

LIETUVOS AUTOMOBILIŲ KELIŲ DIREKCIJOS
PRIE SUSISIEKIMO MINISTERIJOS DIREKTORIAUS
Į S A K Y M A S

**DĖL KELIŲ TINKLO SAUGUMO LYGIŲ NUSTATYMO TVARKOS APRAŠO
PATVIRTINIMO**

2011 m. vasario 25 d. Nr. V-61
Vilnius

Vadovaudamasis Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo (Žin., 2000, Nr. [92-2883](#); 2007, Nr. [128-5213](#)) 11 straipsniu, Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos nuostatų, patvirtintų Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2006 m. lapkričio 30 d. įsakymu Nr. 3-457 (Žin., 2006, 133-5041; 2010, Nr. 150-7695), 20.7 punktu ir atsižvelgdamas į 2008 m. lapkričio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/96/EB dėl kelių infrastruktūros saugumo valdymo (OL 2008 L 319, p. 59) nuostatas,

t v i r t i n u Kelių tinklo saugumo lygių nustatymo tvarkos aprašą (pridedama).

DIREKTORIUS

SKIRMANTAS SKRINSKAS

KELIŲ TINKLO SAUGUMO LYGIŲ NUSTATYMO TVARKOS APRAŠAS

I. BENDROSIOS NUOSTATOS

1. Kelių tinklo saugumo lygių nustatymo tvarkos aprašas (toliau – tvarkos aprašas) nustato poveikio valstybinės reikšmės kelių saugumui vertinimo darbų organizavimo ir vykdymo tvarką.

2. Tvarkos aprašas parengtas vadovaujantis 2008 m. lapkričio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/96/EB dėl kelių saugumo infrastruktūros saugumo valdymo (OL 2008 L 319, p. 59) nuostatomis.

3. Kelių tinklo saugumo lygių nustatymas yra prevencinė kelių saugumo procedūra, skirta nustatyti ir iširti pavojingiausius kelių (gatvių) ruožus.

4. Kelių tinklo saugumo lygiai nustatomi siekiant įvertinti kelių (gatvių) tinklo visus ruožus ir juos palyginti tarpusavyje pagal galimo eismo įvykio tikimybę.

5. Kelių tinklo saugumo lygiai nustatomi valstybinės reikšmės magistralinių ir krašto kelių.

6. Vienu metu turi būti tiriamas visas šių kelių tinklas.

7. Rekomenduojama tirti ir valstybinės reikšmės rajoninius kelius bei vietinės reikšmės kelius (gatves), jeigu turima pakankamai informacijos apie kelių (gatvių) infrastruktūrą, eismo intensyvumą, eismo sudėtį ir jei kelio (gatvės) savininkas priima tokį sprendimą.

8. Valstybinės reikšmės kelių saugumo lygių nustatymą organizuoja valstybinės reikšmės kelius prižiūrinčių valstybės įmonių savininko teisės ir pareigas įgyvendinanti institucija, o vietinės reikšmės kelių (gatvių) – kelio (gatvės) savininkas.

9. Šiame tvarkos apraše vartojamos sąvokos:

9.1. **Avaringumo koeficientas** – įskaitinių eismo įvykių skaičius, tenkantis 1 milijonui automobilių, pravažiuojančių 1 kilometro ilgio kelio ruožu per 1 metus.

9.2. **Kelių tinklo saugumo lygių nustatymas** – tai esamo kelių (gatvių) tinklo ruožų nustatymo, tyrimo ir klasifikavimo, atsižvelgiant į galimybes pagerinti eismo saugą ir sumažinti eismo įvykių sąnaudas šiuose ruožuose, metodas.

9.3. **Tyrėjas** – fizinis ar juridinis asmuo, Europos Sąjungoje ir kitose Europos ekonominės erdvės valstybėse įsteigta kita organizacija ar šių valstybių juridinių asmenų ar kitų organizacijų padalinys, kuris yra sudaręs sutartį su kelio savininku (valdytoju) dėl kelių tinklo saugumo lygių nustatymo paslaugų teikimo.

10. Kitos šiame tvarkos apraše vartojamos sąvokos atitinka Lietuvos Respublikos kelių įstatyme, Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatyme, Lietuvos Respublikos statybos įstatyme ir kituose teisės aktuose apibrėžtas sąvokas.

II. KELIŲ TINKLO SAUGUMO LYGIŲ NUSTATYMO TVARKA

11. Kelio (gatvės) savininkas užtikrina, kad magistralinių ir krašto kelių bei A ir B kategorijų gatvių saugumo lygiai, remiantis kelių tinklo eksploatavimo patikrinimu, būtų nustatomi ne rečiau kaip kas trejus metus.

12. Lygiai nustatomi tokiais etapais:

12.1. keliai (gatvės) suskaidomi į ruožus ir, remiantis kelių tinklo eksploatavimo patikrinimu, surenkami duomenys apie šių ruožų eismo intensyvumą bei paskutinių 4 metų eismo įvykius;

12.2. pagal 16 punkte pateikiamus kriterijus sugrupuojami tarpusavyje panašūs ruožai;
12.3. nustatomas kiekvieno ruožo avaringumo koeficientas;
12.4. kiekvienoje grupėje pagal avaringumo koeficiento reikšmę sudaromas atskiras ruožų sąrašas;

12.5. sudaromas bendras prioritetinis visų kelių ruožų, kuriuose pagerinus infrastruktūrą tikėtini geri rezultatai, sąrašas.

13. Ruožų ribos yra sankryžos su magistraliniais, krašto ir rajoniniais keliais (A, B ir C kategorijų gatvėmis), vietos, kur labai pasikeičia kelio (gatvės) skerspjūvis (pvz., kelias iš vienos dalies pereina į dviejų važiuojamųjų dalių kelią), gyvenviečių pradžia (pabaiga).

14. Skaidant kelius į ruožus, atsižvelgiama tik į tas gyvenvietes, per kurias kelias eina daugiau nei 1 km.

15. Trumpesni nei 1 km ilgio kelių ruožai ir trumpesni nei 500 m ilgio gatvių ruožai sujungiami su gretimu ruožu.

16. Grupuojant kelių (gatvių) ruožus, reikia įvertinti šiuos kriterijus:

16.1. kelio reikšmę;

16.2. kelio (gatvės) kategoriją arba skerspjūvį,

16.3. eismo intensyvumą (didelis arba mažas eismo intensyvumas palyginti su vidutiniu intensyvumu tos pačios reikšmės keliuose);

16.4. eismo sudėtį (daug arba mažai sunkiojo transporto priemonių palyginti su vidutiniu sunkiojo transporto priemonių kiekiu tos pačios reikšmės keliuose).

17. Pagal pirmąjį kriterijų nustatytos grupės toliau skaidomos į smulkesnes pagal antrąjį kriterijų ir t. t. Atlikus skaidymą pagal visus keturis kriterijus gaunamas galutinis grupių skaičius.

18. Visi kelių (gatvių) ruožai priskiriami vienai iš grupių (pvz., magistralinių kelių ruožai su skiriamąja juosta, kuriuose didelis eismo intensyvumas ir daug sunkiojo transporto).

19. Gyvenvietėse esantys valstybinės reikšmės kelių ruožai tiriami atskirai ir grupuojami tik pagal du kriterijus: kelio (gatvės) reikšmę ir gyvenvietės statusą (miestai, miesteliai ir kitos gyvenvietės).

20. Ta kelių ruožų grupė, kurioje yra mažas ruožų skaičius, gali būti sujungta su kita, artimiausia pagal kelio ir eismo parametrus, grupe.

21. Avaringumo koeficientas apskaičiuojamas taikant metodą, nustatytą Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2004 m. liepos 22 d. įsakymu Nr. 3-390 „Dėl Avaringų ruožų nustatymo valstybinės reikšmės keliuose metodikos tvirtinimo“.

22. Avaringumo koeficientas apskaičiuojamas atsižvelgiant į 4 paskutinių metų įskaitinių eismo įvykių skaičių.

23. Apskaičiuojant avaringumo koeficientą nevertinami įskaitiniai eismo įvykiai, kurie įvyko sankryžose ir jų prieigose (200 m atstumu nuo sankryžos pagrindiniame kelyje (gatvėje) ir 150 m atstumu šalutiniame kelyje (gatvėje)), ir eismo įvykiai, įvykę nagrinėjamame ruože nustatytose trumpesnėse nei 1 km ilgio „juodosiose dėmėse“.

24. Apskaičiuojant avaringumo koeficientą reikia atsižvelgti į eismo įvykių pasekmes: eismo įvykių, kurių metu žuvo bent vienas žmogus, skaičius dauginamas iš 5, kurių metu bent vienas sužeistas žmogus gydomas stacionariai – dauginamas iš 3, o kurių metu sužeisti žmonės gydomi ambulatoriškai – iš 1.

III. AVARINGŲ RUOŽŲ TYRIMO TVARKA

25. Kelio (gatvės) savininkas organizuoja prioritetinių avaringų kelio ruožų (ne mažiau kaip 10 proc. avaringiausių ruožų) tyrimą vietoje ir įgyvendina inžinerines saugaus eismo priemones tuose ruožuose, kuriuose pagerinus kelių infrastruktūrą tikėtini geri rezultatai. Jei nustatytame avaringame ruože yra „juodoji dėmė“, ji turi būti ištirta atskirai.

26. Tyrimą turi atlikti ne mažiau kaip 2 saugaus eismo srities kvalifikuoti asmenys, kurie turi išsilavinimą kelių projektavimo, kelių saugumo inžinerijos ir eismo įvykių analizės

srityse arba turi avaringų kelių ruožų tyrimo ar kelių saugumo audito atlikimo patirties.

27. Atliekant tyrimą būtina nuvykti į avaringus kelių (gatvių) ruožus ir juos apžiūrėti.

28. Tyrimo metu siekiama nustatyti pagrindines eismo įvykių priežastis ir pateikti pasiūlymus, kaip jas pašalinti.

29. Teikiami pasiūlymai turi atitikti Inžinerinių saugaus eismo priemonių projektavimo ir naudojimo rekomendacijas RISEP 10, patvirtintas Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos direktoriaus 2010 m. birželio 9 d. įsakymu Nr. V-146 (Žin., 2010, Nr. [70-3538](#)).

30. Atlikus tyrimą pagal surinktą medžiagą parengiama ataskaita, kurioje pateikiama:

30.1. aiškinamoji dalis, kurioje turi būti pateikta bendra informacija apie kiekvieną ruožą, kelio aplinkos aprašymas, vaizdinė medžiaga (nuotraukos, žemėlapis), transporto priemonių srauto sudėtis, eismo intensyvumas, bent 3 paskutinių metų eismo įvykių, žuvusių ir sužalotų žmonių skaičius ir šių eismo įvykių analizė, nuoroda į galimas ankstesnes ataskaitas dėl to paties kelio ruožo;

30.2. aprašomoji dalis, kurioje turi būti pateikti ir aprašyti tyrimo metu nustatyti saugiam eismui įtaką darantys veiksniai, trūkumai ir nesaugūs kelio elementai (gali būti pateikiamos schemos su jose pažymėtais nesaugiais kelio elementais);

30.3. pasiūlymai, kaip ištaisyti nustatytus trūkumus, keisti nesaugius kelio elementus, kurias saugaus eismo priemones tikslinga pirmiausia įgyvendinti atsižvelgiant į didžiausią sąnaudų ir naudos santykį.

IV. BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

31. Tyrimo rezultatai yra rekomendacinio pobūdžio. Galutinį sprendimą dėl priemonių įgyvendinimo priima kelio (gatvės) savininkas.
