

LIETUVOS RESPUBLIKOS APLINKOS MINISTRAS

ĮSAKYMAS

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS APLINKOS MINISTRO 2011 M. GRUODŽIO 2 D.
ĮSAKYMO NR. D1-933 „DĖL STATYBOS TECHNINIO REGLAMENTO STR
2.06.04:2014 „GATVĖS IR VIETINĖS REIKŠMĖS KELIAI. BENDRIEJI
REIKALAVIMAI“ PATVIRTINIMO“ PAKEITIMO

2019 m. kovo d. Nr.
Vilnius

P a k e i ė i u statybos techninį reglamentą STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“, patvirtintą Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2011 m. gruodžio 2 d. įsakymu Nr. D1-933 „Dėl statybos techninio reglamento STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“ patvirtinimo“:

1. Pakeičiu 2 punktą ir jį išdėstau taip:

„2. Gatvių ir vietinės reikšmės kelių tiesimo, rekonstravimo ir remonto projektai rengiami statybos techninio reglamento STR 1.04.04:2017 „Statinio projektavimas, projekto ekspertizė“, patvirtinto Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2016 m. lapkričio 7 d. įsakymu Nr. D1-738 „Dėl statybos techninio reglamento STR 1.04.04:2017 „Statinio projektavimas, projekto ekspertizė“ patvirtinimo“ nustatyta tvarka“;

2. Pakeičiu 5.7 papunktį ir jį išdėstau taip:

„5.7. statybos techninį reglamentą STR 1.04.04:2017 „Statinio projektavimas, projekto ekspertizė“, patvirtintą Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2016 m. lapkričio 7 d. įsakymu Nr. D1-738 „Dėl statybos techninio reglamento STR 1.04.04:2017 „Statinio projektavimas, projekto ekspertizė“ patvirtinimo“;

3. Pripažįstu netekusiu galios 5.21 papunktį;

4. Pripažįstu netekusiu galios 5.23 papunktį;

5. Pakeičiu 5.28 papunktį ir jį išdėstau taip:

„5.28. Lietuvos standartą LST EN 13201-2:2016 „Kelių apšvietimas. 2 dalis. Eksploatacinių charakteristikų reikalavimai“;

6. Pakeičiu 5.29 papunktį ir jį išdėstau taip:

„5.29. Lietuvos standartą LST EN 13201-3:2016 „Kelių apšvietimas. 3 dalis. Eksploatacinių charakteristikų skaičiavimai“;

7. Pakeičiu 5.30 papunktį ir jį išdėstau taip:

„5.30. Lietuvos LST EN 13201-4:2016 „Kelių apšvietimas. 4 dalis. Eksploatacinių charakteristikų matavimo metodai“;

8. Papildau 5.34 papunkčiu:

„5.34. Susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planų rengimo taisyklės, patvirtintas Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro ir Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2006 m. lapkričio 24 d. įsakymu Nr. 3-453/D1-549 „Dėl susisiekimo komunikacijų inžinerinės infrastruktūros vystymo planų rengimo taisyklių patvirtinimo“;

9. Pakeičiu 6 punktą ir išdėstau taip:

„6. Šiame Reglamente vartojamos sąvokos:

6.1. **antžeminis garažas** – virš žemės paviršiaus iškilęs statinys skirtas transporto priemonėms laikyti;

6.2. **antžeminis uždaro tipo garažas** – virš žemės paviršiaus iškilęs statinys skirtas transporto priemonėms laikyti, kurio vėdinimas vyksta uždaromis vėdinimo sistemomis;

- 6.3. **bordiūras /bortas** – tai konstrukcija atskirianti skirtingus gatvės elementus;
- 6.4. **eismo laidumas** – maksimalus galimas transporto eismo srautas per laiko vienetą pravažiuojantis per gatvės atkarpą ar sankryžą;
- 6.5. **gatvės apšvietimas** – paviršinių gatvės elementų apšvietimas tamsiuoju paros metu, kad būtų užtikrintos saugios eismo sąlygos pėstiesiems ir transportui;
- 6.6. **gatvės elementai** – inžinerinio tiesinio (gatvės) sudėtinės dalys urbanizuotos teritorijos ribose: važiuojamoji dalis, sankryžos, gatvių statiniai, pėsčiųjų ir dviračių takai (šaligatviai), įvairios paskirties skiriamosios juostos, techninės eismo reguliavimo, stebėjimo ir informacinės priemonės, viešojo transporto stotelės ir galiniai punktai, automobilių stovėjimo vietos, techninės priemonės nuo taršos ir triukšmo, želdiniai, apšvietimo inžineriniai tinklai ir įrenginiai, lietaus vandens surinkimo ir nuvedimo inžineriniai tinklai ir įrenginiai, drenažo tinklai ir įrenginiai gatvių raudonųjų linijų juostoje;
- 6.7. **galinis punktas** – vieta, išskyrus stotį, kurioje nustatyta maršrutu pagal tvarkaraštį teikiant reguliarią paslaugą viešojo transporto priemonės sustoja, stovi, apsisuka, gali įlaipinti ar išlaipinti keleivius;
- 6.8. **gatvės išilginis profilis** – per gatvės važiuojamosios dalies centrinę ašį projektuojamos gatvės trasos išilginis pjūvis, kuriame fiksuojami pagrindiniai tiesių atkarpų ir vertikalinių kreivių techniniai parametrai, esamos ir projektuojamos gatvės altitudės ir jų vieta plane;
- 6.9. **gatvės planas** – gatvės trasos su visais jos skersinio profilio elementais horizontali projekcija ant teritorijos topografinės nuotraukos;
- 6.10. **gatvės raudonosios linijos** – linijos, nužyminčios žemės juostą, kuri skirta gatvės ir jos elementų tiesimui ir įrengimui;
- 6.11. **gatvių sankirta** – gatvių susikirtimas skirtingame lygyje be jungiamųjų kelių arba gatvės susikirtimas su geležinkeliu;
- 6.12. **gatvės skersinis profilis** – projektuojamos gatvės atkarpos skersinis pjūvis su projektuojamais gatvių elementais, nuolydžiais, eismo juostų skaičiumi ir dangos konstrukcija;
- 6.13. **gatvės želdiniai** – želdiniai, augantys gatvės raudonosiomis linijomis apribotoje žemės juostoje;
- 6.14. **įvažis** – įvažiavimas/išvažiavimas skirtas motorizuotoms transporto priemonėms į objektus už gatvės raudonųjų linijų ribų;
- 6.15. **matomumas** – atstumas, reikalingas vairuotojui pamatyti keliančią grėsmę kliūtį arba gatvės ar sankryžos aplinkos būklę, pasirinkti tinkamą greitį, pradėti saugų ir efektyvų manevrą;
- 6.16. **pralaidumas** – tai didžiausias eismo intensyvumas, kurį esamomis eismo sąlygomis gali pasiekti tam tikras eismo srautas jam skirtame skersiniame profilyje;
- 6.17. **projektinis automobilis** – automobilis pagal kurio gabaritų bei posūkių kreives projektuojami kelių (gatvių) vertikalūs ir horizontalūs elementai;
- 6.18. **sankryžos zona** – teritorija esanti prieš sankryžą ir už sankryžos, kurioje atliekami papildomi transporto priemonių manevrai (persirikiavimai, lėtėjimai, greitėjimai);
- 6.19. **senamiestis** – senoji istoriškai susiformavusi miesto dalis, kurioje pradėjo kurtis miestas;
- 6.20. **skirtingas lygis** – gatvių elementų išdėstymas viena virš kitos esančiose skirtingose plokštumose, tarp kurių aukščio skirtumas sudaro sąlygas važiuoti transporto srautams arba eiti pėstiesiems;
- 6.21. **stotelė** – vieta, išskyrus stotį, kurioje nustatyta maršrutu pagal tvarkaraštį teikiant reguliarią paslaugą sustoja viešojo transporto priemonės įlaipinti arba išlaipinti keleivius;
- 6.22. **tankiai užstatyta teritorija** – teritorija, kurioje apgyvendinimo tankis daugiau nei 90 gyv/ha;
- 6.23. **vienas lygis** – gatvės elementų išdėstymas vienoje plokštumoje;
- 6.24. **viešojo transporto stotelių įranga** – keleivių laukimo aikštelės, informaciniai stendai, suoleliai, šiukšlių dėžės, paviljonai;
- 6.25. Kitos šiose reglamentuose vartojamos sąvokos suprantamos taip, kaip jos apibrėžtos Statybos įstatyme [5.1], Teritorijų planavimo įstatyme [5.3], Kelių įstatyme [5.2], Saugaus eismo automobilių keliais įstatyme [5.4], Želdynų įstatyme [5.5], Kelių techniniame reglamente KTR

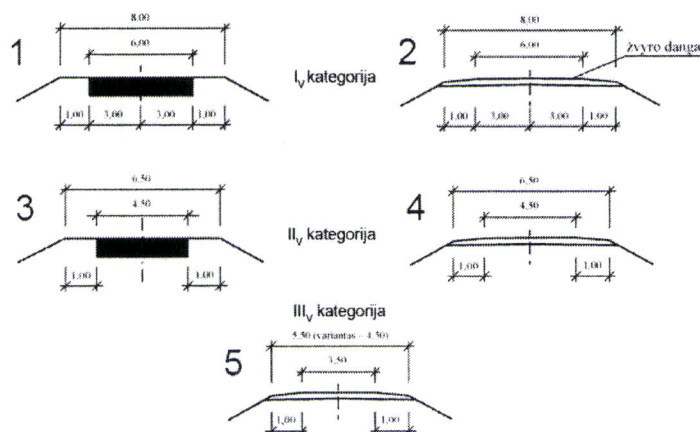
1.01:2008 „Automobilių keliai“ [5.8], Kelių eismo taisyklėse [5.19], Pėsčiųjų ir dviračių takų projektavimo rekomendacijose R PDTP 12 [5.22].“;

10. Pakeičiu 8 punktą ir jį išdėstau taip:

„8. Pagal parametrus, eismo sąlygas ir eismo intensyvumą vietinės reikšmės keliai skirstomi į I_v, II_v ir III_v ir III_v kategorijos kelius (1 lentelė, 1 paveikslas.).

1 lentelė. Automobilių kelių klasifikacija pagal kategorijas

Eil. Nr.	Kelio kategorija	Projektinis greitis, km/h	Eismo juostų skaičius	Skersinio profilio tipas
1.	I _v	50/40	2	1, 2
2.	II _v	40/30	1	3, 4
3.	III _v	30/20	1	5
4.	III _v	20	1	5“



Sutartiniai ženklai:

- Asfalto arba betono danga
- Žvyro danga

1 paveikslas. Vietinės reikšmės kelių skersiniai profiliai“

11. Pakeičiu 15 punktą ir jį išdėstau taip:

„15. Tiesiant naujus ir rekonstruojant esamus kelius reikia taikyti tipinius skersinius profilius (2 lentelė ir 1 paveikslas), atsižvelgiant į kelio kategoriją ir paskirtį bei eismo intensyvumą.

2 lentelė. Pagrindiniai vietinės reikšmės kelių techniniai parametrai

Eil. Nr.	Pagrindiniai techniniai parametrai	Kelio kategorija			
		I _v	II _v	III _v	IV _v
1.	Kelio juostos minimalus plotis, m	15	12	10	5
2.	Projektinis greitis, km/h	50/40	40/30	30/20	20
3.	Kelio danga				
3.1.	eismo juostų skaičius, vnt.	2	1	1	1
3.2.	eismo juostos plotis, m	3,00	4,50	3,50 (4,50)	2,50 (2,75)
3.3.	važiuojamosios dalies plotis, m	6,00	4,50	3,50 (4,50)	2,50 (2,75)
4.	Kelkraščio plotis, m	2x1,0	2x1,0	2x1,0	2x1,0
5.	Kelio plotis (be paplatinimų), m	8,0	6,50	5,50 (4,50)	4,50 (4,75)
6.	Išilginiai nuolydžiai				

6.1.	didžiausias išilginis nuolydis, % ¹⁾	8,0	8,0	9,0	12
6.2.	mažiausias išilginis nuolydis, %	0,3	0,3	0,3	0,3
7.	Skersiniai nuolydžiai				
7.1.	didžiausias skersinis nuolydis, %	4,0	4,0	5,0	5,0
7.2.	mažiausias skersinis nuolydis, %	2,5	3,0	3,0	3,0
8.	Mažiausi vertikaliųjų kreivių spinduliai, m				
8.1.	išgaubtų, m	750	600	300	300
8.2.	įgaubtų, m	500	300	200	100
9.	Mažiausi horizontaliųjų kreivių spinduliai, m	120	60	30	10

¹⁾ esant sudėtingam reljefui, maksimalūs išilginiai vietinės reikšmės kelių nuolydžiai atskirose atkarpose gali būti didesni 2 % negu nurodyta 2 lentelėje (kai bendrosios eismo sąlygos yra pakankamos saugiam eismui).“

12. Pakeičiu 16 punktą ir jį išdėstau taip:

„16. Išilginis kelio nuolydis turi būti kiek galima mažesnis dėl saugaus eismo, eksploatacinių išlaidų, energijos taupymo ir aplinkos teršimo, tačiau dėl vandens nuleidimo – ne mažesnis kaip 0,3 %. Siekiant mažiau pažeisti pakelių kraštovaizdį ir sumažinti kelio tiesimo darbų išlaidas, išilginis profilis turi derėti prie reljefo. Nedidelėse zonose vandens nutekėjimą nuo kelio galima užtikrinti kitomis priemonėmis. Didžiausi leidžiami išilginiai nuolydžiai nurodyti 2 lentelėje.“;

13. Pakeičiu 18 punktą ir jį išdėstau taip:

„18. Tiesiamuose II_v, III_v, IV_v kategorijos keliuose išilginio profilio projektinės linijos tiesių lūžių vietose reikia rengti vertikaliasias kreives, kai nuolydžių algebrinis skirtumas – 2 % ir didesnis.“;

14. Pakeičiu 19 punktą ir jį išdėstau taip:

„19. Rekonstruojamuose keliuose ekonomiškai pagrindus galima tiesių nejungti kreive, kai jų nuolydžių algebrinis skirtumas mažesnis kaip 2 % – I_v kategorijų keliuose ir 3 % – II_v, III_v, IV_v kategorijų keliuose.“;

15. Pakeičiu 20 punktą ir jį išdėstau taip:

„20. Elektros ir telekomunikacijų tinklai turi būti išdėstyti vadovaujantis 3 lentelės reikalavimais.“

3 lentelė. Mažiausi elektros ir telekomunikacijų linijų atstumai nuo kelio, m

Eil. Nr.	Sankirtos su keliu ir keliui lygiagrečios linijos	Elektros oro linijos		Oro kabeliai		Požeminiai kabeliai			Telekomunikacijos		
		Įtampa kV								Oro linijos	Požeminiai kabeliai
		iki 1	6–10	35–110	330	400	iki 1	6–10	iki 35		
1.	I _v – IV _v kategorijų keliai	1,5	2,5	5,0	5,0	1,5	1,5	3,0	1,5	5,0“	

16. Pakeičiu 22 punktą ir jį išdėstau taip:

„22. Pagrindinių susisiekimo linijų klasifikacija nurodyta 4 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;

4 lentelė. Pagrindinė susisiekimo linijų klasifikacija

Eil. Nr.	Grupės	Kategorijos	Indeksas	Pagrindinė paskirtis
1.	Motorizuoto eismo	1.1. Greito eismo	A	Miesto ilgi ir pastovūs transporto

		gatvės		ryšiai bei ryšiai su svarbiausiais keliais. Tranzitinis eismas.
		1.2. Pagrindinės gatvės	B	Susisiekimas tarp miesto funkcinų zonų, rajonų, centrų, didžiųjų transporto stočių. Ryšiai su užmiesčio keliais.
		1.3. Aptarnaujančios gatvės	C	Miesto plano funkcinės ir kompozicinės ašys. Pagrindinės keleivių viešojo susisiekimo linijos. Miesto vidaus transporto ryšiai.
		1.4. Pagalbinės gatvės	D	Lokalinės funkcinės ir kompozicinės ašys. Srautų paskirstymas į smulkias teritorijas, privažiavimai prie atskirų statinių ir kitų objektų.
2.	Nemotorizuoto eismo	2.1. Pagrindinės pėsčiųjų ir dviračių eismo gatvės, ir takai	E	Susisiekimas pėsčiomis, dviračiais ir kitomis biotransporto rūšimis tarp atskirų miesto dalių, su miesto centru, darbo ir poilsio vietomis. Netolimas susisiekimas su priemiesčio zona.
		2.2. Pagalbiniai pėsčiųjų ir dviračių eismo takai	F	Vietinis susisiekimas tarp namų grupių, lokalių centrų.

Pastaba. Kiekviena šių kategorijų apibūdinama pagal 10 lentelėje pateiktus techninius parametrus.“

17. Pakeičiu 28 punktą ir jį išdėstau taip:

„28. Sankryžos ir sankirtos tarp įvairių kategorijų gatvių gali būti planuojamos tik 5 lentelėje nurodytu būdu.

5 lentelė. Sankryžų ir sankirtų įrengimo būdai

Eil. Nr.		A	B	C	D	D ₃
1.	A	2	2/0	0	0	0
2.	B	2/0	1	1	0	0
3.	C	0	1	1	1	1
4.	D	0	0	1	1	1
5.	D ₃	0	0	1	1	1

0 – sankirtos; 1 – vieno lygio sankryžos; 2 – skirtingų lygių sankryžos;

Pastaba. Kitoks sankryžų įrengimo būdas galimas tik esant nepakankamam pralaidumui arba sudėtingo reljefo sąlygomis.“

18. Pakeičiu 29 punktą ir jį išdėstau taip:

„29. Atstumai tarp sankryžų bei įvažiavimų/išvažiavimų dešiniaisiais posūkiais turi būti ne mažesni nei 6 lentelėje. Jeigu dėl susiklosčiusio užstatymo nėra galimybių išlaikyti 6 lentelėje nurodytų atstumų, turi būti taikomos papildomos eismo laidumą užtikrinančios priemonės.

6 lentelė. Minimalūs atstumai tarp sankryžų ir įvažiavimų/išvažiavimų

Eil. Nr.	Kategorija	Minimalus atstumas tarp sankryžų, m	Minimalus atstumas tarp įvažiavimų/išvažiavimų dešiniaisiais ^{3,4)} posūkiais, m ¹⁾
1.	A	1000 (S)	N
2.	B	600	150
3.	C	200	100 (50 ²⁾)

4.	D	50	-
5.	D ₃	-	-

S – Sankryžos skirtingų lygių; N – Negalimas (išimtys taikomos įrengiant degalines su lėtėjimo ir greitėjimo juostomis); * – Nereglamentuojamas.

Pastabos:

1. Nurodytos reikšmės taip pat taikomos pirmam įvažiavimui/išvažiavimui prieš sankryžą ir už sankryžos įrengti. Įrengiant išvažiavimą prieš sankryžą reikia įvertinti besiformuojančių automobilių eilių ilgį.

2. Įvažiuojant į D kategorijos gatvę iš aukštesnės kategorijos gatvės, įvažiavimą būtina suprojektuoti pėsčiųjų ir dviračių takų lygyje per bendrą takų plotį.

3. Įvažiavimai/išvažiavimai kairiaisiais posūkiais be šviesoforinio reguliavimo gali būti įrengiami 6 lentelėje nurodytais atstumais, kai tenkinamos visos žemiau išvardintos sąlygos:

3.1. gatvės eismo juostų skaičius abiem kryptimis neviršija 4 eismo juostų;

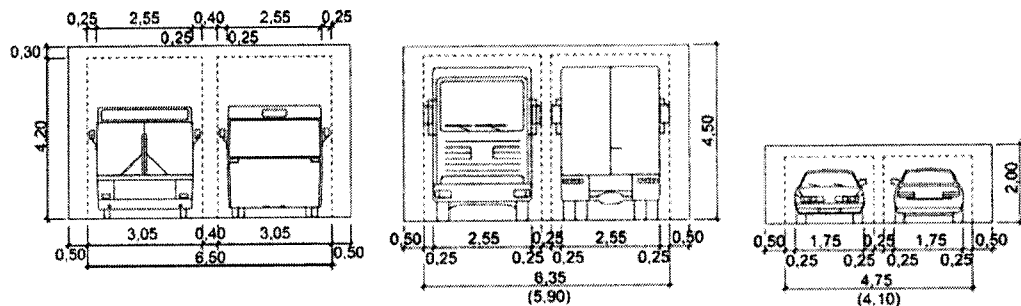
3.2. leistinas greitis neviršija 50 km/h;

3.3. jei tai nėra avaringas ruožas.

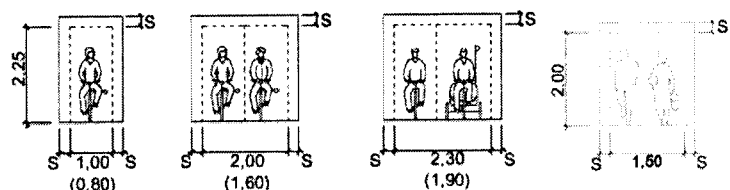
4. Jei įvažiavimams kairiaisiais posūkiais įrengti reikalingas šviesoforinis reguliavimas, minimaliems atstumams tarp įvažiavimų taikomi tokie patys reikalavimai kaip ir atstumams tarp sankryžų;

19. Pakeičiu 30 punktą ir jį išdėstau taip:

„30. Projektuojant susisiekimo infrastruktūrą reikia įvertinti transporto priemonių bei eismo dalyvių gabaritų reikalingus jų eismui užtikrinti (2, 3 paveikslai., 7, 8 lentelės.)



2 paveikslas. Autobusų, krovininių ir lengvųjų automobilių eismui reikalingi gabaritai



3 paveikslas. Dviračių ir pėsčiųjų eismui reikalingi gabaritai (S, parenkamas iš 7 lentelės)

7 lentelė. Apsaugos zona dviračių eismui ir pėsčiųjų eismui

Eil. Nr.		Apsaugos juosta (S)
1.	Bortas	0,50 m
2.	Lygiagretus automobilių statymas	0,75 m
3.	Statmenas arba įstrižas automobilių statymas	0,50 (0,25*) m
4.	Pėsčiųjų eismo zonos	0,50 (0,25*) m
5.	Pastatai, tvoros, medžiai, kelio ženklai ir kita infrastruktūra	0,50 (0,25*) m
6.	Vertikali apsaugos zona	0,25 m

*taikoma senamiesčiuose, tankiai užstatyose teritorijose.“

20. Pakeičiu 33 punktą ir jį išdėstau taip:

„33. Gatvių techniniai parametrai nustatomi vadovaujantis 10 lentele.

10 lentelė. Pagrindiniai gatvių techniniai parametrai

Eil. Nr.	Gatvės kategorija	Minimalus atstumas tarp gatvės	Projektinis greitis, km/h	Eismo skaičius juostų sk.	Eismo juostų plotis (m)	Maksimalus išilginis nuolydis,	Minimali horizontali kreivė, m
----------	-------------------	--------------------------------	---------------------------	---------------------------	-------------------------	--------------------------------	--------------------------------

		RL ¹⁾		Min	Max		%	
1.	A	70	80	4	6 ²⁾	3,75	4	400
2.	B	30	60	2	6 ²⁾	3,25	6	200
3.	C	20	50	2	4	3,00	7	120
4.	D	12	30	2	2	2,75	10	30
5.	D ₃ ***	5	20	1	2	2,50***	12	10
6.	D ₃ ***	4,5	20	1	1	3,50	12	10
7.	E	7	30	2+2	2+4	0,75/1,25	4	10
8.	F	5	20	1+1	1+1	0,75/1,25	5	10

¹⁾ 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. 10 lentelėje nurodytas gatvės juostos plotis gali būti sumažintas dviem atvejais:

1. kai netiesiami takai, tinklai ir nereikalinga taršos slopinimo įranga (tarša neviršija leistinų normų);
2. kai naudojami racionalesni inžinerinių tinklų įrengimo būdai, efektyvesnė taršos slopinimo įranga ir būdai.

²⁾ Prireikus juostų skaičius gali būti padidintas.

³⁾ Reikalavimai taikomi pėsčiųjų eismui.

⁴⁾ Reikalavimai taikomi dviračių eismui.

* Taikoma susiformavusiose gyvenamosiose teritorijose, užstatytose vienbučiais ir dvibučiais gyvenamaisiais pastatais, senamiesčiuose. Senamiesčiuose teikti prioritetą pėstiesiems, paliekant minimalius plotus motorizuotam eismui.

** Eismo juostos plotis gali būti didinamas esant poreikiui.

*** Taikoma susiformavusiose mėgėjų sodo teritorijose.“;

21. Papildau 33¹ punktu:

„33¹. Vienos eismo juostos gatvėse ir pravažiuoimuose, eismo juostos plotis – 3,50 m (3,00 m siaurose vietose).“;

22. Papildau 33² punktu:

„33². Takai ar šaligatviai šalia gatvės važiuojamosios dalies projektuojami pagal gatvės išilginį nuolydį, tačiau ne didesnį nei 8 %.“;

23. Papildau 33³ punktu:

„33³. Projektinis greitis, nurodytas 10 lentelėje, gali būti mažinamas, jeigu gatvės projektuojamos tankiai (kai gyventojų tankis teritorijoje viršija 70 gyv./ha) užstatytose teritorijose, sudėtingose gamtinėse sąlygose (kalnuotoje ar kalvotoje, vandens telkinių perskirtose ir panašiose teritorijose) ir nėra realių galimybių jį pasiekti.“;

24. Papildau 33⁴ punktu:

„33⁴. Esant sudėtingam reljefui, maksimalūs išilginiai gatvių nuolydžiai atskirose atkarpose gali būti didesni 2 % negu nurodyta 10 lentelėje (kai bendrosios eismo sąlygos yra pakankamos saugiam eismui).“;

25. Pakeičiu 35 punktą ir jį išdėstau taip:

„35. Pėsčiųjų ir atskirų transporto rūšių eismo sąlygos motorizuoto eismo gatvėse nustatomos pagal 11 lentelę.

11 lentelė. Gatvių erdvės panaudojimo reikalavimai

Eil. Nr.	Gatvių kategorijos	Pėsčiųjų eismas	Dviračių eismas	Viešojo transporto eismas	Sunkvežimių eismas	Automobilių statymas
1.	A	N	N	E	S	N
2.	B	Š	T	B*	S	A; J
3.	C	Š	T; J	B*	Sa	A; J
4.	D	Š	T; J; S	N	Sa	A; J; V
5.	D ₃	Š; B	S	N	Sa	A*, J*, V

Pėsčiųjų eismas: N – neprojektuojamas; Š – projektuojamas šaligatvis (takas); B – pėsčiųjų eismas organizuojamas kartu su transporto priemonių eismu (mišraus eismo režimas).

Dviračių eismas: N – neprojektuojamas; T – projektuojamas bendras pėsčiųjų – dviračių takas arba atskiras dviračių takas; J – projektuojama važiuojamojoje gatvės dalyje pažymėta dviračių eismo juosta; S – dviračių eismas organizuojamas bendrame sraute.

Viešojo transporto eismas: E – tik ekspreso maršrutų linijos; B* – galimas eismas bendrame sraute su stotelėmis įvažose arba viešojo transporto juostose; B – galimas eismas bendrame sraute arba viešojo transporto juostose; N – eismas negalimas;

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 (išskyrus pramonės, logistikos ir sandėliavimo teritorijas);

Automobilių statymas: N – Negalimas; A – izoliuotose aikštelėse; J – šalia važiuojamosios dalies specialiai įrengtose juostose; V – gatvės važiuojamojoje dalyje;

* įrenginama, kai gatvė turi vieną juostą.

Pastaba. Dviračių eismo juostos nerengiamos kartu su automobilių statymo juostomis.

26. Pakeičiu 37 punktą ir jį išdėstau taip:

„37. Bendru atveju gatvės skersinio profilio elementai yra (8 paveikslas.):

37.1. važiuojamosios dalies eismo juostos (a). Plotis parenkamas pagal 10 lentelę.

37.2. apsauginė juosta (b1), įrengiama aukštos kategorijos gatvėse (12 lentelę). Kitur įrengiama kartu su automobilių stovėjimo juosta (f). Plotis – 0,50 m;

37.3. apsauginė juosta (b2), įrengiama kartu su centrine skiriamąja juosta. Plotis – 0,50 m;

37.4. papildoma avarinė juosta A kategorijos gatvėse (c). Plotis – 3,00 m;;

37.5. centrinė skiriamoji juosta (d). Plotis parenkamas pagal 42 punkto reikalavimus;

37.6. gatvių eksploatavimo juosta (e), skirta gatvės bortams įrengti, gatvių valymui ir priežiūrai. Plotis – 0,65 m;

37.7. automobilių stovėjimo juosta (f). Plotis parenkamas pagal 31 lentelės reikalavimus.

Kartu su ja turi būti įrengiama apsauginė juosta b1;

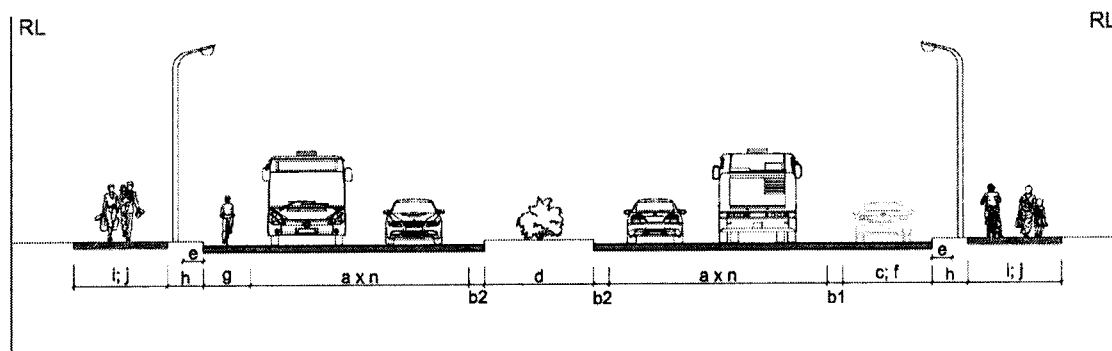
37.8. dviračių eismo juosta (g). Plotis – 1,50 (1,20) m;

37.9. šoninė skiriamoji juosta (h). Plotis parenkamas pagal 43, 44 punkto reikalavimus;

37.10. šaligatviai, pėsčiųjų takai (i). Plotis parenkamas pagal XIV skyriaus reikalavimus;

37.11. dviračių takai (j). Plotis parenkamas pagal XV skyriaus reikalavimus;

37.12. važiuojamoji dalis nuo kitų gatvės elementų atskiriama bordiūru, kurio aukštis A, B, C kategorijos gatvėse 15 cm, o D kategorijos gatvėse – 10 cm.



8 paveikslas. Skersinio profilio elementai

12 lentelė. Gatvės skersinio profilio elementų įrengimas

Eil. Nr.	Kategorija	Skersinio profilio elementai									
		b1	b2	c	d	e	f	g	h	i	j
1.	A	+	+	-	+	+	-	-	-	-	-
2.	B	+/-	+/-	-	+/-	+	+/-	-	+	+	+/-
3.	C	+/-	+/-	-	+/-	+	+/-	+/-	+	+	+/-
4.	D	+/-	-	-	-	+	+/-	+/-	+/-	+	+/-
5.	D ₃	-	-	-	-	+/-	-	-	+/-	+/-	-

+ įrengiama; +/- gali būti įrengiama arba neįrengiama priklausomai nuo poreikio; - neįrengiama.“;

27. Pakeičiu 40 punktą ir jį išdėstau taip:

„40. Miestuose virazai projektuojami tik A kategorijos gatvėse, kuriuose projektinis greitis ne mažesnis kaip 80 km/h. Projektuojant virazus reikia vadovaujantis kelių techniniu reglamentu KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ [5.8].“;

28. Pakeičiu 52 punktą ir jį išdėstau taip:

„52. Gatvių važiuojamosios dalies minimalūs vertikalinių kreivių spinduliai nustatomi priklausomai nuo projekcinio greičio, pagal 13 lentelę:

13 lentelė. Minimalūs vertikalinių kreivių spinduliai

Eil. Nr.	Projektinis greitis, km/h	Igaubtos kreivės R, m	Išgaubtos kreivės R, m
1.	20	100	300
2.	30	200	600
3.	50	500	1500
4.	60	700	2000
5.	90	2000	5000“

29. Pakeičiu 54 punktą ir jį išdėstau taip:

„54. Gatvės projektuojamos su pereinamomis kreivėmis esant 80 km/h ir didesniai projektiniam greičiui A kategorijos gatvėse.“;

30. Pakeičiu 56 punktą ir jį išdėstau taip:

„56. Projektuojant gatves reikia vengti trumpų atkarpų tarp tos pačios ar priešingos krypties kreivių. Minimalūs tangenčių ilgiai turi būti nemažesni nei nurodyti 14 lentelėje.

14 lentelė. Minimalūs tangenčių ilgiai tarp tos pačios ir priešingos krypties horizontalių kreivių

Eil. Nr.	Projektinis greitis, km/h	Minimalus tangenčių ilgis, m	
		Tos pačios krypties kreivės	Priešingos krypties kreivės
1.	20	-	-
2.	30	-	-
3.	50	75	50
4.	60	90	60
5.	90	*	*

* Skaičiuojama pagal virazų įrengimo reikalavimus.“;

31. Pripažįstu netekusiu galios 58.3 papunktį;

32. Pakeičiu 60 punktą ir jį išdėstau taip:

„60. Gatvės važiuojamojoje dalyje įrengiami tik lietaus nuotekų ir drenažo tinklai. Kiti tinklai gatvės važiuojamojoje dalyje gali būti įrengiami tik D ir D₃ kategorijų gatvėse.“;

33. Pakeičiu 67 punktą ir jį išdėstau taip:

„67. Dangų konstrukcijos, skirtos viešojo transporto eismui, parenkamos vadovaujantis 17 lentele.

17 lentelė. Minimalūs reikalavimai dangų konstrukcijoms, skirtoms viešojo transporto eismui ir stovėjimui

Eil. Nr.	Važiuojamosios dalies juostos, skirtos maršrutiniam transportui, dangos	Projektinė apkrova A, skirta	Dangos konstrukcijų klasės
1.	Važiuojamosios dalies juostos, kuriomis kartu su automobiliu eismu, vyksta ir reguliarusis viešojo transporto eismas	Viešojo transporto eismui	III ¹⁾
2.	Viešojo transporto juostos	Viešojo transporto eismui	III ²⁾
3.	Viešojo transporto stotelės įvažoje	Viešojo transporto sustojimui	III ²⁾³⁾⁴⁾
4.	Viešojo transporto stotelės eismo	Viešojo transporto	III ²⁾⁴⁾

	juostoje	sustojimui	
5.	Viešojo transporto galiniai punktai	Viešojo transporto eismui Viešojo transporto stovėjimui	III ²⁾ III
6.	Autobusų stotys	Viešojo transporto eismui Viešojo transporto stovėjimui	III ²⁾ III

¹⁾ reikia patikrinti, ar šioms dangoms taikytinos ypatingosios apkrovos;

²⁾ kai eismo intensyvumas didesnis kaip 150 viešojo transporto priemonių per parą, reikia parinkti aukštesnę dangų konstrukcijų klasę;

³⁾ kai eismo intensyvumas mažesnis kaip 15 viešojo transporto priemonių per parą, reikia parinkti žemesnę dangos konstrukcijos klasę

⁴⁾ gali būti tikslinga parinkti dangos konstrukcijos klasę, tokią pat kaip gretimai važiuojamosios dalies juostos.“;

34. Pakeičiu 77 punktą ir jį išdėstau taip:

„77. Gatvių ašys sankryžose turi kirstis kiek galima statesniais kampais. Projektuojant naujas sankryžas, gatvių ašys turi kirstis ne mažesniu kaip 70° kampu. Skirtingų kategorijų gatvių sankryžų parametrai nustatomi pagal aukštesnės kategorijos gatvės reikalavimus.“;

35. Pakeičiu 79 punktą ir jį išdėstau taip:

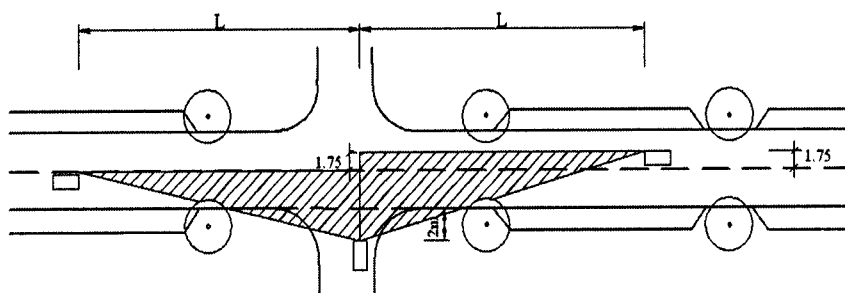
„79. Sankryžose turi būti užtikrintas matomumo laukas, kuriame neturi būti jokių pastovių kliūčių (didesnių kaip 0,80 m), trukdančių matomumą (statinių, medžių, krūmų ir kitų objektų), ir stovinčių automobilių. Artinantis prie sankryžos, mažiausia matomumo atkarpa (L) turi būti tokia, kaip nurodyta 21 lentelėje. Matomumo skaičiavimo schemeje turi būti:

79.1. lengvojo automobilio vairuotojo akių aukštis virš važiuojamosios dalies – 1,0 m;

79.2. krovininio automobilio vairuotojo akių aukštis virš važiuojamosios dalies – 2,0 m;

79.3. kliūtis aukštis virš važiuojamosios dalies – 0,15 m;

79.4. priešpriešinės transporto priemonės aukštis virš važiuojamosios dalies – 1,0 m.



10 paveikslas. Matomumo lauko skaičiavimo schema

21 lentelė. Mažiausia matomumo atkarpa, artinantis prie sankryžos (L, m)

Eil. Nr.	Leistinas greitis, km/h	20	30	50	60	90
1.	Mažiausia matomumo atkarpa, artėjant prie sankryžos, L, m	10	30	70	85	150“

36. Pakeičiu 82 punktą ir jį išdėstau taip:

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

82.1. viena apskritimine kreive, kurios spindulys turi parenkamas vadovaujantis 22 lentele.

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

22 lentelė. Dešiniųjų posūkių spinduliai

Eil.	Gatvės kategorija	D ₃	D	C	B	A
------	-------------------	----------------	---	---	---	---

Nr.						
1.	Dešiniojo posūkio spindulys, m	4-6	6-8	8-10	10-12	12-15

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

37. Pakeičiu 85 punktą ir jį išdėstau taip:

„85. Papildomos eismo juostos atlanga parenkama priklausomai nuo projekcinio greičio pagal 23 lentelės reikalavimus.

„23 lentelė. Papildomos eismo juostos atlanga

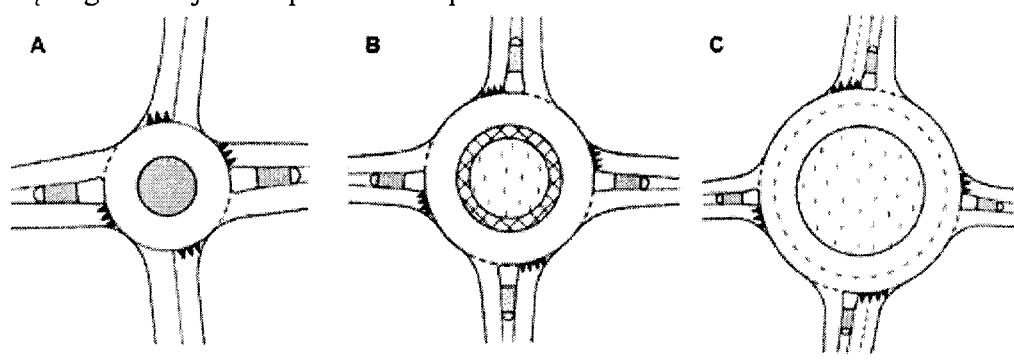
Eil. Nr.	Projektinis greitis, km/h	30	50	60	90
1.	Papildomos eismo juostos atlanga	1:5	1:10	1:15	1:20“

38. Pakeičiu 86.1 papunktį ir jį išdėstau taip:

„86.1. Susikertančios gatvės yra lygiareikšmės ir jų kategorijos ne aukštesnės kaip D;“;

39. Pakeičiu 91.2 papunktį ir jį išdėstau taip:

„91.2. gatvėse nėra intensyvaus viešojo transporto eismo (>12 tr. pr./val.) ir perspektyvoje nenumatoma įrengti viešojo transporto eismo prioriteto.



11 pav. Žiedinių sankryžų tipai: A – mini; B – mažoji vienos eismo juostos; C – mažoji dviejų eismo juostų;“;

40. Pakeičiu 105 punktą ir jį išdėstau taip:

„105. Skirtingų lygių sankryžos jungiamųjų kelių projektinių elementų ribiniai dydžiai nustatomi pagal 28 lentelės reikalavimus.

28 lentelė. Projektinių elementų ribiniai dydžiai sankryžose

Eil. Nr.	Sankryžos jungiamųjų kelių projektiniai elementai		Ribiniai dydžiai, kai v_p , km/h			
			30	50	60	80
1.	Minimalus horizontaliosios kreivės spindulys R, m esant 4 % virazui		25	100	150	300
2.	Maksimalus šilginis nuolydis	į kalnėje +i, %	10,0	7,0	6,0	6,0
		nuo kalnėje -i, %	10,0	8,0	7,0	7,0
3.	Minimalios vertikaliosios kreivės spindulys	išgaubtos $R_{i\text{sg}}$, m	300	1000	1500	3000
		įgaubtos $R_{i\text{g}}$, m	200	500	700	1500
4.	Minimalus skersinis dangos nuolydis i_{sk} , %		2,0			
5.	Maksimalus skersinis dangos nuolydis i_{sk} , %		4,0; 6,0 ¹⁾			
6.	Minimalus sustojimo matomumas S_s , m		25	40	60	115

¹⁾ taikomi esant sudėtingoms eismo ir gamtinėms sąlygoms“;

41. Pakeičiu 107 punktą ir jį išdėstau taip:

„107. Statant, rekonstruojant, remontuojant statinius ir (ar) keičiant jų paskirtį privalomos automobilių stovėjimo vietos įrengiamos (rekonstruojant, remontuojant statinius 30 lentelėje nurodytam padidėjusiam plotui, naujiems kambariams (numeriams), butams, kabinetams, gyventojų, įrenginių, remonto vietų, mokinių, studentų, vaikų skaičiui) šio statinio ar statinių

grupės žemės sklypo ribose, išskyrus šio skyriaus 112 punkte nurodytus atvejus. Minimalus automobilių stovėjimo vietų skaičius įvairios paskirties statiniams nustatomas vadovaujantis 30 lentele.

30 lentelė. Automobilių stovėjimo vietų minimalus skaičius

Eil. Nr.	Pastatų	Minimalus automobilių stovėjimo vietų skaičius
1.	Gyvenamosios paskirties pastatai	
1.1.	gyvenamosios paskirties (vieno buto) pastatai	Pastatui, kurio naudingasis plotas neviršija 70 m^2 – 1 vieta; pastatui, kurio naudingasis plotas didesnis kaip 70 m^2 , bet neviršija 140 m^2 – 2 vietos; Pastatui, kurio naudingasis plotas didesnis kaip 140 m^2 – 2 vietos ir papildomai po 1 vietą kiekvienam iki 35 m^2 didesniai kaip 140 m^2 esančiam naudingajam plotui
1.2.	gyvenamosios paskirties (dviejų butų) pastatai	Pastatui, kurio naudingasis plotas neviršija 140 m^2 – 2 vietos; pastatui, kurio naudingasis plotas didesnis kaip 140 m^2 – 2 vietos ir papildomai po 1 vietą kiekvienam iki 35 m^2 didesniai kaip 140 m^2 esančiam naudingajam plotui
1.3.	gyvenamosios paskirties (trijų ir daugiau butų – daugiabučiai) pastatai	1 vieta vienam butui
1.4.	gyvenamosios paskirties (įvairioms socialinėms grupėms) pastatai	0,8 vietos vienam butui ar kambariui atsižvelgiant į apgyvendinimo tipą
2.	Viešbučių paskirties pastatai	
2.1.	viešbučiai	1 vieta 2 kambariams (numeriams)
2.2.	moteliai	1 vieta kambariui (numerui)
2.3.	svečių namai	1 vieta 2 kambariams. (numeriams)
3.	Poilsio paskirties pastatai	
3.1.	poilsio namai	1 vieta kiekvienam kambariui (numerui)
3.2.	jaunimo nakvynės namai	1 vieta 6 kambariams (numerui)
4.	Administracinės paskirties pastatai	1 vieta 25 m^2 pagrindinio ploto
5.	Prekybos paskirties pastatai	
5.1.	maisto produktų parduotuvės	1 vieta 20 m^2 prekybos salės ploto
5.2.	prekybos centrai	1 vieta 30 m^2 prekybos salės ploto
5.3.	ne maisto produktų parduotuvės	1 vieta 30 m^2 prekybos salės ploto
6.	Transporto paskirties pastatai	
	Autobusų, geležinkelio, oro uosto stotys	1 vieta 1000 gyventojų, bet ne mažiau kaip 5 vietos
7.	Paslaugų paskirties statiniai	
7.1.	automobilių plovyklos	1 vieta 1 plovimo įrenginiui
7.2.	automobilių remonto įmonės	1 vieta 1 remonto vietai
8.	Maitinimo paskirties pastatai	1 vieta 15 m^2 salės ploto
9.	Kultūros paskirties pastatai	
9.1.	teatrai, konferencijų, koncertų salės, kino teatrai	1 vieta 10 m^2 salės ploto
9.2.	muziejai, meno galerijos, parodų rūmai	1 vieta 40 m^2 salės ploto
9.3.	bibliotekos	1 vieta 40 m^2 salės ploto
10.	Mokslo paskirties pastatai	
10.1.	aukštosios mokyklos	1 vieta 10 studentų

10.2	profesinės mokyklos	1 vieta 30 mokinių
10.3	bendrojo lavinimo mokyklos	1 vieta 30 mokinių
10.4	vaikų darželiai, lopšeliai	1 vieta 40 vaikų
11.	Gydymo paskirties pastatai	
11.1.	ligoninės, klinikos	1 vieta 30 m ² pagrindinio ploto
11.2.	poliklinikos	3 vietos konsultaciniam kabinetui
11.3.	sanatorijos	1 vieta 30 m ² pagrindinio ploto
11.4	veterinarijos gydyklos	2 vietos konsultaciniam kabinetui
12.	Sporto paskirties statiniai	
12.1.	stadionai, arenos, aikštelės	1 vieta 10 m ² tribūnų ploto
12.2.	sporto klubai, baseinai	1 vieta 30 m ² pagrindinio ploto
13.	Religinės, paskirties pastatai	1 vieta 15 m ² salės ploto
14.	Kapinės	1 vieta 200 kapaviečių, bet ne mažiau kaip 10 vietų
15.	Gamybos ir pramonės paskirties pastatai	1 vieta 100 m ² darbo patalpų ploto
16.	Sandėliavimo paskirties pastatai	1 vieta 200 m ² sandėlių ploto

Pastabos:

1. Nustatant automobilių vietų skaičių šio punkto 1.1 ir 1.2 papunkčiuose nurodytais atvejais garažo patalpų plotas neįskaičiuojamas į naudingąjį plotą.

2. Naujų gyvenamųjų ir negyvenamųjų bei rekonstruojamų, atnaujinamų (modernizuojamų) ar remontuojamų gyvenamųjų ir negyvenamųjų pastatų, jeigu pastate yra daugiau kaip dešimt automobilių stovėjimo vietų, turi būti įrengta bent viena elektromobilių įkrovimo prieiga ir kabelių kanalų infrastruktūra, elektros kabelių kanalai, kas penktoje automobilių stovėjimo vietoje, kad būtų galima vėliau įrengti elektromobilių įkrovimo prieigas.“

42. Pakeičiu 113 punktą ir jį išdėstau taip:

„113. Lengvųjų automobilių stovėjimo vietos įrengiamos vadovaujantis 31 lentele.

31 lentelė. Automobilių stovėjimo vietų įrengimas

Eil. Nr.	Automobilių stovėjimo vietų išdėstymo schema	Automobilių pastatymo būdas
1.	* šoninė apsaugos zona: ** stovėjimo vietos ilgis: - 6,00 m, kai automobiliai statomi galu - 7,00 m, kai automobiliai statomi priekiu	Automobiliai statomi lygiagrečiai pravažiavimo atžvilgiu, tik iš vienos pusės
2.	* šoninė apsaugos zona: ** stovėjimo vietos ilgis: - 6,00 m, kai automobiliai statomi galu - 7,00 m, kai automobiliai statomi priekiu	Tas pats iš abiejų pusių

3.		Automobiliai pravažiavimo atžvilgiu statomi tik iš vienos pusės kampu 45° , 60° , esant vienusiam eismui
4.		Tas pats iš abiejų pusių. Vienpusis eismas.
5.		Automobiliai statomi iš vienos pusės statmenai pravažiavimo ašies.
6.		Automobiliai statomi iš dviejų pusių statmenai pravažiavimo ašies.
7.		

Pastaba. Statmenai (ar kampu) statomiems automobiliams išilginės kraštinės pusėje, pirmai ir paskutinei vietai numatyti minimalią 0,6 metrų apsauginę zoną išlipimui. Šoninėje apsaugos zonoje negali būti tvirtų (standžių) kliūčių (pastatai, aptvarai, sienos, medžiai, kelio ženklai, šviestuvų atramos.)“;

43. Pakeičiu 115 punktą ir jį išdėstau taip:

„115. Stovėjimo vietos nuolydis aikštelėje išilginės automobilio ašies kryptimi turi būti ne didesnis kaip 2 %. Stovėjimo vietos nuolydis skersai turi būti ne didesnis kaip 4 %. Žmonių su negalia automobilių stovėjimo ir išlipimo aikštelių vietų nuolydis neturi būti didesnis kaip 2 % bet kuria kryptimi.“;

44. Pakeičiu 124 punktą ir jį išdėstau taip:

„124. Atstumai nuo požeminių, pusiau požeminių ir antžeminių uždaro tipo garažų sienų nereglamentuojami, tačiau turi būti išlaikyti atstumai nuo įvažiavimo ir išvažiavimo vartų ir

ventiliacijos šachtų iki greta esančių gyvenamųjų ir visuomeninių pastatų langų – ne mažiau kaip 15 m.“;

45. Pakeičiu 125 punktą ir jį išdėstau taip:

„125. Šie atstumai taikomi statant garažus iki 300 vietų. Statant 300 vietų ir didesnius požeminius, pusiau požeminius (be langų) ir antžeminius uždaro tipo garažus, atstumai iki gyvenamųjų, visuomeninių pastatų nustatomi remiantis triukšmo, oro taršos skaičiavimais ir Lietuvos higienos normomis.“;

46. Pakeičiu 129 punktą ir jį išdėstau taip:

„129. Pėsčiųjų ir žmonių su negalia eismui skiriamos nemotorizuoto eismo E ir F kategorijos gatvės, šaligatviai, pėsčiųjų takai, pėsčiųjų ir dviračių takai, pėsčiųjų zonos. Pagrindiniai parametrai, kuriais vadovaujantis projektuojami pėsčiųjų eismo statiniai, pateikti 33 lentelėje.“

33 lentelė. Pagrindiniai pėsčiųjų eismo statinių parametrai

Eil. Nr.	Rodiklis	Reikšmė
1.	Minimalus pėsčiųjų tako (šaligatvio) dangos plotis, m	1,50
2.	Vienos eismo juostos plotis, m	0,75
3.	Aukščio gabaritas, m	2,25
4.	Minimalus gatvės įrenginių juostos plotis, m	0,50
5.	Minimalus šoninės skiriamosios juostos plotis urbanizuotoje vietovėje atsižvelgiant į įrenginius joje, m:	
	1. Apšvietimo stulpai, kelio ženklų atramos, tvorelės, veja	1,00
	2. Apželdinimas medžiais ir krūmais	2,30
6.	Minimalus šoninės skiriamosios juostos plotis neurbanizuotoje vietovėje, m	1,75
7.	Didžiausias išilginis nuolydis	5 %
8.	Skersinis dangos nuolydis, %	1,5 – 2
9.	Skaičiuojamasis pėsčiojo greitis, m/s	1,2“

47. Pakeičiu 136 punktą ir jį išdėstau taip:

„136. Pėsčiųjų takų, kurie nepriskirti E ir F kategorijoms, išilginis nuolydis neturi viršyti 5 %. Esant didesniai nei reikalaujama išilginiam nuolydžiui, turi būti įrengiami laiptai su šalia einančia panduso juosta ir turėklais.“;

48. Papildau 141¹ punktu:

„141.¹ Takui kertant įvažas į sklypus, jo parametrai turi būti išlaikomi.“;

49. Pakeičiu 142 punktą ir jį išdėstau taip:

„142. Pėsčiųjų perėjos per kelius ir gatves projektuojamos vadovaujantis „Pėsčiųjų perėjimo per kelius ir gatves organizavimo taisyklėmis PPOT 16“ [5.31].“;

50. Pakeičiu 162 punktą ir jį išdėstau taip:

„162. Dviračių tako danga turi būti lygi, užtikrinti sklandų važiavimą ir projektinį greitį. Dviračių takams įrengti naudojamos asfalto, betono dangos ir kitos alternatyvios dangos užtikrinančios važiavimo kokybę. Trinkelių danga gali būti naudojama tik senamiesčiuose, teritorijose, kurioms taikomi specialūs estetiniai reikalavimai arba po dviračių taku klojant požemines komunikacijas. Siekiant išskirti dviračių taką iš bendro eismo, rekomenduojama naudoti raudonų plytų spalvą.“;

51. Pakeičiu 167 punkto pirmąją pastraipą ir ją išdėstau taip:

„167. Dviračių takai gali būti įrengiami dvipusio arba vienpusio eismo. Vienpusio eismo dviračių takai rengiami abiejuose gatvės pusėse, o jų eismas numatomas ta pačia kryptimi kaip ir transporto priemonių eismas gretimose eismo juostose. Dviračių tako plotis parenkamas vadovaujantis 40 lentele. Dviračių takas projektuojamas arčiau gatvės važiuojamosios dalies nei šaligatvis.“;

52. Papildau 171¹ punktu:

„171.¹ Kertant gatvę, kurioje įrengta skiriamoji juosta, taip pat įvažiavimuose į greta gatvių esamas teritorijas dviračių ir pėsčiųjų takai įrengiami be aukščių skirtumų.“;

53. Pakeičiu 172 punktą ir jį išdėstau taip:

„172. Dviračių eismo juostos gali būti projektuojamas C, D kategorijų gatvėse, turinčiuose ne daugiau kaip 2 eismo juostas ir kuriose leistinas transporto priemonių greitis ≤ 50 km/h (vietinės reikšmės keliuose ≤ 60 km/h);“;

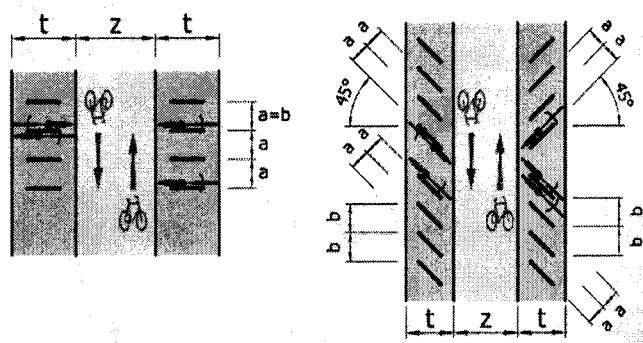
54. Pakeičiu 179 punktą ir jį išdėstau taip:

„179. Dviračių statymo vietos įrengiamos vadovaujantis 44 lentelės reikalavimais (17 paveikslas).“

44 lentelė. Dviračių stovėjimo vietų matmenys

Eil. Nr.	Pastatymo būdas	Atstumas tarp stovų (a), m	b, m	Stovėjimo vietų plotis, t (m)	Praėjimo plotis (z), m
1.	Statmenai	1,00 (0,85*)	1,00 (0,85*)	2,00	2,50
2.	45 ⁰ kampu	1,00 (0,85*)	1,50 (1,40*)	1,50	2,00

*taikoma senamiesčiuose, tankiai užstatytose teritorijose.



17 paveikslas. Dviračių stovėjimo vietų įrengimo būdai“;

55. Pakeičiu 182 punktą ir jį išdėstau taip:

„182. Projektuojant gatvių želdinius būtina vadovautis Specialiosiomis žemės ir miško naudojimo sąlygomis [5.6], Medžių ir krūmų veisimo, vejų ir gėlynų įrengimo taisyklėmis [5.31], Sodmenų kokybės reikalavimais [5.32], Apšvietimo elektros įrenginių įrengimo taisyklėmis [5.27], Elektros linijų ir instaliacijos įrengimo taisyklėmis [5.26]; Šilumos tiekimo tinklų ir šilumos punktų įrengimo taisyklės [5.25]; Pėsčiųjų ir dviračių takų projektavimo rekomendacijomis [5.22].“;

56. Pakeičiu 201 punktą ir jį išdėstau taip:

„201. Viešasis transportas miesto gatvėse organizuojamas vadovaujantis 11 lentele. D kategorijų gatvėmis planuojami tik autobusų maršrutai, jeigu važiuojamosios dalies plotis ne mažesnis kaip 6,5 metrai.“;

57. Pripažįstu netekusiu galios 220 punktą;

58. Pripažįstu netekusiu galios 221 punktą;

59. Pakeičiu 233 punktą ir jį išdėstau taip:

„233. Apšvietimas gatvėse projektuojamas vadovaujantis „Apšvietimo elektros įrenginių įrengimo taisyklėmis“ [5.27], LST EN 13201-2:2016 „Kelių apšvietimas. 2 dalis. Eksploatacinių charakteristikų reikalavimai“ [5.28], LST EN 13201-3:2016 „Kelių apšvietimas. 3 dalis. Eksploatacinių charakteristikų skaičiavimai“ [5.29], LST EN 13201-4:2016 „Kelių apšvietimas. 4 dalis. Eksploatacinių charakteristikų matavimo metodai“ [5.30].“.

Teisingumo ministras, pavaduojantis laikinai
einantį aplinkos ministro pareigas energetikos
ministrą