

LIETUVOS RESPUBLIKOS APLINKOS MINISTRO

Į S A K Y M A S
DĖL STR 2.06.01:1999 „MIESTŲ, MIESTELIŲ IR KAIMŲ SUSISIEKIMO SISTEMOS“
PATVIRTINIMO

1999 m. kovo 2 d. Nr. 61
Vilnius

Vadovaudamasis Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos nuostatų (Žin.,1998, Nr. [84-2353](#)) 6.4 punktu:

1. T v i r t i n u statybos techninį reglamentą STR 2.06.01:1999 „Miestų, miestelių ir kaimų susisiekiimo sistemos“ (pridedama).
2. Minėtas reglamentas įsigalioja nuo 1999 m. birželio 1 d.
3. Aplinkos ministerijos informacijos kompiuterinėje sistemoje vadovautis reikšminiu žodžiu „reglamentas“.

APLINKOS MINISTRAS

ALGIS ČAPLIKAS

STATYBOS TECHNINIŲ REIKALAVIMŲ REGLAMENTAS STR 2.06.01:1999 MIESTŲ, MIESTELIŲ IR KAIMŲ SUSISIEKIMO SISTEMOS I SKYRIUS. SUSISIEKIMO SISTEMOS PLANAVIMO REIKALAVIMAI

1. BENDROSIOS NUOSTATOS

1.1. Šis reglamentas taikomas rengiant miestų, miestelių ir kaimų bendruosius ir detaliuosius bei specialiuosius planus (M1:2000 arba stambesnio mastelio).

1.2. Rengiant bendruosius planus, paprastai planuojama miesto, miestelio teritorijos administracinėse ribose, kaimo ribose. Planuojamoji teritorija gali būti padidinta tokiais atvejais:

- kai yra susiformavusi ar formuojasi kompaktinio užstatymo aglomeracija;
- kai tarp planuojamojo miesto, miestelio ar kaimo ir kitų gretimų gyvenviečių yra kasdienio susisiekiimo būtinybė;
- kai gautas savivaldybės (savivaldybių) pritarimas bendrai planuoti kelių miestų, miestelių ar kaimų kartu su gretimomis kitos paskirties teritorijomis susisiekiimo sistemą.

1.3. Šis reglamentas nustato tik privalomuosius reikalavimus, kurie nurodomi kiekybinių, kokybinių rodiklių ar kita forma. Papildomai pateikiamos svarbesnės rekomendacijos. Tol, kol neparengta susisiekiimo sistemos planavimo metodika, ji pasirenkama laisvai.

1.4. Ypatingais atvejais, kai detalieji ir specialieji planai rengiami smulkesnio negu M1:2000 mastelio, papildomai vadovaujamosi statybos techniniais reglamentais.

1.5. Šis reglamentas netaikomas planuojant aplinkkelius neužstatytose miestų ir miestelių bei kaimų teritorijose. Tokie aplinkkeliai planuojami pagal „Automobilių kelių projektavimo normas ir taisykles“ PNT-K95.

1.6. Susisiekiimo planavimo sprendiniai galioja ne ilgiau kaip 5 metus. Jų galiojimas gali būti pratęstas po patikrinimo pagal šio reglamento reikalavimus.

1.7. Visi šio skyriaus teiginiai, tikslai, reikalavimai ir kt. yra privalomi likusiuose skyriuose nurodytiems susisiekiimo sistemos ar posistemės elementams.

Rekomendacija: ne rečiau kaip kas 5 metus turi būti rengiami specialieji planai bendrojo plano teiginiais patikslinti.

2. SUSISIEKIMO SISTEMA IR JOS PLANAVIMO SAMPRATA

2.1. Susisiekiimo sistema – tai pėsčiųjų, keleivių ir transporto priemonių bei jų eismui reikalingos techninės infrastruktūros, informacinių ir eismą reguliuojančių priemonių visuma.

2.2. Susisiekiimo sistemos planavimas apima susisiekiimo esamos būklės nustatymą, jos analizę ir įvertinimą; susisiekiimo procesų prognozę; problemų ir tikslų nustatymą; tikslams įgyvendinti reikalingų sąlygų, t. y. planavimo sprendinių, nustatymą ir įvertinimą.

2.3. Susisiekiimo sistemos būklė, analizė, jos įvertinimas ir kitos nustatytos planavimo procedūros apima:

2.3.1. susisiekiimo poreikį (gyventojų judrumas ir ryšiai; krovinių pervežimų dydžiai ir ryšiai);

2.3.2. susisiekiimo poreikio realizavimo būdus (pėsčiomis, dviračiu, viešuoju transportu, lengvuoju automobiliu, taksi, įmonės transportu, geležinkeliu, vandens transportu);

2.3.3. susisiekiimo funkcionavimą (pėsčiųjų, dviratininkų, keleivių ir visų rūšių transporto priemonių eismas, transporto priemonių statymas ir laikymas);

2.3.4. susisiekiimo aplinką (gamtinė ir urbanizuota aplinka, teritorijų paskirtys ir režimai bei kiti rodikliai);

2.3.5. susisiekiimo techninę infrastruktūrą (gatvės, sankryžos, takai, šaligatviai, aikštės, automobilių stovėjimo aikštelės, garažai ir kt.);

2.3.6. galimas susisiekiimo pasekmės (eismo nelaimės, triukšmas, oro tarša, teritorijos reikmė);

2.3.7. susisiekimo kainas (valstybės ir savivaldybių investicijos techninei infrastruktūrai sukurti, eismui reguliuoti, transporto priemonių įsigijimo bei eksploatavimo išlaidos, subsidijos, taip pat mokesčiai ir rinkliavos; gyventojų ir įmonių išlaidos susisiekimo tikslais).

3. DUOMENYS PLANAVIMO DARBAMS

3.1. Informaciniam pagrindui priskiriama duomenų visuma, apibūdinanti miesto, miestelio ar kaimo išorės ryšius bei tranzitinį susisiekimą.

3.2. Duomenų visuma nustatoma bendrojo, detaliojo ar specialiojo plano užsakovo ir planuotojo (rangovo) susitarimu.

3.3. Nurodytu 3.2 p. atveju nepakankama duomenų visuma leidžia sumažinti planavimo sprendinių apimtį.

3.4. Bendrajam, detaliajam ir specialiajam planams bei susisiekimo objektų statybos pagrindimui parengti gali būti naudojami ne senesni kaip 2 metų duomenys, išskyrus tuos atvejus, kai susisiekimo procesų tendencijoms nustatyti naudojamos ankstesnio laikotarpio duomenimis.

4. SUSISIEKIMO PLANAVIMO TIKSLAI

4.1. Pagrindinis planavimo tikslas: susisiekimo planavimo sprendiniai turi garantuoti normatyvines gyventojų susisiekimo, krovinių pervežimo ir specialiosios paskirties transporto priemonių eismo sąlygas, taip pat susisiekimo būklę, palankią socialinei ir ekonominei plėtrai.

4.2. Pagrindinis sprendinių tikslas yra suformuoti sąlygas šiems palankiems procesams:

4.2.1. susisiekimo poreikio (gyventojų važiavimo transporto priemonėmis) transporto priemonėmis sumažinimui;

4.2.2. gyventojų laiko, skirto susisiekimui, trukmės sumažinimui;

4.2.3. mažesnei lengvųjų ir krovininių automobilių ridai;

4.2.4. viešojo susisiekimo reikšmės augimui bendro susisiekimo sistemos atžvilgiu;

4.2.5. mažesniai eismo nelaimių skaičiui;

4.2.6. gyvenamosiose, poilsio, viešosios paskirties, gydymo, mokslo, švietimo įstaigų ir kitose jautriose eismo poveikiui teritorijose transporto priemonių keliamo triukšmo lygio sumažinimui;

4.2.7. transporto priemonių oro skaičiuojamosios taršos 4.2.6 p. minėtose teritorijose sumažinimui;

4.2.8. susisiekimo reikmėms būtinos miesto teritorijos sumažinimui;

4.2.9. ekonomiškai ir socialiai pagrįstai susisiekimo kainai.

4.3. Specialieji planavimo tikslai:

4.3.1. nekilnojamųjų kultūros vertybių, jų teritorijų maksimali apsauga nuo neigiamo transporto priemonių eismo poveikio;

4.3.2. palankios gyventojų evakuacijos ekstremaliais atvejais sąlygos;

4.3.3. palankios sąlygos neįgaliems žmonėms.

5. SUSISIEKIMO PLANAVIMO SPRENDINIAI

5.1. Susisiekimo planavimo sprendiniai, kuriais siekiama įgyvendinti šio skyriaus 4.2 p. nurodytus tikslus, apima:

5.1.1. miesto, miestelio ar kaimo funkcinę struktūrą ir jos teritorines ypatybes;

5.1.2. gyventojams susisiekti ir kroviniams pervežti naudotinų transporto priemonių ir susisiekimo būdų struktūrą bei jos teritorines ypatybes;

5.1.3. viešojo keleivių susisiekimo tinklą, stotelių išdėstymą, transporto priemonių tipą pagal galimą keleivių skaičių ir tų priemonių eismo dažnį;

5.1.4. gatvių trasų tinklą (aplinkkeliai bei pėsčiųjų, dviratininkų eismo linijos); gatvių kategorijas ir pagrindinius parametrus; sankryžas ir jų tipus;

- 5.1.5. eismo organizavimą ar režimą;
- 5.1.6. specialiąsias eismo saugos ir triukšmo, oro taršos slopinimo ir mažinimo priemones;
- 5.1.7. techninės infrastruktūros elementų (stotys, garažai ir pan.) išdėstymą, jų pajėgumą.
- 5.2. Specialiųjų planų bendroju atveju planavimo sprendinių turinys neregamentuojamas.
- 5.3. Detaliuosiuose planuose planavimo sprendiniai gali būti 5. 1.3-5.1.7 punktų detalizuoto turinio ir įvertinantys visus bendrojo plano sprendinius, kurie iš esmės nekeistini.
- Kiti detaliųjų planų sprendinių tipai:
 - detalizuojantys, patikslinantys konkrečios teritorijos bendrojo plano sprendinius;
 - remiantis susisiekimo planavimo principais, gali būti pateikiami originalūs sprendiniai, jeigu nėra bendrojo plano arba jo sprendiniai nėra konkrečios planuojamosios teritorijos sprendiniai.
- 5.4. Tais atvejais, kai reikalingi detalesni sprendiniai, negu numato šio reglamento reikalavimai, rengiami susisiekimo statinių techniniai ar darbo projektai.

6. SUSISIEKIMO PLANAVIMO PRINCIPAI

- 6.1. Susisiekimo planavimas grindžiamas variantiniu projektavimu. Tokiam planavimui būtinas imitacinio modeliavimo metodas.
- Rekomendacija: susisiekimo planavimui naudotina laisvai pasirenkama imitacinio modeliavimo programinė įranga. Kartu su informacine baze tai sudarytų operatyvaus susisiekimo planavimo sistemos modelį.
- 6.2. Susisiekimo planavimas turi būti integruotas su kitomis planavimo rūšimis (ekonominiu, socialiniu ir kitais aspektais).
- 6.3. Integruotas planavimas sudaro susisiekimo planavimo variantų ir alternatyvų pagrindą. Techninių, urbanistinių, eismo režimo, socialinių, susisiekimo apmokestinimo ir kito turinio sprendiniai bei jų variantai turi būti įvertinti pagal šio skyriaus 4 ir 7 p. reikalavimus.
- 6.4. Detaliojo planavimo atveju kiekvienas susisiekimo sistemos elemento sprendinys turi būti patikrintas pagal šio skyriaus 4 ir 7 p. reikalavimus.
- 6.5. Šiuo reglamentu nustatomas viešojo keleivių susisiekimo prioritetą kitų mechaninių transporto priemonių atžvilgiu.
- 6.6. Teritorijų planavimo dokumentuose viešojo keleivių susisiekimo prioritetą įgyvendinamas:
 - kai planavimo sprendiniai atitinka 5 skyriuje nustatytus techninius ir kitus reikalavimus;
 - planuojant investicijas miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo sistemoms;
 - apribojant ar visai uždraudžiant kitų mechaninių transporto priemonių eismą ir (ar) šių priemonių statymą tam tikrose teritorijose, gatvėse ar jų atkarpose, atskirose eismo juostose, gatvių sankryžose ir pan.;
 - nustatant eismo reguliavimo ir valdymo, gatvių ir sankryžų projektavimo reikalavimus.
- 6.7. Visiems sprendiniams turi būti nustatyta jų realizavimo strategija arba kelios strategijos (eiliškumas).

7. SUSISIEKIMO PLANAVIMO SPRENDINIŲ VERTINIMAS

- 7.1. Susisiekimo planavimo alternatyvūs sprendiniai vertinami lyginant esamą ir planuojamą susisiekimo būklę (absoliučiais ir santykiniais dydžiais).
- 7.2. Vertinimo rezultatai pateikiami pagal šio skyriaus 4.1, 4.2 ir 4.3 p. reikalavimus, nurodant sprendinių kokybinius ar kiekybinius pokyčius bei šių pokyčių nulemtą susisiekimo kainą.
- 7.3. Jeigu susisiekimo sprendiniuose įvertinta miesto, miestelio ar kaimo planuojama funkcinė struktūra, planuojama ekonominė, socialinė ir kitokia perspektyva, tai susisiekimo planavimas yra baigtas ir vertinimo rezultatai pateikiami nepriklausomai nuo to, ar 4.1, 4.2 ir 4.3 p. nurodytų procesų pokyčiai yra palankūs, ar ne, jeigu susisiekimo kaina yra ekonomiškai ar socialiai pagrįsta.

7.4. Planavimo sprendinių vertinimo rezultatai pateikiami kaip argumentai teritorijų planavimo dokumentus tvirtinančioms institucijoms.

II SKYRIUS. IŠORĖS SUSISIEKIMAS

1. BENDROSIOS NUOSTATOS

1.1. Miestų, miestelių ir kaimų vidaus susisiekimo planavimas turi būti integruotas su išorės susisiekimo planavimu priklausomai nuo:

1.1.1. miesto, miestelio ar kaimo išorės susisiekimo poreikių;
1.1.2. kitų šalies gyvenviečių tiesioginių ir tranzitinių ryšių su planuojamu miestu, miesteliu ir kaimu;

1.1.3. užsienio šalių transporto priemonių tiesioginių ir tranzitinių ryšių.

1.2. Šis reglamentas nustato išorės susisiekimo įrenginių (uostų, stočių, terminalų ir pan.) bei išorės susisiekimo linijų planavimo reikalavimus tik miesto, miestelio ar kaimo susisiekimo planavimo atžvilgiu.

1.3. Planuojant išorės susisiekimą, būtina įvertinti rajonų, apskričių, šalies bendrųjų ir specialiųjų planų sprendinius (uostų, stočių, terminalų ir pan. išdėstymą ir susisiekimo linijų trasas) bei detalizuoti ir patikslinti juos pagal šio skyriaus reikalavimus.

2. KELEIVIŲ SUSISIEKIMAS

2.1. Visos esamos keleivių stotys (geležinkelių, autobusų stotys, upių ir jūrų uostai, oro uostai) laikomos svarbiais traukos punktais, turi būti įtrauktos į miesto, miestelio ar kaimo viešojo susisiekimo sistemą ir aptarnaujamos:

2.1.1. naudojant būtinąjį arba ir papildomąjį tinklą, jeigu jo maršrutu kelionė į miesto, miestelio (kaimo) centrą trunka ne ilgiau kaip 40–50 min. ir 30 min. ir pakankama maršrutų pervežamoji galia;

2.1.2. jeigu būtinasis tinklas šių poreikių netenkina, jis turi būti papildytas maršrutais į miesto, miestelio (kaimo) centrą ir esant poreikiui – tarp įvairių keleivių stočių.

2.2. Kiekvieno miesto, miestelio ir kaimo gyventojams turi būti sudaryta reguliaraus viešojo susisiekimo su kitomis gyvenvietėmis galimybė:

seniūnija	rajono centras	apskrities centras	sostinė
Miestas * 3	/4 3	/4 2	/6
Miestelis *	3/4	2*/4-5**	2*/6**
Kaimas *	2/4-5	2*/4-5**	2*/6**

PASTABOS: 1. Skaitiklis – paros minimalus viešojo susisiekimo priemonių reisų skaičius.

2. Vardiklis – maksimalus intervalas tarp atvykimo ir grįžimo paros valandų.

3. Susisiekimo priemonės – autobusai, mikroautobusai ir kiti viešojo susisiekimo automobiliai, geležinkelis.

4. * – pagal faktinį poreikį.

5. ** – susisiekimas gali būti organizuotas su persėdimu rajono ar apskrities centre, taip pat bet kurioje gyvenvietėje.

2.3. Konkretūs išorės susisiekimo planuojamieji pajėgumai apskaičiuojami įvertinus prognozuojamus nuolatinių ir sezoninių gyventojų ar kitaip periodiškai atvykstančių lankytojų poreikius.

2.4. Jeigu mieste, miestelyje nefunkcionuoja vidaus viešasis transportas, tuo atveju turi būti apsvarstyta išorės susisiekimo linijų panaudojimo galimybė vidaus susisiekimui.

2.5. Remiantis prognozuojamu keleivių skaičiumi ir ryšiais, visų esamų keleivių stočių išdėstymas (vieta) turi būti patikrinta tokiais požiūriais:

- ar reikalingos papildomos stotys ir kokios yra esamų teritorijų plėtros galimybės;
- papildomos viešojo susisiekimo apkrovos ir tų linijų pervežamoji galia;
- gatvių tinklo papildomos apkrovos ir tinklo pralaidumo galimybės;
- papildomas neigiamas poveikis gyventojams ir aplinkai;
- kiti reikalavimai, nurodyti 1 skyriuje.

PASTABA. Stočių teritorijų poreikis nustatomas įvertinus automobilių trumpalaikio statymo poreikį ir ilgalaikį poreikį, susijusį su P+R (statyk automobilį ir važiuok viešuoju transportu) sistema.

2.6. Jeigu pagal 2.5 p. nurodytus reikalavimus esamų stočių padėtis pagal prognozuojamą keleivių skaičių artima ar viršija maksimalų skaičiuojamąjį laidumą, iš esmės padidina neigiamą poveikį gyventojams ir aplinkai, viršija teritorijų plėtros galimybes, būtina numatyti kitą stočių išdėstymą.

2.7. Stočių išdėstymo alternatyvos įvertinamos pagal 2.8 ir 2.9 p. bei 1 skyriuje nurodytus reikalavimus.

Rekomendacija: stočių išdėstymo alternatyvių vietų paieškai tikslinga naudoti imitacinio modeliavimo metodus.

3. KROVINIŲ PERVEŽIMAI

3.1. Visos esamos krovinių bei kitos stotys (geležinkelių, automobilių krovinių, rūšiavimo stotys, terminalai, upių ir jūrų uostai, oro uostai ir pan.) yra laikomi svarbiais traukos punktais ir jų reikmėms:

3.1.1. gali būti naudojama esamo ar planuojamo gatvių tinklo dalis, kurią sudaro A ir B kategorijų gatvės;

3.1.2. papildomai planuojamos A ir B kategorijų gatvės, jeigu jų reikmė pagrįsta pagal 3.3 p. reikalavimus.

3.2. Remiantis prognozuojama krovinių apyvarta ir susisiekimo poreikiu, visos krovinių ir kitos stotys turi būti išdėstomos:

- nustatant papildomas stotis ir teritorijų plėtros poreikį;
- nustatant gatvių tinklo papildomą apkrovą ir tinklo pralaidumą;
- nustatant papildomą neigiamą poveikį gyventojams ir aplinkai;
- vadovaujantis kitais reikalavimais, nurodytais 1 skyriuje.

3.3. Jeigu pagal 3.2 p. nurodytus reikalavimus esamų stočių padėtis prognozuojamai krovinių apyvartai yra artima ar viršija skaičiuojamąjį maksimalų gatvių laidumą, iš esmės padidina neigiamą poveikį gyventojams ir aplinkai, būtina numatyti kitą stočių išdėstymą ir gatvių trasas.

3.4. Stočių išdėstymo ir gatvių trasų alternatyvos įvertinamos pagal tuos pačius reikalavimus.

4. PAPILDOMI REIKALAVIMAI

4.1. Naujos krovinių, techninės, rūšiavimo stotys, terminalai, uostai, oro uostai gali būti statomi tik už gyvenamosios teritorijos ribų.

4.2. Gyvenamosios teritorijos apsaugos zonos dydis nustatomas pagal 4.1 p. nurodytų stočių, uostų ir t. t. skaičiuojamąjį triukšmo lygį, vibraciją, elektromagnetinį spinduliavimą ir oro taršą, įvertinus krovinių apyvartą, krovinių tipus, pavojingumą ugniai ir sprogimo galimybes.

4.3. Geležinkelio linijos nuo gyvenamosios teritorijos atskiriamos sanitarine apsaugos zona, kurios plotis nustatomas vadovaujantis LR Vyriausybės 1992 05 12 nutarimu Nr. 343 patvirtintomis Specialiosiomis žemės ir miško naudojimo sąlygomis.

4.4. Naujų magistralinių geležinkelių linijų susikirtimai su gatvėmis turi būti skirtingų lygių.

4.5. Jeigu krovinių stotims, uostams ir t. t. prižiūrėti būtina tiesti papildomas A ir B kategorijų gatves, jos planuojamos įvertinus šio skyriaus 4.2, 4.3, 4.4, 4.5 punktų reikalavimus.

III SKYRIUS. SUSISIEKIMO TINKLAS IR KLASIFIKACIJA

1. BENDROSIOŠ NUOSTATOS

1.1. Susisiekimo tinklas yra skirtas pėsčiųjų, dviratininkų ir kitam nemotorizuotam eismui, keleiviams susisiekti ir kroviniams gabenti įvairiomis transporto rūšimis ir priemonėmis, taip pat specialiosios paskirties transporto priemonių eismui.

1.2. Šio reglamento reikalavimai privalomi planuojant susisiekimo tinklą, bet kurios paskirties teritorijos ir atskirų objektų sklypus miestų ir miestelių administracinėse ribose ir kaimų užstatytų teritorijų ribose.

1.3. Saugomose ir specialaus režimo teritorijose šio reglamento reikalavimai taikomi, jeigu tai neprieštarauja šioms teritorijoms nustatytoms specialiosioms planavimo ir projektavimo sąlygoms.

1.4. Esantiems susisiekimo tinklams normų techniniai reikalavimai taikomi įvertinus esančias užstatymo ir sklypų ribas, inžinerines komunikacijas, želdinius ir viso to inžinerinio pertvarkymo galimybes.

2. GATVIŲ KLASIFIKACIJA

2.1. Miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo tinklas projektuojamas įvertinus esamą ir perspektyvinę gatvių pagrindinę paskirtį, eismo intensyvumą, srauto sudėtį, gretimų teritorijų apstatymo pobūdį bei norminių dokumentų reikalavimus.

2.2. Susisiekimo tinklą sudaro: motorizuoto susisiekimo gatvės ir keliai, nemotorizuoto susisiekimo gatvės ir takai, šaligatviai, įvairių tipų eismo zonos ir aikštės.

2.3. Pagrindinių susisiekimo linijų klasifikacija nurodyta 1 lentelėje. Susisiekimo linijos suskirstytos į šešias pagrindines kategorijas:

A – greito eismo gatvės;

B – pagrindinės gatvės;

C – aptarnaujančios gatvės;

D – pagalbinės gatvės;

E – pagrindinės pėsčiųjų ir dviračių eismo gatvės ir takai;

F – pagalbiniai pėsčiųjų ir dviračių eismo takai, šaligatviai (juostos).

2.4. A, B, C kategorijų gatvių reikmė ir techniniai parametrai nustatomi bendrajame plane (skaičiuojant vienos eismo juostos laidumą – 1750 lengvųjų automobilių per valandą). Jeigu bendrieji planai neparengti, – gatvių reikmė ir parametrai nustatomi didelių ir vidutinių miestų susisiekimo sistemų specialiuosiuose planuose; miestelių ir kaimų detaliuosiuose planuose.

Pagrindinė susisiekimo linijų klasifikacija

1 lentelė

Grupės	Kategorijos	Indeksas	Pagrindinė paskirtis
Motorizuoto eismo	Greito eismo gatvės	A	Miesto ilgi ir pastovūs transporto ryšiai bei ryšiai su užmiesčio svarbiausiais keliais. Tranzitinis eismas.
	Pagrindinės gatvės	B	Susisiekimas tarp miesto funkcinių zonų, rajonų, centrų, didžiųjų transporto stočių. Ryšiai su užmiesčio keliais.
	Aptarnaujančios gatvės	C	Miesto plano funkcinės ir kompozicinės ašys. Pagrindinės keleivių viešojo susisiekimo linijos.
	Pagalbinės gatvės	D	Miesto vidaus transporto ryšiai. Lokalinės funkcinės ir

			kompozicinės ašys. Srautų paskirstymas į smulkias teritorijas, privažiavimai prie atskirų statinių ir kitų objektų.
Nemotorizuoto eismo	Pagrindinės pėsčiųjų ir dviračių eismo gatvės, takai, šaligatviai	E	Susisiekimas pėsčiomis, dviračiais ir kitomis biotransporto rūšimis tarp atskirų miesto dalių, su miesto centru, darbo ir poilsio vietomis. Netolimas susisiekimas su priemiesčio zona.
	Pagalbiniai pėsčiųjų ir dviračių eismo takai, juostos ir šaligatviai	F	Vietinis susisiekimas tarp namų grupių, lokalinių centrų. Vaikų pasivažinėjimas.

PASTABA: kiekviena šių kategorijų priklausomai nuo skaičiuojamojo greičio turi indeksus „1“ arba „2“ ir apibūdinama pagal 7 lentelėje pateiktus techninius parametrus.

2.5. D ir F kategorijų gatvių reikmė ir techniniai parametrai nustatomi detaliuosiuose planuose.

2.6. Pėsčiųjų ir atskirų transporto rūšių eismo sąlygos motorizuoto eismo gatvėse nustatomos pagal 2 lentelę.

Gatvių erdvės panaudojimo reikalavimai

2 lentelė

Gatvių kategorijos	Pėsčiųjų eismas	Dviračių eismas	Viešojo transporto eismas	Sunkvežimių eismas	Automobilių statymas
A	N	N	E	S	Pi
B	Ša	Aj	B*	S	Pi; Pj
C	Ša	Vt; Aj	B	Sa	P
D	Š	Vt; Vs	N	Sa	P

Pažymėjimai lentelėje:

Pėsčiųjų eismas: N – neprojektuojamas; Ša – šaligatvis (takas), atskirtas nuo važiuojamosios dalies apsaugine juosta; Š – šaligatvis (takas) gali būti įrengtas be apsauginės juostos.

Dviračių eismas: N – neprojektuojamas; Aj – takas, atskirtas nuo važiuojamosios dalies ne siauresne kaip 4,5 m apsaugine juosta B ir 3,5 m – C kategorijos gatvėse; Vt – važiuojamojoje gatvės dalyje pažymėtas takas; Vs – dviračių eismas bendrame sraute.

Viešojo transporto eismas: E – tik ekspreso maršrutų linijos; B* – galimas eismas bendrame sraute su stotelėmis atlankose arba specialiosiose juostose; B – galimas eismas bendrame sraute arba specialiosiose juostose; N – eismas negalimas (išskyrus D1 kategorijos gatvėse, išplatinus važiuojamąją dalį iki 7,0 m).

Sunkvežimių eismas: S-galimas bet kurių krovininio transporto priemonių, ratinių savaeigių mechanizmų eismas; Sa – galimas lengvųjų (iki 5 t bendrosios masės) krovininių automobilių ir aptarnaujančiojo transporto eismas.

Automobilių statymas: Pi -izoliuotose aikštelėse; Pj – tik B2 kategorijos gatvėse, šalia važiuojamosios dalies specialiai įrengtose juostose; P – transporto priemonių statymas leistinas, būdas nereglamentuojamas.

2.7. Prioritetiniam pėsčiųjų, viešajam keleiviniam transportui ir ramiam transporto eismui organizuoti naudojama papildoma D kategorijos gatvių klasifikacija pagal 3 lentelę.

2.8. Projektuojant pagrindines pėsčiųjų ir ramaus transporto eismo zonas, iš C, D, E ir F gatvių ir gretimų joms teritorijų gali būti sudaromos eismo zonos, kurios nurodytos 4 lentelėje.

2.9. Sankryžoms įrengti, transporto priemonių eismui ir statymui, pėsčiųjų eismui ir rekreacijai formuojamos aikštės. Jų klasifikacija pateikta 5 lentelėje.

2.10. Visi užmiesčio keliai, kertantys miesto administracines užstatytas ir pirmosios eilės plėtos teritorijas, projektuojami pagal šio reglamento reikalavimus. Esant reikalui ir susitarus suinteresuotoms institucijoms, šie užmiesčio keliai gali būti projektuojami pagal automobilių kelių projektavimo normas arba pagal suderintus projektavimo reikalavimus. Užmiesčio keliai neužstatytose miesto teritorijose projektuojami pagal automobilių kelių projektavimo normas.

Papildoma gatvių klasifikacija

3 lentelė

Pagrindinė klasifikacija	Papildomos klasifikacijos indeksas	Pavadinimas	Paskirtis ir funkcijos
D(1)(*)	D(1-1)	Viešojo susisiekimo gatvė	Prioritetiniam viešojo transporto eismui. Esant pagrindimui, galimas aptarnaujančiojo, specialiojo ar šių gatvių gyventojų transporto priemonių ribotas eismas ir statymas.
	D(1-2)	Ramaus eismo gatvė	Mišriam pėsčiųjų, dviratininkų ir šios zonos gyventojų lengvųjų automobilių eismui su greičio apribojimais (ženklais, specialia inžinerine įranga ir kitais būdais). Esant pagrindimui, galimas viešojo keleivinio, aptarnaujančiojo transporto priemonių eismas. Leistinas transporto priemonių statymas.
	D(1-3)	Parko gatvė ar kelias	Lengvųjų automobilių, pėsčiųjų ir dviratininkų eismui į rekreacines zonas ir jų ribose.
D(2)	D(2-1)	Pėsčiųjų gatvė	Prioritetiniam pėsčiųjų eismui ir nužymėtose specialiose juostose dviračių eismui. Galimas viešojo keleivinio transporto eismas.
	D(2-2)	Akligatvis**	Privažiuoti ir prieiti prie atskirų pastatų ar objektų.
	D(2-3)	Skersgatvis	Trumpa atkarpa (jungtis) tarp D gatvių: privažiavimui, priėjimui prie atskirų pastatų ar objektų.
	D(2-4)	Gatvė – automobilių aikštelė	Automobiliams statyti, pėsčiųjų ir dviratininkų eismui.

* – Pėsčiųjų, dviratininkų eismas gali būti numatomas bendrame sraute arba atskirai.

** – Akligatvių pabaigoje turi būti įrengtos automobilių apsisukimo aikštelės. Minimalus aikštelės dydis, esant stačiakampio formai, – 12,5 x 12,5 m, apskritimui – $R = 6,0$ m.

Eismo zonų klasifikacija

4 lentelė

Indeksas	Zonos pavadinimas*	Paskirtis
N(Z)	Ramaus eismo zona	Mišriam pėsčiųjų, dviračių, šios zonos gyventojų ir aptarnaujančiųjų automobilių eismui ir statymui. Galimas viešojo keleivinio transporto priemonių eismas. Turi būti eismo greičio, laiko apribojimai eismui, parkavimui ir pan.
G(Z)	Gyvenamoji zona	Pėsčiųjų, dviratininkų ir lengvųjų automobilių eismui, statymui pagal kelių eismo taisyklių reikalavimus.
P(Z*)	Pėsčiųjų zona	Mišriam pėsčiųjų, dviračių, šios zonos gyventojų ir aptarnaujančiųjų automobilių eismui. Galimas čia dirbančių žmonių lengvųjų automobilių ir viešojo transporto priemonių eismas.

* – Galimos ir kitokios eismo zonos, kurių konkreči paskirtis nurodoma planavimo dokumente (bendrajame ar detalajame plane).

Aikštčių klasifikacija

5 lentelė

Indeksas	Aikštės pavadinimas	Paskirtis
G(1)	Motorizuoto eismo	Įvairių tipų ir formų sankryžoms įrengti ir funkcionuoti; viešojo transporto maršrutų galiniams punkтамs įrengti.
G(2)	Mišraus eismo	Transporto priemonių, pėsčiųjų bei dviračių eismui, transporto priemonėms statyti; viešojo transporto stotelėms įrengti.
G(3)	Nemotorizuoto eismo	Pėsčiųjų ir dviratininkų eismui, rekreacijai. Esant pagrindimui, dalis aikštės gali būti skirta transporto priemonėms statyti, viešojo transporto stotelėms įrengti.

3. PAGRINDINIAI GATVIŲ TINKLO PROJEKTAVIMO REIKALAVIMAI

3.1. A, B ir C kategorijų gatvių tinklas turi būti rišlus. Miestų ir miestelių susisiekimo tinklų rišlumo koeficientas turi būti $>1,5$. Kaimuose šis koeficientas neregamentuojamas. Koeficientas apskaičiuojamas taip: $\varphi = g:S$, čia:

g – gatvių atkarpų skaičius;

S – sankryžų skaičius.

3.2. A, B ir C kategorijų gatvių trasos kreivumo koeficientas turi būti $<1,25$. Koeficientas apskaičiuojamas taip: $\varphi = l:l_0$, čia:

l – gatvės atkarpos ilgis tarp sankryžų;

l_0 – tiesės tarp sankryžų ilgis.

Išimtys galimos esant sudėtingam reljefui.

3.3. Dėl viešojo transporto maršrutų linijų normuojamas B ir C kategorijų tinklo tankis. Jis turi būti toks, kad iš tarp gatvių esančių teritorijų atstumas iki viešojo transporto stotelių neviršytų 5 skyriuje nurodytų dydžių.

3.4. Gatvėms įrengti nustatomi tokie reikalavimai:

A kategorijos – gatvė turi būti izoliuota nuo gretimų gyvenamųjų namų, viešosios paskirties statinių, rekreacinių ir saugomų teritorijų;

B kategorijos – gatvė gali būti iš dalies izoliuota nuo gretimų gyvenamųjų namų, viešosios paskirties užstatymo, rekreacinių ir kitų saugomų teritorijų;

C kategorijos – gatvės raudonosios linijos gali sutapti su užstatymo linijomis.

3.5. Sankryžos ir sankirtos tarp įvairių kategorijų gatvių gali būti planuojamos tik 6 lentelėje nurodytu būdu.

3.6. Įvažiavimai ir išvažiavimai į B ir C kategorijos gatves dešiniaisiais posūkiais gali būti įrengiami tokiu atstumu:

Gatvės kategorija	Minimalus atstumas tarp gretimų įvažiavimų (m) išvažiavimų (m)	Minimalus atstumas tarp gretimų
B	150 – 200	700 – 800
C	100 – 120	400 – 500

PASTABA: atskirais atvejais (miestų centruose, intensyvaus apstatymo teritorijose ir pan.) C kategorijos gatvėse atstumas tarp gretimų įvažiavimų ir išvažiavimų dešiniaisiais posūkiais turi būti ne mažesnis kaip 50 metrų.

3.7. Motorizuoto eismo gatvėse atstumai tarp sankryžų turi būti ne mažesni kaip:

A kategorijos – 1000-1500 m;

B kategorijos – 600-800 m;

C kategorijos – 400-600 m;

D1 kategorijos – ne mažiau kaip 50 m;

D2 kategorijos ir nemotorizuoto eismo gatvėse atstumai tarp sankryžų neribojami.

Sankryžų ir sankirtų įrengimo būdai

6 lentelė

	A(1)	A(2)	B(1)	B(2)	C(1)	C(2)	D(1)	D(2)	E(1)	E(2)	F(1)	F(2)
A 1	2	2	2	2	2*	0	0	0	0	0	0	0
A 2		2	2	2*	2*	0	0	0	0	0	0	0
B 1			2, 1	1	2, 1	1	1*	0	0	0	0	0
B 2				1	1	1	1*	0	0	0	0	0
C 1					1	1	1	1	1*	0	0	0
C 2						1	1	1	1	1*	0	0
D 1							1	1	1	1	1	1
D 2								1	1	1	1	1
E 1									1	1	1	1
E 2										1	1	1
F 1											1	1
F 2												1

Sankryžos: 1 – vieno aukšto; 2 – skirtingų aukštų;

Sankirtos: 0 – gatvių prasilenkimas skirtingu aukščiu.

* – Pagal pagrindimą gali būti projektuojama nurodyto tipo sankryža arba tik sankirta.

3.8. Gatvės gali būti plėtojamos etapais, iš pradžių įrengiant žemesnės kategorijos gatves ir paliekant reikalingą teritorijos plotą ateityje numatamai gatvių juostai tarp raudonųjų linijų įrengti.

Gatvės važiuojamosios dalies plėtojimo rezervas paliekamas įrengiant laikinąją centrinę skiriamąją juostą ar panaudojus kitus ekonomiškai pagrįstus sprendinius.

3.9. Motorizuoto eismo gatvių tinklas turi užtikrinti priešgaisrinių ir kitų specialiųjų tarnybų transporto priemonių privažiavimą iki pastatų ne tolimesniu kaip 25 m atstumu.

4. GATVIŲ PAGRINDINIAI TECHNINIAI PARAMETRAI

4.1. Skaičiuojamieji gatvių parametrai nustatomi pagal 7 lentelę.

4.2. Bendroju atveju gatvės juosta tarp raudonųjų linijų yra skirta įrengti važiuojamąją dalį ir kitus gatvės elementus (šaligatvius, pėsčiųjų ir dviratininkų takus); inžinerinius tinklus; transporto priemonių aptarnavimo pastatus, stovėjimo vietas; taršos slopinimo įrangą; želdinius.

7 lentelėje nurodytas gatvės juostos plotis gali būti sumažintas dviem atvejais:

- kai netiesiami takai, tinklai ir nereikalinga taršos slopinimo įranga;
- kai naudojami racionalesni inžinerinių tinklų įrengimo būdai, efektyvesnė taršos slopinimo įranga ir būdai.

Pagrindiniai gatvių techniniai parametrai

7 lentelė

Gatvių kategor. indeksas	Gatvės juostos plotis tarp raudonųjų linijų (m)	Skaičiuojamasis greitis (km/h)	Matymo laukas sankryžose, įvažiuimuose, perėjose (m)	Eismo juostų skaičius vnt.		Eismo juostų plotis (m)	Maksimalus išilginis nuolydis %	Minimalios horizontalios kreivės (m)	Centrinės skiriamosios juostos plotis (m)
A1	70-100	100	Pagal skaičiav.	4	6**	3,75	4	500	6
A2		80	140	4	6**	3,75	4	400	6
B1	40-70	70	110	4	6**	3,50	5	250	3,5
B2		60	80	2	6**	3,50	6	150	***
C1	20-40	60	80	2	6	3,50	6	120	*

C2		60	80	2	4	3,25	7	90	**	*
									**	
D1	15-20	50	60	2	2	3,0	8	60	**	*
D2		40	40	1	2	3,5/2, 75	10	30	**	*
									**	
E1	10-15	30	10	2+2*	2+4	1,5/0,75	4	30		-
E2		30	10	2+2*	2+4	1,25/0, 75	4	30		-
F1	5-10	30	10	2+2*	2+4	1,00/0, 75	4	30		-
F2		30	10	1+1	1+1	1,00/0, 75	4	30		-

* – Vienas iš takų, skirtų dviračių ir pėsčiųjų eismui, gali būti nenumatomas. Kai dviračių eismo intensyvumas yra mažesnis negu 50 dv./val., leidžiama planuoti bendrą pėsčiųjų ir dviračių taką.

** – Ypatingais atvejais juostų skaičius gali būti padidintas.

*** – Centrinės skiriamosios juostos esant reikalui įrengiamos ties pėsčiųjų perėjomis, statant kelio ženklus ir pan.

4.3. Rekonstrukcijos ir sudėtingomis reljefo sąlygomis skaičiuojamasis greitis gali būti sumažintas: A kategorijos gatvių – 20 km/val., B, C1 ir D1 kategorijų – 10 km/val. Nemotorizuoto eismo gatvėse techninių ir specialiųjų tarnybų automobilių eismui nustatomas 30 km/val. skaičiuojamasis greitis.

4.4. Gatvės važiuojamosios dalies juostų skaičius nustatomas įvertinus maksimalų leistiną vienos eismo juostos laidumą – 1750 lengvųjų automobilių per valandą, bei įvertinus laidumą ribojančius veiksnius.

4.5. Jeigu pagal skaičiavimus planuojamų A, B, C kategorijų gatvių apkrovimas yra mažesnis negu 30 % minimalaus juostų skaičiaus laidumo – gatvė netiesiama, išskyrus atvejus, kai ši gatvė yra vienintelė jungtis arba vietoj A, B, C tiesiama D kategorijos gatvė.

Jeigu gatvės apkrovimas pagal skaičiavimus viršija maksimalų juostų skaičiaus laidumą – didinamas gatvių tinklo tankis, išskyrus A ir B gatves (7 lentelė).

4.6. Eismo juostos plotis padidinamas: 0,25 m B kategorijos gatvėse, jeigu sunkusis transportas sudaro daugiau kaip 30 % bendrojo srauto, ir 0,5 m D1 kategorijos gatvėse, jeigu jose numatomi viešojo keleivinio transporto maršrutai.

4.7. Esant sudėtingam reljefui, maksimalūs išilginiai gatvių nuolydžiai atskirose atkarpose gali būti didesni 2 % negu nurodyta 7 lentelėje (kai bendrosios eismo sąlygos yra pakankamos saugiam eismui).

4.8. Gatvėse, kuriose eismo juostų skaičius sudaro po vieną kiekviena kryptimi, prieš sankryžas įrengiama po 2 eismo juostas.

A, B, ir C kategorijų gatvių sankryžose turi būti įrengtos ne mažiau kaip 2 papildomos juostos kairiesiems ir (ar) dešiniems posūkiams.

Jeigu papildomos juostos yra rezervuojamos, jose negali būti inžinerinių tinklų, apšvietimo ir kitų atramų.

Papildomų juostų plotis turi būti analogiškas gatvės pagrindinių juostų pločiui, o ilgis nustatytas skaičiavimais. Papildomą juostą sudaro ne trumpesnės kaip 40 m ilgio pastovaus pločio ir 30-50m ilgio kintamo pločio atkarpos.

4.9. Dešiniųjų posūkių minimalūs spinduliai (R) sankryžose:

A ir B kategorijos gatvėse – 12–15 m;

C kategorijos gatvėse – 10–12 m;

D kategorijos gatvėse – 6–8 m.

Skirtingų kategorijų gatvių sankryžų R nustatomi pagal aukštesnės kategorijos gatvių reikalavimus.

4.10. Gatvių sankryžose, įvažiavimų į gatves ir pėsčiųjų perėjų zonose turi būti užtikrintas normalus matymo laukas. Matymo lauke draudžiama kioskų, prekybinių furgonų, reklamos ar kitų objektų statyba, medžių ir krūmų sodinimas. Minimalūs matymo atstumai nurodyti 7 lentelėje. Atstumai matuojami nuo skaičiuojamojo konflikto taško.

Ten, kur sudaryti matymo lauko neįmanoma, turi būti įrengtos eismą reguliuojančios ar kitos eismo saugos priemonės.

4.11. Užstatytose teritorijose pėsčiųjų (dviračių) takų susikirtimai su A kategorijos gatvėmis ir geležinkelio linijomis įrengiami skirtingais aukštais, kas 400–800 m. Žemesnės kategorijos gatvių susikirtimai su pėsčiųjų (dviračių) takais planuojami kas 200-300 m.

4.12. Pėsčiųjų eismo gatvių, šaligatvių ir takų plotis apskaičiuojamas įvertinus eismo intensyvumą. Vienos pėsčiųjų eismo juostos plotis – 0,75 m, eismo laidumas – 800–900 pėsčiųjų per valandą viena kryptimi. Rekomenduojama nerengti šaligatvių, siauresnių nei 1,5 m, išskyrus ekstensyvias pavienių pėsčiųjų eismo teritorijas, -1,0 m.

4.13. Dviračių takų plotis apskaičiuojamas įvertinus eismo intensyvumą. Vienos dviračių eismo juostos plotis – 1,5 m (ankštų vietų –1,25 m), laidumas – 300 dviratininkų per valandą viena kryptimi.

Dviračių juostos gatvės važiuojamojoje dalyje gali būti tik tada, kai eismo greitis apribotas iki 30 km/val. arba yra nedidelis (100–200 aut./val.) eismo intensyvumas. Dviratininkų eismui skiriamos 1,2 m pločio kraštinės važiuojamosios dalies pažymėtos juostos kiekvienai eismo kryptčiai.

4.14. Motorizuoto eismo gatvių ir pėsčiųjų, dviračių perėjų susikirtimuose bortelių aukštis neturi viršyti 2 cm.

4.15. Gatvių važiuojamosios dalies minimalūs vertikalinių kreivių spinduliai nustatomi priklausomai nuo skaičiuojamojo greičio:

Skaičiuojamasis greitis, km/h	Išgaubtos kreivės R, m	Igaubtos kreivės R, m
100	6000	1500
80	4000	1500
70	3500	1000
60	2000	500
50	1500	400
40	1000	300
30	600	200

4.16. B ir C kategorijos dviejų eismo juostų gatvių atkarpose, ilgesnėse negu 300 m ir turinčiose išilginį nuolydį, didesnę nei 4 %, įkalnėse turi būti įrengta papildoma eismo juosta.

5. PAGRINDINIAI VAŽIUOJAMOSIOS DALIES SKERSINIO PROFILIO ELEMENTAI

5.1. Pagrindiniai važiuojamosios dalies skersinio profilio elementai nurodyti 8 lentelėje:

a – važiuojamosios dalies vienos eismo juostos plotis;

b(1); b2 – apsauginės juostos;

c – papildoma avarinė juosta A1 kategorijos gatvėse ir juostos automobiliams statyti (visur – automobiliai statomi lygiagrečiai su važiuojamosios dalies ašimi);

d – centrinė skiriamoji arba horizontalaus žymėjimo juosta;

e – 0,5 m pločio juosta bortams įrengti ir eksploatavimo tarnybų reikmėms;

p – bendras važiuojamosios dalies juostos plotis. Skersinio profilio sutartiniame pažymėjime nurodomas bendras juostos plotis ir skaičiuojamasis greitis;

j – eismo juostų skaičius.

5.2. Centrinė skiriamoji juosta užstatytose teritorijose gali būti susiaurinta iki 2,0 – 3,5 m pločio, įrengus skiriamuosius barjerus.

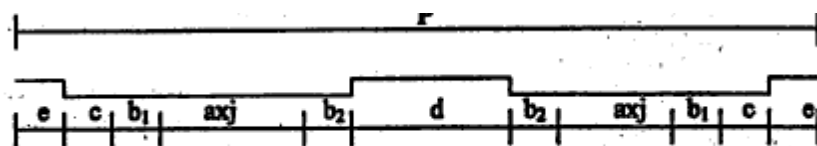
5.3. Gatvių važiuojamosios dalys skirtingo dydžio miestuose, miesteliuose ir kaimuose nurodytos 9 lentelėje.

5.4. C2 ir D kategorijos gatvėse automobilius statant statmenai su važiuojamosios dalies ašimi, stovėjimo juostos plotis 4,2 – 4,5 m.

Pagrindiniai važiuojamosios dalies skersinio profilio elementai

8 lentelė

Gatvės kategorija	Skersinio profilio sutartinis žymėjimas (važiuoj. dalies plotis, m, skaič. greitis)	Eismo juostų skaičius	Plotis (m)						
			E	p	a	b(2)	b(1)	c	d
A(1)	M29,00/100	4	0,5	29,00	3,75	0,5	0,25	2,75	6,0
	M36,50/100	6	0,5	36,50	3,75	0,5	0,25	2,75	6,0
A(2)	M24,00/80	4	0,5	24,00	3,75	0,5	0,5	-	6,0
	M29,0/80	6	0,5	29,00	3,75	0,5	0,5	-	6,0
B(1)	M20,50/70	4	0,5	20,50	3,50	0,5	0,5	-	3,5
	M26,00/70	4	0,5	26,00	3,50	0,5	0,25	2,5	3,5
	M27,50/70	6	0,5	27,50	3,50	0,5	0,5	-	3,5
B(2)	M9,00/60	2	0,5	9,00	3,50	-	0,5	-	-
	M16,00/60	4	0,5	16,00	3,50	-	0,5	-	-
	M20,00/60	4	0,5	20,00	3,50	-	0,25	2,25	-
	M23,00/60	6	0,5	23,00	3,50	-	0,5	-	-
	M26,00/60	6	0,5	26,00	3,50	0,5	0,5	-	2,0
	M30,00/60	6	0,5	30,00	3,50	0,5	0,25	2,25	2,0
C(1)	M8,00/60	2	0,5	8,00	3,50	-	0,25	-	-
	M13,00/60	2	0,5	13,00	3,50	-	0,25	2,25	-
	M11,50/60	3	0,5	11,50	3,50	-	-	-	-
	M15,75/60	4	0,5	15,75	3,50	-	0,25	-	0,25
	M20,25/60	4	0,5	20,25	3,50	-	0,25	2,25	0,25
C(2)	M7,50/50	2	0,5	7,50	3,25	-	-	-	-
	M12,50/50	2	0,5	12,50	3,25	-	0,25	2,25	-
	M10,75/50	3	0,5	10,75	3,25	-	-	-	-
	M14,00/50	4	0,5	14,00	3,25	-	-	-	-
	M19,00/50	4	0,5	19,00	3,25	-	0,25	2,25	-
D(1)	M7,00/40	2	0,5	7,00	3,00	-	-	-	-
	M12,00/40	2	0,5	12,00	3,00	-	0,25	2,25	-
D(2)	M6,50/30	2	0,5	6,50	2,75	-	-	-	-
	M4,50/30	1	0,5	4,50	3,5	-	-	-	-
	M7,25/30	1	0,5	7,25	3,5	-	-	2,75	-



Gatvių važiuojamosios dalys miestuose, miesteliuose ir kaimuose

Gatvių važiuojamosios dalys miestuose, miesteliuose ir kaimuose

9 lentelė

Kategorija	Sutartinis žymėjimas	Miesto, miestelio, kaimo dydis (tūkst. gyvent.)					
		>250	100- 250	50-100	20-50	5-20	<5
A(1)	M29,00/100	*					
	M36,50/100	*					
A(2)	M24,00/80	*	*				
	M29,00/80	*					

B(1)	M20,50/70	*	*	*	*	*	
	M26,00/70	*	*	*	*	*	
	M27,50/70	*	*	*			
B2	M9,00/60	*	*	*	*	*	*
	M16,00/60	*	*	*	*	*	
	M20,00/60	*	*	*	*	*	
	M23,00/60	*	*	*			
	M26,00/60	*	*	*			
	M30,00/60	*	*				
C1	M8,00/60	*	*	*	*	*	*
	M12,50/60	*	*	*	*	*	*
	M10,75/60	*	*	*	*	*	*
	M14,75/60	*	*	*	*		
	M19,25/60	*	*	*	*		
C2	M7,00/50	*	*	*	*	*	*
	M12,00/50	*	*	*	*	*	
	M10,00/50	*	*	*	*	*	
	M13,00/50	*	*	*	*		
	M18,00/50	*	*	*	*		
D1	M7,00/40	*	*	*	*	*	*
	M12,00/40	*	*	*	*	*	*
D2	M6,50/30	*	*	*	*	*	*
	M4,50/30	*	*	*	*	*	*
	M7,25/30	*	*	*	*	*	*

IV SKYRIUS. SUSISIEKIMO TINKLO MAZGAI (SANKRYŽOS, SANKIRTOS, PĖSČIŲJŲ PERĖJOS)

1. BENDROSIOS NUOSTATOS

1.1. Šiame skyriuje vartojami tokie patys teiginiai, kaip ir 3 skyriuje.

2. SUSISIEKIMO TINKLO MAZGŲ PLANAVIMO REIKALAVIMAI

2.1. Susisiekimio tinklo mazgai (sankryžos, sankirtos ir t. t.) turi atitikti šiuos reikalavimus:

- užtikrinti maksimalų eismo dalyvių, įskaitant pėsčiuosius ir nemotorizuotas transporto priemones, saugumą;
- užtikrinti esamo ir prognozuojamo transporto ir pėsčiųjų eismo intensyvumo, srauto struktūros reikalavimus;
- mazgo projektiniai sprendiniai turi garantuoti minimalias automobilių prastovos sąlygas, minimalų teritorijos poreikį;
- mazgo projektiniai sprendiniai turi užtikrinti tolesnės jo plėtros galimybes.

2.2. Šie reikalavimai yra pagrindiniai mazgo variantinio planavimo sprendinių įvertinimo kriterijai.

3. NEREGULIUOJAMO EISMO SANKRYŽOS

3.1. Nereguliuojamo eismo sankryžos įrengiamos miestų, kaimų ir miestelių žemiausių kategorijų, su nedideliu eismo intensyvumu, gatvių susikirtimuose.

3.2. Eismo pirmumą nustato patys eismo dalyviai pagal patvirtintas kelių eismo taisykles.

3.3. Nereguliuojamo eismo sankryžose būtina užtikrinti matomumo lauką pagal III skyriaus 4.10 p. ir 7 lentelės reikalavimus.

3.4. Nereguliuojamas sankryžas galima rengti, kai bendras sankryžos apkrovimas neviršija 380 lengvųjų ir jiems prilygintų automobilių per valandą ir pėsčiųjų eismo intensyvumas didžiausia kryptimi neviršija 150 žmonių per valandą.

Rekomendacija: nereguliuojamo eismo sankryžos planuotinos tik tada, kai nė vienos gatvės plotis nėra didesnis kaip 9 m.

4. REGULIUOJAMO EISMO SANKRYŽOS

4.1. Sankryžose eismas gali būti reguliuojamas tokiais būdais:

- ženklais, važiuojamosios dalies žymėjimu;
- salelėmis ir posūkiams skirtomis juostomis;
- šviesoforais;
- mišriais būdais.

4.2. Reguliavimas ženklais ir važiuojamosios dalies žymėjimas taikomas žemesnių kategorijų gatvių susikirtimuose, jeigu eismo intensyvumas neviršija nurodytojo šio skyriaus 3.4 p., tačiau tai būtina dėl eismo saugos.

Rekomendacija: eismo pirmenybė nebūtinai suteikiama didesnio srauto kryptimi.

4.3. Centrine salele ar keliomis salelėmis eismas gali būti reguliuojamas C, D kategorijų gatvių susikirtimuose, jeigu bendras įvažiuojančio į sankryžą srauto dydis yra ne didesnis kaip 1750 aut./val., o bet kurią gatvę kertančio pėsčiųjų (dviratininkų) srauto dydis yra ne didesnis kaip 150 pėsč./val.

4.4. Sankryžas, kuriose eismas reguliuojamas salelėmis, draudžiama planuoti vietose, kur artimiausiu metu prognozuojamas srautas gali viršyti 4.3 p. nurodytus dydžius.

4.5. Sankryžose, kuriose eismas reguliuojamas centrine salele, leidžiama planuoti ne daugiau kaip 3 eismo juostas, kurių plotis nustatomas įvertinus centrinės salelės spindulį ir (ar) skaičiuojamą greitį.

Rekomendacijos: 1. Sankryžos, kuriose eismas reguliuojamas centrine salele, įrengtinos daugiau kaip 4 gatvių sankryžose, aikštėse ir tada, kai šiose gatvėse nėra troleibusų, tramvajų linijų.

2. Sankryžose, esant didesniui kaip 150 pėsč./val. srautui, įrengtinos šviesoforais reguliuojamos ar požeminės (antžeminės) pėsčiųjų perėjos.

4.6. Eismo reguliavimas šviesoforais gali būti planuojamas B, C, D, E ir F gatvių ir kitų susisiekimo linijų sankryžose, jeigu čia eismo sąlygos neatitinka 3 ir 4.1-4.4 punktų reikalavimų.

4.7. Kitos papildomos sąlygos, kurioms esant būtina planuoti reguliuojamas šviesoforais sankryžas:

4.7.1. mažiausio transporto priemonių eismo sąlyga: darbo dieną aštuonias valandas motorizuotų transporto priemonių eismo intensyvumas 1 eismo juostos gatvėse yra ne mažesnis kaip 380 – 750 aut./val., kitoje susikertančioje gatvėje – 190 – 75 aut./val. Analogiškai 2 ir daugiau juostų gatvėse – 480 – 900 aut./val., kitoje – 240 – 100 aut./val.;

4.7.2. mažiausio pėsčiųjų eismo sąlyga: darbo dieną aštuonias valandas pėsčiųjų (ir dviratininkų) srautas yra ne mažesnis kaip 150 pėsč./val. ir kerta bent vieną gatvę;

4.7.3. per paskutiniuosius 12 mėn. sankryžoje yra įvykusios ne mažiau kaip 3 statistinės eismo nelaimės;

4.7.4. jeigu 4.7.1 ir 4.7.2 p. nurodyti rodikliai siekia 70 – 80%;

4.7.5. jeigu sankryža yra netoli mokyklos ar kitos vaikų įstaigos arba vaikų kelyje į mokyklą.

4.8. Eismo laidumas reguliuojamose sankryžose nustatomas skaičiavimais. Skaičiavimo metodika šiame reglamente neregamentuojama.

4.9. Sankryžose gali būti mišrus reguliavimas. Tokiu atveju ženklai statomi taip, kad užtikrintų eismo reguliavimą neveikiant šviesoforams. Eismo saugai gali būti planuojamos salelės pėstiesiems ir priešpriešinio eismo juostų ar dešiniojo bei kairiojo posūkio atskyrimui.

5. SKIRTINGŲ AUKŠTŲ SANKRYŽOS

5.1. Skirtingų aukštų sankryžos planuojamos susikertant A1, A2, B1, B2, C1, C2 kategorijų gatvėms (3 skyr., 6 lentelė).

5.2. Kitų kategorijų gatvių skirtingų aukštų sankryžos įrengiamos tada, kai kito tipo sankryžos:

5.2.1. negarantuoja reikiamo srautų laidumo;

5.2.2. negarantuoja saugaus eismo;

5.2.3. negali būti įrengtos dėl esamų ar planuojamų inžinerinių tinklų, esant sudėtingam reljefui ar specialiesiems reikalavimams.

5.3. Skirtingų aukštų sankryžų projektai gali būti įgyvendinami etapais.

5.4. Skirtingų aukštų sankryžų pagrindiniai elementai:

- susikertančios gatvės;

- viadukai;

- susikertančių gatvių jungtys.

5.5. Sankryžos ribose susikertančių gatvių ir jungčių parametrai nustatomi tokie patys, kaip ir atitinkamos kategorijos gatvių.

5.6. Viadukams projektuoti taikomos tiltų projektavimo normos SNIT 2.05.03-84 „Tiltai ir vamzdžiai“. Viaduko pagrindiniai parametrai parenkami atsižvelgus į gatvės, kurios traseje jis tiesiamas, reikalavimus.

5.7. Viadukų, tiltų ir požeminių perėjų pėsčiųjų takai sankryžose turi būti projektuojami atsižvelgiant į RSN 154-93 „Gyvenamieji ir visuomeniniai pastatai bei aplinka, pritaikyti žmonėms su fiziniais trūkumais“.

5.8. Viaduko gabaritai nustatomi pagal Automobilių kelių projektavimo normas ir taisykles PNT-K95 2.4 p. ir Automobilių kelių tiltų projektavimo normas ir taisykles PNT-T97.

5.9. Sklypų, skirtų sankryžai įrengti, ribose gali būti projektuojami automobilių techninės infrastruktūros statiniai, jeigu jie nesumažina sankryžos laidumo ir nesudaro prielaidų eismo nelaimėms.

6. SANKIRTOS

6.1. Gatvių sankirtos (skirtingų aukštų gatvių susikirtimas be tiesioginių jungčių) planuojamos pagal 3 skyriaus 6 lentelės reikalavimus.

6.2. Sankirtos su geležinkeliais projektuojamos pagal SPAB „Lietuvos geležinkeliai“ arba žinybos, geležinkelio savininkės, ir savivaldybės technines sąlygas, vadovaujantis SN ir T II – 39 – 76 „Geležinkeliai 1520 mm pločio“.

6.3. Skirtingų aukštų parametrai nustatomi pagal PNT-K95 „Automobilių kelių projektavimo normas ir taisyklės“ 2.4 p.

6.4. Gatvių sankirtų su troleibusų linijomis parametrai nustatomi įvertinus SNIT 2.05.09-90 „Tramvajaus ir troleibusų linijos“ reikalavimus.

7. PĖSČIŲJŲ PERĖJOS

7.1. Pėsčiųjų ir dviratininkų perėjos gali būti planuojamos tokių tipų:

7.1.1. pėsčiųjų ar dviratininkų takų tęsiniai per motorizuoto eismo gatves, aikštes;

7.1.2. šaligatvių ar (ir) dviratininkų takų tęsiniai per gatvių sankryžų važiuojamąsias dalis;

7.1.3. perėjos – jungtys tarp abiejose gatvės pusėse esančių šaligatvių ir (ar) dviratininkų takų ne sankryžos zonoje.

7.2. Perėjos gali būti planuojamos atskiros pėsčiųjų ir dviratininkų eismui arba bendrai abiemis srautams.

7.3. Pirmojo tipo perėjos (7.1.1 p.) per A kategorijos gatves užstatytose teritorijose planuojamos skirtingų aukštų kas 400 – 800m.

Per žemesnės kategorijos gatves perėjos pagal poreikį gali būti planuojamos kas 200 – 300m.

7.4. Antrojo tipo perėjos (7.1.2 p.) planuojamos visose gatvių sankryžose, kuriose pagal 3 skyriaus 2 lentelės duomenis leidžiama įrengti šaligatvius ir dviračių takus.

7.5. Trečiojo tipo perėjos gali būti planuojamos visur, išskyrus A ir B kategorijų gatves. Atstumas tarp perėjų negali būti mažesnis kaip 50m.

7.6. Visų tipų perėjos gali būti nereguliuojamos, reguliuojamos šviesoforais ir požeminės ar antžeminės, įvertinus 4.6, 4.7, 5.2 punktų reikalavimus.

7.7. Jei važiuojamoji gatvės dalis yra platesnė nei 4 eismo juostos, jos viduryje įrengiama ne siauresnė kaip 1,5 m pločio pėsčiųjų saugos salelė.

7.8. Visų tipų perėjos turi būti planuojamos atsižvelgiant į RSN 154-93 „Gyvenamieji ir visuomeniniai pastatai bei aplinka, pritaikyti žmonėms su fiziniais trūkumais“.

7.9. Važiuojamojoje dalyje įrengtose pėsčiųjų perėjose turi būti matymo laukas, kurio kraštinės – 8x40 m, esant 40 km/h, ir 10x50 m, esant 60 km/h skaičiuojamajam greičiui. Matymo lauke negali būti želdinių ar statinių, kurių aukštis didesnis nei 0,5 m.

Antžeminės perėjos planuojamos kaip estakados, pėsčiųjų tilteliai – pagal normas SNiT2.05.03-84 „Tiltai ir vamzdžiai“. Gabaritai nustatomi pagal PNT-K95 „Automobilių kelių projektavimo normos ir taisyklės“.

7.10. Minimalus visų tipų perėjų plotis – 4m. Plotis gali būti didesnis priklausomai nuo pėsčiųjų eismo intensyvumo. Vienos 0,75m pločio pėsčiųjų eismo perėjoje juostos skaičiuojamasis laidumas – 1000 pėsč./val., dviratininkų – 300 dv./val.

7.11. Visų tipų perėjos planuojamos kaip integruota sankryžų, viešojo keleivių susisiekimo stotelių zonų ar kitų susisiekimo statinių dalis.

V SKYRIUS. VIEŠOJO KELEIVIŲ SUSISIEKIMO PLANAVIMAS

1. BENDROSIOS NUOSTATOS

1.1. Šis skyrius nustato viešojo keleivių susisiekimo (VKS) autobusais ir troleibusais planavimo minimalius privalomuosius reikalavimus.

1.2. Keleivių specialaus susisiekimo planavimo elementai šiame reglamente minimi tiek, kiek jie yra susiję su viešojo keleivių susisiekimo planavimu.

1.3. Šio reglamento minimalūs privalomieji reikalavimai nepanaikina savivaldybių prievolės ir vežėjų (privačių ar kitokių įmonių) teisės teikti geresnes susisiekimo paslaugas ar miestuose, miesteliuose ir kaimuose organizuoti viešąjį susisiekimą, jeigu jis ir nebūtinas pagal šio skyriaus 2 p. reikalavimus.

1.4. Viešasis keleivių susisiekimas planuojamas įvertinus vienodas savivaldybių ir privačių ar kitokio tipo vežėjų įmonių teises aptarnauti vidaus ir išorės maršrutus.

2. VIDAUS SUSISIEKIMO MARŠRUTŲ REIKMĖ

2.1. Miesto, miestelio ir kaimo vidaus viešojo susisiekimo tinklas planuojamas tik tada, jei:

2.1.1. išorės susisiekimo maršrutai (priemiestiniai, tarp miestinių ar pratęsti gretimo miesto vidaus maršrutai) netenkina šio skyriaus 3p. reikalavimų;

2.1.2. susisiekimo pėsčiomis su miesto, miestelio, kaimo centru, darbo vietomis 30 min. izochrona neapima teritorijos, kurioje gyvena ir yra (arba planuojama) 80 procentų darbo ar gyventojų aptarnavimo vietų.

Rekomendacija: izochrona braižoma susisiekimo pėsčiomis greitį skaičiuojant $v = 70$ m/min.

3. VIEŠOJO KELEIVIŲ SUSISIEKIMO (VKS) PLANAVIMO PAGRINDINIAI TIKSLAI IR REIKALAVIMAI

3.1. Planavimo tikslai:

- viešasis susisiekimas turi tenkinti gyventojų susisiekimo poreikį miesto teritorijoje ne blogiau, nei tai nustatyta šiame reglamente;

- nustatyti prioritетines viešojo susisiekimo sąlygas.

3.2. Planuojant viešąjį susisiekimą, būtina užtikrinti tokius minimalius reikalavimus:

3.2.1. norminių dokumentų reikalavimus atitinkančias susisiekimo sąlygas:

- gyventojų kelionės į darbą skaičiuojamoji trukmė 80 procentų kelionių (arba gyventojų) kaimuose, mažuose ir vidutiniuose miestuose neturi viršyti 30min., dideliuose – 40 min. ir didžiausiuose – 50 min. (kelionės trukmė skaičiuojama įvertinus visas kelionės dalis: atėjimą iki ir nuo stotelės, persėdimą, laukimą ir važiavimą);

- minimaliai būtino VKS tinklo norminio aptarnavimo teritorija (3.5p.) turi būti ne mažesnė negu 80 procentų miesto, miestelio ir kaimo užstatytos teritorijos;

3.2.2. norminį aptarnavimo patikimumą:

- minimali VKS maršrutų darbo trukmė kaimuose, mažuose ir vidutiniuose miestuose -14 val./parą, dideliuose ir didžiausiuose-18 val./parą;

- maksimalus leistinas VKS transporto priemonių eismo intervalas kaimų, mažų ir vidutinių miestų VKS tinklo linijomis – 1 val., dideliuose ir didžiausiuose miestuose – 0,5 val., įvertinus visų maršrutų transporto priemonių eismą kiekvienoje stotelėje;

3.2.3. normines važiavimo sąlygas:

- VKS transporto priemonėse piko valandomis turi būti ne daugiau kaip 5 keleiviai viename kvadratiname salono laisvo grindų ploto metre 70 proc. kiekvieno maršruto tarpstočių.

Rekomendacija: siekti, kad piko valandomis būtų kuo mažesnis tarpstočių skaičius, kuriose keleivių skaičius būtų mažesnis negu 2 keleiviai viename kvadratiname salono laisvo grindų ploto metre;

3.2.4. susisiekimo sąlygų pasirinkimo galimybes dideliuose ir didžiausiuose miestuose:

-turi būti trys pagrindiniai maršrutų tipai: paprastieji, greitieji ir ekspresas;

-susisiekimo greitis greitaisiais ir ekspreso maršrutais turi būti 5 ir 10 km/val. didesnis negu paprastaisiais.

Rekomendacija: dalį eksploatuojamų VKS transporto priemonių turi sudaryti nedideli (iki 30 keleivių talpos) autobusai.

3.3. Minimalūs 3.2 p. nurodyti reikalavimai netaikomi kaimuose ir miestuose, kuriuos aptarnauja priemiesčio, tarpmiestinio ar pratęsto gretimo miesto vidaus maršrutai.

4. VKS TINKLO PLANAVIMAS

4.1. Keleivių susisiekimo tinklą sudaro:

4.1.1. minimaliai būtinas, papildomasis, specialusis.

4.2. Minimaliai būtinas tinklas:

4.2.1. turi tenkinti šio skyriaus 3.2 p. nurodytus reikalavimus;

4.2.2. turi būti eksploatuojamas dėl nuolatinio poreikio.

4.3. Papildomasis tinklas planuojamas ir eksploatuojamas, jeigu:

- yra sezoninė ar kitokia periodiška paklausa;

- minimaliai būtinojo tinklo gatvėse suplanuotas VKS piko valandomis netenkina kai kurių 3.2 p. reikalavimų;

- savivaldybės ar privačios vežėjų įmonės suinteresuotos pagerinti VKS galimybes.

4.3. Specialusis tinklas, skirtas VKS transporto priemonių eismui:

- įmonių autobusų (mikroautobusų), reguliariai vežiojančių darbuotojus į darbą ir namo;

- mokyklų autobusų (mikroautobusų), reguliariai vežiojančių mokinius į mokyklą ir namo;

- įmonių autobusų (mikroautobusų), reguliariai vežiojančių lankytojus į stambius traukos objektus (paslaugos, pramogos ir pan.).

4.4. Minimaliai būtinojo tinklo tankis turi būti toks, kad maksimalus ėjimo pėsčiomis iki viešojo susisiekimo linijų atstumas būtų ne didesnis kaip:

- 500 m – daugiaaukščio intensyvaus užstatymo teritorijose;

- 600 m – mažaaukščio užstatymo didelių ir didžiausiųjų miestų teritorijose;

- 800 m – mažų ir vidutinių miestų, miestelių, kaimų užstatytose teritorijose, sporto, rekreacinėse zonose.

Įvertinus reljefo nuolydį, kiekvienam 10 m aukščių skirtumui maksimalaus ėjimo pėsčiomis atstumai mažinami 100 m.

4.5. Papildomo ir specialiojo tinklo tankis nereglamentuojamas.

4.6. Minimaliai būtinąjo, papildomojo ir specialiojo tinklo linijos gali sutapti ne daugiau kaip 10-20 procentų minimaliai būtinąjo tinklo ilgio.

4.7. Minimaliai būtinąjo tinklo linijos planuojamos iš esmės tik C ir iš dalies B kategorijų gatvėse.

Išimtys:

-A kategorijos gatvėse VKT linijos gali būti planuojamos tik ekspreso maršruto (be stotelių) autobusams;

-D kategorijų gatvėse – tik maršrutams, kuriais važinėja autobusai ir mikroautobusai, jeigu važiuojamosios dalies plotis ne mažesnis kaip 6 metrai.

4.8. Papildomojo ir specialiojo tinklo linijos gali būti planuojamos A, B, C ir D kategorijų gatvėse.

Rekomendacija: mokyklų autobusų linijos planuotinos C ir D kategorijų gatvėse.

4.9. Viešojo ir specialiojo transporto priemonių eismo pobūdis gali būti toks:

- bendrame transporto sraute;
- specialiosiose, tik joms skirtose eismo juostose;
- specialiosiose, tik joms skirtose gatvėse ar gatvių atkarpose;
- ramaus eismo ir pėsčiųjų zonose bei gatvėse.

4.10. Suplanuotasis VKS turi ne tik tenkinti 3.2 p. reikalavimus, bet ir sudaryti sąlygas viešojo susisiekimo tinklui plėsti.

4.11. Minimaliai būtinąjo tinklo geometrinė konfigūracija turi būti tokia, kad būtų galima suplanuoti pakankamai tiesioginio ryšio maršrutų. Skaiciuojamasis persėdimų iš vieno į kito maršruto transporto priemonę koeficientas turi būti ne didesnis kaip 1,25.

4.12. Rekomenduotinos viešojo transporto rūšys priklausomai nuo miestų kategorijos (dydžio):

Gyventojų skaičius (tūkst.)	Miestų kategorijos	Lengvasis metropolitenas	Greitasis tramvajus	Tramvajus	Troleibusas	Autobusas	Taksi	Geležinkelis
5-20	Nedideli					+	+	
20-50	Maži					+	+	
50-100	Vidutiniai			+	+	+	+	
100-250	Dideli		+	+	+	+	+	
250-500	Labai dideli	+	+	+	+	+	+	+
>500	Didžiausi	+	+	+	+	+	+	+

5. VKS STOTELIŲ, PERSĖDIMO IR GALINIŲ PUNKTŲ PLANAVIMAS

5.1. Viešojo keleivių susisiekimo stotelių tipai:

5.1.1. paprastosios stotelės (stotelės);

5.1.2. stotelės-persėdimo punktai;

5.1.3. stotelės -galiniai punktai.

- 5.2. Stotelės yra skirtos tik VKS transporto priemonėms sustojus keleiviams įlipti ir išlipti.
- 5.3. Stotelės gali būti įrengiamos įvažose arba dešiniojoje eismo juostoje.
- 5.4. Stotelės įrengimo būdas grindžiamas šiais pagal tvarką išvardytais kriterijais:
- pėsčiųjų ir keleivių sauga;
 - viešojo keleivių transporto priemonių eismo prioritetu;
 - kitų transporto priemonių eismo sauga.
- 5.5. Stotelių išdėstymo, esant minimaliam būtinajam tinklui, reikalavimai:
- 5.5.1. stotelės įrengiamos už sankryžų pagal eismo kryptį;
- 5.5.2. prieš sankryžas gali būti įrengtos tik tais atvejais, jeigu stotelės vieta iš esmės atitinka svarbaus traukos objekto dislokaciją;
- 5.5.3. stotelės tarp sankryžų įrengiamos tuo atveju, kai, esant viešajam transporto maršrutui, atstumas tarp gretimų sankryžų yra ne mažesnis kaip 600-800 metrų ir tokia stotelių vieta iš esmės atitinka svarbaus traukos objekto dislokaciją bei užtikrinamas pėsčiųjų saugumas pereinant gatvę;
- 5.5.4. atstumas tarp stotelių turi būti ne didesnis negu 4.4 p. nurodytų atstumų ir koeficiento $k-1,25$ sandauga. Šis reikalavimas netaikomas ekspreso ir greitojo susisiekimo maršrutams;
- 5.5.5. stotelės ribose išilginis gatvės nuolydis turi būti ne didesnis kaip 4,0 procentai.
- 5.6. Tuo atveju, kai planuojamasis VKS transporto priemonių eismas yra didesnis negu skaičiuojamasis laidumas (60 transporto priemonių per valandą), įrengiamos dvi atskiros keleivių įlipimo ir išlipimo stotelės.
- 5.7. Reikalavimai, nurodyti 5.5 p. ir 5.6 p., netaikomi tų maršrutų atveju, kai transporto priemonės sustoja bet kurioje vietoje keleivių pageidavimu (įvairių tipų maršrutiniai taksi).
- 5.8. Minimaliai būtiną tinklo stotelėse gali sustoti pagalbinio ir specialaus tinklo maršrutų transporto priemonės. Esant reikalui, tokios stotelės įrengiamos dvigubos.
- 5.9. Atskiros pagalbinių ir specialiųjų maršrutų stotelės, esant bet kuriam keleivių susisiekimo tinklui, tipas grindžiamas pagal 5.4 p. nurodytus kriterijus.
- 5.10. Ramaus eismo ir pėsčiųjų zonose bei gatvėse įvažos nerengiamos.
- 5.11. Persėdimo punktai yra skirti:
- 5.11.1. VKS transporto priemonėms sustoti, keleiviams įlipti ir išlipti ir yra pritaikyti keleiviams persėsti iš vieno maršruto į kitą, neužtrunkant ilgiau kaip 5 min.;
- 5.11.2. VKS transporto priemonėms sustoti, stovėti, persėsti iš vieno vidaus maršruto į kitą ir iš vidaus maršruto į priemiestinį ar kitokį maršrutą; kitoms aptarnavimo reikmėms.
- 5.12. Persėdimo punktai įrengiami:
- 5.12.1. įvažose arba dešiniojoje eismo juostoje, jeigu šio punkto funkcijos atitinka 5.11.1 p. reikalavimus;
- 5.12.2. įrengtuose ne gatvės ribose vidaus ir priemiestinių ar kitokių maršrutų galiniuose ir (arba) tarpiniuose punktuose.
- 5.13. Specialiai įrengtame persėdimo punkte turi būti:
- viešojo transporto priemonių sustojimo ir stovėjimo vieta;
 - pėsčiųjų eismo ir keleivių laukimo vieta, keleivių paviljonas;
 - plotas transporto priemonėms manevruoti, įvažiuoti ir išvažiuoti;
 - patalpos, skirtos vežėjams, aptarnavimo ir kitoms tarnyboms, higienos reikmėms;
 - taksi stotelės.
- 5.14. Maršrutų pirmojoje ir (ar) galinėje stotelėje planuojami galiniai punktai.
Rekomendacija: didelių ir didžiausių miestų centruose galiniai punktai nerengtini.
- 5.15. Galinis punktas turi būti įrengtas taip, kaip ir specialiai įrengtas persėdimo punktas (5.13 p.).
- 5.16. Specialiai įrengtoje persėdimo, taip pat galinėse stotelėse gali būti planuojamos sistemos P+R (statyk automobilį ir važiuok VKS) lengvųjų automobilių stovėjimo aikštelės:
- 5.16.1. kai leidžiama laisvai pasirinkti visos kelionės būdą (VKS, lengvuoju automobiliu ar kelis susisiekimo būdus);

5.16.2. kai yra nustatyti lengvųjų automobilių įvažiavimo į tam tikras teritorijas (senamiesčiai, kurortai, kitos saugomos teritorijos) draudimai ir kai leidžiama pasirinkti tik lengvojo automobilio stovėjimo aikštelę.

6. VKS MARŠRUTŲ PLANAVIMAS

6.1. Gali būti planuojami trys pagrindiniai maršrutų tipai:

6.1.1. paprastieji, kai transporto priemonės sustoja visose suplanuotose stotelėse;

6.1.2. greitieji, kurių stotelės yra retesnės negu nurodyta 5. 5.4 p. ir kuriais susisiekimo greitis yra ne mažiau kaip 5 km/ val. didesnis, palyginti su paprastųjų;

6.1.3. ekspresas, kai sustojama tik galiniuose punktuose ir kuriuo susisiekimo greitis yra ne mažiau kaip 10 km/val. didesnis, palyginti su paprastųjų.

6.2. Gali būti planuojami ir kito tipo maršrutai VKS sąlygoms pagerinti.

6.3. VKS maršruto trasos, transporto priemonių tipas ir rūšis, jų skaičius ir važiavimo intervalas nustatomas atsižvelgus į prognozuojamus keleivių važiavimo poreikius bei reikalavimus, nustatytus šiame reglamente.

VI SKYRIUS. AUTOMOBILIŲ APTARNAVIMO INFRASTRUKTŪRA

1. TAIKymo SRITIS IR BENDROSIOS NUOSTATOS

1.1. Automobilių aptarnavimo infrastruktūra yra visuma statinių ar jų dalių, skirtų automobiliams statyti, saugoti ir aptarnauti.

1.2. Šis reglamento skyrius skirtas lengvųjų automobilių statymo, saugojimo ir techninio aptarnavimo statinių poreikiui nustatyti ir jų išdėstymui planuoti.

1.3. Automobilių stovėjimas ir saugojimas gali būti planuojamas:

- įvairių tipų automobilių stovėjimo aikštelėse;
- įvairių tipų garažuose;
- gatvėse specialiai įrengtose stovėjimo juostose;
- gatvės važiuojamojoje dalyje;
- ant vejų (sutvirtintos vejų), jeigu automobiliai statomi epizodiškai.

1.4. Automobiliams aptarnauti turi būti planuojamos:

- degalinės;
- plovyklos;
- techninės priežiūros stotys (tarp jų – specializuoto aptarnavimo);
- gali būti mišrios paskirties statiniai.

1.5. Lengviesiems automobiliams stovėti ir (ar) saugoti gali būti planuojami:

1.5.1. atskiri statiniai:

- požeminiai;
- pusiau požeminiai;
- antžeminiai;
- kombinuoti – turintys požeminius ir antžeminius aukštus;

1.5.2. lengviesiems automobiliams statyti ir (ar) saugoti gali būti planuojami:

- atskiri statiniai arba tam gali būti skirta statinio dalis (gyvenamuosiuose namuose, viešosios ir kitokios paskirties statiniuose, tuneliuose, po gatvėmis ir pan.).

2. AUTOMOBILIŲ STOVĖJIMO VIETŲ POREIKIO NUSTATYMAS

2.1. Bendras automobilių stovėjimo vietų poreikis jų stovėjimo ir saugojimo statiniuose nustatomas įvertinus:

2.1.1. esamą ir prognozuojamą nuolatinių gyventojų bei įmonių lengvųjų automobilių skaičių ir jų naudojimo intensyvumą;

2.1.2. kasdienių, periodinių ir epizodinių lankytojų automobilių skaičių ir jų naudojimo intensyvumą;

2.1.3. automobilių stovėjimo trukmę;

2.1.4. automobilių statymo prie gyvenamųjų namų, darbo, poilsio, aptarnavimo ir kitų vietų, esant P+R ar panašiai sistemai, poreikį.

2.2. Bendras automobilių saugojimo vietų skaičius negali būti mažesnis už bendrą automobilių skaičių.

2.3. Stovėjimo vietų skaičius nustatomas pagal 10 lentelę, tačiau jeigu taip apskaičiuoti nėra galimybės, stovėjimo vietų skaičius turi būti ne mažiau kaip 1,5 karto didesnis už bendrą automobilių skaičių mieste, ne mažesnis kaip pusė visų automobilių miestelyje bei 0,3 karto – kaime.

2.4. Miestų – kurortų ir miestelių kurortų automobilių stovėjimo vietos planuojamos įvertinus esamą ir prognozuojamą lankytojų, atvykstančių lengvaisiais automobiliais, skaičių bei pagal 2.3 p. reikalavimus.

2.5. 10 lentelėje nurodytas stovėjimo vietų skaičius, konkrečiam miestui, miesteliui, turi būti patikslintas, įvertinus:

2.5.1. esamą ir prognozuojamą automobilių skaičių;

2.5.2. konkretaus miesto, miestelio administracinį statusą, funkcines ypatybes, padėtį šalies kelių sistemoje ir kitas ypatybes, tarp jų – poreikį riboti stovėjimo vietų skaičių;

2.5.3. konkretaus miesto, miestelio atskirų rajonų, kvartalų, zonų ir pan. funkcinę paskirtį, esamą ir galimą automobilių stovėjimo vietų skaičių (investicijų poreikį, tinkamus žemės sklypus, požeminę erdvę, gatvių laidumą, viešojo keleivių susisiekimo ir pėsčiųjų eismo prioritetus).

** Jeigu daugiabučių namų gyventojų automobilių garažai įrengti sklypo ribose, atitinkamai gali būti mažinamas automobilių stovėjimo vietų skaičius šalia namų.*

Orientacinis automobilių statymo prie atskirų objektų, esant automobilizacijos lygiui 400 aut./1000 gyventojų, skaičius

10 lentelė

Eil. Nr.	Objekto pavadinimas	Stovėjimo vietų skaičius	Iš jų lankytojų automobilių (%)
1.	Gyvenamieji pastatai		
1.1.	Vienbučiai namai ir dvibučiai	1-2	
1.2.	Daugiabučiai namai	0,8 kiekvienam butui	10
1.3.	Poilsio namai (savaitgaliui, atostogoms)	1 kiekvienam kambariui	
1.4.	Vaikų ir jaunimo bendrabučiai	1 kiekv. 20 lovų	75
1.5.	Studentų bendrabučiai	1 kiekv. 2 lovoms	10
1.6.	Darbuotojų bendrabučiai	1 kiekv. 3 lovoms	10
1.7.	Senelių pensionatai	1 kiekv. 10 lovų	75
2.	Biurai, administracinės įstaigos		
2.1.	Biurai, administracinės įstaigos	1 kiekv. 25 m-2 naudingojo ploto	20
2.2.	Patalpos, kuriose didelis lankytojų skaičius (kontoros, kirpyklos, ekspedicijų biurai, konsultacinės tarnybos, bankai, paštas)	1 kiekvieniems 20 m-2 naudingojo ploto	75
3.	Parduotuvės		
3.1.	Parduotuvės, prekybos namai	1 kiekv. 30 m-2 prekybos salės ploto	50
3.2.	Prekybos centrai, vartotojų mugės	1 kiekv. 20 m-2 prekybos salės ploto	90
3.3.	Salonai, specializuotos prabangios parduotuvės	1 kiekv. 60 m-2 prekybos salės ploto	75
4.	Žmonių susibūrimo vietos		
4.1.	Teatrai, koncertų salės	1 kiekv. 6 sėdimoms vietoms	90
4.2.	Diskotekos	1 kiekv. 10 m-2 salės ploto	90
4.3.	Kinoteatrai, konferencijų salės ir pan.	1 kiekv. 12 sėdimų vietų	90
4.4.	Parapijų bažnyčios	1 kiekv. 15 sėdimų vietų	90

4.5.	Katedros, arkikatedros	1 kiekv. 10 sėdimų vietų	90
5.	Sporto įrenginiai		
5.1.	Sporto aikštės be vietų žiūrovams (treniruočių aikštės)	1 kiekv. 250 m-2 aikštės ploto	
5.2.	Sporto aikštės su žiūrovų vietomis, stadionai ir pan.	1 kiekv. 250 m-2 aikštės ploto ir 1 kiekv. 20 žiūr. vietų	
5.3.	Žaidimų ir sporto salės su žiūrovų vietomis, stadionai	1 kiekv. 60 m-2 salės ploto, 1 kiekv. 15 žiūr. vietų	
5.4.	Atviri baseinai, uždari baseinai be žiūrovų vietų	1 kiekv. 50 m-2 vandens ploto	
5.5.	Uždari baseinai su žiūrovų vietomis	1 kiekv. 10 vietų rūbinėje	
5.6.	Teniso aikštelės be žiūrovų vietų	3 kiekv. žaidimo aikštei	
5.7.	Teniso aikštelės su žiūrovų vietomis	3 kiekv. žaidimo aikštei ir 1 vieta 20 žiūrovų vietų	
5.8.	Minigolfo aikštelės	6 kiekv. minigolfo įrenginiui	
5.9.	Kėglių, žaidimo rutuliais įrenginiai	5 kiekv. takeliui	
6.	Viešbučiai, restoranai, kavinės,	nakvynės namai,	ligoninės
6.1.	Kavinės, restoranai, alaus barai	1 v. kiekv. 15 m-2 salės ploto	75
6.2.	Viešbučiai, pensionatai, sanatorijos	1 kiekv. 4 lovų, be to, esant restoranams, papildomai pagal 6. 1 p.	75
6.3.	Valgyklos	1 v. kiekv. 10 m-2 salės ploto	
6.4.	Moteliai	1 kiekv. kambariui	95
6.5.	Jaunimo nakvynės namai	1 kiekv. 12 lovų	40
6.6.	Ligoninės, klinikos	1 kiekv. 3 lovoms	
7.	Mokyklos, jaunimo mokymo įstaigos		
7.1.	Bendrojo lavinimo mokyklos	1 kiekv. 35 mokinių	
7.2.	Profesinės mokyklos, aukštesniosios mokyklos	1 kiekv. 30 mokinių	
7.3.	Specialiosios mokyklos neįgaliesiems	1 kiekv. 20 mokinių	
7.4.	Aukštosios mokyklos	1 kiekv. 6 studentams 1 kiekv. 3 darbuotojams	10
7.5.	Vaikų darželiai, vaikų prailgintos dienos įstaigos	1 kiekv. 40 vaikų	
8.	Pramonės įmonės		
8.1.	Amatų ir pramonės įmonės	1 kiekv. 60 m-2 darbo patalpų ploto	10
8.2.	Sandėliai (pastatai, lauko sandėliai), parodų ir prekybos vietos	1 kiekv. 100 m-2 sandėlių ploto	
8.3.	Automobilių remonto įmonės	4 kiekv. 50 m-2 remonto ploto	
8.4.	Degalinės su techninės priežiūros stendais	1 kiekv. techninės priežiūros stendui	
8.5.	Degalinės su kavine, parduotuve	1 kiekv. 4 sėdimoms vietoms ir 2 kiekv. prekybos punktui	
8.6.	Automatinės automobilių plovyklos	1 kiekv. plovimo įrenginiui	
8.7.	Automobilių savitarnos plovyklos	2 kiekv. plovimo įrenginiui	
9.	Įvairūs		
9.1.	Geležinkelio stotys	1 kiekv. 1000 gyv., bet ne mažiau kaip 5	
9.2.	Kapinės	1 kiekv. 2500 m-2 sklypo ploto, bet ne mažiau kaip 20 vietų prie kapinių	
9.3.	Žaidimų automatų salės	1 kiekv. 25 m-2 žaidimo salės ploto	

2.6. Turi būti parengtas konkretus miesto, miestelio (savivaldybės teritorijos) specialusis planas, kuriame būtų nurodytos 2.5 p. išvardytos pataisos, jų galiojimo sąlygos (išskyrus gyventojų automobilių statymą ar saugojimą prie gyvenamųjų namų).

2.7. Savivaldybės tarybai patvirtinus, automobilių statymo normos šioje teritorijoje tampa privalomos visiems juridiniams ir fiziniams asmenims, rengiantiems teritorijų planus ir statybos projektus.

2.8. Prie visuomeninių, prekybos, gydymo, administracinių ir kitų pastatų įėjimų ir išėjimų turi būti numatytos automobilių sustojimo vietos žmonėms įlipti ir išlipti, kroviniams pakrauti ir iškrauti nepriklausomai nuo numatytų stovėjimo vietų prie šių objektų.

2.9. Aikštelėse prie stadionų, teatrų, parodų rūmų, viešbučių, motelių, taip pat aikštelėse, įrengtose miesto prieigose ir miesto rajonuose, kur yra turistų lankomų objektų, būtina numatyti autobusų stovėjimo vietas arba įrengti atskiras jų stovėjimo aikšteles.

2.10. Prie visų viešųjų pastatų ir daugiabučių gyvenamųjų namų esančiose automobilių stovėjimo aikštelėse turi būti įrengtos vietos neįgaliems žmonėms pagal RSN 154-93 reikalavimus.

2.11. Atsižvelgiant į miesto plėtros galimybes ir prognozuojamą automobilių skaičių, stovėjimo vietų skaičius gali būti didinamas plečiant stovėjimo aikšteles: atvira stovėjimo aikštelė – požeminis garažas – daugiaaukštis požeminis garažas – antžeminis garažas.

3. AUTOMOBILIŲ STOVĖJIMO VIETŲ IŠDĖSTYMAS

3.1. Visos automobilių saugojimo ir stovėjimo vietos prie konkretaus statinio planuojamos tam statiniui skirtą žemės sklypo ribose.

3.2. Jeigu nėra techninių galimybių tai padaryti ir jeigu tam nustatytą tvarka pritaria savivaldybė, saugojimo ir stovėjimo vietos gali būti įrengtos ne toliau kaip:

- 100 m nuo geležinkelio ir autobusų stočių, oro uostų;
- 150 m nuo gyvenamųjų namų, prekybos ir visuomeninio maitinimo įstaigų;
- 250 m nuo kultūrinių, buitinio aptarnavimo, administracinių pastatų;
- 400 m nuo bet kurių įstaigų miesto centrinėje dalyje;
- 400 m nuo įėjimo į miesto parkus, parodų kompleksus, stadionus, sporto sales.

Automobilių saugojimo ir stovėjimo vietoms įrengti negali būti naudojamos A, B, C, D kategorijų gatvės.

3.3. Atstumas nuo toliausiai esančios neįgaliems žmonėms skirtos automobilio stovėjimo vietos iki pagrindinio įėjimo į pastatą neturi viršyti 60 m. Jei to įgyvendinti negalima, ne toliau kaip 30 m iki pagrindinio įėjimo turi būti įrengta išlipimo aikštelė.

3.4. Atstumai nuo antžeminių garažų ir atvirų automobilių stovėjimo aikštelių iki gyvenamųjų namų ir visuomeninių pastatų langų, taip pat mokyklų ir kitų vaikų įstaigų bei medicinos stacionarų teritorijų ribų turi būti ne mažesni už nurodytuosius 11 lentelėje.

Minimalūs atstumai iki garažų ir atvirų aikštelių

11 lentelė

Objektai, iki kurių nustatomi atstumai	Atstumas nuo antžeminių garažų ir atvirų automobilių stovėjimo aikštelių (m), kai mašinų skaičius:				
	10 ir mažiau	11-50	51-100	101-300	daugiau kaip 300
Gyvenamieji namai	10	15	25	35	50
Visuomeniniai pastatai	10	10	15	25	25
Vaikų įstaigos	15	25	25	50	*
Medicinos įstaigų stacionarai	25	50	*	*	*

* – nustatomas suderinus su Visuomenės sveikatos centru.

PASTABA. Šios lentelės reikalavimai netaikomi požeminiams, pusiau požeminiams garažų pastatams ir stovėjimo vietoms, įrengtoms pastatų rūsiuose, pirmuosiuose ar cokoliniuose aukštuose, jeigu šių pastatų automobilių saugojimo patalpose nėra langų.

3.5. Atstumai nuo požeminių ir pusiau požeminių (jeigu juose nėra langų) garažų sienų nereglamentuojami, tačiau turi būti išlaikyti atstumai nuo įvažiavimo ir išvažiavimo vartų ir ventiliacijos šachtų iki gyvenamųjų ir visuomeninių pastatų langų – ne mažiau kaip 15m, o iki vaikų įstaigų, mokyklų teritorijų ir medicinos stacionarų ribų – 20 m.

Šie atstumai taikomi statant garažus iki 300 vietų. Statant didesnius požeminius ir pusiau požeminius (be langų) garažus, atstumai iki gyvenamųjų, visuomeninių pastatų nustatomi remiantis

triukšmo, oro taršos skaičiavimais ir Lietuvos higienos normomis, suderinus su Visuomenės sveikatos centru.

4. AUTOMOBILIŲ STOVĖJIMO AIKŠTELĖS IR GARAŽAI

4.1. Lengvųjų automobilių statymo būdai stovėjimo aikštelėje nurodomi 12 lentelėje.

Automobilių statymo būdai stovėjimo aikštelėje

12 lentelė

Automobilių stovėjimo schema	Automobilių pastatymo būdas	Aikštelės plotas 1-ai stovėjimo vietai (m ²)
	Automobiliai statomi lygiagrečiai pravažiavimo atžvilgiu, tik iš vienos pusės	38,5
	Tas pats iš abiejų pusių	35
	Automobiliai pravažiavimo atžvilgiu statomi tik iš vienos pusės kampu, esant vienusiam eismui 30° 45° 60°	44,5 33,9 33,4
	Tas pats iš abiejų pusių. Vienpusis eismas 30° 45° 60°	35,0 27,1 25,5
	Automobiliai statomi statmenai pravažiavimo atžvilgiu, tik iš vienos pusės	27,5
	Tas pats iš abiejų pusių	20,0

4.2. Vietos lengviesiems automobiliams stovėti parametrai, automobilį statant statmenai pravažiavimo ašies, yra 2,5 x 5,0 m, autobusams – 3,5 x 12,0m. Išilgai važiuojamosios dalies krašto ženklinamų lengvųjų automobilių stovėjimo vietų plotis neturi būti mažesnis kaip 2m, o ilgis – 6m, arba 5m esant 2m tarpui tarp stovėjimo vietų.

Stovėjimo vietos, skirtos tam tikroms, iš anksto žinomoms transporto priemonėms stovėti, gali būti ir kitokio dydžio.

4.3. Motociklo su priekaba stovėjimo vietos parametrai – 2,40 x 1,70 m, be priekabos – 2,40 x 0,80 m. Atstumas tarp motociklų turi būti ne mažesnis kaip 0,50 m.

4.4. Šalia automobilių stovėjimo vietos, skirtos neįgaliesiems žmonėms, turi būti 1,50 m pločio išlipimo aikštelė. Ši aikštelė gali būti bendra dviem gretimoms stovėjimo vietoms.

4.5. Stovėjimo vietos nuolydis aikštelėje išilginės automobilio ašies kryptimi turi būti ne didesnis kaip 2,0%. Stovėjimo vietos nuolydis skersai turi būti ne didesnis kaip 4,0%.

Neįgalių žmonių automobilių stovėjimo ir išlipimo aikštelių vietų nuolydis neturi būti didesnis kaip 2,5% bet kuria kryptimi.

4.6. Garažams ir stovėjimo aikštelėms, kuriose yra iki 50 vietų, galima numatyti tuos pačius įvažiavimus ir išvažiavimus. Esant didesniems garažams ir stovėjimo aikštelėms, būtina numatyti atskirą įvažiavimą ir išvažiavimą arba jie gali būti greta, atskirti skiriamąja juosta, ne siauresne kaip 1,0m. Garažuose ir stovėjimo aikštelėse, kuriose yra daugiau kaip 300 vietų, įvažiavimai turi būti nutolę vienas nuo kito ne mažiau kaip per 20 m.

4.7. Prieš garažo ar stovėjimo aikštelės vartus, užtvėriantį įvažiavimą į teritoriją, reikia įrengti aikštelę, kurioje vietų būtų ne mažiau kaip 3% garažo ar stovėjimo aikštelės vietų.

4.8. Minimalus praėjimas (takas) pėstiesiems tarp pastato (nepriklausomai nuo jo paskirties) ir automobilio stovėjimo vietos gatvėje turi būti ne mažesnis kaip 1,5 m.

5. AUTOMOBILIŲ TECHNINIS APTARNAVIMAS

5.1. Degalinių skaičius mieste planuojamas toks, kad vienai degalinei tektų aptarnauti vidutiniškai ne daugiau kaip 1500 automobilių. Tikslus degalinių skaičius ir jų išdėstymas nustatomas parengus degalinių išdėstymo specialųjį planą, kuriame būtų įvertinta miesto gatvių, užmiesčio kelių padėtis, miesto planinė struktūra ir plėtra.

5.2. Degalinės plotas preliminarai nustatomas:

2 kolonėlių – 0,2 ha;

4 „ – 0,3 ha;

6 „ – 0,4 ha;

8 „ – 0,5 ha;

10 „ – 0,6 ha.

5.3. Nustatomi tokie minimalūs atstumai nuo skystojo kuro degalinių kolonėlių ir požeminių rezervuarų iki:

- ikimokyklinių ugdymo įstaigų, mokyklų, asmens ir visuomenės sveikatos priežiūros įstaigų, bendrojo naudojimo (žmonių susitelkimo) statinių, 1-2 butų gyvenamųjų namų, daugiabučių gyvenamųjų namų sienų artimiausių taškų – 50 m;

- kitos paskirties pastatų artimiausių sienų, kai pastatai yra I-III kategorijų atsparumo ugniai-15m, kai III a-V atsparumo ugniai – 25 m;

- orinių elektros tiekimo linijų – 1,5 atramos aukščio;

- gatvių važiuojamosios dalies – 10 m;

- automobilių kelių sankasos krašto, kai kelias I, II ir III kategorijų -30 m, kai IV ir V kategorijų – 20 m;

- bendro naudojimo geležinkelio artimiausio bėgio – 40 m;

- aukšto slėgio dujotiekio ašies – 40 m;

- miško (daugiau kaip 3 ha ploto) ribos – 40 m.

Kai skystojo kuro rezervuarai yra sumontuoti ant žemės, šie minimalūs atstumai didinami du kartus.

Statant modernias, su naujausia technologija (dvigubi sienučių rezervuarai su nutekėjimo kontrole, degalinių kolonėlės su vakuuminiu garų surinktuvu ir kt.) degalines, atstumą galima sumažinti iki 20 metrų. Kiti degalinės teritorijos planavimo reikalavimai nurodyti LAND 1-98 „Skystojo kuro degalinių projektavimo, statybos ir eksploatavimo privalomieji aplinkos apsaugos reikalavimai“.

5.4. Skystojo kuro degalinių apsaugos zoną sudaro 2 m žemės juosta aplink degalinės sklypo ribas. Joje draudžiama statyti statinius, sandėliuoti degiasias medžiagas. Degalinių apsaugos zona neturi būti gretimų sklypų ribose.

5.5. Už suskystintųjų dujų degalinės apsaugos zonos statant pastatus ir kitus statinius, minimalūs atstumai iki jų nustatomi pagal 13 lentelę.

Minimalūs atstumai nuo suskystintųjų dujų rezervuarų iki pastatų

13 lentelė

Bendra suskystintųjų dujų rezervuarų talpa (kub. metrais)	Maksimali vieno suskystintųjų dujų rezervuaro talpa (kub. metrais)	Atstumas nuo suskystintųjų dujų degalinių rezervuarų iki pastatų (gyvenamųjų, visuomeninių, pramoninių) ir kitų statinių (metrais)	
		antžeminių	požeminių
Iki 100	25	80	40
Iki 100	50	100	50
Nuo 100 iki 200	50	150	75

Minimalus atstumas nuo statomų pastatų ir kitų statinių iki suskystintųjų dujų degalinės kolonėlių turi būti ne mažesnis kaip 15 metrų, o iki degalinės sklypo ribos – ne mažesnis kaip 10 metrų.

5.6. Tiesiant kelius už suskystintųjų dujų degalinės apsaugos zonos, atstumai iki jų nustatomi pagal 14 lentelę.

Minimalūs atstumai nuo suskystintųjų dujų degalinių rezervuarų iki kelių

14 lentelė

Keliai	Atstumas metrais nuo suskystintųjų dujų degalinių rezervuarų iki kelių			
	bendra dujų rezervuarų talpa, iki 100 kub. metrų		bendra dujų rezervuarų talpa, daugiau kaip 100 m ³	
	antžeminių	požeminių	antžeminių	požeminių
Geležinkelių atšakos (iki kelio ašies) ir automobilių keliai (iki važiuojamosios dalies krašto)	20	15	30	20

PASTABA. Automobilių kelių reikalavimai taikomi ir miestų gatvėms.

5.7. Kai projektuojamos naujos degalinės, 6.7, 6.8, 6.9 punktų reikalavimai privalomi planuojant pačią degalinės teritoriją ir neturi turėti įtakos gretimų esamų ar numatomų sklypų išplanavimui.

5.8. Būtina įrengti automobilių techninės priežiūros stotis, kuriose būtų atliekami visi techninės priežiūros darbai, arba atskirus postus ar keletą postų degalinėse prie didesnių automobilių stovėjimo aikštelių, garažų ir motorizuoto eismo gatvių. Šiuose postuose būtų atliekami tik tam tikri specializuoti techninės priežiūros darbai.

5.9. Leistini atstumai nuo techninio aptarnavimo stočių teritorijų ribų, taip pat įvažiavimų į jas iki gyvenamųjų namų ir visuomeninių pastatų langų bei mokyklų ir kitų vaikų įstaigų, medicinos stacionarų teritorijų ribų nurodyti 15 lentelėje.

Minimalūs atstumai nuo techninio aptarnavimo stočių ir postų iki pastatų

15 lentelė

Objektai, iki kurių nustatomi atstumai	Atstumas metrais nuo techninio aptarnavimo stočių teritorijos, kai postų skaičius		
	10 ir mažiau	11 – 30	Daugiau kaip 30
Gyvenamieji namai	11	25	50
Visuomeniniai pastatai	15	20	20
Vaikų įstaigos	50	*	*
Medicinos įstaigų stacionarai	50	*	*

* – nustatomas suderinus su Visuomenės sveikatos centru.

5.10. Techninio aptarnavimo postų mieste turi būti tiek, kad 1 postas aptarnautų 150 lengvųjų automobilių.

Techninio aptarnavimo stočių teritorijos plotas preliminariai nustatomas:

10 postų – 1,0 ha;

15 „ – 1,5 ha;

25 „ – 2,0 ha;

40 „ – 3,5 ha.

VII SKYRIUS. EISMO ORGANIZAVIMAS

1. BENDROSIOS NUOSTATOS

1.1. Bendruosiuose, detaliuosiuose ir specialiuosiuose planuose eismo organizavimas apima eismo (susisiekimo) režimo nustatymą atskirose teritorijose, gatvėse, gatvių atkarpose.

1.2. Eismo režimas gali būti nustatomas pagal:

1.2.1. eismo tranzitiškumą;

1.2.2. maksimalų leistiną greitį;

1.2.3. susisiekimo būdus, transporto priemonių tipus;

1.2.4. eismo ribojimų ir draudimų tipą;

1.2.5. galiojimo trukmę.

1.3. Eismo režimas įvertinamas atsižvelgus į I skyriaus 4 p. reikalavimus.

2. TRANZITINIO EISMO REŽIMAS

2.1. Pagrindiniai tranzitinio eismo planavimo tikslai:

2.1.1. išvengti intensyvaus tranzitinio eismo miestų, miestelių ir kaimų gatvėse arba jį sumažinti;

2.1.2. sumažinti tranzitiškumą (t. y. eismo dalies, nesusijusios su gretimos teritorijos veikla) centre, gyvenamosios, komercinės, viešosios ir kitos paskirties teritorijose, jautriose transporto priemonių eismui.

2.2. Tikrojo tranzitinio eismo, t. y. eismo, kuris nesusijęs su miesto, miestelio ir kaimo veikla, intensyvumui ir jo poveikiui sumažinti gali būti:

2.2.1. tiesiami aplinkkeliai neužstatyta ar užstatyta teritorija. Pastaruoju atveju aplinkkelis planuojamas kaip A kategorijos greito eismo gatvė;

2.2.2. statomi specialūs transporto koridoriai, numatomi maršrutai miestų, miestelių gatvėmis.

2.3. Aplinkkeliai ir specialūs maršrutai planuojami susisiekimo trukmei ir neigiamam eismo poveikiui sumažinti.

2.4. Eismo tranzitiškumui sumažinti visos centro, gyvenamosios ir kitos paskirties teritorijos, jautrios transporto priemonių eismo poveikiui ir esančios tarp A, B ir C kategorijų gatvių, yra planuojamos kaip ramaus eismo zonos.

2.5. Planuojant ramaus eismo zonas, D kategorijos gatvės skiriamos tik gyventojų ar dirbančių žmonių ir aptarnaujančiojo transporto priemonių eismui, taip pat turi būti nustatomos šių gatvių projektavimo sąlygos.

3. MAKSIMALAUS LEISTINO GREIČIO REŽIMAS

3.1. Pagrindiniai greičio režimo planavimo tikslai:

3.1.1. nustatyti gatves, gatvių atkarpas, kuriose leistinas greitis didesnis nei 60 km/val., - susisiekimo trukmei sumažinti;

3.1.2. nustatyti gatves, gatvių atkarpas ar teritorijas, kuriose leistinas greitis mažesnis negu maksimalus leistinas, – eismo saugai padidinti.

3.2. Maksimalus leistinas greitis, didesnis nei numatoma kelių eismo taisyklėse, gali būti nustatomas:

3.2.1. A ir B kategorijų gatvėse, jeigu jų pagrindiniai techniniai parametrai atitinka šio reglamento 3 skyriaus reikalavimus. B kategorijos gatvėse toks režimas visų pirma gali būti nustatytas tose gatvėse ar jų atkarpose, kurios užstatytos tik iš vienos pusės arba visai neužstatytos (atstumas nuo važiuojamosios dalies krašto iki užstatymo linijos ne mažesnis kaip 100 m), nėra viešojo keleivių susisiekimo tinklo;

3.2.2. C kategorijos gatvėse, jeigu jos nėra užstatytos ir jose nėra viešojo keleivių susisiekimo tinklo;

3.2.3. maksimalus leistinas greitis, didesnis nei numatoma kelių eismo taisyklėse, pirmiausia gali būti planuojamas tose gatvėse, kuriose eismas yra vienpusis arba yra centrinė skiriamoji apsauginė juosta.

3.3. Maksimalus leistinas greitis, mažesnis nei numatoma kelių eismo taisyklėse, gali būti nustatomas C ir D kategorijų gatvėse, jų atkarpose ar teritorijose, kuriose yra tik šių kategorijų gatvės, jeigu jose yra didelė ir nuolatinė transporto priemonių ir pėsčiųjų susidūrimo tikimybė, nepakankamas matymo laukas.

3.4. Mažiausias maksimalus leistinas greitis D kategorijos gatvėse – 30 km/val. – nustatomas gatvių projektavimo sąlygose.

4. SUSISIEKIMO BŪDŲ, TRANSPORTO PRIEMONIŲ TIPO REŽIMAS

4.1. Pagrindinis režimo planavimo tikslas – nustatyti gatves, gatvių atkarpas ir teritorijas, kuriose būtų maksimaliai išnaudojami atskirų susisiekimo būdų ir įvairių transporto priemonių privalumai, padedantys įgyvendinti planavimo tikslus.

4.2. Gali būti nustatomi tokie režimai:

4.2.1. pėsčiųjų eismo – pėsčiųjų gatvės, zonos. Jose draudžiamas bet koks motorizuotų transporto priemonių eismas;

4.2.2. dviratininkų eismo – dviratininkų gatvės, zonos. Jose draudžiamas motorizuotų transporto priemonių eismas, gali būti draudžiamas ir pėsčiųjų eismas;

4.2.3. viešojo keleivių transporto eismo – VKS gatvės. Jose draudžiamas kitų motorizuotų transporto priemonių eismas, gali būti leidžiamas specialiųjų keleivių maršrutų transporto priemonių, taksi eismas;

4.2.4. lengvųjų automobilių eismo-lengvųjų automobilių gatvės C ir D kategorijų gatvėse.

Pastaba. 4.2.1 – 4.2.4 p. – išskyrus priežiūros ir specialiųjų tarnybų transporto priemones.

5. EISMO RIBOJIMŲ IR DRAUDIMŲ TIPO REŽIMAS

5.1. Pagrindinis režimo planavimo tikslas – nustatyti susisiekimo procesų reguliavimo priemones ir būdus.

5.2. Gali būti taikomos tokios priemonės ir būdai:

5.2.1. kvotos – statomų ar įvažiuojančių automobilių ribinis skaičius;

- 5.2.2. kelių eismo taisyklėse nustatyti ženklai;
- 5.2.3. automobilių statymo, įvažiavimo, pravažiavimo mokesčiai;
- 5.2.4. transporto priemonių eismo ir automobilių statymo fiziniai apribojimai ar kliūtys;
- 5.2.5. įvairių tipų reguliavimas šviesoforais.

6. EISMO REŽIMO GALIOJIMO TRUKMĖ

6.1. Pagrindinis režimo planavimo tikslas – nustatyti režimo galiojimo trukmę susisiekimo problemoms spręsti.

6.2. Gali būti nustatomos tokios trukmės:

- nuolatinis režimas,
- laikinas, periodiškai pasikartojantis: sezonais, savaitgaliais, švenčių dienomis, paros tarpsniais, tam tikromis valandomis.

7. MIŠRUS REŽIMAS

7.1. Bendruosiuose, detaliuosiuose ir specialiuosiuose planuose gali būti nustatomas mišrus eismo režimas.

7.2. Esant mišriam režimui, gali būti taikomi ir kiti čia nenurodyti, papildomi režimų tipai.

7.3. Režimų kombinacijos turi būti nesudėtingos, lengvai suvokiamos visų eismo dalyvių.

VIII SKYRIUS. APSAUGA NUO APLINKOS TARŠOS, APŽELDINIMAS

1. TAIKymo SRITIS IR BENDROSIOS NUOSTATOS

1.1. Šio skyriaus reikalavimai privalomi atliekant bendrąjį, specialųjį ir detalųjį planavimą miestų, miestelių administracinėse ir kaimų užstatytų teritorijų ribose.

1.2. Reikalavimai taikomi planuojant naujas ir rekonstruojant esamas miestų, miestelių ir kaimų gatves, eismo zonas, aikštes, automobilių stovėjimo aikšteles ir degalines.

1.3. Reglamentas nustato apsaugos priemonių nuo triukšmo, oro užterštumo, taip pat apželdinimo reikalavimus ir rekomendacijas.

1.4. Saugomose ir specialaus režimo teritorijose reglamento reikalavimai taikomi, jeigu neprieštarauja šioms teritorijoms nustatytoms specialiosioms projektavimo ir naudojimo sąlygoms.

1.5. Rengiant teritorijų planavimo dokumentus, taikomos šios triukšmo ir oro taršos mažinimo priemonės:

- urbanistinės – architektūrinės;
- transporto eismo organizavimo;
- inžinerinės.

1.6. Urbanistinės – architektūrinės priemonės:

- maksimalus planuojamos teritorijos suskirstymas į zonas, atskiriant gyvenamąją, gydymo ir rekreacinę zonas nuo pramonės, komunalinės ir sandėlių zonų bei pagrindinių transporto komunikacijų;

- gatvių tinklo diferenciacija pagal transporto srautų sudėtį, kai krovinis transportas planuojamas greito eismo ir pagrindinėse gatvėse;

- greito eismo ir pagrindinių gatvių nužymėjimas, aplenkiant gyvenamuosius rajonus ir poilsio zonas;

- geležinkelio ir greito eismo, pagrindinių gatvių trasų sugretinimas;

- gyvenamųjų namų, vaikų ir ikimokyklinių įstaigų, poilsio zonų įrengimas tarp gatvių susiklosčiusioje teritorijoje;

- kultūrinės ir buitinės paskirties pastatų statymas prie gatvių ir visuomeninio transporto sustojimo vietų;

- optimalus transportą aptarnaujančių ir traukos objektų išdėstymas;

- esamų pastatų šalia intensyvaus eismo gatvių funkcijų ir vidaus išplanavimo pakeitimas;
- reljefo apsauginių savybių taikymas, nustatant pagrindines gatves iškasose, už esamų natūralių ar dirbtinių reljefo objektų (kalvų, griovų, lomų ir kt.);

- žaliųjų plotų, saugančių nuo triukšmo ir oro taršos, formavimas.

1.7. Transporto eismo organizavimo priemonės:

- bendros miesto informacinės sistemos sukūrimas;
- tranzitinio transporto miestų aplinkkeliuose planavimas;
- krovinio transporto eismo ribojimas (centrinėje miesto dalyje, gyvenamuosiuose rajonuose, poilsio zonose);

- nenutrūkstamo transporto eismo užtikrinimas, „žaliosios bangos“ organizavimas;
- požeminių pėsčiųjų perėjų įrengimas B ir C kategorijų gatvėse;
- krovinių terminalų formavimas prie miestų aplinkkelių;
- viešojo transporto sistemos plėtimas;
- naujų, mažesnį triukšmą keliančių ir oro neteršiančių transporto priemonių (su elektrine pavarą, naudojančių dujinį kurą ir pan.) eksploatavimas (ypač viešojo transporto priemonių, važiuojančių miesto centre ir gyvenamuosiuose rajonuose);

- biotransporto eismo numatymas.

1.8. Inžinerinės apsaugos priemonės:

- želdynai – apsauginės medžių ir krūmų juostos;
- gatvės aplinkos reljefo formavimas, naudojant žemės pylimus;
- specialūs statiniai-ekranai, sienelės, tuneliai;
- atskirų inžinerinių tinklų iškėlimas iš gatvių važiuojamosios dalies arba jų jungimas kolektoriuose;

- minimalūs gatvės išilginio profilio nuolydžiai.

1.9. Rengiant teritorijų, kuriose yra A ir B kategorijų gatvės (organizatoriaus pageidavimu ir kitais atvejais, įvertinus transporto srautus, užstatymo pobūdį, vietos sąlygas ir kitus faktorius), planavimo dokumentus, būtina:

- sudaryti gatvių tinklo triukšmo ir oro taršos žemėlapius;
- nustatyti labiausiai triukšmo ir oro taršos veikiamas teritorijas bei atskirus objektus;
- numatyti priemones, mažinančias triukšmą ir oro taršą, atlikti jų naudojimo techninius ekonominius skaičiavimus.

1.10. Apsaugos priemonės kiekvienu atveju turi būti parenkamos įvertinus konkretaus rengiamo teritorijų planavimo dokumento sąlygas ir reikalavimus.

1.11. Savivaldybių tarybos, atsižvelgdamos į vietos sąlygas, gali nustatyti papildomas apsaugos nuo triukšmo ir oro taršos priemones (riboti transporto eismą ir greitį, planuoti pėsčiųjų gatves ir pan.).

1.12. Apsaugos priemonės, netrukdančios įrengti kitus gatvės elementus, turi būti numatomos tarp gatvės raudonųjų linijų, trukdančios – už jų.

2. APSAUGA NUO TRIUKŠMO

2.1. Projektuojant motorizuoto eismo gatves, eismo zonas, aikštes, ilgalaikio saugojimo automobilių aikšteles ir degalines, būtina atlikti akustinius skaičiavimus.

2.2. Triukšmo lygis gyvenamojoje ir darbo aplinkoje negali viršyti Lietuvos higienos normų HN 33-1993 nustatytų dydžių.

2.3. Triukšmui sumažinti naudojami ekranai, įrengiami tarp triukšmo šaltinio ir saugomosios teritorijos.

2.4. Ekranai gali būti natūralūs ir dirbtiniai vietovės reljefo elementai (iškasos, pylimai, kalvos ir t. t.), statiniai, kuriuose triukšmo lygis gali būti didesnis nei 50 dBA, akustinės sienutės ir t. t. Visi šie statiniai turi būti įrengiami išilgai triukšmo šaltinio, statomi išvien.

2.5. Iškasų gylis turi būti ne mažesnis kaip 3-4 m, šlaitų nuolydis – 1:1,5.

2.6. Akustinės sienutės turi būti rengiamos ne toliau kaip 3,0 m nuo važiuojamosios dalies krašto. Sienutės aukštis – 4-5 m, minimalus – 2 m.

2.7. Centrinėje skiriamosioje juostoje tikslinga įrengti sienutę – ekraną – 1,8 – 2,5 m aukščio. Taip sumažėtų ekrano funkcijas atliekančių statinių aukštis.

2.8. Ekranai turi užtikrinti eismo saugumą ir matymo lauką pagal šio reglamento III skyriaus reikalavimus, neblaškyti vairuotojų dėmesio ir derėti su kraštovaizdžiu.

2.9. Apsaugai nuo triukšmo išilgai A ir B kategorijos gatvių, tarp važiuojamosios dalies ir užstatytos teritorijos būtina numatyti ne mažesnio kaip 10 m pločio ištisines želdinių juostas.

2.10. A, B ir C kategorijų gatvių trasos nustatomos įvertinus vyraujančių vėjų kryptį gyvenamųjų rajonų atžvilgiu (vėjas turėtų nešti teršalus tolyn nuo gyvenamųjų rajonų, gydymo įstaigų, poilsio zonų).

2.11. B ir C kategorijų gatvėse rekomenduojama užtikrinti nenutrūkstamą eismą, t. y. organizuoti „žaliąją bangą“, įrengti požemines pėsčiųjų perėjas.

3. APSAUGA NUO ORO TARŠOS

3.1. Projektuojant motorizuoto susisiekimo gatves, eismo zonas, aikštes, ilgalaikio automobilių saugojimo aikšteles ir degalines, būtina atlikti teršalų emisijos į atmosferą skaičiavimus.

3.2. Oro tarša negali viršyti Lietuvos higienos normos HN 35: 1998 „Gyvenamosios aplinkos orą teršiančių medžiagų didžiausia leidžiama koncentracija“.

3.3. Tais atvejais, kai tarša viršija nustatytas higienos normas, reikia numatyti specialius apsauginius statinius (sienutes, pylimus, želdinius ir kt.), riboti transporto eismą, keisti gatvės trasą.

3.4. A, B ir C kategorijų trasos gatvėse žymimos įvertinus vyraujančių vėjų kryptį gyvenamųjų rajonų atžvilgiu (vėjas turėtų nešti teršalus tolyn nuo gyvenamųjų rajonų, gydymo įstaigų, poilsio zonų).

3.5. B ir C kategorijų gatvėse būtina užtikrinti nenutrūkstamą eismą, t. y. organizuoti „žaliąją bangą“, įrengti požemines pėsčiųjų perėjas.

3.6. Visų kategorijų motorizuoto transporto gatvėse būtina numatyti kuo mažesnius išilginius nuolydžius.

3.7. Apsaugai nuo oro taršos išilgai A ir B kategorijų gatvių, tarp važiuojamosios dalies ir užstatytos teritorijos, jei netaikomos kitos priemonės, reikia numatyti ne mažesnes kaip 10 m pločio ištisines želdinių juostas.

4. APŽELDINIMAS

4.1. Šio skyriaus reikalavimai taikomi sodinant medžius ir krūmus, siekiant apsaugoti nuo triukšmo, išmetamų dujų ir dulkių.

4.2. Apsauginių želdinių juostos turi būti tankios. Medžių polajinę erdvę turi už dengti krūmai.

4.3. Žaliųjų juostų želdiniai turi būti greitai augantys, atsparūs išmetamų dujų poveikiui ir klimatinėms sąlygoms.

4.4. Želdiniai neturi trukdyti eismo saugumui.

4.5. Atstumai nuo pastatų, statinių, taip pat inžinerinės įrangos objektų iki medžių ir krūmų skaičiuojami pagal 15 lentelę.

Minimalūs medžių ir krūmų atstumai nuo statinių

15 lentelė

Pastatai ir statiniai	Atstumas iki ašies, m	
	Medžio kamieno	Krūmo
Nuo pastatų ir statinių išorinių sienų	5	1,5

Nuo gatvės važiuojamosios dalies, sutvirtintos kelkraščio juostos ar griovio briaunos krašto	2	1
Nuo šaligatvio, dviračių ir parko takų krašto	0,75	0,5
Nuo apšvietimo tinklo ir troleibusų stulpų, kolonų, estakadų atramų	4	-
Nuo atraminių sienelių pado arba vidinės briaunos	3	1
Nuo šlaitų, terasų ir kt. pado	1	0,5

PASTABOS. 1. Esant medžio lajai didesnei nei 5 m, atstumas padidinamas 0,5 m kiekvienam medžio lajos padidėjimui 1 m.

2. Atstumai iki orinių elektros tiekimo linijų skaičiuojami pagal elektros tiekimo linijų projektavimo normas ir Specialiąsias žemės ir miško naudojimo sąlygas.

4.6. Minimalūs žaliųjų juostų, įrengiamų gatvėse ir aikštėse, pločiai nurodyti 16 lentelėje.

Minimalus žaliųjų juostų plotis

16 lentelė

Želdinių tipas	Minimalus juostos plotis, m
Medžiai kartu su krūmais:	
– viena eilė	2
– dvi eilės	5
Krūmai viena eile:	
– aukšti (per 1,8 m)	1,2
– vidutiniai (nuo 1,2 iki 1,8 m)	1
– žemi (iki 1,2 m)	0,8
Medžių ir krūmų grupės:	
– medžių	4,5
– krūmų	3
Gazonas	1,5

4.7. Nesant galimybės gatvėse įrengti žaliųjų juostų, medžiai gali būti sodinami ant šaligatvių, ne mažesnė kaip 1,5 x 1,5 m aikštelėse, uždengiamose metalinėmis grotelėmis.

4.8. Atstumas eilėje tarp medžių turi būti ne mažesnis kaip 5,0 m priklausomai nuo suaugusių medžių lajos.

4.9. Atstumas tarp medžių ir krūmų turi būti ne mažesnis kaip 2,0 m.

4.10. Žaliosios juostos privalo turėti skersinį nuolydį nuo 0,5 iki 5,0 %. Esant didesniau nuolydžiui, įrengiamos terasos.

4.11. Krūmai, aukštesni kaip 0,5 m, ir medžiai negali būti sodinami arčiau kaip 10 m eismo kryptimi nuo pėsčiųjų perėjų ir visuomeninio transporto sustojimo vietų.

4.12. Planuojant gyvenamųjų teritorijų motorizuoto susisiekimo gatvėse ir keliuose, eismo zonose ir aikštėse želdynus, būtina atsižvelgti į Teritorinio planavimo ir inžinerinės įrangos projektavimo rekomendacijas apsaugai nuo smurto ir vandalizmo (R5 – 93).

NORMATYVINIAI DOKUMENTAI, NUSTATANTYS SPECIALIUOSIUS SUSISIEKIMO PLANAVIMO REIKALAVIMUS

RSN 154-93	Gyvenamieji ir visuomeniniai pastatai bei aplinka, pritaikyti žmonėms su fiziniais trūkumais
LR Vyriausybės 1992 05 12 nutarimas Nr. 343	Dėl specialiųjų žemės ir miško naudojimo sąlygų patvirtinimo (su pakeitimais ir papildymais)
STR 1.05.01:1997	Statinio projekto rengimo tvarka (pakeitimas 1997 11 27 SUM įsakymu)

STR 1.05.02:1997	Nr. 260)
B6-96	Statinio projekto sudėtis (pakeitimas SUM 1997 11 27 įsakymu Nr. 262)
B7-96	Miestų, miestelių ir kaimų bendrojo planavimo laikinosios taisyklės
LST1379:95	Rajono savivaldybės teritorijos bendrojo planavimo laikinosios taisyklės
LST 1405:1995	Lietuvos standartas. Kelių ženklavimas
SNiT 2.05.03-84	Kelio ženklų ir šviesoforų naudojimas
SNiT 2.05.09-90	Tiltai ir vamzdžiai
PNT-K95	Tramvajaus ir troleibusų linijos
Nr. 1-533	Automobilių kelių projektavimo normos ir taisyklės
Kultūros vertybių apsaugos	Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymas
departamento 1996 12 10 įsakymas Nr.	Dėl nekilnojamųjų kultūros vertybių individualių apsaugos zonų nustatymo
150	taisyklių patvirtinimo
Paminklotvarkos departamento 1992	Respublikinės reikšmės urbanistikos paminklų (senamiesčių) ir vietinės
10 28	reikšmės urbanistikos paminklų teritorijų sklypų išplanavimo projektų
LAND 1-98	rengimo instrukcija
LAND 18-96/M-03	Skysto kuro degalinių projektavimo, statybos ir eksploatavimo privalomieji
HN 33-1993	aplinkos apsaugos reikalavimai
HN 35:1998	Teršalų emisijos į atmosferą iš lokomotyvų ir dyzelinių traukinių
	apskaičiavimo metodika
	Akustinis triukšmas. Leidžiami lygiai gyvenamojoje ir darbo aplinkoje.
	Matavimo metodikos bendrieji reikalavimai
	Gyvenamosios aplinkos orą teršiančių medžiagų didžiausia leistina
	koncentracija

APLINKOS MINISTRAS

ALGIS ČAPLIKAS