

POLITIKŲ SKILTIS

Kaip vertinate susisiekimo problemą Vilniaus mieste?

Miestai statomi šimtmečiais. Ne išimtis ir Vilnius. Prieš kelis šimtmečius, kai važinėjo tik karietos, plačių gatvių nereikėjo. Sovietmečiu taip pat tik kas 20-as gyventojas turėjo automobilį ir buvo manoma, kad nuosavu automobiliu važinės tik 1 iš 10-ies miesto gyventojų, todėl projektuotojai ir statybininkai mieste įrengė nedideliu automobilių kiekiui pritaikytas gatves.

Dabar kas antras miestietis turi automobilį ir dėl mažo visuomeninio transporto greičio, prastų laukimo ir važiavimo sąlygų, dažnų tvarkaraščių kaitaliojimo ir jo nesilaikymo, visuomeniniu transportu nesinaudoja, rinkdamiesi automobilį. Tačiau mūsų gatvės yra suprojektuotos net penkis kartus mažesniau automobilių kiekiui nei dabar kasdien išrieda į gatves.

Vilniečiai yra užregistravę virš 300 tūkstančių automobilių, dar apie 100 tūkstančių žmonių atvyksta jais į sostinę dirbti, mokytis, gydytis, pramogauti ar tvarkyti reikalų valstybinėse įstaigose. Jeigu tik pusė automobilių išvažiuoja į gatves, šios tampa nepajėgios jų praleisti ir susidaro spūstys. Be to, gatvėmis juda ne tik mašinos, bet ir žmonės, kurie pėsčiųjų perėjose, kirsdami gatvę, rizikuoja gyvybe, stabdo eismą ir gaišta laiką.

Nors mieste vidutinis leistinas greitis 50 km/val., susisiekimas automobiliu tesiekia 25 km/val., o piko valandomis yra dar mažesnis – vos 20 km/val. Visuomeninio transporto greitis dar mažesnis, nes jis privalo kas 300–400 metrų sustoti. Logiškai maštant, apie 100 tūkstančių transporto priemonių dėl vienokių ar kitokių priežasčių stovi, gaišta laiką, degina kurą. Paskaičiuota, kad vienas automobilis ir jo eksploatacija šeimai kainuoja apie 1000 litų per mėnesį. Prie mūsų kuklių šeimos pajamų tai – didelės išlaidos, todėl klausiamo politikų, kaip jie vertina susisiekimo būklę Vilniaus mieste?



Vilniaus miesto vicemeras
Jonas PINSKUS

Vienas aktualiausių klausimų mieste – susisiekimas. Siūlomi viešojo transporto sprendimo modeliai vertinami įvairiai. Vienai reikšmiškai pasakyti, už kurį modelį aš esu, atsakyti negaliu. Tačiau nenoriu mėginti išrasti dviratį, kai jis seniausiai išrastas. Kad ir koks būtų transportas – greitasis autobusas, troleibusas, tramvajus, lengvasis automobilis – jis važiuoja viename lygyje. Žvelgiant į pasaulinę patirtį, racionaliausiai ir ekonomiškiausiai automobilių spūsčių bei susisiekimo klausimą sprendžia metro. Šis transportas važiuoja ir žiemą, ir vasarą, nereikia valyti kelių, nereikia sustoti sankryžose prie šviesoforų. Be to, galima pervežti daugybę žmonių. Jeigu kai kuriuose miestuose nebūtų metro, padėtis būtų tiesiog katastrofiška. Norint, kad taip nenutiktų ir Vilniuje, sostinės plėtrą turėtume suprojektuoti mažiausiai dešimt metų į priekį, o parengiamųjų darbų reikėtų imtis jau dabar. Jeigu visa tai atidėsime dar septyneriems ar dešimčiai metų, turėsime daug problemų. Juk gyventojų skaičius išaugs, o miesto gatvės nepritaikytos transporto srautams didėti. Tiesiog uždusime spūstyse. Miestas turi būti šiuolaikiškas ir patogus jo gyventojams ir svečiams.



LR Seimo narys
Mantas ADOMĖNAS

Nebegalime savo ir savo miesto gyvenimo planuoti taip, kaip iki šiol – keiliais žingsniais atsilikdami nuo dabarties problemų sprendimų, tarp jų ir susisiekimo problemos Vilniaus mieste, o ką jau kalbėti apie bandymus žvelgti į ateitį ir numatyti dar tik iškilsiančius iššūkius. Nemažai laiko dar surysa politinio apsisprendimo ir derinimo procesas, tad nere-

tai ilgai svarstytas projektas būna net dešimtmečiais pavėlavęs. Taip buvo su mūsų greitkelių platinimais, taip yra ir su Vilniaus tramvajaus projektu. Dabar jis nei paveikus, nei pakankamas. Todėl turime žvelgti į ateitį, orientotis ne tik į tas problemas, kurios mus jau kamuoja dabar, bet ir į tas, kurios dar tik užgrius. Ir čia Vilniaus metro būtent ir yra tas į ateitį orientuotas sprendimas.



Vilniaus miesto tarybos narys
Vidas URBONAVIČIUS

Darni miesto susisiekimo sistemos plėtra, kuri deklaruoja Vilniaus miesto bendrajame plane bei kituose teritorinio planavimo dokumentuose, vykstant iš dalies chaotiškai miesto urbanistinei plėtrai, yra sunkiai realizuojama. Prastai reguliuojama miesto urbanistinė plėtra kasdien didina susisiekimo ir inžinerinio aprūpinimo problemas ir brangina pragyvenimą. Tai tiesiogiai liečia ir miesto visuomeninio transporto maršrutinio tinklo plėtrą, kuri tokiomis atvejais dažniausiai yra ekonomiškai neefektyvi ir tik didina gyventojų kelionės kainą.

Transporto problema užgulė vilniečių pečius visu sunkumu. Situacija tik blogės, jei neatsiras kokybiškai nauja transporto rūšis, nesikertanti su dabar egzistuojančiomis transporto rūšimis. Vilnius pribrendo naujos šiuolaikinės transporto sistemos – metropoliteno atsiradimui. Požeminio transporto atsiradimas išlaisvintų daugelį teritorijų nuo antžeminio transporto ekspansijos ir suteiktų papildomų galimybių miestui vystytis. Urbanistikos ir architektūros požiūriu tai įgalintų praturtinti Lietuvos sostinę naujais statiniais, meniniais akcentais, želdynais ir dekoratyviniais elementais. Susisiekimo problemos sprendimui galime ieškoti investicijų iš privačių bei ES fondų, nes nei Vilniaus, nei Lietuvos biudžetas nėra pajėgus šią problemą išspręsti.

Be Jūsų nebūtų mūsų

Nuoširdžiai dėkojame gyventojams, kurie sąmoningai palaiko bendruomenines organizacijas, skirdami du procentus iš savo sumokėto pajamų mokesčio.

Valstybinės mokesčių inspekcijos statistika rodo, kad į valstybės biudžetą kasmet patenka apie 24 mln. litų, kurių gyventojai nenurodo tikslinės paskirties. Betgi įstatymas buvo sukurtas tam, kad mokesčių mokėtojai nors mažą dalimi savo nuožiūra galėtų prisidėti prie visuomeninių judėjimų rėmimo.

Rimantas Micka,
VBA pirmininkas



Bendras siekis

Vilniaus bendruomenių asociacijos leidinys

Vilnius 2014 m. balandis Nr. 2

Patvirtinta Lietuvos vietos bendruomenių organizacijų sąjungos (LVBOS) taryba

Kovo 25 dieną buvo patvirtinta LVBOS naujos sudėties taryba. Ją sudaro:

- Arimantas Račkauskas – pirmininkas (Vilniaus bendruomenių asociacija, VBA);
- Ramūnas Navickas – pavaduotojas (Kauno bendruomenių centrų asociacijos (KBCA) tarybos pirmininkas);
- Guoda Burokienė – pavaduotoja (Lietuvos kaimo bendruomenių sąjungos (LKBS) tarybos pirmininkė);
- Rimantas Micka – pavaduotojas (Vilniaus bendruomenių asociacijos (VBA) pirmininkas).

Tarybos nariai:

- Rima Andriulionienė (KBCA, Kauno Šilainių BC);
- Audronė Didžgalvienė (KBCA, BC „Žaliasis ažuolynas“);
- Sakalas Gorodeckis (VBA, Užupio bendruomenės pirmininkas);
- Danutė Jokubėnienė (VBA, Žvėryno bendruomenės pirmininkė);
- Reda Knizevičienė (LKBS Antanavo ben-

druomenės pirmininkė);

- Jolanta Marija Malinauskaitė (LKBS Kauno r.);
- Emilis Misiulis (VBA, Fabijoniškių bendruomenės pirmininkas);
- Mindaugas Sadauskas (Šiaulių apskr., bendruomenių konfederacija);

- Vytautas Šimkus (KBCA, Kalniečių BC);
- Aušra Vaidotienė (LKBS, Kėdainiai);
- Vidas J. Zigmantas (KBCA, Romainių BC);
- LVBOS atstovas teisės aktų projektams rengti, LR Seimo darbo grupėje Tomas Bakučionis (VBA, Antakalnio bendruomenės pirmininkas).



Siekiant realios savivaldos įtvirtinimo Lietuvoje, naujoji LVBOS taryba aptarė veiklos planus ir darbo strategiją.

Dėl savivaldos sistemos atkūrimo Lietuvoje

Demokratinėse šalyse vietos savivalda yra ne tik savarankiško jų egzistavimo, bet ir pilietiškumo ugdymo bei demokratinės plėtos pagrindas. Lietuvoje šis pagrindas yra silpnėsnis negu kitose Europos Sąjungos valstybėse. Mūsų šalis išsiskiria labai stambiomis savivaldybėmis ir tuo, kad turime tik vieno – subregioninio – lygmens savivaldą. Nei vietos, nei regioninės savivaldos Lietuvoje nėra. Mūsų šalis labai atsilieka valdžios struktūrų decentralizavimo ir pilietinės visuomenės kūrimo srityje.

Visuotinai pripažįstama, kad vietos savivalda gali būti veiksminga tik tada, kai vienam municipalitetui priklauso 5000 gyventojų. Demokratinio pasaulio valstybėse tokia padėtis ir yra (vidurkis 5–10 tūkst. gyventojų). Pvz., Prancūzijoje – 1610 gyventojų; Vokietijoje – 5088, Suomijoje – 10 323, Danijoje – 19 276, Estijoje – 5870 gyv.; Latvijoje – 4350 gyv.; tuo tarpu Kaliningrado srityje – 71 430 gyv.; Sankt Peterburgo (Leningrado) srityje – 58 620 gyv.

Lietuva – vienintelė valstybė, visiškai neatitinkanti demokratinio pasaulio kriterijų. Keistas sutapimas: LR teritorinis administracinis padalijimas labai panašus į Rusijos Federaci-

jos teritorinį administracinį padalijimą. Jis labai skiriasi nuo kitų Baltijos ir Vidurio Europos, nuo demokratinio pasaulio valstybių teritorinio administracinio suskirstymo, savivaldos struktūrų.

Vietos savivaldos įtvirtinimui pirmajame etape būtina:

- Įteisinti savivaldą vietos lygmeniu, suteikiant dabar egzistuojančioms seniūnijoms teritorinio administracinio vieneto statusą. Tokia pertvarka neprieštarauja Konstitucijai, kurios 119 straipsnyje nurodyta: „Savivaldos teisė laiduojama įstatymo numatytiems valstybės teritorijos administraciniais vienetams. Ji įgyvendinama per atitinkamas savivaldybių tarybas.“

- Išnagrinėti ES didžiųjų miestų bei sostinių savivaldos modelius ir juos pritaikyti Lietuvoje.

- Įteisinti seniūnijų tarybų rinkimus, juos rengti kartu su Savivaldybių tarybų rinkimais. Tik seniūnų ir merų rinkimai, esant dabartinei savivaldos sistemai, egzistuojančių problemų neišspręs. Didelė dalis gyventojų nori, kad se-

niūnijų valdžia būtų renkama, atsiskaitytų jiems už savo darbą ir turėtų daugiau galių tvarkyti vietos bendruomenių reikalus.

Būtina parengti išsamią lyginamąją savivaldos funkcionavimo ES valstybėse analizę. Tokių bandymų būta, tačiau tik epizodinių, ir rengti jie buvo kitais tikslais.

Laikas svarstyti rinkimų į vietos savivaldos institucijas įvairių modelių variantus, neatmetant mišrios rinkimų sistemos sugrąžinimo. Diskutuoti dėl skirtingų modelių įgyvendinimo praradimų, remiantis gerąja ES valstybių patirtimi.

Panaikinus apskričių administracijas Lietuvoje, nebeaišku, kaip jos egzistuoja. Ką reiškia regioninė politika? Apie kokius regionus Lietuvoje kalbame? Kaip tai suderinama su ES nuostatomis? Būtina sutvarkyti administracinį teritorinį Lietuvos padalinimą ir išspręsti jo valdymo ypatumus.

Lietuvos vietos bendruomenių organizacijos sąjungos taryba



*Sveikiname visus vilniečius
ir sostinės bendruomenes
šv. Velykų proga!*

*Jeigu kartu su pavasariu į Jūsų namus
ateina ramybė, šiluma ir džiaugsmas!*

Vilniaus bendruomenių asociacija

Kuo gyvena ir rūpinasi sostinės bendruomenės

Sostinėje 2014 m. kovo 3 d. vyko Vilniaus bendruomenių asociacijos (VBA) susirinkimas, skirtas VBA penkerių metų sukakčiai paminėti.



Susirinkimui pirmininkavo vyriausias asociacijos narys, Žirmūnų bendruomenės pirmininkas Petras Demšė. Šia proga renginyje dalyvavo ir Vilniaus miesto mero patarėjas bendruomenių reikalams Vitalis Besakirskas. Jis perdavė mero Artūro Zuoko sveikinimą, pasiūlydamas aktyvėti VBA veikla ir palinkėjęs geresnės partnerystės sprendžiant miestui aktualias problemas.

Yra rengiama bendradarbiavimo sutartis tarp Vilniaus miesto savivaldybės ir Vilniaus bendruomenės asociacijos, kuri artimiausiu metu turėtų būti pasirašyta. Ji atvers naujas galimybes bendruomenių ir savivaldos institucijų bendriems siekiams įgyvendinti.

VBA pirmininkas Rimantas Micka apžvelgė nuveiktus asociacijos darbus. Skaidrėmis iliustravo asociacijos narių išvykas, susitikimus, konferencijas bei pilietines kampanijas.

Tylos minute susirinkusieji pagerbė Anapilin išėjusi kolegą, Gerosios Vilties bendruomenės pirmininką V. Daričevą.

Prisimintos netolimos praeities akimirkos, kai 2009 m. kovo 4 d. į asociacijos steigiamąjį susirinkimą Žvėryno seniūnijoje susirinko 9 bendruomenių atstovai, tada puoselėtos viltys, tikslai ir emocijos.

Vienas iš reikšmingiausių bendruomeninio judėjimo veiklos įvykių buvo 2010-aisiais įkurta Lietuvos vietos bendruomenių organizacijų sąjunga (LVBOS). Sąjungos pirmininku buvo išrinktas Vilniaus miesto Jeruzalės bendruomenės pirmininkas Arimantas Račkauskas. Į Lietuvos bendruomenių organizaciją įsitraukė 1200 miestų ir kaimų bendruomenių. Tada ir pradėta aktyviau nagrinėti savivaldos klausimus ir visuomenės dalyvavimo savivaldoje problemas.

LVBOS vadovybė organizavo išvykas į geriausiai dirbančias kaimo bendruomenes, domėjosi jų pasiektais rezultatais. Kaimo bendruomenių veikla skatinima, nes jas kuruoja ir jo-



mis rūpinasi Žemės ūkio ministerija. Tuo tikslu įkurti ir sėkmingai veikia įvairūs ES finansiniai mechanizmai, „Urban“, „LEADER“ programos. Miestų bendruomenės tokios paramos negauna, ir tai nėra teisinga. Tiesa, pagaliau į miestus atsigręžta, įtraukiant bendruomenes į 2014–2020 m. ES fondų finansines programas. Kuruoti paramos pa-



skirstymą patikėta VRM. Laukiama aprašo, pagal kurį bus kuriamos Vietos veiklos grupės (VVG).

Siekiant susipažinti su kaimyninių šalių bendruomenių veikla, praplėsti akiratį, pabuvota Lenkijos Punsko ir Biala Podlaska valsčiuose, Krokuvoje, Gdanske. Susipažinome su kaimyninės šalies savivaldos modeliu, pamatėme puikius pavyzdžius, kaip dirbama žemiausioje savivaldos grandyje. Buvome sužavėti kaimy-

nų veiklos rezultatais, jų patyrimą vertėtų perkelti į Lietuvą.

Lankėmės ir Latvijoje, kur susipažinome su Bauskės savivaldos modeliu.

Menkas yra sostinės bendruomenių finansavimas, jų veikla vyksta tik pasišventusių savanorių dėka. Paanalizavome, kaip gyvena sostinės bendruomenės, kokie jų tikslai, siekiai, kas sekasi geriausiai, kokios pagalbos ir patirties trūksta, kaip planuojami darbai, kokiomis lėšomis ir ištekliais bendruomenės disponuoja, kiek gyventojai prisideda prie jų iniciatyvų ir remia jas, skirdami du procentus pajamų mokesčio. Apklausos duomenis išanalizuosime, pasitelkę Mykolo Riomerio universiteto studentus ir dėstytojus.

Kai kurios sostinės bendruomenės pasiekė neblogų rezultatų. Jeigu ne aktyvi bendruomenių pozicija, Vilnius šiandien kai kuriose vietose neabejotinai būtų kitoks.

Antai Užupis asocijuojasi su „Užupio Respublika“, jos renginiais bei pilietinėmis akcijomis, Pilaitė – su kova, kad nebūtų golfo laukų, su meno instaliacijomis, Žvėrynas – su statybų bumo stabdymu ir kultūros paveldo išsaugojimu, Žirmūnai – su prekybos centrų plėtra ir Neries pakrančių projektais, Balsiai – su modernia mokykla, bendruomenės kultūriniais renginiais ir Mitologinių skulptūrų parku, senamiestis – su istorinio paveldo išsaugojimu,



Antakalnis – su Sapiegų parko ateitimi ir t. t.

Susisiekimo ir visuomeninio transporto vystymo, saugios kaimynystės užtikrinimo, turinigo laisvalaikio ir infrastruktūros plėtros projektai įgyvendinami, tik savivaldybei bendradarbiaujant su vietos gyventojais, žiniasklaida.

Rimantas Micka, VBA ir Balsių bendruomenės pirmininkas

Kamščiai užkniso juodai...

Mūsų laikraščio skaitytojos, ekonomistės, Antakalnio gyventojos Danguolės Saldžiūnienės mintys apie viešąjį transportą

Praėjo daugiau kaip pusmetis nuo paskutinės viešojo transporto pertvarkos Vilniuje, todėl galime įvertinti, kokia dabar yra situacija. Važinėjančiųjų viešuoju transportu nuomonė tokia: nepatogūs ir netolygiai išdėstyti maršrutai.



Danguolė Saldžiūnienė

Antai iš Karoliniškių žiedo važiuoja trys troleibusai, ir nors visi trys nemažą kelio atkarpą rieda tomis pačiomis gatvėmis, judėti pradeda visi beveik tuo pačiu laiku, o po to seka ilgas tarpas. Žiemą keleiviai šąla, laukia vėjyje, vasarą stovi saulės atokaitoje, nors daugumai važiuojančių nelabai ilgas atkarpas tinka bet kuris maršrutas. Nuo Teodoro Narbuto stotelės dar prisijungia septintasis troleibusas, atriedantis nuo Pašilaičių ir važiuojantis

iki centro, bet vėlgi – pirmasis važiuoja pilnutėlis, o paskui jį – du beveik tušti. Septintuoju maršrutu troleibusai važinėja dažniau, kodėl tada eismo grafiko nereguliuojus taip, kad transportas nuo T. Narbuto stotelės judėtų labiau pasiskleides, vienodesniais laiko tarpais? Devynioliktasis troleibuso maršrutas, taip pat nuo Pašilaičių, toje pačioje T. Narbuto stotelėje turėtų geriau sąveikauti su devintojo maršrutu troleibusu. Panaši situacija susiklosčiusi ir Savanorių prospekto rajone. Ten taip pat daug viešojo transporto priemonių, bet jų judėjimo tvarka iš esmės tokia pati. Gal tik tryliktojo ir aštuonioliktojo maršrutų intervalai kiek teisingiau sureguliuoti.

Dažnai per pusvalandį viešuoju transportu reikiamos vietos negali pasiekti, persėdus dažniausiai tenka vėl sumokėti. Kodėl neįvedus tvarkos, kad, tris kartus per dieną sumokėjus už kelionę „Vilniečio kortele“, toliau pinigėliai nebūtų nuskaičiuojami? Taip yra, pavyzdžiui, Londone. Ten, keletą kartų nuskaičiavus už metro ar kitą transporto priemonę, tolesni įlipimai nemokami. Tiesa, Anglijoje kelionės viešuoju transportu daug brangesnės, tačiau naudotis jomis vis vien žymiai pigiau negu savva transporto priemone. Suprantama, šitas pasiūlymas labiausiai tiktų mūsų pensininkams, nes dauguma jų „Vilniečio kortelę“ papildo pinigų suma, kurios užtenka vos keliems važiavimams.

Po „genialių“ pertvarkų maršrutuose, tvarkaraščiuose ir absurdiškos įlipimo į viešąjį transportą tvarkos, nesuprantama, ar analizuojami keleivių srautai skirtingu paros metu ir pagrindinėse keleivių traukos vietose – prie mokyk-

lų, poliklinikų, prekybos centrų, valstybinių institucijų ir t. t. O miesto centras ir senamiestis apskritai sunkiai pasiekiami viešuoju transportu.

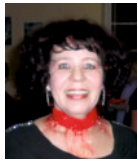
„Kamščiai užkniso juodai“, – sako savo transporto priemonėmis važinėjantys vilniečiai. Tai Vilniaus ryto ir vakaro kasdienybė, kurią turėtų palengvinti viešasis transportas. Bet dauguma nedrįsta į jį persėsti. Dalies gyventojų keliones pagerino greitieji autobusai, tačiau jie važinėja labai neatsargiai. Greitai stabdant arba staigiai pradedant važiuoti, jau susižeidė ne vienas keleivis.

Dauguma žmonių nevažiuotų automobiliais į centrą, jei būtų galimybė juos palikti miesto pakraščiuose įrengtose stovėjimo aikštelėse, prie viešojo transporto galinių stotelių ar kitose prie svarbių gatvių esančiose vietose, tačiau apie tai galima tik pasvajoti.

Dar viena nesąmonė yra svaichiojimai apie tramvajų. Tada avarijų tikrai padaugės, o visiems vairuotojams teks perlaikyti egzaminus. Iš esmės reikėtų parengti planą dviejų, trijų lygių perėjų įrengimui, pasiekti, kad kasmet bent viena tokia perėja būtų pastatyta, gal tada situacija mieste bent kiek pagerėtų.

Vis dėlto geriausia išeitis būtų požeminis metro. Tai brangi investicija, bet po dvidešimties metų, sukūrus metro sistemą, situacija Vilniaus viešojo transporto sistemoje tikrai pasikeistų. Didžiąją reikiamų investicijų dalį galėtų padengti privatus investuotojas, o savivaldybei tereiktų tik sudaryti jiems sąlygas ir skirti sklypus miesto viešajam interesui tenkinti.

Su kokiomis problemomis susiduria Vilniaus bendruomenės?



Šalia didžiausio Viršuliškės prekybos centro „Mada“ Laivės prospektu vyksta intensyvus eismas. Didžiojoje sankryžoje prie „Mados“ yra nereguluojamas šviesoforas. Perėjus vieną prospekto dalį, nespėjama perieiti antros. Taip pat priešais prekybos centrą „Maxima“

Visoriuose šventiniams renginiams bus reikalinga ilgalaikio naudojimo scena bei laužavietė. Poilsio bei sporto teritorijoje būtina atlikti želdinimo darbus, suprojektuoti ir įrengti universalią sporto aikštelę (jos matmenys – 36x20 m), pastatyti krepšinio stovą su lanku, krepšinio aikštelę aptverti. Reikalingos stebėjimo kameros,



Karoliniškės, ties prekybos centru „Norfa“, reikalinga įrengti požeminę pėsčiųjų perėją su patalpomis smulkiesiems prekybininkams ir viešuoju tualetu. Kompaktiškai pastatytame Karoliniškių rajone reikalingas Bendruomenės centras, kuriame būtų seniūnija, kitos savivaldybės institucijos, dienos centras senjorams, užimtumo centras vaikams ir paaugliams, patalpos saviveiklininkams, Karoliniškių istorijos ir kultūros muziejus. Karoliniškės, kaip ir daugelyje kitų miesto rajonų, trūksta aikštelių automobiliams parkuoti. Prie didžiųjų pastatų reikėtų įrengti požeminius konteinerius

labai reikalingas šviesoforas. Tripusė sankryža yra labai pavojinga: vaikai eina į mokyklą, senjorai ir kiti gyventojai į parduotuvę, turgų, vaistinę.

Egidija Pačinskienė, Viršuliškių bendruomenės centro „Giesmė“ pirmininkė

informacinis stendas. Labai trūksta aikštelės automobiliams statyti. O pirmiausia reikėtų atlikti detalų viso rajono aplinkos sutvarkymo projektą.

Vaidas Šimanskas, Visorių bendruomenės asociacijos pirmininkas



komunalinėms atliekomis iš gyvenamųjų namų surinkti, taip pat pastatyti daugiau konteinerių antrinėms žaliavoms. A. J. Povilaičio gatvėje, prie prekybos centro „Iki“ derėtų sutvarkyti ir vasaros metu eksploatuoti fontaną. Pats metas sutvarkyti ir vėl naudoti anksčiau veikusius viešuosius tualetus A. J. Povilaičio ir V. Drusko gatvėse.

Siekiant mažinti oro taršą, triukšmą, automobilių kamščius Vilniaus miesto gatvėse, svarbu parengti dviejų lygių specialųjį planą, o kiekvienais metais bent po vieną saugią perėją įrengti.

Kęstutis Turonis, Karoliniškių bendruomenės pirmininkas