

LIETUVOS RESPUBLIKOS APLINKOS MINISTRO
Į S A K Y M A S

**DĖL STATYBOS TECHNINIO REGLAMENTO STR 2.06.04:2011 „GATVĖS.
BENDRIEJI REIKALAVIMAI“ PATVIRTINIMO**

2011 m. gruodžio 2 d. Nr. D1-933
Vilnius

Vadovaudamasis Lietuvos Respublikos statybos įstatymo (Žin., 1996, Nr. [32-788](#); 2001, Nr. [101-3597](#); 2004, Nr. [73-2545](#)) 8 straipsnio 5 dalimi ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. spalio 21 d. nutarimo Nr. 1316 „Dėl normatyvinių statinio saugos ir paskirties dokumentų normavimo sričių paskirstymo tarp valstybės institucijų“ (Žin., 2004, Nr. [156-5701](#)) 1.2.3.1 punktu,

t v i r t i n u statybos techninį reglamentą STR 2.06.04:2011 „Gatvės. Bendrieji reikalavimai“ (pridedama).

APLINKOS MINISTRAS

GEDIMINAS KAZLAUSKAS

STATYBOS TECHINIS REGLAMENTAS
STR 2.06.04:2011
„GATVĖS. BENDRIEJI REIKALAVIMAI“

I SKYRIUS. BENDROSIOS NUOSTATOS

1. Statybos techninis reglamentas STR 2.06.04:2011 „Gatvės. Bendrieji reikalavimai“ (toliau – Reglamentas) nustato visų nuosavybės formų gatvių tiesimo, rekonstravimo ir remonto projektavimo techninius reikalavimus.

2. Gatvių tiesimas, rekonstravimas ir remontas atliekamas pagal techninius, techninius darbo ir darbo projektus, parengtus vadovaujantis statybos techniniu reglamentu STR 1.05.06:2010 „Statinio projektavimas“ [5.6] ir statybos techniniu reglamentu STR 2.06.01:1999 „Miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo sistemos“ [5.7].

3. Reglamentas yra privalomas visiems statybos dalyviams, viešojo administravimo subjektams, inžinerinių tinklų ir susisiekimo komunikacijų savininkams (ar naudotojams), taip pat kitiems juridiniams ir fiziniams asmenims, kurių veiklą reglamentuoja Statybos įstatymas [5.1].

4. Rengiant gatvių tiesimo ir rekonstrukcijos projektus, Lietuvos Respublikos teisės aktų nustatyta tvarka turi būti atliekamas poveikio kelių saugumui vertinimas ir kelių saugumo auditas.

II SKYRIUS. NUORODOS

5. Šiame reglamente pateiktos nuorodos į šiuos teisės aktus:

5.1. Lietuvos Respublikos statybos įstatymą (Žin., 1996, Nr. [32-788](#); 2001, Nr. [101-3597](#));

5.2. Lietuvos Respublikos kelių įstatymą (Žin., 1995, Nr. [44-1076](#); 2002, Nr. [101-4492](#));

5.3. Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymą (Žin., 1995, Nr. [107-2391](#); 2004, Nr. [21-617](#));

5.4. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymą (Žin., 2000, Nr. [92-2883](#); 2007, Nr. 73-2526);

5.5. Lietuvos Respublikos želdynų įstatymą (Žin., 2007, Nr. [80-3215](#));

5.6. statybos techninį reglamentą STR 1.05.06: 2010 „Statinio projektavimas“, patvirtintą Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2004 m. gruodžio 30 d. įsakymu Nr. D1-708 (Žin., 2005, Nr. [4-80](#); 2010, Nr. [115-5902](#));

5.7. statybos techninių reikalavimų reglamentą STR 2.06.01:1999 „Miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo sistemos“, patvirtintą Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 1999 m. kovo 2 d. įsakymu Nr. 61 (Žin., 1999, Nr. [27-773](#));

5.8. kelių techninį reglamentą KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“, patvirtintą Lietuvos Respublikos aplinkos ministro ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. sausio 9 d. įsakymu Nr. D1-11/3-3 (Žin., 2008, Nr. [9-322](#));

5.9. statybos techninį reglamentą STR 2.06.02:2001 „Tiltai ir tuneliai. Bendrieji reikalavimai“, patvirtintą Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2001 m. birželio 15 d. įsakymu Nr. 319 (Žin., 2001, Nr. [53-1899](#));

5.10. statybos techninį reglamentą STR 2.03.02:2005 „Gamybos, pramonės ir sandėliavimo statinių sklypų tvarkymas“, patvirtintą Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2005 m. birželio 17 d. įsakymu Nr. D1-309 (Žin., 2005, Nr. [80-2908](#));

5.11. statybos techninį reglamentą STR 2.03.01:2001 „Statiniai ir teritorijos. Reikalavimai žmonių su negalia reikmėms“, patvirtintą Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2001 m. birželio 14 d. įsakymu Nr. 317 (Žin., 2001, Nr. [53-1898](#));

5.12. statybos techninį reglamentą STR 2.07.01: 2003 „Vandentiekis ir nuotekų šalintuvas. Pastato inžinerinės sistemos. Lauko inžineriniai tinklai“, patvirtintą Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2003 m. liepos 21 d. įsakymu Nr. 390 (Žin., 2003, Nr. [83-3804](#));

5.13. statybos techninį reglamentą STR 2.01.01(1):2005 „Esminis statinio reikalavimas. Mechaninis atsparumas ir pastovumas“, patvirtintą Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2005 m. rugsėjo 21 d. įsakymu Nr. D1-455 (Žin., 2005, Nr. [115-4195](#));

5.14. statybos techninį reglamentą STR 2.01.01(3):1999 „Esminiai statinio reikalavimai. Higiena, sveikata, aplinkos apsauga“, patvirtintą Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 1999 m. gruodžio 27 d. įsakymu Nr. 420 (Žin., 2000, Nr. [8-215](#));

5.15. statybos techninį reglamentą STR 2.01.01(4):2008 „Esminis statinio reikalavimas. Naudojimo sauga“, patvirtintą Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2007 m. gruodžio 27 d. įsakymu Nr. D1-706 (Žin., 2008, Nr. [1-34](#));

5.16. Lietuvos standartą LST 1335: 1994 „Kelio ženklai. Techninės sąlygos“;

5.17. Lietuvos standartą LST 1405: 1995 „Kelio ženklų ir šviesoforų naudojimas“;

5.18. Lietuvos standartą LST 1379: 1995 „Kelių ženklinimas“;

5.19. Lietuvos standartą LST EN 13201-3:2004/AC:2007 „Gatvių apšvietimas. 3 dalis. Eksploatacinių parametrų apskaičiavimas“;

5.20. Kelių eismo taisyklės, patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimu Nr. 1950 (Žin., 2003, Nr. [7-263](#); 2008, Nr. [88-3530](#));

5.21. „Automobilių kelių standartizuotų dangų konstrukcijų projektavimo taisyklės“ KPT SDK 07, patvirtintas LAKD generalinio direktoriaus įsakymu 2008 sausio 21 d. Nr. V-7 (Žin., 2008, Nr. [16-569](#));

5.22. „Dujų sistema. Magistralinis dujotiekiai. Projektavimas, medžiagos ir statyba. Taisyklės“, patvirtintas Lietuvos Respublikos ūkio ir Lietuvos Respublikos aplinkos ministrų 2001 m. kovo 9 d. įsakymu Nr. 86/146 (Žin., 2001, Nr. [23-771](#));

5.23. „Elektroninių ryšių infrastruktūros įrengimo ir naudojimo taisyklės“, patvirtintas Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnybos direktoriaus 2005 m. birželio 10 d. įsakymu Nr. 1V-562 (Žin., 2005, Nr. [76-2786](#));

5.24. „Šilumos tiekimo tinklų ir šilumos punktų įrengimo taisyklės“, patvirtintas Lietuvos Respublikos energetikos ministro 2011 m. birželio 17 d. įsakymu Nr. 1-160 (Žin., 2011, Nr. [76-3673](#)).

III SKYRIUS. PAGRINDINĖS SĄVOKOS

6. Šiame Reglamente vartojamos sąvokos suprantamos taip, kaip jos apibrėžtos Statybos įstatyme [5.1], Teritorijų planavimo įstatyme [5.3], Kelių įstatyme [5.2], Saugaus eismo automobilių keliais įstatyme [5.4], Lietuvos Respublikos želdynų įstatyme [5.5], Kelių techniniame reglamente KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ [5.8] ir Kelių eismo taisyklėse [5.20].

Kitos šiame Reglamente vartojamos sąvokos:

6.1. **gatvės elementai** – inžinerinio tiesinio (gatvės) sudėtinės dalys gyvenamosios teritorijos ribose: važiuojamoji dalis, sankryžos, gatvių statiniai, pėsčiųjų ir dviračių takai (šaligatviai), įvairios paskirties skiriamosios juostos, techninės eismo reguliavimo, stebėjimo ir informacinės priemonės, visuomeninio transporto stotelės ir galiniai žiedai, automobilių stovėjimo vietos, techninės priemonės nuo taršos ir triukšmo, želdynai, apšvietimo inžineriniai tinklai ir įrenginiai, lietaus vandens surinkimo ir nuvedimo inžineriniai tinklai ir įrenginiai, drenažo tinklai ir įrenginiai gatvių raudonųjų linijų juostoje;

6.2. **gatvės raudonosios linijos** – linijos, nužyminčios žemės juostą, kuri skirta gatvės

ir jos elementų tiesimui ir įrengimui;

6.3. **gatvių sankirta** – gatvių susikirtimas skirtingame lygyje užstatytoje teritorijoje bei jungiamųjų kelių arba gatvės susikirtimas su geležinkeliu;

6.4. **sankryžos jungtys** – gatvės ruožai, jungiantys skirtingų lygių susikertančias gatves;

6.5. **dviračių eismo juosta** – gatvės važiuojamosios dalies kraštinė fiksuoto pločio juosta, skirta išskirtinai tik dviračių eismui ir atskirta nuo transporto eismo nužymėjimo linija ar kitomis priemonėmis;

6.6. **dviračių trasa** – dviračių eismui skirta teritorija, pažymėta horizontaliu ir vertikaliu ženkliniu;

6.7. **gatvės apšvietimas** – paviršinių gatvės elementų apšvietimas tamsiuoju paros metu, kad būtų užtikrintos saugios eismo sąlygos pėstiesiems ir transportui;

6.8. **gatvių želdiniai** – želdiniai, augantys gatvės raudonosiomis linijomis apribotoje žemės juostoje;

6.9. **eismo intensyvumas** – pėsčiųjų ar transporto priemonių skaičius, kertantis eismo juostos, kelio ar tako pasirinktą tašką per laiko vienetą (dažniausiai valandą), išreiškiamas transporto priemonių, dviračių ar pėsčiųjų skaičiumi;

6.10. **matomumas** – atstumas, reikalingas vairuotojui pamatyti keliančią grėsmę kliūtį arba gatvės ar sankryžos aplinkos būklę, pasirinkti tinkamą greitį, pradėti saugų ir efektyvų manevrą;

6.11. **gatvės planas** – gatvės trasos su visais jos skersinio profilio elementais horizontali projekcija ant teritorijos topografinės nuotraukos;

6.12. **gatvės išilginis profilis** – per gatvės važiuojamosios dalies centrinę ašį projektuojamos gatvės trasos išilginis pjūvis, kuriame fiksuojami pagrindiniai tiesių atkarpų ir vertikalinių kreivių techniniai parametrai, esamos ir projektuojamos gatvės altitudės ir jų vieta plane;

6.13. **gatvės skersinis profilis** – projektuojamos gatvės atkarpos skersinis pjūvis su projektuojamais gatvių elementais, nuolydžiais, eismo juostų skaičiumi ir dangos konstrukcija;

6.14. **skirtingas lygis** – gatvių elementų išdėstymas viena virš kitos esančiose skirtingose plokštumose, tarp kurių aukščio skirtumas sudaro sąlygas važiuoti transporto srautams arba eiti pėstiesiems;

6.15. **vienas lygis** – gatvės elementų išdėstymas vienoje plokštumoje.

IV SKYRIUS. BENDRIEJI REIKALAVIMAI GATVIŲ TINKLO PLANAVIMUI

7. Gatvių klasifikaciją pagal kategorijas ir pagrindinius jų techninius parametrus reglamentuoja STR 2.06.01:1999 „Miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo sistemos“ [5.7].

8. Rengiant susisiekimo komunikacijų (tarp jų ir gatvių) statybos ir rekonstravimo projektus, būtina įvertinti esamą ir perspektyvinį eismo intensyvumą, srauto sudėtį bei bendrą gatvės ar sankryžos eismo pralaidumą. Transporto eismo intensyvumo ir sudėties duomenis užsakovas pateikia projektavimo užduotyje (techninėje užduotyje) arba, bendru užsakovo ir projektuotojo sutarimu, iširia ir nustato projektuotojas.

9. Parenkant gatvės ar jos elementų geometrinius parametrus, eismo juostų skaičių, salelių, pėsčiųjų perėjų ir kitų elementų išdėstymą, eismo organizavimą ir valdymą, nustatant projektuojamos gatvės ir jos elementų įtaką aplinkai, užtikrinant saugias eismo sąlygas ir pralaidumą, turi būti naudojami esami ir perspektyviniai eismo intensyvumo bei srauto sudėties duomenys.

10. Gatvių tiesimui, remontui ir rekonstravimui gyvenamojoje vietovėje naudojami susisiekimo sistemos perspektyvinio eismo intensyvumo srautų duomenys, kurie skaičiuojami rengiant visos gyvenamosios teritorijos ar jos dalies bendruosius planus.

11. Miestelių ir kaimų perspektyvinis eismo intensyvumas esamose gatvėse

skaičiuojamas pagal paskutiniųjų metų eismo srautų kitimo tendencijas, kurias nustato užsakovas ar projektuotojas ne mažesnei nei 5 metų perspektyvai. Miestuose perspektyvinis eismo intensyvumas turi būti skaičiuojamas įvertinant visą gatvių tinklą ir bendrą teritorijos urbanistinę plėtrą bendrojo plano sprendinių laikotarpiui.

12. Gatvių ir sankryžų pralaidumo skaičiavimo metodiką projektuotojas pasirenka savo nuožiūra.

13. Jeigu rengiamas gatvės ar sankryžos statybos ar rekonstrukcijos projektas susijęs su greta esančių didelių traukos objektų (didelių komercijos, pramogų, paslaugų, švietimo ar kitų objektų) statyba ir prie šių objektų sukuriamas transporto srautas sudaro ne mažiau kaip 500 aut./parą arba ne mažiau kaip 100 aut/h piko metu, papildomai turi būti vertinami šių objektų sukuriama transporto srautai ir įtaka susisiekimo sistemai.

V SKYRIUS. REIKALAVIMAI GATVĖS PLANUI

14. Užstatytose miesto teritorijose gatvės techniniai projektai rengiami ant ne senesnės kaip 1 metų topografinės geodezinės nuotraukos (nuo gatvės projektavimo pradžios), kuri patikslinama (jei reikia) gatvės techninio projekto rengimo metu mastelyje M1:500. Neužstatytose miesto teritorijose techniniai projektai rengiami mastelyje M1:500 arba M1:1000.

15. Gatvės planas rengiamas vadovaujantis teritorijų planavimo dokumentais, žemės sklypo (teritorijos) statybinių tyrinėjimų (jeigu juos atlikti privaloma) dokumentais, kultūros paveldo vertybės tyrimų medžiaga, prisijungimo sąlygomis, projektavimo užduotimi ir statybos techniniais reglamentais STR 2.01.01(1):2005 „Esminis statinio reikalavimas. Mechaninis atsparumas ir pastovumas“ [5.13], STR 2.01.01(3):1999 „Esminiai statinio reikalavimai. Higiena, sveikata, aplinkos apsauga“ [5.14], STR 2.01.01(4):2008 „Esminis statinio reikalavimas Naudojimo sauga“ [5.15].

16. Gatvės plane nužymimi tiesūs ruožai, horizontalios kreivės ir sankryžos.

17. Tiesūs gatvės ruožai trasos pakitimo vietose sujungiami apskritiminėmis kreivėmis. Pagrindiniai gatvių techniniai parametrai (mažiausi horizontalių kreivių spinduliai, išilginiai nuolydžiai ir kiti) projektuojami pagal 1 lentelę.

1 lentelė. Pagrindiniai gatvių techniniai parametrai

Gatvių kategorija	Atstumas tarp gatvės RL – m	Gatvės transporto skaičiuojamas greitis km/val.	Eismo juostų skaičius (S-skiriamoji juosta)	Eismo juostos plotis – m	Max išilginis nuolydis – %	Min horizontali kreivė – m	Sankryžų tipai
A1	70–100	100	4–6(S)	3,75	4	500	Skirtingų lygių
A2	70–100	80	4–6(S)	3,75	4	400	Skirtingų lygių
B1	40–70	70	4–6	3,50	5	250	Skirtingų, vieno lygio
B2	40–70	60	2–6	3,50	6	150	Skirtingų, vieno lygio
C1	20–40	60	2–6	3,50	6	120	Skirtingų, vieno lygio
C2	20–40	50	2–4	3,25	7	90	Skirtingų, vieno lygio
D1	12–20	50	2–4	3,00	8	60	Vieno lygio

Gatvių kategorija	Atstumas tarp gatvės RL – m	Gatvės transporto skaičiuojamas greitis km/val.	Eismo juostų skaičius (S-skiriamoji juosta)	Eismo juostos plotis – m	Max išilginis nuolydis – %	Min horizontali kreivė – m	Sankryžų tipai
D2	12–20	40	1–2	2,75/3,50	10**	30	Vieno lygio
D2*	5–12	20–30	1–2	2,75/3,50	12**	15	Vieno lygio
E1	10–15	30	(2+2)-(2+4)	0,75/1,50	4**	30	Vieno lygio
E2	10–15	30	(2+2)-(2+4)	0,75/1,25	4**	30	Vieno lygio
F1	5–10	30	(2+2)-(2+4)	0,75/1,00	4**	30	Vieno lygio
F2	5–10	30	(1+1)-(1+1)	0,75/1,00	4**	30	Vieno lygio

* Taikoma susiformavusiose gyvenamosiose teritorijose, užstatytose vienbučiais ir dvibučiais gyvenamaisiais pastatais, mėgėjiško sodo teritorijose, senamiesčiuose.

** Takai ar šaligatviai šalia gatvės važiuojamosios dalies projektuojami pagal gatvės išilginį nuolydį, tačiau ne didesnį nei 8 %.

18. Gatvės transporto eismo skaičiuojamasis greitis, nurodytas 1 lentelėje, gali būti mažinamas, jeigu gatvės projektuojamos tankiai (kai užstatymo tankis viršija 70 gyv./ha) užstatytose teritorijose, sudėtingose gamtinėse sąlygose (kalnuotoje ar kalvotoje, vandens telkinių perskirtose ir panašiose teritorijose) ir nėra realių galimybių jį pasiekti.

19. A, B, C kategorijos gatvėse tiesūs ruožai, trumpesni nei 100 m, neprojektuojami tarp tos pačios krypties kreivių, o projektuojama viena bendra kreivė.

20. Projektuojant skirtingos krypties kreives, tiesios atkarpos ilgis turi būti toks, kad važiavimas ja skaičiuojamuoju transporto eismo greičiu truktų ne trumpiau kaip 4 s. Šis reikalavimas netaikomas, jeigu gatvė projektuojama naudojant pereinamąsias kreives arba esamo užstatymo sąlygomis.

21. Gatvės projektuojamos su pereinamomis kreivėmis esant 80 km/h ir didesniai skaičiuojamajam greičiui A1 ir A2 kategorijos gatvėse.

22. Projektuojant pereinamąsias kreives, projektuotojas privalo vadovautis kelių techniniu reglamentu KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ [5.8].

VI SKYRIUS. REIKALAVIMAI GATVĖS IŠILGINIAM IR SKERSINIAM PROFILIUI

I SKIRSNIS. REIKALAVIMAI GATVĖS IŠILGINIAM PROFILIUI

23. Gatvių išilginis profilis projektuojamas viena ar keliomis leistino skirtingo nuolydžio atkarpomis, jungiant jas apskritiminėmis kreivėmis. Jeigu algebrinis nuolydžių skirtumas tarp projektinių linijų yra mažesnis kaip 0,5 %, šias linijas galima tarpusavyje sujungti, nenaudojant apskritiminių kreivių.

24. Tiesiamos gatvės išilginį profilį reikia projektuoti atsižvelgiant į vietovės reljefą, geologines, hidrogeologines, klimatinės bei vietos sąlygas, pasirinktą gatvės kategoriją ir jai taikomus gatvės elementus pagal statybos techninių reikalavimų reglamentą STR 2.06.01:1999 „Miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo sistemos“ [5.7].

25. Išilginis gatvės nuolydis projektuojamas maksimaliai jį priartinant prie teritorijos reljefo, užtikrinant landšaftinio planavimo, matomumo ir eismo saugumo principus, tačiau jis turi būti ne mažesnis kaip 0,5 %. Gatvės išilginis nuolydis parenkamas atsižvelgiant ir į gretimos teritorijos paviršinio vandens surinkimą.

26. Didžiausi leidžiami išilginio profilio nuolydžiai bei minimalūs išgaubtų ir įgaubtų

kreivių spinduliai ir kiti reikalavimai išilginių gatvių profilių projektavimui nurodyti 2 lentelėje.

2 lentelė. Reikalavimai išilginių gatvių profilių projektavimui

Gatvių kategorija	D2	D2	D2	D1	C1/C2/B2	B1	A2	A1	A1
Skačiuojamasis gatvės transporto srauto greitis, km/h	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Maksimalus išilginis gatvės nuolydis, %	12	10	10	8	6(7*)	5	4	4	4
Minimalus išgaubtos kreivės spindulys, m	300	600	1000	1500	2000	3000	4000	5000	6000
Minimalus įgaubtos kreivės spindulys, m	100	200	300	500	700	1000	1500	2000	2500

* C2 kategorijos gatvėse.

27. Projektuojamose naujose vieno lygio sankryžose, viešojo transporto stotelėse išilginis nuolydis neturi viršyti 4 %.

28. Vertikalios kreivės turi būti parinktos taip, kad jos kartu su gatvės plano elementais sudarytų sklandžią erdvinę trasos liniją, užtikrintų gerą matomumą, saugias ir patogias eismo sąlygas.

II SKIRSNIS. REIKALAVIMAI GATVĖS SKERSINIAM PROFILIUI

29. Pagrindiniai skersinio profilio elementų parametrai nustatomi pagal statybos techninį reglamentą STR 2.06.01:1999 „Miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo sistemos“ [5.7], įvertinant gatvės kategoriją, statybos eiliškumą, esamą užstatymą ir inžinerinę įrangą bei kitus reikalavimus, įtakojančius gatvės skersinio profilio elementų parinkimą ir jų tarpusavio suderinamumą.

30. Gatvės skersinio profilio elementai projektuojami gatvės raudonųjų linijų ribose, nurodant gatvės važiuojamosios dalies techninius parametrus ir dangos konstrukciją, šaligatvių, pėsčiųjų-dviračių takų vietą ir dangos konstrukciją, apsaugines ir skiriamąsias juostas, apsaugos nuo triukšmo ir taršos bei eismo reguliavimo įrenginių vietą, esamą ir planuojamą inžinerinių tinklų išdėstymą. Skersinis profilis parenkamas atsižvelgiant į gatvės perspektyvinę plėtrą, paliekant galimybę naujų eismo juostų projektavimui projektuojamų skiriamųjų juostų sąskaita.

31. Važiuojamosios dalies skersinis nuolydis turi būti vienšlaitis (iki 10,5 m. pločio) arba dvišlaitis. Jis parenkamas įvertinus lietaus vandens surinkimo galimybes bei pėsčiųjų ir transporto eismo patogumą.

32. Skersinis gatvės važiuojamosios dalies nuolydis tiesiose gatvių atkarpose projektuojamas 2,0–2,5 %.

33. Tais atvejais, kai gatvė projektuojama be bortų, kelkraščiai įrengiami vadovaujantis kelių techniniu reglamentu KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ [5.8].

34. Šaligatvių skersinis profilis projektuojamas 0,5–3,0 % ribose.

35. Virazai gatvėse projektuojami vadovaujantis kelių techniniu reglamentu KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ [5.8].

VII SKYRIUS. REIKALAVIMAI GATVIŲ IR TAKŲ DANGŲ KONSTRUKCIJOMS

36. Gatvių dangos projektuojamos vadovaujantis Automobilių kelių standartizuotų

dangų konstrukcijų projektavimo taisyklėmis KPT SDK 07 [5.21].

37. Gatvės danga turi būti tokia, kad ja būtų galima važiuoti skaičiuojamuoju greičiu ir kad ji užtikrintų saugų eismą bei komfortą. Dangos konstrukcija ir dangos tipas turi būti parenkamas, atsižvelgiant į transporto eismo intensyvumą, jo sudėtį, gatvės kategoriją, klimatinės, gruntinės ir geologinės sąlygas, taip pat į galimą vietinių, artimiausiuose karjeruose išgaunamų, statybinių medžiagų naudojimą.

I SKIRSNIS. REIKALAVIMAI GATVIŲ DANGOS KONSTRUKCIJOS PARINKIMUI

38. Gatvių dangos konstrukcijos skirstomos į SV ir I–VI klases pagal Automobilių kelių standartizuotų dangų konstrukcijų projektavimo taisyklės KPT SDK 07 [5.21].

39. Gatvių dangų konstrukcijos miestuose skaičiuojamos taikant specialius skaičiavimo metodus, numatytus kelių techniniame reglamente KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ [5.8], arba išimtiniais atvejais parenkamos standartinės – pagal gatvių kategoriją, 3 lentelė.

3 lentelė. Gatvių dangų konstrukcijų klasės

Eismo grupės	Gatvės ir susisiekimo linijų kategorijos [5.7]	Dangos konstrukcijos klasė
Motorizuoto eismo	Greito eismo gatvės (A)	SV, I, II
	Pagrindinės gatvės (B)	II, III
	Aptarnaujančios gatvės (C)	III, IV
	Pagalbinės gatvės (D)	V, VI
Nemotorizuoto eismo	Pėsčiųjų ir dviračių eismo gatvės, takai ir šaligatviai (E)	V, VI
	Pagalbiniai pėsčiųjų ir dviračių eismo takai, juostos ir šaligatviai (F)	VI

40. Sankryžos zonoje gatvės dangos konstrukcijos klasė turi būti 1 klase aukštesnė nei intensyviausio transporto ar pėsčiųjų eismo gatvės juosta sankryžos prieigose. Sankryžos zonos dydis nustatomas pagal 4 lentelę.

4 lentelė. Sankryžos zonos dydis

Sankryžos zona	Sankryžos vidutinis metinis eismo intensyvumas, aut./parą				
	>50000	50000–30000	30000–10000	10000–1000	<1000
Sankryžos zona (atstumas nuo besikertančių gatvių važiuojamosios dalies krašto), m	70	65	60	55	50

II SKIRSNIS. REIKALAVIMAI DANGOS PARINKIMUI SPECIALIOSIOS PASKIRTIES VIETOSE

41. Šiame skirsnyje taikomi reikalavimai specialiosios paskirties vietoms, kurioms priskiriamos viešojo transporto stotelės, viešojo transporto juostos, automobilių stovėjimo aikštelės, autobusų stotys, lėtėjimo bei greitėjimo juostos.

42. Minimalūs reikalavimai gatvės važiuojamosios dalies juostos, skirtos maršrutiniam

transportui, dangos konstrukcijos klasei nustatyti 5 lentelėje.

5 lentelė. Minimalūs reikalavimai gatvės važiuojamosios dalies juostos, skirtos maršrutiniam transportui, dangos konstrukcijos klasei

Eil. Nr.	Važiuojamosios dalies juostos, skirtos maršrutiniam transportui, dangos	Projektinė apkrova A, skirta	Minimaliai leistinos dangų konstrukcijų klasės
1.	Taip pat ir maršrutiniam transportui (autobusams) skirta bendra važiuojamosios dalies juosta	važiuojamosios dalies juostoms	1)
2.	Autobusų sustojimo vietos kelio važiuojamosios dalies juostoje	važiuojamosios dalies juostoms	III ²⁾³⁾
3.	Važiuojamosios dalies juostos, skirtos tiksliai maršrutiniam transportui (autobusams)	važiuojamosios dalies juostoms, skirtoms tiksliai maršrutiniam transportui (autobusams)	III ²⁾
4.	Autobusų sustojimo aikštelės	autobusų eismui autobusų stovėjimui	III ²⁾ III
5.	Mažos autobusų sustojimo aikštelės („kišenės“)	autobusų sustojimo aikštelėms	III ²⁾³⁾⁴⁾
6.	Autobusų stotys	autobusų eismui sustojimo juostoms	III ²⁾ III
¹⁾ dangoms taikytinos ypatingosios apkrovos; ²⁾ kai eismo intensyvumas didesnis kaip 150 autobusų per parą, turi būti parenkama aukštesnė dangų konstrukcijų klasė, nei nurodyta 5 lentelėje; ³⁾ turi būti parinkta konstrukcijos klasė tokia pat kaip gretimos važiuojamosios dalies juostos; ⁴⁾ kai eismo intensyvumas mažesnis kaip 15 autobusų per parą, turi būti parinkta žemesnė dangos konstrukcijos klasė, nei nurodyta 5 lentelėje.			

43. Gatvės dangos konstrukcijų klasės prie transporto aptarnavimo ir eismo dalyviams skirtų statinių, išskyrus stovėjimo aikšteles, turi būti parenkamos pagal 6 lentelę, jei jos neparinktos pagal 5 lentelę.

6 lentelė. Gatvių dangos konstrukcijų klasės prie transporto aptarnavimo ir eismo dalyviams skirtų statinių ir joms priskiriamos dangų konstrukcijų klasės

Eil. Nr.	Eismo rūšis	Dangų konstrukcijų klasės
1.	Sunkiojo transporto eismas	III ¹⁾
2.	Lengvųjų automobilių eismas ir pasitaikantis sunkiojo transporto eismas	IV, V
3.	Lengvųjų automobilių eismas ²⁾	VI
¹⁾ turi būti patikrinama, ar šioms dangoms taikytinos ypatingosios apkrovos; ²⁾ priežiūros tarnybų automobilių eismas leidžiamas tik esant gamybiniam būtinumui.		

44. Minimalūs reikalavimai automobilių stovėjimo aikštelių dangų konstrukcijos klasei nurodyti 7 lentelėje.

7 lentelė. Minimalūs reikalavimai automobilių stovėjimo aikštelių dangų konstrukcijos klasei

Eil. Nr.	Eismo rūšis		Dangų konstrukcijų klasės
1.1.	Nuolat naudojamos stovėjimo aikštelės	Sunkiojo transporto eismas	III, IV ¹⁾
1.2.		Lengvųjų automobilių eismas ir pasitaikantis sunkiojo transporto eismas	V
1.3.		Lengvųjų automobilių eismas	VI
2.1.	Laikiniai (retai) naudojamos stovėjimo aikštelės	Sunkiojo transporto eismas	III, IV
2.2.		Lengvųjų automobilių eismas ir pasitaikantis sunkiojo transporto eismas	V, VI
2.3.		Lengvųjų automobilių eismas	2)

¹⁾ kai šioms dangoms netaikomos ypatingosios apkrovos;

²⁾ pagal poreikį.

45. Esant dinaminėms apkrovoms (lėtėjimo, greitėjimo juostose, viešojo transporto stotelėse ir pan.), įrengiama 1 klase aukštesnė dangos konstrukcija nei kitose gatvės eismo juostose.

46. Dviračių ir pėsčiųjų takų standartizuotos dangų konstrukcijos klasės nurodytos 3 lentelėje.

VIII SKYRIUS. GATVIŲ SANKRYŽOS

I SKIRSNIS. BENDRIEJI REIKALAVIMAI

47. Sankryžos projektuojamos vadovaujantis statybos techniniu reglamentu STR 2.06.01: 1999 „Miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo sistemos“ [5.7]

48. Sankryžos rengiamos pagal gatvės paskirtį, reikšmę ir kategoriją.

49. Rengiant sankryžas, reikia įvertinti:

49.1. gretimas sankryžas;

49.2. planuojamą sankryžos pralaidumą, perspektyvinį eismo intensyvumą ir galimą sankryžos plėtrą;

49.3. vietovę (reljefą, gruntines ir geologines sąlygas, kraštovaizdžio ypatumus, aplinkosaugos reikalavimus, greta esančius statinius, inžinerinius tinklus, privačią žemės nuosavybę);

49.4. anksčiau patvirtintais teritorijos planavimo dokumentų sprendiniais, kuriais remiantis atliekamas projektavimas, išduota projektavimo užduotimi, prisijungimo sąlygomis.

50. Sudėtingesniais atvejais (kai sudėtingos eismo ar gamtinės sąlygos) turi būti sudaromi keli sankryžų schemų variantai ir projektuotojas turi parinkti geriausią variantą ekonominiu, saugaus bei patogaus eismo atžvilgiu.

II SKIRSNIS. REIKALAVIMAI VIENO LYGIO SANKRYŽŲ PROJEKTAVIMUI

51. Gatvių ašys sankryžose turi kirstis kiek galima statesniais kampais. Projektuojant naujas gatves, gatvių ašys turi kirstis ne mažesniu kaip 70° kampu.

52. Gatvės ir įvažiavimo į greta gatvės esančias teritorijas ašių sankirtos kampas turi būti projektuojamas 70°–110° kampu, kuomet įvažiavimas sutampa su išvažiavimu. Jeigu įvažiavimas (išvažiavimas) yra vienos krypties, įvažiavimas projektuojamas 45°–90° kampu,

išvažiavimas 90° – 120° kampu.

53. Sankryžose eismas reguliuojamas kelio ženklais, dangos ženkliniu, šviesoforais. Sankryžos eismo organizavimas rengiamas vadovaujantis standartais LST 1335:1994 „Kelio ženklai. Techninės sąlygos“, LST 1405: 1995 „Kelio ženklų ir šviesoforų naudojimas“ ir LST 1379: 1995 „Kelių ženklavimas“ [5.16, 5.17, 5.18].

54. Šviesoforais reguliuojamose sankryžose turi būti numatytas šviesoforų išdėstymas bei atliktas jų darbo ciklo skaičiavimas.

55. Sankryžose turi būti užtikrintas matomumo laukas, kuriame neturi būti jokių pastovių kliūčių, trukdančių matomumą (statinių, medžių, krūmų ir pan.), ir stovinčių automobilių. Artinantis prie sankryžos, mažiausia matomumo atkarpa (MA) turi būti tokia, kaip nurodyta 8 lentelėje.

8 lentelė. Mažiausia matomumo atkarpa, artinantis prie sankryžos (MA, m)

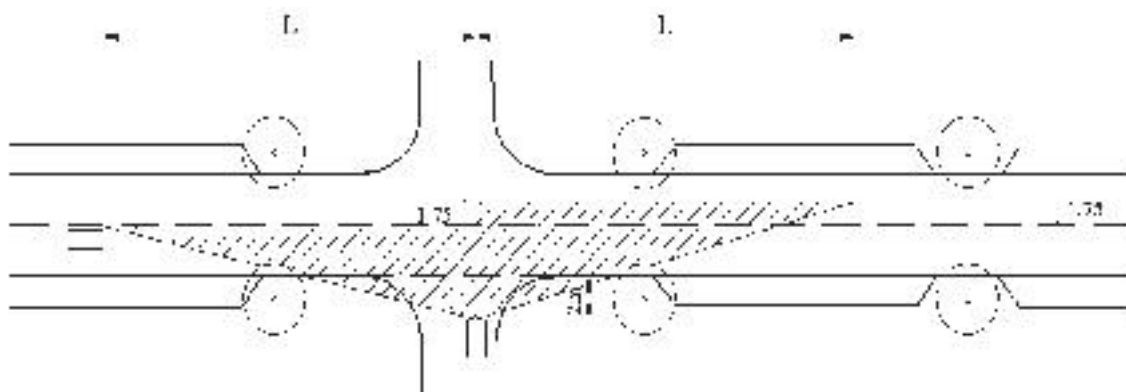
Pagrindinio eismo skaičiuojamasis greitis, km/h	20	30	40	50	60	70	80
Mažiausia matomumo atkarpa, artėjant prie sankryžos, MA, m	10	20	50	70	85	110	135

56. Gatvių sankryžoje turi būti užtikrintas matomumas, būtinas automobiliui važiuojant iš šalutinės gatvės (1 pav.).

57. Nuolydis sankryžoje turi būti ne didesnis kaip 4 %.

58. Papildomų eismo juostų parinkimas sankryžose atliekamas vadovaujantis sankryžų transporto ir pėsčiųjų eismo pralaidumo skaičiavimais, kartu atsižvelgiant į saugaus eismo reikalavimus.

59. Papildomų eismo juostų plotis turi būti analogiškas pagrindinių eismo juostų pločiui arba 1 pakopa siauresnis, o ilgis nustatytas skaičiavimais.



1 pav. Matomumo laukas, važiuojant iš šalutinės gatvės.

60. Sankryžose dešiniems posūkiams atlikti važiuojamųjų dalių sankirtų kampai turi būti užapvalinti vienu iš apačioje nurodytų būdų:

60.1. viena apskritimine kreive, kurios spindulys turi būti ne mažesnis nei nurodyta 9 lentelėje ir ne didesnis kaip 15 m. Išimtys taikomos A ir B kategorijos gatvėse siekiant užtikrinti geresnes eismo sąlygas: tais atvejais galima įrengti 20–25 m posūkių spindulius kartu su trikampėmis salelėmis;

60.2. keliomis skirtingų spindulių kreivėmis, kurių spinduliai parenkami pagal automobilių posūkių trajektorijas, siekiant sumažinti važiuojamosios dalies plotį.

9 Lentelė. Dešiniųjų posūkių minimalūs spinduliai

Gatvės kategorija	$D_{(2-5)} - D_{(2-7)}$	D	C	B	A
-------------------	-------------------------	---	---	---	---

Minimalus spindulys, m	4*	6	10	12	12
------------------------	----	---	----	----	----

* Susiformavusiose gyvenamosiose teritorijose, užstatytose vienbučiais ir dvibučiais gyvenamaisiais pastatais, mėgėjiško sodo teritorijose, senamiesčiuose.

Pastaba: parenkant dešiniųjų posūkių spindulius, turi būti atsižvelgta į transporto srauto struktūrą.

III SKIRSNIS. REIKALAVIMAI SKIRTINGO LYGIO (AUKŠTŲ) SANKRYŽŲ PROJEKTAVIMUI

61. Sankryžos ribose susikertančių gatvių ir jungčių dangos konstrukcija numatoma tokia pati, kaip susikertančių gatvių (jei jų kategorijos skirtingos – didesnės kategorijos).

62. Skirtingo lygio sankryžų konfigūracija parenkama priklausomai nuo vietos sąlygų ir projektavimo užduotyje nurodytų prisijungimo sąlygų.

63. Skirtingų lygių sankryžose tuneliai ir viadukai projektuojami, vadovaujantis statybos techniniu reglamentu STR 2.06.02:2001 „Tiltai ir tuneliai. Bendrieji reikalavimai“ [5.9], įvertinant atitinkamos gatvės kategorijai keliamus reikalavimus, nustatytus statybos techniniame reglamente STR 2.06.01:1999 „Miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo sistemos“ [5.7].

64. Skirtingų lygių sankryžos jungčių projektinių elementų ribiniai dydžiai nustatomi pagal 10 lentelės reikalavimus.

10 lentelė. Projektinių elementų ribiniai dydžiai sankryžose

Sankryžos jungiamųjų gatvių projektiniai elementai		Ribiniai dydžiai, kai v_p , km/h					
		30	40	50	60	70	80
Min. horizontaliosios kreivės spindulys R, m esant 4 % viražui		25	50	100	150	200	300
Maks. išilginis nuolydis	įkalnėje +i, %	10,0	8,0	7,0	6,0	6,0	6,0
	nuokalnėje -i, %	10,0	10,0	8,0	7,0	7,0	7,0
Min. vertikaliosios kreivės spindulys	išgaubtos $R_{i\text{sg}}$, m	300	600	1000	1500	2000	3000
	įgaubtos $R_{i\text{g}}$, m	200	300	500	700	1000	1500
Min. skersinis nuolydis i_s , %		2,0					
Maks. skersinis dangos nuolydis i_{sk} , %		4,0; 6,0 ¹⁾					
Min. sustojimo matomumas S_s , m		25	30	40	60	85	115
¹⁾ taikomi esant sudėtingoms eismo ir gamtinėms sąlygoms							

IX SKYRIUS. PĖSČIŲJŲ PERĖJŲ TIPŲ PROJEKTAVIMO REIKALAVIMAI

I SKIRSNIS. PĖSČIŲJŲ PERĖJŲ TIPAI

65. Pėsčiųjų perėjų tipai nustatomi, vadovaujantis statybos techniniu reglamentu STR 2.06.01:1999 „Miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo sistemos“ [5.7].

66. Pėsčiųjų perėjos turi būti projektuojamos vienu iš apačioje nurodytų būdų:

66.1. gatvės važiuojamosios dalies lygyje;

66.2. kitame nei gatvės važiuojamoji dalis lygyje (požeminės (tuneliai); antžeminės (tilteliai)).

67. Pėsčiųjų perėjos projektuojamos sankryžose ir tarp sankryžų tose vietose, kur natūraliai susidaro koncentruoti skersiniai pėsčiųjų eismo srautai arba veikia kiti veiksniai, keliantys būtinybę pereiti gatvės važiuojamąją dalį (pvz., viešojo transporto stotelės, pėsčiųjų traukos vietos greta gatvės ir pan.).

68. Pėsčiųjų perėjos projektuojamos išanalizavus esamą pėsčiųjų ir transporto eismo padėtį ir įvertinant:

- 68.1. greta gatvės esančių objektų erdvinį planavimą;
- 68.2. pėsčiųjų eismo intensyvumo dydį ir pobūdį;
- 68.3. transporto srauto eismo intensyvumo dydį gatvėje;
- 68.4. miesto dydį ir zoną;
- 68.5. gatvės kategoriją;
- 68.6. pritaikymą neįgaliųjų poreikiams;
- 68.7. galimus kitus esminius veiksnius.

69. Pėsčiųjų perėjos tipo pasirinkimo kriterijai ir taisyklės pateiktos reglamente STR 2.06.01:1999 „Miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo sistemos“ [5.7].

II SKIRSNIS. PĖSČIŲJŲ PERĖJOS GATVĖS VAŽIUOJAMOJE DALYJE

70. Pėsčiųjų perėjos gatvės važiuojamoje dalyje projektavimas reglamentuojamas statybos techniniais reglamentais STR 2.06.01: 1999 „Miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo sistemos“ [5.7] ir STR 2.03.01:2001 „Statiniai ir teritorijos. Reikalavimai žmonių su negalia reikmėms“ [5.11].

III SKIRSNIS. SKIRTINGO LYGIO PĖSČIŲJŲ PERĖJOS

71. Skirtingo lygio pėsčiųjų perėjų minimalus plotis yra: tilteliams – 2,25 m, iki 30 m ilgio tuneliams – 3,0 m, per 30 m ilgio tuneliams – 6,0 m.

X SKYRIUS. ŠALIGATVIŲ, PĖSČIŲJŲ IR DVIRAČIŲ TAKŲ ĮRENGIMAS

72. Pėsčiųjų, dviratininkų ir žmonių su negalia eismui skiriamos nemotorizuoto eismo E ir F kategorijos gatvės, kurioms priskiriami pėsčiųjų ir/ar dviračių takai, šaligatviai, specialios dviračių eismo juostos.

73. Eismas bendru dviračių ir pėsčiųjų taku turi būti reguliuojamas kelių ženklais, dangos ženkliniu arba įrengiant skirtingų spalvų dangas. KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“. [5.8].

74. Pėsčiųjų ir dviračių takai, šaligatviai rengiami atskirti pėsčiųjų ir dviračių eismą nuo automobilių eismo KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“. [5.8].

75. Pėsčiųjų takų ir šaligatvių plotis parenkamas, įvertinant pėsčiųjų eismo intensyvumą. Vienos pėsčiųjų eismo juostos minimalus plotis – 0,75 m.

76. Pėsčiųjų takų išilginis nuolydis parenkamas vadovaujantis 1 lentelės reikalavimais.

77. Šaligatvių ir pėsčiųjų takų skersinis nuolydis turi būti 0,5–3,0 %. Kai šaligatvis projektuojamas greta gatvės, nuolydis turi būti įrengiamas gatvės kryptimi.

78. Pagrindiniai reikalavimai dviračių takų projektavimui pateikti 11 lentelėje.

11 lentelė. Pagrindiniai reikalavimai dviračių takų projektavimui

Skaičiuojamasis dviračių eismo greitis, km/h	20–30
Vienos eismo juostos plotis, m	1,5 (1,25*)
Gabarito aukštis, m	2,5
Mažiausi horizontalių kreivių spinduliai, m	15–30

Mažiausi vertikalių kreivių spinduliai, m	
- išgaubtų	150–300
- įgaubtų	50–100
Didžiausi išilginiai nuolydžiai, %	
- neribojamas ruožo ilgis	4
- ne ilgesnis kaip 250 m ruožas	5
- ne ilgesnis kaip 150 m ruožas	6
- ne ilgesnis kaip 120 m ruožas	7
- ne ilgesnis kaip 90 m ruožas	8
- ne ilgesnis kaip 60 m ruožas	9
- ne ilgesnis kaip 30 m ruožas	10
Skersinis dangos nuolydis, %	2–2,5

* taikoma senamiesčiuose, teritorijose, kurių užstatymo tankis viršija 70 gyv./ha.

79. A kategorijos gatvėse dviračių takai neprojektuojami, B – tik atskirti nuo važiuojamosios dalies, C – atskirti nuo važiuojamosios dalies arba nužymint dviračių juostas važiuojamojoje gatvės dalyje, o D kategorijos – dviračių eismas projektuojamas, nužymint dviračių juostas važiuojamojoje gatvės dalyje arba kartu su kitų transporto priemonių eismu.

80. Dviračių stovėjimo vietos yra dviračių tako elementas. Jos išdėstomos taip, kad atitiktų dviratininkų poreikius, būtų gerai matomos ir saugios, būtų patogu į jas įvažiuoti ir išvažiuoti, derėtų prie aplinkos.

81. Dviračių trasos turi būti išskiriamos kelio ženklų, rodyklių pagalba arba papildomai kitu dangos tipu, spalva ar tekstūra.

82. Reikalavimai pėsčiųjų perėjų įrengimui nustatyti IX skyriuje (Pėsčiųjų perėjų tipų pagrindimas, parametrai).

XI SKYRIUS. REIKALAVIMAI VIEŠOJO TRANSPORTO PRIORITETUI SUTEIKTI

83. Viešojo transporto keleivių susisiekimo planavimas, viešojo transporto tinklas, planuojami viešojo transporto keleivių susisiekimo stotelių tipai ir jų išdėstymas yra reglamentuojamas statybos techniniame reglamente STR 2.06.01:1999 „Miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo sistemos“ [5.7].

84. Reikalavimai viešojo transporto juostos projektavimui gatvėse:

84.1. autobusų ir troleibusų eismo intensyvumas viešojo transporto eismo juosta turi būti ne mažesnis kaip 30 vnt./h;

84.2. viešojo transporto eismo juostos plotis – ne mažesnis kaip 3,5 m;

84.3. minimalus eismo juostų skaičius, kai įrengiama viešojo transporto eismo juosta, gatvės važiuojamojoje dalyje:

84.3.1. esant dvipusiam eismui – 4 (įskaitant viešojo transporto eismo juostas);

84.3.2. esant vienpusiam eismui – 3 (įskaitant viešojo transporto eismo juostas).

85. Viešojo transporto juostos turi būti įrengiamos:

85.1. kraštinėje dešinėje juostoje bendro transporto srauto judėjimo kryptimi;

85.2. kraštinėje kairėje juostoje bendro transporto srauto judėjimo kryptimi;

85.3. reversinėje juostoje (eismas vyksta viena važiuojamosios dalies puse);

85.4. kraštinėje kairėje juostoje bendro transporto srauto kryptimi, perkeltiant ašinę važiuojamosios dalies liniją ir panaudojant dalį važiuojamosios dalies juostos, skirtos priešpriešiniam judėjimui;

85.5. kraštinėje juostoje, kurioje eismo kryptis priešinga bendro transporto srauto eismo kryptims, gatvėse su vienkryptiu judėjimu;

85.6. gatvės skiriamosioje juostoje ar jos centrinėje dalyje, įrengiant kompensacines eismo saugumo priemones.

XII SKYRIUS. REIKALAVIMAI INŽINERINIŲ TINKLŲ GATVĖSE ĮRENGIMUI

86. Lietaus vandens nuotekų tinklai su vandens surinkimo šuliniais, drenažo tinklai vandenims iš dangos pašalinti, apšvietimo tinklai yra sudėtiniai gatvės elementai ir projektuojami tarp gatvės raudonųjų linijų.

87. Gatvės važiuojamojoje dalyje projektuojami lietaus nuotekų ir drenažo tinklai, kiti tinklai projektuojami ne gatvės važiuojamojoje dalyje.

88. Užstatytose ir suplanuotose teritorijose, inžineriniams tinklams netelpant raudonųjų linijų ribose tarp važiuojamosios dalies ir raudonosios linijos, galima inžinerinius tinklus projektuoti ir po gatvės važiuojamąja dalimi.

89. Arčiau važiuojamosios dalies išdėstomi kabeliniai tinklai (elektros, ryšių, signalizacijos ir pan.), kurių įgilinimas yra mažesnis.

90. Skersiniame gatvės profilyje turi būti įvertinti ir inžineriniai tinklai, suplanuoti aukštesnio lygio teritorijų planavimo dokumentuose, numatant jų išdėstymą taip, kad, juos rengiant, nereikėtų perkloti jau esamų.

91. Inžineriniai tinklai, projektuojami gatvės važiuojamojoje dalyje, visais atvejais turi būti įgilinti žemiau važiuojamosios dalies konstrukcijos, o inžinerinių tinklų šuliniai negali būti įrengti rato vėžės vietoje.

92. Horizontalūs ir vertikalūs atstumai tarp inžinerinių tinklų, nuo inžinerinių tinklų iki kitų statinių ir želdinių, kiti reikalavimai inžinerinių tinklų projektavimui gatvių raudonųjų linijų ribose projektuojami pagal statybos techninį reglamentą STR 2.03.02:2005 „Gamybos, pramonės ir sandėliavimo statinių sklypų tvarkymas“ [5.10], „Dujų sistema. Magistralinis dujotiekiai. Projektavimas, medžiagos ir statyba. Taisyklės“ [5.22], „Elektroninių ryšių infrastruktūros įrengimo ir naudojimo taisyklės“ [5.23], „Šilumos tiekimo tinklų ir šilumos punktų įrengimo taisyklės“ [5.24].

XIII SKYRIUS. REIKALAVIMAI VANDENS SURINKIMUI IR GATVIŲ APŠVIETIMUI

I SKIRSNIS. VANDENS SURINKIMAS

93. Vandens surinkimo sistemos turi užtikrinti gatvių dangų stiprumą ir stabilumą, sudaryti tinkamas gatvių eksploatavimo sąlygas bei sudaryti patogias bei saugias eismo sąlygas.

94. Sistemos, skirtos lietaus ir sniego tirpimo vandens surinkimui nuo gatvės, gretimų teritorijų, iš drenažinių sistemų, projektuojamos kaip vandens surinkimo nuo miesto teritorijos sistemos sudėtinė dalis.

95. Vandens surinkimo sistemos gatvėse pagal jų pobūdį yra atviros, uždaros ir mišrios.

96. Uždaros vandens surinkimo sistemos projektuojamos vadovaujantis reglamentu STR 2.07.01:2003 „Vandentiekis ir nuotekų šalintuvas. Pastato inžinerinės sistemos. Lauko inžineriniai tinklai“ [5.12].

97. Atviros vandens sistemos taikomos tik neužstatytose teritorijose, D kategorijos gatvėse, vadovaujantis projektavimo užduotimi ir prisijungimo sąlygomis.

98. Atviros vandens surinkimo sistemos projektuojamos vadovaujantis reglamentu KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ [5.8] ir kitais teisės aktais.

99. Mišri vandens surinkimo sistema projektuojama vadovaujantis teritorijų planavimo dokumentais, žemės sklypo (teritorijos) statybinių tyrinėjimų (jeigu juos atlikti privaloma)

dokumentais, kultūros paveldo vertybių tyrimų medžiaga, galiojančiais teisės aktais, prisijungimo sąlygomis [5.1].

100. Lietaus nuotakynės diametrai parenkami pagal atliktus baseinų hidraulinius skaičiavimus (kai tai nurodyta užduotyje ar prisijungimo sąlygose), įvertinant aplinkines teritorijas, užstatymą ir kitus faktorius.

101. Viešojo transporto stotelių vietose lietaus šulinėliai neįrengiami, o projektuojami prieš arba už stotelės. Jei tokios galimybės nėra, lietaus surinkimo šulinėliai gali būti projektuojami linijoje tarp važiuojamosios dalies ir stotelės atlankos.

102. Lietaus vandens surinkimo šulinėliai išdėstomi prieš pėsčiųjų perėjas vandens tekėjimo kryptimi. Lietaus vandens surinkimo šulinėliai pėsčiųjų perėjose neprojektuojami.

103. Lietaus vandens surinkimo šulinėliai išdėstomi išvažiuimuose iš kvartalų vandens tekėjimo kryptimi.

104. Lietaus vandens surinkimo šulinėliai išdėstomi priklausomai nuo išilginio gatvės nuolydžio (12 lentelė).

12 lentelė. Lietaus vandens surinkimo šulinėlių išdėstymo atstumai ir išilginiai nuolydžiai

Gatvės nuolydis, ‰	Atstumas tarp šulinėlių, m
Iki 4	50
4–6	60
6–10	70
10–30	80
Daugiau kaip 30	60

105. Gatvės išilginiam nuolydžiui viršijant 5 ‰, prieš sankryžas ir tiesiuose ruožuose kas 300–400 m turi būti įrengti padidinto pralaidumo šulinėliai.

106. Kai važiuojamoji dalis su dvišlaičiu nuolydžiu platesnė daugiau kaip 30 m, taip pat esant dangos drenažui, atstumas tarp šulinėlių turi neviršyti 60 m.

107. Lietaus vandens surinkimo šulinėliai išdėstomi projektuotojo apskaičiuotais intervalais pagal vandens debitą, grotelių tipą ir gatvės nuolydį visoje gatvėje, taip pat prieš pėsčiųjų perėjas vandens tekėjimo kryptimi ir kitose vietose, maksimaliai apsaugant nuo vandens eismo dalyvius.

108. Drenažo sistemos projektuojamos vadovaujantis kelių techniniu reglamentu KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ [5.8], įvertinant hidrogeologinių tyrinėjimų duomenis.

II SKIRSNIS. APŠVIETIMAS

109. Apšvietimas projektuojamas pagal standartą LST EN 13201-3:2004/AC:2007 [5.19].

110. Gatvės ir pėsčiųjų perėjos turi būti apšviestos taip, kad užtikrintų saugų ir patogų eismą.

111. Šviečiančių kelio ženklų – rodyklių transportui, pėstiesiems, perėjimams, sustojimo ir stovėjimo vietoms (šviesos signalų) – sistema turi būti parengta, įvertinant bendrą eismo organizaciją ir suderinta su apšvietimo sistema.

112. Reklaminis ir kitų paskirčių apšvietimas numatomas taip, kad neįtakotų apšvietimui, šviesos signalams ir eismo dalyviams.

XIV SKYRIUS. BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

113. Ginčai dėl Reglamento taikymo nagrinėjami įstatymų nustatyta tvarka.
