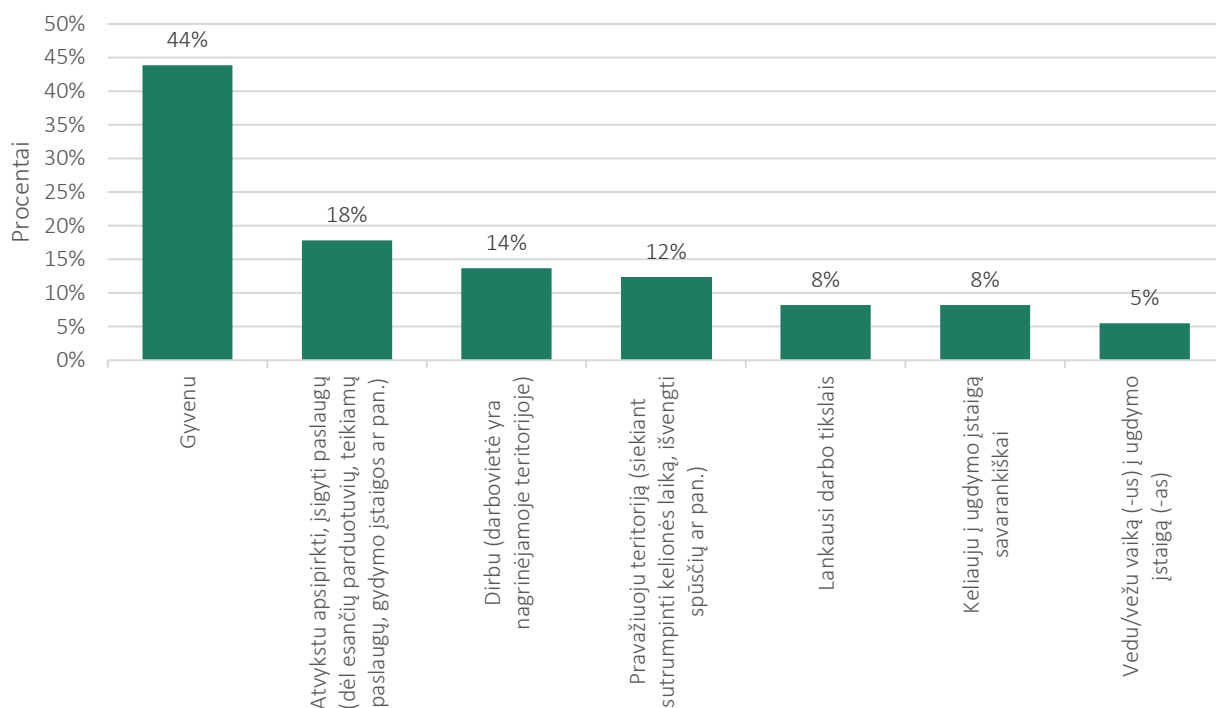
Rengiant koncepciją atlikta gyventojų apklausa apie susisiekimo galimybes bei problemas analizuojamoje teritorijoje. Anketinė apklausa buvo vykdoma Zoho platformoje, ją viešinant Užsakovo internetiniame tinklapyje, socialiniuose tinkluose ir mokyklų elektroniniuose dienynuose. Apklausa buvo vykdoma nuo 2024 m. gruodžio 6 d. iki 2025 m. kovo 25 d. (imtinai).

Anoniminę apklausą sudaro 7 uždaro tipo klausimai, skirti suprasti tiriamos Didlaukio gatvės gyventojų (ir kitais tikslais besilankančių asmenų) keliavimo (judumo) įpročius bei poreikius. Taip pat identifikuoti pagrindines keliavimo (judumo) problemas ir galimus jų sprendinius. Anketoje pateikiamas 1 atviro tipo klausimas skirtas gyventojų komentarams bei papildomoms įžvalgoms apie keliavimą (judumą) analizuojamoje gatvėje. Pažymėtina,

kad 6 klausimai sudaryti taip, kad leistų respondentams pasirinkti kelis galimus atsakymo variantus, atitinkamai tai turi įtakos duomenų grafiniam atvaizdavimui.

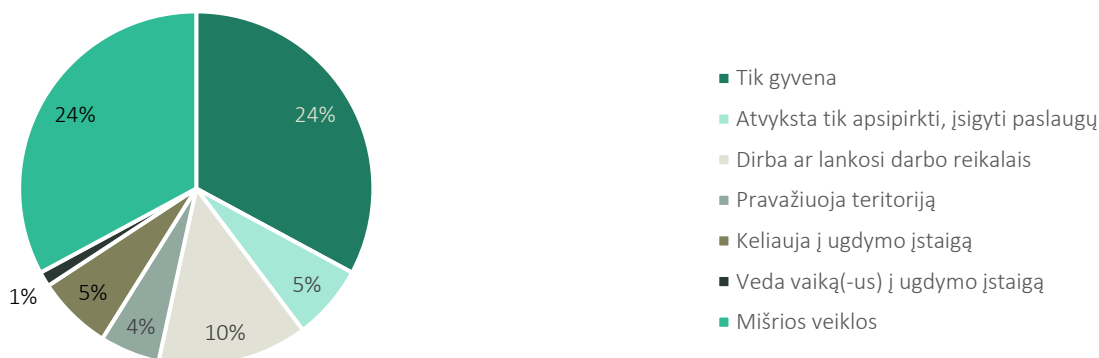
Iš viso anketą pildė 107 respondentai, tai atitinka Užsakovo imties reikalavimus (t. y. 100 užpildytų anketų).

Didžioji dalis respondentų yra Didlaukio gatvės gyventojai (44 proc.). Antroji pagal dažnumą priežastis lankytis šioje gatvėje – apsipirkimas ar paslaugų įsigijimas (13 proc.). Pažymėtina, kad kiek daugiau nei dešimtadalis respondentų (12 proc.) analizuojamą teritoriją naudoja tranzitiniam eismui t. y. pravažiuoja, siekiant trumpinti kelionės laiką ar išvengti spūsčių.



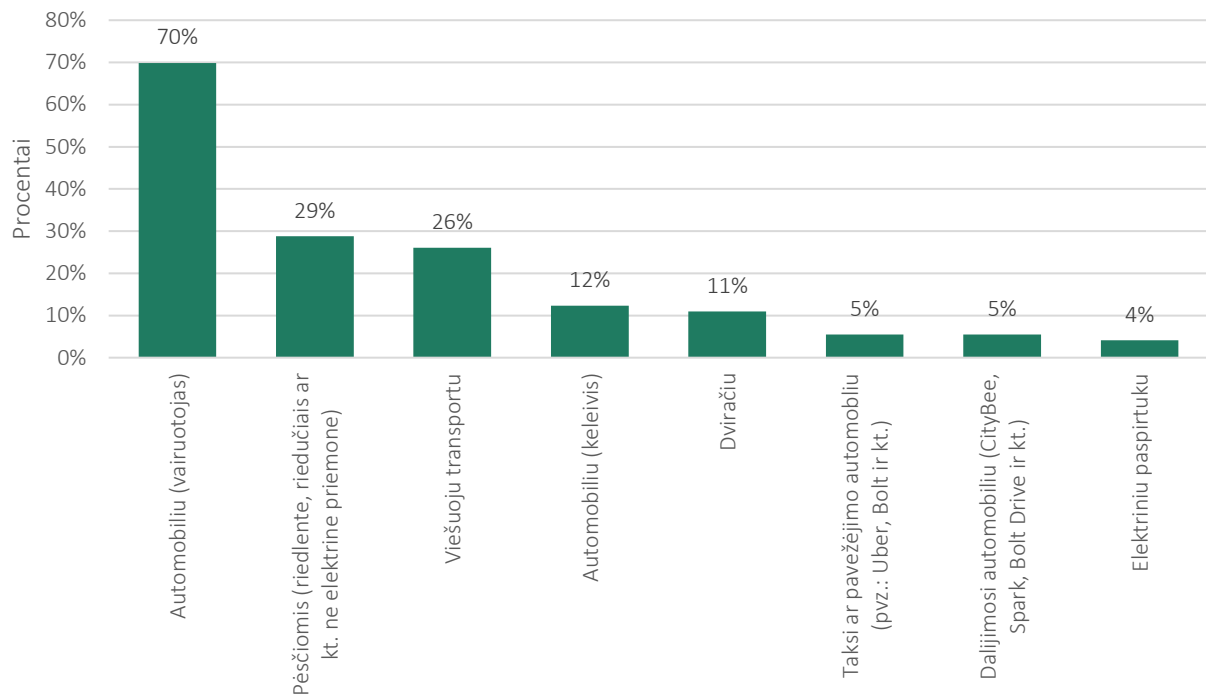
10 paveikslas. Dažniausias lankymosi Didlaukio gatvėje tikslas
Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Pažymėtina, kad 54 proc. respondentų negyvena nagrinėjamoje teritorijoje ir joje lankosi kitais tikslais, iš jų 25 proc. – darbo reikalais (dirba ar lankosi darbo tikslais), 13 proc. – atvyksta apsipirkti. Beveik penktadalis respondentų (24 proc.) nagrinėjamoje teritorijoje tik gyvena (t. y. dirba, apsiperka ir vykdo veiklas kitose teritorijose), apie 10 proc. atvyksta tik dirbti ar lankosi darbo tikslais. Pažymėtina, kad beveik ketvirtadalis respondentų (24 proc.) teritorijoje lankosi dėl mišrių tikslų (pvz., atvažiuoja apsipirkti ir pravažiuoja teritoriją siekiant išvengti spūsčių ar gyvena, apsiperka ir veda vaikus į ugdymo įstaigą, ar pan.)



11 paveikslas. Dažniausias lankymosi Didlaukio gatvėje tikslas, proc.
Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

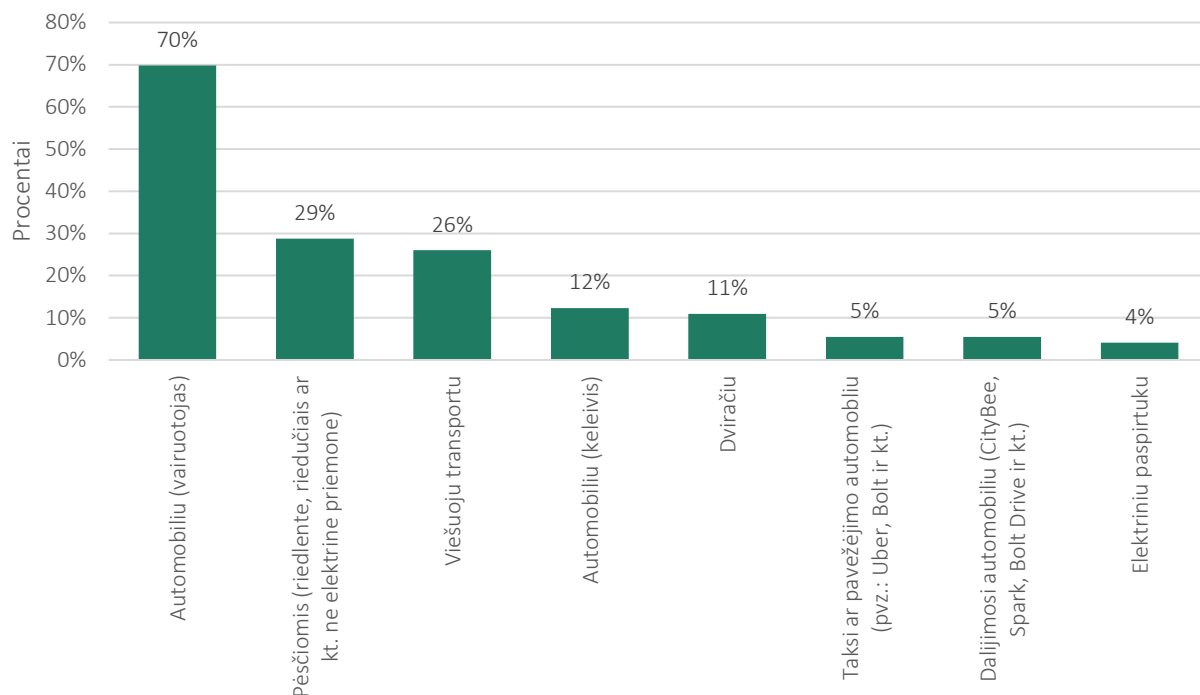
Dažniausiai respondentai keliauja į analizuojamą Didlaukio gatvės teritoriją automobiliu (70 proc.). Pažymėtina, kad automobiliu keliauja 78 proc. teritorijos gyventojų ir 63 proc. ne gyventojų (t. y. asmenys, kurie lankosi teritorijoje įvairiais tikslais). Kitas dažniausias atvykimo būdas – pėsčiomis (arba riedlente, riedučiais ir kitomis ne elektroninėmis priemonėmis) – 29 proc. Tokią keliavimo priemonę dažniau renkasi analizuojamos gatvės gyventojai nei ne gyventojai (atitinkamai, 38 proc. ir 23 proc.). Viešuoju transportu atkeliauja apie trečdalis respondentų, t. y. 36 proc. Pažymėtina, kad teritorijos gyventojai yra mažiau linkę naudotis viešuoju transportu nei atvykstantys (atitinkamai, 22 proc. ir 30 proc.).



12 paveikslas. Dažniausias atvykimo būdas į Didlaukio gatvę

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

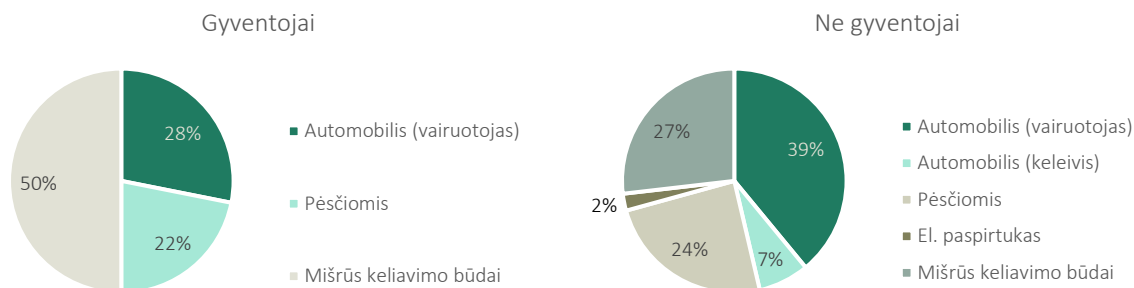
Analizuojant respondentų keliavimo įpročius po tiriamą gatvę nustatyta, kad dažniausiai jie keliauja automobiliu (70 proc.), pėsčiomis (29 proc.) arba viešuoju transportu (26 proc.). Pažymėtina, kad gyventojai labiau linkę keliauti pėsčiomis nei ne gyventojai (atitinkamai, 72 proc. ir 38 proc.). Kita vertus, ne gyventojai labiau linkę teritorijoje keliauti dviračiu nei gyventojai (atitinkamai, 13 proc. ir 9 proc.).



13 paveikslas. Dažniausias keliavimo būdas Didlaukio gatvėje

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

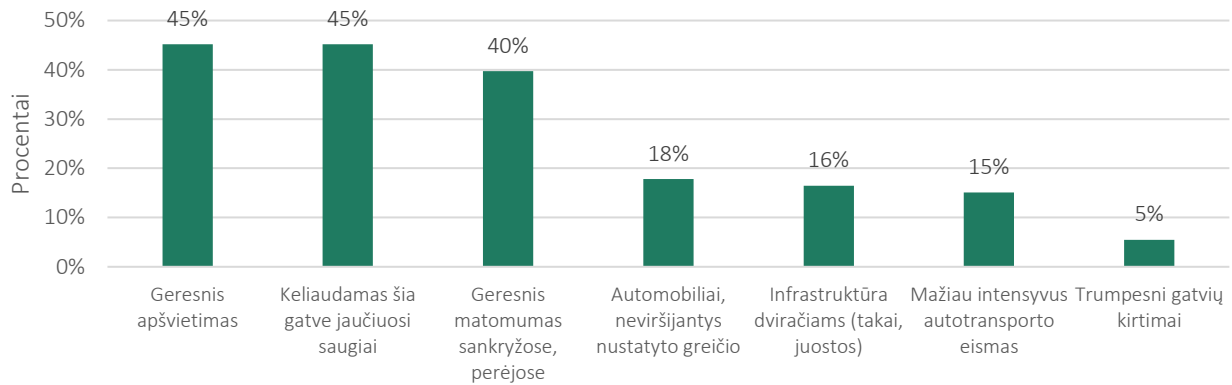
Pažymėtina, kad tiriamos Didlaukio gatvės gyventojai kelionėms po analizuojamą teritoriją renka alternatyvias keliavimo priemones: 22 proc. keliauja tik pėsčiomis, o 50 proc. – mišriai (pvz., automobiliu ir pėsčiomis, pėsčiomis ir dviračiu ar pan.). Tik automobilį renka 28 proc. apklausoje dalyvavusių gyventojų. Ne gyventojai dažniausiai renka keliones automobiliu (39proc.), beveik penktadalis analizuojamoje teritorijoje keliauja pėsčiomis (24 proc.). Pažymėtina, kad beveik trečdalis (27 proc.) ne gyventojų keliauja po teritoriją mišriai (pvz., automobiliu ir pėsčiomis ar pan.).



14 paveikslas. Dažniausias keliavimo būdas Didlaukio gatvėje tarp gyventojų ir ne gyventojų, proc.

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

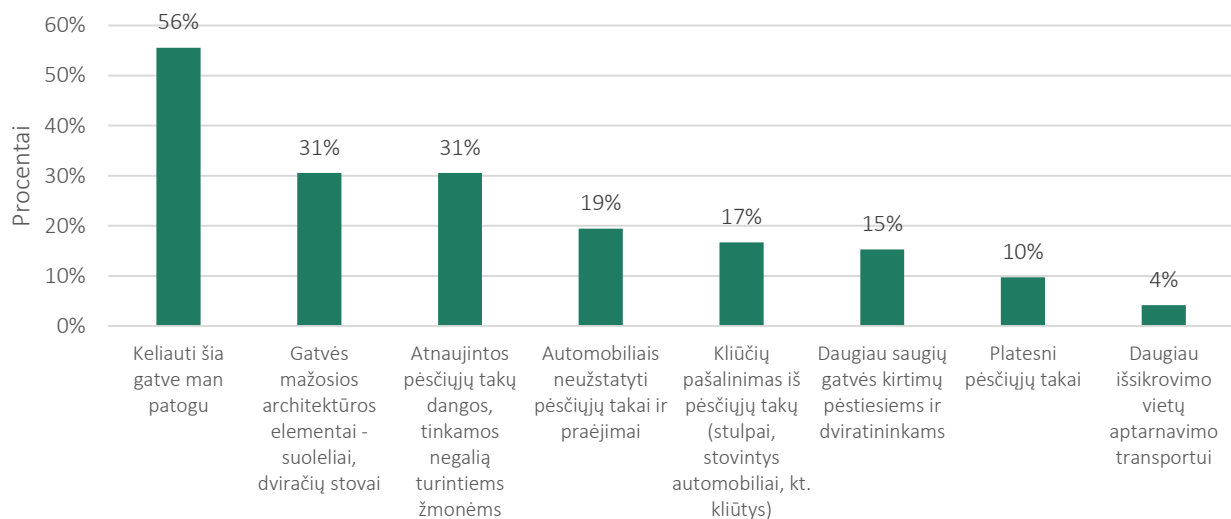
Atsižvelgiant į Didlaukio gatvės judumo ypatumus, respondentai pažymi, kad tiriamoje gatvėje reikia geresnio apšvietimo (45 proc.) ir geresnio matomumo sankryžose ir perėjose (40 proc.). Pažymėtina, kad minėti pokyčiai yra labiau aktualūs vairuotojams nei gyventojams. 59 proc. gyventojų nurodė, kad jie jaučiasi saugiai keliaudami analizuojamoje teritorijoje. Taip pat nustatyta, kad ne gyventojai norėtų labiau išplėtotos ir išvystytos dviračių infrastruktūros: gyventojai – 9 proc., ne gyventojai – 23 proc.



15 paveikslas. Aspektai, kuriuos reikėtų patobulinti, kad keliaujant Didlaukio gatvėje respondentas jaustųsi saugiau

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

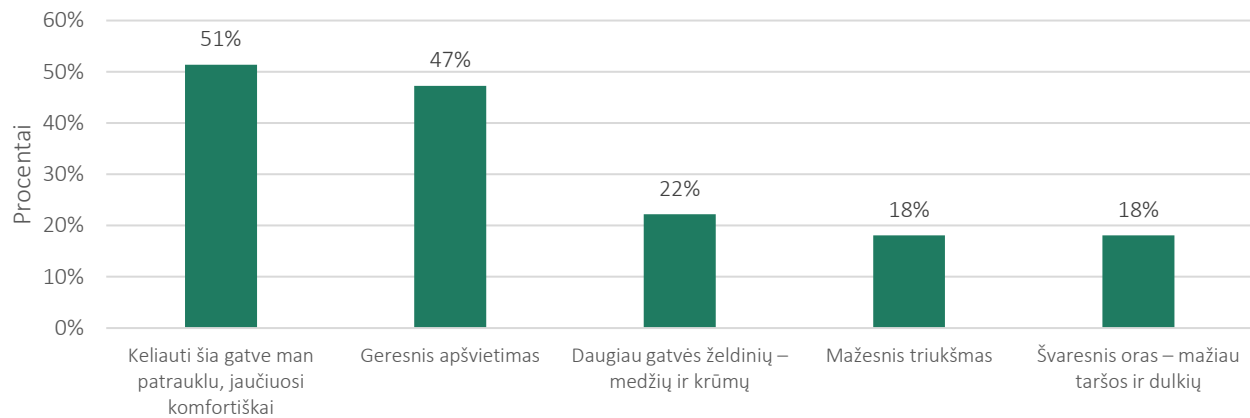
Dauguma respondentų pažymėjo, kad Didlaukio gatvėje trūksta mažosios architektūros elementų (31 proc.) ir atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, kuri būtų tinkama žmonėms su negalia (31 proc.). Ne gyventojai, labiau nei gyventojai, nori automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takų ir praėjimų (atitinkamai, 28 proc. ir 9 proc.), kliūčių pašalinimo iš pėsčiųjų takų (atitinkamai, 25 proc. ir 22 proc.) ir atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalią turintiems žmonėms (atitinkamai, 35 proc. ir 22 proc.). Kita vertus, gyventojai labiau nei ne gyventojai pažymi, kad jiems šia gatve keliauti yra patogu (atitinkamai, 66 proc. ir 48 proc.).



16 paveikslas. Aspektai, kurie keliavimą Didlaukio gatvėje paverstų patogesniu

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Kiti aspektai, kurie atlieptų keliautojų judumo poreikius yra geresnis apšvietimas (47 proc.), daugiau gatvės želdinių (22 proc.), mažesnis triukšmas (18 proc.) ir švaresnis oras, t. y., mažiau taršos ir dulkių (18 proc.). Pažymėtina, kad analizuojamoje gatvėje daugiau nei pusė respondentų jaučiasi komfortiškai (gyventojai – 59 proc., ne gyventojai – 45 proc.).



17 paveikslas. Aspektai, kurie turėtų pasikeisti, kad keliavimas Didlaukio gatvėje būtų patrauklesnis

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Bendrai analizuojant nagrinėjamos teritorijos gatvių saugumo, patogumo ir patrauklumo kriterijus, nustatyta, kad keliaujantys pėsčiomis, automobiliu ir mišriai skirtingai vertina pasirinktus kriterijus. Automobilių vairuotojai labiau nei pėstieji ar mišrių priemonių naudotojai yra linkę sutikti, kad keliauti analizuojamoje gatvėje jiems yra saugu, patogu ir patrauklu. Vis dėlto pėstiesiems, labiau nei automobilių vairuotojams bei keliaujantys mišriai, reikia mažiau intensyvaus autotransporto, geresnio matomumo sankryžose, geresnio apšvietimo, daugiau saugių gatvės kirtimų pėstiesiems ir dviratininkams, automobiliais neužstatytų pėsčiųjų takų ir praėjimų bei daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų, mažiau triukšmo ir švaresnio oro. Mišriai keliaujantys, labiau nei vairuotojai ir keliaujantys pėsčiomis, linkę sutikti, kad reikia atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalių turintiems žmonėms.

5 lentelė. Kriterijų vertinimas pagal keliavimo būdus Didlaukio gatvėje

Klausimas	Kriterijus	Keliavimo būdas (teritorijoje)		
		Tik automobiliu (vairuotojai)	Tik pėsčiomis (riedlente, riedučiais ar kt. ne elektrine priemone)	Mišriai (t. y. teritorijoje keliauja skirtingais keliavimo būdais)
Saugumas	Automobiliai, neviršijantys nustatyto greičio	13%	29%	16%
	Mažiau intensyvus autotransporto eismas	8%	41%	6%
	Geresnis matomumas sankryžose, perėjose	29%	65%	32%
	Trumpesni gatvių kirtimai	4%	12%	3%
	Infrastruktūra dviračiams (takai, juostos)	0%	29%	23%
	Geresnis apšvietimas	21%	65%	52%
	Keliaudamas šia gatve jaučiuosi saugiai	54%	24%	52%
Patogumas	Daugiau saugių gatvės kirtimų pėstiesiems ir dviratininkams	8%	24%	0%
	Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai	13%	35%	13%
	Gatvės mažosios architektūros elementai - suoleliai, dviračių stovai	0%	24%	16%
	Platesni pėsčiųjų takai	0%	12%	3%

	Kliūčių pašalinimas iš pėsčiųjų takų (stulpai, stovintys automobiliai, kt. kliūtys)	13%	29%	6%
	Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalia turintiems žmonėms	13%	24%	32%
	Daugiau išsikrovimo vietų aptarnavimo transportui	8%	12%	6%
	Keliauti šia gatve man patogiu	29%	24%	19%
Patrauklumas	Geresnis apšvietimas	29%	35%	23%
	Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų	4%	24%	10%
	Mažesnis triukšmas	8%	18%	0%
	Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių	8%	24%	6%
	Keliauti šia gatve man patrauklu, jaučiuosi komfortiškai	33%	24%	23%

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais¹²

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

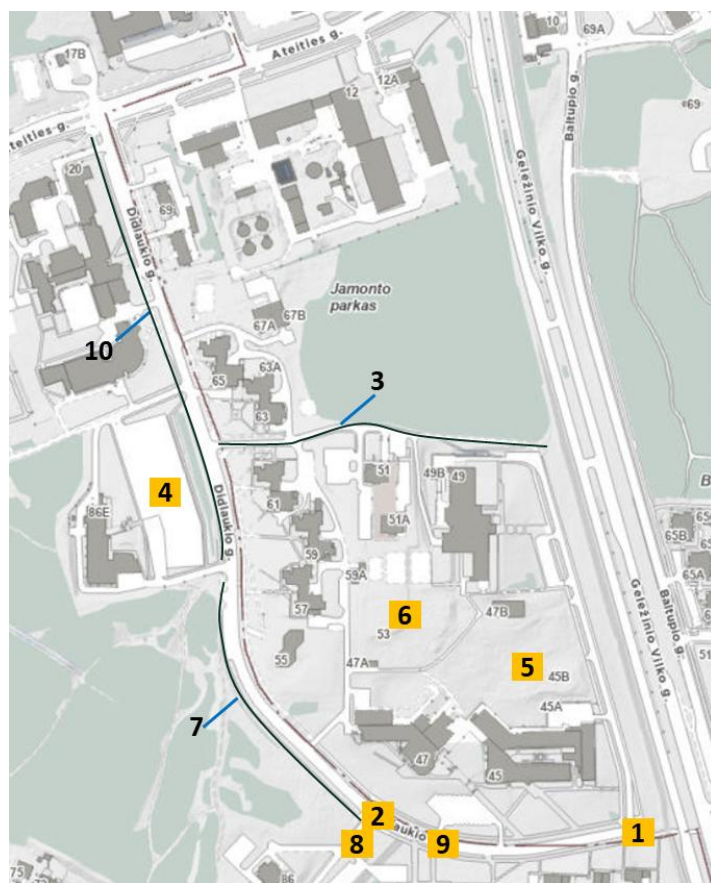
Nagrinėjamoje teritorijoje gerinant judumo sąlygas ir kuriant patogią keliavimo aplinką reikia atnaujinti pėsčiųjų takų dangą (įskaitant pritaikymą neįgaliesiems) bei didinti stovėjimo vietų skaičių. Pažymėtina, kad stovėjimo aikštelių ir vietų trūkumas skatina vairuotojus palikti automobilius neleistinose vietose, o tai blogina matomumą (ypatingai šalia pėsčiųjų perėjų) ir trukdo pėsčiųjų judėjimui. Taip pat teritorijoje gyvenantys respondentai pažymi, kad šiltuoju laiku nuomojami paspirtukai yra paliekami ne vietoje, dažnu atveju šalia perėjų ar kelių sankirtų, todėl apsunkina pėsčiųjų judėjimą perėjose ir kitose vietose.

1.7. Kūrybinių dirbtuvių rezultatai

Rengiant koncepciją buvo organizuojamos kūrybinės dirbtuvės su analizuojamų pavienių gatvių gyventojais. Kūrybinės dirbtuvės vyko sausio 28 dieną Vilniaus miesto savivaldybės administracijoje. Susitikime dalyvavo 11 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. Visi pasiūlymai ir pastebėtos problemos buvo pažymėti žemėlapyje (žr. toliau pateiktą paveikslą).

¹² Pažymėtina, kad respondentai galėjo rinktis kelis galimus atsakymo variantus (įskaitant atsakymo variantą „Negaliu atsakyti, nesilankau“, kuris nėra įtrauktas į lentelę).



Numera cija žemėlap yje	Vietos detalizacija	Problema / pasiūlymas / poreikis
1	Didlaukio g. pabaiga prie Geležinio Vilko g.	Geležinio Vilko g. kirtimas (viadukas?)
2	Didlaukio g.	Reikia saugaus perėjimo
3	Didlaukio g.	Reikalinga jungtis transportui, kai bus pastatyti daugiabučiai
4	Didlaukio g.	Galimybė išnaudoti stovėjimą, praplėsti / Glabūt galima daryti aikštelę gyventojams, nes ji būna neužpildyta
5	Didlaukio g.	Įrengti gyvenamąją zoną
6	Didlaukio g.	Įrengti gyvenamąją zoną
7	Didlaukio g.	Reikalingas pėsčiųjų tako apšvietimas
8	Didlaukio g.	Sulėtinti eismą prieš išvažiavimą
9	Didlaukio g.	Įrengti pėsčiųjų perėją
10	Didlaukio g.	Tvarkyti pėsčiųjų taką
0	Bendra pastaba	Trūksta pėsčiųjų jungčių kvartalo viduje, nenuleisti bortai ir kt.

18 paveikslas. Kūrybinių dirbtuvių metu dalyvių pateiktų problemų ir pasiūlymų apibendrinimas, Didlaukio g.

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis technine specifikacija

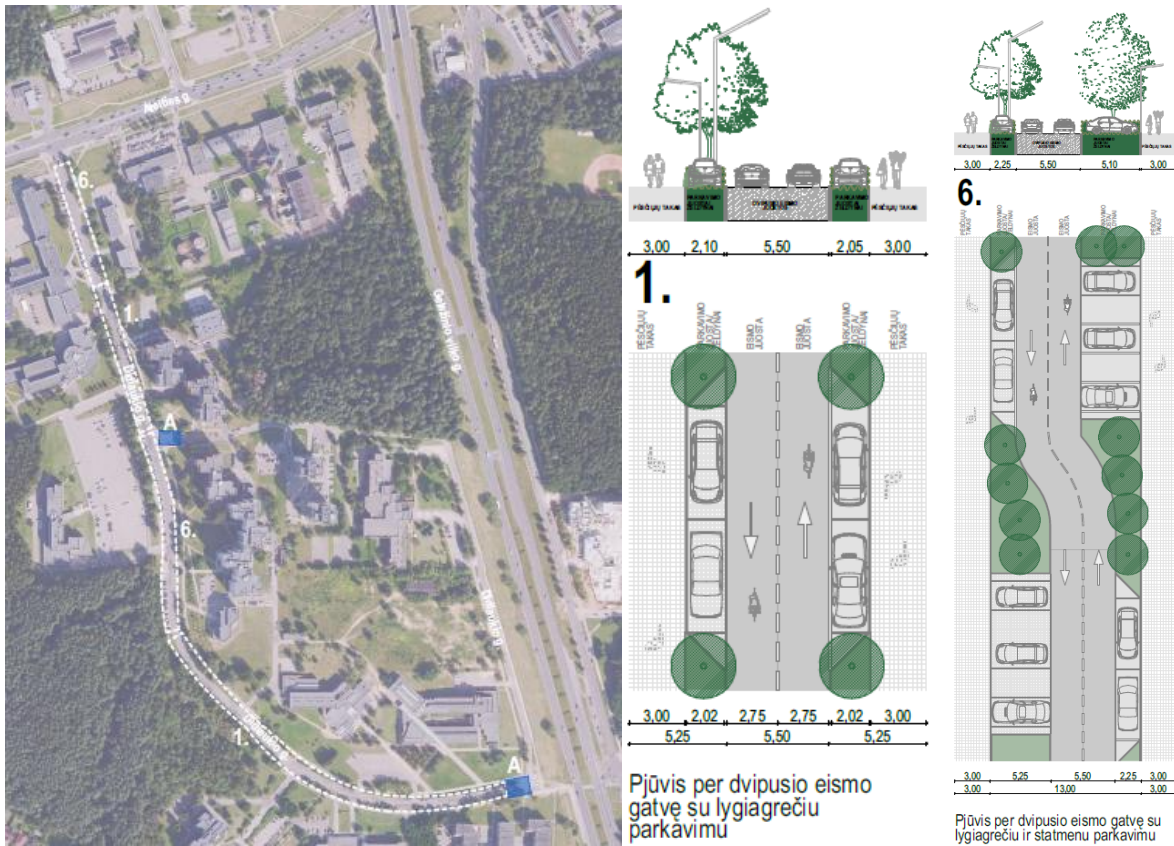
Dirbtuvių metu dalyviai pabrėžė prastą pėsčiųjų takų būklę (nenuleistus bortus, prastą dangą ir trūkstamas pėsčiųjų takų jungtis) ir automobilių stovėjimo vietų trūkumą.

1.8. Siūlomi gatvės modernizavimo sprendiniai

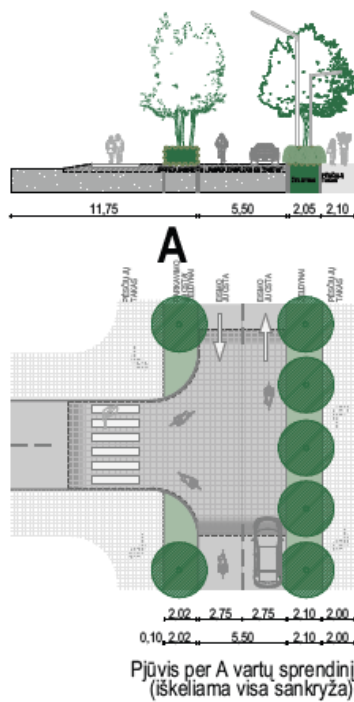
Remiantis esamos situacijos analize, gyventojų apklausų duomenimis ir organizuotų dirbtuvių rezultatais, suformuoti analizuojamos Didlaukio g. atkarpos modernizacijos sprendiniai. Nepriklausomai nuo parinktų gatvės pertvarkymo sprendimų, modernizuojant gatvę būtina užtikrinti pagrindinių gatvės elementų įrengimą ir atnaujinimą (žr. Priedą Nr. 2).

Didlaukio g. siūloma išlaikyti dvipusį eismo organizavimą su lygiagrečiomis abejose gatvės pusėse (sprendinys Nr. 1) arba statmenomis vienoje ir lygiagrečiomis kitoje gatvės pusėje (sprendinys Nr. 6) stovėjimo vietomis. Įgyvendinant sprendinį Nr. 6 gatvėje papildomai suformuojami gatvės kreiviniai, kurie prisideda prie didesnio visų eismo dalyvių saugumo, kadangi fiziškai transporto priemonių vairuotojai sumažina greitį. Atskirose sprendinio Nr. 1 atkarpose dar būtų galima papildomai iškreivinti važiuojamąją dalį vietoje lygiagretaus stovėjimo abiejose gatvės pusėse įrengiant statmenas stovėjimo vietas vienoje (intensyvesnio užstatymo) gatvės pusėje.

Nuraminus eismą inžinerinėmis priemonėmis ir apribojus greitį iki 30 km / val. galima būtų bevariklėmis transporto priemonėmis judėti bendrame sraute. Siekiant dar saugesnių eismo sąlygų bevariklio transporto ir mikrojudumo priemonių naudotojams, kaip alternatyva svarstytinas ir atskiro dviračių tako įrengimas vienoje gatvės pusėje (labiau užstatytoje) šalia šiuo metu esančio šaligatvio. Tam būtų reikalingos didesnės investicijos ir esančios želdinių juostos sumažinimas, taip pat atskirose atkarpose (kur negalima naikinti želdinių juostos dėl joje augančių medžių) dviračių takas turėtų priartėti prie važiuojamosios dalies ir būtų įrengiamas automobilių lygiagretaus statymo sąskaita.



Gatvės gale ir vidurinėje dalyje, ties nusukimu į kiemus, siūloma įrengti vartus – iškilią sankryžą (sprendinys Nr. A).



Atsižvelgiant į tai, kad nagrinėjamoje teritorijoje planuojamos daugiabučių gyvenamųjų namų statybos, tiek eismo intensyvumas, tiek ir automobilių stovėjimo vietų poreikis ateityje padidės. Taip pat didesnis automobilių srautas gali sąlygoti intensyvesnį automobilių judėjimą „ratu“, todėl schemoje nepažymėtoje gavės atkarpoje (tarp numatytų įrengti „vartų“) tikslinga svarstyti papildomus eismo ribojimus – vienkryptį eismą (tuo pačiu įrengiant daugiau automobilių statymo vietų) arba fiziškai apriboti automobilių pravažiamą (akligatvį) įrengiant automobilių stovėjimo aikštelę.

Didlaukio g. modernizacijos sprendiniai parengti atsižvelgiant į esamos situacijos analizės, apklausų ir kūrybinių dirbtuvių rezultatus. Numatyti sprendiniai prisidės prie visų eismo dalyvių saugumo ir patogumo. Nepriklausomai nuo pasirenkamo sprendinio varianto, būtina užtikrinti kokybišką pagrindinių gatvės elementų įrengimą ir pritaikymą visiems eismo dalyviams.

2.S. Stanevičiaus gatvės modernizacijos koncepcija

Šiame skyriuje atliekama esamos situacijos analizė ir vertinimas S. Stanevičiaus g. atkarpoje nuo sankryžos su 21 namu / prekybos centru LIDL ir iki sankryžos su 43 / 47 namais (S. Stanevičiaus viešojo transporto stotele). Analizuojami urbanistiniai, susisiekimo infrastruktūros, aplinkos sprendiniai ir kokybė.

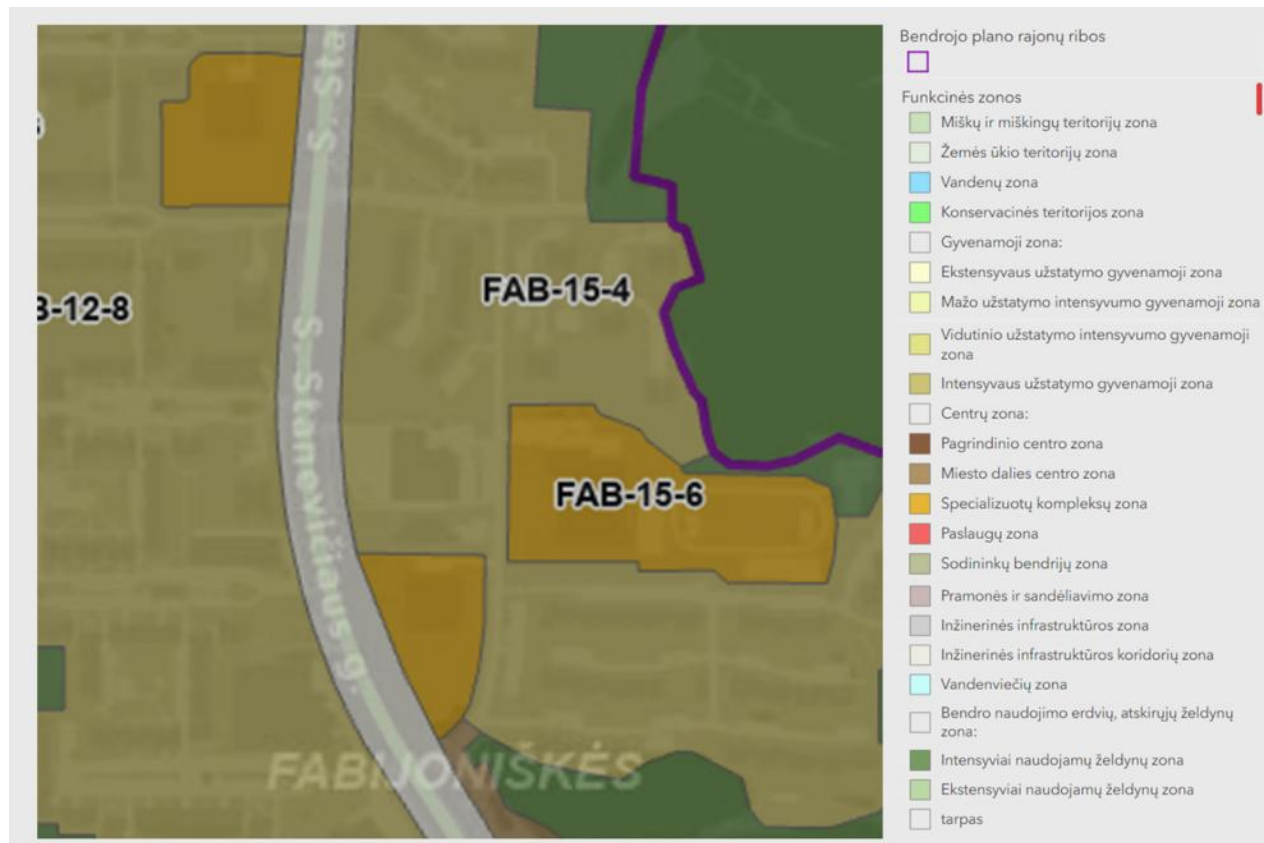


21 paveikslas. Nagrinėjama S. Stanevičiaus g. atkarpa

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis technine specifikacija

2.1. Urbanistinis kontekstas

Nagrinėjamoje S. Stanevičiaus g. atkarpoje dominuoja intensyvaus užstatymo, gyvenamosios ir specializuotų kompleksų zonos. Gatvėje dominuoja gyvenamųjų daugiabučių kvartalai, yra komercinės ir kitas paslaugas teikiančių traukos taškų (pavyzdžiui, prekybos centras Iki, sporto klubas, vaistinė ir kt.), taip pat švietimo įstaigos – ikimokyklinio ugdymo lopšelis–darželis „Jovarelis“ ir mokykla – Vilniaus Simono Stanevičiaus progimnazija.



22 paveikslas. Urbanistinis S. Stanevičiaus g. išsidėstymas

Šaltinis: Vilniaus miesto teritorijos bendrasis plano interaktyvus žemėlapis¹³

2.2. Susisiekimo infrastruktūra

GATVIŲ TINKLAS. Analizuojama S. Stanevičiaus g. pagal Vilniaus miesto gatvių kategorijų žemėlapi¹⁴ nėra priskiriama jokiai kategorijai. Tačiau pagrindinė S. Stanevičiaus gatvės atkarpa per kurią patenkama į analizuojamą atkarpą yra C kategorijos aptarnaujanti gatvė, kuri skirta pagrindinių keleivių viešojo susisiekimo linijų ir miesto vidaus transporto ryšių užtikrinimui.

PĖSČIŲJŲ INFRASTRUKTŪRA. Abiejose gatvės pusėse įrengti pėsčiųjų takai, kurie nuo važiuojamosios dalies nėra atskirti žaliaja juosta. Šaligatviai yra ganėtinai siauri (iki 1,4 m.), o vidury šaligatvių įmontuotos gatvės apšvietimo atramos. Pėsčiųjų takų danga yra nusidėvėjusi: plytelės sutrūkinėjusios ir ištrupėjusios. Šaligatvių bortai nenuleisti, o taktiliniai paviršiai neįrengti.

¹³ Vilniaus miesto teritorijos bendrasis plano interaktyvus žemėlapis. Prieiga internetu: <https://maps.vilnius.lt/bendrasis-planas#tools>

¹⁴ Gatvių kategorijos. Prieiga internetu: <https://atviras.vplanas.lt/portal/home/webmap/viewer.html?layers=11c1c867362e49f2b8da11a05089c674&review=true&layerId=3>



23 paveikslas. Pėsčiųjų takų išsidėstymas S. Stanevičiaus g.

Šaltinis: OpenStreetMap¹⁵

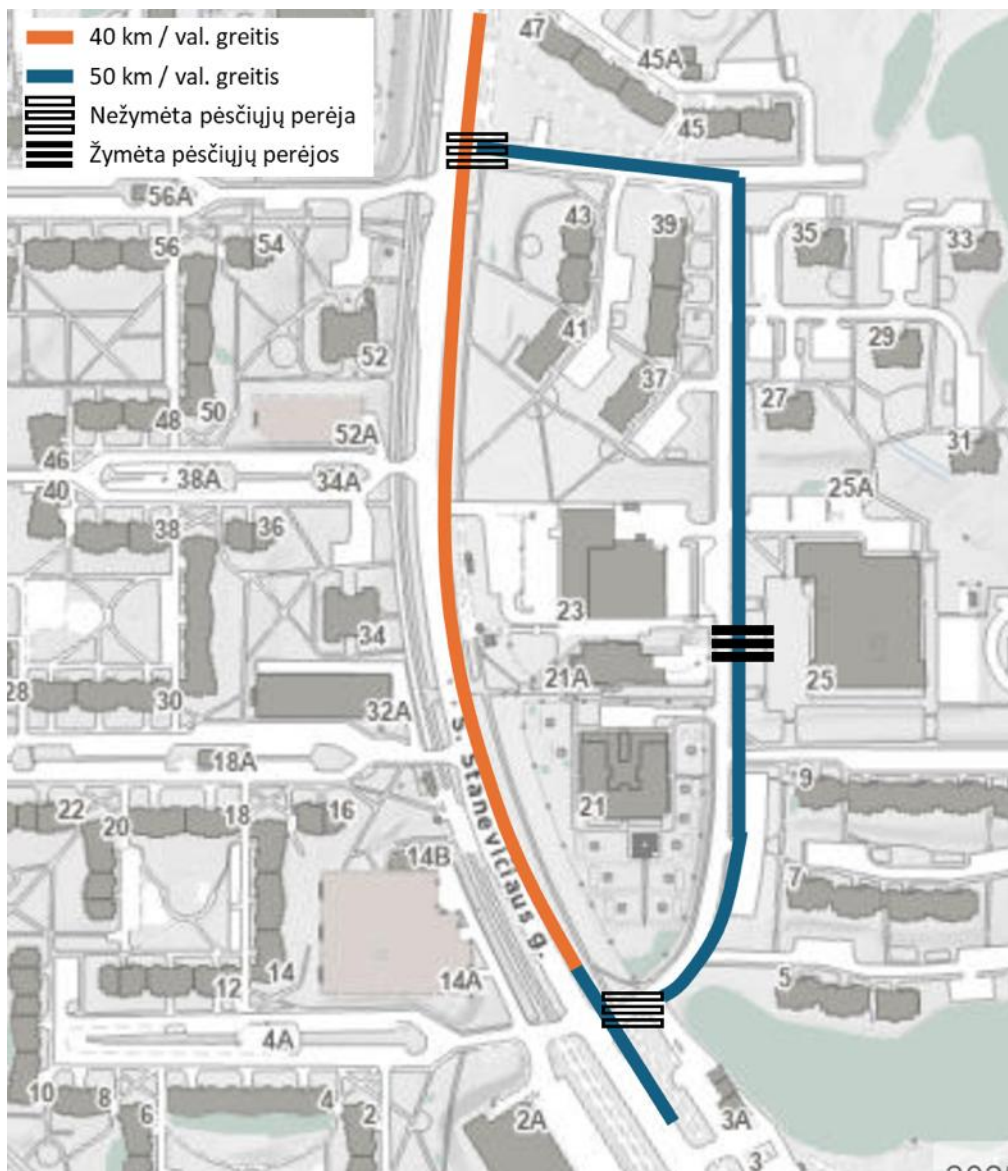
Teritorijoje pėsčiųjų takai įrengti ne tik aplink gatvę, bet ir gyvenamųjų daugiabučių kiemuose bei laisvalaikio zonose (žr. aukščiau pateiktą paveikslą).

DVIRAČIŲ INFRASTRUKTŪRA. Gatvėje nėra įrengtos dviračių takų infrastruktūros. Tačiau šalia esančioje pagrindinėje gatvėje per kurią patenkamą į analizuojamą atkarpą yra įrengtas raudono asfalto dvipusis dviračių takas.

Šalia nagrinėjamos gatvės, prie S. Stanevičiaus viešojo transporto stotelės įrengta dviračių saugykla.

EISMO ORGANIZAVIMAS. Šiuo metu į analizuojamą gatvės atkarpą galima patekti per du įvažiavimus. Prie įvažiavimų įrengtos nežymėtos perėjos, o gatvės viduje viena žymėta pėsčiųjų perėja. Visoje analizuojamos gatvės atkarpoje taikomas 50 km / val. greitis.

¹⁵ OpenStreetMap. Prieiga internetu: <https://www.openstreetmap.org/#map=16/54.73191/25.26248>

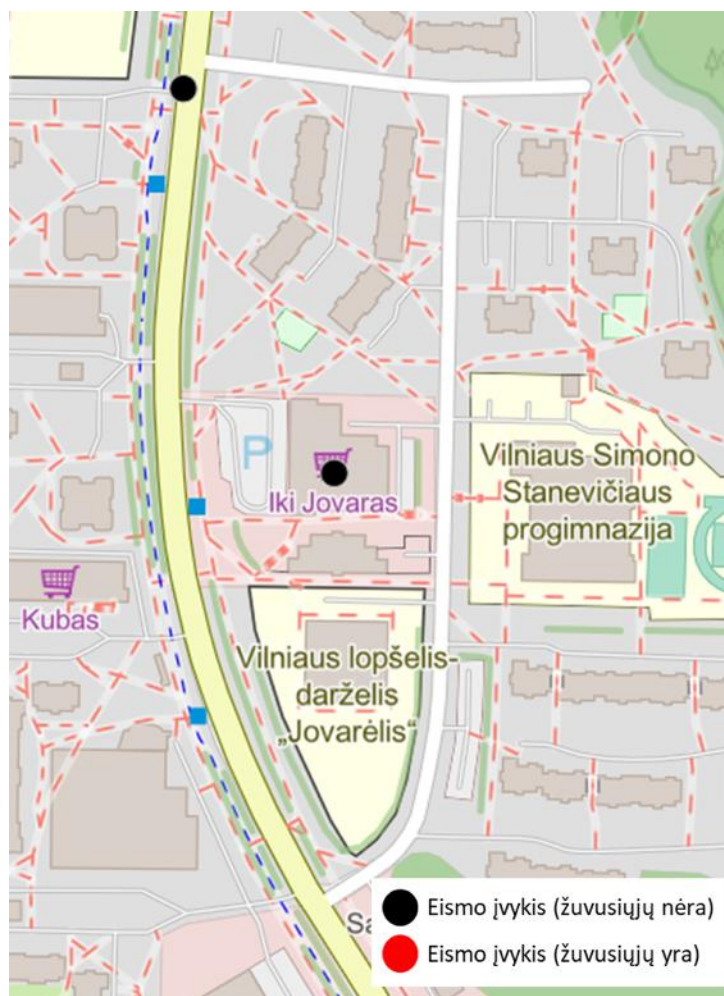


24 paveikslas. Eismo organizavimas S. Stanevičiaus g.

Šaltinis: parengta Konsultanto

EISMO SAUGA. Remiantis VŠĮ Transporto kompetencijų agentūros (toliau – TKA) duomenimis analizuojamoje S. Stanevičiaus g. 2019–2023 m. laikotarpiu nebuvo įskaitinių eismo įvykių.

Vienas eismo įvykis matomas toliau pateiktame paveiksle įvyko prekybos centro aikštelėje, tačiau patekimas į ją yra iš kitos gatvės pusės.



25 paveikslas. Įskaitiniai eismo įvykiai nagrinėjamoje S. Stanevičiaus g. atkarpoje 2019–2023 m.

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis TKA¹⁶

2.3. Aplinkos kokybė

ORO TARŠA. Remiantis Aplinkos apsaugos agentūros parengtu oro taršos sklaidos žemėlapiu pateikiamos oro taršos modeliavimo reikšmės. Pažymėtina, kad oro tarša bus vertinama, remiantis bendru lokacijos oro taršos vertinimu. Toliau lentelėje pateikiamos stebimos oro teršalų koncentracijos ribinės vertės, nustatytos higienos normos HN 35:2007 „Didžiausia leidžiama cheminių medžiagų (teršalų) koncentracija gyvenamosios ir visuomeninės paskirties pastatų patalpų ore“¹⁷.

6 lentelė. Oro taršos sklaidos rezultatai nagrinėjamoje S. Stanevičiaus g. atkarpoje

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 dioksidas	NO ₂	40 µg/m ³	8,1–10	✓

¹⁶ Transporto kompetencijų agentūra. Prieiga internetu:

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

¹⁷ 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).

Sieros dioksidas	SO ₂	20 µg/m ³	5,1–20	✓
Anglies monoksidas	CO	1 mg/m ³	0,25–0,311	✓
Lakieji organiniai junginiai	LOJ	0,5 mg/m ³	0,032–0,035	✓

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis Aplinkos apsaugos agentūros duomenimis¹⁸

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

TRIUKŠMO TARŠA. Triukšmo analizė remiasi Lietuvos Higienos normos HN 33:2011 „Triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamuosiuose ir visuomeninės paskirties pastatuose bei jų aplinkoje“¹⁹ nustatytais ribinėmis vertėmis. Toliau pateikiami žemėlapiai su autotransporto sukeliama triukšmo ribomis dienos ir nakties metu. Pažymėtina, kad triukšmo vertinimas bus atliekamas, remiantis į bendrą triukšmo vertinimą teritorijoje, į kurią patenka analizuojama gatvė ar jos atkarpa. Gyvenamųjų namų kvartaluose triukšmo lygis neviršija ribinės vertės.

Analizuojama S. Stanevičiaus gatvės atkarpa patenka į Fabijoniškių mikrorajono ribas. Kaip galima matyti žemėlapyje, tiek dienos, tiek nakties metu autotransporto sukeltas triukšmas rajone neviršija ribinės vertės.



26 paveikslas. Triukšmo nuo autotransporto dienos metu rodikliai S. Stanevičiaus g.

Šaltinis: Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai²⁰

Pažymėtina, kad didžiausias triukšmas fiksuojamas didžiausių autotransporto srautą turinčiuose kelio ruožuose.

¹⁸ Aplinkos apsaugos agentūra. Prieiga internetu: <https://dts.aplinka.lt/map/viewer/external/#mapId=3151>

¹⁹ 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).

²⁰ Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai. Prieiga internetu: <https://maps.vilnius.lt/aplinkosauga#legend>



27 paveikslas. Triukšmo nuo autotransporto nakties metu rodikliai S. Stanevičiaus g.

Šaltinis: Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai²¹

Atlikus analizę nustatyta, kad gatvėje triukšmas neviršija nustatytų ribinių verčių.

2.4. Gatvės infrastruktūros ir eismo organizavimo vertinimas

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

D kategorijos gatvėse taikomas projektinis greitis pagal Statybos techninį reglamentą STR 2.06.04:2014 turėtų būti iki 30 km / val. Toliau lentelėje pateikiami reikalavimai taikomi D kategorijos gatvėms.

7 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	
4.	D	12,0	30,0	2,0	2,0	2,75
5.	D _s	5,0	20,0	1,0	2,0	2,50
6.	D _s *	4,5	20,0	1,0	1,0	3,50

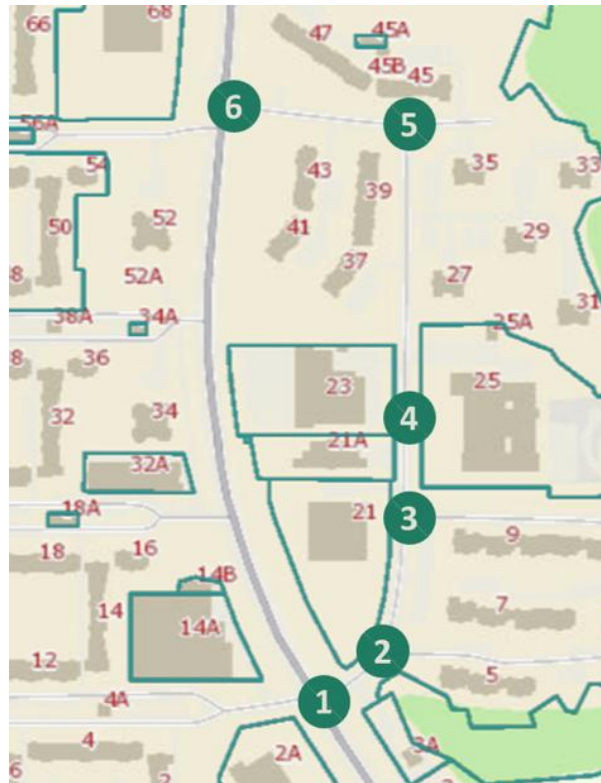
Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis STR 2.06.04:2014²²

D_s* Taikoma susiformavusiose mėgėjų sodo teritorijose

Eismas gatvėje organizuojamas dviem kryptimis, greitis nėra ribojamas. Automobiliai statomi lygiagrečiai gatvės važiuojamojoje dalyje, daugumoje abiejose gatvės pusėse nepaliekant saugaus pravažavimo, stovėjimą ribojančių ženklų nėra. Šaligatviai įrengti abiejose gatvės pusėse prie pat važiuojamosios dalies.

²¹ Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai. Prieiga internetu: <https://maps.vilnius.lt/aplinkosauga#legend>

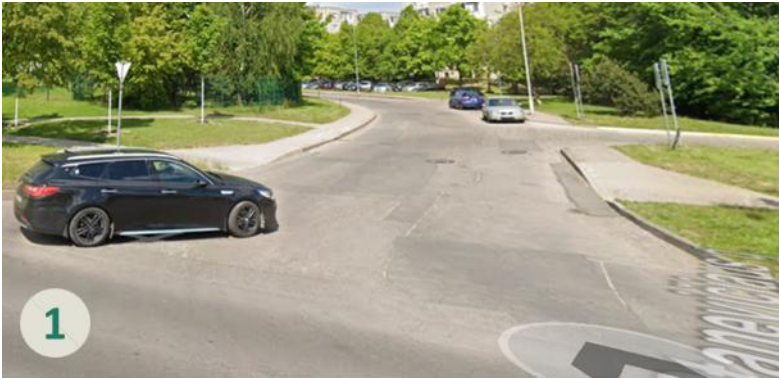
²² Statybos techninis reglamentas STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“, patvirtintas LT aplinkos ministro 2011 m. gruodžio 2 d. įsakymu Nr. D1-933 (galiojanti suvestinė redakcija nuo 2024-11-01)



28 paveikslas. Nagrinėjamos S. Stanevičiaus g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos
Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis Regia

Toliau lentelėje pateikiama nagrinėjamos gatvės infrastruktūros analizė.

8 lentelė. Nagrinėjamos S. Stanevičiaus g. infrastruktūros vertinimas

Infrastruktūros fotofiksacija ²³	Vertinimas
	- Nežymėta pėsčiųjų perėja su nuleistais bortais - Neįrengti taktiliniai paviršiai - Trūksta apšvietimo - Perėja kerta plačią važiuojamąją dalį, reikalinga saugos salelė arba siaurinimas - Automobiliai statomi važiuojamojoje gatvės dalyje, ne visuomet išlaikant atstumus iki įvažų / perėjų
	- Neįrengta perėja (nenuleisti bortai, neįrengti taktiliniai paviršiai) - Šaligatvis per siauras, jame įrengtos šviestuvų atramos

²³ Fotofiksacijos darytos iš 2024 m. gegužės mėn.



- Neįrengtos perėjos (nulenkti bortai, neįrengti taktiniai paviršiai)
- Automobiliai statomi važiuojamojoje gatvės dalyje, ne visuomet išlaikant atstumus iki įvažiavimų / perėjų



- ✓ Greičio mažinimo kalnelis
- ✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjos apšvietimas
- Nulenkti bortai
- Neįrengti taktiniai paviršiai
- Automobiliai statomi važiuojamojoje gatvės dalyje, nepaliekant saugaus atstumo ir galimybių prasilenkti
- Nėra įrengtų vaikų išleidimo vietų prie ugdymo įstaigos



- Neįrengta perėja (nulenkti bortai, neįrengti taktiniai paviršiai)



- Nežymėta pėsčiųjų perėja
- Nulenkti šaligatvių bortai
- Neįrengti taktiniai paviršiai
- Perėja kerta plačią važiuojamąją dalį, reikalinga saugos salelė arba siaurinimas
- Automobiliai statomi važiuojamojoje gatvės dalyje, ne visuomet išlaikant atstumus iki įvažiavimų / perėjų

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

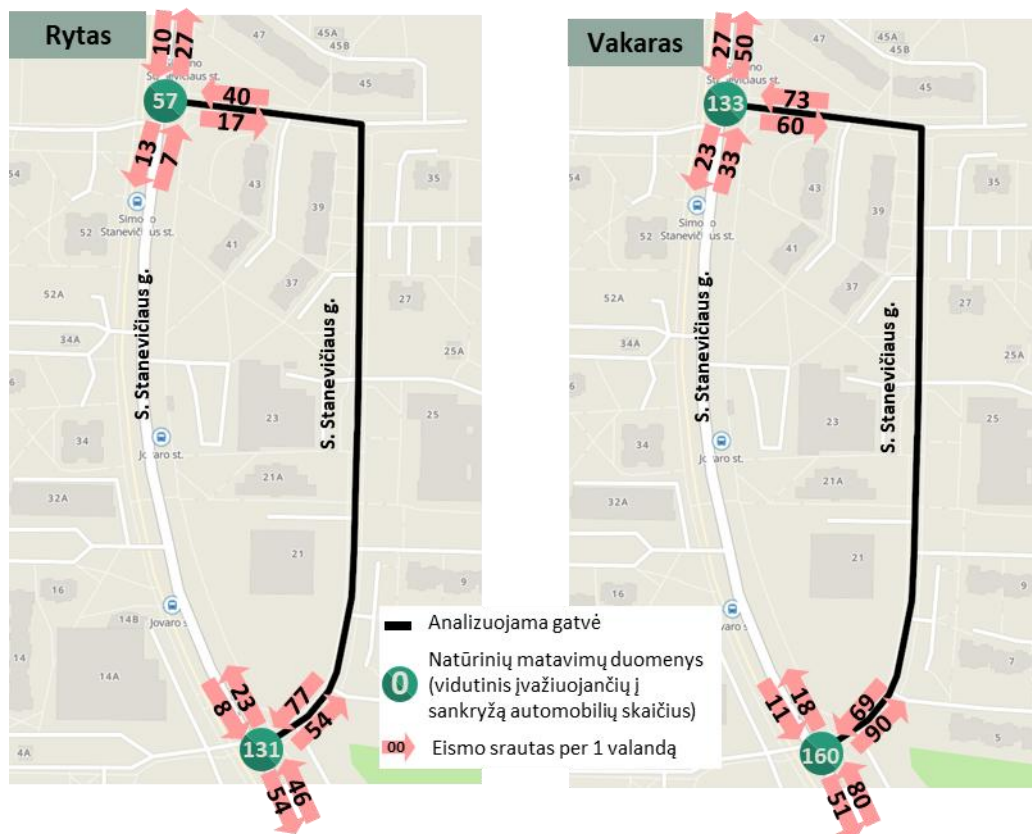
Vertinama, kad ne visa įrengta infrastruktūra atitinka galiojančią teisinę bazę (pavyzdžiui, nėra taktinių paviršių, nulenkti bortai ir kt.), šalia ugdymo įstaigų nėra įrengtų vaikų išleidimo vietų. Važiuojamojoje dalyje statomi automobiliai riboja matomumą arba nepalieka pakankamo pločio važiuojamosios dalies.

2.5. Eismo srautų matavimai

Poskyryje pateikiami eismo srautų matavimo rezultatai. Eismo srautų duomenys gauti atlikus natūrinius matavimus antradienį, trečiadienį arba ketvirtadienį dviem piko laikais: ryte nuo 7 val. iki 9.30 val. ir vakare nuo 16.30 iki 18.30 val. Matavimų metu buvo skaičiuojami automobilių, pėsčiųjų ir dviračių / elektrinių paspirtukų srautai skirtingomis eismo kryptimis atrinktose sankryžose.

Natūriniai eismo srautų matavimai buvo atliekami 2 nagrinėjamos gatvės sankryžose.

Didžiausias eismo srautas užfiksuotas apatinėje gatvės sankryžoje, kurioje automobilių srautas rytinio piko šiek tiek mažesnis nei vakarinio. Viršutinėje sankryžoje eismo srautas rytinio piko metu mažiau intensyvus, tačiau vakare stipriai išauga.



29 paveikslas. Eismo srautų matavimų rezultatai S. Stanevičiaus g.

Šaltinis: parengta Konsultanto

Toliau lentelėje pateikiami likusių eismo dalyvių srautai apskaičiuoti matavimų metu. Didžiausias pėsčiųjų ir dviratininkų srautas užfiksuotas viršutinėje sankryžoje. Pėsčiųjų skaičius didesnis vakare, o dviratininkų – ryte.

9 lentelė. Eismo srautų matavimų rezultatai S. Stanevičiaus g.

Nr. žemėlapyje	Sankryža	Pėstieji		Dviratininkai		El. paspirtukai	
		Rytas	Vakaras	Rytas	Vakaras	Rytas	Vakaras
1.	Stanevičiaus g. (viršutinė)	26	40	13	0	0	0
2.	Stanevičiaus g. (apatinė)	0	33	8	7	0	0

Šaltinis: parengta Konsultanto

Atlikus eismo srautų matavimus nustatyta, kad intensyviausia sankryža yra prie įvažiavimo į gatvę, kiek mažesnis.

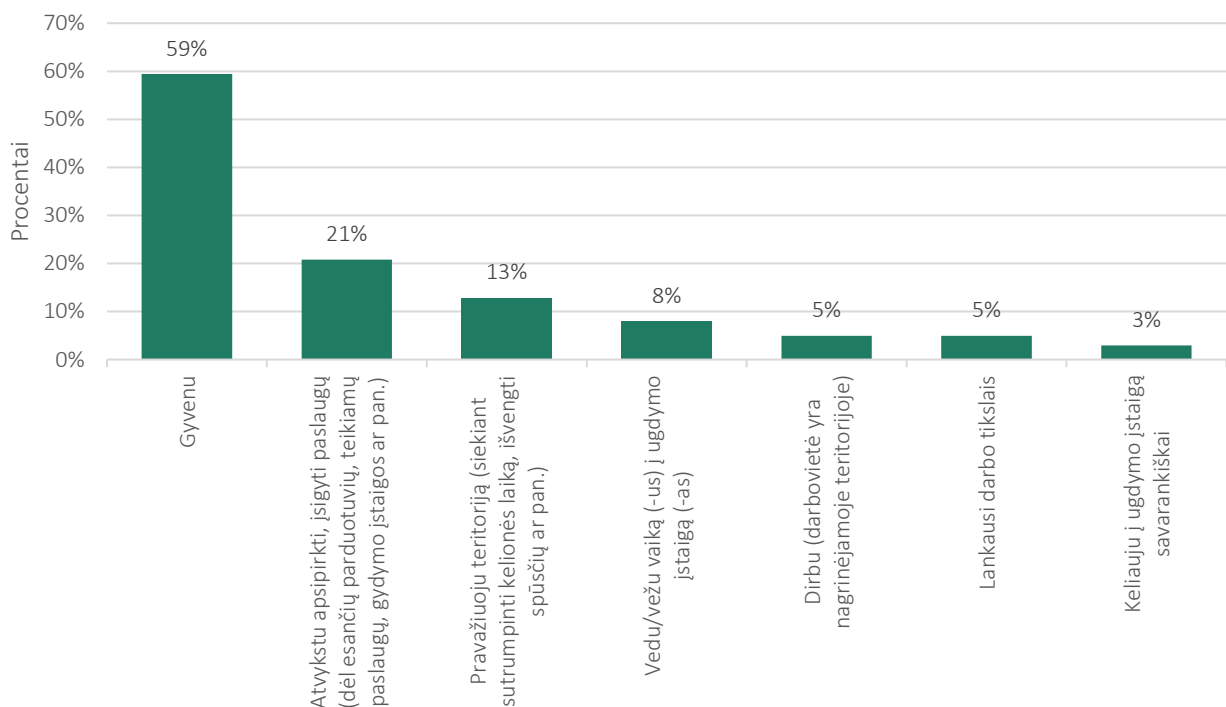
2.6. Gyventojų apklausos rezultatai

Rengiant koncepciją atlikta gyventojų apklausa apie susisiekimo galimybes bei problemas analizuojamoje teritorijoje. Anketinė apklausa buvo vykdoma *Zoho* platformoje, ją viešinant Užsakovo internetiniame tinklapyje, socialiniuose tinkluose ir mokyklų elektroniniuose dienynuose. Apklausa buvo vykdoma nuo 2024 m. gruodžio 6 d. iki 2025 m. kovo 26 d. (imtinai).

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

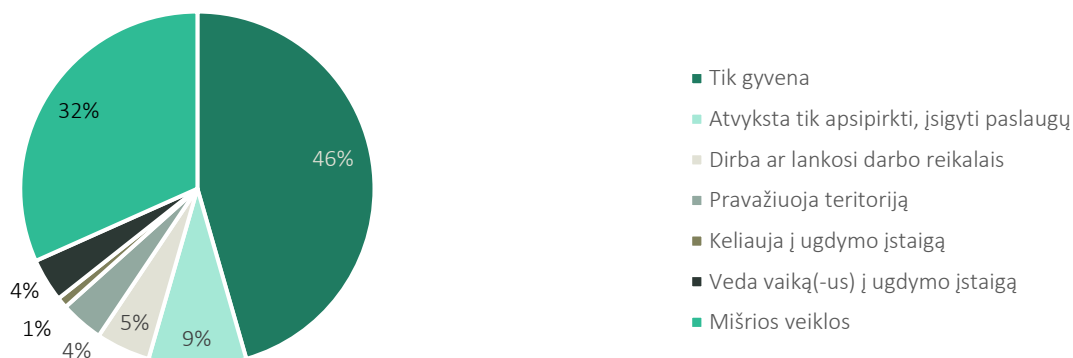
Analizei atrinktos tik pilnai užpildytos anketos, kurių buvo 107 vnt., tai atitinka Užsakovo imties reikalavimus (t. y. 100 užpildytų anketų).

Didžioji dalis respondentų yra S. Stanevičiaus gatvės gyventojai (59 proc.). Antroji pagal dažnumą priežastis lankytis šioje gatvėje – apsipirkimas ar paslaugų įsigijimas (21 proc.). Pažymėtina, kad kiek daugiau nei dešimtdalis respondentų (13 proc.) analizuojamą teritoriją naudoja tranzitiniam eismui t. y. pravažiuoja, siekiant trumpinti kelionės laiką ar išvengti spūsčių.



30 paveikslas. Dažniausias lankymosi S. Stanevičiaus gatvėje tikslas

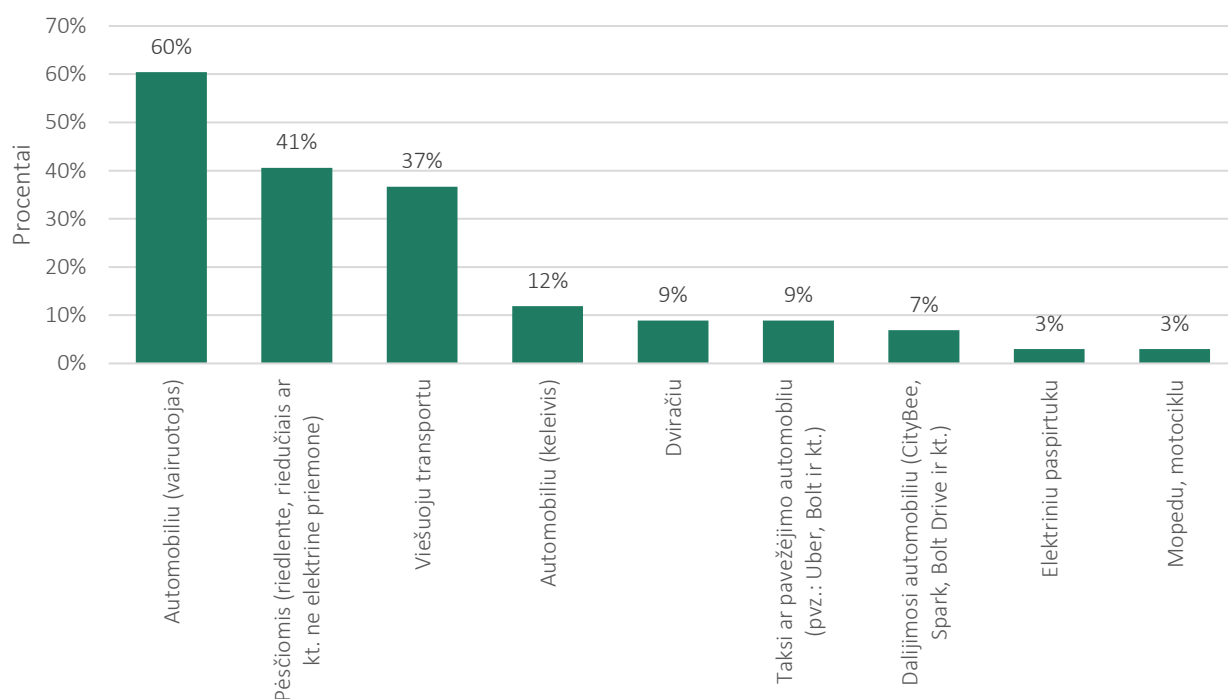
Pažymėtina, kad 41 proc. respondentų negyvena nagrinėjamoje teritorijoje ir joje lankosi kitais tikslais, iš jų 29 proc. – atvyksta apsipirkti, 20 proc. – darbo reikalais (dirba ar lankosi darbo tikslais). Beveik puse respondentų (46 proc.) nagrinėjamoje teritorijoje tik gyvena (t. y. dirba, apsiperka ir vykdo veiklas kitose teritorijose), apie 14 proc. atvyksta tik dirbti ar lankosi darbo tikslais. Pažymėtina, kad beveik trečdalis respondentų (32 proc.) teritorijoje lankosi dėl mišrių tikslų (pvz., atvažiuoja apsipirkti ir pravažiuoja teritoriją, siekiant išvengti spūsčių ar pan.)



31 paveikslas. Dažniausias lankymosi S. Stanevičiaus gatvėje tikslas, proc.

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

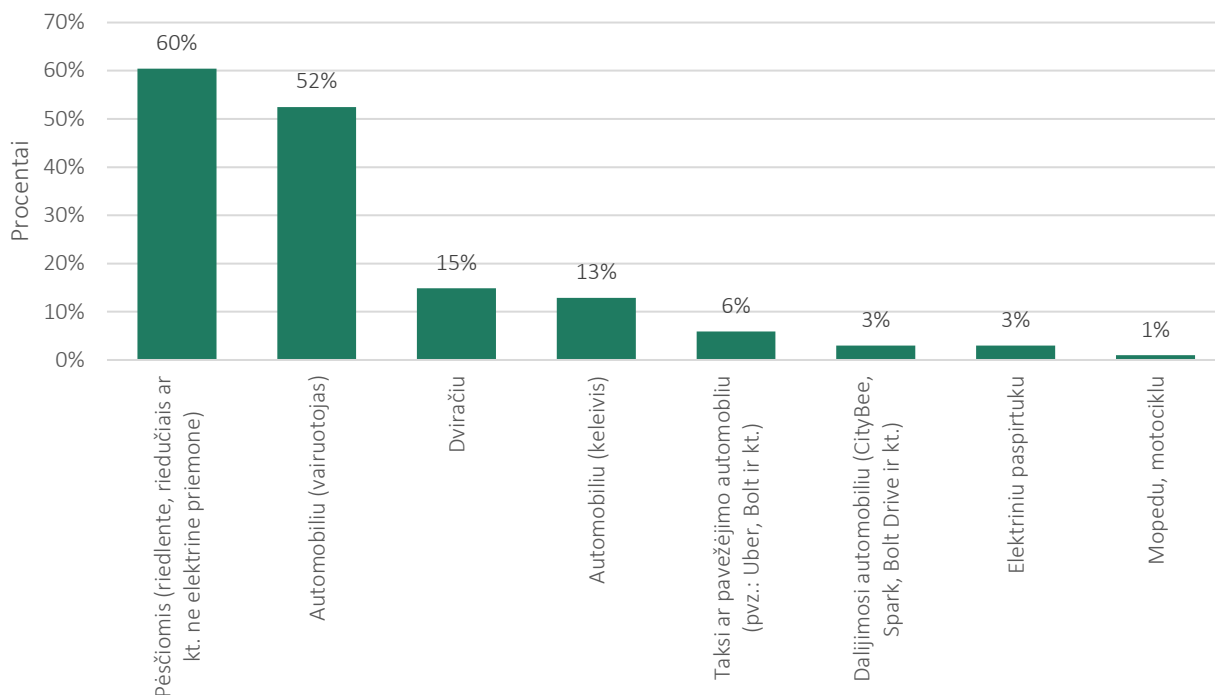
Dažniausiai respondentai keliauja į analizuojamą S. Stanevičiaus gatvę automobiliu (60 proc.). Pažymėtina, kad automobiliu keliauja 73 proc. gyventojų ir 40 proc. ne gyventojų (t. y. asmenys, kurie lankosi teritorijoje įvairiais tikslais). Kitas dažniausias atvykimo būdas (29 proc.) yra pėsčiomis (arba riedlente, riedučiais ir kitomis ne elektroninėmis priemonėmis). Tokią keliavimo priemonę dažniau renkasi analizuojamos gatvės gyventojai nei ne gyventojai (atitinkamai, 38 proc. ir 23 proc.). Viešuoju transportu atkeliauja apie trečdalis respondentų, t. y. 36 proc. Pažymėtina, kad teritorijos gyventojai yra mažiau linkę naudotis viešuoju transportu nei atvykstantys (atitinkamai, 22 proc. ir 30 proc.).



32 paveikslas. Dažniausias atvykimo būdas į S. Stanevičiaus gatvę

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

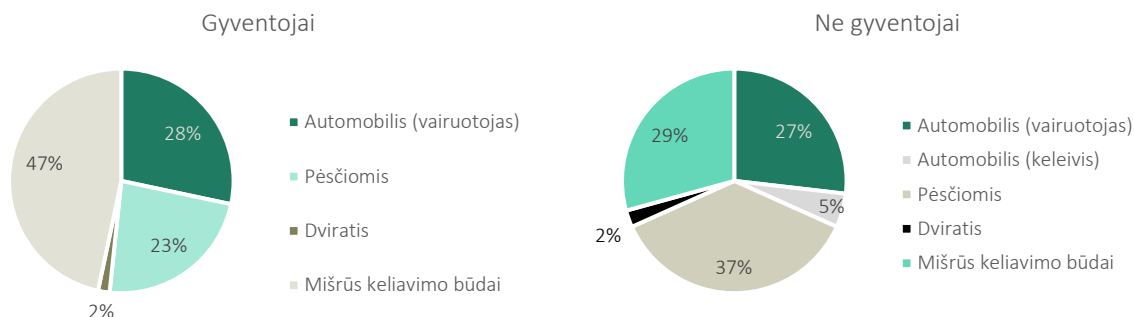
Analizuojant respondentų keliavimo įpročius S. Stanevičiaus gatvėje nustatyta, kad dažniausiai jie keliauja pėsčiomis (60 proc.). Analizuojamos gatvės gyventojai, labiau nei ne gyventojai, yra linkę keliauti pėsčiomis (atitinkamai, 63 proc. ir 58 proc.). Apie pusę respondentų gatvėje keliauja automobiliais (52 proc.). Dažnu atveju automobiliu linkę keliauti gyventojai nei ne gyventojai (atitinkamai, 63 proc. ir 35 proc.). Nemaža dalis respondentų renkasi keliones dviračiu (15 proc., iš kurių 13 proc. – gyventojai, 18 proc. – ne gyventojai).



33 paveikslas. Dažniausias keliavimo būdas S. Stanevičiaus gatvėje

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Pažymėtina, kad tiriamos gatvės gyventojai kelionėms po analizuojamą teritoriją renka alternatyvias keliavimo priemones: 23 proc. keliauja tik pėsčiomis, 2 proc. – dviračiu, o 47 proc. – mišriai (pvz., automobiliu ir pėsčiomis ar kita transporto priemone). Tik automobilį renka kiek daugiau nei penktadalis respondentų – 28 proc. Ne gyventojai dažniausiai renka keliauti po analizuojamą teritoriją automobiliu (32 proc.), daugiau nei trečdalis keliauja pėsčiomis (37 proc.). Pažymėtina, kad kiek mažiau nei trečdalis (29 proc.) ne gyventojų renka mišrius keliavimo būdus (pvz., automobiliu arba nemotorine transporto priemone).

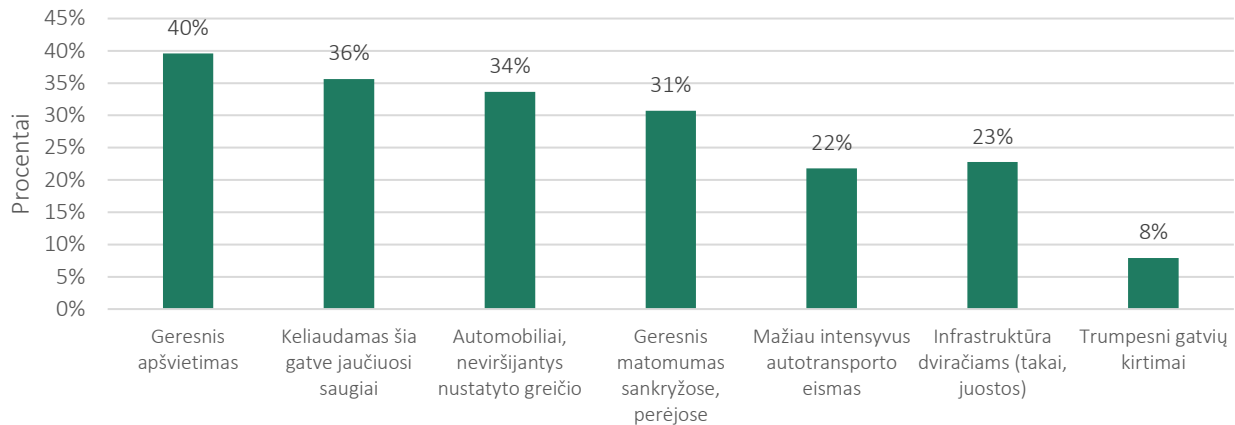


34 paveikslas. Dažniausias keliavimo būdas S. Stanevičiaus gatvėje tarp gyventojų ir ne gyventojų, proc.

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Atsižvelgiant į S. Stanevičiaus gatvės judumo ypatumus, respondentai pažymi, kad tiriamoje gatvėje reikia geresnio apšvietimo (40 proc.), užtikrinti, kad automobiliai neviršytų leistino greičio (36 proc.) bei geresnio matomumo sankryžose ir perėjose (31 proc.). Pažymėtina, kad gyventojai labiau nei ne gyventojai susiduria su sunkumais dėl automobilių, viršijančių leistiną greitį (atitinkamai, 37 proc. ir 30 proc.), bei prasto apšvietimo (atitinkamai, 47 proc. ir 30 proc.). Kitais atvejais nenustatytas reikšmingas skirtumas tarp gyventojų ir ne gyventojų nuomonės.

Bendrai vertinant, respondentai jaučiasi saugiai keliaudami S. Stanevičiaus gatve (36 proc.) Ne gyventojai jaučiasi kiek saugiau nei gyventojai, atitinkamai, 38 proc. ir 33 proc.

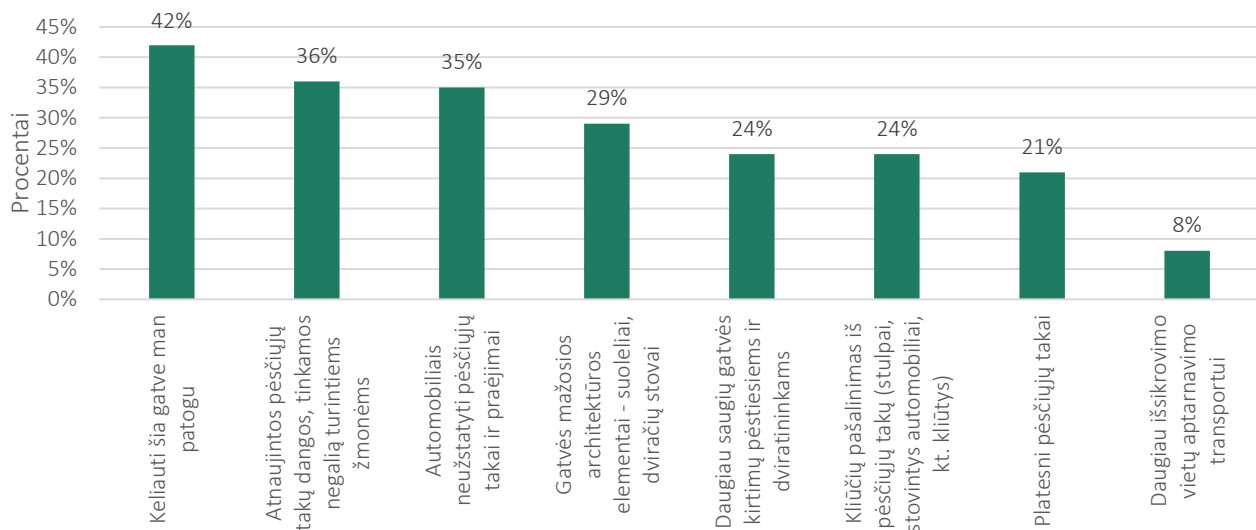


35 paveikslas. Aspektai, kuriuos reikėtų patobulinti, kad keliaujant S. Stanevičiaus gatvėje respondentas jaustųsi saugiau

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Dauguma respondentų pažymėjo, kad patogesniai judėjimui S. Stanevičiaus gatvėje reikia atnaujinti pėsčiųjų takų dangą (įskaitant pritaikymą žmonėms su negalia; 36 proc.), užtikrinti, kad automobiliai nebūtų statomi neleistinose vietose ant pėsčiųjų takų ar perėjimų (35 proc.) bei pastatyti papildomus mažosios architektūros elementus (29 proc.). Pažymėtina, kad gyventojų ir ne gyventojų atsakymai išsiskyrė vertinant kelis kriterijus. Ne gyventojai, nei gyventojai, labiau linkę sutikti, kad S. Stanevičiaus gatvėje trūksta saugių gatvės kirtimų pėstiesiems bei dviratininkams (atitinkamai, 30 proc. ir 20 proc.). Gyventojai, labiau nei ne gyventojai, norėtų gatvėje matyti daugiau mažosios architektūros elementų (atitinkamai, 33 proc. ir 23 proc.). Ne gyventojai, labiau nei gyventojai, pastebi poreikį plėsti pėsčiųjų takus (atitinkamai, 28 proc. ir 17 proc.).

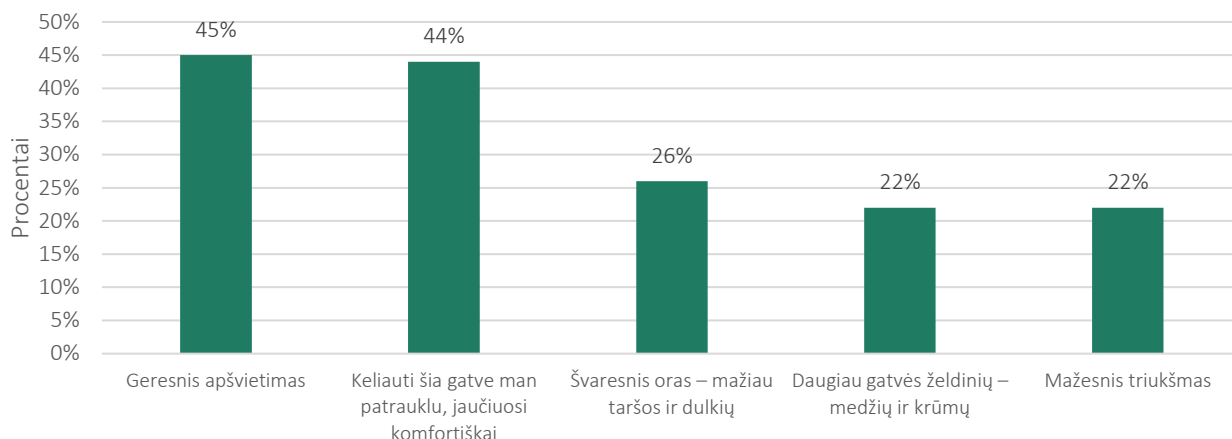
Kita vertus, beveik pusė respondentų (42 proc.) pažymėjo, kad keliaudami S. Stanevičiaus gatve jaučiasi patogiai.



36 paveikslas. Aspektai, kurie keliavimą S. Stanevičiaus gatvėje paverstų patogesniu

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Vertinant S. Stanevičiaus gatvės patrauklumą (komfortiškumą) nustatyta, kad yra poreikis geresniam apšvietimui (45 proc.). Pažymėtina, kad šis aspektas svarbus tiek gyventojams (48 proc.), tiek ne gyventojams (40 proc.). Kiti svarbūs aspektai – švarinis oras (26 proc.), daugiau gatvės želdinių (22 proc.) ir mažesnis triukšmas (22 proc.). Kita vertus, 45 proc. respondentų nurodė, kad keliaudami S. Stanevičiaus gatvėje jaučiasi komfortiškai (42 proc. – gyventojai, 45 proc. – ne gyventojai).



37 paveikslas. Aspektai, kurie turėtų pasikeisti, kad keliavimas S. Stanevičiaus gatvėje būtų patrauklesnis

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Bendrai analizuojant nagrinėjamos teritorijos gatvių saugumo, patogumo ir patrauklumo kriterijus, nustatyta, kad keliautojai pėsčiomis, automobiliu ir mišriai skirtingai vertina pasirinktus kriterijus. Automobilių vairuotojai labiau nei pėstieji ar mišrių priemonių naudotojai yra linkę sutikti, kad keliauti S. Stanevičiaus gatve jiems patogiu ir komfortiška. Mišrūs keliautojai labiau nei pėstieji ir automobilių vairuotojai išskiria, kad svarbu yra tvarkyti ir plėtoti dviračių takų infrastruktūrą. Pėstieji, labiau nei automobilių vairuotojai ir mišriai keliaujantis, pažymi, kad reikia užtikrinti, kad automobiliai neviršytų nustatyto greičio, mažinti intensyvų autotransporto eismą, suprojektuoti daugiau saugių gatvės kirtimų (pėstiesiems ir dviratininkams), gerinti apšvietimą, platinti pėsčiųjų takus bei šalinti ant jų esančias kliūtis. Taip pat pėstieji, labiau nei kitų grupių atstovai, linkę sutikti, kad teritorijoje reikia užtikrinti švaresnį orą bei mažesnį triukšmą.

10 lentelė. Kriterijų vertinimas pagal keliavimo būdus S. Stanevičiaus gatvėje

Klausimas	Kriterijus	Keliavimo būdas (teritorijoje)		
		Tik automobiliu (vairuotojai)	Tik pėsčiomis (riedlente, riedučiais ar kt. ne elektrine priemone)	Mišriai (t. y. teritorijoje keliauja skirtingais keliavimo būdais)
Saugumas	Automobiliai, neviršijantys nustatyto greičio	26%	55%	25%
	Mažiau intensyvus autotransporto eismas	7%	38%	20%
	Geresnis matomumas sankryžose, perėjose	26%	34%	32%
	Trumpesni gatvių kirtimai	7%	17%	2%
	Infrastruktūra dviračiams (takai, juostos)	4%	28%	32%
	Geresnis apšvietimas	30%	55%	36%
	Keliaudamas šia gatve jaučiuosi saugiai	44%	17%	41%
Patogumas	Daugiau saugių gatvės kirtimų pėstiesiems ir dviratininkams	7%	55%	14%
	Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai	26%	41%	36%
	Gatvės mažosios architektūros elementai - suoleliai, dviračių stovai	15%	41%	30%
	Platesni pėsčiųjų takai	7%	34%	20%

	Kliūčių pašalinimas iš pėsčiųjų takų (stulpai, stovintys automobiliai, kt. kliūtys)	22%	28%	23%
	Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalia turintiems žmonėms	22%	41%	41%
	Daugiau išsikrovimo vietų aptarnavimo transportui	7%	10%	7%
	Keliauti šia gatve man patogiu	56%	24%	43%
Patrauklumas	Geresnis apšvietimas	33%	66%	39%
	Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų	15%	31%	20%
	Mažesnis triukšmas	4%	34%	25%
	Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių	11%	41%	25%
	Keliauti šia gatve man patrauklu, jaučiuosi komfortiškai	56%	24%	48%

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais²⁴

Didžioji dalis kelionių nagrinėjamoje gatvėje 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 beveik pusė respondentų judumui taiko mišrius keliavimo būdus, todėl jiems aktuali tiek automobilių, tiek pėsčiųjų, tiek dviračių infrastruktūra ir jos prieinamumas.

Nagrinėjamoje gatvėje trūksta geresnio apšvietimo (tiek kelyje, tiek pėsčiųjų ir dviračių takuose) bei geresnio matomumo sankryžose ir perėjose. Trečdalis respondentų pabrėžė apšvietimą ir geresnį matomumą kaip pagrindinius saugumo kriterijus, kuriuos reikia gerinti.

Gerinant judumo sąlygas ir kuriant patogią keliavimo aplinką reikia atnaujinti pėsčiųjų takų dangą (įskaitant pritaikymą neįgaliesiems) bei didinti stovėjimo vietų skaičių. Pažymėtina, kad stovėjimo vietų trūkumas skatina vairuotojus palikti automobilius neleistinose vietose, o tai blogina matomumą (ypatingai šalia pėsčiųjų perėjų) ir trukdo pėsčiųjų judėjimui.

2.7. Kūrybinių dirbtuvių rezultatai

Rengiant koncepciją buvo organizuojamos kūrybinės dirbtuvės su analizuojamų pavienių gatvių gyventojais. Kūrybinės dirbtuvės vyko sausio 28 dieną Vilniaus miesto savivaldybės administracijoje. Susitikime dalyvavo 11 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. Visi pasiūlymai ir pastebėtos problemos buvo pažymėti žemėlapyje (žr. toliau pateiktą paveikslą).

²⁴ Pažymėtina, kad respondentai galėjo rinktis kelis galimus atsakymo variantus (įskaitant atsakymo variantą „Negaliu atsakyti, nesilankau“, kuris nėra įtrauktas į lentelę).

Numeracija žemėlapyje	Vietos detalizacija	Problema / pasiūlymas / poreikis
1	S. Stanevičiaus g.	Tvarkyti perėją
2	S. Stanevičiaus g.	Tvarkyti apšvietimą
3	S. Stanevičiaus g.	Žmonės per parkavimą eina
4	S. Stanevičiaus g.	Pėsčiųjų takų tvarkymas
5	S. Stanevičiaus g.	Perėjimo problemą
6	S. Stanevičiaus g.	Žalioji veja (kampas) nuvažinėta
0	Transporto priemonių eismas	Rodyklėmis pažymėtas potenciali transporto priemonių judėjimo kryptis

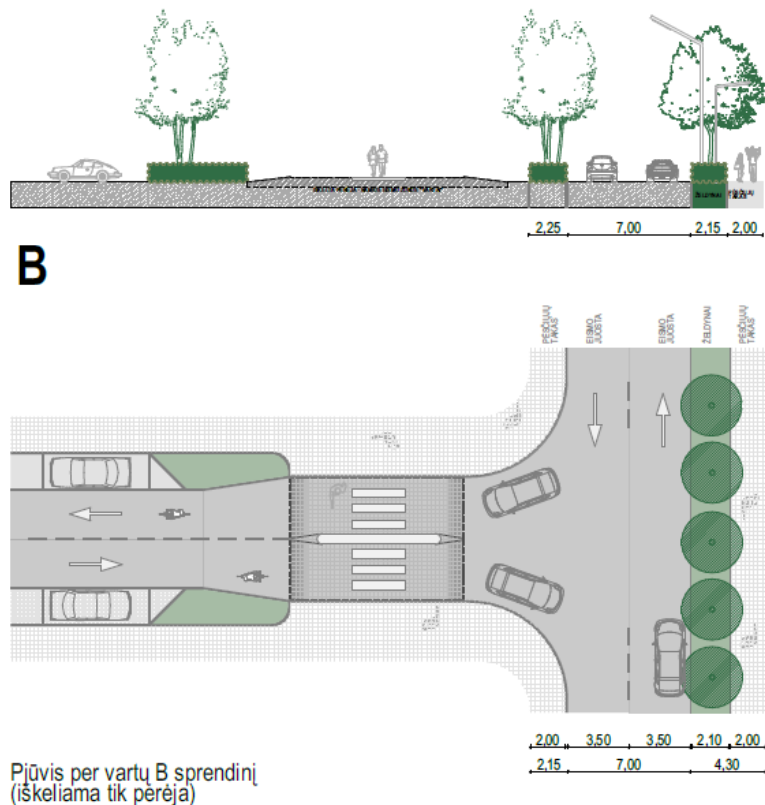
38 paveikslas. Kūrybinių dirbtuvių metu dalyvių pateiktų problemų ir pasiūlymų apibendrinimas, S. Stanevičiaus g.
Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis technine specifikacija

Dirbtuvių metu dalyviai išreiškė poreikį tvarkyti pėsčiųjų takus ir perėjas.

2.8. Siūlomi gatvės modernizavimo sprendiniai

Remiantis esamos situacijos analize, gyventojų apklausų duomenimis ir organizuotų dirbtuvių rezultatais, suformuoti analizuojamos S. Stanevičiaus g. atkarpos modernizacijos sprendiniai. Nepriklausomai nuo parinktų gatvės pertvarkymo sprendimų, modernizuojant gatvę būtina užtikrinti pagrindinių gatvės elementų įrengimą ir atnaujinimą (žr. Priedą Nr. 2).

S. Stanevičiaus g. analizuojamai atkarpai suformuoti keli skirtingi modernizavimo sprendiniai. Prie patekimų į analizuojamą gatvės atkarpą numatyta įrengti vartus – iškilias pėsčiųjų perėjas, kurios transporto priemonių vairuotojus fiziškai informuotų apie patekimą į kitokią greičio zoną.



39 paveikslas. Siūlomi sprendiniai S. Stanevičiaus gatvei

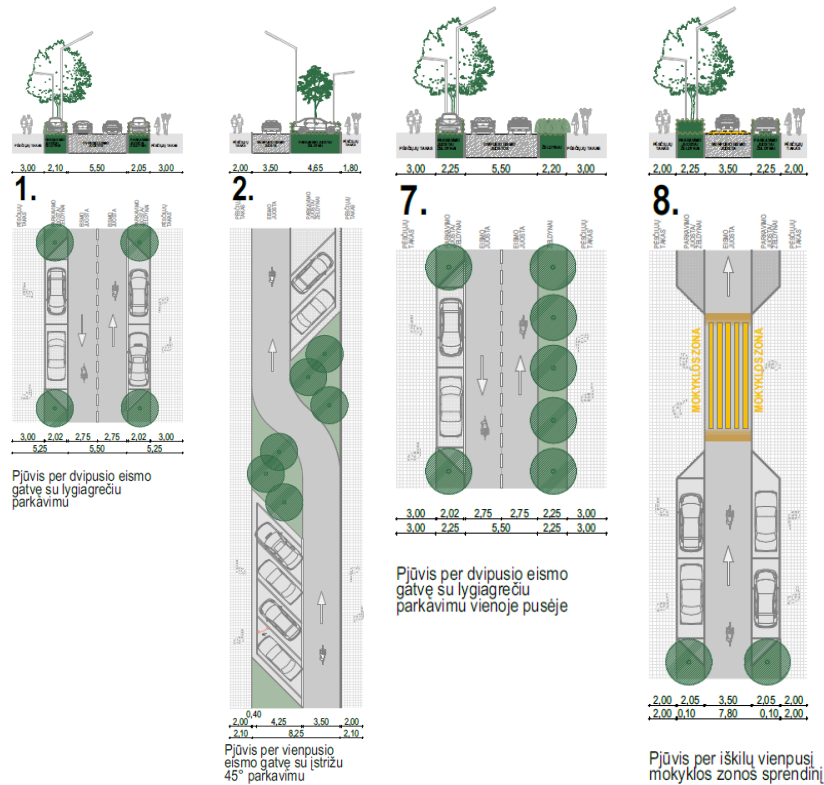
Šaltinis: parengta Konsultanto

Viršutinėje gatvės atkarpoje siūloma išlaikyti esamą situaciją – dvikryptį eismą bei lygiagrečias stovėjimo vietas abiejose gatvės pusėse (sprendinys Nr. 1). Gatvės vidurinėje dalyje siūlomas eismo organizavimo pakeitimas: numatomas vienkryptis eismas bei įstrižų, 45° kampu įrengtų stovėjimo vietų įrengimas (sprendinys Nr. 2). Stovėjimo vietas rekomenduojama įrengti pakaitomis skirtingose gatvės pusėse – taip būtų formuojami gatvės iškreiviniai. Vienkrypčio eismo įvedimas padėtų sumažinti tranzitinį eismą, būdingą rytinio ir vakarinio piko metu, kai mokiniai atvežami į mokyklą. Ties Vilniaus Simono Stanevičiaus progimnazija koncepcijoje numatyta įrengti mokyklos zoną su iškilia pėsčiųjų perėja (sprendinys Nr. 8). Likusioje gatvės dalyje siūloma išlaikyti dvikryptį eismą bei lygiagrečias stovėjimo vietas vienoje pusėje (sprendinys Nr. 7).

Prieš įgyvendinant vienkrypčio eismo sprendimus, siūloma atlikti bandomąjį projektą, kurio metu kelis mėnesius eismas būtų organizuojamas pagal naujus sprendinius. Tokiu būdu būtų galima įvertinti vienpusio eismo tinkamumą, kryptis ir jo poveikį analizuojamoje teritorijoje.

Sumažinus eismo intensyvumą (apribojus tranzitinį eismą) ir nuraminus eismą inžinerinėmis priemonėmis bei apribojus greitį iki 30 km / val. galima būtų bevariklėmis transporto priemonėmis judėti bendrame sraute. Siekiant dar saugesnių eismo sąlygų bevariklio transporto ir mikrojudumo priemonių naudotojams ir sudarant galimybes moksleiviams pasiekti ugdymo įstaigą bevariklėmis transporto priemonėmis, kaip alternatyva svarstytinas ir atskiro dviračių tako įrengimas vienoje gatvės pusėje (ugdymo įstaigos pusėje) šalia šiuo metu esančio šaligatvio. Tam būtų reikalingos didesnės investicijos ir esančios želdinių juostos sumažinimas, taip pat atskirose atkarpose (kur negalima naikinti želdinių juostos dėl joje augančių medžių) dviračių takas turėtų priartėti prie važiuojamosios dalies ir būtų įrengiamas automobilių lygiagrečios statymo sąskaita.

Visais atvejais būtina tvarkyti šalia gatvės esančius šaligatvius, juos platinti bei iškelti gatvių apšvietimo atramas.



40 paveikslas. Siūlomi sprendinių skerspjūviai S. Stanevičiaus gatvei

Šaltinis: parengta Konsultanto

S. Stanevičiaus g. modernizacijos sprendiniai parengti atsižvelgiant į esamos situacijos analizės, apklausų ir kūrybinių dirbtuvių rezultatus. Gatvėje siūloma keisti eismo organizavimą ir suformuoti mokyklos zoną. Šie sprendiniai turėtų prisidėti prie tranzitinio eismo mažinimo ir visų eismo dalyvių, o ypač mokinių, saugumo didinimo. Nepriklausomai nuo pasirinkamo sprendinio varianto, būtina užtikrinti kokybišką pagrindinių gatvės elementų įrengimą ir pritaikymą visiems eismo dalyviams.

3. Viršuliškių gatvės atkarpos modernizacijos koncepcija

Šiame skyriuje atliekama esamos situacijos analizė ir vertinimas Viršuliškių g. atkarpoje nuo sankryžos su Laisvės pr. prie prekybos centro Mada iki sankryžos su Laisvės pr. Analizuojami urbanistiniai, susisiekimo infrastruktūros, aplinkos sprendiniai ir kokybė.

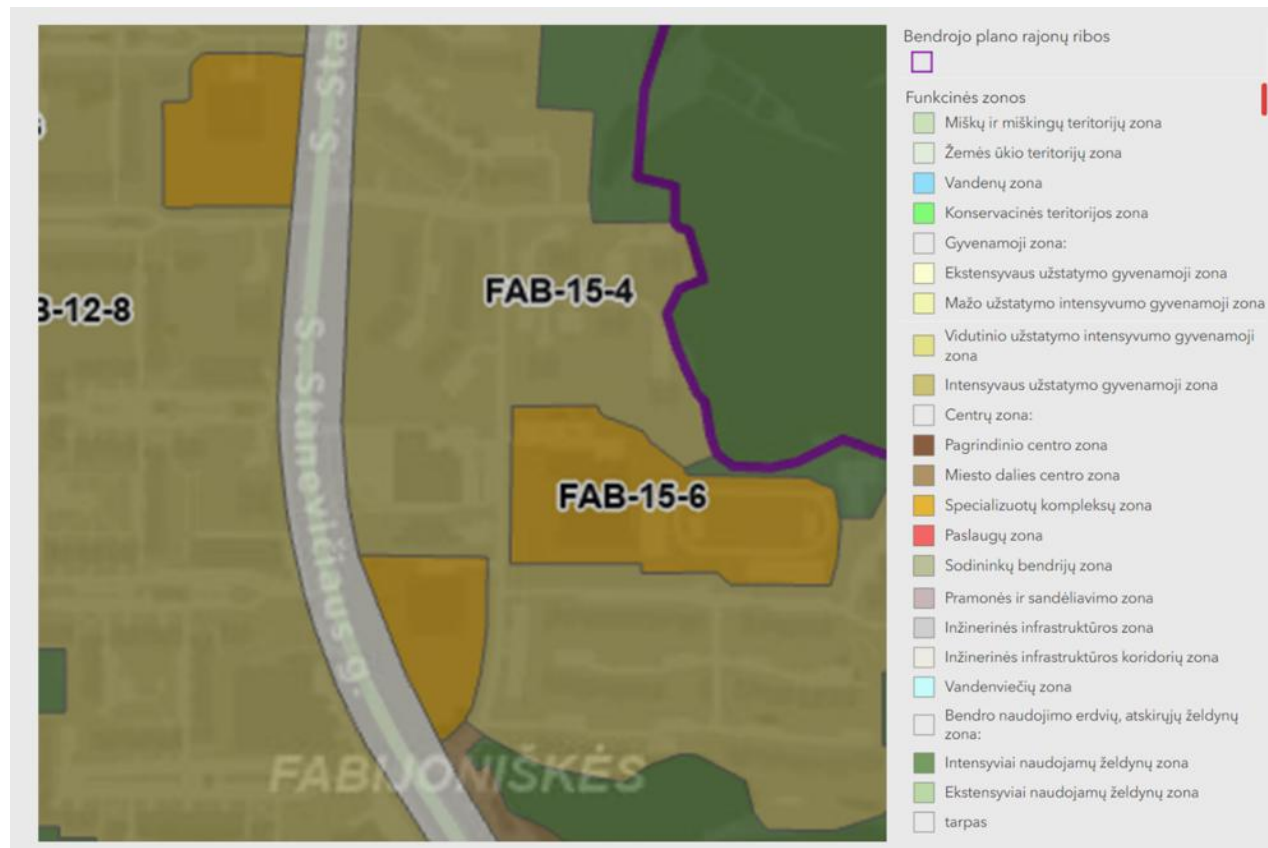


41 paveikslas. Nagrinėjama Viršuliškių g. atkarpa

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis technine specifikacija

3.1. Urbanistinis kontekstas

Nagrinėjamoje Viršuliškių g. atkarpoje dominuoja intensyvaus užstatymo, gyvenamosios ir specializuotų kompleksų zonos. Gatvėje yra gyvenamų daugiabučių kvartalai, komercinės ir kitas paslaugas teikiančių traukos taškų (pavyzdžiui, prekybos centras Maxima, vaistinė, kavinės ir kt.), taip pat švietimo įstaigos – Vilniaus Viršuliškių ir Vilniaus Levo Karsanivo mokykla.



42 paveikslas. Urbanistinis Viršuliškių g. išsidėstymas

Šaltinis: Vilniaus miesto teritorijos bendrasis plano interaktyvus žemėlapis²⁵

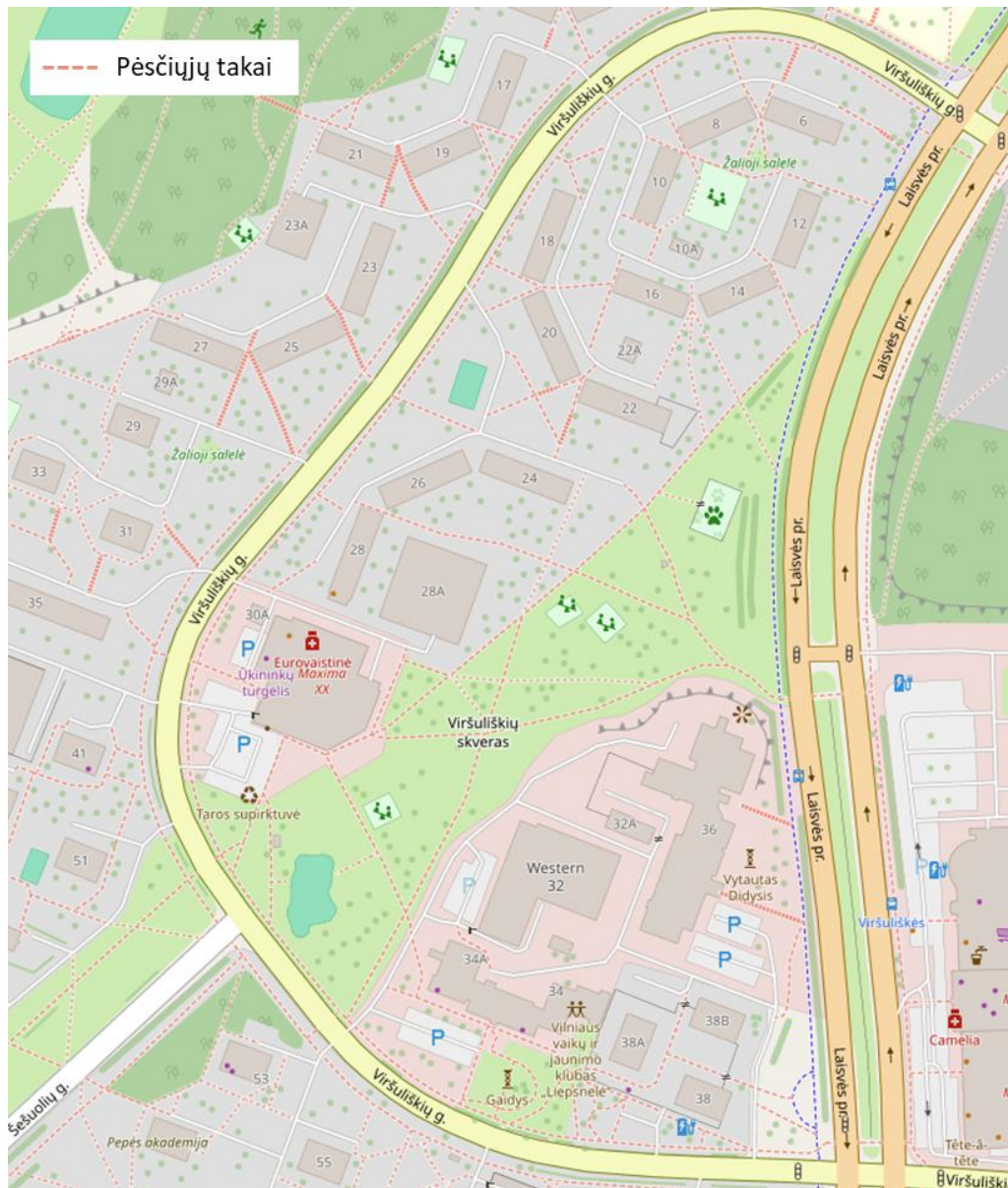
3.2. Susisiekimo infrastruktūra

GATVIŲ TINKLAS. Analizuojama Viršuliškių g. atkarpa yra D kategorijos, todėl priklauso pagalbinių gatvių tinklui. Gatvė skirta srautų paskirstymui į smulkias teritorijas, privažiavimui prie atskirų statinių ir kitų objektų.

Tačiau į nagrinėjamą Viršuliškių g. atkarpą patenkama iš Laisvės pr., kuris yra priskiriamas B kategorijos pagrindinių gatvių tinklui, o gatvės paskirtis yra užtikrinti susisiekimą tarp miesto funkcinės zonos.

PĖSČIŲ INFRASTRUKTŪRA. Abiejose gatvės pusėse įrengti pėsčiųjų takai, kurie nuo važiuojamosios dalies yra atskirti žaliaja juosta. Gatvėje įrengtas kryptinis apšvietimas prie perėjų nuleisti šaligatvių bortai ir įrengti taktiniai paviršiai.

²⁵ Vilniaus miesto teritorijos bendrasis plano interaktyvus žemėlapis. Prieiga internetu: <https://maps.vilnius.lt/bendras-planas#tools>



43 paveikslas. Pėsčiųjų takų išsidėstymas Viršuliškių g.

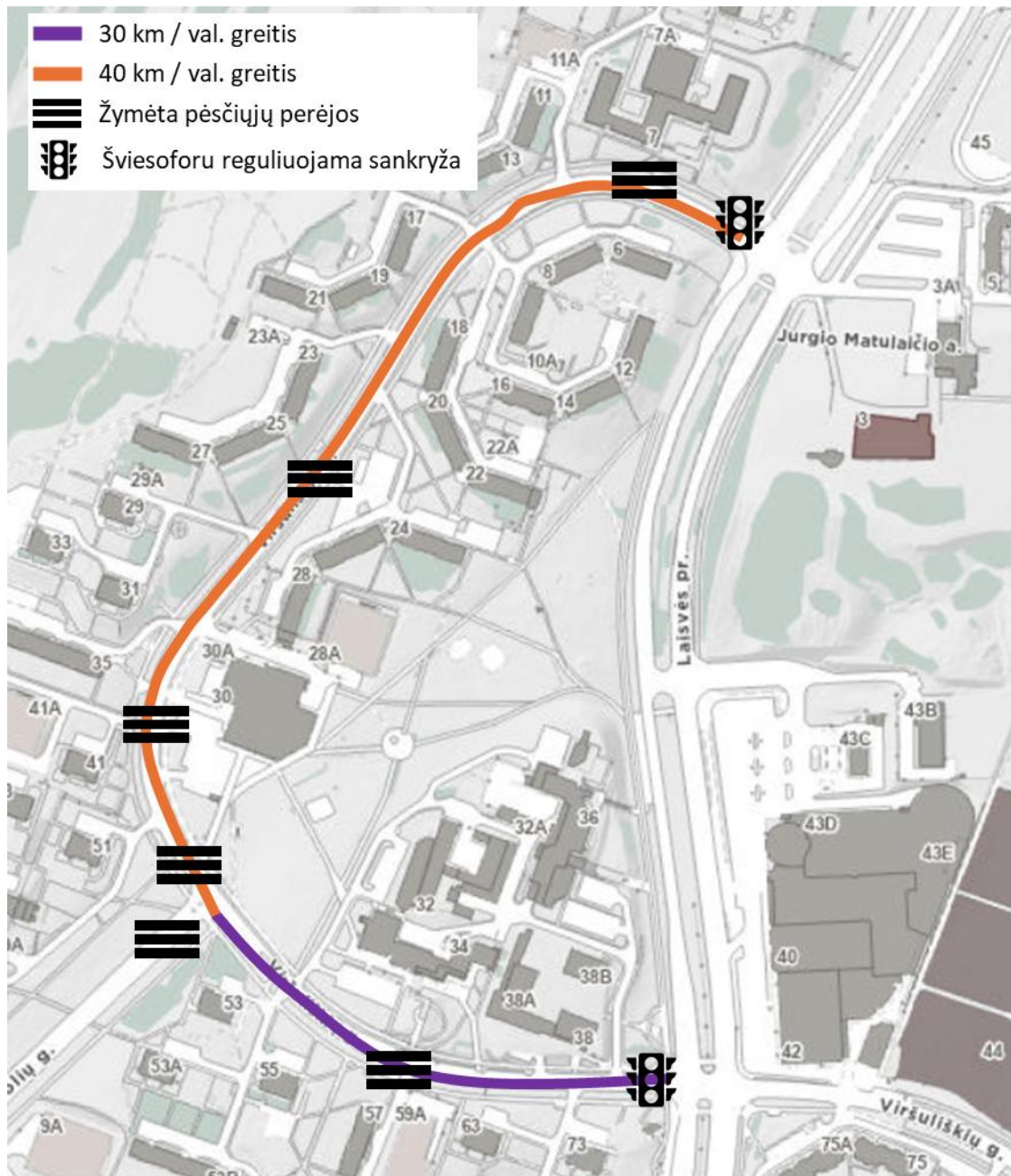
Šaltinis: OpenStreetMap²⁶

Teritorijoje pėsčiųjų takai įrengti ne tik aplink gatvę, bet ir gyvenamųjų daugiabučių kiemuose bei laisvalaikio zonos (žr. aukščiau pateiktą paveikslą).

DVIRAČIŲ INFRASTRUKTŪRA. Gatvėje nėra įrengtos dviračių takų infrastruktūros. Tačiau pagrindinėje gatvėje (Laisvės pr.) ties nagrinėjama Viršuliškių g. atkarpa yra įrengtas raudono asfalto dvipusis dviračių takas.

EISMO ORGANIZAVIMAS. Šiuo metu į analizuojamą gatvės atkarpą galima patekti per tris įvažiavimus, du iš jų reguliuojami šviesoforu. Likusioje gatvės atkarpoje įrengtos 5 pėsčiųjų perėjos. Gatvės pradžioje greitis ribojamas iki 30 km / val., o nuo Šešuolių g. iki 40 km / val.

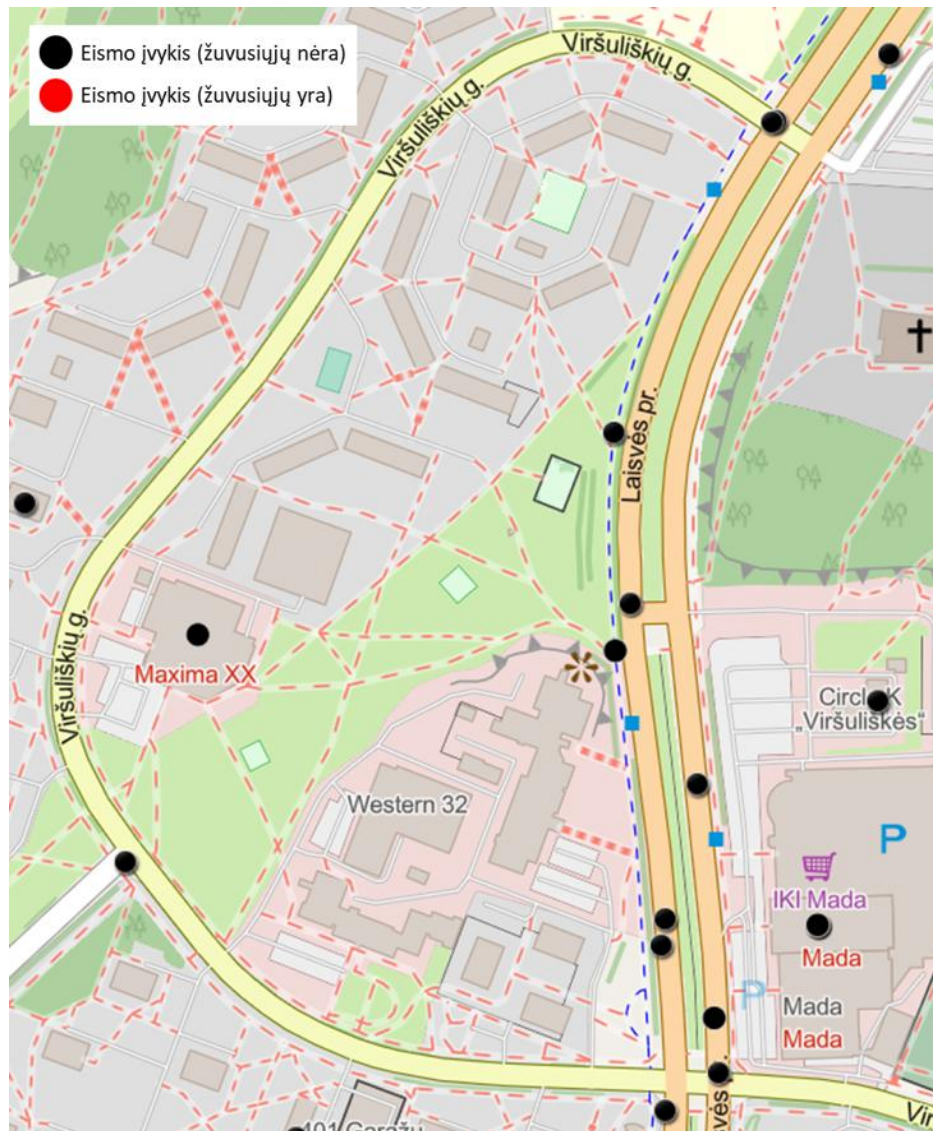
²⁶ OpenStreetMap. Prieiga internetu: <https://www.openstreetmap.org/#map=16/54.73191/25.26248>



44 paveikslas. Eismo organizavimas nagrinėjamoje Viršuliškių g. atkarpoje

Šaltinis: parengta Konsultanto

EISMO SAUGA. Remiantis VŠĮ Transporto kompetencijų agentūros (toliau – TKA) duomenimis analizuojamoje Viršuliškių g. atkarpoje 2019–2023 m. laikotarpiu įvyko 5 eismo įvykiai.



45 paveikslas. Įskaitiniai eismo įvykiai nagrinėjamoje Viršuliškių g. atkarpoje 2019–2023 m.

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis TKA²⁷

Iš 5 eismo įvykių, trys yra užvažiavimai ant pėsčiojo, iš kurių du – ne pėsčiųjų perėjoje, o likusieji – susidūrimas su kaire ir susidūrimas su dviračiu.

3.3. Aplinkos kokybė

ORO TARŠA. Remiantis Aplinkos apsaugos agentūros parengtu oro taršos sklaidos žemėlapiu pateikiamos oro taršos modeliavimo reikšmės. Pažymėtina, kad oro tarša bus vertinama, remiantis bendru lokacijos oro taršos vertinimu. Toliau lentelėje pateikiamos stebimos oro teršalų koncentracijos ribinės vertės, nustatytos higienos normos HN 35:2007 „Didžiausia leidžiama cheminių medžiagų (teršalų) koncentracija gyvenamosios ir visuomeninės paskirties pastatų patalpų ore“²⁸.

²⁷ Transporto kompetencijų agentūra. Prieiga internetu:

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

²⁸ Lietuvos Higienos norma HN 35:2007 „Didžiausia leidžiama cheminių medžiagų (teršalų) koncentracija gyvenamosios ir visuomeninės paskirties pastatų patalpų ore“, patvirtinta Lietuvos sveikatos apsaugos ministro 2007 m. gegužės 10 d. įsakymu Nr. V-362 (galiojanti suvestinė redakcija nuo 2016-05-01).

11 lentelė. Oro taršos sklaidos rezultatai nagrinėjamoje Viršuliškių g. atkarpoje

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 dioksidas	NO ₂	40 µg/m ³	12,1–32	✓
Sieros dioksidas	SO ₂	20 µg/m ³	5,1–20	✓
Anglies monoksidas	CO	1 mg/m ³	0,25–0,311	✓
Lakieji organiniai junginiai	LOJ	0,5 mg/m ³	0,032–0,035	✓

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis Aplinkos apsaugos agentūros duomenimis²⁹

Analizuojant oro taršos sklaidos žemėlapius nustatyta, jog analizuojamoje gatvės atkarpoje ir aplinkinėse gyvenamosiose teritorijose oro teršalų koncentracijos neviršija ribinių verčių, nustatytų higienos normos HN 35:2007. Tačiau šalia esančiame Laisvės pr. tam tikrų medžiagų koncentracija yra kiek didesnė, tačiau taip pat neviršija nustatytų normų.

TRIUKŠMO TARŠA. Analizuojamoje Viršuliškių g. atkarpoje sukeliamas triukšmas yra didelis. Nors jis neviršija ribinės vertės, vis dėlto jis siekia nuo 60 iki 64 dBA.

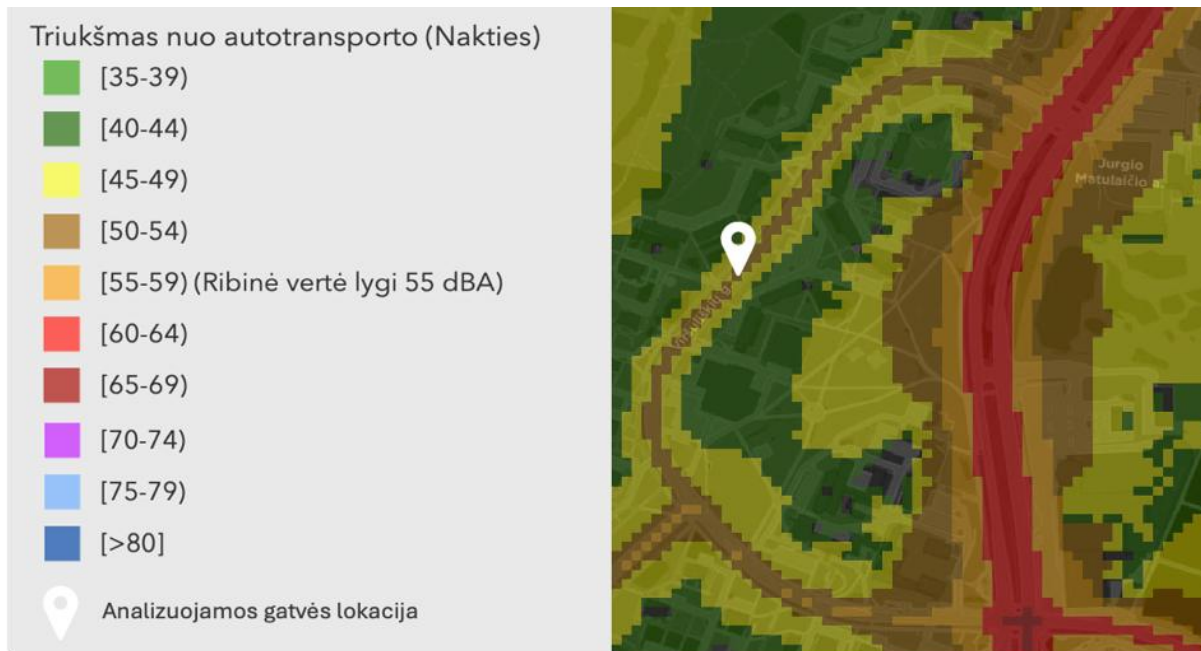


46 paveikslas. Triukšmo nuo autotransporto dienos metu rodikliai Viršuliškių g.

Šaltinis: Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai³⁰

Nakties metu autotransporto sukeliamas triukšmas sumažėja ir neviršija ribinės vertės.

²⁹ Aplinkos apsaugos agentūra. Prieiga internetu: <https://dts.aplinka.lt/map/viewer/external/#mapId=3151>
³⁰ Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai. Prieiga internetu: <https://maps.vilnius.lt/aplinkosauga#legend>



47 paveikslas. Triukšmo nuo autotransporto nakties metu rodikliai Viršuliškių g.

Šaltinis: Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai³¹

Atlikus analizę nustatyta, kad gatvėje didesnis triukšmo lygis fiksuojamas dienos metu, tačiau didžiausią triukšmą sukelia intensyvūs keliai aplink analizuojamą gatvę.

3.4. Gatvės infrastruktūros ir eismo organizavimo vertinimas

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

Viršuliškių g. atkarpa priskiriama D kategorijai, todėl gatvėje taikomas projektinis greitis pagal Statybos techninį reglamentą STR 2.06.04:2014 turėtų būti iki 30 km / val. Toliau lentelėje pateikiami reikalavimai taikomi D kategorijos gatvėms.

12 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	
7.	D	12,0	30,0	2,0	2,0	2,75
8.	D _s	5,0	20,0	1,0	2,0	2,50
9.	D _s *	4,5	20,0	1,0	1,0	3,50

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis STR 2.06.04:2014³²

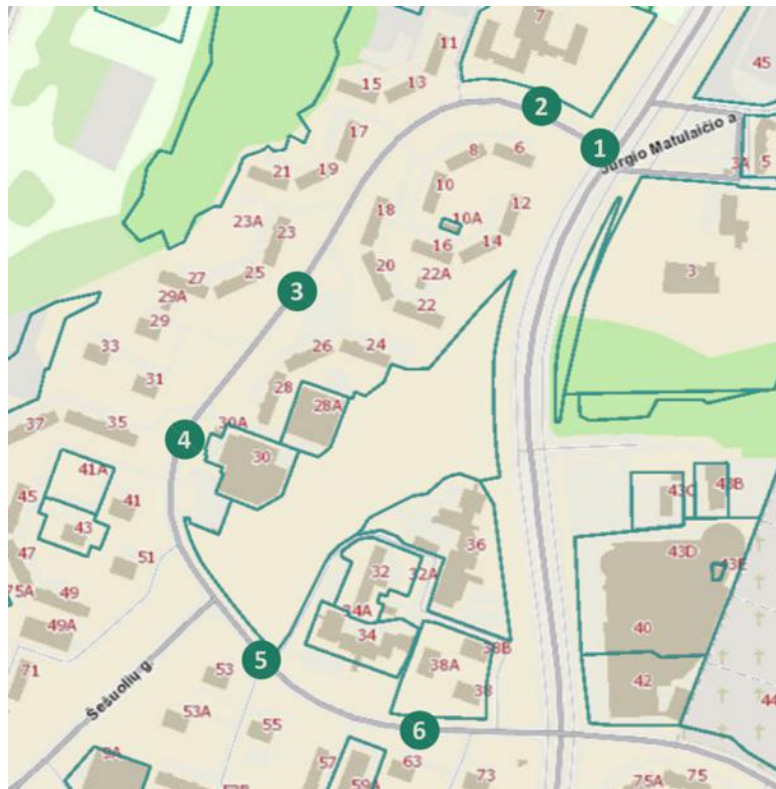
D_s* Taikoma susiformavusiose mėgėjų sodo teritorijose

Eismas organizuojamas dviem kryptimis, dviejose eismo juostose (prie sankryžų su Laisvės pr. išplatėja iki trijų eismo juostų). Greitis gatvėje ribojamas iki 30–40 km / val. Tik dalyje gatvės yra įrengtos lygiagrečios stovėjimo

³¹ Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai. Prieiga internetu: <https://maps.vilnius.lt/aplinkosauga#legend>

³² 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)

vietos, daugeliu atveju automobiliai statomi lygiagrečiai važiuojamojoje dalyje. Šaligatviai įrengti abiejose gatvės pusėse, nuo važiuojamosios dalies atskirti želdinių juosta.



48 paveikslas. Nagrinėjamos Viršuliškių g. atkarpos struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis Regia

Toliau lentelėje pateikiama nagrinėjamos gatvės infrastruktūros analizė.

13 lentelė. Nagrinėjamos Viršuliškių g. infrastruktūros vertinimas

Infrastruktūros fotofiksacija ³³	Vertinimas
	✓ Šviesoforu reguliuojama pėsčiųjų perėja ir dviračių pervaža (sankryžoje su Laisvės pr.) ✓ Nuleisti šaligatvių bortai ✓ Taktiliniai paviršiai

³³ Fotofiksacijos darytos iš 2024 m. gegužės mėn.



- ✓ Greičio mažinimo kalnelis
- ✓ Pėsčiųjų perėja su saugos salele
- ✓ Nuleisti šaligatvių bortai
- ✓ Taktiliniai paviršiai
- ✓ Kryptinis apšvietimas
- Važiuojamoji dalis prieš perėją ir už jos per plati, vien tik horizontalus ženklimas neapriboja automobilių statymo neleistinose vietose



- ✓ Greičio mažinimo kalnelis
- ✓ Pėsčiųjų perėja su saugos salele
- ✓ Nuleisti šaligatvių bortai
- ✓ Taktiliniai paviršiai
- ✓ Kryptinis apšvietimas



- ✓ Išskili pėsčiųjų perėja
- ✓ Taktiliniai paviršiai
- ✓ Kryptinis apšvietimas
- Perėja kerta plačią važiuojamąją dalį, reikalinga saugos salelė arba siaurinimas



- ✓ Išskili pėsčiųjų perėja su saugos salele
- ✓ Taktiliniai paviršiai
- ✓ Kryptinis apšvietimas



- ✓ Įrengtos lygiagrečios automobilių stovėjimo vietos su želdinių tarpais
- ✓ Automobiliai statomi lygiagrečiai tam skirtose (pažymėtose) vietose
- Stovėjimo vietos nuo eismo neatskirtos saugos juosta

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

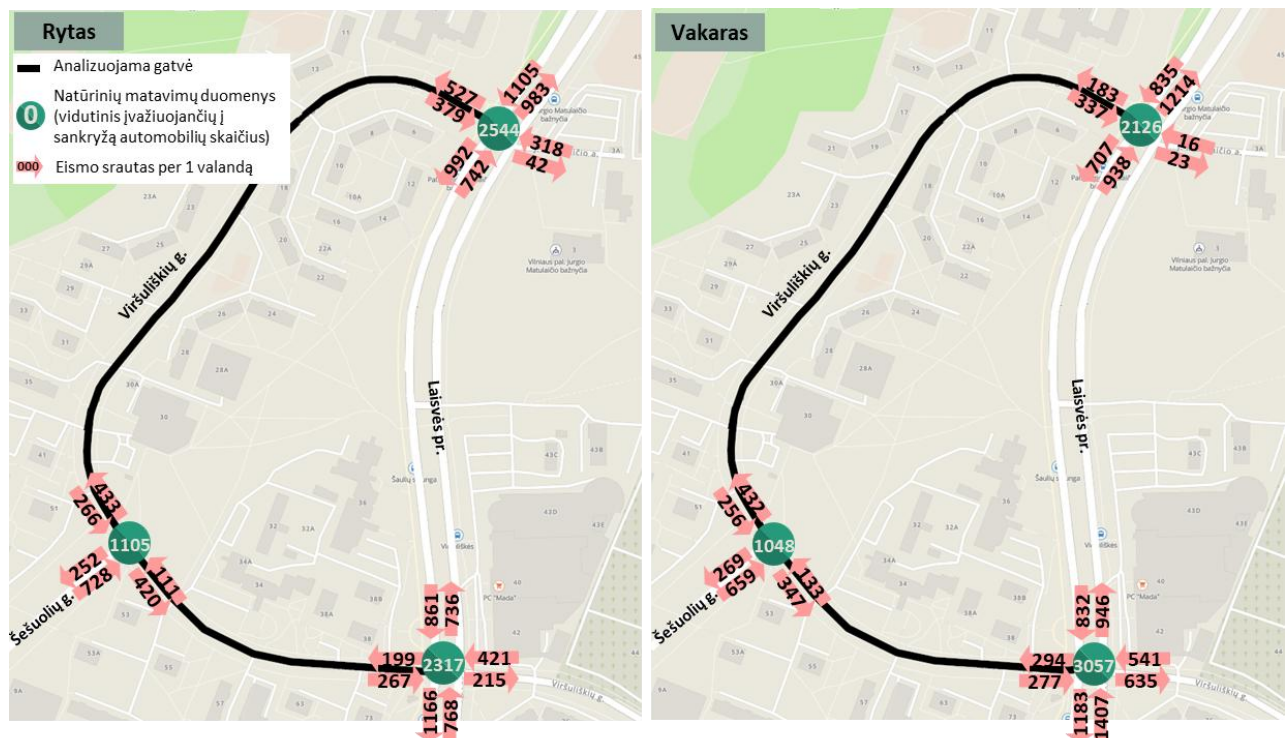
Vertinama, kad įrengta infrastruktūra atitinka galiojančią teisinę bazę, tačiau ties dalimi pėsčiųjų perėjų tikslinga siaurinti važiuojamąją dalį bei inžinerinėmis priemonėmis apriboti automobilių statymo galimybes.

3.5. Eismo srautų matavimai

Poskyryje pateikiami eismo srautų matavimo rezultatai. Eismo srautų duomenys gauti atlikus natūrinius matavimus antradienį, trečiadienį arba ketvirtadienį dviem piko laikais: ryte nuo 7 val. iki 9.30 val. ir vakare nuo 16.30 iki 18.30 val. Matavimų metu buvo skaičiuojami automobilių, pėsčiųjų ir dviračių / elektrinių paspirtukų srautai skirtingomis eismo kryptimis atrinktos sankryžose.

Eismo srautų matavimai buvo atliekami trijose sankryžose prie pagrindinių įvažiavimų į nagrinėjamą teritoriją.

Eismo srautų matavimais nustatyta, kad Viršuliškių gatvėje ir sankryžoje su Laisvės pr. eismas yra labai intensyvus. Pabrėžtina, kad eismo intensyvumas didelis ne tik sankryžose su Laisvės pr. Didelis srautas į Viršuliškių gatvę patenka ir iš Šešuolių g., todėl Viršuliškių g. atkarpa nuo šios sankryžos į kairę gali būti naudojama tranzitui iš Vakarinio aplinkkelio į kitas teritorijas.



49 paveikslas. Eismo srautų matavimų rezultatai Viršuliškių g. atkarpoje

Šaltinis: parengta Konsultanto

Toliau lentelėje pateikiami likusių eismo dalyvių srautai apskaičiuoti matavimų metu. Didžiausias pėsčiųjų ir dviratininkų srautas užfiksuotas sankryžose su Laisvės pr.

14 lentelė. Eismo srautų matavimų rezultatai Viršuliškių g.

Nr. žemėlapyje	Sankryža	Pėstieji		Dviratininkai		El. paspirtukai	
		Rytas	Vakaras	Rytas	Vakaras	Rytas	Vakaras
1.	Viršuliškių g.–Laisvės pr. –Matulaičio g.	491	206	23	26	0	0
2.	Viršuliškių g.–Šešuolių g.	62	58	0	0	0	0
3.	Viršuliškių g.–Laisvės pr.	173	511	10	20	0	0

Šaltinis: parengta Konsultanto

Atlikus eismo srautų matavimus nustatyta, kad analizuojama gatvėje eismas yra ganėtinai intensyvus, o gatvė gali būti naudojama tranzitui.

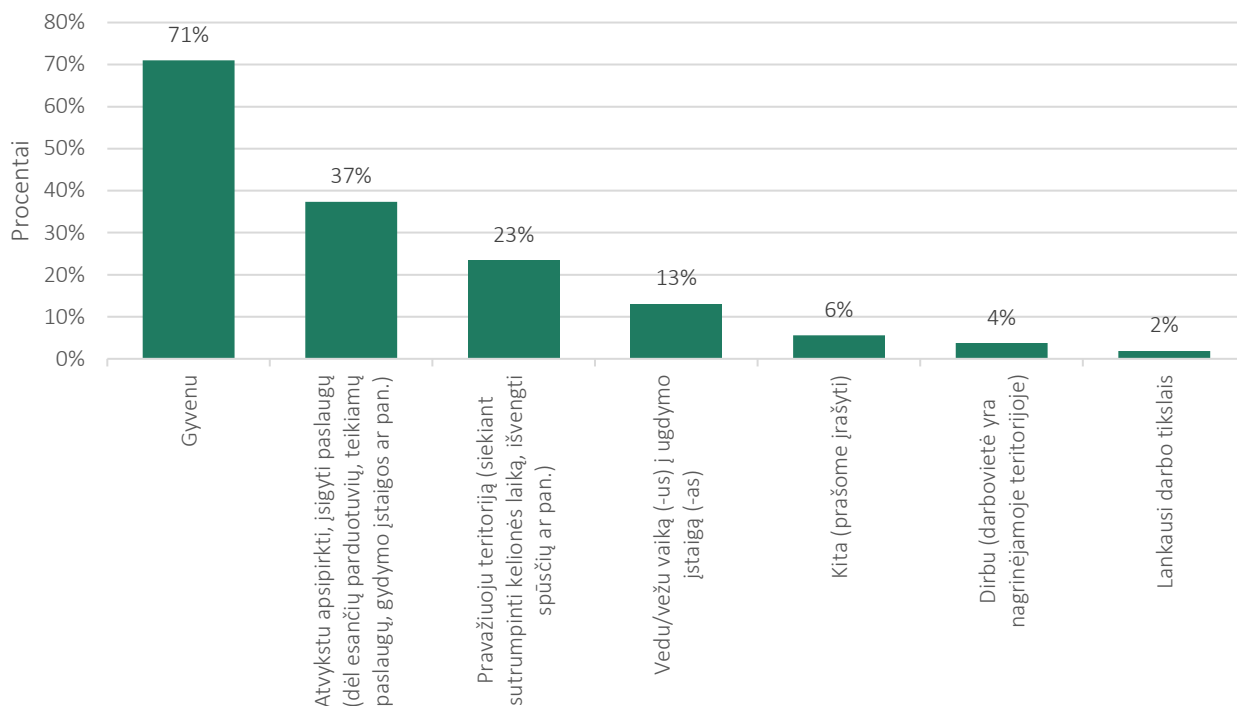
3.6. Gyventojų apklausos rezultatai

Rengiant koncepciją atlikta gyventojų apklausa apie susisiekimo galimybes bei problemas analizuojamoje teritorijoje. Anketinė apklausa buvo vykdoma Zoho platformoje, ją viešinant Užsakovo internetiniame tinklapyje, socialiniuose tinkluose ir mokyklų elektroniniuose dienynuose. Apklausa buvo vykdoma nuo 2024 m. gruodžio 6 d. iki 2025 m. kovo 27 d. (imtinai).

Anoniminę apklausą sudaro 7 uždaro tipo klausimai, skirti suprasti tiriamos Viršuliškių gatvės gyventojų (ir kitais tikslais besilankančių asmenų) keliavimo (judumo) įpročius bei poreikius. Taip pat identifikuoti pagrindines keliavimo (judumo) problemas ir galimus jų sprendinius. Anketoje pateikiamas 1 atviro tipo klausimas skirtas gyventojų komentarams bei papildomoms įžvalgoms apie keliavimą (judumą) analizuojamoje gatvėje. 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 107 vnt., tai atitinka Užsakovo imties reikalavimus (t. y. 100 užpildytų anketų).

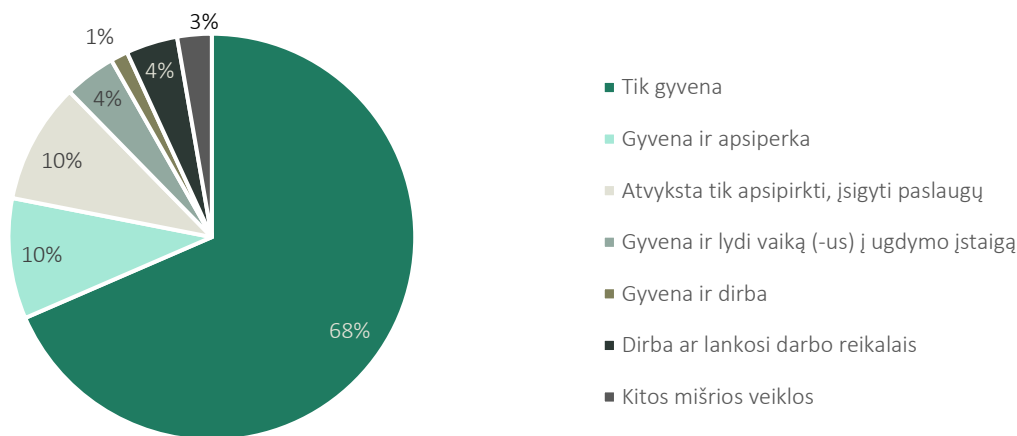
Didžioji dalis respondentų yra tiriamos Viršuliškių gatvės gyventojai (71 proc.). Antroji pagal dažnumą priežastis lankytis šioje gatvėje – apsipirkimas ar paslaugų įsigijimas (37 proc.). Pažymėtina, kad beveik ketvirtadalis respondentų (23 proc.) analizuojamą teritoriją naudoja tranzitiniam eismui t. y. pravažiuoja, siekiant trumpinti kelionės laiką ar išvengti spūsčių.



50 paveikslas. Dažniausias lankymosi Viršuliškių gatvėje tikslas

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

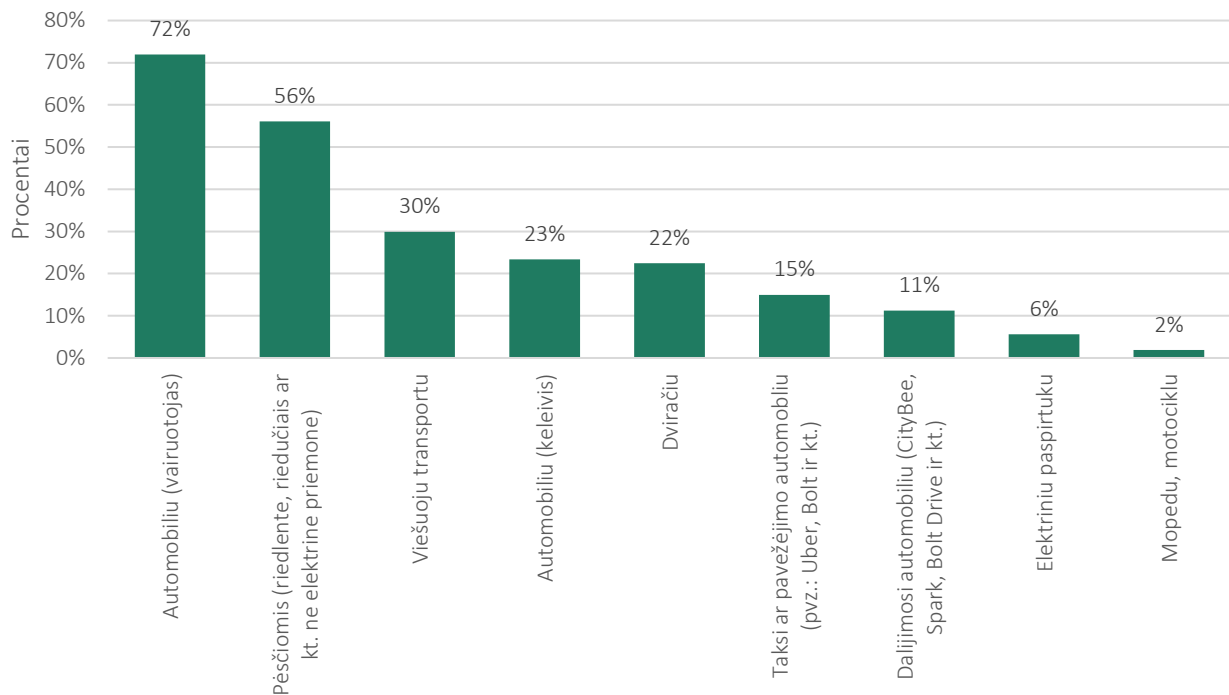
Pažymėtina, kad 38 proc. respondentų negyvena nagrinėjamoje gatvėje ir joje lankosi kitais tikslais, iš jų 25 proc. – atvyksta apsipirkti, 11 proc. – darbo reikalais (dirba ar lankosi darbo tikslais). Didžioji dalis respondentų (68 proc.) nagrinėjamoje teritorijoje tik gyvena (t. y. dirba, apsiperka ir vykdo veiklas kitose teritorijose), apie 10 proc. jų gyvena bei apsiperka ir apie 10 proc. atvyksta apsipirkti (žr. toliau pateiktą paveikslą).



51 paveikslas. Dažniausias lankymosi Viršuliškių gatvėje tikslas, proc.

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

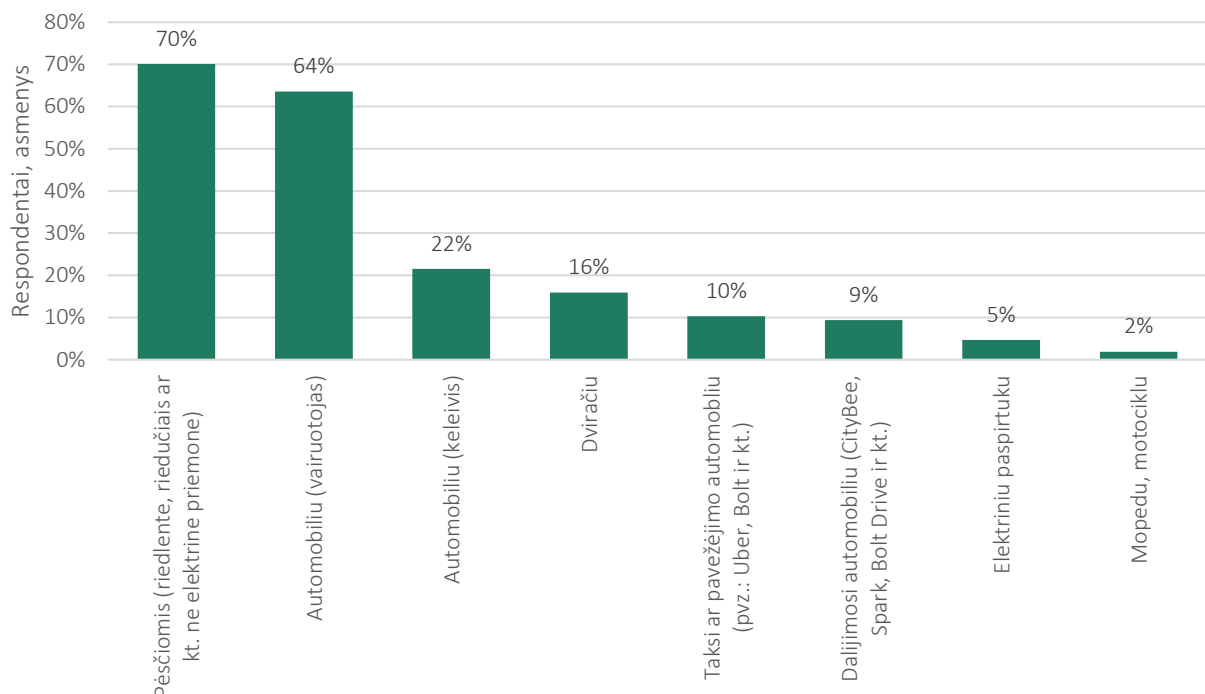
Dažniausiai respondentai keliauja į nagrinėjamą Viršuliškių gatvės atkarpą nuosavu automobiliu (kaip vairuotojai – 72 proc., kaip keleiviai – 23 proc.). Pažymėtina, kad automobiliu (kaip vairuotojai) keliauja 79 proc. gyventojų ir 57 proc. ne gyventojų (t. y. asmenys, kurie lankosi teritorijoje įvairiais tikslais). Kitas dažniausias atvykimo būdas (56 proc.) yra pėsčiomis (arba riedlente, riedučiais ir kitomis ne elektroninėmis priemonėmis). Tokią keliavimo priemonę dažniau renkasi analizuojamos gatvės gyventojai nei ne gyventojai (atitinkamai, 61 proc. ir 47 proc.). Viešuoju transportu atkeliauja apie trečdalis respondentų, t. y. 30 proc. Pažymėtina, kad gatvės gyventojai yra labiau linkę naudotis viešuoju transportu nei atvykstantys (atitinkamai, 30 proc. ir 27 proc.).



52 paveikslas. Dažniausias atvykimo būdas į Viršuliškių gatvę

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Analizuojant respondentų keliavimo įpročius po analizuojamą Viršuliškių gatvės atkarpą nustatyta, kad dažniausiai jie keliauja pėsčiomis (70 proc.) arba automobiliu (64 proc.). Pažymėtina, kad gyventojai labiau linkę keliauti pėsčiomis nei ne gyventojai (atitinkamai, 75 proc. ir 57 proc.). Automobiliu po nagrinėjamą teritoriją dažniau keliauja gyventojai (67 proc., ne gyventojai – 57 proc.).

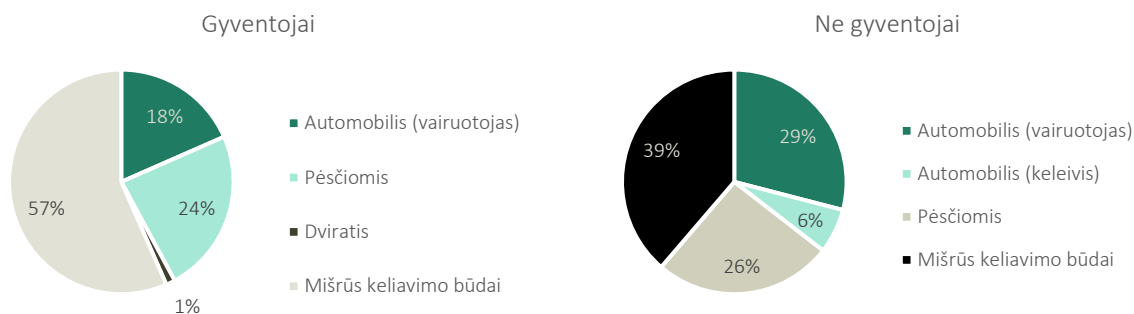


53 paveikslas. Dažniausias keliavimo būdas Viršuliškių gatvėje

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Pažymėtina, kad tiriamos gatvės gyventojai kelionėms po analizuojamą teritoriją renkasi alternatyvias keliavimo priemones: 24 proc. keliauja tik pėsčiomis, 1 proc. – dviračiu, o 57 proc. – mišriai (pvz., automobiliu ir pėsčiomis ar kita transporto priemone). Tik automobilį renkasi 18 proc. apklausoje dalyvavusių gyventojų. Ne gyventojai

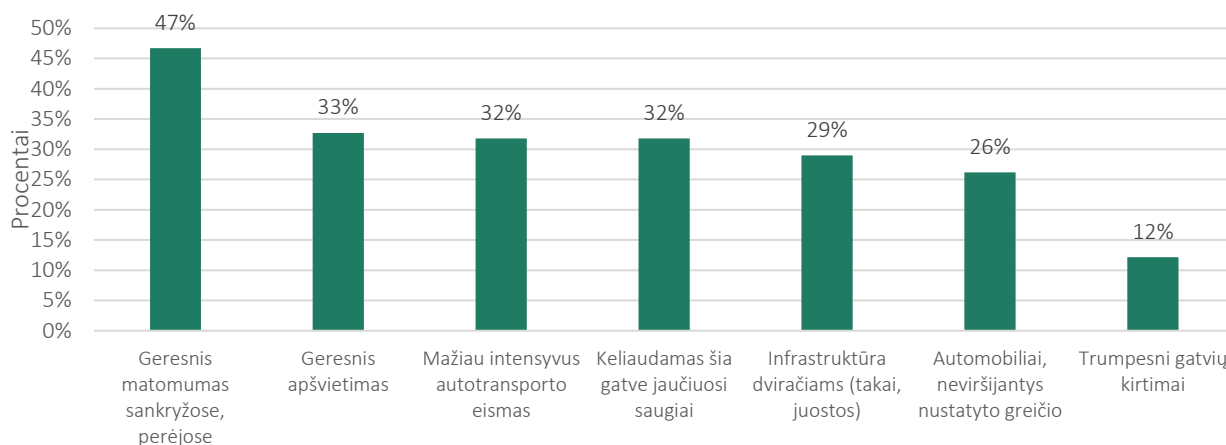
dažniausiai renkami keliones automobiliu (29 proc.) ar pėsčiomis (26 proc.). Pažymėtina, kad kiek daugiau nei trečdalis ne gyventojų renkami mišrius keliavimo būdus (pvz., automobiliu arba nemotorine transporto priemone).



54 paveikslas. Dažniausias keliavimo būdas Viršuliškių gatvėje tarp gyventojų ir ne gyventojų, proc.

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

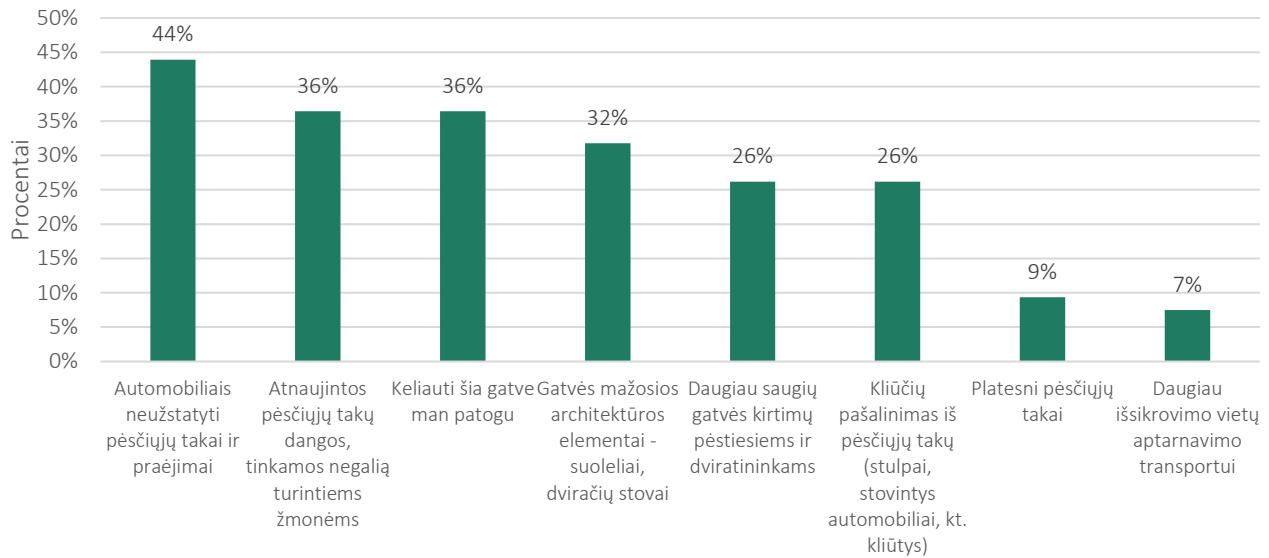
Atsižvelgiant į analizuojamos Viršuliškių gatvės judumo ypatumus, respondentai pažymi, kad tiriamoje gatvėje reikia geresnio matomumo sankryžose, perėjose (47 proc.), geresnio apšvietimo (33 proc.) bei mažinti intensyvių automobilių eismą (32 proc.). Pažymėtina, kad ne gyventojams, labiau nei gyventojams, trūksta trumpesnių gatvės kirtimų (atitinkamai, 30 proc. ir 5 proc.). Vis dėlto, didžioji dalis respondentų nurodė, kad keliaudami analizuojama gatvės atkarpą jaučiasi saugiai (gyventojai – 33 proc., ne gyventojai – 27 proc.).



55 paveikslas. Aspektai, kuriuos reikėtų patobulinti, kad keliaujant Viršuliškių gatvėje respondentas jaustųsi saugiau

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

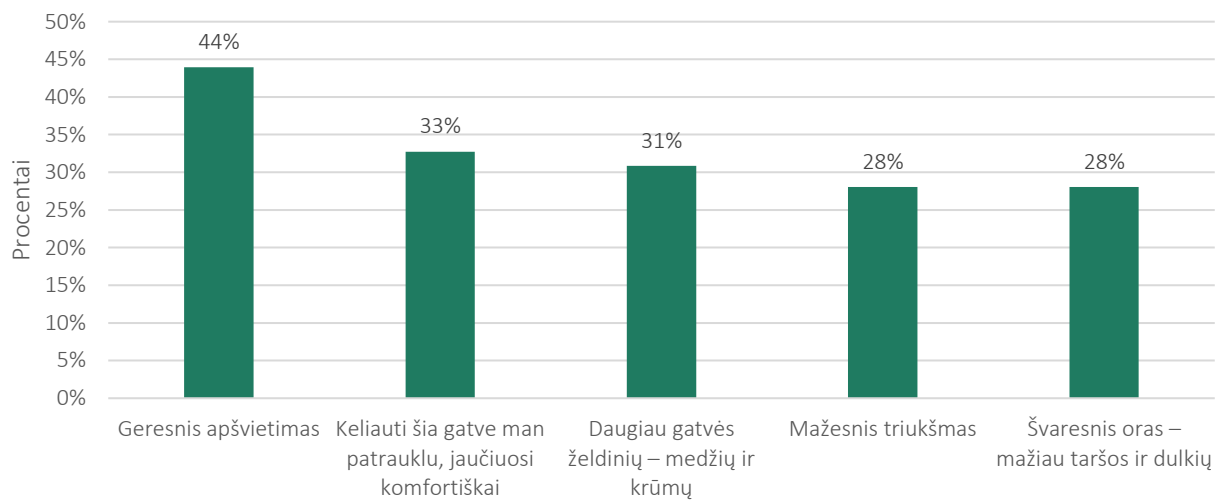
Dauguma respondentų pažymėjo, kad analizuojamoje Viršuliškių gatvės atkarpoje nepatogumų kelia automobiliais užstatyti pėsčiųjų takai ir perėjimai (44 proc.), prastos būklės pėsčiųjų takų danga (36 proc.) ir mažųjų gatvės architektūros elementų trūkumas (32 proc.). Pažymėtina, kad ne gyventojams, labiau nei gyventojams teritorijoje trūksta mažosios gatvės architektūros elementų (atitinkamai, 40 proc. ir 28 proc.), o gyventojams, labiau nei ne gyventojams, trūksta platesnių takų (atitinkamai, 11 proc. ir 7 proc.). Kita vertus, kiek daugiau nei trečdalis respondentų pažymėjo, kad keliauti analizuojama gatvės atkarpa jiems patogiu (gyventojai – 38 proc., ne gyventojai – 30 proc.).



56 paveikslas. Aspektai, kurie keliavimą Viršuliškių gatvėje paverstų patogesniu

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Kiti aspektai, kurie atlieptų keliautojų judumo poreikius yra geresnis apšvietimas (44 proc.), daugiau gatvės želdinių (31 proc.), mažesnis triukšmas (28 proc.) ir švaresnis oras, t. y., mažiau taršos ir dulkių (28 proc.). Pažymėtina, kad trečdalis respondentų, keliaudami tiriamoje Viršuliškių gatvės atkarpoje, jaučiasi patogiai ir komfortiškai (33 proc.). Gyventojai, labiau nei ne gyventojai, jaučiasi patogiai keliaudami šia atkarpa (atitinkamai, 33 proc. ir 30 proc.).



57 paveikslas. Aspektai, kurie turėtų pasikeisti, kad keliavimas Viršuliškių gatvėje būtų patrauklesnis

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Bendrai analizuojant nagrinėjamos teritorijos gatvių saugumo, patogumo ir patrauklumo kriterijus, nustatyta, kad keliautojai pėsčiomis, automobiliu ir mišriai skirtingai vertina pasirinktus kriterijus. Automobilių vairuotojai pažymi, kad reikia užtikrinti geresnį matomumą sankryžose, perėjose (įskaitant geresnį apšvietimą). Pėstieji išreiškė poreikį užtikrinti, kad automobiliai neviršytų nustatyto leistino greičio. Mišriai keliaujantis respondentai išskyrė poreikį vystyti dviračių infrastruktūrą bei užtikrinti patogumą ir patrauklumą keliaujant analizuojama Viršuliškių gatvės atkarpa (pvz., daugiau saugių gatvės kirtimų pėstiesiems ir dviratininkams, automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai, gatvės mažosios architektūros elementai, kliūčių pašalinimas iš pėsčiųjų takų, atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalią turintiems žmonėms, daugiau gatvės želdinių, mažesnis triukšmas, švaresnis oras ir pan.).

15 lentelė. Kriterijų vertinimas pagal keliavimo būdus nagrinėjamoje Viršuliškių gatvėje

Klausimas	Kriterijus	Keliavimo būdas (teritorijoje)		
		Tik automobiliu (vairuotojai)	Tik pėsčiomis (riedlente, riedučiais ar kt. ne elektrine priemone)	Mišriai (t. y. teritorijoje keliauja skirtingais keliavimo būdais)
Saugumas	Automobiliai, neviršijantys nustatyto greičio	4%	44%	28%
	Mažiau intensyvus autotransporto eismas	17%	40%	34%
	Geresnis matomumas sankryžose, perėjose	57%	32%	50%
	Trumpesni gatvių kirtimai	9%	16%	12%
	Infrastruktūra dviračiams (takai, juostos)	17%	24%	36%
	Geresnis apšvietimas	35%	20%	38%
	Keliaudamas šia gatve jaučiuosi saugiai	30%	40%	28%
Patogumas	Daugiau saugių gatvės kirtimų pėstiesiems ir dviratininkams	4%	32%	33%
	Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai	30%	20%	60%
	Gatvės mažosios architektūros elementai - suoleliai, dviračių stovai	22%	32%	34%
	Platesni pėsčiųjų takai	4%	4%	14%
	Kliūčių pašalinimas iš pėsčiųjų takų (stulpai, stovintys automobiliai, kt. kliūtys)	13%	20%	34%
	Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalių turintiems žmonėms	35%	28%	41%
	Daugiau išsikrovimo vietų aptarnavimo transportui	9%	0%	10%
	Keliauti šia gatve man patogu	48%	40%	29%
Patrauklumas	Geresnis apšvietimas	48%	28%	50%
	Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų	22%	28%	36%
	Mažesnis triukšmas	22%	28%	31%
	Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių	26%	28%	29%
	Keliauti šia gatve man patrauklu, jaučiuosi komfortiškai	26%	44%	29%

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais³⁴

Didžioji dalis kelionių nagrinėjamoje Viršuliškių g. atkarpoje vyksta automobiliu. Tiek gyventojai, tiek ne gyventojai judėjimui renkasi motorines transporto priemones. Gyventojai, labiau nei ne gyventojai, linkę gatvėje keliauti pėsčiomis arba derinti keliones automobiliu ir pėsčiomis. Pažymėtina, kad daugiau nei trečdalis respondentų judumui taiko mišrius keliavimo būdus, todėl jiems aktuali tiek automobilių, tiek pėsčiųjų, tiek dviračių infrastruktūra ir jos prieinamumas.

³⁴ Pažymėtina, kad respondentai galėjo rinktis kelis galimus atsakymo variantus (įskaitant atsakymo variantą „Negaliu atsakyti, nesilankau“, kuris nėra įtrauktas į lentelę).

Nagrinėjamoje gatvėje trūksta geresnio apšvietimo (tiek važiuojamojoje, tiek pėsčiųjų teritorijoje) bei geresnio matomumo sankryžose ir perėjose. Taip pat respondentai pažymėjo, kad reikia atnaujinti šaligatvių dangas (įskaitant pritaikymą neįgaliesiems) bei užtikrinti, kad automobiliai nebūtų statomi neleistinose vietose ir neblogintų matomumo tiek vairuotojams, tiek pėstiesiems, tiek kitiems eismo dalyviams (ypatingai prie perėjų, įvažiavimų / išvažiavimų iš kiemo).

Gerinant judumo sąlygas ir kuriant patogią keliavo aplinką reikia didinti stovėjimo vietų arba aikštelių skaičių. Pažymėtina, kad stovėjimo vietų trūkumas skatina vairuotojus palikti automobilius neleistinose vietose, o tai blogina matomumą ir kelia avarines situacijas. Taip pat prie ugdymo įstaigų trūksta galimybių saugiai pastatyti automobilius (pvz., *kiss&ride*), kad jie nestabdytų bendro automobilių srauto ir nekelėtų pavojaus vairuotojams, pėstiesiems ir kitiems eismo dalyviams. Be to, gatvėje gyvenantys respondentai pažymi, kad trūksta mažosios architektūros elementų (suoliukų, dviračių saugyklų) bei žalių erdvių, kadangi esamos nėra tinkamai prižiūrimos.

3.7. Kūrybinių dirbtuvių rezultatai

Rengiant koncepciją buvo organizuojamos kūrybinės dirbtuvės su analizuojamų pavienių gatvių gyventojais. Kūrybinės dirbtuvės vyko sausio 28 dieną Vilniaus miesto savivaldybės administracijoje. Susitikime dalyvavo 11 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. Visi pasiūlymai ir pastebėtos problemos buvo pažymėti žemėlapyje (žr. toliau pateiktą paveikslą).

Numeracija žemėlapyje	Vietos detalizacija	Problema / pasiūlymas / poreikis
1	Viršuliškių g.	Siaurinami posūkių kampai
2	Viršuliškių g.	Papildoma perėja reikalinga
3	Viršuliškių g.	Parkavimas ant trinkelio
4	Viršuliškių g.	Įrengti perėją
5	Viršuliškių g.	Galbūt drausti posūkį iš Šešuolių g. į kairę
6	Justiniškių ir Šešuolių g. sankryža	Drausti važiuoti iš aplinkkelio tiesiai į Šešuolių g.
7	Viršuliškių g.	Panaikinti parkavimą
8	Viršuliškių g.	Panaikinti parkavimą
9	Viršuliškių g.	Panaikinti parkavimą
10	Viršuliškių g.	Įrengti dviračių taką nuo Šešuolių g. iki Laisvės per.
0	Bendra pastaba	Pasiaurinti važiuojamąją kelio dalį tie perėjomis
0	Bendra pastaba	Prie įvažiavimų į kiemus prailginti šaligatvį arba sudėti bortus, kad mašinos neparkuotų ir nemažintų matomumo
0	Bendra pastaba	Viešojo transporto stotelė ganėtina toli nuo daugumos gyvenamųjų namų, todėl galbūt reiktų mažos talpos autobuso, kuris surinktų senjorus ir kitus gyventojus bei juos privežtų prie stotelės arba artimiausio pagrindinio mazgo (pavyzdžiui, Spaudos rūmų)

58 paveikslas. Kūrybinių dirbtuvių metu dalyvių pateiktų problemų ir pasiūlymų apibendrinimas, Viršuliškių g.

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis technine specifikacija

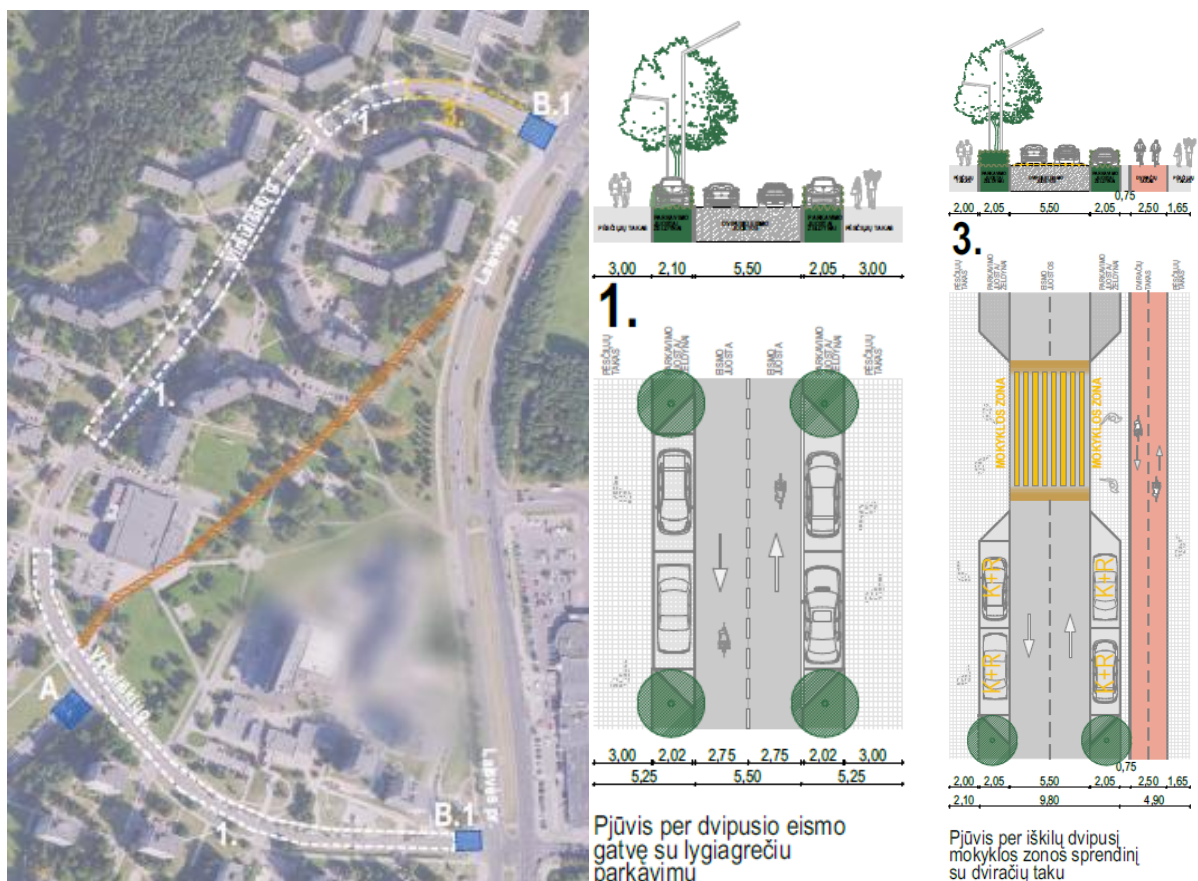
Dirbtuvių metu dalyviai išreiškė poreikį gatvėje įrengti daugiau pėsčiųjų perėjų, panaikinti parkavimo vietas, kur jos trukdo matomumui arba transporto priemonių prasielenkimui / judėjimui.

3.8. Siūlomi gatvės modernizavimo sprendiniai

Remiantis esamos situacijos analize, gyventojų apklausų duomenimis ir organizuotų dirbtuvių rezultatais, suformuoti analizuojamos Viršuliškių g. atkarpos modernizacijos sprendiniai. Nepriklausomai nuo parinktų gatvės pertvarkymo sprendimų, modernizuojant gatvę būtina užtikrinti pagrindinių gatvės elementų įrengimą ir atnaujinimą (žr. Priedą Nr. 2).

Viršuliškių gatvėje siūloma išlaikyti esamą situaciją su dvikrypčiu eismu bei lygiagrečiomis automobilių statymo vietomis abiejose gatvės pusėse (sprendinys Nr. 1). Gatvės pradžioje prie Viršuliškių mokyklos koncepcijoje numatyta įrengti mokyklos zoną su iškilia pėsčiųjų perėja ir *kiss&ride* trumpo sustojimo vietomis mokiniams išleisti (sprendinys Nr. 3). Taip pat iki ugdymo įstaigos turėtų būti įrengtas dviračių takas susijungiantis su jau įrengtu taku šalia Laisvės pr. ir užtikrinantis saugią galimybę moksleiviams pasiekti ugdymo įstaigą bevariklėmis transporto priemonėmis.

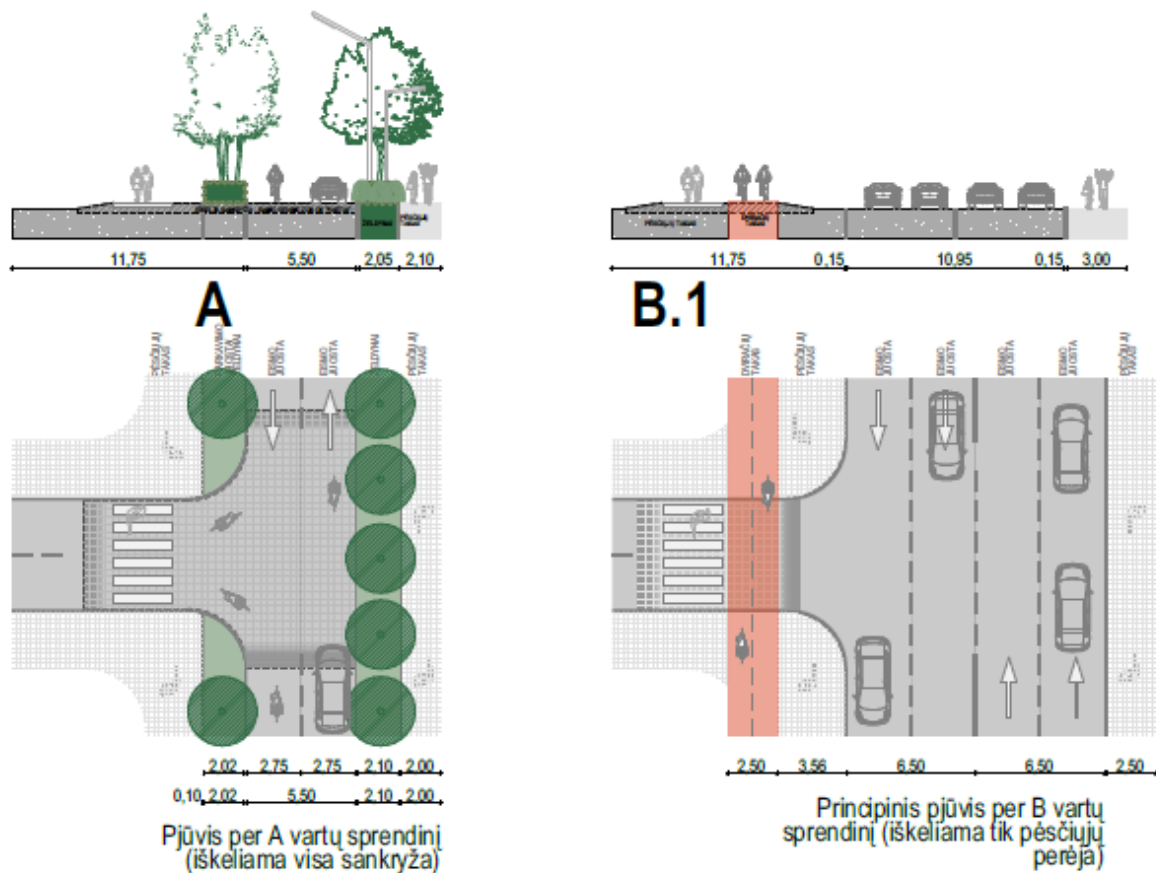
Nagrinėjamoje teritorijoje siūloma įrengti atskirą dviračių taką kaip alternatyvią Šešuolių g. ir Laisvės pr. jungtį, einančią ne šalia gatvės, o kvartalo viduje. Dirbtuvių metu išsakytas dviračių tako poreikis nuo Šešuolių g. iki Laisvės pr. (šalia gatvės) taip pat galimas įgyvendinti, tačiau sprendiniuose nedetalizuojamas kadangi būtų įrengiamas toliau nuo važiuojamosios dalies, nekeičiant pačios gatvės charakteristikų.



59 paveikslas. Siūlomi sprendiniai ir jų skerspjūviai Viršuliškių gatvei

Šaltinis: parengta Konsultanto

Gatvėje rekomenduojama įrengti vartus – iškilią sankryžą arba iškilią pėsčiųjų perėją. Sankryžose su Laisvės prospektu siūloma taikyti iškilią pėsčiųjų perėją su dviračių pervažomis sprendinį (sprendinys Nr. B.1), o sankryžoje su Šešuolių gatve – iškilią sankryžą variantą (sprendinys Nr. A).



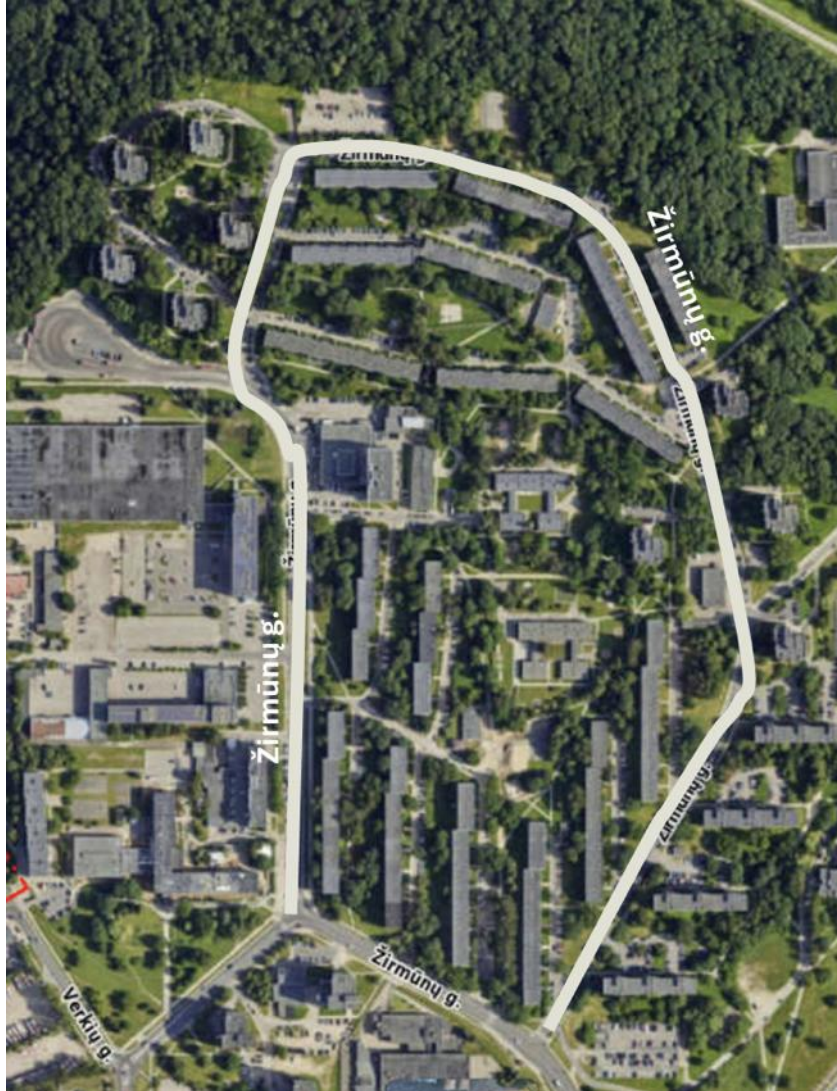
60 paveikslas. Siūlomi vartų sprendiniai Viršuliškių g.

Šaltinis: parengta Konsultanto

Viršuliškių g. modernizacijos sprendiniai parengti atsižvelgiant į esamos situacijos analizės, apklausų ir kūrybinių dirbtuvių rezultatus. Gatvėje siūloma išlaikyti esamą situaciją, tačiau suformuoti statymo vietas, įrengti iškilų sankryžų arba perėjų sprendinius bei įrengti dviračių taką. Šie sprendiniai turėtų prisidėti prie ramesnio ir saugesnio eismo nagrinėjamoje gatvėje. Nepriklausomai nuo pasirinkamo sprendinio varianto, būtina užtikrinti kokybišką pagrindinių gatvės elementų įrengimą ir pritaikymą visiems eismo dalyviams.

4. Žirmūnų gatvės modernizacijos koncepcija

Šiame skyriuje atliekama esamos situacijos analizė ir vertinimas Žirmūnų g. atkarpoje. Analizuojami urbanistiniai, susisiekimo infrastruktūros, aplinkos sprendiniai ir kokybė.

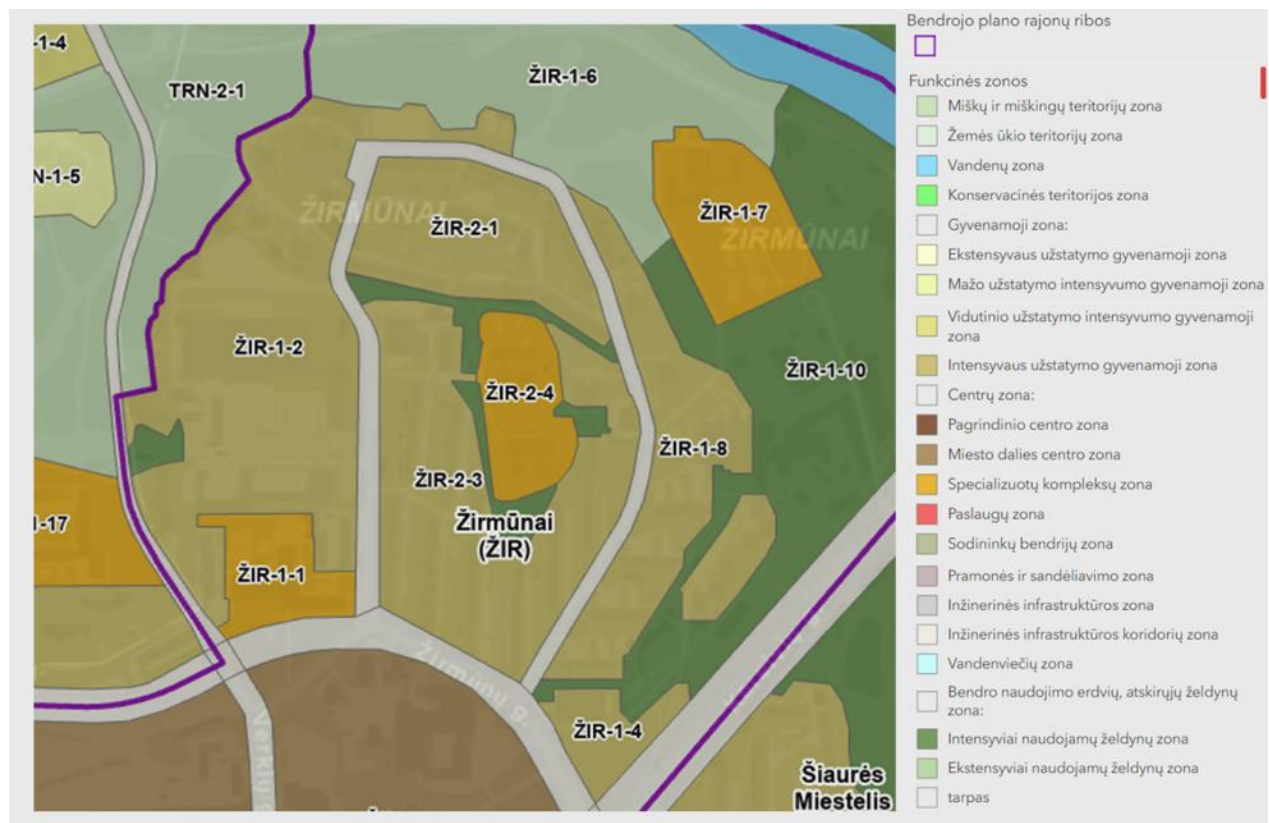


61 paveikslas. Nagrinėjama Žirmūnų g. atkarpa

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis technine specifikacija

4.1. Urbanistinis kontekstas

Nagrinėjamoje Žirmūnų g. atkarpoje dominuoja intensyvaus užstatymo, gyvenamosios ir specializuotų kompleksų zonos. Gatvėje dominuoja gyvenamų daugiabučių kvartalai, yra komercinės ir kitas paslaugas teikiančių traukos taškų (pavyzdžiui, prekybos centras Iki ir Grūstė, vaistinė ir kt.), taip pat švietimo įstaigos – ikimokyklinio ugdymo lopšelis–darželis „Spragtukas“ ir „Pasaka“, profesinio mokymo įstaiga „Žirmūnai“.



62 paveikslas. Urbanistinis Žirmūnų g. išsidėstymas

Šaltinis: Vilniaus miesto teritorijos bendrasis plano interaktyvus žemėlapis³⁵

4.2. Susisiekimo infrastruktūra

GATVIŲ TINKLAS. Analizuojama Žalgirio g. atkarpa yra D kategorijos, todėl priklauso pagalbinių gatvių tinklui. Gatvė skirta srautų paskirstymui į smulkias teritorijas, privažiavimui prie atskirų statinių ir kitų objektų.

Į nagrinėjamą atkarpą automobiliai patenka iš C kategorijos Žirmūnų g. atkarpos. C kategorijų gatvės yra aptarnaujančios ir skirtos pagrindinių keleivių viešojo susisiekimo linijų ir miesto vidaus transporto ryšių užtikrinimui.

PĒSČIŅŅU INFRASTRUKTŪRA. Dalyje atkarpu pēščīņŅu takai yra jrengti abiejose gatvės pusēs, tačiau yra atkarpu, kur šaligatvis tik vienoje pusēje. Taip pat yra atkarpu, kur pēščīņŅu takas atskirtas žaliajā juosta, tačiau tai tik trumpa atkarpa. Dažnu atveju šaligatviai yra ganētinai siauri, taku danga – nusidēvējusi.



63 paveikslas. Pėsčiųjų takų išsidėstymas Žirmūnų g.

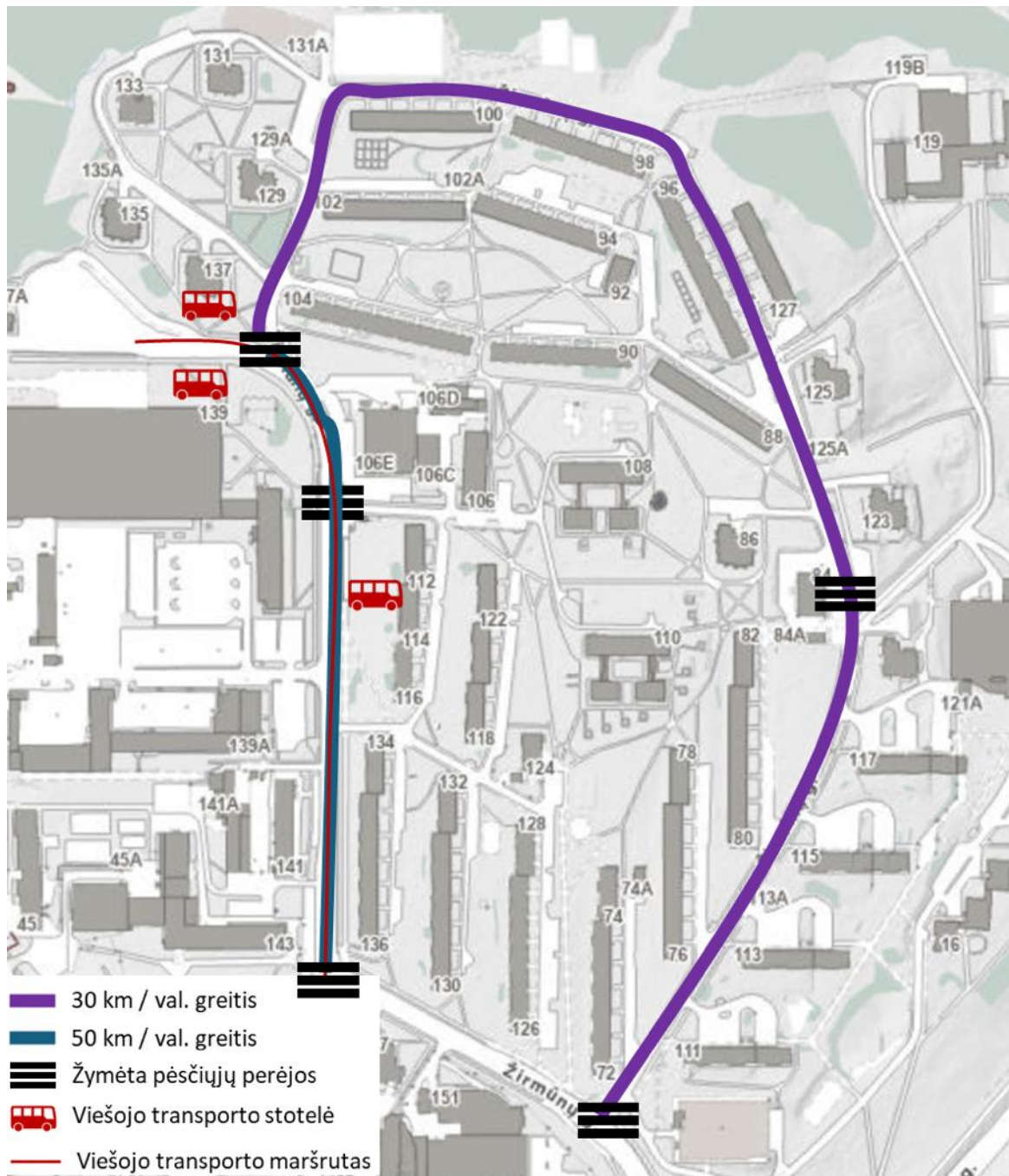
Šaltinis: OpenStreetMap³⁶

Teritorijoje pėsčiųjų takai įrengti ne tik aplink gatvę, bet ir gyvenamųjų daugiabučių kiemuose bei laisvalaikio zonose (žr. aukščiau pateiktą paveikslą).

DVIRAČIŲ INFRASTRUKTŪRA. Gatvėje nėra įrengtos dviračių takų infrastruktūros, o artimiausias dviračių takas yra Kareivių g.

EISMO ORGANIZAVIMAS. Šiuo metu į analizuojamą gatvės atkarpą galima patekti per du įvažiavimus. Prie įvažiavimų įrengtos žymėtos pėsčiųjų perėjos, iš viso gatvėje įrengtos 5 pėsčiųjų perėjos. Atkarpoje kur važiuoja viešasis transportas greitis nėra ribojamas, kitose gatvės dalyje – 30 km / val.

³⁶ OpenStreetMap. Prieiga internetu: <https://www.openstreetmap.org/#map=16/54.73191/25.26248>



64 paveikslas. Eismo organizavimas Žirmūnų g.

Šaltinis: parengta Konsultanto

EISMO SAUGA. Remiantis VŠĮ Transporto kompetencijų agentūros (toliau – TKA) duomenimis analizuojamoje Žirmūnų g. 2019–2023 m. laikotarpiu įvyko 2 eismo įvykiai. Vienas įvykis yra užvažiavimas ant pėsčiojo pėsčiųjų perėjoje, kito įvykio tipas nėra žinomas. Abu eismo įvykiai įvyko 2023 m.



65 paveikslas. Įskaitiniai eismo įvykiai nagrinėjamoje Žirmūnų g. atkarpoje 2019–2023 m.

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis TKA³⁷

Kiti aukščiau paveiksle pavaizduoti eismo įvykiai nepatenka į nagrinėjamą teritoriją.

4.3. Aplinkos kokybė

ORO TARŠA. Remiantis Aplinkos apsaugos agentūros parengtu oro taršos sklaidos žemėlapiu pateikiamos oro taršos modeliavimo reikšmės. Pažymėtina, kad oro tarša bus vertinama, remiantis bendru lokacijos oro taršos vertinimu. Toliau lentelėje pateikiamos stebimos oro teršalų koncentracijos ribinės vertės, nustatytos higienos normos HN

³⁷ Transporto kompetencijų agentūra. Prieiga internetu:

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

35:2007 „Didžiausia leidžiama cheminių medžiagų (teršalų) koncentracija gyvenamosios ir visuomeninės paskirties pastatų patalpų ore“³⁸.

16 lentelė. Oro taršos sklaidos rezultatai nagrinėjamoje Žirmūnų g. atkarpoje

Medžiaga		Ribinė vertė	Vidutinė metinė koncentracija	Rezultatas
Kietosios dalelės	KD ₁₀	40 µg/m ³	11,6–35	✓
	KD _{2,5}	20 µg/m ³	5–5,4	✓
Azoto dioksidas	NO ₂	40 µg/m ³	8,1–32	✓
Sieros dioksidas	SO ₂	20 µg/m ³	5,1–20	✓
Anglies monoksidas	CO	1 mg/m ³	0,25–0,311	✓
Lakieji organiniai junginiai	LOJ	0,5 mg/m ³	0,032–0,035	✓

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis Aplinkos apsaugos agentūros duomenimis³⁹

Analizuojant oro taršos sklaidos žemėlapius nustatyta, jog analizuojamoje gatvės atkarpoje ir aplinkinėse gyvenamosiose teritorijose oro teršalų koncentracijos neviršija ribinių verčių, nustatytų higienos normos HN 35:2007.

TRIUKŠMO TARŠA. Analizuojamoje Žirmūnų gatvės atkarpoje autotransporto sukeltas triukšmas dienos ir nakties metu neviršija ribinės vertės.



66 paveikslas. Triukšmo nuo autotransporto dienos metu rodikliai Žirmūnų g.

Šaltinis: Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai⁴⁰

Didžiausias triukšmas fiksuojamas vakarinėje Žirmūnų g. dalyje, tačiau gyvenamųjų namų kvartaluose triukšmas siekia mažesnes nei 50 dBA reikšmes. Nakties metu triukšmo reikšmė nukrenta mažiau nei 49 dBA.

³⁸ 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).

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

⁴⁰ Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai. Prieiga internetu: <https://maps.vilnius.lt/aplinkosauga#legend>



67 paveikslas. Triukšmo nuo autotransporto nakties metu rodikliai Žirmūnų g.

Šaltinis: Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai⁴¹

Atlikus analizę nustatyta, kad gatvėje triukšmas neviršija ribinių verčių, tačiau didesnis triukšmas fiksuojamas vakarinėje gatvės dalyje.

4.4. Gatvės infrastruktūros ir eismo organizavimo vertinimas

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

Žirmūnų g. atkarpa priskiriama D kategorijai, todėl gatvėje taikomas projektinis greitis pagal Statybos techninį reglamentą STR 2.06.04:2014 turėtų būti iki 30 km / val. Toliau lentelėje pateikiami reikalavimai taikomi D kategorijos gatvėms.

17 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	
10.	D	12,0	30,0	2,0	2,0	2,75
11.	Ds	5,0	20,0	1,0	2,0	2,50
12.	Ds*	4,5	20,0	1,0	1,0	3,50

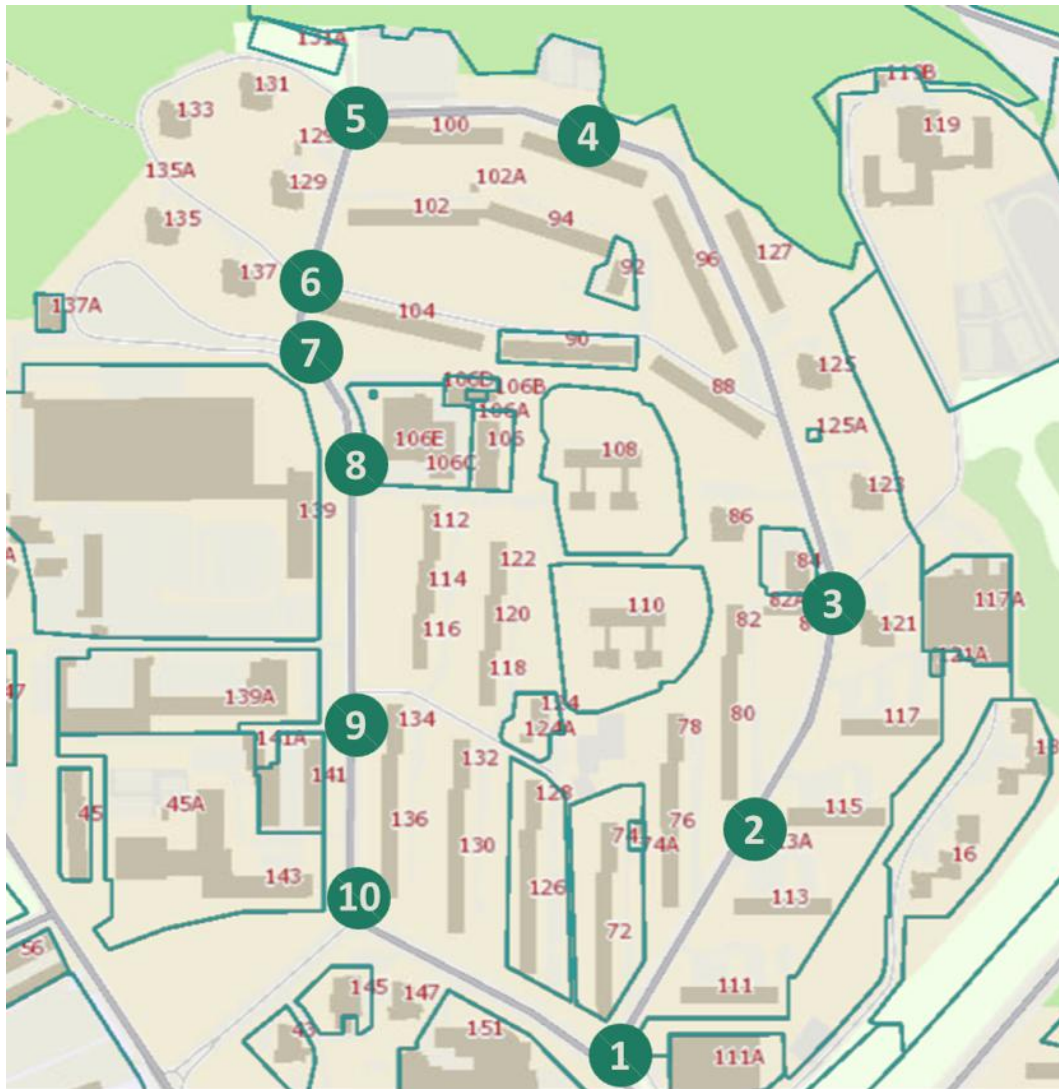
Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis STR 2.06.04:2014⁴²

Ds* Taikoma susiformavusiose mėgėjų sodo teritorijose

Eismas gatvėje organizuojamas dviem kryptimis, dalyje gatvės važiuoja viešasis transportas. Šaligatviai įrengti abiejose gatvės pusėse, išskyrus gatvės atkarpą kurioje užstatymas tik vienoje pusėje.

⁴¹ Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai. Prieiga internetu: <https://maps.vilnius.lt/aplinkosauga#legend>

⁴² 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)

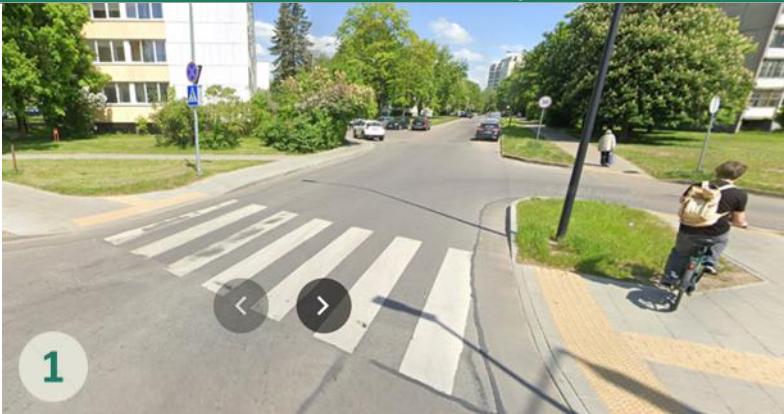


68 paveikslas. Nagrinėjamos Žirmūnų g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis Google Maps

Toliau lentelėje pateikiama nagrinėjamos gatvės infrastruktūros analizė.

18 lentelė. Nagrinėjamos Žirmūnų g. infrastruktūros vertinimas

Infrastruktūros fotofiksacija ⁴³	Vertinimas
	✓ Nuleisti šaligatvių bortai ✓ Taktiliniai paviršiai ✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjos apšvietimas

⁴³ Fotofiksacijos darytos iš 2024 m. gegužės mėn.



- ✓ Greičio mažinimo kalnelis
- ✓ Sustojimą draudžiantis ženklas ribojantis automobilių statymą ties įvažą į kiemus



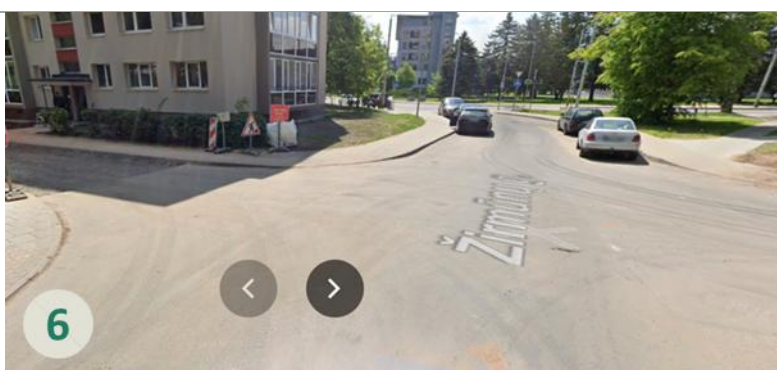
- ✓ Greičio mažinimo kalnelis
- ✓ Nuleisti šaligatvių bortai
- ✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjos apšvietimas
- Neįrengti taktiliniai paviršiai



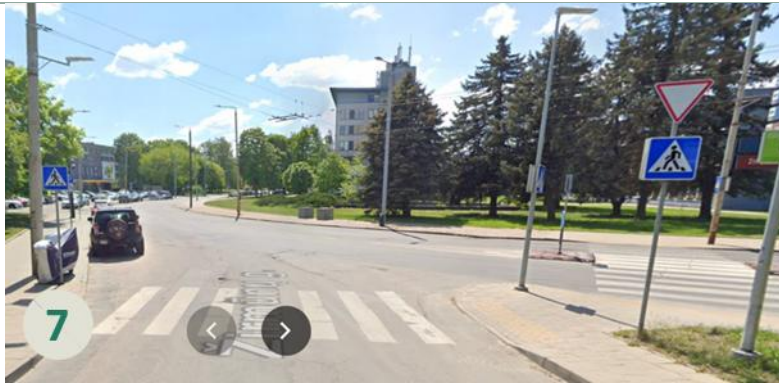
- Automobiliai statomi važiuojamojoje gatvės dalyje, nepaliekant saugaus atstumo ir galimybių prasilenkti



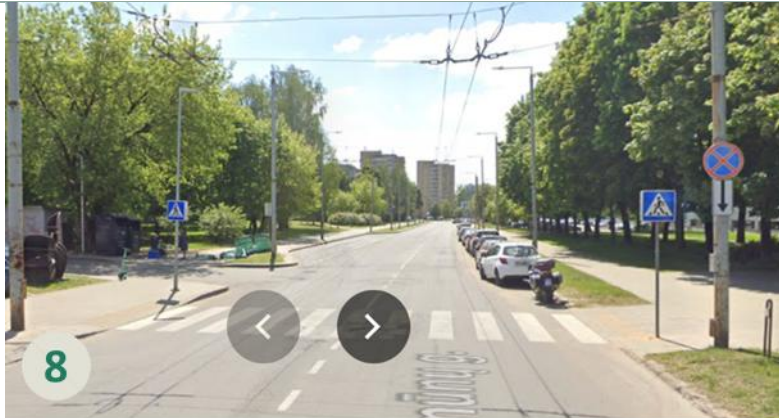
- Automobiliai statomi važiuojamojoje gatvės dalyje, nepaliekant saugaus atstumo ir galimybių prasilenkti



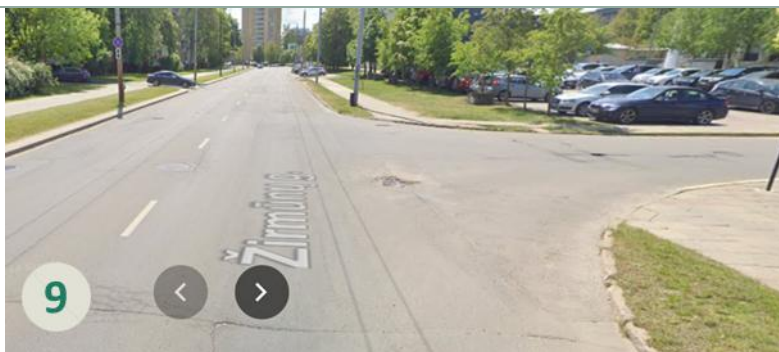
- ✓ Nežymėtos perėjos su nuleistais bortais
- ✓ Taktiliniai paviršiai
- Automobiliai statomi važiuojamojoje gatvės dalyje, ne visuomet išlaikant atstumus iki įvažų / perėjų



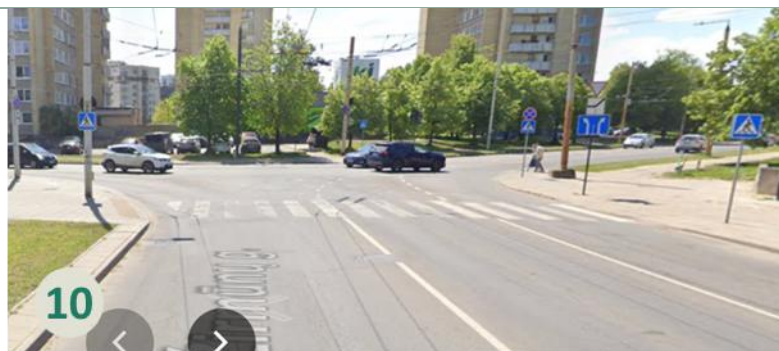
- ✓ Nuleisti šaligatvių bortai
- ✓ Taktiliniai paviršiai
- ✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjos apšvietimas



- ✓ Nuleisti šaligatvių bortai
- ✓ Taktiliniai paviršiai
- ✓ Bendrasis gatvės apšvietimas
- Perėja kerta plačią važiuojamąją dalį, reikalinga saugos salelė arba siaurinimas



- ✓ Nežymėta perėja ties įvažą
- Nenuleistas bortas (arba neiškelta perėja)
- Neįrengti taktiliniai paviršiai



- Nereguliuojama pėsčiųjų perėja per tris eismo juostas – privalo būti pertvarkyta (įrengta salelė) arba panaikinta

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

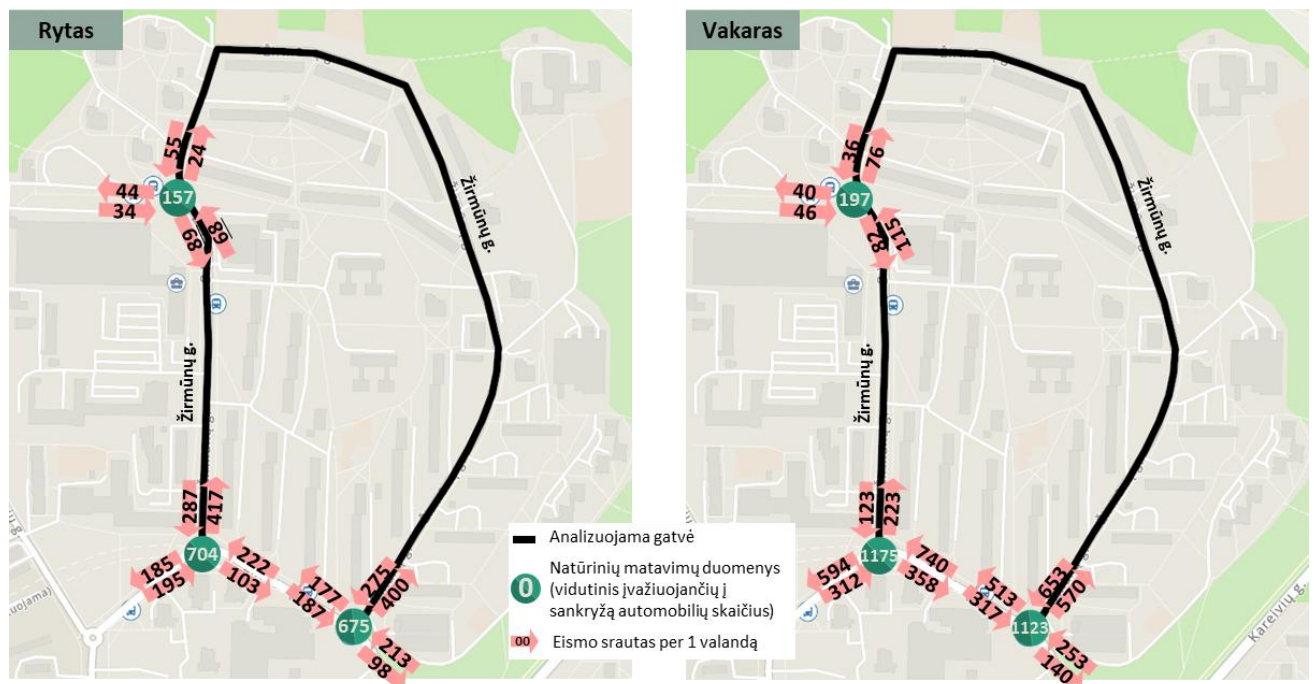
Vertinama, kad įrengta infrastruktūra tik iš dalies atitinka galiojantį reglamentavimą, ne visur užtikrinamas saugus gatvės kirtimas pėstiesiems ar specialiųjų poreikių turintiems asmenims. Neribojamas automobilių statymas važiuojamojoje dalyje neužtikrina eismo saugumo, matomumo, pakankamų atstumų prasišlenkti transporto priemonėms.

4.5. Eismo srautų matavimai

Poskyryje pateikiami eismo srautų matavimo rezultatai. Eismo srautų duomenys gauti atlikus natūrinius matavimus antradienį, trečiadienį arba ketvirtadienį dviem piko laikais: ryte nuo 7 val. iki 9.30 val. ir vakare nuo 16.30 iki 18.30 val. Matavimų metu buvo skaičiuojami automobilių, pėsčiųjų ir dviračių / elektrinių paspirtukų srautai skirtingomis eismo kryptimis atrinktose sankryžose.

Natūriniai eismo srautų matavimai buvo atliekami 3 nagrinėjamos gatvės sankryžose (žr. toliau pateiktą paveikslą).

Didžiausias eismo srautas fiksuojamas prie patekimų į nagrinėjamą gatvę. Nustatytas ryškus skirtumas tarp ryto ir vakaro. Vidinė gatvės sankryža nėra intensyvi.



69 paveikslas. Eismo srautų matavimų rezultatai Žirmūnų g.

Šaltinis: parengta Konsultanto

Toliau lentelėje pateikiami likusių eismo dalyvių srautai apskaičiuoti matavimų metu. Didžiausias pėsčiųjų ir dviratininkų srautas užfiksuotas Žirmūnų g. sankryžoje nuo Kareivių g. Kita vertus, didesnis dviratininkų srautas sankryžoje nuo Verkių g.

19 lentelė. Eismo srautų matavimų rezultatai S. Stanevičiaus g.

Nr. žemėlapyje	Sankryža	Pėstieji		Dviratininkai		El. paspirtukai	
		Rytas	Vakaras	Rytas	Vakaras	Rytas	Vakaras
1.	Žirmūnų g. (nuo Verkių g.)	62	199	14	17	0	0
2.	Žirmūnų g. (vidinė prie autobusų žiedo)	38	95	3	13	0	0
3.	Žirmūnų g. (nuo Kareivių g.)	256	113	0	11	0	0

Šaltinis: parengta Konsultanto

Atlikus eismo srautų matavimus nustatyta, kad vidinė gatvės sankryža nėra intensyvi, o sankryžos prie patekimo į nagrinėjamą gatvę yra labai intensyvios, o intensyvumas tarp ryto ir vakaro labai skiriasi.

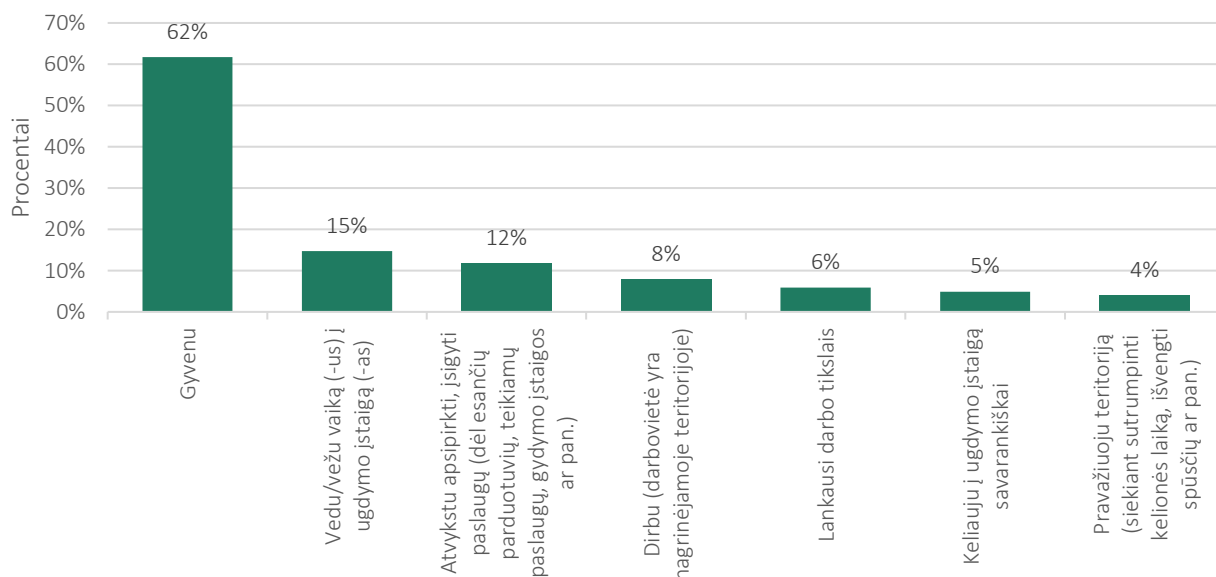
4.6. Gyventojų apklausos rezultatai

Rengiant koncepciją atlikta gyventojų apklausa apie susisiekimo galimybes bei problemas analizuojamoje teritorijoje. Anketinė apklausa buvo vykdoma *Zoho* platformoje, ją viešinant Užsakovo internetiniame tinklapyje, socialiniuose tinkluose ir mokyklų elektroniniuose dienynuose. Apklausa buvo vykdoma nuo 2024 m. gruodžio 6 d. iki 2025 m. kovo 27 d. (imtinai).

Anoniminę apklausą sudaro 7 uždaro tipo klausimai, skirti suprasti tiriamos Žirmūnų gatvės gyventojų (ir kitais tikslais besilankančių asmenų) keliavimo (judumo) įpročius bei poreikius. Taip pat identifikuoti pagrindines keliavimo (judumo) problemas ir galimus jų sprendinius. Anketoje pateikiamas 1 atviro tipo klausimas skirtas gyventojų komentarams bei papildomoms įžvalgoms apie keliavimą (judumą) analizuojamoje gatvėje. 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 102 vnt., tai atitinka Užsakovo imties reikalavimus (t. y. 100 užpildytų anketų).

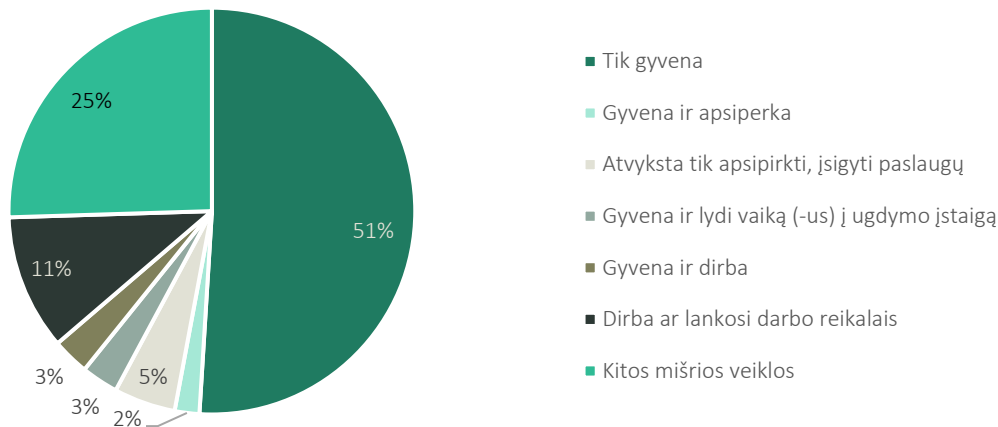
Didžioji dalis respondentų yra analizuojamos Žirmūnų gatvės atkarpos gyventojai (62 proc.). Kitos priežastys, lankytis analizuojamoje teritorijoje, nesudaro net penktadalio: 15 proc. respondentų veža vaikus į ugdymo įstaigas, 12 proc. apsiperka ar įsigyja paslaugų, 8 proc. dirba ar lankosi darbo tikslais. 4 proc. respondentų analizuojamą teritoriją naudoja tranzitiniam eismui t. y. pravažiuoja siekiant trumpinti kelionės laiką ar išvengti spūsčių.



70 paveikslas. Dažniausias lankymosi Žirmūnų gatvėje tikslas

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

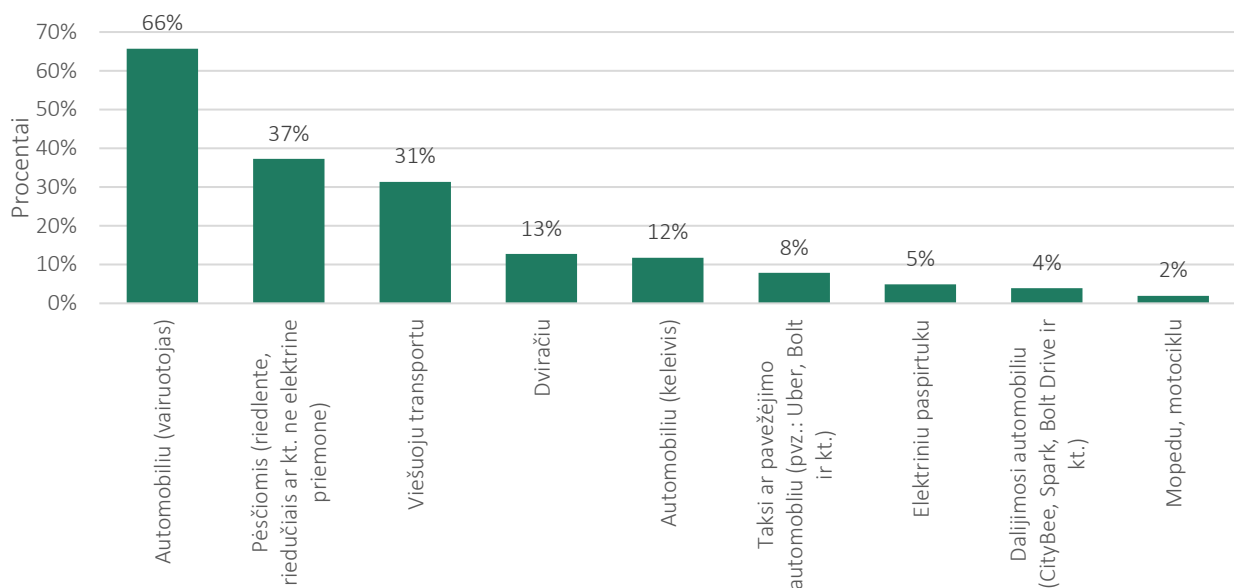
Pažymėtina, kad 38 proc. respondentų negyvena nagrinėjamoje teritorijoje ir joje lankosi kitais tikslais, iš jų 28 proc. – darbo reikalais (dirba ar lankosi darbo tikslais), 13 proc. – atvyksta apsipirkti. Didžioji dalis respondentų (51 proc.) nagrinėjamoje teritorijoje tik gyvena (t. y. dirba, apsiperka ir vykdo veiklas kitose teritorijose), apie 2 proc. jų gyvena bei apsiperka ir apie 5 proc. atvyksta apsipirkti (žr. toliau pateiktą paveikslą).



71 paveikslas. Dažniausias lankymosi Žirmūnų gatvėje tikslas, proc.

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

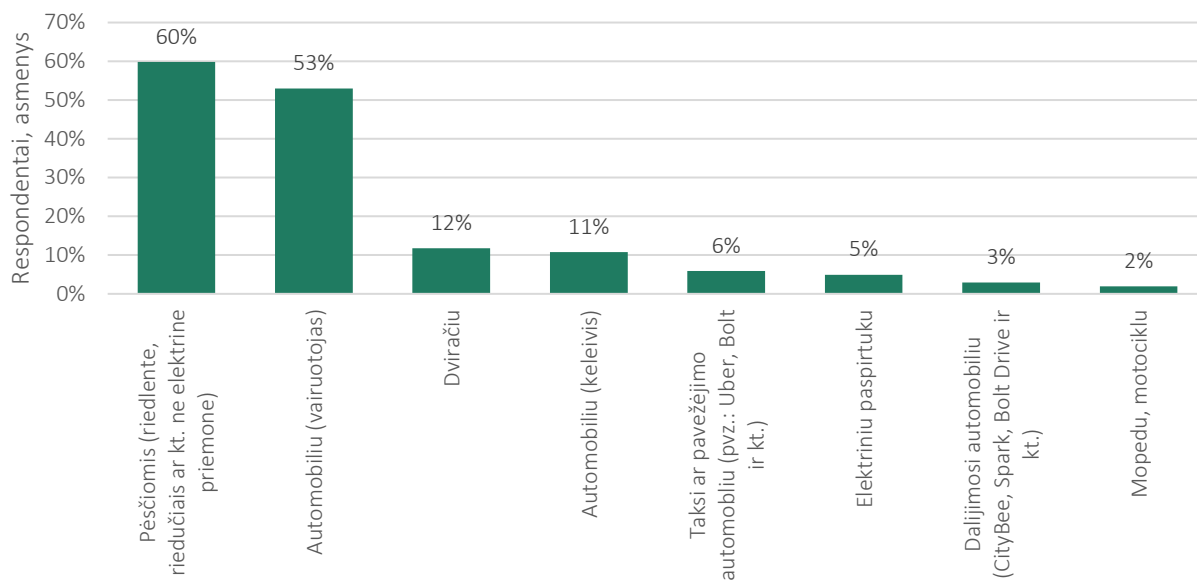
Dažniausiai respondentai keliauja į Žirmūnų gatvės teritoriją nuosavu automobiliu (kaip vairuotojai – 66 proc., kaip keleiviai – 12 proc.). Pažymėtina, kad automobiliu (kaip vairuotojai) keliauja 63 proc. gyventojų ir 69 proc. ne gyventojų (t. y. asmenys, kurie lankosi teritorijoje įvairiais tikslais). Kitas dažniausias atvykimo būdas – pėsčiomis (arba riedlente, riedučiais ir kitomis ne elektroninėmis priemonėmis) – 37 proc. Tokią keliavimo priemonę dažniau renkasi analizuojamų gatvių gyventojai nei ne gyventojai (atitinkamai, 43 proc. ir 28 proc.). Viešuoju transportu atkeliauja apie trečdalis respondentų, t. y. 31 proc. Pažymėtina, kad teritorijos gyventojai yra labiau linkę naudotis viešuoju transportu nei atvykstantys (atitinkamai, 37 proc. ir 23 proc.).



72 paveikslas. Dažniausias atvykimo būdas į Žirmūnų gatvę

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

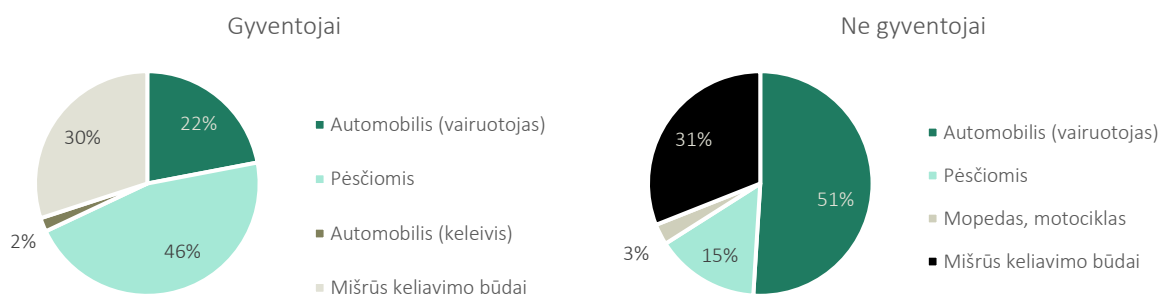
Analizuojant respondentų keliavimo įpročius po analizuojamą Žirmūnų gatvės atkarpą nustatyta, kad dažniausiai jie keliauja pėsčiomis (60 proc.) arba automobiliu (53 proc. – kaip vairuotojai, 11 proc. – kaip keleiviai). Pažymėtina, kad gyventojai labiau linkę keliauti pėsčiomis nei ne gyventojai (atitinkamai, 75 proc. ir 36 proc.). Automobiliu po nagrinėjamą teritoriją dažniau keliauja ne gyventojai nei gyventojai (atitinkamai, 69 proc. ir 43 proc.).



73 paveikslas. Dažniausias keliavimo būdas Žirmūnų gatvėje

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

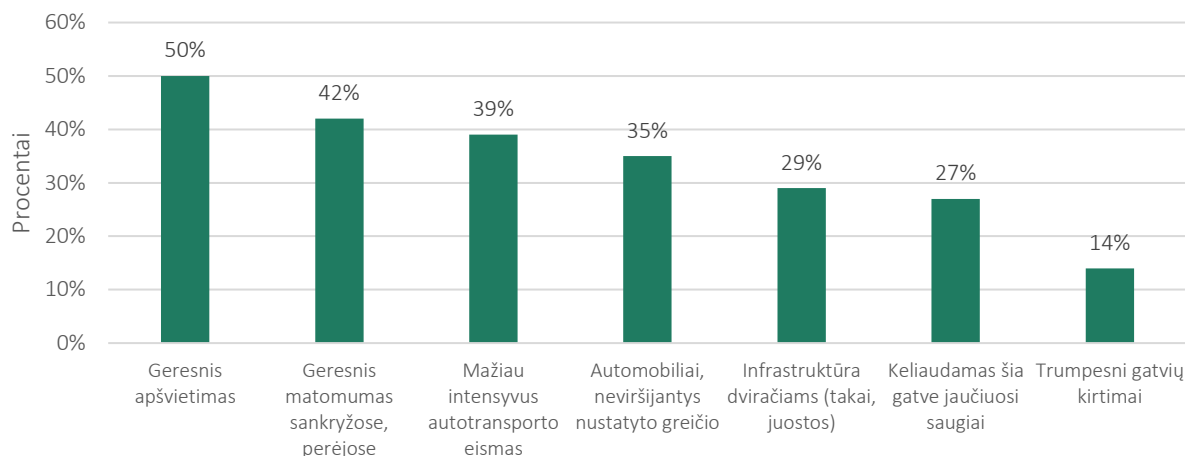
Pažymėtina, kad tiriamos gatvės gyventojai kelionėms po analizuojamą gatvę renkasi alternatyvias keliavimo priemones, t. y. 46 proc. keliauja tik pėsčiomis, o 30 proc. – mišriai (pvz., automobiliu ir pėsčiomis ar kita transporto priemone). Tik automobilį renkasi 24 proc. apklausoje dalyvavusių gyventojų. Ne gyventojai dažniausiai renkasi keliones automobiliu (51 proc.) ir tik nedidelė dalis keliauja pėsčiomis (15 proc.) ar mopedais, motociklais (3 proc.). Pažymėtina, kad trečdalis ne gyventojų taip pat renkasi mišrius keliavimo būdus (pvz., automobiliu arba nemotorine transporto priemone).



74 paveikslas. Dažniausias keliavimo būdas Žirmūnų gatvėje tarp gyventojų ir ne gyventojų, proc.

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

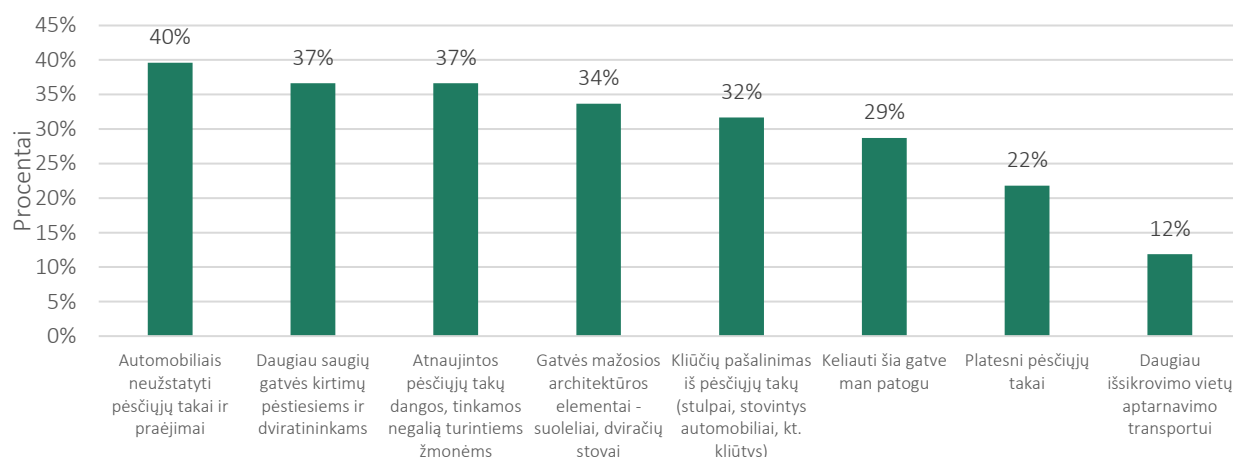
Atsižvelgiant į Žirmūnų gatvės analizuojamą atkarpą nustatyta, kad reikia geresnio apšvietimo (50 proc.), geresnio matomumo sankryžose ir perėjose (42 proc.) bei užtikrinti, kad automobiliai neviršytų numatyto leistino greičio (39 proc.). Pažymėtina, kad gyventojai labiau nei ne gyventojai linkę akcentuoti apšvietimo ir dviračių infrastruktūros trūkumą, taip pat greitį viršijančius automobilius. Kita vertus kiek daugiau nei ketvirtadalis respondentų pažymėjo, kad jie jaučiasi saugiai keliaudami analizuojama gatvės atkarpa (gyventojai – 27 proc., ne gyventojai – 26 proc.).



75 paveikslas. Aspektai, kuriuos reikėtų patobulinti, kad keliaujant Žirmūnų gatvėje respondentas jaustųsi saugiau

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

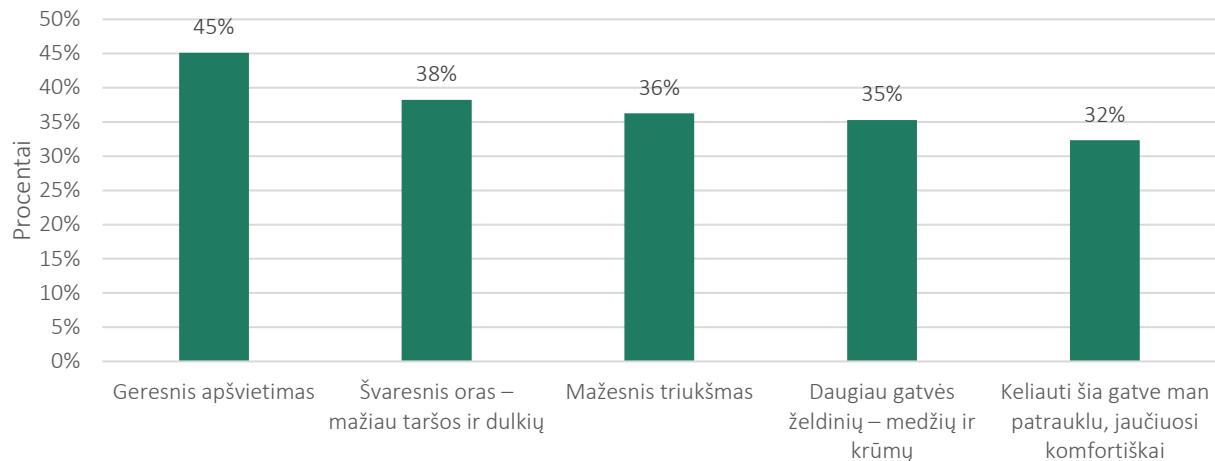
Vertinant patogumo kriterijus, dauguma respondentų pažymėjo, kad reikalinga užtikrinti, kad automobiliai nebūtų statomi neleistinose vietose (pvz., ant pėsčiųjų takų, praėjimų; 40 proc.). Ši problema yra itin aktuali vietos gyventojams (gyventojai – 44 proc., ne gyventojai – 31 proc.). Taip pat reikia įrengti daugiau saugių gatvės kirtimų pėstiesiems ir dviratininkams (37 proc.; gyventojai – 48 proc. ir ne gyventojai – 18 proc.) bei atnaujinti pėsčiųjų takų dangas, pritaikant jas žmonėms su negalia (37 proc.). Pažymėtina, kad kiek daugiau nei ketvirtadalis respondentų nurodė, kad keliauti analizuojama Žirmūnų gatvės atkarpa jiems yra patogiu (27 proc. – gyventojai, 31 proc. – ne gyventojai).



76 paveikslas. Aspektai, kurie keliavimą Žirmūnų gatvėje paverstų patogesniu

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Kiti aspektai, kurie atlieptų keliautojų judumo poreikius yra geresnis apšvietimas (45 proc.), švaresnis oras (38 proc.), mažesnis triukšmas (36 proc.), daugiau gatvės želdinių (35 proc.). Gyventojai išreiškė didžiausią poreikį geresniam apšvietimui (gyventojai – 57 proc., ne gyventojai – 26 proc.), mažesnei triukšmo taršai (gyventojai – 43 proc., ne gyventojai – 26 proc.). Kita vertus ne gyventojai, labiau nei gyventojai, jaučiasi komfortiškai keliaudami nagrinėjama gatve (atitinkamai, 38 proc. ir 29 proc.).



77 paveikslas. Aspektai, kurie turėtų pasikeisti, kad keliavimas Žirmūnų gatvėje būtų patrauklesnis

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Bendrai analizuojant nagrinėjamos gatvės saugumo, patogumo ir patrauklumo kriterijus, nustatyta, kad keliautojai pėsčiomis, automobiliu ir mišriai skirtingai vertina pasirinktus kriterijus. Vairuotojai, labiau nei pėstieji ir mišriai keliaujantys, jaučiasi saugiau, patogiau ir keliauti analizuojama Žirmūnų gatvės atkarpa jiems yra patraukliau. Pėstieji, priešingai negu vairuotojai bei keliaujantys mišriai, pasigenda mažiau intensyvaus autotransporto eismo bei geresnio apšvietimo, daugiau automobilių stovėjimo aikštelių, kad jie nebūtų statomi neleistinose vietose. Taip pat reikia vystyti dviračių infrastruktūrą, statyti mažosios architektūros elementus, kurti daugiau žalių erdvių bei mažinti triukšmą. Mišrūs keliautojai labiau nei pėstieji ir automobilių vairuotojai pabrėžia, kad svarbu yra užtikrinti geresnį matomumą perėjose ir sankryžose, saugų automobilių važiavimo greitį (t. y. automobiliai neviršijantys nustatytą greitį). Taip pat reikia atnaujinti pėsčiųjų takų dangą (platinti, šalinti kliūtis bei pritaikyti žmonėms turintiems negalią).

20 lentelė. Kriterijų vertinimas pagal keliavimo būdus nagrinėjamoje Žirmūnų gatvėje

Klausimas	Kriterijus	Keliavimo būdas (teritorijoje)		
		Tik automobiliu (vairuotojai)	Tik pėsčiomis (riedlente, riedučiais ar kt. ne elektrine priemone)	Mišriai (t. y. teritorijoje keliauja skirtingais keliavimo būdais)
Saugumas	Automobiliai, neviršijantys nustatyto greičio	11%	46%	47%
	Mažiau intensyvus autotransporto eismas	20%	54%	41%
	Geresnis matomumas sankryžose, perėjose	31%	46%	47%
	Trumpesni gatvių kirtimai	6%	17%	19%
	Infrastruktūra dviračiams (takai, juostos)	6%	40%	41%
	Geresnis apšvietimas	31%	63%	53%
	Keliaudamas šia gatve jaučiuosi saugiai	37%	17%	25%
Patogumas	Daugiau saugių gatvės kirtimų pėstiesiems ir dviratininkams	11%	51%	47%
	Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai	23%	51%	44%
	Gatvės mažosios architektūros elementai - suoleliai, dviračių stovai	17%	49%	34%
	Platesni pėsčiųjų takai	11%	26%	28%

	Kliūčių pašalinimas iš pėsčiųjų takų (stulpai, stovintys automobiliai, kt. kliūtys)	14%	43%	38%
	Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalia turintiems žmonėms	17%	43%	50%
	Daugiau išsikrovimo vietų aptarnavimo transportui	11%	9%	16%
	Keliauti šia gatve man patogiu	46%	17%	22%
Patrauklumas	Geresnis apšvietimas	29%	54%	53%
	Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų	31%	43%	31%
	Mažesnis triukšmas	17%	57%	34%
	Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių	26%	51%	38%
	Keliauti šia gatve man patrauklu, jaučiuosi komfortiškai	46%	20%	31%

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais⁴⁴

Didžioji dalis kelionių analizuojamoje gatvės atkarpoje vyksta automobiliu. Tiek gyventojai, tiek ne gyventojai judėjimui renka motorines transporto priemones. Gyventojai, labiau nei ne gyventojai, linkę teritorijoje keliauti pėsčiomis arba derinti keliones automobiliu ir pėsčiomis. Pažymėtina, kad trečdalis respondentų judumui taiko mišrius keliavimo būdus, todėl jiems aktuali tiek automobilių, tiek pėsčiųjų, tiek dviračių infrastruktūra ir jos prieinamumas.

Nagrinėjamoje teritorijoje trūksta geresnio apšvietimo (tiek važiuojamojoje, tiek pėsčiųjų teritorijoje) bei geresnio matomumo sankryžose ir perėjose. Taip pat respondentai pabrėžė, kad reikia atnaujinti šaligatvių dangas (įskaitant pritaikymą neįgaliesiems, takų plėtimą ir kliūčių šalinimą) bei užtikrinti, kad automobiliai nebūtų statomi neleistose vietose ir nebloginų matomumo tiek vairuotojams, tiek pėstiesiems, tiek kitiems eismo dalyviams.

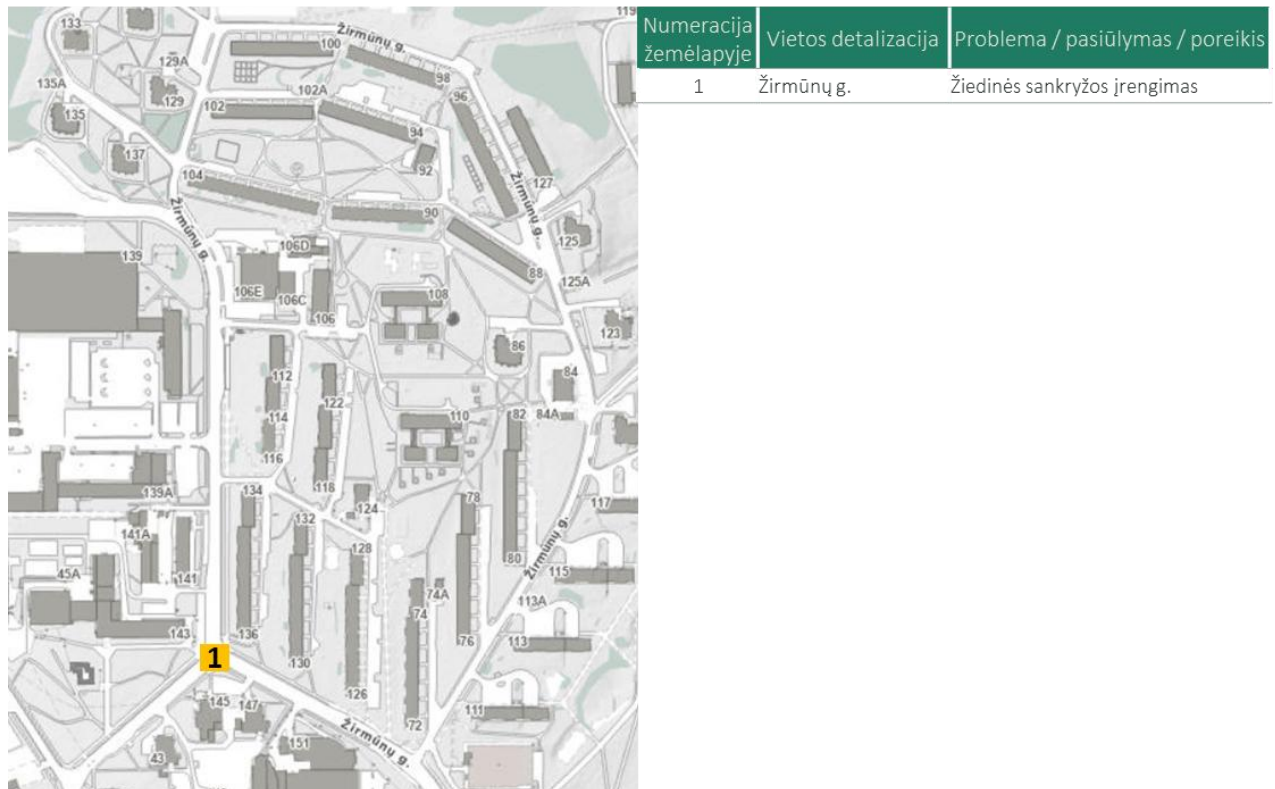
Gerinant judumo sąlygas ir kuriant patogią keliavo aplinką reikia didinti stovėjimo vietų arba aikštelių skaičių. Pažymėtina, kad stovėjimo vietų trūkumas skatina vairuotojus palikti automobilius neleistose vietose, o tai blogina matomumą ir kelia avarines situacijas. Taip pat Žirmūnų gatvėje trūksta patrauklumo elementų – želdinių ir mažosios architektūros elementų bei reikia užtikrinti švaresnį orą ir mažesnį triukšmą.

4.7. Kūrybinių dirbtuvių rezultatai

Rengiant koncepciją buvo organizuojamos kūrybinės dirbtuvės su analizuojamų pavienių gatvių gyventojais. Kūrybinės dirbtuvės vyko sausio 28 dieną Vilniaus miesto savivaldybės administracijoje. Susitikime dalyvavo 11 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. Visi pasiūlymai ir pastebėtos problemos buvo pažymėti žemėlapyje (žr. toliau pateiktą paveikslą).

⁴⁴ Pažymėtina, kad respondentai galėjo rinktis kelis galimus atsakymo variantus (įskaitant atsakymo variantą „Negaliu atsakyti, nesilankau“, kuris nėra įtrauktas į lentelę).



78 paveikslas. Kūrybinių dirbtuvių metu dalyvių pateiktų problemų ir pasiūlymų apibendrinimas, Žirmūnų g.

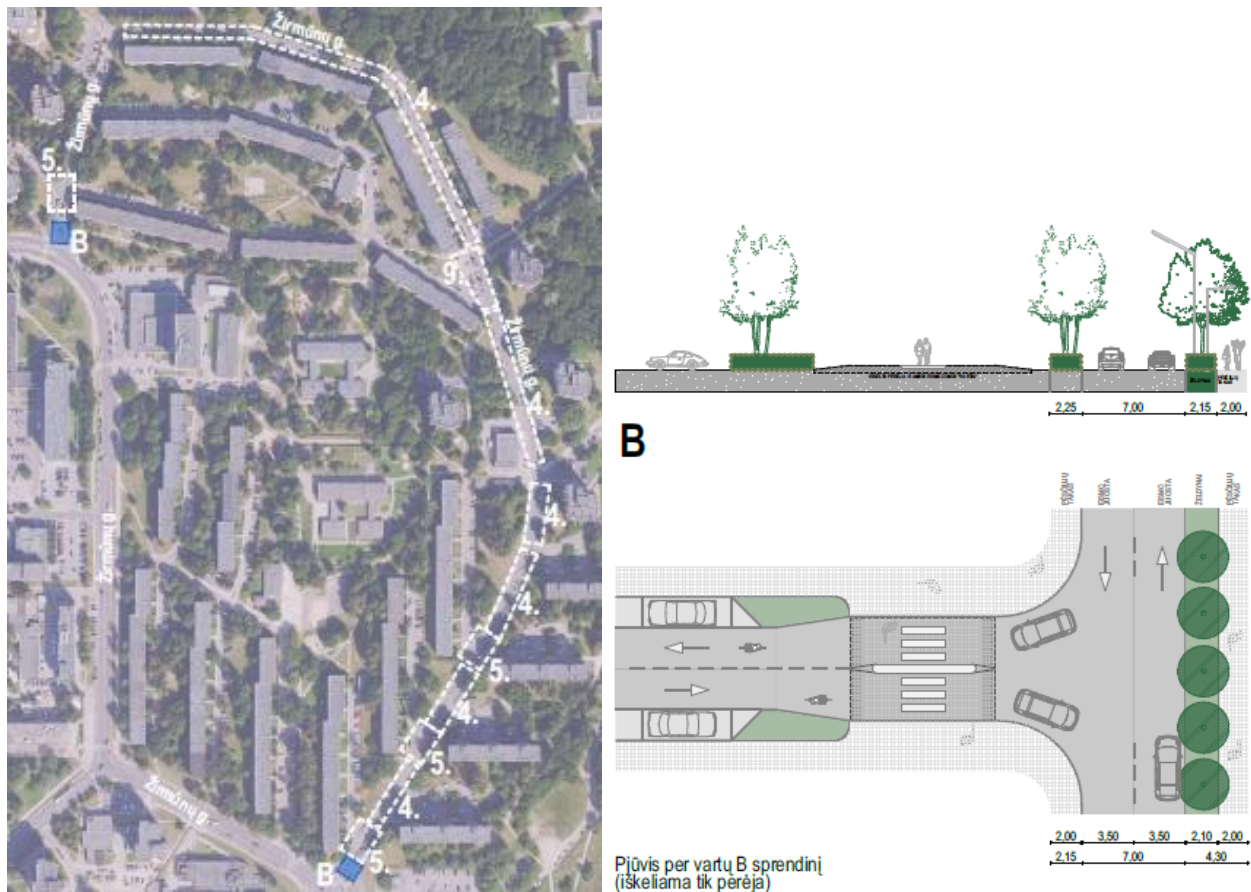
Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis technine specifikacija

Dirbtuvių metu dalyviai išreiškė poreikį tvarkyti pėsčiųjų takus ir perėjas.

4.8. Siūlomi gatvės modernizavimo sprendiniai

Remiantis esamos situacijos analize, gyventojų apklausų duomenimis ir organizuotų dirbtuvių rezultatais, suformuoti analizuojamos Žirmūnų g. atkarpos modernizacijos sprendiniai. Nepriklausomai nuo parinktų gatvės pertvarkymo sprendimų, modernizuojant gatvę būtina užtikrinti pagrindinių gatvės elementų įrengimą ir atnaujinimą (žr. Priedą Nr. 2).

Gatvėje siūloma įrengti vartus – iškilias sankryžas (sprendinys Nr. B) dvejose vietose (žr. toliau pateiktą paveikslą).

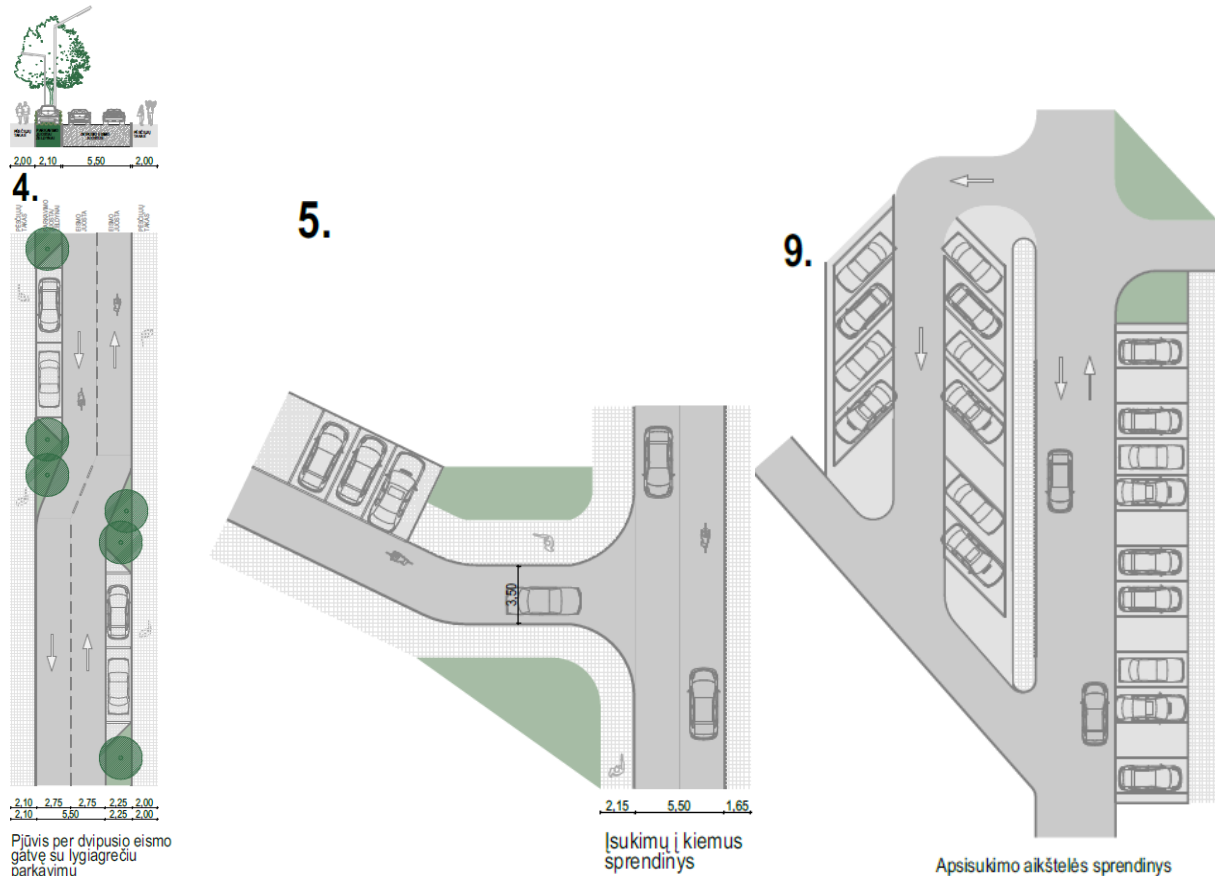


79 paveikslas. Siūlomi sprendiniai Žirmūnų gatvei

Šaltinis: parengta Konsultanto

Nagrinėjamoje Žirmūnų gatvės atkarpoje siūloma išlaikyti dvikryptį eismą su lygiagrečiomis stovėjimo vietomis abiejose gatvės pusėse. Automobilių stovėjimo vietas rekomenduojama formuoti pakaitomis skirtingose gatvės pusėse (sprendinys Nr. 4) – tai leistų kreivinti važiuojamąją dalį, prisidedant prie visų eismo dalyvių saugumo didinimo. Koncepcijoje taip pat numatoma sutvarkyti įvažas į kiemus (sprendinys Nr. 5).

Netoli E. Pliaterytės gimnazijos siūloma įrengti apsisukimo aikštelę (sprendinys Nr. 9), kad atvykę automobiliai galėtų apsisukti ir grįžti atgal, o ne tęsti kelionę per daugiabučių kiemus. Perspektyvoje, nuo šios vietos iki sekančių teritorijos „vartų“ būtų galima nustatyti vienos krypties eismą, likusią gatvės dalį išnaudojant automobilių stovėjimo vietų įrengimui, o pačią gatvės atkarpą žymėti „gyvenamosios zonos“ ženklu. Prieš įgyvendinant vienkrypčio eismo sprendimus, tikslinga atlikti bandomąjį projektą, kurio metu kelis mėnesius eismas būtų organizuojamas pagal naujus sprendinius. Tokiu būdu būtų galima įvertinti vienkrypčio eismo tinkamumą, kryptis ir jo poveikį analizuojamoje teritorijoje.



80 paveikslas. Siūlomi sprendinių skerspjūviai Žirmūnų gatvei

Šaltinis: parengta Konsultanto

Sumažinus eismo intensyvumą (apribojus tranzitinį eismą) ir nuraminus eismą inžinerinėmis priemonėmis bei apribojus greitį iki 30 km / val. galima būtų bevariklėmis transporto priemonėmis judėti bendrame sraute. Žirmūnų gatvės atkarpoje kurioje važiuoja viešasis transportas yra tikslingas atskiros dviračių tako įrengimas šalia šiuo metu esančio šaligatvio (nepažymėtas tarp sprendinių), nekeičiant pačios gatvės techninių charakteristikų.

Žirmūnų g. modernizacijos sprendiniai parengti atsižvelgiant į esamos situacijos analizės, apklausų ir kūrybinių dirbtuvių rezultatus. Gatvėje siūloma išlaikyti esamą situaciją, tačiau suformuoti statymo vietas ir gatvės kreivinimą, įrengti iškilų pėsčiųjų perėjų sprendinius bei sutvarkyti įvažas į kiemus. Šie sprendiniai turėtų prisidėti prie ramesnio ir saugesnio eismo nagrinėjamoje gatvėje. Nepriklausomai nuo pasirinkto sprendinio varianto, būtina užtikrinti kokybišką pagrindinių gatvės elementų įrengimą ir pritaikymą visiems eismo dalyviams.

1 Priedas. Eismo srautų matavimo metodika

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

Kadangi srautų matavimai buvo vykdomi skirtingu metu, rengiant duomenis, atliktos natūrinių matavimų rezultatų koregavimas pagal apskaičiuotus koeficientus (svertus). Koeficientai apskaičiuojami remiantis gautais automatinių srautų matuoklių duomenimis, kurie yra aplink teritoriją arba panašiose kitų Vilniaus mikrorajonų vietose.

Koeficientai apskaičiuojami nagrinėjamai GMT, 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).

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, avarių ir panašių eismo įvykių. Gauti vidurkiai leido apskaičiuoti valandinį srauto intensyvumo pasiskirstymą zonoje. Šis pasiskirstymas konvertuotas į koeficientus tokiu būdu, kad padauginus vidurkį iš koeficiento būtų gautas vidutinis rytinio piko valandos srautas.

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

21 lentelė. Apskaičiuoti eismo srautų 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	1,6	1,1	1,1	1,0	0,9	0,8	0,8	0,9	0,9	1,0	1,0	1,4	1,5	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,2	1,9
Trečiadienis	1,6	1,1	1,1	1,0	0,9	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	1,4	1,5	1,0	0,8	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	1,0	1,0	1,2	1,9
Ketvirtadienis	1,7	1,1	1,1	1,0	0,9	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	1,4	1,6	1,0	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	1,0	1,1	1,8

Šaltinis: parengta Konsultanto

2 Priedas. 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.

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

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

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

Eismo sauga. Visose teritorijoje esančiose D kategorijos gatvėse siūloma riboti leistiną greitį iki 30 km / val., įrengiant atitinkamą vertikalų ženklinimą bei pagal poreikį horizontalų 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 pajauti pasikeitusias eismo sąlygas, patekimą į sumažinto greičio zoną, kurioje eismo dalyviai gali judėti bendrame sraute.