

Šiaurinės g. projekto pristatymas visuomenei

2023-01-05, Vilniaus miesto savivaldybės Tarybos salė

Renginio įrašas „Youtube“ platformoje VilniusVideo kanale: <https://youtu.be/LaN6zVp8Nmc>

VISUOMENĖS PASTABOS ŠIAURINĖS G. PROJEKTUI

1. Urbanistiniai sprendimai

- 1.1. Vietoje gatvės įrengti linijinį parką;
- 1.2. Pagerinti susisiekimo infrastruktūrą su aplinkinių gyventojų kiemais, apgalvoti gatvės jungtis su aplinkiniu būsimu užstatymu;
- 1.3. Pasinaudoti Olandijoje taikomais susisiekimo principais – apsispręsti dėl Šiaurinės ir aplinkinių gatvių funkcijos ir pagal tai siūlyti sprendinius. Dabar siūlomas sprendinys yra chaotiškas ir nekokybiškas. Dvi skirtingos gatvės funkcijos, kaip tranzitinė ir viešosios erdvės tarpusavyje nedera;
- 1.4. Trūksta duomenų dėl planuojamo užstatymo išaugšiančio gyventojų, darbuotojų skaičiaus;
- 1.5. Šeškiuko ežeriukas yra išlikęs nuo ledynmečio laikų ir yra vienintelis Europoje, kuris yra neužakęs. Siūloma įrengti Šeškinės ozą, kaip rekreacinę zoną.

2. Gatvės techniniai sprendiniai

- 2.1. Šiaurinės gatvės ir Vakarinio aplinkkelio sankryža pagal STR negalima (kertasi C ir A kategorijos);
- 2.2. Šiaurinės gatvės sprendiniai neatitinka Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrojo ir detaliojo planų. Reikia inicijuoti planų korektūras;
- 2.3. Kokia gatvės funkcija? Tranzitinė, greitkelis, ar viešoji erdvė?;
- 2.4. Numatyti papildomus įvažiavimus/išvažiavimus su Šiaurine gatve;
- 2.5. Didinti šaligatvių pločius;
- 2.6. Nekreipiama dėmesio į D kategorijos gatvės jungtis. Numatyti D kategorijos gatves pagal gatvės standartą arba keisti bendrajame plane į C kategoriją;
- 2.7. Kodėl sukuriama tranzitinė gatvė (Žemynos g.)?

- 2.8. Organizuoti dideles automobilių stovėjimo aikšteles šalia gatvės ir taip spręsti Šeškinės, Pašilaičių, Justiniškių automobilių stovėjimo problemas (atsisakyti vienoje pusėje dviračių tako);
- 2.9. Didinti gatvės laidumą mažinant šviesoforų skaičių bei įrengiant požemines perėjas;
- 2.10. Planuojamos automobilių stovėjimo vietos Šiaurinėje gatvėje nesuderinamos su pagrindine gatvės funkcija – saugumu ir laidumu;
- 2.11. Naikinti automobilių stovėjimo vietas Šiaurinėje gatvėje ir numatyti ištisinę, nenutrūkstamą medžių alėją šalia gatvės;
- 2.12. Numatyti viešojo transporto A juostas vietoje automobilių stovėjimo vietų;
- 2.13. Nėra galutinių skaičiavimų dėl triukšmo ir taršos;
- 2.14. Nėra pateikti triukšmo ir taršos skaičiavimai esant perimetriniam užstatymui;
- 2.15. Statyti Ukmergės gatvėje viaduką;
- 2.16. Pagrindinėse sankryžose priimti tokius sprendinius, kad ateityje jų nereiktų rekonstruoti;
- 2.17. Pateikti įvairesnius eismo modeliavimo skaičiavimus: tik I etapo; viso projekto, kai įgyvendint visi etapai; vertinant/nevertinant darnaus judumo planą;
- 2.18. Reikia pateikti visą informaciją apie projektą prieš svarstymą, kad visuomenė ateitų jau susipažinus su sprendiniais ir kita informacija (gatvės techniniai sprendiniai, modeliavimo ataskaita, triukšmo ir taršos skaičiavimai);
- 2.19. Numatyti papildomas pėsčiųjų jungtis į aplinkinėse teritorijose esančius traukos mazgus;
- 2.20. Kiek tenka žaliųjų plotų vienam Šeškinės, Pašilaičių, Justiniškių gyventojui? Patikrinti ar skaičiavimai atitinka želdynų normas, kaip jas numato Želdynų įstatymas;
- 2.21. Numatyti saugos juostą dėl gatvėje esančių parkavimo vietų;
- 2.22. Panaudoti laisvas vietas ties sankryžomis pėsčiųjų ir dviračių taku jungtims, papildomiems želdiniams;
- 2.23. Statyti gatvę pagal 0 laidos sprendinius;

- 2.24. Neturint finansinių galimybių įrengti gatvę vienu metu, skaidyti įrengimą į etapus bet pagal 0 laidos sprendinius, kad ateityje nereikėtų griauti to, kas bus pastatyta;
- 2.25. Šaligatvių kampus apvalinti, didinti jų plotį, kur įmanoma atitraukti nuo važiuojamosios dalies;
- 2.26. Nėra apsauginės 0,5 m pločio juostos ties centrine salele;
- 2.27. Patikslinti eismo juostų pločius, nes neatitinka pagal C kategorijos gatvės eismo pločius, kaip tai numato STR.
- 2.28. Naikinti skiriamąją žalią juostą taip atlaisvinant vietą pėstiesiems;
- 2.29. Numatyti autobusams galimybę apvažiuoti sankryža. Pavyzdžiui, Žemaitės g. ties „LIDL“ parduotuve;
- 2.30. Ties Laisvės pr. 77c - 77o įrengta stovėjimo aikštelė valstybinėje žemėje su užtvaru, koks jos teisėtumas?

3. Visų eismo dalyvių judumas

- 3.1. Didinti šaligatvių pločius iki maksimumo, kiek tai leidžia raudonosios linijos ir privatūs sklypai;
- 3.2. Atsisakyti dviratininkų ir pėsčiųjų takų vingių, tam kad pėstieji ir dviratininkai judėtų kuo tiesiau neprisirišant prie gatvės vingių;
- 3.3. Prie sankryžų daryti kuo didesnius plotus pėstiesiems, formuoti galimybes neiti lanku, o formuoti kuo greitesnius 90 laipsnių posūkio atlikimus sankryžose;
- 3.4. Pasvarstyti apie pėsčiųjų šviesoforo naikinimą prie „LIDL“ parduotuvės Stanevičiaus g., nes pastačius papildomą šviesoforą Gelvonų - Stanevičiaus - Fabijoniškių g. formuosis automobilių kamščiai;
- 3.5. Pėsčiųjų takų dangas daryti tokias pačias patogias, kaip dviratininkų. Kitu atveju visi vaikščios dviračių taku, nes jais labai patogiu judėti;
- 3.6. Žemynos g. yra D kategorijos gatvė, todėl atskirų dviračių takų neturi būti. Nebent tai – magistralinis dviračių takas;
- 3.7. Numatyti gatvėje A juostos įrengimą;

- 3.8. Viešajam transportui numatyti atskiras gatves, viduryje skiriamosios juostos, kad niekas netrukdytų jo patogiam judėjimui;
- 3.9. Numatyti papildomą viešojo transporto maršrutą nuo Skalvių stotelės iki miesto centro;
- 3.10. Turi būti aiškiai įvardinta gatvės kategorija, funkcija ir joje prioritetai pagal eismo dalyvius. Pagal tai ir planuoti gatvę, nes dabar tranzitinės ir miesto gatvės mišinys, ir neaišku kam skiriami prioritetai, tai yra ar pėstiesiems, ar dviratininkams, ar viešajam, ar automobiliams;
- 3.11. Nurodyti aplinkinių gatvių funkcijas;
- 3.12. Vykdyti 0 laidos sprendinius;
- 3.13. Mažinti šviesoforų skaičių, kad automobiliams nereikėtų stovinėti arba numatyti šviesoforų koordinavimą;
- 3.14. D kategorijos gatvėse neformuoti transporto tranzito (Žemynos g.);
- 3.15. Atlikti atskirus modeliavimus pagal eismo dalyvių prioritetus (pavyzdžiui, kas būtų, jei prioritetas būtų skiriamas viešajam, jeigu automobiliui, jeigu pėsčiajam, jeigu dviratininkui).

4. Eismo organizavimas, parkavimas ir saugumas

- 4.1. Pristatomame Šiaurinės g. projekte turėtų būti numatyti įvažiavimai į jau dabar esamas gyvenamųjų namų teritorijas;
- 4.2. Užduotas klausimas, kokios paskirties pastatai planuojami šalia gatvės. Nuo paskirties labai priklauso, kaip atrodys gatvė ir kaip bus organizuojamas eismas;
- 4.3. Domėtasi šviesoforų kiekio poreikiu;
- 4.4. Abejota pasirinktos gatvės funkcijos tikslingumu.

5. Tarša ir triukšmas

Triukšmo taršos modeliavimą projektui atliko UAB „Ekostruktūra“.

- 5.1. Gyventojai klausė, kokios galimos priemonės triukšmo atžvilgiu.

„Ekostruktūros“ specialisto atsakymas: šiuo konkrečiu atveju triukšmo mažinimui galimos

techninės priemonės: želdiniai, akustiniai barjerai, bioužtvartos, langų keitimas, tačiau remiantis skaičiavimo rezultatais, priemonės kol kas nėra reikalingos. Dėl rekomenduojamų taikyti triukšmo mažinimo priemonių bus aiškiau atlikus pilną gatvės projekto vertinimą;

5.2. Gyventojai klausė kokios galimos priemonės oro taršos mažinimui.

„Ekostruktūros“ specialisto atsakymas: patirtis ir praktika rodo, jog oro taršos normų viršijimų nuo gatvių, kelių nebūna, o to pagrindinė priežastis - griežtėjantys reikalavimai automobiliams, didėjantys euro standartai bei vertinimo metu naudojami procentiliai. Pavyzdžiui, kietųjų dalelių paros norma siekia 90,4 procentilių, o tai reiškia kad, per metus teršalų ribinę vertę galima viršyti tam tikrą dienų skaičių. Todėl galima teigti, jog viršijimų nuo planuojamos gatvės nebus.

5.3. Vieno gyventojų prašymas buvo įvertinti perimetrinį užstatymą, šviesoforų įtaką.

„Ekostruktūros“ specialisto atsakymas: perimetrinis užstatymas nėra vertinamas, kadangi analizuojamas blogiausias įmanomas scenarijus. Jei bus užstatymas, tokiu atveju akustinė, taršos situacija gretimybėje bus tik geresnė.

5.4. Kitas gyventojas domėjosi modeliavimo programa, metodika, kaip atliekami skaičiavimai.

6. Želdynai

6.1. Siūlymas įrengti linijinį parką;

6.2. Jei būtų galvojama tiesti požeminį tunelį po Šeškinės Ozu, jungtis po žeme yra negalima dėl geologinio paveldo;

Šeškinės Ozo bendruomenė skaitė „Suinteresuotos visuomenės klausimus ir pasiūlymus konsultacijoms su visuomene dėl Šiaurinės gatvės pirmojo ir trečiojo etapų“. Kreipimęsi siūlyta atsisakyti tiesti gatvę per Šeškinės ozą. Teigiama, kad Šeškinės Ozo bendruomenės organizacija surinko 9000 gyventojų parašų, kurie nepritaria gatvės tiesimui per Šeškinės Ozą.