

## Vilniaus miesto susisiekimo sistemos esama būklė

**Aktualumas.** Vilniaus miesto susisiekimo sistemos aktualumas ir jos plėtros prioritetai atsispindi Vilniaus miesto gyventojų apklausoje (2010 m. sausio 7-22d.; Visuomenės nuomonės ir rinkos tyrimų centras Norstat):

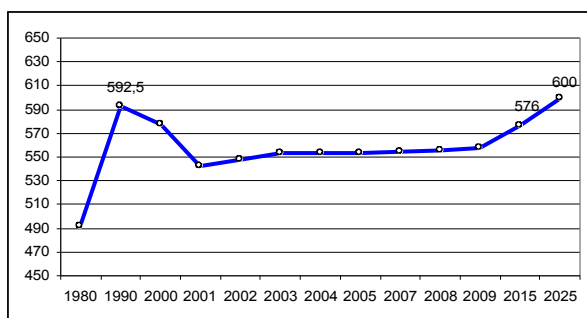
**Aktualiausias vilniečiams problema, kuria reikia spręsti pirmiausiai: susisiekimas/transportas- 41,0%; bendros socialinės ekonominės problemos-17,6%; miesto tvarkymas/gyvenamoji aplinka- 13,1%; komunalinių paslaugų kainos -11,0%; miesto valdymas -7,1% ir kt.**

**1. Gyventojų skaičius ir teritorija.** 2009 m. Vilniaus miesto ribose gyveno 558,2 tūkst. gyventojų, teritorijos plotas - 401km<sup>2</sup>, gyventojų tankis – 1391,9 gyvent./km<sup>2</sup>. Papildomai miesto transporto sistema kasdien aptarnauja apie 120-150 tūkst. priemiestinės zonos gyventojų, svečių ir turistų. Pagal Vilniaus miesto bendrąjį planą planuojamas gyventojų skaičius: 2015 m. - 576 tūkst., 2025 m. – 600,0 tūkst. gyventojų. Susisiekimą apsunkina didelis miesto rajonų gyvenamosios ir darbo vietų disbalansas: apie 38% gyvenančių vakariniuose gyvenamuosiuose daugiaaukščių rajonuose kasdien į darbą važiuoja į miesto centrinę dalį, kurioje sukoncentruota apie 46,6% darbo vietų.

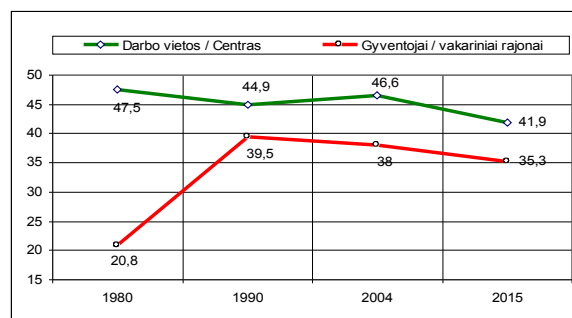
1.1 lentelė. Vilniaus miesto esamas gyventojų skaičius, - tūkst.

Metai	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2007	2008	2009
Gyventoj.	492,0	592,5	578,0	542,3	547,5	553,0	552,9	553,6	554,4	555,7	558,2

1.1 pav. Vilniaus gyventojų skaičius, - tūkst.



1.2 pav. Pagrindinės gyventojų ir darbo vietos, -%



**2. Transporto parkas ir automobilizacijos lygis.** Esamas Vilniaus miesto automobilizacijos lygis - 576 leng. aut./1000 gyventojų yra labai aukštas ir prilygsta daugeliui Europos miestų. 1999-2009 metais vidutinis metinis procentinis augimas buvo didžiausias Lietuvoje ir siekė 7,8 %, tačiau paskutiniaisiais metais Vilniaus automobilizacijos lygis pasiekė prisotinimo ribą ir ėmė mažėti. Bendras transporto priemonių parkas mieste siekia 390,1 tūkst., iš jų lengvieji automobiliai - 322,0 tūkst. automobilių. Vilniaus lengvųjų ir bendras automobilių parkas sudaro apie 18,5 procento nuo visos Lietuvos automobilių parko. Nežiūrint nepalankių eismo sąlygų, gyventojai naudojami asmeniniu transportu, nes esama visuomeninio transporto sistema savo greičiu ir komfortu netenkina gyventojų poreikių, o esamos reguliuojamos priemonės (eismo apribojimai, mokamas stovėjimas, parkavimo kaina) yra tam palankios.

2.1 lentelė. Vilniaus automobilizacijos lygis

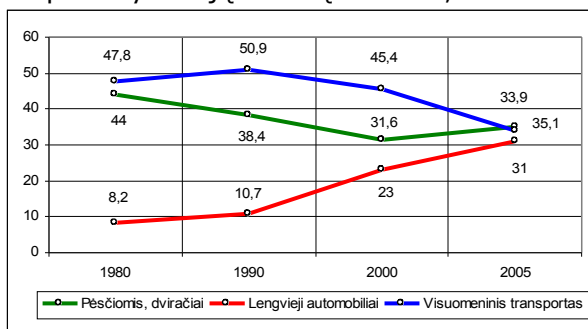
Metai	1981	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Vilnius	73	270	310	320	377	423	450	487	532	545	583	576
Lietuva	80	270	309	322	343	365	383	417	456	456	508	518

2.2 lentelė. Vilniaus transporto priemonių parkas

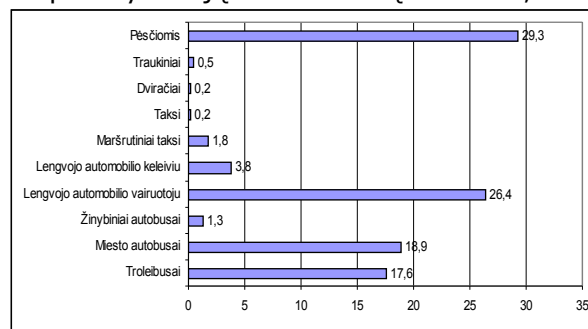
Metai	Viso transporto priemonių				Viso lengvųjų automobilių			
	2002	2004	2008	2009	2002	2004	2008	2009
Lietuva	1479099	1634354	2106848	2133720	1180718	1318562	1704063	1726462
Vilnius	253207	302227	393943	390069	208557	248690	323988	321987

**3. Gyventojų kelionių struktūra.** Vilniaus miesto gyventojai savo kelionėms gali pasirinkti šias transporto rūšis: eiti pėsčiomis, važiuoti dviračiais, naudotis miesto autobusais, troleibusais, traukiniais, maršrutiniais taksi, taksi arba važiuoti savo arba įmonių automobiliais. Esama gyventojų kelionių struktūra rodo, kad vis daugiau gyventojų savo kelionėms pasirenka savo automobilius (1980-2005 m. išaugo 3,8 karto). Ir atvirkščiai, vis mažesnė dalis naudojasi miesto visuomeniniu transportu, važiuoja dviračiais ar eina pėsčiomis. Tokios tendencijos neatitinka subalansuotai susisiekimo sistemos plėtrai, neigiamai veikia aplinką, nes dėl didelių atstumų apribotas kelionių skaičius pėsčiomis ir dviračiais. Esant nepakankamai išvystytai susisiekimo infrastruktūrai, priemonės miesto susisiekimo sistemos, galinčios patenkinti miesto gyventojų ir jo svečių poreikius, vystymui.

3.1 pav. Gyventojų kelionių struktūra, % 2005m



3.2 pav. Gyventojų darbo kelionių struktūra, %.

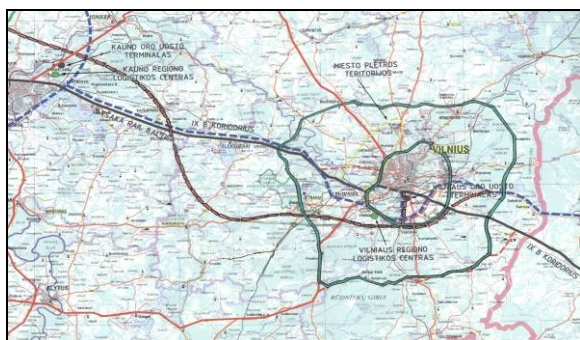


**4. Miesto išorės ryšiai.** Lietuvos sostinę Vilnių su išoriniu šalies ir ES transporto tinklu jungia oro, automobilių ir geležinkelių linijos. Vilnių kerta svarbūs 7 magistraliniai (iš kurių 6 yra tarptautiniai) bei 4 krašto keliai. Šiais keliais į/iš Vilniaus per vidutinę parą įvažiuoja/ išvažiuoja apie 101,6 tūkst. transporto priemonių arba apie 150,0 tūkst. keleivių. Didžiausiais vidutinis metinis paros transporto srautas Vilniaus priegose buvo Klaipėdos kelyje A1/ E85 - 18,4 tūkst. automobilių, mažiausiais – Minsko pl. A3/E28 ir siekė 2,9 tūkst. automobilių. 2009 m. pirmą kartą po Lietuvos nepriklausomybės transporto srautai, įskaitant ir sunkųjų transportą, keliuose sumažėjo 7 %. Vilnius vienas iš nedaugelio Lietuvos miestų, kuris neturi miesto aplinkkelių. Šiuo metu formuojami vidiniai tarptautiniai greito eismo transporto koridoriai, kurie kartu sprendžia ir miesto transporto eismo problemas.

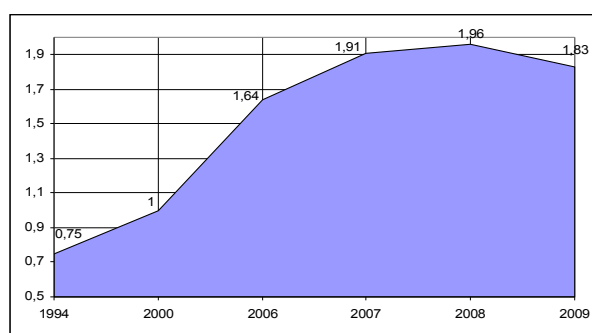
4.1 lentelė. Vidutinis paros transporto eismas Vilniaus keliuose 2009m., tūkst. aut.

	A1/ E85	A2/ E272	A3/ E85	A4	A14	A15/ E85	A16/ E28	K101	K102	K103	K106
Bendras	18,4	13,3	4,11	6,63	17,0	9,78	12,3	2,87	9,18	4,68	3,34
Sunkusis	2,99	1,20	0,93	0,57	1,27	0,55	1,00	0,38	0,52	0,50	0,49
Sant. dydis	1,0	0,72	0,22	0,36	0,92	0,53	0,67	0,16	0,50	0,25	0,18

4.1 pav. Vilniaus išoriniai transporto ryšiai



4.2 pav. Santykinis srautas Vilniaus keliuose



Tarptautinis Vilniaus oro uostas yra Vilniaus miesto teritorijoje apie 5 km nuo miesto centro. Pastaraisiais metais pastebimas ženklus Vilniaus oro uosto keleivių pervežimų mažėjimas ir ryškus Rygos oro uosto dominavimas Baltijos šalyse. Tai neigiamai veikia tarptautinį turizmą, užsienio investicijų pritraukimą. Pagal Vilniaus miesto bendrąjį planą buvo numatytas naujas kilimo-leidimosi

takas, kad lėktuvų skrydžiai nevyktų virš miesto gyvenamųjų ir kitų užstatytų teritorijų, tačiau jis iki šiol yra nerealizuotas. Oro uostą su miestu jungia autobusų linijos ir specialus traukinys, vežantis iki Geležinkelio stoties.

4.2 lentelė. Pervežta keleivių Lietuvos, Latvijos ir Estijos oro uostuose, mln. keleivių

Metai	Vilniaus	Kauno	Palangos	Lietuva-viso	Rygos	Talino
2000	0,52	0,02	0,04	0,58	0,57	0,56
2005	1,28	0,08	0,09	1,45	1,87	1,40
2008	2,05	0,41	0,10	2,56	3,69	1,81
2009	1,31	0,46	0,11	1,88	4,07	1,35

Vilniaus geležinkelio stotyje kasmet aptarnaujama apie 1,8 mln. keleivių. Šalia geležinkelio stoties yra ir Vilniaus centrinė autobusų stotis, jungianti su svarbiausiais šalies miestais. Miesto teritoriją aptarnaujanti Lietuvos geležinkelio sistemos dalis (pastatyta prieš 100 metų), eina miesto pietinėje dalyje ir veža Lentvario, Panerių, Pavilnio, N.Vilnios, Kirtimų rajonų keleivius ir dirbančiuosius. Šia transporto rūšimi naudojasi vos 0,5 % miesto dirbančiųjų.

**5. Miesto susisiekimo sistemos infrastruktūra.** Miesto susisiekimo sistemos infrastruktūra ir jos išvystymo lygis yra vienas pagrindinių rodiklių, užtikrinančių miesto ir šalies socialinę, ekonominę ir ūkinę veiklą, atliekant keleivių ir krovinių pervežimus. Nežiūrint, kad bendras gatvių ilgis Vilniuje didėja, tačiau gatvių tankis – 2,47km/km<sup>2</sup> išlieka vienu mažiausiu tarp Lietuvos didžiųjų miestų. Su tokiu rodikliu, papildomai įvertinus nepakankamą jo rišlumą, tikėtis tolygaus transporto srautų pasiskirstymo visame magistralinių gatvių tinkle yra nerealu.

Susisiekimą apsunkina mažas Vilniaus gyventojų tankis - (vėlgi mažiausias tarp didžiųjų Lietuvos miestų) ir miesto nepakankamas kompaktiškumas, kurie didina kelionės trukmę, reikalauja padidinto gatvių tinklo ir investicijų, bei mažina kelionių pėsčiomis ir dviračiais galimybes. Tokios yra žalio ir savito miesto susisiekimo neigiamos pasekmės.

5.1 lentelė. Vilniaus miesto susisiekimo infrastruktūros pagrindiniai rodikliai

Rodikliai	1980	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Gatvių ilgis, km	618	961	961	965	967	972	974	977	981	992
Gatvės su danga, km	461	863	864	868	872	877	881	885	890	895
Gatvės su patobulinta danga, km	323	638	644	651	664	678	699	722	744	762
Tankis, km/km <sup>2</sup>	2,35	2,51	2,40	2,40	2,41	2,43	2,44	2,44	2,45	2,47

5.2 lentelė. Didžiausių Lietuvos miestų gatvių techniniai rodikliai. 2009m.

Rodikliai	Vilnius	Kaunas	Klaipėda	Šiauliai	Panevėžys
Gyventojų skaičius, tūkst.	558,17	352,28	183,43	126,22	112,62
Gyventojų tankis, sk./km <sup>2</sup>	1391,9	2243,8	1871,8	1558,2	2252,4
Gatvių ilgis 1000 gyventojų, km	1,78	2,58	2,87	2,76	3,89
Gatvių tankis, km/km <sup>2</sup>	2,47	5,79	5,38	4,30	8,76
10. Gatvės su patobulinta danga, km	762	586	309	182	307

Magistralinių gatvių tinklas formuojamas užtikrinant tęstinumo principus, didinant bendrą gatvių rišlumą, vystant gatvių su visuomeniniu transportu tinklą. Ypatingas dėmesys teikiamas tarptautiniams transporto koridoriams, kuriais realizuojami pagrindiniai tranzitiniai transporto srautai ir miesto transporto ryšiai su užmiesčio keliais. Šiuo metu nutiestos arba tiesiamos miesto gatvės, kurios buvo suplanuotos prieš 20-25 metus. Mieste trūksta skirtingų lygių sankryžų ir pėsčiųjų perėjų. Paskutiniiais metais nutiesti transporto koridoriai nėra kompleksškai išbaigti. Pvz., Senamiesčio pietinis aplinkelis, dėl nerekonstruotos Geležinkelio g, atkarpos tarp Aušros Vartų ir Panerių g., atsiremia į ženkliai mažesnio pralaidumo Geležinkelio gatvę, todėl čia formuojasi spūstys.

5.3 lentelė. Svarbiausių Vilniaus miesto magistralinių gatvių infrastruktūros plėtra

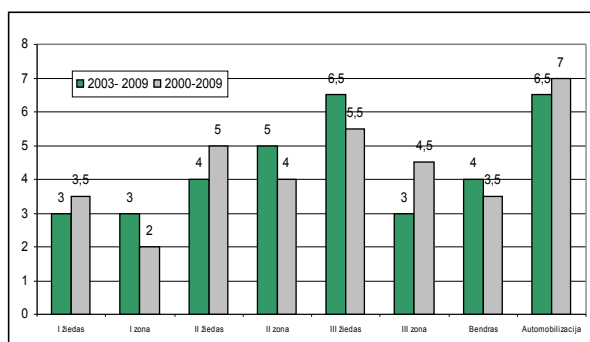
Metai	Gatvė, gatvės atkarpa	Ilgis-km
1980-1990	Gariūnų, Oslo, Žirnių, Višinskio, Batoro, Linkšmoji, Jasinskio tilto prieigos, Geležinio Vilko (centras), Narbuto g. tarp Saltoniškių-Sėlių, Žvalgų, Ozo g. tarp Geležinio Vilko-Buivydiškių g., Justiniškių, Taikos, Rygos, Buivydiškių, Šeškinės g. rytinė dalis, Paberžės, Gelvonų, Stanevičiaus,	40,2



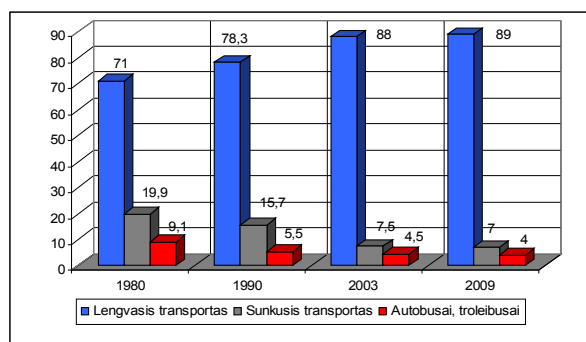
I centro žiedas (3km)	17,33	20,48	30,31	32,18	38,79	2,23	1,28
I centro zona (0-3km)	58,02	74,40	101,33	102,17	124,61	2,15	1,23
II pagrindinis žiedas (6km)	8,72	11,20	17,60	21,85	27,82	3,19	1,58
II pagrindinė zona (3-6km)	27,13	43,99	70,19	75,91	100,93	3,72	1,44
III periferinis žiedas (9km)	4,78	5,71	9,95	11,17	16,14	3,38	1,62
III periferinė zona (6-9km)	6,64	9,19	13,23	16,06	19,78	2,98	1,50
<b>Bendras mieste</b>	<b>122,62</b>	<b>164,95</b>	<b>242,60</b>	<b>259,32</b>	<b>328,07</b>	<b>2,67</b>	<b>1,35</b>

\* pagal 175 kontrolinių pjūvių stebėjimų rezultatus

6.1 pav. Transporto metinis procentinis augimas



6.2 pav. Miesto transporto srauto struktūra, %



Transporto eismo tendencijos miesto rajonuose pagal kontrolinių pjūvių duomenis rytinio piko metu skiriasi labiau. Yra visa eilė miesto rajonų centrinėje dalyje, kur 2000-2009 m. transporto eismo pokyčių jau nėra (Senamiestis, Naujamiestis, Vilkpėdė, Žirmūnai). Tam įtakos turėjo naujai atsiradęs aplinkinis gatvių tinklas ir eismo organizacija (Naujamiestis, Vilkpėdė, Senamiestis) arba esamas tinklo prisotinimas. Centro srautų augimui dar pakankamai daug įtakos turėjo Geležinio Vilko gatvės laidumo padidinimas ir kai kurių magistralinių gatvių rekonstrukcija. Didžiausias pastarojo dešimtmečio srautų augimas piko valandomis fiksuotas Santariškėse, Pavilnyje, Verkiuose, Pilaitėje, Tarandėje ir kituose rajonuose, kuriuose arba šalia jų vyksta intensyvi urbanistinė miesto plėtra.

6.3 lentelė. Transporto srautų vidurkiai ir rida miesto rajonuose (pokyčiai-%)

Rn	Miesto rajonas	Gatvių ilgis-km	Srautas piko val.				Srautų pokytis 2009/2000	Rida-tūkst. aut.km		Ridos pokytis 2009/1980
			1980	1995	2000	2009		1980	2009	
1	Centras I	8,7	1990	2463	3141	3958	20,6	14,08	19,54	28,0
2	Centras II	14,6	1395	2200	2717	3116	12,8	17,26	24,75	30,0
3	Žvėrynas	10,3	755	1000	1788	1859	3,8	9,03	17,94	49,7
4	Senamiestis	17,9	793	580	880	861	-2,1	16,82	17,73	5,1
5	Naujamiestis	16,6	1264	1648	2203	2243	1,8	28,56	23,02	-19,4
6	Vilkpėdė	5,3	1417	1513	2553	2458	-3,7	11,57	12,48	7,3
7	Šnipiškės	9,2	1074	1356	1890	2460	23,2	16,13	18,24	11,6
8	Žirmūnai I	7,9	845	725	1777	1760	0	10,67	12,29	13,2
9	Žirmūnai II	8,9	1015	1307	1888	2013	6,2	4,53	15,68	71,1
10	Dvarčionys	15,6	282	301	630	823	23,5	2,89	8,51	66,0
11	Antakalnis	18,9	698	720	1236	1565	21,0	9,45	22,19	57,4
12	Belmontas	10,2	975	1062	1690	2485	32,0	11,25	13,98	19,5
13	Rasos	8,8	613	540	970	1425	31,9	8,17	9,89	17,4
14	Pavilnys	15,2	175	203	263	480	45,2	3,48	7,40	53,0
15	Naujininkai	7,7	1130	1290	1735	2360	26,5	11,19	6,40	-31,2
16	Lazdynai	16,4	1690	1970	2605	3200	18,6	18,95	23,02	17,7
17	Karoliniškės	11,2	1750	2450	3180	3920	18,9	15,57	21,78	28,5
18	Viršuliškės	8,6	620	955	1920	2135	10,1	10,85	13,14	10,5
19	Šeškinė	10,6	1560	1990	2880	4093	29,6	16,16	26,21	38,3
20	Baltupiai	10,4	995	1130	2300	2985	22,9	14,29	19,17	25,5

21	Santariškės	20,7	570	645	775	1995	61,2	6,42	21,22	69,7
22	Verkiai	15,6	160	250	450	810	44,4	1,19	7,95	90,1
23	N. Vilnia	25,5	285	380	640	825	22,4	12,18	16,18	24,7
24	Ž. Paneriai	9,7	2825	2340	2900	3350	13,4	20,0	16,32	-18,4
26	Kirtimai	9,1	1205	1373	1695	2280	25,7	-	0,57	-
27	Užusienis	11,8	225	290	480	760	36,8	9,94	13,75	27,7
28	A. Paneriai	10,8	238	350	510	900	43,3	1,27	6,98	81,8
29	Gariūnai	25,4	1010	1090	1645	2415	31,9	13,27	19,66	32,5
30	Gureliai	27,0	300	435	700	990	29,3	24,12	33,90	28,8
31	Trakų Vokė	4,8	400	680	625	1250	50,0	-	1,77	-
32	Justiniškės	19,5	-	785	1260	1700	25,9	-	7,74	-
33	Pašilaičiai	7,5	520	665	1470	1950	24,6	5,56	9,32	40,3
34	Pilaitė	12,5	-	275	315	670	53,0	5,17	9,83	47,4
35	Valakupiai	34,5	525	410	670	925	27,6	3,37	15,53	78,3
36	Pilaitė	7,7	300	690	745	1155	35,5	-	5,97	-
37	Medžiakalnis	2,5	180	385	590	930	36,6	-	0,94	-
38	Fabijoniškės	11,8	800	1225	1580	1885	16,2	10,3	15,83	34,9
39	Tarandė	5,8	590	638	775	1380	43,8	-	5,97	-
40	Kuprioniškės	12,3	185	265	325	680	52,2	-	11,55	-
41	Grigiškės	8,6						-	9,88	-
		516,1						364,37	564,22	35,4
								4858,3	7424,0	34,6

Natūrinių tyrimų metu nustatyti didžiausi transporto srautai Vilniaus miesto gatvėse ir sankryžose leidžia juos palyginti su kitų Europos ar Lietuvos miestų srautų dydžiais. Akivaizdu, kad maksimalūs srautų dydžiai pagal miesto dydį, sąlyginai yra labai aukšti. Tai lėmė nepakankamas gatvių tinklo tankis atskirose miesto teritorijose, kas privedė prie didelės transporto srautų koncentracijos atskirose gatvėse.. Esant tokiai situacijai nutiesti reikiamo ilgio ir tankio miesto gatvių tinklą yra sunkiai realizuojama dėl pačios miesto urbanistinės struktūros, esamo užstatymo ir didelių investicijų. Tokioje situacijoje prioritetas vienareikšmiai turi būti atiduotas miesto greito visuomeninio transporto maršrutinio tinklo plėtrai ir modernizavimui.

6.4 lentelė. Vilniaus pagrindinių sankryžų apkrovimas. (>4000 įvaž. aut. /h)

	Sankryža	Transporto 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

Transporto srautų realų pasiskirstymą įtakoja esami transportiniai tiltai per Neries upę, kuri dalija miestą į dvi dalis. Transporto eismas 2000-2009 metais per Vilniaus miesto tiltus per Nerį rodo, kad metinis procentinis transporto eismo augimas yra apie 3%, ir eismo didėjimas vyksta rekonstruoto Geležinio Vilko, rekonstruojamo Lazdynų ir naujai pastatyto Karaliaus Mindaugo tiltų dėka. Centrinės miesto dalies tiltai dažniausiai yra priklausomi ne tiek nuo savo techninių parametru, kiek nuo realių aplinkinių transporto eismo organizavimo sąlygų, šalia esančių šviesoforais reguliuojamų sankryžų laidumo bei vykdomų rekonstrukcijos darbų.

6.5 lentelė. Transporto srautas piko valandomis per Vilniaus tiltus, - fiz. vnt./h

Tiltas	1980	1990	1995	2000	2003	2009	2009/2000
Valakupių	1090	1810	1320	2520	2120	2740	8,0
Šilo	-	-	-	1300	1440	1700	23,5
Žirmūnų	2100	2880	2640	3380	2790	2830	1,4

Karaliaus Mindaugo	-	-	-	-	990	1650	-
Žaliasis	1860	2590	2770	2940	2990	2715	-7,7
Geležinio Vilko	1780	4430	4270	5600	7190	<b>9125</b>	38,6
Žvėryno	240	470	400	1365	640	770	-43,6
Liubarto	-	1100	950	950	1030	1215	21,8
Lazdynų	1990	2810	2980	4480	4170	6400	30,0
Gariūnų	-	1180	2080	2140	2740	3240	34,0
Viso	9060	17270	17410	24675	26100	32385	23,8
Santykinis dydis	<b>1,0</b>	<b>1,91</b>	<b>1,92</b>	<b>2,72</b>	<b>2,88</b>	<b>3,57</b>	

**7. Senamiesčio aptarnavimas.** Vilniaus miesto senamiestis yra įtrauktas į UNESCO Pasaulio kultūros paveldo sąrašą. Šiuo metu įvažiavimui į senamiestį jokių didesnių eismo apribojimų nėra, vyrauja pakankamai tankus ir vienpusio eismo gatvių tinklas su siauromis važiuojamosiomis dalimis. Situacija kiek pagerėjo nutiesus pietinį senamiesčio aplinkkelį ir pastačius Karaliaus Mindaugo tiltą, tačiau stovinčių automobilių skaičius istorinėje senamiesčio dalyje yra pernelyg didelis ir trukdo pėsčiųjų eismui. Išlieka ir tranzitinio eismo per senamiestį problema, o Vokiečių g. piko valandomis srautai viršija 1000 automobilių. Tranzitinis transportas Vilniaus senamiestyje sudaro iki 39 %. Transporto eismo tendencijos senamiestyje ir jo prieigose išlieka augančio pobūdžio, nors įvažiuojančių automobilių skaičius stabilizavosi.

7.1 lentelė. Transporto eismas Vilniaus senamiesčio 2 zonoje, aut./val.

Gatvė	1988	1995	1997	1999	2000	2002	2003	2005	2009	2009/ 2000
Įvažiavimai	1409	1157	2118	2382	2499	2736	2604	2794	2497	0
Išvažiavimai	1586	801	1788	1987	1958	2019	2282	2418	2648	26,1
Iš viso	2995	1958	2906	4369	4457	4755	4886	5212	5145	13,4
Santykinis dydis		1,00	1,56	2,35	2,40	2,56	2,63	2,80	2,63	

Pastaba: 1995 metais buvo įvestas mokamas įvažiavimas į senamiestį

Giluminės senamiesčio susisiekimo problemos slypi ne senamiestyje, o visoje miesto susisiekimo sistemoje

**9. Miesto visuomeninis transportas.** 1893 birželio 3 d. atidaryta pirmoji arklinio tramvajaus – „konkės“ linija Žaliasis tiltas-Geležinkelio stotis. 1924 m spalio 2 d. į miesto gatves išriedėjo autobusai, keleivius vežę maršrutu Stotis-Žvėrynas (iki Lokių gatvės).

Šiuo metu Vilniaus miestas aptarnaujamas šiomis visuomeninio transporto rūšimis: miesto autobusais, troleibusais, privačiais autobusais ir maršrutiniais taksi, taksi, traukiniais (atkarpoje N.Vilnia-Pavilnys-Centras-Paneriai-Lentvaris ir Vilnius – Oro uostas). VT priežiūrai ir parkavimui skirti du troleibusų ir vienas autobusų parkai, kurie išsidėstę Antakalnyje (troleibusai), Žirmūnuose (autobusai) ir Viršuliškėse (troleibusai).

2000-2009 m. pagal SĮ „Susisiekimo paslaugos“ statistinius duomenis bendras savivaldybės autobusų ir troleibusų maršrutų skaičius išaugo 13,3 procento, maršrutų ilgis – 15 procentų. Pervežtų keleivių skaičius šiuo laikotarpiu išaugo 29,4 procento, keleivių apyvarta – 30,4 procento. Realus perskaiciuotas atliktų gyventojų pilnų kelionių skaičius yra mažėjančio pobūdžio, ką patvirtina pervežtų keleivių skaičius paskutiniaisiais metais.

9.1 lentelė. Pagrindiniai Vilniaus miesto visuomeninio transporto vežimo rodikliai

Šaltinis: Statistikos departamento ir SĮ „Susisiekimo paslaugos“ duomenys

Nr.	Rodikliai	1980	2000	2003	2006	2009	2009/2000
1	Vežta keleivių, - mln./metus	283,1	201,7	263,1	313,7	285,5	29,4
3	Persėdimo koeficientas	1,2	1,35	1,35	1,55	1,55	14,8
4	Atlikta pilnų kelionių, - mln.*	235,9	149,4	194,9	201,6	184,2	-5,5
5	Keleivių apyvarta, -mln. kel. km	1019,2	751,7	1111,0	1169,4	1079,4	30,4
6	Pilnas kelionės ilgis, - km	4,3	5,0	5,7	5,8	5,9	15,3

\*autorius atlikti pilnų kelionių perskaiciavimai (vežti keleiviai / persėdimo koeficientas)

9.2 lentelė. Pagrindiniai Vilniaus savivaldybės viešojo transporto statistiniai rodikliai

Rodikliai	1980	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Vežta keleiv. mln.	283,1	201,7	237,3	248,8	263,1	275,0	300,1	313,7	335,2	341,9	285,5

-troleibusų		118,9	129,9	132,1	136,8	145,0	150,5	145,1	140,8	137,4	118,3
-autobusų		82,8	107,3	116,7	126,3	130,0	149,6	168,6	194,4	204,5	167,2
Apyvarta, mln. k. km	1019,2	751,7	991,4	1046	1111	1010,1	1099,2	1169,4	1164,6	1298,4	1079,4
-troleibusų		355,6	449,5	457,1	473,3	426,5	450,1	433,9	421,1	410,9	353,9
-autobusų		396,1	541,9	589,3	637,7	583,6	649,1	735,5	743,5	887,5	725,5
Maršrutų skaičius	59	78	78	80	83	86	89	93	96	92	90
Maršrutų ilgis t. km	1,19	1,08	1,10	1,13	1,17	1,15	1,21	1,27	1,29	1,32	1,27
Tr. priemonių skaič.	450	462	472	482	490	511	537	558	559	563	499
Paros reisų skaičius	5151	3933	3937	4125	4224	8599	8851	9135	9050	9126	8629
Metinė rida-mln.km	38,8	28,12	29,50	30,77	31,85	32,77	34,24	35,79	35,23	35,5	32,4
Susisiekimo greitis	17,3	18,4	18,9	19,4	20,6	20,6	20,3	16,6	16,3	18,2	19,3

Sėkmingą visuomeninio transporto darbą lemia šiuolaikinės ir naujos transporto priemonės, kurios sudaro palankias sąlygas keleivių vežimui ypač šaltuoju metų laikotarpiu. Esamas senų transporto priemonių amžius (daugiau nei 10 metų) sudaro net iki 71,9 procento bendro parko, todėl šiuo požiūriu situacija yra pakankamai sudėtinga ir sunkiai sprendžiama abiejuose parkuose.

9.3 lentelė. Transporto priemonių parkų struktūrą pagal jų amžių, -%

Amžius	1999 metai			2003 metai			2009 metai		
	<5	5-10	>10	<5	5-10	>10	<5	5-10	>10
Bendras	22	20	58	14	22	64	15,1	13,0	71,9
Autobusai *	26	29	45	19	24	57	16,1	17,7	66,2
Troleibusai	19	12	69	8	20	72	14,0	7,5	78,6

\* Autobusų parko apskaitoje yra 50 vnt. autobusų, kurių eksploatacija nutraukta nuo 2009-06-01

2009 m. gruodžio 1 dienai savivaldybė už 11 mėnesių vežėjams buvo skolinga 120,0 mln. Lt už lengvatinių keleivių vežimą ir už nuostolių kompensavimą. Padidinus bilietų kainas pajamos už bilietus 2009 metais išaugo 28 %, tačiau to nepakanka ir skirtumas siekia 61,6 mln. Lt., todėl autobusų ir troleibusų parkai atsidūrė prie bankroto ribos.

9.4 lentelė. Pajamos ir išlaidos už gautus bilietus, mln.Lt

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Pajamos	46,2	55,7	57,0	58,6	59,6	71,4	81,9	82,3	86,9	121,4
Išlaidos	77,0	84,7	91,2	93,6	107,7	128,7	151,9	175,8	204,1	183,0
Skirtumas	-30,8	-29,0	-34,2	-35,0	-48,1	-57,3	-70,0	-93,5	-117,2	-61,6

9.5 lentelė. Parduotų bilietų skaičius ir gautos pajamos. 2009m.

Bilieto rūšis	Parduota bilietų		Pajamos už bilietus	
	tūkst.	%	tūkst. Lt	%
Viso	<b>34218,05</b>	<b>100,0</b>	<b>121365,54</b>	<b>100,0</b>
Vienkartiniai	32783,59	95,81	52196,49	43,01
Mėnesiniai	1417,59	4,14	68626,94	56,55
Terminuotas	16,87	0,05	542,12	0,45

Bet kokie teoriniai pervežtų keleivių skaičiavimai paremti parduotų bilietų skaičiumi bei kitomis prielaidomis, nepilnai atspindi realią situaciją, todėl rengiant miestui svarbius transporto eismo organizavimo ar teritorinio planavimo projektus visada atliekami kompleksiniai transporto ir keleivių srautų natūriniai tyrimai. Paskutinį kartą tokie kompleksiniai tyrimai buvo atlikti 2002 metais.

Pagal 2002 metų natūrinius tyrimus piko valandomis daugiausia keleivių buvo pervežama troleibusais ir miesto autobusais ir tik apie 10 procentų – privačiais autobusais ir maršrutiniais taksi. 1980 metais pervežtų keleivių skaičius buvo pasiekęs maksimalią ribą.

9.7 lentelė. Paros keleivių vežimai pagal natūrinius keleivių srautų tyrimus

	1966	1971	1980	1998	2002
Pervežta keleivių / parą, tūkst.	543,0	687,8	1030,4	831,7	710,0
Pervežta keleivių / val., tūkst.	56,0	72,0	103,0	68,7	71,0
- troleibusais	25,8	37,5	60,4	39,7	32,6

	1966	1971	1980	1998	2002
- autobusais	30,2	34,5	41,7	35,9	31,8
- privač. autobusais	0	0	0	1,3	2,6
- maršrutiniais taksi	0	0	0,9	1,2	4,0
Vidutinis kelionės ilgis, -km	3,55	3,30	3,60	3,73	4,26
- troleibusais	*	2,77	3,00	3,01	3,46
- autobusais	*	4,17	4,20	4,45	5,05

9.8 lentelė. Keleivių srautas Vilniaus miesto radialinėse zonose ir žieduose

Žiedai, zonos	1980 metai		1998 metai		2002 metai	
	tūkst. keleiv.	sant. dydis	tūkst. keleiv.	sant. dydis	tūkst. keleiv.	sant. dydis
1 centro žiedas	70,8	1,0	44,1	0,88	34,4	0,49
2 pagrindinis žiedas	9,1	1,0	8,1	0,89	10,2	1,12
3 periferijos žiedas	4,5	1,0	2,7	0,60	4,3	0,96
Viso:	84,4	1,0	54,9	0,65	48,8	0,58
I centro zona	169,8	1,0	94,6	0,56	79,1	0,47
II pagrindinė zona	144,8	1,0	51,6	0,36	51,8	0,36
III periferijos zona	4,40	1,0	4,5	1,02	4,7	1,07
Viso:	318,7	1,0	150,7	0,47	136,6	0,43

Transporto priemonių rūši atskirose miesto visuomeninio transporto maršruto trasose lemia jų pervežimo pajėgumai. Priimant, kad vidutinė autobusų ir troleibusų talpa yra apie 80 keleivių, o maksimalus eismo intervalas 60 tr. priemonių/val. jų pajėgumas yra 4800 keleivių per valandą viena kryptimi. 2002 metais nei vienoje visuomeninio transporto trasoje tokio pajėgumo nebuvo pasiekta (maksimalus srautas 4-4,5 tūkst. keleivių). Atskirai ir problematikai reikėtų vertinti susisiekimo greitį ir eismo reguliarumą, kuris važiuojant bendrame sraute tapo problematišku piko valandomis. Situaciją kai kuriose vietose lengvina tik įrengtos specialios visuomeninio transporto eismo juostos.

9.9 lentelė Maksimalūs keleivių srautai Vilniaus gatvių atkarpose 1980 ir 2002 metais

Gatvės atkarpa	1980		2002	
	Vienpusis srautas	Dvipusis srautas	Vienpusis srautas	Dvipusis srautas
<b>Troleibusai:</b>				
Laisvės pr. tarp T.Narbuto ir Justiniškių gatvių	1,19	1,61	<b>2,90</b>	<b>4,32</b>
Savanorių pr. tarp Žemaitės ir Gerosios Vilties g.	4,95	7,71	<b>2,58</b>	<b>3,90</b>
Arsenalų gatvė	<b>7,00</b>	<b>12,51</b>	2,30	3,72
Pylimo g. tarp Pamėnkalnio ir Kalinausko g.	<b>5,91</b>	<b>11,7</b>	2,08	3,52
T.Narbuto gatvė tarp Laisvės pr. ir Sėlių g.	3,0	3,85	<b>2,71</b>	3,69
<b>Savivaldybės autobusai:</b>				
Ukmergės g. tarp Geležinio Vilko ir Ozo gatvių	1,17	1,76	<b>3,84</b>	<b>4,51</b>
Geležinio Vilko tarp Ukmergės gatvių	<b>2,64</b>	<b>3,35</b>	<b>3,08</b>	<b>3,92</b>
Kalvarijų g. tarp Žalgirio ir Ozo gatvių	<b>3,1</b>	<b>4,55</b>	1,50	2,82
<b>Privatūs autobusai ir mikroautobusai:</b>				
Kalvarijų g. tarp Ukmergės g. ir Žaliojo tilto	0,1	0,13	<b>1,55</b>	<b>2,18</b>
Laisvės pr. tarp Narbuto ir Justiniškių gatvių	0,05	0,05	0,92	1,59
<b>Bendri srautai:</b>				
Laisvės pr. tarp Narbuto ir Justiniškių g.	3,59	4,36	<b>4,47</b>	<b>7,04</b>
Kalvarijų g. tarp Ukmergės g. ir Žaliojo tilto	<b>7,76</b>	<b>13,70</b>	<b>3,96</b>	<b>6,96</b>
Savanorių pr. tarp Gerosios Vilties – Žemaitės g.	<b>9,7</b>	<b>14,90</b>	3,77	5,85
Pylimo g. tarp Pamėnkalnio ir Kalinausko g.	6,59	12,05	3,08	5,52
Kudirkos gatvė	7,54	12,78	2,81	5,29
T.Narbuto gatvė tarp Laisvės pr. ir Sėlių g.	7,27	8,76	3,81	5,08
Ukmergės g. tarp Geležinio Vilko ir Ozo gatvių	1,17	1,76	<b>4,23</b>	4,95
Laisvės pr. tarp Savanorių pr. ir Oslo gatvės	<b>10,32</b>	11,51	3,29	4,75

Kasmet gerinamos VT eismo sąlygos, įvertinant pagrindinių gatvių ribotą laidumą piko valandomis. Naujai tiesiamose ir rekonstruojamose gatvėse numatomos specialios eismo juostos

viešajam maršrutiniam transportui: Konstitucijos pr., Ukmergės g., Pylimo, Savanorių pr. Pamėnkalnio g. Kasmet mažinamas ir automobilių stovėjimo vietų skaičius gatvėse, kuriose vyksta reguliarus viešojo transporto eismas.

**10. Transporto eismo valdymas.** Jau 2006 metais Eversheds, Lawin ir Scott-Wilson atstovai, vertindami tramvajaus projekto finansavimą, II-os užduoties ataskaitoje konstatavo, kad mieste reikėtų sukurti transporto planavimo bendrovę, kuri spręstų visų rūšių transporto politikos klausimus, nes trūksta nuoseklaus dėmesio, kuriant transporto politiką. Kadangi funkcijos yra išskaidytos tarp daugybės skirtingų institucijų ir departamentų, tai neleidžia nė vienai iš jų imtis vadovaujančio vaidmens. Apibendrinant konstatuota, kad „nerasta, kas Vilniaus mieste yra atsakingas už transportą“. Nežiūrint to, iki šiol mieste nėra sukurtos institucijos, turinčios reikalingus įgaliojimus vykdyti sisteminių vadovavimą visuomeniniam transportui, jo plėtrai ir koordinavimui.

Visuomeninio ir bendra transporto eismo organizacija ir valdymu tiesiogiai užsiima Vilniaus miesto savivaldybės Komunalinio ūkio departamentas ir SĮ „Susisiekimo paslaugos“.

2007-2009 metais įdiegta lanksti eismo valdymo sistema pagrindiniuose transporto koridoriuose ir centrinėje dalyje ženkliai pagerino eismo valdymo kokybę, atsirado galimybės suformuoti transporto koridorius veikiančius „žaliosios bangos“ principu bei pakoreguoti šviesoforų darbą įvykus kelių eismo įvykiams. Buvo pakeista iki tol buvusių ir visiškai susidėvėjusių apie 50 procentų tarybinės gamybos šviesoforų. Įdiegta centralizuota valdymo sistema, apima transporto eismo koordinavimą ir srautų lankstų valdymą, suteikiant prioritetą viešajam transportui.

Pasiekti pagrindiniai įgyvendinto šviesoforinio reguliavimo ir valdymo sistemos tikslai: sumažėjo kelionės trukmė bei keleivių ir automobilių prastovos pagrindiniuose transporto koridoriuose, sumažėjo kelių eismo įvykių skaičius (daugelyje pėsčiųjų perėjų buvo įrengtas šviesoforinis valdymas), padidėjo tinklo laidumas ir srauto greitis, sumažėjo kuro sąnaudos ir poveikis aplinkai, iš esmės pagerėjo išorinė informacinė sistema ir susiformavo duomenų bazė.

Tačiau iki šiol nėra vieningos nuomonės, dėl visuomeninio transporto vystymo programos. Nesukurta multimodalinė ir sąveiki (integravimo bilieto, tarifo, vieningos informacinės sistemos) visuomeninio transporto sistema, neatliekami sisteminiai transporto ir keleivių srautų ir stebėjimai, reikiamai neanalizuojamos miesto transporto problemos, neprognozuojami procesai ir savalaikiai nepriimami susisiekimo sistemos plėtros sprendimai.

**11. Avaringumas.** Eismo dalyvių saugumo užtikrinimas yra vienas iš prioritetinių uždavinių, kuris šiuo metu sprendžiamas Europos valstybių lygmenyje. 2008 metais Vilniaus miesto teritorijoje įskaitinių eismo įvykių skaičius sudarė 14,7%, o žuvusiųjų - apie 8,4% nuo bendrų Lietuvos rodiklių. Bendrosios Vilniaus įskaitinių eismo įvykių tendencijos yra palankios ir 2005-2008 metų laikotarpyje sumažėjo 1,67 karto (Lietuvoje -1,36 karto), žuvusiųjų skaičius - 1,26 karto (Lietuvoje - 1,55 karto). Žuvusiųjų skaičius 1 milijonui Vilniaus miesto gyventojų siekia 76 ir yra dvigubai mažesnis nei Lietuvoje -146.

2005-2008 metais Vilniuje nustatytų juodųjų dėmių skaičius siekė -325, iš jų: linijiniuose gatvių ruožuose - 185, sankryžose ir kitose centruotose vietose - 140. Lietuvos magistraliniuose ir krašto keliuose tokių JD buvo 225.

11.1 lentelė. Vilniaus miesto avaringumo statistika

	1980	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2008/2000
Įskaitiniai įvykiai	822	460	1019	1228	996	1029	734	-28,0
Žuvo	44	70	56	53	45	67	42	-25,0
Sužeista	713	499	1214	1458	1168	1182	843	-30,5

2008m. net 82% įskaitinių eismo įvykių (ĮEĮ) įvyko pėsčiųjų perėjose, kuriose žuvo apie 70% ir sužeista apie 78% eismo dalyvių. Pagal žuvusiųjų eismo dalyvių skaičių Vilniuje, galima teigti, kad avaringiausios vietos yra pėsčiųjų perėjos (ypatingai lokalsios esančios už sankryžų ribų), kur daugiausia nukenčia pėstieji ir visuomeninio transporto keleiviai.

Juodųjų dėmių skaičius tiesiogiai priklauso nuo esamų atstumų tarp sankryžų ir įvažiavimų. Mažėjant atstumui tarp sankryžų ir įvažiavimų juodųjų dėmių skaičius ženkliai mažėja, todėl viena iš saugaus eismo priemonių būtų įvažiavimų su kairiaisiais posūkiiais mažinimas, dubliuojančių gatvių įrengimas įvažiavimui į sklypus.

Visuomeninio transporto eismas gatvėse tiesiogiai įtakoja bendrą avaringumo lygį: avaringumas gatvėse su visuomeniniu transportu yra 7 kartus didesnis nei gatvėse kur jisai

nekursuoja ar nėra VT stotelių. Pagrindinės priežastis – didelė keleivių koncentracija VT stotelėse, kuris dažnai nutolę nuo pėsčiųjų perėjų ir sankryžų.

Iki šiol reguliari įskaitinių eismo įvykių analizė buvo atliekama tik magistraliniuose ir krašto keliuose ir pagal ją buvo sudaromas Lietuvos juodųjų dėmių žemėlapis. Į tai buvo atsižvelgiama sudarant Lietuvos saugaus eismo programą, numatomos konkrečios priemonės ir reikiamas finansavimas joms sumažinti ar panaikinti. Miestų teritorijose tokia praktika nėra taikoma, taigi tuo pačiu didžioji dalis realiai esamų problemų buvo paliekama nežinioje, nors čia saugaus eismo sąlygos yra žymiai sudėtingesnės nei užmiesčio keliuose.

11.2 lentelė. Vilniaus miesto avaringiausių vietų - „juodųjų dėmių“ sąrašas (>9 ĮEĮ)

Sankryža, gatvės ruožas	ĮEĮ skaičius
Rinktinės – Šeimyniškių g. sankryža, Ozo 25 ties PPC „Akropolis“	23-22
Dariaus ir Girėno – Kapsų – Šaltkalvių g., Laisvės – T.Narbuto – Pilaitės sankryža; Antakalnio g. tarp Nr.59- Nr.71 ties poliklinika	20-19
Ukmergės – P.Žadeikos g. sankryža; Kalvarijų g. tarp Lvovo gatvės ir Nr.45; Kalvarijų g. Nr. 45 ir Nr. 67	17
Buivydiškių – Laisvės pr.- Rygos g., Geležinio vilko –Ukmergės g., Galvės – Kirtimų g., Kareivių – Žirmūnų g., Laisvės – Viršuliškių- g., Algirdo – Panerių g sankryžos; Apkasų g. tarp Apkasų ir Minties g.	16-15
J.Basanavičiaus – Mindaugo g., Gelvonų – Ozo g., Kalvarijų – Kareivių, Kalvarijų – Šeimyniškių, Švitrigailos – A. Vivulskio g., Architektų -Erfurto g., Baltupio – Geležinio Vilko g., Maironio-Subačiaus g. sankryžos; Antakalnio 78 ties Antakalnio klinikomis; Ukmergės gatvė tarp Žemynos g. ir Nr.297a; Kalvarijų gatvė tarp Nr.157- Nr.163; Olandų g. Nr.2- Nr.16	13-12
Mindaugo –Naugarduko g., Eišiškių pl.– Kirtimų, Liepkalnio – Žirmūnų, Giedraičių – Žalgirio, P.Lukšio – S.Žukausko, Savanorių – Gerosios Vilties, Rinktinės – Žalgirio sankryžos; Žirmūnų 87; Jeruzalės gatvė tarp Nr.15- Nr.45; Ateities gatvė tarp Nr.1- Nr.7; Ateities gatvė tarp Visorių ir Baltupio g.; Tuskulėnų g. tarp Nr.21-Nr.41; Antakalnio g. tarp Klinikų ir Šilo gatvių; Šeimyniškių g. tarp Nr.30 - Nr.42; Rinktinės g. tarp Turgaus ir Krokuvos gatvių; Geležinio Vilko g. Nr.9a - Nr.27; Jasinskio g. Nr.3 - Nr.15; Parko g. tarp Linksmosios ir Žvirblių g.	11-10

**12. Automobilių parkavimas.** Dauguma miesto rajonų buvo suplanuota ir pastatyta vadovaujantis tarybinėmis planavimo normomis, pagal kurias 1000 gyventojų buvo numatomos 180-220 vietos, kas šiuo metu visiškai neatitinka realus poreikio. Didėjantis vietų poreikis šiuose rajonuose turėjo būti sprendžiamas statant garažus ar daugiaaukštes automobilių stovėjimo aikšteles esamų automobilių stovėjimo aikštelių ir garažų vietose, tačiau to nebuvo padaryta, o bendro naudojimo stovėjimo vietos –privatizuotos. Šiuo metu garažai nėra patrauklus nekilnojamo turto objektas, todėl stengiamasi šias vietas paversti gyvenamąja statyba, kas dar labiau giliną parkavimo problemas

Dažniausiai Vilniaus miesto gyventojai laikos lengvuosius automobilius naktį kiemo aikštelėje prie namų. Kieme automobilius nakčiai palieka 48,5% vilniečių, turinčių lengvąjį automobilį. 27,3% apklaustųjų lengvųjų automobilių savininkų naktį savo automobilį palieka nuosavame garaže, 13,5%- uždarame namo kieme, 5,5%- privažiavime prie namo, 2,8%- saugomoje aikštelėje, po 1,7% – nuomojamame garaže ar tiesiog gatvėje.

43% miesto gyventojų nurodo, kad gyvenamojo aplinkoje erdvės automobiliui pastatyti nepakanka ar visai nėra. Daugiaaukščiuose gyvenamuosiuose rajonuose šis poreikis siekia 54%.

12.1 lentelė. Stovinčių automobilių skaičius ir poreikis gyvenamuosiuose rajonuose. 2006m.

Rajonai	Gyventojų sk. 2006m.	Užstatytos teritorijos plotas -ha	Stovinčių aut. skaičius	Stovinčių automobilių tankis aut/ha	St. autom. skaičius / 1000 gyvent.	Trūkstamas vietų skaičius -%
1.Lazdynai	32.4	133,24	4909	36,9	151.5	69,0
2.Karoliniškės	31.4	172,71	6080	35,2	193.6	60,0
3.Viršuliškės	16.4	80,93	3570	44,1	217.7	55,0
4.Pilaitė	14.4	58,36	3501	61,0	243.1	50,0
5.Šeškinė	36.9	143,26	7990	55,8	216.5	56,0
6.Justiniškės	31.2	137,47	6774	49,3	217.1	56,0
7.Fabijoniškės	36.6	212,4	8663	40,8	236.7	52,0
8.Pašilaičiai	25.1	143,48	6908	48,2	275.2	44,0
Vidurkis	224.4	1081,85	48395	44,7	216.0	54,0

Pakankamai tankiai užstatyta rajono teritorija nesudaro didesnių galimybių naujų parkavimo vietų įrengimui, nemažinant gyventojų ir jų vaikų rekreacijai skirtų žaliųjų plotų. Todėl esamų parkavimo juostų ir aikštelių praplėtimo galimybės yra nedidelės ir pakankamai komplikotos dėl neišspręstų žemės nuosavybės klausimų. Vienas iš plėtros būdų - esamų automobilių stovėjimo aikštelių ir garažų konversija, vietoj jų statant didelių talpų daugiaaukščius parkingus.

Automobilių parkavimas pagal savo aktualumą yra didžiausia transporto problema miestiečiams. Daugiaaukščių parkingų statyba miesto centre pradėjo realiai spręsti iškilusias automobilių parkavimo problemas. Pastaraisiais metais buvo pastatyti daugiaaukščiai parkingai Tiltlo g., Savivaldybės aikštėje., prie PC "Mada", „Panorama“, „Europa“, „Ozas“, Vaitkaus g. prie Vilniaus oro uosto.

12,2 lentelė. Savivaldybės mokamų automobilių parkavimo vietų skaičius

Vietos tipas	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2008	2009
Mokamų vietų sk.	991	1332	2394	2578	2578	3066	3522	3420		
Rezervuotų vietų sk.	46	84	120	150	150	308	335	315		
Parkingų sk.	*	*	*	*	1	1	1	1	3	
Vietų sk. parkinguose	*	*	*	*	248	248	248	365		
Parkav. automatų skaičius	*	*	30	30	30	30				

Vilniaus miesto centrinės dalies teritorijoje darbo dienos metu parkuojama apie 25.3 tūkst. automobilių, iš jų: kiemuose - 42.4%, gatvėse - 15.8%, parkavimo aikštelėse - 5.3%, mokamose automobilių stovėjimo aikštelėse - 8.7%.

**13. Neigiamos transporto eismo pasekmės.** Kaip rodo tyrimai, Vilniuje labai aktualios padidėjusio oro užteršimo ( ypatingai kietosiomis dalelėmis ir azoto dioksidais ) bei triukšmo problemos. Teršalų emisija iš autotransporto sudaro apie 80 % visų išmetamų teršalų. Atlikus triukšmo kartografavimą, nustatyta, kad net 121 tūkstantį vilniečių veikia viršnorminis ( 55 dBA ) triukšmas, kurio pagrindinis šaltinis – transporto eismas.

2008 m. VGTU Susisiekimo ministerijos užsakymu atliko tyrimus ir pateikė šio darbo ataskaitą: „Nuostolių, patiriamų dėl neigiamo transporto poveikio urbanistinėse zonose, įvertinimas“. Nuostoliai dėl transporto neigiamo poveikio 2007 metais sudarė apie 10% mieste sukuriama BVP ir penkis kartus viršijo miesto biudžetą. Apibendrinti šio darbo rezultatai pateikti 13.1 lentelėje.

13.1 lentelė. Suminiai transporto neigiamo poveikio kaštai atskiruose Lietuvos miestuose, mln. Lt

Kategorija	Vilnius		Kaunas		Klaipėda	
	2006	2007	2006	2007	2006	2007
Spūstys	2447,5	3835,0	342,5	677,5	25,0	57,5
Eismo įvykiai	1781,33	1600,57	1485,41	1453,34	629,73	569,97
Tarša	21,09	21,09*	12,09	12,09*	6,09	6,09*
Triukšmas	519,14	519,14	359,82	359,82*	196,45	196,45*
Klimato kaita	72,63	72,63*	41,61	41,61*	20,97	20,97*
VISO (mln. Lt):	4841,69	6048,43**	2241,43	2544,36**	878,24	850,98**

\*-pažymėtos reikšmės, kurių dėl statistinių duomenų trūkumo duotaisiais metais apskaičiuoti nebuvo galimybių, todėl imtos praeitų metų reikšmės;

\*\*-rezultatai, kurie nėra tikri dėl statistinių duomenų trūkumo.

#### 14. Vilniaus miesto susisiekimo sistemos tendencijos.

1. Keleivių srautų mažėjimas miesto visuomeniniame transporte kelia grėsmę bendrai susisiekimo sistemai dėl automobilių srauto augimo ir bendro tinklo perkrovimo, kuris daugelyje vietų

pasiekė maksimalias laidumo ribas ir dirba eismo saugumo sąskaita. Reikalinga infrastruktūros tinklo plėtra ir tankio didinimas yra sunkiai siektinas dėl didelių investicijų, padėtį komplikuoja žemių ir statinių išpirkimas.

2. Aukštas miesto automobilizacijos ir gyvenimo lygis iššaukė didelę teritorijos užstatymo sklaidą, dar labiau padidino gyvenamosios ir darbo vietos disbalansą ir nekompaktišką miesto plėtrą. Tai tuo pačiu padidino gyventojų transportinį judrumą lengvaisiais automobiliais

3. Sistema nėra pakankamai integruota į šalies ir tarptautinį kelių tinklą, neišvystyti transporto koridoriai ir miesto aplinkkeliai. Tranzitiniai transporto srautai kerta miesto gyvenamąsias teritorijas ir neigiamai veikia aplinką.

4. Vilnius nuo seno turi suformuotą urbanistinę ir monofunkcinę struktūrą su aukštu gyvenamosios ir darbo vietos disbalansu, kas kasdien iššaukia didelį gyventojų transportinį mobilumą ir didelę transporto srautų koncentraciją riboto tankio gatvių tinkle tarp vakarinių gyvenamųjų rajonų ir miesto centrinės dalies, kuriose yra pagrindinės darbo vietos.

5. Mieste nesuformuotas pagrindinis miesto gatvių tinklo karkasas su išvystytais kelių lygių sankryžomis ir 4-6 eismo juostomis, kuriomis būtų realizuojami ilgieji tarprajoniniai transporto ryšiai su padidintu transporto srautų greičiu.

6. Problemą kelia mažėjančios viešojo transporto keleivių vežimų tendencijos bendroje miesto kelionių struktūroje ir nesugebėjimas konkuruoti rinkoje.

**15. Miesto susisiekimo sistemos strategija.** Vilniaus miesto susisiekimo sistemos plėtra vykdoma vadovaujantis tais tikslais ir prioritetais, kurie fiksuoti Vilniaus miesto tarybos patvirtintuose teritorinio planavimo dokumentuose:

- Vilniaus miesto teritorijos bendrojo plano Susisiekimo sistemos sprendiniai 2015 metams;
- Vilniaus miesto strateginio plano susisiekimo sistemos sprendiniai;
- Vilniaus miesto susisiekimo infrastruktūros specialusis planas;
- Vilniaus miesto atskirų teritorijų detalieji ir specialieji planai;

Šiuo metu ruošiami sekantys dokumentai:

- Vilniaus vystymo iki 2020 metų strateginis planas;
- Naujų transporto rūšių diegimo Vilniaus mieste specialusis planas.

Pagrindinis tikslas – sukurti šiuolaikišką, ES sostinių lygį atitinkančią, ekonomiškai efektyvią, greitą, komfortišką ir saugią visuomeninio susisiekimo sistemą.