



RAMAUS EISMO ZONOS ĮGYVENDINIMO JERUZALĖS DALYJE GALIMYBIŲ
TYRIMAS V 1.0

Projekto
pavadinimas

**Jeruzalės ramaus eismo zonos koncepcijos parengimo
paslauga**

Versija

**RAMAUS EISMO ZONOS ĮGYVENDINIMO JERUZALĖS DALYJE GALIMYBIŲ
TYRIMAS**
V 1.0

Užsakovas

Savivaldybės įmonė „SUSISIEKIMO PASLAUGOS“

Rengėjai

UAB „Gaučė ir Ko“
Islandijos g. 6, LT-01117 Vilnius



Pareigos	Vardas, pavardė	Parašas	Data
Direktorė, Metodinė vadovė	dr. Kristina Gaučė		2025-01-07
Rengėja	Monika Parafinaitytė- Rae		2025-01-07
Rengėja	Marija Frolova		2025-01-07

TURINYS

Įvadas.....	4
Tyrimo aprėptis.....	4
Tyrimo metodika.....	5
1 Esamos būklės vertinimas.....	7
1.1 Urbanistinis kontekstas.....	7
1.2 Susisiekimo Infrastruktūra.....	8
2 Infrastruktūros atitikimo galiojančių dokumentų nuostatomis vertinimas.....	10
2.1 Infrastruktūros atitikimo įvertinimo metodika.....	10
2.2 Nagrinėjamos teritorijos infrastruktūros atitikimo vertinimas.....	12
2.3 Išvados.....	17
3 Eismo situacijos analizė nagrinėjamoje teritorijoje.....	18
3.1 Esami eismo organizavimo sprendimai.....	18
3.2 Eismo saugos situacija.....	19
3.3 Eismo srautų analizė.....	20
3.3.1 Eismo srautų stebėjimų ir vertinimo metodika.....	20
3.3.2 Eismo srautai analizuojamose sankryžose.....	21
3.4 Išvados ir įžvalgos.....	24
4 Esamos judumo situacijos apibendrinimas.....	25
5 Pirminiai siūlymai Ramaus eismo zonos (REZ) įgyvendinimui.....	26

ILIUSTRACIJŲ SĄRAŠAS

pav. 0.1	Analizuojama teritorija.....	5
pav. 0.2	Tyrimo metodikos schema	5
pav. 1.1	Nagrinėjamos teritorijos urbanistinis kontekstas	7
pav. 1.2	Ugdymo įstaigos analizuojamoje teritorijoje	8
pav. 1.3	Esamas ir perspektyvinis gatvių tinklas.....	8
pav. 1.4	Dviračių tinklo schema.....	9
pav. 2.1	Reikalavimai lėto eismo gatvėms	11
pav. 2.2	Nagrinėjamoje teritorijoje esančių perėjų tipai ir važiuojamosios dalies kirtimai.....	16
pav. 2.3	Nagrinėjamoje teritorijoje esančių perėjų (važiuojamosios dalies kirtimų) tvarkymo poreikis....	17
pav. 3.1	Eismo organizavimo planuojamoje teritorijoje schema.....	18
pav. 3.2	Įskaitiniai eismo įvykiai analizuojamose gatvėse	19
pav. 3.3	Eismo srautų stebėjimo vietos nagrinėjamoje teritorijoje.....	20
pav. 3.4	Apibendrinta eismo srautų schema rytinio piko metu 7.00 -9.00 val.....	22
pav. 3.5	Apibendrinta eismo srautų schema vakarinio piko metu 16.30 -18.30 val.....	23
pav. 4.1	Nagrinėjamoje teritorijoje identifikuotų probleminių situacijų apibendrinimas	25
pav. 5.1	Pagrindas Jeruzalės ramaus eismo zonos (REZ) koncepcijai	26

ĮVADAS

Ramaus eismo zonos įgyvendinimo Jeruzalės dalyje galimybių tyrimas atliktas įgyvendinant Jeruzalės ramaus eismo zonos koncepcijos parengimo paslaugos techninėje specifikacijoje įvardintus reikalavimus ir apimtis bei tyrimui suformuluotą užduotį. Tyrimo siekis – įvertinti ramaus eismo zonos įgyvendinimo galimybes Jeruzalės dalyje – teritorijoje, kurią riboja Jeruzalės, Ateities, Baltupio gatvės ir žalioji zona iš šiaurės pusės, ir šioje teritorijoje pasiūlyti sprendimus, kurie užtikrins galimybę saugiai keliauti visiems eismo dalyviams ir skatins darnesnių keliavimo būdų rinkimąsi.

Tyrimo metu atlikta esamos būklės analizė, apimanti urbanistinės aplinkos įvertinimą, susisiekimo infrastruktūros išvystymo ir kokybės, aplinkos kokybės analizę, natūrinių tyrimų atlikimą bei eismo srautų analizę. Taip pat esamos būklės analizės metu gyventojų apklausos metodu identifikuota teritorijos naudojimo problematika, nustatyti probleminiai arealai, vietos bei gyventojų ir lankytojų poreikiai.

Galimybių tyrimo ir kūrybinių dirbtuvių su bendruomene rezultatai (užtikrinant pakankamą bendruomenės įtrauktį ir gaunant objektyvius tyrimo rezultatus) bus naudojami rengiant lėto eismo gatvių principu paremtą Jeruzalės teritorijai visų eismo dalyvių darnios kelionės principus ir poreikius atliepiančią koncepciją, pasiūlant sprendimus ne tik infrastruktūros įrengimo, bet ir eismo saugos aspektu tiek Vilniuje, tiek užsienio šalyse pasiteisinusius eismo organizavimo sprendimus, jautriausių eismo dalyvių patogumą teritorijoje. Pasiūlyti sprendimai taip pat užtikrins ir Vilniaus miesto darnaus judumo plane saugaus eismo organizavimui įvardintas kryptis bei Vilniaus miesto gatvių standarte pasiūlytos gatvių aplinkos formavimo principus.

TYRIMO APRĖPTIS

ANALIZUOJAMOS GATVĖS:

D kategorijos gatvės:

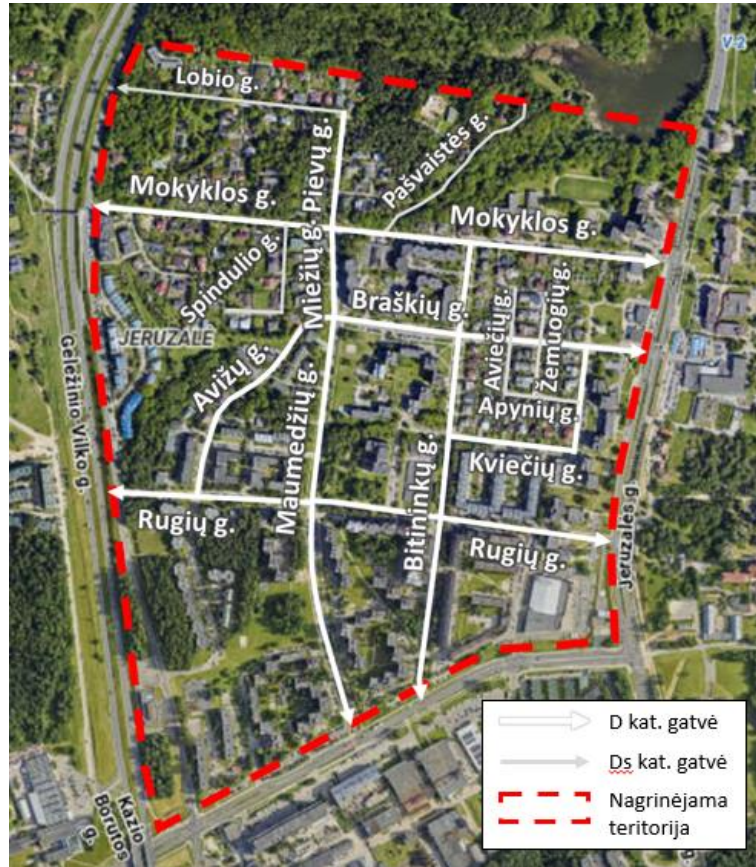
- Mokyklos
- Braškių
- Kviečių
- Rugių
- Pievų
- Maumedžių
- Avižų
- Bitininkų
- Miežių

Ds kategorijos gatvės:

- Lobio
- Pašvaistės
- Spindulio
- Apynių
- Aviečių
- Žemuogių

TYRIMAS NEAPIMA ŠIŲ GATVIŲ:

- Jeruzalės
- Ateities
- Baltupio

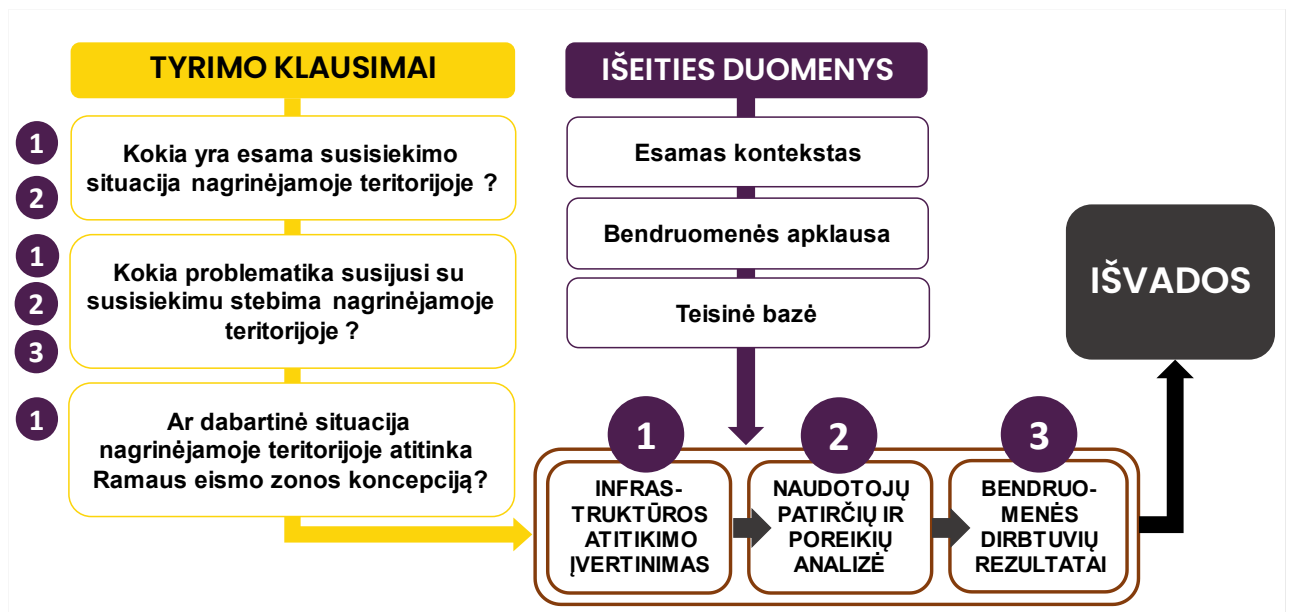


pav. 0.1 Analizuojama teritorija

TYRIMO METODIKA

TYRIMO TIKSLAS: Ramaus eismo zonos įgyvendinimo Jeruzalės dalyje galimybių vertinimas.

Tam, kad pasiekti iškeltą tyrimo tikslą, buvo suformuoti tyrimo klausimai, parinkti reikalingi išėties duomenys ir suformuota tyrimo struktūra. Pilna tyrimo metodika pateikiama schemoje:



pav. 0.2 Tyrimo metodikos schema

Aktualūs dokumentai:

- **Vilniaus miesto teritorijos bendrasis planas**, patvirtintas Vilniaus miesto savivaldybės tarybos 2021 m. birželio 2 d. sprendimu Nr. 1-972 „Dėl Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrojo plano keitimo tvirtinimo“;
- **Vilniaus miesto teritorijos darnaus judumo planas**, patvirtintas Vilniaus miesto savivaldybės tarybos 2018 m. gruodžio 19 d. sprendimu Nr. 1-1859 „Dėl Vilniaus miesto savivaldybės darnaus judumo plano tvirtinimo“;
- **Statybos techninis reglamentas STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“**, patvirtintas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2011 m. gruodžio 2 d. įsakymu Nr. D1-933;
- **Pėsčiųjų perėjimo per kelius ir gatves organizavimo taisyklės PPOT 20**, patvirtintos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2020 m. rugpjūčio 28 d. įsakymu Nr. 3-487;
- **Inžinerinės saugaus eismo priemonių projektavimo ir naudojimo rekomendacijos R ISEP 10**, patvirtintos Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos direktoriaus 2010 m. birželio 9 d. įsakymu Nr. V-146;
- **Vilniaus miesto savivaldybės gatvių infrastruktūros standartas**, patvirtintas Vilniaus miesto savivaldybės administracijos direktoriaus 2022 m. gegužės 9 d. įsakymu Nr. 30-1315/22;
- **Susisiekimo pėsčiomis projektų Vilniaus miesto savivaldybėje rengimo ir įgyvendinimo rekomendacijos**, patvirtintos Vilniaus miesto savivaldybės administracijos direktoriaus 2018 m. gruodžio 17 d. įsakymu Nr. 30-3844/18(2.1.1E-TD2);
- **Susisiekimo dviračiais projektų Vilniaus miesto savivaldybėje rengimo ir įgyvendinimo rekomendacijos**, patvirtintos Vilniaus miesto savivaldybės tarybos 2016 m. birželio 15 d. sprendimu Nr. 1-518.

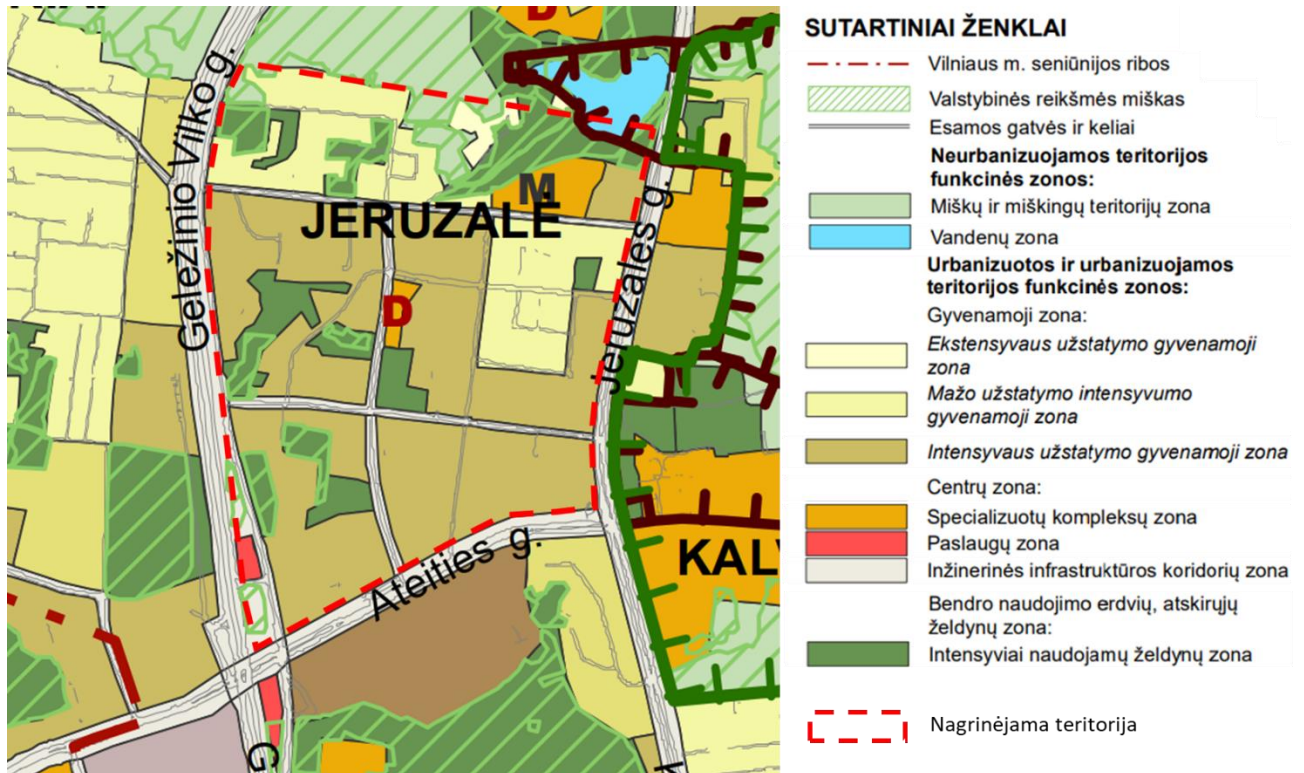
Duomenų šaltiniai:

- **Vilniaus miesto savivaldybės atviri duomenys**
<https://data-vplanas.opendata.arcgis.com/>
- **SĮ „Susisiekimo paslaugos“ atviri duomenys**
<https://judu.lt/kita-informacija/atviri-duomenys/>
- **Natūrinių tyrimų duomenys**
- **Bendruomenės apklausa**

1 ESAMOS BŪKLĖS VERTINIMAS

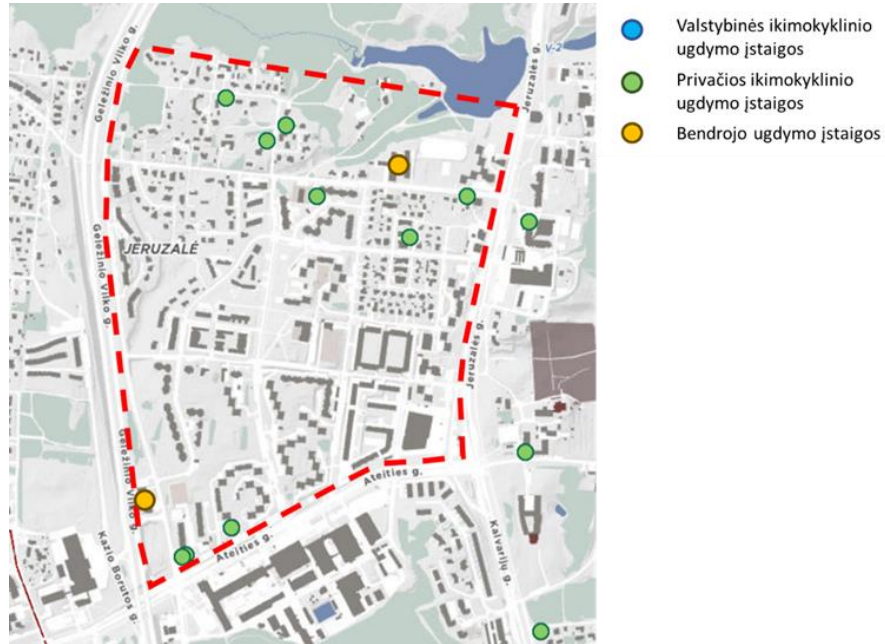
1.1 URBANISTINIS KONTEKSTAS

Pagal galiojantį Vilniaus miesto teritorijos bendrąjį planą, analizuojamoje teritorijoje yra ekstensyvaus, mažo ir intensyvaus užstatymo gyvenamosios zonos, specializuotų kompleksų zonos bei intensyviai naudojamų želdynų zonos. Teritorija nepasižymi dideliu daugiafunkciškumu, tačiau joje be prekybos centro yra ir mažesnių parduotuvių, įvairias paslaugas teikiančių įmonių, bei ugdymo įstaigų.



pav. 1.1 Nagrinėjamos teritorijos urbanistinis kontekstas
Šaltinis: Vilniaus miesto teritorijos bendrasis planas

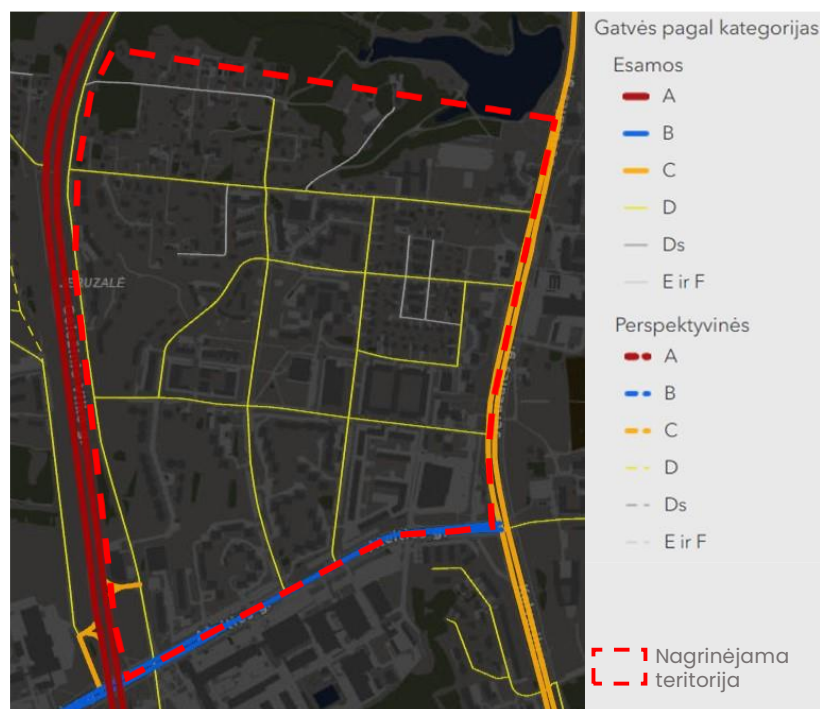
Analizuojamoje teritorijoje yra 9 privačios ikimokyklinio ugdymo įstaigos bei dvi bendrojo ugdymo įstaigos teritorijos šiaurinėje ir pietinėje dalyse – Vilniaus Jeruzalės progimnazija bei VšĮ „Varnų sala“ (nevalstybinė bendrojo ugdymo įstaiga). Analizuojamos teritorijos centrinėje dalyje esančioje specializuotų kompleksų zonoje Vilniaus miesto bendruoju planu taip pat yra suplanuotas valstybinis darželis.



pav. 1.2 Ugdymo įstaigos analizuojamoje teritorijoje
Šaltinis: Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai <https://maps.vilnius.lt/>

1.2 SUSISIEKIMO INFRASTRUKTŪRA

Remiantis Vilniaus miesto teritorijos bendroju planu, nagrinėjamos teritorijos išorinis perimetras yra ribojamas C kategorijos Jeruzalės, B kategorijos Ateities ir D kategorijos Baltupių gatvių. Šio tyrimo apimtyje analizuojamos gatvės yra vidinės teritorijos gatvės, kurioms priskirta D ir Ds kategorija – Pagalbinės gatvės. Pagalbinės gatvės – tai lokalinės funkcinės ir kompozicinės ašys, jų paskirtis – paskirstyti srautus į smulkias teritorijas, privažiuoti prie atskirų statinių ir kitų objektų.



pav. 1.3 Esamas ir perspektyvinis gatvių tinklas
Šaltinis: Vilniaus miesto interaktyvūs žemėlapiai <https://maps.vilnius.lt/>

Vadovaujantis Vilniaus miesto interaktyviame žemėlapyje pateikiama informacija, Vilniaus miesto teritorijos bendroju planu ir kitais aktualiais teritorijų planavimo dokumentais nagrinėjamoje teritorijoje perspektyvinių naujų gatvių nėra numatyta.

Vilniaus miesto teritorijos bendroju planu numatytos magistralinės dviračių tramos nagrinėjamą teritoriją ribojančiose Jeruzalės ir Ateities gatvėse. Vietinių dviračių trasų tinklas planuojamas nagrinėjamą teritoriją ribojančia Baltupio gatve bei per visą Mokyklos ir Bitininkų gatvių ilgį, taip suformuojant jungtis tarp Baltupių, Jeruzalės ir Ateities gatvių ir sudarant sąlygas patogiai pasiekti magistralines dviračių tramas. Nagrinėjamoje teritorijoje taip pat suplanuotos netranzitinės daugiaaukščių gyvenamųjų rajonų zonos (pav. 1.4), kuriose turėtų būti ribojamas lengvojo ir krovininio transporto eismas.



pav. 1.4 Dviračių tinklo schema

Šaltinis: Vilniaus miesto teritorijos bendrasis planas

Esamos dviračių infrastruktūros analizuojamose gatvėse nėra – dviračių takai įrengti tik teritoriją ribojančiose gatvėse – Ateities gatvėje juodo asfalto takas ir juodo bei raudono asfalto takas Jeruzalės gatvėje. Reikalinga užtikrinti, jog šie pagrindiniai dviračių takų tinklo takai būtų saugiai pasiekiami vidinėmis nagrinėjamose teritorijos D kategorijos gatvėmis.

2 INFRASTRUKTŪROS ATITIKIMO GALIOJANČIŲ DOKUMENTŲ NUOSTATOMS VERTINIMAS

2.1 INFRASTRUKTŪROS ATITIKIMO ĮVERTINIMO METODIKA

Esamos susisiekimo infrastruktūros vertinimas atliekamas palyginamuoju būdu vertinant faktinius infrastruktūros parametrus ir reikalavimus keliamus galiojančiuose dokumentuose:

- Statybos techninis reglamentas STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“;
- Pėsčiųjų perėjimo per kelius ir gatves organizavimo taisyklės (PPOT 20);
- Vilniaus miesto savivaldybės gatvių infrastruktūros standartas;
- Susisiekimo pėsčiomis projektų Vilniaus miesto savivaldybėje rengimo ir įgyvendinimo rekomendacijos;
- Susisiekimo pėsčiomis projektų Vilniaus miesto savivaldybėje rengimo ir įgyvendinimo rekomendacijos.

Statybos techninis reglamentas STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“ – nustato reikalavimus gatvių infrastruktūrai ir jos parametrus.

- **Gatvių funkcijos:**

D kategorija – Pagalbinė gatvė. Lokalinės funkcinės ir kompozicinės ašys. Srautų paskirstymas į smulkias teritorijas, privažiavimai prie atskirų statinių ir kitų objektų.

D_S Taikoma esamose urbanizuotose, kompaktiškai vienbučiais ir dvibučiais gyvenamaisiais pastatais užstatytose teritorijose ir senamiesčiuose.

- **Techninių parametų nustatymas:**

Pagrindinių gatvių techninių parametų nustatymą reglamentuoja Statybos techninio reglamento STR 2.06.04:2014 33-asis punktas:

10 lentelė. Pagrindiniai gatvių techniniai parametrai

Eil. Nr.	Gatvės kategorija	Minimalus atstumas tarp gatvės RL ¹⁾		Projektinis greitis, km/h	Bendras eismo juostų skaičius		Eismo juostų plotis, m	Maksimalus išilginis nuolydis, %	Minimali horizontali kreivė, m
		Min	Max						
1.	A	70		80	4	6 ²⁾	3,75	4	400
2.	B	30		60	2	6 ²⁾	3,25	6	200
3.	C	20		50	2	4	3,00	7	120
4.	D	12		30	2	2	2,75	10	30
5.	D _S	5		20	1	2	2,50 ⁵⁾	12	10
6.	D _S *	4,5		20	1	1	3,50	12	10
7.	E	7		30	2 ³⁾ +2 ⁴⁾	2 ³⁾ +4 ⁴⁾	0,75 ³⁾ /1,25 ⁴⁾	5 ⁶⁾	10
8.	F	5		20	1 ³⁾ +1 ⁴⁾	1 ³⁾ +1 ⁴⁾	0,75 ³⁾ /1,25 ⁴⁾	5 ⁶⁾	10

⁵⁾ Eismo juostos plotis gali būti didinamas esant poreikiui.

Visi pagrindiniai D kategorijos gatvių parametrai nustatyti 10-oje Statybos techninio reglamento lentelėje ir papildomos pastabos jiems nėra taikomos.

- **Papildomų juostų kairiesiems posūkiams įrengimas:**

90 punktas: Papildoma eismo juosta kairiesiems posūkiams atlikti turi būti įrengta kai bendras eismo intensyvumas gatvėje viena kryptimi piko metu viršija 500 aut./h, o sukančių į kairę eismo intensyvumas viršija 50 aut./h.

- **Automobilių stovėjimo vietų parametrus** nustato 31 lentelė „Automobilių stovėjimo vietų įrengimas“.

Pėsčiųjų perėjimo per kelius ir gatves organizavimo taisyklės PPOT 20 – nustato nežymėtų perėjų, pėsčiųjų perėjų, šviesoforais reguliuojamų perėjų, požeminių pėsčiųjų perėjų ir pėsčiųjų perėjų virš kelio įrengimo sąlygas, reikalavimus ir apribojimus Lietuvos Respublikos teritorijoje.

- **Aktualūs eismo saugos kriterijai, kuriuos turi atitikti naujos ir atnaujintos pėsčiųjų perėjos:**

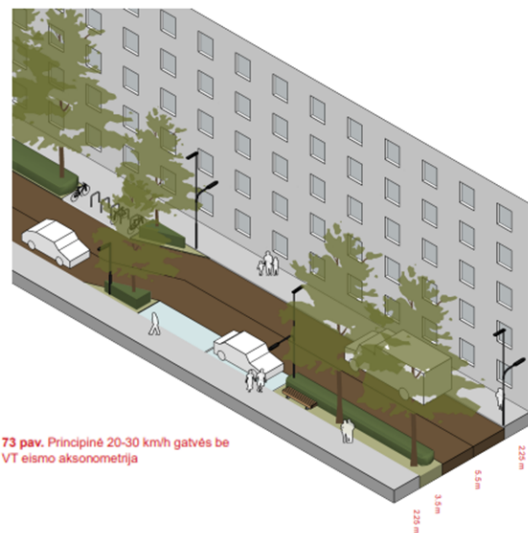
23.5. pėstiesiems iki kitos gatvės pusės, iškiliosios saugos salelės ar skiriamosios juostos vienu metu reikės pereiti ne daugiau kaip dvi eismo juostas (įskaitant posūkių, lėtėjimo, greitėjimo ir maršrutiniam transportui skirtas eismo juostas);

23.7. pėstiesiems iki kitos gatvės pusės be iškiliosios saugos salelės ar skiriamosios juostos reikės pereiti ne platesnę kaip 8,5 m važiuojamąją gatvės dalį;

Vilniaus miesto gatvių standartas – principų ir praktikų rinkinys aprašantis ir iliustruojantis gatvių Vilniuje viziją remiantis geraisiais pavyzdžiais iš Lietuvos ir užsienio. Standarto reikalavimai Vilniuje taikomi tiek kiek neprieštarauja Lietuvoje galiojantiems teisės aktams.

Vilniaus miesto gatvių standarte gatvės klasifikuojamos pagal funkciją ir greitį – D kategorija atitinka 20-30 km/h gatvę be viešojo transporto eismo, kurioms keliami reikalavimai pateikiami pav. 2.1.

20-30 km/h be VT	
1. Pėstiesiems	
Pėsčiųjų takas	○
Šeiminkų "metras"	○
2. Funkcijoms	
Želdinių juosta	●
Lygiagretus automobilių stovėjimas	○
Mažoji architektūra	○
3. Dviratininkams	
Atskiras dviračių takas	☒
Dviračių juosta gatvėje	○
Eismas bendrame sraute	○
4. Viešajam transportui	
Stotelės	☒
Įvažos	☒
5. Važiuojamajai daliai	
Važiuojamosios dalies eismo juostų pločiai	2.75m
Bendro judėjimo gatvė (shared space)	○
Iškreivinimas	○
Perėjimų iškėlimas ir/ar greičio kalneliai	●
Pėsčiųjų salelės	☒***



73 pav. Principinė 20-30 km/h gatvės be VT eismo aksonometrija

- – privaloma; ○ – galima;
- ☒ – draudžiama.

***Galiota tada, kai yra ne daugiau 2 eismo juostos ir kitoks sprendimas (šaligatvio išplatinimas) be užtikrina pėsčiųjų saugumo.

- yra ne mažiau nei 2 eismo juostos;
- juda viešasis transportas arba sunkiasvoris transportas pramoninėse teritorijose.

pav. 2.1 Reikalavimai lėto eismo gatvėms
Šaltinis: Vilniaus miesto gatvių standartas

- **Vilniaus miesto gatvių standartas taip pat aprašo rekomenduojamus pėsčiųjų takų pločio parametrus:**

Reikiamas plotis

≥2.25m

Panaudojimas ir įgyvendinimas

Projektuojami iš abiejų gatvės pusių, išimtiniais atvejais kai gatvės raudonųjų linijų plotis neužtikrina pakankamo pločio, pėsčiųjų takai gali būti siaurinami iki 1,5 m jei užtikrina saugų ir patogų pėsčiųjų judėjimą.

Santykis su sankryžomis

Lėto eismo gatvėse išnaudojami važiuojamajai daliai siaurinti ir taip lėtinti eismą. Lėto eismo gatvėse šaligatvių danga naudojama perėjose ir išlaikoma to paties lygio kaip šaligatvis.

- **Rekomenduojamus pėsčiųjų takų pločio parametrus aprašo ir Susisiekimo pėsčiomis projektų Vilniaus miesto savivaldybėje rengimo ir įgyvendinimo rekomendacijos:**

2. Tako plotis parenkamas pagal gatvės kategoriją, techninius reikalavimus bei pėsčiųjų srautus, todėl atkreiptinas dėmesys, jog takai turi būti platesni prie traukos centrų (kavinių, parduotuvių, turizmo objektų, transporto persėdimo taškų, kita). Urbanizuotoje teritorijoje rekomenduojama įrengti ne siauresnius kaip 2,25 m pločio takus, neįskaitant gatvės įrenginių juostos („techninio“ šaligatvio), o jeigu takas yra šalia laiptų, vitrinų, išsikišusių pastato dalių, tako plotis didinamas dar 0,5 m apsaugos zona. Projektuojant atsižvelgiama į parenkamus gaminius šaligatviui įrengti – plotis Pakankamo pločio infrastruktūra pėstiesiems. Vienoje juostoje esantys gatvės įrenginiai ir lauko kavinės neriboja pėsčiųjų judėjimo parenkamas taip, kad nereikėtų pjauti plytelių. Pėsčiųjų takuose turi būti išlaikytas 2,25 m aukščio gabaritas, o bendruose pėsčiųjų ir dviračių takuose – 2,50 m. Tokiame aukštyje ir žemiau negali būti jokių kliūčių: medžių šakų, šviestuvų atramų, kelio ženklų ir kita.

- **Saugos zonas nuo automobilių stovėjimo vietų aprašo Statybos techninis reglamentas STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“ 7 lentelė „Apsaugos zona dviračių eismui ir pėsčiųjų eismui“:**

Eil. Nr.		Apsaugos zonos plotis (S)
1.	Bortas	0,50 m
2.	Lygiagretus automobilių statymas	0,75 m
3.	Statmenas arba įstrižas automobilių statymas	0,50 (0,25*) m
4.	Pėsčiųjų eismo zonos	0,50 (0,25*) m
5.	Pastatai, tvoros, medžiai, kelio ženklai ir kita infrastruktūra	0,50 (0,25*) m
6.	Vertikali apsaugos zona	0,25 m

*taikoma senamiesčiuose, tankiai užstatytose teritorijose.

2.2 NAGRINĖJAMOS TERITORIJOS INFRASTRUKTŪROS ATITIKIMO VERTINIMAS

Ankstesniame skyriuje pateikti galiojančių dokumentų reikalavimai atitinka ir ramaus eismo gatvių koncepciją, tačiau vien infrastruktūros atitikimas pagrindiniams teisės aktų nustatytiems parametrams neužtikrina greičio ribojimo efektyvumo, todėl svarbu nagrinėjamos teritorijos gatves vertinti ir kitais aspektais, tokiais kaip eismo sauga, eismo organizavimas, naudotojų patirtys ir t.t., kurie bus įvertinti sekančiuose skyriuose.

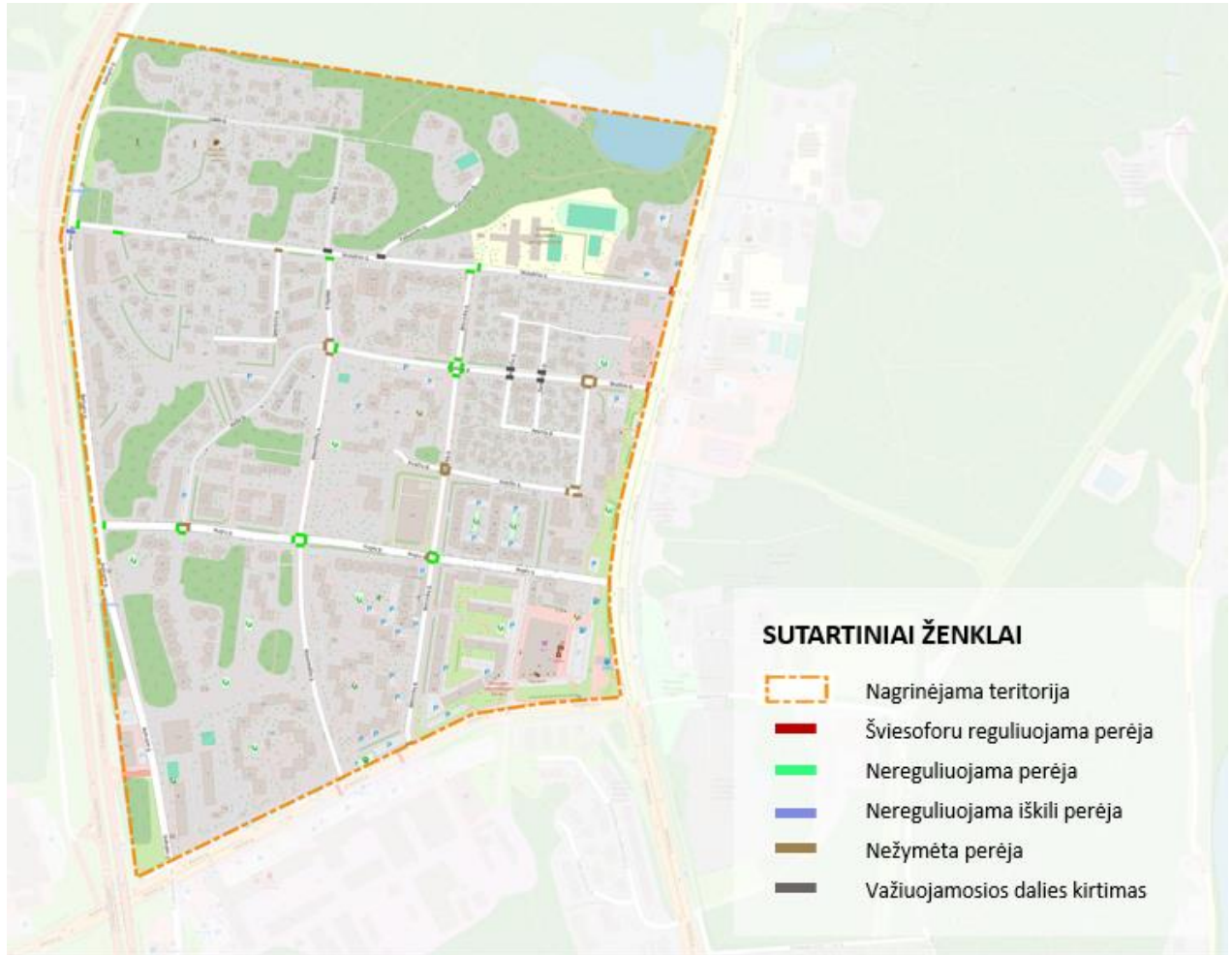
Infrastruktūros atitikimo teisės aktams vertinimo rezultatai pateikiami lentelių forma atskiriant D ir Ds kategorijos gatves:

D kategorijos gatvės	Projektinis greitis – 30 km/h	Bendras eismo juostų skaičius - 2	Eismo juostų plotis – 2,75 m	Šaligatvio plotis (minimalus (vienbučiai) – 1,5 (STR) daugiabučiai – 2,25 (R))
Mokyklos	30 (KET ženklas 542 Riboto greičio zona - 30)	2 (faktiškai dėl automobilių parkavimo vietose tik 1 eismo juosta)	3,0 - 3,85	1,0 - 2,25
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Atkarpoje nuo Jeruzalės g. iki Bitininkų g. šaligatviai itin siauri, esančios apšvietimo atramos bei šalia statomi automobiliai mažina faktinį praėjimo plotį iki neatitinkančio STR, tačiau pėsčiųjų srautai į ugdymo įstaigą itin dideli ir koncentruoti. Nelyginėje namų pusėje atkarpoje nuo Bitininkų iki Baltupio gatvės šaligatvis kinta: 1,0 m, 1,5 m, 60 m atkarpoje ties Pievų g. šaligatvio nėra, 1,5 m. Visoje atkarpoje yra atramų šaligatvio plotyje, praėjimą mažinančių iki 0,75 m. Dėl fiziškai neįrengtų parkavimo vietų didelėje gatvės dalyje pravažiavimui lieka tik viena eismo juosta, kurios parametrai kai kur nesiekia 3,5 m reikalingų pravažiuoti specialiajam transportui. 		
Braškių	30 (KET ženklas 542 Riboto greičio zona - 30)	2	5-5,3	1,5-2,25
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Atkarpoje nuo Jeruzalės g. iki Bitininkų g. 2,25 m pločio šaligatvyje esančios apšvietimo atramos mažina faktinį praėjimo plotį iki 1,5 m. Faktinį šaligatvio plotį šioje atkarpoje siaurina ir šalia statomi automobiliai. Dėl nepaženklintų galimų automobilių stovėjimo vietų, faktiškai statomi automobiliai ne visada užtikrina matomumą kietiems eismo dalyviams. Platesnės nei numatytos STR eismo juostos sudaro sąlygas greičio viršijimui. Nėra parkavimo ženklų ir ženklinimo, atkarpoje nuo Jeruzalės g. iki Bitininkų automobiliai statomi lygiagrečiai bortui abiejose gatvės pusėse. Atkarpoje tarp Bitininkų ir Maumedžių g. suformuotos statmenos stovėjimo vietos, tarp šių suformuotų stovėjimo vietų vyksta ir lygiagretus parkavimas, kuris užtikrina 2 eismo juostoms reikalingą plotį, tačiau riboja matomumą. 		
Kviečių	30 (KET ženklas 542 Riboto greičio zona - 30)	2 (faktiškai dėl automobilių parkavimo vietose tik 1 eismo juosta)	2,9-3,0	1,5
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Abiejose gatvės pusėse šaligatvių plotis 1,5 m, tačiau šaligatvyje esančiame daugiabučių namų pusėje yra atramų šaligatvio plotyje, praėjimą mažinančių iki 0,75 m ir neužtikrinančių pakankamo praėjimo pločio šalia daug gyventojų turinčių pastatų. Gatvėje leidžiamas lygiagretus automobilių stovėjimas, tačiau pravažiavimui liekančios juostos plotis yra pakankamas pravažiuoti specialiajam transportui. 		
Kviečių g. (atkarpa tarp Kviečių ir Braškių g.)	30 (KET ženklas 542 Riboto greičio zona - 30)	2 (faktiškai dėl automobilių parkavimo vietose tik 1 eismo juosta)	3,0	1,5-1,8
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Šaligatviai gatvėje yra fragmentiški, nepritaikyti riboto judumo žmonėms. Vienoje gatvės pusėje suformuotos statmenos stovėjimo vietos, tačiau kitoje gatvės pusėje tarp vyksta ir lygiagretus parkavimas, pagal STR neleistinas įrengti dėl nepakankamo pločio išvažiuoti iš statmenų stovėjimo vietų, 		
Rugių	30 (KET ženklas 542 Riboto greičio zona - 30)	2 (faktiškai dėl automobilių parkavimo vietose tik 1 eismo juosta)	2,5-4,5	1,0-2,25
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Šaligatviai gatvėje yra fragmentiški, nepritaikyti riboto judumo žmonėms dėl juose esančių kliūčių. Šaligatvių plotis abiejose gatvės pusėse kintamas per visą jos ilgį, daugumoje atkarpų netenkinamas net minimalus reikalingas jo plotis dėl esančių apšvietimo ir kelio ženklų atramų. Gatvės važiuojamosios dalies plotis stipriai kinta per visą juos ilgį nuo 2 neapankamo pločio eismo juostų ties Jeruzalės gatve (ir esant stovintiems automobiliams nepakankamo pločio pravažiuoti specialiajam transportui) iki 9 m pločio su abipusiu lygiagrečiu automobilių statymu atkarpoje tarp Maumedžių ir Bitininkų g. 		

				<ul style="list-style-type: none"> Atkarpoje tarp Baltupio ir Maumedžių gatvių suformuotos statmenos stovėjimo vietos, tačiau kitoje gatvės pusėje tarp vyksta ir lygiagretus parkavimas, pagal STR neleistinas įrengti dėl nepakankamo pločio išvažiuoti iš statmenų stovėjimo vietų,
Pievų	20 (KET ženklas 552 – Gyvenamoji zona)	2	2,9-3,2	-
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Kintamas gatvės plotis, nėra pėsčiųjų takų. Automobilių statymas kelkraštyje pavienis, netrukdamas eismui. 		
Miežių	30 (atvažiavus iš Pievų g. neaišku, kad leistinas greitis yra 30)	2	3,0	1,5-2,25
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Daugiabučių namų pusėje esančiame 2,25 m pločio šaligatvyje įrengto apšvietimo atramos, dalinančios šaligatvį pusiau ir faktinį praėjimo plotį ribojančios iki 0,8-1,0 m. 		
Maumedžių	30 (KET ženklas 542 Riboto greičio zona - 30 įrengtas tik ties Ateities gatve, atvažiavus iš Pievų g. neaišku, kad leistinas greitis yra 30)	2 (faktiškai dėl automobilių parkavimo vietose tik 1 eismo juosta)	3,0	1,5-3,0
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Vienoje gatvės pusėje vykstantis automobilių parkavimas tarp Mokyklos ir Rugių gatvių, nesiaurina važiuojamosios dalies iki mažesnių nei 3,5 m pločio parametrų reikalingų specialiajam transportui, tačiau vizualiai tiesi gatvės ašis leidžia važiuoti didesniu nei nustatytu 30 km/h greičiu. Nelyginėje namų pusėje esantis 1,5-2,25 m pločio šaligatvis yra fiziškai siaurinamas iki pat borto statomų automobilių. 		
Avižų	20 (KET ženklas 552 – Gyvenamoji zona)	1-2	2,5-3,25	1,2-1,5
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Nelyginėje namų pusėje esanti 1,2 m pločio šaligatvio atkarpa yra ir papildomai fiziškai siaurinama dėl iki pat borto statomų automobilių. 		
Bitininkų	30 (KET ženklas 542 Riboto greičio zona – 30 įrengtas tik ties Ateities gatve, atvažiavus iš Pievų g. neaišku, kad leistinas greitis yra 30)	2 (faktiškai dėl automobilių parkavimo vietose tik 1 eismo juosta)	3,0	1,5-3
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Beveik visoje gatvės atkarpoje vienoje gatvės pusėje suformuotos statmenos stovėjimo vietos, tačiau kitoje gatvės pusėje tarp vyksta ir lygiagretus parkavimas, pagal STR neleistinas įrengti dėl nepakankamo pločio išvažiuoti iš statmenų stovėjimo vietų, Gatvės atkarpos dalyje tarp Ateities iki Rugių g. šaligatvis įrengtas tik nelyginėje gatvės pusėje. Šioje atkarpoje 2,25 m pločio šaligatvyje taip pat įrengtos apšvietimo atramos siaurinamos praėjimo plotį iki 1,2 m, bei automobilių stovėjimo vietos be parkavimo bortelių. 		

Ds kategorijos gatvės	Projektinis Greitis – 20 km/h	Bendras eismo juostų skaičius nuo 1 iki 2	Eismo juostų plotis – 2,5 m <i>(esant poreikiui gali būti didinamas)</i>	Šaligatvio plotis <i>(nebūtinas pagal STR), vienbučiai - 1,5 (STR)</i>
Lobio	20 (KET ženklas 552 – Gyvenamoji zona)	1	2,9-5,0	0-1,2
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Atkarpoje kur vienoje gatvės pusėje yra įrengtas šaligatvis, vykstantis lygiagretus automobilių statymas ir šalia esančioje atkarpoje kur važiuojamosios dalies plotį iki 2,9 m riboja esami želdiniai bei apšvietimo atramos yra neužtikrinamas STR numatytas minimalus plotis reikalingas specialiojo transporto eismui. 		
Pašvaistės	30 (galioja KET ženklas 542 Riboto greičio zona - 30)	1	2,1-3,2	-
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Neužtikrinamas STR numatytas minimalus plotis reikalingas specialiojo transporto eismui. 		
Spindulio	20 (galioja KET ženklas 542 Riboto greičio zona - 30)	2 (faktiškai dėl automobilių parkavimo vietose tik 1 eismo juosta)	5,5-6,5	0,8-1,0
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Techninis nutrūkstantis šaligatvis įrengtas vienoje gatvės pusėje, jo parametrai nėra tinkami sklandžiam pėsčiųjų judėjimui. 		
Apynių	20 (galioja KET ženklas 542 Riboto greičio zona - 30)	1	2,5-3,0	-
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Neįrengta važiuojamosios dalies danga. Neužtikrinamas STR numatytas minimalus plotis reikalingas specialiojo transporto eismui. 		
Aviečių	20 (galioja KET ženklas 542 Riboto greičio zona - 30)	1	4,7-7,7	-
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Neįrengta važiuojamosios dalies danga. 		
Žemuogių	20 (galioja KET ženklas 542 Riboto greičio zona - 30)	1	3,2-5,6	-
Problematikos apibendrinimas		<ul style="list-style-type: none"> Neįrengta važiuojamosios dalies danga. Neužtikrinamas STR numatytas minimalus plotis reikalingas specialiojo transporto eismui. 		

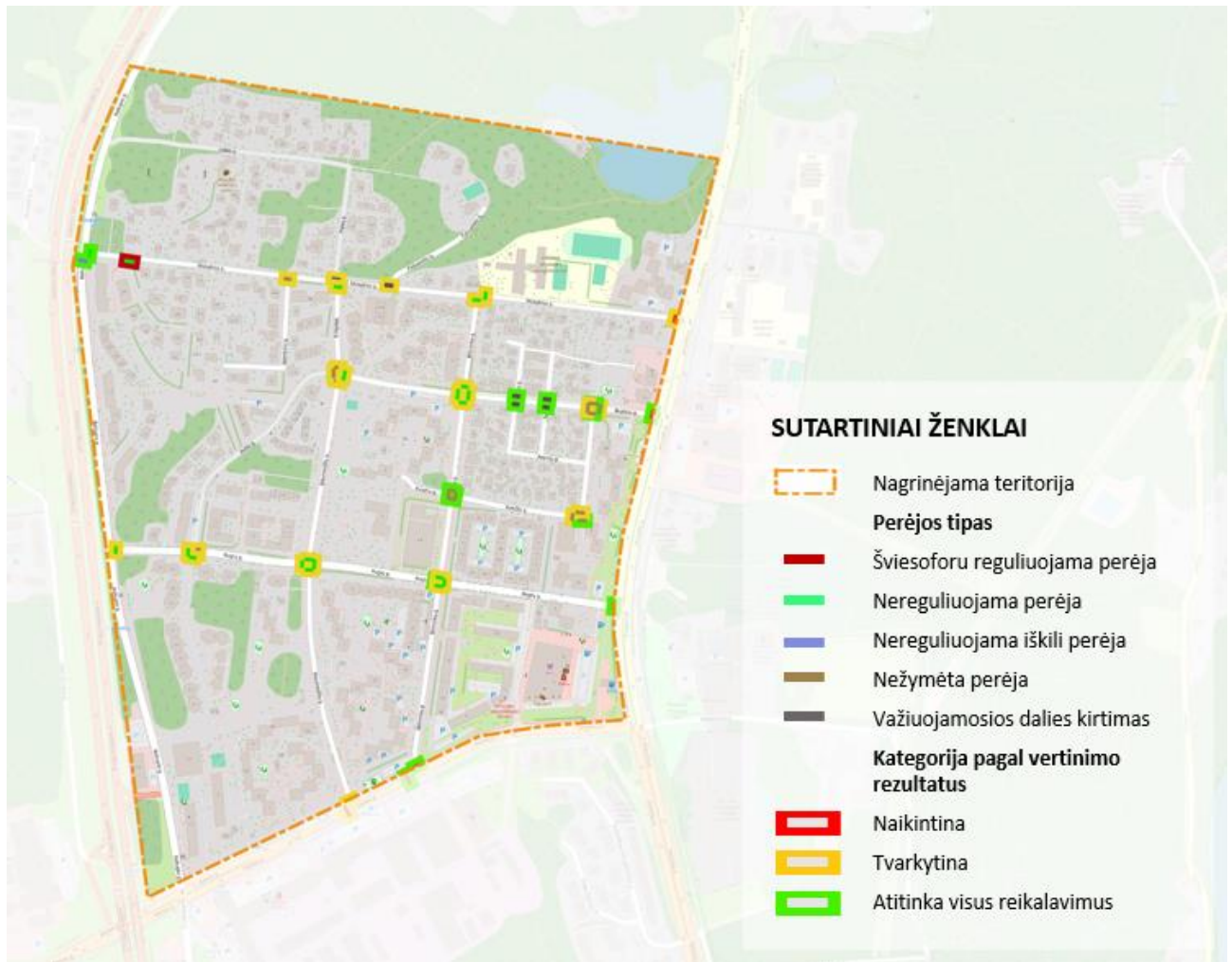
Atsižvelgiant į tyrimo pobūdį, atskirai vertinamos pėsčiųjų galimybės kirsti važiuojamąją dalį – esama žymėtų bei nežymėtų pėsčiųjų perėjų, važiuojamosios dalies kirtimų gatvėse ar privažiuojamuose keliuose, kur perėjos neturėtų būti įrengiamos, infrastruktūra ir jos atitikimas galiojančių teisės aktų reikalavimams. Nagrinėjamoje teritorijoje yra 4 tipų perėjos – dvi šviesoforais reguliuojamos perėjos ties įvažiavimais į nagrinėjamą teritoriją iš Jeruzalės g., viena nereguluojama iškili perėja Baltupio g. ir visos likusios - nereguluojamos pėsčiųjų perėjos bei nežymėtos perėjos nagrinėjamos teritorijos viduje (žr. pav. 2.2).



pav. 2.2 Nagrinėjamoje teritorijoje esančių perėjų tipai ir važiuojamosios dalies kirtimai

Kaip ir esamos gatvių infrastruktūros atveju, perėjų infrastruktūra vertinta per atitikimą galiojančių įstatymų nuostatomis. Režimuojant vertinimo rezultatus, perėjos suskirstytos į tris kategorijas: naikintinos, tvarkytinos ir atitinkančios reikalavimus. Važiuojamosios dalies kirtimų vietos taip pat suskirstytos į tvarkytinų ir atitinkančių reikalavimus kategorijas. Kaip matoma schemoje žemiau – didžioji dalis perėjų turėtų būti tvarkomos, kad pilnai atitiktų galiojančių įstatymų nuostatas. Šiuo metu tinkamai įrengtos visos perėjos Baltupio ir Mokyklos, Bitininkų ir Kviečių gatvių sankryžose, tinkamai įrengta ir šviesoforu reguliuojama perėja per Braškių g. Reikalavimus taip pat atitinka ir nežymėtos perėjos bei kirtimai palei Braškių g. (kertant Aviečių, Žemuogių, Kviečių gatves), nežymėtos perėjos per Rugių g. ties sankryžomis su Bitininkų ir Jeruzalės gatvėmis, per Bitininkų g. ties sankryža su Ateities g., nežymėtos perėjos ties privažiavimais link Braškių g. 5 ir Jeruzalės g. 8.

Vieną nereguluojamą perėją, įrengtą per privažiuojamąjį kelią ties Mokyklos g. 76 ir 86 namais, siekiant įgyvendinti ramaus eismo zonos principus siūlytina naikinti paverčiant nežymėta pėsčiųjų perėja pertvarkant infrastruktūrą.



pav. 2.3 Nagrinėjamoje teritorijoje esančių perėjų (važiuojamosios dalies kirtimų) tvarkymo poreikis

Vertinant likusias perėjas bei važiuojamosios dalies kirtimus identifikuoti įvairaus pobūdžio neatitikimai, pvz. per plati važiuojamoji dalis, nenuleisti bortai, taktilinių vedimo paviršių trūkumas, blogos kokybės infrastruktūra iki perėjos, nėra arba blogos kokybės horizontalusis ženklavimas ir kt. Šie trūkumai rodo poreikį tvarkyti esamą infrastruktūrą.

2.3 IŠVADOS

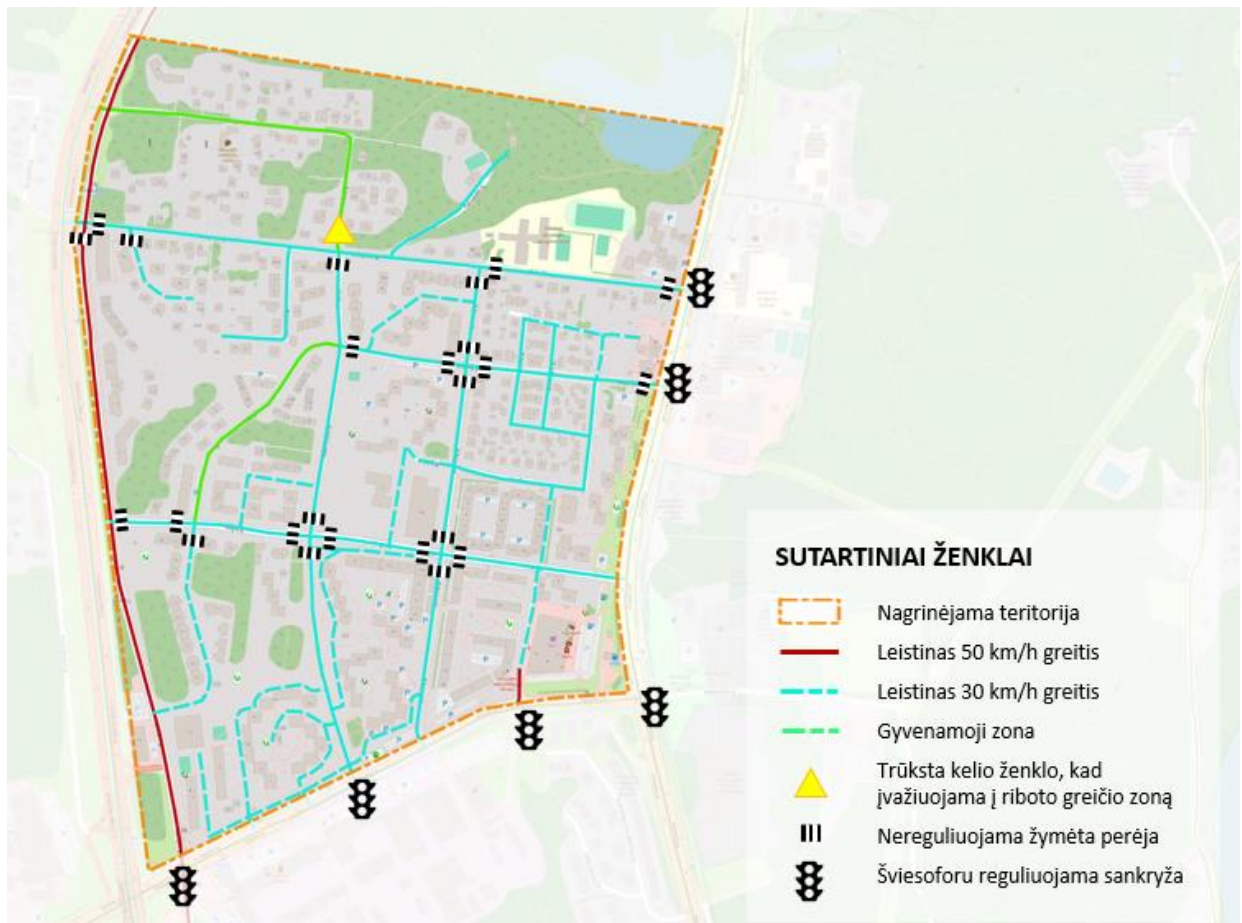
- Vizualiai tiesios gatvių ašys sudaro sąlygas viršyti esamą nustatytą greitį;
- Trūkstamas KET ženklas 542 Riboto greičio zona – 30 įvažiuojant į nagrinėjamą teritoriją iš Pievų g.;
- Atkarpose faktiškai vykstantis automobilių stovėjimas neatitinka STR reikalavimų, riboja matomumą arba gali trukdyti pravažiuoti specialiajam transportui;
- Didžioji dalis nagrinėjamoje teritorijoje perėjų neatitinka teisės aktų reikalavimų, todėl norint užtikrinti ramaus eismo zonos principus turėtų būti tvarkomos;
- Nereguliuojama pėsčiųjų perėja ties Mokyklos g. 76 ir 86 namais pagal ramaus eismo zonos principus turėtų būti pertvarkoma į nežymėtą perėją – iškeltą į pėsčiųjų takų lygį įvažiuojant į teritoriją.

3 EISMO SITUACIJOS ANALIZĖ NAGRINĖJAMOJE TERITORIJOJE

3.1 ESAMI EISMO ORGANIZAVIMO SPRENDIMAI

Šiuo metu į analizuojamą teritoriją patenkama 9 įvažiavimais iš gatvių (3 – nuo Ateities g., 3 – nuo Baltupio g. ir 3 – nuo Jeruzalės g.), 1 įvažiavimu iš gatvės statuso neturinčio kelio (nuo Ateities g., ties PC „Rimi“) bei 6 įvažiavimais į kiemą (3 – nuo Ateities g., iš jų vienas - per PC „Rimi“ automobilių stovėjimo aikštelę, 3 – nuo Baltupio g., 1 – nuo Jeruzalės g.). 5 sankryžos, kuriomis patenkama į teritoriją yra reguliuojamos šviesoforu: Jeruzalės - Mokyklos, Jeruzalės - Braškių, Ateities – Baltupių, Ateities – Maumedžių ir Ateities – neįregistruoto privažiavimo kelio šalia PC „Rimi“.

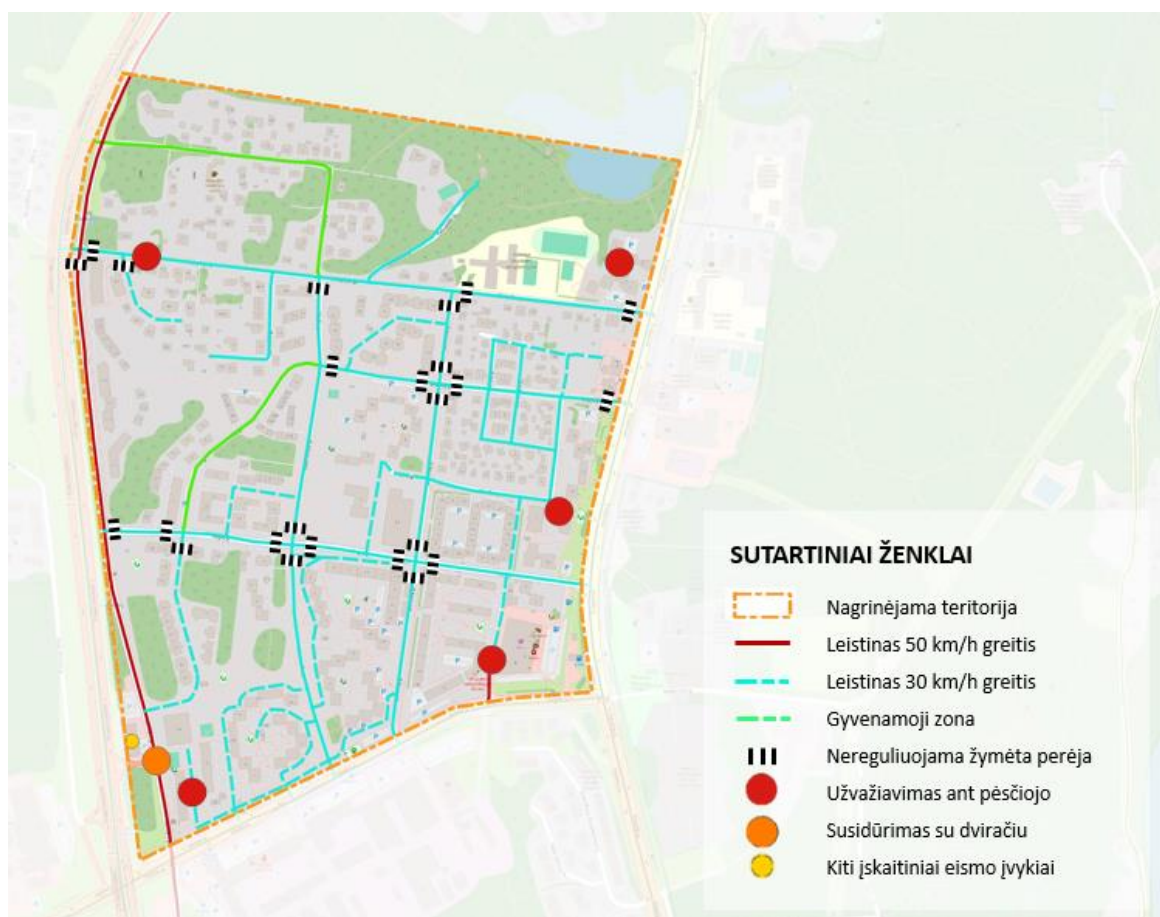
Didžiojoje nagrinėjamos teritorijos dalyje leistinas autotransporto greitis yra 30 km/val., išskyrus vakarinėje dalyje esančioje Baltupio gatvėje, bei atkarpoje nuo Ateities g. iki PC „Rimi“, kur leistinas 50 km/val. greitis, bei Lobio, Pievų ir Avižų gatvėse, kuriose nustatyta „gyvenamoji zona“ (žr. pav. 3.1). Ties visais įvažiavimais į planuojamą teritoriją įrengti 30 km/h zonos ženklai, išskyrus įvažiavimą per Lobio gatvę. Čia atvažiuojantys patenka į gyvenamąją zoną, tačiau jai pasibaigus ties Pievų – Mokyklos – Miežių sankryža trūksta 30 km/h zonos ženklo, kadangi šiuo maršrutu į teritorijos vidų patekę vairuotojai nemato, kad tai yra riboto greičio zona. Lobio ir Pievų gatvėse, priskirtose gyvenamajai zonai nėra įrengtos pėsčiųjų infrastruktūros, Avižų gatvėje yra pėsčiųjų takas iš vienos pusės.



pav. 3.1 Eismo organizavimo planuojamoje teritorijoje schema

3.2 EISMO SAUGOS SITUACIJA

Analizuojamas eismo įvykių laikotarpis – 2020 – 2024 (iki spalio mėn.) metai. Išanalizavus visų registruotų eismo įvykių aplinkybes, nustatyta, jog analizuojamos teritorijos gatvėse analizuojamu laikotarpiu įvyko 7 įskaitiniai eismo įvykiai (žr. pav. 3.2). Iš jų net 6 eismo įvykiuose nukentėjo pažeidžiamiausi eismo dalyviai – pėstieji (iš jų net trys – nepilnamečiai) ir dviratininkai. Deja dviejų eismo įvykių aplinkybių neįmanoma tiksliai įvertinti, kadangi vieta yra nurodyta pastatų ribose (automobilio ir dviračio užvažiavimas ant pilnamečių pėsčiųjų, tikėtina – gyvenamųjų namų kiemuose). Du eismo įvykiai, kuriuose nukentėjo nepilnamečiai pėstieji įvyko Mokyklos gatvėje ir privažiavimo kelyje tarp Rugių ir Ateities gatvių, šalia PC „Rimi“, ne perėjose. Dar vienas eismo įvykis su nepilnamečiu pėsčiuoju įvyko Ateities g. 11 namo kieme. Vienas eismo įvykis įvyko darant kairį posūkį (apsisukant) Baltupio gatvėje ties sankryža/išvažiavimu į Geležinio Vilko g., jo metu buvo sužeistas dviratininkas važiuavęs tiesiai. 5 iš 7 eismo įvykių įvyko šviesiu paros metu, tarp jų – visi eismo įvykiai, kuriuose nukentėjo nepilnamečiai pėstieji.



pav. 3.2 Įskaitiniai eismo įvykiai analizuojamose gatvėse
Duomenų šaltinis: Atviri Eismo įvykių informacinės sistemos (EİS) duomenys

Natūrinių srautų stebėjimų metu pastebėta, kad nepaisant greičio ribojimų, teritorijoje vyrauja didelis greitis (ypač Maumedžių, Rugių, Bitininkų g.), ženklų nepaisymas, nesustojimai prie STOP ženklų, nemažinamas greitis priešais greičio mažinimo kalnelius. Tokia eismo situacija formuoja palankią terpę tiek įskaitiniams, tiek neįskaitiniams eismo įvykiams, pažeidžiamiausiems eismo dalyviams trūksta saugumo jausmo. Ties Vilniaus Jeruzalės progimnazija Mokyklos g. (link Jeruzalės g.) stebėtas pavojus visiems eismo dalyviams dėl vyraujančių sustojimų prie perėjos, siekiant išleisti vaikus į mokyklą.

3.3 EISMO SRAUTŲ ANALIZĖ

3.3.1 Eismo srautų stebėjimų ir vertinimo metodika

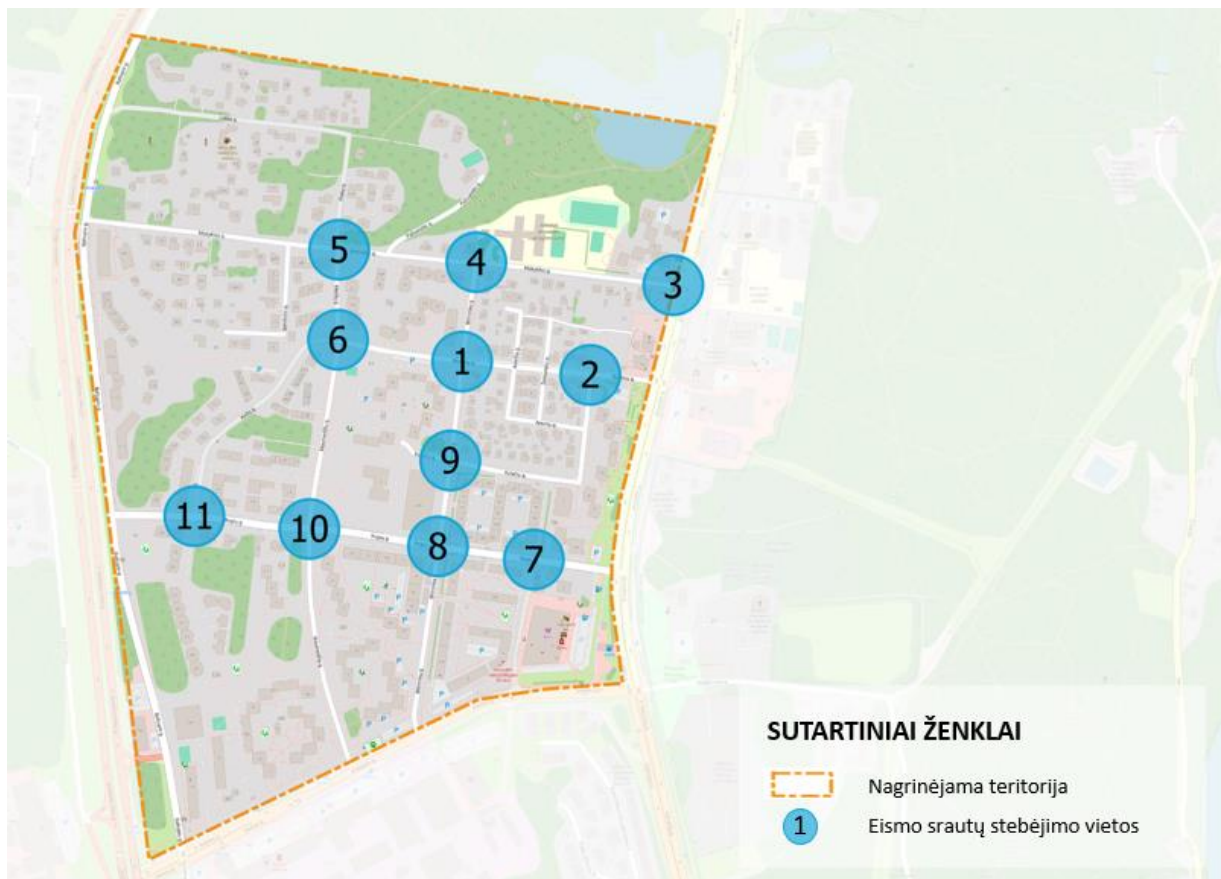
Siekiant geriau suprasti eismo dalyvių judėjimo tendencijas analizuojamoje teritorijoje, buvo atliekami pėsčiųjų, dviratininkų ir automobilių eismo srautų stebėjimai vienuolikoje teritorijoje esančių sankryžų:

1. Braškių - Bitininkų
2. Braškių - Braškių
3. Jeruzalės – Mokyklos
4. Bitininkų – Mokyklos
5. Miežių – Mokyklos – Pievų
6. Miežių – Braškių – Maumedžių – Avižų
7. Rugių – kelias be pavadinimo (šalia PC „Rimi“)
8. Bitininkų – Rugių
9. Bitininkų – Kviečių
10. Maumedžių – Rugių
11. Rugių – Avižų - Baltupio

Eismo srautai šiose keturiose sankryžose buvo stebimi 15 minučių intervalais 2 kartus per dieną:

- Ryte: 7.00-9.00 val.
- Vakare: 16.30 -18.30 val.

Eismo srautų analizei taip pat buvo naudojami SJ „Susisiekimo paslaugos“ pateikti turimi šviesoforais reguliuojamų sankryžų automobilių srautų duomenys.



pav. 3.3 Eismo srautų stebėjimo vietos nagrinėjamoje teritorijoje

3.3.2 Eismo srautai analizuojamose sankryžose

Natūrinių stebėjimų metu nagrinėjamoje Žvėryno teritorijoje (žr. pav. 3.3) stebėti automobilių, pėsčiųjų, dviračių ir paspirtukų srautai rytinio (žr. pav. 3.4) ir vakarinio (žr. pav. 3.5) piko metu.

Intensyviausi automobilių srautai stebimi Mokyklos, Bitininkų ir Maumedžių gatvių atkarpose rytinio piko metu (296 – 308 aut./val.), ypatingai intensyvus eismas stebimas ties Vilniaus Jeruzalės progimnazija. Vakarinio piko metu stebimas ženkliai mažesnis automobilių eismo intensyvumas, didžiausi srautai stebimi Rugių ir Braškių gatvių atkarpose (iki ~160 aut./val.).

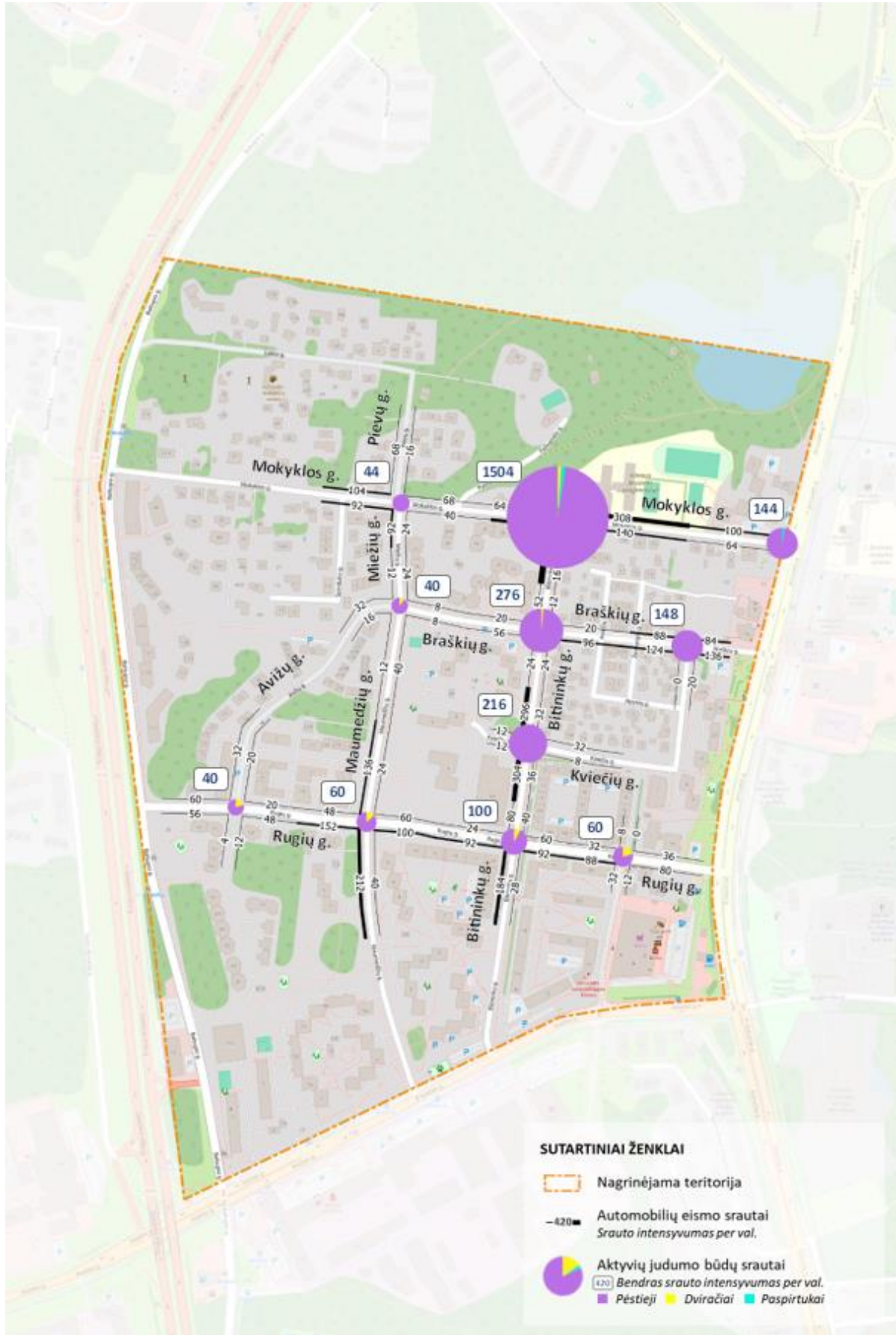
Kaip ir automobilių eismo atveju, didžiausias aktyvius keliavimo būdus pasirinkusių miestiečių srautas stebimas rytinio piko metu ties Vilniaus Jeruzalės progimnazija, Mokyklos ir Bitininkų g. sankryžoje (~1500 žm./val.). Mažėjantis srauto intensyvumas stebimas nuo ugdymo įstaigos tostančiose sankryžose visomis kryptimis, didžiausias intensyvumas vyrauja Bitininkų gatvėje. Vakarinio piko metu aktyvius keliavimo būdus pasirinkusių miestiečių eismo intensyvumas teritorijoje išlieka panašus, išskyrus keliasdešimt kartų sumažėjusius srautus Mokyklos ir Bitininkų g. sankryžoje (iki 56 žm./val.), bei 1,5 – 3,5 karto padidėjusius srautus Rugių g. sankryžose. Vertinant aktyvias judumo rūšis, visose stebėjimų vietose vyravo pėsčiųjų srautai.

Rytinio piko metu stebimas intensyvesnis dviračių srauto judėjimas visa Rugių gatve, taip pat stebimas kiek mažesnis srautas dalyje Braškių ir Mokyklos gatvių. Vakarinio piko metu srautai pasislenka – didžiausi srautai fiksuojami tam tikrose sankryžose (Pievų – Mokyklos ir Avižių – Rugių), o bendrai srautai ženkliai sumažėję išlieka Mokyklos, Rugių ir Braškių gatvėse.

Paspirtukų eismas rytinio piko metu fiksuotas tik Mokyklos g., tačiau vakarinio piko metu paspirtukų eismas teritorijoje suintensyvėja – paspirtukų srautai fiksuoti visose pagrindinėse sankryžose, intensyviausi srautai stebėti Mokyklos, Braškių, Rugių sankryžose.

Vykdam natūrinius srautų stebėjimus fiksuota nemažai su eismo organizavimu ir eismo saugos užtikrinimu susijusių problemų- ties Vilniaus Jeruzalės progimnazija Mokyklos g. (link Jeruzalės g.) stebėtas pavojus visiems eismo dalyviams dėl vyraujančių sustojimų prie perėjos, siekiant išleisti vaikus į mokyklą. Dėl tokios vairuotojų elgsenos formuojasi spūstys, vairuotojai neatidžiai elgiasi kitų pėsčiųjų atžvilgiu (nepraleidžia, nepastebi), sudaromos pavojingos situacijos (bandymai lenkti, važiuoti tiesiai, nepraleidžiant pirmumo teisę turinčius kitus automobilius ir t.t.).

Maumedžių, Rugių, Bitininkų gatvėse nesant spūstims vyrauja didelis greičiai, pėstiesiems nesuteikiama pirmenybė kirsti sankryžą (ar važiuojamąją dalį, jei matomumo ribose nėra sankryžos) nesant pėsčiųjų perėjai, jaučiamas saugių galimybių kirsti važiuojamąją dalį trūkumas.



pav. 3.4 Apibendrinta eismo srautų schema rytinio piko metu 7.00 -9.00 val.



pav. 3.5 Apibendrinta eismo srautų schema vakarinio piko metu 16.30 -18.30 val.

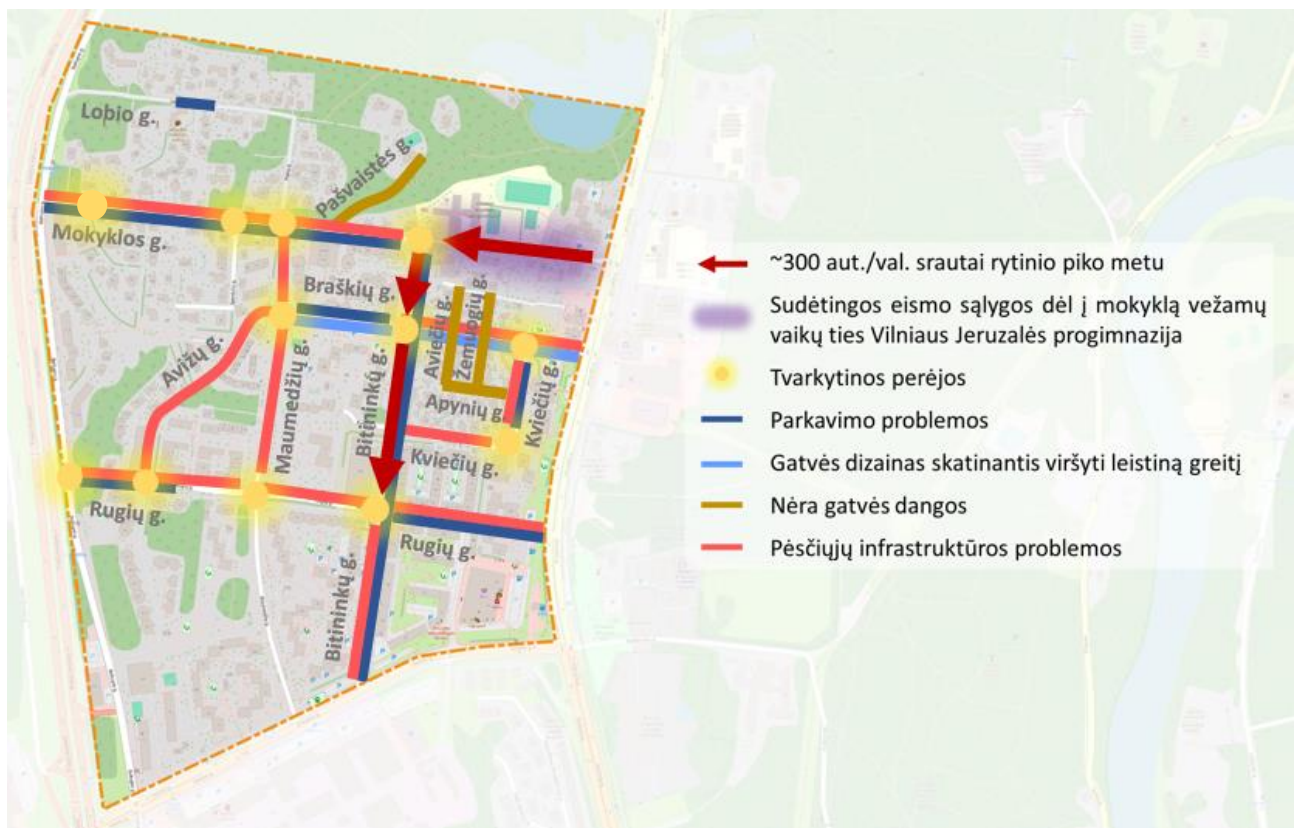
3.4 IŠVADOS IR ĮŽVALGOS

- Nagrinėjamoje teritorijoje yra nustatyti du skirtingi motorizuoto transporto greičio režimai - 30 km/h zona beveik visoje teritorijoje ir dvi atkarpos, kuriose nustatyta gyvenamoji zona. Identifikuota, kad Pievų – Mokyklos – Miežių sankryžoje 30 km/h zonos ženklų, kadangi per Lobio g. į nagrinėjamos teritorijos vidų patekę vairuotojai nemato, kad tai yra riboto greičio zona.
- Esamos priemonės ne visur užtikrina nustatyto greičio režimo laikymosi nagrinėjamoje teritorijoje. Ypač jautrios pažeidžiamiausiems eismo dalyviams probleminės situacijos, susijusios su greičio viršijimu, identifikuotos Maumedžių, Rugių, Bitininkų gatvėse.
- Įskaitinių eismo įvykių analizė parodė, kad dauguma eismo įvykių įvyksta šviesiu paros metu, tiek gatvėse, tiek kiemuose, dažnai nukentčia nepilnamečiai. Tokia situacija indikuoja, kad yra reikalingi eismo saugos gerinimo sprendimai visoje nagrinėjamoje teritorijoje.
- Mokyklos g., šalia Vilniaus Jeruzalės progimnazijos, identifikuota probleminė situacija, susijusi su vaikais į mokyklą atvežančiais ir neleistinosiose vietose paleidžiančiais tėvais – sudaromos pavojingos situacijos tiek kitiems automobiliams, tiek kitiems eismo dalyviams. Kadangi ši situacija generuoja iškart kelias papildomas problemas – spūstys, tarša, pavojus pažeidžiamiausiems eismo dalyviams (pėstiesiems, dviratininkams, iš kurių nemaža dalis – nepilnamečiai, keliaujantys į mokyklą), ją būtina spręsti.
- Intensyviausi automobilių srautai stebimi rytinio piko metu Mokyklos (Bitininkų g. link) ir Bitininkų (Ateities g. link) gatvėse – tam tikrose atkarpose jie yra artimi ir net viršija 300 aut./val. Taip pat rytinio piko metu intensyvesnis automobilių srautas fiksuotas Maumedžių g. atkarpoje link Ateities g. (virš 200 aut./val.).
- Intensyviausi pėsčiųjų srautai stebimi rytinio piko metu atkartoja automobilių srautų tendencijas – Mokyklos ir Bitininkų gatvėse. Tokia situacija suponuoja ypač stiprų poreikį spręsti automobilių eismo ir stovėjimo bei pėsčiųjų eismo saugos klausimą rytinio piko metu.

4 ESAMOS JUDUMO SITUACIJOS APIBENDRINIMAS

Tyrimo metu identifikuotos probleminės situacijos:

- Vizualiai tiesios gatvių ašys sudaro sąlygas viršyti esamą nustatytą greitį. Braškių gatvės dizainas (važiuojamosios dalies plotis) skatina viršyti leistiną greitį. Ypač jautrios pažeidžiamiausiems eismo dalyviams probleminės situacijos, susijusios su greičio viršijimu, identifikuotos Maumedžių, Rugių, Bitininkų gatvėse.
- Intensyvūs eismo srautai stebėti rytinio piko metu Mokyklos ir Bitininkų gatvių atkarpose.
- Mokyklos g. atkarpoje nuo Jeruzalės iki Bitininkų g., ties Vilniaus Jeruzalės progimnazija rytinio piko metu stebimos sudėtingos eismo sąlygos dėl automobiliais į mokyklą vaikus atvežančių tėvų srauto ir KET taisyklių nepaisymo.
- Beveik visose nagrinėjamos teritorijos sankryžose esančios perėjos neatitinka tam tikrų teisės aktų reikalavimų ir yra tvarkytinos.
- Mokyklos, Braškių, Bitininkų, Kviečių ir Lobių gatvėse tam tikrose atkarpose identifikuotos su neteisingu ar neteisingai įrengtu automobilių stovėjimu susijusios problemos – per siaura važiuojamoji dalis, per siauras šaligatvis, kliūtys pėstiesiems ir t.t.
- Mokyklos, Braškių, Maumedžių, Rugių, Bitininkų, Kviečių, Miežių gatvėse (jų atkarpose) nustatytos įvairaus pobūdžio pėsčiųjų infrastruktūros problemos – per siauri šaligatviai, nenuleisti bortai, blogos kokybės dangą, kliūtis ir t.t.
- Pašvaistės, Aviečių, Žemuogių ir Apynių gatvėse trūksta dangų.
- Naudotojų patirčių apklausos metu identifikuota, kad daugiausiai problematikos respondentai patiria Mokyklos, Rugių, Maumedžių, Bitininkų ir Braškių gatvėse.



pav. 4.1 Nagrinėjamoje teritorijoje identifikuotų probleminių situacijų apibendrinimas

Tyrimo metu identifikuoti poreikiai:

- Intensyviausi pėsčiųjų srautai stebimi rytinio piko metu atkartoja automobilių srautų tendencijas – Mokyklos ir Bitininkų gatvėse. Tokia situacija suponuoja ypač stiprų poreikį spręsti automobilių eismo ir stovėjimo bei pėsčiųjų eismo saugos klausimą rytinio piko metu.
- Esamos priemonės neužtikrina nustatyto greičio režimo laikymosi nagrinėjamoje teritorijoje, todėl yra poreikis organizacinėmis ir infrastruktūrinėmis priemonėmis užtikrinti ramaus eismo principų laikymąsi visoje teritorijoje.
- Naudotojų poreikių analizė parodė, kad be tinkamo automobilių greičio užtikrinimo, pėstiesiems taip pat itin svarbus geras apšvietimas, geras matomumas ties sankryžomis ir perėjomis, pėsčiųjų infrastruktūros tęstinumas ir patogumas, kliūčių pašalinimas, daugiau želdinių, papildomi elementai patogumui (pvz. suoliukai).

5 PIRMINIAI SIŪLYMAI RAMAUS EISMO ZONOS (REZ) ĮGYVENDINIMUI

Vadovaujantis tyrimo rezultatais, siūloma ramaus eismo zonos koncepciją vystyti tokiu prioritetiškumu:



pav. 5.1 Pagrindas Jeruzalės ramaus eismo zonos (REZ) koncepcijai

Remiantis gerąja užsienio ir Lietuvos miestų praktika, ramaus eismo zonos principų užtikrinimui teritorijoje, atsižvelgiant į identifikuotą problematiką ir poreikius konkrečiose vietose, gali būti taikomos šios priemonės:

I. Infrastruktūrinės priemonės:

1. Lygiagretus automobilių stovėjimas (prioritetas – išnaudojant perteklinį važiuojamosios dalies plotį, kas 2-3 vietas sodinami želdiniai);
2. Automobilių stovėjimo vietų mažinimas (ten, kur neatitinka teisės aktų reikalavimų, kelia eismo saugos problemas arba kur trūksta vietos pėsčiųjų ar dviratininkų infrastruktūrai);

3. Erdvės dalinimosi paslaugoms (dalinimosi paslaugų prieinamumo užtikrinimas, mikromobilumo priemonių atveju - užtikrinama tvarka, mažinama kliūčių ir barjerų tikimybė);
4. Infrastruktūra dviračių ir paspirtukų trumpalaikiam sustojimui / ilgalaikiam laikymui (turi būti įrengiama netrukdamat pėsčiųjų eismui ir nebloginant sąlygų pėstiesiems);
5. Gatvės iškreivinimai (20 – 30 km/h lėto eismo gatvėse, siekiant užtikrinti greičio režimo laikymąsi ir didinti eismo saugą);
6. Vienpusio eismo gatvė (gatvėse, kuriose yra poreikis perskirstyti važiujamosios dalies erdvę, valdyti, perskirstyti eismo srautus, tranzitinio srauto mažinimui);
7. Iškilios perėjos;
8. Važiujamosios dalies susiaurinimas nereguliuojamose perėjose ar sankryžose (siekiant užtikrinti greičio režimo laikymąsi ir didinti eismo saugą);
9. Dviračių eismas bendrame sraute (galimas 20 - 30 km/h gatvėse, kuriose automobilių srautas nėra didelis);
10. Dviračių gatvė (įrengiamos 20 - 30 km/h gatvėse, gatvės geometrija parenkama taip, kad nebūtų patraukli greitam automobilių eismui);
11. Ramaus eismo gatvė (įrengiamos 5 km/h lėto eismo gatvėse, siauresnėse nei 12 m);
12. Pėsčiųjų ir dviračių prioritetas per dizainą / taktinį urbanizmą (mažosios architektūros elementai, dangos, viešosios erdvės ir t.t.);
13. Želdiniai;

II. Kitos priemonės REZ funkcionavimo gerinimui:

1. Greičio ribojimas;
2. Automobilių stovėjimo politika;
3. Tranzito ribojimas;
4. Aptarnaujančio transporto valdymas;
5. „Mokyklos gatvė“.