

# Vilniaus miesto tikslinių teritorijų integruotos plėtros galimybių studija

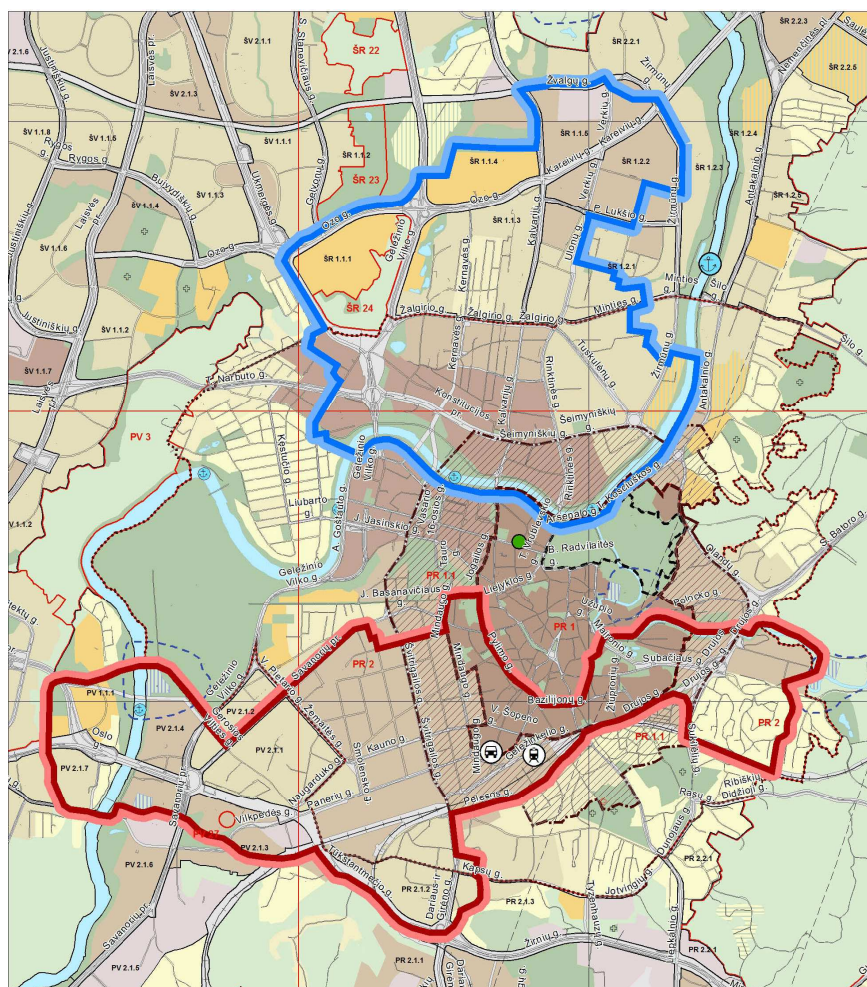


## I etapas. Vilniaus miesto teritorijos analizė, vertinimas, tikslinių teritorijų ir su jomis susijusių teritorijų apibrėžimas (identifikavimas), pagrindimas

VP objekto Nr. VP14-20

Projektas Nr. VP1-4.2-VRM-02-R-02-018

### BYLA Nr. 1



UŽSAKOVAS:  
VILNIAUS MIESTO SAVIVALDYBĖS  
EKONOMIKOS IR INVESTICIJŲ DEPARTAMENTAS 2014-01-08 Nr. A72-6/14(2.19-EK)

RENGĖJAS:  
SAVIVALDYBĖS ĮMONĖ „VILNIAUS PLANAS“

# Vilniaus miesto tikslinių teritorijų integruotos plėtros galimybių studija



UŽSAKOVAS:  
VILNIAUS MIESTO SAVIVALDYBĖS  
EKONOMIKOS IR INVESTICIJŲ DEPARTAMENTAS 2014-01-08 Nr. A72-6/14(2.19-EK)

RENGĖJAS:  
SAVIVALDYBĖS ĮMONĖ „VILNIAUS PLANAS“

VP objekto Nr. VP14-20  
Projektas Nr. VP1-4.2-VRM-02-R-02-018

**BYLA Nr. 1**

**I etapo Vilniaus miesto teritorijos analizė, vertinimas, tikslinių teritorijų ir su jomis susijusių teritorijų apibrėžimas (identifikavimas), pagrindimas**

## Turinys

<b>TECHNINĖ UŽDUOTIS</b> .....	<b>5</b>
<b>1. ĮVADAS</b> .....	<b>6</b>
1.1. PAGRINDINĖS SĄVOKOS .....	9
1.2. PAGRINDINĖS SANTRUMPOS .....	10
1.3. TERITORIJŲ INTEGRUOTO VYSTYMO PLANAVIMO METODINIAI PRINCIPAI .....	11
<b>2. SITUACIJOS ANALIZĖ, PROBLEMINIŲ TERITORIJŲ IDENTIFIKAVIMAS (I ETAPU UŽDUOTYS 1.1., 1.6.)</b> .....	<b>14</b>
2.1. VILNIAUS MIESTO PROBLEMOS KITŲ LIETUVOS MIESTŲ PROBLEMŲ KONTEKSTE .....	15
2.1.1. VILNIAUS STIPRYBIŲ, SILPNYBIŲ, GALIMYBIŲ IR GRĖSMIŲ (SSGG) ANALIZĖS REZULTATAI REGIONINĖS RAIDOS ASPEKTU.....	21
2.2. MIESTO PROBLEMOS GYVENIMO KOKYBĖS ASPEKTU (UŽDUOTIS 1.6.) .....	23
2.3. VILNIAUS DEMOGRAFINĖ RAIDA, GYVENTOJŲ SKLAIDA TERITORIJOJE .....	28
2.4. MIESTO URBANISTINĖS STRUKTŪROS PRIVALUMAI IR TRŪKUMAI .....	32
2.5. MIESTO SUSISIEKIMO SISTEMOS RAIDA IR PROBLEMOS.....	50
2.6. MIESTO TERITORINĖS RAIDOS PASIEKIMAI IR PROBLEMOS PAGAL SEKTORIUS.....	66
2.6.1. GYVENAMOSIOS APLINKOS IR BŪSTO PROBLEMOS .....	66
2.6.2. SOCIALINĖS INFRASTRUKTŪROS PROBLEMOS.....	70
2.6.3. SPORTO, KULTŪROS IR LAISVALAIKIO INFRASTRUKTŪROS PROBLEMOS.....	74
2.6.4. INŽINERINĖS INFRASTRUKTŪROS BŪKLĖ IR PROBLEMOS.....	78
2.6.5. APLINKOS PROBLEMOS.....	81
<b>3. VILNIAUS MIESTO INTEGRUOTŲ TERITORINIŲ INVESTICIJŲ TERITORIJŲ RIBŲ PAGRINDIMAS (I ETAPU UŽDUOTIS 1.2)</b> .....	<b>83</b>
3.1 URBANISTINĖS RAIDOS PROBLEMŲ TERITORINĖ SKLAIDA VILNIAUS MIESTO TERITORIJOJE (APŽVALGA).....	83
3.2 URBANISTINĖS RAIDOS PROBLEMŲ TERITORIJŲ ATRANKA .....	85
<b>4. VILNIAUS MIESTO TIKSLINIŲ TERITORIJŲ RIBŲ NUSTATYMAS (I ETAPU UŽDUOTYS 1.3-1.5)</b> .....	<b>88</b>
4.1. „ŠIAURINĖ“ IR „PIETINĖ“ KOMPLEKSINIO VYSTYMO (TIKSLINĖS ITI) TERITORIJOS (užduotis 1.3.).....	88
4.2. SUSIETOS INTEGRUOTO VYSTYMO TERITORIJOS (užduotis 1.3.) .....	89

4.3. TIKSLINIŲ TERITORIJŲ URBANISTINĖ ANALIZĖ (užduotis 1.4.) .....	93
4.3.1. ŠIAURINĖS TERITORIJOS ESAMOS URBANISTINĖS BŪKLĖS ANALIZĖ .....	93
4.3.2. PIETINĖS TERITORIJOS ESAMOS URBANISTINĖS BŪKLĖS ANALIZĖ.....	100
4.4. „ŠIAURINĖS“ TIKSLINĖS TERITORIJOS PROBLEMOS IR PLĖTROS POTENCILAS (užduotis 1.5.) .....	112
4.5. „PIETINĖS“ TIKSLINĖS TERITORIJOS PROBLEMOS IR PLĖTROS POTENCIALAS(užduotis 1.5.) .....	115

## VILNIAUS MIESTO TIKSLINIŲ TERITORIJŲ INTEGRUOTOS PLĖTROS GALIMYBIŲ STUDIJOS PARENGIMO TECHNINĖ UŽDUOTIS

### I. PASLAUGŲ TIKSLAS

Vilniaus miesto tikslinių teritorijų integruotos plėtros galimybių studija rengiama siekiant pasirengti 2014–2020 metų Europos Sąjungos struktūrinės paramos panaudojimo laikotarpiui pagal 2014–2020 metų Nacionalinės pažangos programą (toliau – NPP) ir NPP 7 prioritetą „Regioninė plėtra“ bei prioriteto „Regioninė plėtra“ 2 tikslo „Didinti teritorinę sanglaudą regionuose“ 1 uždavinio „Spręsti tikslinėms teritorijoms (gyvenamosioms vietovėms) būdingas problemas – didinti jų konkurencingumą ir gyvenamosios vietos patrauklumą, skatinti jų ekonomikos augimą“ 7.2.1 uždavinio įgyvendinimo kryptį: „7.2.1.1 kompleksiskai plėtoti ir atnaujinti su problemomis susiduriančių 5 didžiųjų miestų dalių viešąją infrastruktūrą (įskaitant viešųjų erdvių, urbanistinės infrastruktūros plėtrą, apleistų teritorijų pritaikymą investicijoms) – didinti miestų investicinį patrauklumą ir prisidėti prie jų tarptautinio konkurencingumo didėjimo“ taikant integruotų teritorinių investicijų (ITI) modelį.

**Pagrindinis paslaugų tikslas** – parengti Vilniaus miesto tikslinių teritorijų integruotos plėtros galimybių studiją (toliau – Galimybių studija), kurios pagrindu bus atnaujintas Vilniaus miesto 2010–2020 metų strateginis planas.

### II. PAGRINDINIAI REIKALAVIMAI ATLIEKAMOMS PASLAUGOMS (UŽDAVINIAI)

Rengiant Galimybių studiją būtina suteikti žemiau išvardintas paslaugas trimis etapais:

**I etapas. Vilniaus miesto teritorijos analizė, vertinimas, tikslinių teritorijų ir su jomis susijusių teritorijų apibrėžimas (identifikavimas), pagrindimas**

**I etapo užduotys:**

- 1.1. Atlikti Vilniaus miesto teritorijos analizę, vertinimą (ITI kontekstas).
- 1.2. Nustatyti, apibrėžti, pagrįsti ir atvaizduoti Vilniaus miesto ITI susijusių teritorijų ribas (tikslinių, susietų, gravitacijos). Pateikti teritorijų žemėlapius.
- 1.3. Nustatyti, apibrėžti, pagrįsti, Vilniaus miesto tikslines teritorijas (dviejų pagrindinių tikslinių teritorijų nustatymas, žemėlapių suformavimas, pateikimas).
- 1.4. Atlikti nustatytos Vilniaus miesto ITI teritorijos urbanistinę analizę, vertinimą, pagrindimą.
- 1.5. Atlikti nustatytų Vilniaus miesto tikslinių teritorijų analizę, vertinimą, pagrindimą.
- 1.6. Atlikti bendruomenių apklausas, konsultacijas, rezultatų analizę Vilniaus miesto tikslinėse teritorijose Nr. 1 ir Nr. 2.

*I etapo užduotys (teritorijų analizė) turi būti atliekamos vadovaujantis Vidaus reikalų ministerijos gairėmis ir rekomendacijomis dėl ITI ir tikslinių teritorijų, taip pat konsultuojantis su Vidaus reikalų ministerija, Vilniaus savivaldybe.*

## 1. ĮVADAS

Vilniaus miesto savivaldybės integruotų teritorinių investicijų studijos (toliau Programa) paskirtis – nustatyti Vilniaus miesto savivaldybės integruoto darnaus vystymo strategiją 2014–2020 metais, siekiant užtikrinti ES struktūrinės paramos investicijų efektyvumą. Įvertinus 2007–2013 m. struktūrinės paramos investicijų efektyvumą, pripažinta, kad nepagrįstai mažą paramą gavo didieji šalies miestai - ekonomikos varikliai, trūko įgyvendinamų priemonių kompleksiskumo, dauguma investicijų buvo skirta techninei infrastruktūrai plėtoti, bet jos nepakankamai tarnavo socialinės atskirties mažinimui, darbo vietų kūrimui.

Konstatuota, kad apleisti didžiųjų miestų rajonai riboja viso miesto ekonominio augimo ir konkurencingumo galimybes. Jose susidaro nusikalstamumo, socialinių patologijų židiniai. Viena esminių šių teritorijų nepatrauklumo priežasčių – apleista, neišplėtota ar netinkamai išplėtota pavienių teritorijų viešoji infrastruktūra. Todėl būtinos kompleksinio pobūdžio investicijos siekiant atgaivinti miestų teritorijų bendruomeninę bei viešąją infrastruktūrą ir taip geriau panaudoti šių teritorijų potencialą, didinti teritorinę sanglaudą.

Integruotų teritorinių investicijų studija, realizuodama nacionalinės regioninės politikos prioritetinį tikslą, orientuojasi į **tolygų ir darnų teritorijų vystymą**. Didinant didžiųjų miestų investicinį patrauklumą, bus ženkliai prisidėta prie jų ekonominio augimo ir tarptautinio konkurencingumo ugdymo. Darniai vystomi didieji miestai, turėtų teigiamai paveikti viso regiono socialinę situaciją – suaktyvėjus švytuoklinei migracijai, padidėtų užimtumo galimybės didesnės teritorijos gyventojams.

2014–2020 m. Nacionalinės pažangos programos horizontaliojo prioriteto antroji kryptis skiriama tikslinių teritorijų plėtrai. Prioriteto „Regionų plėtra“ uždaviniai bus įgyvendinami, naudojant ES šalyse senbuvėse patikrintą, integruotų teritorinių investicijų (ITI) instrumentą. ITI instrumento privalumas – investicijų pagal skirtingas prioritetines kryptis integravimas apibrėžtose teritorijose. Numatomos investicijos į miestų viešąją infrastruktūrą jų viešosioms erdvėms plėtoti, apleistoms teritorijoms sutvarkyti, nuosekliai vystyti jų urbanistinę infrastruktūrą. Teritorijose, kurios turi du ryškius bruožus:

- a) jos turi gerą ekonominio ir urbanistinio augimo perspektyvą;
- b) jose koncentruojasi įvairios socialinės, ekologinės ir kitos problemos.

Investicijų numatymas viename dokumente ir tvirtinimas vienu sprendimu leidžia miestui iš anksto derinti būsimas įvairių sektorių investicijas, sudaryti strategijos įgyvendinimo grafiką. Taip organizuojamas kompleksinis išskirtų teritorijų vystymas.

Dar vienas esminis šių ITI programų elementas – atsakomybės ir užduočių paskirstymas tarp centrinio lygmens institucijų ir savivaldybės. Valstybė, skirdama finansavimą atitinkamai programai, nustato užduotis bei įpareigojimus savivaldybei dėl reikalingų pasiekti rodiklių. Pagal šią kryptį įgyvendinamos kompleksinio pobūdžio (URBAN tipo) priemonės, t.y. tokios, kuriose nedominuoja vieno kurio nors sektoriaus veiklos.

Studija įvertina ir sprendžia Vilniaus miesto teritorijos problemų visumą bei išskiria tikslines kompleksinio vystymo teritorijas, kuriose esamų problemų sprendimas labiausiai įtakos viso miesto augimą, jo potencialo atvėrimą. Infrastruktūrinės investicijos koncentruojamos ir derinamos tarpusavyje. Programos dėka, kartu bus koordinuojama ir ES struktūrinių fondų remiama - bendruomenės inicijuojama vietos plėtra.

2014-2020 m. ES struktūrinės paramos įgyvendinimo gairės akcentuoja investicijas, kurios ilgalaikiame periode generuotų pajamas, prisidėtų prie ekonominės aplinkos gerinimo, užimtumo didinimo, socialinių problemų sprendimo. Tam reikalingas investicijų koncentravimas pasirinktose prioritetinėse srityse ir įvairių augimo veiksnių – infrastruktūros, žmogiškųjų išteklių, inovacijų – tolygus skatinimas, taip pat išankstinis susijusių privačių investicijų pritraukimo planavimas. Siektina, kad įgyvendinant investicijų paketą, būtų derinamos infrastruktūrinės ir „minkštosios“ priemonės, įtakojančios konkrečios vietovės specifines problemas – socialinės atskirties mažinimą, darbo vietų kūrimą, nusikalstamumo problemų sprendimą, fizinės aplinkos, susisiekimo gerinimą, aplinkosauginių problemų sprendimą ir t.t.

Į studiją įtraukti gyventojų bendruomenei skirtų paslaugų plėtros projektai - kultūros, sporto, neformalaus švietimo, nestacionarių socialinių paslaugų srityje. Į programos formavimo ir įgyvendinimo procesą numatoma įtraukti tikslinių miesto teritorijų gyventojų bendruomenę bei kitus socialinius ekonominius partnerius. Atskiras veiksmų programos (-ų) priemonės numatoma įgyvendinti, taikant LEADER principą. LEADER principu rekomenduojama teikti paramą vietos bendruomenėms, pritraukti veikiančias bendruomenės vietos veiklos grupes (BVG). Svarbus aspektas - skatinti privačių investicijų dalyvavimą strategijos įgyvendinime.

Studija parengta vadovaujantis:

- 2014–2020 m. Nacionalinės pažangos programa, patvirtinta 2012 m. lapkričio 28 d. LR Vyriausybės nutarimu Nr. 1482. Šioje programoje, jungiančioje pagrindines Lietuvos pažangos strategijos „Lietuva 2030“ ir Europos Sąjungos strategijos „Europa 2020“ nuostatas ir orientuotoje į pažangą, aprašomi ilgalaikių valstybės prioritetų įgyvendinimo uždaviniai ir kryptys, numatomos ES finansinės paramos proporcijos;
- Vilniaus miesto 2010-2020 m. strateginiu planu, patvirtintu Vilniaus miesto savivaldybės Tarybos 2010m. lapkričio 24 d. sprendimu Nr. 1-1778;

- Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendroju planu iki 2015 m., patvirtintu Vilniaus miesto savivaldybės Tarybos 2007 m. vasario 14 d. sprendimu Nr. 1-1519.

## 1.1. PAGRINDINĖS SĄVOKOS

**Integruotos teritorinės investicijos (ITI)** – investavimo instrumentas, akcentuojantis teritorinį investicijų koncentravimą, derinimą, integravimą. Priemonė skirta investicijoms pagal daugiau nei vieną prioritetinę kryptį vienoje ar keliuose veiksmų programose. Finansavimas pagal kelias prioritetines kryptis gali būti sutelktas tam tikrai teritorijai skirtoje integruotoje investavimo strategijoje.

**Tikslinė, kompleksinės plėtros teritorija** (arba tiesiog **tikslinė teritorija**) – tai miesto dalis, į kurios kompleksinę plėtrą koncentruojamos ir integruojamos planuojamo laikotarpio investicijos, kuri turi didelį ekonominio urbanistinio augimo potencialą ir kuriai būdingos aštrios ekonominės, socialinės, urbanistinės ir aplinkos apsaugos problemos.

**Susietos teritorijos** – tai teritorijos, kuriose bus įgyvendinamos sektorinio finansavimo priemonės (nacionaliniai, regioniniai ar lokalūs vietos projektai), esmingai įtakančios tikslinių teritorijų vystymą, kurių įgyvendinimo sėkmė ženkliai priklausys nuo tikslinių teritorijų vystymo sėkmės. Išskiriami trys pagrindiniai susietų teritorijų tipai: tiesiogine, kompleksine įtaka susieta teritorija, funkcinės gravitacijos ir metropolinė zona.

**Tiesiogine, kompleksine įtaka susieta teritorija** - tai tikslines teritorijas supanti, tiesioginės, kompleksinės tarpusavio įtakos zona, kuri nustatoma, įvertinus atskirų projektų įgyvendinimo poveikio arealą. Vilniaus miesto atveju, ji susieja tikslines Šiaurinę ir Pietinę teritorijas į vieningą miesto branduolį ir su juo apjungia glaudžiais funkciniais ryšiais susietus gyvenamuosius, komercinius ir rekreacinius rajonus.

**Funkcinės gravitacijos (arba gravitacijos) zona** - susietų teritorijų tipas funkciniais (darbo, mokymosi, laisvalaikio ir kitų paslaugų) ryšiais, visų pirma, išplėtotomis susisiekimo komunikacijomis, susietos teritorijos, tame tarpe ir erdviškai nuo tikslinių teritorijų nutolusios teritorijos (pvz. Romų bendruomenės susieta teritorija Naujininkuose).

**Metropolinė zona** - susietos teritorijos tipas, jungiantis teritorijas aplink Vilniaus miestą - Trakų, Vilniaus, Elektrėnų, Širvintų ir Šalčininkų rajonų miestus, miestelius, sodininkų bendrijas, rekreacinius rajonus, kuriems būdinga intensyvi švytuoklinė migracija ir kurioje (metropolinėje zonoje) koordinuotomis savivaldybių ir valstybės pastangomis bus įgyvendinami regioniniai ir nacionaliniai teritorijų planavimo, susisiekimo sistemos tobulinimo, rekreacijos plėtros projektai.

**Bendruomenės inicijuota vietos plėtra (BIVP)** – tai projektai lokaliuose teritorijose, kuriose dalyvauja viešieji ir privatieji pilietinės visuomenės subjektai, suteikiant jiems įgaliojimus priimti ir įgyvendinti sprendimus. Veikla vykdoma per integruotas, kelis sektorius apimančias vietos plėtros strategijas ir orientuojasi į konkrečias subregionines teritorijas. Veikla pagrįsta iniciatyvos LEADER įgyvendinimo patirtimi, remiantis principu „iš apačios į viršų“, kai

vietos poreikiai atitinka aukštesniu lygmeniu nustatytus prioritetus; tuo siekiant didinti teritorinio vystymosi strategijų efektyvumą ir veiksmingumą vietos partnerystei. Bendruomenės inicijuota vietos plėtra taikoma visiems BSD fondams.

**URBAN tipo** priemonės - kompleksinio pobūdžio priemonės, nukreiptos į teritorinių problemų sprendimą ir kuriose nedominuoja vieno kurio nors sektoriaus veiklos investicijos.

**Urbanistinės plėtros branduoliai** – teritorijos (tikslinių teritorijų dalys), kuriose koncentruojamos teritorinės investicijos integruotos projektuose, kurie tampa urbanistinės plėtros katalizatoriais, skatina tolesnę plėtrą, pritraukia privačias investicijas. Plėtros branduoliai paprastai formuoja ypatingos reikšmės (tarptautinės, nacionalinės, bendramiestinės) objektų statyba, didelės apimties kompleksinio pobūdžio gatvių, su visa technine infrastruktūra statyba arba rekonstrukcija.

## **1.2. PAGRINDINĖS SANTRUMPOS**

**AEI** – atsinaujinančios energijos ištekliai

**BVP** – bendrasis vidaus produktas

**BIVP** - bendruomenės inicijuota vietos plėtra

**EK** – Europos Komisija

**ERPF** – Europos regioninės plėtros fondas

**ES** – Europos Sąjunga

**ESF** – Europos socialinis fondas

**GKI** – gyvenimo kokybės indeksas

**IRT** – informacinės ir ryšio technologijos

**IT** – informacinės technologijos

**ITI** – integruotos teritorinės investicijos

**IVPK** – Informacinės visuomenės plėtros komitetas prie Susisiekimo ministerijos

**KKI** – kūrybinės ir kultūrinės industrijos

**LR** – Lietuvos Respublika

**LSD** – Lietuvos statistikos departamentas

**NPP** – 2014–2020 metų LR nacionalinės pažangos programa

**SF** – Sanglaudos fondas

**SVV** – smulkusis ir vidutinis verslas

**VVG** – vietos veiklos grupės

**Vilniaus BP** – Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrasis planas

**Vilniaus SP**– Vilniaus miesto savivaldybės strateginis planas

**VP** – LR 2014-2020 metų ES struktūrinių fondų investicijų veiksmų programa

**BSD** – Bendrasis strateginis dokumentas

### **1.3. TERITORIJŲ INTEGRUOTO VYSTYMO PLANAVIMO METODINIAI PRINCIPAI**

ES struktūrinės paramos integruotų teritorinių investicijų efektyvumą turi garantuoti jų kryptingumas, koncentravimas **tikslinėse, kompleksinio vystymo teritorijose**. Šios teritorijos atrenkamos pagal dvi kriterijų grupes:

- teritorijų ekonominio-urbanistinio **augimo potencialą**, argumentuojamą strateginių miesto plėtros dokumentų sprendiniais;
- teritorinių **problemų gausą ir aštrumą**, atlikus esamos gyvenimo kokybės analizę.

Pabrėžtina, kad egzistuoja daug teritorijų su ryškiomis problemomis, tačiau jos neturi augimo potencialo ir iš kitos pusės, yra teritorijų, turinčių augimo potencialą, kuris gali realizuotis be trukdžių - „natūraliai“. Tuo tarpu integruotos investicijos, turėtų būti nukreiptos į trečią teritorijų tipą - gerą **augimo potencialą** turinčias **problemines teritorijas** (žr. 1.1 pav.).

#### **1.1 pav. Įvairių „plėtros“ teritorijų tipų sąryšiai**

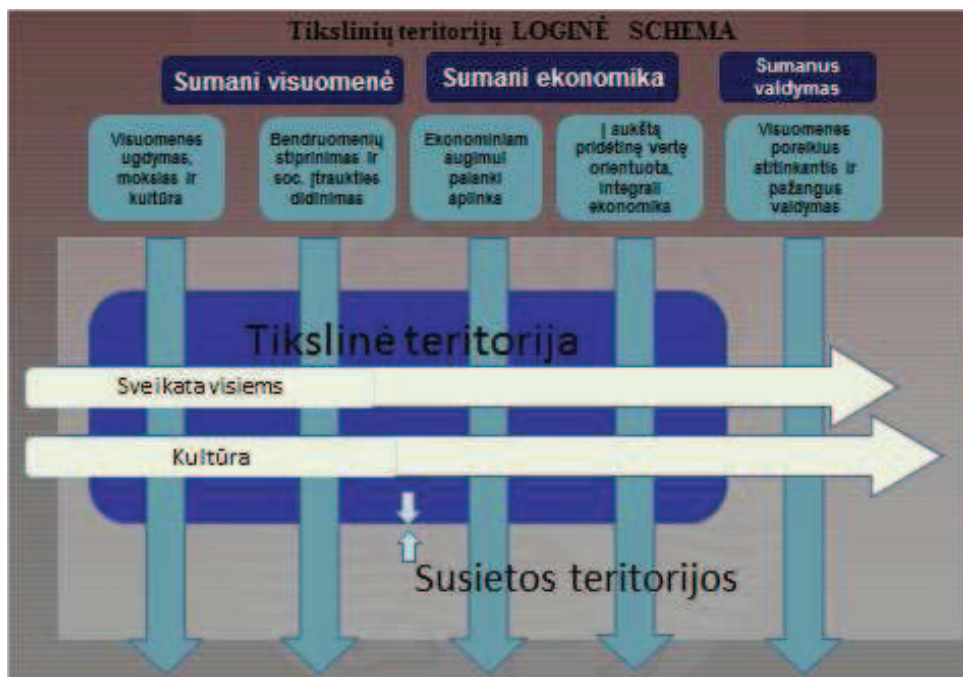


Esminis ITI (integruotos teritorinių investicijų) aspektas - teisingas integruoto investavimo teritorijų atrinkimas. Tikslinių ir su jomis susietų teritorijų ribų pagrindimas (žr. 1.2 pav.).

**Tikslinėse, kompleksinio vystymo teritorijose** investicijos planuojamos pagal 2014–2020 m. Nacionalinės pažangos programą. Joje numatyti 5 vertikalūs investicijų prioritetai ir trys horizontalūs prioritetai. Investicijos pagal šiuos prioritetus koncentruojamos ir integruojamos tikslinėse ir susietose teritorijose (žr. 1.2 pav.).

ITI tikslinėse teritorijose ir 2014–2020 m. Nacionalinės pažangos programos prioritetų sąsaja.

**1.2 pav. ITI tikslinėse teritorijose ir 2014–2020 m. Nacionalinės pažangos programos prioritetų sąsaja.**



Tai, be abejo, nereiškia, kad investicijos į kitas teritorijas negali būti planuojamos, bet investicijų pirmumo į tikslines ir susietas teritorijas kriterijus yra svarbus šiame finansavimo laikotarpyje.

Svarbus aspektas įgyvendinant integruotų teritorinių investicijų strategiją yra siekimas, kad numatytos įgyvendinti priemonės teigiamai įtakotų:

- ekonomikos augimą, užimtumo (ypač jaunimo) gerėjimą;
- klimato kaitą (taršos sumažėjimas, sutaupyta energija transporte ir renovavus pastatus);
- socialines sąlygas, socialinę integraciją, nusikalstamumo, socialinių patologijų mažėjimą;
- gyventojų skaičiaus augimą, jų struktūros gerėjimą, miesto įvaizdžio gerinimą.

Tikslinėse teritorijose numatoma įgyvendinti URBAN tipo kompleksinio pobūdžio priemonės, tai yra tokias priemones, kuriose nedominuoja vieno kurio nors sektoriaus veikla. Siekiant priartinti jas bent prie minimalių socialinių ir ekonominių aplinkos standartų, reikia tikslinės papildomos finansinės intervencijos. Šio pobūdžio investicijos vyrauja senosiose ES

valstybėse narėse ir sudaro galimybę kompleksiskai atnaujinti urbanistines teritorijas, o tai sunkiai realizuojama derinant įvairias sektorines priemones (daug projektų ir ne visų rūšių veikla galima). Integruotų teritorinių investicijų atveju - paprastai formuojamos urbanistinio augimo zonos, nauji investicijų traukos centrai, o jų ir aplinkos kompleksiniam išvystymui taikomos URBAN priemonės (žr. 1.3 pav.).

**1.3 pav. ITI, kompleksinio vystymo katalizatoriai ir URBAN priemonės**



Svarbus aspektas įgyvendinant integruotų teritorinių investicijų strategiją Vilniaus miesto savivaldybėje, yra siekimas įgyvendinti teritorijos Vilniaus miesto 2010-2020 m. strateginį planą ir Bendrąjį planą, kuriuose yra patvirtinti teritoriniai Vilniaus miesto plėtros prioritetai. Pavyzdžiui - „Vilniaus miesto centro dalies kairiajame Neries krante kompleksinė modernizacija ir renovacija, administracinio centro dešiniajame Neries krante suformavimas“.

*TERITORIJŲ INTEGRUOTO VYSTYMO PLANAVIMO METODINIAI PRINCIPAI bus tikslinami pagal patvirtintos LR Veiksmų Programos reikalavimus, naujas VRM metodines rekomendacijas*

## 2. SITUACIJOS ANALIZĖ, PROBLEMINIŲ TERITORIJŲ IDENTIFIKAVIMAS (I ETAPŲ UŽDUOTYS 1.1., 1.6.)

Analizuoti miesto raidos problemas galima įvairiais aspektais. Miesto problemų analizės ir vertinimo ypatumai integruotų investicijų ir kompleksinio vystymo uždavinių aspektu, reikalauja pažvelgti į Vilnių teritoriniu, gyventojų nuomonės ir ES priimtų strategijų kontekstu.

Darnia kompleksine - urbanistine plėtra, vadintina miestų plėtra, kurią skatina teritorijoje koncentruotos investicijos, kurios nukreipiamos į esminių vietovės problemų sprendimą, į tuos pokyčius, kurie gali turėti tiesioginį poveikį gyvenimo kokybei konkrečioje vietovėje. Iš esmės, gyvenimo kokybė mieste labiausiai priklauso nuo šešių sektorių realizacijos:

1. Būsto kokybės ir jo prieinamumo, aplinkos saugumo;
2. Gamtinės ir fizinės aplinkos kokybės - geriamo vandens tiekimas, oro taršos ir triukšmo mažinimas (nustatytų normatyvų laikymasis), nuotekų valymas, atliekų tvarkymas, apleistų teritorijų tvarkymas, viešųjų erdvių atnaujinimas;
3. Darnaus transporto (įvairaus transporto rūšių derinimas, viešojo ir dviračių transporto plėtra, periferiniai rajonai sujungti su pagrindinėmis magistralėmis ir oro uostais);
4. Socialinių paslaugų prieinamumo, užtikrinant tokias pagrindines paslaugas kaip: sveikatos priežiūra, vaikų priežiūra, švietimas, fizinis lavinimas, socialinės paslaugos ir pan.;
5. Kultūros ir pilietinės visuomenės išsivystymo (plėtojami kultūros ir mokslo centrai, muziejai, bibliotekos, saugomas architektūrinis paveldas, integruojamos atskirties grupės);
6. Gyventojų pajamų, darbo rinkos ir užimtumo.

Šių sektorių raida analizuojama pagal ES strategijų kriterijus:

- mažo anglies dioksido kiekio išskyrimo, klimato kaitos pasekmių neutralizavimo;
- darnaus miesto susisiekimo pagal Europos baltąją transporto knygą;
- miesto fizinės aplinkos gerinimo, sveikos gyvensenos skatinimo.

Reikšmingi ir nuo urbanistinės sferos nutolę - asmens saugumo, pripažinimo, dalyvavimo socialiniame gyvenime poreikiai. Be to, svarbu, kad visi gyvenimo kokybės matavimai būtų vertinami kartu su subjektyvaus pobūdžio gyventojų nuomonių analize. Panašias nuostatas įtvirtina ir EK dokumentai, kuriuose teigiama, kad užtikrinant urbanistinės plėtros tvarumą, būtina taikyti integruotą metodą, kuomet bendrai siekiama fizinės aplinkos gerinimo tikslų ir socialinės – ekonominės sanglaudos (remiantis ir URBAN iniciatyvos patirtimi), o veiksmai turi būti paremti tiek ilgalaikiu planavimu, tiek plačiu bendruomenės įtraukimu.

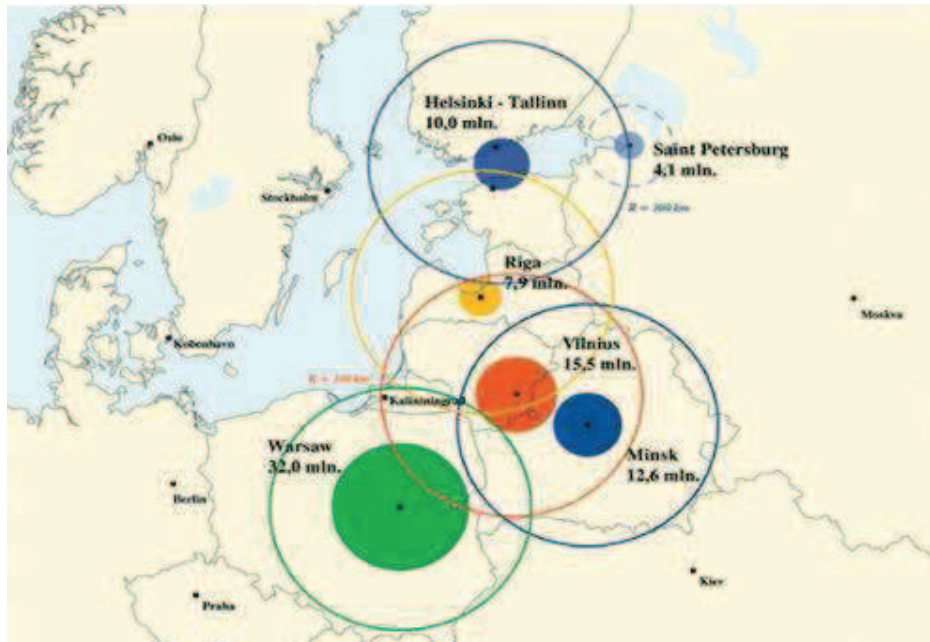
Tačiau Europinis kontekstas prasmingas tik neatitrūkus nuo Lietuvos ekonominės, socialinės ir kultūrinės realybės. Todėl pradžioje, trumpai apžvelgiama Vilniaus būklė Lietuvos didžiųjų miestų kontekste.

## 2.1. VILNIAUS MIESTO PROBLEMOS KITŲ LIETUVOS MIESTŲ PROBLEMŲ KONTEKSTE

Vilnius yra ne tik Lietuvos sostinė, bet ir atviras miestas, teikiantis patogias komunikacijas, kūrybišką, jaukią atmosferą, komfortišką apgyvendinimą, turtingą kultūrinį gyvenimą, turintis gerėjantį ūmonių, inovacijų, gyvenimo kokybės įvaizdį tarptautiniu mastu ir todėl vaidinantis išskirtinį ekonominį, kultūrinį ir informacinį vaidmenį Baltijos regione. 2013 metais Vilniuje surengti 424 tarptautiniai renginiai, kuriuose dalyvavo 75 tūkstančiai dalyvių (dvigubai daugiau nei 2013 m.).

Galima teigti, kad Vilnius yra konkurencingas regiono centras ekonominės rinkos erdvėje 300 km spinduliu, kurioje gyvena apie 15 mln. gyventojų, kertasi geopolitinės, ekonominės ir kultūrinės Rytų, Šiaurės ir Vidurio Europos dimensijos (žr. 2.1 pav.)

2.1 pav. *Vilniaus potencialas regione, mln. gyventojų*<sup>1</sup>



Ekonominiu požiūriu tai gera geopolitinė vieta, bet jos centro išsaugojimui reikalingas nuolatinis potencialo ugdymas, konkurencinė kova su Minsko ir Rygos regioniniais centrais. Mažiau galimybių yra savo naudai įtakoti Varšuvos, Stokholmo, Helsinkio- Talino, Sankt Peterburgo regioninių centrų įtakos zonas. Potencialo ugdymui labai svarbu gerinti transporto komunikacijas, suformuoti tarptautinio komunikavimui patogią infrastruktūrą, rengti kuo daugiau tarptautinių forumų, sporto čempionatų, kitų tarptautinių renginių. Paskutiniaisiais metais Vilnius sėkmingai konkuravo oro transporte. 2013 m. oro transportu pervežtų keleivių skaičiumi (beveik 2,7 mln.) pralenkė Taliną (beveik 2,0 mln.) ir ėmė vyti Rygą (beveik 4,8 mln.).

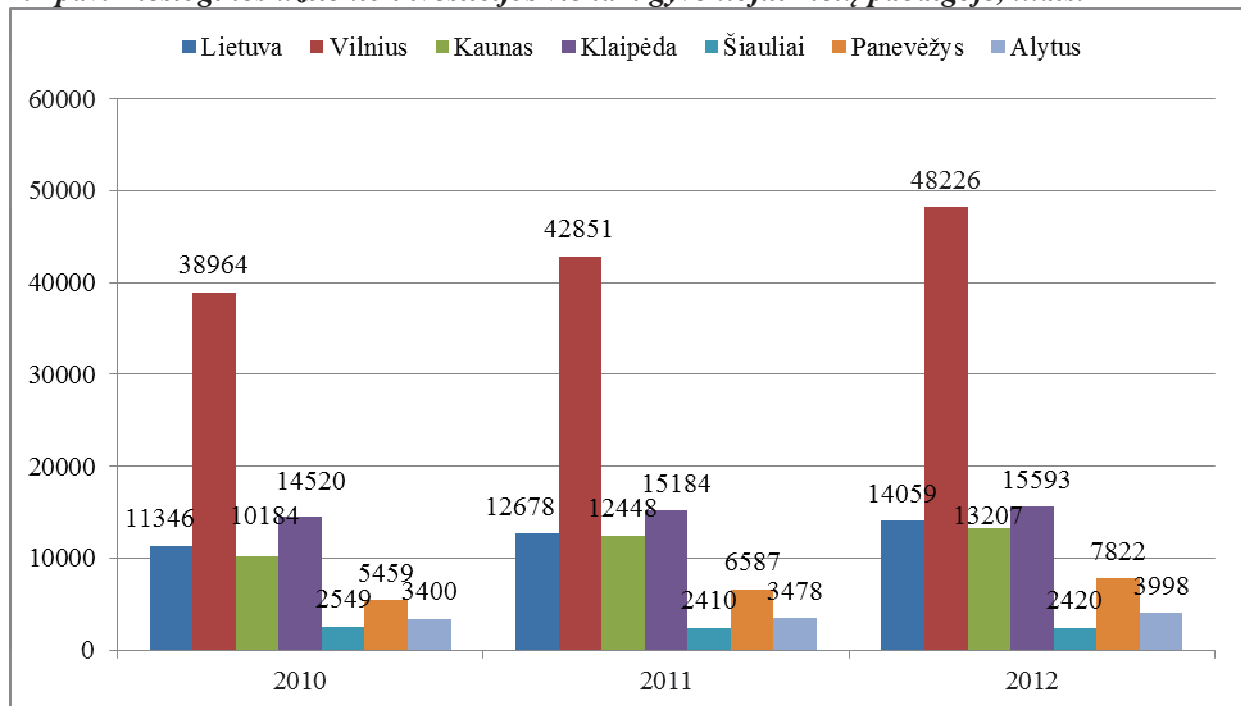
<sup>1</sup> Šaltinis: Vilniaus miesto bendrasis planas iki 2015 m.

Papildomas Vilniaus patrauklumo veiksniai - turtingos krašto istorijos ir miesto savitumo reprezentavimas. 2013 m. Svarbiu traukos centru išlieka, gerai prižiūrimas, vienas didžiausių Rytų Europoje (360 ha), Pasaulio kultūros paveldo objektas - Vilniaus senamiestis. Vilniaus apgyvendinimo įstaigose apsistojo 867 tūkstančiai svečių (11 proc. daugiau nei 2013 m.).

Vilniaus miestas yra didžiausias Lietuvoje užsienio investicijų traukos centras. 2013 m. Vilniuje buvo padaryta 25,9 mlrd. litų tiesioginių investicijų. Tiesioginių užsienio investicijų augimas Vilniuje pastaraisiais metais sudarė 12-13 procentų. Žinomo laikraščio „The Financial Times“ leidinys „FDI Magazine“ 2013 m. Vilniui skyrė pirmą vietą pagal ekonominę tiesioginių investicijų efektyvumą.

Skaičiuojama, kad Vilniaus mieste, 2012 m., 1-am gyventojui teko per 48 tūkst. Lt materialinių investicijų, o tai yra apie 3 kartus daugiau nei investuojama į Klaipėdą ir apie 3 su puse karto daugiau nei šalies vidurkis (žr. 2.2.pav.).

**2.2 pav. Tiesioginės užsienio investicijos vienam gyventojui metų pabaigoje, litais.<sup>2</sup>**

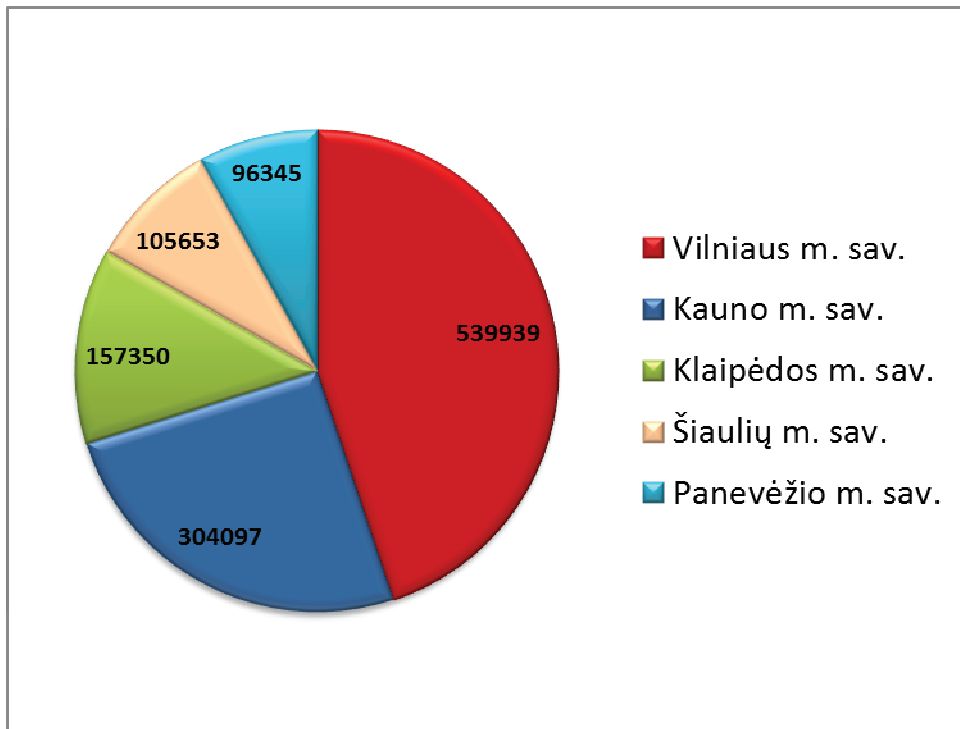


Vilnius yra Lietuvos ekonomikos centras, Lietuvos statistikos departamento duomenimis Vilniaus apskrityje sukuriama 38,5 % šalies BVP. BVP dalis sukuriama vienam asmeniui yra Vilniuje yra 142,5 %, didesnė už Lietuvos vidurkį. 2014 m. pradžioje Vilniuje veikė per 30 tūkstančių įmonių. Iš jų 11,6 tūkst. smulkių ir vidutinių įmonių buvo registruota vien 2014 m.

Lietuvos statistikos departamento duomenimis 2014 m. pradžioje Vilniuje gyveno beveik 540 tūkstančiai asmenų. Vilniaus gyventojų dalis tarp didžiųjų Lietuvos miestų sparčiai auga ir artėja prie 45 proc. (žr. 2.3 pav.).

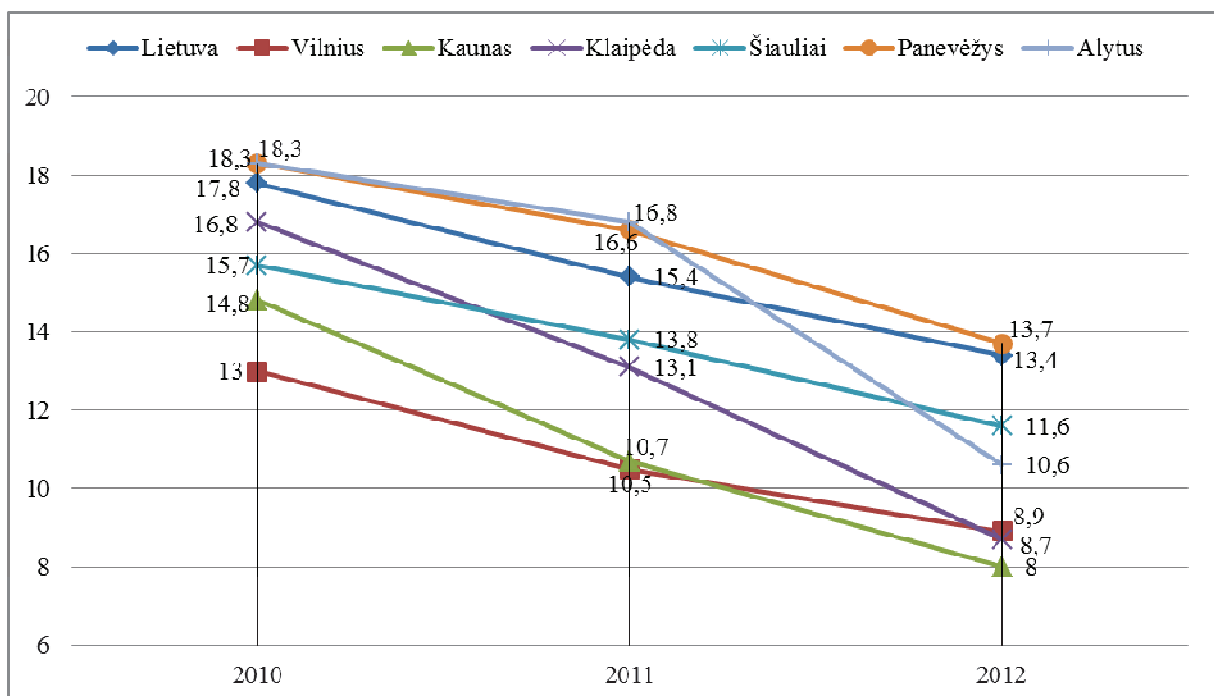
<sup>2</sup> Šaltinis: Statistikos departamentas, 2013 m.

2.3 pav. Gyventojų skaičius 2014 metų pradžioje Lietuvos didžiuosiuose miestuose



Nedarbo lygis Vilniaus miesto savivaldybėje per paskutinius tris metus buvo 4,5-5,0 procentinio punkto žemesnis nei vidutiniškai Lietuvoje. Nedarbo lygis Vilniuje sumažėjo nuo 11,8 proc. 2011 m. iki 7 proc. 2014 m. pradžioje (žr. 2.4pav.)

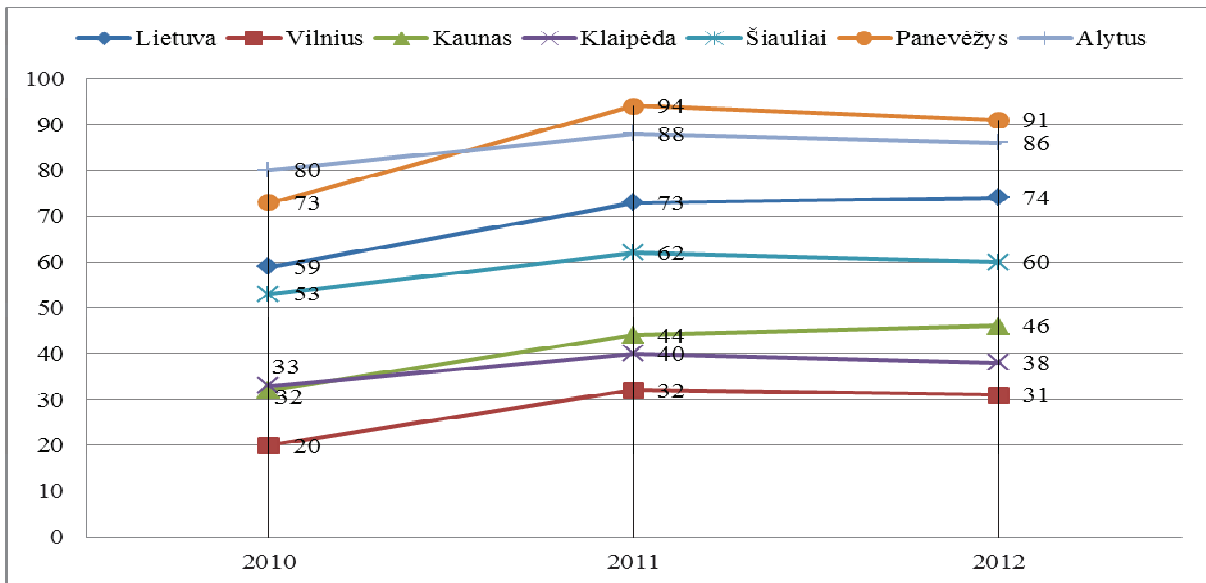
2.4 pav. Nedarbo lygio raida Lietuvos didžiųjų miestų savivaldybėse (procentais)



Gerą Vilniaus miesto ekonominį darbo jėgos potencialą rodo mažiausias Lietuvoje socialinių pašalpų gavėjų skaičius, tenkantis 1 tūkst. gyventojų. Nors paskutiniais metais jis augo,

bet rodikliai liko daugiau nei du kartus mažesni nei vidutiniškai Lietuvoje ir beveik tris kartus mažesni nei Panevėžyje ir Alytuje (žr. 2.5 pav.).

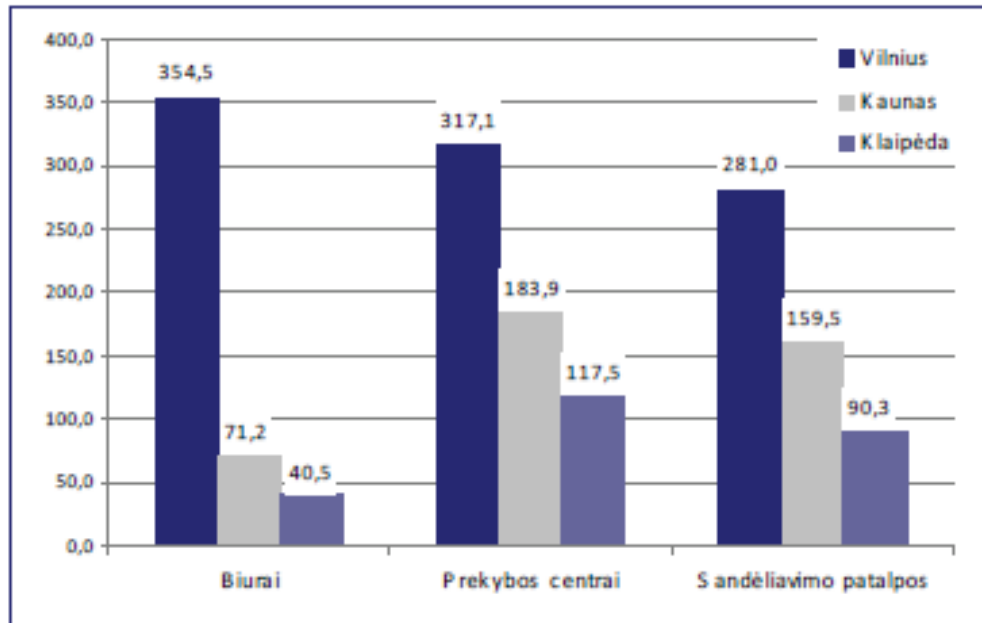
**2.5 pav. Socialinės pašalpos gavėjų skaičiaus, tenkančio 1 tūkst. gyventojų raida Lietuvos didžiųjų miestų savivaldybėse**



Dirbančiųjų Vilniaus miesto savivaldybėje vidutinis darbo užmokestis yra didžiausias šalyje (beveik 300 litų aukštesnis nei vidutiniškai šalyje) ir turi tendenciją augti. Per tris metus Vilniuje vidutinis atlygis už darbą padidėjo nuo 1827 litų iki 1945 litų. Vilniuje surenkama 1,94 milijardo litų gyventojų pajamų mokesčio (2013 m.), bet tik mažiau nei penktadalis (337 milijono litų) tenka Vilniaus miesto savivaldybei. Pagal nustatytą metodiką, Vilnius priverstas būti kitų savivaldybių ir valstybės donoru. Tai labai apsukina Vilniaus konkurencinę padėtį. Pagal biudžeto pajamas vienam gyventojui Vilniaus miesto savivaldybė (2189 litai), ženkliai pralošia Rygos miesto (3589 litai) ir Talino miesto (3984 litai) savivaldybėms).

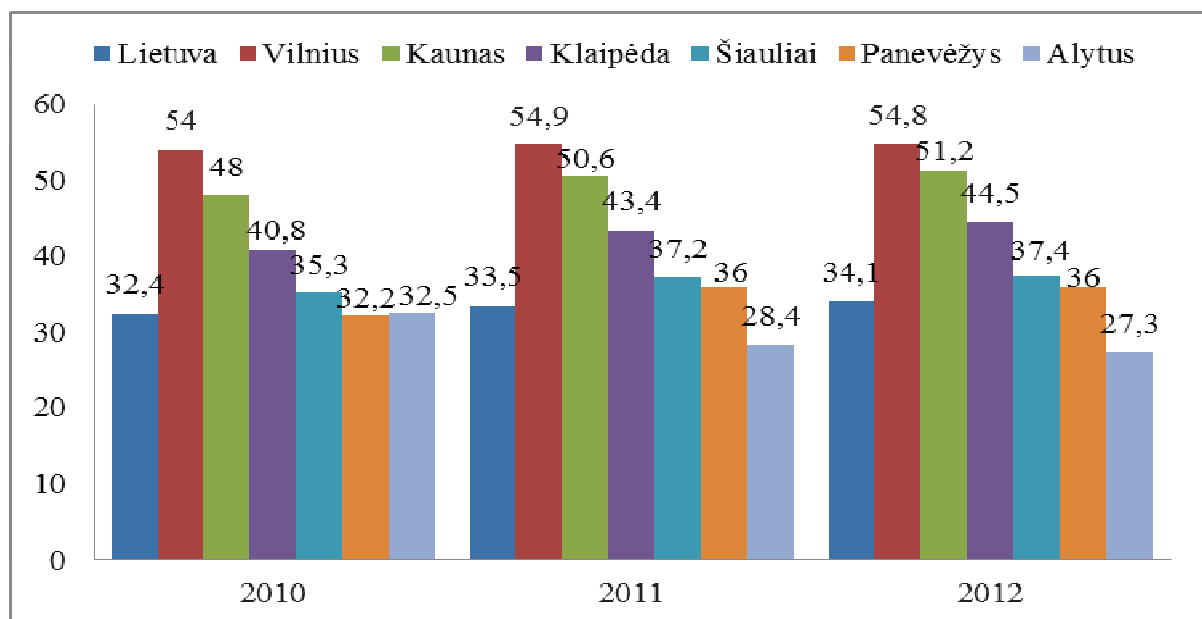
Vilnius, taip pat, išsiskiria iš kitų Lietuvos miestų pagal prekybinių patalpų, kurių plotas virš 5 tūkst. kv. m ir kuriuose patalpas nuomoja virš 10 prekybinių, pramoninių ir sandėliavimo patalpų plotais. Vilnius apima apie 30% visos Lietuvos rinkos. Tokio didžio prekybinių patalpų plotas Vilniaus mieste jau siekia 317 tūkst. kv. m. Pramoninių ir sandėliavimo patalpų plotas - 281 tūkst. kv. m. (žr. 2.6. pav.)

2.6. Pav. Biurų, prekybos centrų ir sandėliavimo patalpų plotas, tūkst. kv. m <sup>3</sup>



Darbo jėgos potencialą Vilniuje rodo geras darbingo amžiaus gyventojų santykis su nedarbingo amžiaus gyventojais ir darbingo amžiaus gyventojų išsilavinimo lygis. Vilnius gali didžiuotis aukštąjį išsilavinimą turinčių asmenų gausa (žr. 2.7 pav.). Sostinėje susitelkę 52 proc. visoje šalyje parengtų specialistų su aukštojo mokslo diplomais.

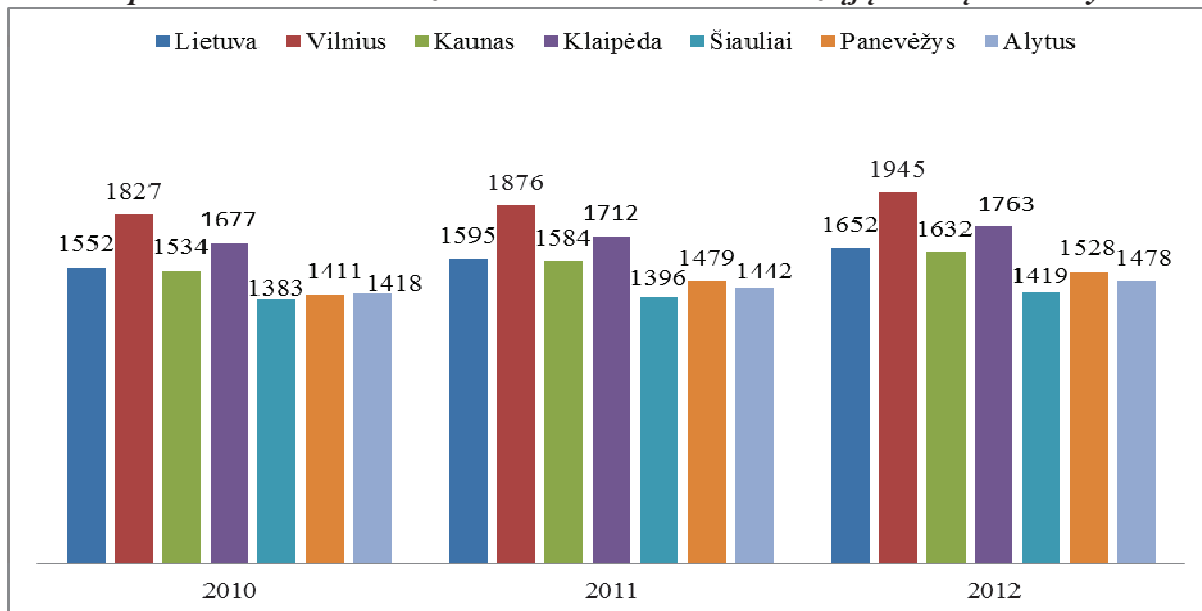
2.7 pav. 25-64 metų amžiaus gyventojų išsilavinimo kaita Lietuvos didžiųjų miestų savivaldybėse



<sup>3</sup> Šaltinis: Ober-haus

Dirbančiųjų Vilniaus miesto savivaldybėje vidutinis darbo užmokestis yra didžiausias šalyje (beveik 300 litų aukštesnis nei vidutiniškai šalyje) ir turi tendenciją augti (žr. 2.8 pav.). Per tris metus Vilniuje vidutinis atlygis už darbą padidėjo nuo 1827 litų iki 1945 litų.

**2.8 pav. Vidutinio darbo užmokesčio kaita Lietuvos didžiųjų miestų savivaldybėse**



Vilniečiai ženkliai labiau patenkinti koncertų, kultūros renginių gausa, galimybe apsipirkti ir gauti buitines paslaugas. Niekam, net anketų ar indeksų sudarytojams, nekyla minčių, jog mieste trūksta parduotuvių ar prekių, ar nėra kokių nors buitinių paslaugų teikėjų.

### 2.1.1. VILNIAUS STIPRYBIŲ, SILPNYBIŲ, GALIMYBIŲ IR GRĖSMIŲ (SSGG) ANALIZĖS REZULTATAI REGIONINĖS RAIDOS ASPEKTU

Vilniaus miesto stiprybės	Vertinimas
1. miestas yra sparčiai augantis tarptautinių ryšių, komunikacijų ir turizmo centras – gausėja turistų, tarptautinių renginių;	5
2. mieste sukurta tarptautinio turizmo infrastruktūra, išplėtotas aukštos kokybės viešbučių, restoranų, kavinių tinklas;	4
3. atnaujinimas ir sėkmingai prezentuojamas kultūros paveldas: Senamiestis – Pasaulio paveldo vietovė, istoriniai priemiesčiai, bažnyčių ir vienuolynų kompleksai, dvarų sodybos ir istoriniai želdynai;	3
4. miestas sėkmingai atlieka sostinės funkcijas, yra šalies kultūrinio ir socialinio –politinio gyvenimo centras; gausu koncertų, spektaklių, komunikacinių forumų, laisvalaikio renginių;	5
5. miestas yra šalies ūkio variklis, sparčiausiai besivystantis centras (1-am vilniečiui tenka 3,5 karto daugiau materialinių investicijų nei šalies vidurkis)	5
6. mieste formuojasi pažangi ekonomikos infrastruktūra - vystomi integruoti mokslo, studijų ir verslo centrai - Vilniaus Santaros ir Saulėtekio slėniai	5
7. mieste puikūs ryšiai, internetinė prieiga, gausu sumaniųjų sprendinių	5
8. Vilniuje stebimas natūralaus priaugio didėjimas, mieste susitelkę 52 proc. šalyje parengtų specialistų su aukštojo mokslo diplomais;	4
9. miestas formuoja naują modernios architektūros centrą, konvertuoja ir modernizuoti apleistas teritorijas, kurdamas naujas paslaugas, darbo vietas	4
10. suformuota prekybos ir laisvalaikio centrų sistema, mieste didelė komercinių paslaugų įvairovė ir geras jų pasiekiamumas	3
Vilniaus miesto silpnybės	Vertinimas
1. trūksta tarptautinių parametų sporto, koncertinės, meno, kongresų ir kūrybinių industrijų infrastruktūros, dėl ko Vilnius (o kartu ir Lietuva) praranda didelę dalį komerciškai patrauklių projektų	5
2. trūksta kokybiškos infrastruktūros, nacionalinio kultūros paveldo ir multikultūrinio Vilniaus pasiekimų prezentavimui bei propogavimui	4
3. trūksta daugiafunkcių – modernių švietimo, ugdymo, sveikatinimo, užimtumo centrų, kuriuose gyventojai, šeimos gautų paslaugų kompleksą	3
4. net šalia miesto centro yra apleistų teritorijų, pastatų, statiniai, nebaigta statyba apleisti netinkamai naudojami kultūros paveldo pastatai	3
5. nėra patogaus susisiekimo su didžiais Europos centrais – neišvystytas susisiekimas geležinkeliais, oro transportu	4

<b>Vilniaus miesto galimybės</b>	<b>Vertinimas</b>
1. nepakankamai išnaudojamos multikultūrinio Vilniaus tarptautinių ryšių, kultūros paveldo ir istorinės atminties objektų prezentavimo potencialas, tarptautinio turizmo augimo galimybės	4
2. neišnaudotos tarptautinių transporto ryšių galimybės –tarptautinio Vilniaus oro uosto konkurencingumas, integracija į ES geležinkelio tinklus	4
3. neišnaudotos mieste išvystytos plačiajuosčių elektroninių ryšių tinklų, sumaniųjų sprendinių, skaitmeninės ekonomikos galimybės	4
4. gyvenimo kokybei kelti nepritaikytas, neišnaudojamas miškų potencialas, neišplėta hierarchinė želdynų sistema – „žalioji infrastruktūra	4
5. Svetingas, kūrybingas, sportiškas, sveikas miestas aktyviam poilsiui su puikiomis galimybėmis kurti atitinkamą infrastruktūrą	4
<b>Vilniaus miesto raidos grėsmės, pavojai</b>	<b>Vertinimas</b>
1. pralaimėti konkurencinę kovą dėl tarptautinių sportinių varžybų, koncertų, komercinių kultūrinių renginių, kongresų turizmo	4
2. prarasti Lietuvos kultūros ir meno pasiekimų tarptautinio prezentavimo, populiarinimo ir jaunosios kartos kūrybiškumo, nacionalinio pasididžiavimo ir atminties ugdymo galimybes	4
3. Nebus sprendžiamas strateginis klausimas dėl naujo oro uosto tako statybos ir Vilniaus oro uosto pralaimės konkurencinę kovą dėl skrydžių, maršrutų; nebus integracijos į Europos geležinkelių tinklą	4
4. Tęsis naujų teritorijų chaotiškas užstatymas, „visomis kryptimis“, branginantis miesto infrastruktūrą ir didinantis aplinkos taršą	5

## **2.2. MIESTO PROBLEMOS GYVENIMO KOKYBĖS ASPEKTU (UŽDUOTIS 1.6.)** (gyventojų apklausų rezultatų apžvalga)

Situacijos vertinimas gyvenimo kokybės aspektu, tai miesto situacijos vertinimas sveikos gyvensenos ir gyventojų nuomonės aspektais. Šiuo atveju pateikiama apibendrinta gyventojų nuomonė, remiantis įvairių sociologinių tyrimų ir apklausų rezultatais.

Paskutinėse gyventojų apklausose, dauguma vilniečių svarbiausias savo miesto problemas rikiuoja taip: didelė būsto išlaikymo našta, susisiekimo ir transporto bėdos, parkavimo vietų trūkumas, didelis nusikalstamumas (nesaugumas), blogas ikimokyklinių vaikų priežiūros paslaugų prieinamumas, viešosios sporto infrastruktūros stoka. Kitos apklausos fiksuoja gyventojų nepasitenkinimą apsunkinta galimybe greitai patekti pas polikliniką bei kitų pirminės sveikatos priežiūros įstaigų gydytojus, nepakankamas nestacionariųjų socialinių paslaugų senyvo amžiaus žmonių ir priežiūros namuose plėtros laipsnis.

Paskutiniaisiais metais kaip aštriausią problemą vilniečiai įvardina **būsto išlaikymo ir jo kokybės** problemą. Tai patvirtina ir Lietuvos statistikos departamento tyrimo duomenys - bemaž pusei gyventojų sunku apmokėti sąskaitas. Tokių namų ūkių mūsų miestuose yra net kelis kartus daugiau nei kitų ES šalių miestuose. Užmokestis už šildymą sudaro didžiąją dalį būsto ir kitų pastatų išlaikymo sąnaudų. Jį sumažinti galima tik pertvarkant šilumos tinklus ir šildymo sistemą bei apšiltinant pastatus. Tačiau Vilniuje iki šiol renovuota labai mažai namų. Modelis, kai buvo siūloma būsto atnaujinimą finansuoti butų savininkų lėšomis - nepasiteisino. Vilniuje yra apie 6,5 tūkstančio renovuotinių daugiabučių – iki 2013 m. renovuota tik keliolika. Sostinės gyventojus slegia ne tik būsto išlaikymo kaštai. Daugiau kaip pusė apklaustų vilniečių visada teigia, jog keistų savo būstą, jei tik galėtų. Jų netenkina mažos butų erdvės, netinkamas jų išplanavimas, kiemų bei namų aplinka. Vilniuje vienam gyventojui 2012 metais teko 27 kv. m. gyvenamojo ploto. Tai daugiau kaip du kartus mažiau negu turi vidutinis Vokietijos gyventojas ir tris kartus mažiau negu turi vidutinis JAV gyventojas. (Atitinkamai - apie 60 ir 80 kv.m.). Daugiau kaip 90 proc. vilniečių gyvena butuose arba bendrabučiuose. Tuo tarpu Vokietijoje ar kituose panašiuose savo kultūra ir gamtinėmis sąlygomis su Lietuva europietiškuose kraštuose vyraujantis būsto tipas yra mažaaukštis vieno buto namas, prie kurio yra nors nedidelis žemės sklypelis. Vidutinė europiečių šeima gyvena individualiame ar blokuotame 100-150 kv.m. name, o vilniečių 60 kv.m. bute. Todėl suprantamas vilniečių siekis statyti gyvenamus namus ten, kur tik išgalima nupirkti tinkamą žemės sklypelį. Tačiau naujai apstatytose teritorijose (dažniausiai sodininkų bendrijose) trūksta elektros energijos galios, vandentiekio ir nuotekų kanalizavimo komunikacijų, normaliai įrengtų gatvių, esami gruntkeliai labai siauri ir duobėti. Apie gatvių apšvietimą, socialinę infrastruktūrą tik svajojama.

Kita vertus, kai aktyviausi, jaunesnio amžiaus gyventojai išsikelia, gyvenamieji rajonai pradeda “senti”, degraduoti.

**Transporto arba susiekimo** problemą labai aštria Vilniaus gyventojai vardina jau kelintas dešimtmetis. Vakarų Europoje, ypač Vokietijos didesniuose miestuose, viešojo transporto karkaso vaidmuo tenka bėginiam transportui: priemiestiniam geležinkeliui ir miesto geležinkeliui (tramvajui arba metro). Įprasta, jog ilgesniais maršrutais, tarp miesto rajonų žmonės važiuoja traukiniais, o autobusais, troleibusais, tramvajumi ar dviračiu įveikia trumpesnius atstumus, dažniausiai miesto rajono ribose ar iki geležinkelio (metro) stotelės. Vilniaus transporto infrastruktūros pagrindas yra autotransportas. Miesto viduje geležinkeliu pervežama nedaug keleivių. Po Nepriklausomybės atkūrimo Vilnius, kaip ir visa Lietuva pergyveno staigią masinę automobilizaciją, kuri palaipsniui nukonkuravo viešąjį transportą. Suteikdamas žmonėms judėjimo laisvę, automobilis sukėlė ir eilę problemų. Dabar didelė dalis vilniečių skundžiasi transporto kamščiais, parkavimo vietų trūkumu prie darbo ir gyvenamųjų vietų. Dešimtys tūkstančių gyventojų priversti gyventi teritorijose, kuriose triukšmo lygiai ir oro užterštumo koncentracijos viršija sveikatai pavojingas normas. Vilniečiai jau nuo seno reikalauja dviračių takų, patogesnės pėsčiųjų ir neįgaliųjų susisiekimo infrastruktūros. Vieni pabrėžia, kad nėra dviračių takų, kuriais būtų galima pasiekti miesto centrą iš gyvenamųjų rajonų ar miesto pakraščių, kiti akcentuoja, kad trūksta rekreacinių takų ir galimybės saugiai palikti dviračius. Treti piktinasi, kad esamos dviračių trasos nesujungtos į vientisą tinklą, daugelyje vietų dviratininkai priversti rizikuoti visų eismo dalyvių saugumu, o pokyčiai didina saugą labai maži ir lėti. Susisiekimo sistemos tobulinimo galimybės riboja ir nepalanki demografinė gyventojų sudėtis ir tendencijos. Vyraujant senesniai amžiui, naudojimas dviračiais ar ėjimas pėsčiomis tampa pakankamai ribotas, todėl reikalingas gerai išvystytas visuomeninis transportas.

Vilniečiai pagrįstai skundžiasi **socialinių paslaugų būkle**. Tai patvirtina ES struktūrinės paramos poveikio vietinei ir urbanistinei plėtrai vertinimo galutinė ataskaita, iš kurios matyti, kad į socialinių paslaugų sektorių, Vilniuje, skaičiuojant vienam gyventojui 2007-2013 m. investuota mažiau ES lėšų, negu kituose Lietuvos miestuose ir net mažiau negu vidutiniškai Lietuvoje. Visi sovietinio laikotarpio statiniai yra modernizuotini ir šiltintini. Daugiausiai padaryta apšiltinat ir modernizuojant poliklinikas, gydymo įstaigas. Čia gyventojai labiau akcentuoja patekimo pas specialistus ir eilių problemas.

Daugelis vilniečių, daugiausiai iš jaunų šeimų, skundžiasi vaikų ugdymo įstaigomis. Kol kas renovuoti tik keli vaikų darželiai – lopšeliai. Kasmet vis didėja vaikų darželių – lopšelių trūkumas, ypač rajonuose, kur statomas naujas būstas – planuota alternatyva privačios vaikų įstaigos randasi vangiai. Gyventojai pažymi mokyklų atnaujinimo svarbą. Nors per paskutinį

dešimtmetį atnaujinimo procesais įvairiu masteliu palietė virš trisdešimt vidurinių mokyklų pastatų, tačiau efektyvus modernizacijos ir renovavimo procesas tik prasidėjęs.

Jaunieji vilniečiai akcentuoja, kad labiausiai trūksta viešosios sporto infrastruktūros. Pastaruoju metu išpopuliarėjo sportiniai žaidimai: lauko tenisas, tinklinis bei futbolas. Nors prie daugelio mokyklų yra sporto aikštynai, bet jie įrengti sovietiniais metais, labai nekokybiškai. Juos rekonstravus, sutvarkius pagerėtų sąlygos besimokantiems, o po pamokų juose galėtų sportuoti mėgėjai. Tačiau, renovuojant mokyklas, jų sporto aikštynai, kaip taisyklė, netvarkomi. Bazės masiniam sportui trūksta rekreaciniuose ir periferiniuose miesto rajonuose (kur statoma daug naujų gyvenamųjų namų). Gyventojai džiaugiasi gerais sportinės infrastruktūros įrengimo ir naudojimo pavyzdžiais šalia “Baltojo” tilto, Valakampių ir Žaliųjų Ežerų pliažuose. Tačiau akcentuoja išaugusių poreikių problemas kituose miesto rajonuose.

Aktualia problema vilniečiams išlieka **nusikalstamumas** (žr. grafinę dalį 2.3. schemą). Tai patvirtina Policijos departamento duomenys - 2012 metais Vilniuje yra užregistruota 26,4 tūkst. įvairių nusikalstamų veikų. 100 tūkst. vilniečių tenkantis nusikaltimų skaičius – 3 273 yra didžiausias šalyje. Vilniečiai ypač nerimauja dėl vagysčių iš būstų ir automobilių, bei didelio chuliganizmo atskiruose miesto rajonuose. Nors dalis nerimo dėl chuliganizmo viešose vietose yra sukelta nuolatinių televizijos laidų, bet, kad tame didelė dalis tiesos patvirtina statistika. Didžiausią kriminalinių veikų Vilniuje dalį (47%) sudaro vagystės, o nusikalstamumas viešose vietose siekia 34%. Dauguma vagysčių įvyksta žiemą, kuomet ilgesnis tamsus paros metas, tačiau vasarą yra didesnis nusikalstamumas viešose miesto vietose. Teigiama tendencija, kad mažėja sunkių nusikaltimų (plėšimai, žmogžudystės ir kt.). Jų daugiausiai įvykdyta 2008 m. – 2500 veikų, o mažiausiai 2012 m. – 833 veikos. Nors registruotų nusikaltimų sostinėje rodikliai blogiausi visoje šalyje, tačiau 2012 metais Vilniuje buvo ištirtas rekordinis veikų skaičius (10 685 iš 26 414 veikų) per pastaruosius 4 metus. Paskutiniaisiais metais stebimi teigiami Vilniaus miesto savivaldybės įsteigto viešosios tvarkos skyrius veiklos rezultatai - nusikalstamumo viešose miesto vietose mažėjimas.

Žinoma, kad nusikalstamumo lygį stipriai įtakoja nedarbas, gyvenimo lygio skirtumai, mažas nusikalstamumo prevencijos efektyvumas. Daugelio tyrimų išvadamis nedarbo lygis tampa problema kai viršija 5 proc. lygį. Nedarbo lygis Vilniaus mieste 2011 metais buvo dvigubai aukštesnis. Vilniaus teritorinėje darbo biržoje buvo įregistruota 53 tūkst. asmenų, turinčių bedarbio statusą. Vilniečius mažai džiugina faktas, kad kituose Lietuvos miestuose nedarbas buvo aukštesnis.

Kaip Vilniaus gyventojų nuomonė skiriasi **atskiruose miesto rajonuose**. Tokiam vertinimui labai svarbi reprezentatyvumo problema (paprastai atskirus rajonus reprezentuoja labai

nedaug respondentų). Pasiremsime paskutine reprezentatyvia gyventojų apklausa (rengta 2010 m. Strateginio plano pagrindimo laikotarpiu)<sup>4</sup>.

Daugiau nei du trečdaliai **Naujininkų**, **Naujamiesčio** ir **Senamiesčio** gyventojų savo rajone susiduria su intensyvaus eismo, užteršto oro problema.

Nesaugumu dažniausiai skundžiasi **Naujininkų**, **Vilkpėdės**, **Senamiesčio** ir **Grigiškių** gyventojai (daugiau nei du trečdaliai).

Daugiau nei du trečdaliai **Šnipiškių** ir **Naujininkų** gyventojų mano, kad jų rajonuose negraži, netvarkinga namų aplinka.

Daugiau nei pusės **Pilaitės**, **Naujosios Vilnios**, **Panerių** ir **Grigiškių** gyventojų nuomone, jų rajonuose yra laisvų plotų, kuriuos reikia užstatyti.

Daugiau nei du trečdaliai **Karoliniškių**, **Senamiesčio**, **Viršuliškių**, **Fabijoniškių**, **Naujamiesčio** ir **Šeškinės** gyventojų mano, kad jų rajone nieko nereikėtų statyti. Pagrindiniai veiksniai, keliantys vilniečių nepasitenkinimą - namo nusidėvėjimas, nešvara laiptinėse, lifte, bloga termoizoliacija, nerakinamos lauko durys.

Kad namas jau nusidėvėjęs, jam reikia kapitalinio remonto, daugiausia manančių **Šnipiškėse**, **Žvėryne**, **Naujojoje Vilnioje**, **Rasose** ir **Senamiestyje** (daugiau nei 40% gyventojų).

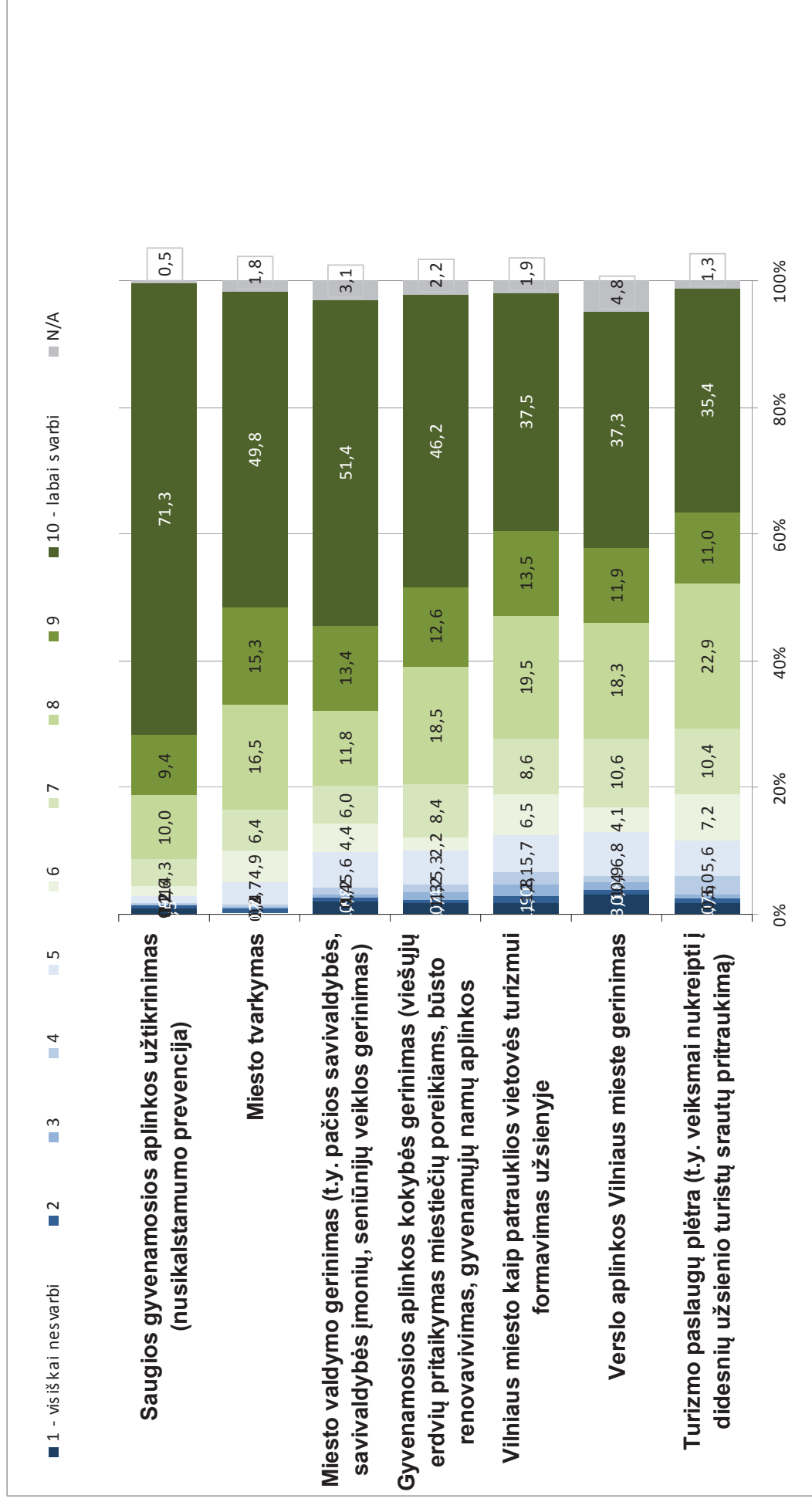
Šiukšlių išvežimu dažniausiai nepatenkinti **Rasų** (24%) ir **Verkių** (16%) gyventojai. **Naujamiestyje** ir **Senamiestyje** penktadalis respondentų nepatenkinti kiemų tvarkymu.

Įdomu, kad tie patys respondentai, kurie akcentavo vieną problemų eilę, visiškai kitokią problematiškumo eilę turėjo omenyje, kada bandė įvertinti veiklos prioritetus Vilniaus mieste iki 2020 metų. Dauguma gyventojų svarbiausiu uždaviniu įvardino saugios gyvenamosios aplinkos užtikrinimą, nusikalstamumo prevenciją. (žr. 2.9 pav.). Antruoju prioritetu gyventojai išskyrė miesto aplinkos tvarkymą, trečiuoju – savivaldybės ir jos institucijų veiklos tobulinimą. Ir tik ketvirtuoju prioritetu gyventojai vardino gyvenamųjų namų renovavimo, viešųjų erdvių pritaikymo miestiečių poreikiams uždavinius.

---

<sup>4</sup> Šaltinis: „Vilniaus gyventojų ir ekspertų nuomonės tyrimai“.

2.9. pav. Svarbiausi veiklos prioritetai iki 2020 metų



### 2.3. VILNIAUS DEMOGRAFINĖ RAIDA, GYVENTOJŲ SKLAIDA TERITORIJOJE

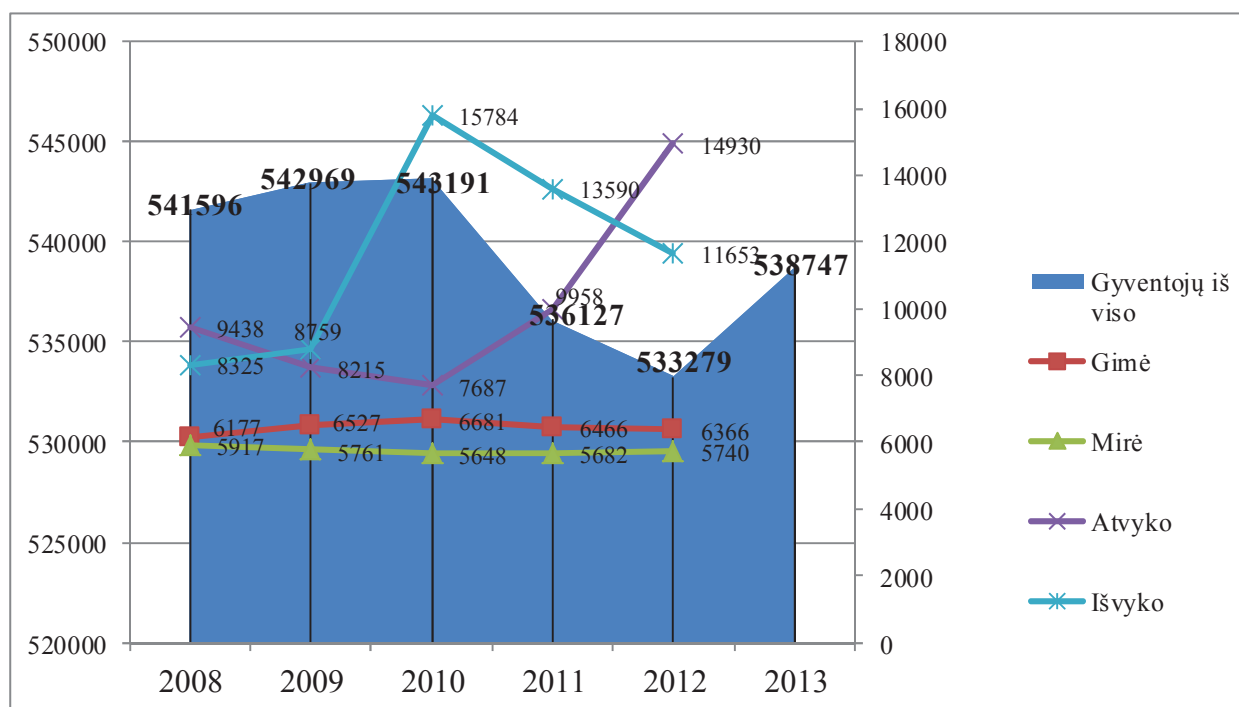
Lietuvos statistikos departamento duomenimis per dvidešimt metų Vilniaus miesto savivaldybės gyventojų sumažėjo 41 tūkstančiu. Tačiau paskutiniaisiais metais stebimos teigiamos tendencijos – jau 2012 m. Vilnius pasiekė teigiamą migracijos saldo. Dėl migracijos 2012-2013 m. pasiektas 4 tūkstančių gyventojų prieaugis. Pozityvūs pokyčiai matomi ne tik atvykusių/išvykusių į Vilnių gyventojų statistikoje, bet ir jau pastoviam teigiamame natūraliame prieaugyje (gimsta keliais šimtais daugiau nei miršta) (žr. 2.1 lentelę).

2.1 lentelė. Vilniaus m. savivaldybės demografiniai rodikliai 2008-2012 m.<sup>5</sup>

Eil. Nr.	Pavadinimas	Metai					
		2008	2009	2010	2011	2012	
1.	Gyventojų skaičius (metų pradžioje)	541596	542969	543191	536127	533279	
2.	Atvyko	per metus	9438	8215	7687	9958	14930
3.	Išvyko		8325	15748	15784	13590	11563
4.	Gimė		6177	6527	6681	6466	6366
5.	Mirė		5917	5761	5648	5682	5740

2012 m. Vilniuje 1000 gyventojų gimė 13,6 naujagimių, o mirė 10,6 žmonių, Lietuvoje atitinkamai – 11,3 ir 13,5). 2008- 2012 metų Vilniaus demografinės raidos pokyčiai vaizdžiai parodyti 2.10 pav.

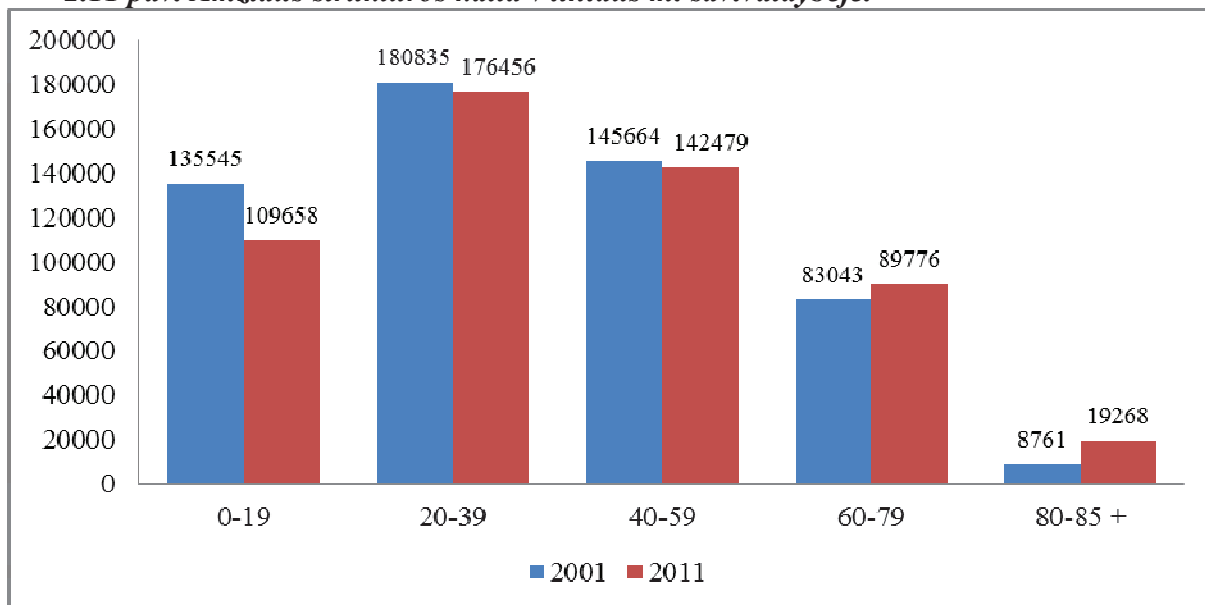
2.10 pav. Demografinė raida Vilniaus miesto savivaldybėje.



<sup>5</sup> Šaltinis: Statistikos departamentas, 2013 m.

Ženkliai pasikeitė vilniečių amžiaus struktūra. Kaip ir visoje Lietuvoje, Vilniuje vyko spartus gyventojų senėjimas – didėjo vidutinis jų amžius. Vyresnių kaip 60 metų gyventojų skaičius nuo 2006 m. iki 2013 m. išaugo 15 tūkstančių, nuo 96 iki 111 tūkstančių. Daugiau nei dvigubai išaugo 80 ir daugiau metų turinčių gyventojų grupė. 2001- 2012 metų Vilniaus amžiaus struktūros raidos pokyčiai vaizdžiai parodyti 2.11 pav..

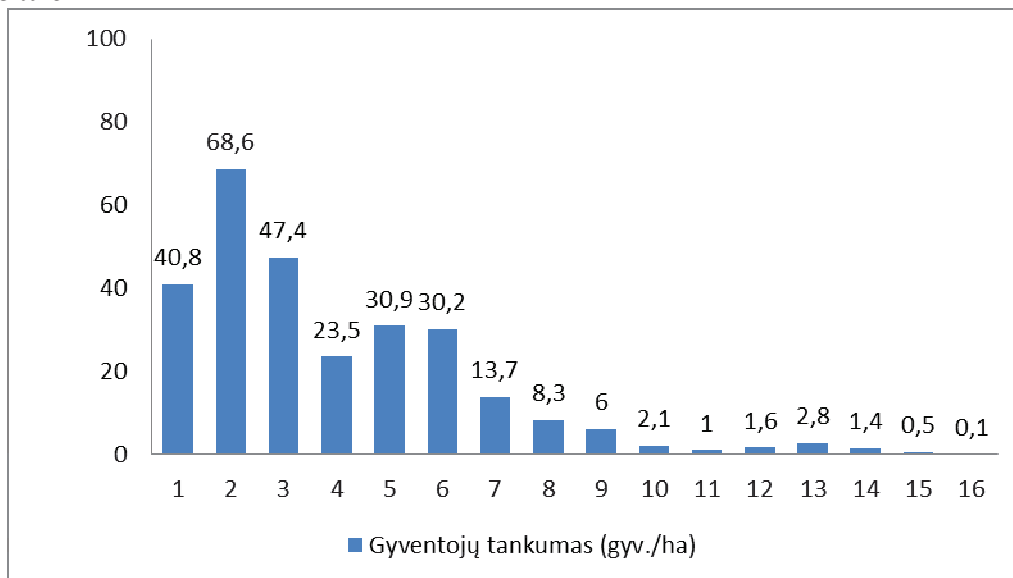
**2.11 pav. Amžiaus struktūros kaita Vilniaus m. savivaldybėje.**



Tačiau stebimos ir teigiamos tendencijos. Nuo 2001 iki 2013 metų ikimokyklinio 1-6 metų amžiaus vaikų padaugėjo penktadaliu, nuo 31,2 tūkst. iki 38,2 tūkst. Tokie demografiniai procesai reiškia, jog išlaikomo amžiaus jaunų ir senų vilniečių daugėja ir artimiausiais metais daugės, o darbingo amžiaus gyventojų mažės.

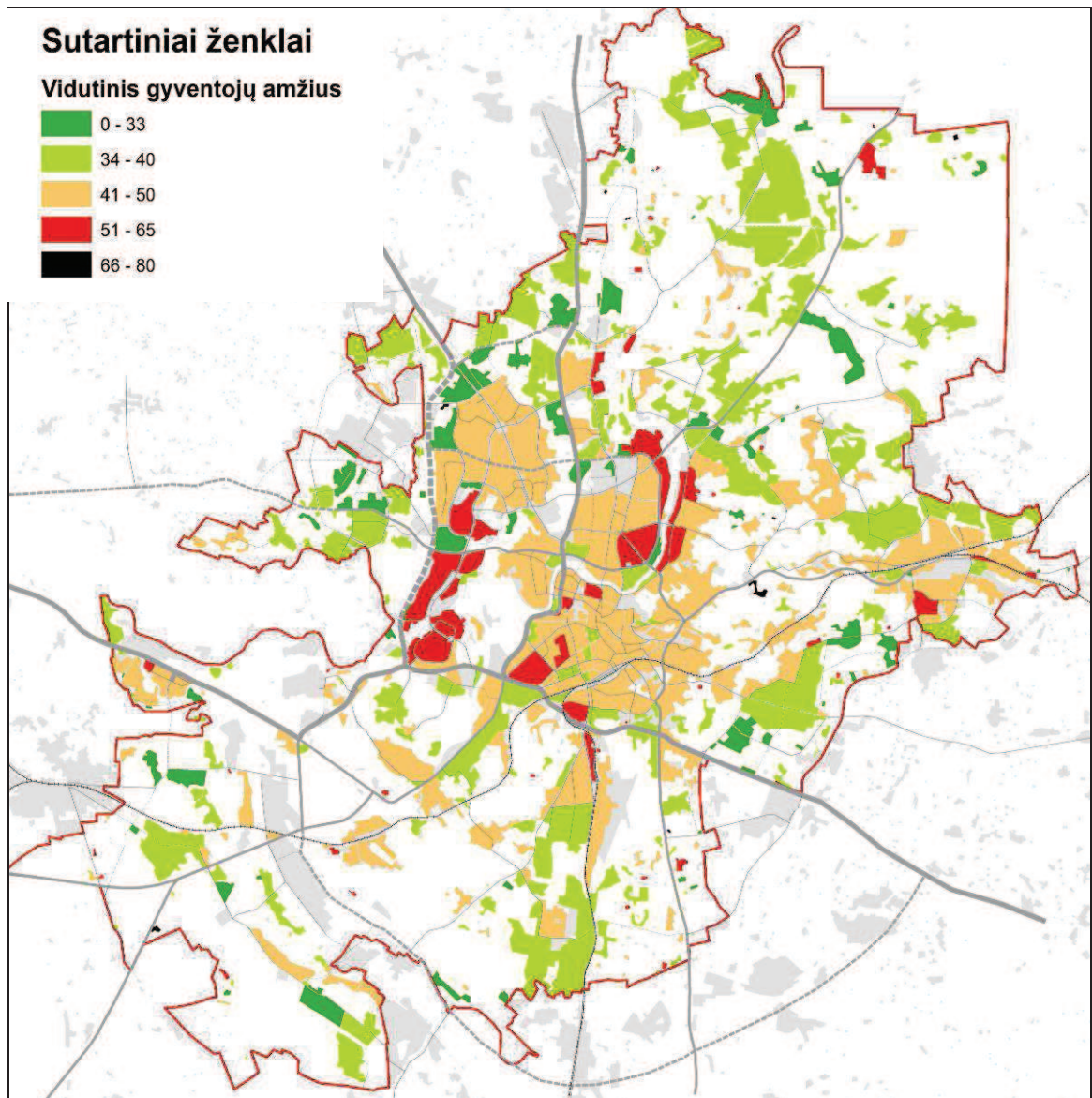
Svarbus Vilniaus apgyvendinimo ypatumas – dispersiška gyventojų sklaida periferinėje miesto teritorijoje. Vilniaus užstatytų teritorijų gyventojų tankumas ženkliai mažesnis nei analogiškų Europos miestų (pvz. Rygos -64 gyv./ha, Prahos - 71 gyv./ha). Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos (400 km<sup>2</sup>), apimančios ne tik urbanizuotas teritorijas, gyventojų apgyvendinimo tankis siekia tik 13,4 gyv./ha. Urbanizuotose teritorijose tankumas didesnis - 39 gyv./ha. Deja, šis rodiklis toliau mažėja (2000 m. buvo apie 48 gyv./ha). Jau 7 km nuo centro nėra 30 gyv./ha tankio, minimaliai reikalingo, kad atsipirktų kuriama techninė ir socialinė infrastruktūra (žr. 2.12 pav.). Toks amerikietišku miestų tankiams artimas rodiklis rodo didelius miesto infrastruktūros plėtros poreikius ir kaštus.

**2.12 pav. Vidutinis Vilniaus miesto gyventojų tankumas teritorijoje pagal atstumą nuo miesto centro**



Didelės senos statybos būsto eksploatacinės išlaidos, neprasidėjusi kompleksinė gyvenamųjų rajonų renovacija daro centro ir vidurinės zonos gyvenamosios statybos rajonus nepatraukliais, verčia jaunesnio amžiaus žmones ieškoti būsto periferinėje zonoje. Dažnai dėl palankesnių žemės, nekilnojamojo turto kainų jaunesni žmonės linkę statyti naują būstą net ne miesto, bet kaimyninių savivaldybių teritorijoje. Viena iš neigiamų tokio miesto užstatymo pasekmių - labai netolygi gyventojų amžiaus struktūra miesto teritorijoje. Vidurinėje miesto struktūros zonoje lieka senstantys gyventojai (vidutinis amžiaus vidurkis – 51-65 metai). Tai ypač būdinga sovietinės statybos „miegamiesiems“ Lazdynų, Karoliniškių, Viršuliškių, Žirmūnų, Naujamiesčio, Naujosios Vilnios rajonams. (žr. 2.13 pav.).

2.13 pav. Vilniaus miesto gyventojų sklaida teritorijoje pagal amžiaus struktūrą 2011 m.



## **2.4. MIESTO URBANISTINĖS STRUKTŪROS PRIVALUMAI IR TRŪKUMAI**

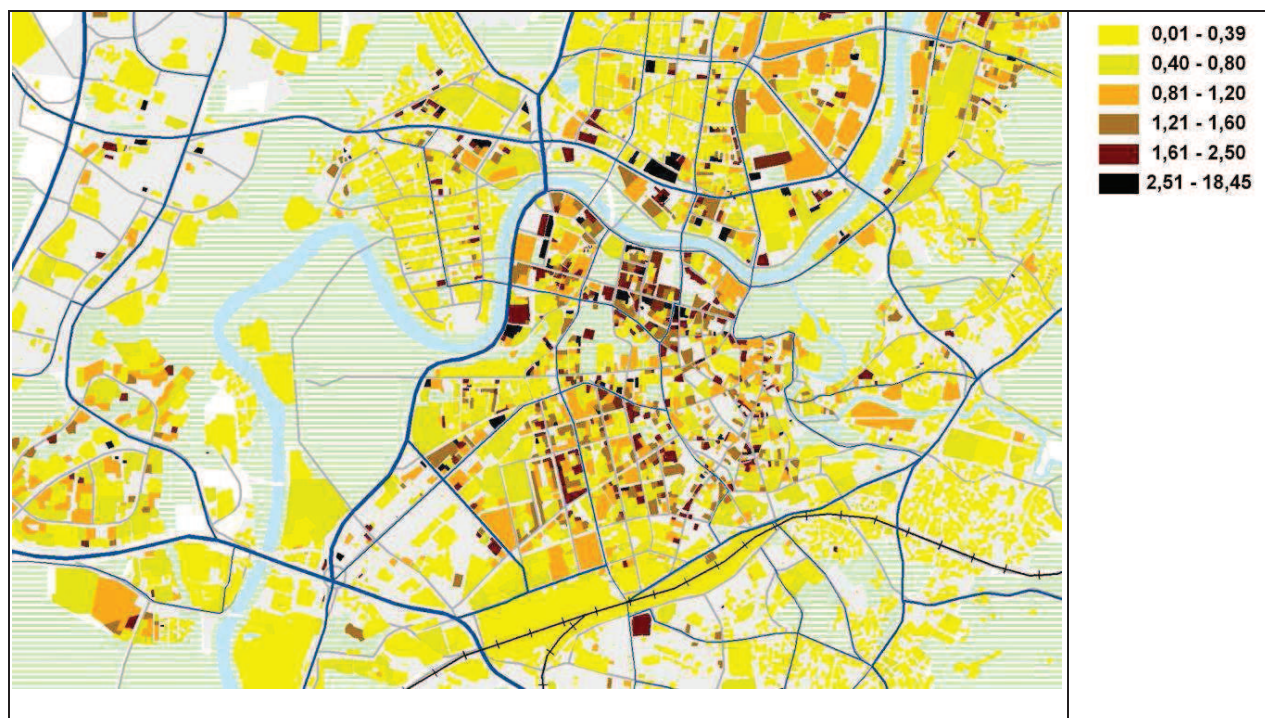
Vilniaus miesto teritoriją pagal miesto užstatymo ir aplinkos savitumą patogu skirstyti į tris miesto struktūrines zonas: centrinę, vidurinę ir periferinę. Centrinė miesto dalis apima Senamiestį, Naujamiestį, Žvėryną, Šnipiškės ir dalį Žirmūnų. Vidurinė dalis jungia sovietinius daugiaaukščių namų gyvenamuosius ir pramoninius Žemųjų Panerių, Naujininkų rajonus. Į periferinę zoną patenka Naujoji Vilnia ir Grigiškių rajonai ir mažaaukščio užstatymo rajonai. Dalis periferinės zonos yra miesto ribose, dalis yra kaimyninių savivaldybių teritorijoje.

Iš sovietinės urbanistikos industrinio miesto koncepcijos, Vilnius paveldėjo griežtą funkcinį miesto rajonų zonavimą į „miegamuosius“ ir „pramonės“ rajonus. Tai sąlygoja labai netolygų gyvenamų ir darbo vietų pasiskirstymą, o tai savo ruožtu didina neracionalų mobilumą. Ir šiandien juntamas ženklus darbo vietų trūkumas šiaurės ir vakarų gyvenamuosiuose rajonuose, o paskutiniu metu ir sparčiai užstatomoje periferinėje zonoje.

Bendrojo plano (toliau-BP) sprendiniuose, buvo numatytos miesto struktūros optimizavimo priemonės: saugojimas, vidinė plėtra (planuojant modernizavimą ir konversiją), nauja plėtra, rezervuojamos teritorijos. Papildomos kompleksinės priemonės struktūrai optimizuoti, planuojamos rengiant BP sprendiniuose identifikuotų rajonų koncepcijas ir urbanistinių parametrų studijas. Iki šiol dar ne visoms BP nurodytoms saugomoms teritorijoms parengti teritorijų planavimo dokumentai – specialieji planai. Šiuo metu jose galioja bendrojo plano sprendiniai tiek, kiek neprieštaruoja šių teritorijų specialiesiems apsaugos reglamentams, kurie apibrėžiami įstatymuose ir poįstatyminiuose aktuose nustatyti bendro pobūdžio apribojimai. Tai yra menkai įvertinama vietovės specifika, teritoriniai urbanistinės struktūros aspektai.

Miesto urbanistinės struktūros efektyvumas tiesiogiai priklauso nuo užstatymo intensyvumo. BP sprendiniai numatė užstatymo tankinimo galimybes mieste. Kartu nustatyti ir ribiniai užstatymo intensyvumo parametrai visoms miesto funkcinėms zonoms. Išnagrinėjus esamus užstatymo intensyvumo rodiklius mieste, akivaizdu, kad yra puikios galimybės vykdyti konversiją, tobulinti užstatytų teritorijų struktūrą. Ypač geros galimybės Naujamiestyje, Šnipiškėse. (žr. 2.14 pav.).

2.14. pav. *Esamas miesto teritorijos užstatymo intensyvumas (UI)*



Net miesto centrinėje dalyje užstatymo intensyvumas labai žemas. Siektini rodikliai centrinėje miesto dalyje – 1,6-2,5, daugiaaukščių gyvenamuosiuose rajonuose -1,6. Įvertinus, kad BP sprendiniuose numatyta apie 3 000 ha naujos plėtros teritorijų, juos realizavus, mieste galėtų „tilpti“ 1,1–1,2 mln. gyventojų. Tai yra urbanizuojamose teritorijose galimas 2 kartus didesnis gyventojų skaičius, nei yra dabar. Toks sutankinimas leistų ženkliai pagerinti inžinerinių infrastruktūrų efektyvumą, nepabloginant gyvenamosios aplinkos sąlygų. BP sprendiniuose prognozuojant nedidelį gyventojų skaičių, pirmaeilis uždavinys yra ne naujų teritorijų įsisavinimas, branginantis miesto infrastruktūrą, bet esamų užstatytų teritorijų efektyvesnis panaudojimas, atgaivinimas, konversija, panaudojant ten jau esančią infrastruktūrą.

BP sprendiniai reikiamai nepagrindė sodininkų bendrijų teritorijų konversijos į individualių gyvenamųjų namų teritorijas. Miesto savivaldybė nepajėgė realizuoti uždavinio - kompleksiskai suplanuoti sodininkų bendrijų teritorijų. Reikalavimas rengti detaliuosius ar specialiuosius teritorijų planus jau atlikus žemės privatizavimą ir ribų įteisinimą tapo nerealus. Žemės privatizavimas buvo atliktas visiškai ignoruojant viešą interesą, dažniausiai pagal faktiškai naudojamos žemės ribas - nerezervuojant infrastruktūrinių koridorių, būtinų susisiekimui ir inžinerinei infrastruktūrai. Teritorijų išpirkimas infrastruktūriniais koridoriais esamoje įstatyminėje bazėje praktiškai neįgyvendinamas procesas.

Ekonomiškai labai žalinga praktika tapo žemės grąžinimo įstatymo įgyvendinimas bendraisiais planais visuomenės poreikiams rezervuotuose teritorijose. Buvo ignoruojamas BP sprendiniai rezervuotų teritorijų visuomenės poreikiams, dažniausiai komunikaciniams

koridoriams, inžinerinei ir susisiekimo infrastruktūrai išsaugojimas. Didžiausi nuostoliai ir raidos trukdžiai patirti išperkant žemės sklypus Vakarinio aplinkkelio statybai. Potencialias problemas kelia Vilniaus tarptautinį oro uosto prieigų užstatymas. Mažaaukščių gyvenamųjų namų statyba vyksta BP sprendiniuose numatytoje lėktuvų kilimo ir triukšmo zonų ribose.

Kaip taisyklė, išsikėlę į užmiestį gyventojai naudojami mieste esančiomis socialinių įstaigų paslaugomis. Miesto savivaldybei ima trūkti lėšų tokioms įstaigoms išlaikyti, nekalbant apie investicijas jų plėtrai. Dispersinė miesto plėtra neišvengimai sukelia transporto problemą – nes viešasis transportas (toliau- VT) nebepajėgia aptarnauti didėjančios teritorijos, ištįsusios VT trasos darosi neefektyvios, o lengvieji automobiliai iš šių rajonų užkemša miesto centro gatves.

Tyrimai rodo, kad didelio VT efektyvumo galima pasiekti, kai gyventojų ir darbo vietų tankis viename ha yra didesnis nei 92. Vidutinio VT efektyvumo galima pasiekti, kai gyventojų ir darbo vietų tankis viename ha yra didesnis nei 43. Kai gyventojų ir darbo vietų tankis viename ha yra mažesnis nei 25, viešasis transportas darosi neefektyvus, (žr. 2.2 lentelę).

**2.2 lentelė. Vilniaus miesto urbanizuotų teritorijų gyventojų ir darbo vietų tankis ir viešojo transporto aptarnavimo efektyvumo galimybės**

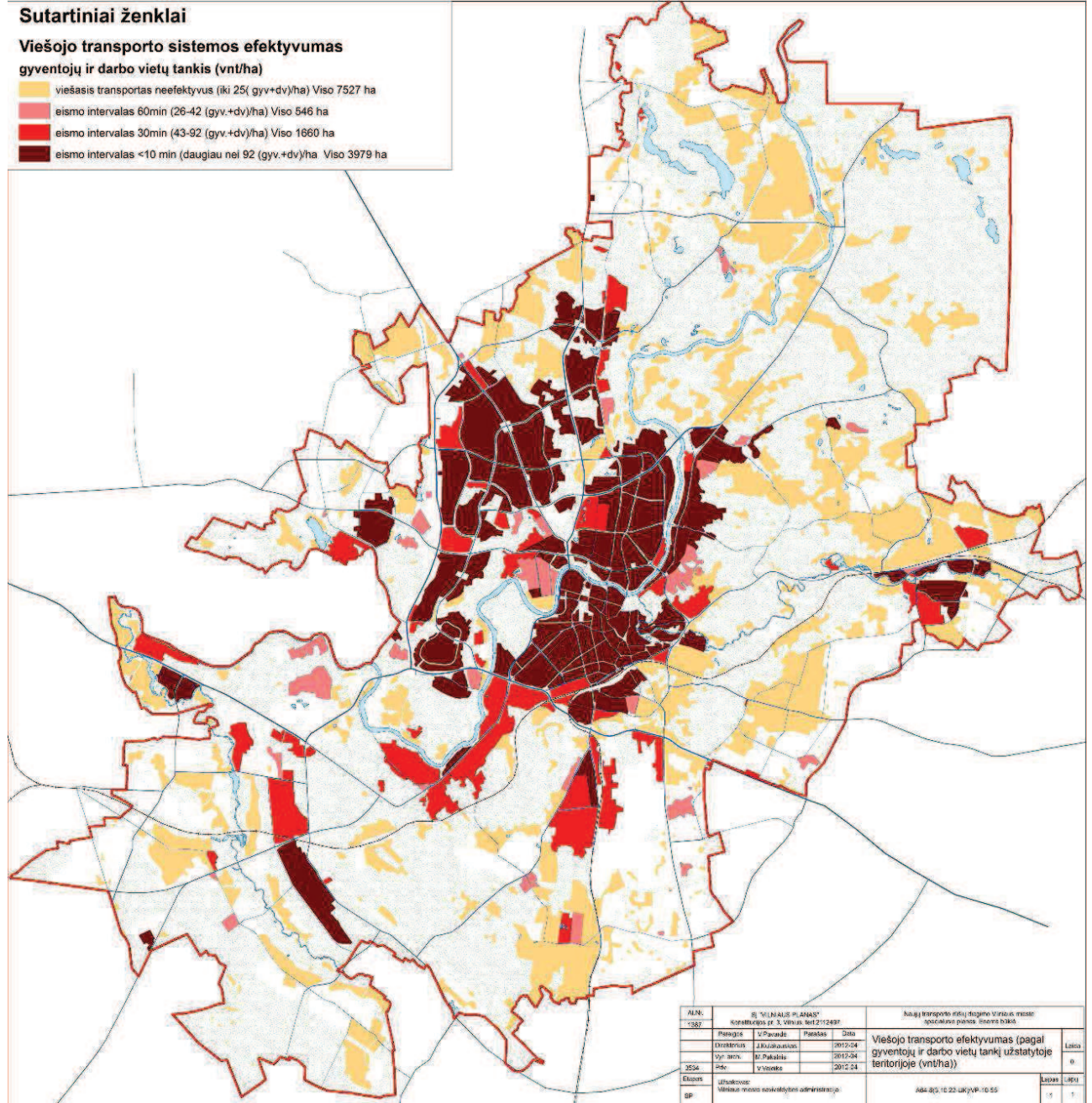
Gyventojų ir darbo vietų tankis/ha	Teritorijos plotas-ha	VT aptarnavimo galimas eismo intervalas-min.	Aptarnavimo efektyvumas
neurbanizuota	26288	-	Nereikalingas
25	7527	-	Neefektyvus
26-42	546	60	mažai efektyvus
43-92	1660	30	vidutinis
>92	3976	<10	didelio efektyvumo

Taikant tokius kriterijus Vilniui, gauname, kad vidutinio ir didelio efektyvumo VT aptarnaujanti teritorija tesudaro apie 14 proc. visos Vilniaus miesto teritorijos. Tai vaizdžiai pademonstruota 2.15 pav.

Pagal gyventojų ir darbo vietų tankio rodiklius – daugiau nei pusė (55 proc.) didelės sklaidos urbanizuotos teritorijos priklauso neefektyviam viešojo transporto aptarnavimui. Vilniaus miesto ilgalaikė urbanistinės plėtros politika nepadarė miesto patogesnio gyventojams. Darbo, aptarnavimo ir gyvenamųjų vietų atskirtis sukėlė susisiekimo ir jo finansavimo problemas, dėl ko gyventojai vis labiau naudojami lengvaisiais automobiliais.

Kaip matyti, šiuo atžvilgiu Vilniaus miesto branduolys turi keturis pakankamai didelio tankio palydovus: Naująją Vilnią, Grigiškes, Pilaitę ir Panerius.

## 2.15 pav. Vilniaus miesto urbanistinė struktūra - viešojo transporto sistemos efektyvumo zonos



BP buvo numatyti sprendiniai miesto užstatymo dispersiškumo mažinimui.

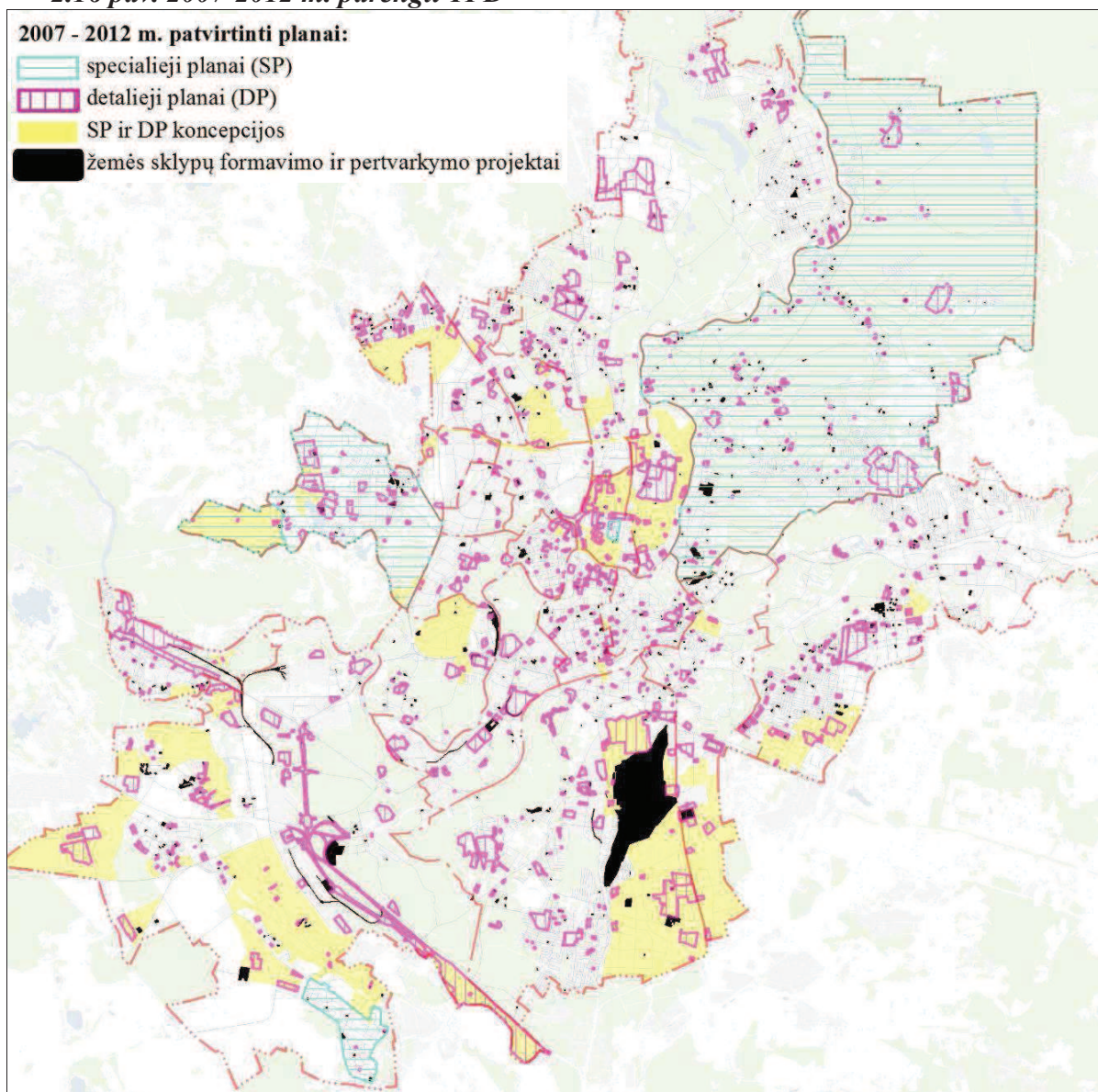
Ar įvyko neigiamų Vilniaus miesto teritorijos užstatymo tendencijų pokyčiai? BP stebėsenos ataskaita nurodo, kad 2007-2012 m. iš viso buvo parengti 1 349 teritorijų planavimo dokumentai (toliau – TPD), kurie išsidėstę ne tik prioritetingose plėtros teritorijose, bet, kaip ir ankstesniais planavimo laikotarpiais, dispersiškai pasklidę po visą savivaldybės teritoriją (žr. 2.16 pav.).

Iš 1 349 TPD, parengta 11 specialiųjų planų, 42 koncepcijos ir likusieji (96 proc.) – detalieji planai. Pastaraisiais metais TPD registre registruojami įvairūs sklypų planai, prilyginami detaliojo teritorijų planavimo dokumentui, žemės sklypų formavimo ir pertvarkymo projektai (į parengtų specialiųjų planų skaičių neįtrauktas žemės sklypų formavimo ir pertvarkymo projektų,

*Vilniaus miesto tikslinių teritorijų integruotos plėtros galimybių studija*

nors jie ir prilyginti vietovės lygmens specialiojo teritorijų planavimo dokumentų statusui, skaičius). Vien 2012 m. tokių sklypų planų bei sklypų formavimo ir pertvarkymo projektų įtraukta į registrą 255 (iš 419). 2007-2012 m. tokie dokumentai sudaro 31 proc. nuo visų parengtų TPD.

**2.16 pav. 2007-2012 m. parengti TPD**



BP sprendiniuose numatytų rezervuoti teritorijų visuomenės poreikiams (komunikaciniams koridoriams inžinerinei ir susisiekimo infrastruktūrai) išsaugojimas užtikrinamas patikslinus jų išdėstymą nagrinėjamų rajonų koncepcijose ir urbanistinių parametų studijose, ir įteisinant jų naudojimo apribojimus detaliaisiais planais.

BP sprendiniai numatė užstatymo tankinimo galimybes mieste. Kartu nustatyti ir ribiniai užstatymo intensyvumo UI parametrai visoms miesto funkcinėms zonoms.

Miesto urbanistinėje struktūroje labai svarbūs elementai yra **centrai** – struktūriniai bei kompoziciniai mazgai, kuriuose sutelkiami paslaugų bei aptarnavimo objektai, darbo vietos, o jų gyvybingumui užtikrinti kuriami ir išsaugomi gyvenamieji būstai (išskyrus specializuotus centrus).

Akcentuoti šie Vilniaus miesto centrai:

- Miesto centras, apimantis Senamiestį, aplink Gedimino prospektą susiklosčiusį sostinės centrą ir Naująjį centrą ugdomą aplink Konstitucijos prospektą;
- Lokalūs miesto centrai, didele dalimi dubliuojantys pagrindinį centrą arba atliekantys svarbias specializuotas funkcijas (aukštasis mokymas, specializuotas gydymas, verslas);
- Gyvenamų rajonų centrai.

BP numatė plėtoti policentrinę Vilniaus miesto urbanistinę struktūrą. Pagrindiniai vykę pokyčiai, susiję su planuota pagrindinio miesto centro plėtra dešiniajame Neries krante, Šnipiškėse ir T. Narbuto gatvės aplinkoje Žvėryne.

Kiti BP sprendiniuose numatyti daigafunkciniai centrai nesivystė, arba pokyčiai anot BP stebėsenos ataskaitų buvo nežymūs:

- silpnai vyko pagrindinio centro augimui adekvačių lokalių centrų (Šiaurės vakarų centras, Laisvės -Narbuto g. centras, Naujoji Vilnia, Grigiškės) tolesnė plėtra, papildant juos centrui būdingomis funkcijomis, paslaugų infrastruktūra;
- nepakankamais tempais vyko linijinių centrų kūrimas bei tolesnis vystymas pagrindinėmis išorės ryšių kryptimis – Ukmergės g., Savanorių pr., Dariaus ir Girėno g. trasose pritraukiant centrui būdingas funkcijas, paslaugų infrastruktūrą, skatinant pramoninių ir sandėliavimo teritorijų konversiją, pritraukiant į centrų teritorijas gyventojus;
- nebuvo konkrečių žingsnių kuriant naujai užstatomų periferinių miesto teritorijų lokalius centrus, išskyrus Salininkų teritorijoje numatytą formuoti centrą (2010 m. patvirtintas DP).

Tačiau, privačios iniciatyvos dėka, sparčiai vyko laisvalaikio ir prekybos centrų plėtra Ozo gatvės aplinkoje - pramogų ir paslaugų kompleksas „Ozas“; Žvėryne T. Narbuto gatvės aplinkoje – Panoramos centras.

Ženklaus Vilniaus pasiekimas - integruotų mokslo, studijų ir verslo centrų formavimas. - Vilniaus Santaros ir Vilniaus Saulėtekio slėniai.

Vilniaus Santaros slėnyje, kurį sudaro Visorių mokslininkų miestelis ir Santariškių medicinos miestelis bei netoliese esančios teritorijos, pradėtas mokslinių tyrimų centrų su eksperimentine gamyba realizavimas. Vilniaus Santaros slėnio iniciatoriai yra 11 mokslo ir studijų institucijų, daugiau nei 30 verslo įmonių, 6 medicinos praktikos įstaigos ir asocijuotos struktūros bei verslo paramos organizacijos. Slėnyje pagrindinis verslo plėtros centras yra Visorių informacinių technologijų parkas (VITP), kuriame dirba apie 700 IT specialistų.

Vilniaus Santaros slėnio veiklos kryptys: biotechnologija, inovatyvios medicinos technologijos, molekulinė medicina ir biofarmacija, ekosistemos ir darnus vystymasis, informatika ir komunikacijų technologijos.

Didžiausias žinių ekonomikos plėtros potencialas išliko Vilniaus Saulėtekio slėnyje, kur yra didžiausia mokslo ir studijų institucijų koncentracija Baltijos valstybėse: 2 universitetai, tyrimų centrai, laboratorijos, 20 000 studentų ir profesorių; verslo inkubatorius, 62 ha plėtrai (viso 156 ha).

Vilniaus Saulėtekio slėnio veiklos kryptys: lazeriai ir šviesos technologijos, medžiagotyra ir nanotechnologija, puslaidininkių fizika, elektronika ir organinė elektronika, civilinė inžinerija (aprepianti pastatų, automobilių kelių ir geležinkelių tyrimą, projektavimą ir technologijas bei geotechniką).

Vilniaus Saulėtekio slėnyje, įgyvendintas mokslo ir technologijų parko projektas, inicijuojamas tyrimų centrų įgyvendinimas - baigta statyti VU biblioteka, pradėta VGTU administracinio korpuso statyba.

Be minėtų pokyčių vystant integruotus mokslo, studijų ir verslo centrus, ruošiamasi sukurti dar vieną aukštas technologijas vystančioms įmonėms patrauklią verslo, inovacijų ir investicijų aplinkos teritoriją Vismaliukuose (parengta Vismaliukų inovacinės investicinės zonos galimybių studija).

**Miesto savitumas.** Vilniaus miesto BP buvo įvardinti esminiai miesto ir artimiausios jo aplinkos savitumo bruožai ir jų išsaugojimo principai. Svarbu, kad miesto savitumas būtų pilnai išsaugotas ir praturtintas. Vienas iš esminių Vilniaus savitumo bruožų - jo tūrinė–erdvinė struktūra. Kompleksiškai sprendžiami urbanistiniai uždaviniai duoda pagrindo šį savitumą išsaugoti ir paryškinti. BP nustatyti pagrindiniai miesto savitumo bruožai, toliau detalizuoti ir tikslinti žemesniųjų lygmenų TPD. Parengti pagrindiniai TPD, kurie sprendžia miesto savitumo išsaugojimo ir savitos aplinkos tolesnio kūrimo uždavinius - aukštybinių pastatų išdėstymo specialiojo plano koncepcija ir jos papildymas (aprobuotas Vilniaus miesto savivaldybės tarybos 2008-06-18 sprendimu Nr. 1-550), dešiniajame Neries krante formuojamos „urbanistinės kalvos“ parametrų nustatymas (koncepcijos aprobuotos Vilniaus miesto savivaldybės tarybos 2009-04-01 sprendimu Nr. 1-949 ir 2009-07-15 sprendimu Nr. 1-1133). Būtina ir toliau kurti savitumą identifikuojančius bei išaiškinančius dokumentus, kurie nurodytų labiausiai priimtinius būdus formuoti miesto užstatymą taip, kad nebūtų prarasta Vilniaus miesto savitumą atspindinti urbanistinių – gamtinių komponentų darna.

Miesto istorinėje centrinėje dalyje – senamiestyje, Naujamiesčio šiaurinėje dalyje be Valdovų rūmų atstatymo per 6 metų laikotarpį naujų didesnių pokyčių, reprezentuojančių miesto istorijos, kultūros ir politikos raidą ir sostinei būdingas funkcijas, neįvyko. Didesni pokyčiai vyko

Naujojoje centro dalyje dešiniajame Neries krante. Konstitucijos prospekto aplinką darniai papildė brandžios architektūros Swedbank administracinis pastatas, prekybos ir paslaugų centras Panorama. Tačiau tarptautiniu mastu brandi iniciatyva pastatyti multifunkcinį kultūros centrą (Ermitažo muziejaus filialą) naujajame centre stringa. Taip pat nėra pokyčių dėl naujo konferencijų centro, planuoto Sporto rūmų komplekse, atsiradimo. Centro prieigose atnaujintas konferencijų ir parodų centras – LITEXPO. Šio komplekso bendras konferencijų salių plotas – 4 100 kv.m.

BP sprendiniuose yra numatyti šie prioritetingi Vilniaus miesto nekilnojamųjų kultūros vertybių teritorinės apsaugos objektai : Senamiestis – Pasaulio paveldo vietovė, istoriniai priemiesčiai, bažnyčių ir vienuolynų kompleksai, dvarų sodybos ir istoriniai želdynai, dominuojančio medinės architektūros paveldo teritorijos. Jų atžvilgiu yra dalinai vykdomos BP sprendiniuose numatytos priemonės ir planai.

Buvo rengiami nekilnojamųjų kultūros vertybių apskaitos dokumentai, atlikti moksliniai tyrimai, rengiami TPD, programos, projektiniai pasiūlymai ir techniniai projektai, vykdomi tvarkybos darbai. Esminiai iš jų:

- Vilniaus Aukštutinės ir Žemutinės pilių pastatų komplekso tvarkyba. Baigiami atkurti Valdovų rūmai, jų aplinka, išryškinant gynybinę sistemą. Sėkmingai atkurtas renesansinis Bernardinų sodas, istorinis jo įvaizdis;
- Vilniaus miesto gynybinių sienų ir bokštų-vartų sistemos atgaivinimas ir išryškinimas, siekiant atskirų objektų galimo atkūrimo; parengta Vilniaus miesto gynybinės sienos paveldotvarkos programa; atlikti istoriniai ir architektūriniai tyrimai; parengtas gynybinės sienos atkarpos Šv. Dvasios gatvėje tvarkybos projektas. Darbai pradėti, bet dėl lėšų trūkumo sustabdyti;
- Bernardinų ir Dominikonų vienuolynų restauravimas ir pritaikymas; Bernardinų vienuolynas restauruotas ir pritaikytas komercinei įstaigai; Dominikonų vienuolyne vyksta parengiamieji paveldo tvarkybos darbai (rūšių valymas ir kt.);
- Parengti pirminiai Kūdrų parko tvarkymo projektiniai pasiūlymai; 2011 m. suorganizuotas konkursas Misionierių sodų projektiniams pasiūlymams parengti;
- Istorinių vienuolynų sodų tvarkymas: Bazilijonų ir Bonifratrų soduose vykdomi tvarkybos darbai;
- Tuskulėnų dvaro sodyba restauruota ir pritaikyta Lietuvos gyventojų genocido ir rezistencijos centro administracijai ir Tuskulėnų rimties parko memorialiniam kompleksui;
- Parengtas techninis Sapiegų rūmų restauravimo ir pritaikymo viešajai paskirčiai projektas;

- Įvykdytas I Šv. Kotrynos bažnyčios restauravimo etapas; organizuojami kultūriniai renginiai;
- Sistemingai ir kompleksiškai tvarkomos Bernardinų ir Rasų kapinės. Parengtas Rasų kapinių centrinės koplyčios restauravimo projektas, gautas statybą leidžiantis dokumentas;
- Restauruojama Bernardinų bažnyčia, Pranciškonų bažnyčia, Bazilijonų bažnyčia ir vienuolynas;
- Atliekami Šnipiškių, Antakalnio, Žvėryno vertingiausių medinių pastatų fotogrametriniai apmatavimai ir fotofiksacija;
- Atliekami kitų kultūros paveldo objektų tyrimo ir restauravimo darbai.

Dažniausiai dėl lėšų stygiaus vėluoja arba nevykdomi svarbūs nekilnojamųjų kultūros vertybių apsaugos darbai. Svarbiausi iš jų:

- Vilniaus senamiesčio apsaugos reglamento tikslinimas Radvilų rūmų komplekso (Vilniaus ir Liejyklos gatvių sankirtoje) atkūrimas pritaikant jį Lietuvos dailės muziejui;
- Kalnų parko tvarkymas, išryškinant Kreivosios pilies vietą, Trijų kryžių aplinką;
- Senamiesčio apžvalgos vietų įrengimas.

Miesto centrinėje dalyje BP numatoma pastatyti naujus kultūros objektus, gerinančius kultūrinę aplinką mieste ir baigti svarbiausių esamų kultūros, švietimo objektų rekonstrukciją.

Nekilnojamųjų kultūros vertybių gyvybingumą jų savitumo atskleidimą užtikrina geras, dabartinės jų funkcijos suformavimas ir realizavimas. Šia prasme reikšmingi laikotarpio projektai yra Valdovų rūmai, Nacionalinė galerija, „Menų spaustuvė“ – kūrybinių industrijų kvartalas, Lietuvos technikos muziejus, „Tymo kvartalas“ – dailiųjų amatų, etnografinių verslų ir mugių vieta. Tai pat atsidarė meno galerijos: „Actus magnus“- (Pilies g.36), „ŠOFAR“ žydų kultūros ir informacijos centre (Mėsinių g.3), „Viktorijos galerija“ (Klaipėdos g.), „Pilies galerija“ (Pilies g.).

Planuojama statyti Modernaus meno centrą dešiniajame Neries krante, įrengti dailiųjų amatų, etnografinių verslų ir mugių vietą – nepastatyti pastatai dailiųjų amatų mokymo centrui Maironio gatvėje.

#### **Teigiamos tendencijos:**

1. Vyksta prioritetinių kultūros vertybių, istorinių želdynų restauravimas;
2. Rengiami nekilnojamųjų kultūros vertybių apskaitos dokumentai, projektai ir atskirų objektų vertės pokyčiams nustatyti atlikti tyrimai;
3. Rengiami kultūros vertybių teritorijų planavimo dokumentai (ribų planai ir paveldotvarkos projektai).

#### **Neigiamos tendencijos, problemos:**

1. Paveldosaugos sistemoje vyrauja skirtingi požiūriai į paveldosaugos misiją (neleisti ir drausti, ar saugoti naudojant);

2. Iki šiol neparengti sisteminiai nekilnojamojo kultūros vertybių apsaugos, vertinimo kriterijus nusakantys dokumentai, kurie nedviprasmiškai reglamentuotų veiklas konkrečiose nekilnojamojo kultūros vertybių poveikio zonose ir teritorijose (šių dokumentų parengimas - LRV atsakomybė).

Vienas ryškiausių Vilniaus savitumo bruožų – didžiausia Lietuvoje kraštovaizdžio morfologinė įvairovė ir koncentracija. Reljefas Vilniuje ir jo apylinkėse pasižymi amžiaus įvairove. Čia koncentruojasi skirtingi gamtiniai kompleksai: slėniuoti priemolingi ir kalvoti žvyringi riedulingi senojo apledėjimo pabaigos Medininkų aukštumos pakraščiai, paskutiniojo apledėjimo ankstyvojo etapo mažai kalvotas priemolingas bei jaunas kalvotas ežeringas kraštovaizdis, priemolingos lygumos, upių slėniai ir eroziniai kalvynai.

Vilniaus miestas turtingas paviršiniais vandens ištekiais (upėmis, upeliais, ežerais, tvenkiniais). Vilniaus miestas ir jo apylinkės priklauso Neries upės baseinui. Vilniaus miestas ir jo apylinkės pasižymi ypač dideliais požeminio vandens ištekiais.

Miesto teritorijoje yra didelė ekotopų, rūšių ir bendrijų įvairovė. Patys vertingiausi biologinės įvairovės kompleksai yra draustiniuose, regioniniuose parkuose, paežerėse, upių ir upelių slėniuose ir šlaituose.

Vilniaus miesto vakariniu pakraščiu praeina tarptautinės svarbos gamtinis karkasas – tai Baltijos ežerotojo kalvyno geokologinė takoskyra, kuri nusitęsia į Latviją ir Lenkiją. Siekiant išsaugoti vertingiausias gamtinius kraštovaizdžio kompleksus, mieste suformuota valstybinio lygio ir vietinės reikšmės saugomų teritorijų sistema - tai vienas svarbiausių žingsnių aplinkos kokybei gerinti ir miesto patrauklumui išlaikyti.

Taigi, Vilniaus **kraštovaizdžio** morfologinė įvairovė, gamtinių vertybių gausa suteikia unikalias sąlygas darniai miesto plėtrai, tačiau diktuoja aiškius apsaugos reikalavimus. BP sprendiniuose išryškinti du pagrindiniai tikslai miesto žaliųjų teritorijų tvarkyme:

- darni gamtinių ir technogeninių elementų Vilniuje sąveika, formuojant, išsaugant ir tinkamai naudojant gamtinio karkaso teritorijas;
- gyvenamosios aplinkos kokybės gerinimas, plėtojant hierarchinę želdynų sistemą – „žaliąją infrastruktūrą“.

Vykdomi ir planuojami vykdyti darbai aprašyti 2.3 lentelėje.

### **2.3 lentelė. Gamtos vertybės, želdynai ir viešųjų erdvių sistemos realizacija.**

Numatyta BP sprendiniuose	Realizuota 2007-2012 m.
Išlaikyti subalansuotus Neries ir Vilnios slėnių kraštovaizdžio erdvinis parametrus (reguliuojant užstatymo intensyvumą ir stiprinant gamtinį	<b>Vykdoma.</b> Planuojant teritorijas erdviniai parametrai yra išlaikomi

įvaizdį)	
Stiprinti (įteisinti) gamtinio karkaso struktūras pagrindinėje miesto dalyje ir priemiestyje	<b>Vykdoma.</b> Nuo 2008 m. pradėti formuoti ir įregistruoti sklypai atskiriesiems želdynams įrengti
Formuoti miesto urbanistinėje struktūroje integralų želdynų tinklą, susiejantį saugomas, gamtinio karkaso ir gyvenamąsias teritorijas; formuoti urbanizuotų masių „žaliąsias perskyras“	<b>Vykdoma.</b> Nuo 2008 m. formuojami ir įregistruojami sklypai atskiriesiems želdynams įrengti.
Plėtoti „žaliąją infrastruktūrą“: įtvirtinti normatyvinių želdynų parametrus naujos plėtos teritorijose, įrengti želdynus (gerinti jų kokybę) susiformavusiose miesto rajonuose	<b>Vykdoma.</b> Derinant detaliuosius planus reikalaujama įteisinti priklausomųjų želdynų normas pagal AM įsakymą D 1-694. Atnaujinami želdiniai susiformavusiose želdynų teritorijose
Sukurti ir nuosekliai vykdyti miesto miškų programą, orientuotą į poilsio miškų formavimą	<b>Nevykdoma.</b> Iki šiol egzistuoja valstybinės reikšmės miškų mieste teisinio statuso klausimas, norint juos pritaikyti miestiečių poilsiui (Vingio, Jamonto parkai ir kt.)
Skatinti ir išsaugoti ekologišką žemdirbystę, parengti tokių teritorijų atrankos specialųjį planą, nustatant diferencijuotus naudojimo reglamentus	<b>Nevykdoma.</b>

BP sprendiniai papildomai apribojo galimo nepageidaujamo urbanizuojamų sistemų susijungimo galimybes, taip išlaikant miesto ir jo apylinkių savitumo bruožus. Išskirtos šešios gamtinio karkaso ir urbanizuotų teritorijų sąveikos zonos Neries ir Vilnios slėniuose. Šioms zonoms nustatyti reglamentai, apibūdinantys tvarkymo tikslus, priemones ir apribojimus.

Gamtinio karkaso apsaugai miesto centrinėje dalyje atlikti šie darbai:

- Parengta prieplaukų ir žiemos uosto išdėstymo schema;
- Įrengiamas pramogų parkas prie Siemens arenos;
- Parengtas senvagės ežerėlių DP;
- Projektuojamas parkas ties Vileišio g. Antakalnyje nuo Šilo tilto iki M.Daukšos vid. mokyklos;
- 2010 m. parengtas Karoliniškių kraštovaizdžio draustinio SP; parengtas draustinio sutvarkymo techninis projektas (Saugomų teritorijų tarnybos užsakymu);
- Parengti Vilnios krantinės nuo intako į Nerį iki Markučių kompleksinio tvarkymo ir pritaikymo projektiniai pasiūlymai.

Priemiestyje nustatytos gamtinės migracijos koridorių įtakos zonos: Vokės, Sudervės upių, Gilužio ežero ir jo intakų, bevardžio Rudaminos intako (Platiniškės-Pasieniai), Nemėžos, Murlės, bevardžio Rudaminos intako (Kirtimai-Kalviškės) slėniai. Plėtra teritorijose, įeinančiose ar besiribojančiose su šiomis zonomis, gali būti planuojama tiktaip parengus viso slėnio apsaugos ir pakrančių panaudojimo poilsiui TP dokumentus.

- 2012 m. parengtas Vokės slėnio SP;
- Rengiami DP, apimantys dalį gamtinės migracijos koridorių įtakos zonų (rytinėje miesto dalyje – tarp Minsko kelio ir Naujosios Vilnios, kitose zonose).

Užmiestyje nustatyti miesto struktūrai ekologiniu ir rekreaciniu požiūriu svarbūs migraciniai koridoriai – upių slėnių tęsiniai, Vilniaus ir Trakų rajonuose (Sudervės, Riešės, Vokės, Nemėžos ir Rudaminos upių slėnių atkarpos). Darbai nevykdomi, nes būtinas ne tik Vilniaus miesto savivaldybės, bet ir Vilniaus ir Trakų rajonų užsakymas. Numatytoms urbanizuoti gamtinio karkaso teritorijoms Pavilionių – Bajorų ir Pupinės – Kuprijoniškių zonose turi būti parengti gamtinio karkaso teritorijų naudojimo ir apribojimų specialieji planai.

**Saugomos gamtinės teritorijos.** Miesto saugomų gamtinių teritorijų sistemą sudarantys draustiniai, regioniniai parkai, saugomi gamtiniai ir kultūros paveldo objektai nurodyti pagrindiniame brėžinyje. Saugomų gamtinių sistemų realizacija aprašyta 2.4 lentelėje.

Esamuose draustiniuose išskirtos Europos ekologinio tinklo „Natūra 2000“ buveinių teritorijos įtrauktos į miesto saugomų teritorijų (ST) sistemą.

**2.4 lentelė. Saugomų gamtinių sistemų realizacija.**

Numatyta BP sprendiniuose	Realizuota 2007-2012 m.
Siūlomo Šnipiškių urbanistinio draustinio teritorijos ir apsaugos zonų planas ir paveldotvarkos projektas	<b>Įvykdyta.</b> Parengtas Vietinės reikšmės urbanistikos paminklo UV70 teritorijos Šnipiškėse nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos specialusis planas – teritorijos ir apsaugos zonų ribų planas bei paveldotvarkos projektas (patvirtintas Vilniaus m. savivaldybės tarybos 2009-06-19 sprendimu Nr. 1-1083)
Išskirtos ypatingos rekreacinės Pavilnių ir Verkių regioninių parkų teritorijos (Lyglaukiuose, Kučkuriškėse, Verkiuose, Gulbino ir Balsio ež. pakrantėse) tvarkomos kaip pagrindiniai arba rajoniniai miesto želdynai, nužymėti jų naudojimo principai. Reikalinga jų detalizacija parengiant SP	<b>Įvykdyta.</b> Parengti ir 2009 m. patvirtinti abiejų regioninių parkų ir jų zonų ribų planai, taip pat tvarkymo planai
Siūlomo Vilniaus Verbų etnokultūros draustinio teritorijos ir apsaugos zonų planas ir paveldotvarkos projektas	SP parengtas (patvirtintas Vilniaus m. savivaldybės tarybos 2011-02-18 sprendimu Nr. 1-2008)
Siūlomo Vokės kraštovaizdžio draustinio teritorijos ir apsaugos zonų planas ir paveldotvarkos projektas	SP parengtas 2012 m.
Kairėnų dvaro teritorijos specialusis planas	SP parengtas (patvirtintas 2008-09-15 Kultūros ministro įsakymu Nr. IV-446)
Sapiegų rūmų apsaugos specialusis planas	SP parengtas (patvirtintas 2010-04-19 Kultūros ministro įsakymu Nr. IV-232)
Išlikusiose vertingo kraštovaizdžio teritorijose siūloma įsteigti savivaldybės saugomas teritorijas – Vokės slėnio kraštovaizdžio draustinį bei Verbų etnokultūrinį draustinį	<b>Vykdoma.</b> - 2011 m. parengtas teritorijos, kurioje numatyta steigti Verbų etnokultūrinį kraštovaizdžio draustinį SP – siūlomo draustinio riba sumažinta apie 2/3. - 2012 m. parengtas Vokės slėnio kraštovaizdžio draustinio SP
Vilniaus senamiesčio teritorijos ir apsaugos zonų planas ir paveldotvarkos projektas	<b>Vykdoma.</b> Parengtas Vilniaus senamiesčio teritorijos ir apsaugos zonos ribų nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos SP (patvirtintas 2010-10-18 Kultūros ministro įsakymu Nr. IV-512); rengiamas Vilniaus senamiesčio nekilnojamojo kultūros paveldo

	apsaugos SP – paveldotvarkos projektas.
Siūlomo Žvėryno urbanistinio draustinio teritorijos ir apsaugos zonų planas ir paveldotvarkos projektas	<b>Vykdoma.</b> Rengiamas Vietinės reikšmės urbanistikos paminklo UV70 teritorijos Žvėryne nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos specialusis planas – teritorijos ir apsaugos zonų ribų planas bei paveldotvarkos projektas.
Kultūrinio turizmo trasų parengimas Senamiestyje, Verkių ir Pavilnio regioniniuose parkuose	<b>Vykdoma.</b> 2009 m. patvirtintuose Verkių ir Pavilnio regioninių parkų tvarkymo planuose numatytos kultūrinio turizmo trasos ir rekreacinė turistinė infrastruktūra
Pilies, Sereikiškių, Bernardinų ir kt. Senamiesčio istorinių želdinių tvarkyba	<b>Dalinai vykdoma.</b> Parengtas 24 senamiesčio skverų, aikščių ir želdynų projektinių pasiūlymų I etapas

Paveldotvarkos požiūriu svarbūs, bet nevykdomi šie darbai:

- Siūlomų Naujamiesčio, Paupio ir Užupio, Antakalnio urbanistinių draustinių teritorijų ir apsaugos zonų planai ir paveldotvarkos projektai;
- Pilaitės dvaro sodybos fragmentai (LA413/814, IP907), Mūrinės Vokės gamybinių statinių kompleksas (G379K), buvusios Vaidotų kaimo gyvenvietės fragmento teritorijų ir apsaugos zonų planai ir paveldotvarkos projektai.

Prisilaikant BP sprendinių vykdomos miesto savitumą išsaugančios ir paryškinančios priemonės. Reikalinga tęsti miesto identiteto mokslinius tyrimus ir rengti urbanistines studijas, kurios nustatytų aiškesnius naujos plėtros kriterijus atskiriems rajonams savitos miesto struktūros kontekste.

Miškai Vilniuje sudaro apie 36 proc. miesto ploto ir 80 proc. visų saugomų teritorijų. Atlikdami apsaugines, stabilizacines ir kompensacines funkcijas, jie palaiko miesto ekologinį balansą. Nors ir gyvybingi, geros rūšinės sudėties, miškai menkai pritaikyti miestiečių poilsio reikmėms.

Bendrajame plane miškų masyvai bei juose įsiterpę ne miško paskirties žemės sklypai (mažesni, nei 5 ha) apjungti į miškų ir miškingų teritorijų funkcinės zonas. Maži miško ploteliai (0,1 ~1 ha dydžio), esantys besiformuojančiose ir naujos plėtros teritorijose bendrajame plane neparodyti (kaip Valstybiniai miškai jie užfiksuoti specialiajame plane – miesto miškotvarkos projekte). Jų statusas nustatomas žemesnio lygmens ar rūšies teritorijų planavimo dokumentuose.

BP sprendiniai numato padidinti miesto **želdynų** plotą iki 6,5 proc. miesto teritorijos (žr. 2.5 lentelė).

### **2.5 lentelė. Želdynų realizacija.**

Numatyta BP sprendiniuose	Realizuota 2007-2012 m.
Palaiptiesiems transformuoti ir pritaikyti rekreacijai apie 2 proc. miesto miškų	<b>Vykdoma.</b> Jamonto parkas, Vingio parkas, Spalvotų šaltinių parkas
Įrengti želdynus upių, ežerų pakrantėse ir slėniuose - agrariniuose plotuose	<b>Vykdoma.</b> Formuojami sklypai atskiriesiems želdynams įrengti Neries pakrantėse nuo Žvėryno pėsčiųjų tilto iki Valakupių tilto
Neries pakrantėse formuoti miesto „žaliąją jungtį“	<b>Vykdoma.</b> Formuojami sklypai atskiriesiems

tarp Valakupių ir Lazdynų tiltų	želdynams įrengti Neries pakrantėse nuo Žvėryno pėsčiųjų tilto iki Valakupių tilto
Integruoti saugomas miesto teritorijas: įrengti rekreacines zonas, eksponuoti gamtos ir kultūros vertybes	<b>Vykdoma.</b> Parengti ir 2009 m. patvirtinti abiejų regioninių parkų ir jų zonų ribų planai, taip pat tvarkymo planai
Įrengti pagrindinius želdynus: Kalnų bei Vingio parkus, Pramogų parką Ozo-Kalvarijų g., Kairėnų bot. sodo pagrindinę dalį	<b>Vykdoma:</b> - Rekonstruota Vingio parko centrinė dalis, Rekonstruota Kairėnų botanikos sodo pagrindinė dalis ir istoriniai statiniai, - 2012 m. įrengtas Ozo parkas (apie 9 ha dydžio)
Plėtoti atskirų bendruomenių kapines (Verkių, Vaidotų, Pavilnio, Strielčiukų, Liepkalnio stačiatikių)	<b>Vykdoma:</b> - 2010 m. praplėstos Liepkalnio stačiatikių kapinės; - 2012 m. parengtas Teritorijos prie Žirnių g. 13 (šalia karaimų ir totorių kapinių) detalusis planas karaimų ir totorių kapinėms praplėsti
Įrengti vietinius želdynus esamuose gyvenamuosiuose rajonuose: Ukmergės-Linkmenų g. ir Šnipiškių parkus, Medeinos g., Gabijos g., Laisvės pr.-I.Šeinių g., Čiobiškio g., Lazdynų šlaitų parkus ir kt.	<b>Vykdoma.</b> Formuojami sklypai atskiriesiems želdynams įrengti Ukmergės-Linkmenų g., Medeinos – Gabijos g., Laisvės pr. – I. Šeinių g. (parengti projektiniai pasiūlymai), Lazdynų šlaitų parke ir kt.
Įrengti rajoninius želdynus: „žaliąją jungtį“ palei Šiaurinę g., Lūžių, Ozo (dalį), Karoliniškių, Sausio 13-osios, Fabijoniškių (dalį) ir Pilaitės (dalį) parkus; Jamonto, Pasakų parkų pradinį etapą	<b>Vykdoma:</b> - Lūžių parke formuojamas sklypas atskirajam želdynui įrengti ir želdinama teritorija, - 2012 m. įrengtas Ozo parkas; - Sausio 13-osios parke atnaujinti želdiniai; - Jamonto parke formuojamas bendro naudojimo sklypas; parengti pritaikymo rekreacijai ir aktyviam poilsiui projektiniai pasiūlymai; - Pasakų parkas įrengtas. <b>Nevykdomas</b> „žaliosios jungties“ palei Šiaurinę g. įrengimas
Įrengti želdynus gyvenamuosiuose rajonuose pagal gyvenamųjų teritorijų želdynų normavimo principus	<b>Dalinai vykdoma.</b> Formuojami sklypai gyvenamuosiuose rajonuose atskiriesiems želdynams įrengti
Įrengti viešuosius želdynus upių ir kitų vandens telkinių pakrantėse	<b>Dalinai vykdoma.</b> Neries pakrantėje formuojami sklypai atskiriesiems želdynams įrengti.
Įrengti miško parką ir želdyną Neries paslėny tarp Liepkalnio ir Burbiškių	<b>Nevykdoma.</b>
Tvarkyti pažeistas gamtines teritorijas gamtinio karkaso ir urbanizacijos paribiuose	<b>Nevykdoma.</b>
Įrengti vietinius želdynus (apie 75 ha) naujos plėtos teritorijose	<b>Nevykdoma.</b> Situacija komplikuoja, nes rengiant DP privatiems sklypams, yra reglamentuojamas priklausomojo želdyno plotas pačiam sklypui. Norint įrengti vietinius želdynus naujos plėtos teritorijose jiems reikalingi bendro naudojimo teritorijos sklypai.

### **Teigiamos tendencijos:**

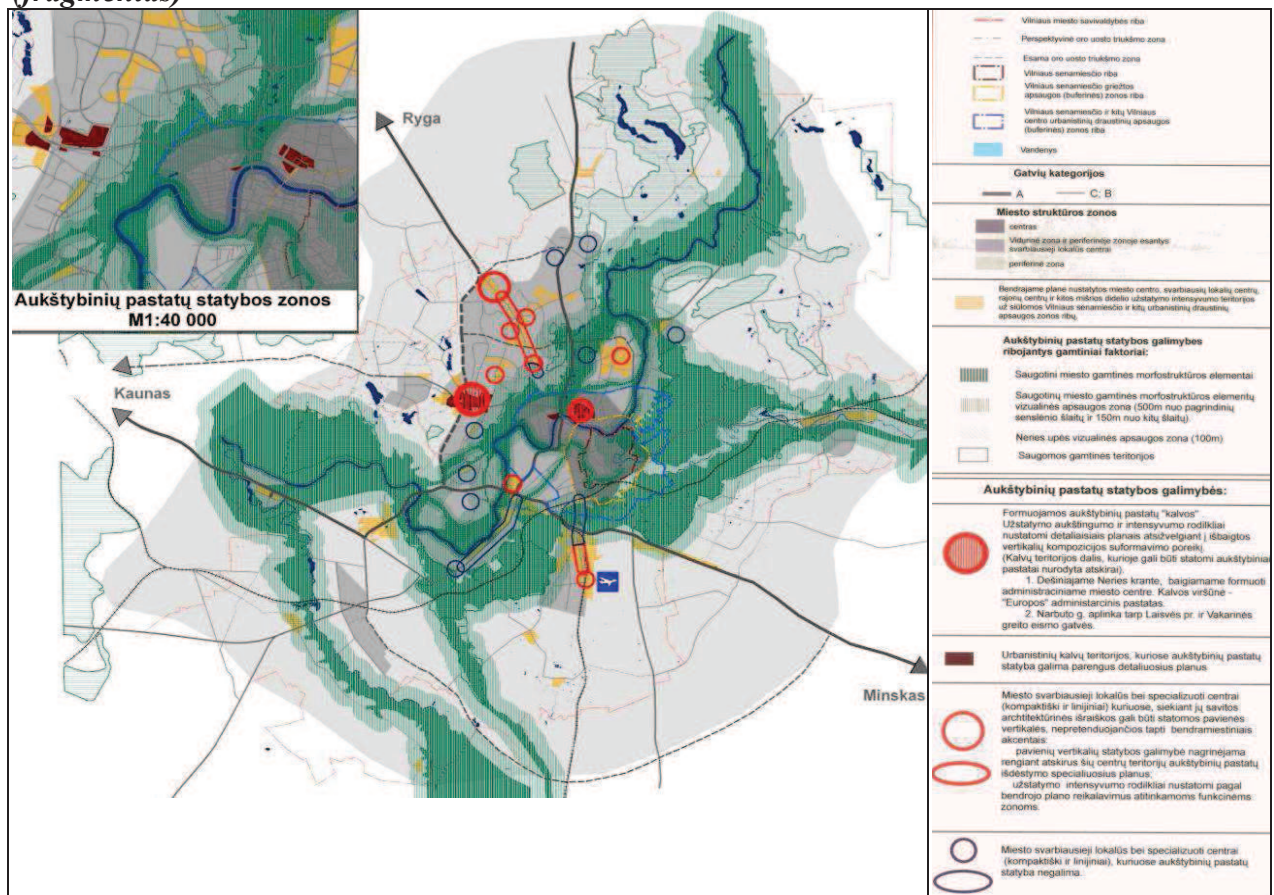
1. Stiprėja teisinė želdynų apsauga – parengti TPD, inventorizuojami bendramiestiniai, rajoniniai ir esami vietiniai želdynai (formuojami želdynų sklypai);
2. Pradėtos reprezentacinių ir rekreacinių miesto želdynų rekonstrukcijos.

### **Neigiamos tendencijos:**

1. Didėja spaudimas statyti neužstatomose (tarp jų ir želdynų) teritorijose;
2. Nėra teisinio mechanizmo suformuoti ir įrengti vietinius želdynus naujos plėtros teritorijose;
3. Pernelyg vangiai kuriami ir tvarkomi gyventojų artimosios aplinkos (kvartalų) želdynai;
4. Vilniuje esantys miškai menkai pritaikyti lankytojams.

**Aukštybinių pastatų statyba.** BP sprendiniai nustatė tik pagrindinius aukštybinių pastatų išdėstymo Vilniaus mieste principus. Aukštybinių pastatų statybos galimybes mieste patikslino Aukštybinių pastatų išdėstymo Vilniaus mieste specialiojo plano koncepcijos papildymas, aprobuotas Vilniaus miesto savivaldybės tarybos 2008 m. sprendimu Nr. 1-550 (žr. 2.17 pav.).

**2.17 pav. Aukštybinių pastatų išdėstymo Vilniaus m. SP koncepcijos papildymas, 2008 m. (fragmentas)**



Be to, nustatant galimybes vystyti aukštybinius pastatus BP numatytose centrų teritorijose, parengtas aukštybinių pastatų išdėstymo specialusis planas, specialiųjų planų koncepcijos ir aukštybinių pastatų aukštingumo parametrus nustatančios studijos:

- Ukmergės gatvės aplinkoje, tarp Ozo g. ir Vakarinio greitkelio, 2009 m. Vilniaus miesto savivaldybės tarybos sprendimu aprobuota aukštybinių pastatų išdėstymo SP koncepcija
- Žirmūnuose, teritorijoje tarp Kalvarijų, Tuskulėnų, Apkasų, Minties, Žirmūnų ir Žvalgų g., 2009 m. Vilniaus miesto savivaldybės tarybos sprendimu aprobuota Aukštybinių pastatų išdėstymo SP koncepcija

- Buv. „Velgos“ įmonės teritorijos zonoje, greta transporto mazgo ir „Vingio parko“, 2010 m. patvirtinta Vilniaus miesto savivaldybės tarybos sprendimu patvirtintas Aukštybinių pastatų išdėstymo Vilniaus mieste teritorijoje tarp Geležinio Vilko g., Laisvės pr. ir Neries upės specialusis planas: teritorijos aukštybinių pastatų statybai.
- Dešiniajame Neries krante numatytoje aukštybinių pastatų zonoje („urbanistinėje kalvoje“) nustatyti tokių pastatų maksimalūs aukščio parametrai (aprobuoti Vilniaus miesto savivaldybės tarybos 2009 m. sprendimais).

BP sprendiniuose numatytų aukštybinių pastatų statybos teritorijų realizavimas per 6 metus:

- naujojoje miesto centro dalyje dešiniajame Neries krante 2009 m. užbaigtas statyti Swedbank 16 aukštų administracinis pastatas (43 100 m<sup>2</sup>);
- Žvėryne 2009 m. užbaigtas statyti 12 aukštų biurų pastatas „Green Hall“ (8 500 m<sup>2</sup>);
- Numatytoje aukštybinių pastatų statybos zonoje prie T. Narbuto g. Viršuliškėse pokyčių neįvyko.

#### **Teigiamos tendencijos:**

1. Miesto centrų sistemoje kokybiniai pokyčiai vyksta naujojo miesto centro ir Ozo gatvės aplinkoje (Šnipiškės, pietinė Verkių seniūnijos dalis).
2. Vystomi integruoti mokslo, studijų ir verslo centrai (slėniai) - Vilniaus Santaros slėnis ir Vilniaus Saulėtekio slėnis, taip pat ruošiantis sukurti aukštas technologijas vystančioms įmonėms patrauklią verslo, inovacijų ir investicijų aplinką Vismaliukuose.
3. Didžiųjų prekybos centrų realizacija vyksta įvertinant į BP sprendinius integruotos didžiųjų prekybos centrų išdėstymo schemos sprendinius. Galima kalbėti apie jų lokalizacijos optimalumą pasiekiamumo – transporto požiūriu.
4. Nepaisant krizės, pradėtas paslaugų objektų įgyvendinimas konversinėse zonose (Naujamiestyje, prie Lakūnų g., Savanorių pr., Naujojoje Vilnioje);
5. Pagrindinė pramonės ir sandėliavimo objektų plėtra vyko BP nustatytose teritorijose (Aukštieji Paneriai, Kirtimai);
6. Paslaugų objektų plėtra koncentruojasi į užstatytą miesto teritoriją; Tęsėsi paslaugų objektų plėtra vakarų centre (Pilaitės pr.);
7. Parengti tipiniai renovacijos projektai Savivaldybės iniciatyva paskatino daugiabučių gyvenamųjų namų renovaciją Žirmūnuose;

#### **Neigiamos tendencijos**

1. Didėja chaotiška dispersinė gyventojų sklaida ir dėl to auga mobilumas, didėja visų rūšių infrastruktūros kaštai; Vilniaus miesto urbanistinės struktūros modelis įvertinat neišvystytą

susiekimo struktūrą ir ekologines automobilizacijos pasekmes yra neprogresyvus ir ekonomiškai neefektyvus;

2. Išlieka lėti gyvenamųjų namų ir socialinės infrastruktūros renovacijos tempai, nevyksta kompleksinė rajonų renovacija;

3. Kilus nekilnojamojo turto krizei, stringa konversijos tempai ir apimtys; labai sulėtėjo didžiųjų konversijų zonų rekonstrukcija (Savanorių pr., Naujamiestis);

4. Darbo vietų ir aptarnavimo objektų plėtra sovietinės statybos „miegamuosiuose rajonuose“ lieka pernelyg vangiai;

5. Vystant naujai įsisavinamas teritorijas ir modernizuojant senąsias (ypač gyvenamąsias teritorijas) nebuvo sukurti investiciniai modeliai, sudarantys sąlygas vystyti periferinius centrus ir įpareigojantys teritorijas vystyti kompleksiskai, neapsiribojant tik parduodamų sklypų planavimu ir realizavimu. Nesant valstybės institucijų apsisprendimo dėl šalies oro uostų plėtros strategijos, toliau vyksta sodo namų rekonstrukcija į gyvenamuosius oro uosto triukšmo zonose (esamoje ir perspektyvinėje);

6. Iki šiol nepradėtos įsisavinti BP numatytos naujos teritorijos verslo ir gamybos zonų plėtrai (Lentvario zona, Kuprijoniškės, Pupinė). Tebesitęsia kitų (smulkesnių) verslui numatytų teritorijų mažėjimas;

7. Nuo privačių investicijų (gyvenamųjų ir komercinių objektų plėtros) labai atsilieka infrastruktūros formavimas (socialinės, susisiekimo, inžinerinės), ypač miesto periferinėje dalyje;

8. Nepavyksta sutelkti plėtros BP sprendiniuose numatytose prioritetinėse zonose; statybų sklaida į priemiesčius, daugiabutės statybos sumažėjimas; Inžinerinės ir susisiekimo infrastruktūros objektai statomi tik tobulinant esamą miesto struktūrą, bet ne pasiruošiant naujų teritorijų įsisavinimui;

9. Išlieka nepanaudotas pramoninės zonos Naujojoje Vilnioje potencialas;

10. Nepaisant savivaldybės priimtų nuostatų, tebestebimos pastangos (daugiausia spekuliacinės) įsiteisinti naujas aukštybiniams pastatams skirtas teritorijas. Didėja spaudimas statyti neužstatomose (tarp jų ir želdynų) teritorijose;

11. Nesukurti naujų teritorijų įsisavinimui būtini efektyvūs žemės konsolidavimo bei paėmimo visuomenės poreikiams mechanizmai, o taip pat lėšų kooperavimo, infrastruktūros finansavimo, mokesčių diferencijavimo pagal zonas ir panašūs modeliai.

Apibendrinant, galima teigti, kad Vilniaus miesto urbanistinė struktūra laisvosios rinkos sąlygomis tapo labiau chaotiška. Šalia teigiamų tendencijų - formuoti naują centrą, konvertuoti ir modernizuoti apleistas jau urbanizuotas teritorijas, kurti prekybos ir laisvalaikio centrų sistemą, kurti darbo vietas „miegamuosiuose“ rajonuose, vyksta padrika, išbarstyta po visą teritoriją (visų pirma periferinę) mažaaukščių gyvenamųjų namų statyba ir to pasėkoje aštrėja

susisiekimo transporto su triukšmo ir aplinkos taršos pasekmėmis ir socialinės infrastruktūros pasiekiamumo bei inžinerinės infrastruktūros efektyvumo problemas.

## 2.5. MIESTO SUSISIEKIMO SISTEMOS RAIDA IR PROBLEMOS

Lietuvos valstybės sostinę Vilnių su šalies, Baltijos ir Europos Sąjungos transporto tinklais jungia automobilių keliai, geležinkeliai bei oro transporto maršrutai, kuriais realizuojami miesto išoriniai transporto ryšiai.

Vilniaus miestas darosi vis lengviau pasiekiamas iš bet kurio pasaulio taško. Tai pasidarė įmanoma dėka Vilniaus oro uosto transporto plėtros. Visų pirma, tam nusipelnė **oro transportas**. 2001 m. Vilniaus oro uosto pervežimai siekė 580 tūkstančių keleivių, o 2012 m. Jau 2210 tūkstančių keleivių. Keleivių skaičius išaugo 4 kartus. 2008-2010 m. krizės laikotarpiu Vilnius pralaimėjo konkurencinę kovą Rygai, bet paskutiniu metu sėkmingai konkuruoja (žr. 2.6 lentelę).

**2.6 lentelė. Baltijos šalių tarptautinių oro uostų keleivių pervežimai, mln. keleivių**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Vilnius	1,72	2,04	1,31	1,37	1,71	2,21
Ryga	2,96	3,69	4,07	4,66	5,10	4,77
Talinas	1,50	1,80	1,30	1,37	1,91	2,21
Kaunas		0,41	0,46	0,86	0,87	0,83

Nepakankamas maršrutų ir skrydžių skaičius, neišvystyta oro uosto infrastruktūra išlieka didžiausia problema vystant tarptautinį turizmą ir verslą. Vilniaus oro uostas nepretenduoja tapti stambiu tarptautiniu tranzitiniu terminalu, tačiau dedamos pastangos regioninio terminalo išvystymui atsilieka nuo realių sostinės poreikių. Pagal Vilniaus miesto BP numatytas naujas kilimo-leidimosi takas, kad lėktuvų skrydžiai nebūtų vykdomi virš miesto gyvenamųjų rajonų, tačiau iki šiol neparengta reikiama galimybių studija tokio tako poreikiui ir įrengimui. Tokia ydinga, dešimtmečius besitęsianti situacija, kelia pastovias konfliktines situacijas tarp gyventojų ir savivaldybės.

Integruojantis į Europos susisiekimo sistemą, išlieka probleminis susisiekimas su Europos šalių **geležinkeliu**. Integruoti sostinę į europinio geležinkelio tinklą padėtų Rail Baltica atšaka „Kaunas-Vilnius“. Ši europinės vėžės atšaka yra fiksuota Lietuvos teritorijos bendrajame plane. Dabar geležinkelis miestui tarnauja mažai, nes plačiau naudojamas krovinių pervežimui. Didžioji dalis - tai tranzitinių krovinių pervežimai. Geležinkelių krovinių pervežimuose lemiamą vaidmenį vaidina Vilniaus miesto geležinkelio stotys, kurioms tenka virš 70 proc. visų Vilniaus apskrities krovos darbų. Iš jų, pagrindinis krūvis tenka Panerių krovinių stočiai. Didžiausias krovos darbų augimas Vaidotų stotyje, kuri įtraukta į Vilniaus regiono logistikos centrą. Tai kelia triukšmo ir aplinkos taršos problemas, todėl įgyvendinama visa eilė priemonių. Naujai įrengta Vaidotų krovininė stotis, pietinis miesto apvažiavimas sudaro palankias eismo sąlygas krovinių tranzitui ir šalia jos steigiamo Vilniaus regiono logistikos centro veiklai. Pastaraisiais metais mažėja krovinių skaičius praleidžiamas per miesto Geležinkelio centrinę stotį urbanizuotoje miesto teritorijoje.

Keleivių pervežimai traukiniais Vilniaus miesto teritorijoje turi mažėjimo tendencijas, tačiau dėl mažų pervežimų mažai įtakoja bendrą viešojo transporto sistemą. 2000 m. iš Vilniaus geležinkelio stoties išvyko 2 mln. keleivių, 2007 m. 1 mln. keleivių, 2010 m. Jau tik 0,8 mln. keleivių (pagal parduotus bilietus kasose, Šaltinis: AB „Lietuvos geležinkeliai“ statistiniai duomenys). BP sprendiniai didinti ir integruoti pervežimus traukiniais į miesto pervežimų sistemą dėl skirtingų žinybų pavaldumo lieka nerealizuoti. Didesnio pasisekimo nesulaukia ir maršrutas „Stotis – Oro uostas“. Su traukinių grafikai nesuderinti autobusų tvarkaraščiai N.Vilnioje, Pavilnyje, Trakų Vokėje, Lentvaryje nesudaro rimtesnių prielaidų intensyvesniam traukinių panaudojimui miesto poreikiams.

Vilniaus miestą kerta europinis IXB **autotransporto** koridorius, kuris integruoja Vilnių į tarptautinį autokelių tinklą. Jo pagrindą sudaro magistraliniai keliai A1 (E85) Vilnius-Kaunas-Klaipėda ir A3 (E28) Vilnius-Minskas. Iš Vilniaus išeina dar trys tarptautiniai keliai į Panevėžį A2 (E272), Lydą A15 (E85) ir Marijampolę A16 (E28).

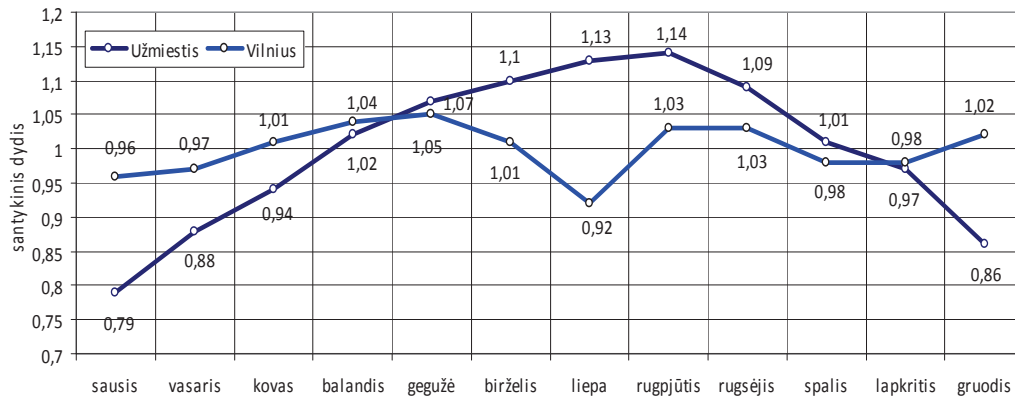
Užmiesčio transporto tranzitiniame eisme formuojami integruoti greito eismo transporto koridoriai (greito eismo gatvės). Pastaraisiais metais užbaigtas miesto Pietinis transporto koridorius, sujungęs tarptautinius magistralinius kelius A1 „Vilnius-Kaunas-Klaipėda“ ir A16 su tarptautiniais magistraliniais keliais A3 „Vilnius – Minskas“ ir A15 „Vilnius – Lyda“.

Šiuo metu tiesiamas Vakarinis greito eismo koridorius, sujungiantis su automagistrale A2 „Vilnius-Ryga“. Užbaigti 2 etapai iki Justiniškių rajono. Užbaigtas Vilniaus miesto Pietinio miesto išorinio aplinkkelio I etapas nuo Savanorių pr. iki miesto ribos (Kirtimų gatvės rekonstrukcija).

Vidutinis metinis paros transporto srautas Vilniaus prieigose viršija 100 tūkst. automobilių. Pagal Susisiekimo ministerijos vykdomą transporto eismo intensyvumo monitoringą, didžiausias vidutinis metinis paros transporto eismo intensyvumas buvo Kauno kelyje ir siekė 23 tūkst. aut./parą. Kiek mažesnis buvo Rygos ir Utenos keliuose (13,4-11,7 tūkst. aut./parą).

Autotransporto eismo intensyvumas lyginant su metiniu vidurkiu užmiesčio keliuose tolygiai auga nuo sausio iki rugpjūčio mėnesio. Vilniaus miesto transporto eismo dinamika kitokia. Stebima ryški „duobė“ vasaros sezono metu vilniečiams atostogaujant. Tuo metu miestas atsigauna nuo transporto spūsčių ir sudaro palankias sąlygas turistams Vilniaus miesto teritorijoje. Tačiau savaitgaliais spūstys atsiranda pagrindiniuose valstybiniuose keliuose: A14 Vilnius-Molėtai, krašto kelyje Nr. 102 Vilnius-Zarasai ir pan. (žr. 2.18 pav.).

### 2.18 pav. Transporto eismo intensyvumas užmiestyje ir Vilniuje atskirais metų mėnesiais



Sunkiojo transporto eismo intensyvumas valstybiniuose Vilniaus priegų keliuose ženkliai skiriasi nuo bendrojo transporto srauto. Didžiausias metinis sunkiojo transporto srautas buvo Kauno kelyje, beveik trigubai mažesni – Rygos ir Minsko keliuose. Tranzitinio transporto skaičius per Vilniaus miesto teritoriją sudaro apie 7,7 proc. nuo visų įvažiuojančių automobilių. Kasdien rytinio piko valandomis Vilniaus miesto teritorijos ribą lengvaisiais automobiliais kerta apie 15,9 tūkst. keleivių, iš jų: į Vilnių – 10,4 tūkst., iš Vilniaus – 5,5 tūkst. keleivių.

**Automobilizacija ir parkavimas.** Esamas Vilniaus miesto automobilizacijos lygis – 623 lengvieji keleiviniai automobiliai 1000-ui gyventojų jau yra pralenkęs daugelio Europos miestų lygį. 2007-2012 m. automobilizacijos lygis padidėjo 1,1 karto. Vilniaus miesto automobilizacijos lygis yra vienas didžiausių Lietuvoje ir ženkliai lenkia visus didžiuosius miestus. Vilniaus lengvųjų ir bendras automobilių parkas (žr. 2.7 lentelę) sudaro apie 18 proc. viso Lietuvos automobilių parko.

2.7 lentelė. Transporto priemonių parko struktūra Vilniuje

	Motociklai, mopedai	Lengvieji automob.	Mikro-autobusai	Autobusai	Krovininiai automobil.	Priekabos	Viso
2007	5366	303751	1269	1423	36147	20811	368767
2008	7225	323988	1246	1499	37727	22258	393943
2009	8110	321987	1214	1490	35057	22211	390069
2010	8581	318994	1146	1433	32913	22252	385319
2011	9002	320746	1084	1401	33234	23418	388998
2012	9512	328965	1023	1405	33699	24558	399162

**Automobilių parkavimas.** Aukštas automobilizacijos lygis iššaukia vieną iš pagrindinių Vilniaus miesto problemų – automobilių stovėjimo vietų stygių. Gyvenamuosiuose miesto rajonuose arba šalia jų vilniečiai turi apie 24 tūkstančius garažų. Dar yra likę 7,3 tūkstančio metalinių garažų ir 3,5 tūkstančio pavienių mūro garažų, kurie užima brangią miesto žemę ir daugeliu atveju yra tapę aplinkos taršos židiniai.

Didžioji dalis (81,2 proc.) automobilių parkuojama parkavimo aikštelėse ir parkavimo juostose, privažiavimuose (žr. 2.8 lentelę). Parkuojamų automobilių skaičius gyvenamųjų rajonų antžeminėse aikštelėse dienos metu siekia apie 70 proc. nuo nakties apkrovimo.

**2.8 lentelė. Stovinčių automobilių skaičius antžeminėje dalyje, procentais (Vilniaus vakarinių gyvenamųjų rajonų)**

Privažiavimai, parkavimo aikštelės ir juostos	Gatvių važ. dalis	Želdiniai	Šaligatviai
81,2	8,9	5,9	4,0

Gyventojų aprūpinimas automobilių stovėjimo vietomis nėra savivaldybės funkcija, todėl ji gali tik paremti jų iniciatyvą daliniu dalyvavimu ar kitu būdu padedant rengti teritorinio planavimo planus industrinės statybos gyvenamuosiuose rajonuose. Patys gyventojai didelės iniciatyvos kol kas taip pat nerodo, nes net finansuodami jų statybą, neturi pirmumo teisės statant savo automobilį. Taigi, vienas iš svarbiausių uždavinių, pirmiausia būtų sutvarkyti žemės nuosavybės klausimus. Naujų daugiaaukščių gyvenamųjų rajonų ar mikrorajonų planavimas, pagal STR reikalavimus, užtikrinant reikiamą individualių automobilių stovėjimų vietų skaičių (1 butui – 1 vieta) problemos neišsprendė. Gyventojai atsisako pirkti kartu su butais automobilių stovėjimo vietas ar nuomoti šalia esančias mokamas aikšteles ir toliau parkuoja juos esamuose privažiavimuose ar ant žolynų, šaligatvių.

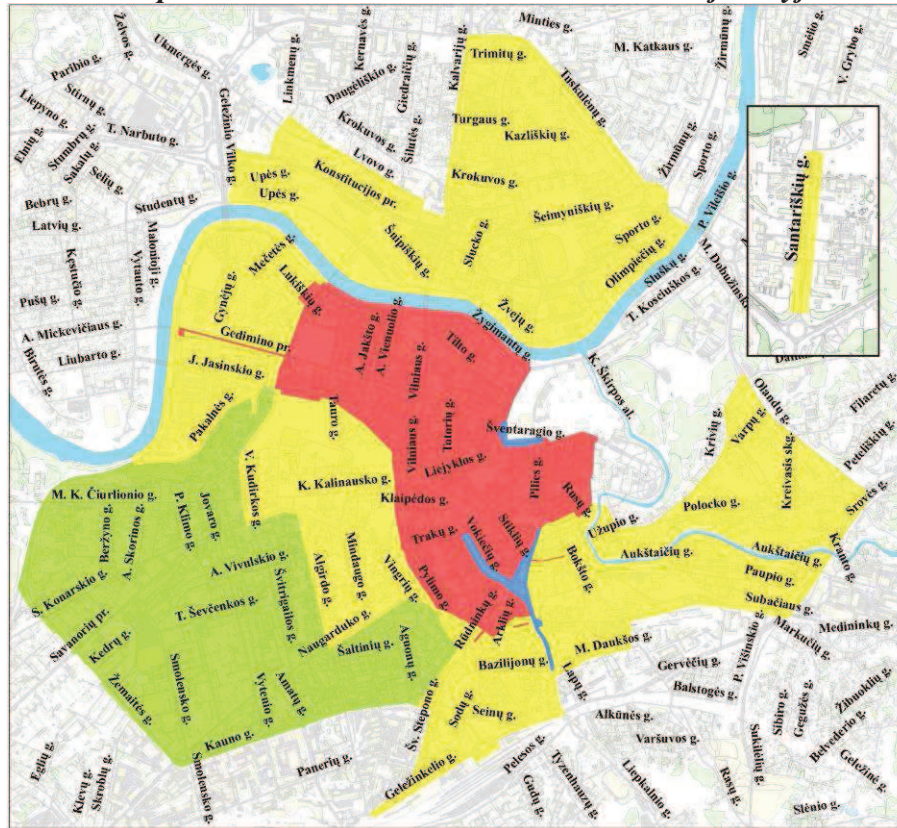
Automobilių stovėjimo aikštelių ir garažų apyvartos padidinimui Vilniaus miesto centrinėje dalyje funkcionuoja mokamos automobilių stovėjimo vietos. Mokamų stovėjimo vietų skaičius kasmet yra didinamas (žr. 2.9 lentelę), tačiau parkavimo poreikis didėja sparčiau. Pagrindinė strateginė kryptis, pagal BP sprendinius – miesto centre prioritetą skirti viešojo transporto ir pėsčiųjų-dviratininkų eismui, riboti stovėjimo vietų skaičių. Naujų daugiaaukščių požeminių automobilių saugyklų plėtra turi būti siejama su automobilių skaičiaus mažinimu antžeminėje urbanizuotoje miesto dalyje. Tam buvo pastatytos automobilių saugyklos Gedimino pr. ir Tiltų gatvėse, numatoma statyba Lelevelio gatvėje.

**2.9 lentelė. Savivaldybės mokamų automobilių parkavimo vietų skaičius**

Vietos tipas	1995	2002	2011
Mokamų vietų skaičius	991	3420	5113
Rezervuotos vietos	46	315	305
Vietos garažuose	*	368	368

Didžioji dalis miesto centrinėje dalyje parkuojama municipalinėje miesto gatvių zonoje ir mokamose stovėjimo aikštelėse. Miesto centro teritorija, priklausomai nuo jos svarbos ir traukos intensyvumo, sudalinta į 4 zonas (žr. 2.19 pav.): žaliają, geltonąją, raudonąją, mėlynąją.

2.19 pav. Mokamo parkavimo zonos Vilniaus miesto centrinėje dalyje



**Gyventojų judrumas ir kelionių struktūra.** 2011 m. vilniečių anketinės apklausos rezultatai parodė, kad ženkliai keičiasi gyventojų kelionių struktūra: didėja kelionių skaičius lengvaisiais automobiliais, kas suteikia jiems padidintą komfortą, mažesnę kelionės trukmę, nepriklausomumą ir mažėja kelionių miesto visuomeniniu transportu, kurio paslaugos iš esmės menkai pakito (nors transporto priemonės pagerėjo, tačiau išaugo eismo intervalai, persėdimų skaičius ir kelionės trukmė). (žr. 2.10 lentelę).

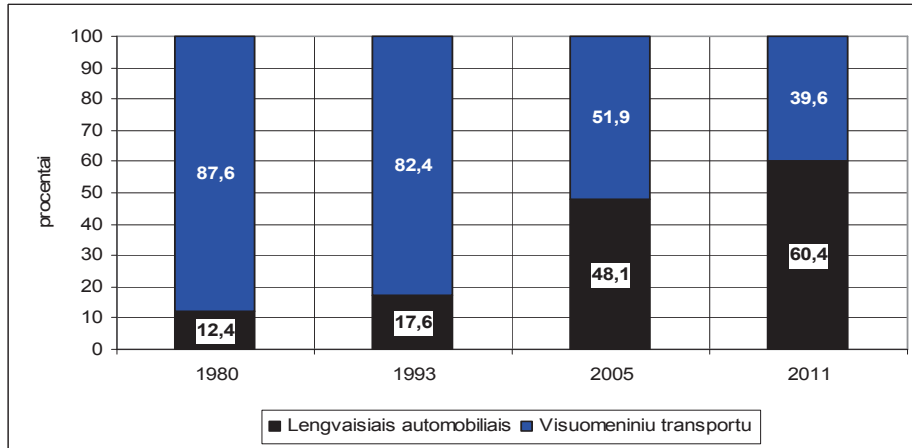
2.10 lentelė. Vilniaus miesto gyventojų kelionių procentinė struktūra (apklausos duomenys)

Kelionės būdas	1980	1993	2006	2011	Pokytis proc. 2011/2006
Pėsčiomis	44,1	38,0	34,5	35,5	102,9
Miesto VT	47,1	49,4	33,1	24,6	74,3
Automobiliais	3,8	10,6	30,7	38,0	123,7
Žinybiniu transportu	1,7	1,6	0,5	0,6	120,0
Taksi	2,9	0,1	0,4	0,7	175,0
Traukiniu	0,3	0,1	0,4	0,1	25,0
Dviračiais	0,1	0,2	0,4	0,6	150,0

Tai tiesiogiai siejama su aukštu automobilizacijos lygiu, urbanistine plėtra miesto periferiniuose rajonuose, nepakankama visuomeninio transporto paslaugos kokybe. Plečiantis miesto urbanizuojamai teritorijai, esant nepakankamai aptarnavimo ir socialinei infrastruktūrai

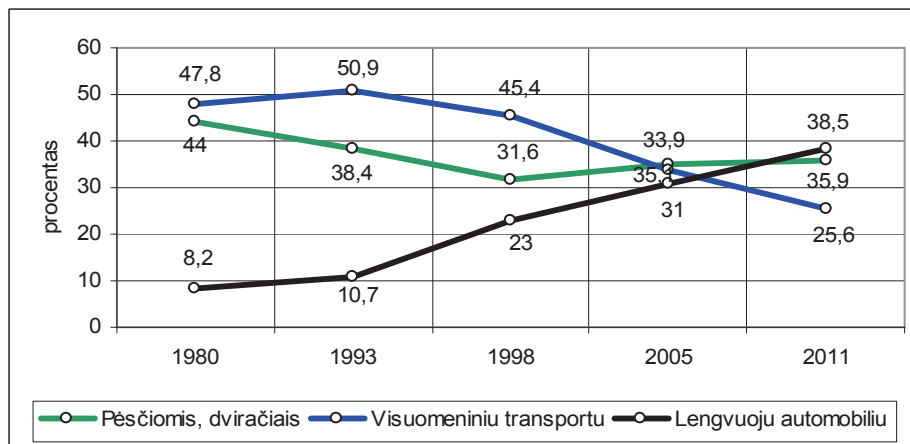
bei neformuojant darbo vietų gyvenamojoje aplinkoje apie 20 proc. sumažėjo kelionių skaičius pėsčiomis ir dviračiais. Pervežimai miesto viešuoju transportu gyventojų kelionių procentinėje struktūroje nuo 1993 m. iki 2011 m. sumažėjo daugiau nei du kartus - nuo 82,4% iki 39,6%. (žr. 2.20 pav.). Tai prieštarauja darniosios plėtros principams. Todėl esminė Vilniaus miesto susisiekimo problema – netinkama viešojo transporto(Vt) ir lengvųjų automobilių(La) proporcija keleivių susisiekimo rinkoje, nes šiandien šis santykis pagal keleivių transportinį mobilumą km/1gyv. – Vt:La = 25:75.

**2.20 pav. Procentinis kelionių pasiskirstymas tarp lengvojo ir visuomeninio transporto**



Vilniaus gyventojų mobilumo apklausos rodo, kad pervežimai miesto viešuoju transportu gyventojų kelionių procentinėje struktūroje per 30 metų sumažėjo beveik du kartus, o pervežimai lengvuju išaugo daugiau nei 4,5 karto. (žr. 2.21 pav.)

**2.21 pav. Vilniaus miesto kelionių struktūros tendencijos; kelionių procentinės dalies kaita**



Tenka konstatuoti, kad iki 2012 m. viešasis transportas nuolat pralaimėdavo konkurencinę kovą su lengvaisiais automobiliais ir pradėjo tapti daugiau socialine, bet ne susisiekimo paslauga. Vilniečių transportas tapo labiau “amerikietiškas”, o ne “europietiškas”. Pozityvūs pokyčiai prasidėjo tik paskutiniais metais – merui A. Zuokui pareikalavus VT skirti realų prioritetą miesto gatvėse.

**Autotransporto srautų intensyvumas.** Didžiausi autotransporto srautai 2009-2010 m. buvo tranzitiniuose Šeškinės, Karoliniškių, Lazdynų gyvenamuosiuose rajonuose bei miesto istorinio centro teritorijoje. Periferiniuose miesto rajonuose, kurių nekerta magistraliniai keliai, eismas yra ženkliai mažesnis: tai Kuprijoniškės, Pilaitė, Verkiai, Balsiai, Pavilnys, Dvarčionys. Didžiausias transporto srautas rytinio piko valandomis buvo: Geležinio Vilko gatvėje – 7600-10350 aut., Ukmergės g. – 4650-7080; Laisvės pr. – 5400-6400; Ozo g. - 3800-4930; Savanorių pr. – 4280; Konstitucijos pr. – 4250; T.Narbuto g. - 4100; Drujos g. – 3755 aut./val. Į intensyviausias Vilniaus sankryžas (Geležinio Vilko–Narbuto, Laisvės pr.–Pilaitės–Narbuto, Geležinio Vilko–Ukmergės, Laisvės pr.–Savanorių) per valandą piko metu įvažiuoja nuo 7200 iki 10000 automobilių (žr. 2.11 lentelę).

**2.11 lentelė. Vilniaus pagrindinių sankryžų apkrovimas (>3500 įvaž. aut. /h)**

Eil.Nr.	Sankryža	Srautas
1	Geležinio Vilko–Narbuto	9000-10000
2	Laisvės pr.–Pilaitės–Narbuto, Geležinio Vilko–Ukmergės	8300-8500
3	Laisvės pr.–Savanorių	7200
4	Geležinio Vilko–Žalgirio, Laisvės–Kavoliuko, Ukmergės–Žadeikos, Kalvarijų–Ozo–Kareivių, Ozo–Gelvonų, Geležinio Vilko–Goštauto	5000-5700
5	Laisvės–Justiniškių, Dariaus ir Girėno–Pelesos, Laisvės–Oslo, Švitrigailos–Panerių, Antakalnio–Olandų, Zarasų–Subačiaus, Savanorių–Žemaitės, Kalvarijų–Šeimyniškių	4300-4850
6	Laisvės pr.–Rygos, Geležinio Vilko–Gerosios Vilties, Savanorių–Vilkpėdės	4000-4300
7	Goštauto–Vilniaus–Kalvarijų, Savanorių–Gerosios Vilties, Žalgirio–Rinktinės, Žirmūnų–Tuskulėnų–Šeimyniškių, Kalvarijų–Žalgirio, Architektų–Erfurto, Kalvarijų–Žvalgų, Liepkalnio–Dunojaus, Žirmūnų–Kareivių, T.Narbuto–Sėlių, Kudirkos–Pamėnkalnio, Savanorių–Riovonių, Antakalnio–Šilo, Zarasų–Paplaujos, Vrublevskio–Arsenalų	3500-3800

Transporto eismas 2003-2011 m. per tiltus rodo, kad didžiausias procentinis transporto eismo augimas yra per Karaliaus Mindaugo, Pergalės, Lazdynų tiltus. Miestui ypač reikšmingi (turintys didžiausią apkrovimą) yra Geležinio Vilko, Lazdynų tiltai, kuriuose valandinis srautas siekė 6400-9125 transporto priemonių/h. (žr. 2.12 lentelę).

Vidutinis lengvųjų automobilių užpildymas keleiviais metai iš metų blogėja. Vidutinis lengvaisiais automobiliais važiuojančiųjų skaičius Vilniaus mieste 2012 m. – 1,35 keleivio (1995 m. – 1,7 keleivio, 2004 m. – 1,5 keleivio).

**2.12 lentelė. Transporto srautas piko valandomis per tiltus, fiz. vnt./h**

Tiltas	1990	1995	2000	2003	2011	Pokytis proc.2003/2011
Valakupių	1810	1320	2520	2120	2740	129,2
Šilo	-	-	1300	1440	1700	118,0
Žirmūnų	2880	2640	3380	2790	2830	101,4
Karal. Mindaugo	-	-	-	990	1650	166,7
Žaliasis	2590	2770	2940	2990	2715	90,8
Geležinio Vilko	4430	4270	5600	7190	9125	126,9
Žvėryno	470	400	1365	640	770	120,3

Liubarto	1100	950	950	1030	1215	118,0
Lazdynų	2810	2980	4480	4170	6400	153,5
Gariūnų	1180	2080	2140	2740	3240	118,3
Arsenalo	1500	1515	1810	1740	1550	89,0
Zarasų (Drujos)	1650	1780	2200	2810	3755	133,6
S.Batoro	500	560	900	1250	1430	114,4
Pergalės	1000	530	980	770	1250	162,3
Rodūnės viadukas	2100	2805	3190	2500	2245	89,8
Tūkstantmečio v.	-	-	-	-	3120	-

Skirtingai nuo bendro autotransporto eismo augimo tendencijų, krovinio transporto eismo pokyčiai yra atvirkštiniai ir palankūs miestui. Sumažėjęs gyventojų skaičius bei pramonės, gamybos ir statybų apimčių kritimas, dvigubai sumažino krovinių automobilių skaičių. Krovinio transporto skaičius procentinėje srautų struktūroje sumažėjo nuo 19,9 proc. iki 7,0 proc. 2011 m. Tik kai kuriose pramonės ir logistikos rajonų gatvėse dar stebimas nedidelis krovinių automobilių eismo augimas (Kirtimų, Galvės gatvės). Didžiausias sunkiojo transporto eismo intensyvumas fiksuotas Savanorių pr. – 320 aut./val., Kirtimų g. – 260, Geležinio Vilko – 260; Galvės – 228; Eišiškių pl. – 200 aut./val.

Autotransporto infrastruktūra Vilniuje, paskutiniaisiais dešimtmečiais buvo plėtojama pakankamai intensyviai. Tam buvo skirta didžioji dalis viešųjų investicijų ir ES paramos. Didžiausios investicijos buvo sutelktos į aplinkkelių (Pietinio ir Vakarinio), estakadų ir viadukų statybą. Svarbios priemonės buvo reguliuojamo eismo koridorių, kurie apima pagrindines Vilniaus miesto A, B ir C kategorijų gatvių trasas ir sankryžų išplatinimai. Nors nėra išsamių įgyvendinamų autotransporto infrastruktūros projektų efektyvumo tyrimų, remiantis automobilių srautų tyrimais, galima teigti, kad efektyviausiai eismą paveikę nedideli sankryžų pertvarkymai (įvedant kairiųjų posūkių eismo juostas) ir eismo valdymo sistemos, paremtos gatvių kategorizavimu, greito eismo gatvių išskyrimu ir prioriteto joms suteikimu, įgyvendinimas. Įvedus eismo reguliavimo ir valdymo sistemą tyrinėtuose transporto koridoriuose, transporto srauto greitis rytinio piko val. mieste išaugo 149,8 proc. (žr. 2.13 lentelę).

### 2.13 lentelė. Transporto srautų greičiai Vilniaus miesto magistralinėse gatvėse piko val.

Nr.	Koridoriaus pavadinimas	2005	2010	Skirtumas	Pokytis proc.
1	Oro uostas–Centras	13,8	36,6	22,8	<b>265,2</b>
2	Centras–Žirmūnai	24,5	35,4	10,9	144,5
3	Centras–Antakalnis	26,4	31,8	5,4	120,5
4	Naujamiestis–Paneriai	27,4	38,2	10,8	139,4
5	Stotis–Centras	21,5	24,2	2,7	112,6
6 a	Žvėrynas–Centras	17,7	25,6	7,9	144,6
6 b	Žvėrynas–Centras	15,4	31,5	16,1	<b>204,5</b>
6 c	Naujamiestis–Senamiestis	17,2	22,2	5,0	129,1
	<b>Vidurkis</b>	<b>20,5</b>	<b>30,7</b>	<b>10,2</b>	<b>149,8</b>

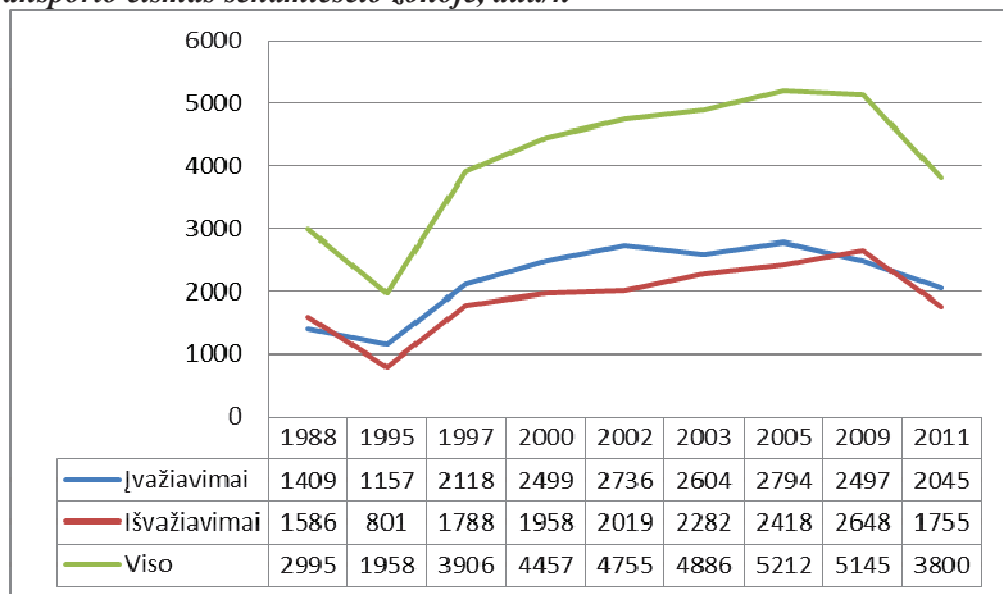
Apibendrinat, galima teigti, kad nors ir pagerėjo automobilių srautų pralaidumas gatvėse, ženkliai daugiau automobiliais pervežama keleivių ir krovinių, bet sparti automobilizacija veda į

aklavietę (auga šiltnamio dujų išmetimai, triukšmo lygis, formuojasi transporto kamščiai ir aštrėja parkavimo problema).

**Autotransporto ribojimai rajonuose.** Jau pirmais atkurtos Nepriklausomybės metais, siekiant apsaugoti Vilniaus senamiestį buvo diegiama mokamo įvažiavimo sistema. Ne kartą buvo **diegiamos ir kitos priemonės:** tranzito apmokestinimas, eismo organizavimo pakeitimas (kilpinė vienpusio eismo sistema), automobilių stovėjimo vietų mažinimas ir mokesčio didinimas, tačiau daugelio valdžios vyrų galvose dar neatsiradę ekologinės sąmonės pradmenys nuolat šias priemones naikina arba per gausias išimtis daro nepriimtiniomis. Menkai padeda ir tas faktas, kad Vilniaus miesto senamiestis yra įtrauktas į UNESCO Pasaulio kultūros paveldo sąrašą. Transporto eismo organizavimo specifika senamiestyje lemia pakankamai tankus, bet žemų techninių parametų gatvių ir skersgatvių tinklas. Nutiesus Pietinį senamiesčio aplinkkelį (Drujos g.), rekonstravus Gedimino prospektą, T.Vrublevskio gatvę ir pastačius Karaliaus Mindaugo tiltą su jo prieigomis, senamiesčio aplinkkelių tinklas yra pakankamas, kad apsaugoti jautriausią senamiesčio zoną. Autotransporto eismas senamiestyje ėmė mažėti, tačiau ne tiek, kiek reikėtų efektyviai apsaugai (žr. 2.22 pav.). Esama situacija, kai turistai ir gyventojai negali praeiti pro stovinčius ir važiuojančius automobilius, yra netoleruotina. Paskelbtos pėsčiųjų gatvės lieka formalios, jose vyksta autotransporto eismas ir automobilių parkavimas.

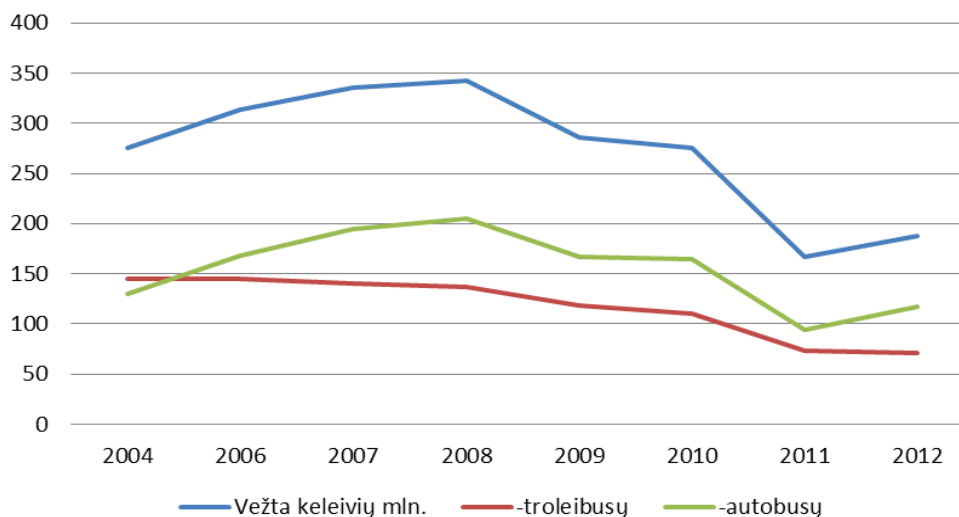
Teigiamai reikia vertinti miesto autobusų maršrutinio tinklo įvedimą į senamiesčio branduolio teritoriją, kas sudarė realias prielaidas patogiau pasiekti senamiestį nesinaudojant lengvaisiais automobiliais. Tokia strateginė kryptis turėtų būti vystoma ir skatinama toliau.

**2.22 pav. Transporto eismas senamiesčio zonoje, aut./h**



**Viešasis transportas.** Pagrindinis subalansuotos didelio miesto susisiekimo sistemos garantas yra išvystytas miesto viešasis transportas. Keleivių pervežimai 2007-2012 m. sumažėjo 1,78 karto: troleibusais – 2 kartus, autobusais – 1,66 karto (žr. 2.23 pav.).

**2.23 pav. Pervežta keleivių miesto autobusais ir troleibusais, mln. kel./metus<sup>6</sup>**



Tačiau, reikia pažymėti, kad 2011-2012 m., o ypač 2013 metais keleivių pervežimai ėmė augti: pervežtų keleivių skaičiaus dėka autobusų išaugo 12,3 proc. Daugiausiai dėl maršrutinio tinklo plėtros urbanizuojamoje periferinėje zonoje ir miesto centrinėje dalyje; 2013 metais atnaujinus greitųjų autobusų maršrutus. Perspektyvoje prioritetas teiktinas šiuolaikiniams autobusams - šiuolaikinėmis priemonėmis užtikrinamas ne tik didesnis susisiekimo greitis, bet ir ženkliai didesnis lankstumas pasirenkant maršrutus. Viešojo transporto organizavimas privataus verslo pagrindu diegiant maršrutinius taksį patyrė fiasko. Maršrutiniais mikroautobusais pervežtų keleivių dalis neviršijo 4 proc. (žr. 2.14 lentelę), privačių vežėjų siekis vežti tik didžiausios traukos maršrutais (dubliuojant autobusus ir troleibusus) buvo pasmerktas žlugimui.

**2.14 lentelė. Pervežta keleivių pagal natūrinius keleivių srautų tyrimus, tūkst.**

	1971	1980	1998	2002	2011	Pokytis proc.
Pervežta keleivių per parą	687,8	1030,	831,7	710,0	554,5	78,0
Pervežta keleivių per val.:	72,0	103,0	68,7	71,0	58,0	81,7
-troleibusais	37,5	60,4	39,7	32,6	20,75	63,7
-autobusais	34,5	41,7	35,9	31,8	33,54	105,5
-privačiais autobusais	0	0	1,3	2,6	1,11	42,7
-maršrutiniais taksii	0	0,9	1,2	4,0	2,6	65,0

Viešojo transporto parkų transporto priemonių amžius siekia 17,9 metų (autobusų - 13,6 metų, troleibusų – 17,0 metų) ir reikalauja esminio parkų atnaujinimo. Todėl šiuo metu yra kritinis laikas, apsisprendžiant, kuri esama transporto rūšis turėtų būti toliau vystoma. Įvertinant

<sup>6</sup> Pagal SI „Susisiekimo paslaugos“ statistinius duomenis

esamą būklę ir naujausias technologijas, prioritetas turėtų būti teikiamas autobusų eismui, kuris sudaro geresnes sąlygas, lankstesnes plėtros galimybes.

Lengvųjų automobilių naudojimo lygį perspektyvoje turėtų lemti išlaidos lengvojo automobilio naudojimui ir eksploatavimui. Kaip parodė SĮ “SP“ atlikta apklausa, vidutinės gyventojų lėšos skiriamos per mėnesį transporto poreikiams ir jo eksploatacijai sudaro:

- gyventojų, kurie naudojami viešuoju transportu – 112,6Lt;
- gyventojų, kurie naudojami lengvaisiais automobiliais – 273,5Lt.

Kaip matyti, jau dabar mėnesinės išlaidos transporto poreikiams ir eksploatacijai, besinaudojantiems lengvaisiais automobiliais, yra beveik 2,5 karto didesnės nei važiuojant viešuoju miesto transportu. Įvedus automobilių parkavimo mokestį visoje miesto teritorijoje (dabar tik privačių žemės sklypų savininkai moka už automobilio parkavimo vietą) padidėjusios naudojimosi lengvaisiais automobiliais išlaidos vers gyventojus priimti racionalius sprendimus. Tokie ekonominiai svertai turėtų nulemti, kad, nežiūrint esamų tendencijų, ateityje lengvojo transporto poreikis gali ženkliai mažėti.

Ženklaus 2012 m. pasiekimas - Vilniaus miesto viešojo transporto pajamos ir išlaidos tapo beveik subalansuotos (žr. 2.15 lentelę). Atkreiptinas dėmesys, kad net 72 proc. bendro nuolatinio bilieto struktūroje sudaro bilietai su 80 proc. nuolaida. Esanti nuolaidų sistema nėra palanki ekonomiškam viešojo transporto darbui.

**2.15 lentelė. Pajamos ir išlaidos už gautus bilietus, mln. Lt**

	2003	2007	2008	2009	2011	2012
Pajamos	58,6	82,3	86,9	121,4	153,6	173,4
Išlaidos	93,6	175,8	204,1	183,0	184,4	172,5
Skirtumas	-35,0	-93,5	-117,2	-61,6	-30,8	-0,9

Rytinio piko valandomis, kuomet beveik visos kelionės viešuoju transportu vyksta iš gyvenamosios vietos, vyrauja darbo ir mokymosi kelionės, kurios sudaro daugiau nei 83 proc. visų kelionių. Likusių kelionių tikslai pasiskirsto gana tolygiai. Didžiausias keleivių (vienpusis) srautas troleibusuose užfiksuotas Laisvės pr. atkarpoje tarp T. Narbuto ir Justiniškių gatvių ir siekė 2,8 tūkst. keleivių/h, miesto autobusų maršrutuose – Ukmergės gatvės atkarpoje tarp Geležinio Vilko ir Ozo gatvių - 2,97 tūkst. keleivių/h. Bendras maksimalus keleivių srautas fiksuotas trumpoje Kalvarijų g. tarp Žaliojo tilto ir Konstitucijos pr. atkarpoje – 3,2 tūkst. keleivių viena kryptimi ir 5,3 tūkst. keleivių abiem kryptimis rytinio piko valandą (žr. 2.16 lentelę). Tokių keleivių srautą nesunkiai gali pervežti autobusų ar troleibusų transportas, todėl naujos transporto rūšies parinkimas ekonomiškai yra ir ateityje bus sunkiai pagrindžiamas.

**2.16 lentelė. Keleivių srautas ir salono užpildymas rytinio piko valandą (>3 tūkst. kel.).**

Gatvės atkarpa	Piko val. keleivių srautas autobusais ir troleibusais			Vidutinis transporto priemonės užpildymas		
	Link centro	Iš centro	Viso	Link centro	Iš centro	Viso
Kalvarijų (Žalioasis tiltas)	<b>3,16</b>	2,09	<b>5,25</b>	38,3	25,3	33,9
Pylimo (Pamėnkalnio-Kalinausko)	2,68	1,70	<b>4,38</b>	30,3	16,2	24,7
Laisvės (Narbuto-Justiniškių)	<b>3,17</b>	1,55	<b>4,72</b>	47,0	23,0	35,0
Narbuto (Karoliniškės)	<b>3,17</b>	1,12	<b>4,29</b>	52,0	18,4	35,2
Laisvės (Karoliniškės-Narbuto)	2,13	1,94	<b>4,07</b>	37,4	34,0	35,7
Kalvarijų (Lukšio-Ozo)	2,52	1,45	<b>3,97</b>	41,3	23,8	32,5
Ukmergės (ties Paribio g.)	2,97	0,90	<b>3,87</b>	78,2	23,7	50,9
Konstitucijos pr.	2,24	1,28	<b>3,52</b>	48,7	22,9	38,3
Savanorių (G. Vilties-Žemaitės)	2,49	0,99	<b>3,48</b>	46,5	18,5	32,5
Jogailos gatvė	2,11	1,28	<b>3,39</b>	35,1	21,3	28,3
Kudirkos gatvė	1,69	1,64	<b>3,33</b>	40,7	39,5	40,1
Kalvarijų (Gerulaičio-Ozo)	2,04	1,00	<b>3,04</b>	57,5	28,2	42,8
Antakalnio (Šilo-Žolyno)	1,51	1,42	<b>2,93</b>	27,7	26,1	26,9

Pastaba: priimtas transporto priemonių: troleibusai - 80-100; autobusai - 80-120 keleivių, priimant 5 keleivius į 1m<sup>2</sup> laisvo grindų ploto.

Išatskirų miesto transportinių rajonų stotelių keleivių apyvartos matyti, kad egzistuoja kelių tipų transportiniai rajonai. Prie rajonų, kuriuose keleivių stotelių apyvarta auga, galima priskirti Tarandę, Pilaiteį, Baltupius, Pavilnį, Pašilaičius, Justiniškes, Senamiestį. Prie mažėjančios keleivių apyvartos rajonų galima priskirti Centrą, Vilkpėdę, Rasas, A. Panerius, Gariūnus, Trakų Vokę.

Kasmet gerinamos VT eismo sąlygos, įvertinant pagrindinių gatvių ribotą laidumą piko valandomis. Naujai tiesiamose ir rekonstruojamose gatvėse numatomos specialios eismo juostos viešajam maršrutiniam transportui. Naujai rekonstruotame Konstitucijos pr., Ukmergės g. atkarpoje tarp Ozo ir Geležinio Vilko g. įrengtos specialios VT juostos, mažinančios keleivių kelionės trukmę. Atskiros VT eismo juostos yra įrengtos: Pylimo g. link Stoties, Justiniškių g. atkarpoje tarp Viršuliškių skg. ir Laivės pr., Laisvės pr. Karoliniškėse, Savanorių pr. Vilkpėdėje ir Ž. Paneriuose, J. Basanavičiaus g. atkarpoje tarp Kudirkos ir Konarskio g., Jasinskio ir Pamėnkalnio gatvėse. Esminis juostų papildymas įvyko 2013 m. įvedus greitųjų autobusų maršrutus.

**Eismo saugumas.** Iki 2011 m. Vilniaus mieste stebimas mažėjantis įskaitinių eismo įvykių skaičius (žr. 2.17 lentelę) vėl ėmė augti. 2011-2012 m. įskaitinių kelių eismo įvykių padidėjo apie 4 proc. Panaši dinamika yra tarp žuvusiųjų ir sužeistųjų.

**2.17 lentelė. Eismo įvykių ir nukentėjusiųjų dinamika Vilniuje<sup>7</sup>**

	Kelių įvykiai	Žuvo	Sužeista
2000	1019	56	1214
2005	1228	53	1458
2006	996	45	1168

<sup>7</sup> Lietuvos kelių policijos tarnybos duomenys, patikslinti 2012-01-09.

2007	1029	67	1182
2008	734	42	843
2009	510	30	551
2010	520	22	579
2011	593	25	668
2012	617	25	680

\* Lietuvos kelių policijos tarnybos duomenys patikslinti 2012-01-09.

Vilniuje žuvusiųjų skaičius 1 mln. gyventojų yra 48 ir yra beveik dvigubai mažesnis nei Lietuvoje. Tačiau pasiektas lygis pagal žuvusiųjų skaičių 1 mln. gyventojų dar nepakankamas, įvertinat, kad Lietuva tebelieka tarp atsiliekančiųjų šalių Europoje., Žuvusiųjų skaičius 1 mln. gyventojų Jungtinėje Karalystėje, Danijoje, Švedijoje, Olandijoje neviršija 32 asmenų.

Padidėjęs avaringumas tiesiogiai koreliuoja su miesto transporto eismo ekstremaliomis piko valandomis ir priklauso nuo eismo intensyvumo dydžio bei pasunkėjusių tomis valandomis eismo sąlygų Vilniaus miesto teritorijoje. Tai rytinė piko 7-8 valanda ir vakarinė 17-18 piko valanda. Dažniausiai avarijose nukenčia pėstieji, antrąją pagal dažnumą nukentėjusių grupę lemia dviejų ar daugiau transporto priemonių susidūrimai (žr. 2.18 lentelę).

### **2.18 lentelė. lentelė. Eismo įvykių, kurių metu buvo nukentėjusių Vilniaus mieste**

Pavadinimas	2004	2005	2006	2007	2008	2011	2012
Susidūrimas	352	404	318	293	214	158	175
Susidūrimas su dviračiu	69	74	49	48	36	39	34
Susidūrimas su motociklu, mopedu						23	15
Užvažiavimas ant pėsčiojo	615	602	481	553	404	300	279
Užvažiavimas ant kliūtis	78	69	70	48	35	15	31
Apvirtimas	32	25	24	15	6	21	19
Kiti eismo įvykiai	53	54	54	72	29	18	58
Susidūrimas su stovinčiu transportu						4	5

Didžiausias įskaitinių eismo įvykių tankis yra Buivydiškių ir Bazilijonų gatvėse, kiek mažesnis – Antakalnio ir Kalvarijų gatvėse. 2012 m. daugiausia įskaitinių eismo įvykių užfiksuota Laisvės pr., Kalvarijų, Savanorių pr., Ukmergės, Antakalnio ir Žirmūnų magistralinėse gatvėse (žr. 2.19 lentelę). Avaringiausia Vilniaus sankryža – Dariaus ir Girėno-Kapsų-Šaltkalvių, kurioje per metus vidutiniškai įvyksta 4,5 įskaitiniai eismo įvykiai. Po 2,5-2,75 eismo įvykius įvyksta Ozo-Kalvarijų, Narbuto-Geležinio Vilko, Gariūnų-Paneriškių, Narbuto-Laisvės gatvių sankryžose. Įskaitinių eismo įvykių mažėjimas vyksta Buivydiškių-Dūkštų, Kirtimų-Eišiškių ir Žirmūnų-Kareivių g. sankryžose, augimas – Narbuto-Laisvės, Gariūnų-Paneriškių g. sankryžose.

### **2.19 lentelė. Didžiausias įskaitinių eismo įvykių skaičius gatvėse ir jų tankis/km1**

Eil. Nr.	Gatvė	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Viso 2009-12	Tankis 2009-12
1	Kalvarijų	39	25	33	18	17	27	95	17,0
2	Savanorių pr.	30	33	19	8	31	23	81	6,0
3	Laisvės pr.	32	19	21	13	13	32	80	9,1
4	Ukmergės	27	25	19	16	14	18	67	10,3
5	Antakalnio	30	24	18	12	13	21	65	20,3
6	Žirmūnų	32	13	14	14	13	21	61	12,7
7	Dar. ir Girėno	18	10	11	11	11	11	45	10,2

8	Geležin. Vilko	17	27	3	6	18	16	46	4,1
9	Ateities	13	8	6	5	13	11	35	13,0
10	Ozo	*	13	14	3	5	10	34	9,2
11	Eišiškių pl.	*	3	8	5	7	8	33	4,3
31	Buivydiškių	*	*	6	4	4	3	16	23,2
60	Bazilijonų	1	2	0	2	2	2	6	21,4

2008-2012 m. didžiausias įskaitinių eismo įvykių skaičius fiksuotas Senamiesčio, Naujamiesčio, Žirmūnų, Antakalnio, Šeškinės transportiniuose rajonuose. Nerimą kelia didelis eismo įvykių skaičius senamiesčio zonoje. Minimalus eismo įvykių skaičius buvo periferiniuose miesto rajonuose: Pilaitėje, Pavilnyje, Verkiuose, Rasose, Grigiškėse. Didžiausias įskaitinių eismo įvykių skaičius, tenkantis 1000 gyventojų, buvo Žirmūnų, Justiniškių, Fabijoniškių rajonuose. Pačios pavojingiausios ir avaringiausios vietos Vilniuje – antžeminės pėsčiųjų perėjos, kuriose įvyksta apie 70 proc. įskaitinių eismo įvykių ir tiek pat nukenčia eismo dalyvių. Ypatingai pavojingos nereguliuojamos ir neapšviestos (nepakankamai apšviestos) lokalias pėsčiųjų perėjos už esamų sankryžų ribų, dažniausiai šalia visuomeninio transporto stotelių ar kitų stambių traukos objektų.

Nėra tiesioginės priklausomybės tarp avaringumo (įskaitinių eismo įvykių skaičiaus) ir automobilizacijos lygio. Labiausiai avaringumą įtakoja vairavimo kultūra ir netinkami įpročiai.

**Automobilių aptarnavimas.** 2012 m. Vilniaus miesto teritorijoje veikė 102 stacionarios degalinės. 2005-2012 m. degalinių skaičius Vilniuje padidėjo 113,3 proc., kas rodo rinkos prisotinimą, nes 1995-2005 m. augimas siekė 346 procentus. Esamas degalinių skaičius Vilniuje įgalina kasdien aptarnauti iki 153,0 tūkstančių transporto priemonių. Žinant, kad Vilniuje įregistruota apie 365,6 tūkst. transporto priemonių, galima teigti, kad tokios aptarnavimo sąlygos yra pakankamos.

Degalinių išsidėstymas miesto teritorijoje leidžia daryti išvadą, kad kai kuriuose miesto rajonuose išlieka ekonominės prielaidos joms atsirasti, kad nedidėtų transporto ridos kuro paieškai. Atlikta miesto transportinių rajonų analizė leidžia teigti, kad šiuo metu vis dar yra degalinių poreikis šiuose rajonuose: Rasose; Verkiuose, Balsiuose; Pagiriuose; šalia Lentvario; Justiniškėse; Valakupiuose ir Tarandėje. Pagal degalinių tankį miesto transportiniuose rajonuose palankiausia situacija yra kompaktiškuose Žirmūnų I, Naujojo Centro I, Viršuliškių ir Fabijoniškių rajonuose. Mažiausias tankis (neskaitant minėtų rajonų, kuriuose apskritai nėra degalinių) fiksuotas periferiniuose A. Panerių, Salininkų – Užusienio ir Trakų Vokės rajonuose.

**Teigiamos tendencijos:**

1. Auga integracija į europinių ir šalies transporto koridorių sistemą – laipsniškai realizuojamas tarptautinis IX b transporto koridorius ; nustatyta prioritetine tvarka vystomi greito eismo autotransporto koridoriai (pastatyta Pietinė greito eismo gatvė, įpusėjo Vakarinio greito eismo gatvės statybos darbai). IX b koridoriaus atkarpos Grigiškėse rekonstrukcija, įrengtas 2 lygių transporto mazgas, antžeminė pėsčiųjų perėja 2010 m.).
2. 2007-2010 m. įdiegta koordinuoto eismo reguliavimo ir valdymo sistema pagrindiniuose miesto autotransporto koridoriuose padidino srauto pralaidumą ir vidutinį srauto greitį.
3. Didinant bendrą tinklo tankį ir rišlumą, santykinai gerai buvo finansuojami autotransporto infrastruktūros plėtros darbai: pastatytas Vilniaus m. pietinis aplinkkelis Kirtimų gatve; Ukmergės gatvės rekonstrukcija nuo Žadeikos g. iki miesto ribos; nutiesta Vikingų gatvė nuo Žirnių g. iki Oro uosto ir dalis Zamenhofo gatvės.
4. Diegiamos eismo saugumą gerinančios techninės ir organizacinės priemonės per dešimtmetį ženkliai sumažino miesto avaringumo lygį (deja, paskutiniaisiais metais situacija vėl pablogėjo).
5. 2012/13 m. Vilniaus viešuoju transportu pervežta daugiau kleivių nei 2011 m., pagerėjo parko ekonominiai rodikliai – išlaidos tik nežymiai atsiliko nuo gautų pajamų už bilietus. Sėkmingas greitųjų maršrutų įvedimas, daugiau dėmesio skiriama atskirų viešojo transporto eismo juostų išskyrimui.
6. Pradėjo augti ir teigiamas plėtros tendencijas įgijo tarptautinis Vilniaus oro uostas.
7. Parinkta vieta Vilniaus regioninis logistikos centrai Vaidotuose, vyksta statybos darbai.
8. Parengtas Naujų transporto rūšių diegimo Vilniaus mieste specialusis planas, atlikta moderniojo tramvajaus A linijos Santariškės-Stotis statybos pasekmių analizė.
9. Pradėta spręsti automobilių stovėjimo vietų problema miesto centre – plečiamas parkavimo apmokestinimo praktika ir tai sprendžia mažėjančių automobilių naudojimą centrinėje miesto dalyje.

**Neigiamos tendencijos, problemos:**

1. Atsilieka miesto visuomeninio transporto modernizavimas ir maršrutinio tinklo optimizavimas, net jis nesugeba konkuruoti su lengvaisiais automobiliais. Vėluoja greitųjų maršrutų įvedimas. Negarantuojamas viešojo transporto prioritetas prieš sankryžas, nevystomas Šiaurinis viešojo transporto terminalas.
2. Išlieka sudėtingos automobilių eismo sąlygos piko valandomis pagrindinėse gatvėse ir sankryžose dėl nepakankamo tinklo laidumo, ne visada investicijos nukreipiamos į aktualiausias objektus: lieka nerealizuotos tokios svarbios jungtys kaip - Vingio parko tiltas ir gatvės jungiančios Gerosios Vilties ir Laisvės prospektą, Geležinkelio g. atkarpos rekonstrukcija iki Panerių g., Šiaurinė g. nuo Vakarinio greitkelio iki Žirmūnų g., Kernavės g. tarp Žalgirio ir

Lvovo g., Lukšio g. nuo Kalvarijų iki Verkių g. rekonstrukcija; transporto mazgų Geležinio Vilko – Žalgirio, V. Kudirkos-Pamėnkalnio g. įrengimas, (o pvz. statomas ne pirmosios svarbos viadukas Geležinio Vilko gatvėje ties Goštauto g).

3. Neišspręsta automobilių stovėjimo vietų problema miesto gyvenamuosiuose rajonuose, daug automobilių paliekama stovėti gatvėse, privažiuojimuose, ant vejų, nenumatyta jų parkavimo apmokestinimo tvarka; todėl daugelis mokamų parkavimo vietų stovi tuščios.

4. Labai lėtai plėtojamas dviračių trasų tinklas, naujai nutiesti takai dažniausiai ne ten, kur labiausiai reikalingos dviračių trasos, o ten kur vyko gatvių statyba investuojant ES paramos lėšas (pvz. Prie Gariūnų ir Panerių gatvių); nevyksta rekreacinių dviračių trasų statyba; absoliuti dauguma dviračių trasų neatitinka minimaliausių STR reikalavimų pagal jų pločius ir dangas.

5. Nerealizuota riboto įvažiavimo į Senamiestį sistema. Senamiestį, naikindamas kultūros paveldą, ir toliau kerta tranzitinis autotransportas.

6. Netenkina esamo Vilniaus oro uosto aptarnavimo lygis ir skrydžių bei maršrutų skaičius, nors keleivių augimo tendencijos ir teigiamos. Nesprendžiamas strateginis klausimas dėl naujo oro uosto tako statybos ir poreikio.

7. Sostinei Vilniui labai svarbu turėti patikimą ir integruotą transporto ryšį su europiniu geležinkelio tinklu. Todėl vienas iš pirmųjų uždavinių – realizuoti Lietuvos Respublikos teritorijos bendrajame plane numatytą europinės vėžės geležinkelio linijos Rail Baltica atšaką „Kaunas-Vilnius“.

8. Vilniuje prioritetas ateityje teiktinas viešajam transportui, pėsčiųjų ir dviratininkų eismui miesto centrinėje dalyje ir gyvenamuosiuose rajonuose, nagrinėjamas naujos transporto rūšies įvedimas, P+R sistemos plėtra ir kiti sisteminiai dalykai. Tai leistų mažinti bendrą miesto transporto taršos sumažėjimą 60 procentų ir užtikrinti eismo saugą pagal Baltosios knygos rekomendacijas.

## 2.6. MIESTO TERITORINĖS RAIDOS PASIEKIMAI IR PROBLEMOS PAGAL SEKTORIUS

### 2.6.1. GYVENAMOSIOS APLINKOS IR BŪSTO PROBLEMOS

LR Statistikos departamento duomenimis, 2007-2012 m. Vilniaus mieste pastatytų butų naudingas plotas gyvenamuosiuose pastatuose padidėjo 1822 tūkst. m<sup>2</sup> (žr. 2.20 lentelę) - vidutiniškai per metus buvo pastatoma 304 tūkst. m<sup>2</sup> naudingo butų ploto. Statybų dinamika kito: 2010 m. šis rodiklis stipriai sumažėjo – apie 3,5 karto, 2011 m. – vėl pradėjo augti. Tinkamo eksploatuoti gyvenamojo fondo pokyčiai Vilniaus miesto savivaldybės teritorijoje per šį laikotarpį buvo mažesni: visas Vilniaus gyvenamasis fondas 2012 m. pabaigoje – 14,4 mln. m<sup>2</sup> (t.y. padidėjo ne 1800 tūkst. m<sup>2</sup>, o tik 1000 tūkst. m<sup>2</sup>, beveik 800 tūkst. m<sup>2</sup> skirtumas atsirado todėl, kad nuo 2009 m. pasikeitė informacijos šaltinis, naudingo butų ploto identifikavimui pradėti naudoti VĮ „Registrų centras“ duomenys (žr. 2.21 lentelę).

2.20 lentelė. Pastatytų butų naudingas plotas, tūkst. m<sup>2</sup> <sup>8</sup>

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Naujai pastatytų būstų naudingas plotas	481,2	455,1	442,8	126,0	135,8	181,4
Gyvenamasis fondas tūkst. m <sup>2</sup>	13736,0	14043,0	13694,6	13835,0	14136,3	14414,6

2.21 lentelė. Gyvenamasis fondas ir butų skaičius metų pabaigoje, tūkst. m<sup>2</sup> / vnt. / proc. <sup>9</sup>

	2010	2011	2012
Gyvenamasis fondas tūkst. m <sup>2</sup>	13835,0	14136,3	14414,6
Butų skaičius	232206	235040	236972
Naudingas buto plotas, tenkantis vienam gyventojui šalyje	27,4	28,4	28,9
Naudingas buto plotas, tenkantis vienam gyventojui Vilniuje	25,8	26,5	26,8
Butų skaičius 1-2 butų namuose	16573	16174	16696
Butų dalis 1-2 butų namuose, proc.	7,13	6,88	7,05

Pagal statybos leidimų, išduotų 2007-2012 m., leista statyti 19428 butus, kuriuose, imant esamą vidutinį šeimos dydį 2,3 asmens, galėtų apsigyvendinti apie 45 tūkst. gyventojų. Tai rodo, kad gyventojų siekis gerinti savo būsto būklę bei gyvenimo sąlygas įtakoja gyvenamosios statybos sektoriaus plėtrą. (žr. 2.22 lentelę).

Išduotų statybos leidimų apimtys būsto rinkos krizės sąlygomis drastiškai pakito. 2010 m. lyginant su 2009 m. 4 kartus krito pradedamo statyti būsto apimtys, individualių namų statybos

<sup>8</sup> Šaltinis: Statistikos departamentas, 2012 m.

<sup>9</sup> Šaltinis: Statistikos departamentas, 2012 m.

apimtys viršijo butų daugiabučiuose statybos apimtis. Tokius pokyčius pirmiausia sąlygojo nutrūkęs būsto statybos kreditavimas ir sumažėjęs gyventojų optimizmas dėl savo ateities pajamų. Individualios statybos namų statybos apimtys krito mažiau, kadangi šie dažniau nei butai statomi ūkio būdu iš sukauptų lėšų (žr. 2.22 lentelę).

**2.22 lentelė. Baigtų statyti gyvenamųjų pastatų skaičius<sup>10</sup>**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Gyvenamieji pastatai</b>	<b>659</b>	<b>901</b>	<b>915</b>	<b>967</b>	<b>642</b>	<b>628</b>	<b>603</b>
Iš jų:							
Daugiabučiai pastatai	76	111	84	76	10	17	22
1-2 butų pastatai	583	790	831	891	632	611	581
Būstų visuose gyvenamuosiuose pastatuose	4242	5492	5590	4344	1062	855	1905
Iš jų: Būstų daugiabučiuose pastatuose	3634	4651	4695	3395	387	198	1251
Iš jų: Būstų 1-2 butų pastatuose	608	841	895	949	675	657	654

Šaltinis: Statistikos departamentas

Kitas esminis pokytis – krizės sąlygomis sustiprėjo gyventojų migracija į kolektyvinius sodus, kur pigesnė žemė ar ji įgyjama sklypo paveldėjimo būdu. Nauji plėtros projektai, nors ir dažniausiai siūlydami geresnę gyvenimo kokybę, buvo realizuojami daug vangiau nei stichinė sodų konversija, kelianti žymiai didesnes socialinės, inžinerinės ir susisiekimo infrastruktūros plėtros problemas. 2007-2012 m. laikotarpiu net 43,2 proc. statybos leidimų (žr. 2.24 pav.), (žr. grafinę dalį 2.6 schemą) naujiems gyvenamiesiems namams išduota būtent sodų bendrijų teritorijose (žr. 2.23 lentelę).

**2.23 lentelė. Leidimai naujiems gyvenamiesiems namams statyti (2007-01-01 - 2012-12-31)<sup>11</sup>**

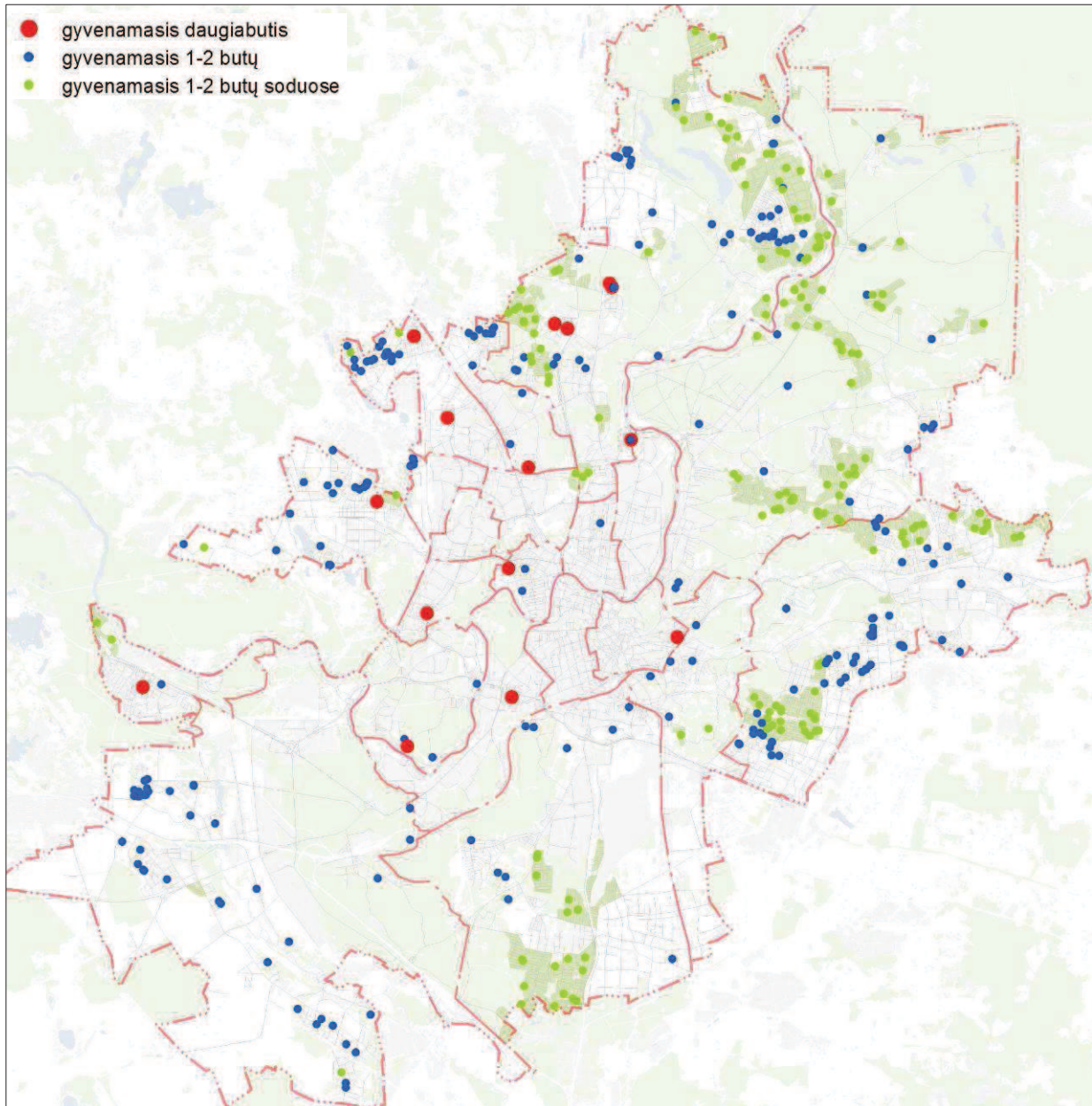
Eil. Nr.	Seniūnija	Leidimų statybai skaičius	Iš jų sodų bendrijose	Butų skaičius*
1	Pašilaičių	139	2	2962
2	Verkių	1176	799	1972
3	Antakalnio	910	508	1331
4	Naujosios Vilnios	984	413	1205
5	Pilaitės	205	43	1287
6	Naujamiesčio	23	0	1151
7	Lazdynų	40	0	1132
8	Šnipiškių	18	0	1080
9	Senamiesčio	28	0	639
10	Naujininkų	324	162	595
11	Panerių	480	34	509
12	Fabijoniškių	54	2	457
13	Justiniškių	31	0	370
14	Žirmūnų	9	0	215
15	Grigiškių	58	12	139
16	Viršuliškių	4	0	138
17	Žvėryno	47	0	165
18	Rasų	79	11	117
19	Šeškinės	39	30	44
19	Vilkpėdės	17	0	30
	<b>IŠ VISO:</b>	<b>4667</b>	<b>2016</b>	<b>19428</b>

\* seniūnijų duomenys be 2012 m. dėl pasikeitusios apskaitos

<sup>10</sup> Šaltinis: Statistikos departamentas

<sup>11</sup> Šaltinis: MPD ir Infostatyba (nuo 2012 m. vidurio) statybos leidimų registras.

2.24 pav. *Leidimų gyvenamiesiems namams statyti ir rekonstruoti sklaida - 2012 m.*



Per 2007-2012 m. laikotarpį įvyko kai kurie teigiami pokyčiai socialinio būsto statybos srityje: 2008 m. suprojektuoti 3 žemės sklypai socialinio būsto statybai Linksmojoje g., 2009 m. – juose suprojektuoti 3 gyvenamieji namai (virš 10 000 m<sup>2</sup> gyvenamojo ploto). 2009-2010 m. lėšų socialinio būsto fondo plėtrai neskirta, o 2011 m. atlikta darbų Linksmojoje g. už 1876,7 tūkst. Lt.

Vilnius nepasizymėjo didelėmis būsto renovacijos apimtimis. 2007-2012 m. laikotarpiu Savivaldybės iniciatyva a paskatino daugiabučių gyvenamųjų namų renovaciją Žirmūnuose. Kituose rajonuose – vykdomi pavienių namų renovacijos projektai (žr. 2.24 lentelę). Kaip matyti

i š lentelės, Žirmūnuose atnaujinta 30 namų, Baltupiuose – 17, Antakalnyje – 11, Lazdynuose – 7, Senamiestyje – 6 namai. Kitur – atnaujintų namų skaičius minimalus.

2012 m. Vilniaus mieste, pasinaudojus Vyriausybės vykdoma programa pagal iniciatyvą JESSICA, buvo renovuotas vienas daugiabutis gyvenamasis namas Keramikų g. 12, Antakalnio seniūnijoje. Tai – trijų aukštų, 16 butų, 736 m<sup>2</sup> gyvenamojo ploto namas.

**2.24 lentelė. 2007-2012 m. atnaujinti daugiabučiai namai pagal Daugiabučių namų atnaujinimo (modernizavimo) programą, patvirtintą LRV 2004-09-23 nutarimu Nr. 1213<sup>12</sup>**

Rajonas,	Atnaujintų namų skaičius
Žirmūnai	30
Baltupiai	17
Antakalnis	11
Lazdynai	7
Senamiestis	6
Naujamiestis	4
Grigiškės, Šnipiškės, Vilkpėdė, Žvėrynas	8 (po 2)
Jeruzalė, Karoliniškės, Naujininkai, Viršuliškės	4 (po 1)
<b>IŠ VISO</b>	<b>87</b>

**Teigiamos tendencijos:**

1. Būsto rinka krizės sąlygomis išliko gyvybinga;
2. Daugiabutė statyba koncentravosi užstatytose ir prioritetinėse naujos plėtros teritorijose; Vyko Pašilaičių ir Pilaitės šiaurinės dalies plėtra;
3. Prasidėjo konversijos procesai Naujamiestyje;
4. Savivaldybės iniciatyva paskatino daugiabučių gyvenamųjų namų renovaciją Žirmūnuose;
5. Parengti tipiniai renovacijos projektai. Renovuoti (įvairiu lygiu) 87 daugiabučiai namai.

**Neigiamos tendencijos:**

1. Aštriausia problema lieka nepakankamais tempais vykstanti gyvenamųjų namų renovacija, jos ne kompleksiskumas, abejotina nuostata vykdyti renovaciją tik kaip energetinių resursų taupymo projektą ;
2. Stringa konversijos tempai ir apimtys;
3. Individualių gyvenamųjų namų statyba koncentruojasi miesto periferinėje ir priemiestinėje zonoje – ypač buvusių kolektyvinių sodų teritorijoje;
4. Nesant valstybės institucijų apsisprendimo dėl šalies oro uostų plėtros strategijos, toliau vyksta sodo namų rekonstrukcija į gyvenamuosius oro uosto triukšmo zonose (esamoje ir perspektyvinėje).

<sup>12</sup> Šaltinis: Būsto ir urbanistinės plėtros agentūra, 2012 m.

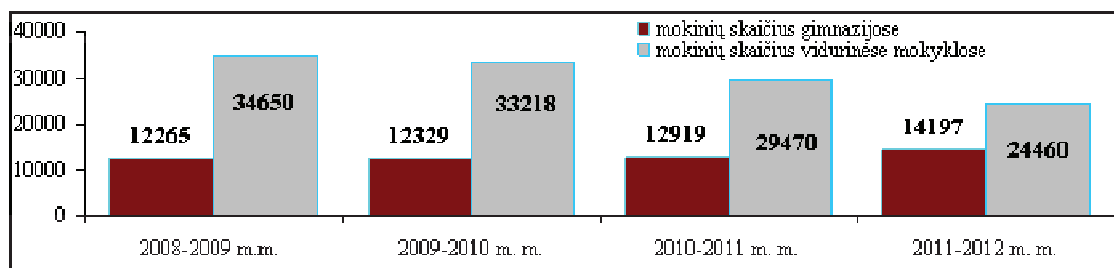
## 2.6.2. SOCIALINĖS INFRASTRUKTŪROS PROBLEMOS

2011/12 mokslo metais Vilniaus Savivaldybės mokyklose mokėsi 60 985 mokiniai, iš jų: 46 402 – mokyklose lietuvių mokomąja kalba, 4 879 – lenkų mokomąja kalba, 8 764 – rusų mokomąja kalba, 78 – anglų mokomąja kalba (tarptautinio bakalaureato klasėse), 181 – baltarusių mokomąja kalba, 275 – lietuvių, idiš ir ivrito mokomąja kalba. Mokinių skaičius 2011/12 mokslo metais: 14 197 – gimnazijose, 24 460 – vidurinėse mokyklose, 4 086 – pagrindinėse mokyklose, 8 690 – progimnazijose, 4 247 – pradinėse mokyklose, 1 785 – mokyklose-darželiuose. Penkios Savivaldybės bendrojo ugdymo mokyklos įgyvendina specialiojo ugdymo programas. Veikia keturios specialiosios mokyklos ir du specialiojo ugdymo centrai. Specialiosiose mokyklose ir bendrosios paskirties mokyklų specialiosiose klasėse ugdomi 494 mokiniai. 2011/12 mokslo metais Vilniaus mieste veikė dvi suaugusiųjų gimnazijos, vienas suaugusiųjų mokymo centras, dvi suaugusiųjų vidurinės mokyklos, vienas jaunimo ir suaugusiųjų bendrojo lavinimo konsultacinis centras nuteistųjų ir asmenų, kuriems laikinai apribota laisvė mokymui.

Nuo 2007 m. iki 2012 m. Vilniaus miesto bendrojo lavinimo mokyklose bendras mokinių skaičius sumažėjo 9,7 tūkst. Mokinių skaičius buvo toks: 2007/08 mokslo metais – 75458 mokiniai; 2008/09 m. m. – 72408 mokiniai; 2009/10 m. m. – 69989 mokiniai; 2010/11 m. m. – 67295 mokiniai; 2011/12 m. m. – 65666 mokiniai.

Vyko struktūriniai pokyčiai. 2011/12 mokslo metais Vilniaus miesto gimnazijose mokėsi 14197 mokiniai, (beveik dviem tūkstančiais daugiau nei 2008/09 m. m.) vidurinėse mokyklose – 24460 mokiniams. (10 tūkstančių mažiau nei 2008/09 m. m.) (žr. 2.25 pav.).

2.25 pav. Mokinių skaičiaus kitimas vidurinėse mokyklose ir gimnazijose



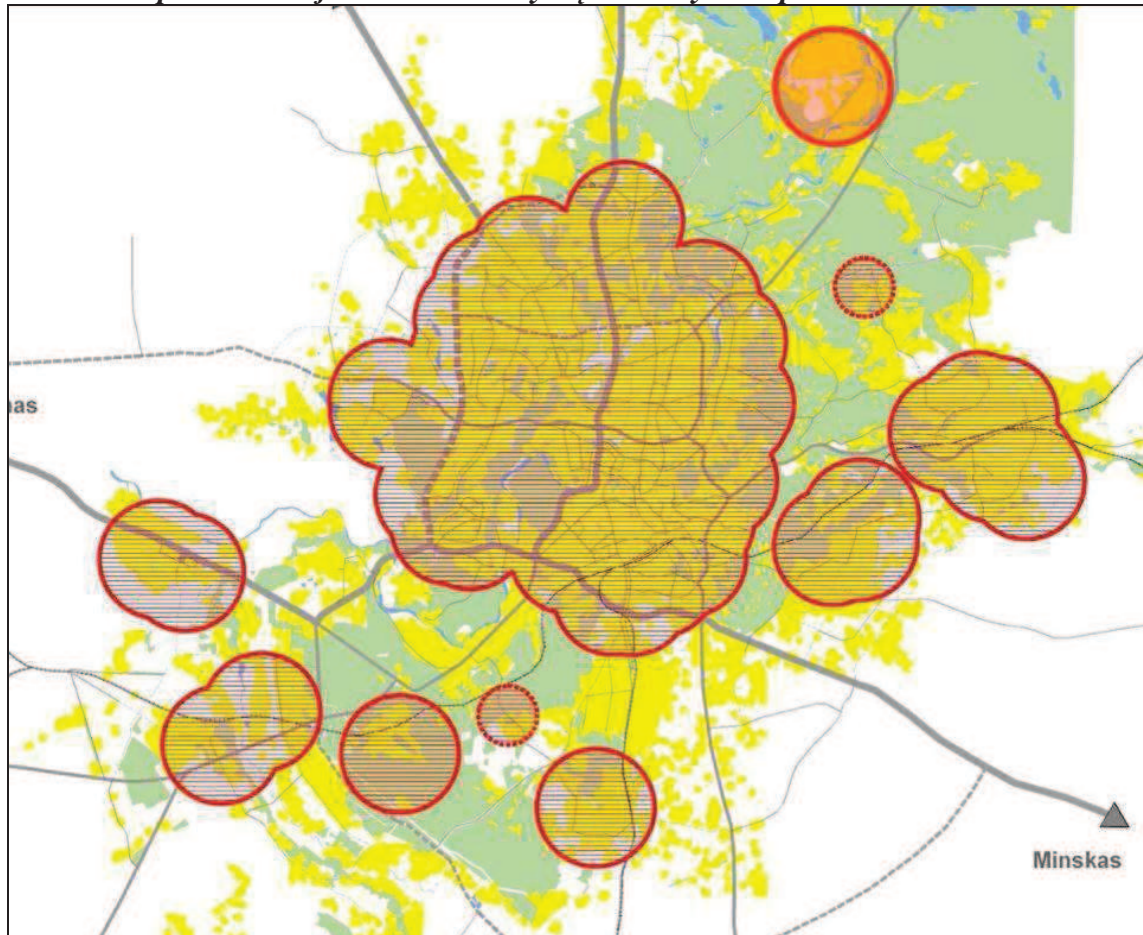
2011/12 mokslo metais Vilniuje veikė 24 gimnazijos ir 42 vidurinės mokyklos.

Esant ženkliai ryškiai mokinių skaičiaus mažėjimo tendencijai mieste, mokinių skaičius įvairių tipų mokyklose keitėsi skirtingai: vidurinėse ir pradinėse mokyklose mažėjo, gimnazijose didėjo, mokyklose- darželiuose per paskutinius ketverius metus beveik nekito. Pagal mokyklų patalpų projektinį pajėgumą mokyklose galėtų mokytis 64070 mokinių, o pagal statistines ataskaitas 2011 m. rugsėjo 1 d. Savivaldybės mokyklose mokėsi 60985 mokiniai. Tuščios mokymosi vietos atsirado dėl nuolat mažėjančio mokinių skaičiaus. Tačiau dar 8 mokyklos Vilniaus mieste dirbo dviem pamainomis (iš jų: 1 mokykla-darželis, 5 vidurinės, 2 gimnazijos).

*Vilniaus miesto tikslinių teritorijų integruotos plėtros galimybių studija*

Apibendrinus mokinių pasiskirstymą bendrojo lavinimo mokyklose, galima teigti, kad mokinių srautai netolygiai pasiskirstę švietimo įstaigų tinkle, nėra reikiamai optimizuoti teritoriniu apsektu. Didėjant gyventojų skaičiui periferinėje miesto zonoje vis ryškiau jaučiamas naujų mokyklų trūkumas naujai susiformavusiuose gyvenamuosiuose rajonuose. (žr. 2.26 pav.).

**2.26 pav. Bendrojo lavinimo mokyklų normatyvinio pasiekiamumo zonos**



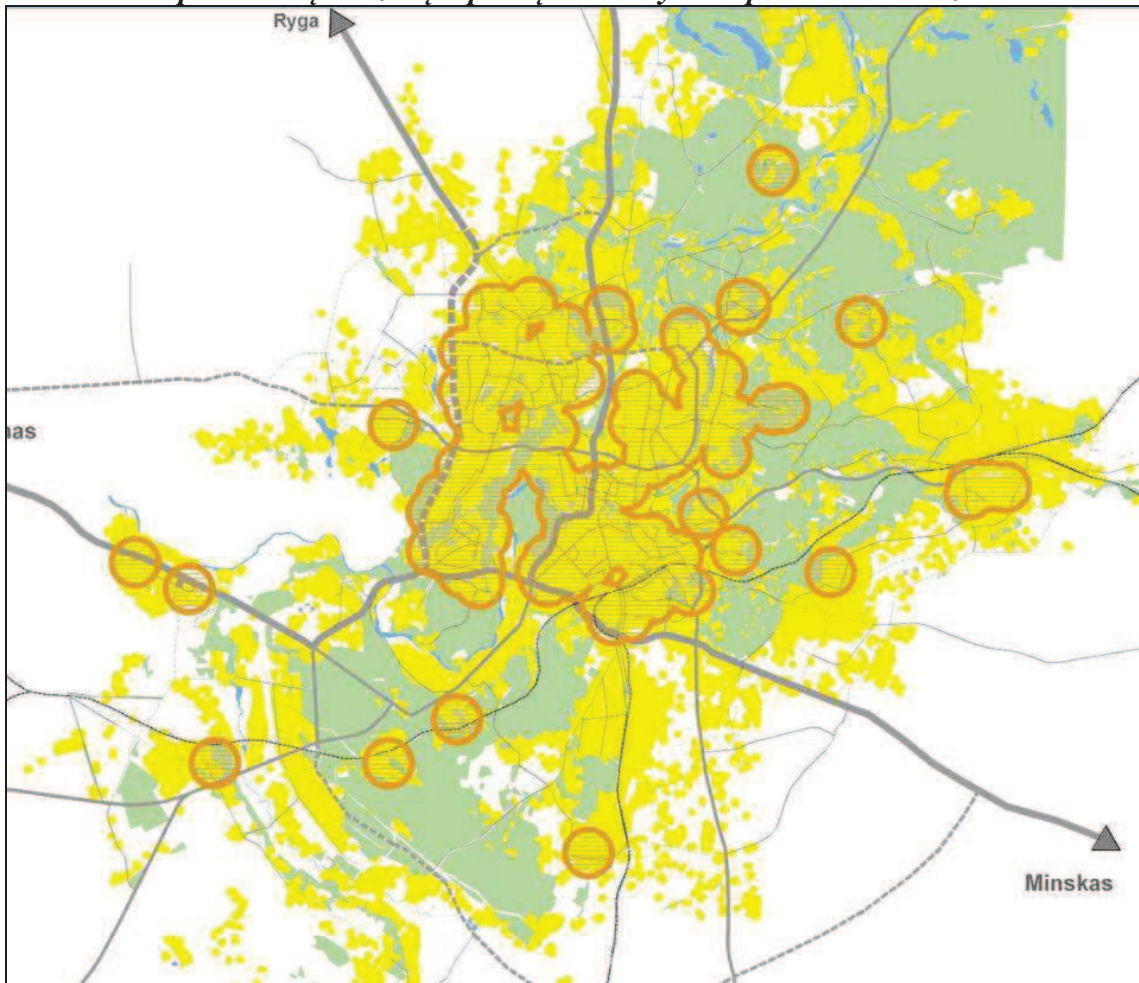
BP sprendiniuose buvo numatyta statyti mokyklas užstatytose teritorijose - Balsiuose, Tarandėje, Žirmūnuose ir ten, kur trūksta švietimo objektų (Balsiuose, Tarandėje, Žirmūnuose prioritetingose miesto plėtros teritorijose (Pilaitėje, Ukmergės gatvės šiaurinės dalies aplinkoje, Bajoruose, Nemėžyje - Rokantiškėse). Taip pat buvo numatyta Gabijos gimnazijos (Pašilaičių g. 13) bei Žvėryno gimnazijos (Žalioji g. 4) priestatų statyba.

Šie planai nebuvo įgyvendinti, tik 2011 m. pastatyta Balsių pagrindinė mokykla. Ryški bendro lavinimo (visų pirma pradinio) mokyklų reikmė išlieka Tarandės, Bajorų, Nemėžio - Rokantiškių rajonų kryptimis. (2012 m.).

Šiuo metu valstybinius vaikų darželius Vilniuje lanko 25,4 tūkst. vaikų, privačius – apie 1,1 tūkst. darželinukų (tai yra tik apie 4 proc.). Nuo 2011 m. rugsėjo privačius darželius pradėjo lankyti beveik 550 vaikų daugiau nei 2010 m. Juntamas didelis vaikų darželių vietų trūkumas. 80 proc. vaikų darželių yra perpildyti. Nors 2011-2012 m. vaikų darželiuose buvo sukurta 920

papildomų vietų, bet 2013 pradžioje eilėje laukė 6000 vaikų ir iš jų buvo priimta tik 4500 vaikų. Darželių tinklas nėra optimaliai pasiskirstęs miesto teritorijoje.. (žr. 2.27 pav.).

**2.27pav. Vaikų darželių lopšelių normatyvinio pasiekiamumo zonos**



Labiausiai ikimokyklinio ugdymo įstaigų trūksta Pilaitėje, Santariškėse ir Perkūnkiemyje. BP sprendiniuose buvo numatyta statyti 9 vaikų darželius užstatytose teritorijose, kur trūksta šių objektų (Balsiuose, Tarandėje, Pilaitėje, Žirmūnuose). Šie uždaviniai įgyvendinami tik iš dalies. Pilaitėje pastatytas pirmasis naujas vaikų darželis po 18 nepriklausomos Lietuvos metų. Sukuriama daugiau nedidelių privačių vaikų darželių. Nuo 2011 m. rugsėjo iki 2012 m. pavasario įsteigta 380 naujų vietų, artimiausiu metu planuojama dar 300 vietų – per metus pasiekta, kad mieste darželius galės lankyti 680 darželinukų daugiau, nei ankstesniais metais. Naujos grupės planuojamos Antakalnyje, Baltupiuose, Justiniškėse, Karoliniškėse, Lazdynuose, Naujininkuose, Viršuliškėse). Parengtas Perkūnkiemio vaikų darželio projektas, planuojamas taikyti kaip kartotinis.

Tęsiasi sveikatos priežiūros įstaigų reorganizavimas. Visame mieste ir naujai planuojamose išorės plėtros teritorijose pagal poreikį numatoma pirminės sveikatos priežiūros objektų plėtra. Santariškėse statomas naujas vaikų ligoninės korpusas vietoj netinkamo rekonstruoti. 2007 m.

atidarytas Vilniaus greitosios pagalbos universitetinės ligoninės B korpusas (statyba truko 20 metų). Tęsiama Priėmimo-skubios pagalbos skyriaus pastato statyba, operacinio bloko projektavimas, rekonstrukcijos darbai.

Privačių asmens sveikatos priežiūros įstaigų skaičius nuo 338 (2007 m.) padidėjo iki 378 (2009 m.), privačių odontologijos priežiūros įstaigų skaičius nuo 213 (2007 m.) padidėjo iki 242 (2009 m.).

2011 m. atnaujinta M. Marcinkevičiaus ligoninė, kuri per 3 metus įgyvendino 2 ES paramos projektus daugiau nei už 10 mln. Lt. Gydytojų įstaiga renovavo dalį pastatų ir inžinerinių sistemų, pagerindama jų charakteristikas. Įgyvendinus projektus, pasiektas vienas svarbiausių tikslų – ligoninėje pagerintas energijos vartojimo efektyvumas. Projekto įgyvendinimui skirta 4 mln. Lt. Ambulatorinės reabilitacijos, palaikomojo gydymo ir slaugos paslaugų plėtrai, priėmimo-skubios pagalbos ir ambulatorinių konsultacijų skyriaus paslaugų gerinimui M. Marcinkevičiaus ligoninei skirta per 5,4 mln. Lt iš ES fondų ir bendrojo finansavimo lėšų. Atlikta Priėmimo-skubios pagalbos skyriaus rekonstrukcija, įrengiant šiuolaikinius standartus atitinkančias pacientų stebėjimo palatas. Rekonstravus beveik 1000 m<sup>2</sup> ligoninės patalpų, įrengti palaikomojo gydymo ir slaugos skyriai, patalpos, kuriose teikiamos reabilitacijos paslaugos, įsigyta nauja medicininė įranga ir greitosios medicinos pagalbos automobilis. Reanimacijos, klinikinės laboratorijos, rentgeno kabineto ir kt. medicinos paskirties patalpų įrengimui 1,5 mln. Lt skyrė Vilniaus miesto savivaldybė. Planuojama, kad renovuotose patalpose pagerėjusią paslaugų kokybę ir prieinamumą įvertins apie 8 tūkst. pacientų per metus.

Atsižvelgiant į planuojamų teritorijų socialinės sandaros specifiką pagal poreikį plėtojama socialinių paslaugų infrastruktūra: laikino gyvenimo įstaigos, dienos globos centrai, pensionatai, socialinės reabilitacijos tarnybos. Vaikų globos namų skaičius padidėjo nuo 11 (2007 m.) iki 13 (2009 m.). Tačiau sumažėjo senelių globos namų skaičius – nuo 5 (2007 m.) iki 4 (2009 m.), globos namų suaugusiems neįgaliesiems - nuo 3 (2007 m.) iki 2 (2009 m.).

2010 m. pabaigoje Savivaldybėje pasirašytos sutartys dėl trijų socialinių projektų įgyvendinimo. Tai reiškia, kad Vilniuje bus plečiamas socialinių paslaugų įstaigų tinklas ir gerinamas socialinių paslaugų prieinamumas gyventojams. Socialinės paramos centras, pensionas „Vilties namai“ ir Motinos ir vaiko pensionas pasirašė finansavimo sutartis, kuriomis remiantis, šių trijų biudžetinių įstaigų socialinių paslaugų infrastruktūros plėtros projektams bus skirta apie 8,8 mln. Lt.

Savarankiško gyvenimo namų „Savi namai“ ir dienos centro psichikos negalių turintiems asmenims įkūrimui skirta per 3,2 mln. Lt Už šias lėšas A. Kojelavičiaus gatvėje ketinama įkurti 28 vietų savarankiško gyvenimo namus, kuriuose bus apgyvendinami psichikos negalių turintys asmenys. Taip pat už šias lėšas planuojamas ir dienos centras, kuriame vienu metu socialinių

įgūdžių ugdymo ir palaikymo paslaugas galės gauti 30 neįgaliųjų. Pensiono „Vilties namai“ savarankiško gyvenimo namų ir trumpalaikės globos centro įkūrimui skirta 3,7 mln. Lt. Už šiuos pinigus bus rekonstruotas pastatas Kojelavičiaus g. ir įkurtas pensiono „Vilties namai“ naujas padalinys. Savarankiško gyvenimo namus įsigys 34 asmenys, turintys proto negalią. Taip pat ten įsikurs ir naujas, 15 vietų Trumpalaikės globos centras ligoniams, turintiems vidutinę ar sunkią proto bei kompleksinę negalią.

Grupinio gyvenimo namų vaikams, šeimos paramos centro ir krizių centro motinoms ir vaikams įkūrimui skirta beveik 2 mln. Lt. Tokio centro įkūrimas paskatins socialinės rizikos asmenų bei socialinę atskirtį patiriančių asmenų ir jų šeimų narių lengvesnę integraciją į visuomenę ir darbo rinką. Projekto metu bus rekonstruotas pastatas Kojelavičiaus g. 129, įrengta pastato infrastruktūra, inžineriniai tinklai ir patalpos 3 padaliniams, kuriose socialinės rizikos šeimų nariai saugioje aplinkoje gaus trumpalaikės socialinės globos, įgūdžių ugdymo ir palaikymo, laikinos nakvynės paslaugas, padėsiančias jiems įveikti socialinę atskirtį, išspręsti krizę šeimoje nulėmusias problemas, sugrįžti į visuomenę ir darbo rinką, vaikams – į šeimą. Vienu metu paslaugomis galės naudotis 31 asmuo.

BP sprendiniuose rezervuotos teritorijos bendruomenės centrų, mokyklų ir vaikų darželių statybai perspektyvinėse plėtros teritorijose: Gineitiškėse, Pilaitėje, Ukmergės gatvės šiaurinės dalies aplinkoje, Bajoruose, Pupujuose, Trakų Vokėje, Gulbinuose, Nemėžyje, Rokantiškėse.

### **2.6.3. SPORTO, KULTŪROS IR LAISVALAIKIO INFRASTRUKTŪROS PROBLEMAS**

BP sprendiniuose numatoma rekonstruoti, plėsti ir vystyti pagrindinius miesto sporto centrus (branduolius) Žirmūnuose, Viršuliškėse, Verkiuose, Vilkpėdėje, Žvėryne, Antakalnyje, Šeškinėje, Lazdynuose, N.Vilnioje, Fabijoniškėse, Pilaitėje. Numatoma išsaugoti ir kartu naudoti bendruomenės poreikiams esamus mokyklų stadionus. Atnaujintas daugiavfunkcis sporto, paslaugų ir sveikatingumo kompleksas „SEB arena“, kuriame įrengta 15 dengtų ir 4 atviri teniso aikštynai, virtualus golfo aikštynas ir kt. Galutinai įrengta universali arena „Sportima“ su tarptautinius standartus atitinkančia futbolo aikšte (Ažuolyno g.). Mieste veikia 11 universalių sporto klubų (sportuoja apie 50 tūkst. vilniečių). Sporto objektų realizacija aprašyta 2.25 lentelėje.

Visuomeninės erdvės, viešosios socialinės paslaugos gerai funkcionuoja tik kompaktiškai užstatytoje teritorijoje, rajonuose kur gyvena įvairių socialinių sluoksnių, skirtingo amžiaus ir skirtingas pajamas gaunančios visuomenės grupės, todėl skatinama įvairių socialinių sluoksnių integracija, mažinama socialinė atskirtis.

Nuosekliai kuriamos visuomeninės erdvės užstatytoje aplinkoje ir naujuose gyvenamųjų namų kvartaluose:

- Jurgos Ivanauskaitės skveras;
- Tibeto skveras (Malūnų g.);
- Žaliojo obuolio skveras (Prie Vivulskio g.);
- „T.Ševčenkos skveras“ (alėja tarp Arklių ir Visų Šventųjų g.) – projektas įgyvendinamas;
- Geto aikštė (tarp Mėsinių ir Dysnos gatvių) – rengiamas techninis projektas;
- Skveras tarp Aušros-Bazilijonų ir Arklių-Bazilijonų gatvių sankirtų – parengti projektiniai pasiūlymai;
- Aktyvaus poilsio ir sporto trasos sutvarkymas nuo Verkių parko iki Vingio parko. (I etapas: teritorija tarp Šilo tilto ir M. Daukšos mokyklos, rengiamas techninis projektas);
- Skveras „Bajorų kalvose“;
- Vilniaus pramogų parkas (VPP) Ozo g. Būsimieji ir jau esami pastatai su visiškai nauja infrastruktūra praturtina Vilniaus miestą šiuolaikiniais pramogoms, darbui, gyvenimui bei komercijai skirtais projektais. Bendras plotas 600.000 m<sup>2</sup>;
- Pučkorių atodangos tvarkymas (2011 m. tech. projektas, 2012 m. įgyvendinimo pradžia);
- 2012 m. pradėtas Bernardinų sodo tvarkymas – sodo restauravimo ir atkūrimo projektas paruoštas vadovaujantis XIX a. pabaigos ir XX a. pradžios istorine ikonografinė medžiaga, atspindint šios teritorijos raidą ir išsaugant vertingiausias želdinius;
- 2012 m. atidarytas naujas Ozo parkas;
- Tvarkomas šalia Karoliniškių ir Žvėryno seniūnijų esantis Karoliniškių kraštovaizdžio draustinis.

Vilniaus mieste sporto mokyklos šiuo metu yra išsidėsčiusios skirtingose miesto vietose, energetiškai neefektyviuose pastatuose. Šių objektų koncentravimas vienoje visiems patogiai pasiekiamoje vietoje sumažintų jų išlaikymo kaštus, o sutaupymus būtų galima nukreipti neformaliam sportiniam ugdymui plėtoti. Toks kompleksas tarnautų kaip vieta Vilniaus miesto, nacionaliniams, kultūros, laisvalaikio ir sveikatinimo renginiams.

Aktuali problema išlieka sporto ir laisvalaikio infrastruktūros modernizavimas rajonuose, kuriuose šie centrai yra prastos būklės ir netenkina profesionalių sportininkų bei mėgėjų poreikių.

**2.25 lentelė. Sporto objektų realizacija**

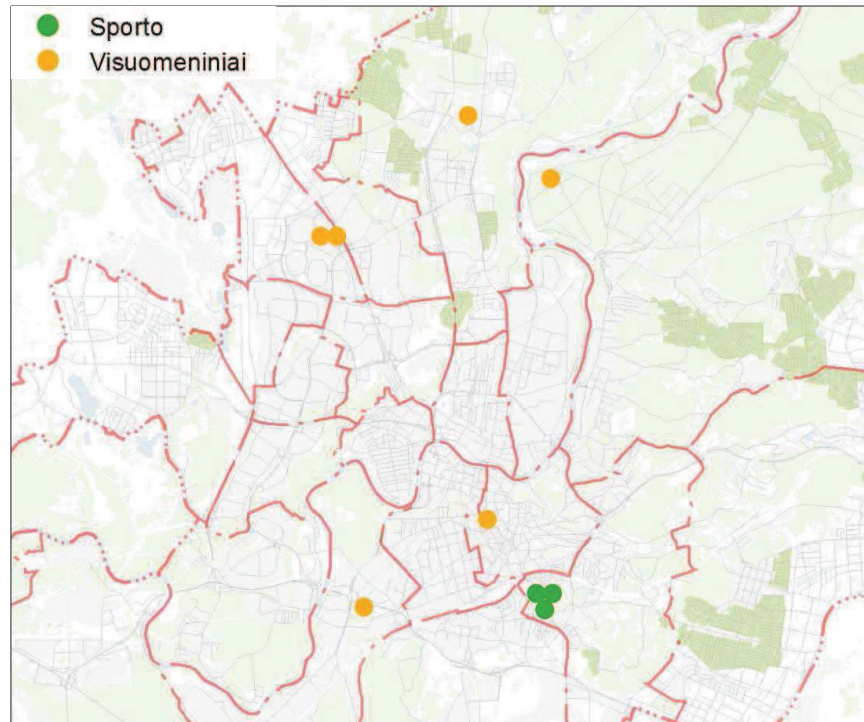
Numatyta BP	Įvykdymas 2007-2012 m.
Specializuotas sporto kompleksas (baseinas, universali sporto salė, kerlingo centras ir kiti aikštynai) Lietuvos Olimpinio sporto centro teritorijoje Šeškinėje prie Ažuolyno gatvės	<b>Įvykdyta</b>
Numatoma išsaugoti ir kartu naudoti bendruomenės poreikiams esamus mokyklų stadionus.	<b>Vykdoma.</b> Įrengtos sporto aikštelės prie 18 miesto mokyklų
Nacionalinis „Žalgirio“ futbolo stadionas su daugiafunkciniu kultūros ir pramogų centru Rinktinės gatvėje	<b>Dalinai vykdoma.</b> Parengtas detalusis planas ir projektiniai pasiūlymai.
Nacionalinis plaukimo baseinas Erfurto gatvėje	<b>Dalinai vykdoma:</b> objektas dalinai rekonstruotas; - parengta baseino rekonstrukcijos ir valdymo galimybių studija; - rengiamas teritorijos detalusis planas (apimantis ir bažnyčios teritoriją)
Nacionalinis universalios paskirties stadionas su futbolo ir lengvosios atletikos treniruočių aikštynais, lengvosios atletikos maniežu, sporto mokykla ir komerciniu centru Ozo gatvėje	<b>Statyba sustabdyta.</b>
LEU specializuotas lengvosios atletikos centras J. I. Kraševskio gatvėje	<b>Nevykdoma</b>

N.Vilnioje numatytas 17 ha sklypas stadiono statyboms. Rengiami dokumentai stadiono statyboms. Vilniaus sporto mokyklos „Taurus“ sporto bazės rekonstrukcija. 2010 m. pradėtas rengti stadiono Žirnių gatvėje teritorijos detalusis planas. Vykdoma bendra Savivaldybės bei Švietimo ir mokslo ministerijos Mokyklų stadionų ir aikštynų viešo naudojimo programa:

- 2011 m. įrengtas Vilniaus Jono Basanavičiaus progimnazijos sporto aikštelių kompleksas.
- 2011 m. atnaujinta Simono Daukanto progimnazijos sporto aikštelė
- 2015 m. planuojama įrengti Senvagės vidurinės mokyklos sporto aikštynus.
- 2012 m. įrengta Vilniaus Fabijoniškių vidurinės mokyklos dirbtinės dangos pilnų matmenų futbolo aikštė (68 x 105 m), kuri atitinka 2-iejų FIFA/UEFA žvaigždučių reikalavimus.
- Įrenginėjamas Vilniaus Gerosios Vilties vidurinės mokyklos sporto aikštynas – krepšinio, futbolo aikštelės, bėgimo takai ir kt. LR Švietimo ir mokslo ministerijos lėšos – 800 tūkst. Lt, Savivaldybės lėšos – 200 tūkst. Lt.
- Privačiomis lėšomis yra renovuojama ir jau įrengta dirbtinės dangos 68×105 m. futbolo aikštė prie Vilniaus Vladislavo Sirokoslės vidurinės mokyklos.

Leidimai statyti visuomeninius objektus 2007-2012 m. pavaizduoti 2.28 pav.

2.28 pav. Leidimai statyti visuomeninius objektus 2007-2012 m.



2.26 lentelė. Kultūros objektų realizacija.

Numatyta BP	Įvykdymas 2007-2012 m.
Kiekvienoje seniūnijoje numatoma įkurti informacinius-kultūros centrus	<b>Vykdoma.</b> Seniūnijų informacijos centrai veikia Vilniaus miesto savivaldybės centrinės bibliotekos 18-koje filialų
Numatoma steigti informacinius centrus esamų bibliotekų bazėje	<b>Vykdoma.</b> Vilniaus m. savivaldybės centrinėje bibliotekoje (filialuose) veikia 17 viešosios interneto prieigos centrų (juose 2010 m. registruoti <b>5978</b> vartotojai, juose kompiuterinio raštingumo apmokyti <b>2816</b> Vilniaus gyventojų, suteiktos konsultacijos naudojimosi internetu: <b>24296</b> ). Palyginti su 2009 m., 2010 m. bibliotekų lankytojų skaičius išaugo <b>42717</b> .
<b>Nebuvo įtraukta.</b> Kultūros ir meno inkubatorių „Fluxus ministerija“, „Kultflux menų platforma“ įsteigimas	<b>Įvykdyta.</b> 2008 m. Neries krantinėje prie Mindaugo tilto ir Energetikos muziejaus pradėjo veiklą Kultflux menų platforma“, 2010 m. Gedimino pr. – „Fluxus ministerija“.
Daugiafunkcinis kultūros centras	<b>Nevykdoma.</b>
Simfoninės muzikos salė	<b>Nevykdoma.</b>
Tarptautinių konferencijų centras	<b>Nevykdoma.</b>
A.Gudaičio galerija	<b>Nevykdoma.</b>

Trūksta modernaus, kūrybinių ir kultūrinių industrijų centro, kuris prisidėtų prie Lietuvos ir Vilniaus kultūros infrastruktūros ir viešosios erdvės plėtotės. Vilniuje nėra modernaus, daugiafunkcio, konceptualios sąrangos kultūrinio ir visuomeninio centro. Remiantis Vakarų Europos šalių patirtimi, labiausiai lankomi traukos objektai ar daugiafunkciai kultūros centrai, kuriuose yra teikiamos kompleksinės paslaugos (informacija, prekyba leidiniais ir suvenyrais, teatralizuoti pasirodymai, maitinimas), organizuojamos parodos, konferencijos ir kultūriniai renginiai, edukacinės programos.

BP numatyta, kad nauji maldos namai (žr. 2.27 lentelėje.) gali būti statomi visuomenės poreikiams rezervuotose teritorijose, taip pat ir kitose teritorijose, kur galimas visuomeninis teritorijos naudojimo būdas.

### 2.27 lentelė. Maldos namų realizacija

Numatyta BP	Įvykdymas 2007-2012 m.
Rezervuoti teritorijas bažnyčių statybai naujai įsisavinamose naujos plėtros teritorijose: Gineitiškėse, Gulbinuose, Pupojuose, Pavilnyje, Trakų Vokėje.	<b>Dalinai vykdoma.</b> Rengiant TPD, teritorijos rezervuojamos
Naujamiestyje tikslinga atstatyti Jėzaus Širdies bažnyčią kaip vieną iš Vilniaus miesto simbolių.	<b>Nevykdoma.</b>
Naujų maldos namų statyba numatoma Pašilaičiuose, Salininkuose, Žirmūnuose.	<b>Nevykdoma.</b>

#### **Teigiamos tendencijos:**

1. Visuomeninių ir socialinių objektų plėtra koncentruojasi į užstatytą miesto teritoriją;
2. Pradėtas į socialiai silpnesnius visuomenės sluoksnius orientuotų objektų įgyvendinimas;
3. Periferinėje zonoje kuriasi privačios ikimokyklinio ugdymo įstaigos.

#### **Neigiamos tendencijos:**

1. Visuomeninių objektų plėtros apimtys ženkliai atsilieka nuo privačių – gyvenamųjų ir komercinių objektų plėtros;
2. Neįgyvendinami bendruomenių centrų projektai;
3. Nepakankamai vystoma socialinė infrastruktūra (ypač ikimokyklinio ugdymo įstaigų) periferinėse teritorijose.

Būtinai politinis apsisprendimas dėl socialinių paslaugų teikimo periferinėje zonoje.

### 2.6.4 INŽINERINĖS INFRASTRUKTŪROS BŪKLĖ IR PROBLEAMOS

Vilnius turi didelius požeminio vandens rezervus todėl turi būti nuolat rūpinamasi jo apsauga nuo taršos. 2008 metais Vilniaus miesto gyventojų aprūpinimas labai geros kokybės vandeniu išaugo ir siekė 92 proc. (palyginimui 2002 m. – 73 proc.). 2009-2010 m įvykdyta nemaža dalis ES lėšomis finansuojamų projektų.

2002 m. atlikta Vilniaus nuotekų valyklos modernizacija (įdiegtas azoto ir fosforo šalinimas); valyklos pajėgumas 225 tūkst. m<sup>3</sup>/p. Pagal atitekančių teršalų kiekį (tonomis per parą) valykla rezervo neturi.

2012 m buvo vykdoma pagal nustatytas apimtis dumblo apdorojimo įrenginių statybą. Įdiegiama tankinimo, priėmimo iš kitų valyklų, terminės hidrolizės, dumblo pūdymo, išgaunant dujas ir gaminant elektros energiją, dumblo sausinimo bei džiovinimo įrenginių. Lygiagrečiai su dumblo ūkio statyba, pakeista nuotekų valyklos mechaninė įranga.

Antavilių nuotekų valykla panaikinta. Nuotekos pro Balsius patenka į Vilniaus miesto nuotekų sistemą. Buivydiškių nuotekų valykla bus panaikinta, paduodant nuotekas į Vilniaus

miesto nuotekų sistemą. Salininkų nuotekų valykla bus naikinama, nes nuotekos bus paduodamos pro Kirtimus į Vilniaus miesto valyklą.

Sėkmingai nutiesti vandentiekio, nuotekų tinklai ir pastatytos siurblinės vienbutės statybos rajonuose (Balsiuose, Tarandėje, Bajoruose, Riešėje, Gineitiškėse).

Grigiškėse, Salininkuose, Kairėnuose ir Galgiuose, Pavilnio gyvenvietėje, Santariškėse ir Visoriuose, Buivydiškėse, Avižieniuose, Gineitiškėse, Daniliškėse, Džiaugsmo g. kvartale yra jau vykdomi darbai, kurių pabaiga yra numatyta 2013-2014 m.

Lietaus vandens surinkimo ir valymo sistema yra mažiausiai plėtojama miesto inžinierinės infrastruktūros sritis. Vilniaus reljefo gyvumas (reljefo svyravimas iki 160 m) kelia ypatingus reikalavimus lietaus vandens surinkimui. Nuo kalvų staigiai subėgantis vandens kiekis neša nuostolius statiniams ir gamtai.

Reikalingas tinklų plėtojimas Geležinio Vilko gatvės prieigose, apimančiose Šeškinę ir Šnipiškės, Savanorių prospekte ir beveik visuose mažaaukštės statybos rajonuose. Tvarkant Šnipiškių rajono lietaus vandenį, turi būti numatytas upės senvagės tvenkinių papildymas lietaus vandeniu ir jų įkomponavimas į gamtinę aplinką.

Įvykdytas lietaus kolektoriaus tiesimas Žirnių gatvėje, Burbiškėse. Vykdoma lietaus kolektorių ir tinklų tiesimas daugiaaukštės statybos rajonuose, lietaus kolektorių, rinktuvų ir valyklų statyba pramoninėse zonose bei lietaus kolektorių ir tinklų statyba mažaaukštės gyvenamosios statybos rajonuose.

Vilniaus miesto infrastruktūrai yra labai aktuali 110 kV orinių elektros linijų problema. Jos trukdo miesto plėtrai ir dėl magnetinio poveikio linijų ruožuose kenkia žmonių sveikatai, todėl yra būtinas oro linijų keitimas požeminiais kabeliais. Vilniuje yra pakeista tik maža dalis 110 kV orinių linijų. BP yra numatyta pakeisti daugiau linijų, dalis projektų jau yra vykdoma.

Pakeista dviejų esamų 110 kV orinių linijų dalis (nuo TP 110/10 „Viršuliškės“-VE3, „Neris“-VE3 nuo atramos Nr. 152 iki Nr. 168 ir „Viršuliškės“-VEI, „Šeškinė“-VE3 nuo atramos Nr. 21 iki Nr. 37). Vilniaus miesto plėtros objektams pietinėje miesto dalyje, Žirnių g. rajone yra pakloti 10 kV kabeliai 10 kV SP įrengimui.

Numatyta keisti kabeliais visą orinę liniją TP 110/kV „Šeškinė“ – TP 110/10 kV „Šiaurinė“, šio projekto dalis yra jau realizuota, nutiesta dvigrandės elektros linijos Šeškinė – Šiaurinė I,II atkarpa nuo atramos Nr. 2 iki atramos Nr. 16. Taip pat yra realizuota dalis TP 110/10 kV „Šiaurinė“, – TP 110/10 kV „Kino studija“ linijos ruože nuo 1 iki 16 atramos. Vilniaus m. Šiaurinėje dalyje prie Ukmergės g. yra įrengti 3 skirstomieji 10 kV punktai.

Palaipsniui pagal AB „Lesto“ 10 kV sistemų rekonstrukcijų planus ir grafikus yra vykdoma modernizacija 10 kV skirstomojo tinklo, skirstomųjų punktų ir žeminančių 10/0,4 kV transformatorių.

Būsto ir urbanistinės plėtros agentūros duomenimis pagal daugiabučių namų atnaujinimo (modernizavimo) programą, patvirtintą LR Vyriausybės 2004 m. rugsėjo 23 d. nutarimu Nr. 1213 (Žin., 2004, Nr. 143-5232; 2012, Nr. 1-1), Vilniaus mieste iki 2012 m. pabaigos atnaujinti 98 daugiabučiai gyvenamieji namai.

Iki 2009 m. buvo atnaujinti 43 namai. 2009 m. atnaujinta 19 daugiabučių gyvenamųjų namų (bendras butų skaičius 790 ir bendras naudingas plotas 49,2 tūkst. m<sup>2</sup>), 2010 m. atnaujinti 9 daugiabučiai namai (bendras butų skaičius 754 ir bendras naudingas plotas 37,9 tūkst. m<sup>2</sup>), 2011 m. atnaujinti 26 daugiabučiai namai (bendras butų skaičius 1552 ir bendras naudingas plotas 76,1 tūkst. m<sup>2</sup>).

2012 m. Vilniaus mieste pasinaudojus Vyriausybės vykdoma programa pagal iniciatyvą JESSICA buvo renovuotas vienas daugiabutis gyvenamasis namas Keramikų g. 12. Tai – trijų aukštų, 16 butų, 736,54 m<sup>2</sup> gyvenamojo ploto namas.

Nuo 2002 m. atnaujinta 50 km šilumos tiekimo tinklų. Intensyviausiai šis procesas buvo vykdomas 2006 m. Nuo 2007 m. atnaujinta 13,5 km centralizuoto šilumos tiekimo tinklų (tai sudaro apie 2,7 proc. Vilniaus miesto tinklų).

Vilniaus mieste yra gerai išvystyta dujotiekio sistema. Dujotiekio pajėgumas yra pakankamas net ir atsiradus naujiems dujų vartotojams.

Dujotiekio tinklai vystomi daugiausia periferijoje esančių kvartalų aprūpinimui (tinklai tiesiami ir DRP statomos atsiradus poreikiui).

Jau yra nutiestas 12 bar slėgio dujotiekis nuo A.Pavilnio iki N.Vilnios Pergalės g. ir pastatytas dujų slėgio reguliavimo punktas (DRP). Dujotiekis sujungia į vieną sistemą Vilniaus ir Rudaminos DSS. Kiti su dujotiekiu susiję darbai yra vykdomi ir turėtų būti baigti 2013-2014 m.

Sodų bendrijose dujotiekio tinklų tiesimas yra komplikuoatas, nors poreikis tikrai būtų.

Krizės sąlygomis inžinerinius tinklus plėtojo savivaldybės kontroliuojamos įmonės, naudojamos ES lėšas. Inžineriniai tinklai buvo vystomi ir plėtojami mažaaukštės statybos ir naujos daugiaaukštės statybos rajonuose, atsižvelgiant į BP sprendiniuose numatytus prioritetus. Įvykdyta tinklų statyba Tarandės, Bajorų, Riešės, Gineitiškių, Grigiškių ir Balsių zonose.

2012 m. intensyviai buvo vykdoma inžinerinių tinklų statyba Kairėnų g, Galgių, N. Vilnios, Pavilnio, Santariškių, Visorių, Salininkų, Avižienių ir Buivydiškių kryptyse. Kitur tinklai lokaliai realizavosi su smulkesnių objektų plėtra. Naujoji daugiaaukštė statyba ir tinklai buvo statomi Pilaitės rajone.

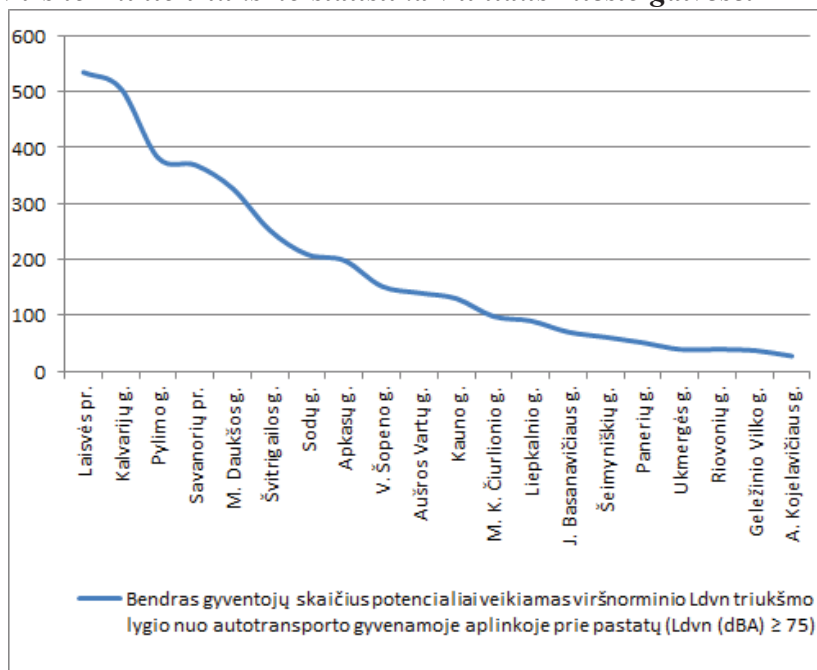
Tačiau sodų bendrijose ir toliau jaučiamas inžinerinių tinklų trūkumas. Nevyksta lietaus nuotekų tinklo rekonstrukcija, kuriant decentralizuotą valyklų sistemą ir statant vandens saugyklas.

## 2.6.5 APLINKOS PROBLEMOS

Vilniuje aktuali **triukšmo problema**. Į viršnorminio triukšmo zonas patenka per 82 tūkstančiai Vilniaus gyventojų. Nuo autotransporto sukeliama viršnorminio triukšmo kenčia 78 300 vilniečių (gyventojų, patenkančių į zonas, kuriose triukšmas viršija ribinę integralaus paros triukšmo rodiklio  $>65$  dB, L<sub>dvn</sub> vertę), nuo geležinkelio transporto - 700, nuo oro transporto - 2700 (žr. grafinę dalį 2.4 schema.) ir dėl pramonės - 400. Į zonas, kuriose triukšmas viršija ribinę nakties rodiklio  $>55$  dB, L<sub>nakties</sub> vertę, dėl autotransporto patenka 67 600 vilniečių, dėl geležinkelio transporto - 1500, oro transporto - 4800, dėl pramonės - 800 miestiečių. Nuolat mažėja pramoninis triukšmas, bet didžiausi triukšmo šaltiniai: autotransportas ir orlaiviai turi tendenciją augti (autotransporto viršnorminis triukšmas veikia – 93%, oro transportas – 4,3%). Atlikti tyrimai rodo, kad viršnorminio triukšmo lygio dėl autotransporto yra veikiamos 43 mokymo įstaigos. Į viršnorminio triukšmo zonas dėl autotransporto pakliūna ir 10 Vilniaus mieste veikiančių gydymo įstaigų.

Iš pateiktos statistikos (žr. 2.29 pav.) galima matyti, kad didžiausi triukšmo židiniai yra Laisvės pr., Pylimo g, Kalvarijų g., Savanorių pr. ir toliau atitinkamai mažėjimo tvarka išsidėsčiusios Vilniaus gatvės.

2.29 pav. *Viršnorminio triukšmo statistika Vilniaus miesto gatvėse.*



Vilniečiai neakcentuoja, bet Vilniuje yra aktualios **oro ir grunto užterštumo cheminėmis medžiagomis** problemos. Didžiausią aplinkos užterštumą sudaro išmetamas azoto dioksidas (žr. grafinę dalį 2.5. schema). Pažemio oro užterštumo kietosiomis dalelėmis koncentracijos daugiau nei 40 dienų viršijo viršnorminius lygius. Pagrindinis oro užterštumo šaltinis sostinėje yra

autotransportas, sukeliantis 70 % visos taršos. Tačiau kadangi didžiausi teršalų emisijos židiniai į pažemio orą yra pagrindinės, intensyviausio eismo miesto gatvės bei sankryžos, todėl vilniečiai mano, kad tai labiau lokalių teritorijų problema. Panašiai vertinama ir grunto užterštumo cheminėmis medžiagomis problema. Dažniausiai užteršto grunto taršos židiniai yra buvusiose pramonės, energetikos, degalinių teritorijose.

Didžiausia oro tarša buvo užfiksuota šiose miesto vietose: Savanorių pr. žiede, Konstitucijos pr. žiede, Ozo ir Ukmergės g., Tūkstantmečio ir Žirnių g. sankryžoje, intensyvaus miesto gatvėse – Geležinio Vilko g., Ukmergės g., Kareivių g., Tūkstantmečio g., Savanorių g., Kirtimų g. ir kt.

Viena iš priežasčių yra menkas miestiečių naudojimas viešuoju transportu, kuris yra ne tik ekologiškesnis, tačiau ir pigesnis nei kelionė automobiliu. Centrinė miesto dalis, senamiestis yra Neries upės slėnyje, kur yra nepalankios sąlygos sklaidytis taršai, kadangi tos vietos yra dauboje, tad tokiu atveju teršalai yra neišsklaidomi, o kaip tik sulaikomi.

### **3. VILNIAUS MIESTO INTEGRUOTŲ TERITORINIŲ INVESTICIJŲ TERITORIJŲ RIBŲ PAGRINDIMAS (I ETAPO UŽDUOTIS 1.2)**

#### ***3.1 URBANISTINĖS RAIDOS PROBLEMŲ TERITORINĖ SKLAIDA VILNIAUS MIESTO TERITORIJOJE (APŽVALGA)***

Paskutinis teritorinės Vilniaus miesto urbanistinės raidos analizės etapas, tirtų sektorių išvadų apibendrinimas - probleminių teritorijų identifikavimas. Tai geriausia atlikti panaudojant GIS analizės priemones, skaitmeniniuose žemėlapiuose suklojant išnagrinėtų sektorių geografinių duomenų sluoksnius.

Atliktas vertinimas pagal šiuos aspektus:

- Vidutinis gyventojų amžius mieste ir tikslinėse teritorijose (gyventojų surašymo duomenys);
- „Karštųjų taškų“, kuriuose užregistruojama didelė nusikalstamų veikų koncentracija, lyginant su visu miestu;
- Viešojo transporto maršrutų tankis ir keleivių skaičius, atspindinčius teritorijos pasiekiamumą;
- Viešąsias paslaugas gyventojams teikiančių įstaigų koncentraciją (savivaldybės įstaigos (lyginant su koncentracija mieste) ir svarbiausi nacionaliniai objektai);
- Oro taršos rodiklius;
- Užterštų teritorijų, apleistų pramoninių teritorijų tinkamų konversijai plotą (apleistos žemės);

Atlikta teritorinė Vilniaus miesto urbanistinės raidos analizė, panaudojant Vilniaus GIS duomenis leido panaudoti ženkliai daugiau geografinių duomenų sluoksnių. Praktiškai pasirodė, kad norint sukloti daugiau nei 15 geografinių duomenų sluoksnių su jų poligonais reikia naudoti supaprastintą simbolinį problemų vaizdavimą. Tokia forma labiau priimtina svarstant galimybių studiją su visuomene.

Vaizdavimui buvo pasirinkta 15 aktualiausių miesto problemų. Joms buvo priskirti lengvai atpažįstami simboliai (žr. 3.1 pav.).

### 3.1 pav. 15 aktualiausių miesto problemų simbolių



**Pirmame** probleminių teritorijų vertinimo etape skaitmeniniame žemėlapyje sukloti 15 geografinių duomenų sluoksnių (supaprastinto simbolinio problemų vaizdavimo) demonstruoja teritorinį problemų tankį. Gauti rezultatai akivaizdžiai parodė, kad didžioji dalis problemų koncentruojasi centrinėje miesto dalyje. Dėl didelio problemų tankio buvo atskirai paruošta miesto centro problemų schema.

Klasterinės analizės metodais visa problemų gausa buvo sugrupuota į teritorinius vienetus. Buvo išskirta 15 gausiausiai problemų turinčių teritorinių vienetų. Šie teritoriniai vienetai nesutampa su miesto rajonų ar Seniūnijų ribomis.

Toliau jas pateikiame pagal jų problematiškumo eilę (pasirinktais aspektais). Teritorijos paprastai įvardinamos pagal vietovardį esantį arčiausiai išskirtos teritorijos centro.

1. Šnipiškių – Žirmūnų probleminė teritorija;
2. Naujamiesčio probleminė teritorija (ši teritorija apima ir pietinę užstatytą Naujininkų dalį – kuri gali būti nagrinėjama ir kaip atskira probleminė teritorija);
3. Senamiesčio - Paupio-Markučių probleminė teritorija;

4. Naujosios Vilnios probleminė teritorija;
5. Lazdynų pietinės dalies probleminė teritorija;
6. Žvėryno ir Gedimino prospekto aplinkos probleminė teritorija;
7. Laisvės prospekto aplinkos probleminė teritorija;
8. Ukmergės gatvės aplinkos probleminė teritorija;
9. Pilaitės rajono probleminė teritorija;
10. Bajorų – Visorių mažaaukščio užstatymo rajonų probleminė teritorija;
11. Tarandės mažaaukščio užstatymo rajono probleminė teritorija;
12. Balsių – Naujanerių mažaaukščio užstatymo rajonų probleminė teritorija;
13. Kirtimų – Salininkų rajonų probleminė teritorija;
14. Gurių mažaaukščio užstatymo rajono probleminė teritorija;
15. Mileišiškių- Rokantiškių mažaaukščio užstatymo rajonų probleminė teritorija

Tikslesnes išskirtų teritorijų ribas galima įvertinti pateiktame žemėlapyje.

Ši teritorijų eilė buvo gauta vertinant fiksuotų problemų gausą (tankį). Nustatant atskirų teritorijų problemiško laipsnį labai svarbu įvertinti kokia dalis gyventojų patiria minimas problemas. Šiuo atveju į problematiškiausių teritorijų sąrašo priekį jau negali patekti retai apgyvendintos miesto periferijos teritorijos.

Darant prielaidas, kad automobilių sukeliama triukšmo, oro taršos, avarių pasekmės dėl nesubrendusios ekologinės sąmonės gali būti vertinamos kaip neypatingai svarbios į problematiškiausių teritorijų sąrašo priekį negalėtų patekti teritorijos palei intensyvaus eismo Laisvės, Ukmergės, Oslo, T. Narbuto gatves ir Pilaitės prospektą. (7,8, 9 teritorijos).

Kita vertus, akcentuojant socialinių patologijų sprendimo svarbą, gyvenamųjų namų renovacijos problemas didesnę svorį įgauna Kirtimų – Salininkų ir Naujininkų rajonų problemiškas.

### ***3.2 URBANISTINĖS RAIDOS PROBLEMŲ TERITORIJŲ ATRANKA***

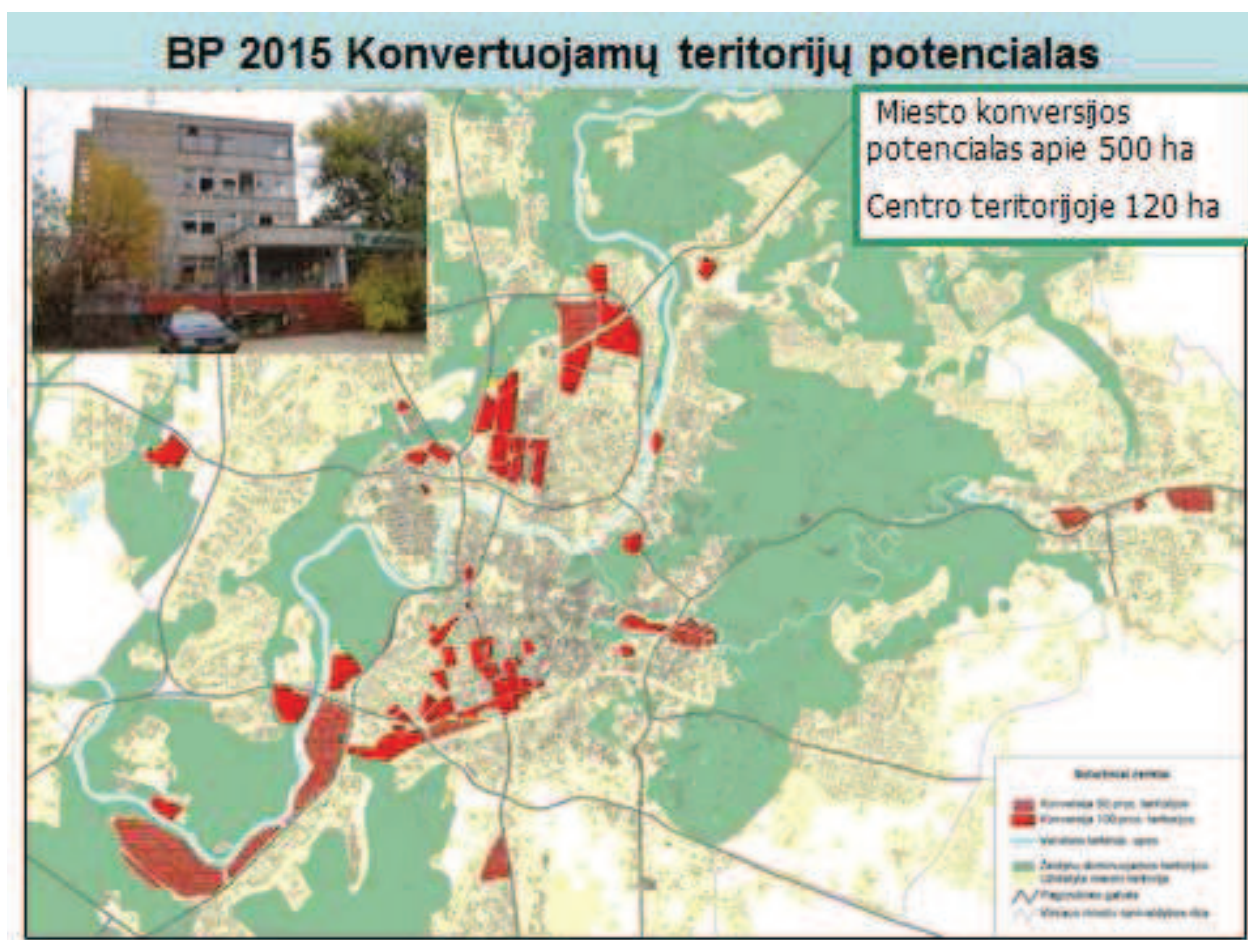
Todėl **antram** probleminių teritorijų identifikavimo etapui, gilesnei analizei buvo paliktas penkių problematiškiausių teritorijų sąrašas:

1. Šnipiškių probleminė teritorija;
2. Naujamiesčio probleminė teritorija;
3. Naujininkų probleminė teritorija);
4. Senamiesčio - Paupio-Markučių probleminė teritorija;
5. Naujosios Vilnios probleminė teritorija;

Šiame etape lygiagrečiai buvo pradėtas viso miesto teritorijų urbanistinio augimo potencialo vertinimas.

Esminiu teritorijų urbanistinio augimo veiksmu buvo pasirinktas konvertuojamų teritorijų potencialas. Atlikus analizę, Vilniaus miesto teritorijoje identifikuota apie 700 ha teritorijų, kurios turi konvertavimo potencialą. Suklasifikavus teritorijas pagal rekomenduotiną konvertavimo laipsnį (remiantis BP sprendiniais) galima teigti, kad didžiausia potencialą turėti 120 ha teritorijos miesto centrinėje ir vidurinėje dalyje (žr. 3.2 pav.). Tai buvusios pramonės ir komunalinio ūkio įmonių kvartalai Naujamiestyje, Šnipiškėse, Žirmūnuose, Paupyje, Vilkpėdėje. Mažesnės teritorijos konversijai yra likę Žvėryno šiaurinėje, Lazdynų pietinėje dalyje. Naujosios Vilnios, Žemųjų Panerių, Kirtimų, pramonės teritorijos nagrinėtinos kaip dalinės konversijos zonos, kuriose išsaugotina pažangi ekologinė gamyba.

### 3.2 pav. Konvertuojamų teritorijų potencialas



Vertinat atskiras konvertuojamas teritorijas buvo konstatuota, kad Naujamiėsčio ir šiaurinės Žirmūnų dalies pramonės pastatų konversija yra įgavusi gerą pagreitį, bet vystosi dalinio pastatų pertvarkymo kryptimi – pritaikant esamas patalpas smulkiajam verslui, komercijai, loftams.

Ženkliai didesnę potencialą kardinaliai konversijai turi teritorija tarp Žalgirio ir Lvovo gatvių, Paupio rajonas Paplaujos ir Aukštaičių gatvių aplinkoje.

Įvertinus minėtus aspektus, apibendrinant konvertuojamų teritorijų potencialą išskirtos keturios teritorijos (žr. grafinę dalį 2.11. schemą):

1. Šnipiškių – Žirmūnų (apimanti nedideles gretimas Žvėryno, Šeškinės, Verkių teritorijas);
2. Naujamiesčio (apimanti gretimas, Lazdynų, Vilkpėdės ir Naujininkų teritorijas);
3. Paupio;
4. Naujosios Vilnios.

Siekiant kuo plačiau įvertinti visus Vilniaus miesto plėtros iki 2020 m. aspektus antrame probleminių teritorijų identifikavimo etape buvo atliktas ekspertinis Bendrojo plano uždavinių vertinimas ir parengtas suvestinis problemų – uždavinių žemėlapis (žr. 3.3 pav.).

**3.3 pav. Vilniaus miesto problemos - uždaviniai 2014-2020 m.**



Įvertinus aukščiau minėtus aspektus trečiame **probleminių teritorijų** identifikavimo etape buvo apsisistota prie trijų miesto teritorijų.

## 4. VILNIAUS MIESTO TIKSLINIŲ TERITORIJŲ RIBŲ NUSTATYMAS

(I ETAPU UŽDUOTYS 1.3-1.5)

### 4.1. „ŠIAURINĖ“ IR „PIETINĖ“ KOMPLEKSNIO VYSTYMO (TIKSLINĖS ITI) TERITORIJOS (užduotis 1.3.)

**Tikslinė teritorija** – tai miesto teritorijos dalis, į kurios kompleksinę plėtrą koncentruojamos ir integruojamos planuojamo laikotarpio investicijos, kuri turi didelį ekonominio urbanistinio augimo potencialą ir kuriai būdingos aštrios ekonominės, socialinės, urbanistinės ir aplinkos apsaugos problemos (žr. 4.1 pav.).

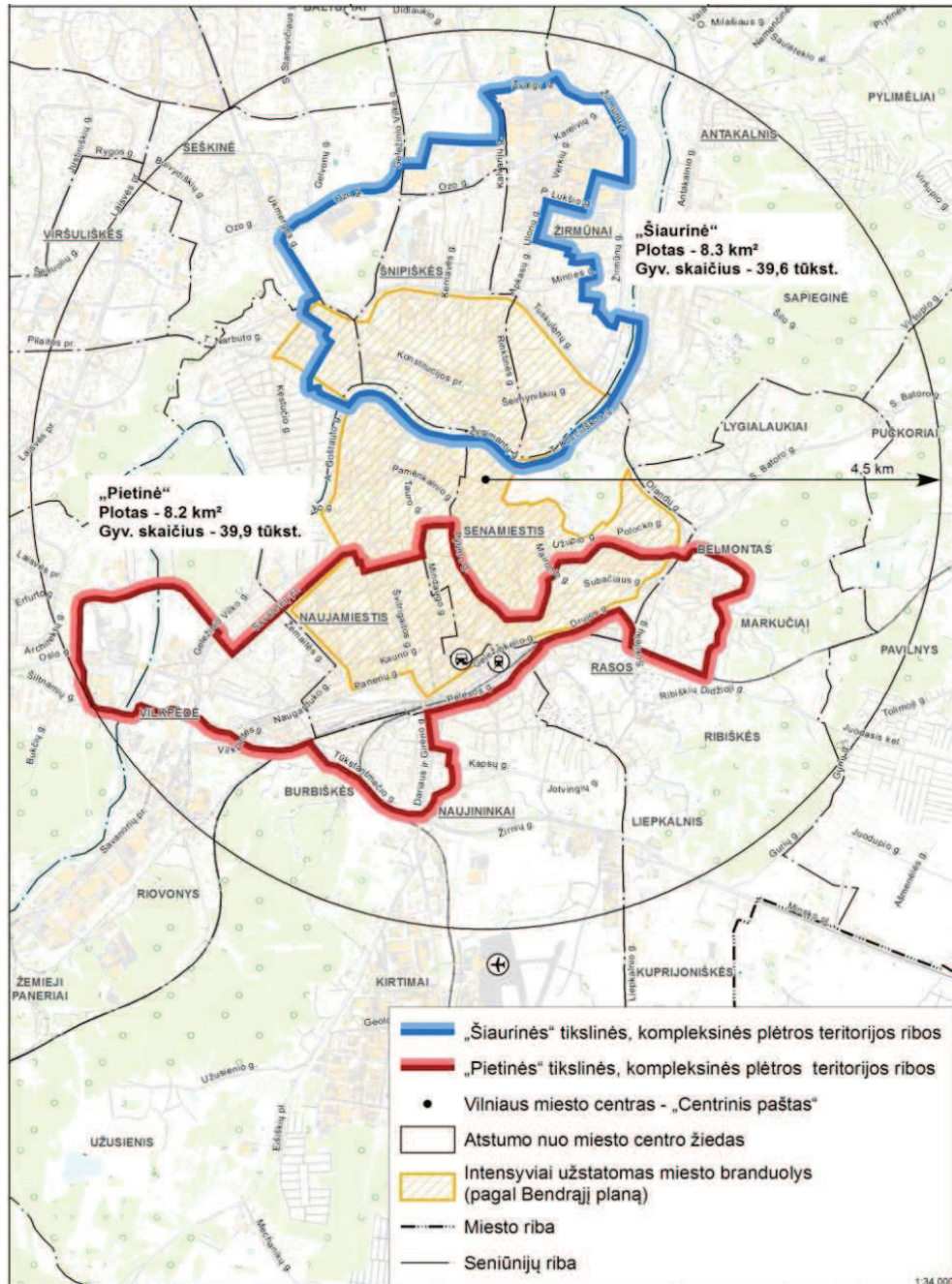
Atlikus sistemine urbanistine analizę, 2014-2020 metų finansavimo laikotarpiui Vilniaus miesto savivaldybės teritorijoje išskirtos dvi tikslinės, kompleksinės plėtros teritorijos - „Šiaurinė“ ir „Pietinė“. Šių teritorijų ribos tik iš dalies sutampa su administracinėmis Savivaldybės seniūnijų ribomis, nes jas nustatant svarbesni kriterijai buvo urbanistinių, socialinių, aplinkosauginių problemų sklaida ir preliminarios galimų pertvarkymo projektų įgyvendinimo zonos. Pagal Vilniaus miesto bendrąjį planą tikslinės teritorijos patenka į miesto centrinio branduolio plėtros zoną.

„Šiaurinė“ teritorija apima Šnipiškių seniūniją, vakarinę Žirmūnų seniūnijos pusę ir nedideles pietines Šeškinės, Žvėryno bei Verkių seniūnijų dalis. Tai 8,3 km<sup>2</sup> ploto teritorija, kurioje gyvena 39,6 tūkstančio gyventojų. Joje išsidėsčiusi didelį augimo potencialą turinti naujojo daugiafunkcinio Vilniaus centro dalis, numatomos didelės teritorijų konversijos, gyvenamųjų rajonų renovacijos, pramogų, sporto ir poilsio kompleksų formavimo ir gamtinės aplinkos pritaikymo aktyviam poilsiui galimybės. Teritorijoje aktualus Neries upės pakrančių ir Neries senvagės teritorijų pritaikymas aktyviam poilsiui, rekreacijai, dviratininkų ir pėsčiųjų reikmėms. Kita vertus, šiai teritorijai būdingos aplinkos oro ir grunto užterštumo problemos, želdynų stoka, socialinių patologijų židinyje Šnipiškėse.

„Pietinė“ teritorija apima 8,2 km<sup>2</sup> plotą, jungia didžiąją Naujamiesčio seniūnijos dalį, šiaurines Naujininkų bei Vilkpėdės seniūnijų dalis, pietines Lazdynų, Senamiesčio dalis ir nedidelę Rasų seniūnijos dalį (Markučių rajono dalį). Teritorijoje gyvena 39,9 tūkstančiai gyventojų. Jos specifinis bruožas – apleistos, neefektyviai naudojamos pramonės ir komunalinio ūkio teritorijos ir dehumanizuota zona palei geležinkelį ir Kauno gatvę. Dalyje šių teritorijų jau prasidėjusi konversija, tačiau ji nėra pakankamai sparti ir kardinali. Teritorijoje aktualu ikikarinio ir sovietinio laikotarpio gyvenamųjų namų kvartalų kompleksinė renovacija. Pabrėžtina, kad teritorijai būdingos triukšmo, aplinkos oro ir grunto užterštumo problemos, trūksta želdynų,

menkos galimybės rekreacijai. Geležinkelio stoties rajonui būdingas aukštas nusikalstamumas, didelis viešosios tvarkos pažeidimų skaičius.

#### 4.1 pav. „Šiaurinė“ ir „Pietinė“ tikslinių kompleksinės plėtros teritorijų ribos



#### 4.2. SUSIETOS INTEGRUOTO VYSTYMO TERITORIJOS (užduotis 1.3.)

Vilniaus miesto kompleksinio vystymo teritorijų, patenkančių į miesto centrinio branduolio vystymą, strategija teigiamai įtakos viso miesto plėtrą, formuos modernios Lietuvos sostinės įvaizdį. Efektyvesnis vidinių miesto erdvių panaudojimas ypač paveiks gyventojų

mobilumą, judrumą miesto teritorijoje ir jo gravitacijos zonoje, kuri peržengia administracines miesto ribas. Šios įtakos zonos vadinamos *susietomis teritorijomis*.

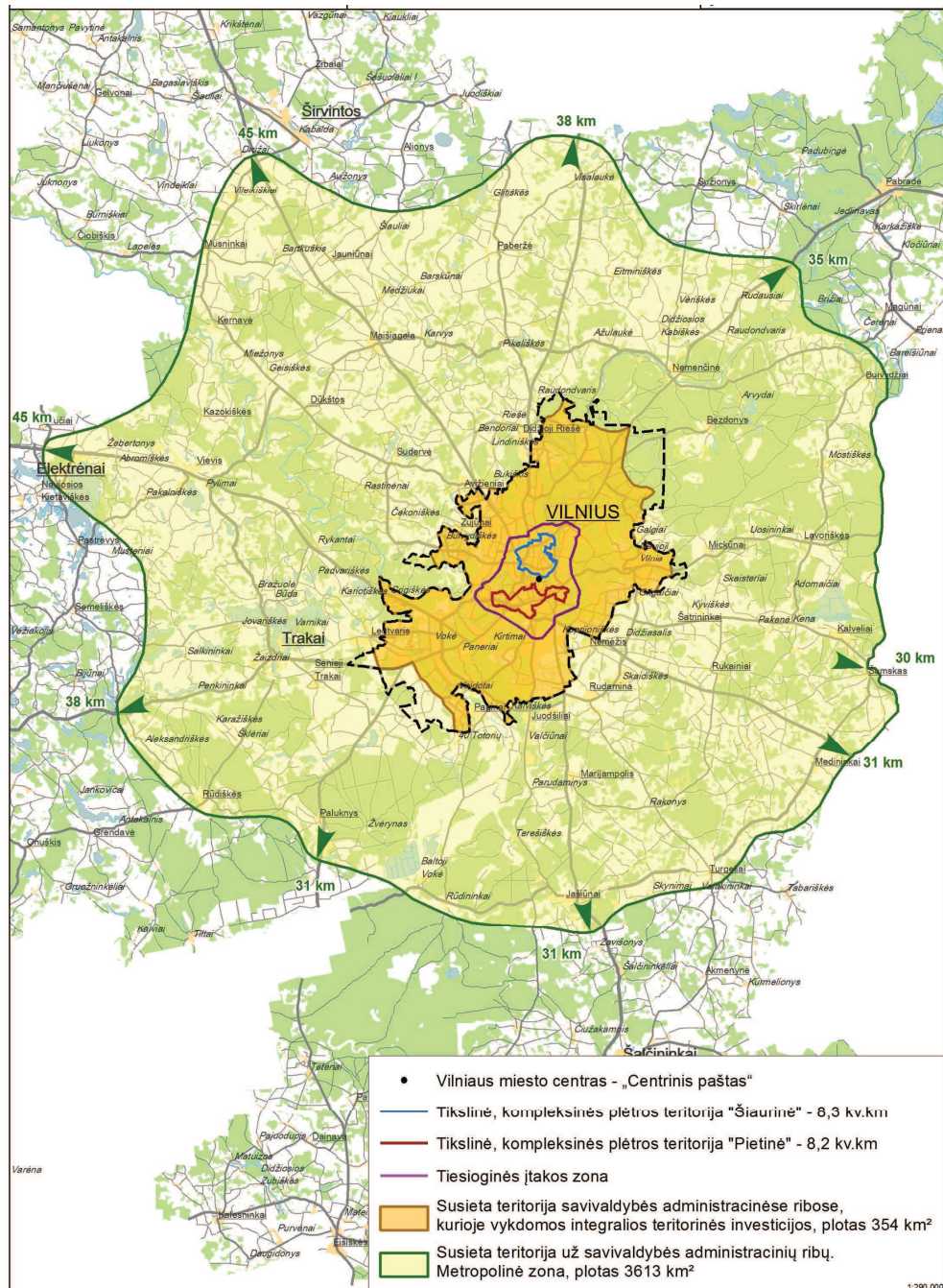
**Susietos teritorijos** – tai teritorijos, kuriose bus įgyvendinamos sektorinio finansavimo priemonės, iš esmės įtakojančios tikslinių teritorijų vystymą, arba nacionaliniai, regioniniai ar lokalūs vietos projektai, kurių įgyvendinimo sėkmė ženkliai priklausys nuo tikslinių teritorijų vystymo sėkmės (pvz. transporto problemų, ribojančių tikslinės teritorijos pasiekiamumą, sprendimas, „minkštųjų“ veiklų centro steigimas ar mokyklos su mažėjančiu moksleivių skaičiumi atnaujinimas už tikslinės teritorijos ribų, įvertinant, kad aplinkoje prognozuojamas gyventojų skaičiaus augimas). Šiuo tikslu Vilniaus miesto savivaldybėje išskiriamos 3 tipų susietos teritorijos:

1. **Tiesioginė, kompleksinė įtaka susieta teritorija** - tai tikslinės Šiaurinę ir Pietinę teritorijas į vieningą miesto branduolį jungianti zona, kurioje stipri tiesioginė kompleksinė tarpusavio įgyvendinamų priemonių įtaka, kurioje būdingas tos pačios viešosios infrastruktūros naudojimas.

2. **Funkcinės gravitacijos zona** - susietų teritorijų tipas funkciniais (darbo, mokymosi, laisvalaikio ir kitų paslaugų) ryšiais, visų pirma, išplėtotomis susisiekimo komunikacijomis, susietos teritorijos, tame tarpe ir erdviu aspektu nuo tikslinių teritorijų nutolusios teritorijos (pvz. Romų bendruomenės susieta teritorija Naujininkuose).

3. **Metropolinė zona** - susietos teritorijos tipas, jungiantis teritorijas aplink Vilniaus miestą - Trakų, Vilniaus, Elektrėnų, Širvintų ir Šalčininkų rajonų miestus, miestelius, sodininkų bendrijas, rekreacinius rajonus, kuriems būdinga intensyvi švytuoklinė migracija ir kurioje (metropolinėje zonoje) koordinuotomis savivaldybių ir valstybės pastangomis bus įgyvendinami regioniniai ir nacionaliniai teritorijų planavimo, susisiekimo sistemos tobulinimo, rekreacijos plėtros projektai (žr. 4.2 pav.).

#### 4.2 pav. Susietos teritorijos



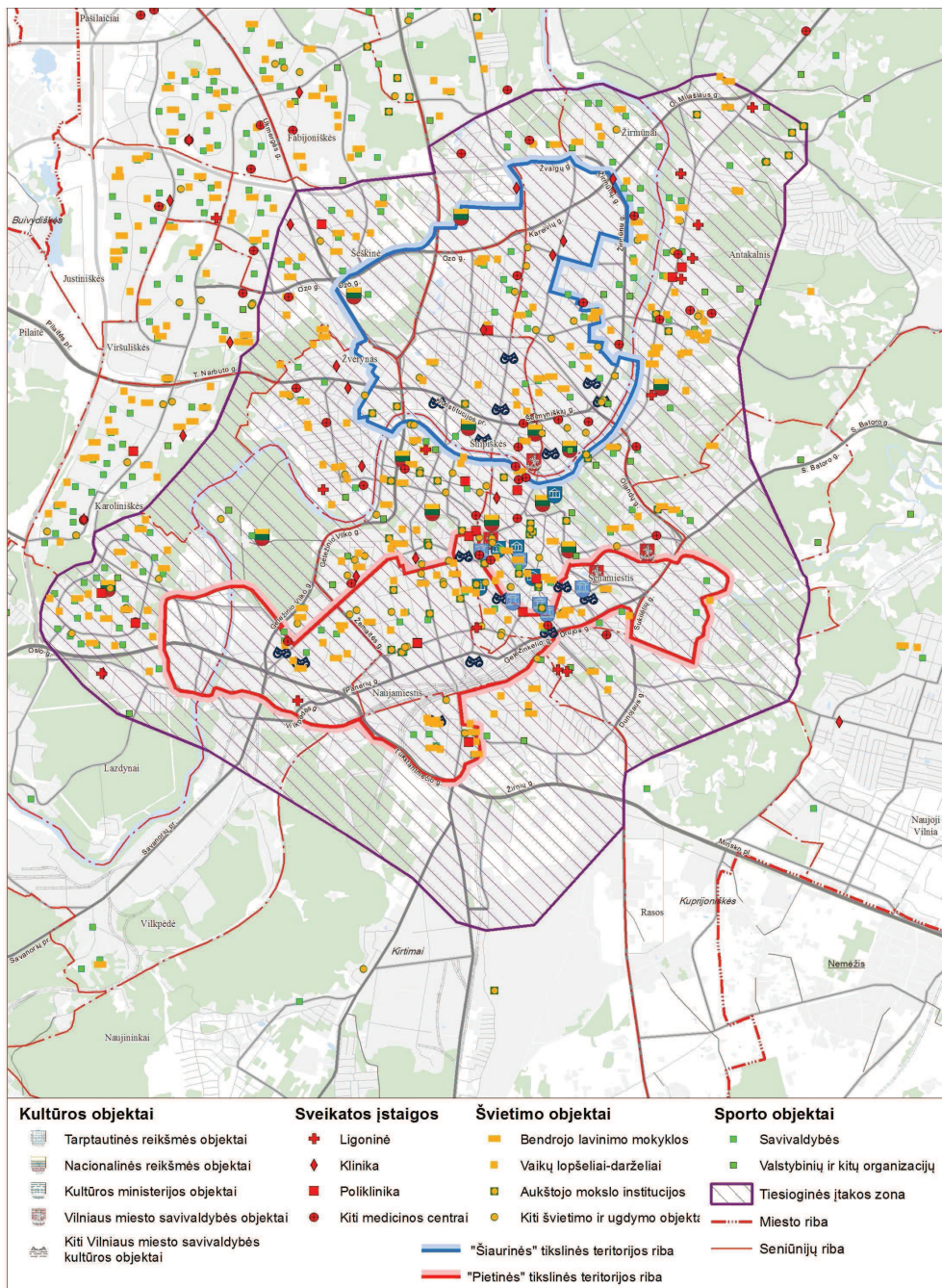
Labiausiai nuo Vilniaus miesto branduolio yra nutolusi su tikslinėmis teritorijomis susieta teritorija - **metropolinė zona**. Metropolinės zonos plotas - daugiau kaip 3600 km<sup>2</sup>, jos riba nuo Vilniaus miesto tikslinių teritorijų nutolsta apie 40 km. Joje gyvena apie 700 tūkstančių gyventojų. Vilniaus metropolinėje zonoje koordinuotomis savivaldybių ir valstybės pastangomis bus įgyvendinami regioniniai ir nacionaliniai teritorijų planavimo, susisiekimo sistemos tobulinimo, rekreacijos plėtros projektai.

Funkcinės **gravitacijos** zona tai su tikslinėmis teritorijomis susieta teritorija Vilniaus miesto savivaldybės administracinėse ribose *susieja* tikslines Šiaurinę ir Pietinę teritorijas ir

periferinius gyvenamuosius, komercinius ir rekreacinius rajonus glaudžiais funkciniais ryšiais. Tai teritorija apimanti 360 km<sup>2</sup> ir jungianti beveik 530 tūkst. gyventojų. Investicijas į socialinę ir techninę infrastruktūrą šiose teritorijose planuojama derinti tarpusavyje pagal temas ir teritorijų ryšį. Didelį šios teritorijos plotą, visų pirma, lemia viena aštriausių Vilniaus miesto problemų – nuo centro nutolusių gyvenamųjų teritorijų susisiekimo organizavimas.

**Tiesiogine, kompleksine įtaka susieta teritorija** - tai tikslines teritorijas supanti, tiesioginės, kompleksinės tarpusavio įtakos zona, susiejanti tikslines Šiaurinę ir Pietinę teritorijas į vieningą miesto branduolį. Tai teritorija apimanti 57 km<sup>2</sup> ir jungianti beveik 240 tūkst. gyventojų (žr. 4.3 pav.).

4.3 pav. *Susietos teritorijos: tiesioginės įtakos zona*



### **4.3. TIKSLINIŲ TERITORIJŲ URBANISTINĖ ANALIZĖ** (užduotis 1.4.)

Vilniaus miesto savivaldybės Šiaurinė ir Pietinė tikslinės, kompleksinės plėtros teritorijos yra išsidėsčiusios taip vadinamajame miesto centriniame branduolyje, abipus Neries upės. Teritorijos yra unikalioje gamtinė aplinkoje – jos patenka į gamtinio karkaso nacionalinės svarbos migracijos koridorių. Gamtinio karkaso aspektu Šiaurinei teritorijai labai reikšmingas jautrus Neries upės pakrantės, jos senvagės slėnio ir Šeškinės šlaitų integravimas į naujojo Vilniaus centro architektūrą ir urbanistinę struktūrą. Pietinei teritorijai, juosiančiai Vilniaus senamiestį, labai reikšmingas urbanistinį paveldą tausojantis, antrosios Neries slėnio terasos šlaitus išryškinantis užstatymas.

Miesto centrinė dalis, kurioje išskirtos tikslinės teritorijos reprezentuoja šalies sostinę, jose atsekama miesto istorijos, kultūros ir politikos raida, jose koncentruojasi sostinei būdingos administracinės funkcijos bei viešosios paslaugos. Šiaurinė tikslinė teritorija apima naująją centro dalį dešiniajame Neries krante, kurioje koncentruojasi kultūrinės, komercinės ir administracinės funkcijos. Vilniaus miesto teritorijos Bendrajame plane iki 2015 m. pabrėžiama, kad turi būti saugotinas Vilniaus miesto centrinės dalies užstatymo savitumas. Pabrėžiama svarba išsaugoti struktūrinių dalių morfologinę įvairovę – pirmiausia, savitą užstatymo tipologiją, mastelį, aukščio ir intensyvumo parametrus, viešųjų erdvių specifiką, ribojant užstatymo intensyvumo bei aukštingumo parametrus.

Šiaurinės ir Pietinės tikslinių teritorijų, apimančios 16 km<sup>2</sup> plotą, pakraščiai nuo miesto centro (Centrinio pašto) nutolsta 3,5-4,5 km. 20 amžiaus pradžioje ir viduryje tokiu atstumu nuo centro buvo statomos pramonės, komunalinio ūkio įmonės, o 60-70 metais pradėti statyti daugiaaukščiai.

Detalesnė Šiaurinės ir Pietinės tikslinių teritorijų analizė buvo atlikta atskirais kvartalais arba gatvėmis apribotomis teritorijomis.

#### **4.3.1. ŠIAURINĖS TERITORIJOS ESAMOS URBANISTINĖS BŪKLĖS ANALIZĖ**

Šiaurinėje teritorijoje didelis urbanistinės plėtros potencialas. Joje yra 2,5 km<sup>2</sup> konvertuotinių pramonės ir komunalinio ūkio teritorijų, kurias tikslinga konvertuoti į mišrios paskirties, komercinės – gyvenamosios paskirties kvartalus. Taip pat yra apie 2,0 km<sup>2</sup> kompleksiskai renovuotinių gyvenamųjų teritorijų palei Kalvarijų ir Tuskulėnų gatves. Pietinėje Šnipiškių rajono dalyje išsidėsčiusi apleista 60 ha teritorija su dykromis, garažais, neefektyviai naudojamais gamybiniais pastatais ir tankiai apgyvendintais mažaukščiais gyvenamaisiais namais, kuriuose dauguma būstų turi minimalius komunalinius patogumus. Šiaurinei teritorijai

svarbūs augantys pramogų, sporto ir poilsio kompleksai (šalia Siemens arenos, Nacionalinio ir Žalgirio stadionų).

Šioje kompleksinės plėtros teritorijoje miestas urbanistiškai tolygiai vystėsi nuo Neries upės šiaurės kryptimi. (Todėl atitinkamai sunumeruoti nagrinėjami kvartalai; žr. grafinę dalį 4.3. schemą).

1. Kvartalas tarp Šeimyniškių g. – Olimpiečių g. – Rinktinės g. Tai svarbus pirminis vizualinis fonas Vilniaus pilių ansamblui. Nuosavybės problemos neleidžia renovuoti architektūros paminklų - Sporto rūmų ir “Žalgirio” stadiono. Istorinė - etinė kolizija dėl kvartalo viduryje buvusių kapinių, stabdo urbanistinį ir bet kokį teritorijos tvarkymą. Rytiniame kvartalo pakraštyje pastatyti trys nauji 3-7a. gyvenamieji namai ir arčiau Neries stovintys unikalios struktūros sporto salė ir “Mindaugo” gyvenamųjų pastatų kompleksas kiek kompensuoja kvartalo viduryje esančią urbanistinę ir bendrą netvarką.

2. Kvartalas tarp Juozapavičiaus g.– Rinktinės g. – Žvejų g. – Kalvarijų g. kaip ir kiti miesto kvartalai prie Neries, formuoja svarbų pirminį dešinio upės kranto vizualinį foną. Išraiškingas, kvartalo viduriu išilgai upės 6-8m. aukštėjantis reljefas palengvino galimybę suformuoti įvairiaaukštę, įvairiatūrę urbanistinę struktūrą, kurioje įgyvendinti “Nidos”, “Delfino” projektai. Vandens ūkio valdybos daugiaaukščiai pastatai sudaro lokalią “architektūrinę kalvą” – preliudiją besiformuojančiai “architektūrinei kalvai” naujajame miesto centre. Kvartalui vertės teikia diametraliai priešinguose kraštuose esantys XIXa. architektūriniai paminklai (neogotikiniai Lietuvos architektų sąjungos rūmai ir istorinis Technikos muziejaus pastatas). 5 aukštų administracinis pastatas Kalvarijų g. Nr. 2 savo architektūrine verte netinkamas toje Kalvarijų gatvės vietoje.

3. Kvartalas tarp Šeimyniškių g. – Rinktinės g. – Juozapavičiaus g. – Slucko g., pusė ploto užstatyta menkaverčiais vienaukščiais gyv. namais, daug tuščios, apleistos erdvės. Yra sovietinis tipinis dvylikaaukštis, stalinistinis keturaukštis, septinto dešimtmečio tipinė mokykla. Statomas 7 aukštų administracinis pastatas. Keturių dviaukščių pastatų eilė Šeimyniškių gatvėje.

4. Kvartalas tarp Šeimyniškių g. – Slucko g. – Juozapavičiaus g. – Kalvarijų g., arčiau naujo centro, nepriklausomybės metais ženkliai pakitęs kvartalas. Prestižiniai verslo ir administraciniai šešių – keturių aukštų pastatai Šeimyniškių ir Slucko gatvėse kuria naują urbanistinę kokybę ir per Kalvarijų g. - Konstitucijos pr. sankryžą tiesiogiai siejasi su aukštuminiais pastatais Europos aikštėje. Kalvarijų gatvėje yra XXa. pradžios šešių aukštų gyv. pastatas ir 32 arų neužstatyta, tinkama kvartalo tankinimui erdvė.

5. Teritorija, apribota Konstitucijos pr., Kalvarijų g., Neries upės ir Geležinio Vilko gatve. Joje kelios skirtingų laikotarpių pastatų grupės ir kiti miesto infrastruktūros objektai, esantys svarbiame miestui pirminio Neries šlaito plote. Nuo 98 m altitudės iki 105 m altitudės prie

Konstitucijos pr. kylančią teritoriją Upės gatvė dalija į šiaurinę užstatytą, kurioje galimas užstatymo tankinimas, ir neužstatytą dalis. Neužstatytąją dalį kerta pėsčiųjų tiltas, turėjęs tapti ašies, apie kurią vystysis naujas miesto centras, pradžia. Idėja neįgyvendinta, tačiau numatytos ašies pradžioje atsirado pirmieji „architektūrinės“ kalvos pastatai. Jie pradėjo formuoti naujos transporto arterijos – Konstitucijos pr. pietinę išklotinę. Šiuo metu ten jau stovintys „Swedbank“, Nacionalinės dailės galerijos, „Forum palace“ pastatai kartu su prekybos centru „VCUP“, Rapolo vienuolyno ansambliu yra žymi miesto urbanistinė duotybė, grindžianti tolesnį naujo miesto centro kūrimą šiaurinėje Konstitucijos prospekto dalyje. Visa teritorija, išskyrus jau susiformavusią Kalvarijų gatvės išklotinę ir Rapolo bažnyčios su vienuolynu aplinką, yra potenciali įvairių urbanistinių projektinių pasiūlymų vieta.

6. Kvartalas tarp Krokuvos g. – Kalvarijų g. – Konstitucijos pr. – Lvovo g. Prie Konstitucijos pr. yra skveras. Visa kita – „architektūrinės kalvos“ šiaurės rytų dalis, kurioje kai kurie projektai („Verslo uostas“, daugiaaukštis garažas) realizuoti, kai kurie Lvovo gatvėje – ne. Komplexo „Verslo uostas“ stilobatinė dalis formuoja modernios Lvovo gatvės šiaurinę pusę, o „burės“, 24 ir 17 aukštų bokštai - svarbūs aukštingumo „skraistės“ elementai, rodantys „architektūrinės kalvos“ žemėjimą šiaurės vakarų kryptimi.

7. Kvartalas tarp Lvovo g. – Konstitucijos pr. - Europos aikštės. Šiuo metu pagrindinis „architektūrinės kalvos“ kvartalas, naujo miesto centro branduolys. Žemutinės p.c. „Europa“ ir Vilniaus savivaldybės kompleksų dalys, bei šešių aukštų Valstybinės ligonių kasų, Europos a. Nr.1 pastatas juosia nedidelę, architektūriškai sutvarkytą Europos aikštę, o trys aukštuminiai tūriai yra pagrindinės urbanistinės kalvos dominantės. 33 aukštų 133m „Hanner“ dangoraižis yra atskaitos taškas (240 m), projektuojant šalia būsiančius aukštuminius pastatus. Jis stovi beveik ant planuotos naujojo centro struktūrinės ašies ir kartu su stilobatine „Europos“ komplekso dalimi eliminuoja tos ašies realizavimo galimybę.

8. Kvartalas tarp Lvovo g. – Europos a. - Konstitucijos pr. – Linkmenų g. Šitai erdvei yra daug projektinių pasiūlymų, tačiau, išskyrus Konstitucijos prospektą ir renovuotą buvusį bendrabutį, kurio aukštingumas padidintas iki devynių aukštų, kiti projektai arba yra realizacijos stadijoje (Quadrum business city), arba nevykdomi. Problematiškas „Vyroko“ komplekso, Konstitucijos pr. 15/5, užbaigimas. Kvartale abipus Linkmenų gatvės yra pastatų grupė - „sovietinio modernizmo“ architektūros pavyzdys. Pagal savo aukštingumą, (3–5 aukštai) jie turėtų harmoningai įsiliesti į ateityje užbaigtą „architektūrinę kalvą“. Sovietinis šešiolikos aukštų pastatas, atsidūręs tarp „Vyroko“ ir „Europos“ 27a. korpuso jokios svarbos, kaip vertikalė, nebeturi.

9. Kvartalas tarp Lvovo g. – Linkmenų g. – Konstitucijos pr. - Geležinio Vilko g. Išskirtinas sovietmečio, jau minėtas, (dab. Lietuvos vaikų ir jaunimo centras), pastatų

kompleksas, turėsiantis sklandžiai įsilieti į vakarinį „architektūrinės kalvos“ pakraštį. Kartu tai svarbus Konstitucijos prospekto išsklotinę formuojantis elementas. Sklype Konstitucijos pr. Nr.29 realizuojamas 5-10 aukštų ovalo plano administracinio pastato projektas. Palei Geležinio Vilko gatvę pastatytas meninis objektas – Lietuvos Tūkstantmečio siena. Prie Lvovo gatvės - senų, nevertingų pastatų grupė.

10. Kvartalas Žvėryne, tarp T. Narbuto g. – Geležinio Vilko g. – Upės g. – Saltoniškių g. Pradėtas užstatyti sovietmečiu. Vienas pirmųjų pastatų, (dab. Edukologijos Universitetas), iki šiol yra svarbi dešiniojo Neries kranto vizualinė dominantė. Vėlesnio sovietmečio pastatai, daugiausia netipiniai, bet jų architektūrinė vertė mažesnė. Kvartalo planinė erdvė neperkrauta, aukštosios mokyklos statinius bandyta išdėstyti pagal egzistuojančių universitetinių miestelių pavyzdžius. Nepriklausomybės metais aktyvi urbanistinė veikla vyko kvartalo šiaurės vakarų kampe, kur pastatai ir renovuojami, ir perstatomi. Atsirado naujas devynių aukštų pastatas. Ypatingas kvartalo architektūrinis-urbanistinis akcentas - „Barclay’s“ ovalo plano aukštuminis bokštas, lokali autonominė „architektūrinė kalva“. Sklypo teritorijoje, tarp Studentų ir Upės gatvių, siūloma statyti dar vieną administracinį daugiaaukštį.

11. Trikampis, reljefu aukštėjantis vakarų kryptimi, beveik visas užstatytas nepriklausomybės laikotarpiu kvartalas tarp Saltoniškių g. – T. Narbuto g. – Geležinio Vilko g. Aukštuminis „Hanner“ ir „Danske Bank“ pastatai formuoja dar vieną autonomišką „architektūrinę kalvą“. Kiti kvartalo pastatai nauji ir tvarkingi, bet žymesnės vizualinės įtakos dešiniam Neries krantui neturi. Aplink ir kvartalo viduje dideli transporto srautai ir automobilių koncentracija.

12. Kvartalas tarp Ukmergės g. – Saltoniškių g. – Pieninės g. – Paribio g. Prie Ukmergės gatvės kyla futuristinių formų, pritaikytas kvartalo kylančiam reljefui administracinių – komercinių pastatų kompleksas. Pieninės gatvėje arba nevertingi gamybiniai, arba renovuoti komerciniai pastatai. Yra projektas pilnai užstatyti Pieninės gatvę vidutinio aukštingumo gyvenamaisiais pastatais.

13. Kvartalas tarp Geležinio Vilko g. – Žalgirio g. – Linkmenų g. – Lvovo g. Neries senvagės, besitęsiančios į šiaurę, zonoje. Išlikęs natūralus ežerėlis. Šiaurės vakaruose nuo Šeškinės kalvų skiria judri magistralė. Viduryje kvartalas tuščias ir apleistas. Sutvarkyta tik mokykla Linkmenų gatvėje ir „Toyota“ centras. Kiti pastatai Lvovo gatvėje apleisti ir menkaverčiai.

14. Teritorija tarp Žalgirio g., Kalvarijų g., Krokuvos g., Lvovo ir Linkmenų gatvių. Buvusio Šnipiškių priemiesčio centrinė dalis. Ramus, 100 m virš jūros lygio plokščias reljefas. Dauguma gatvių ištiestos lygiagrečiai Kalvarijų gatvei, yra ir kelios netaisyklingos skersinės. Pusė gatvelių negrįstos, kartais ir nesikertančios. Teritorijoje trys užstatymo morfotipai, pagal

kuriuos ją galima skirstyti atskirais subkvartalais. Trys ketvirčiai tokių subkvartalų užstatyti daugiausia prieškarinio vienaukščių gyv. namais. Retai kur įsiterpę dviejų ar daugiau aukštų mūriniai namai. Infrastruktūra nesutvarkyta. Daug pastatų apleisti ir avarinės būklės. Retais atvejais galima aptikti naujų, suremontuotų namų ir tvarkingų sklypų. (Lvovo g., Kernavės g.). Iš bendro, apgailėtino konteksto neišsiskiria ir Kalvarijų gatvės vakarinė pusė. Tik penki, daugiau nei vienaukščiai mūriniai pastatai, nevienodo stiliaus, nevienodos techninės būklės. Antro tipo subkvartaluose vyrauja 3-7 aukštų komercinės–gyvenamosios paskirties pastatų morfotipas. Tai trys pastatai prie Lvovo ir Linkmenų gatvių ir trys prie Kernavės, Žalgirio, Giedraičių gatvių. Atskiras galėtų būti kvartalas tarp Giedraičių g. – Žalgirio g. – Kalvarijų g. – Daugėlišio g. Tai potencialiai galinti tapti svarbi urbanistinė vieta. Šiuo metu ten yra vienas penkiaaukštis gyv. pastatas, XXa. triaukštis mūrinis ir žemiaukščių turgaus pastatų kompleksas. Vyksta statyba. Trečio tipo subkvartaluose tarp Linkmenų, Žalgirio, Šatrijos gatvių beveik vien administraciniai, komerciniai statiniai. Žalgirio gatvę netgi puošia modernus pastatas „Heliopolis“. Renovavimo reikia šalutinės Žalgirio g. atkarpoje esantiems gamybiniais daugiaaukščiams. Linkmenų gatvėje išsklotinė „margesnė“, o kiemuose stovi net vienaukščiai sandėliai. Dažni susidėvėjusių pastatų griovimai, ypač Lvovo ir Krokuvos gatvėse.

15. Kvartalas tarp Krokuvos g. – Rinktinės g. – Šeimyniškių g. – Kalvarijų g. Vienintelis „Šiaurinėje“ teritorijoje, kuriame vyrauja užstatymas tarpukario keliaaukščiais gyvenamaisiais namais. Perimetrinis užstatymas Kalvarijų ir Lvovo gatvėse. Krokuvos ir Rinktinės gatvių sankryžoje – paskutiniai „bendrojo sovietinio architektūros stiliaus“ pastatai, kvartalo viduryje vėlesni du darželiai ir keli tipiniai septinto dešimtmečio 4-5a. gyv. namai.

16. Kvartalas tarp Turgaus g. – Rinktinės g. – Krokuvos g. – Kalvarijų g. Prieškarinis ne perimetrinis užstatymas daugiausia vienaukščiais gyv. namais tik palei Kalvarijų ir pusę Krokuvos gatvės. Likusioje  $\frac{3}{4}$  erdvės įvairių laikotarpių sovietiniai daugiabučiai ir du 1995m. pastatyti 10a. gyv. namai architektūriškai individualizuotais fasadais.

17. Kalvarijų turgaus kvartalas. Yra tik vienas tarpukario individualus gyvenamasis (apleistas) pastatas šiaurės vakarų kampe. Du būdingos XXa. penkto dešimtmečio sovietinės architektūros paviljonai. Visas objektas turi būti renovuojamas.

18. Kvartalas tarp Daugėlišio g. – Rinktinės g. – Kalvarijų g. Iki sovietmečio čia stovėjo nedidelė cerkvė ir netankiai išsimėtę vienaukščiai mediniai gyv. namai. Šiuo metu kvartalo centre yra ne vienu metu susiformavęs administracinių pastatų kompleksas ir penkiaaukštis garažas Rinktinės gatvėje.

19. Kvartalas tarp Žalgirio g. – Rinktinės g. – Daugėlišio g. – Kalvarijų g. Buvęs individualių, daugiausia medinių gyv. namų kvartalas. Nepriklausomybės laikotarpiu pastatyti du

penkiaaukščiai gyv. pastatai ir vienas vienaukštis komercinis Žalgirio g. Dauguma medinukų jau negyvenami, kai kurie nugriauti. Kvartalas „gyvybingas“ tik Kalvarijų gatvėje.

20. Kvartalas tarp Šeimyniškių g., jos atkarpos ir Neries upės. Ant gražaus, nuo Neries krantinės kylančio reljefo matomas iš istorinio Centro. Buvęs gyvenamųjų medinių namų, dabar labai įvairialypio užstatymo ir funkcijų kvartalas. Planavimas laisvas, o pietuose griežtai „šachmatinis“. Tipinis intensyvios pirmųjų nepriklausomybės metų urbanistinės veiklos pavyzdys. Išskirtinės architektūros statinių neatsirado.

21. Teritorija tarp Žirmūnų tilto, Žirmūnų g. ir Neries upės. Daugiausia visuomeninės – kultūrinės paskirties pastatai ir rekreacinė zona palei upę. Ypatingas objektas – Tuskulėnų memorialas ir restauruotas Tuskulėnų dvaras. Vidaus reikalų ministerijos kultūros rūmai gali būti laikomi vykusiu „sovietinio modernio“ kūriniu ir neblogai akcentuoja Žirmūnų gatvės pradžią.

22. Kvartalas tarp Rinktinės g. – Tuskulėnų g. – Šeimyniškių g. Sovietmečio įvairių laikotarpių, 5-9 aukštų gyvenamaisiais namais užstatyta teritorija. Mokykla ir trys darželiai. Retai išlikę privatūs sklypai su gyv. pastatais. Pietinėje dalyje išliko 60 ha neužstatyta erdvė, į kurią 2009 m. „įsibrovė“ kubo formos, moderniomis architektūros išraiškos formomis išsiskiriantis juodas administracinis dešimties aukštų pastatas. Šalia, taikant panašias išraiškos priemones, renovuotas kitas administracinis penkiaaukštis. Be naujai pastatyto prekybos centro Kalvarijų ir Rinktinės gatvių sankryžoje joks tankinimas kvartale nevykdomas.

23. Tuskulėnų kvartalo didžioji dalis tarp Minties, Žirmūnų, Tuskulėnų ir Apkasų gatvių. Buvęs retų gyv. medinių namų rajonas, intensyviai urbanizuotas sovietmečiu. Tada iškilo ir duonos kombinatas, ir žymus prekybos centras (dab. „IKI“), bei tolygiai, tada madingu laisvu planavimu, paliekant atskirus indiv. sklypus su namais, užpildytas penkių ir devynių aukštų tipiniais gyv. namais, mokykla ir darželiais. Urbanizacija kvartalo neaplenkė ir nepriklausomybės metais. Pasinaudojant likusiais individualiais sklypais ir egzistuojančia infrastruktūra kvartalas tankinamas daugiaaukščiais įvairios architektūrinės išraiškos gyvenamaisiais pastatais. Išliko senoji gatvių tinklo atkarpa – M. Katkaus gatvė ir gyvybingas vienaukščių „mikrorajonas“ apie ją.

24. Dalis kvartalo tarp S.Žukausko, Minties ir Apkasų-Ulonų gatvių. Reljefe šiaurės kryptimi nuosaikus antrinis Neries šlaito kilimas. Išlikę XIX-XXa. pradžios kariškiams statyti geltonų plytų gyvenamieji namai ir karinėms reikmėms tarnavę administraciniai pastatai. Pietinė kvartalo dalis prie Minties gatvės užpildyta sovietiniais 5-9 aukštų daugiabučiais ir mokykla. Šiaurės miestelio prieigose iškilęs modernus 9 aukštų gyvenamasis-komercinis pastatas buvo pirmas iš Apkasų – Ulonų sankryžos ansamblį formuojančių statinių.

25. Kvartalas tarp Apkasų g. – Žalgirio g. – Kalvarijų g. Viduryje rytų – vakarų kryptimi tęsiasi antrinio Neries šlaito kilimas. Žalgirio ir Kalvarijų gatvių sankryžoje išlikusi sutvarkyta

aikštė, kurią formuoja sovietmečio šešto dešimtmečio statiniai. Iš aikštės prasideda istorinė Verkių gatvė šiaurės kryptimi, kuri kvartalo viduryje nutrūksta ir kaip transporto arterija nefunkcionuoja. Tai sovietinių tipinių penkiaaukščių ir devynaukščių gyvenamųjų namų kvartalas su mokykla- darželiu ir parduotuve. Nepriklausomybės laikotarpiu pastatyti 3 daugiaaukščiai gyv. namai, kurie sutankino užstatymą.

26. Teritorija tarp Ozo, Kalvarijų, Žalgirio ir Geležinio Vilko gatvių. Reljefas nuosaikiai aukštėjantis šiaurės kryptimi. Palei Utenos gatvę rytų - vakarų kryptimi antrinio Neries šlaito ryškesnis peraukštėjimas. Tarp Geležinio Vilko ir Linkmenų gatvių pietų – šiaurės kryptimi tęsiasi Neries senvagėje išlikusių ežerėlių grandinė. Vidinis gatvių tinklas – Šnipiškių gatvių tinklo tąsa,- daug lygiagrečių, dažnai nutrūkstančių ir nesuformuojančių pilnų kvartalų, gatvelių pietų – šiaurės kryptimi. Prie Kalvarijų gatvės – tik įvažiavimai į kiemus. Teritorijoje trys užstatymo morfotipai:

a) XXa. 6-to ir 7-to dešimtmečio individualiaisiais gyvenamaisiais namais užstatyti subkvartalai tarp Maišiagalos ir Durpių gatvių;

b) sovietmečio laisvo planavimo tipinių daugiabučių su bendrosios paskirties pastatais užstatyti subkvartalai tarp Šilutės-Maišiagalos ir Kalvarijų, bei prie Ozo gatvių,

c) gamybinės – komercinės paskirties pastatais užstatyti subkvartalai tarp Durpių, Žalgirio ir Geležinio Vilko gatvių.

Prie Ozo ir Kalvarijų gatvių sankryžos išlikęs nedidelis individualių gyvenamųjų namų subkvartalas. Prie Žalgirio ir Linkmenų gatvių yra 4 ha tuščias plotas. Nugriauti paruoštas, buvęs Greitosios Pagalbos pastatą Linkmenų gatvėje ruošiamasi nugriauti. Ozo gatvėje statomas daugiabutis gyvenamasis namas.

27. Teritorija tarp Ozo, Geležinio Vilko ir Ukmergės gatvių. Šeškinės (Neries) šlaitas – svarbus miesto viršutinis gamtinis žaliasis horizontas. Virš jo tik nežymiai iškyla „Akropolio“ administracinio pastato viršutiniai aukštai. Šiuo metu vienintelis funkcionuojantis objektas – prekybos ir pramogų centras „Akropolis“-„Ermitažas“. Didžiausias planinio ploto pastatas mieste, nesimatantis bendroje miesto panoramoje. Didelė transporto trauka. Šalia statybvieta – nebaigtas Nacionalinis stadionas.

28. Kvartalas tarp J. Treinio g. – Verkių g. – Apkasų g. – Kalvarijų g. Nedidelis, „importuotas“ sovietmečio 5-to, 6-to dešimtmečių dviaukščių šlaitiniais stogais gyvenamųjų namų kvartalas.

29. Kvartalas tarp Verkių g. – Ulonų g. – Apkasų g. Atsiradęs konvertuojant Šiaurės miestelį, nutiesus Ulonų gatvę. Verkių gatvė, kaip transporto arterija neteko reikšmės. Likę du sovietiniai penkiaaukščiai. Pietinėje dalyje, prie Apkasų gatvės pastatytas „North Star“

daugiafunkcinis kompleksas – pagrindinis pastatų ansamblio, žyminčio įvažiavimą į Šiaurės miestelį komponentas.

30. Kvartalas tarp P. Lukšio g. – Verkių g. – J. Treinio g. – Kalvarijų g. Gamybinis – komercinis kvartalas. Vyrauja keliaaukščių, stambių tūrių pastatai, kai kurie renovuoti.

31. Kvartalas tarp Lakūnų g. - P. Lukšio g. – Verkių g. P. Lukšio gatvėje nauji komercijai ir aptarnavimo sferai pritaikyti pastatai. Kvartalo viduryje, kur daug prekybos objektų, dideli transporto srautai.

32. Kvartalas tarp Kareivių g. – Verkių g. – P. Lukšio g. – Kalvarijų g. Netankiai užstatytas komercinės ir administracinės paskirties pastatais. Prie Kalvarijų gatvės yra transformatorinė stotis, todėl šalia esanti 1 ha teritorija neužstatyta.

33. Kvartalas tarp V. Gerulaičio g. – Kalvarijų g. – Ozo g. Reljefas – kalva, besileidžianti į vakarus, kur yra du Neries senvagės ežerėliai. 1,5 ha „Siemens“ arenos automobilių stovėjimo aikštelė, prie Kalvarijų gatvės - antžeminės aukštos įtampos elektros linijos pradžia. Keturi gamybinės paskirties pastatai ir ant šlaito 5 eilės vienaukščių mūrinių garažų.

34. Kvartalas tarp V. Gerulaičio g. – Ozo g. – Geležinio Vilko g. Trys stambūs pramogų ir prekybos objektai. Atskirai kiekvienas pasižymi individualia architektūrine išraiška, bet pastatyti, palyginti su aplinka, žemoje vietoje, todėl vizualinė įtaka miestui nedidelė. Ozo gatvėje yra keli smulkesni komerciniai pastatai ir degalinė.

35. Kvartalas tarp Kareivių g. – Žirmūnų g. – Lakūnų g. – Verkių g. Gamybinis – komercinis, kuriame yra trys sovietiniai penkiaaukščiai, o nepriklausomybės metais atsirado pramogų objektai ir ovalo plano, kontrastingo kolorito daugiaaukštis.

36. Kvartalo dalis tarp Žirmūnų, Kareivių, Verkių gatvių. Reljefas – šiaurės vakarų kryptimi kylantis antrinis Neries šlaitas. Gamybiniai komerciniai pastatai Verkių gatvėje. Kai kurie perstatyti ir renovuoti. Pusė aprašomo ploto buvo neužstatyta. 2000 m. Kareivių gatvėje atsirado 2a. rekreacinės paskirties objektas, už jo -9a. gyvenamasis pastatas (neužbaigtas).

37. Kvartalas tarp Žvalgų g. – Verkių g. – Kareivių g. – Kalvarijų g. Daugiafunkcis, bet vyrauja gamybiniai – komerciniai objektai. Šiuo metu sovietmečiu buvęs ilgiausias gamybinis statinys Vilniuje-Kuro aparatūros gamyklos cechų pastatas perstatomas į gyvenamuosius loftus. Abiejuose Kalvarijų gatvės pusėse stovės gyvenamieji namai. Renovuoti 4 pastatai Kareivių gatvėje.

#### **4.3.2. PIETINĖS TERITORIJOS ESAMOS URBANISTINĖS BŪKLĖS ANALIZĖ**

Pietinėje teritorijoje taip pat pakankamai didelis urbanistinės plėtros potencialas. Specifinis Pietinės teritorijos bruožas – apleistos, neefektyviai naudojamos pramonės ir

komunalinio ūkio teritorijos ir dehumanizuota zona palei geležinkelį ir Kauno gatvę. Dalyje šių teritorijų (1,2 km<sup>2</sup>) jau prasidėjusi konversija: Paupio rajone (Architektūros parko), Vingio parko pietinėje dalyje ir Kauno - Vytenio - Smolensko gatvių rajonuose. Aplink Gerosios Vilties, Šaltkalvių gatves išskirtinos (1,7 km<sup>2</sup>) kompleksiskai renovuotinių sovietinių namų teritorijos, o palei A. Vivulskio, Mindaugo, Algirdo gatves aktuali ikikarinių gyvenamųjų namų kvartalų kompleksinė renovacija. Pietinei teritorijai, stokojančiai želdynų, labai svarbus Vingio parkas ir jo pietvakarinėje dalyje į pramogų ir poilsio kompleksą konvertuojama pramoninė teritorija.

Detaliai analizei Pietinėje teritorijoje išskiriami 83 kvartalai. (žr. grafinę dalį 4.4. schemą).

1. Kvartalas tarp Teatro, Kalinausko, Pylimo ir Basanavičiaus gatvių, Teatro gatvėje XXa. dešimtame dešimtmetyje pastatyti du (9A,9B) 5a. „naujos statybos“ komercinės-gyvenamosios paskirties pastatai užpildo Teatro gatvės perimetrą. Įtraukti viršutiniai aukštai, sudėtingos formos stogai ir puošybiniai architektūriniai elementai, žiūrint iš Pylimo gatvės, sukuria dinamišką stogų siluetą, kuris išlaiko tinkamą santykį su kvartale S4 iškilusiu Mindaugo14/12 ( Lietuvos geležinkelių valdybos) pastatu ir toliau į pietus, ant antrinio Neries šlaito stovinčiais keliaaukščiais pastatais. Taip kartu formuoja antrinio Neries šlaito viršutinį vizualinį horizontą,- šiaurinę jo dalį. Kalinausko g. tarp įvairių epochų ir stilių pastatų 1995m. atskirai įterptas, turintis tarpukario moderno bruožų 5a. gyv. pastatas išsiskiria plačia viršutine terasa ir tamsiu apdailos plytelių koloritu. Basanavičiaus g. įvairaus stiliaus ir aukštingumo užstatymo perimetras nutrūkęs tarp Nr.9 ir Nr.11 pastatų. Kvartale esantis Reformatų skveras – viena problemiškesnių viešųjų erdvių centrinėje miesto dalyje. Objektui reikalinga infrastruktūros gerinimo programa.

2. Kvartalas tarp Kalinausko g. – Teatro g. – J. Basanavičiaus g. - Mindaugo g., šalia stambių tūrių XXa. vidurio pastatų ir Rusų dramos teatro, 1992m. iškilo dviejų korpusų , (5 ir 6)a. „gyvenamasis namas su pusapvaliais mansardiniais stogais, kuris fasadais formuoja ir Mindaugo ir Teatro gatvių perimetrus. Tačiau tarp Kalinausko Nr.10/2 ir Mindaugo Nr.4 užstatymo perimetras neužpildytas. Teatro gatvės išklotinę užpildė penkiaaukštis Nr.6, baigęs formuoti reprezentacinę gatvės išvaizdą.

3. Kvartalas tarp Vingrių g. – J. Basanavičiaus g. – Pylimo g. Išsiskiria Vingrių gatvės šiaurinės atkarpos perimetras, ypač naujas pastatas Nr.4, kurio sudėtingų formų mansardinis aukštas, žiūrint nuo Pylimo gatvės, formuoja žemutinį slėnio terasos vizualinį siluetą. Mėlyna viršutinių aukštų spalva svetima Senamiesčio stogų koloritui. Naujas pastatas , J. Basanavičiaus 4A, savo architektūrine išraiška ir spalviniu sprendimu darniai įsilieja į Basanavičiaus gatvės išklotinę iki Vingrių gatvės.

4. Kvartalas tarp Mindaugo g. – J. Basanavičiaus g. – Vingrių g. – Naugarduko g. Prie Mindaugo ir J. Basanavičiaus gatvių XXa. pradžioje pastatytas 5-7a. Geležinkelių valdybos pastatas tapo išskirtine naujojo miesto silueto dominante. Pastato tūris „pridengia“ aktyvią

urbanistinę veiklą kvartale. Todėl Mindaugo gatvėje galėjo atsirasti du stambių tūrių 7 a. komercinės-gyvenamosios paskirties pastatai, o gamtinėje terasoje žemyn į rytus laisvai įsiterptų mažesnio aukštingumo priestatai ir nauji trys vienašlaičiais stogais daugiaaukščiai gyv. namai. Jų stogų spalva atitinka Senamiesčio stogų koloritą. Dauguma senųjų pastatų palei Basanavičiaus, Vingrių ir Naugarduko gatves renovuoti. Sprendimo laukia buvusio kino teatro „Lietuva“ ir aplink jį esančios viešosios erdvės teritorija.

5. Kvartalas tarp Pylimo ir Vingrių gatvių. Pilnai užstatytas, restauruojamas.

6. Vingrių skveras. Istoriskai (buvusi turgavietė) susiformavusi viešoji miesto erdvė Pylimo gatvėje.

7. Nedidelis, pilnai suformuotas renovuotinas kvartalas prie Pylimo gatvės.

8. Kvartalas tarp Naugarduko g. – Vingrių g. – Plačioji g. – Raugyklos g. – Aguonų g. Išsiskiria prie Aguonų ir Šaltinių gatvių, buvusios gamyklos teritorijoje 2007m. iškilęs penkiaaukščių gyvenamųjų namų kompleksas. Pastatų stilius, stogai ir smulkieji architektūriniai elementai dera prie žemiau aplinkui plytinčių Senamiesčio kvartalų. Rytinėje komplekso dalyje, palei šlaito kontūrą pastatyti 3a. kotedžai pabrėžia antrinę Neries slėnio terasą. Visas gyvenamasis kompleksas gerai žiūrisi iš aukštesnių miesto Centro ir dešiniojo Neries kranto apžvalgos taškų. Šiaurinėje buvusios gamyklos teritorijos dalyje suprojektuota antra to paties gyvenamojo komplekso eilė. Paruošta statybos aikštelė. Pastatai palei Naugarduko ir Vingrių gatves renovuoti. Pietinės kvartalo teritorijos užstatymas eklektiškas. Pusė pastatų atsiradę sovietmečiu.

9. Kvartalas tarp Pylimo ir Plačiosios gatvių. Pylimo gatvėje per vidurį neužstatyta erdvė prie kulto pastato.

10. Kvartalas tarp Plačiosios, Raugyklos ir Kruopų gatvių. Restauruojami pastatai. Išsiskiria kvadratinio plano su uždaru kiemu 3a. viešbutis. Ryškus pastato akcentas – tankus mansardinių langų ritmas palei Plačiąją ir Raugyklos gatves. Kruopų gatvėje sutvarkytas mokyklos stadionas. Raugyklos gatvėje – neužstatyta 28x30m. teritorija.

11. Siauras kvartalas tarp Raugyklos, Pylimo ir Šv. Stepono gatvių su nedidele atnaujinta viešąja erdve prie Pylimo g. Trys uždarais kiemais triaukščiai gyvenamieji pastatai renovuoti.

12. Kvartalas tarp Raugyklos g. – Šv. Stepono g. – Šopeno g. Pilnai užstatytas, daugiausia sovietinio laikotarpio Senamiesčio pastatų stilių imituojančiais pastatais. Nerenovuotas.

13. Kvartalas tarp Kauno g. - V. Šopeno g. – Šv. Stepono g. – Punsko g. – Mindaugo g. Išsiskiria Šv. Stepono ir Kauno gatvių sankryžoje XXa. pradžios daugiaaukščiai gyv. pastatai su tam laikotarpiui būdingais puošybos elementais. Charakteringas visos Kauno g. architektūrinis akcentas – dekoratyvinis aštuoniakampis bokštelis ant šešiaaukščio Kauno

g.Nr.13/6 pastato. Pilną kvartalo Kauno - Šopeno gatvių užstatymo perimetrą baigia formuoti trys sovietmečiu pastatyti penkiaaukščiai. Išskirtinas ryškiai sudalintų fasadų pastatas Kauno g. Nr.10. Kvartalo viduje sklypų išsidėstymas chaotiškas. Palei Punsko ir Šv. Stepono gatves atsiradęs 5-7a., komercinės ir gyvenamosios paskirties pastatų kompleksas urbanistiškai yra labiau susijęs su renovuotomis Geležinkelio ir Autobusų stotimis, bei jų infrastruktūrų statiniais, nei su Senamiesčiu, kurio teritorijoje yra.

14. Kvartalas tarp Šv. Stepono g. – Pylimo g. – Gėlių g. – Šopeno g. Pilnas perimetras palei visas gatves. Didžiausią architektūrinę vertę turi istorinio stiliaus 4-5a. XXa. pradžios pastatai, kurie formuoja vieną Šopeno gatvės išklotinę. Dalis pastatų renovuojama. Kvartalo viduje daug tuščios, tvarkytinos erdvės.

15. Kvartalas tarp Šv. Stepono g. – Šopeno g. – Sodų g. Šopeno gatvės fasadų išklotinė – viena formuojančių būdingą XIX-XX a. pradžios istorinio architektūros stiliaus Šopeno – Kauno gatvę. Du renovuoti pastatai Sodų gatvėje ir daug tvarkytinos erdvės pietinėje dalyje palei Autobusų stotį.

16. Trikampis išbaigtas kvartalas tarp Pylimo, Sodų ir Gėlių gatvių. Mažai renovuotas.

17. Trikampis kvartalas tarp Sodų, Pylimo ir Seinų g. Trečdalis pietvakarinės dalies neužstatyta. Mažai renovuotas. Iš kvartalo ir viso Senamiesčio išsiskiria 1967m. pastatytas 5a. viešbutis Seinų gatvėje, šiuo metu renovuotas ir spalviniai sėkmingai priderintas prie esamos aplinkos. Kvartalo pietinės dalies paviršiaus nuo Alt. 115 Pylimo g. pakyla iki Alt.143 m. Geležinkelio gatvėje.

18. Kvartalas, (Pylimo – Bazilijonų – Aušros Vartų – Geležinkelio g) .Prie Bazilijonų ir Aušros Vartų sankryžos – tuščia erdvė, kitoje kvartalo pusėje po Centrinės turgavietės rekonstrukcijos iškilo modernus tamsaus stiklo pastatas ir automobilių stovėjimo aikštelė,- nedažnas tokio pobūdžio objektas Senamiestyje.

19. Kvartalas tarp M. Daukšos g. – Lapų g. – Zarasų g. – Aušros Vartų g. Nedidelis XXa. pradžioje užstatytas gyvenamasis kvartalas, kurio Aušros Vartų gatvės perimetras yra pilnavertis Senamiesčio elementas.

20. Išbaigtas renovuojamas kvartalas tarp Šv. Dvasios, Strazdelio ir M. Daukšos gatvių.

21. Senamiesčio kvartalas tarp M. Daukšos, K. Vanagėlio g. ir geležinkelio. Įvairaus aukštingumo XXa. pirmos pusės gyv. pastatai. 1968m. pastatyta 4 aukštų mokykla Senamiesčiui svetimkūnis, bet mažai iš kur matoma. Trečdalis pietinės kvartalo dalies, kur staigiai 20m. kyla reljefas, neužstatyta.

22. Kvartalas tarp Subačiaus g. – Žiupronių g. – M. Daukšos g. – A. Strazdelio g. Netankiai užstatytas, pusę užima spec. paskirties įstaigos pastatai. Išsiskiria trikampio plano su uždaru kiemu renovuotas 3a. pastatas Subačiaus ir A. Strazdelio g. sankryžoje.

23. Beveik tuščias, kvartalas tarp M. Daukšos g. – Rasų g. – Vanagėlio g. Du sovietiniai tipiniai penkiaaukščiai ir vaikų darželis pietrytine dalimi ribojasi su Zarasų g. (Pietiniu miesto aplinkkeliu).

24. Kvartalas tarp Maironio g. – Subačiaus g. – Bokšto g. – Aukštaičių g. Reljefas – kylantis Vilnios šlaitas. Jo viršuje stovinti Misionierių bažnyčia su vienuolynu, Vilniaus bastėja ir kitame kvartale esanti Vizitiečių bažnyčia yra labai svarbūs viso miesto, ir, ypač, Senamiesčio architektūriniai akcentai.

25. Kvartalas tarp Subačiaus g. – Pietinio aplinkkelio (Drujos g.) – Rasų g. Yra anksčiau minėtas Senamiesčio architektūrinis akcentas – Vizitiečių bažnyčia. Kiti – spec paskirties, gamybiniai pastatai ir darželis.

26. Kvartalas tarp Aukštaičių g. – Paupio g. – Zarasų g. – Subačiaus g. – Maironio g. Vakarinė kvartalo pusė yra Senamiestyje, rytinė – Paupyje. Visas kvartalas yra Vilnios upės šlaite (aukščių skirtumas 22 m), palei Paupio gatvę užstatytas menkaverčiais smulkiais pastatais. Pusė vakarinio ploto neužstatyta; ten išlikę apleisti Misionierių tvenkiniai. Numatoma juos sutvarkyti ir aplinkinėje teritorijoje įrengti parką.

27. Kvartalas, ribojamas Drujos, Paupio gatvių ir Vilnios upės. Vakarinė dalis Senamiestyje, rytinė Paupyje. Išskirtinai graži gamtinė aplinka, bet užstatytas stambių tūrių gamybiniais pastatais, kurių dauguma apleisti Aukštaičių gatvės rytinėje dalyje yra individualių gyvenamųjų pastatų.

28. Kvartalas tarp Subačiaus g. – Drujos g. Trys sovietmečio penkiaaukščiai ir du renovuoti XXa. pradžios, (buv. kareivinės), gyvenamieji pastatai. Aplink intensyvaus eismo gatvės.

29 ir 30. Teritorijos tarp Vilnios upės ir Subačiaus, Medininkų gatvių. Išskirtinai graži, sąlygojama Vilnios slėnio, gamtinė aplinka, bet sovietiniu laikotarpiu užstatyta stambiais industriniais kompleksais. Dauguma jų atnaujinti ir funkcionuojantys. Palei upę yra individualių gyvenamųjų namų kvartalas.

31. Teritorija, apribota Sukilėlių, Subačiaus g., nuo Žibuoklių g. laužyta linija į pietus iki geležinkelio, ir palei geležinkelio liniją. Gamtinis karkasas – kalvota teritorija ant Vilnios šlaito. Išimtinai individualių gyvenamųjų pastatų ir privačių sklypų teritorija. (26,27,29,30 yra teritorijoje, kurioje suprojektuotas, t.v., „Architektūros parkas“<sup>13</sup>).

Kvartalai 32 – 62 yra miesto dalyje, vadinamoje Naujamiesčiu. Išsidėstę palyginti ant pastovaus aukštingumo viršutinio Neries šlaito, nėra apžvelgiami iš įprastų Senamiesčio ir Centro vizualinių taškų. Gatvių tinklas kvadratinis, kvartalai gana vienodo dydžio. Teritoriją

<sup>13</sup> [www.architekturosparkas.lt](http://www.architekturosparkas.lt)

kerta trys radialinės svarbios gatvės, ateinančios iš centro – J. Basanavičiaus g.-Savanorių pr., Naugarduko g. ir Švitrigailos g.-Dariaus ir Girėno g. Nors šioje miesto dalyje yra ir sovietmečiu pastatytų, ir po 1990 m. atsiradusių daugiaaukščių (9–12a.) pastatų, jie neformuoja ryškaus vizualinio vaizdo, nes daugelis yra kvartalų vidinėse erdvėse. Ryškios vertikalės yra už teritorijos ribų. Yra du daugiaaukščių pastatų korpusai tarp Savanorių pr. ir Kalinausko gatvės. Naujamiestyje urbanistinė veikla aktyvi. Tokia ji buvo visais istoriniais laikotarpiais. Tokia išlieka ir dabartiniu metu.

32. Kvartalas tarp Naugarduko g. – Aguonų g. – Šaltinių g. – Mindaugo g., palyginti tankiai užstatytas XIXa. pabaigos, XXa. pradžios keliaaukščiais pastatais. Kylanti Neries terasa, kaip ir 4 kvartale. Naugarduko g. Nr.18 perimetrą pilnai užpildo gyvenamasis namas. Tai XXa. 8-tame dešimtmetyje įterptas geltonų plytų, trijų tūrių, su Senamiesčio stogų spalvoms būdingais keturiais pasvirusiais stogų elementais pastatas.. Tokia pačia perimetro formavimo logika įterptas Aguonų g. Nr.3 prasikeičiančio plano penkiaaukštis. Perimetrinis užstatymas nutrūkęs Aguonų ir Šaltinių gatvių sankryžoje, kur stovi mažaukščiai atskiri pastatai. Kvartalo viduje užstatymas tankus ir chaotiškas.

33. Kvartalas tarp Šaltinių g. – Aguonų g. – Kauno g. – Mindaugo g. Yra įvairių laikotarpių pastatų. Išsiskiria XXa. pradžios daugiaaukščiai gyv. pastatai palei Šaltinių ir Aguonų gatves, A. Marcinkevičiaus ligoninės tarpukario Kauno gatvės fasadas ir apleistas sovietinio klasicistinio stiliaus pastatas. Nei palei vieną kvartalą ribojančią gatvę nėra išbaigtas užstatymo perimetras, ypač netolygus užstatymas Mindaugo gatvėje.

34. Kvartalas tarp Vivulskio g. – Mindaugo g. – T. Ševčenkos g. – Algirdo g. XXa. pradėtas užstatyti palei Vivulskio gatvę gyv. namais ir iki XXa. septinto dešimtmečio likęs gana tuščias. Sovietmečiu atsirado keli tipiniai daugiabučiai ir keturių aukštų vid. mokykla. Suprojektuotas naujas gyvenamasis penkiaaukštis Algirdo gatvėje.

35. Kvartalas tarp T. Ševčenkos g. – Mindaugo g. – Naugarduko g. – Algirdo g. Palei Algirdo ir Naugarduko gatves XXa. pradžios perimetrinis istorinio stiliaus daugiaaukštis užstatymas. Likusioje erdvėje sovietinis daugiabutis ir didelis prekybos centras. Kvartalo viduje puošni XXa. vidurio vila - Baltarusijos ambasada.

36. Kvartalas tarp Naugarduko g. – Mindaugo g. – Šaltinių g. – Algirdo g. Pilnai suformuotas įvairių laikotarpių pastatais. Kvartalas numatomoje konversijos į mišrią komercinę – gyvenamąją zoną teritorijoje, tačiau jame esantys edukacinės paskirties objektai kvartalo komercializacijai kelia problemų.

37. Kvartalas tarp Šaltinių g. – Mindaugo g. – Kauno g. – Algirdo g. Pradiniu Naujamiesčio vystymosi laikotarpiu pilnai nespėtas užstatyti. Perimetre sovietinių daugiabučių intarpai. Šiaurinėje vidinėje kvartalo dalyje iškilo naujas dešimties-penkių

aukštų administracinis pastatas. Kartu apvaldyta ir sutvarkyta aplinkinė teritorija. Šalia - individualaus projekto 5 aukštų šiuolaikinis gyv. namas ir restauruotas XXa. vidurio 4 aukštų pastatas. Sprendimo laukia tuščias, 0,864ha, plotas Kauno ir Mindaugo gatvių sankryžoje.

38. Kvartalas tarp Kauno g. – Mindaugo g. – Panerių g. – Algirdo g. Buvęs nykus pramoninis kvartalas su geležinkelio atšaka viduje. Kvartale vyksta sparti numatyta konversija. Geležinkelio nebėra. 2012m. Kauno – Mindaugo gatvių kampe užbaigtas 7a. stambaus tūrio viešbutis sėkmingai pratęsia Kauno gatvės perimetrą. Už jo, kvartalo viduje, iškilo laužyto plano 5-9a. gyvenamasis pastatas. Prie Kauno ir Algirdo gatvių neužstatyta teritorija.

39. Kvartalas tarp Punsko g. – Sodų g. – Stoties g. – Geležinkelio g. – Mindaugo g. Naujamiesčio kvartalas su specifine Autobusų stotimi ir jos infrastruktūra. Atnaujinami žemi gamybiniai pastatai ir tvarkomos jiems priklausančios teritorijos. Mindaugo gatvėje 2010m. iškilęs trijų tūrių penkiaaukštis gyv. namas su čerpių spalvos mansardiniais aukštais dera ir su Senamiesčio panorama, ir su Panerių gatvėje renovuotais gamybiniais statiniais.

40. Kvartalas tarp Šv. Stepono g. – Geležinkelio g. – Algirdo g. – Panerių g. Chaotiškai išsimėtę smulkūs tūriai. Išskirtinis objektas – XVIIa. renesansinė Šv. Stepono bažnyčia, netinkamai apsupta smulkiais gamybinės paskirties statiniais, dėl to architektūrinis paminklas sunkiai apžvelgiamas. Geriau matomas tik nuo viaduko per geležinkelį ir iš Naujininkų.

41. Kvartalas tarp Vivulskio g. – Algirdo g. – T. Ševčenkos g. – Švitrigailos g. Įvairių epochų pastatai, bet vyrauja sovietinio laikotarpio penkiaaukščiai gyv. namai. Kvartalo viduje iškilęs naujas, 7a. su mansarda, gyv. namas iš gatvės nematomas. Kitas – devyniaaukštis stovi Ševčenkos 13.

42. Kvartalas tarp T. Ševčenkos g. – Algirdo g. – Naugarduko g. – Švitrigailos g. Eklektiškas užstatymas. Keturi XXa. pradžios pastatai, daugiausia sovietinio laikotarpio, pietvakarinėje dalyje – senų mažaaukščių namų grupė, kurie yra kliuviniai vystant Švitrigailos gatvę. Perimetras trūkinėjantis. Kvartalo viduryje naujas 7a. adm. pastatas, galerija sujungtas su senesniais renovuotais namais, sunkiai matomas iš Švitrigailos ir kitų gatvių.

43. Kvartalas tarp Naugarduko g. – Algirdo g. – Kauno g. – Švitrigailos g. Eklektiškas užstatymas. Vyrauja sovietinio laikotarpio pastatai. Du dideli gamybiniai tūriai, laiptuotas 12 aukštų pastatas ir chaotiškai išmėtyti smulkesni gamybiniai statiniai. Kauno gatvėje eilė prastos išvaizdos tarpukario vienaukščių gyv. namų.

44. Kvartalas tarp Kauno g. – Algirdo g. – Panerių g. – Švitrigailos g. Jei ne neseniai pastatytas prekybos centras „Norfa“, penkiaaukštis Marijampolės g. ir du renovuoti adm.

pastatai Panerių gatvėje, kvartalą būtų galima laikyti reto, padriko mažaaukščio užstatymo teritorija.

45. Kvartalas tarp Panerių g. – Algirdo g. – Švitrigailos g. Keli mažaaukščiai, neišvaizdūs gamybiniai statiniai su jiems priklausančiomis teritorijomis.

46. Kvartalas tarp Vivulskio g. – Švitrigailos g. – T. Ševčenkos g. – Vytenio g. Pilnai užstatytas. Vyrauja penkiaaukščiai sovietinio laikotarpio gyv. pastatai. Perimetras trūkinėjantis. Akcentas – naujas 5-9a. gyv. namas Ševčenkos gatvėje.

47. Kvartalas tarp T. Ševčenkos g. – Švitrigailos g. – Naugarduko g. – Vytenio g. Buvęs grynai industrinis, neseniai praėjusios intensyvios urbanistinės veiklos ženkliai pakeistas kvartalas. Beveik ištisas visų gatvių perimetrinis užstatymas. Renovuoti gamybiniai pastatai, kai kurių pakeista paskirtis. Daugiaaukštis garažas ir 10a. adm. pastatas kvartalo viduje. Projektiniai pasiūlymai Švitrigailos ir Naugarduko gatvių sankryžoje.

48. Kvartalas tarp Naugarduko g. – Švitrigailos g. – Kauno g. – Vytenio g. Iki 1950- tų metų buvo tuščias, su eile vienaaukščių gyvenamųjų namų Švitrigailos gatvėje. Nepilnai užstatytas ir dabar, ypač Naugarduko ir Vytenio gatvėse. Užstatymo struktūra chaotiška.

49. Kvartalas tarp Kauno g. – Švitrigailos g. – Panerių g. – Vytenio g. Pilnai užstatytas XXa. viduryje pramoninis kvartalas. Fasada architektūrinės vertės neturi. Dalis statinių renovuoti.

50. Kvartalas tarp J. Basanavičiaus g. – Vytenio g. – Vivulskio g. Urbanistiškai „aktyvi“ teritorija. Pietų kryptimi kylantis reljefas, keliaaukštė Vytenio gatvės išklotinė ir naujų visuomeninės paskirties pastatų grupė Vivulskio g., (viešbutis „Centrum“), architektūros paminklas Senoji muitinė ir renovuoti gyvenamieji namai sudaro tvarkingo, charakteringo Naujamiesčio kvartalo įspūdį. Abejonių gali kelti turgelio statinių egzistavimas Basanavičiaus gatvėje.

51. Kvartalas tarp Vivulskio g. – Vytenio g. – T. Ševčenkos g. Sovietiniai tipiniai penkiaaukščiai ir naujas netaisyklingo plano septynių aukštų adm. pastatas, architektūrinėmis detalėmis sujungtas su buvusiu darželiu. Aptverta, sutvarkyta vidinė privati erdvė.

52. Kvartalas tarp T. Ševčenkos g. – Vytenio g. – Naugarduko g. – Birželio 23-iosios g, vienas būdingiausių praeito amžiaus septinto dešimtmečio gyvenamųjų daugiabučių planavimo ir statybos pavyzdžių. Tolygiai, pagal paprastą schemą išdėstyti tipiniai penkiaaukščiai. Kvartalo viduje palikta ir bandyta tvarkyti viešoji erdvė. Šiuo metu tai palikta savieigai. Ševčenkos ir Birželio 23-iosios gatvių sankryžoje atsiradęs devynių aukštų adm. pastatas padidina užstatymo tankį ir koreguoja kvartalo, kaip grynai gyvenamojo, įvaizdį.

53. Kvartalas tarp Naugarduko g. – Vytenio g. – Kauno g. Įvairios funkcinės paskirties pastatai. Rytinėje trikampio kvartalo dalyje renovuoti penkiaaukščiai. Centre laisvai išsidėstę įvairių tūrių statiniai, o Kauno – Naugarduko gatvių susikirtimo smailėje, už transporto žiedo, užstatymą uždaro specialiai tai vietai suprojektuotas 3a. kultūrinės paskirties pastatas.

54. Kvartale tarp Kauno g. – Vytenio g. – Panerių g. – Smolensko g., įvairių planų, tūrių, ir aukštingumo pramoniniai – komerciniai statiniai. Tuščios erdvės yra Vytenio gatvėje.

55. Kvartalas tarp Savanorių pr. ir Vivulskio g. Įvairių funkcinių paskirčių statiniai ir jiems priklausančios erdvės. Savanorių pr. yra tarpukario pramoninės statybos pavyzdys, architektūros paminklas. Savanorių pr. nugriautas Duonos kombinatas, kurio vietoje turi iškilti šiuolaikiniai gyvenamosios komercinės paskirties pastatai. Su kitoje prospekto pusėje jau stovinčiu „Helios“ daugiaaukščiu kompleksu turėtų formuoti naują „jeigą“ į miesto centrą.

56. Trikampis kvartalas tarp Vivulskio ir Ševčenkos gatvių. Netankus užstatymas įvairių funkcinių paskirčių statiniais. Vivulskio gatvėje yra keli ind. gyvenami namai, viduryje, aplink darželį, didelė tuščia erdvė. Centre – sudėtingo plano ir aukštingumo kompleksas, kurio aukštuminė dalis - antras ryškesnis Naujamiesčio vertikalus akcentas.

57. Kvartalas tarp Vivulskio g. – Birželio 23-osios g. - Statybininkų g. – Smolensko g. Pietinėje kvartalo dalyje gamybiniai statiniai renovuoti, centre didelis gamybinis korpusas dar ne. Šiaurinė kvartalo dalis sparčiai konvertuojama. Ševčenkos, Birželio 23-osios gatvių sankryžoje pastatytas 7a. adm. pastatas su kitais dviem apie sankryžą stovinčiais naujais statiniais suformuoja naują lokalų urbanistinį akcentą. Ketvirtadalis kvartalo šiaurinės dalies šiuo metu yra statybinė aikštelė.

58. Kvartalas tarp Statybininkų g. – Birželio 23-osios g. - Naugarduko g. – Smolensko g. Gyv. kvartalas, užstatytas XXa. septinto dešimtmečio tipiniais penkiaaukščiais. Urbanistinė situacija tokia pat kaip ir šalia esančiame kvartale nr. 52.

59. Neperimetrinio užstatymo kvartalas tarp Savanorių pr., Kedrų ir Žemaitės gatvės. Trečdalis ploto prie Savanorių pr. neužstatytas. Renovuotas „TEO“ kompleksas. Dviejų devynaukščių ant dviaukštės stilobatinės dalies tūriai darosi svarbūs prospekto urbanistiniai akcentai. Tik du individualūs gyv. namai Kedrų gatvėje.

60. Kvartalas tarp Kedrų g. – Smolensko g. – Statybininkų g. – Žemaitės g. Vienas penkiaaukštis ir trys devynaukščiai gyv. pastatai. Kiti - skirtingų funkcijų ir architektūrinių stilių statiniai. Sporto, švietimo ir administracinės paskirties pastatai turi ir jiems priklausančias dideles teritorijas. Didžiausias prekybos centras visoje teritorijoje „Pietinė“. Kvartalo viduryje didelė žalioji erdvė.

61. Kvartalas tarp Statybininkų g. – Smolensko g. – Žemaitės g. Vienas penkiaaukštis gyv. pastatas. Visi kiti tinkantys konversijai industriniai statiniai.

62. Kvartalas tarp Naugarduko g. – Smolensko g. – Panerių g. Padrikai pristatyta įvairių gamybinių ir komercinių statinių. Didžioji jų dalis renovuoti. Kvartalas pasidarė patrauklesnis Naugarduko gatvėje pastačius 2 naujus 6 ir 7 administracinius pastatus. Teritorijos vakarinei daliai svarbią įtaką daro Neries upė, jos miškingi šlaitai. Antras faktorius urbanistinei situacijai yra svarbių miestui transporto magistralių susikirtimas trijų lygių sankryža, kurioje sueina Žirnių, Savanorių pr. Geležinio Vilko gatvės.

63. Kvartalas tarp Žemaitės g. – Naugarduko g. – Skroblų g. Du penkiaaukščiai ir vienas dvylikaaukštis gyv. namai. Keturi renovuoti adm. pastatai Žemaitės gatvėje žymiai pakeitė tos gatvės dalies vaizdą.

64. Kvartalas tarp Naugarduko ir Skroblų gatvių. Gamybinis – komercinis, Skroblų gatvėje keturi daugiaaukščiai gyv. pastatai. Visi pastatai renovuoti arba suremontuoti.

65. Kvartalas tarp Savanorių pr. - Žemaitės g. – Skroblų g. – Gerosios vilties g. Sovietinio laikotarpio tipinis gyvenamųjų daugiabučių rajonas. Laisva planinė struktūra, kvartalo viduje reljefo pakilimas, užstatymas retesnis, vyrauja infrastruktūros objektai (darželiai, mokyklos ir kt.).

66 ir 67. Tai teritorija tarp Naugarduko gatvės ir geležinkelio. Gamybiniai ir sandėliavimo statiniai, geležinkelio infrastruktūra.

68. Kvartalas tarp Savanorių pr. - Gerosios vilties g. – Tūkstantmečio g. Nepriklausomybės pradžioje Gerosios vilties gatvėje iškilo 8a. individualaus projekto gyv. namas, tačiau daugiau naujų statybų nėra. Išlikę ir mažaaukštės statybos. Kvartalo vertę problematiška daro tebesanti kuro bazė ir judri Tūkstantmečio gatvė.

69. Kvartalas tarp Geležinio Vilko g. – Gerosios vilties g. – Savanorių pr. Įvairių laikotarpių ir stilių sovietinė gyvenamoji statyba. Renovuotinas. Kvartalo ateičiai teigiamos įtakos gali turėti kitoje Geležinio Vilko gatvės pusėje, galbūt, iškilsiantis naujas prekybos ir pramogų kompleksas.

70. Teritorija tarp Savanorių pr., Tūkstantmečio ir Naugarduko gatvių. Vertinga gamtinė ypatybė - status, apaugęs pušimis kairiojo Neries šlaito fragmentas. XIXa. pabaigoje pastatyta puošni 2a. ligoninė dabar restauruota ir kartu su 2000m. atsiradusiais dviem daugiaaukščiais gyv. pastatais kuria patrauklų teritorijos įvaizdį.

71. Teritorija tarp Geležinio Vilko g. – Eigulių g. - Neries upės – Vingio parko. Keli nauji nedidelių tūrių komercinės paskirties pastatai. Nugriauti stambios sovietmečio gamyklos korpusai. Puiki gamtinė aplinka. Teritorijos „urbanistinę ateitį“ turėtų nulemti toje vietoje numatomas statyti prekybos centras su gyv. ir komercinės paskirties objektais.

72. Kvartalas tarp Eigulių g. – Geležinio Vilko g. – Tūkstantmečio g. 5 gamybinės, komercinės paskirties objektai.

73. Teritorija tarp Neries upės - Tūkstantmečio g. – Savanorių pr. Teritorijoje yra įvairios paskirties pastatų, išskyrus gyvenamuosius. Unikalios architektūros XXa. aštunto dešimtmečio Kelių policijos adm. pastatas. Nedidelis užstatymo tankumas. Kvartalo architektūrinę kokybę gerina naujas, smailaus trikampio plano, tamsaus stiklo fasadų komercinis pastatas.

74. Teritorija į šiaurę nuo Oslo gatvės. Išvystytas gatvių ir privažiavimų tinklas leidžia čia numatyti naujus pramogų, sporto ar poilsio kompleksus. Palei Nerį stovi individualių gyv. namų eilė. Vakarinė teritorijos dalis – natūralus, apaugęs medžiais Neries slėnio šlaitas.

75. Juosta palei Nerį nuo Oslo gatvės į pietus. Daug žalumos turintis individualių namų kvartalas.

76. Nuo Oslo gatvės į pietus teritorijoje šiuo metu yra šiltnamių kombinatas su jam priskiriamais priklausiniais. Vakaruose aptariamą teritoriją riboja žalias Neries slėnio šlaitas.

Geležinkelio stoties ir, atskirai, geležinkelio infrastruktūros statinių įtaka miesto urbanistinei situacijai nuo pat XIXa. septinto dešimtmečio svarbi ir nekintanti. Geležinkelio arterija sustabdė miesto plėtrą pietų kryptimi. Šios transporto rūšies specifika sąlygojo, kad greta plytinčiose teritorijose atsirado neišvaizdūs gamybiniai pastatai, kuriuos statant architektūrinė estetika nebuvo vyraujanti siekiamybė.

Reprezentacinę funkciją turinti turėti Geležinkelio stoties aikštė ir ją formuojantys pastatai. Nors ir yra iškilioje miesto vietoje, tinkamai matomi tik nuo Stoties gatvės pradžios ir žymesnio miesto urbanistinio akcento nesukuria.

Geležinkelio stoties laukia antras rekonstrukcijos etapas. Suprojektuotas antras aukštas – transporto aikštelė virš traukinių peronų, atitinkami privažiavimai ir skirtingi transporto lygiai Stoties aikštėje.

Į tikslinę kompleksinio vystymo teritoriją „Pietinė“ dar patenka Naujininkų kvartalai 77, 78, 79, 81, 82 tarp Geležinkelio, Dariaus ir Girėno, bei Tūkstantmečio gatvių, ir dar du kvartalai kitoje Dariaus ir Girėno gatvės pusėje prie Šaltkalvių gatvės- 80 ir 83. Visų jų urbanistinė situacija nulemta tų pačių dešimtmečius veikusių kriterijų, todėl analizėje kvartalai atskirai nenagrinėjami.

Vieta kalvota, raižyta kylanti iki 169 m virš jūros lygio. Geležinkelio linijos iškasa dalija teritoriją į dvi nelygias dalis.

Sovietiniais laikais užstatant rajoną keliaaukščiais gyv. pastatais ir atitinkama infrastruktūra, nebuvo panaudotos raižyto reljefo galimybės sukurti papildomą estetinę architektūros kokybę. Rajonas pilkas ir neišraiškingas.

Šios miesto dalies raidai didelę įtaką gali turėti šalia esantis Aerouostas, Pietinis aplinkkelis Geležinkelis ir šalia besisteigiančios didelės komercinės įmonės.

#### **4.4. „ŠIAURINĖS“ TIKSLINĖS TERITORIJOS PROBLEMOS IR PLĖTROS POTENCILAS** (užduotis 1.5.)

„Šiaurinėje“ teritorijoje gyvena 39,6 tūkst. gyventojų. Tai sudaro **7,3 proc.** visų Vilniaus gyventojų (2013 m. – 537 152 gyventojų Vilniaus mieste).

Šiaurinėje teritorijoje Žirmūnų seniūnijos zonai būdingas pagyvenusio amžiaus gyventojų susikonglomeravimas. Visoje Šiaurinėje tikslinėje teritorijoje didžiausia dalis gyventojų yra 40-49 m. amžiaus žmonės, jie sudaro 14,7 proc. visų Šiaurinėje teritorijoje gyvenančių miestiečių. Pietinėje teritorijoje vyresnio amžiaus gyventojų koncentracija ryškiausia

Šiaurinė tikslinėje teritorijoje, ypač Šnipiškių zonoje, šiuo metu jaučiama nemaža socialinė atskirtis, kuomet prie naujų, modernių gyvenamųjų ir verslo pastatų šliejasi mediniai namukai su juose gyvenančiais socialinę paramą gaunančiais gyventojais.

„Šiaurinė“ *integruota miesto teritorija* apima naujojo miesto centro dalį ir Šnipiškes, su kuriais susijęs ir šios teritorijos transportinis aptarnavimas ir vidinis susisiekimas. Formuojant naująjį miesto centrą buvo pasiektas svarus rezultatas mažinant transporto eismą istorinėje miesto centro dalyje ir senamiestyje bei esamų tiltų per Neries upę apkrovimą, o tuo pačiu gerinat bendrą sistemos laidumą. Tam buvo pilnai rekonstruotas Konstitucijos prospektas iki 7 eismo juostų, iš kurių 2 juostos iš karto buvo skirtos viešojo transporto eismui. Šioje analizuojamoje teritorijoje šiaurės – pietų kryptimi pagrindiniai transporto srautai vyksta Geležinio Vilko ir Ukmergės gatvėmis. Esamos Geležinio vilko-Ukmergės ir Geležinio Vilko – Žalgirio sankryžos yra esminės ne tik miesto centro, bet ir viso Vilniaus atžvilgiu. Piko valandomis transporto eilės prieš šias sankryžas siekia keletą kilometrų. Transporto srautas Geležinio Vilko gatvėje siekia iki 10000 automobilių/h abiem kryptimis ir yra didžiausias Lietuvoje. Šios gatvės laidumui padidinti papildomai buvo rekonstruotas iki 8 eismo juostų Geležinio Vilko tiltas, nutiesta transporto estakada iš Geležinio Vilko gatvės į Ukmergės gatvę.

Šiaurinėje analizuojamos teritorijos dalyje pagrindinės jungtys yra Ozo ir Kareivių gatvės. Problemos – per mažas Kareivių g. sankryžų laidumas, kuris dar labiau sumažėjo įvedus viešojo transporto juostas. Viena iš strateginių uždavinių būtų Šiaurinės gatvės nutiesimas, rekonstruojant Žvalgų ir Žirmūnų gatvės atkarpą iki Kareivių gatvės, bei Kareivių-Ozo g. bei Kareivių-Žirmūnų gatvių sankryžų rekonstrukcija į skirtingo lygio sankryžas.

Esminės šiaurinės integruotos teritorijos susisiekimo problemos – nelaidus magistralinių gatvių tinklas, labai žemos kai kurių vidinių gatvių dangų charakteristikos, kuriomis dauguma vilniečių stengiasi net nesinaudoti (žvyras, duobės). Tokioms gatvėms galima priskirti beveik visas Šnipiškių rajono gatves.

**4.1 lentelė. Maksimalūs transporto srautai „Šiaurinėje“ teritorijoje piko val. (>2500aut/h)**

Gatvė	Katego rija	1980 srautas	1-os juostos apkrova	2011m. srautas	1-os juostos apkrova
Geležinio Vilko tiltas	A2	2550	637	9125	1140
Geležinio Vilko ties Ukmergės g.	A2	3050	503	10350	1195
Geležinio Vilko ties Čiurlionio	A2	2330	582	7600	1900
Ukmergės ties Paribio gatvė	B2	1910	477	7080	1416
Ozo g. ties Akropoliu	B2	*	*	4930	985
Ozo ties Kernavės g.	A2	1150	290	4580	1145
Geležinio Vilko ties Žalgirio g.	A2	2800	700	4520	1130
Konstitucijos prospektas	B1	1440	360	4250	1060
Narbuto ties Paribio g.	B1	1560	390	4100	1025
Goštauto g. ties Jakšto g.	C1	2200	550	3450	775
Kareivių ties Kalvarijų g.	A2	1390	348	2890	720
Kalvarijų g. pradžia	C1	2560	512	2715	543

\*nebuvo gatvės

Didelė transporto srautų koncentracija magistralinėse miesto gatvėse sukelia dar didesnę srautų koncentraciją pagrindinėse miesto sankryžose. Didžiausi transporto srautų valandiniai apkrovimai fiksuoti žiedinėse dviejų lygių Geležinio Vilko-T.Narbuto-Konstitucijos, skirtingų lygių reguliuojamoje Geležinio Vilko-Ukmergės g. sankryžoje.

To pasėkoje avaringumo lygis šioje teritorijoje yra vienas iš didžiausių Vilniaus mieste. Tam priskiriamos Kalvarijų g. 11 JD (juodųjų dėmių), Žirmūnų g. -8JD, Rinktinės g. -5JD, Ukmergės g. -4JD, Konstitucijos, Šeimyniškių ir Ozo g. –po 3JD. Daugiausia įskaitinių eismo įvykių (ĮEĮ) 2009-2012 metais įvyko Ozo –Kalvarijų g. reguliuojamoje sankryžoje -15 ĮEĮ, Geležinio vilko-Konstitucijos pr. žiedinėje sankryžoje – 13 ĮEĮ.

**„Šiaurinė teritorija“ pasižymi tokiais socialinėmis problemomis bei tokiais socialines paslaugas gaunančių asmenų charakteristikomis:**

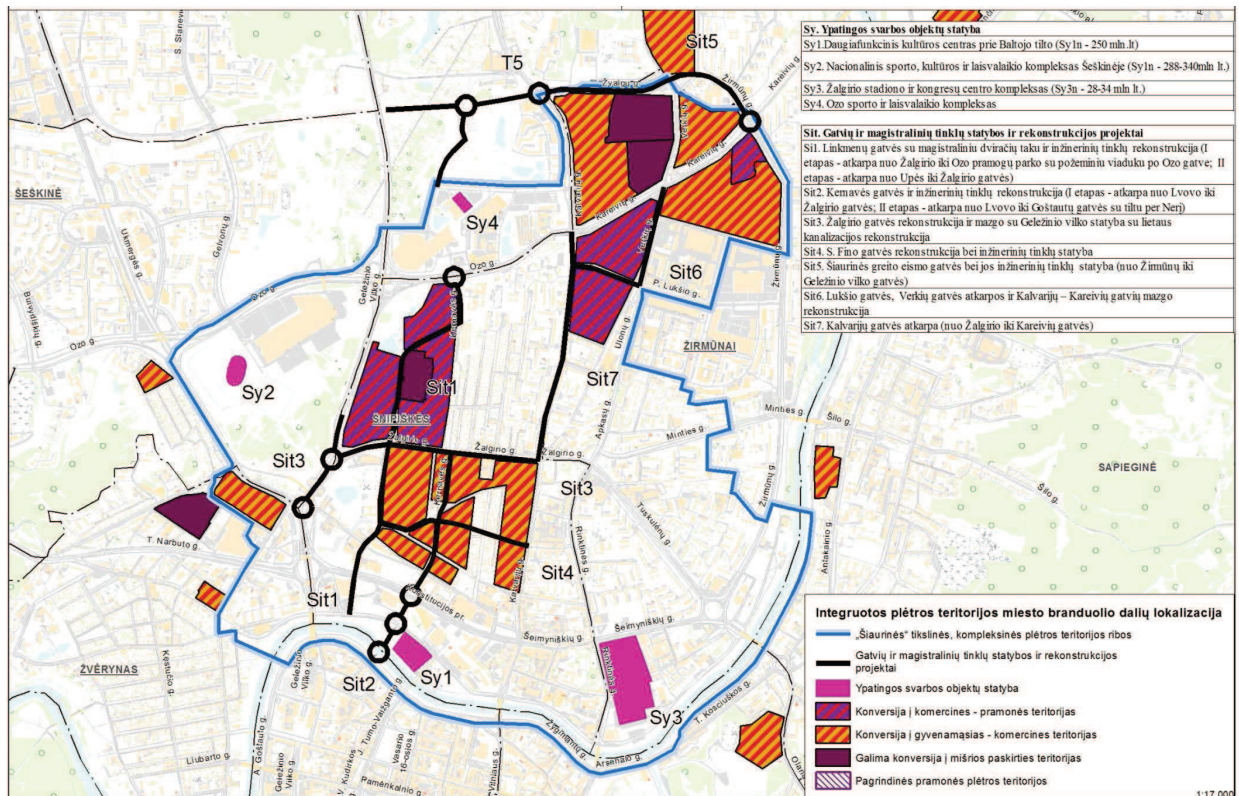
- Didelė diferenciacija pagal gyvenimo kokybę - prestižiniai gyvenamieji ir verslo mikrorajonai su naujai atsikėlusiais vidutinės ir didelės pajamas gaunančiais gyventojais ir senieji mažas pajamas gaunantys miestiečiai bei bedarbiai;
- Naujojo centro teritorija pasižymi saugumu, išskyrus Šnipiškių seniūniją, kurioje registruojamas didelis nusikalstamumas bei dažnesni medinių namų padegimai;
- Pagal Vilniaus miesto savivaldybės 2012 metų Socialinių paslaugų planą, Šnipiškių seniūnijoje registruojamas didelis senyvo amžiaus socialinių paslaugų gavėjų skaičius;
- Pagal Vilniaus miesto savivaldybės 2012 metų Socialinių paslaugų planą, Žirmūnų seniūnija, patenkanti į tikslinės teritorijos zoną, yra vienas iš seniausių ir tankiausiai apgyvendintų, didelį socialinių paslaugų klientų skaičių turinčių miesto rajonų. Tarp

klientų itin daug senyvo amžiaus, psichikos negalią turinčių asmenų. Didelė dalis klientų gyvena bendrabučių tipo butuose su bendrais patogumais.

- Šiaurinė tikslinė teritorija, apimanti Šnipiškių zoną, yra patraukliausia investicija mieste, kurioje numatomi ir rengiami stambūs viešųjų erdvių projektai.

Vilniaus miesto branduolyje numatomos didelės investicijos, siekiančios 2 mlrd. Litų. Tokie dešiniojo Neris kranto projektai, kaip multifunkcinis kompleksas Konstitucijos pr. 21 (apie 220 mln.Lt), moderniojo meno centras (apie 37,5 mln.Lt), „Ibrahim“ administracinis pastatas su apartamentais Kalvarijų g., biurų centrai, viešbučiai, gyvenamųjų namų kompleksai Mindaugo g. (apie 100 mln.Lt), rodo tikslinių teritorijų investicinį potencialą, jose tiek miesto strateginiuose dokumentuose, tiek verslo perspektyvose numatomą ekonominę aktyvumą (žr. 4.4 pav.).

#### 4.4 pav. Teritorinės plėtros branduoliai. Teritorijų konversija „Šiaurinėje“ teritorijoje



#### 4.5. „PIETINĖS“ TIKSLINĖS TERITORIJOS PROBLEMOS IR PLĖTROS POTENCIALAS (užduotis 1.5.)

„Pietinė“ integruotos miesto teritorijos plėtra tiesiogiai sietina su Naujamiesčio, Paupio rajono konversija, formuojant mišraus užstatymo centro ir senamiesčio prieigų teritorija. Esamas gatvių tinklas pakankamai išvystytas su ženkliai geresniais techniniais parametrais. Šioje teritorijoje yra pats didžiausias darbo vietų skaičius Vilniuje, todėl vienas iš siektinų tikslų yra gyvenamųjų namų statyba.

Formuojant šią integruotą miesto teritoriją šalia centro ir senamiesčio yra sudėtingiau, nes teritoriją kerta magistralinio geležinkelio linija su miesto geležinkelio ir autobusų stotimis. Nutiesus senamiesčio pietinį aplinkkelį (Drujos gatvę), rekonstravus Rodūnės viaduką per geležinkelį, nutiesus Tūkstantmečio gatvę ir užbaigus pietinį transporto koridorių daugelis tolumo susisiekimo ir tranzito problemų buvo išspręsta. Transporto spūstys praktiškai šioje zonoje buvo pašalintos ir tik įvedus naujas viešojo transporto juostas Naujamiesčio teritorijoje atsirado kai kurios galimybės joms formuotis iš naujo.

Pagrindinė šios teritorijos transportinė jungtis yra greito eismo integruotas transporto koridorius Oslo, Laisvės, Tūkstantmečio, Žirnių gatvėmis ir Minsko pl. Rytinėje dalyje pagrindinė jungtis praeina Liepkalnio, Dunojaus, Sukilėlių, Višinskio, Drujos gatvėmis.

#### 4.2 lentelė. Maksimalūs transporto srautai „Pietinėje“ teritorijoje rytinio piko val. (>2500 aut/h)

Gatvė	Kategorija	1980 srautas	1-os juostos apkrova	2012m. srautas	1-os juostos apkrova
Geležinio Vilko ties Čiurlionio	A2	2330	582	7600	1900
Laisvės pr. ties Miškiniais	C1	2330	580	6400	1070
Tūkstantmečio gatvė	A1	*	*	4280	1070
Drujos gatvė ties senamiesčiu	B1	1500	375	3755	940
Goštauto g. ties Jakšto g.	C1	2200	550	3450	775
Dariaus ir Girėno ties Žirnių g.	B1	1850	462	3440	860
Švitrigailos ties Geležinkelio g.	C1	1900	633	3138	1050
Olandų ties Krivių g.	B1	1450	363	3100	775
Žirnių gatvė	A1			2970	745
S. Batoro ties Rudens	B1	670	168	2660	664
Liepkalnio gatvė	B1			2550	637

„Pietinėje“ integruotoje teritorijos dalyje pagrindinės susisiekimo problemos sietinos su nedidelėmis gatvių tinklo eismo organizavimo pertvarkomis, gerinant viešojo transporto eismą, aptarnaujant Vingio parko teritoriją ir LTEXPO parodų rūmus, automobilių parkavimo

problemomis Stoties aikštės zonoje ir visoje pertvarkomoje teritorijoje. Magistralinis geležinkelis atskiria Naujininkų ir Liepkalnio rajonus nuo Naujamiesčio ir Senamiesčio.

Avaringumo lygis šioje teritorijoje išlieka vienas iš didžiausių Vilniaus mieste. Tam priskiriamos Kauno, Savanorių pr. po 6JD (juodosios dėmės), Švitrigailos, Naugarduko po 4JD, Dariaus ir Girėno, Geležinkelio g -3JD. Daugiausia įskaitinių eismo įvykių (ĮEI) 2009-2012 metais įvyko Dariaus ir Girėno-Šaltkalvių g. reguliuojamoje sankryžoje -14 ĮEI, Švitrigailos-Panerių ir Švitrigailos-Kauno – po 7 ĮEI.

**„Pietinė teritorija“ pasižymi tokiomis socialinėmis problemomis bei tokiomis socialines paslaugas gaunančių asmenų charakteristikomis:**

- Gyventojų grupės: mažas arba vidutines pajamas gaunantys asmenys;
- Pasižymi nesaugumu, ypač populiaris smulkios vagystės ir chuliganizmas;
- Pati prieštaraujantis rajonų grupė: nuo labai prestižinių iki visai skurdžių vietų;
- Nuo labai didelės pajamas gaunančių žmonių iki nedidelės arba visai pajamų negaunančių asmenų;
- Ypatingai nesaugi teritorija (visą parą dideli žmonių srautai, stoties rajonas lemia didelį chuliganizmą, apiplėšimų ir smulkių vagysčių skaičių);
- Pagal Vilniaus miesto savivaldybės 2012 metų Socialinių paslaugų planą Naujamiesčio seniūnijoje, patenkančioje į tikslinę teritoriją, didžioji dalis socialines paslaugas gaunančių asmenų yra gyvenantys bendrabučių tipo butuose.
- Pietinės teritorijos socialinį nesaugumą lemia jos kaimynystėje įsikūrusi romų bendruomenė.

„Pietinėje“ teritorijoje, jungiančioje didžiąją Naujamiesčio seniūnijos dalį, šiaurines Naujininkų bei Vilkpėdės seniūnijų dalis, o tai pat ir pietinę Senamiesčio dalį, gyvena 39,9 tūkstančių gyventojų. Tai sudaro **7,4 proc.** visų Vilniaus gyventojų.

Bendrai Pietinėje teritorijoje didžiausią gyventojų dalį sudaro 50-59 m. amžiaus grupė. Jai tenka 15,9 proc. visų Pietinėje teritorijoje gyvenančių asmenų.

#### 4.5 pav. Teritorinės plėtros branduoliai. Teritorijų konversija "Pietinėje" teritorijoje

