

KLAIPĖDOS MIESTO SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJA

EISMO SAUGUMO KOMISIJOS POSĖDŽIO PROTOKOLAS

2021 m. spalio 7 d. Nr. ADM - 530
Klaipėda

Posėdis įvyko 2021-09-23, 10.00 val. Nuotoliniu būdu.

Posėdžio pirmininkas – Gintaras Neniškis, Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktorius.

Posėdžio pirmininko pavaduotojas – Andrius Dobranskis, Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktoriaus pavaduotojas.

Posėdžio sekretorius – Vidmantas Paliakas, Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Transporto skyriaus vyr. specialistas.

DALYVAUJA:

Komisijos nariai:

Arūnas Barbšys, Klaipėdos miesto savivaldybės mero pavaduotojas;

Mindaugas Džermeika, Klaipėdos apskrities vyriausiojo policijos komisariato Kelių policijos tarnybos viršininkas;

Marijus Mockus, Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Urbanistikos ir architektūros skyriaus patarėjas;

Rimantas Mockus, Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Transporto skyriaus vedėjas;

Saulius Ružinskas, Lietuvos dviratininkų bendrijos tarybos narys;

Andrius Samuilovas, VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ l. e. direktoriaus pareigas;

Valdas Švedas, Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Statybos ir infrastruktūros plėtros skyriaus vedėjas;

Mindaugas Vasiliauskas, UAB „Gatvių apšvietimas“ Eismo valdymo skyriaus vadovas.

DARBOTVARKĖ (patvirtinta bendru sutarimu):

1. Dėl Švyturio gatvės atkarpos tarp Naujosios Uosto ir Malūnininkų gatvės Klaipėdos mieste rekonstrukcijos projekto.

2. Dėl saugaus eismo auditų tyrimų išvadų ir pasiūlymų.

3. Dėl INSB „Smeltė“ valdybos pirmininko prašymo įrengti greičio mažinimo kalnelius, veidrodžius sankryžose bei greitį ribojančius ženklus.

4. Dėl DNSB „Paupiai“ bendrijos pirmininkės prašymo leisti Jaunystės gatvėje parkuoti automobilius.

5. Dėl kelio ženklų „Gyvenamoji zona“ įrengimo prie Sausio 15-osios g. 12 namo.

6. Dėl policijos siūlymo taikyti saugumo priemones Paryžiaus Komunos gatvėje.

1. SVARSTYTA. Dėl Švyturio gatvės atkarpos tarp Naujosios Uosto ir Malūnininkų gatvės Klaipėdos mieste rekonstrukcijos projekto.

Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Transporto skyriaus vyr. specialistas Vytautas Paukštė informavo, jog pirmąjį klausimą pristatys projektuotojų atstovas Paulius Petrauskas ir užsakovas Artūras Mickus. Projektuotojas sakė, kad Eismo saugumo komisijai yra pristatomi Švyturio gatvės atkarpos nuo Naujosios Uosto g. ir J. Janonio g. posūkio projektinių pasiūlymų sprendiniai. Jis teigė, kad patvirtintame Klaipėdos miesto savivaldybės detalizajame plane įvažiavimas į sklypą adresu Gulbių g. 1 yra numatytas iš Švyturio gatvės, kuri šiuo metu yra D kategorijos.

Minėtame sklype planuojama suprojektuoti automobilių plovyklą. Numatyta projektinius sprendinius įgyvendinti dviem etapais: 1) Švyturio gatvės atkarpa nuo Naujosios Uosto g. ir J. Janonio g. posūkio iki įvažiavimo į sklypą adresu Gulbių g. 1; 2) Švyturio gatvės atkarpa nuo įvažiavimo į sklypą adresu Gulbių g. 1 iki Malūnininkų g. Pagal Klaipėdos miesto savivaldybės bendrąjį planą Švyturio g. turi būti C kategorijos. P. Petrauskas atkreipė dėmesį, kad šio pristatymo metu projektuotojai prašo suderinti tik pirmojo etapo projektinius pasiūlymus, t. y. įvažiavimą į autoplovyklą iš J. Janonio g. dešiniaisiais posūkiais iki įvažos ir išvažiavimą Švyturio gatve į Naująją Uosto gatvę taip pat dešinėn. A. Mickus patikslino, kad bus pilnai suprojektuota Švyturio gatvė nuo Naujosios Uosto g. ir J. Janonio g. posūkio iki Malūnininkų g. susikirtimo, o projekto įgyvendinimas yra skaidomas į du etapus. Dabar planuojami tik pirmojo etapo statybos darbai. Jis sakė, kad šioje vietoje eismo intensyvumas nėra didelis, tačiau sudėtingesnis bus antrasis etapas, kuris turės būti sugretintas kartu su miesto savivaldybės ir uosto įmonių planuojamais įgyvendinti projektais. Jis prašė komisijos pritarti pristatytiems projektiniams pasiūlymams.

S. Ružinskas klausė, kokio pločio yra projektuojami dviračių takai Švyturio gatvėje ir kodėl nėra suprojektuota dviračių takų jungtis su Naujosios Uosto g. takais link centro. Projektuotojas atsakė, kad dviračių takai buvo projektuojami šalia gatvės tik gyvenamųjų namų pusėje ir, jeigu yra būtina, galima bus papildomai nurodyti projekte dviračių takus šios gatvės uosto pusėje.

G. Neniškis pritarė tam, kad dviračių takai Švyturio gatvėje turi būti suprojektuoti ne tik gyvenamųjų namų pusėje, bet ir priešingoje šios gatvės pusėje – šalia uosto ribų, projekte juos numatant ir sujungiant su Naujosios Uosto gatvės takais.

M. Mockus klausė, ar pasiūlyti sprendiniai nesutrukdys vystyti ateityje Naujosios Uosto g. ir J. Janonio g. sankryžos rekonstrukcijos. Projektuotojai atsakė, kad šis projektas netrukdys būsimiems pokyčiams, nes projektavimas vyko tik detaliojo plano ribose.

M. Džermeika iškėlė abejonę, ar pakankamai buvo įvertinta nuolat susidaranti problema dėl Naujosios Uosto g. ir J. Janonio g. susikirtime susikaupiančių sunkvežimių vilkstinių, kai, sumažėjus pralaidumui prekybiniame uoste, yra trikdomas miesto autotransporto eismas šioje sankryžoje. Jis klausė, ar projektuotojai bendravo su uosto įmonių atstovais ir sprendė automobilių spūsčių, kurias sukelia uosto darbo sutrikimai, mažinimo klausimus. Projektuotojai atsakė, kad į automobilių pralaidumo gerinimą Naujosios Uosto g. ir J. Janonio g. sankryžoje, parkuojant sunkųjį transportą, buvo atsižvelgta.

G. Neniškis pasiūlė pritarti Švyturio gatvės atkarpos tarp Naujosios Uosto ir Malūnininkų gatvės Klaipėdos mieste rekonstrukcijos projektiniams pasiūlymams su išsakytomis pastabomis dėl sunkiasvorių automobilių parkavimo ribojimo kelio ženklais ir dėl dviračių takų koregavimo rengiamame projekte laikotarpiui, kol klausimas bus sprendžiamas iš esmės.

NUTARTA. (bendru sutarimu):

Pritarti Švyturio gatvės atkarpos tarp Naujosios Uosto ir Malūnininkų gatvės Klaipėdos mieste rekonstrukcijos projektiniams sprendiniams su pastabomis:

1.1. suprojektuoti dviračių takus abiejose Švyturio gatvės pusėse, juos sujungiant su Naujosios Uosto gatvės takais;

1.2. projektuotojams numatyti automobilių pralaidumo gerinimo projektinius sprendinius šioje sankryžoje, parkuojant sunkųjį transportą šalia įvažiavimo į uosto teritoriją.

2. SVARSTYTA. Dėl saugaus eismo auditų tyrimų išvadų ir pasiūlymų.

VšĮ Transporto kompetencijų agentūros atstovas Darius Zaloga pristatė atlikto Mokyklos g. – Verpėjų g. sankryžos, Slyvų g. – Laukų g. sankryžos ir Mokyklos g. – Laukų g. sankryžos eismo intensyvumo tyrimų ir eismo saugumo priemonių vertinimo rezultatus. Jis sakė, kad atliekant minėtų gatvių ruožų, sankryžų ir jų prieigų analizę, buvo tiriama:

- paros eismo intensyvumas (antradieniais – ketvirtadieniais), išskiriant transporto srautų kiekį ir sudėtį;

- trumpalaikių eismo intensyvumas rytinio (07.30 val. – 08.30 val.) ir vakarinio (16.30 val. – 17.30 val.) piko metu, išskiriant transporto srautų kiekį ir sudėtį;

Taip pat tyrimo metu buvo atliekamas modeliavimas (esama situacija, perspektyvinė situacija) ir eismo saugos vertinimas tiriamuose objektuose bei pasiūlyti alternatyvūs sprendimai. Pristatymo metu buvo aptarti trijų sankryžų eismo organizavimo sprendiniai:

1. D. Zaloga informavo, kad Mokyklos g. – Verpėjų g. sankryžos eismo saugumo pagerinimui yra siūlomos trys alternatyvos su šių priemonių įrengimu:

Pirma alternatyva:

- 1) įrengiama šviesoforu reguliuojama sankryža su dvejomis pėsčiųjų perėjomis;
- 2) Verpėjų gatvėje įrengiama papildoma 3 m eismo pločio eismo juosta, susiaurinamas šaligatvis iki 1,5 m;
- 3) kadangi šiuo metu eismas Mokyklos gatvėje ties šalutine gatve yra intensyvus ir yra labai apsunkinti kairieji posūkiai, pasiūlytos priemonės pagerins eismo saugumą, tačiau jos pablogins eismo kokybės lygį pagrindinėje Mokyklos g.

Antra alternatyva:

- 1) įrengiama šviesoforu reguliuojama sankryža su viena pėsčiųjų perėja;
- 2) Verpėjų gatvėje įrengiama papildoma 3 m eismo pločio eismo juosta ir siaurinamas šaligatvis iki 1,5 m;
- 3) sprendiniai kaip pirmos alternatyvos, tačiau nėra įrengiama reguliuojama pėsčiųjų perėja per pagrindinę Mokyklos gatvę. Tokiu atveju bus galimas trumpesnis šviesoforo fazių ciklas – sumažės bendras transporto priemonių laukimo laikas ir pagerės eismo kokybės lygis sankryžoje.

Trečia alternatyva:

- 1) įrengiama šviesoforu reguliuojama sankryža, kurios pagrindiniame kelyje nuo Mokyklos gatvės tilto yra panaikinamas kairinis posūkis;
- 2) Verpėjų g. yra įrengiama papildoma 3 m eismo pločio eismo juosta ir susiaurinamas šaligatvis iki 1,5 m;
- 3) panaikinus kairinį posūkį iš pagrindinės Mokyklos gatvės yra pašalinamas eismo saugos požiūriu pavojingas manevras iš intensyvios ir aukštos kategorijos gatvės į mažo intensyvumo žemos kategorijos gatvę. Taip pat sumažės reikalingas šviesoforų fazių kiekis, nes šiai sankryžai reguliuoti užtenka ne mažiau kaip 2-iejų fazių.

G. Neniškis priminė, kad eismo saugumo pagerinimo auditas Laukų g. – Mokyklos g. – Slyvų g. – Joniškės g. ruože buvo užsakytas, atsižvelgiant į Mokyklos g.-Joniškės g. gyvenamojo rajono gyventojų prašymus. Jis paprašė komisijos narių išsakyti nuomonę dėl pasiūlytų priemonių.

R. Mockus pasisakė už pirmąją alternatyvą su pėsčiųjų perėjų įrengimu projektuojamoje Mokyklos g. – Verpėjų g. šviesoforinėje sankryžoje.

A. Barbšys klausė, koks yra skirtumas tarp atliktų transporto srautų tyrimų, kai mokinių mokymasis buvo vykdomas nuotoliniu ir įprastu būdu. Jis prašė patikslinti, ar šiuo metu yra leidžiamas automobilių sustojimas Mokyklos gatvėje. Projektuotojas atsakė, kad problemos transporto eismo organizavime šioje vietoje išlieka, nepriklausomai nuo padidėjusio ar sumažėjusio mokinių srauto. A. Barbšys pasisakė už antrąją alternatyvą, nes šalia sankryžos yra veikianti pėsčiųjų perėja.

A. Samuilovas siūlė rinktis už antrąją alternatyvą, kadangi šalia esamos šviesoforinės perėjos Mokyklos gatvėje yra įrengtas autobusų sustojimas ir nėra poreikio įrengti papildomą pėsčiųjų perėją šioje gatvėje. Jis siūlė sankryžoje papildomai įrengti apsaugines tvoreles

M. Džermeika pasisakė už pirmąją alternatyvą, kadangi būtų papildomas saugus perėjimas mokiniams per pagrindinę Mokyklos gatvę, nes gali būti taip, kad pėstieji kirs sankryžą per žalią šviesoforo signalą ir nesant pėsčiųjų perėjos.

Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos narys Edmundas Kvederis klausė ar atliktas auditas apims platesnį transporto ir pėsčiųjų eismo sureguliovimą visame Laukų g. – Mokyklos g. – Slyvų g. – Joniškės g. gyvenamame kvartale.

G. Neniškis pasiūlė pritari Laukų g. – Mokyklos g. – Slyvų g. – Joniškės g. ruožo saugaus eismo auditų tyrimų išvadoms ir pasiūlymams, komisijos nariams balsuojant už Mokyklos g. –

Verpėjų g. sankryžą atskirai, nurodant pasirinktą pasiūlytą eismo saugumo pagerinimo priemonių alternatyvą.

Mokyklos g. – Verpėjų g. sankryžos eismo saugumo pagerinimas:

Pirma alternatyva. Balsavo: už – 5, prieš – 5, susilaikė – 0.

Antra alternatyva. Balsavo: už – 5, prieš – 5, susilaikė – 0.

Trečia alternatyva. Balsavo: už – 0, prieš – 10, susilaikė – 0.

NUTARTA. Pritarti Mokyklos g. – Verpėjų g. sankryžos eismo saugumo pagerinimo antrajai alternatyvai (Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Eismo saugumo komisijos narių balsams pasiskirsčius po lygiai, nutarimą nulėmė posėdžio pirmininko balsas).

2. D. Zaloga informavo, kad Slyvų g. – Laukų g. sankryžos eismo saugumo pagerinimui yra siūlomos dvi alternatyvos su šių priemonių įrengimu:

Pirma alternatyva:

- 1) sankryžos plote esama danga keičiama į raudonos spalvos asfalto dangą;
- 2) sankryža yra rekonstruojama, įrengiant bortelius ir sulyginant šaligatvių pločius;
- 3) vietoje kelio ženklų Nr. 203 „Duoti kelią“ yra įrengiami kelio ženklai Nr. 204 „Stop“, o Slyvų g. įrengiami kelio ženklai Nr. 201 „Pagrindinis kelias“ ženklai;
- 4) Slyvų gatvėje link Joniškės gatvės įrengiamas kelio ženklas Nr. 553 „Gyvenamosios zonos pabaiga“;
- 5) kontrastingos spalvos sankryžos danga bus lengviau pastebima vairuotojams. Šalutinėje Laukų gatvėje būtų įrengiami kelio ženklai Nr. 204 „Stop“, kurie skatintų vairuotojus labiau atkreipti dėmesį į eismo pirmumą sankryžoje. Įrengiamas kelio ženklas Nr. 553 „Gyvenamosios zonos pabaiga“ tinkamai informuos vairuotojus apie besikeičiančias važiavimo sąlygas gatvėje.

Antra alternatyva:

- 1) išlaikomi pirmos alternatyvos sprendiniai;
- 2) Laukų gatvėje prie kelio ženklų Nr. 204 „Stop“ yra įrengiami apskritimo formos greičio mažinantys kalneliai;
- 3) šios įrengtos greičio valdymo priemonės fiziškai privers vairuotojus sustoti prie naujai rengiamų kelio ženklų Nr. 204 „Stop“.

R. Mockus pasisakė už antrąją alternatyvą su greičio slopinimo kalnelių įrengimu projektuojamoje Slyvų g. – Laukų g. sankryžoje.

M. Džermeika informavo, kad buvusių eismo įvykių aspektu Slyvų g. – Laukų g. sankryža nėra laikoma pavojinga, tačiau pasisakė prieš greičio mažinimo kalnelių įrengimą ryšium su padidintu triukšmingumu gyvenamame rajone.

D. Zaloga nerekomendavo įrengti iškiliosios dangos Slyvų g. – Laukų g. sankryžoje dėl šalia esančios parduotuvės takų lygių skirtingumo.

G. Neniškis prašė komisijos narių apsvarstyti kompromisinį variantą tarp pirmosios ir antrosios alternatyvos.

V. Švedas pritarė tam, kad eismo suregulavimui Slyvų g. – Laukų g. sankryžoje būtų naudojami kelio ženklai, o dėl greičio slopinimo kalnelių reikalingumo siūlė apsispręsti vėliau.

A. Barbšys pritarė greičio slopinimo kalnelių įrengimo būtinumo klausimo atidėjimui.

G. Neniškis pasiūlė komisijos nariams bendru sutarimu pritarti Slyvų g. – Laukų g. sankryžos eismo saugumo pagerinimo pirmajai alternatyvai, tačiau atsisakant greičio slopinimo kalnelių ar iškiliosios sankryžos įrengimo.

NUTARTA (bendru sutarimu). Pritarti Slyvų g. – Laukų g. sankryžos eismo saugumo pagerinimo pirmajai alternatyvai, eismo suregulavimui naudojant kelio ženklus Nr. 204 „Stop“ ir atsisakant iškiliosios sankryžos ar greičio slopinimo kalnelių įrengimo.

3. D. Zaloga informavo, kad Mokyklos g. – Laukų g. sankryžos eismo saugumo pagerinimui yra siūlomos dvi alternatyvos su šių priemonių įrengimu:

Pirma alternatyva:

- 1) įrengiamos laikino sustojimo automobiliams vietos su pakeltų trinkelėlių danga:

- a) važiuojant link „Saulėtekio“ mokyklos (9 vietos);
 - b) važiuojant nuo „Saulėtekio“ mokyklos (7 vietos);
- 2) įrengiama pėsčiųjų perėja;
 - 3) įrengiamas 2,0 m pločio šaligatvis Mokyklos gatvės atkarpoje.
 - 4) tėvai, atvežę vaikus į mokyklą, galės pasirinkti: ar juos vežti į mokyklos kiemą, ar mokinius saugiai išleisti laikino sustojimo vietose šalia mokyklos. Įrengta apsisukimo „kišenė“ sumažins skubotus ir padrikus apsisukimo manevrus sankryžoje, sumažės sustojimų sankryžoje atvejų.

Antra alternatyva:

- 1) įrengiama žiedinė sankryža;
- 2) įrengiamos laikino sustojimo automobiliams vietos su pakeltų trinkelį danga:
 - a) važiuojant link „Saulėtekio“ mokyklos (9 vietos);
 - b) važiuojant nuo „Saulėtekio“ mokyklos (9 vietos);
- 3) įrengiama pėsčiųjų perėja;
- 4) įrengiamas 2,0 m pločio šaligatvis Mokyklos gatvės atkarpoje;
- 5) lyginant su pirmos alternatyvos sprendiniais, būtų įrengiama žiedinė sankryža, kuri pagerins eismo saugos lygį sankryžoje – bus mažinamas konfliktinių taškų kiekis, gerinamas eismo pirmumo suvokimas.

M. Mockus pasisakė už antrąją alternatyvą su žiedine sankryža projektuojamoje Mokyklos g. – Laukų g. sankryžoje, nes pagal pirmąją alternatyvą nėra aiškiai suprojektuotas eismo judėjimo sprendinys ties gatvės išplatėjimu važiavimo kryptimi iš Laukų gatvės.

G. Neniškis pasiūlė komisijos nariams bendru sutarimu pritarti Mokyklos g. – Laukų g. sankryžos eismo saugumo pagerinimo antrajai alternatyvai.

NUTARTA (bendru sutarimu). Pritarti Mokyklos g. – Laukų g. sankryžos eismo saugumo pagerinimo antrajai alternatyvai.

3. SVARSTYTA. Dėl INSB „Smeltė“ valdybos pirmininko prašymo įrengti greičio mažinimo kalnelius, veidrodžius sankryžose bei greitį ribojančius ženklus.

V. Paukštė informavo, kad Smeltės gyvenamame kvartale yra prašoma įrengti greičio mažinimo kalnelius, kvartalo sankryžose – sferinius veidrodžius ir gatvėse – važiavimo greitį ribojančius kelio ženklus. Jis priminė, kad atsižvelgiant į INSB „Smeltė“ prašymą, 2018 m. buvo įrengti du greičio mažinimo kalneliai, uždraustas krovinių transporto priemonių eismas Nendrių gatve, uždraustas automobilių parkavimas ir įvesti gyvenamosios zonos reikalavimai. Dabar bendrija prašo įrengti 13 greičio mažinimo kalnelių, 8 sferinius veidrodžius. Jis atkreipė dėmesį, kad sferiniai veidrodžiai nėra kelio ženklai, o tik papildomos priemonės, kurias yra siūloma įsirengti patiems gyventojams savo patogumui. V. Paukštė paprašė INSB „Smeltė“ pirmininko pristatyti klausimą komisijos nariams.

Posėdyje dalyvaujantis INSB „Smeltė“ atstovas klausė, ar galima tikėtis, kad eismo intensyvumo tyrimų bei eismo saugumo priemonių vertinimo auditas būtų atliktas ir Smeltės gyvenamame rajone. Jis prašė įtraukti į savivaldybės planus Smeltės gatvių ruožų, sankryžų ir jų prieigų analizės parengimą bei greičio mažinimo kalnelių, veidrodžių sankryžose, važiavimo greitį ribojančių kelio ženklų įrengimą. INSB „Smeltė“ atstovas sakė, kad šio gyvenamojo rajono žmonės kenčia nuo didelio automobilių srauto, važiuojančio tiek į netoli esančias įmones, tiek į garažų masyvus. Taip pat taršą kelia Nendrių gatve dažnai važiuojanti karinė technika, į uosto prieigas sistemingai vyksta su žvejyba susijusių organizacijų transportas bei kitų įmonių sunkiasvoris transportas. Jis priminė, kad Smeltės rajone yra buvę eismo įvykių, kurių metu buvo sužaloti vaikai, neretai pasitaiko, kad automobiliai išlaužia sklypų tvorą ir įvažiuoja į gyventojų namų kiemus.

R. Mockus informavo, kad eismo intensyvumo tyrimų ir eismo saugumo priemonių vertinimo auditą viešojo pirkimo būdu perka Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos Transporto skyrius. Jis sakė, kad Klaipėdos miesto savivaldybė, atsižvelgiant į turimas lėšas, 2022 metais taip pat

planuoja įsigyti eismo audito paslaugas. Kadangi INSB „Smeltė“ atstovo prašymas yra svarbus ir pagrįstas dėl susikaupusių eismo problemų, todėl, sprendžiant jas kompleksiskai, jis pritarė Smeltės kvartalo gatvių ruožų, sankryžų ir jų prieigų analizės parengimo būtinumui.

G. Neniškis sakė, kad naujai atlikta eismo saugumo priemonių analizė leistų kokybiškai įvertinti eismo saugumo pagerinimą Smeltės gyvenamame rajone, todėl pasiūlė bendrijos atstovo prašomas technines eismo reguliavimo priemones įrengti 2022 metais po audito išvadų. INSB „Smeltė“ atstovas su tokiu pasiūlymu sutiko.

A. Barbšys pritarė pasiūlymui dėl Smeltės gyvenamojo rajono eismo saugumo priemonių audito atlikimo 2022 metais.

NUTARTA (bendru sutarimu). Pritarti eismo saugumo priemonių analizės atlikimui Smeltės gyvenamame rajone, INSB „Smeltė“ prašomas eismo saugumo ir reguliavimo priemones įrengti 2022 metais, po atlikto eismo audito.

4. SVARSTYTA. Dėl DNSB „Paupiai“ bendrijos pirmininkės prašymo leisti Jaunystės gatvėje parkuoti automobilius.

V. Paukštė informavo, kad DNSB „Paupiai“ bendrijos pirmininkė prašo leisti pagrindinėje Jaunystės gatvėje parkuoti gyventojų automobilius. Jis priminė, kad šia gatve vyksta maršrutinio transporto eismas. Kadangi Jaunystės – Liepų gatvių sankryža buvo rekonstruota į šviesoforinę sankryžą, yra numatoma, kad po jos rekonstrukcijos eismo intensyvumas Jaunystės gatvėje dar daugiau padidės, o joje stovintys automobiliai trukdys eismui.

DNSB „Paupiai“ bendrijos pirmininkė Sigita Kurmelienė prašė komisijos pritarimo, leidžiant vietos gyventojams parkuoti Jaunystės gatvėje automobilius. Prašymas yra susijęs su esančia didele problema Paupiuose, nes trūksta automobilių parkavimo vietų daugiabučių namų kiemuose (iš 60 gyventojų butų – automobilių vietų teritorijoje yra tik 15 vnt.). Kadangi į 2020-2022 m. kiemų tvarkymo darbų planus pagal daugiabučių namų kiemų atnaujinimo programą Paupiai nebuvo įtraukti, todėl automobilių statymo problema šiame kvartale išliks dar ilgai. Suprasdama eismo sudėtingumą Jaunystės gatvėje, gyventojų vardu S. Kurmelienė siūlė leisti parkuoti automobilius po darbo valandų ir savaitgaliais.

A. Samuilovas nepritarė automobilių Jaunystės gatvėje nei darbo metu, nei kitu metu po darbo, kadangi autobusų judėjimas ir šiuo metu yra labai apsunkintas dėl nepakankamo gatvės pločio. Jis teigė, kad artimiausiu metu įstaiga galės savivaldybės administracijai pateikti eismo srautų duomenis Jaunystės ir Joniškės gatvėmis.

M. Džermeika siūlė nedrausti nakties metu ir savaitgaliais šio kvartalo gyventojams parkuoti automobilių Jaunystės gatvėje, nes nėra kitos išeities, kadangi namų kiemų aikštelėse yra labai mažai vietų.

A. Barbšys nepritarė tam, kad automobiliai būtų parkuojami Jaunystės gatvėje, kol šioje vietoje vyksta viešojo transporto eismas ir atkreipė dėmesį į pėstiesiems bei kitiems eismo dalyviams skirtos infrastruktūros būklę šioje gatvėje.

G. Neniškis priminė, kad prieš kurį laiką buvo kreiptasi į savivaldybės Eismo saugumo komisiją dėl automobilių parkavimo uždraudimo Jaunystės gatvėje, nes parkavimas trukdė maršrutinio transporto eismui. Jis sakė, kad ateityje miesto gatves reikėtų naudoti automobilių eismui ir transporto pralaidumui užtikrinti, bet ne jų parkavimui. Paupių kvartalo automobilių parkavimo aikšteles pagal galimybes bus prašoma įtraukti į prioritetinius kiemų tvarkymo darbus, kurie bus atliekami iš daugiabučių namų kiemų atnaujinimo programos lėšų. Jis pasiūlė nepritari automobilių parkavimui Jaunystės gatvėje, o gyventojams pasiūlyti labiau naudotis viešojo transporto paslaugomis, atsižvelgiant į miesto darnaus judumo programos galimybes.

M. Džermeika siūlė pavesti savivaldybės Transporto skyriaus specialistams apsvarstyti eismo organizavimo klausimus Paupių gyvenamame rajone ir susilaikė dėl šio klausimo galutinio sprendimo.

NUTARTA (bendru sutarimu, išskyrus M. Džermeika – susilaikė):

4.1. nepritari leidimui parkuoti gyventojų automobilius Jaunystės gatvėje;

4.2. Transporto skyriui atlikti eismo organizavimo įvertinimą Jaunystės gatvėje, atkreipiant dėmesį į visos gatvės infrastruktūros atnaujinimo poreikį.

5. SVARSTYTA. Dėl kelio ženklų „Gyvenamoji zona“ įrengimo prie Sausio 15-osios g. 12 namo.

V. Paukštė, pristatydamas klausimą komisijos nariams, sakė, kad į savivaldybės Eismo saugumo komisiją kreipėsi gyventoja Karina Repic, gyvenanti su šeima adr. Taikos pr. 12-59, prašydama įrengti kelio ženklus Nr. 552 „Gyvenamoji zona“ prie įvažiavimo iš Sausio 15-osios g. link Taikos pr. Nr. 12 namo. Jis paaiškino, kad prieš įvažiavimą į kvartalą įrengus kelio ženklą Nr. 552 „Gyvenamoji zona“:

a) pėstiesiems būtų leidžiama vaikščioti važiuojamąja dalimi visoje gyvenamojoje zonoje, tačiau jie neturi trukdyti transporto priemonių eismui (pėstieji turi pirmumo teisę prieš transporto priemones, draudžiama važiuoti didesniu kaip 20 km/h greičiu ir mokyti vairuoti);

b) esant 20 km/h greičiui, beveik visa erdvė turi būti skiriama nemotorizuotiems eismo dalyviams, dangą įrengiant vienodame lygyje, panaudojant mažosios architektūros elementus (pvz.: želdinius, dekoratyvines tvoreles, vazonus, stulpelius ir pan.).

V. Paukštė priminė, kad daugiabučių namų gyvenamuosiuose rajonuose ir taip galioja minėti gyvenamosios zonos eismo ribojimo reikalavimai, kurių vairuotojai privalo laikytis, todėl kelio ženklų Nr. 552 „Gyvenamoji zona“ įrengimas būtų perteklinė informacija eismo dalyviams ir vizualinė tarša vietos gyventojams (nes juos reikėtų įrengti prie visų įvažiavimų į gyvenamąjį kvartalą).

R. Mockus nepritarė kelio ženklų Nr. 552 „Gyvenamoji zona“ įrengimui adresu Taikos pr. 12 dar ir todėl, kad komisijai svarstyti klausimas buvo pateiktas neišdiskutuotas su vietos bendruomene ir šiuo atveju išdėstytas kaip vieno gyventojų nuomonė.

M. Džermeika siūlė ateityje netraukti į Eismo saugumo komisijos darbotvarkę klausimų, kurie nėra pakankamai išanalizuoti bendruomenėje arba platesniame gyventojų rate.

G. Neniškis pasiūlė nepritari kelio ženklų Nr. 552 „Gyvenamoji zona“ įrengimui prie įvažiavimo iš Sausio 15-osios g. adr. Taikos pr. Nr. 12.

NUTARTA (bendru sutarimu). Nepritari kelio ženklų Nr. 552 „Gyvenamoji zona“ įrengimui prie įvažiavimo iš Sausio 15-osios g. adresu Taikos pr. 12.

6. SVARSTYTA. Dėl policijos siūlymo taikyti saugumo priemones Paryžiaus Komunos gatvėje.

Klausimą dėl būtinų priemonių diegimo ir atnaujinimo Paryžiaus Komunos gatvėje pristatė M. Džermeika. Jis sakė, kad prasidėjus mokslo metams šioje gatvėje ir kitose su ja susikertančiose gatvėse padaugėjo ir pėsčiųjų (ypatingai daug vaikų), kurie lanko kelias šalia esančias mokyklas: „Gabijos“, „Ažuolyno“ ir kt. Atsiradusi futbolo mokykla dar labiau apsunkino eismo saugumą šioje gatvėje, nes tėvai automobiliais atveža vaikus sportuoti net ir po darbo valandų. Todėl automobilių transporto gausa šioje vietoje yra ženkliai didesnė. Jis teigė, kad eismo organizavimo trūkumams pašalinti ir saugumui užtikrinti Paryžiaus Komunos gatvės sankryžose reikia numatyti šias priemones:

1. Būtina Paryžiaus Komunos g. sankryžose su Rumpiškės g. ir Ryšininkų g., peržiūrėti įrengtas pėsčiųjų perėjas ir priimti sprendimą sankryžų kirtimo vietose įrengti trūkstantas pėsčiųjų perėjas (tai pat svarstyti ir kai kuriose numatyti kryptinio apšvietimo arba iškilųjų pėsčiųjų perėjų įrengimą).

2. Paryžiaus Komunos g. ties Nr. 25A esančia sankryža su pravažiuojamuoju keliu tarp Tilžės g. ir Paryžiaus Komunos g., taip pats reikia įvertinti tinkamą pėsčiųjų nuvedimą. Kadangi rytinėje pusėje yra įrengta pėsčiųjų perėja, o vakarinėje dalyje jos nėra, pėstieji, atėję Paryžiaus Komunos g. šiaurinėje pusėje esančiu šaligatviu, nebepat galimybės saugiai kirsti važiuojamąsias kelio dalis (pravažiuojamame kelyje tarp Tilžės g. ir Paryžiaus Komunos g. nėra saugu, nes plotis apie 15 metrų, o perėjime per Paryžiaus Komunos g. nėra pritaikytos jokios pėsčiųjų infrastruktūros).

M. Džermeika prašė komisijos narių pritarti esamų pėsčiųjų perėjų koregavimui, atsižvelgiant į gyventojų judėjimo srautus.

R. Mockus, pritardamas kelių policijos siūlymui perkelti į naujas vietas pėsčiųjų perėjas pagal gyventojų judėjimo srautus, sakė, kad Transporto skyriaus atstovai kartu su policija kompleksiskai aptars ir suderins pėsčiųjų perėjų koregavimo variantus Paryžiaus Komunos gatvėje.

G. Neniškis pasiūlė Transporto skyriui kartu su policija parengti organizacines priemones saugiam Paryžiaus Komunos gatvės perėjimui ir pritaikyti jas eismo dalyviams.

NUTARTA (bendru sutarimu):

6.1. pritarti Paryžiaus Komunos gatvėje esančių pėsčiųjų perėjų perkėlimui (koregavimui), atsižvelgiant į gyventojų judėjimo srautus;

6.2. Transporto skyriaus specialistams su Kelių policijos tarnybos pareigūnais parengti organizacines priemones saugiam Paryžiaus Komunos gatvės perėjimui ir pritaikyti jas eismo dalyviams.

Posėdis baigėsi: 11.40 val.

Posėdžio pirmininkas

Gintaras Neniškis

Posėdžio sekretorius

Vidmantas Paliakas