

# Pilaitės gatvių modernizacijos konceptcija

Galutinė ataskaita

Skirta: SJ „Susisiekimo paslaugos“  
Vilnius, 2025

# Turinys

Pagrindinės santrumpos ir sąvokos .....	4
Lentelių sąrašas.....	5
Paveikslų sąrašas.....	6
Įvadas .....	8
1. Esamos situacijos analizė ir vertinimas .....	9
1.1. Urbanistinio konteksto vertinimas.....	10
1.2. Susisiekimo infrastruktūros vertinimas.....	11
1.3. Aplinkos kokybės vertinimas.....	18
1.4. Gatvių infrastruktūros ir eismo organizavimo vertinimas .....	20
1.4.1. Tolminkiemio gatvė.....	21
1.4.2. Įsruties gatvė.....	24
1.4.3. L. Rėzos alėja .....	26
1.4.4. J. Bretkūno gatvė .....	27
1.4.5. I. Simonaitytės gatvė.....	27
1.4.6. M. Jankaus gatvė.....	28
1.4.7. Nidos gatvė .....	29
1.4.8. M. Mažvydo gatvė.....	30
1.4.9. Priegliaus gatvė .....	32
1.4.10. I. Kanto alėja .....	33
1.4.11. Papilėnų gatvė.....	35
1.4.12. Vydūno gatvė .....	36
1.4.13. Pajautos gatvė.....	38
1.4.14. Tvankstos gatvė.....	39
1.4.15. Elbingo gatvė.....	40
1.5. Eismo intensyvumo vertinimas (srautai).....	41
1.5.1. Eismo srautų matavimų metodika .....	42
1.5.2. Eismo srautų rezultatai .....	43
2. Koncepcijos rengimas .....	48
2.1. Gyventojų apklausos rezultatais .....	48
2.2. Kūrybinių dirbtuvių rezultatai .....	59
2.3. Siūlomi gatvių modernizavimo sprendiniai.....	60
2.3.1. M. Mažvydo gatvė.....	64
2.3.2. L. Rėzos, I. Simonaitytės, M. Jankaus ir Nidos gatvės .....	65
2.3.3. Nidos gatvė .....	65
2.3.4. J. Bretkūno gatvė .....	66

---

2.3.5.	Tolminkiemio gatvė.....	67
2.3.6.	Įsruties gatvė.....	69
2.3.7.	Pajautos gatvė.....	71
2.3.8.	Vydūno gatvė.....	72
2.3.9.	I. Kanto alėja.....	73
1	Priedas. Aplinkos oro taršos matavimų žemėlapiai.....	75
2	Priedas. Gatvių modernizavimo sprendinių bendra schema ir skerspjūviai.....	78

## Pagrindinės santrumpos ir sąvokos

Koncepcija	Pilaitės gatvių modernizacijos koncepcija
Konsultantas, Rengėjas	Smart Continent LT, UAB
LR	Lietuvos Respublika
Smart Continent	Smart Continent LT, UAB
SPTŽ	Specialių poreikių turintys žmonės
STR	Statybos techninis reglamentas
Teritorija	Pilaitės mikrorajono gatvės: Tolminkiemio, Įsruties, J. Bretkūno, I. Simonaitytės, M. Jankaus, Nidos, M. Mažvydo, Priegliaus, Papilėnų, Vydūno, Pajautos, Tvankstos, Elbingo, L. Rėzos al. ir I. Kanto al.
TKA	Transporto kompetencijų agentūra, VŠĮ
TP	Transporto priemonė
Užsakovas	SĮ „Susisiekimo paslaugos“

# Lentelių sąrašas

1 lentelė. 2023 m. įskaitinių eismo įvykių duomenys analizuojamoje teritorijoje.....	18
2 lentelė. Oro taršos sklaidos rezultatai, 2023 m. ....	18
3 lentelė. Gatvių charakteristikos .....	20
4 lentelė. D kategorijos gatvėms taikomi reikalavimai .....	21
5 lentelė. Tolminkiemio g. infrastruktūros vertinimas.....	22
6 lentelė. Įsruities g. infrastruktūros vertinimas.....	24
7 lentelė. Rėzos al. infrastruktūros vertinimas .....	26
8 lentelė. I. Simonaitytės g. infrastruktūros vertinimas.....	27
9 lentelė. M. Jankaus g. infrastruktūros vertinimas.....	29
10 lentelė. Nidos g. infrastruktūros vertinimas .....	30
11 lentelė. M. Mažvydo g. infrastruktūros vertinimas.....	31
12 lentelė. Priegliaus g. infrastruktūros vertinimas .....	32
13 lentelė. I. Kanto al. infrastruktūros vertinimas .....	34
14 lentelė. Papilėnų g. infrastruktūros vertinimas.....	35
15 lentelė. Vydūno g. infrastruktūros vertinimas .....	37
16 lentelė. Tvankstos g. infrastruktūros vertinimas .....	39
17 lentelė. Elbingo g. infrastruktūros vertinimas.....	40
18 lentelė. Apskaičiuoti koeficientai .....	42
19 lentelė. Eismo srautų matavimų rezultatai .....	47
20 lentelė. Kriterijų vertinimas pagal keliavimo būdus nagrinėjamoje teritorijoje (n=229).....	57
21 lentelė. Siūlomi Pilaitės gatvių modernizacijos sprendiniai ir alternatyvos.....	62

# Paveikslų sąrašas

1 paveikslas. Nagrinėjama teritorija .....	9
2 paveikslas. Urbanistinis kontekstas .....	10
3 paveikslas. Ugdymo įstaigų išsidėstymas .....	11
4 paveikslas. Gatvių tinklas .....	12
5 paveikslas. Pėsčiųjų takų išsidėstymas.....	13
6 paveikslas. Dviračių takų tinklas.....	14
7 paveikslas. Dviračių takų trasų tinklas .....	15
8 paveikslas. Eismo organizavimas .....	16
9 paveikslas. Įskaitiniai eismo įvykiai analizuojamoje teritorijoje ir besiribojančiose gatvėse, 2019–2023 m. 17	
10 paveikslas. Įskaitiniai eismo įvykiai analizuojamoje teritorijoje ir besiribojančiose gatvėse 2019–2023 m. 17	
11 paveikslas. Triukšmo nuo autotransporto dienos metu rodikliai .....	19
12 paveikslas. Triukšmo nuo autotransporto nakties metu rodikliai.....	20
13 paveikslas. Tolminkiemio g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos .....	22
14 paveikslas. Įsruties g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos.....	24
15 paveikslas. Rėzos al. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos .....	26
16 paveikslas. J. Bretkūno g. infrastruktūra .....	27
17 paveikslas. I. Simonaitytės g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos .....	27
18 paveikslas. M. Jankaus g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos .....	29
19 paveikslas. Nidos g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos .....	30
20 paveikslas. M. Mažvydo g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos .....	31
21 paveikslas. Priegliaus g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos.....	32
22 paveikslas. I. Kanto al. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos .....	34
23 paveikslas. Papilėnų g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos .....	35
24 paveikslas. Vydūno g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos .....	37
25 paveikslas. Pajautos g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos .....	38
26 paveikslas. Pajautos g. infrastruktūra .....	39
27 paveikslas. Tvankstos g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos .....	39
28 paveikslas. Elbingo g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos .....	40
29 paveikslas. Eismo srautų matavimų vietos .....	44
30 paveikslas. Eismo srautų matavimų rezultatai Pilaitės šiaurinėje dalyje .....	45
31 paveikslas. Eismo srautų matavimų rezultatai Pilaitės pietinėje dalyje.....	46
32 paveikslas. Dažniausias lankymosi teritorijoje tikslai (n=229) .....	48
33 paveikslas. Dažniausias lankymosi teritorijoje tikslas (n=229), proc. ....	49
34 paveikslas. Dažniausias atvykimo būdas į teritoriją (n=229).....	49

35 paveikslas. Dažniausias keliavimo būdas teritorijoje (n=229).....	50
36 paveikslas. Dažniausias keliavimo būdas teritorijoje gyventojų (n=204) ir ne gyventojų (n=25), proc. 50	
37 paveikslas. Šiaurinė Pilaitės dalis. Aspektai, kuriuos reikėtų patobulinti, kad keliaujant teritorijoje respondentas jaustųsi saugiau (n=163) .....	51
38 paveikslas. Pietinė Pilaitės dalis. Aspektai, kuriuos reikėtų patobulinti, kad keliaujant teritorijoje respondentas jaustųsi saugiau (n=181) .....	52
39 paveikslas. Šiaurinė Pilaitės dalis. Aspektai, kurie keliavimą teritorijoje paverstų patogesniu (n=156).....	53
40 paveikslas. Pietinė Pilaitės dalis. Aspektai, kurie keliavimą teritorijoje paverstų patogesniu (n=157).....	54
41 paveikslas. Šiaurinė Pilaitės dalis. Aspektai, kurie keliavimą teritorijoje paverstų patrauklesniu (n=167).....	55
42 paveikslas. Pietinė Pilaitės dalis. Aspektai, kurie keliavimą teritorijoje paverstų patrauklesniu (n=183).....	56
43 paveikslas. Respondentų išsakytos judumo problemos nagrinėjamos Pilaitės gatvėse .....	58
44 paveikslas. Kūrybinių dirbtuvių metu dalyvių pateiktų problemų ir pasiūlymų apibendrinimas šiaurinėje Pilaitės mikrorajono dalyje .....	60
45 paveikslas. Kūrybinių dirbtuvių metu dalyvių pateiktų problemų ir pasiūlymų apibendrinimas pietinėje Pilaitės mikrorajono dalyje .....	60
46 paveikslas. „Vartų“ sprendinių skerspjūviai .....	61
47 paveikslas. M. Mažvydo g. sprendiniai.....	64
48 paveikslas. M. Mažvydo g. sprendinių skerspjūvis.....	65
49 paveikslas. Gyvenamosios zonos .....	65
50 paveikslas. Nidos g. sprendinys ir skerspjūvis .....	66
51 paveikslas. J. Bretkūno g. sprendiniai .....	66
52 paveikslas. J. Bretkūno g. sprendinių skerspjūvis.....	67
53 paveikslas. Šiaurinės Tolminkiemio g. dalies sprendiniai ir jų skerspjūviai.....	68
54 paveikslas. Pietinės Tolminkiemio g. dalies sprendiniai ir jų skerspjūviai.....	69
55 paveikslas. Šiaurinės Įsruties g. dalies sprendiniai ir jų skerspjūviai .....	70
56 paveikslas. Pietinės Įsruties g. dalies sprendiniai ir jų skerspjūviai.....	71
57 paveikslas. Pajautos g. sankryžos sprendinio skerspjūvis .....	72
58 paveikslas. Vydūno g. sprendiniai .....	72
59 paveikslas. Vydūno g. sprendinių skerspjūviai .....	73
60 paveikslas. I. Kanto al. sprendiniai ir jų detalizacija .....	74

# Įvadas

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

## NAGRINĖJAMOS GATVĖS:

- Tolminkiemio gatvė;
- Įsruties gatvė;
- L. Rėzos alėja;
- J. Bretkūno gatvė;
- I. Simonaitytės gatvė;
- M. Jankaus gatvė
- Nidos gatvė;
- M. Mažvydo gatvė;
- Priegliaus gatvė;
- I. Kanto alėja;
- Papilėnų gatvė;
- Vydūno gatvė;
- Pajautos gatvė;
- Tvankstos gatvė;
- Elbingo gatvė.

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

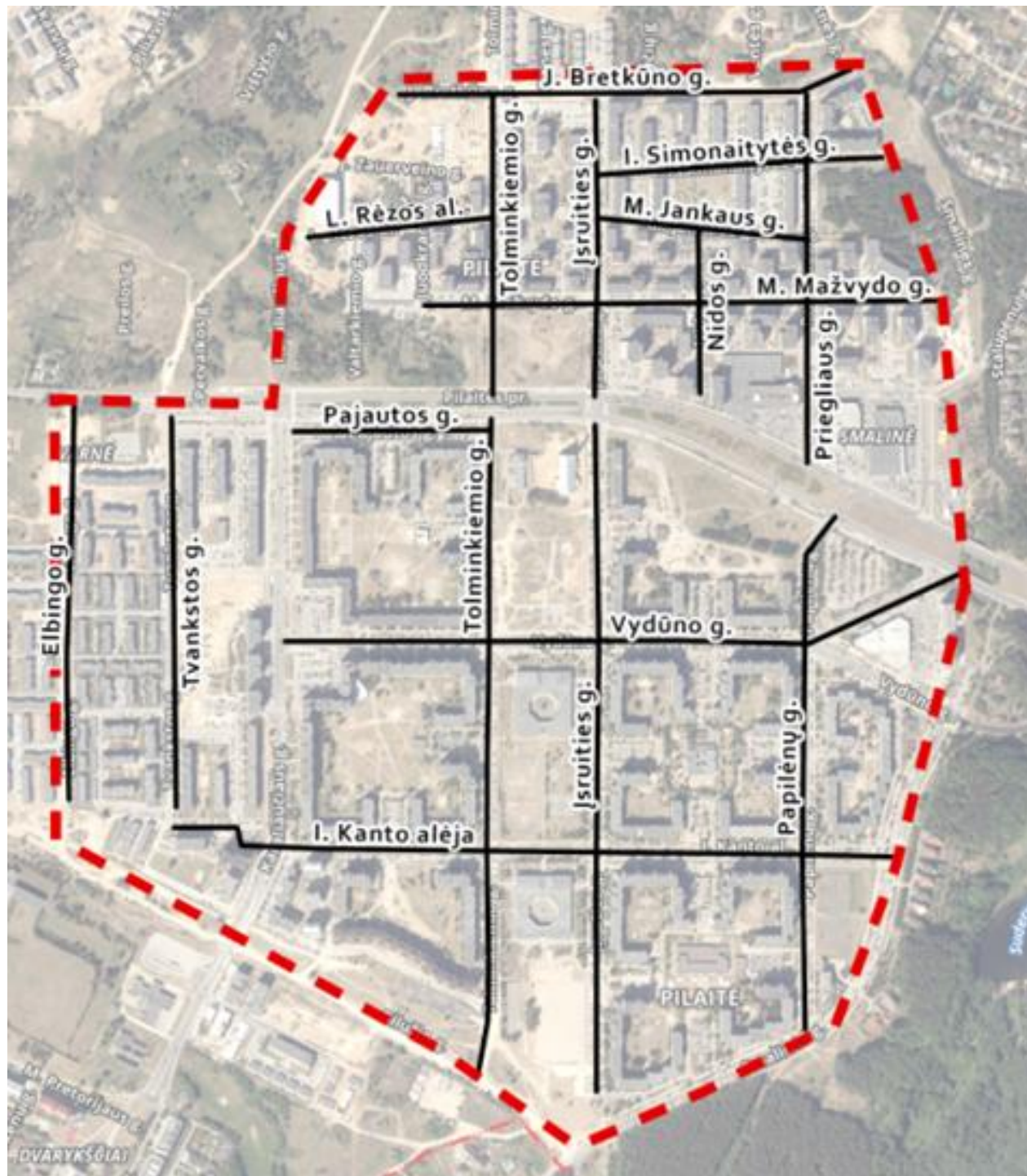
Koncepcijos rengimo metu atlikta esamos situacijos analizė ir vertinimas, apimantis infrastruktūros atitikimo teisės aktams, eismo saugos ir eismo organizavimo vertinimą, probleminių vietų nustatymą, gyventojų apklausos atlikimą ir rezultatų analizę bei vertinimą, galimų gatvių pertvarkymo sprendinių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

Rengiant koncepciją suorganizuotos kūrybinės dirbtuvės, kurių 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 plane<sup>1</sup> numatytus sprendinius.

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

# 1. Esamos situacijos analizė ir vertinimas

Šiame skyriuje atliekama esamos situacijos analizė ir vertinimas: nagrinėjami urbanistiniai, susisiekimo infrastruktūros, aplinkos sprendiniai ir kokybė.

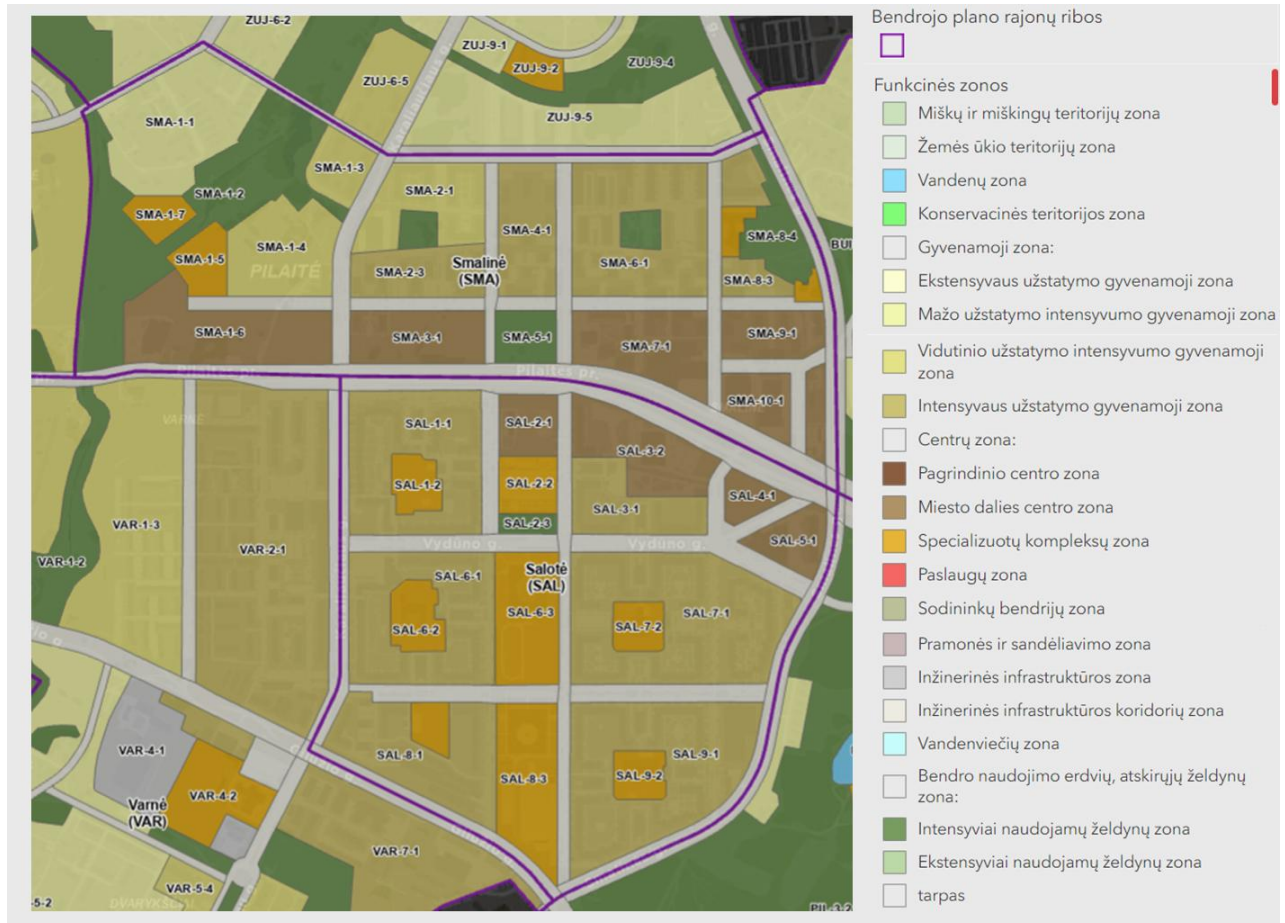


1 paveikslas. Nagrinėjama teritorija

Šaltinis: pateikta Užsakovo

## 1.1. Urbanistinio konteksto vertinimas

Remiantis Vilniaus miesto teritorijos bendrojo planu<sup>2</sup>, nagrinėjama teritorija sudaryta iš vidutinio ir intensyvaus užstatymo gyvenamųjų, specializuotų kompleksų, želdynų ir miesto dalies centro zonų. Teritorijoje vyrauja daugiabučių namų kvartalai, taip pat ji pasižymi daugiafunkciškumu: joje ir šalia esančiose teritorijose išsidėčiusios ugdymo įstaigos, pasiekiamos įvairias paslaugas teikiančios įmonės, prekybos centrai.



2 paveikslas. Urbanistinis kontekstas

Šaltinis: Vilniaus miesto teritorijos bendrasis plano interaktyvus žemėlapis<sup>3</sup>

Analizuojamos teritorijos ribose yra daug traukos taškų. Teritorijoje išsidėstę įvairūs prekybos centrai, maisto prekių parduotuvės. Taip pat įsikūrusios maitinimo įstaigos, poliklinika, vairavimo mokykla. Rajone taip pat veikia įvairios grožio ir kitas paslaugas teikiančios įmonės, rūbų ir kitų prekių parduotuvės. Be to, teritorijoje yra įrengtos vaikų žaidimo ir sporto aikštelės.

Analizuojamoje teritorijoje yra devynios ugdymo įstaigos: trys mokyklos ir šešios ikimokyklinio ugdymo įstaigos. Pažymėtina, kad beveik visos ugdymo įstaigos, išskyrus vieną, yra pietinėje Pilaitės mikrorajono dalyje, už Pilaitės prospekto.

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

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



3 paveikslas. Ugdymo įstaigų išsidėstymas

Šaltinis: Vilniaus miesto teritorijos bendrasis plano interaktyvus žemėlapis<sup>4</sup>

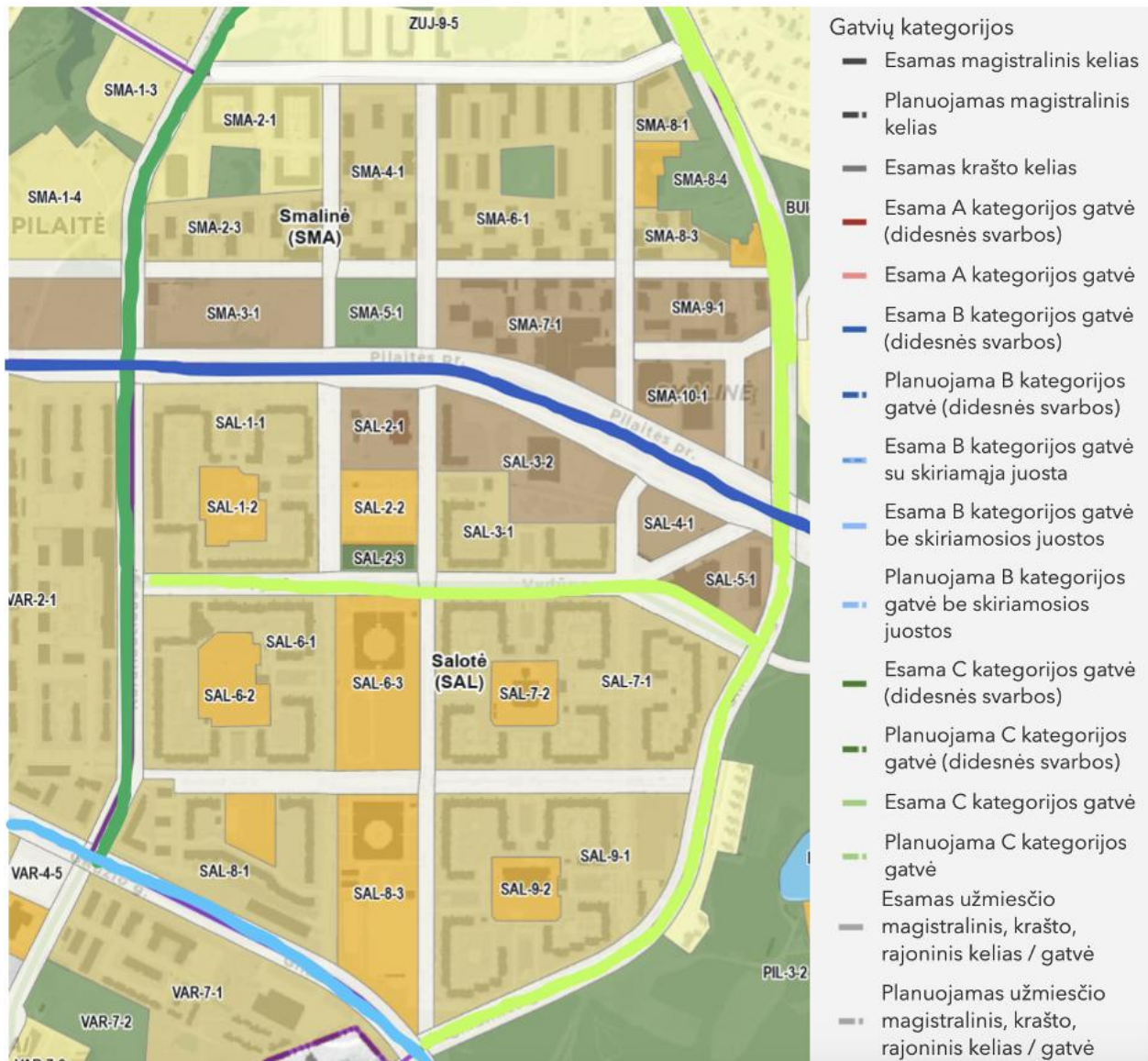
Teritorijoje ugdymo įstaigų, prekybos, paslaugų ar darbo vietų koncentruojančių vietų pasiekiamumas gali būti patenkinamas kelione pėsčiomis ar mikromobilumo priemonėmis. Kelionės atstumai nuo gyvenamųjų namų kvartalų iki ugdymo įstaigų, parduotuvių ar kitų traukos taškų vyrauja nuo 850 m iki 2,2 km (atsižvelgiant į galimą tolimiausią tašką).

## 1.2. Susisiekimo infrastruktūros vertinimas

**GATVIŲ TINKLAS.** Remiantis Vilniaus teritorijos bendrojo planu, analizuojamos gatvės priklauso C ir D kategorijų gatvių tinklui. C kategorijos gatvėms priskiriamos Karaliaučiaus ir Vydūno gatvės, o D kategorijos tinklą sudaro J. Bretkūno, L. Rėzos alėja, Tolminkiemio, Įsruties, I. Simonaitytės, M. Jankaus, Nidos, M. Mažvydo, Priegliaus, Papilėnų, I. Kanto alėja, Tvankstos ir Elbingo gatvės. Pajautos gatvė priskiriama Ds kategorijai.

Be to, per analizuojamą teritoriją eina intensyvaus eismo B kategorijos gatvė – Pilaitės prospektas.

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



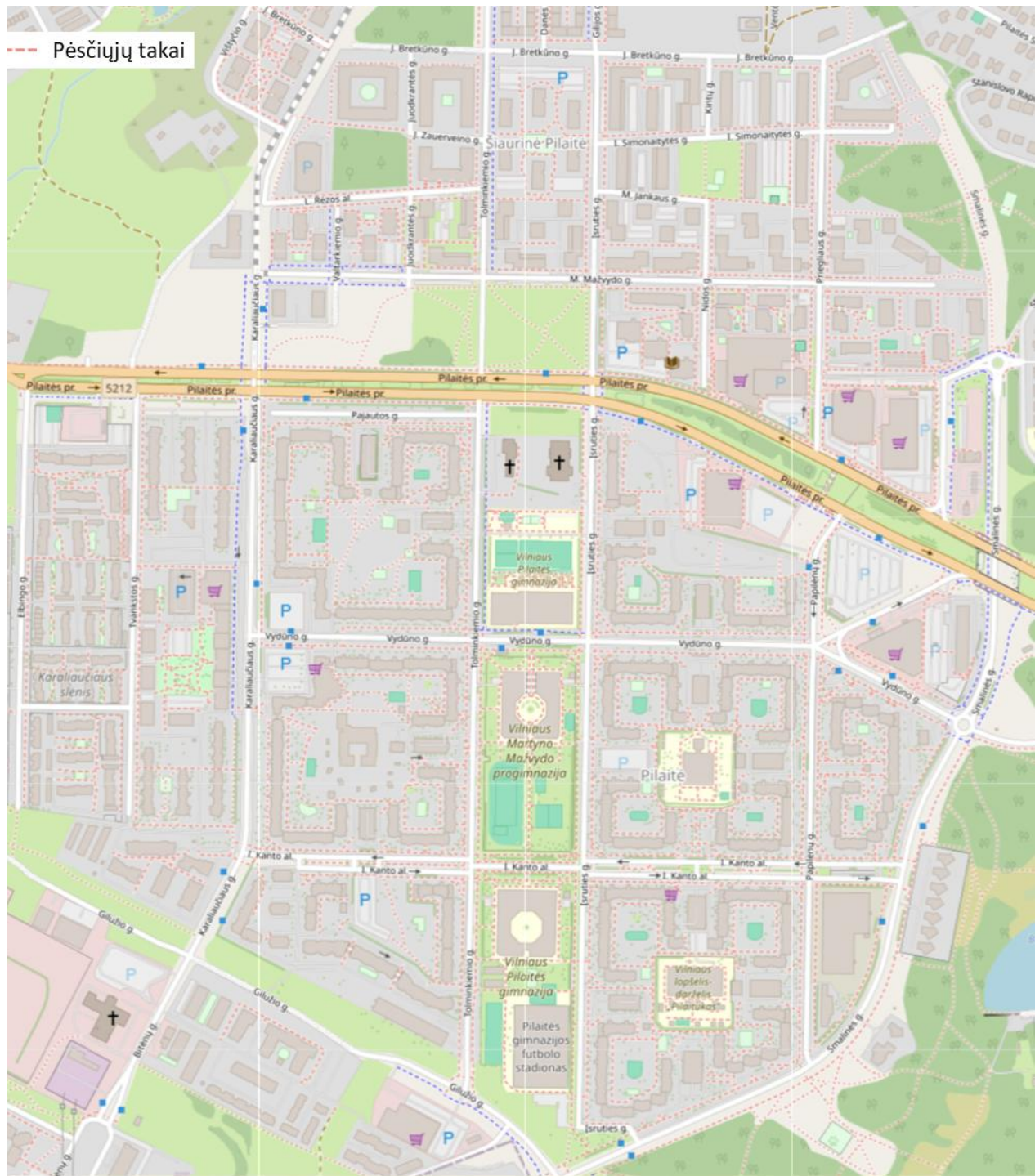
4 paveikslas. Gatvių tinklas

Šaltinis: Vilniaus miesto teritorijos bendrasis plano interaktyvus žemėlapis<sup>5</sup>

**PĖSČIŲJŲ INFRASTRUKTŪRA.** Pėsčiųjų infrastruktūra analizuojamoje teritorijoje įrengta prie gatvių ir daugiabučių namų kiemuose bei kitose vidinėse mikrorajono dalyse.

Pėsčiųjų perėjos įrengtos visose pagrindinių gatvių sandūrose, užtikrinant pėsčiųjų saugumą, t. y. įrengtos greitai mažinančios priemonės, įrengti perėją indikuojantys ženklai, didesnio eismo intensyvumo gatvėse perėjos reguliuojamos šviesoforais.

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

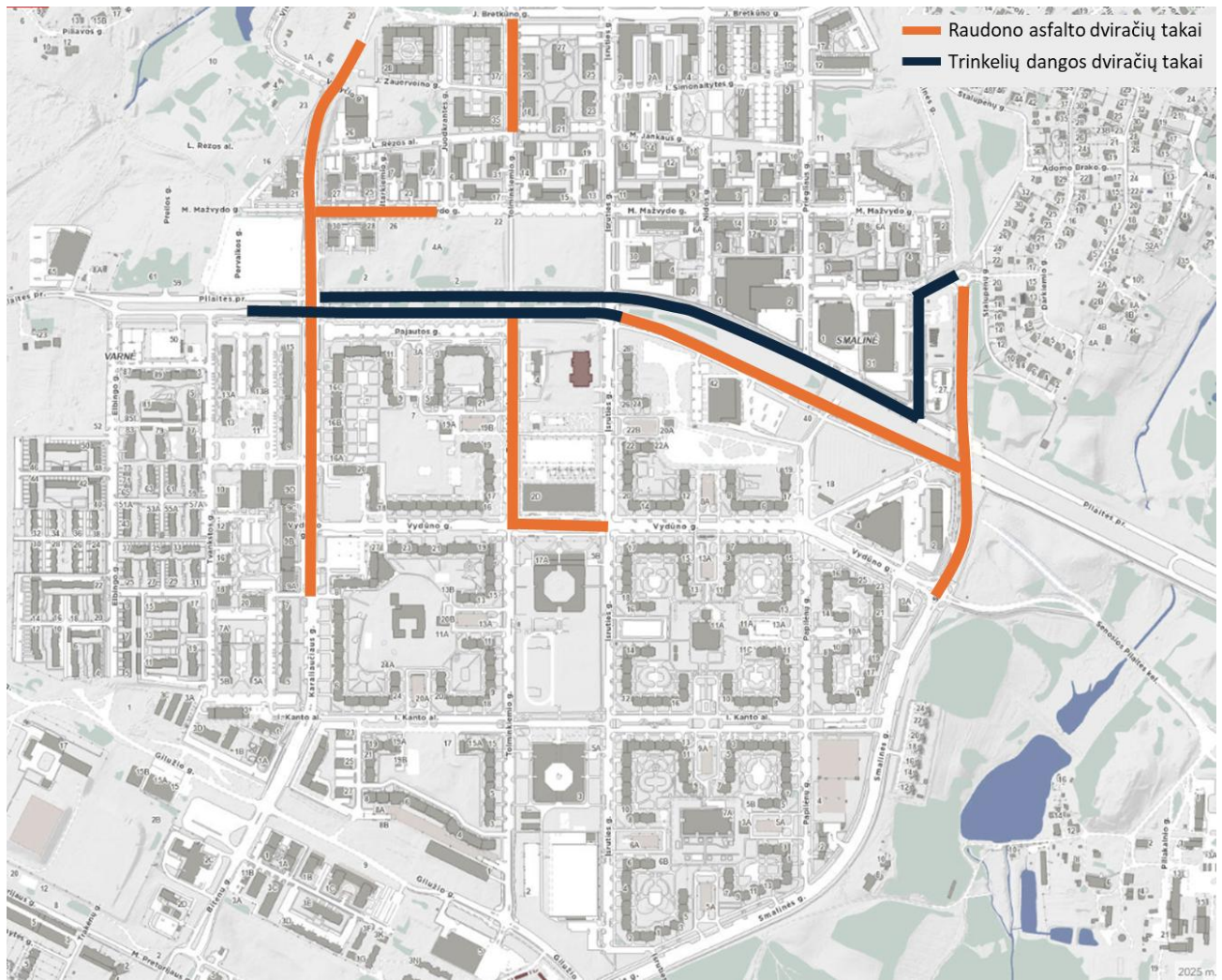


5 paveikslas. Pėsčiųjų takų išsidėstymas

Šaltinis: OpenStreetMap<sup>6</sup>

**DVIRAČIŲ INFRASTRUKTŪRA.** Analizuojamoje teritorijoje dviračių infrastruktūra yra koncentruota šiaurinėje teritorijos dalyje. Dominuoja raudono asfalto dviračių takų dangą. Pažymėtina, kad norint patekti į smulkesnes teritorijas ar pasiekti konkrečius objektus, dalyse, kur nėra dviračių takų, dviratininkai ar su nemotorinėmis transporto priemonėmis keliaujantys asmenys gali kelionę tęsti šaligatviu ar važiuojamąja kelio dalimi, tačiau tokiu atveju visų eismo dalyvių saugumas užtikrinamas ne visuomet.

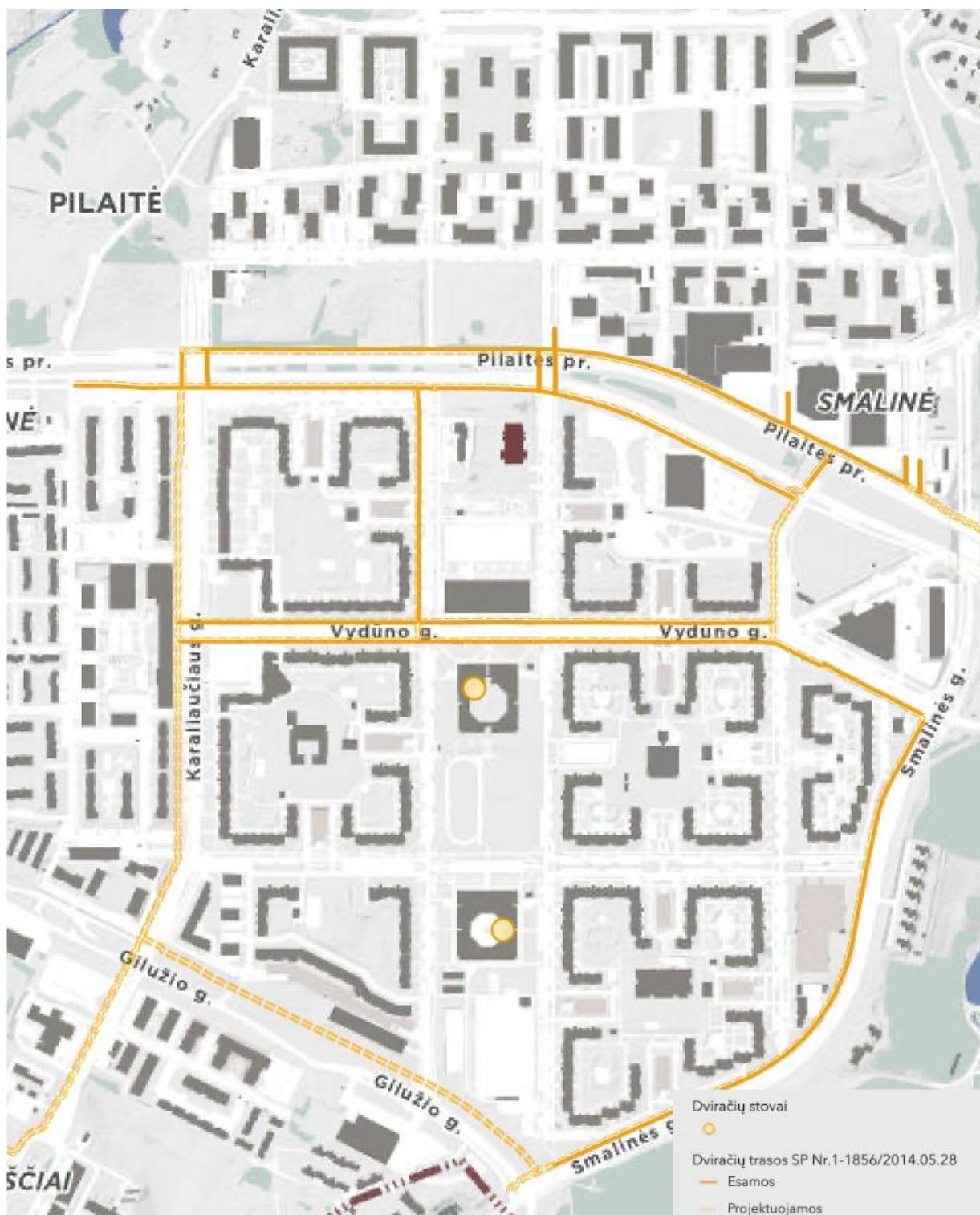
<sup>6</sup> OpenStreetMap. Prieiga internetu: <https://www.openstreetmap.org/#map=16/54.73191/25.26248>



6 paveikslas. Dviračių takų tinklas

Šaltinis: parengta Konsultanto

Pažymėtina, kad dalis esamų dviračių takų priklauso dviračių trasos tinklui (žr. toliau pateikiamą paveikslą). Suplanuota įtraukti į tinklą takai, dominuoja pietinėje analizuojamos teritorijos dalyje. Teritorijoje įrengti ir dviračių stovai, tačiau jų prieinamumas galėtų būti didesnis.

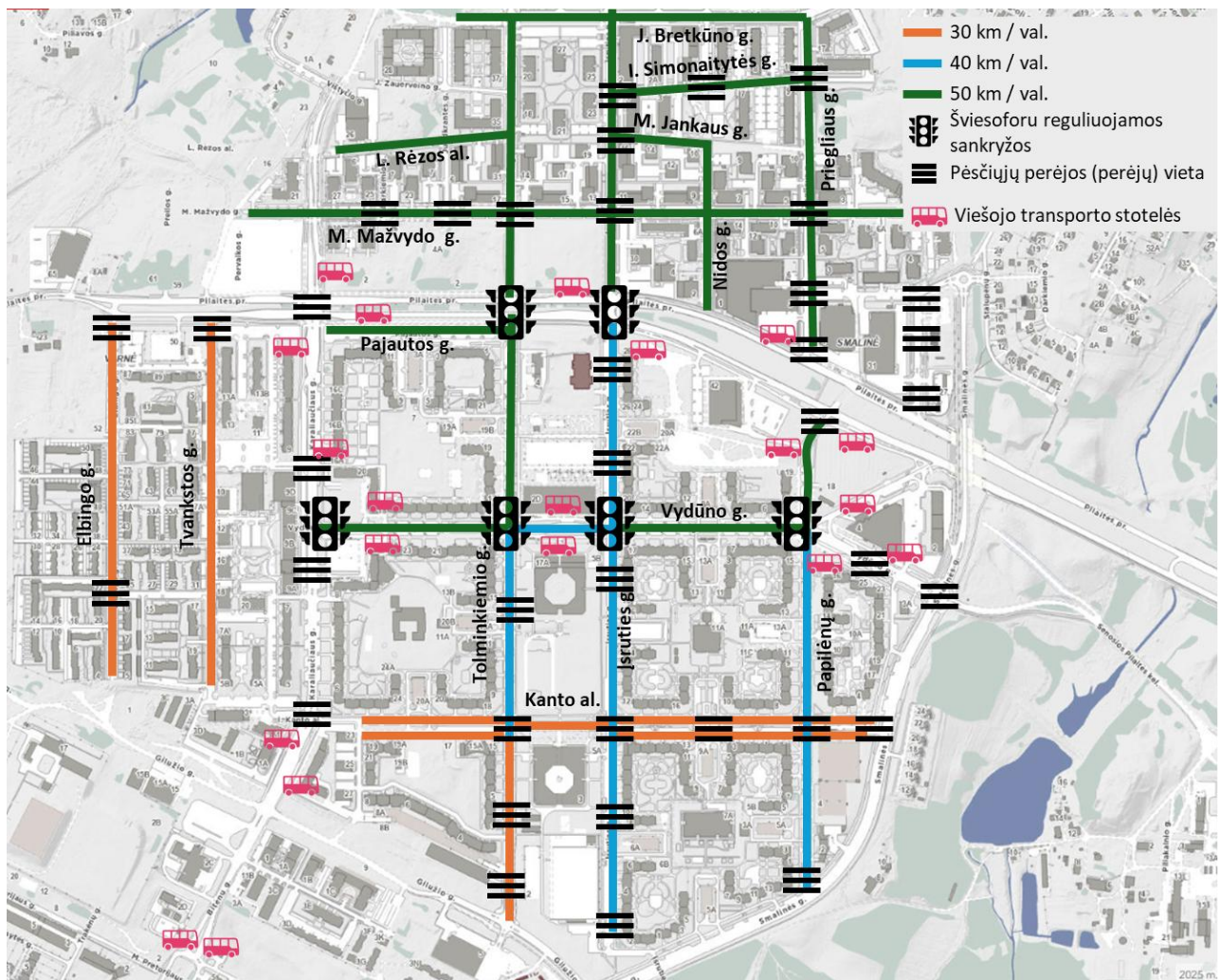


7 paveikslas. Dviračių takų trasų tinklas

Šaltinis: Vilniaus miesto teritorijos bendrasis plano interaktyvus žemėlapis<sup>7</sup>

**EISMO ORGANIZAVIMAS.** Šiuo metu į analizuojamą teritoriją galima patekti 4 gatvėmis: Pilaitės pr., Senosios Pilaitės kl., Gilužio ir Smalinės g. Analizuojamose gatvės transporto priemonių greitis svyruoja nuo 30 iki 50 km / val. Teritoriją kertančiame Pilaitės prospekte greitis nėra ribojamas ir už analizuojamos teritorijos ribų išauga iki 70 km / val.

<sup>7</sup> Vilniaus miesto teritorijos bendrasis plano interaktyvus žemėlapis. Prieiga internetu: <https://maps.vilnius.lt/transportas>



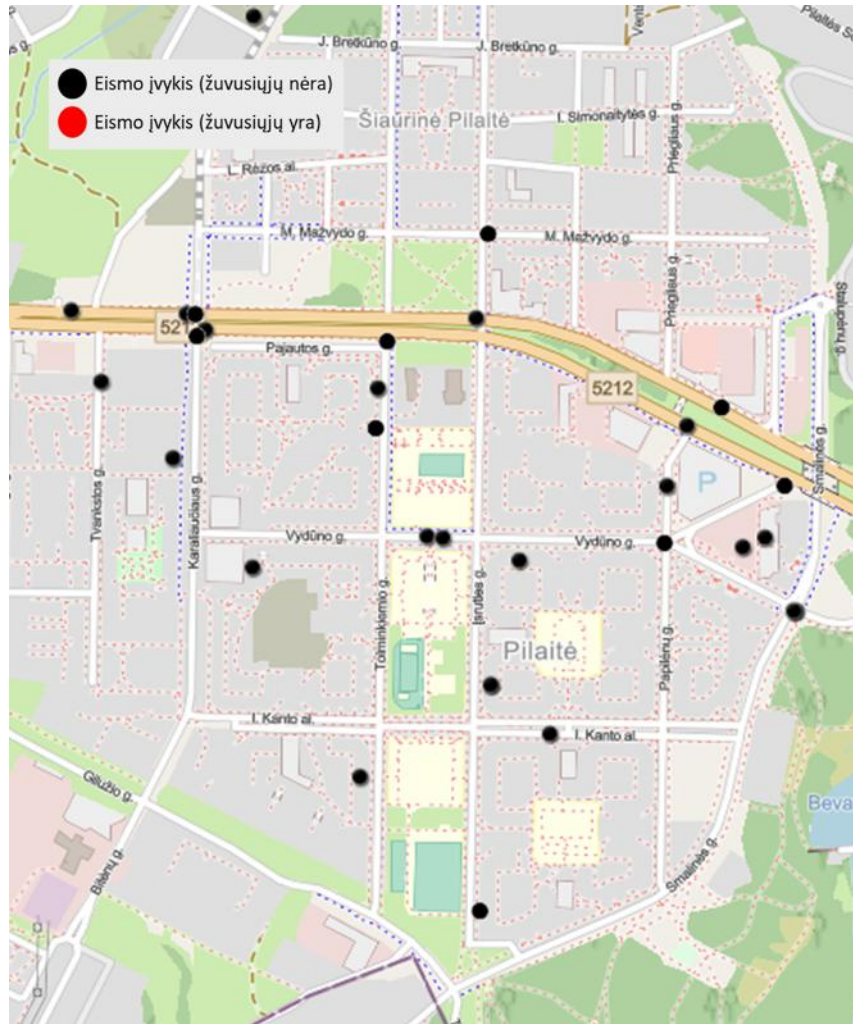
8 paveikslas. Eismo organizavimas

Šaltinis: parengta Konsultanto

Teritorijoje išvystytas pėsčiųjų perėjų tinklas, leidžiantis gyventojams saugiai pasiekti teritorijoje išsidėsčiusius traukos taškus, pavyzdžiui, mokyklas, darželius, polikliniką, maisto prekių parduotuves. Be to, dalyje analizuojamų gatvių kursuoja viešojo transporto maršrutai, yra įrengtos viešojo transporto sustojimo vietos ir stotelės.

**EISMO SAUGA.** Remiantis VŠĮ Transporto kompetencijų agentūros (toliau – TKA) duomenimis<sup>8</sup>, nustatyta, kad nagrinėjamoje teritorijoje ir besiribojančiose gatvėse 2019–2023 m. iš viso įvyko 31 įskaitinis eismo įvykis, kuriuose buvo sužeisti 33 asmenys, žuvusiųjų nebuvo.

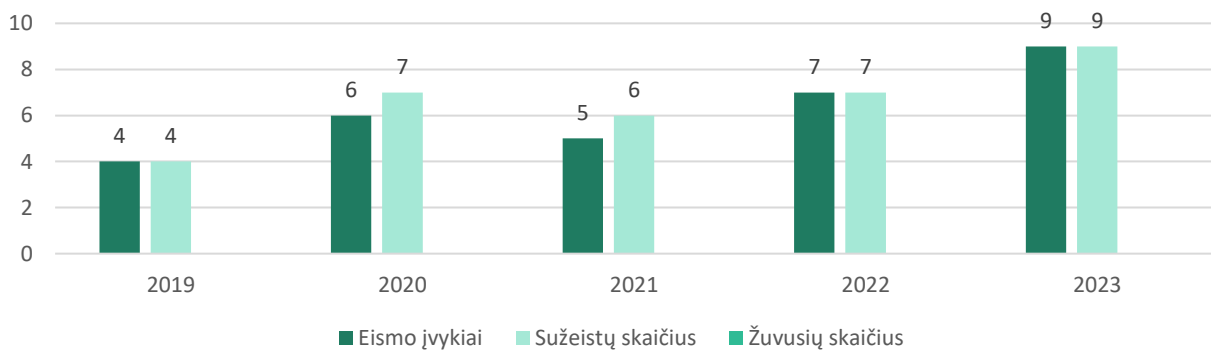
<sup>8</sup> VŠĮ Transporto kompetencijų agentūra. 2017–2023 m. eismo įvykių, kuriuose nukentėjo asmenys, žemėlapis. Prieiga internetu: <https://ktti.maps.arcgis.com/apps/instant/minimalist/index.html?appid=d0994fc74c4346158c0916dc3b37314d>



9 paveikslas. Įskaitiniai eismo įvykiai analizuojamoje teritorijoje ir besiribojančiose gatvėse, 2019–2023 m.  
Šaltinis: TKA<sup>9</sup>

Analizuojant įskaitinių eismo įvykių žemėlapi, nustatyta vietų, kuriose eismo įvykiai kartotųsi nuolat, visgi pastebima, kad daugiau eismo įvykių pasitaiko Karaliaučiaus g. ir Pilaitės pr. sankryžoje.

2019–2023 metų laikotarpyje eismo įvykių ir juose sužeistų asmenų skaičius kasmet didėjo, žuvusių asmenų nebuvo.



10 paveikslas. Įskaitiniai eismo įvykiai analizuojamoje teritorijoje ir besiribojančiose gatvėse 2019–2023 m.  
Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis TKA

<sup>9</sup> VŠĮ Transporto kompetencijų agentūra. Prieiga internete  
<https://ktti.maps.arcgis.com/apps/instant/minimalist/index.html?appid=d0994fc74c4346158c0916dc3b37314d>

Remiantis pateikta diagrama, galima pastebėti eismo įvykių, sužeidimų skaičiaus pokyčiuose nuo 2019 iki 2023 metų. Mažiausias eismo įvykių skaičius fiksuotas 2019 metais – 4. Didžiausias eismo įvykių skaičius užfiksuotas 2023 metais – 9. Atitinkamai kito ir eismo įvykiuose sužeistų asmenų skaičius. Daugiausiai sužeistų asmenų užfiksuota 2023 metais – 9. Mažiausias sužeistų asmenų skaičius užfiksuotas 2019 metais – 4.

Analizuojamoje teritorijoje eismo įvykiai įvyko Pilaitės pr., Tolminkiemio, I. Kanto al., Karaliaučiaus, Įsruties, Vydūno, M. Mažvydo ir Tvankstos gatvėse. Visuose eismo įvykiuose nežuvo nė vienas žmogus, tačiau buvo sužeistų. Remiantis TKA duomenimis, užfiksuoti eismo įvykiai įvyko skirtingu paros metu bei oro sąlygomis (diena, naktis, sausas asfaltas, šlapias asfaltas, kt.).

1 lentelė. 2023 m. įskaitinių eismo įvykių duomenys analizuojamoje teritorijoje

Eismo įvykio pobūdis	Eismo įvykio dažnis	Dalyvių skaičius*	Nukentėjusių skaičius**	Žuvusių skaičius
Susidūrimas	1	2	1	0
Užvažiavimas ant pėsčiojo	5	10	5	0
Susidūrimas su dviračiu	3	6	3	0

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis TKA

\*bendra visų eismo įvykių dalyvių suma.

\*\*bendra visų eismo įvykių metu nukentėjusių asmenų suma.

2023 m. duomenimis, dažniausiai pasikartojantis eismo įvykis – užvažiavimas ant pėsčiojo. Mažiausiai pasikartojantis – susidūrimas. Taip pat pasitaikė susidūrimo su dviračiu atvejų.

### 1.3. Aplinkos kokybės vertinimas

**ORO TARŠA.** Remiantis Aplinkos apsaugos agentūros parengtu oro taršos sklaidos žemėlapiu pateikiamos oro taršos modeliavimo reikšmės. Toliau pateikiamoje lentelėje galima matyti, kad stebimos oro teršalų koncentracijos ribinės vertės, nustatytos higienos normos HN 35:2007 „Didžiausia leidžiama cheminių medžiagų (teršalų) koncentracija gyvenamosios ir visuomeninės paskirties pastatų patalpų ore“<sup>10</sup>, nėra viršijamos. Toliau lentelėje pateikiama vidutinė metinė medžiagų koncentracija ore 2023 m.

2 lentelė. Oro taršos sklaidos rezultatai, 2023 m.

Medžiaga	Ribinė vertė	Vidutinė metinė koncentracija	Rezultatas	
Kietosios dalelės	KD <sub>10</sub>	40 µg/m <sup>3</sup>	13,1–20	✓
	KD <sub>2,5</sub>	20 µg/m <sup>3</sup>	5–5,4	✓
Azoto dioksidas	NO <sub>2</sub>	40 µg/m <sup>3</sup>	10,1–26	✓
Sieros dioksidas	SO <sub>2</sub>	20 µg/m <sup>3</sup>	5,1–20	✓
Anglies monoksidas	CO	1 mg/m <sup>3</sup>	0,25–0,311	✓
Lakieji organiniai junginiai	LOJ	0,5 mg/m <sup>3</sup>	0,032–0,035	✓

Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis Aplinkos apsaugos agentūros duomenimis<sup>11</sup>

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

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

<sup>10</sup> 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).

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

**TRIUKŠMO TARŠA.** Triukšmo analizė rengiama pagal Lietuvos Higienos normos HN 33:2011 „Triukšmo ribiniai dydžiai gyvenamuosiuose ir visuomeninės paskirties pastatuose bei jų aplinkoje“<sup>12</sup> nustatytais ribiniais vertėmis. Toliau pateikiami žemėlapiai su autotransporto sukeliama triukšmo ribomis dienos ir nakties metu. Kaip iš žemėlapių galima matyti, autotransportas yra pagrindinis triukšmo šaltinis. Be to, didžiausiuose gyvenamųjų namų kvartaluose triukšmo lygis neviršija ribinės vertės.

Didžiausi triukšmo rodikliai tiek dienos, tiek nakties metu fiksuojami šiose gatvėse: I. Kanto al., Karaliaučiaus g., Vydūno g., Gilužio g., Įsruties g., Papilėnų g., Smalinės g. bei Pilaitės pr.



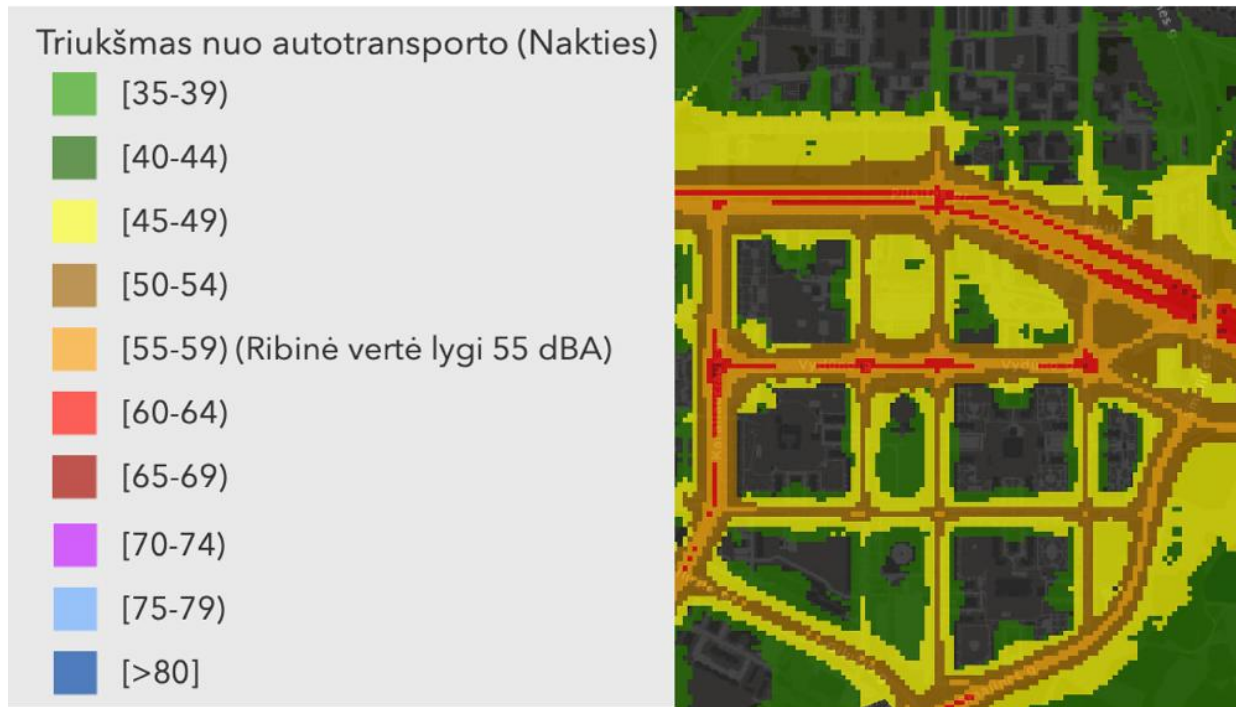
11 paveikslas. Triukšmo nuo autotransporto dienos metu rodikliai

Šaltinis: Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai<sup>13</sup>

Nakties metu didžiausi autotransporto sukelti triukšmo rodikliai fiksuojami Pilaitės pr. bei Vydūno ir Karaliaučiaus gatvėse.

<sup>12</sup> 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).

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



12 paveikslas. Triukšmo nuo autotransporto nakties metu rodikliai  
Šaltinis: Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai<sup>14</sup>

Atlikus autotransporto keliamo triukšmo analizę, galima matyti, kad dienos metu didžiausi triukšmo rodikliai fiksuojami beveik visose analizuojamos teritorijos pagrindinėse gatvėse, kuriomis galima patekti į analizuojamą teritoriją bei gyvenamųjų kvartalų teritorijas.

## 1.4. Gatvių infrastruktūros ir eismo organizavimo vertinimas

Vertinant gatvių infrastruktūrą identifikuojama gatvės kategorija ir jos techninės charakteristikos, leistinas greitis, pėsčiųjų perėjų įrengimas ir pritaikymas specialių poreikių turintiems žmonėms (toliau – SPTŽ), gatvių ir perėjų apšvietimas, automobilių statymo ypatumai, ženklavimas ir kitos inžinerinės priemonės. Toliau lentelėje pateikiamos analizuojamų gatvių techninės charakteristikos.

3 lentelė. Gatvių charakteristikos

Gatvė	Gatvės ilgis, km.	Gatvės kategorija	Greitis	Eismo juostų skaičius
Tolminkiemio gatvė	1,331	D	40–50 km val.	1+1
Įsruities gatvė	1,410	D	30–50 km val.	1+1
L. Rėzos alėja	0,265	D	50 km / val.	1+1
J. Bretkūno gatvė	0,570	D	50 km / val.	1+1
I. Simonaitytės gatvė	0,367	D	50 km / val.	1+1
M. Jankaus gatvė	0,147	D	50 km / val.	1+1
Nidos gatvė	0,197	D	50 km / val.	1+1
M. Mažvydo gatvė	0,873	D	50 km / val.	1+1
Priegliaus gatvė	0,525	D	50 km / val.	1+1
I. Kanto alėja	0,877	D	30 km / val.	1+1

<sup>14</sup> Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai. Prieiga internetu: <https://maps.vilnius.lt/aplinkosauga#legend>

Papilėnų gatvė	0,741	D	40–50 km val.	1+1
Vydūno gatvė	0,972	C	40–50 km val.	2+2
Pajautos gatvė	0,271	Ds	50 km / val.	1+1
Tvankstos gatvė	0,542	D	30 km / val.	1+1
Elbingo gatvė	0,588	D	30 km / val.	1+1

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Nustatyta, kad analizuojamos gatvės priskiriamos C, D ir Ds gatvių kategorijų tinklui. Šiose gatvėse taikomas projektinis greitis pagal Statybos techninį reglamentą STR 2.06.04:2014<sup>15</sup> (toliau – STR) turėtų būti nuo 20–50 km / val. Toliau lentelėje pateikiami taikomi reikalavimai analizuojamoms gatvėms pagal gatvės kategoriją.

4 lentelė. D kategorijos gatvėms taikomi reikalavimai

Eil. Nr.	Gatvės kategorija	Minimalus atstumas tarp gatvės raudonųjų linijų	Projektinis greitis, km / val.	Bendras eismo juostų skaičius		Eismo juostų plotis, m
				Minimalus	Maksimalus	
1.	C	20,0	50,0	2,0	4,0	3,00
2.	D	12,0	30,0	2,0	2,0	2,75
3.	Ds	5,0	20,0	1,0	2,0	2,50
4.	Ds*	4,5	20,0	1,0	1,0	3,50

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis STR

Ds\* Taikoma susiformavusiose mėgėjų sodo teritorijose

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

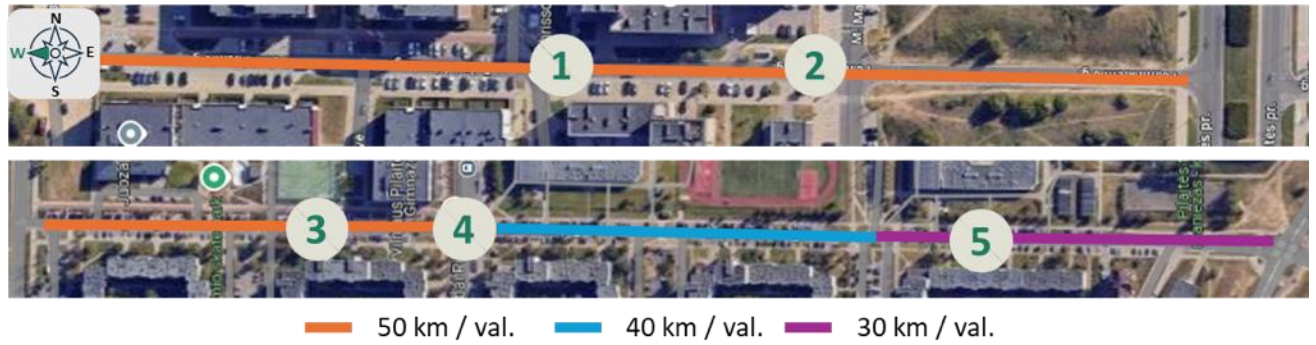
### 1.4.1. Tolminkiemio gatvė

Tolminkiemio g. įrengta šiaurinėje ir pietinėje Pilaitės mikrorajono dalyje (abipus Pilaitės pr.). Eismas organizuojamas dviem kryptimis dviejose eismo juostose.

Šiaurinėje gatvės dalyje įrengtos statmenos automobilių stovėjimo vietos (vienoje arba abiejose gatvės pusėse), abiejose gatvės pusėse įrengti šaligatviai, taip pat gatvės atkarpoje (nuo Tolminkiemio g. 14 iki Tolminkiemio g. 52) įrengtas raudonos spalvos asfaltbetonio dangos dviračių takas. Dalis šalia gatvės esančios teritorijos (nuo Pilaitės pr. iki M. Mažvydo g. ir nuo J. Bretkūno g. iki Tilžės g.) neužstatyta.

Pietinėje gatvės dalyje atskirose atkarpose ribojamas greitis iki 30 km / val. arba 40 km / val., veikia ugdymo įstaigos (Vilniaus Pilaitės gimnazija, Vilniaus Martyno Mažvydo progimnazija, Vydūno progimnazija), Vilniaus Šv. Juozapo koplyčia. Abiejose gatvės pusėse įrengtos statmenos automobilių statymo vietos.

<sup>15</sup> 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)



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

Toliau lentelėje pateikiama Tolminkiemio g. infrastruktūros analizė.

5 lentelė. Tolminkiemio g. infrastruktūros vertinimas

Infrastruktūros fotofiksacija <sup>16</sup>	Vertinimas
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Įrengtos statmenos automobilių statymo vietos</li> <li>✓ Įrengtas bendrasis gatvės apšvietimas</li> <li>- Automobiliai statomi ir važiuojamojoje gatvės dalyje, nepaliekant saugaus atstumo nuo statmeno statymo vietų</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Nuleisti šaligatvių bortai</li> <li>✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjimo apšvietimas</li> <li>- Neįrengti taktiliniai paviršiai</li> <li>- Neįrengti šaligatviai</li> </ul>

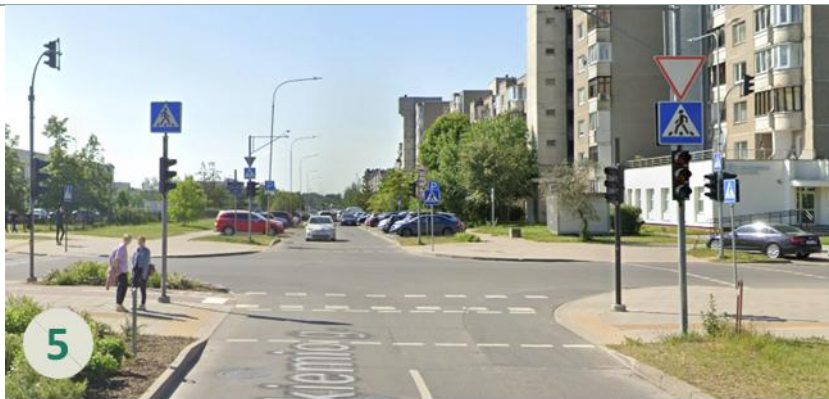
<sup>16</sup> Fotofiksacijos darytos iš 2024 m. gegužės mėn.



- ✓ Nežymėta pėsčiųjų perėja ir dviračių pervažis
- ✓ Nuleisti šaligatvių bortai
- Tik vienoje perėjos pusėje įrengti taktiliniai paviršiai
- Neįrengtas apšvietimas



- ✓ Greičio mažinimo kalnelis
- Automobiliai statomi ir važiuojamojoje gatvės dalyje, nepaliekant saugaus atstumo nuo statmeno statymo vietų



- ✓ Šviesoforu reguliuojama perėja ir dviračių pervažis sankryžos zonoje
- ✓ Nuleisti šaligatvių bortai
- ✓ Įrengti taktiliniai paviršiai
- Perėja apšviesta bendruoju gatvės apšvietimu



- ✓ Iškilus pėsčiųjų perėja
- ✓ Įrengti taktiliniai paviršiai
- ✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjos apšvietimas

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

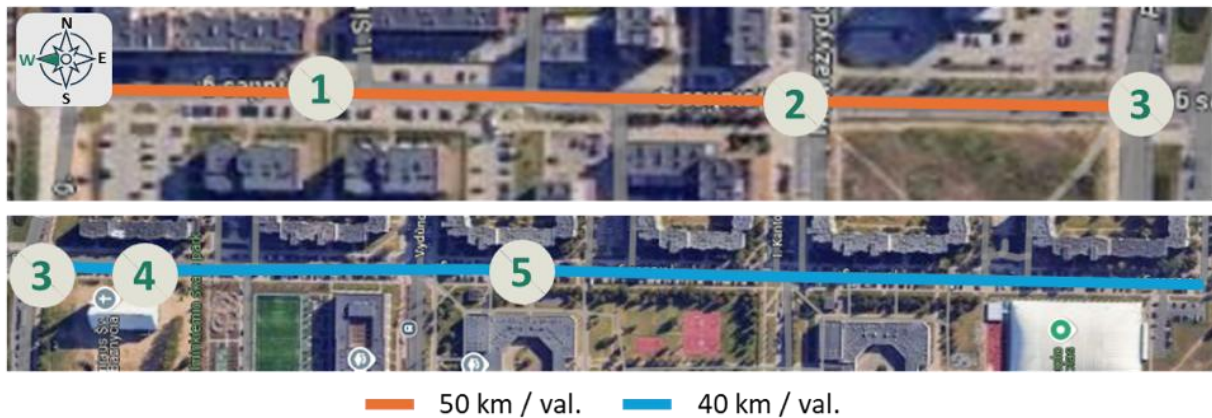
Didžiojoje gatvės dalyje yra įrengtos statmenos automobilių statymo vietos, tačiau dėl stovėjimo vietų trūkumo automobiliai statomi ir važiuojamojoje dalyje, ne visuomet išlaikant saugius atstumus iki įvažiavimo ar statmenų automobilių statymo vietų. Dalis pėsčiųjų perėjų yra iškilios arba įrengti greičio mažinimo kalneliai, tačiau trūksta kryptinio apšvietimo (apšviesta bendruoju gatvės apšvietimu). Dalis perėjų nėra pritaikytos SPTŽ (neįrengti taktiliniai paviršiai). Šiaurinėje dalyje gatvės atkarpoje nuo Pilaitės pr. iki M. Mažvydo gatvės nėra įrengtas šaligatvis.

## 1.4.2. Įsruities gatvė

Įsruities g. įrengta šiaurinėje ir pietinėje Pilaitės mikrorajono dalyse (kerta Pilaitės pr. reguliuojama sankryža). Eismas organizuojamas dviem kryptimis dvejose eismo juostose.

Šiaurinėje gatvės dalyje įrengtos statmenos automobilių stovėjimo vietos vienoje arba abiejose gatvės pusėse. Šaligatviai įrengti abiejose gatvės pusėse, dalis šalia gatvės esančios teritorijos (tarp Pilaitės pr. ir M. Mažvydo g.) nėra užstatyta.

Pietinėje gatvės dalyje leistinas greitis ribojamas iki 40 km / val., abiejose gatvės pusėse įrengtos statmenos automobilių stovėjimo vietos. Veikia ugdymo įstaigos (Vilniaus Pilaitės gimnazija, Vilniaus Martyno Mažvydo progimnazija, Vydūno progimnazija), Pilaitės futbolo maniežas, Vilniaus Šv. Juozapo Bažnyčia.



14 paveikslas. Įsruities g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Google Maps

Toliau lentelėje pateikiama Įsruities g. infrastruktūros analizė.

6 lentelė. Įsruities g. infrastruktūros vertinimas

Infrastruktūros fotofiksacija <sup>17</sup>	Vertinimas
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Įrengtos statmenos automobilių statymo vietos</li> <li>✓ Įrengtas bendrasis gatvės apšvietimas</li> <li>- Automobiliai statomi ir važiuojamojoje gatvės dalyje, nepaliekant saugaus atstumo nuo statmeno statymo vietų</li> </ul>

<sup>17</sup> Fotofiksacijos darytos iš 2024 m. gegužės mėn.



- ✓ Greičio mažinimo kalnelis
- ✓ Kryptinis apšvietimas prie pėsčiųjų perėjos
- ✓ Nuleisti šaligatvių bortai
- Neįrengti taktiliniai paviršiai
- Neįrengtas šaligatvis kairėje gatvės pusėje



- ✓ Šviesoforu reguliuojama perėja ir dviračių pervažis sankryžos zonoje
- Perėja bendroju apšviesta gatvės apšvietimu



- ✓ Iškilus pėsčiųjų perėja
- ✓ Įrengti taktiliniai paviršiai
- ✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjos apšvietimas
- ✓ Įrengtos statmenos automobilių statymo vietos
- Perteklinės gatvės techninės charakteristikos (plotis)



- ✓ Iškilus pėsčiųjų perėja
- ✓ Įrengti taktiliniai paviršiai
- ✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjos apšvietimas
- ✓ Įrengtos statmenos automobilių statymo vietos

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

Didžiojoje gatvės dalyje yra įrengtos statmenos automobilių statymo vietos, tačiau dėl stovėjimo vietų trūkumo automobiliai statomi ir važiuojamojoje dalyje, ne visuomet išlaikant saugius atstumus iki įvažiavimų ar statmenų

automobilių statymo vietų. Dalis pėsčiųjų perėjų yra iškilios arba įrengti greičio mažinimo kalneliai, tačiau trūksta kryptinio apšvietimo (apšviesta bendruoju gatvės apšvietimu). Dalis perėjų nėra pritaikytos SPTŽ (neįrengti taktiliniai paviršiai). Šiaurinėje dalyje gatvės atkarpoje nuo Pilaitės pr. iki M. Mažvydo gatvės nėra įrengtas šaligatvis. Pietinėje dalyje gatvės atkarpa nuo Pilaitės pr. iki Vydūno g. yra perteklinio pločio.

### 1.4.3. L. Rėzos alėja

L. Rėzos alėja įrengta šiaurinėje mikrorajono dalyje, šiuo metu gatvė baigiasi akligatviu, t. y. vienintelis įvažiavimas ir išvažiavimas yra nuo Tolminkiemio g. Eismas organizuojamas dviem kryptimis dvejose eismo juostose. Vienoje gatvės pusėje įrengtos statmenos automobilių stovėjimo vietos (intarpuose žalios zonos), kitoje pusėje automobiliai statomi lygiagrečiai važiuojamojoje gatvės dalyje. Abiejose gatvės pusėse įrengti šaligatviai (prie pat važiuojamosios dalies ar įrengtų automobilių statymo vietų).



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

Toliau lentelėje pateikiama Rėzos al. infrastruktūros analizė.

7 lentelė. Rėzos al. infrastruktūros vertinimas

Infrastruktūros fotofiksacija <sup>18</sup>	Vertinimas
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Įrengtas bendrasis gatvės apšvietimas</li> <li>✓ Įrengtas statmenos automobilių statymo vietos</li> <li>- Automobiliai statomi ir važiuojamojoje gatvės dalyje, nepalikant saugaus atstumo nuo statmeno statymo vietų</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Nuleisti šaligatvių bortai</li> <li>✓ Įrengti taktiliniai paviršiai</li> <li>✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjos apšvietimas</li> </ul>

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

<sup>18</sup> Fotofiksacijos darytos iš 2024 m. gegužės mėn.

Vertinama, kad infrastruktūra yra įrengta gerai ir atitinka nustatytus reikalavimus.

#### 1.4.4. J. Bretkūno gatvė

2024 m. gegužės mėnesio duomenimis Bretkūno g. įrengta tik neilga gatvės atkarpa (nuo Kintų g. iki Įsruties g.). Gatvė, kaip ir kitos aplink esančios, priskiriama D kategorijai, eismas organizuojamas dvejomis kryptimis, dviem eismo juostomis. Įrengtas bendrasis gatvės apšvietimas, automobiliai statomi tam sudarytose vietose statmenai arba lygiagrečiai važiuojamojoje gatvės dalyje. Šaligatvis įrengtas tik vienoje (užstatytoje) įrengtos gatvės pusėje, gatvėje nėra perėjų ir kt. inžinerinių infrastruktūros elementų, greitis neribojamas.



16 paveikslas. J. Bretkūno g. infrastruktūra

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Google Maps „Street View“ (2024 m. gegužės mėn.)

Įrengta tik trumpa gatvės atkarpa, bendros infrastruktūros įvertinti nėra galimybių.

#### 1.4.5. I. Simonaitytės gatvė

I. Simonaitytės g. įrengta šiaurinėje Pilaitės mikrorajono dalyje. Gatvėje organizuojamas dviejų krypčių eismas dvejose eismo juostose. Gatvė priskiriama D kategorijai, greitis nėra ribojamas.

Dalyje gatvės įrengtos statmenos automobilių stovėjimo vietos (vienoje gatvės pusėje), likusioje gatvės dalyje automobiliai statomi lygiagrečiai, važiuojamojoje gatvės dalyje. Šaligatviai įrengti abiejose gatvės pusėse. Gatvė baigiasi akligatviu (įrengta apsisukimo aikštelė išnaudojama automobilių stovėjimui), veikia ikimokyklinio ugdymo įstaiga (darželis „Vaikų dvarelis“).



17 paveikslas. I. Simonaitytės g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Google Maps

Toliau lentelėje pateikiama I. Simonaitytės g. infrastruktūros analizė.

8 lentelė. I. Simonaitytės g. infrastruktūros vertinimas

Infrastruktūros fotografacija <sup>19</sup>	Vertinimas
---	------------

<sup>19</sup> Fotografacijos darytos iš 2024 m. gegužės mėn.



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



- ✓ Greičio mažinimo kalnelis
- Gatvės apšvietimo atramos įrengtos pėsčiųjų zonoje



- ✓ Nuleisti šaligatvių bortai
- ✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjos apšvietimas
- Pažymėta ir dviračių pervaža, nors iki jos nėra įrengtas dviračių takas
- Tik vienoje perėjos pusėje įrengti taktiliniai paviršiai
- Gatvės apšvietimo atramos įrengtos pėsčiųjų zonoje

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

Nesant stovėjimą ribojančių ženklų ar inžinerinių priemonių automobiliai statomi važiuojamojoje gatvės dalyje neišlaikant saugių atstumų iki įvažiavimų ar perėjų. Dalis įrengtų šaligatvių yra per siauri, be to įrengtos gatvės šviestuvų atramos trukdo pėsčiųjų eismui. Dalis perėjų nėra pritaikytos SPTŽ (neįrengti taktiliniai paviršiai).

### 1.4.6. M. Jankaus gatvė

M. Jankaus g. taip pat įrengta šiaurinėje Pilaitės mikrorajono dalyje. Įrengta tik dalis gatvės (nuo Įsruties g. iki Nidos g.), likusioje atkarpoje (nuo Nidos g. iki Priegliaus g.) palikta žalioji zona ir įrengtas pėsčiųjų takas. Gatvėje organizuojamas dviejų krypčių eismas dviejose eismo juostose, greitis nėra ribojamas. Įrengtos tik kelios statmenos automobilių statymo vietos, papildomai automobiliai statomi lygiagrečiai važiuojamojoje dalyje. Šaligatviai įrengti abiejose gatvės pusėse.



18 paveikslas. M. Jankaus g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Google Maps

Toliau lentelėje pateikiama M. Jankaus g. infrastruktūros analizė.

9 lentelė. M. Jankaus g. infrastruktūros vertinimas

Infrastruktūros fotofiksacija <sup>20</sup>	Vertinimas
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Nuleisti šaligatvių bortai;</li> <li>- Neįrengti taktiliniai paviršiai</li> <li>- Nėra kryptinio ar bendrojo gatvės apšvietimo šalia perėjos</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Automobiliai statomi važiuojamoje dalyje lygiagrečiai palei šaligatvį arba automobilių stovėjimo vietose statmenai</li> </ul>

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

Nesant stovėjimą ribojančių ženklų ar inžinerinių priemonių automobiliai statomi važiuojamojoje gatvės dalyje neišlaikant saugių atstumų iki įvažų ar perėjų. Dalis įrengtų šaligatvių yra per siauri, be to įrengtos gatvės šviestuvų atramos trukdo pėsčiųjų eismui. Dalis perėjų nėra pritaikytos SPTŽ (neįrengti taktiliniai paviršiai).

### 1.4.7. Nidos gatvė

Nidos g. taip pat įrengta šiaurinėje Pilaitės mikrorajono dalyje, baigiasi akligatviu (ties Pilaitės pr.), tačiau į ją galima patekti iš M. Jankaus ir M. Mažvydo gatvių. Gatvėje organizuojamas dviejų krypčių eismas dviejose eismo juostose, greitis nėra ribojamas.

Didžioje gatvės dalyje įrengtos statmenos automobilių stovėjimo vietos abiejose gatvės pusėse, dalyje gatvės automobiliai statomi ir lygiagrečiai važiuojamojoje dalyje. Akligatvyje įrengta apsisukimo aikštelė taip pat išnaudojama automobilių statymui. Šaligatviai įrengti abiejose gatvės pusėse.



<sup>20</sup> Fotofiksacijos darytos iš 2024 m. gegužės mėn.



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

Toliau lentelėje pateikiama Nidos g. infrastruktūros analizė.

10 lentelė. Nidos g. infrastruktūros vertinimas

Infrastruktūros fotografacija <sup>21</sup>	Vertinimas
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Įrengtos statmenos automobilių statymo vietos</li> <li>- Automobiliai statomi važiuojamojoje gatvės dalyje, nepaliekant saugaus atstumo nuo statmeno statymo vietų</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Nežymėtos pėsčiųjų perėjos</li> <li>✓ Nuleisti šaligatvių bortai</li> <li>✓ Įrengti taktiliniai paviršiai</li> <li>✓ Įrengtos statmenos automobilių statymo vietos</li> </ul>

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

Vertinama, kad gatvėje įrengta infrastruktūra yra tinkama.

### 1.4.8. M. Mažvydo gatvė

M. Mažvydo g. įrengta šiaurinėje Pilaitės mikrorajono dalyje, šiuo metu baigiasi akligatviu (ties būsima Karaliaučiaus g.). Gatvės pradžioje taip pat trūksta jungties su būsima Smalinės g. atkarpa. Gatvėje organizuojamas dviejų kryptių eismas dviejose eismo juostose, greitis nėra ribojamas tačiau yra įrengti greičio mažinimo kalneliai.

Abiejose gatvės pusėse įrengtos statmenos arba lygiagrečios automobilių stovėjimo vietos. Šaligatviai įrengti abiejose gatvės pusėse, išskyrus neužstatytą atkarpą (tarp Įsruties g. ir Juodkrantės g.). Gatvės atkarpoje nuo Juodkrantės g. iki akligatvio, abiejose gatvės pusėse, įrengti raudonos spalvos asfaltbetonio dangos dviračių takai.

<sup>21</sup> Fotografacijos darytos iš 2024 m. gegužės mėn.



20 paveikslas. M. Mažvydo g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Google Maps

Toliau lentelėje pateikiama M. Mažvydo g. infrastruktūros analizė.

11 lentelė. M. Mažvydo g. infrastruktūros vertinimas

Infrastruktūros fotofiksacija <sup>22</sup>	Vertinimas
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Iškilus pėsčiųjų perėja (iškilus sankryžos zonoje)</li> <li>✓ Taktiliniai paviršiai</li> <li>✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjimo apšvietimas</li> <li>✓ Įrengtos statmenos automobilių statymo vietos</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Greičio mažinimo kalnelis</li> <li>✓ Įrengtos statmenos automobilių statymo vietos</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Automobiliai statomi lygiagrečiai tam skirtose vietose</li> <li>- Lygiagretaus stovėjimo vietos nuo eismo neatskirtos saugos juosta</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Įrengtos statmenos automobilių statymo vietos</li> <li>✓ Automobiliai statomi lygiagrečiai tam skirtose vietose</li> <li>- Lygiagretaus stovėjimo vietos nuo eismo neatskirtos saugos juosta</li> </ul>

<sup>22</sup> Fotofiksacijos darytos iš 2024 m. gegužės mėn.

- Dėl stovėjimo vietų trūkumo automobiliai lygiagrečiai stovėjimo vietose yra statomi įstrižai

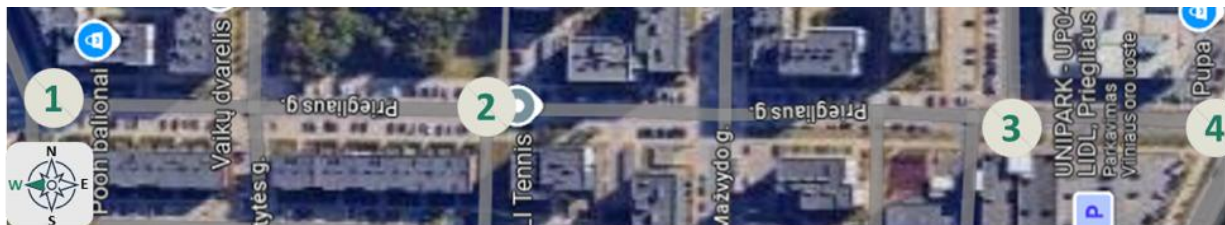
Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Google Maps „Street View“

Gatvės važiuojamoji dalis perteklinio pločio, įrengtos lygiagrečios stovėjimo vietos neatskirtos saugos juosta nuo eismo. Eismo greitis ribojamas inžinerinėmis priemonėmis – iškilomis perėjomis ar greičio mažinimo kalneliais. Dalis perėjų nėra pritaikytos SPTŽ (neįrengti taktiniai paviršiai).

### 1.4.9. Priegliaus gatvė

Priegliaus gatvė įrengta šiaurinėje Pilaitės mikrorajono dalyje. Gatvėje organizuojamas dviejų krypčių eismas dvejose eismo juostuose, greitis nėra ribojamas tačiau įrengti greitį mažinantys kalneliai bei iškilė sankryža su M. Mažvydo gatve.

Įrengtos statmenos arba lygiagrečios automobilių stovėjimo vietos abiejose gatvės pusėse. Kur nėra įrengtos vietos papildomai automobiliai statomi ir gatvės važiuojamojoje dalyje, išskyrus gatvės atkarpą nuo Pilaitės pr. iki Neringos gatvės, kur stovėjimas yra draudžiamas. Šaligatviai įrengti abiejose gatvės pusėse.



21 paveikslas. Priegliaus g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Google Maps

Toliau lentelėje pateikiama Priegliaus g. infrastruktūros analizė.

12 lentelė. Priegliaus g. infrastruktūros vertinimas

Infrastruktūros fotofiksacija <sup>23</sup>	Vertinimas
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Nuleisti šaligatvių bortai</li> <li>✓ Įrengti taktiniai paviršiai</li> <li>✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjos apšvietimas</li> <li>✓ Įrengtos statmenos automobilių statymo vietos</li> <li>✓ Automobiliai statomi lygiagrečiai važiuojamojoje gatvės dalyje</li> </ul>

<sup>23</sup> Fotofiksacijos darytos iš 2024 m. gegužės mėn.



- ✓ Greičio mažinimo kalnelis
- ✓ Automobiliai statomi lygiagrečiai tam skirtose statymo vietose
- Lygiagretaus stovėjimo vietos nuo eismo neatskirtos saugos juosta



- ✓ Pėsčiųjų perėja su saugos salele
- ✓ Nuleisti šaligatvių bortai
- ✓ Įrengti taktiliniai paviršiai
- ✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjos apšvietimas



- ✓ Išgili pėsčiųjų perėja su saugos salele ir dviračių pervaža
- ✓ Įrengti taktiliniai paviršiai
- ✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjos apšvietimas

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

Gatvės važiuojamoji dalis perteklinio pločio, įrengtos lygiagretaus stovėjimo vietos neatskirtos saugos juosta nuo eismo.

#### 1.4.10. I. Kanto alėja

I. Kanto al. įrengta pietinėje Pilaitės mikrorajono dalyje. Gatvėje organizuojamas dviejų kryptių eismas dviejose eismo juostuose su skiriamąja juosta, išskyrus atkarpą tarp Tolminkio g. ir Įsruties g., kurioje skiriamosios juostos nėra. Visoje gatvėje leistinas greitis ribojamas iki 30 km / val., įrengtos iškilios perėjos ir sankryžos.

Abiejose gatvės pusėse įrengtos statmenos arba lygiagrečios automobilių stovėjimo vietos. Šaligatviai įrengti abiejose gatvės pusėse ir skiriamosios juostos viduryje.



22 paveikslas. I. Kanto al. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Google Maps

Toliau lentelėje pateikiama I. Kanto al. infrastruktūros analizė.

13 lentelė. I. Kanto al. infrastruktūros vertinimas

Infrastruktūros fotofiksacija <sup>24</sup>	Vertinimas
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Nuleisti šaligatvių bortai</li> <li>✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjos apšvietimas</li> <li>- Neįrengti taktiliniai paviršiai</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nėra aiškaus eismo srautų atskyrimo</li> <li>- Nėra šaligatvio tęsinio</li> <li>- Automobiliai statomi važiuojamojoje dalyje per arti nuo priešpriešinių srautų atskyrimo vietos</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Iškilus pėsčiųjų perėja (iškilios sankryžos zonoje)</li> <li>✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjos apšvietimas</li> <li>- Tik vienoje pusėje įrengti taktiliniai paviršiai</li> </ul>

<sup>24</sup> Fotofiksacijos darytos iš 2024 m. gegužės mėn.



- ✓ Iškili pėsčiųjų perėja
- ✓ Nuleisti šaligatvių bortai
- ✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjos apšvietimas
- ✓ Įrengti nukreipiantys į pėsčiųjų perėją atitvarai, susiaurinta važiujamoji dalis
- Neįrengti taktiniai paviršiai
- Lygiagretaus stovėjimo vietos nuo eismo neatskirtos saugos juosta

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

Bulvarinio tipo gatvės dalyje įrengtos įstrižos arba statmenos automobilių stovėjimo vietos, automobiliai statomi ir priešingoje gatvės pusėje, nepaliekant saugaus atstumo (pravažiavimo) iki statmenų / įstrižių stovėjimo vietų. Įrengtos lygiagretaus stovėjimo vietos neatskirtos saugos juosta nuo eismo. Dalis perėjų nėra pritaikytos SPTŽ (neįrengti taktiniai paviršiai).

### 1.4.11. Papilėnų gatvė

Papilėnų g. įrengta pietinėje Pilaitės mikrorajono dalyje. Gatvės pradžioje organizuojamas vienkryptis eismas dvejose eismo juostose. Ties sankryža su Vydūno g. (reguliuojama šviesoforu) atsiranda papildoma juosta nusukimui į kairę, o už sankryžos prasideda dvipusis eismas. Iki sankryžos su Vydūno gatve važiuoja viešasis transportas, įrengtos autobusų sustojimo stotelės. Nuo sankryžos su Vydūno g. greitis ribojamas iki 40 km / val., įrengta iškili sankryža su I. Kanto al. Automobiliai statomi įstrižai arba statmenai tam skirtose vietose, kur vietos nėra įrengtos - lygiagrečiai važiujamojoje gatvės dalyje.



→ Vienkryptis eismas    — 40 km / val.

23 paveikslas. Papilėnų g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Google Maps

Toliau lentelėje pateikiama Papilėnų g. infrastruktūros analizė.

14 lentelė. Papilėnų g. infrastruktūros vertinimas

Infrastruktūros fotofiksacija <sup>25</sup>	Vertinimas
---	------------

<sup>25</sup> Fotofiksacijos darytos iš 2023 m. birželio mėn.



- ✓ Šviesoforu reguliuojama pėsčiųjų perėja ir dviračių pervaža
- ✓ Nuleisti šaligatvių bortai
- ✓ Įrengti taktiliniai paviršiai
- ✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjos apšvietimas



- ✓ Automobiliai statomi įstrižai tam skirtose vietose
- ✓ Įrengtas bendrasis gatvės apšvietimas



- ✓ Įrengtos statmenos automobilių statymo vietos
- Kiekvienas laisvas plotas išnaudojamas automobilių statymui važiuojamojoje gatvės dalyje



- ✓ Iškilios pėsčiųjų perėja (iškilios sankryžos zonoje)
- ✓ Įrengti taktiliniai paviršiai
- Perėja apšviesta bendruoju gatvės apšvietimu

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

Vertinama, kad įrengta infrastruktūra atitinka reikalavimus

### 1.4.12. Vydūno gatvė

Vydūno g. (C kategorijos) įrengta pietinėje Pilaitės mikrorajono dalyje, eismas organizuojamas dvejomis kryptimis keturiose eismo juostose. Gatvės pradžioje įrengta šviesoforu reguliuojama sankryža, o pabaigoje – žiedinė

sankryža. Gatvėje važiuoja viešasis transportas, dalyje stotelių įrengtos įvažos viešojo transporto sustojimui. Atkarpoje ties Vilniaus Pilaitės gimnazija (tarp Tolminkiemio g. ir Įsruties g.) greitis ribojamas iki 40 km / val. Ir draudžiamas automobilių stovėjimas.

Automobiliai statomi įstrižai arba statmenai tam įrengtose stovėjimo vietose, taip pat ir lygiagrečiai važiuojamojoje dalyje. Šaligatviai įrengti abiejose gatvės pusėse, atkarpoje ties Vilniaus Pilaitės gimnazija įrengtas raudonos spalvos asfaltbetonio dangos dviračių takas.



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

Toliau lentelėje pateikiama Vydūno g. infrastruktūros analizė.

15 lentelė. Vydūno g. infrastruktūros vertinimas

Infrastruktūros fotofiksacija <sup>26</sup>	Vertinimas
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Nuleisti šaligatvių bortai</li> <li>✓ Įrengti taktiliniai paviršiai</li> <li>✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjimo apšvietimas</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Išskirti pėsčiųjų perėja</li> <li>✓ Įrengti taktiliniai paviršiai</li> <li>✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjimo apšvietimas</li> <li>- Neįrengta saugos salelė pėsčiųjų perėjoje</li> <li>- Automobiliai statomi nesaugiu atstumu nuo pėsčiųjų perėjos</li> </ul>

<sup>26</sup> Fotofiksacijos darytos iš 2024 m. gegužės mėn.



- ✓ Automobiliai statomi statmenai arba įstrižai tam įrengtose vietose
- Dėl stovėjimo vietų trūkumo automobiliai statomi važiuojamojoje dalyje, užstatant kitus automobilius



- ✓ Nuleisti šaligatvių bortai
- ✓ Įrengti taktiliniai paviršiai
- ✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjimo apšvietimas

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

Dėl stovėjimo vietų trūkumo pirmoji eismo juosta dažnu atveju yra užstatyta automobiliais, todėl realiai eismas vyksta tik dvejomis eismo juostomis (1+1). Identifikuota viena perėja neatitinkanti reikalavimų – nėra įrengta saugos saulė.

### 1.4.13. Pajautos gatvė

Pajautos g. yra uždara gatvė šalia gyvenamųjų daugiabučių namų. Į gatvę yra tik vienas patekimo būdas iš Tolminkiemio g. Gatvėje yra dvi juostos, eismas vyksta dviem kryptimis, greitis nėra ribojamas. Įrengtos statmenos automobilių statymo vietos abiejose gatvės pusėse su apželdintais tarpais, šaligatviai taip pat abiejose gatvės pusėse, nuo įrengtų stovėjimo vietų atskirti žaliaja juosta.



25 paveikslas. Pajautos g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Google Maps

Kaip galima matyti iš toliau pateikto paveikslo, gatvėje prie nežymėtos perėjos nuleisti šaligatvių bortai, įrengti taktiliniai paviršiai ir kryptinis apšvietimas. Gatvėje automobiliai statomi tam skirtose vietose statmenai ir važiuojamojoje gatvės dalyje lygiagrečiai palei šaligatvį.



26 paveikslas. Pajautos g. infrastruktūra

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

Gatvė perteklinių techninių charakteristikų (pločio). Patekimui iki automobilių stovėjimo vietų yra įrengtos šaligatvių atkarpos, tačiau jos daugeliu atvejų nepritaikytos SPTŽ (nenuleisti bortai, neįrengti taktiliniai paviršiai).

### 1.4.14. Tvankstos gatvė

Tvankstos g. įrengta pietinėje Pilaitės mikrorajono dalyje. Gatvėje organizuojamas dviejų krypčių eismas dviejose eismo juostose, nustatyta 30 km / val. greičio zona. Gatvėje įrengtos statmenos automobilių statymo vietos, tačiau transporto priemonės paliekamos ir važiuojamojoje dalyje. Šaligatviai įrengti abiejose gatvės pusėse.



27 paveikslas. Tvankstos g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Google Maps

Toliau lentelėje pateikiama Tvankstos g. infrastruktūros analizė.

16 lentelė. Tvankstos g. infrastruktūros vertinimas

Infrastruktūros fotofiksacija <sup>27</sup>	Vertinimas
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Pėsčiųjų perėja ir dviračių pervažis</li> <li>✓ Nuleisti šaligatvių bortai</li> <li>✓ Įrengti taktiliniai paviršiai</li> <li>✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjos apšvietimas</li> </ul>

<sup>27</sup> Fotofiksacijos darytos iš 2024 m. gegužės mėn.



- ✓ Greičio mažinimo kalnelis
- ✓ Įrengtos statmenos automobilių statymo vietos
- Automobiliai statomi važiuojamojoje gatvės dalyje, nepaliekant saugaus atstumo nuo statmeno statymo vietų
- Apšvietimo atramos įrengtos viduryje šaligatvio

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

Vertinama, kad įrengta infrastruktūra atitinka teisės aktus, o gatvėje taikomas tinkamas greitis pagal gatvės kategoriją.

### 1.4.15. Elbingo gatvė

Elbingo g. įrengta pietinėje Pilaitės mikrorajono dalyje, baigiasi akligatviu. Gatvėje organizuojamas dviejų krypčių eismas dviejose eismo juostose, pažymėta 30 km / val. greičio zona. Abiejose gatvės pusėse įrengtas statmenos automobilių statymo vietos, šaligatviai įrengti abiejose gatvės pusėse.



28 paveikslas. Elbingo g. struktūra ir analizuotos infrastruktūros vietos

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis Google Maps

Toliau lentelėje pateikiama Elbingo g. infrastruktūros analizė.

17 lentelė. Elbingo g. infrastruktūros vertinimas

Infrastruktūros fotografacija <sup>28</sup>	Vertinimas
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Pėsčiųjų perėja ir dviračių perėja</li> <li>✓ Nuleisti šaligatvių bortai</li> <li>✓ Įrengti taktiliniai paviršiai</li> <li>✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjos apšvietimas</li> <li>✓ Įrengtos statmenos automobilių statymo vietos</li> </ul>

<sup>28</sup> Fotografacijos darytos iš 2023 m. kovo mėn.



- ✓ Gyvenamųjų namų kiemuose įrengtos gyvenamosios zonos su atitinkamu ženklinimu
- Neįrengti taktiliniai paviršiai



- ✓ Iškilus pėsčiųjų perėja
- ✓ Įrengti taktiliniai paviršiai
- ✓ Kryptinis pėsčiųjų perėjos apšvietimas



- ✓ Įrengtos statmenos automobilių statymo vietos
- Neįrengta apsisukimo aikštelė gatvės akligatvyje

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

Vertinama, kad įrengta infrastruktūra atitinka teisės aktus, o gatvėje taikomas tinkamas greitis pagal gatvės kategoriją.

Apibendrinant visą analizuojamą teritoriją, nustatyta, kad dalyje Pilaitės mikrorajono gatvių infrastruktūra neatitinka galiojančių teisinių ir techninių reikalavimų – plačiose pėsčiųjų perėjose trūksta saugos saulelių, kai kuriose gatvėse nėra įrengto apšvietimo, o pėsčiųjų perėjos nepritaikytos asmenims su specialiaisiais poreikiais (nėra taktilinių paviršių).

## 1.5. Eismo intensyvumo vertinimas (srautai)

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

### 1.5.1. Eismo srautų matavimų metodika

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

Kadangi srautų matavimai buvo vykdomi skirtingu metu, rengiant duomenis, atliktos natūrinių matavimų rezultatų koregavimas pagal apskaičiuotus **koeficientus** (svertus).

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

**Koeficientai** apskaičiuojami remiantis gautais automatinių srautų matuoklių duomenimis. Tokie matuokliai yra išsidėstę pagrindinėse analizuojamos teritorijos sankryžose.

**Koeficientų** apskaičiavimui buvo naudojami 2023 m. spalio mėn. vidutiniai duomenys, nes 2024 m. spalio duomenys dar nebuvo prieinami. Apskaičiuoti vidurkiai kiekvienai savaitės dienai, kai buvo atliekami matavimai (antradienis, trečiadienis, ketvirtadienis), valandiniam intervalui. Vidurkiai skaičiuoti kiekvienam sensoriui (vienas sensorius matuoja vieną judėjimo kryptį arba juostą sankryžoje). Iš vidurkių skaičiavimų pašalinti deviantiniai atvejai (kai skirtumas nuo vidurkio daugiau nei 15 proc.), kurie galėjo atsirasti dėl statybos darbų, 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.

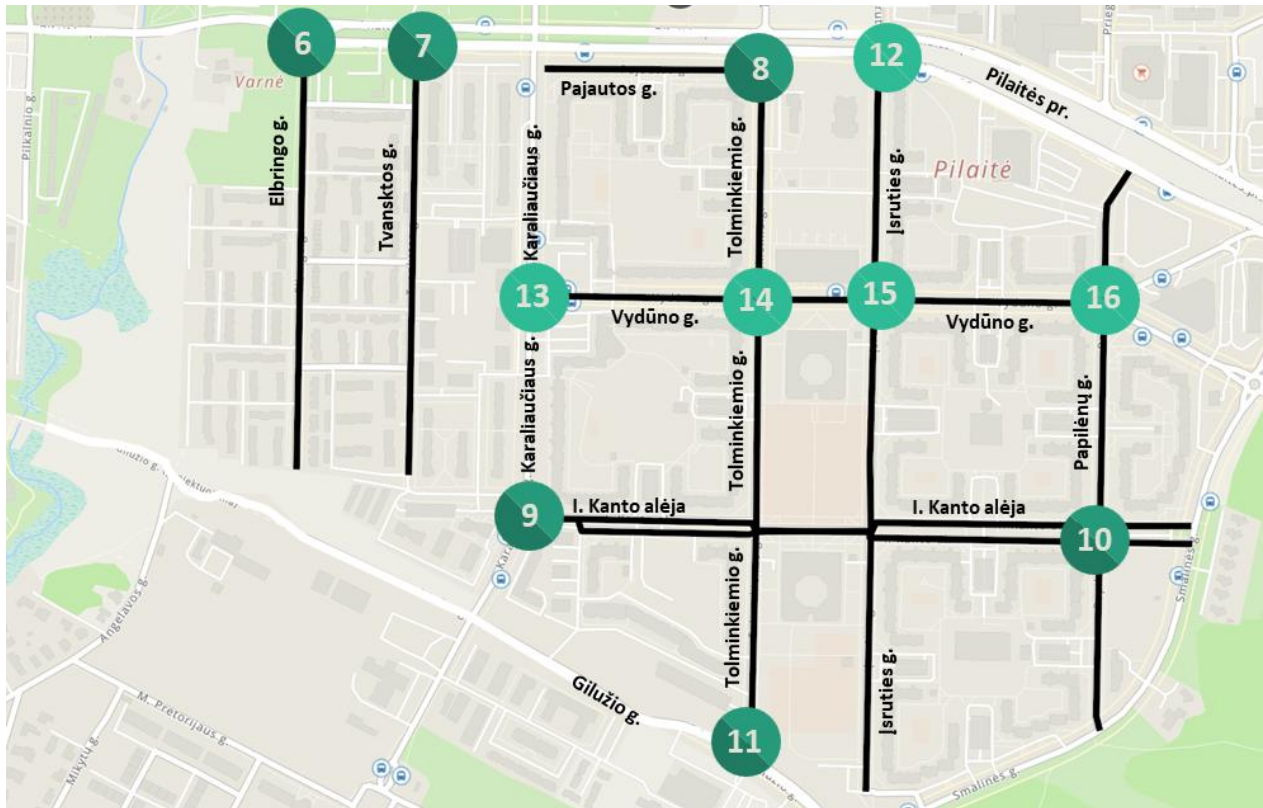
18 lentelė. Apskaičiuoti koeficientai

Diena	07:00-07:15	07:15-07:30	07:30-07:45	07:45-08:00	08:00-08:15	08:15-08:30	08:30-08:45	08:45-09:00	09:00-09:15	09:15-09:30	09:30-09:45	09:45-10:00	16:00-16:15	16:15-16:30	16:30-16:45	16:45-17:00	17:00-17:15	17:15-17:30	17:30-17:45	17:45-18:00	18:00-18:15	18:15-18:30	18:30-18:45	18:45-19:00
Antradienis	1,2	0,8	0,8	0,8	0,9	1,0	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,7	1,8	1,1	1,0	0,9	0,9	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	1,1	1,7
Trečiadienis	1,1	0,7	0,7	0,8	0,9	1,0	1,0	1,0	1,1	1,3	1,3	1,9	1,8	1,1	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,6
Ketvirtadienis	1,1	0,8	0,8	0,8	0,9	1,0	1,0	1,0	1,1	1,2	1,2	1,8	1,8	1,1	1,0	0,9	0,9	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	1,0	1,7

Šaltinis: parengta Konsultanto

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

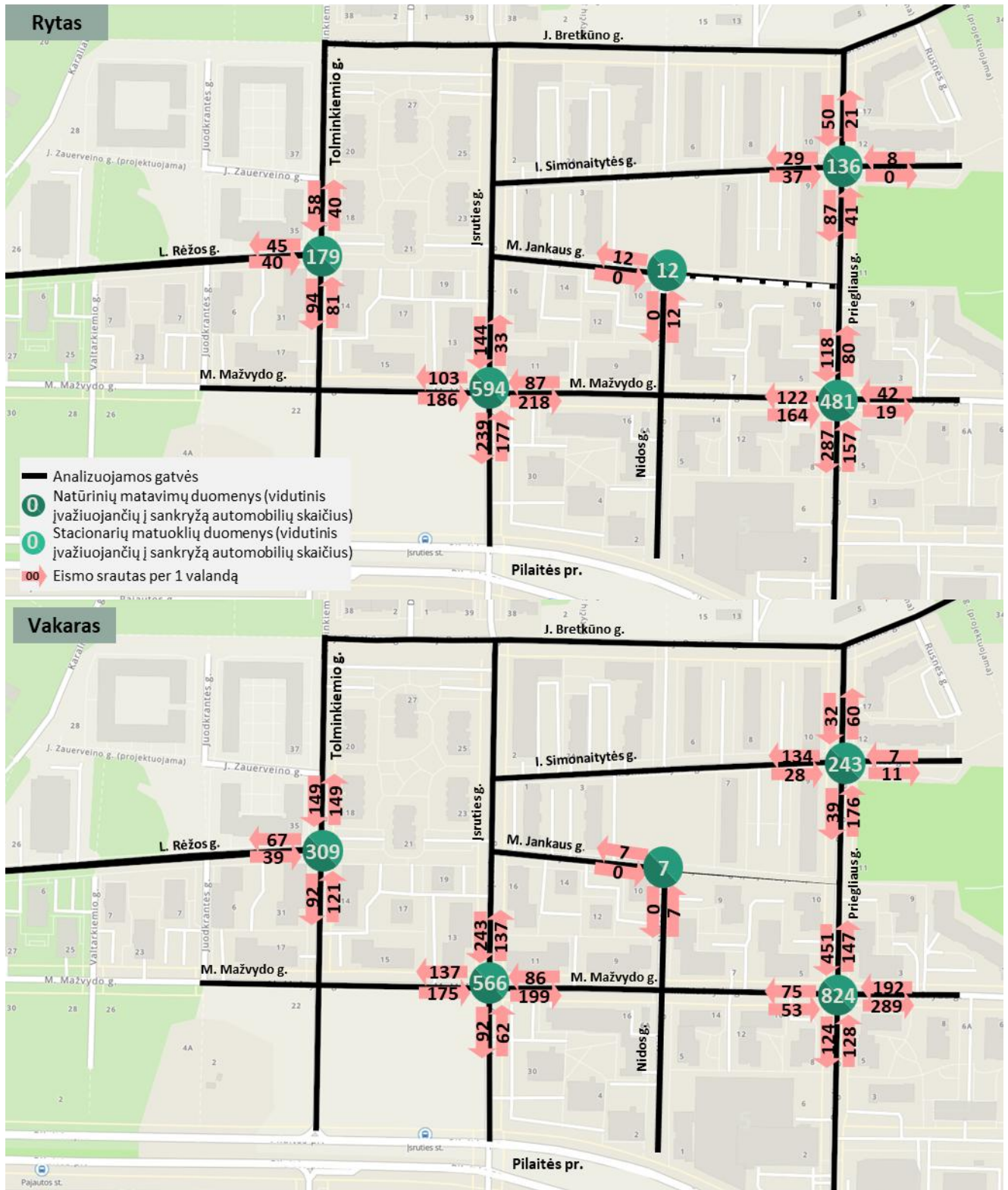




29 paveikslas. Eismo srautų matavimų vietas

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

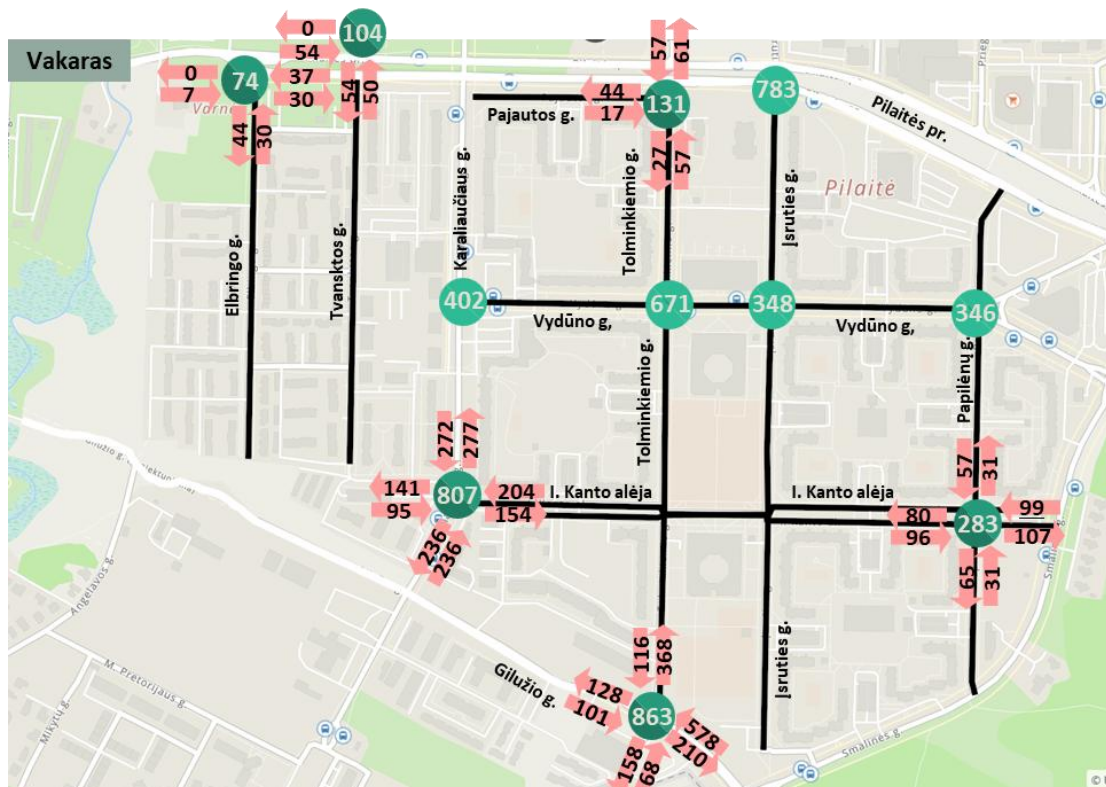
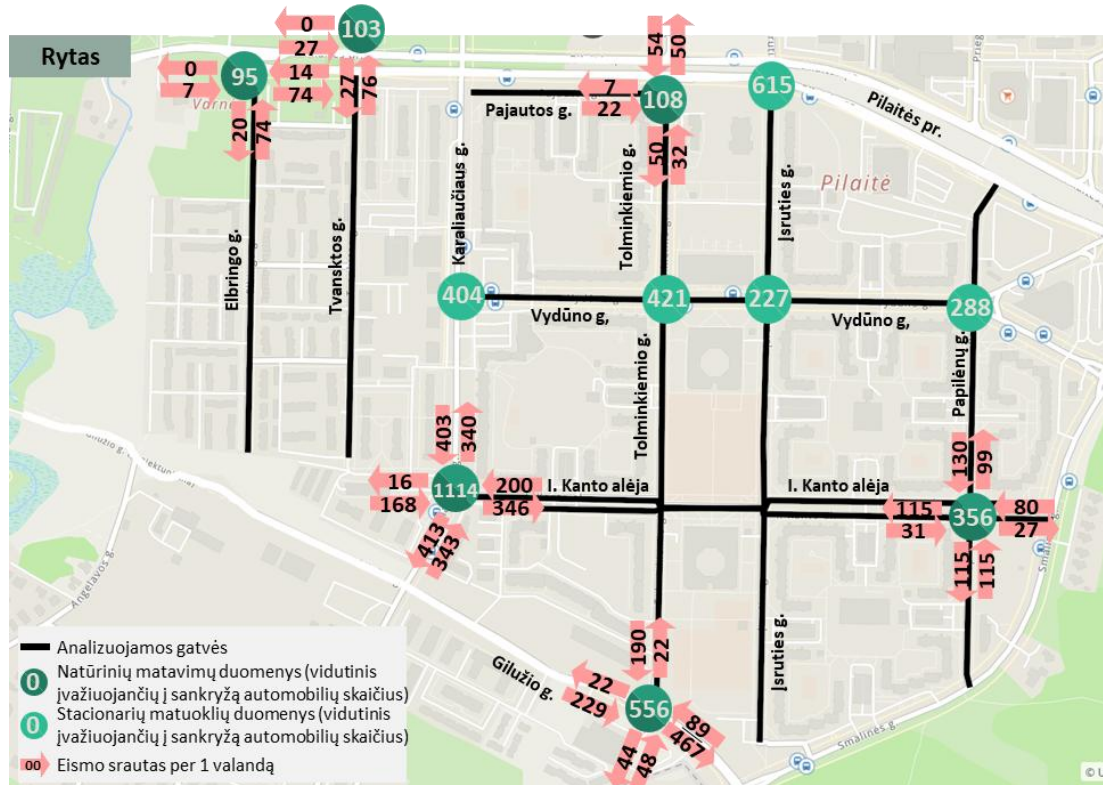
Atlikus eismo srautų rezultatų analizę Pilaitės šiaurinėje dalyje, išryškėja tendencija, jog eismo srautai yra gana nevienodi ir vakaro metu suintensyvėja, dalyje sankryžų – beveik dvigubai. Didžiausias eismo intensyvumas pastebimas M. Mažvydo g. sankryžose (Nr. 2 ir 4). Mažvydo ir Įsruties g. sankryžoje (Nr. 2) eismo srautas yra didelis ir nesiskiria tarp ryto ir vakaro, tačiau sankryžoje su Priegliaus g. eismo intensyvumas stipriai skiriasi, o eismas daug didesnis vakarinio piko metu. Mažiausias eismo intensyvumas nustatytas gyvenamųjų daugiabučių namų kieme esančioje Nidos ir M. Jankaus g. sankryžoje (Nr. 3).



30 paveikslas. Eismo srautų matavimų rezultatai Pilaitės šiaurinėje dalyje  
Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Pilaitės pietinėje dalyje pastebimi skirtumai tarp skirtingų sankryžų bei ryto ir vakaro piko intensyvumo. Stipriai išsiskiria Karaliaučiaus g. ir Kanto al. sankryža (Nr. 9), kurioje rytais fiksuojamas itin didelis intensyvumas, o daugiausiai transporto priemonių juda Karaliaučiaus g. Vakarais šioje sankryžoje intensyvumas sumažėja. Tolminkiemio ir Gilužio g. sankryžoje (Nr. 11) eismas, atvirkščiai, daug labiau suintensyvėja vakare dėl didelių

automobilių srautų nuo Gilužio į Tolminkiemio g. Sankryžose prie Pilaitės pr. eismo srautai išlieka gana nedideli ir stabilūs tarp rytinio ir vakarinio piko.



31 paveikslas. Eismo srautų matavimų rezultatai Pilaitės pietinėje dalyje

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Toliau lentelėje pateikiami likusių eismo dalyvių srautai, apskaičiuoti matavimų metu. Kaip ir transporto priemonių, taip ir pėsčiųjų bei dviratininkų atveju, intensyviausias eismas Karaliaučiaus g. ir I. Kanto al. sankryžoje, o daugeliu

atveju pėsčiųjų ir dviratininkų eismas didesnis vakare. El. paspirtukų vairuotojai atliekant natūrinius matavimus nebuvo užfiksuoti.

19 lentelė. Eismo srautų matavimų rezultatai

Nr. žemėlapyje	Sankryža	Pėstieji		Dviratininkai		El. paspirtukai	
		Rytas	Vakaras	Rytas	Vakaras	Rytas	Vakaras
1.	Tolminkiemio–Rėžos g.	5,0	89,0	0,0	14,0	0,0	0,0
2.	M. Mažvydo–Įsruties g.	62,0	236,0	8,0	17,0	0,0	0,0
3.	Nidos–M. Jankaus g.	23,0	33,0	4,0	3,0	0,0	0,0
4.	M. Mažvydo–Priegliaus g.	99,0	237,0	1,0	5,0	0,0	0,0
5.	I. Simonaitytės–Priegliaus g.	41,0	116,0	0,0	0,0	0,0	0,0
6.	Elbingo g.–Pilaitės pr.	40,0	19,0	17,0	19,0	0,0	0,0
7.	Tvankstos g.–Pilaitės pr.	12,0	96,0	4,0	15,0	0,0	0,0
8.	I. Kanto al.–Karaliaučiaus g.	838,0	209,0	64,0	9,0	0,0	0,0
9.	Tolminkiemio–Pajautos g.	11,0	7,0	4,0	30,0	0,0	0,0
10.	Tolminkiemio–Gilužio g.	32,0	158,0	6,0	26,0	0,0	0,0
11.	Papilėnų–Kanto g.	84,0	145,0	0,0	4,0	0,0	0,0

Šaltinis: sudaryta Konsultanto

Remiantis aukščiau pateiktais nagrinėjamoje teritorijoje eismo srautų rezultatais, nustatyta, kad didesni eismo srautai pastebimi šiaurinėje teritorijos dalyje, tačiau abiejose dalyse sankryžų intensyvumas yra skirtingas. Daugumoje sankryžų eismas suintensyvėja vakarais. Labiausiai išsiskiriančioje Karaliaučiaus g. ir I. Kanto al. sankryžoje (Nr. 9) rytais fiksuojamas didžiausias transporto priemonių, pėsčiųjų ir dviratininkų srautas. Beveik visose kitose sankryžose likusių eismo dalyvių srautai suintensyvėja vakarais.

## 2. Koncepcijos rengimas

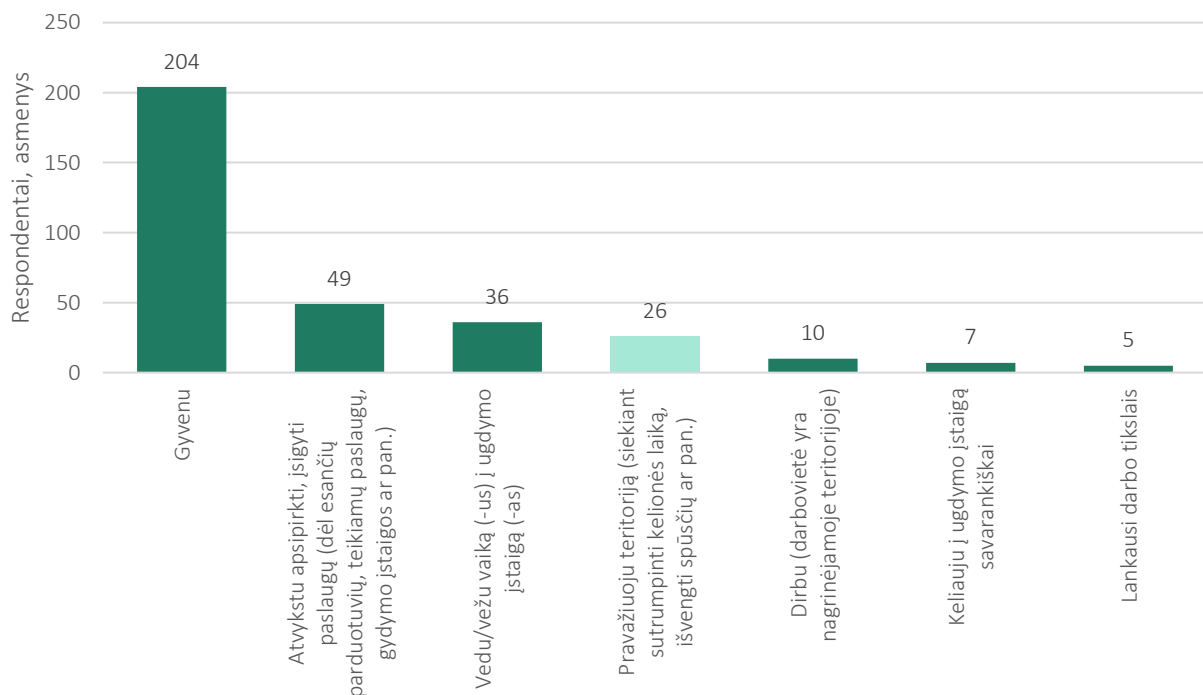
### 2.1. Gyventojų apklausos rezultatais

Rengiant koncepciją atlikta gyventojų apklausa apie susisiekimo galimybes bei problemas analizuojamoje teritorijoje. Anketinė apklausa buvo vykdoma *Zoho* platformoje, ją viešinant Užsakovo internetiniame tinklapyje, socialiniuose tinkluose ir mokyklų elektroniniuose dienynuose. Apklausa buvo vykdoma nuo 2024 m. gruodžio 6 d. iki 2025 m. sausio 23 d. (imtinai).

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

Analizei atrinktos tik pilnai užpildytos anketos, kurių buvo 229. Anketų skaičius atitinka Užsakovo nurodytus reikalavimus (t. y. 200 užpildytų anketų).

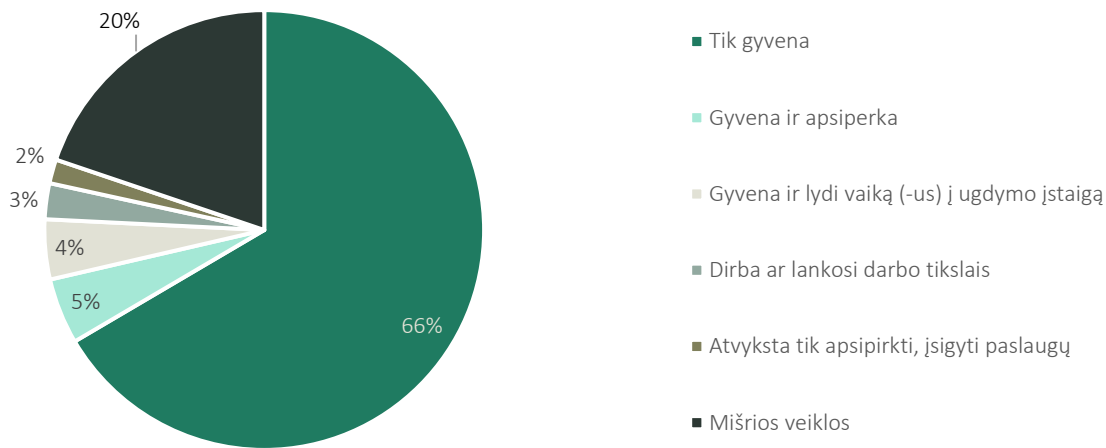
Didžioji dalis respondentų yra Pilaitės tiriamų gatvių gyventojai (89 proc.). Antroji pagal dažnumą priežastis lankytis šiose gatvėse – apsipirkimas ar galimybė įsigyti reikiamų paslaugų (21 proc.), kita – vaikų lydėjimas į ugdymo įstaigas (16 proc.). Pažymėtina, kad apie 11 proc. respondentų tiriamomis gatvėmis pravažiuoja, siekiant trumpinti kelionės laiką ar išvengti spūsčių (t. y. naudoja tranzitiniam eismui).



32 paveikslas. Dažniausias lankymosi teritorijoje tikslai (n=229)

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

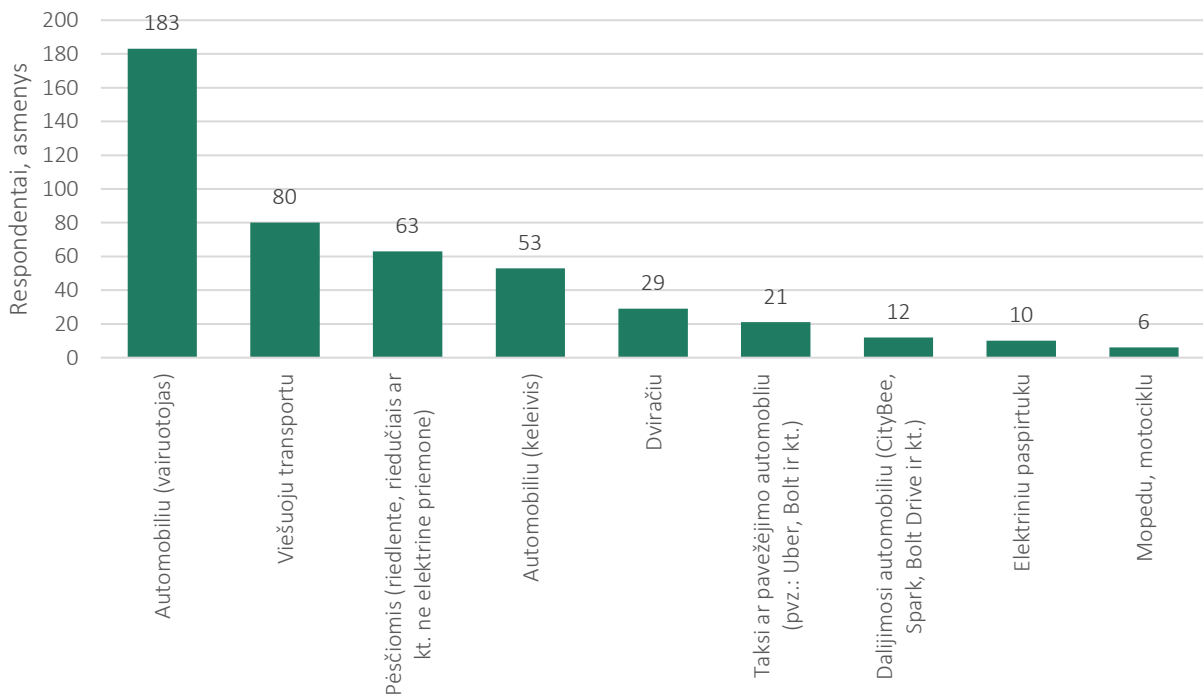
11 proc. respondentų negyvena nagrinėjamoje teritorijoje ir ją lanko kitais tikslais, iš jų 19 proc. – atvyksta tik apsipirkti, 15 proc. – tik darbo reikalais (dirba ar lankosi darbo tikslais). Iš visų ne gyventojų, apie 58 proc. tiriamoje teritorijoje vykdo mišrias veiklas. Didžioji dalis respondentų (66 proc.) nagrinėjamoje teritorijoje tik gyvena (t. y. dirba, apsiperka ir vykdo veiklas kitose teritorijose), apie 5 proc. jų gyvena ir apsiperka ir apie 4 proc. gyvena ir lydi vaikus į ugdymo įstaigas (žr. toliau pateiktą paveikslą).



33 paveikslas. Dažniausias lankymosi teritorijoje tikslas (n=229), proc.

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Dažniausiai respondentai keliauja į nagrinėjamą teritoriją automobiliu. Pažymėtina, kad automobiliu keliauja 80 proc. gyventojų ir tiek pat ne gyventojų (t. y. asmenys, kurie lankosi teritorijoje įvairiais tikslais). Kitas dažniausias atvykimo būdas – viešasis transportas – 35 proc. (36 proc. – gyventojai, 28 proc. – ne gyventojai). Pėsčiomis keliauja apie 28 proc. respondentų. Pažymėtina, kad gyventojai dažniau nei ne gyventojai renkami į nagrinėjamą teritoriją ateiti pėsčiomis (atitinkamai 29 proc. ir 16 proc.; žr. toliau pateiktą paveikslą).



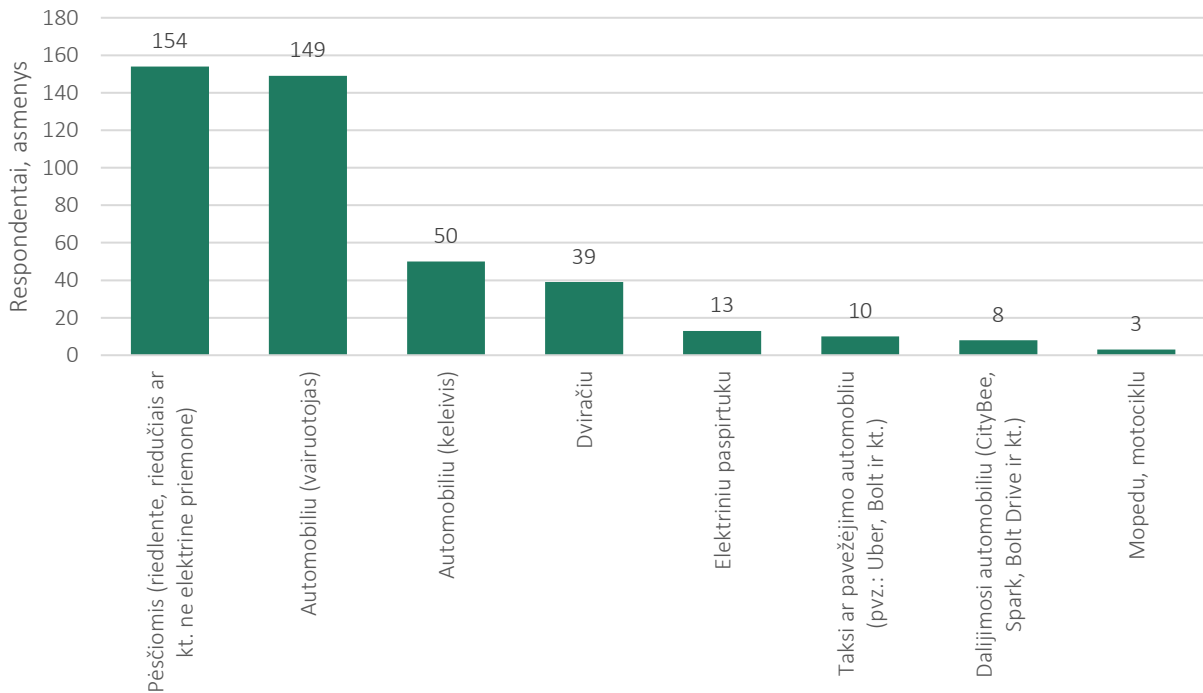
34 paveikslas. Dažniausias atvykimo būdas į teritoriją (n=229)

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Keliones dviračiais dažniau renkami gyventojai nei ne gyventojai (atitinkamai 14 proc. ir 4 proc.). Taksi ar pavėžėjimo paslaugų atveju, gyventojai yra labiausiai linkę atvykti į Pilaitės nagrinėjamą teritoriją naudojantis šiomis paslaugomis nei ne gyventojai (atitinkamai, 9 proc. ir 8 proc.). Mopedais, motociklais dažniau į teritoriją atvyksta ne gyventojai nei gyventojai (atitinkamai 4 proc. ir 2 proc. respondentų).

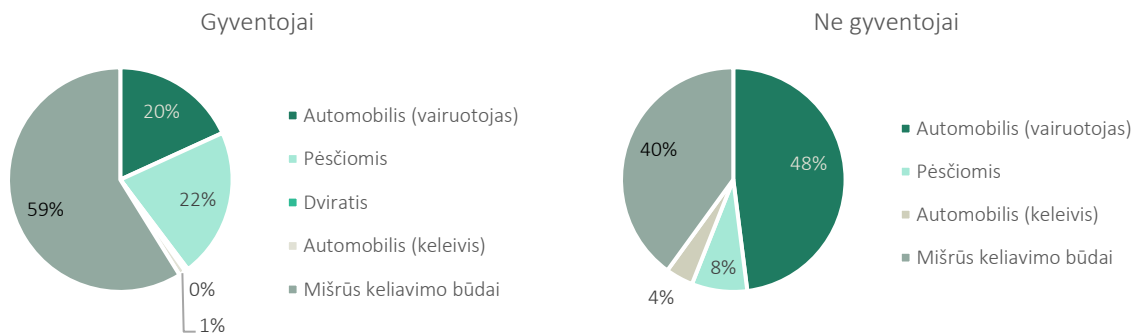
Analizuojant respondentų keliavimo po aktualią teritoriją būdus, nustatyta, kad dažniausiai jie keliauja pėsčiomis (67 proc.) arba automobiliu (65 proc.). Pažymėtina, kad gyventojai labiau nei ne gyventojai yra linkę keliauti

pėsčiomis (atitinkamai, 72 proc. ir 28 proc.), o keliones automobiliu labiau linkę rinktis ne gyventojai nei gyventojai (atitinkamai 80 proc. ir 63 proc.). Dviračiu labiau linkę keliauti gyventojai nei ne gyventojai (atitinkamai, 18 proc. ir 8 proc.)



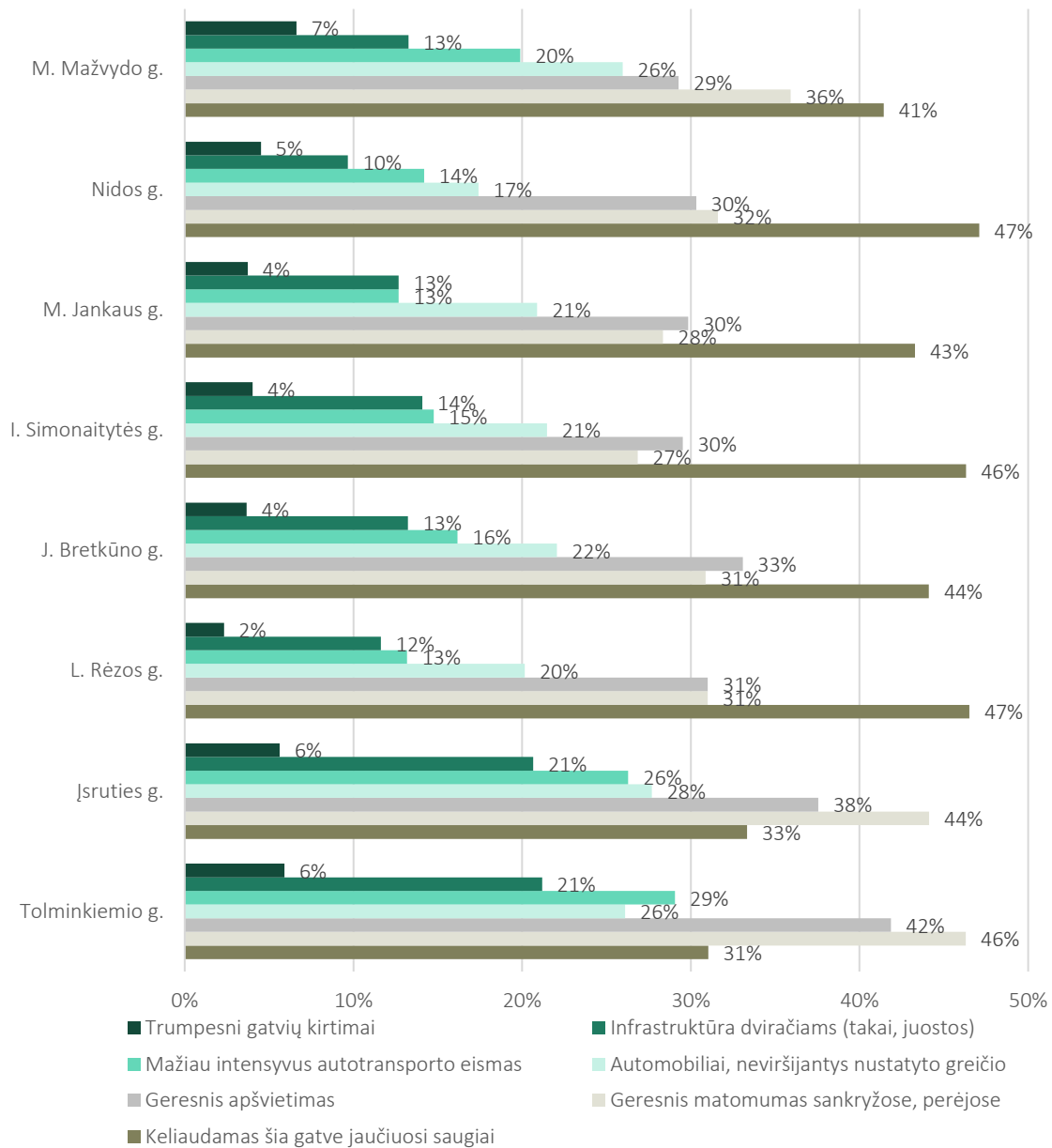
35 paveikslas. Dažniausias keliavimo būdas teritorijoje (n=229)  
Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Tiriamų gatvių gyventojai kelionėms po analizuojamas gatves renkasi alternatyvias keliavimo priemones: 22 proc. keliauja tik pėsčiomis, o 59 proc. – naudoja mišrius keliavimo būdus (pvz., automobiliu ir pėsčiomis – 29 proc.). Tik automobilį renkasi 20 proc. apklausoje dalyvavusių gyventojų. Ne gyventojai dažniausiai renkasi automobilius (48 proc.) ir tik nedidelė dalis keliauja pėsčiomis (8 proc.). Pažymėtina, kad 40 proc. ne gyventojų taip pat renkasi mišrius keliavimo būdus (pvz., automobiliu arba nemotorine transporto priemone – 20 proc.).



36 paveikslas. Dažniausias keliavimo būdas teritorijoje gyventojų (n=204) ir ne gyventojų (n=25), proc.  
Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Atsižvelgiant į Pilaitės analizuojamų gatvių judumo ypatumus respondentai pažymi, kad tiriamose gatvėse reikia geresnio matomumo sankryžose ir perėjose (36–46 proc.), geresnio apšvietimo (29–42 proc.), užtikrinti, kad automobiliai neviršytų numatyto leistino greičio (17–28 proc.) bei geresnės dviračių infrastruktūros (10–21 proc.). Pažymėtina, kad vertinimas skiriasi pagal gatves bei respondento gyvenamąją vietą (t. y. jis analizuojamų gatvių gyventojas arba nėra analizuojamų gatvių gyventojas). Ne gyventojai dažnu atveju analizuojamose gatvėse jaučiasi saugiau nei gyventojai.

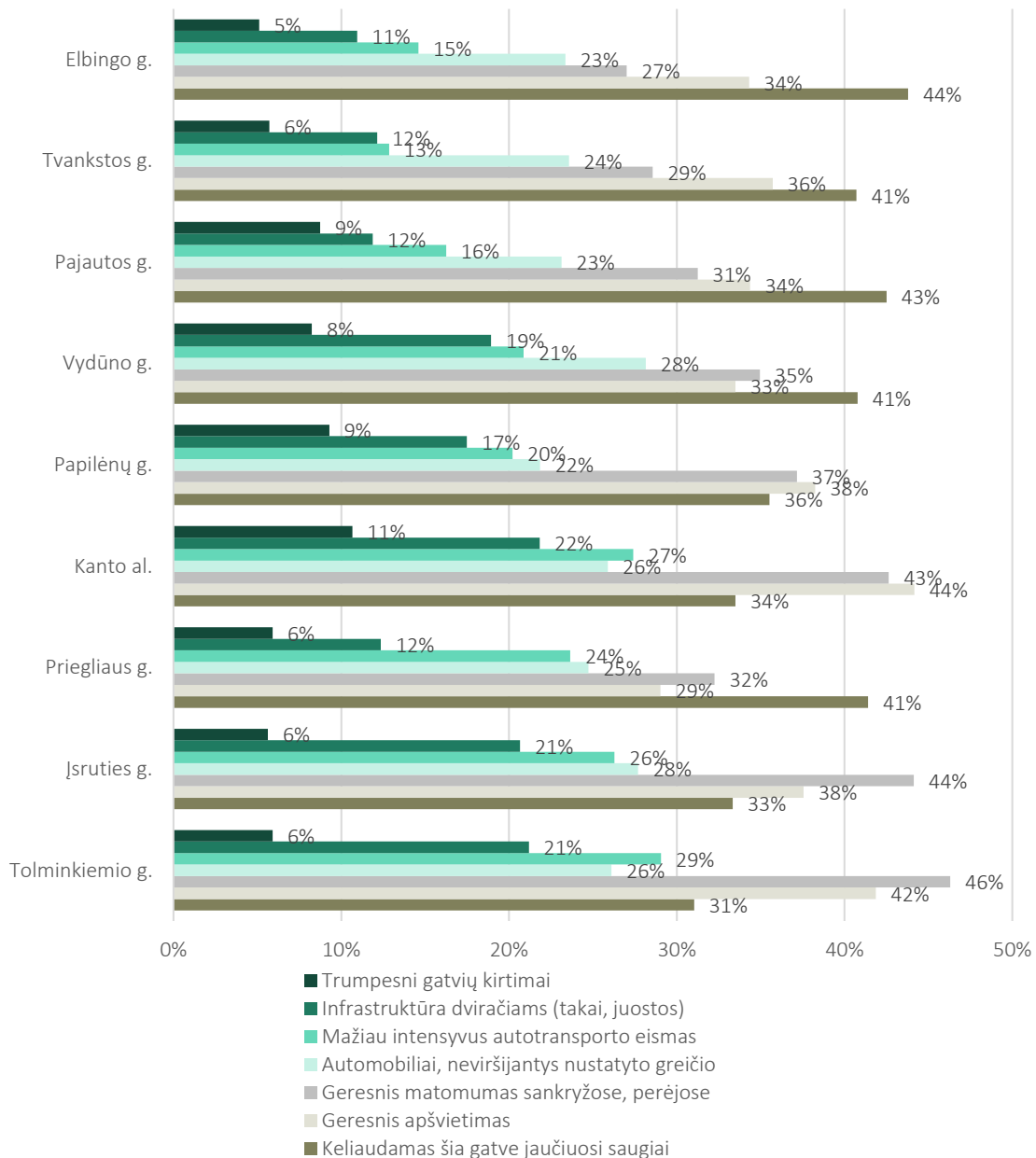


37 paveikslas. Šiaurinė Pilaitės dalis. Aspektai, kuriuos reikėtų patobulinti, kad keliaujant teritorijoje respondentas jaustųsi saugiau (n=163<sup>29</sup>)

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Atsižvelgiant į pietinės Pilaitės dalies analizuojamų gatvių judumo ypatumus respondantai pažymi, kad tiriamose gatvėse reikia geresnio matomumo sankryžose ir perėjose (27–46 proc.), geresnio apšvietimo (29–44 proc.), užtikrinti, kad automobiliai neviršytų numatyto leistino greičio (22–28 proc.) bei geresnės dviračių infrastruktūros (11–22 proc.). Pažymėtina, kad vertinimas skiriasi pagal gatves bei respondento gyvenamąją vietą (t. y. jis analizuojamų gatvių gyventojas arba nėra analizuojamų gatvių gyventojas). Ne gyventojai dažnu atveju analizuojamose gatvėse jaučiasi saugiau nei gyventojai.

<sup>29</sup> Pateiktas tiriamų gatvių vidurkis. Eliminuoti respondentai, kurie negali atsakyti į pateiktą klausimą, nes aktualioje gatvėje nesilanko. Tolminkiemio g. (n=203), Įsruties g. (n=213), L. Rėzos g. (n=129), J. Bretkūno g. (n=136), I. Simonaitytės g. (n=149), M. Jankaus g. (n=134), Nidos g. (n=155), M. Mažvydo g. (n=181)

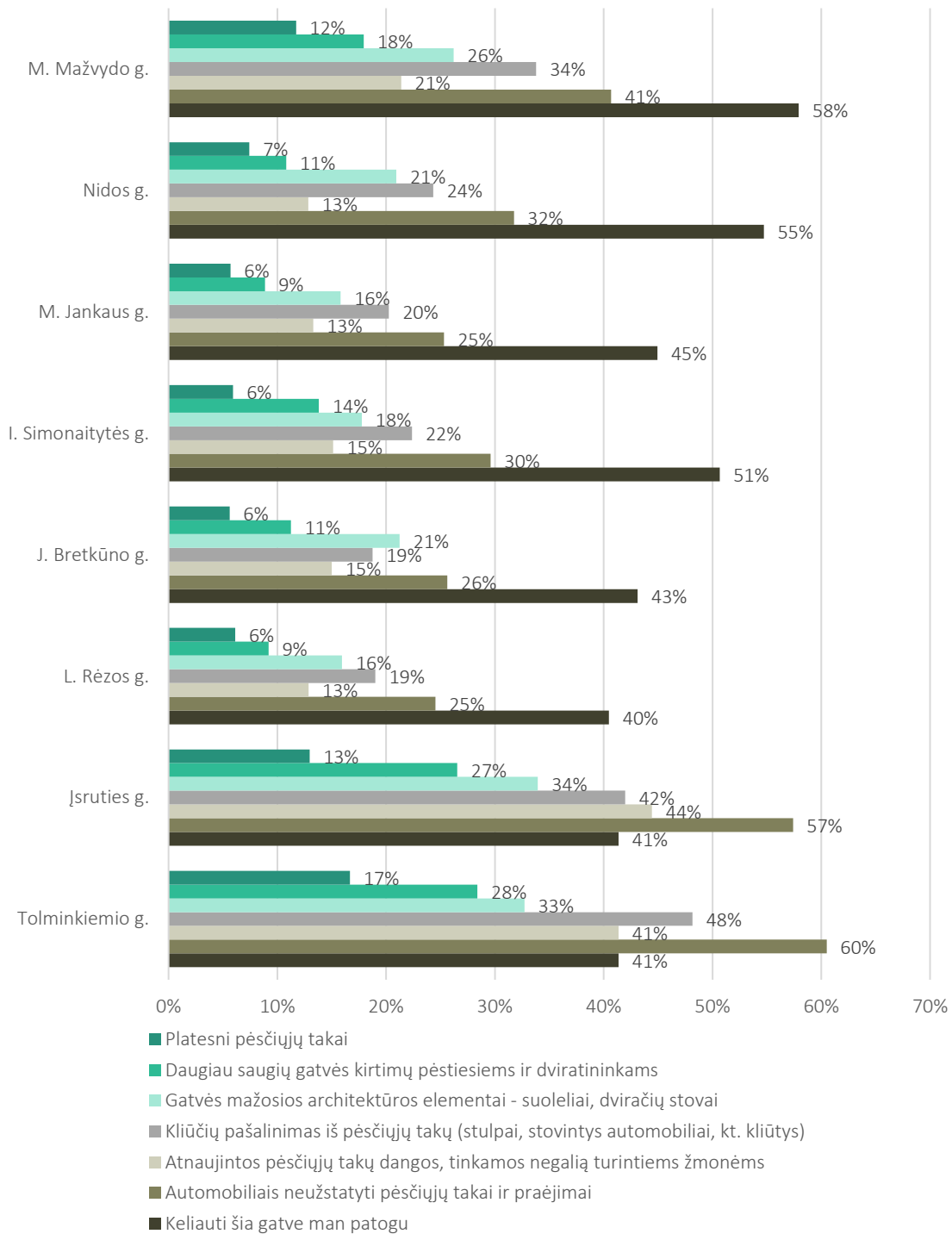


38 paveikslas. Pietinė Pilaitės dalis. Aspektai, kuriuos reikėtų patobulinti, kad keliaujant teritorijoje respondentas jaustųsi saugiau (n=181<sup>30</sup>)

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Atsižvelgiant į respondentų keliavimo įpročius nustatyta, kad nuomonės išsiskiria priklausomai nuo gatvės. Pažymėtina, kad M. Mažvydo, Nidos, M. Jankaus, I. Simonaitytės, J. Bretkūno, ir L. Rėzos gatvėse keliauti respondentams yra patogiu (40–58 proc.). Kita vertus keliaujantys Įsruties ir Tolminkiemio g. pažymėjo, kad jose trūksta automobiliais neužstatytų pėsčiųjų takų ir praėjimų (57–60 proc.) bei atnaujintos pėsčiųjų takų dangos (įskaitant pritaikymą žmonėms su negalia; 41–44 proc.).

<sup>30</sup> Pateiktas tiriamų gatvių vidurkis. Eliminuoti respondentai, kurie negali atsakyti į pateiktą klausimą, nes aktualioje gatvėje nesilanko. Tolminkiemio g. (n=203), Įsruties g. (n=213), Priegliaus g. (n=186), Kanto al. (n=197), Papilėnų g. (n=183), Vydūno g. (n=206), Pajautos g. (n=160), Tvankstos g. (n=140), Elbingo g. (n=137)



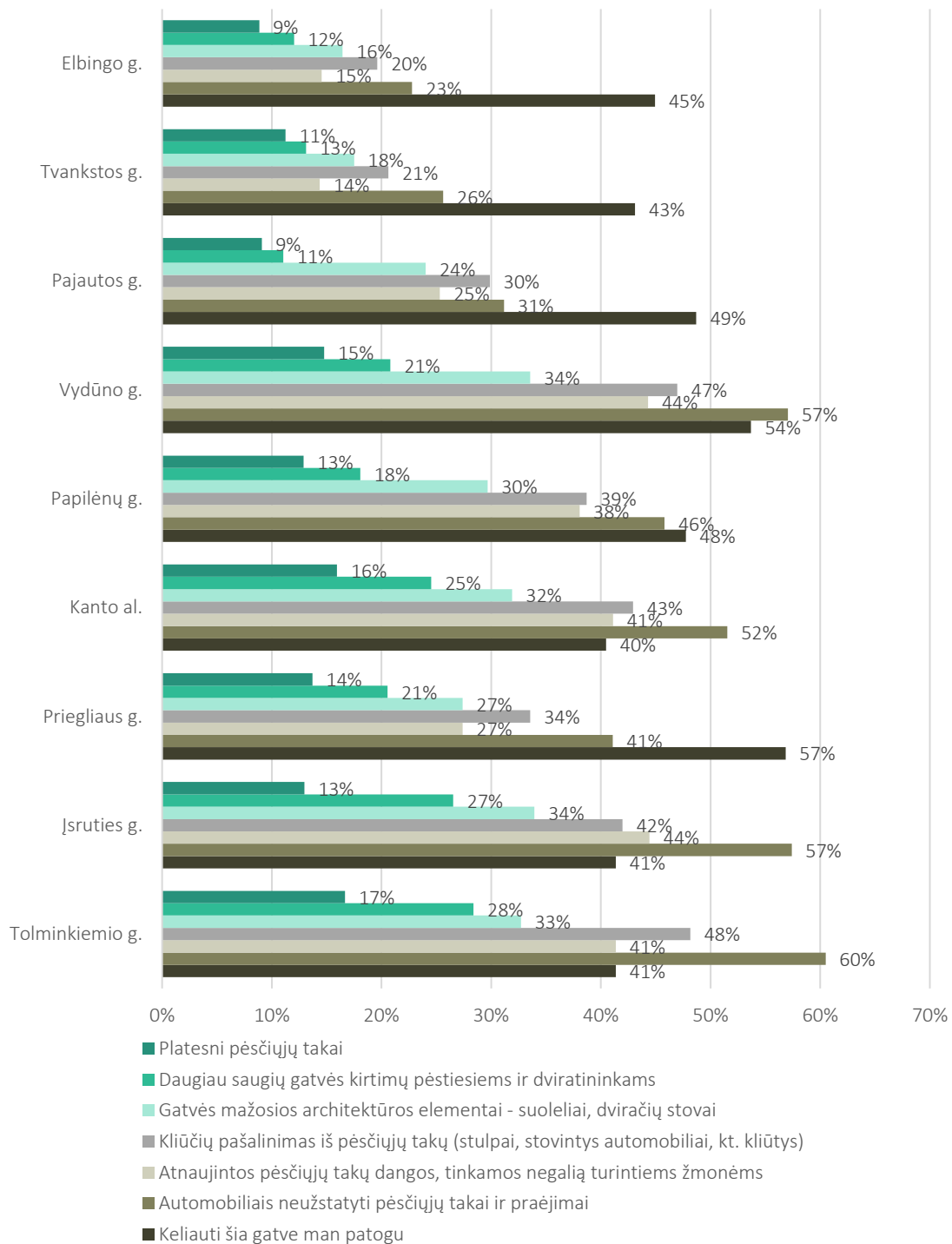
39 paveikslas. Šiaurinė Pilaitės dalis. Aspektai, kurie keliavimą teritorijoje paverstų patogesniu (n=156<sup>31</sup>)

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Vertinant šiaurinės Pilaitės dalies gatvių patogumą nustatyta, kad respondentams keliauti šiomis gatvėmis yra patogų (40–57 proc.). Naujai suprojektuotose gatvėse, pavyzdžiui, Elbingo ir Tvankstos g., tik nedidelė dalis respondentų išskiria, kad trūksta automobiliais neužstatytų pėsčiųjų takų ir praėjimų (23–26 proc.), taip pat

<sup>31</sup> Pateiktas tiriamų gatvių vidurkis. Eliminuoti respondentai, kurie negali atsakyti į pateiktą klausimą, nes aktualioje gatvėje nesilanko. Tolminkiemio g. (n=162), Įsruties g. (n=162), L. Rėzos g. (n=163), J. Bretkūno g. (n=160), I. Simonaitytės g. (n=152), M. Jankaus g. (n=158), Nidos g. (n=148), M. Mažvydo g. (n=145)

reikėtų pašalinti kliūtis iš pėsčiųjų takų (20–21 proc.). Kitose šiaurinės Pilaitės gatvėse ženkliai daugiau respondentų išskiria tuos pačius patogumo aspektus. Trūksta automobiliais neužstatytų pėsčiųjų takų ir praėjimų (41–60 proc.), kliūčių šalinimą iš pėsčiųjų takų (34–48 proc.) bei naujos pėsčiųjų takų dangos (27–44 proc.).

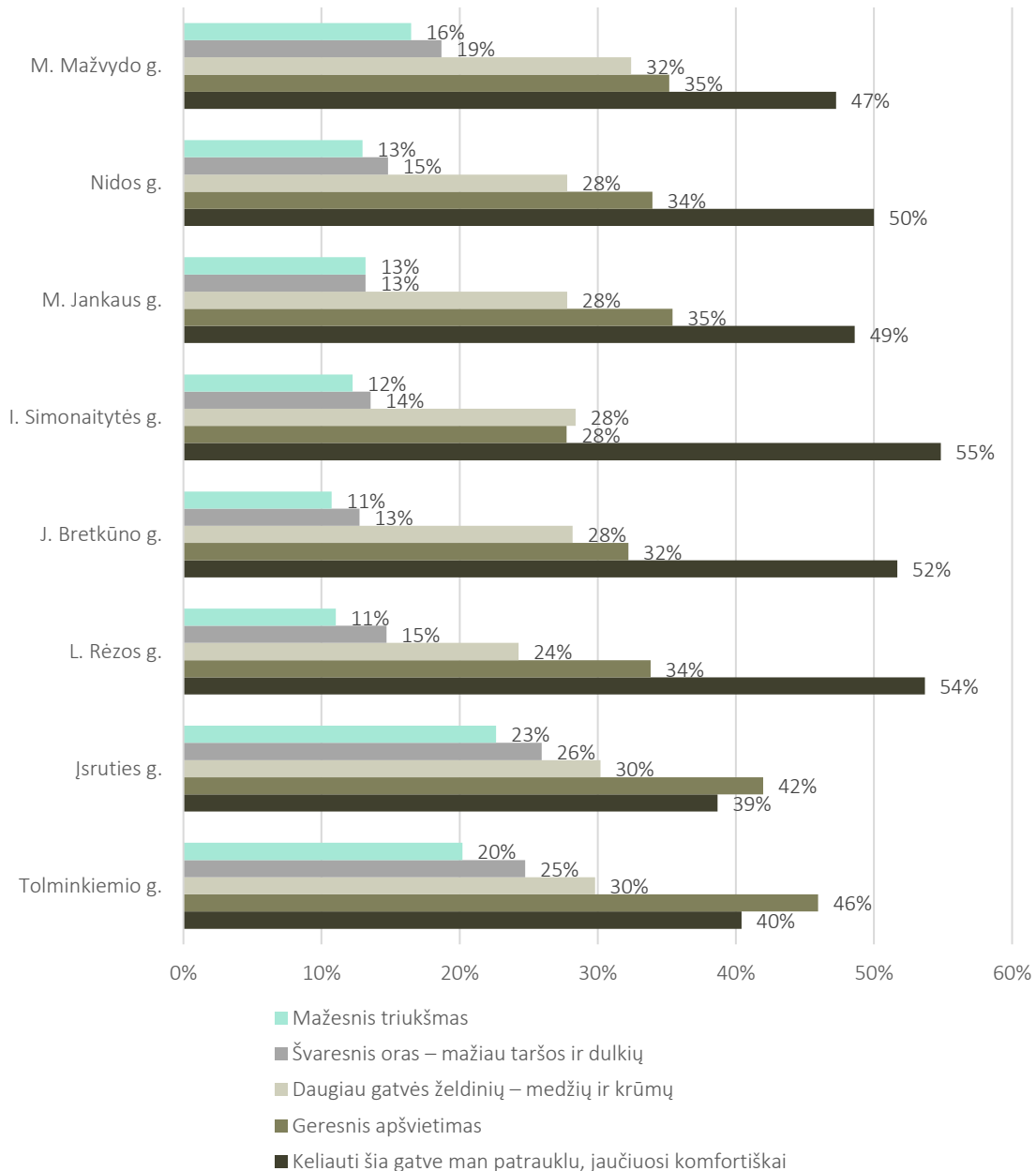


40 paveikslas. Pietinė Pilaitės dalis. Aspektai, kurie keliavimą teritorijoje paverstų patogesniu (n=157<sup>32</sup>)

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

<sup>32</sup> Pateiktas tiriamų gatvių vidurkis. Eliminuoti respondentai, kurie negali atsakyti į pateiktą klausimą, nes aktualioje gatvėje nesilanko. Tolminkiemio g. (n=162), Įsruties g. (n=162), Priegliaus g. (n=146), Kanto al. (n=163), Papilėnų g. (n=155), Vydūno g. (n=149), Pajautos g. (n=154), Tvankstos g. (n=160), Elbingo g. (n=158)

Vertinant patrauklumo aspektus, šiaurinėje Pilaitės pusėje respondentai pažymėjo, kad tiriamose gatvėse reikia geresnio apšvietimo (28–46 proc.). Didžiausias geresnio apšvietimo poreikis nustatytas Tolminkiemio g., o mažiausias – I. Simonaitytės g. Taip pat respondentai pažymi, kad reikėtų daugiau gatvės želdinių (24–32 proc.) bei švaresnio oro (13–26 proc.). Didžiausias mažesnės oro tarškos poreikis nustatytas Įsruties g., o mažiausias – J. Bretkūno g. ir M. Jankaus g. Pažymėtina, kad visose tiriamose gatvėse nustatyti tie patys patrauklumo aspektai. Taip pat daugiau nei trečdalis respondentų pažymėjo, kad keliaudami tiriamomis gatvėmis jie jaučiasi komfortiškai (39–55 proc.).

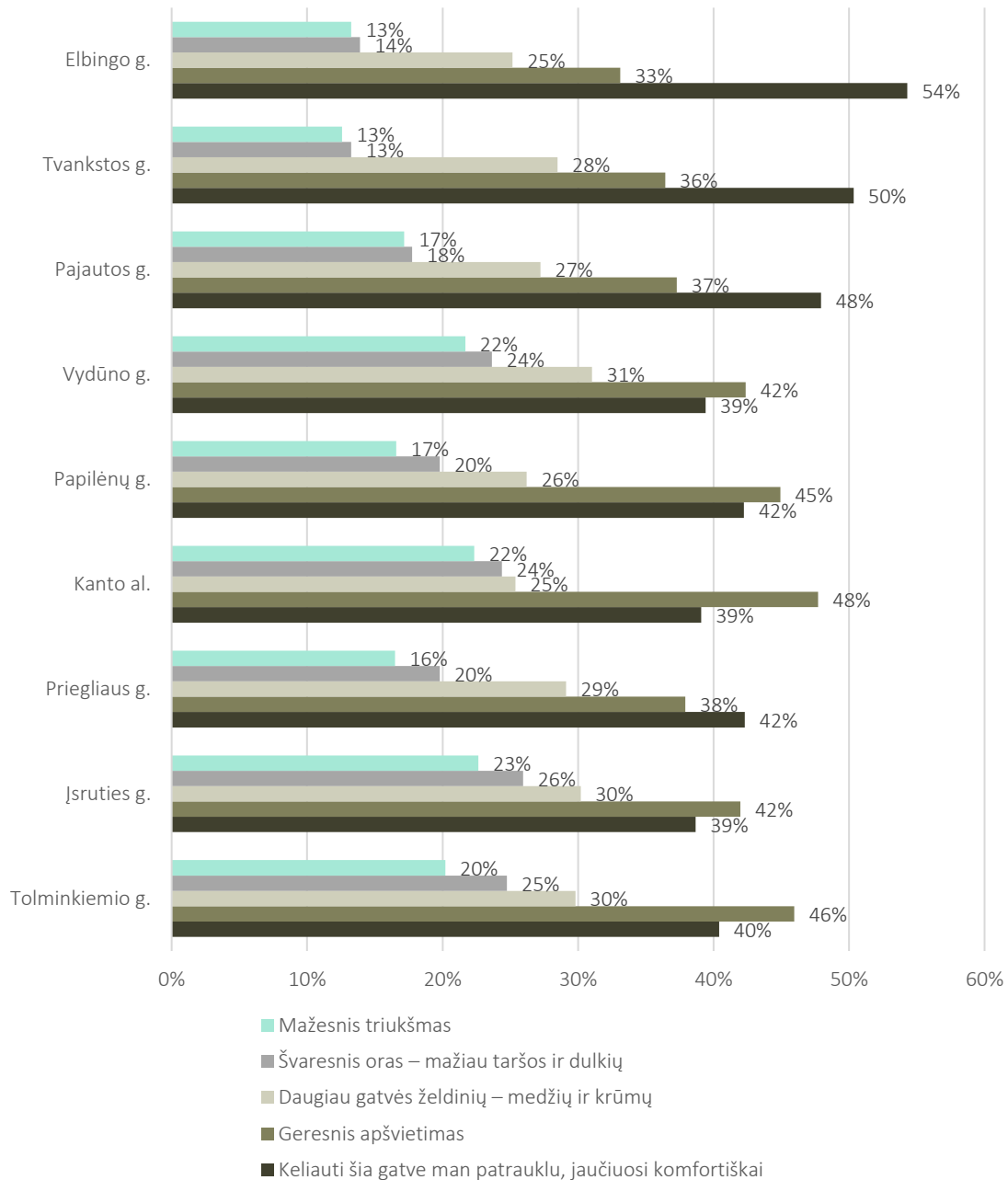


41 paveikslas. Šiaurinė Pilaitės dalis. Aspektai, kurie keliavimą teritorijoje paverstų patrauklesniu (n=167<sup>33</sup>)

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

<sup>33</sup> Pateiktas tiriamų gatvių vidurkis. Eliminuoti respondentai, kurie negali atsakyti į pateiktą klausimą, nes aktualioje gatvėje nesilanko. Tolminkiemio g. (n=198), Įsruties g. (n=212), L. Rėzos g. (n=136), J. Bretkūno g. (n=149), I. Simonaitytės g. (n=155), M. Jankaus g. (n=144), Nidos g. (n=162), M. Mažvydo g. (n=182)

Pietinėje Pilaitės pusėje respondentų atsakymo pasiskirstymas labai panašus į šiaurinės pusės vertinimą. Respondentai pažymi, kad tiriamose gatvėse reikia geresnio apšvietimo (33–48 proc.). Didžiausias geresnio apšvietimo poreikis nustatytas Kanto al., o mažiausias – Elbingo g. Taip pat respondentai pažymi, kad reikėtų daugiau gatvės želdinių (25–31 proc.) bei švaresnio oro (13–24 proc.). Pažymėtina, kad visose tiriamose gatvėse nustatyti tie patys patrauklumo aspektai. Taip pat daugiau nei trečdalis respondentų pažymėjo, kad keliaudami tiriamomis gatvėmis jie jaučiasi komfortiškai (39–54 proc.).



42 paveikslas. Pietinė Pilaitės dalis. Aspektai, kurie keliavimą teritorijoje paverstų patrauklesniu (n=183<sup>34</sup>)

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

<sup>34</sup> Pateiktas tiriamų gatvių vidurkis. Eliminuoti respondentai, kurie negali atsakyti į pateiktą klausimą, nes aktualioje gatvėje nesilanko. Tolminkiemio g. (n=198), Įsruties g. (n=212), Priegliaus g. (n=182), Kanto al. (n=197), Papilėnų g. (n=187), Vydūno g. (n=203), Pajautos g. (n=169), Tvankstos g. (n=151), Elbingo g. (n=151)

Bendrai analizuojant nagrinėjamos teritorijos gatvių saugumo, patogumo ir patrauklumo kriterijus, nustatyta, kad keliautojai pėsčiomis, automobiliu ir mišriai skirtingai vertina pasirinktus kriterijus. Automobilių vairuotojai priešingai negu pėstieji ar mišrių keliavimo priemonių naudotojai, nemato poreikio mažinti automobilių greičio. Taip pat automobilių vairuotojai keliaudami analizuojamose gatvėse jaučiasi saugesni nei pėstieji bei mišrių keliavimo būdų naudotojai. Daugiau nei penktadalis respondentų visose analizuojamose grupėse sutinka, kad reikia gerinti gatvių apšvietimą bei matomumą sankryžose ir perėjose.

Vertinant patogumo kriterijus nustatyta, kad pėstieji bei mišriai keliaujantys respondentai labiau nei automobilių vairuotojai norėtų daugiau saugių gatvės kirtimų pėstiesiems ir dviratininkams, platesnių pėsčiųjų takų bei patogesnių pėsčiųjų takų (t. y. pašalinti kliūtis iš pėsčiųjų takų, pvz., stulpai, stovintys automobiliai, kt.). Pažymėtina, kad pėstiesiems, priešingai negu kitoms dviem grupėms, mažiausiai patogų judėti nagrinėjamoje teritorijoje.

Patrauklumo kriterijų vertinimas ryškiausiai išskiria vertinant automobiliais neužstatytus takus. Pažymėtina, kad automobiliu nekeliaujantys respondentai norėtų daugiau gatvės želdinių, mažiau triukšmo ir švaresnio oro, o automobilių vairuotojai – geresnio apšvietimo. Be to, automobiliu keliaujantiems respondentams keliauti nagrinėjamomis gatvėmis yra patrauklu, o keliaujantys pėsčiomis ar mišriais būdais norėtų pokyčių.

20 lentelė. Kriterijų vertinimas pagal keliavimo būdus nagrinėjamoje teritorijoje (n=229)

Klausimas	Kriterijus	Keliavimo būdas (teritorijoje)		
		Tik automobiliu (vairuotojai) <sup>35</sup>	Tik pėsčiomis (riedlente, riedučiais ar kt. ne elektrine priemone) <sup>36</sup>	Mišriai (t. y. teritorijoje keliauja skirtingais keliavimo būdais) <sup>37</sup>
Saugumas	Automobiliai, neviršijantys nustatyto greičio	7%	25%	19%
	Mažiau intensyvus autotransporto eismas	7%	22%	14%
	Geresnis matomumas sankryžose, perėjose	20%	26%	27%
	Trumpesni gatvių kirtimai	3%	8%	4%
	Infrastruktūra dviračiams (takai, juostos)	5%	11%	14%
	Geresnis apšvietimas	28%	24%	25%
	Keliaudamas šia gatve jaučiuosi saugiai	41%	21%	28%
Patogumas	Daugiau saugių gatvės kirtimų pėstiesiems ir dviratininkams	3%	19%	11%
	Automobiliais neužstatyti pėsčiųjų takai ir praėjimai	20%	32%	26%
	Gatvės mažosios architektūros elementai - suoleliai, dviračių stovai	12%	15%	19%
	Platesni pėsčiųjų takai	4%	10%	7%
	Kliūčių pašalinimas iš pėsčiųjų takų (stulpai, stovintys automobiliai, kt. kliūtys)	10%	26%	23%
	Atnaujintos pėsčiųjų takų dangos, tinkamos negalią turintiems žmonėms	13%	18%	19%
	Keliauti šia gatve man patogiu	43%	19%	32%

<sup>35</sup> n=50

<sup>36</sup> n=47

<sup>37</sup> n=132

Patrauklumas	Geresnis apšvietimas	31%	23%	30%
	Daugiau gatvės želdinių – medžių ir krūmų	9%	26%	24%
	Mažesnis triukšmas	4%	19%	13%
	Švaresnis oras – mažiau taršos ir dulkių	4%	21%	15%
	Keliauti šia gatve man patrauklu, jaučiuosi komfortiškai	48%	25%	33%

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais<sup>38</sup>

Apibendrinant respondentų atsakymus nustatyta, kad judumo problemos nagrinėjamose Pilaitės gatvėse apima pėsčiųjų takų ir dviračių infrastruktūros trūkumą, nusidėvėjusius kelius, intensyvų eismą bei tranzitinio transporto keliamus iššūkius. Pažymėtina, kad nagrinėjamoje teritorijoje trūksta automobilių stovėjimo aikštelių (vietų), o netvarkingai statomi automobiliai didina avaringumą ir blogina aplinką. Viešasis transportas nėra pakankamai efektyvus dėl nepakankamo maršrutų skaičiaus ir A juostų trūkumo. Be to, intensyvus transporto srautas sukelia triukšmą ir taršą, o gyvenamosiose teritorijose trūksta žaliųjų erdvių bei parkų. Siekiant spręsti šias problemas, būtina gerinti pėsčiųjų ir dviračių takus, modernizuoti kelius, plėsti viešojo transporto tinklą, įrengti daugiau organizuotų stovėjimo aikštelių bei kurti žaliąsias erdves, gerinančias gyvenimo kokybę.

<p><b>Pėsčiųjų ir dviračių takai</b></p> <p><b>Pėsčiųjų takai:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• trūksta pėsčiųjų takų;</li> <li>• nusidėvėjusi (nutrupėjusi) pėsčiųjų takų danga;</li> <li>• nepakankamas apšvietimas (ypatingai prie švietimo įstaigų).</li> </ul> <p><b>Dviračių takai:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• dviračių takų trūkumas (esami yra siauri ar netvarkingi).</li> </ul>	<p><b>Transporto priemonių eismas</b></p> <p><b>Automobilių statymas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• stovėjimo aikštelių trūkumas</li> <li>• automobiliai statomi netvarkingai, dažnai neleistinose vietose, tokiu būdu niokojamas landšaftas, užkemšami keliai, bloginamas matomumas ir didėja eismo įvykių riziką;</li> <li>• netvarkingai statomi automobiliai prie mokyklų, darželių, futbolo maniežo.</li> </ul> <p><b>Automobilių eismui pritaikyti keliai:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Giluzio gatvės asfaltavimas;</li> <li>• intensyvus eismas Vydūno, Įsruties gatvėse;</li> <li>• prasta kelių būklė ir pralaidumas;</li> <li>• riboti tranzitinį eismą.</li> </ul> <p><b>Automobilių keliai:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• praplauti kelius ir įrengti daugiau vienpusio eismo gatvių, siekiant išvengti spūsčių ir padidinti saugumą.</li> </ul>
<p><b>Viešasis transportas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• trūksta A juostų;</li> <li>• nepakankamas VT maršrutų skaičius (ir kokybė).</li> </ul>	
<p><b>Triukšmo tarša</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• didelis triukšmo lygis dėl intensyvaus transporto srauto ir nepakankamai kontroliuojamo automobilių eismo.</li> </ul>	
<p><b>Viešosios erdvės</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• trūksta parkų, vaikų žaidimų aikštelių, želdynų, kurie būtų tinkamai apšviesti ir pagerintų gyvenamosios aplinkos kokybę.</li> </ul>	

43 paveikslas. Respondentų išsakytos judumo problemos nagrinėjamose Pilaitės gatvėse

Šaltinis: sudaryta Konsultanto, remiantis apklausos rezultatais

Didžioji dalis kelionių Pilaitės nagrinėjamoje teritorijoje vyksta automobiliu ir / arba pėsčiomis. Ne gyventojai į teritoriją atvyksta ir joje keliauja automobiliu, o gyventojai teritorijoje dažniau keliauja pėsčiomis nei automobiliu. Taip pat gyventojai labiau linkę judėti mišriomis keliavimo priemonėmis, todėl jiems aktuali tiek automobilių, tiek pėsčiųjų, tiek dviračių infrastruktūrą ir jos prieinamumas.

Nustatyta, kad seniau projektuotose Pilaitės gatvėse trūksta geresnio matomumo sankryžose ir perėjose, kuris prisideda pėsčiųjų saugumo. Taip pat reikia patogios pėsčiųjų ir dviračių infrastruktūros, kad keliaujantieji mišriais būdais galėtų saugiai pasiekti savo tikslą. Nagrinėjamoje teritorijoje reikia atnaujinti pėsčiųjų takų dangą, pagerinti apšvietimą bei mažinti automobilių eismo intensyvumą.

Pilaitės nagrinėjamoje teritorijoje taip pat trūksta stovėjimo aikštelių (vietų), kurios leistų palikti automobilius neužstatant pėsčiųjų takų, vaikų žaidimo aikštelių, žaliųjų plotų. Pažymėtina, kad ne pagal taisykles pastatyti automobiliai blogina matomumą ir trukdo darniam judėjimui.

<sup>38</sup> Pažymėtina, kad respondentai galėjo rinktis kelis galimus atsakymo variantus (įskaitant atsakymo variantą „Negaliu atsakyti, nesilankau“, kuris nėra įtrauktas į lentelę).

Gatvių patrauklumui didinti reikia gerinti apšvietimą, didinti mažosios architektūros elementų ir želdinių kiekį bei spręsti oro taršos problemas. Ne automobilių vairuotojai akcentuoja triukšmo ir taršos mažinimo poreikį.

## 2.2. Kūrybinių dirbtuvių rezultatai

Rengiant koncepciją buvo organizuojamos kūrybinės dirbtuvės su analizuojamos teritorijos gyventojai. Kūrybinės dirbtuvės vyko sausio 16 dieną Vilniaus Pilaitės gimnazijoje adresu Tolminkiemio g. 2D, Vilnius. Susitikime dalyvavo 13 dalyvių ir koncepcijos rengėjai bei užsakovai. Susitikimo metu gyventojai pritarė pokyčiams analizuojamose gatvėse.

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

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

- Ar projekto tikslas sumažinti greitį?
- Ar tikrai svarbu greitis, o ne automobilių kiekis?
- Ar yra ryšys, kad šiaurinėje dalyje vyksta didžioji dalis eismo įvykių?
- Kiek realu turėti daugiau parkinką?

Be to, gyventojai susitikimo metu pabrėžė jiems aktualias problemas ir siūlė sprendimo būdus. Gyventojai susitikimo metu išskyrė automobiliais apstatytas perėjas, dėl kurių suprastėja matomumas. Buvo siūloma įrengti ir fizinius sprendimus, ypač aplink perėjas, kad mašinos nebūtų paliekamos ne vietoje.

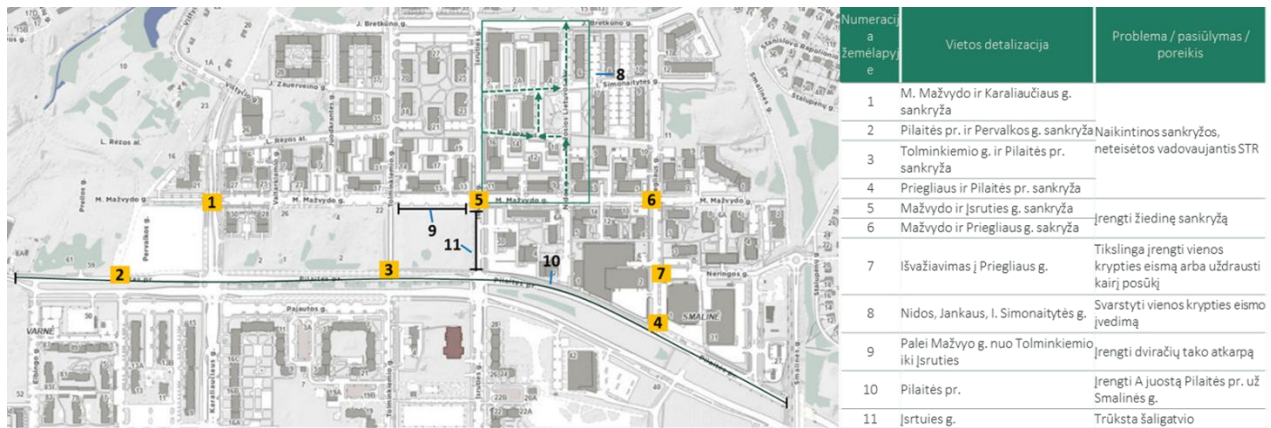
Viena iš labiausiai minimų problemų – vaikų atvežimas į ugdymo įstaigas. Pasak dirbtuvėse susirinkusių gyventojų, tėveliai vaikus paleidžia neleistinose vietose. Pavyzdžiui, Įsruties g. vaikai paleidžiami prie šviesoforinės sankryžos, nesvarbu, koks signalas tuo metu dega, dėl to gatvėje rytais, gyventojų teigimu, susidaro spūstys. Tuomet vaikai kerta gatvę tam neskirtose ir neleistinose vietose, todėl svarbu sudaryti sąlygas, kad vaikai būtų paleidžiami saugiose vietose. Tam, kad spręsti šias problemas, buvo pateiktas siūlymas dėl viepusio eismo įvedimo Įsruties ir Tolminkiemio gatvėse, kurio veiksmingumą pradžioje gyventojai siūlė išbandyti kaip laikiną sprendimą trumpam laikotarpiui.

Gyventojai siūlė bausti neleistinose vietose parkuojamus ir sustojančius automobilius, tam, kad būtų sprendžiamos aukščiau minimos problemos. Taip pat siūlė įrengti kameras, iš kurių surinktos medžiagos būtų skiriamos baudos.

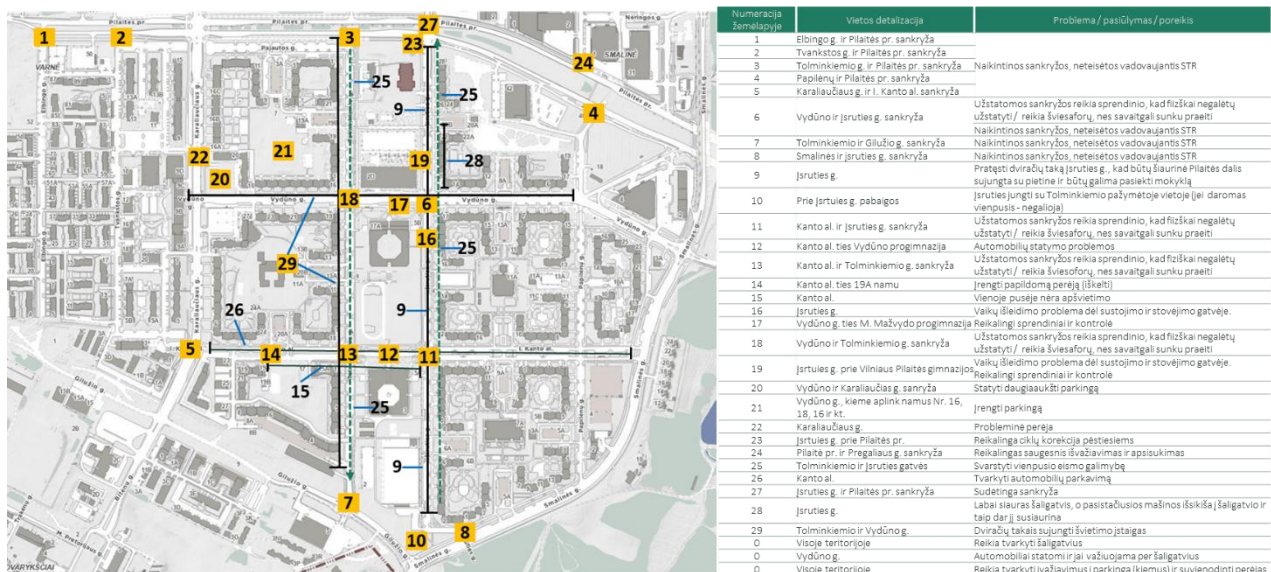
Kita gyventojų keliamą problema buvo susijusi su pėsčiųjų takais. Gyventojų teigimu daug teritorijoje esančių šaligatvių nėra atnaujinti, esama danga ištrupėjusi, o šaligatvių bortai nenuleisti. Buvo minima, jog per nesutvarkytus šaligatvius sunku judėti su vaikais vežimėliuose ir kitomis priemonėmis. Buvo minima ir tai, kad automobiliai yra statomi pėsčiųjų takuose, todėl gyventojai siūlė įrengti fizinius barjerus. Tačiau kiti gyventojai kvestionavo tokį siūlymą ir teigė, kad per įrengtus barjerus nepravažiuotų sniego valymo technika.

Buvo minima dar viena problema – trūkstama Smalinės g. ir Įsruties g. jungtis (šiuo metu automobiliai iš Įsruties g. į Smalinės g. patenka per daugiabučių kiemus).

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



44 paveikslas. Kūrybinių dirbtuvių metu dalyvių pateiktų problemų ir pasiūlymų apibendrinimas šiaurinėje Pilaitės mikrorajono dalyje  
Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis dirbtuvių medžiaga



45 paveikslas. Kūrybinių dirbtuvių metu dalyvių pateiktų problemų ir pasiūlymų apibendrinimas pietinėje Pilaitės mikrorajono dalyje  
Šaltinis: parengta Konsultanto, remiantis dirbtuvių medžiaga

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

### 2.3. Siūlomi gatvių modernizavimo sprendiniai

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

#### ELEMENTAI, KURIE TURI BŪTI ĮRENGIAMI VISOSE MODERNIZUOJAMOSE GATVĖSE

Šaligatvių danga, bortai ir taktiliniai paviršiai. Modernizuojant gatves būtina atnaujinti pasenusią ir nusidėvėjusią pėsčiųjų dangą, ties įvažomis bei perėjomis iškelti šaligatvius ir užtikrinti pritaikymą SPTŽ (taktiliniai paviršiai).

Pažymėtina, kad pėsčiųjų takai turi būti tvarkomi ne tik prie gatvių, bet ir vidiniuose gyvenamųjų daugiabučių namų kiemuose.<sup>39</sup>

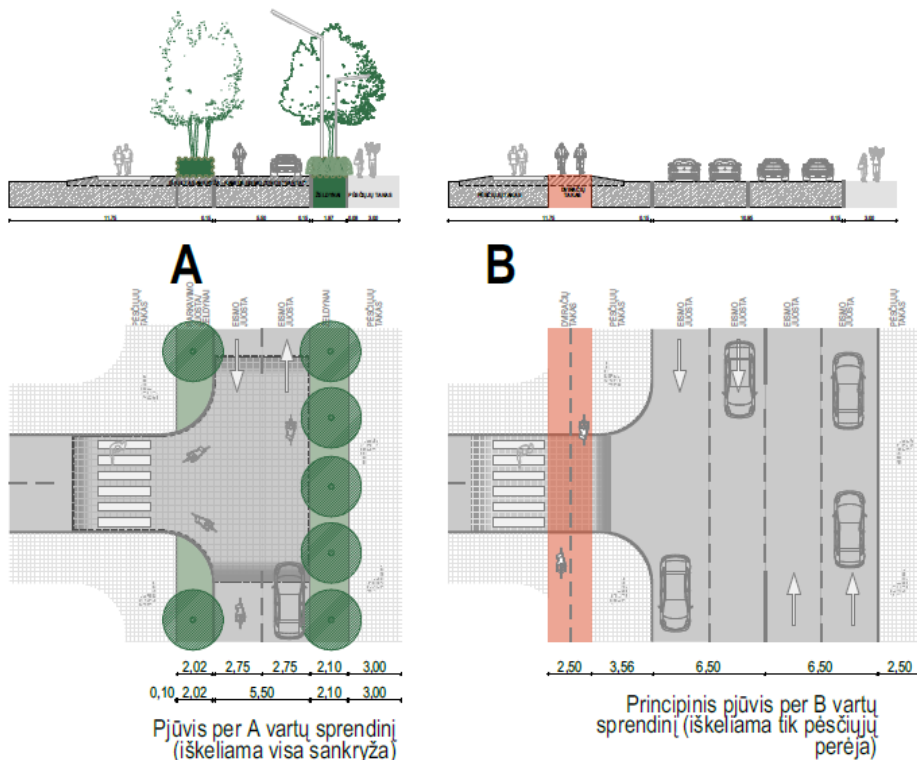
**Apšvietimas.** Gatvėse turi būti užtikrinamas kokybiškas bendrasis apšvietimas ne tik važiujamojoje dalyje, bet ir pėsčiųjų takuose. Be to, apšvietimas turėtų būti įrengtas ne tik prie pagrindinių gatvių, bet ir gyvenamųjų daugiabučių namų kiemuose. Pėsčiųjų perėjose būtina įrengti kryptinį apšvietimą, 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 ženklinį bei pagal poreikį horizontalų ženklų atvaizdavimą ant važiujamosios 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 (iškilųjų perėjų arba sankryžų) sprendinį, kuris leistų vairuotojams intuityviai pajusti pasikeitusias eismo sąlygas, pateikimą į sumažinto greičio zoną, kurioje eismo dalyviai gali judėti bendrame sraute.



46 paveikslas. „Vartų“ sprendinių skerspjūviai

Šaltinis: parengta Konsultanto

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

<sup>39</sup> Pastaba išsakyta dirbtuvių su gyventojais metu.

21 lentelė. Siūlomi Pilaitės gatvių modernizacijos sprendiniai ir alternatyvos

Gatvė	Siūlomas sprendinio aprašymas (sprendinio Nr.)	I alternatyva	II alternatyva
M. Mažvydo g.	Dvikryptis eismas su statmenu statymu ir dviračiu taku (Nr. 2.1) Žiedinės (Nr. 5) ir iškili (Nr. B) sankryžos „Vartai“ (Nr. A) <b>Privalumai:</b> įrengiama trūkstama dviračių tako atkarpa <b>Trūkumai:</b> nėra	Gatvės važiuojamoji dalis siaurinama centrinėje dalyje įrengiant juostą (galima su želdiniais vazonuose), kad būtų galima nuraminti eismą. Suformuojamos iškilios sankryžos, o dviratininkų eismas organizuojamas bendrame sraute. <b>Privalumai:</b> judėjimas bendrame sraute, didesnis saugumas, ribojamas greitis, mažinamas tranzitinis eismas <b>Trūkumai:</b> reikalauja daug investicijų ir laiko	–
L. Rėzos al., I. Simonaitytės, M. Jankaus ir Nidos g. <sup>40</sup>	Gyvenamoji zona „Vartai“ (Nr. B) <b>Privalumai:</b> judėjimas bendrame sraute ir pirmumas pėstiesiems; ribojamas greitis; mažiau triukšmo ir taršos; reikalauja mažai investicijų <b>Trūkumai:</b> nėra	–	–
Nidos g. <sup>41</sup>	Apatinėje gatvės dalyje išlaikoma esama situacija su dvikrypčiu eismu ir statmenomis statymo vietomis abiejose gatvės pusėse (sprendinys Nr. 2) Iškili sankryža (Nr. A) <b>Privalumai:</b> išlaikoma esama situacija, nereikalauja daug investicijų, didinamas eismo saugumas <b>Trūkumai:</b> nėra	–	–
J. Bretkūno g.	Dviejų krypčių eismas su lygiagrečiomis vienoje ir statmenomis kitoje pusėje stovėjimo vietomis (Nr. 3) Žiedinė sankryža (Nr. 5) „Vartai“ (Nr. B) <b>Privalumai:</b> išlaikoma esama situacija, nereikalauja daug investicijų, didinamas eismo saugumas, suformuojamas statymo vietos <b>Trūkumai:</b> didesnė tranzitinio eismo tikimybė	Projektuojant Bretkūno šiaurinės dalies užstatymą siūlytina platinti gatvę ir įrengti statmenas stovėjimo vietas abiejose gatvės pusėse bei įrengiant atskirą dvipusį dviračių taką (Nr. 2.1) <b>Privalumai:</b> daugiau stovėjimo vietų, dviračių takas <b>Trūkumai:</b> didinama tranzitinio eismo tikimybė, reikalauja daug investicijų ir laiko	–
Priegliaus g.	<i>Sprendiniai nesiūlomi</i>	–	–
Tolminkiemio g.	<b>Šiaurinė dalis</b> Dvikryptis eismas su statmenomis statymo vietomis abiejose gatvės pusėse (sprendinys Nr. 2) Dvikryptis eismas su statmenomis vienoje ir lygiagrečiomis kitoje gatvės	<b>Pietinė dalis</b> Dvikryptis eismas su statmenomis vienoje ir lygiagrečiomis kitoje gatvės pusėje automobilių statymo vietomis ir dviračių taku (Nr. 10)	–

<sup>40</sup> Viršutinė Nidos g. dalis į viršų nuo M. Mažvydo g.<sup>41</sup> Apatinė gatvės dalis į apačią nuo M. Mažvydo g.

	<p>pusėje statymo vietomis (sprendinys Nr. 4)</p> <p><b>Pietinė dalis (nuo Pilaitės pr. iki Vydūno g.):</b></p> <p>Dvikryptis eismas su statmenomis stovėjimo vietomis abejuose gatvės pusėse bei dviračių taku (Nr. 12)</p> <p><b>Pietinė dalis (nuo Vydūno g. iki Gilužio g.):</b></p> <p>Vienkryptis eismas su įstrižomis 45° automobilių statymo vietomis ir dviračių taku (Nr. 10.1)</p> <p><b>Privalumai:</b> suformuoja daugiau statymo vietų; reikalauja mažai laiko; įrengiamas atskiras dviračių takas</p> <p><b>Trūkumai:</b> reikalauja gatvės parametrų keitimo – gatvės platinimo (iki 0,5 m); keičiamas eismo organizavimas; naikinama arba mažinama žalioji erdvė</p>	<p><b>Privalumai:</b> išlaikomas dvikryptis eismas, įrengiamas dviračių takas</p> <p><b>Trūkumai:</b> lieka mažiau statymo vietų</p>	
Įsruities g.	<p><b>Šiaurinė dalis</b></p> <p>Dvikryptis eismas su statmenomis vienoje ir lygiagrečiomis kitoje gatvės pusėje automobilių statymo vietomis ir dviračių taku (Nr. 10)</p> <p>Dvikryptis eismas su dviračių taku (Nr. 11)</p> <p><b>Pietinė dalis</b></p> <p>Vienkryptis eismas su įstrižomis 45° automobilių statymo vietomis, įrengiamas dviračių takas (Nr. 10.1)</p> <p><b>Privalumai:</b> suformuoja daugiau statymo vietų; reikalauja mažai laiko; įrengiamas atskiras dviračių takas</p> <p><b>Trūkumai:</b> keičiamas eismo organizavimas; naikinama arba mažinama žalioji erdvė</p>	<p><b>Pietinė dalis</b></p> <p>Dvikryptis eismas su statmenomis vienoje ir lygiagrečiomis kitoje gatvės pusėje automobilių statymo vietomis, įrengiamas dviračių takas (Nr. 10)</p> <p><b>Privalumai:</b> išlaikomas dvikryptis eismas; įrengiamas dviračių takas</p> <p><b>Trūkumai:</b> lieka mažiau statymo vietų</p>	–
Pajautos g.	<p>Rekonstruojama sankryža: iškeliamas, susiaurinama, įrengiamas dviračių perėja ir žymėta perėja (Nr. 6)</p> <p><b>Privalumai:</b> reikalauja mažai investicijų, didinamas pėsčiųjų saugumas ir matomumas</p> <p><b>Trūkumai:</b> nėra</p>	–	–
Papilėnų g.	<i>Sprendiniai nesiūlomi</i>	–	–
Vydūno g.	<p><b>Atkarpa tarp Tolminkiemio ir Įsruities g.</b></p> <p>Mokyklos zona su dvikrypčiu eismo organizavimu, pritaikyta viešojo transporto judėjimui. Įrengiamos <i>kiss&amp;ride</i> vietos bei dviračių takas (Nr. 8)</p> <p>Kiti sprendiniai nesiūlomi, kadangi tai C kategorijos gatvė.</p>	<p>Dvikryptis eismas dvejose eismo juostose su statmenomis automobilių statymo abejuose gatvės pusėse (Nr. 9)</p> <p><b>Privalumai:</b> įrengiamos tvarkingos automobilių statymo vietos</p> <p><b>Trūkumai:</b> reikalauja daug laiko ir investicijų, sumažėja eismo juostų skaičius</p>	<p>Dvikryptis eismas dvejose eismo juostose su įstrižu automobilių statymu ir su įvažiuojamųjų automobilių stovėjimo aikštelių sprendiniu (Nr. 9.1)</p> <p><b>Privalumai:</b> įrengiamos tvarkingos automobilių statymo vietos</p> <p><b>Trūkumai:</b> reikalauja daug laiko ir investicijų, sumažėja eismo juostų skaičius</p>

I. Kanto al.	Dviejų krypčių eismo organizavimas su atskirtais srautais ir lygiagrečiu automobilių statymu abiejose gatvės pusėse (Nr. 7) Iškili sankryža (Nr. 7.1) <b>Privalumai:</b> daugiau automobilių statymo vietų; įrengiama žalioji juosta; saugesnės sankryžos <b>Trūkumai:</b> reikalauja daug investicijų	Gatvės rekonstrukcija suformuojant dvi eismo juostas be srautų atskyrimo. Laisvame plote įrengiamos stovėjimo aikštelės <b>Privalumai:</b> daugiau automobilių statymo vietų <b>Trūkumai:</b> reikalauja daug laiko ir investicijų	–
Tvankstos g.	Sprendiniai nesiūlomi	–	–
Elbingo g.	Sprendiniai nesiūlomi	–	–

Šaltinis: parengta Konsultanto

### 2.3.1. M. Mažvydo gatvė

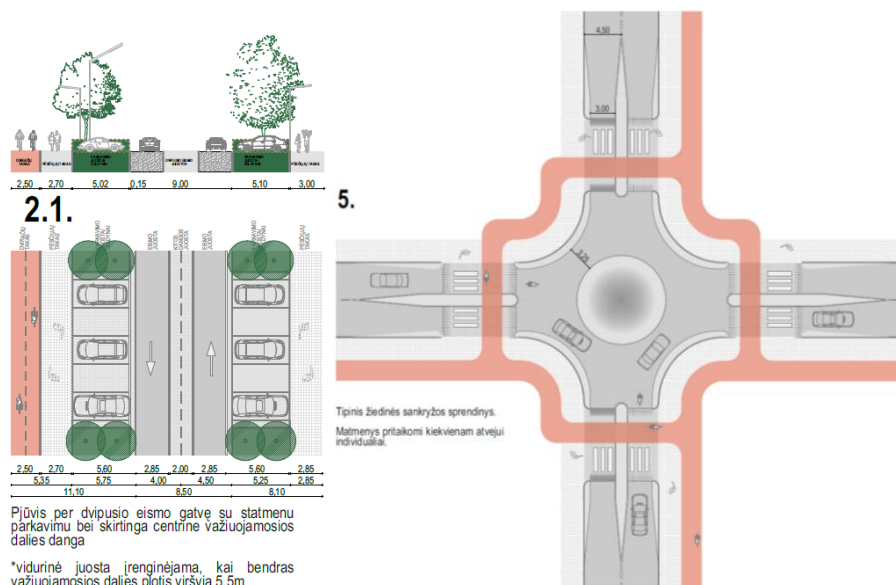
M. Mažvydo gatvė šiaurinėje Pilaitės dalyje vertinama kaip viena pagrindinių, kuria juda didžiausi transporto srautai, paskirstomi į kitas, mažesnio intensyvumo gatves. Nors gatvė priskiriama D kategorijos gatvių tinklui, visgi vertinama, kad gatvėje reikalinga pilnavertiška ir saugi dviračių takų infrastruktūra. Daugumoje šios gatvės atkarpų jau yra įrengtas dviračių takas, tačiau jo trūksta atkarpoje nuo Juodkrantės iki Įsruties g. Atsižvelgiant į gatvės parametrus nustatyta, kad galima išlaikyti esamą situaciją su dvikrypčiu eismu ir statmenomis statymo vietomis bei įrengti dvipusį dviračių taką (sprendinys Nr. 2.1).



47 paveikslas. M. Mažvydo g. sprendiniai

Šaltinis: parengta Konsultanto

Siekiant pagerinti eismo saugumą ir srautų reguliavimą, siūloma sankryžose su Tolminkiemio, Įsruties ir Priegliaus gatvėmis įrengti žiedines sankryžas (sprendinys Nr. 5), o ties Nidos g., kur žiedinė sankryža netelpa – įrengti iškilį sankryžą (sprendinys Nr. A). M. Mažvydo g. gale ties išvažiavimu naujai įrengtą Karaliaučiaus gatvė rekomenduotina įrengti „vartus“ – iškilį perėją (sprendinys Nr. B), kadangi įsukant į gatvę patenkama į skirtingos kategorijos gatvę. Tokie sprendimai padėtų nuraminti eismą, paskatintų vairuotojus mažinti greitį, užtikrintų didesnį pėsčiųjų saugumą bei aiškiai informuotų gyventojus ir kitus eismo dalyvius apie patekimą į lėtesnio greičio zoną.



48 paveikslas. M. Mažvydo g. sprendinių skerspjūvis

Šaltinis: parengta Konsultanto

### 2.3.2. L. Rėzos, I. Simonaitytės, M. Jankaus ir Nidos gatvės

Dalis Šiaurinės Pilaitės gatvių yra uždaros, jose susiformavę gyvenamųjų daugiabučių namų kiemai, kuriuose eismas nėra intensyvus, o pagrindiniai naudotojai – vietos (daugiabučių) gyventojai. Dėl šios priežasties siūloma šiose gatvėse ir susidarantiuose kiemuose įsteigti gyvenamąsias zonas, kuriose būtų užtikrintas didesnis saugumas ir patogumas visiems eismo dalyviams.

Koncepcijoje numatoma įrengti dvi zonas:

- pirmoji apimtų L. Rėzos, J. Zauerveino ir Juodkrantės gatves;
- antroji – I. Simonaitytės, M. Jankaus ir Nidos gatves.

Gyvenamosiose zonose transporto priemonių greitis ribojamas iki 20 km / val., o pėstieji turi pirmumo teisę, todėl transporto priemonės turi juos praleisti.

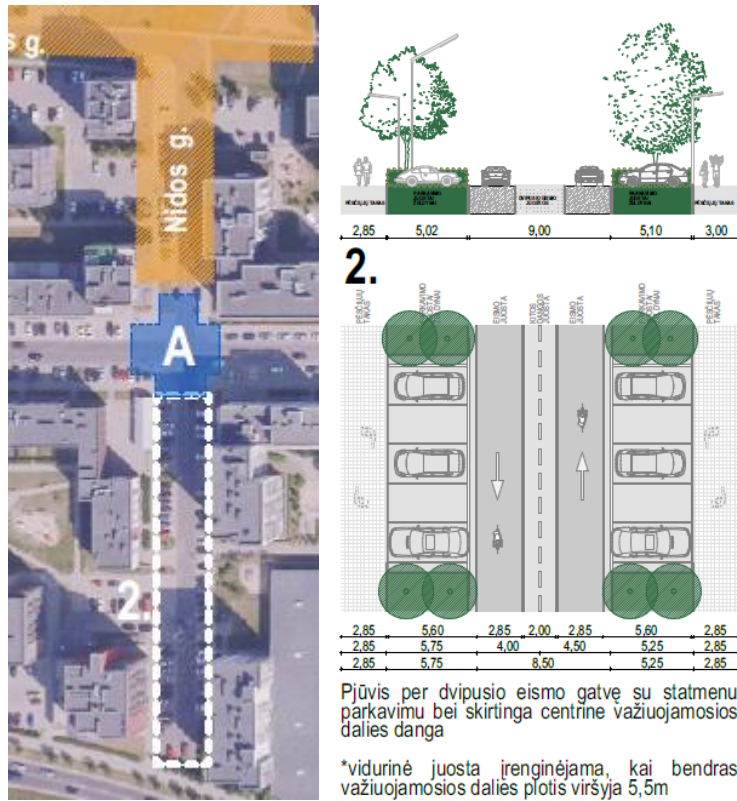


49 paveikslas. Gyvenamosios zonos

Šaltinis: parengta Konsultanto

### 2.3.3. Nidos gatvė

Koncepcijoje numatoma virš M. Mažvydo g. esančią Nidos g. atkarpą priskirti gyvenamajai zonai su kitomis gatvėmis, o apatinėje gatvės dalyje išlaikyti esamą situaciją – dvikryptį eismą su statmenomis automobilių statymo vietomis abiejose gatvės pusėse (sprendinys Nr. 2). Papildomai, jei gatvėje lieka vietos būtų galima įrengti vidurinę juostą.



50 paveikslas. Nidos g. sprendinys ir skerspjūvis  
Šaltinis: parengta Konsultanto

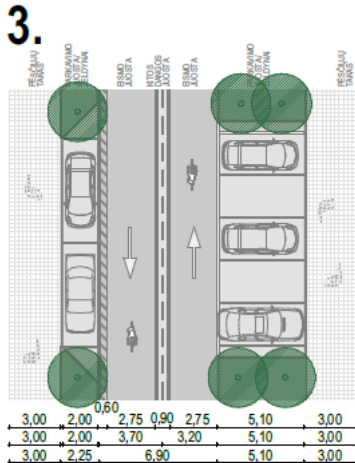
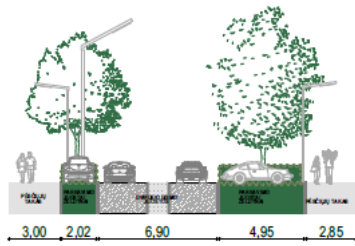
### 2.3.4. J. Bretkūno gatvė

Įrengtoje J. Bretkūno g. atkarpoje šiuo metu eismas organizuojamas dviem kryptis, o automobiliai statomi lygiagrečiai ir statmenai. Koncepcijoje siūloma išlaikyti esamą situaciją ir dviejų krypčių eismą su statmenomis vienoje ir lygiagrečiomis kitoje pusėje stovėjimo vietomis (sprendinys Nr. 3) bei tokį patį išplanavimą pritaikyti ir kitose gatvės atkarpose, kurios šiuo metu dar nėra įrengtos.



51 paveikslas. J. Bretkūno g. sprendiniai  
Šaltinis: parengta Konsultanto

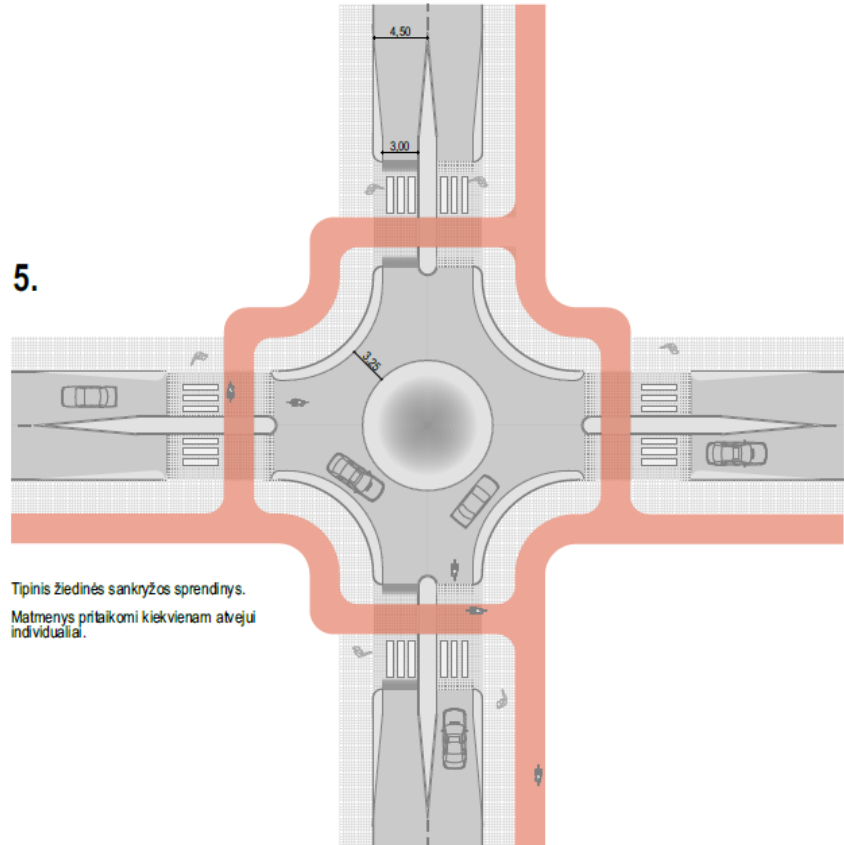
Analogiškai kaip ir M. Mažvydo g. siūloma įrengti žiedines sankryžas ties Įsruties ir Tolminkiemio g. (sprendinys Nr. 5). Įrengus Karaliaučiaus g. atkarpą ir suformavus jungtį su J. Bretkūno g. siūlytina įrengti „vartus“ (sprendinys Nr. B).



Pjūvis per dvipusio eismo gatvę su lygiagrečiu ir statmenu parkavimu

\*vidurinė juosta įrenginama, kai bendras važiuojamosios dalies plotis viršija 5,5m

**5.**



Tipinis žiedinės sankryžos sprendinys.  
Matmenys pritaikomi kiekvienam atvejui individualiai.

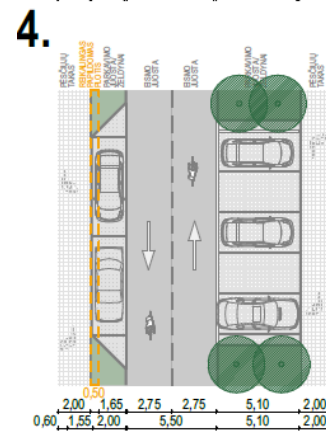
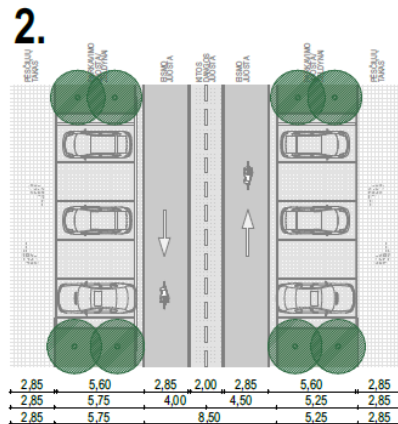
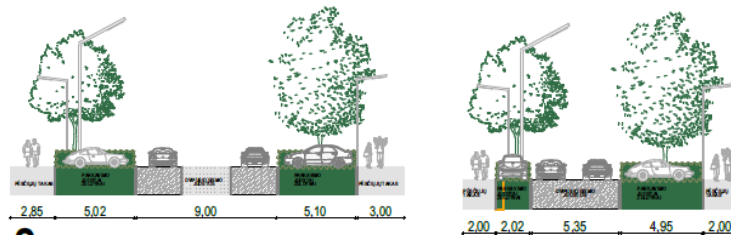
52 paveikslas. J. Bretkūno g. sprendinių skerspjūvis

Šaltinis: parengta Konsultanto

### 2.3.5. Tolminkiemio gatvė

Tolminkiemio gatvė išsidėsčiusi šiaurinėje ir pietinėje Pilaitės mikrorajono dalyse.

**Šiaurinė dalis.** Šiaurinėje dalyje siūlomi du sprendiniai, kuriais išlaikoma esama susiklosčiusi situacija, kita vertus įteisinamos ir įrengiamos lygiagrečios stovėjimo vietos. Gatvės dalyje nuo Bretkūno g. iki L. Rėzos al. išlaikoma esama situacija su dvikrypčiu judėjimu bei statmenomis automobilių statymo vietomis (sprendinys Nr. 2). Jei bendras važiuojamosios dalies plotis viršija 5,5 m – įrengiama vidurinė juosta. Gatvės dalyje nuo L. Rėzos al. iki M. Mažvydo g. išlaikomas dvikryptis eismas su statmenomis stovėjimo vietomis bei įrengiamos kišenės lygiagrečiam automobilių statymui (sprendinys Nr. 4), kad stovintys automobiliai neužimtų važiuojamosios dalies ploto. 4 sprendinio įgyvendinimas reikalauja gatvės parametrų keitimo – gatvės platinimo (iki 0,5 m).



Pjūvis per dvipusio eismo gatvę su statmenu parkavimu bei skirtinga centrene važiuojamosios dalies danga

\*vidurinė juosta įrenginama, kai bendras važiuojamosios dalies plotis viršija 5,5m

Pjūvis per dvipusio eismo gatvę su lygiagrečiu ir statmenu parkavimu

\*reikalingas gatvės parametrų keitimas

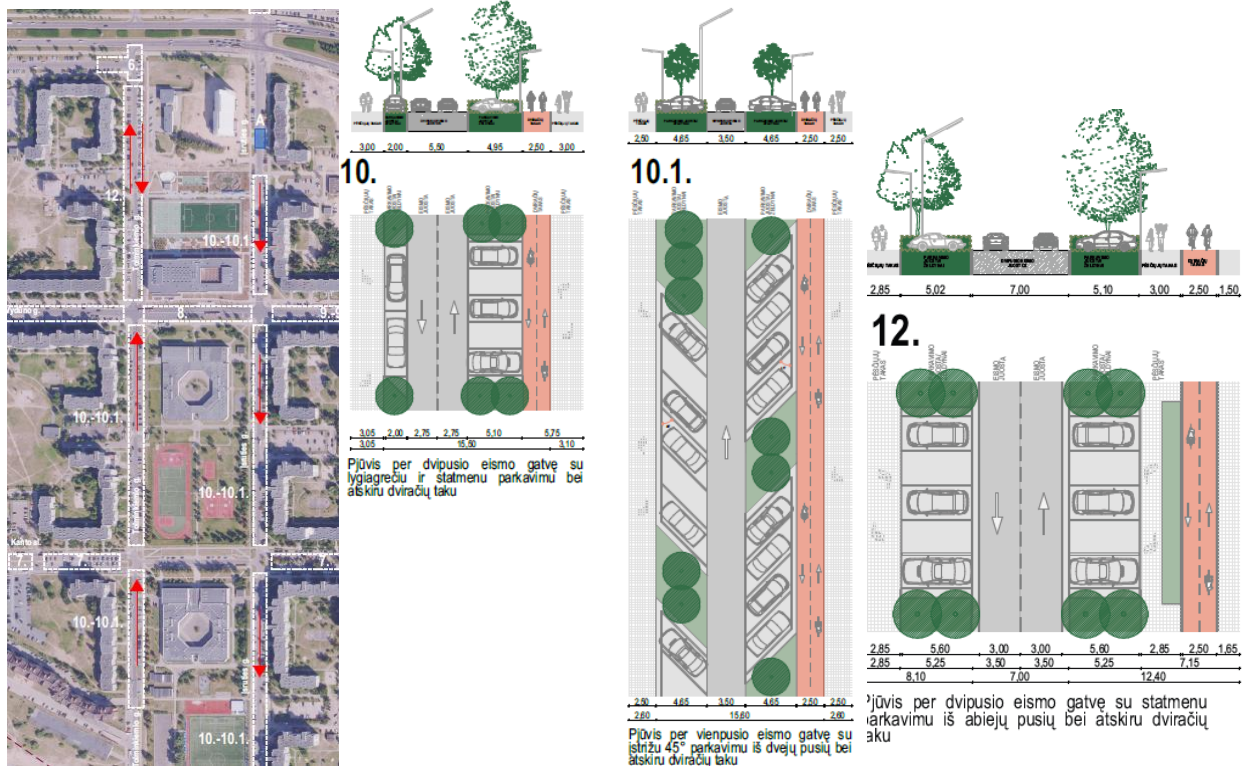
53 paveikslas. Šiaurinės Tolminkiemio g. dalies sprendiniai ir jų skerspjūviai  
Šaltinis: parengta Konsultanto

**Pietinė dalis.** Pietinėje Tolminkiemio g. dalyje galimi numatomi du skirtingi sprendiniai bei galima alternatyva. Atkarpoje nuo Pilaitės pr. iki Vydūno g. siūloma išlaikyti esamą situaciją su dvikrypčiu eismu, statmenomis stovėjimo vietomis bei dviračiu taku (sprendinys Nr. 12).

Likusioje pietinės Tolminkiemio g. dalyje (nuo Vydūno iki Gilužio g.) gali du skirtingi gatvės modernizavimo sprendiniai. Pirmuoju atveju siūloma keisti eismo organizavimą į vienkryptį (sprendinys Nr. 10.1), kur automobiliai judėtų nuo Gilužio g. link Pilaitės pr. Pritaikius šį sprendinį gatvėje būtų galima įrengti įstrižas 45° automobilių statymo vietas ir dvipusį dviračių taką (šiuo metu jis įrengtas tik nuo Vydūno g. iki Pilaitės pr.). Kitu atveju, norint įrengti dviračių taką, vienoje gatvės pusėje reikėtų keisti automobilių statymo organizavimą iš statmeno į lygiagretų (sprendinys Nr. 10) ir taip sumažėtų automobilių statymo vietas.

Pabrėžtina, kad dviračių tako įrengimas yra labai svarbus, kadangi gatvė yra intensyvi, o aplink ją įsikūrusi ne viena švietimo įstaiga, todėl dviratininkų ir kitų mikrojudumo priemonių naudotojų judėjimas bendrame sraute yra sudėtingas ir nesaugus. Dviračių tako įrengimo poreikis bei vienpusio eismo įrengimo galimybės buvo minimos dirbtuvių dalyvių. Be to, svarbu pažymėti, kad keičiant eismo organizavimą Tolminkiemio g. į vienkryptį, analogiškas sprendimas turėtų būti taikomas ir Įsruties g., tačiau priešinga kryptimi.

Svarbu pabrėžti, kad vienkryptis eismo organizavimas pradžioje gali būti įgyvendinamas kaip pilotinis ir bandomasis projektas kelių mėnesių laikotarpiui, kad būtų galima įvertinti, ar šis sprendinys tenkina visų eismų dalyvių poreikius ir nesuformuoja daugiau problemų. Svarbu pažymėti, kad įgyvendinant pilotinį projektą būtų galima įvertinti ir nustatyti tinkamas judėjimo kryptis.

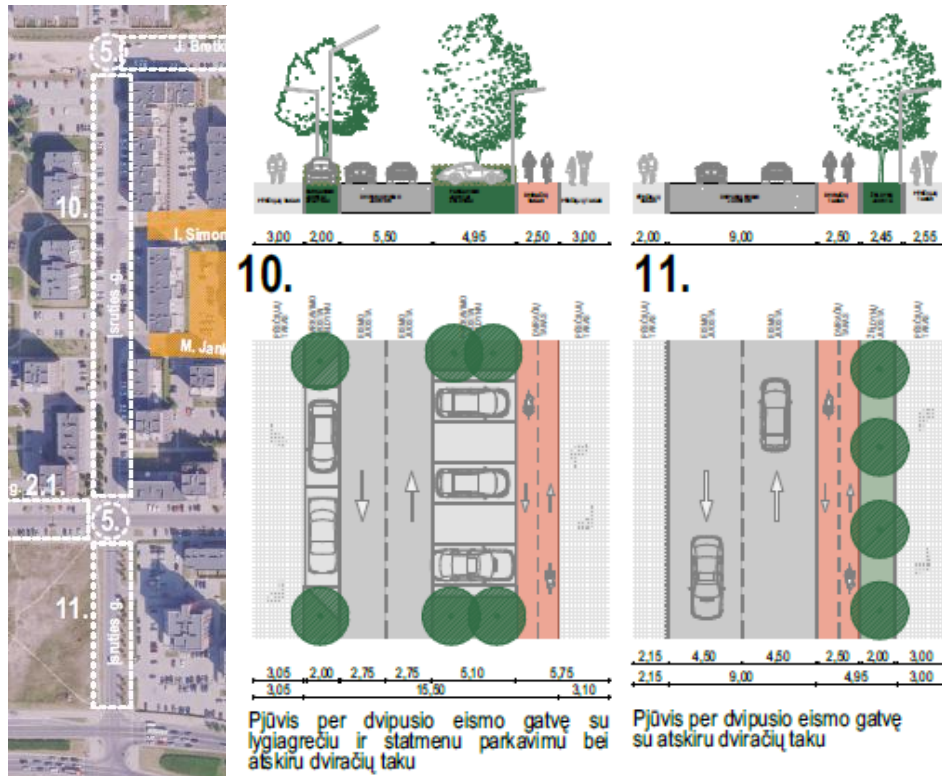


54 paveikslas. Pietinės Tolminkiemio g. dalies sprendiniai ir jų skerspjūviai

Šaltinis: parengta Konsultanto

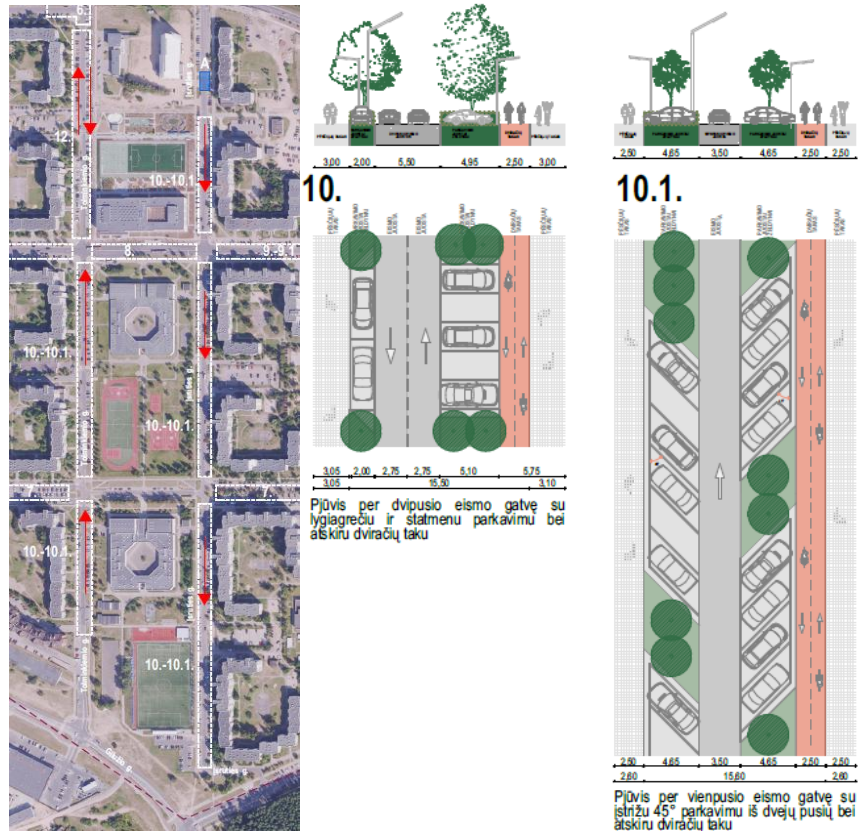
### 2.3.6. Įsruities gatvė

**Šiaurinė dalis.** Gatvės dalyje nuo Bretkūno iki M. Mažvydo g. išlaikomas dvikryptis eismas, vienoje gatvės pusėje išlaikomas statmenas, o kitoje keičiamas į lygiagrečių automobilių statymas (sprendinys Nr. 10). Vienoje pusėje pakeitus transporto priemonių statymo būdą atsiranda papildomos vietos, todėl gali būti įrengiamas dviračių takas. Nuo M. Mažvydo iki Pilaitės pr. išlaikoma esama situacija, tačiau laisvame plote įrengiamas dviračių takas (sprendinys Nr. 11). Kaip ir Tolminkiemio g. atveju, dviračių takas yra svarbi šių gatvių dalis, todėl įrengus dviračių takus būtų suformuojamas susiekimas tarp šiaurinės ir pietinės Pilaitės mikrorajono dalių.



55 paveikslas. Šiaurinės Įsruties g. dalies sprendiniai ir jų skerspjūviai  
Šaltinis: parengta Konsultanto

**Pietinė dalis.** Įsruties gatvės pietinėje dalyje siūloma keisti dvikryptį eismo organizavimą į vienkryptį (sprendinys Nr. 10.1). Eismo kryptis turėtų būti priešinga nei Tolminkiemio g., kurioje taikomas analogiškas sprendinys, todėl transporto priemonės turėtų judėti nuo Pilaitės prospekto link Gilužio gatvės. Įvedus vienkryptį eismą gatvėje būtų galima suformuoti daugiau stovėjimo vietų (siūlomi įrengti įstrižas statymo vietas), atsirastų vietos įrengti dviračių taką, kuris svarbus dėl teritorijoje išsidėsčiusiu ūgdymo įstaigų ir didelio eismo intensyvumo. Kita vertus, galimas ir kitas sprendinys. Norint įrengti dviračių taką, vienoje gatvės pusėje reikėtų keisti automobilių statymo organizavimą iš statmeno į lygiagrečių (sprendinys Nr. 10) ir taip sumažėtų automobilių statymo vietų. Be to, gatvės pradžioje turi būti įrengiami „vartai“ – iškilis sankryža (sprendinys Nr. A).



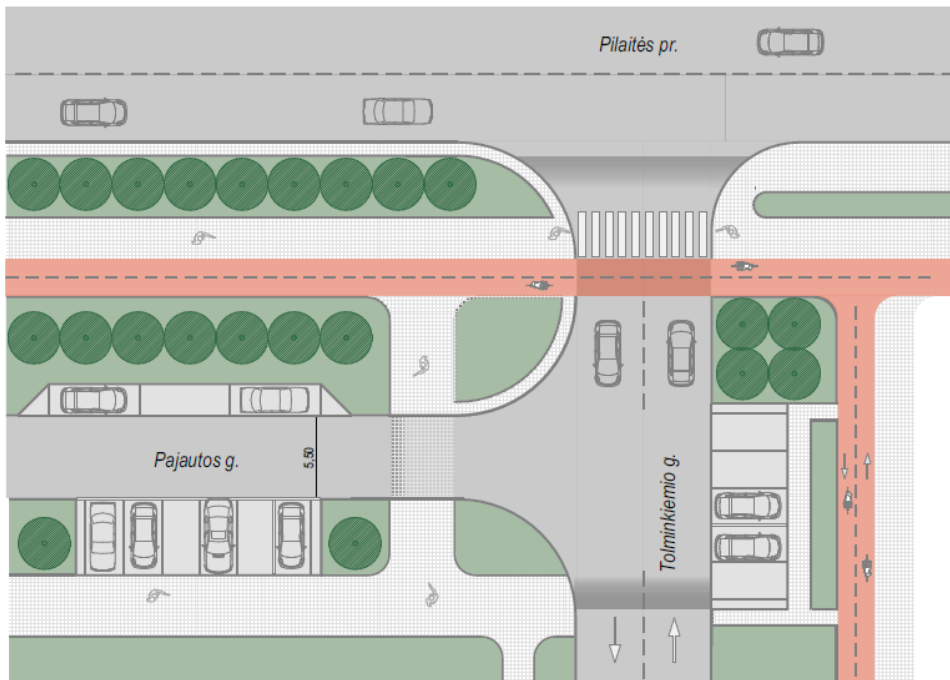
56 paveikslas. Pietinės Įsruties g. dalies sprendiniai ir jų skerspjūviai  
Šaltinis: parengta Konsultanto

### 2.3.7. Pajautos gatvė

Gatvėje siūloma išlaikyti esamą situaciją, tačiau rekonstruoti patekimą – Tolminkiemio ir Pajautos gatvių sankryžą, kuri šiuo metu yra labai plati. Rekonstruojant sankryžą rekomenduotina ją susiaurinti ir iškelti kaip parodyta toliau pateiktame paveiksle.



6.



Pilaitės ir Tolminkiemio sankryžos sprendinys su įsukimu į Pajautos g. aikštelę.

57 paveikslas. Pajautos g. sankryžos sprendinio skerspjūvis

Šaltinis: parengta Konsultanto

### 2.3.8. Vydūno gatvė

Gatvėje ties mokyklomis koncepcijoje numatoma formuoti mokyklos zoną su dvikrypčiu eismu pritaikytu autobusų judėjimui, viešojo transporto stotelių, dviračių taku ir *kiss&ride* trumpo sustojimo vietomis moksleiviams išleisti (sprendinys Nr. 8).

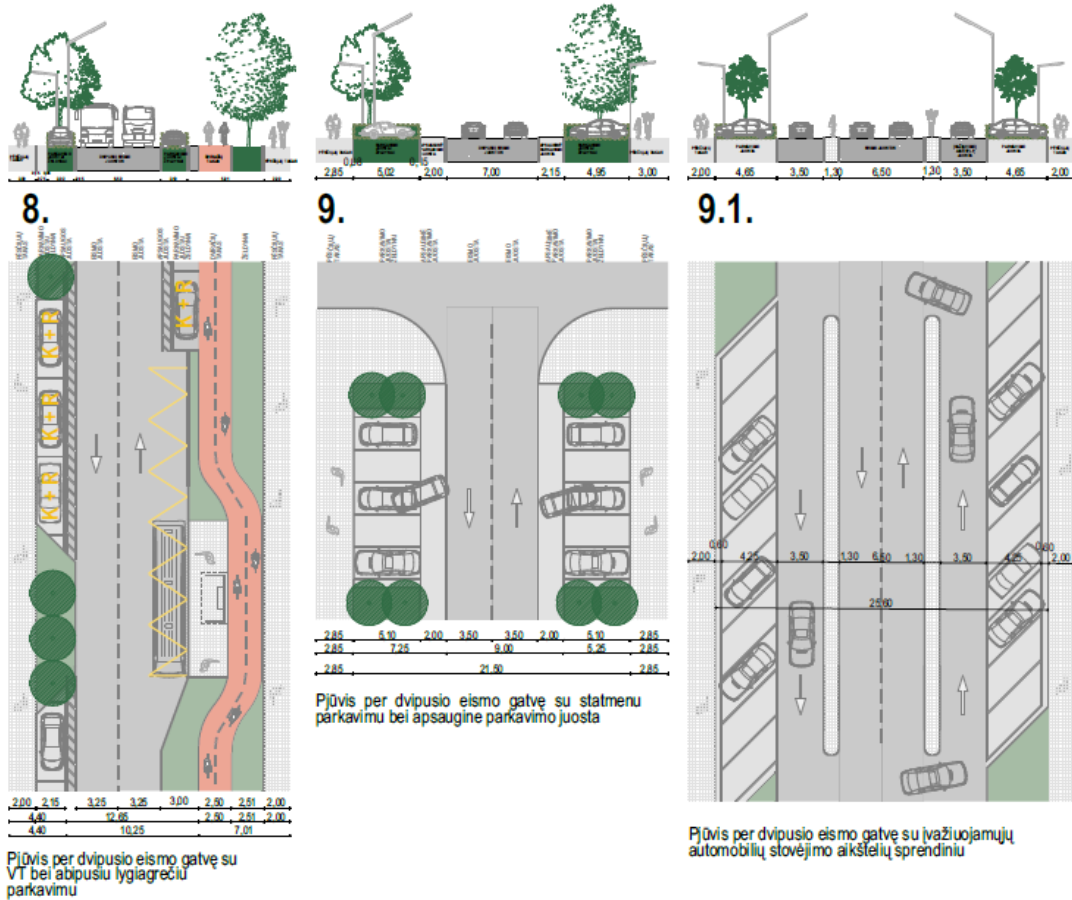


58 paveikslas. Vydūno g. sprendiniai

Šaltinis: parengta Konsultanto

Kitose gatvės atkarpose pagrindinis sprendinys nenumatomas, nes tai C kategorijos gatvė ir tam reikalingi kitokio tipo sprendiniai ir atskiras projektavimas. Nepaisant to, koncepcijoje siūlomi galimi gatvės įrengimo variantai (alternatyvos). Ir vieno ir kito siūlymo atveju Vydūno g. eismo juostų skaičius mažinamas iki dviejų. Transporto

priemonių statymui suformuojamos statmenos (sprendinys Nr. 9) arba įstrižos vietos su įvažiuojamųjų automobilių stovėjimo aikštelių sprendiniu (sprendinys Nr. 9.1).



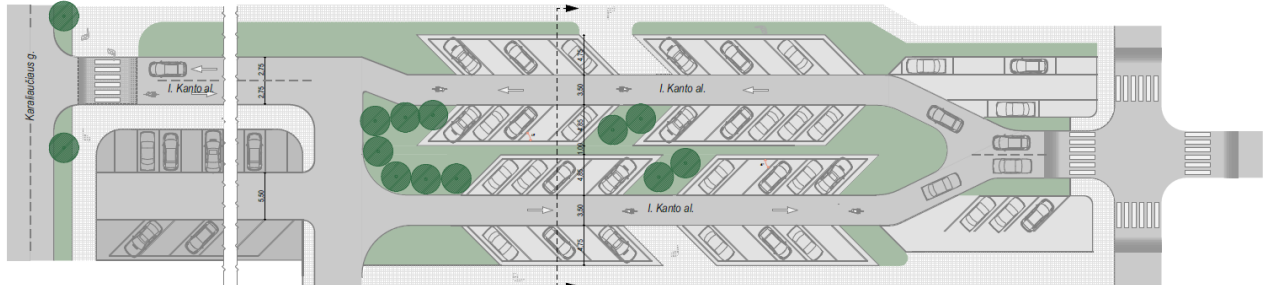
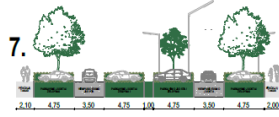
59 paveikslas. Vydūno g. sprendinių skerspjūviai  
 Šaltinis: parengta Konsultanto

### 2.3.9. I. Kanto alėja

I. Kanto gatvėje šiuo metu susiformavęs dviejų krypčių eismas su atskirais srautais bei statmenomis ir lygiagrečiomis statymo vietomis. Atliepiant gyventojų poreikius dėl automobilių statymo vietų trūkumo koncepcijoje numatyta padidinti jų skaičių abiejose pusėse įrengiant statmenas vietas (sprendinys Nr. 7). Be to, svarbu suformuoti taisyklingas ir saugias sankryžas, todėl siūloma ties sankryžomis panaikinti srautų atskyrimą. Gatvės pradžioje ir pabaigoje rekomenduotina įrengti „vartus“ – iškilias sankryžas arba perėjas (sprendiniai Nr. A ir B).



7.1.



Įsukimo į I. Kanto alėją iš Karaliaučiaus g. sprendinys darant iškilį perėjimą.

I. Kanto alėjos parkavimo sutvarkymo sprendinys

60 paveikslas. I. Kanto al. sprendiniai ir jų detalizacija

Šaltinis: parengta Konsultanto

Koncepcijoje numatyti sprendiniai Pilaitės mikrorajone prisidėtų prie didesnio eismo saugumo ir automobilių stovėjimo vietų skaičiaus, geresnio dviratininkų ir kitų mikrojudumo priemonių susisiekimo ne tik mikrorajono viduje bet ir tarp kitų Vilniaus miesto dalių.

Koncepcijoje siūlomi žiedinių ir iškilų sankryžų bei iškilų perėjų sprendiniai, kurie prisidėtų prie didesnio eismo saugumo, kadangi vairuotojai informuojami apie patekimą į kitokio eismo ir leistino greičio zoną.

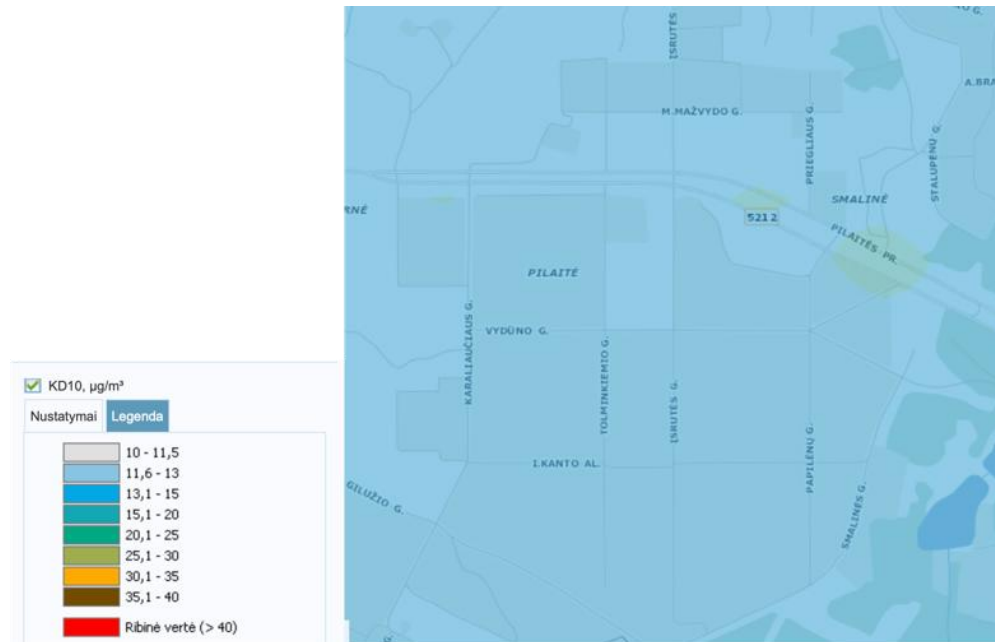
Kitas koncepcijoje numatytas sprendinys yra gyvenamosios zonos, kuriose pirmenybė teikiama pėstiesiems. Šios zonos būtų įrengiamos gyvenamųjų daugiabučių namų kiemuose.

Be jau minėtųjų sprendinių Pilaitėje siūloma suformuoti mokyklos zoną su iškilia pėsčiųjų perėja, *kiss&ride* trumpo sustojimo vietomis, viešojo transporto stotele ir dviračių taku. Mokyklos zonų dėka didinamas eismo saugumas ir visas dėmesys skiriamas saugiam mokinių atvykimui į švietimo įstaigas.

Koncepcijoje numatytas vienkrypčio eismo įvedimas Įsruties ir Tolminkiemio gatvių pietinėse atkarpose. Įvedus vienpusį eismą būtų galima suformuoti daugiau automobilių stovėjimo vietų ir įrengti dviračių takus, kurie svarbūs, susiekimui tarp skirtingų mikrorajono dalių ir mokinių atvykimui į švietimo įstaigas. Prieš įgyvendinant vienkrypčio eismo sprendimus, siūloma atlikti pilotinį projektą, kurio metu kelis mėnesius eismas būtų organizuojamas pagal naujus sprendinius. Tokiu būdu būtų galima įvertinti vienpusio eismo tinkamumą, kryptis ir jo poveikį analizuojamoje teritorijoje.

## 1 Priedas. Aplinkos oro taršos matavimų žemėlapiai

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



Vidutinė metinė  $KD_{10}$  dalelių koncentracija

Šaltinis: Aplinkos apsaugos agentūra<sup>42</sup>

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



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

<sup>42</sup> Aplinkos apsaugos agentūra. Prieiga internetu: <https://dts.aplinka.lt/map/viewer/external/#mapId=3151>

Šaltinis: Aplinkos apsaugos agentūra

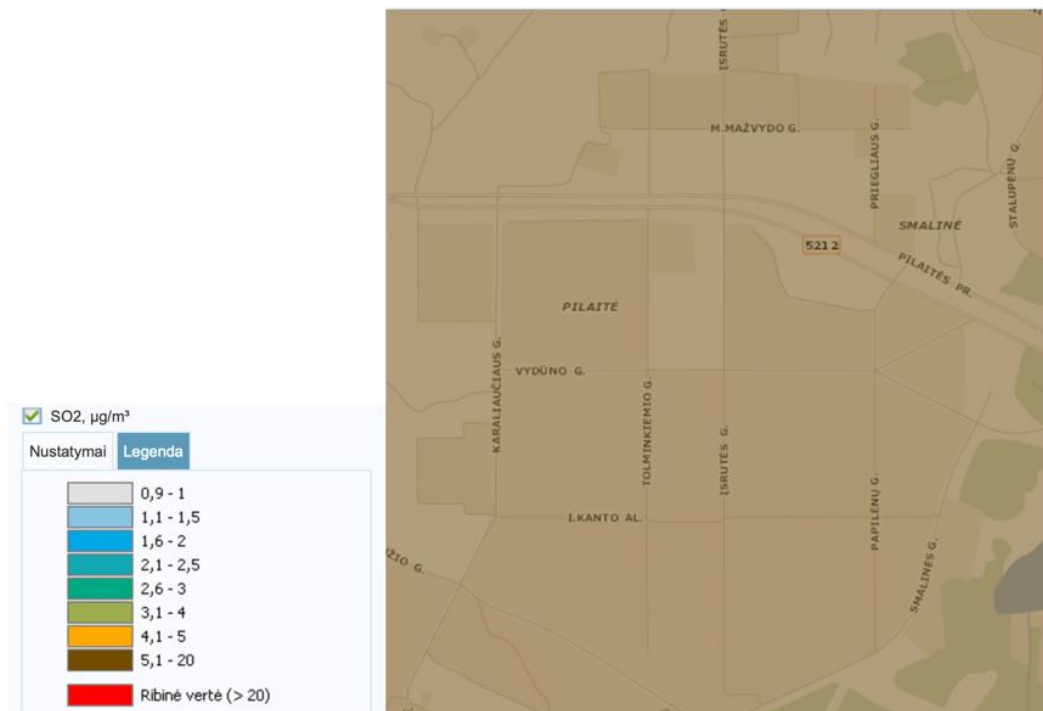
Vidutinė metinė azoto dioksido koncentracija svyravo nuo 10,1 iki 26  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , tačiau neviršijo ribinės vertės.



Vidutinė metinė azoto dioksido koncentracija

Šaltinis: Aplinkos apsaugos agentūra

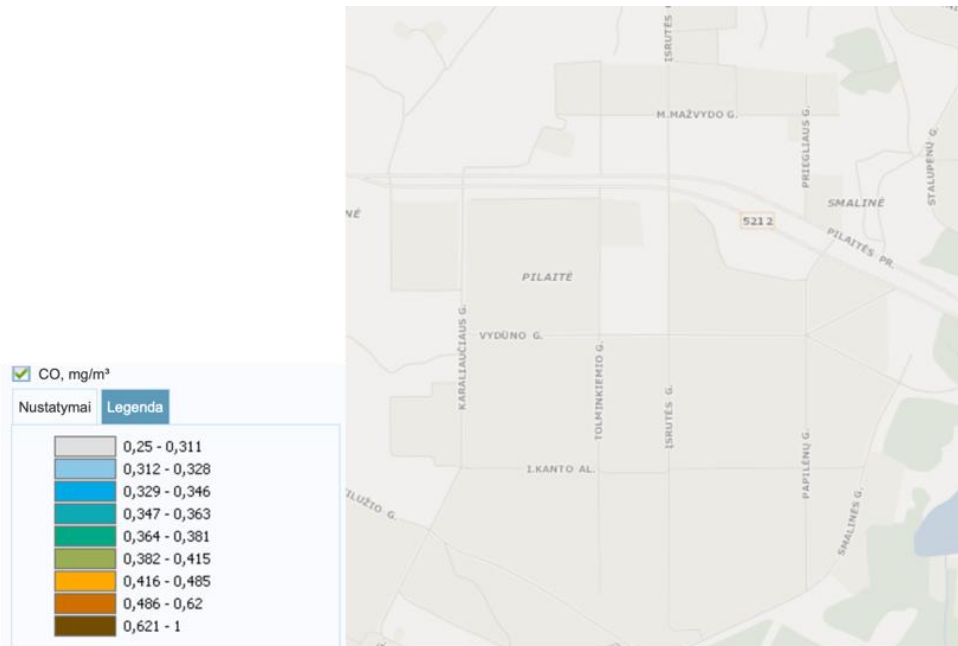
Vidutinė metinė sieros dioksido koncentracija patenka į ribą nuo 5,1 iki 20, tačiau neviršijo nustatytos 20  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  ribinės vertės.



Vidutinė metinė sieros dioksido koncentracija

Šaltinis: Aplinkos apsaugos agentūra

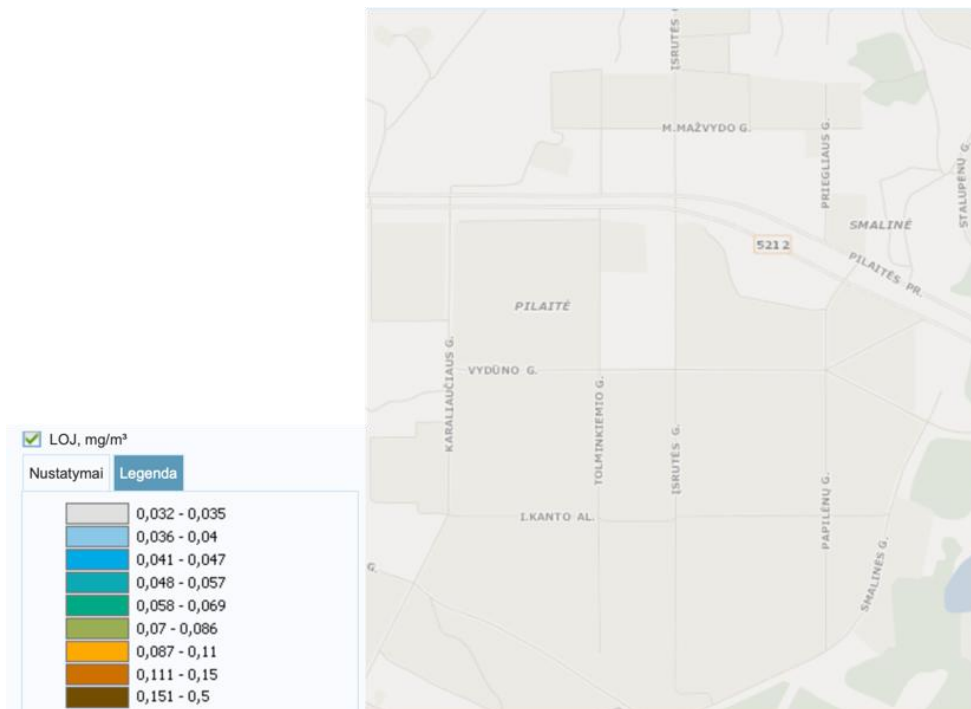
Anglies monoksido vidutinė metinė koncentracija patenka į mažiausią užterštumo lygį pagal matavimo skalę.



Vidutinė metinė anglies monoksido koncentracija

Šaltinis: Aplinkos apsaugos agentūra

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

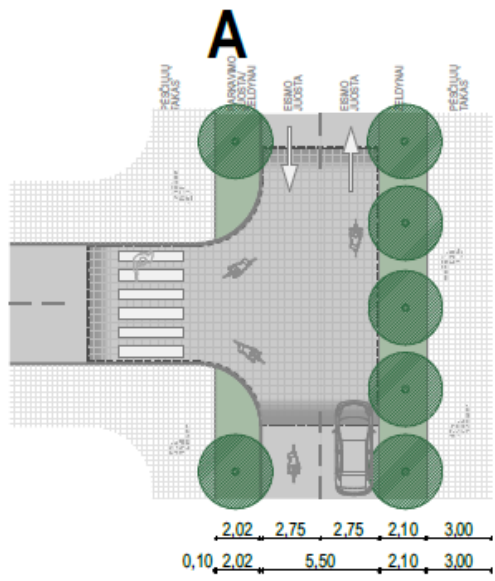
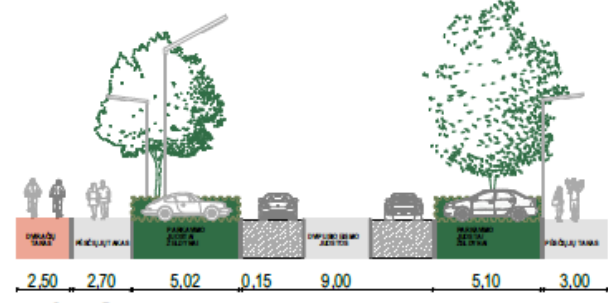
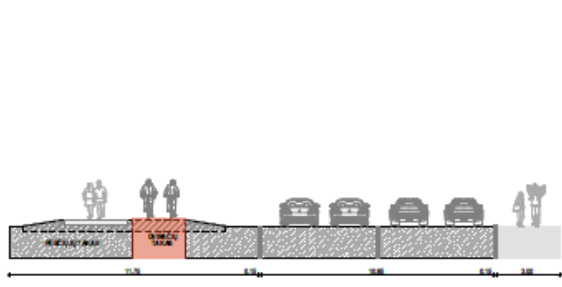
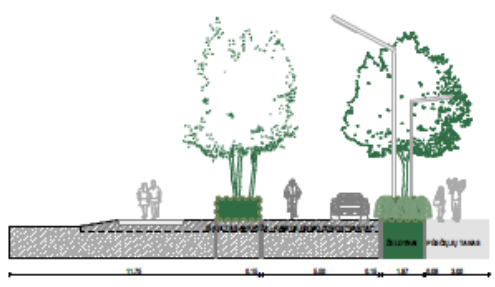


Vidutinė metinė lakiųjų organinių junginių koncentracija

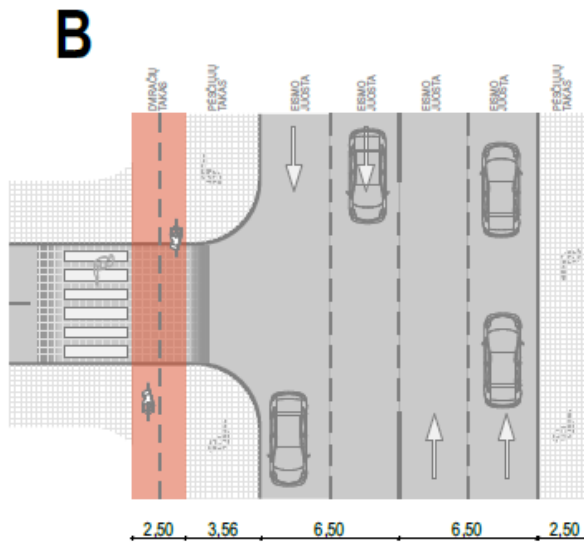
Šaltinis: Aplinkos apsaugos agentūra



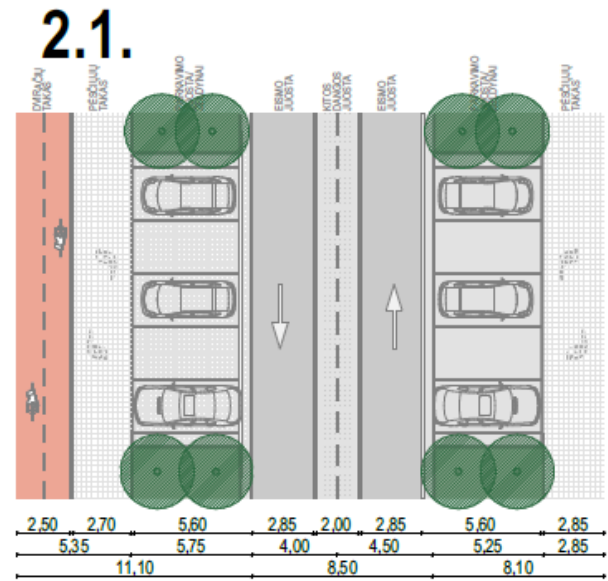




Pjūvis per A vartų sprendinį (iškeliamas visa sankryža)

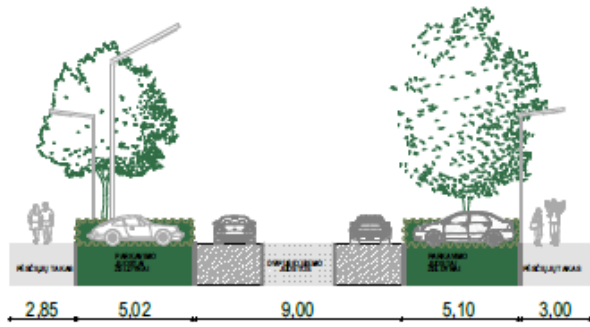


Principinis pjūvis per B vartų sprendinį (iškeliamas tik pėsčiųjų perėja)

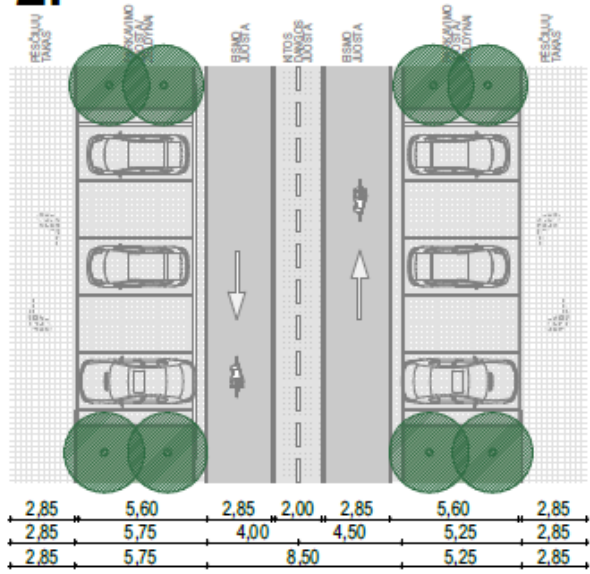


Pjūvis per dvipusio eismo gatvę su statmenu parkavimu bei skirtinga centrine važiuojamosios dalies danga

\*vidurinė juosta įrenginėjama, kai bendras važiuojamosios dalies plotis viršija 5,5m

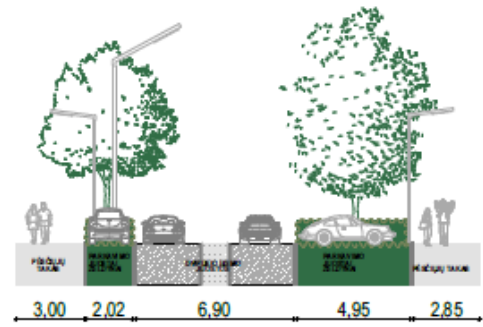


2.

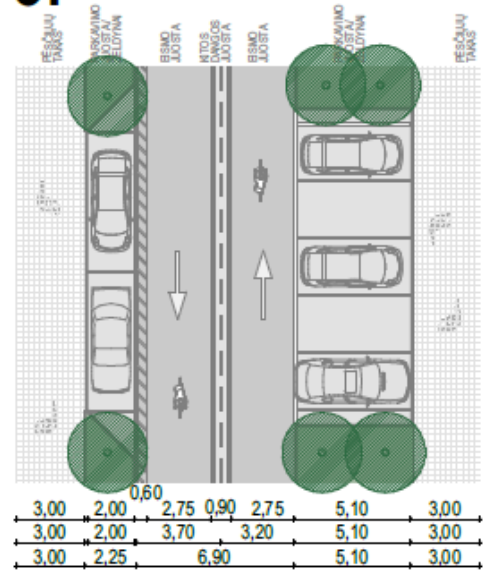


Pjūvis per dvipusio eismo gatvę su statmenu parkavimu bei skirtinga centrine važiujamosios dalies danga

\*vidurinė juosta įrenginėjama, kai bendras važiujamosios dalies plotis viršija 5,5m

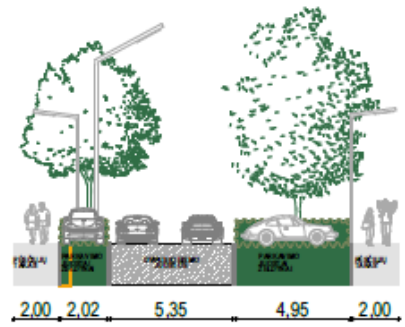


3.

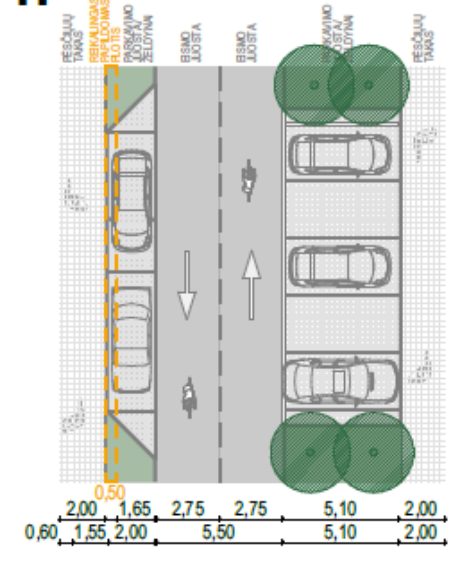


Pjūvis per dvipusio eismo gatvę su lygiagrečiu ir statmenu parkavimu

\*vidurinė juosta įrenginėjama, kai bendras važiujamosios dalies plotis viršija 5,5m

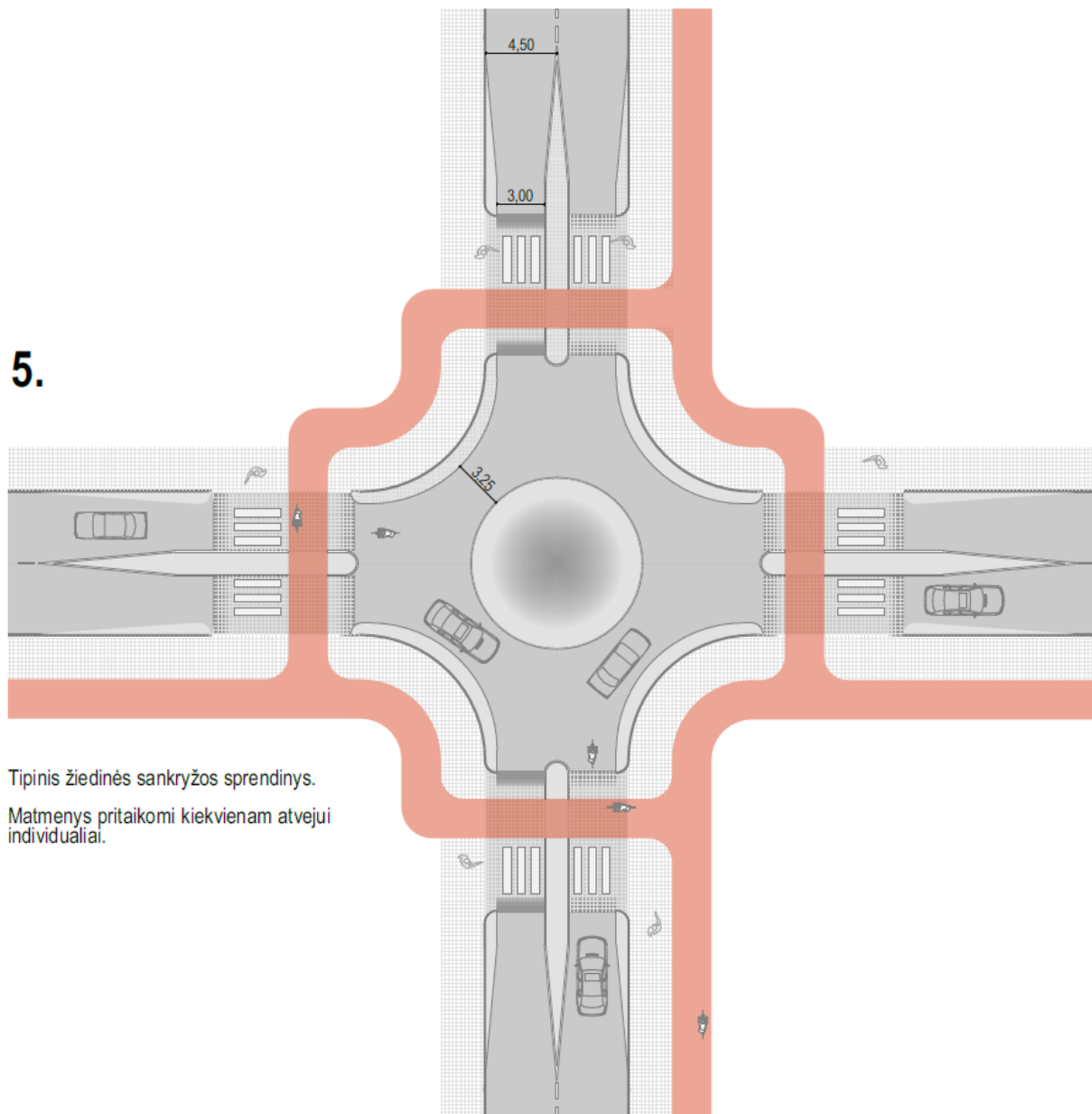


4.

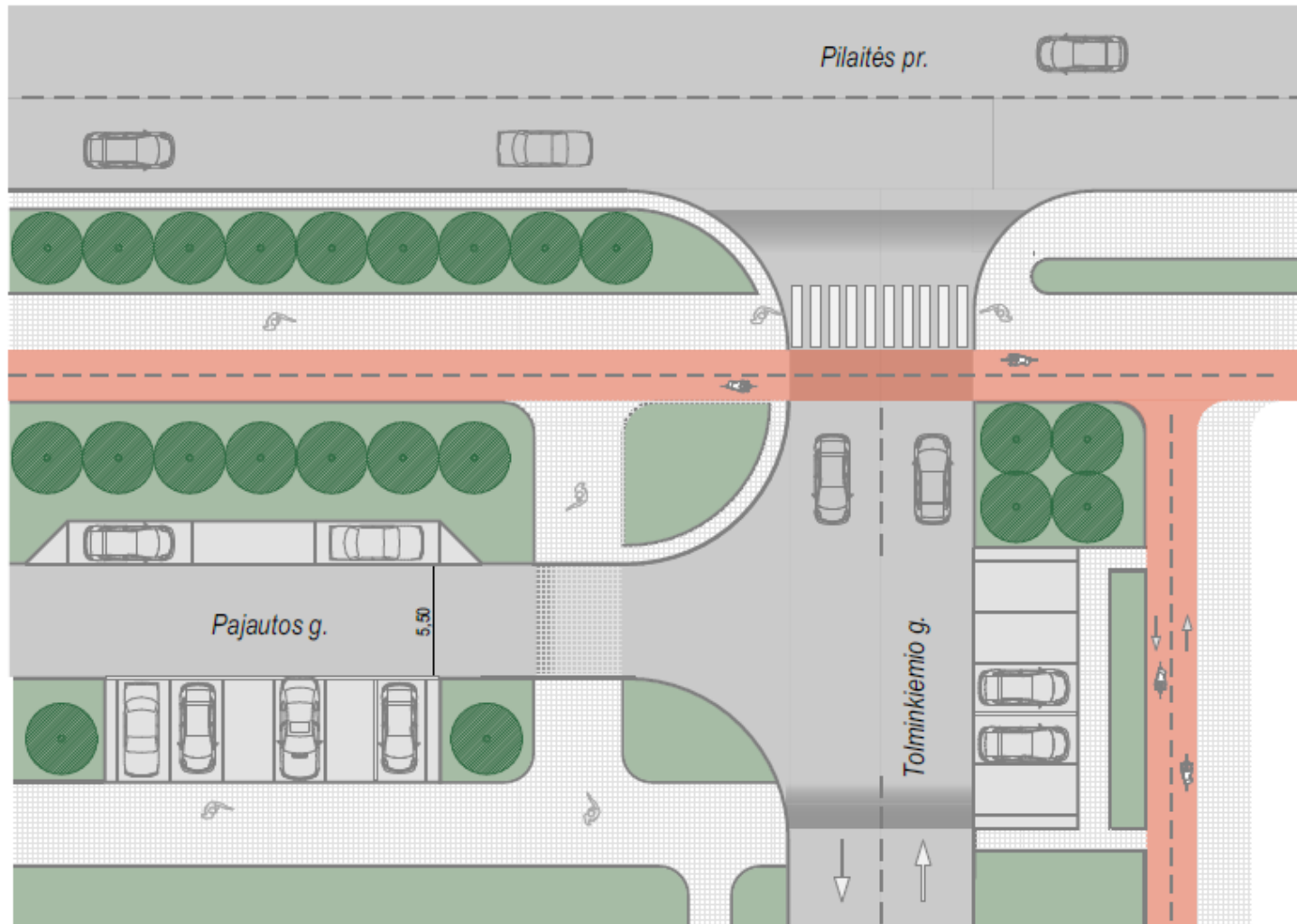


Pjūvis per dvipusio eismo gatvę su lygiagrečiu ir statmenu parkavimu

\*reikalingas gatvės parametrų keitimas



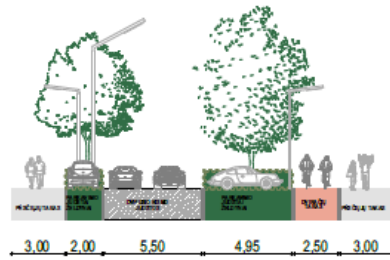
# 6.



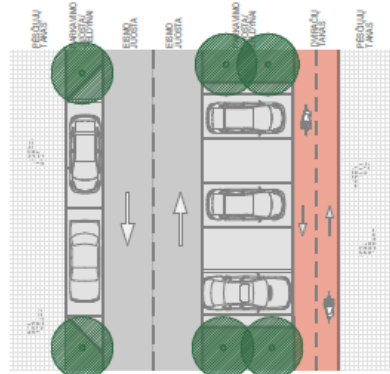
Pilaitės ir Tolminkiemio sankryžos sprendinys su įsukimu į Pajautos g. aikštėle.



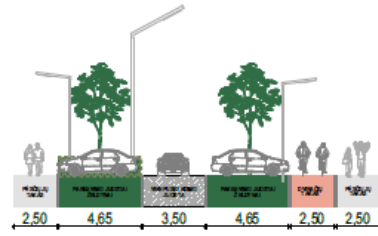




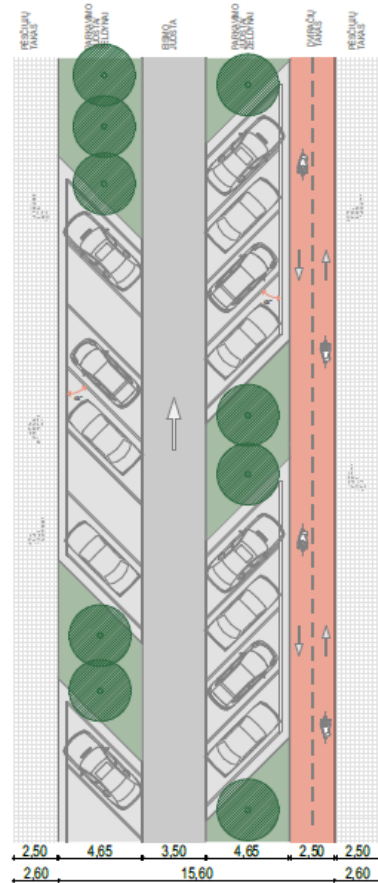
10.



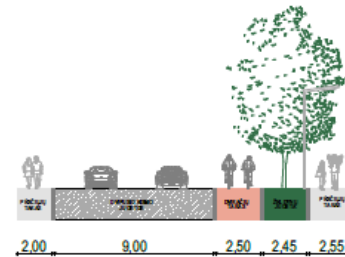
Pjūvis per divpusio eismo gatvē su lygiagreču ir statmenu parkavimu bei atskiru dviraču taku



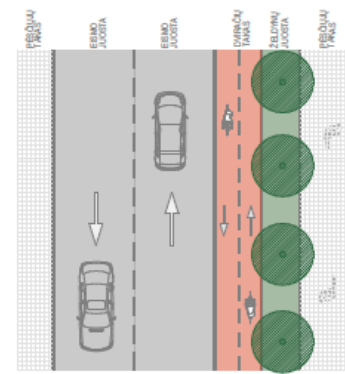
10.1.



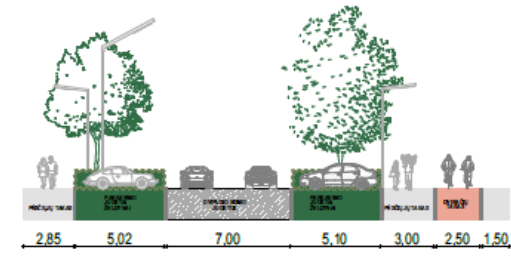
Pjūvis per viopusio eismo gatvē su īstrižu 45° parkavimu iš dvejū pusījū bei atskiru dviraču taku



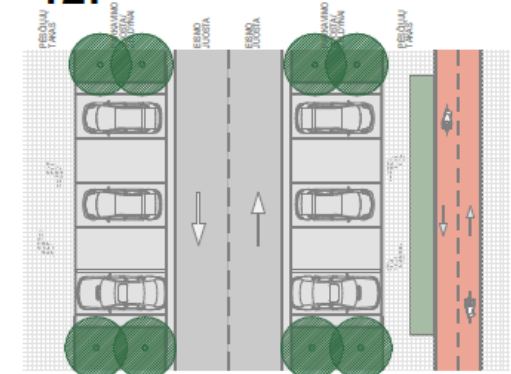
11.



Pjūvis per divpusio eismo gatvē su atskiru dviraču taku



12.



Pjūvis per divpusio eismo gatvē su statmenu parkavimu iš abiejū pusījū bei atskiru dviraču taku