

Teritorijų planavimo dokumento pavadinimas

**VALSTYBINĖS REIKŠMĖS MAGISTRALINIO KELIO A16 VILNIUS-
PRIENAI-MARIJAMPOLĖ RUOŽO VILNIUS-TRAKAI NUO
SANKRYŽOS SU GUNKLIŠKIŲ GATVE IKI SANKRYŽOS SU
SAVANORIŲ PROSPEKTU SUSISIEKIMO KOMUNIKACIJŲ
INŽINERINĖS INFRASTRUKTŪROS VYSTYMO SPECIALUSIS PLANAS**

Teritorijų planavimo projekto Nr.

VP18-11

Teritorijų planavimo organizatorius

VILNIAUS MIESTO SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJA

Konstitucijos pr. 3, Lt-09601, Vilnius

Teritorijų planavimo dokumento rengėjas

SAVIVALDYBĖS ĮMONĖ „VILNIAUS PLANAS“

Konstitucijos pr. 3, Lt-09601, Vilnius, tel. (8-5) 211 2446.
Kodas Juridinių asmenų registre 123615345

Teritorijų planavimo lygmuo

VIETOVĖS

Teritorijų planavimo dokumento rūšis

SPECIALUSIS PLANAS

Planavimo proceso etapas

RENGIMO ETAPAS

Planavimo proceso etapo stadija

BENDRŲJŲ SPRENDINIŲ FORMAVIMAS (KONCEPCIJA)

Dalis

-

Bylos (segtuvo) išleidimo data

2018-06



Pasirašančių asmenų pareigos:

Vardai, pavardės, kiti būtini duomenys:

Parašai:

Direktorė

JURGA SILVIJA VEČERSKYTĖ-ŠIMELIŪNĖ

L.e.p. poskyrio vadovas

LINAS SINKEVIČIUS

Projekto vadovė

LAIMA NAUJOKAITIENĖ

Kvalifikaciją patvirtinančio dokumento Nr. A1060
Tel. Nr. (8-5) 211 2447

AIŠKINAMASIS RAŠTAS

Miesto plėtros departamento išduotas planavimo sąlygas nagrinėjama ir planuojama valstybinės reikšmės magistralinio kelio A16 Vilnius-Trakai-Marijampolė kelio ruožas tarp Gunkliškių gatvės (Trakų Vokė) iki Savanorių pr. - Galvės g. dviejų lygių sankryžos.

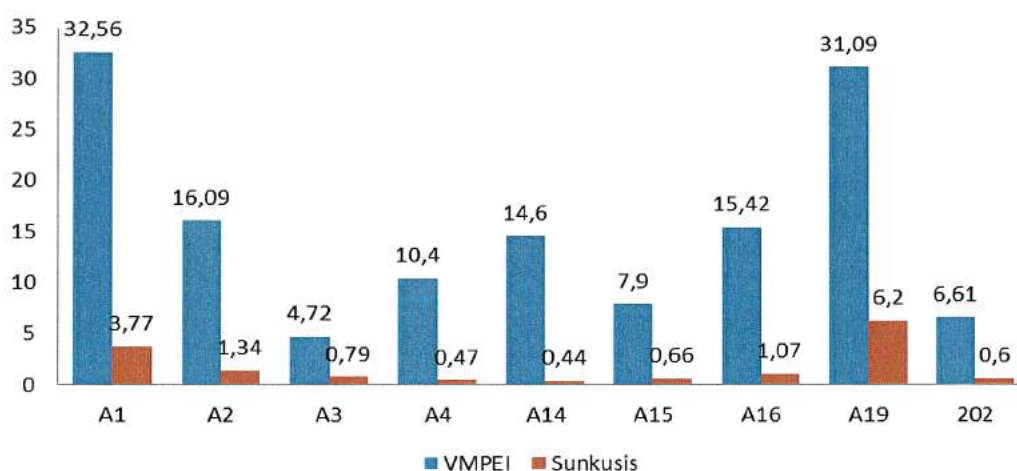
Pagal tarybos patvirtintą sprendimą Nr.1-1216, vadovaujantis Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrojo plano sprendiniais numatoma šio kelio ruožą rekonstruoti iki 4 eismo juostų su skiriamąja juosta, įrengti jungiamuosius kelius, pėsčiųjų ir dviračių takus, suplanuoti saugų susisiekimo ir inžinerinių komunikacijų tinklą.


1 lentelė. Vidutinis metinis paros eismo intensyvumas Vilniaus priegose, -tūkst. aut.

Eismo intensyvumo šaltinis : Lietuvos automobilių kelių direkcijos internetinė statistika

Kelias	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Kauno A1	12,5	18,4	18,80	20,38	23,03	23,55	25,10	26,32	29,04	32,56
Rygos A2	8,4	11,4	12,56	12,83	13,45	13,72	15,55	15,91	16,69	16,09
Minsko A3	1,7	3,5	4,15	4,89	4,84	4,77	4,70	4,20	4,45	4,72
Gardino A4	4,0	5,5	6,55	6,86	6,99	7,10	7,52	7,78	9,90	10,40
Utenos A14	3,9	16,3	10,57	11,06	11,71	12,06	15,10	15,94	14,83	14,60
Lydos A15	2,4	10,4	10,01	10,27	10,30	11,25	11,11	11,03	7,31	7,90
Trakų A16	6,3	9,9	12,04	12,04	11,82	9,95	11,66	16,46	15,63	15,42
Zarasų 102	6,5	8,2	8,20	8,35	8,44	8,63	9,46	9,71	9,96	6,61

1 pav. Bendro ir sunkiojo transporto VMPEI Vilniaus užmiesčio keliuose. 2017m.

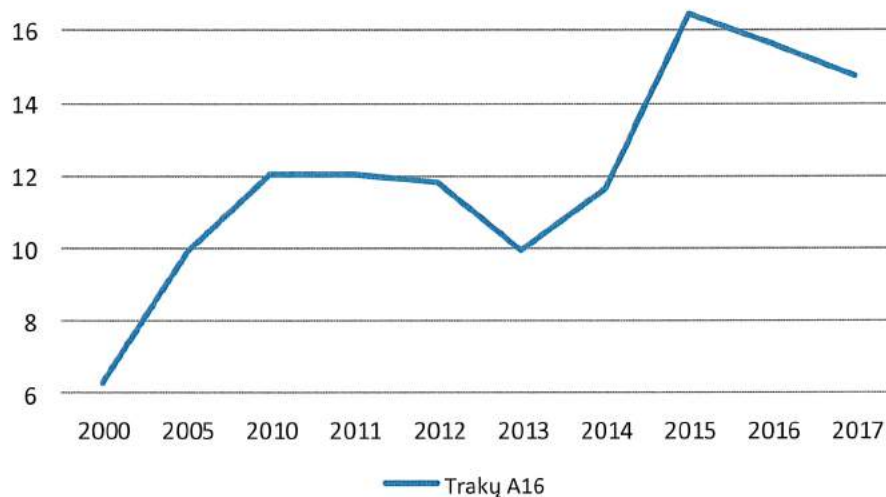


KVAL. PATV. DOK. NR.				Teritorijų planavimo dokumento pavadinimas		
				VALSTYBINĖS REIKŠMĖS MAGISTRALINIO KELIO A16 VILNIUS – PRIENAI – MARIJAMPOLĖ Ruožo Vilnius – Trakai nuo sankryžos su Gunkliškių g. iki sankryžos su Savanorių pr. susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo specialusis planas		
3534	PV	Laima Naujokaitiene	2018-03	Teritorijų planavimo projekto dokumento, brėžinio pavadinimas		Laida
	PDV	Vidualdas Valeika	2018-03	KONCEPCIJOS AIŠKINAMASIS RAŠTAS		0
LT	Teritorijų planavimo organizatorius					Teritorijų planavimo projekto žymuo
	Vilniaus miesto savivaldybės administracija Miesto plėtros departamentas			VPV18-11		Lapų
					1	2

Vidutinis metinis paros eismo intensyvumas (toliau VMPEI) tarptautiniame magistraliniame kelyje A16 Vilnius-Marijampolė Vilniaus miesto prieigose ženkliai nusileidžia magistraliniam keliui A1 (29,04 tūkst.) ir automagistralei A2 (16,69 tūkst.). Didžiausias VMPEI yra Vilniaus miesto pietiniame aplinkkelyje (32,27 tūkst.), tačiau čia didžiąją dalį srauto sudaro miesto transportas. Analogišką vietą užima ir sunkiojo transporto srautas.

Įvertinus visų valstybinių kelių apkrovimą Vilniaus miesto prieigose A16 kelias arba Galvės g. Vilniaus miesto savivaldybės ribose yra svarbus tarptautinis ir turistinis transporto koridorius, jungiantis artimiausiu keliu Lietuvos sostinę su Trakais, Kaliningrado sritimi ir Lenkija. VMPEI tolstant nuo Vilniaus ženkliai mažėja ir siekia 5,6-5,9 tūkst. automobilių per vidutinę parą. Labiausiai apkrautas šio kelio ruožas yra tarp Vilniaus ir Trakų miestų. Vidutinis ilgametis metinis procentinis transporto srautų augimas yra artimas Vilniaus miestui ir siekia apie 4-5 procentus.

2 pav. Transporto eismo dinamika magistraliniame kelyje A16 ties Vilniaus miesto riba 2000-2017 m.

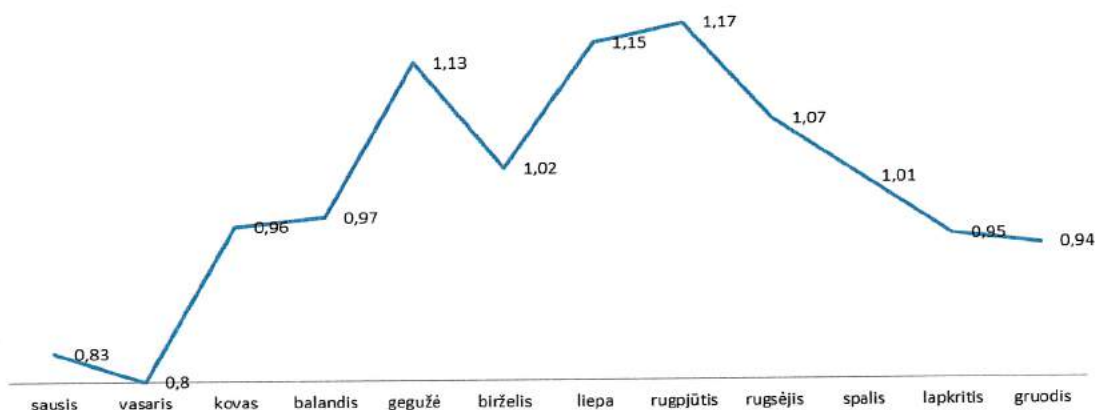


Transporto eismo dinamika atskirais metų mėnesiais A16 kelyje ties Vilniaus miesto riba pateikta lentelėje Nr.2. Didžiausias transporto eismo intensyvumas fiksuotas 2017 metais Galvės gatvėje buvo vasaros metu – liepos ir rugpjūčio mėnesiais ir siekė apie 9,6-9,8 procentų nuo metinio apkrovimo. Šias mėnesiais Vilniuje situacija yra priešinga - fiksuojamas pastebimas transporto srautų sumažėjimas dėl moksleivių, studentų ir gyventojų atostogų. Balandžio ir spalio mėnesiai yra artimi vidutiniam metiniam paros apkrovimui.

2 lentelė. Transporto eismo dinamika atskirais metų mėnesiais A16 kelyje 2017- 03

sausis	vasaris	kovas	balandis	gegužė	birželis	liepa	rugpjūtis	rugsėjis	spalis	lapkritis	gruodis
0,83	0,80	0,96	0,97	1,13	1,02	1,15	1,17	1,07	1,01	0,95	0,94
Proc.											
6,95	6,65	8,02	8,11	9,43	8,46	9,56	9,78	8,89	8,39	7,92	7,84

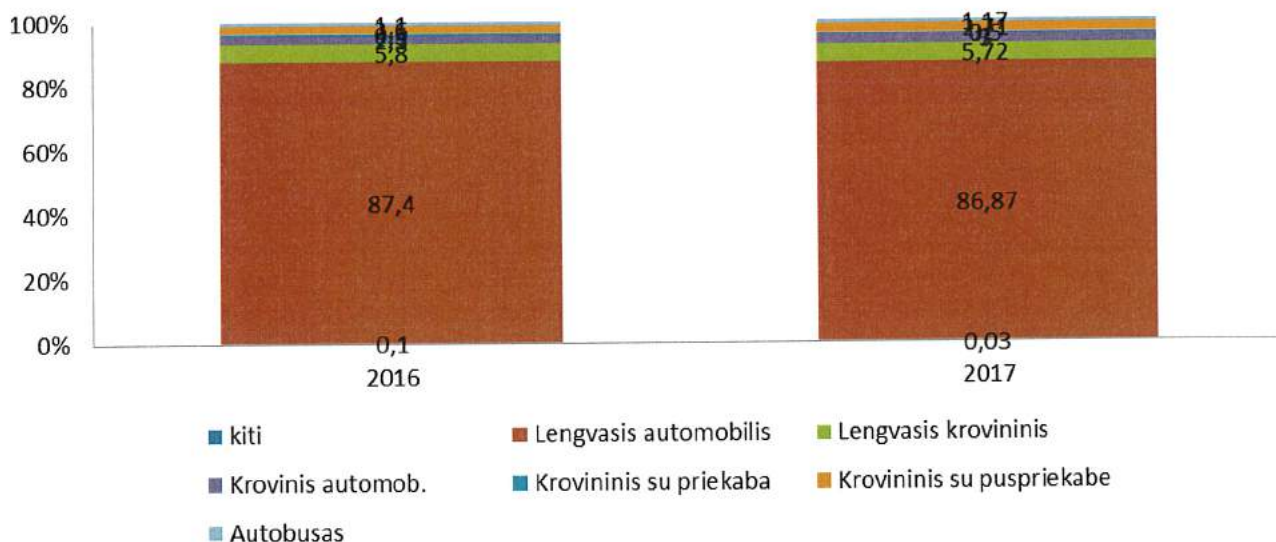
3 pav. Transporto eismo dinamika atskirais mėnų mėnesiais A16 kelyje 2017m.



3 lentelė. Transporto srauto procentinės sudėtis A16 kelyje 2016 ir 2017 metais

	kiti	Lengvasis automobilis	Lengvasis krovininis	Krovinis automob.	Krovininis su priekaba	Krovininis su puspriekabe	Autobusas
2016	0,1	87,4	5,8	2,5	0,5	2,6	1,1
2017	0,03	86,87	5,72	3,0	0,50	2,71	1,17

4 pav. Transporto srauto procentinės sudėtis A16 kelyje ties Vilniuje 2017 metais

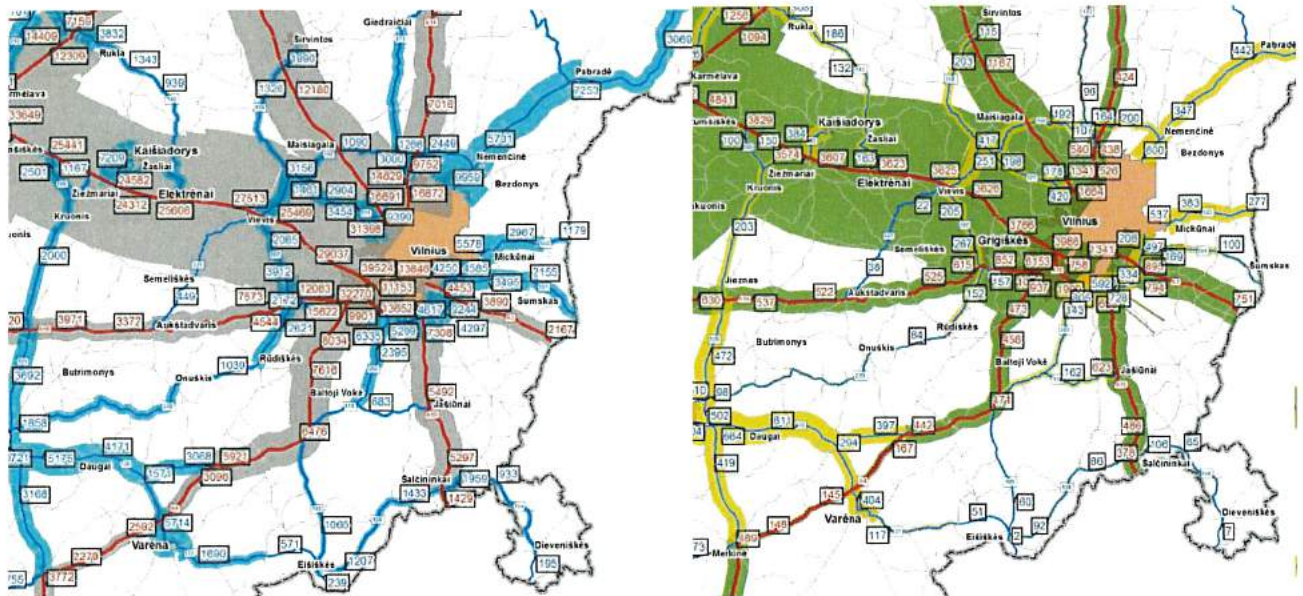


Lengvojo transporto skaičius bendrame sraute siekia iki 85,6 - 87,4 procento, sunkiojo krovininio transporto – 6,7-7,4 procento. Pagal procentinę srauto sudėtį šis kelias neturėtų būti priskirtas sunkiojo tranzitinio transporto eismui. Mažesnį tranzito skaičių šiame kelyje gali įtakoti sudėtingesnės ir ne visai saugios eismo sąlygos, kurios daugiau tinkamos lengvajam transportui.

5 pav. Ištrauka iš vidutinis metinio paros eismo intensyvumo žemėlapiu (bendro ir sunkiojo transporto)

Teritorijų planavimo projekto žymuo	Lapas	Lapų	Laida
VP18-11	3	23	0

Šaltinis: Lietuvos automobilių kelių direkcijos internetinis puslapis



Galvių tinklo apkrovimas ir srauto struktūra. Galvės gatvė (A16 / E28) šioje Vilniaus miesto zonoje yra viena iš struktūrinių gatvių, kuriomis užmiesčio kelių trasos susilieja su miesto magistralinėmis gatvėmis. Galvės gatvė, Savanorių prospektas ir Kirtimų gatvės (Miesto pietinis aplinkkelis) yra pačios svarbiausios šioje pietvakarinėje miesto dalyje, kurioje be atskirų gyvenviečių yra pagrindinės miesto pramonės ir logistikos įmonės, formuojančios nemažus kroviniu automobilių srautus.

Didžiausias transporto eismo intensyvumas fiksuotas Galvės gatvėje buvo tarp A.Graičiūno ir Kirtimų gatvių, kur ilgą laiką (iš dalies ir dabar) dėl neišvystyto skersinio gatvių tinklo ir taikomos eismo organizacijos daugelis transporto priemonių yra priversti naudotis šia gatvės atkarpa - kaip vieninteliu galimu ryšiu. Didžiausias skersinis transporto eismo intensyvumas fiksuotas rekonstruotoje Kirtimų gatvėje (Pietinis Vilniaus miesto aplinkkelis – magistralinis kelias A19) ir siekė 2,95–3,1 aut./h. abiem kryptimis.

3 lentelė Valandinis transporto eismo intensyvumas planuojamoje teritorijoje rytinio piko metu 2010-2018 m. - tūkst. aut/h

Eil. Nr.	Gatvės atkarpa	2010	2016	2018	Pokytis 2018/2010	Vidutinis metinis procentinis augimas
1	Galvės g. tarp Zigmantiškių ir A4 kelio	1,05	0,93	1,34	1,28	3,5
2	Galvės g. tarp A4 kelio ir J.Tiškevičiaus g.	1,46	1,70	2,2	1,38	4,5
3	Galvės g. tarp J.Tiškevičiaus ir Graičiūno g.	1,73	2,10	2,36	1,36	4,0
4	Galvės g. tarp Graičiūno ir Kirtimų g.	2,29	2,3-2,46	3,12	1,36	4,0
5	Galvės g. tarp Kirtimų g. ir Vilijos g.	2,06	2,05	1,71	-1,20	-2,5
6	Galvės g. tarp Vilijos ir Lentvario g.	2,12	1,83	1,84	-1,15	-2,0
7	Galvės g. tarp Lentvario -Savanorių	2,0	2,02	1,78	-1,12	--1,5
	Vidutinis srautas Galvės gatvėje :	1,82	1,86	2,05	1,13	1,5
7	A4 kelias	0,5	0,67	1,01	2,02	9,5

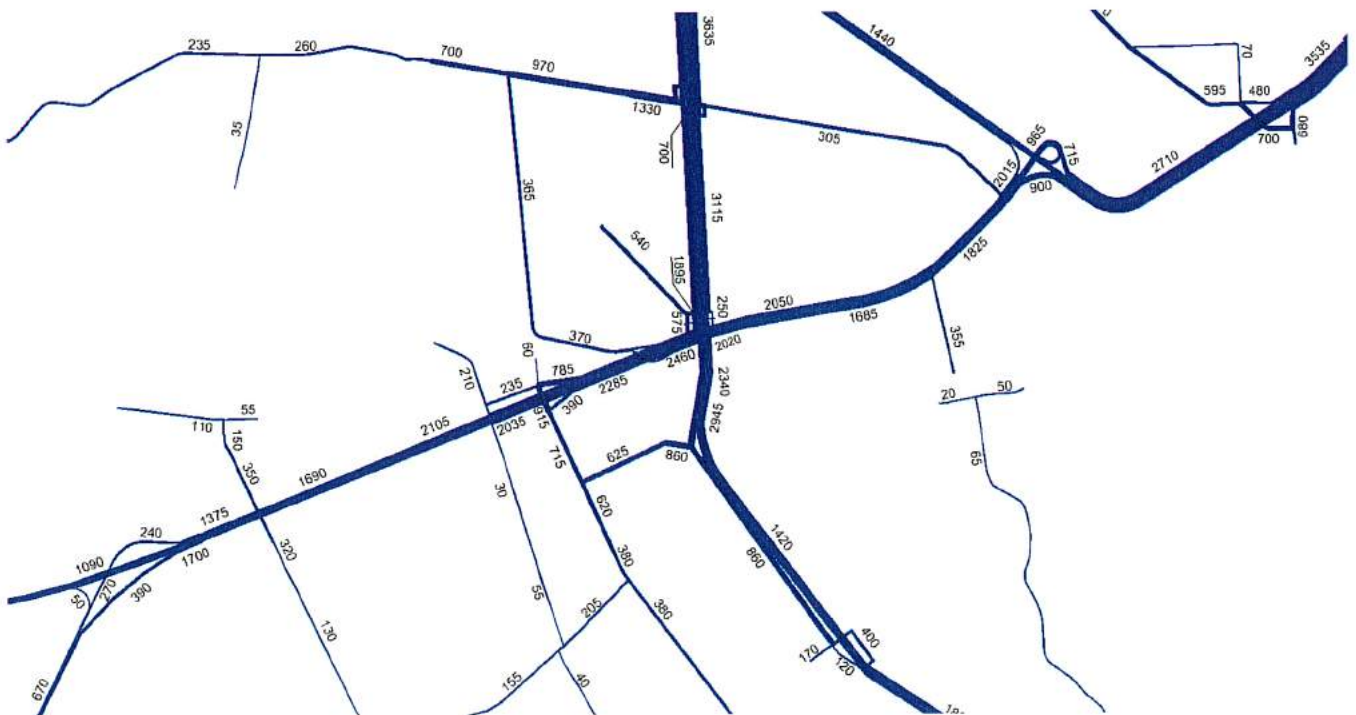
Teritorijų planavimo projekto žymuo	Lapas	Lapų	Laida
VP18-11	4	23	0

8	J.Tiškevičiaus g.	0,15-0,2	0,35	0,33-0,23	1,65	6,5
9	Graičiūno g. tarp Galvės ir Fermentų g.	0,50	0,72	0,73	1,46	5,0
10	Žarijų gatvė	0,33	0,37	0,23	-1,43	-4,5
11	Kirtimų g. tarp Galvės ir Lentvario g.	1,30	3,12	3,17	2,44	12,0
12	Kirtimų g. tarp Galvės-Fermentų g.	1,45	2,95	2,38	1,64	6,5
13	Lentvario g.	0,43	0,30	0,32	-1,34	-4,0
14	Vilijos g.	0,15	0,36	0,32	2,13	10,5
15	Savanorių pr. tarp Galvės ir Gariūnų g.	1,60	1,44	1,17	1,37	4,0
16	Savanorių pr. tarp Galvės ir Vaduvos g.	2,63	2,70	2,9	1,10	1,0

2018 metais lyginant su 2010 metais matyti, kad 3,5-4,5 proc. transporto srautų augimas vyksta iki Kirtimų gatvės – Vilniaus miesto pietinio aplinkkelio A12 - magistralinio kelio A19 (Kirtimų g.), o toliau Galvės gatvėje kiek mažesnis – 1,5-2,5 proc. transporto srautų mažėjimas. Tai reiškia, kad pastačius miesto vakarinį ir pietinį miesto greitkelius, jie perėmė nemažą dalį transporto srautų ir pakeitė ankstesnes nusistovėjusias trasas. Viena iš tokių yra Galvės - Gariūnų – Oslo- Vakarinė ar Tūkstantmečio gatvės. Transporto eismas šiuo laikotarpiu Kirtimų gatvės atkarpoje tarp Galvės ir Savanorių per. išaugo daugiau nei 2 kartus (12 proc.) ir yra didžiausias šioje analizuojamoje zonoje – 3,17 tūkst. aut./h abiem kryptimis.

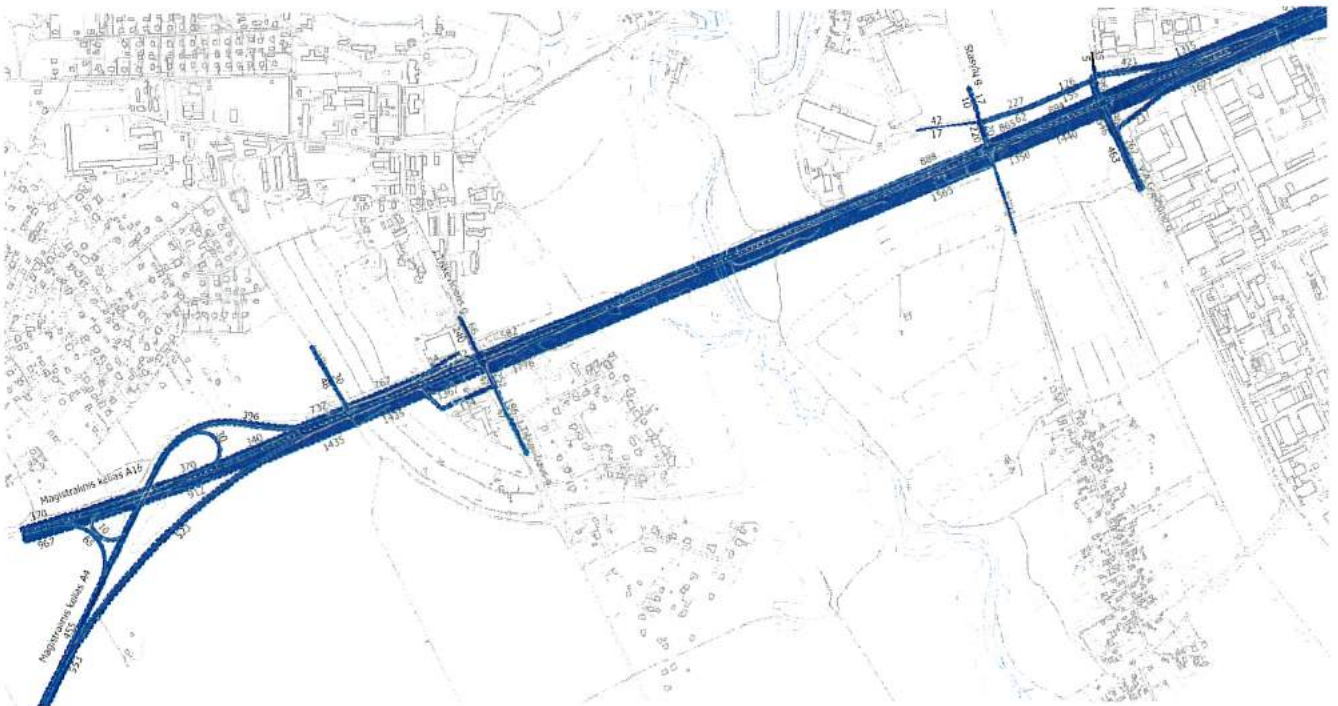
Suintensyvėjo transporto eismas magistraliniame kelyje A4 Vilnius – Gardinas. Nemažas srautų augimas fiksuotas ir Vilijos gatvėje, tačiau savo absoliutiniu dydžiu jis išlieka gana nereikšmingas - 0,32 tūkst. aut/h. Visiškai nereikšmingi srautai Kazbėjų ir Stasylių gatvėse.

6 pav. Transporto eismo intensyvumas 2016m rytinio piko val., - tūkst.. aut. abiem kryptimis
Šaltinis“ Vilniaus miesto bendrojo plano monitoringas“



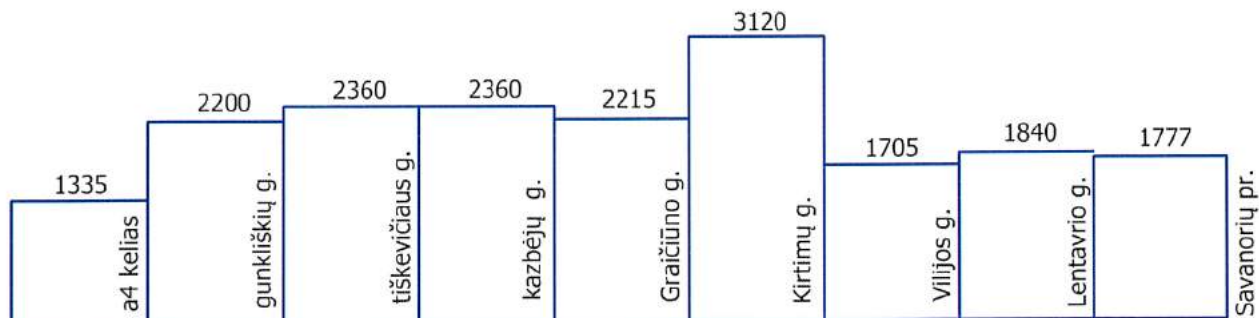
Teritorijų planavimo projekto žymuo	Lapas	Lapų	Laida
VP18-11	5	23	0

7 pav. Transporto srautų kartograma magistraliniame kelyje A16 tarp A4 ir Savanorių pr. 2018-04. Rytinis pikas



Teritorijų planavimo projekto žymuo	Lapas	Lapų	Laida
VP18-11	6	23	0

8 pav. Transporto eismo intensyvumas Galvės gatvėje tarp Zigmantiškių ir Savanorių pr. 2018-04 rytinis pikas



Magistralinis kelias A16 Vilnius -Marijampolė / Galvės gatvė

4 lentelė. Transporto srautai Galvės-Tiškevičiaus g. sankryžoje pagal daviklių parodymus. 2018-03-14

Laikas	C3	C4	C5	C9	C10	C11	C14	C16	C18	Viso
6,00-7,00	197	434	10	17	92	128	67	98	14	1057
7,00-8,00	453	629	45	46	235	232	199	200	69	2108
8,00-9,00	303	495	47	60	195	208	178	122	71	1679
16,00-17,00	200	400	74	39	253	334	171	170	181	1822
17,00-18,00	175	375	83	64	306	462	167	162	240	2034
18,00-19,00	127	295	47	41	152	278	149	131	141	1361

Sutartiniai pažymėjimai:

C3 – tiesiai ir į dešinę 1-a juosta Galvės g. (nuo Trakų)

C4 – tiesiai 2-a juosta Galvės g. (nuo Trakų)

C5 – į kairę 3-a juosta Galvės g. (nuo Trakų)

C9 – į kairę 4-a juosta Galvės g. (nuo centro)

C10 – tiesiai 2-a juosta Galvės g. (nuo centro)

C11 – tiesiai 3-a juosta Galvės g. (nuo centro)

C14 – nuo J. Tiškevičiaus g.

C16 – nuo Daniliškių

C18 – į dešinę 1-a juosta Galvės g. (nuo centro)

5 lentelė. Transporto eismo dinamika Vilniaus miesto priegose A4 ir A16 keliuose. 2017 03

Šaltinis: Lietuvos automobilių kelių direkcijos srautų stebėjimo duomenys

Laikas	A4	proc.	Laikas	A16	Proc.
1:00	52	0,61	1:00	80	0,56
2:00	23	0,27	2:00	33	0,23
3:00	20	0,23	3:00	26	0,18
4:00	39	0,45	4:00	34	0,24
5:00	68	0,79	5:00	58	0,41
6:00	137	1,60	6:00	175	1,23
7:00	442	5,15	7:00	750	5,28

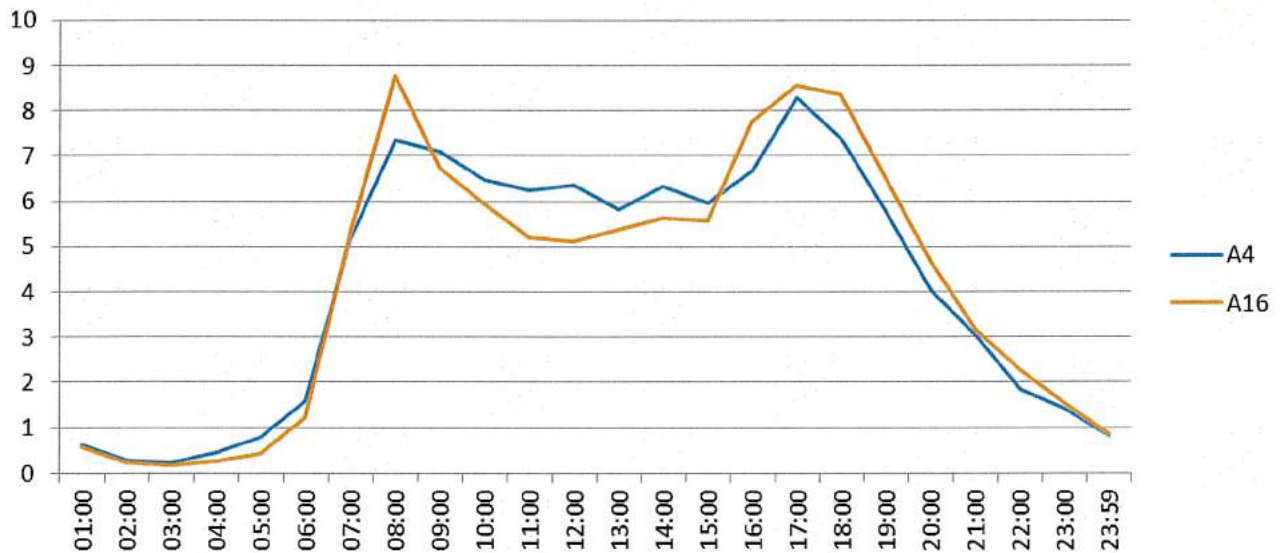
Teritorijų planavimo projekto žymuo	Lapas	Lapų	Laida
	7	23	0

VP18-11

8:00	630	7,34	8:00	1245	8,76
9:00	610	7,10	9:00	956	6,73
10:00	556	6,47	10:00	840	5,92
11:00	536	6,24	11:00	737	5,19
12:00	546	6,36	12:00	725	5,11
13:00	501	5,83	13:00	759	5,35
14:00	543	6,32	14:00	796	5,61
15:00	513	5,97	15:00	788	5,55
16:00	573	6,67	16:00	1103	7,76
17:00	712	8,29	17:00	1211	8,53
18:00	633	7,37	18:00	1185	8,35
19:00	498	5,80	19:00	926	6,52
20:00	346	4,03	20:00	661	4,65
21:00	260	3,03	21:00	449	3,16
22:00	159	1,85	22:00	322	2,26
23:00	121	1,41	23:00	219	1,54
23:59	70	0,82	23:59	122	0,86
	8588	100,00		14200	100,00

Transporto eismo dinamika atskiromis paros valandomis rodo, kad magistraliniame kelyje A16 didžiausio eismo intensyvumo valandos yra 7- 8 valandomis ir siekė 8,76 proc. ir vakarinio piko valandomis - 16-17 ir 17-18 val. -8,35-8,35 proc.. Tai praktiškai pilnai atitinka Vilniaus miesto transporto eismo dinamiką. 9

9 pav. Transporto eismo dinamika magistraliniuose keliuose A4 ir A16 2017 metais.



valandomis yra stotelės: Galvės (51-14 kel., Lentvario (38-5 kel.), Fizikos institutas (16-33 kel.). Minimalūs keleivių srautai yra stotelėse: Stasylių (1-7 kel.), Trakų Vokės (3-11 kel.) ir Vilijos (0-14).

Tolimesni darbai siejami su viešojo transporto tinklo optimizacija šioje miesto zonoje būtų: stotelių iškėlimas iš Galvės gatvės nesant reguliuojamų sankryžų ir perėjų, maršrutinio tinklo rišumo padidinimas sujungiant Graičiūno ir Žarijų gatves ir maršrutų perkėlimas į dubliuojančias gatves arčiau traukos objektų.

7 lentelė. Keleivių apyvarta Galvės gatvės stotelėse rytinio ir vakarinio piko valandomis

Šaltinis: SJ Susisiekimo paslaugos keleivių tyrimų medžiaga

Eil. Nr.	Stotelės pavadinimas	7-8 h		17-18 h		Maršrutai
		Įlipo	Išlipo	Įlipo	Išlipo	
1	Fizikos institutas	26	7	16	0	A8, A20, A25, A51, A62
2	Lentvario (link Trakų)	5	33	0	5	A8, A20, A25, A51, A62
3	Lentvario (link centro)	8	27	9	0	A8, A20, A25, A51, A62
4	Vilijos st. (Vilijos g., iš centro)	4	10	1	3	A8, A20, A51, A62
5	Vilijos st. (Galvės g., link Trakų)	3	5	0	0	A8, A20, A25, A51, A62
6	Vilijos st. (Galvės g., link centro)	0	4	1	0	A8, A20, A25, A51, A62
7	Galvės st. (link Trakų)	24	27	6	8	A8, A20, A25, A51, A62
8	Galvės st. (link centro)	7	22	31	18	A8, A20, A25, A51, A62
9	Stasylių st. (link Trakų)	7	0	0	0	A51
10	Stasylių st. (link centro)	0	1	0	3	A51
11	Trakų Vokės st. (link Trakų)	0	0	2	9	A51
12	Trakų Vokės st. (link centro)	3	0	5	0	A51

8 lentelė. Transporto srautų procentinė sudėtis atskirose Galvės gatvės sankryžose rytinio piko val.

Sankryža	Leng. aut.	Mikroaut.	Autobusas	Kr2ašių	Kr3ir >ašių	Mot./Dvir.
Galvės-Lentvario	91,4	2,3	0,7	1,4	3,5	
Galvės – Vilijos	84,6	4,7	2,1	4,3	4,0	
Galvės – Kirtimų	81,6	5,7	0,5	5,8	6,5	
Galvės Graičiūno	85,5	4,9	1,5	4,1	4,1	
Galvės -Kazbėjų	87,4	5,6	0,2	2,4	4,5	
Galvės J.Tiškevičiaus	87,4	5,9	0,2	2,1	3,7	0,4/0,2
Galvės – A4 kelias	87,9	2,5	0	4,4	5,3	
Vidurkis	86,,5	4,6	0,7	3,5	4,6	0,1/0

Esamos būklės analizės išvados:

1. Vidutinis metinis 4,5 procentinis transporto srautų augimas 2010-2018m.Galvės gatvėje piko valandomis iššaukė transporto priemonių ir keleivių prastovas pagrindinėse šios gatvės sankryžose su J.Tiškevičiaus, Kirtimų gatvėmis ir Savanorių prospektu. Šis augimas fiksuotas Galvės g. atkarpoje tarp Zigmantiškių ir Kirtimų gatvių sankryžų.

Teritorijų planavimo projekto žymuo	Lapas	Lapų	Laida
VP18-11	10	23	0

2. Padidėjus transporto srautams neužtikrinamas eismo dalyvių saugumas. 2014-2017 m. juodosios dėmės fiksuotos Galvės - Zigmantiškių nereguliuojamoje sankryžoje, Galvės – J.Tiškevičiaus reguliuojamoje sankryžoje, arti to situacija Galvės - Kirtimų reguliuojamoje sankryžoje.
3. Galvės g. arba magistralinis kelias A16 Vilniaus miesto teritorijoje pagal Vilniaus teritorijos bendrojo plano Susisiekimo dalies sprendinius yra aukštos B1 kategorijos ir pagal techninius reikalavimus atstumai tarp sankryžų turėtų būti ne mažesni nei 800 m, išvažiavimai -200 m, gatvė su skiriamąja saugos juosta, apsauganti priešingų krypčių eismo dalyvius.

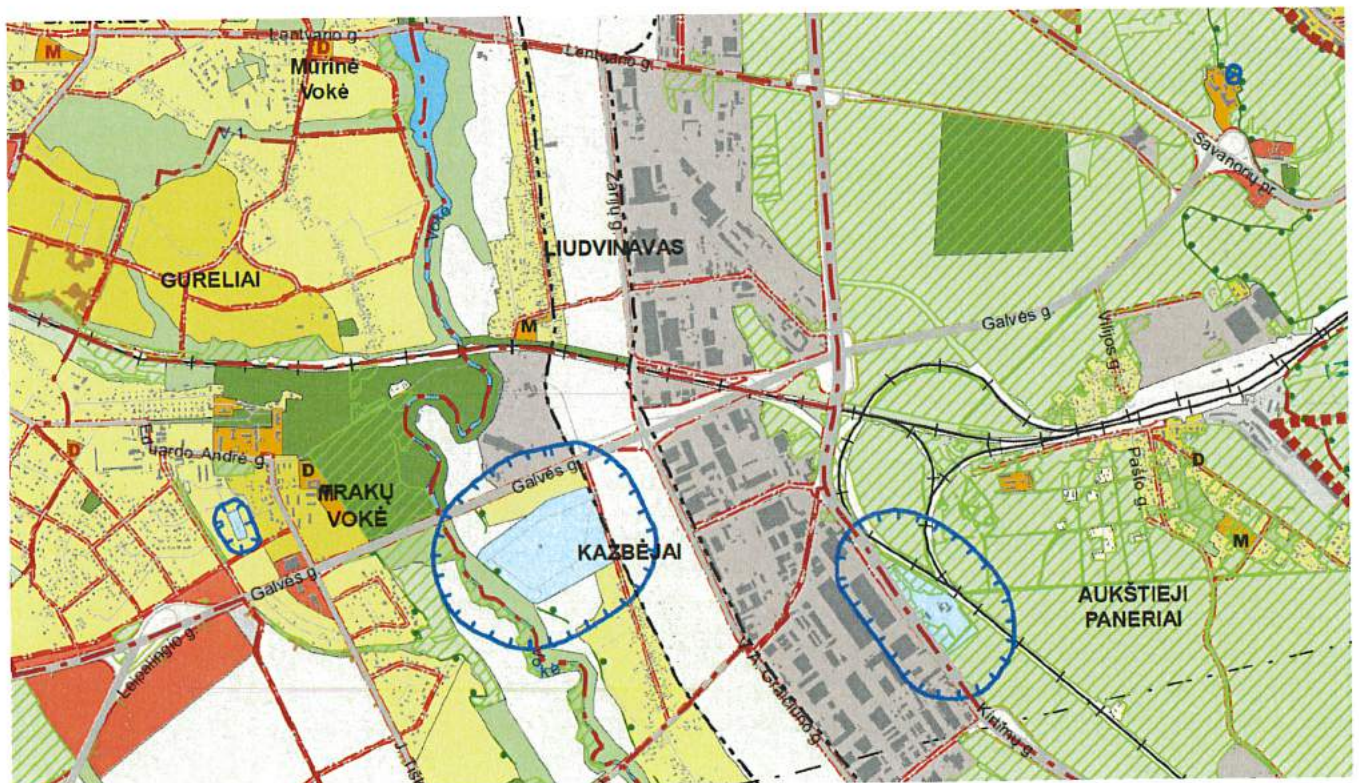
Skiriamosios saugos juostos nėra visoje gatvės trasoje, išskyrus ties sankryžomis įrengtos saugos salelės.

Neišlaikomi minimalūs atstumai tarp Galvės - Savanorių pr. ir Galvės - Lentvario g. sankryžų., tarp Galvės – V.A.Graičiūno ir Galvės – Kazbėjų g. nereguliuojamos sankryžos. Atstumai tarp minėtų sankryžų siekia apie 300 metrų ir dvigubai viršija leistinus atstumus. Siūloma Galvės - Kazbėjų ir Galvės – Lentvario sankryžas panaikinti, leidžiant automobiliams apsisukti artimiausiose reguliuojamose sankryžose.
4. Eismo saugumo požiūriu, būtų tikslinga iš Galvės gatvės iškelti viešojo transporto stoteles, kurios suformuoja abipus kelio pėsčiųjų srautus. Tai nelieštų tų stotelių, kurios įrengtos Galvės g. reguliuojamose sankryžose ir pėsčiųjų saugumas užtikrinamas šviesoforiniu reguliavimu.
5. Papildomos dubliuojančio jungtys nėra tikslingos miškingose teritorijose ir yra taikytinos tik tose vietose, kur numatoma urbanistinė plėtra ar yra artimas ryšys tarp gretimų gyvenviečių ar pačioje gyvenvietėje..
6. Planuojant magistralinį dviračių taką papildomai įvertintos Eurovelo ir kitos trasos, kurios yra fiksuotos specialiajame plane. Pagal užduotį magistralinė dviračių trasa numatoma palei A16 kelio trasą, todėl turi būti priimtas sprendimas jas įgyvendinant (įvertinat jau anksčiau iškilusias problemas -magistralinis geležinkelis, statūs šlaitai ir pan.). Rekomenduojama dviračių taką šalia A16 kelio tiesti nenutrūkstamą su atšaka į Eurovelo trasą J.Tiškevičiaus, Andre, Liepų al. gatvėmis iki Lentvario.
7. Dviračių taką dėl triukšmo ir taršos pagal galimybes tolinti nuo Galvės g. važiuojamosios dalies. Pravažiavimą ir praėjimą po magistralinio geležinkelio linija rekomenduojama įrengti Žarijų ir Graičiūno gatvių jungtyje, vengiant didelių aukščių perkritimų.
8. Transporto eismą stabdo pastovi eismo juostų kaita Galvės gatvės trasoje, kas tiesiogiai atsiliepia susisiekimo greičiui, eismo saugumui ir bendram jos pralaidumui. Būtina siekti, kad kiekviena kryptimi išliktų po 2 eismo juostas.
9. Transporto eismo netolygumas pagal kryptis rytinio ir vakarinio piko valandomis vidutiniškai siekia 1,6 karto. Atskirais atvejais iki 2-3 kartų. Todėl neišvengiamai prieš sankryžas privalo būti 2 ir daugiau eismo juostos, įvertinant atskirų krypčių apkrovimą.
10. Transporto sрутų stebėjimo metu tik vienintelį kartą buvo užfiksuotas minimalus dviratininkų eismas Galvės – Tiškevičiaus g, sankryžoje. Išlieka atskiras klausimas pagal kokius techninius parametrus projektuoti dviračių taką, o gal bendrą pėsčiųjų – dviračių taką, nes pėsčiųjų srautas išilgai Galvės gatvės taip pat buvo minimalus, išskyrus viešojo stotelių zonas, kur eismas buvo pastebimas sustojus autobusams ir išlipus keleiviams.

Teritorijų planavimo projekto žymuo	Lapas	Lapų	Laida
VP18-11	11	23	0

PROJEKTINIAI SPRENDINIAI. Vilniaus miesto urbanistinė plėtra. Rengiant valstybinio kelio A16 rekonstrukcijos specialųjį planą atsižvelgta ne tik į esamą urbanistinę situaciją, tačiau ir į rengiamo Vilniaus miesto Bendrojo plano keitimo sprendinius. Tai leido galutinai suformuoti reikiamus skersinius transportinius, pėsčiųjų ir dviratininkų ryšius priklausomai nuo numatomos urbanistinės plėtros, užstatymo pobūdžio ir galimo dydžio. Yra būtina atskirti šį valstybinį kelią nuo galimos urbanizacijos poveikio formuojant dubliuojančias jungtis ir didesnio pralaidumo išretintas sankryžas, vengiant galimų vietinių privažiavimų tiesiogiai į Galvės gatvę (išskyrus transportą aptarnaujančią infrastruktūrą)

11 pav. Ištrauka iš rengiamo Vilniaus miesto savivaldybės bendrojo plano pakeitimo projekto



SUTARTINIAI ŽENKLAI

- Vilniaus m. savivaldybės ribos
- Vilniaus m. seniūnijos ribos
- Vilniaus m. rajono riba
- Regioninio parko ribos
- Draustinio ribos
- Rezervato ribos
- Natura 2000 teritorijos ribos
- Sistemos draustinio ribos
- Saugomos teritorijos numeris
- Valstybinės reikšmės miškas
- Vandenvietės 2-oji apsaugos juosta
- Naudingųjų iškasenų telkinys (detaliai išvilgtas)
- Naudingųjų iškasenų telkinys (parengtinai išvilgtas)
- Naudingųjų iškasenų telkinys (prognozinis)
- Magistralinio dujotiekio pirmos klasės vietovės teritorijos vienetų riba (po 200 m atbus dujotiekio vamzdžio ašinei)
- Gatvių raudonosios linijos
- Greito susisiekimo magistraliniai keliai ir gatvės
- Pagrindinis gatvės ir keliai
- Kitos gatvės ir keliai
- Trūkstanti gatvių tinklo elementai
- Geležinkeliai
- Vilniaus oro uosto esamo kilimo tipimo tako parapslėptinė riba (SŠ dB(A) triukšmo zonos riba)
- Miškų ir miškingų teritorijų zona
- Žemės ūkio teritorijų zona
- Vandenu zona
- Gyvenamoji zona:
- Ekslensyvaus užstatymo zona
- Mažo užstatymo intensyvumo zona
- Vidutinio užstatymo intensyvumo zona
- Intensyvaus užstatymo zona
- Centru zona:
- Pagrindinio centro zona
- Miesto dalies (rajono) centro zona
- Specializuota kompleksų zona
- Paslaugų zona
- Pramonės ir sandėliavimo zona
- Vandenviečių zona
- Inžinerinės infrastruktūros zona
- Inžinerinės infrastruktūros koridorių zona
- Bendro naudojimo erdvių, želdynų zona:
- Intensyviai naudojami želdynai
- Ekstensyviai naudojami želdynai
- Esama bendrojo lavinimo mokykla
- Esamas vaikų darželis
- Planuojama bendrojo lavinimo mokyklos vieta
- Planuojama vaikų darželio vieta
- Planuojama lito vieta

Viešojo transporto sprendiniai. Viešojo transporto eismo organizavimo schema planuojama atsižvelgus į perspektyvinę miesto urbanistinę plėtrą, planuojamos gatvės kategoriją, eismo dalyvių saugumą bei jų ryšius rekonstruojamos gatvės atžvilgiu.

Teritorijų planavimo projekto žymuo	Lapas	Lapų	Laida
	VP18-11	12	23

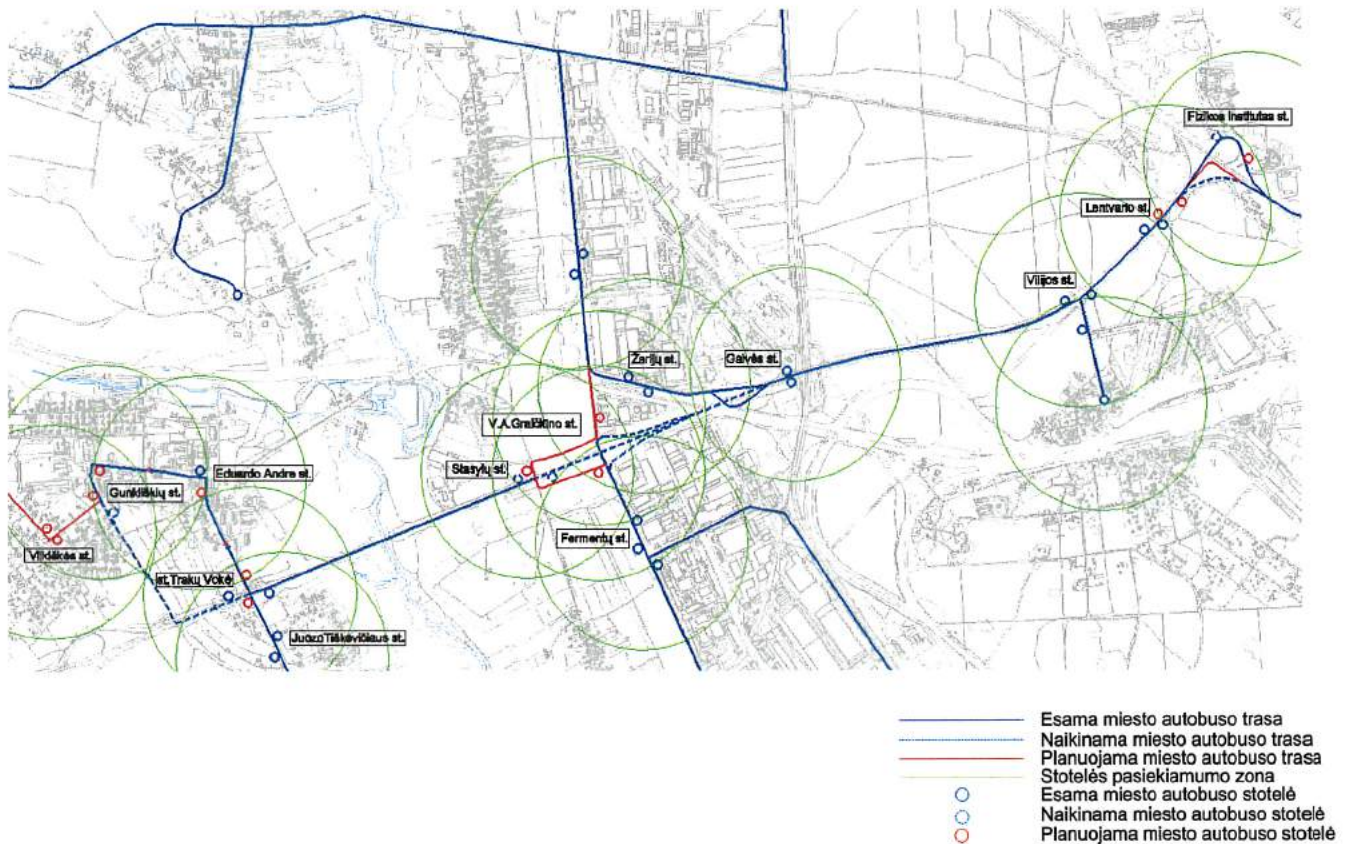
Pagal galiojantį Vilniaus miesto savivaldybės BP (bendrajį planą) Galvės g. yra B1 kategorijos, todėl privalo išlaikyti norminius atstumus tarp sankryžų, todėl naikinant sankryžas su Lentvario ir Stasylių gatvėmis turėtų būti naikinamos ir VT stotelės, kad neatsirastų skersiniai keleivių srautai tarp stotelių. Nepatogus vienas aptarnavimas Trakų Vokėje, nėra tiesioginės jungties tarp Graičiūno ir Žarijų gatvių, kas apsunkina maršrutų formavimą.

Įvertinus bendrą esamą saugumo situaciją, esamų stotelių apkrovimą ir didėjančius transporto srautus pagrindinėje Galvės gatvėje siūlomi tokie miesto autobusų trasų ir stotelių pakeitimai:

- ❖ st. Fizikos institutas Galvės-Savanorių pr. sankryžoje dėl eismo saugumo perkeliama iš kreivės į tiesę ties esama degaline. Tuo pačiu išlaisvinama vieta dviračių ir pėsčiųjų tako įrengimui
- ❖ st. Lentvario Galvės – Lentvario g. buvusioje sankryžoje perkeliama prie numatomos reguliuojamos pėsčiųjų perėjos. Panaikinti kartu su sankryža ir stoteles nėra galimybės, nes miesto kryptimi artimiausioje zonoje kitos stotelės nėra (st. Fizikos institutas yra tik vienas). Stotelės pritraukimas prie sankryžos su reguliuojama pėsčiųjų sudarys galimybę išvengti keleivių srautų neleistinoje vietoje ir tiesiogiai nueiti link Lentvario gatvės ir sumažinti atstumą iki Fizikos instituto per numatomą pėsčiųjų dviratininkų tiltą šalia esamo transporto viaduko;
- ❖ Graičiūno ir Žarijų gatvių sujungimas, nutiesus tunelinį pravažiovimą po magistraliniu geležinkeliu, leis išvengti važiovimo ir stotelių Galvės gatvėje, įvesti naujus ar pakoreguoti esamus maršrutus žymiai saugesnėje aplinkoje su mažesniais priėjimo atstumais;
- ❖ St. Stasylių perkeliama į saugesnes dubliuojančias gatves, nutraukiant visus skersinius ryšius buvusioje Galvės-Stasylių g. nereguliuojamoje sankryžoje, kuri naikinama nes neatitinka STR reikalavimų - norminių atstumų tarp sankryžų
- ❖ papildomai įrengiamos st. Trakų Vokė Juozo Tiškevičiaus gatvėje ties sankryža su Galvės gatve. Panaikinti esamos stoteles Galvės gatvėje yra netikslinga, nes jos aptarnauja šią gyvenvietę ir priemiesčio maršrutais važiuojančiais Galvės gatve. Pagrindinius transporto srautus nukreipus tunelinio pravažiovimu eismo sąlygos reguliuojamoje sankryžoje turėtų ženkliai pagerėti, nes sankryža būtų izoliuota nuo esamų tranzitinių srautų.
- ❖ nutraukiamas miesto vienas eismo autobusų maršrutai tolimesnėje Galvės gatvės atkarpoje iki Gunkliškių gatvės ir pačioje Gunkliškių gatvėje, įvedant dvipusio eismo maršrutą Trakų Vokės gyvenvietėje iki Lentvario Liepų al. Taip pagerėtų visos gyvenvietės aptarnavimas saugesnėmis eismo sąlygomis. St. Trakų Vokė Trakų kryptimi paliekama priemiesčio ir užmiesčio maršrutų aptarnavimui, miesto greitiesiems maršrutams.

Teritorijų planavimo projekto žymuo	Lapas	Lapų	Laida
	VP18-11	13	23

12 pav. Principinė miesto viešojo transporto eismo organizavimo schema



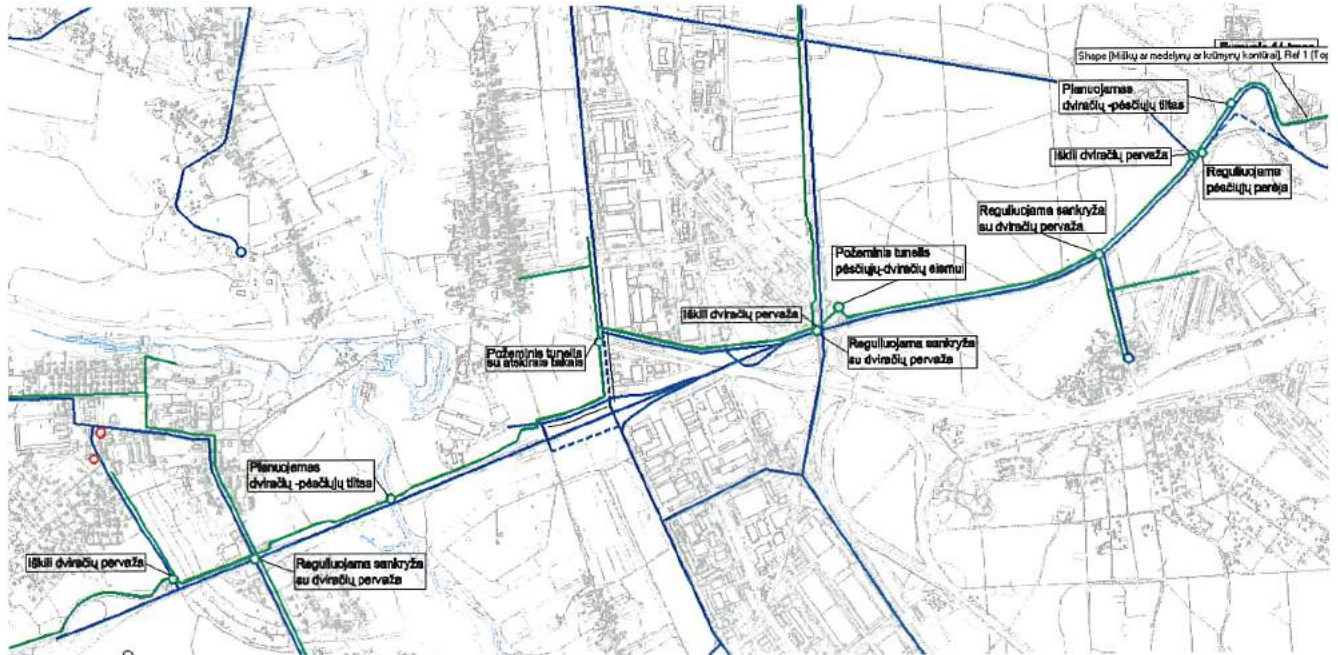
Dviračių magistralinio tako ir pėsčiųjų tako sprendiniai. Planuojamas magistralinis dviračių takas su minimaliu pėsčiųjų taku numatomas išimtinai šiaurinėje Galvės gatvės dalyje, nekertant pagrindinės transporto arterijos – Galvės gatvės, su didesnėmis šalutinių ir skersinių dviračių takų pasijungimo galimybėmis. Pietų kryptimi numatomos 3 dviračių takų jungtys per esamas ir numatomas reguliuojamas Galvės-Tiškevičiaus, gavės-Kirtimų ir Galvės –Vilijos g. sankryžas. Magistralinio dviračių tako pradžia numatoma pradėti nuo planuotos Eurovelo 11 trasos –senojo Kauno kelio.

Saugiam dviratininkų ir pėsčiųjų eismui numatoma

- ❖ planuojamas pėsčiųjų dviratininkų tiltas per Savanorių prospektą šalia esamo Galvės viaduko;
- ❖ numatoma iškili dviračių –pėsčiųjų perėja per Lentvario gatvę ties sankryža su Galvės gatve;
- ❖ numatomas pėsčiųjų-dviračių tunelis po jungiamuoju keliu ties Galvės-Kirtimų g. sankryža;
- ❖ numatoma iškili dviračių – pėsčiųjų perėja per reguliuojamą Galvės-Kirtimų sankryžą šiaurinėje dalyje;
- ❖ numatomi dviračių-pėsčiųjų takai transporto tunelyje po magistraliniu geležinkeliu, sujungiant Graičiūno ir Žarijų gatves;
- ❖ planuojamas pėsčiųjų –dviratininkų tiltas per Vokės upę šalia Galvės gatvės šiaurinėje dalyje;
- ❖ rekonstruojama Galvės-Tiškevičiaus gatvė su dviračių –pėsčiųjų takais ir transporto tuneliu Galvės g. ašyje tranzitiniam eismui;
- ❖ numatoma iškili dviračių-pėsčiųjų perėja per Gunkliškių gatvę;

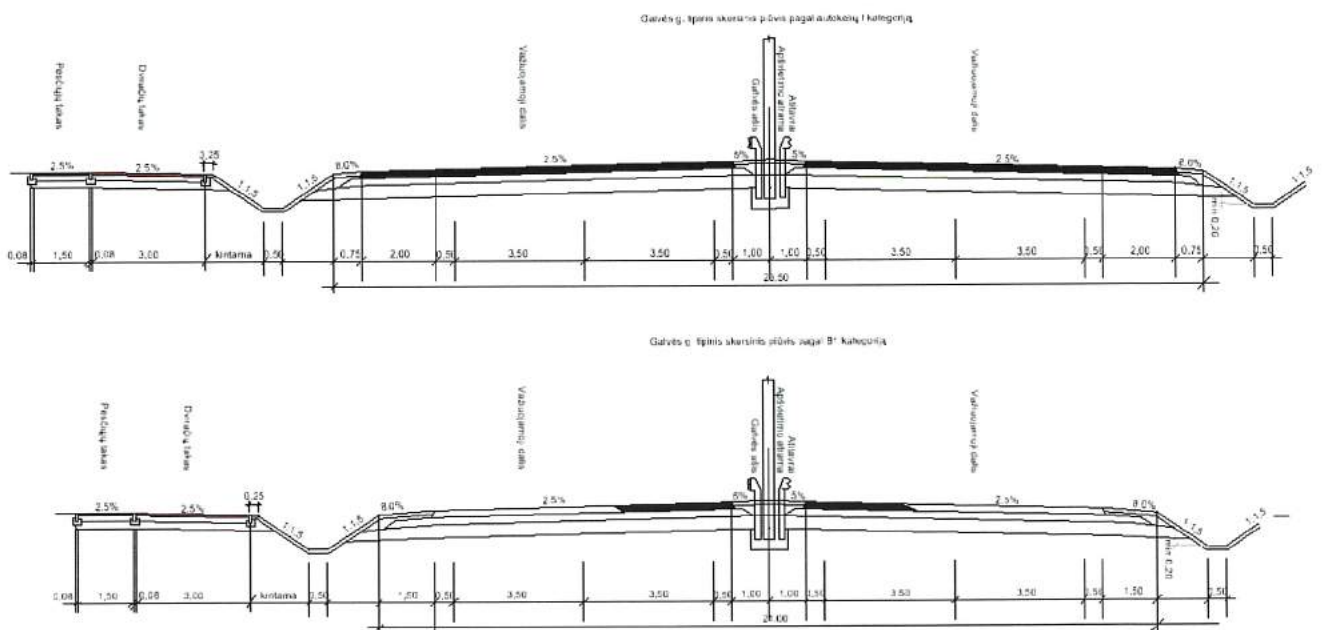
Teritorijų planavimo projekto žymuo	Lapas	Lapų	Laida
VP18-11	14	23	0

13 pav. Principinė magistralinio dviračių tako trasos formavimo schema



Pagrindiniai planuojami gatvės parametrai. Studijoje „Magistralinio kelio A16 Vilnius – Prienai- Marijampolė ruožo Vilnius – Trakai Rekonstrukcijos galimybių vertinimas ir priešprojektinių sprendinių parinkimas“ ataskaitoje, kurią parengė Kelių ir transporto tyrimo instituto Strateginių tyrimų skyrius (2017m.) rekomenduojama rekonstruojant šį kelią taikyti I kelio kategorijos techninio reglamento reikalavimus. Projektinis greitis 100km/h, leidžiamas greitis -100km/h. Skiriamos juostoje projektuojami apsauginiai dvipusiai kelio atitvarai. Ant atskiros sankasos numatomas 2,5m. asfaltuotas pėsčiųjų dviračių takas.

14 pav. Kelio tipinis skersinis profilis pagal I kelio kategoriją ir B1 gatvės techninius reikalavimus



Teritorijų planavimo projekto žymuo	Lapas	Lapų	Laida
VP18-11	15	23	0

Įvertinant tai, kad šiame šio kelio ruože nuo Gunkliškių gatvės iki Savanorių prospekto projekte eismo sąlygos iš principo yra visai kitokios nei tolimesniame kelio ruože, siūlomas skersinis gatvės profilis su skiriamąja juosta pagal B1 gatvių kategorijos techninius reikalavimus. Projektinis greitis 70km/h. Pagrindinis skirtumas - nėra kraštinės avarinės 2,0 m pločio juostos, kuri miesto sąlygomis taikoma tik greito susisiekimo A kategorijos gatvėse. Siūloma šios juostos atsikyti ir per tiltus ir viadukus. Papildomai daromas atskiras pėsčiųjų takas, kuris sudarytų sąlygas greitam susisiekimui dviračių juosta. Esamas Galvės g. skersinis pjūvis su kelkraščiais (neskaitant didesnio pločio ties Kirtimų gatve) apie 11,2-13,0 m.

Pagrindiniai Galvės gatvės rekonstrukcijos planiniai sprendiniai, jungiamieji ir skersiniai keliai, sankryžų tipas teikiami grafinėje dalyje. Pagal galiojantį „naujų transporto rūšių įvedimo Vilniuje specialiųjų planą transporto eismo intensyvumas Galvės gatvėje 2040 metais siektų 1,8-2,5 tūkst. aut/h abiem kryptimis, atkarpoje tarp Greičiūno ir Kirtimų gatvės iki 2,5-3,7 tūkst. aut./h.

Galvės g. rekonstrukcijos variantai. Pagal projektavimo užduotį parengti trys pagrindiniai trasos variantai:

1 variantas. Gatvė rekonstruojama pagal STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietiniai keliai. Bendrieji reikalavimai“ techninius parametrus. Projektinis greitis 80km/h pagal B1 gatvės kategoriją su magistraliniu 3,0 m pločio dvipusio eismo dviračių taku ir 1,5 m pločio pėsčiųjų taku. Kelio dangos plotis 2x8,0 m. Kelkraščio plotis -1,5m.

2 variantas. Gatvė rekonstruojama pagal KTR 1.01: 2008 „Automobilių keliai“ techninius reikalavimų magistralinių kelių I kategoriją su 2,5m pločio dviračių taku. Pagrindiniai techniniai parametrai: Projektinis greitis 100km/h. Skiriamoji juosta - 3,0m. Kelio dangos plotis 2x10,00 m. Kelkraščio plotis -0,75m.

3 variantas. Gatvė rekonstruojama pagal STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietiniai keliai. Bendrieji reikalavimai“ techninius parametrus. Projektinis greitis 80km/h pagal B1 gatvės kategoriją su magistraliniu 3,0 m pločio dvipusio eismo dviračių taku ir 1,5 m pločio pėsčiųjų taku. Atlikti pakeitimai pagal LAKD pastabas.

Atskiri transporto mazgai turi galimus kelis sprendinius, todėl natūroje bendras trasos variantų skaičius viršija tris. Atskirų sankryžų, sankirtų sprendiniai gali būti panaudoti bet kuriame iš teikiamų variantų, nepriklausomai koks sprendinys yra teikiamas rekonstruojamos gatvės plane

LAKD pastabos dėl pateiktų ankstesnių variantų, kurių pagrindu parengtas 3 koncepcijos variantas:



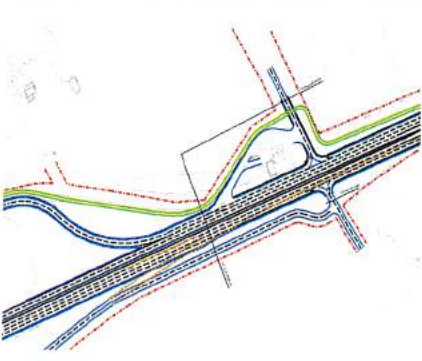
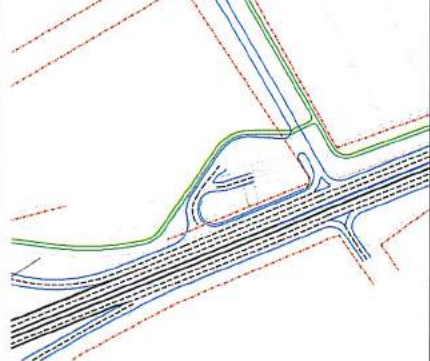
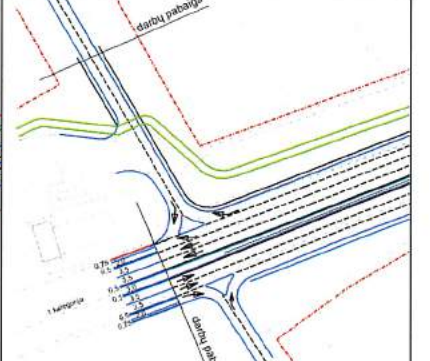




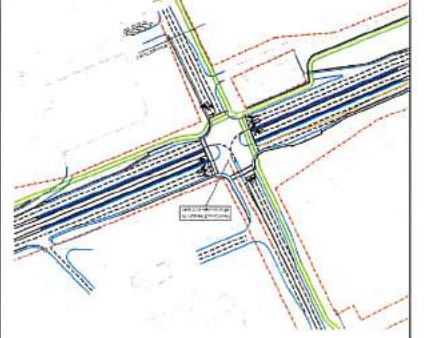
- ▶ Nepritaria nagrinėti teritorijos ties A4-A16 sankryža, nes tai neįeina į mūsų planuojamos teritorijos ribas (iki Gunkliškių sankryžos);
- ▶ Nepritaria vienam iš teiktų variantų sprendinių palikti Galvės- Lentvario g. sankryžoje kairiuosius posūkius;
- ▶ Nepritaria esamam šviesaforiniam reguliavimui ir kairiųjų posūkių palikimui Galvės-Kirtimų g. sankryžoje su jungiamuoju keliu;
- ▶ Nepritaria sprendiniams magistralinio kelio A1 ruože, kuri valdo Kelių direkcija, įtraukimui į planuojamą teritoriją.


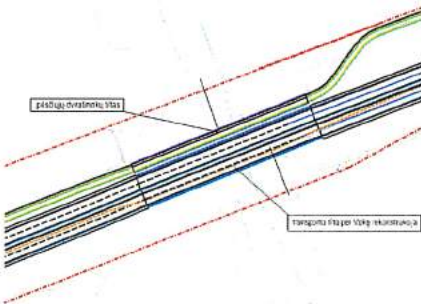
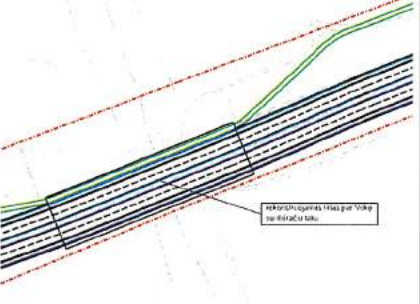
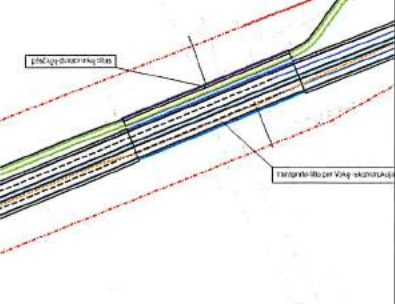


Teikia šiuos pastebėjimus:

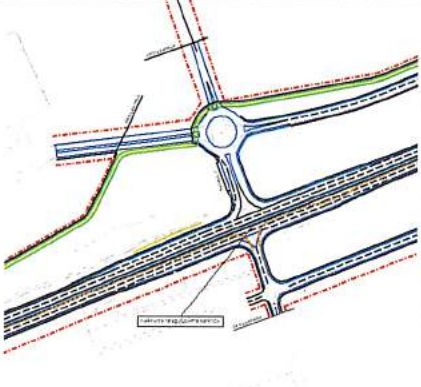
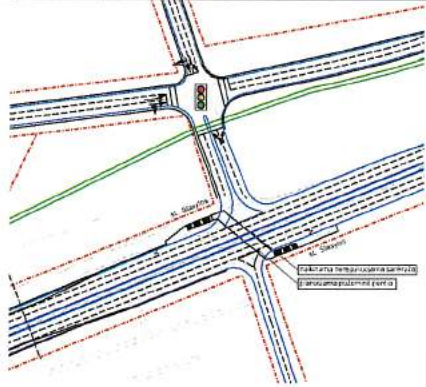






- ▶ Priimtas kitoks nei pagal I kategorijos keliams taikomus reikalavimus skersinis profilis, iki Kelių direkcijos valdomo sklypo ribos kelio pločio parametrai turi būti suplanuoti iki I kategorijos kelio;
- ▶ Planuojamas pėsčiųjų ir dviračių infrastruktūros susikirtimas su aukštos kategorijos keliais ir gatvėmis turėtų būti planuojamas skirtingame lygyje;

Teritorijų planavimo projekto žymuo	Lapas	Lapų	Laida
VP18-11	16	23	0

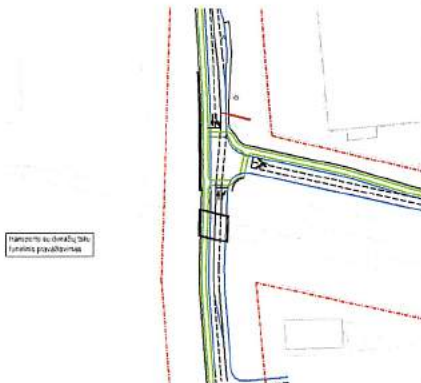
9 lentelė. Konceptijos variantų sprendinių palyginimas

Eil. Nr	1 variantas	2 variantas	3 variantas							
1	<p>Galvės – Gunkliškių g. sankryža</p>    <p>Dėl per mažo atstumo iki esamų sankryžų, gatvės pajungimo tipas išlieka toks pats - tik dešiniaisiais posūkiais. DT/PT (dviračių, pėsčiųjų takai) planuojami už degalinės ribų, keičiamos jungtys su degaline. Esamas dviračių ir pėsčiųjų takas (PDT) naikinamas.</p>	 <p>Dėl per mažo atstumo iki esamų sankryžų, gatvės pajungimo tipas išlieka toks pats - tik dešiniaisiais posūkiais. DT (dviračių takas) planuojamas už degalinės ribų, keičiamos jungtys su degaline. Esamas PDT paliekamas tik pėsčiųjų eismui, DT planuojamas toliau nuo gatvės.</p>	 <p>Dėl per mažo atstumo iki esamų sankryžų, gatvės pajungimo tipas išlieka toks pats - tik dešiniaisiais posūkiais. Gatvės parametrai privedami iki ribos su A1 norminiais dydžiais. Esamas PDT paliekamas tik pėsčiųjų eismui, DT planuojamas toliau nuo gatvės.</p>							
2	<p>Galvės-Tiškevičiaus g. sankryža</p>    <p>Dėl eismo saugumo (yra juodoji</p>	 <p>Sankryžos principinė schema dalinai</p>								
<table border="1"> <tr> <td rowspan="2">Teritorijų planavimo projekto žymuo VP18-11</td> <td>Lapas</td> <td>Lapų</td> <td>Laida</td> </tr> <tr> <td>17</td> <td>23</td> <td>0</td> </tr> </table>				Teritorijų planavimo projekto žymuo VP18-11	Lapas	Lapų	Laida	17	23	0
Teritorijų planavimo projekto žymuo VP18-11	Lapas	Lapų	Laida							
	17	23	0							

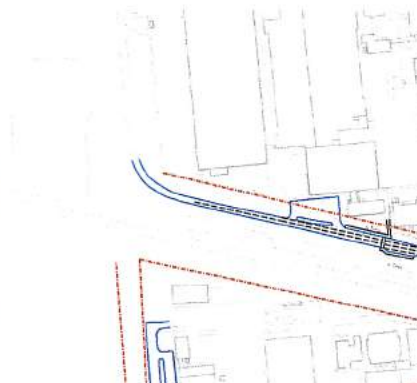
<p>dėmė) siūlomas požeminis tunelis po sankryžą pagrindine eismo kryptimi. Viršuje išlieka reguliuojami automobilių manevrai ir pėsčiųjų, dviratininkų eismas. Įrengiamos VT stotelės J. Tiškevičiaus gatvėje. Numatoma šalia Tiškevičiaus g. dviračių tako jungtis link Trakų Vokės dvaro.</p>	<p>keičiasi, pėsčiųjų ir dviratininkų, VT keleivių eismui numatoma požeminė perėja</p>	<p>Dėl eismo saugumo (yra juodoji dėmė) siūlomas požeminis tunelis po sankryžą pagrindine eismo kryptimi. Viršuje išlieka reguliuojami automobilių manevrai ir pėsčiųjų, dviratininkų eismas. Įrengiamos VT stotelės J. Tiškevičiaus gatvėje. Numatoma šalia Tiškevičiaus g. dviračių tako jungtis link Trakų Vokės dvaro.</p>
<p>3 Tiltas per Galvės upę</p>		
 <p>Numatomas tilto išplatinimas į pietinę pusę. Atskirai statomas – pėsčiųjų / dviratininkų tiltas per Vokės upę</p>	 <p>Numatomas tilto išplatinimas į pietinę pusę, dviračių takas numatomas esamo tilto šiaurinės dalies važiuojamojoje dalyje</p>	 <p>Numatomas tilto išplatinimas į pietinę pusę. Atskirai statomas – pėsčiųjų / dviratininkų tiltas per Vokės upę</p>
<p>4 Galvės –Stasylių g. sankryža</p>		

 <p>Naikinama nereguliuojama sankryža dėl neišlaikomų atstumų tarp sankryžų. Paliekami tik dešinieji posūkiai su skiriamąja juosta sankryžos ribose. Siūlomos dubliuojančios jungtys: žiedinė sankryža Stasylių gatvėje su VT stotele. VT stotelės Galvės gatvės naikinamos, perėja nerengiama</p>	 <p>Nereguliuojama sankryža naikinama dėl eismo saugumo ir STR reikalavimų. VT stotelės paliekamos, įrengiama požeminė pėsčiųjų perėja.</p>	 <p>Naikinama nereguliuojama sankryža dėl neišlaikomų atstumų tarp sankryžų. Paliekami tik dešinieji posūkiai su skiriamąja juosta sankryžos ribose. Siūlomos dubliuojančios jungtys: žiedinė sankryža Stasylių gatvėje su VT stotele. VT stotelės Galvės gatvės naikinamos, perėja nerengiama</p>
<p>5 Galvės-Graičiūno g. sankryža</p>		
 <p>Rekonstruojami ir naujai įrengiami jungiamieji keliai su mažomis žiedinėmis sankryžomis. Numatoma jungtis su Žarijų gatve pagal BP sprendinius.</p>	 <p>Papildomai įrengiamas vienas jungiamasis kelias nuo Trakų pusės.</p>	 <p>Rekonstruojami ir naujai įrengiami jungiamieji keliai su mažomis žiedinėmis sankryžomis. Numatoma jungtis su Žarijų gatve pagal BP sprendinius.</p>
<p>6 Žarijų g. sankryža</p>		

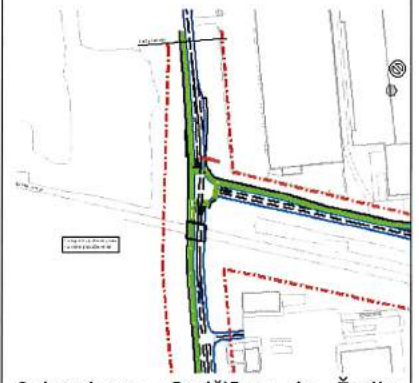
Teritorijų planavimo projekto žymuo	Lapas	Lapų	Laida
VP18-11	19	23	0



Sujungiama Graičiūno ir Žarijų gatvės su požeminiu pravažiuoju ir pėsčiųjų-dviratininkų takais. Jungtis numatyta Vilniaus m. bendrajame plane.



Sujungimas nevykdomas, dviračių takas numatomas šalia Galvės gatvės, Viešasis transportas – Galvės gatvėje.

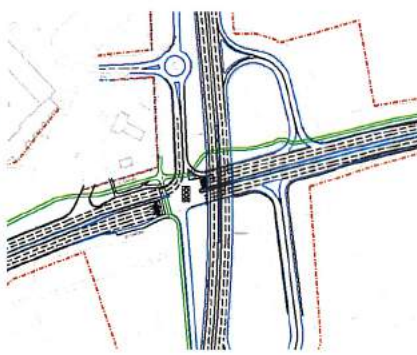


Sujungiama Graičiūno ir Žarijų gatvės su požeminiu pravažiuoju ir pėsčiųjų-dviratininkų takais. Jungtis numatyta Vilniaus m. bendrajame plane. Įrengiami pravažiavimai iš Žarijų gatvės į Granito gatvę, panaikinus reguliavimą ties Kirtimų gatve.

7 Galvės-Kirtimų g. sankryža



Paliekama reguliuojama sankryža. Keičiama eismo organizacija ties degalinę, neleidžiant išvažiuoti į Galvės gatvę. PT ir DT numatomi įrengiant tunelinį pravažiavimą po


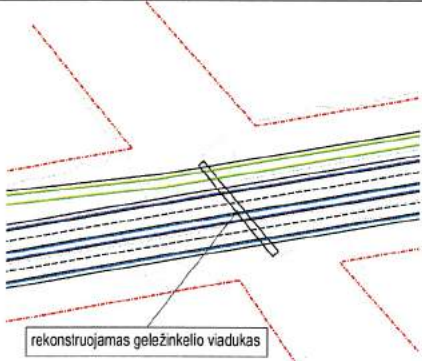
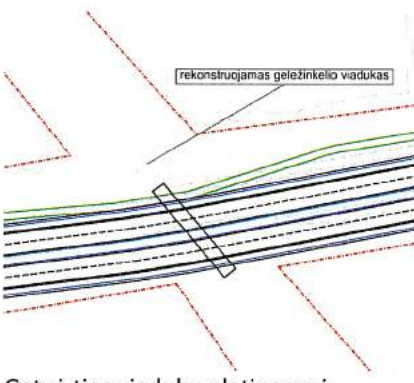
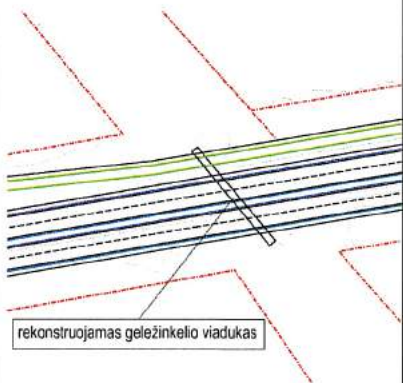


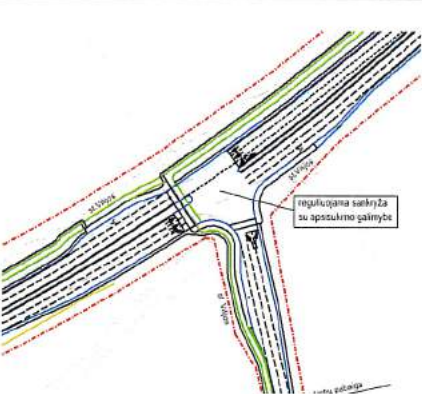
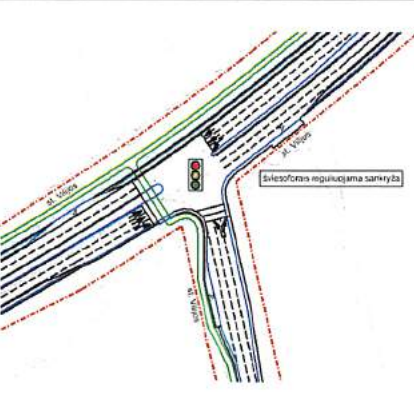



Paliekama reguliuojama sankryža. Dviračių takas numatomas šiaurinėje Galvės gatvės dalyje ties esama ir numatoma pėsčiųjų perėja viename lygyje



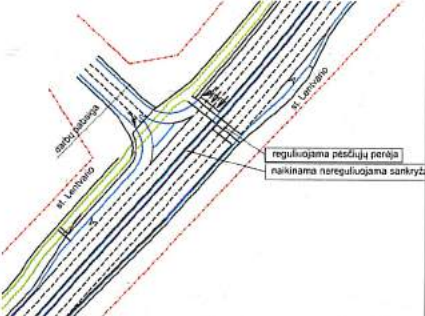
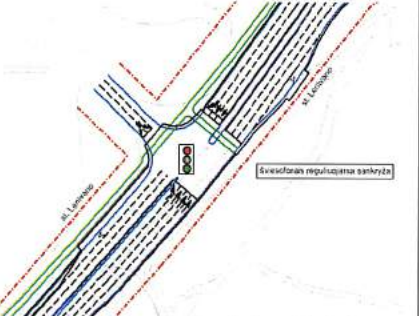
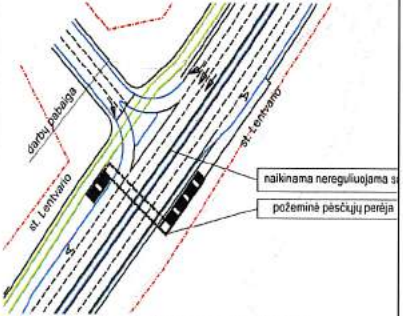


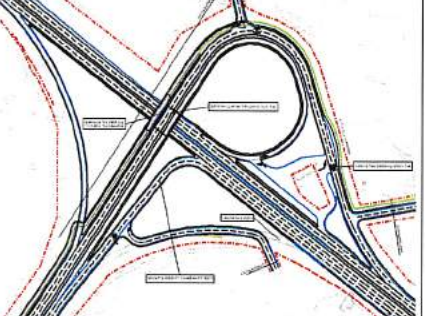
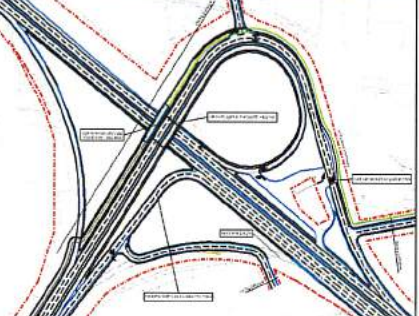
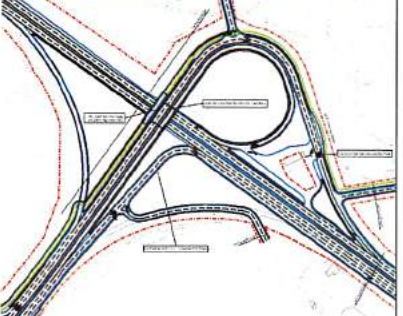


Naikinama reguliuojama sankryža. Įrengiama požeminė pėsčiųjų perėja. Dviračių takas numatomas šiaurinėje Galvės gatvės dalyje. Tunelinis praėjimas ir

Teritorijų planavimo projekto žymuo	Lapas	Lapų	Laida
VP18-11	20	23	0

	jungiamuoju keliu.		pravažiavimas po jungiamuoju keliu.
8	Geležinkelio viaduko rekonstrukcija		
	 <p>rekonstruojamas geležinkelio viadukas</p> <p>Rekonstruojamas geležinkelio viadukas dėl gatvės išplatinimo. Gatvė platinama į pietinę pusę, atramos naikinamos ir įrengiami viračių/ pėsčiųjų takai</p>	 <p>rekonstruojamas geležinkelio viadukas</p> <p>Gatvė ties viaduku platinama į šiaurinę pusę kartu su dviračių taku. Pietinės atramos paliekamos.</p>	 <p>rekonstruojamas geležinkelio viadukas</p> <p>Gatvė ties viaduku platinama į pietinę pusę, paliekant šiaurines geležinkelio viaduko atramas.</p>
9	Galvės – Vilijos g. sankryža		
	 <p>reguluojama sankryža su apsisukimo galimybe</p> <p>Įvedamas šviesoforinio reguliavimas dėl eismo saugumo ir leidžiama apsisukimo nuo Lent-vario g. pusės. PT ir DT rengiami šiaurinėje gatvės dalyje už viešojo transporto stotelių. Dviračių takas numatomas Vilijos g. link A.Panerių.</p>	 <p>šviesoforu reguliuojama sankryža</p> <p>Įvedamas šviesoforinio reguliavimas dėl eismo saugumo ir leidžiama apsisukimo nuo Lentvario g. pusės. DT rengiamas šiaurinėje gatvės dalyje už viešojo transporto stotelių. Dviračių takas numatomas Vilijos g. link A.Panerių.</p>	 <p>reguluojama sankryža su apsisukimo galimybe</p> <p>Įvedamas šviesoforinio reguliavimas dėl eismo saugumo ir leidžiama apsisukimo nuo Lentvario g. pusės. PT ir DT rengiami šiaurinėje gatvės dalyje už viešojo transporto stotelių. Dviračių takas numatomas Vilijos g. link A.Panerių.</p>

Teritorijų planavimo projekto žymuo	Lapas	Lapų	Laida
VP18-11	21	23	0

<p>10 Galvės –Lentvario g. sankryža</p>		
 <p>Naikinama nereguliuojama sankryža, dėl neišlaikomo atstumo iki gretimos sankryžos. Įrengiamos VT stotelės su reguliuojama pėsčiųjų perėja</p>	 <p>Sankryžoje įvedamas šviesoforinis reguliavimas, pritraukiamos VT stotelės</p>	 <p>Sankryžoje naikinami kairieji posūkiai, įvedama skiriamoji juosta, įrengiama požeminė pėsčiųjų perėja, pritraukiamos VT stotelės</p>
<p>11 Galvės –Savanorių g. sankryža</p>		
 <p>Įrengiama papildoma eismo juosta per Savanorių pr. link Kauno pusės. Numatoma pėsčiųjų – dviratininkų via-dukas per Savanorių prospektą. Keičiama jungiamojo kelio trasa link Vilniaus ilginant dešiniųjų posūkių pajungimą į Savanorių</p>	 <p>Įrengiama papildoma eismo juosta per Savanorių pr. link Kauno pusės. Numatoma pėsčiųjų – dviratininkų viadukas per Savanorių prospektą. Keičiama jungiamojo kelio trasa link Vilniaus ilginant dešiniųjų posūkių pajungimą į Savanorių</p>	 <p>Įrengiama papildoma eismo juosta per Savanorių pr. link Kauno pusės. Numatoma pėsčiųjų – dviratininkų viadukas per Savanorių prospektą. Keičiama jungiamojo kelio trasa link Vilniaus ilginant dešiniųjų posūkių pajungimą į Savanorių</p>

Teritorijų planavimo projekto žymuo	Lapas	Lapų	Laida
VP18-11	22	23	0

prospektą. Keičiam VT stotelės vieta ir eismo organizacija degalinėje	prospektą. Keičiam VT stotelės vieta ir eismo organizacija degalinėje	prospektą. Keičiam VT stotelės vieta ir eismo organizacija degalinėje
-----------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------

Bendra išvada

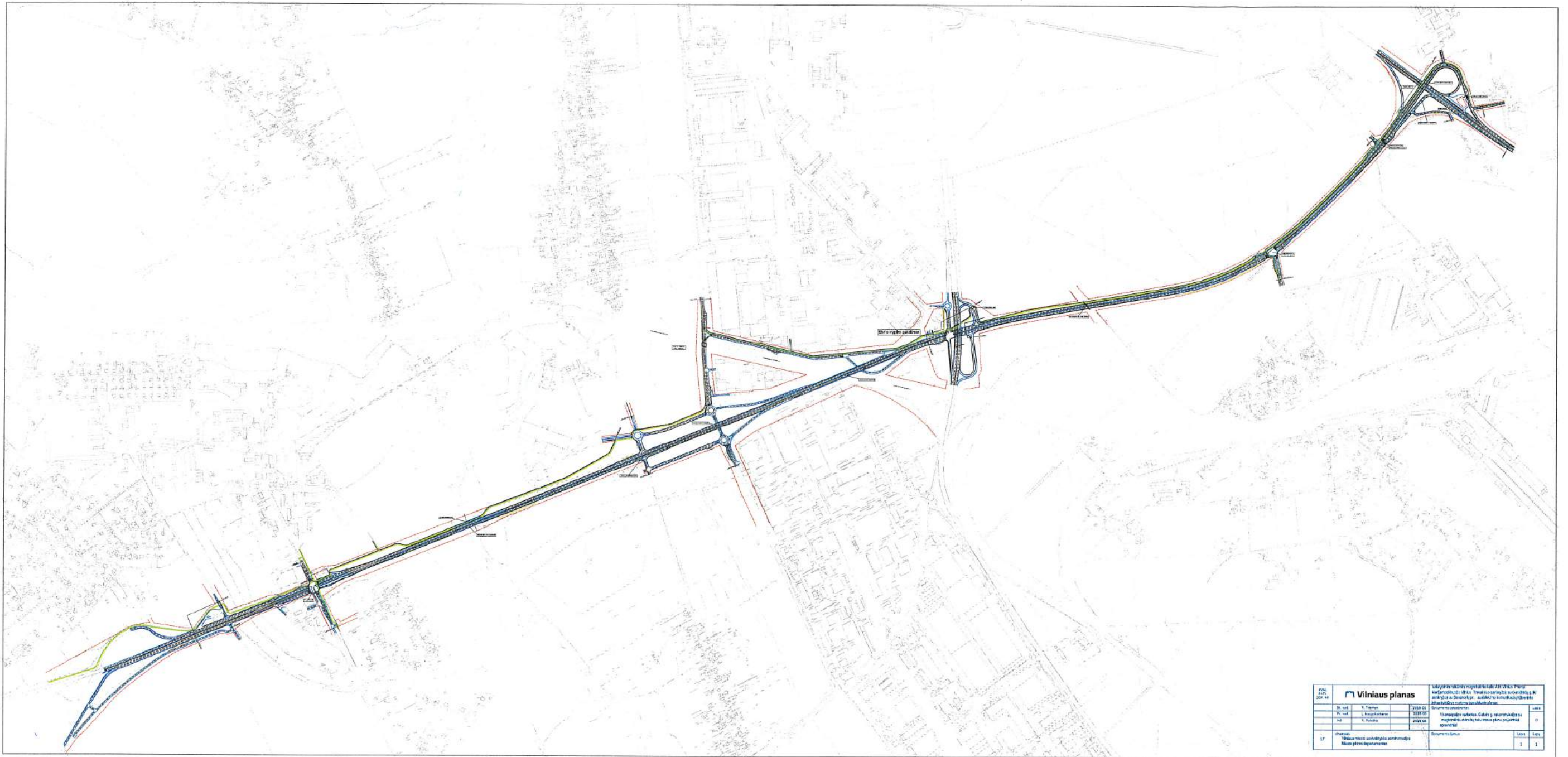
1. Ekonominiu požiūriu miesto sąlygomis prioritetas turėtų būti teikiamas 1 arba 3 variantui, kuriame vien važiuojamosios dalies plotas yra $20-16 \times 5 \ 500 = 22 \ 000\text{m}^2$ mažesnis nei 2-uoju variantu (važiuojamosios dalies plotis yra 2×10 m, kai pagal B1 kategoriją – 2×8 m.). Mažesnis ir bendras gatvės (kelio profilio) plotis - 21 m prieš 24,5 m. Akivaizdus ir šio varianto pranašumas pėsčiųjų, dviratininkų bei viešojo transporto organizavimo atžvilgiu, kas užtikrintų geresnes saugaus eismo sąlygas.

2. Užtikrinti rekomenduojamą leistiną 100km/h greitį valstybiniame kelyje A16 galima būtų išlaikyti atkarpoje iki sankryžos su magistraliniu keliu A4, kurioje pagrindinės sankryžos numatomos skirtingų lygių. Šioje planuojamoje atkarpoje numatomos reguliuojamos sankryžos ir pėsčiųjų perėjės, todėl dėl eismo saugumo realus leistinas 70km/h greitis, koks ir numatomas B1 kategorijos gatvėse.

3. Pagal savo svarbą pati aktualiausia yra atkarpa tarp magistralinio kelio A4 ir Kirtimų gatvių, kur metinis transporto srautų augimas piko valandomis siekia 4 proc. Pagal šias ilgalaikes tendencijas po dešimties metų transporto srautai gali išaugti 1,5 karto. Jeigu skirstyti šio kelio rekonstrukciją atskirais etapais tai būtų 1 etapas. Likusioje Galvės g. dalyje fiksuojamas transporto srautų mažėjimas, todėl tai būtų galima realizuoti antruoju etapu. Šiuos transporto srautus perėmė Kirtimų, Gariūnų ir Eišiškių pl. gatvės.

4. Po LAKD pateiktų pastabų parengtas integruotas 3 trasos variantas kurį ir siūloma realizuoti parengiant techninį projektą. Šiuo variantu būtų užtikrintas maksimaliai galimas eismo dalyvių saugumas, viešojo transporto maršrutinio tinklo eismo organizacija, geresni ir saugesni dviratininkų ir pėsčiųjų ryšiai su aplinkine urbanizuota ir numatoma urbanizuoti teritorija.

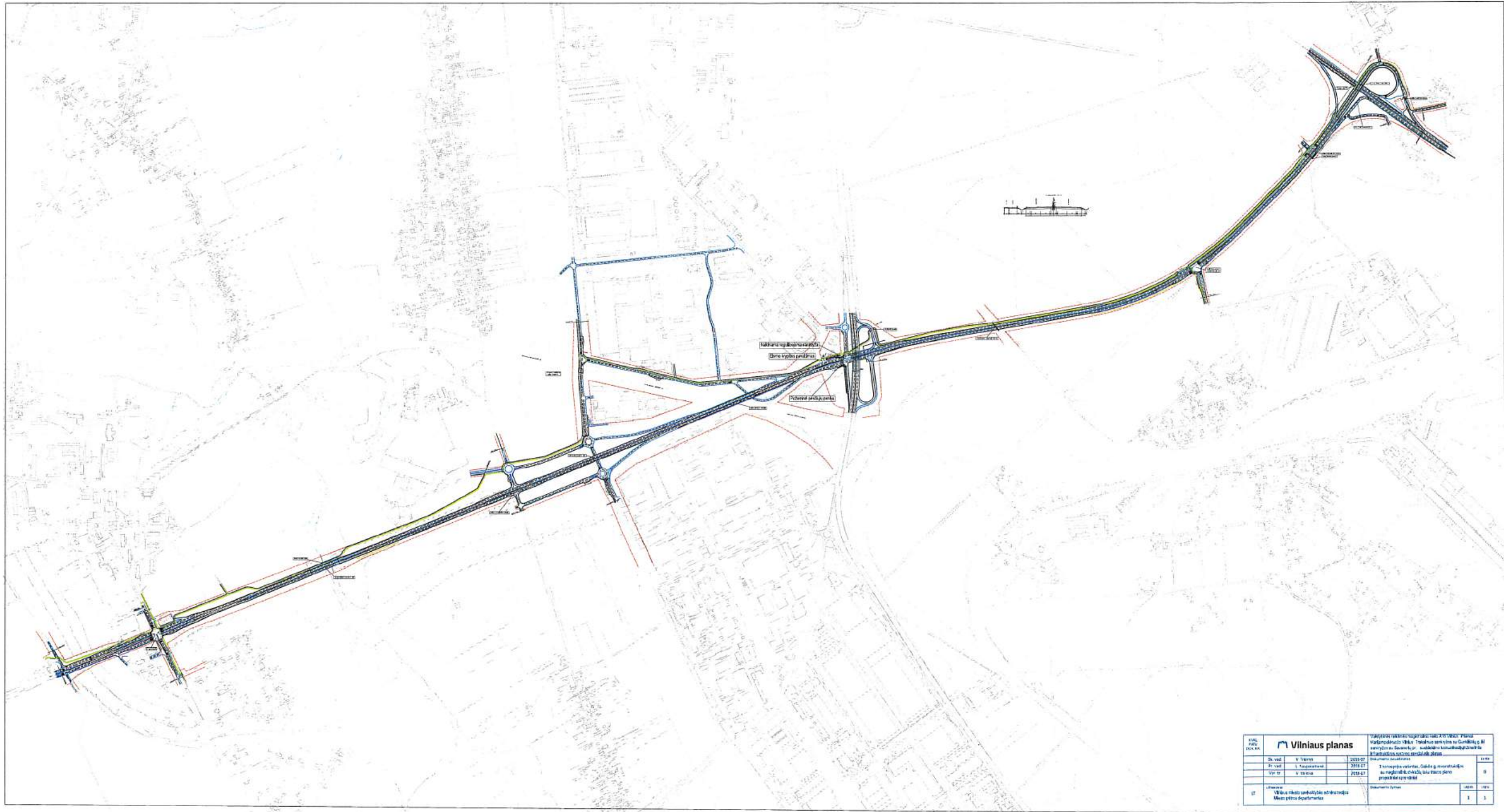
Teritorijų planavimo projekto žymuo	Lapas	Lapų	Laida
VP18-11	23	23	0



		Vilniaus miesto savivaldybės administracijos Transporto ir kelių departamentas	
Nr. 10/2014 2014 m.	1. Tiesioginis 2014 m.	2014 m. 2014 m.	1 1



Vilniaus planas		UAB "Vilniaus planas" projektavimas ir architektūra Vilniaus miesto savivaldybės administracijos Statybos departamentas	
Uk. kod.	V. Pav. Nr.	2014-07	2014-07
Pr. vad.	L. Mūsų k. Nr.	2014-07	2014-07
Pr. vad.	V. Nr.	2014-07	2014-07
1. Projektavimas ir architektūra 2. Statybos darbai		3. Statybos darbai 4. Statybos darbai	
17	Vilniaus miesto savivaldybės administracijos Statybos departamentas		1 1



		Vilniaus miesto 1-ojo rajono gatvių ir aikštelių rekonstrukcijos projektas. Planas.	
Objektas: Vilniaus miesto 1-ojo rajono gatvių ir aikštelių rekonstrukcija.	Projektas: Vilniaus miesto 1-ojo rajono gatvių ir aikštelių rekonstrukcija.	Data: 2012 m.	Skala: 1:1000.
Autoras: Vilniaus miesto savivaldybės administracija.	Projektavimas: Vilniaus miesto savivaldybės administracija.	Data: 2012 m.	Skala: 1:1000.
Vilniaus miesto savivaldybės administracija.		Projektavimas: Vilniaus miesto savivaldybės administracija.	Data: 2012 m.