

URBANIZUOTŲ TERITORIJŲ SUSISIEKIMO SISTEMŲ PLANAVIMO NORMOS

I SKYRIUS BENDROSIOS NUOSTATOS

1. Urbanizuotų teritorijų susisieikimo sistemų planavimo normos (toliau – Planavimo normos) taikomos rengiant urbanizuotų ir urbanizuojamų teritorijų kompleksinio ir specialiojo teritorijų planavimo dokumentus.

2. Planavimo normos nustato privalomuosius kiekybinius ir kokybinius reikalavimus, taikomus rengiant teritorijų planavimo dokumentus.

3. Planavimo normų reikalavimai privalomi teritorijų planavimo dokumentų rengėjams, planavimo organizatoriams, planavimo sąlygas rengiančioms ir išduodančioms institucijoms, derinančioms, tvirtinančioms, teritorijų planavimo priežiūrą vykdančioms institucijoms, taip pat kitiems asmenims, dalyvaujantiems teritorijų planavimo procese. Privalomieji rodikliai gali būti keičiami, atsižvelgiant į konkrečios planuojamos teritorijos specifiką.

4. Planavimo normose vartojamos sąvokos atitinka Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatyme, Lietuvos Respublikos kelių įstatyme, Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių kelių įstatyme, Lietuvos Respublikos teritorijos administracinių vienetų ir jų ribų įstatyme, Kelių transporto kodekse, Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2011 m. gruodžio 2 d. įsakymu Nr. D1-933 „Dėl statybos techninio reglamento STR 2.06.04:2011 „Gatvės. Bendrieji reikalavimai“ patvirtinimo“ patvirtintame statybos techniniame reglamente STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“ (toliau – STR 2.06.04:2014) apibrėžtas sąvokas.

II SKYRIUS SUSISIEKIMO SISTEMOS PLANAVIMO SAMPRATA IR JOS STRUKTŪRA

5. Urbanizuotos teritorijos susisieikimo sistema – tai pėsčiųjų, keleivių ir transporto priemonių ir jų eismui reikalingos inžinerinės infrastruktūros, informacinių, saugaus eismo, poveikio aplinkai mažinančių ir eismą reguliuojančių priemonių visuma.

6. Susisieikimo sistemos planavimas apima susisieikimo esamos būklės analizę ir įvertinimą; susisieikimo procesų prognozę; problemų ir tikslų nustatymą; tikslams įgyvendinti reikalingų sąlygų, t. y. planavimo sprendinių, nustatymą, įgyvendinimo eiliškumą.

7. Susisieikimo sistemos esamos būklės įvertinimas ir kitos nustatytos planavimo procedūros apima:

7.1. susisieikimo poreikio nustatymą (gyventojų judumą ir ryšius; krovinių vežimų apimtį ir ryšius);

7.2. susisieikimo būdų analizę: pėsčiomis, dviračiu, viešuoju transportu, lengvuoju automobiliu, taksi, geležinkeliu, vandens transportu;

7.3. susisieikimo rūšių funkcionavimą: motorizuotų ir nemotorizuotų transporto priemonių eismo bei statymo ir laikymo analizę;

7.4. susisieikimo aplinką (gamtinę ir urbanizuotą aplinką, teritorijos naudojimo tipus ir kitus rodiklius);

7.5. susisieikimo infrastruktūrą: gatvių tinklą, transporto mazgus, automobilių saugyklas (atviras, aptvertas ir/ar neaptvertas, dengtas ar nedengtas aikšteles; atviras ar uždarus antžeminius, požeminius ir kitokius statinius) ir kita;

7.6. galimas neigiamas susisieikimo sistemos funkcionavimo pasekmės: eismo nelaimės, triukšmą, taršą, teritorijos poreikį;

7.7. susisieikimo kainas (valstybės ir savivaldybių investicijas susisieikimo infrastruktūrai

sukurti bei eismui reguliuoti, transporto priemonių įsigijimo ir priežiūros išlaidas, dotacijas, kompensacijas, taip pat mokesčius ir rinkliavas; gyventojų ir įmonių išlaidas susisiekimo tikslais).

8. Susisiekimo infrastruktūros įgyvendinimo eiliškumas nustatomas pagal naudos ir sąnaudų analizę.

9. Susisiekimo sistemų planavimas derinamas su strateginiais planais (ekonominiu, socialiniu ir kitais aspektais).

10. Susisiekimo sistemą sudaro šie posistemai:

10.1. motorinio ir elektrinio transporto;

10.2. viešojo transporto (autobusų, troleibusų, maršrutinių taksi ir kita);

10.3. specialaus transporto (policijos, greitosios medicinos pagalbos, priešgaisrinės apsaugos tarnybos ir kitų gelbėjimo tarnybų);

10.4. dviračių ir kito nemotorinio transporto;

10.5. pėsčiųjų;

10.6. geležinkelių transporto;

10.7. vandens transporto;

10.8. oro transporto.

11. Susisiekimo sistemos ir jos posistemų galimybes apibūdina keleivių ir krovinių vežimo pajėgumai (įvertinant susisiekimo infrastruktūros linijų ar objektų tankį ir laidumą, naudojamų transporto priemonių skaičių, jų užpildymo ir kitus rodiklius), eismo reguliavimo ir valdymo kokybė.

III SKYRIUS

SUSISIEKIMO SISTEMŲ PLANAVIMO TIKSLAI IR UŽDAVINIAI

12. Susisiekimo sistemos planavimo tikslas – sudaryti kokybiškas gyventojų susisiekimo, krovinių vežimo ir specialiosios paskirties transporto priemonių eismo sąlygas, vadovaujantis darnios plėtros principais ir saugaus eismo reikalavimais.

13. Rengiant teritorijų planavimo dokumentus siekiama spręsti šiuos uždavinius:

13.1. mažinti susisiekimo poreikį urbanizuotose teritorijose individualiomis motorizuotomis transporto priemonėmis, prioritetą teikiant viešojo transporto, dviratininkų ir pėsčiųjų eismui;

13.2. mažinti susisiekimui skirto laiko trukmę, vystant integruotus susisiekimo būdus;

13.3. įgyvendinti darnios plėtros tikslus derinant ekonominius, socialinius ir aplinkos poreikius;

13.4. racionaliai išnaudoti urbanizuotų teritorijų esamą susisiekimo infrastruktūrą, teikiamas susisiekimo paslaugas ir didinti jų veiksmingumą;

13.5. gerinti eismo saugos ir saugumo sąlygas, užkertant kelią eismo nelaimėms;

13.6. mažinti oro užterštumą, triukšmą, išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų ir suvartojamos energijos kiekį;

13.7. mažinti susisiekimo kainą;

13.8. saugoti nekilnojamas kultūros paveldo vertybes nuo neigiamo transporto priemonių eismo poveikio;

13.9. sudaryti palankias sąlygas neįgalių žmonių susisiekimui;

13.10. sudaryti palankias gyventojų evakuacijos sąlygas gresiant ar susidarius ekstremaliai situacijai.

IV SKYRIUS

PRADINIAI SUSISIEKIMO SISTEMŲ PLANAVIMO DARBŲ DUOMENYS

14. Rengiant kompleksinio ir specialiojo teritorijų planavimo dokumentus, turi būti:

14.1. įvertinami galiojančių teritorijų planavimo dokumentų sprendiniai, plėtros programos ir strategijos, darančios įtaką planuojamai teritorijai;

14.2. įvertinamas bendras ir transportinis judumas, susisiekimo ryšiai ir jų pasiskirstymas

(pagal kelionės rūšis – darbo, mokymosi, kultūrinės, buitinės, rekreacinės ar kelionės būdą - pėsčiomis, automobiliu, viešuoju transportu);

14.3. įvertinama esama ir perspektyvinė susisiekimo sistemos apkrova (eismo intensyvumas, keleivių srautai, krovinių vežimas, krovos darbai, transporto priemonių statymas);

14.4. įvertinama esamos infrastruktūros būklė ir jos atitiktis esamiems ir perspektyviniams susisiekimo poreikiams;

14.5. surenkami duomenys, reikalingi transporto srautams modeliuoti (jei planavimo organizatorius nurodo planavimo darbų programoje);

14.6. įvertinami eismo įvykių duomenys;

14.7. surenkami kiti duomenys, reikalingi susisiekimo sistemos rodikliams nustatyti (V skyrius) ir planuojamos teritorijos sprendiniams parengti.

15. Kompleksinio ir specialiojo teritorijų planavimo dokumentams rengti naudojami ne senesni kaip dvejų metų susisiekimo rodiklius apibūdinantys duomenys. Susisiekimo procesų tendencijoms nustatyti naudojami ilgesnio laikotarpio duomenys.

16. Rengiant kompleksinio ir specialiojo teritorijų planavimo dokumentus, fiksuojami vakarinio arba (ir) rytinio piko valandos eismo intensyvumo duomenys, įvertinant sezoniškumą, jei tai rekreacinė teritorija. Konkretų tyrimų laiką planavimo organizatorius nurodo planavimo darbų programoje.

V SKYRIUS

SUSISIEKIMO SISTEMOS KIEKYBINIAI IR KOKYBINIAI RODIKLIAI

17. Teritorijų planavimo rengimo etape susisiekimo sistema turi būti įvertinama kiekybiniais ir kokybiniais rodikliais. Rodikliai vertinami esamos būklės įvertinimo ir sprendinių konkretizavimo stadijose.

18. Rengiant bendruosius planus vertinami šie rodikliai:

18.1. bendras ir transportinis gyventojų judumas, kelionių skaičius per parą, procentinė kelionių struktūra (automobiliais, viešuoju transportu, dviračiais, pėsčiomis);

18.2. keleivių vežimas miesto viešuoju transportu (keleivių per parą);

18.3. užmiesčio geležinkelio stočių, jūrų bei upių, oro uostų skaičius ir metinis keleivių vežimas (keleivių per metus);

18.4. valstybinės reikšmės kelių vidutinis metinis paros eismo intensyvumas (automobilių per parą);

18.5. gatvių tinklo ilgis, km (pagal gatvių kategorijas, dangas);

18.6. A, B, C kategorijų gatvių eismo intensyvumo lygis piko metu charakteringose (planavimo organizatoriaus pateiktose) tyrimų vietose (automobilių per valandą);

18.7. viešojo transporto linijų ilgis, km;

18.8. specialių viešojo transporto eismo juostų ilgis, km;

18.9. kombinuotų kelionių automobilių saugyklų skaičius, vienetais;

18.10. viešojo transporto pasiekiamumas normatyviniu atstumu (55 punktas) urbanizuotoje teritorijoje, %;

18.11. žemagrindžių transporto priemonių dalis viešojo transporto priemonių parke, %;

18.12. mokamų automobilių stovėjimo vietų skaičius, vienetais;

18.13. dviračių takų ilgis, km;

18.14. viešųjų dviračių nuomos punktų skaičius, vienetais;

18.15. geležinkelių linijų ilgis, km;

18.16. vidaus vandens kelių ilgis, km;

18.17. uostų ir priplaukų skaičius, vienetais;

18.18. įskaitinių eismo įvykių, žuvusių ir sužeistųjų skaičius per metus, vienetais;

18.19. degalinių skaičius, vienetais;

18.20. motorizacijos ir automobilizacijos lygis, automobiliais/1000 gyventojų.

19. Planavimo organizatorius, įvertindamas strateginių planų tikslus, gali nustatyti

papildomus rodiklius susisiekimo sistemos raidai stebėti (pavyzdžiui, eismo intensyvumas per tiltus, viadukus).

20. Rengiant specialiojo teritorijų planavimo dokumentus ir detaliuosius planus, planavimo darbų programoje planavimo organizatorius pateikia vertinamų rodiklių sąrašą, atsižvelgdamas į planavimo tikslus ir teritorijų planavimo lygmenį.

VI SKYRIUS SUSISIEKIMO SISTEMŲ PLANAVIMO SPRENDINIAI

21. Rengiant kompleksinio teritorijų planavimo dokumentus, susisiekimo sistemų planavimo sprendiniai pateikiami vadovaujantis 1 lentelės reikalavimais.

1 lentelė. Kompleksinio teritorijų planavimo dokumentų sprendiniai

Sprendiniai	Savivaldybės lygmens bendrieji planai (M 1:20 000 – M 1:50 000)	Vietovės lygmens bendrieji planai (M 1:2 500 – M 1:10 000)	Detalieji planai (1:500–M 1:1 000) ir vietovės lygmens bendrieji planai M1:2 000
Keleivių ir krovinių stotys, uostai ir terminalai	+	+	
A, B, C ir E kategorijų gatvės	+	+	
D ₁ kategorijos gatvės		+	+
D, F kategorijų gatvės			+
Dviračių takai (nepriskiriami E arba F kategorijai)		+	+
Skirtingų lygių sankryžos, sankirtos, tiltai	+	+	
Viešojo transporto susisiekimo tinklas	+	+	
Viešojo transporto stotelės			+
Kombinuotų kelionių susisiekimo infrastruktūra	+	+	
Automobilių stovėjimo aikštelės			+
Triukšmo, vibracijos ir oro taršos slopinimo bei mažinimo priemonės			+
Pėsčiųjų zonos	+	+	

22. Specialiojo teritorijų planavimo dokumentų sprendinių turinys nereglamentuojamas, o nustatomas pagal poreikį, konkretizuojant kompleksinio teritorijų planavimo dokumentus.

VII SKYRIUS REIKALAVIMAI SUSISIEKIMO SISTEMŲ PLANAVIMUI

PIRMASIS SKIRSNIS BENDRIEJI REIKALAVIMAI

23. Miestų ir miestelių vidaus susisiekimo sistemų planavimas turi būti susietas su tarpmiestiniu susisiekimo planavimu.

24. Planuojant tarpmiestinį susisiekimą, būtina įvertinti valstybės teritorijos, valstybės teritorijos dalies ir savivaldybių ar jų dalių bendrųjų planų ir specialiojo teritorijų planavimo

dokumentų sprendinius.

25. Miestų susisiekimo tinklas planuojamas įvertinus esamas ir perspektyvines gatvių kategorijas, eismo intensyvumą, srauto sudėtį, teritorijos naudojimo tipą ir normatyvinių dokumentų reikalavimus.

ANTRASIS SKIRSNIS REIKALAVIMAI GATVIŲ TINKLUI

26. Miestų, turinčių daugiau kaip 50 tūkstančių gyventojų, A, B, C ir E kategorijų gatvių tinklas nustatomas bendrajame plane. Mažesnių miestų bendruosiuose planuose papildomai nustatomas ir D1 kategorijų gatvių tinklas. Kitų kategorijų gatvių tinklas nustatomas rengiant specialiojo teritorijų planavimo dokumentus arba detaliuosius planus.

27. Miestuose perspektyvinis eismo intensyvumas turi būti skaičiuojamas įvertinant visą gatvių tinklą ir bendrą teritorijos urbanistinę plėtrą bendrojo plano planuojamam laikotarpiui.

28. Rengiant miestų, turinčių daugiau kaip 50 tūkstančių gyventojų, bendruosius planus, atliekamas transporto srautų makromodeliavimas (modeliavimas, orientuotas į bendrą (sisteminį) visų transporto priemonių ar pėsčiųjų eismą gatvių tinkle), įvertinant gyventojų ir darbo vietų perspektyvinį išsidėstymą planuojamoje teritorijoje.

29. Miestelių ir kaimų perspektyvinis eismo intensyvumas esamose gatvėse skaičiuojamas pagal paskutiniųjų metų eismo srautų kitimo tendencijas ne trumpesniam nei planavimo laikotarpiui, nustatytame planavimo darbų programoje.

30. A, B ir C kategorijų gatvių tinklas turi būti rišlus. Miestų susisiekimo tinklo rišlumo koeficientas turi būti $b > 1,5$. Miesteliuose ir kaimuose šis koeficientas nereglamentuojamas. Koeficientas apskaičiuojamas taip: $b = g : S$, čia:

g – gatvių atkarpų skaičius;

S – sankryžų skaičius.

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

l – gatvės atkarpos ilgis tarp sankryžų;

l_0 – tiesės tarp sankryžų ilgis.

Išimtys galimos esant sudėtingam reljefui.

32. 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 55 punkte nurodytų dydžių.

33. Gatvėms įrengti nustatomi tokie reikalavimai:

33.1. A kategorijos gatvė turi būti izoliuota nuo gretimų gyvenamųjų pastatų, viešojo naudojimo pastatų, rekreacinių, saugomų teritorijų, ir planuojamos tik skirtingo lygio sankryžos;

33.2. B kategorijos gatvė gali būti iš dalies izoliuota nuo gretimų gyvenamųjų pastatų, viešojo naudojimo pastatų, rekreacinių ir saugomų teritorijų, ir planuojamos skirtingo lygio pagrindinės sankryžos;

33.3. C kategorijos gatvės raudonosios linijos gali sutapti su statybos linijomis.

34. Transporto srautų mikromodeliavimas (modeliavimas, orientuotas į atskirų transporto priemonių ar pėsčiųjų eismą gatvių tinklo dalyje) atliekamas rengiant vietovės lygmens kompleksinio ar specialiojo teritorijų planavimo dokumentus, kai:

34.1. reikia numatyti didelio pralaidumo sankryžas, kurios gali užimti didesnę teritoriją nei esamos gatvių raudonosios linijos;

34.2. reikia numatyti įvažiavimus ir išvažiavimus į didelius traukos objektus (dideli viešojo naudojimo pastatai, prie kurių transporto srautas piko metu numatomas ne mažiau kaip 100 aut./h) ar vietas.

35. Planuojami nauji susikirtimai tarp geležinkelių linijų ir gatvių turi būti skirtingų lygių. Rengiant bendruosius planus būtina įvertinti galimybę įrengti skirtingų lygių sankirtas ir ties esamomis pervažomis.

36. Urbanizuotose teritorijose, kuriose yra arba planuojami geležinkelių keliai, rengiant vietovės lygmens bendruosius arba detaliuosius planus, turi būti atsižvelgiama į:

36.1. pėsčiųjų eismui per geležinkelio kelius reikalingos infrastruktūros ir prieigos prie geležinkelių kelių apribojimą užtikrinančių priemonių poreikį;

36.2. triukšmo mažinimo priemonių poreikį.

37. Gatvių klasifikacija, reikalavimai gatvių tinklo projektavimui, sankryžoms ir transporto mazgams, gatvių pagrindiniams techniniams parametrams, skersinio profilio elementams, išilginiam profiliui, gatvės ašies trasavimui, inžinerinių tinklų išdėstymui reglamentuoti STR 2.06.04:2014.

38. Valstybinės reikšmės keliams, gyvenamosiose vietovėse sutampantiems su gatvėmis ir esantiems 1999 m. birželio 9 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 757 „Dėl Valstybinės reikšmės automobilių kelių sąrašo patvirtinimo“ patvirtintame Valstybinės reikšmės automobilių kelių sąrašė, turi būti taikomi kelių techninio reglamento KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ reikalavimai.

TREČIASIS SKIRSNIS REIKALAVIMAI KROVINIŲ TERMINALAMS

39. Krovinių terminalų reikmėms turi būti naudojama esamo ar planuojamo gatvių tinklo dalis, kurią sudaro A ir B kategorijų gatvės.

40. Remiantis prognozuojama krovinių apyvarta ir susisiekimo poreikiu, krovinių terminalai išdėstomi:

40.1. nustatant papildomos infrastruktūros ir teritorijų plėtros poreikį;

40.2. nustatant gatvių tinklo papildomą apkrovą ir tinklo pralaidumą;

40.3. įvertinus galimą neigiamą poveikį gyventojams ir aplinkai ir numatant priemones šiam poveikiui išvengti ar sumažinti.

VIII SKYRIUS VIEŠOJO TRANSPORTO PLANAVIMAS

PIRMASIS SKIRSNIS BENDROSIOS NUOSTATOS

41. Planavimo normų minimalūs reikalavimai nepanaikina savivaldybių prievolės ir vežėjų teisės teikti geresnes susisiekimo paslaugas ar organizuoti viešąjį susisiekimą, jeigu jis ir nebūtinai pagal šio skyriaus 51 punkto reikalavimus.

42. Urbanizuotose teritorijose viešojo transporto tinklą sudaro:

42.1. nuolatinis viešojo transporto tinklas – viešojo transporto tinklas, eksploatuojamas dėl nuolatinių gyventojų poreikių;

42.2. papildomas viešojo transporto tinklas – viešojo transporto tinklas, eksploatuojamas dėl gyventojų periodiškai atsirandančių viešojo transporto poreikių;

42.3. specialusis viešojo transporto tinklas – tam tikrų socialinių grupių eksploatuojamas viešojo transporto tinklas (konkrečios įmonės darbuotojų, moksleivių).

43. Viešojo transporto keleivių stotys (geležinkelio, autobusų, upių ir jūrų uostai, oro uostai) ir greitųjų viešojo transporto rūšių linijos (greitųjų autobusų) nustatomos rengiant bendruosius planus kompleksiskai vertinant visą miesto plėtrą ir negali būti keičiamos rengiant specialiojo teritorijų planavimo dokumentus ar detaliuosius planus.

44. Viešasis transportas juda iš anksto nustatytais maršrutais ir sustoja pagal maršrutą numatytose stotelėse, kuriose įrengiama minimali infrastruktūra - stotelę žymintis stovas, pastogė, suoliukas, šiukšliadėžė.

ANTRASIS SKIRSNIS REIKALAVIMAI KELEIVIŲ STOTIMS IR IŠORĖS SUSISIEKIMUI

45. Visos esamos ir planuojamos keleivių stotys (geležinkelių, autobusų stotys, upių ir jūrų uostai, oro uostai) privalo būti aptarnaujamos:

45.1. naudojant nuolatinį tinklą, jeigu jo maršrutu kelionė į miesto centrą trunka ne ilgiau kaip 50 min. ir maršrutų vežamasis pajėgumas yra pakankamas;

45.2. jeigu nuolatinis tinklas šių poreikių neatitinka, jis turi būti papildytas maršrutais į miesto centrą ir prireikus tarp įvairių keleivių stočių.

46. Kiekvieno miesto, miestelio ir kaimo gyventojams turi būti sudaryta galimybė susisiekti su kitomis urbanizuotomis teritorijomis viešuoju transportu. Minimalus viešojo transporto priemonių reisų skaičius per parą nustatytas 1 lentelėje.

1 lentelė. Minimalus viešojo transporto priemonių reisų skaičius per parą

	Seniūnijos centras	Rajono centras
Miestas	*	3
Miestelis	*	3
Kaimas	*	2

* Pagal faktinį poreikį.

47. Konkretūs išorės susisiekimo planuojamieji pajėgumai apskaičiuojami įvertinus prognozuojamus nuolatinį ir sezoninį gyventojų ar kitaip periodiškai atvykstančių lankytojų poreikius.

48. Jeigu urbanizuotoje teritorijoje nefunkcionuoja vidaus viešasis transportas, tuo atveju turi būti apsvarstyta išorės susisiekimo linijų naudojimo galimybė vidaus susisiekimui.

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

49.1. ar reikalingos papildomos stotys ir kokios yra esamų teritorijų plėtros galimybės;

49.2. papildomos viešojo transporto apkrovos ir tų linijų pervežamoji galia;

49.3. gatvių tinklo papildomos apkrovos ir tinklo pralaidumo galimybės;

49.4. galimas neigiamas poveikis (triukšmas, oro tarša, eismo įvykiai) gyventojams ir aplinkai ir priemonės šiam poveikiui išvengti ar sumažinti.

50. Jeigu pagal 49 punktą 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.

TREČIASIS SKIRSNIS REIKALAVIMAI VIDAUS SUSISIEKIMUI

51. Miesto, miestelio ir kaimo vidaus viešojo transporto tinklas privalo būti planuojamas, jei:

51.1. išorės susisiekimo maršrutai (priemiestiniai, tarp miestiniai ar pratęsti gretimo miesto vidaus maršrutai) neatitinka šio skirsnio reikalavimų;

51.2. teritorija, kurioje gyvena ir yra (arba planuojama) 80 procentų darbo ar gyventojų aptarnavimo vietų, nepasiekiami pėsčiomis iš miesto, miestelio, kaimo centro ar darbo vietų per 30 min.

52. Nuolatinis viešojo transporto tinklas:

52.1. turi atitikti 55 ir 61 punktuose nurodytus reikalavimus;

52.2. turi būti eksploatuojamas dėl nuolatinio poreikio paros, savaitės ir metų laiku.

53. Papildomasis viešojo transporto tinklas planuojamas ir eksploatuojamas, jeigu:

53.1. yra sezoniškas ar kitoks periodiškasis viešojo transporto poreikis;

53.2. nuolatinio tinklo gatvėse suplanuotas viešasis transportas piko valandomis viršija 61.3 ir 61.4 papunkčių reikalavimus;

53.3. savivaldybės ar privačios vežėjų įmonės suinteresuotos pagerinti viešojo transporto

galimybės.

54. Specialusis viešojo transporto tinklas skirtas:

54.1. transporto priemonių, reguliariai vežiojančių darbuotojus, eismui;

54.2. mokyklinių autobusų, reguliariai vežiojančių moksleivius, eismui;

54.3. transporto priemonių, reguliariai vežiojančių lankytojus į stambius traukos objektus (paslaugos, pramogos, prekyba ir kita), eismui.

55. Nuolatinio viešojo transporto tinklo tankis turi būti toks, kad maksimalus ėjimo pėsčiomis iki viešojo transporto stotelių atstumas būtų ne didesnis kaip:

55.1. 500 m – intensyvaus užstatymo teritorijose, užstatytose penkių ir daugiau aukštų pastatais;

55.2. 600 m – ekstensyvaus užstatymo vidutinių ir didelių miestų teritorijose, užstatytose 1–3 aukštų pastatais;

55.3. 800 m – ekstensyvaus užstatymo mažų miestų teritorijose, užstatytose 1–3 aukštų pastatais.

56. Atstumas tarp nuolatinio viešojo transporto stotelių turi būti ne didesnis kaip 55 punkte nurodytų atstumų ir koeficiento $k - 1,25$ sandauga. Šis reikalavimas netaikomas greitojo susisiekimo maršrutams.

57. Papildomo ir specialiojo viešojo transporto tinklo tankis neregamentuojamas (nenustatomas).

58. Nuolatinio viešojo transporto tinklo linijos planuojamos C ir B kategorijų gatvėse ir atskirais atvejais:

58.1. A kategorijos gatvėse tik greitieji maršrutai (be stotelių);

58.2. D kategorijų gatvėse, kurių važiuojamosios dalies plotis ne mažesnis kaip 6,0 m.

59. Papildomo ir specialiojo viešojo transporto tinklo linijos planuojamos A, B, C ir D kategorijų gatvėse.

60. Viešojo transporto tinklas gali būti planuojamas:

60.1. bendrame transporto sraute;

60.2. specialiose viešajam transportui skirtose eismo juostose.

61. Planuojant viešąjį transportą, būtina užtikrinti tokius minimalius reikalavimus:

61.1. gyventojų kelionės į darbą skaičiuojamoji trukmė 80 procentų kelionių kaimuose, mažuose ir vidutiniuose miestuose (2 lentelė) neturi viršyti 30 min., dideliuose – 50 min. (kelionės trukmė skaičiuojama įvertinus visas kelionės dalis: atėjimą iki ir nuo stotelės, persėdimą, laukimą ir važiavimą);

61.2. nuolatinio viešojo transporto tinklo normatyvinio aptarnavimo teritorija atsižvelgiant į 54 punktą turi būti ne mažesnė negu 80 procentų miesto užstatytos teritorijos;

61.3. viešojo transporto priemonėse kiekvieno maršruto piko valandomis turi būti ne daugiau kaip penki keleiviai viename kvadratiniam metre laisvo grindų ploto 70 procentų kiekvieno maršruto tarpstočių;

61.4. minimali viešojo transporto maršrutų darbo trukmė ir transporto priemonių eismo intervalai nustatomi pagal gyventojų susisiekimo poreikį.

62. Minimalūs 61 punkto nurodyti reikalavimai netaikomi urbanizuotose teritorijose, kurias aptarnauja priemiesčio (rajono), tarpmiestinio ar pratęsto gretimo miesto vidaus maršrutai.

2 lentelė. Rekomenduotinos viešojo transporto rūšys, priklausomai nuo miestų dydžio

Gyventojų skaičius	Miestų dydis	Miesto geležinkelis	Greitasis tramvajus	Greitasis autobusas	Troleibusas	Autobusas	Taksi, automobilių nuoma	Dviračių nuoma
3–10 tūkst.	Maži					+	+	+
10–100 tūkst.	Vidutiniai				+	+	+	+
> 100 tūkst.	Dideli	+	+	+	+	+	+	+

63. Dideliuose miestuose turi būti planuojami šie maršrutų tipai: paprastieji ir greitieji.

Susisiekimo greitis greituose maršrutuose turi būti ne mažiau kaip 5 km/h greitesnis nei paprastuose maršrutuose.

64. Planuojant galines viešojo transporto stoteles reikia įvertinti galimybę juos įrengti greta kombinuotų kelionių aikštelių.

IX SKYRIUS. KOMBINUOTŲ KELIONIŲ PLANAVIMAS

65. Siekiant sumažinti transporto srautus miestų gatvėse, transporto priemonėms stovėti skirtą teritorijos plotą (ypač senamiesčiuose ar kitose transporto priemonių eismui jautriose vietose), taip pat didinti bendrą susisiekimo sistemos efektyvumą ir mažinti neigiamą jos poveikį aplinkai, diegiamos kombinuotų kelionių ir transporto priemonių dalijimosi sistemos. Galimos tokios sistemos:

65.1. palik automobilį ir važiuok viešuoju transportu (*PARK & RIDE*) – sistema, kai automobilis paliekamas specialioje automobilių stovėjimo saugykloje miesto prieigose ar vidurinėje zonoje ir toliau kelionė tęsiama viešuoju transportu arba specialiu *P&R* autobusu;

65.2. palik automobilį (dviratį) ir važiuok bėginiu viešuoju transportu (*PARK & RAIL*) – sistema, kai automobilis (dviratis) paliekamas stovėjimo saugykloje ir toliau kelionė tęsiama bėginiu transportu;

65.3. palik dviratį ir važiuok viešuoju transportu (*BIKE & RIDE*) – analogiška *PARK & RIDE* sistema, tik skirta važiuojantiems dviračiu. Dviračių stovėjimo saugyklos įrengiamos periferinėse miesto teritorijose arba miesto vidurinės zonos prieigose;

65.4. vežimo (*RIDESHARING*) sistema, kai automobilio vairuotojas nuveža (pasiima) keleivį nestovėdamas tam skirtoje automobilių saugykloje;

65.5. palik automobilį (dviratį) ir eik pėsčiomis (*PARK & GO*) – tai sistema, kai automobilis arba dviratis paliekamas stovėjimo saugykloje ir toliau kelionė tęsiama pėsčiomis;

65.6. viešųjų dviračių sistema (*BIKESHARING*) – automatizuota dalijimosi dviračiais sistema, leidžianti išsinuomoti ir grąžinti dviratį mieste esančiuose viešuose dviračių laikymo punktuose;

65.7. viešųjų automobilių sistema (*CARSHARING*) – dalijimosi automobiliais sistema, leidžianti išsinuomoti ir grąžinti automobilį mieste esančiuose viešuose automobilių laikymo punktuose.

66. Kombinuotų kelionių susisiekimo sistemos privalomas elementas yra transporto priemonių stovėjimo saugyklos, kuriose paliekami lengvieji automobiliai (dviraciai). Jos įrengiamos greta viešojo transporto maršrutų.

67. Kombinuotų kelionių automobilių stovėjimo saugyklos įrengiamos:

67.1. prie užmiesčio kelių, pereinančių į miesto pagrindinių gatvių tinklą;

67.2. periferinėje ir vidurinėje miesto zonoje prie pagrindinių gatvių;

67.3. zonose, kur miesto gyventojų tankis viršija 5000 gyventojų/km² ir prie stambių verslo, prekybos, pramogų centrų;

67.4. prie miesto viešojo transporto tinklo, keleivių terminalų, stočių ir stotelių.