

PATVIRTINTA

VĮ Lietuvos automobilių kelių direkcijos
direktorium 2021 m. balandžio 23 d.
įsakymu Nr. VE-70

PĖSČIŪJŲ IR DVIRATININKŲ INFRASTRUKTŪROS REKONSTRAVIMO IR REMONTO PRIORITETINĖS EILĖS SUDARYMO METODIKA

I SKYRIUS BENDROSIS NUOSTATOS

1. Pėsčiųjų ir dviratininkų infrastruktūros rekonstravimo ir remonto prioritutinės eilės sudarymo metodika (toliau – metodika) reglamentuoja esamos pėsčiųjų ir dviratininkų infrastruktūros (toliau – infrastruktūra), valstybinės reikšmės kelių ruožuose (toliau – kelių ruožai), rekonstravimo ir remonto prioritutinės eilės sudarymo tvarką, kriterijus ir bendruosius reikalavimus.

2. Infrastruktūros rekonstravimo ir remonto prioritutinė eilė (toliau – prioritutinė eilė) sudaroma vertinant infrastruktūrą, esančią kelio sklype, atskirų kelio ruožų ir eismo juose oficialius statistinius, faktinius duomenis, eismo saugą ir vadovaujantis metodikos II skyriuje nustatytais kriterijais.

3. Sudarytą prioritutinę eilę tvirtina valstybės įmonės Lietuvos automobilių kelių direkcijos (toliau – Kelių direkcija) direktorius.

4. Sudaryta ir patvirtinta prioritutinė eilė skelbiama Kelių direkcijos interneto svetainėje www.lakd.lt.

5. Patvirtinta prioritutinė eilė gali būti keičiama, ne anksčiau kaip po 3 metų nuo ankstesnės patvirtintos prioritutinės eilės patvirtinimo dienos. Ankstesnėje patvirtintoje prioritutinėje eilėje buvę, kelių ruožai, kuriuose infrastruktūra nebuvo rekonstruota ar suremontuota, vertinami kartu su naujais kelių ruožais pagal metodikoje numatytus kriterijus. Naujai sudarytą prioritutinę eilę tvirtina Kelių direkcijos direktorius.

6. Šioje metodikoje vartojamos sąvokos atitinka Lietuvos Respublikos kelių įstatyme, Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatyme ir kituose susijusiuose teisės aktuose apibrėžtas sąvokas.

II SKYRIUS PRIORITETINĖS EILĖS SUDARYMO KRITERIJAI

7. Sudarant prioritutinę eilę kelių ruožai vertinami vadovaujantis šiais kriterijais:

7.1. **Infrastruktūros būklė** – svarbus veiksnys galintis nulemti pažeidžiamiausių eismo dalyvių apsisprendimą dėl naudojimosi jiems skirta infrastruktūra. Šiuo kriterijumi siekiama įvertinti infrastruktūros dangos būklę. Jeigu infrastruktūros danga yra prastos būklės pėstiesiems ir dviratininkams didėja traumų tikimybė, taip pat jie gali rinktis judėti kelio važiuojamąja dalimi, o tai didina eismo įvykių tikimybę. *Jeigu kelio ruože esančio tako danga yra suirusi (labai bloga būklė), tokiam kelio ruožui skiriama 40 balų, danga stipriai susidėvėjusi, turi daug defektų ir nelygumų (bloga būklė) – 30 balų, danga turi defektų, kurie mažina pėsčiųjų ir dviratininkų eismo komfortą (patenkinama būklė) – 20 balų, jeigu danga turi smulkių defektų, kurie neturi įtakos nei pėsčiųjų nei dviratininkų eismo komfortui (gera būklė) – 10 balų, danga neturi defektų (labai gera būklė) – 0 balų;*

7.2. **Eismo įvykiai** – eismo įvykių metu sužeisti arba žuvę pėstieji ir (arba) dviratininkai atitinkamame kelio ruože yra svarbus veiksnys liudijantis apie ruožo pavojingumą. Vertinamas kelio ruože eismo įvykių metu sužeistųjų ar žuvusiųjų pėsčiųjų ir (arba) dviratininkų skaičius. *Jeigu kelio ruože, kuriame yra infrastruktūra, eismo įvykių metu per pastaruosius 4 metus žuvo arba buvo sužeista 3 ir daugiau pėsčiųjų ir (arba) dviratininkų, tokiam kelio ruožui skiriama 30 balų, jeigu 2 – 20 balų, jeigu 1 – 10 balų, jeigu nukentėjusių pėsčiųjų ir (arba) dviratininkų nėra – 0 balų.*

7.3. **Vidutinis metinis paros eismo intensyvumas** (toliau – VMPEI) – yra svarbus veiksnys, nulemiantis eismo įvykio tikimybę, t. y. kuo didesnis kelio ruožo VMPEI, tuo didesnė eismo įvykio tikimybė tame kelio ruože. Tokiame ruože svarbu fizinėmis priemonėmis tinkamai atskirti pėsčiųjų ir dviratininkų eismą nuo transporto priemonių eismo. *Kai VMPEI kelio ruože, kuriame planuojama infrastruktūra, yra 9000 ir daugiau aut./parą, kelio ruožui suteikiama 15 balų, kai 2200–8999 aut./parą – 10 balų, kai 400–2199 aut./parą – 5 balai, kai 0–399 aut./parą – 0 balų.*

7.4. **Infrastruktūros pločio atitikimas norminiams dokumentų reikalavimams**– kai infrastruktūros plotis neatitinka minimalių rekomenduojamų pločio reikalavimų, didėja pėsčiųjų ir dviratininkų traumų tikimybė, neužtikrinami žmonių su negalia poreikiai, didėja susidūrimų tarp pėsčiųjų ir dviratininkų rizika. *Jeigu pėsčiųjų takas ar šaligatvis yra siauresnis nei 1,2 m, dviračių takas – 2,0 m, bendras pėsčiųjų ir dviračių takas – 2,5 m, infrastruktūra neatitinka minimalaus pločio reikalavimo ir ruožui skiriama – 10 balų, jeigu tako danga atitinka minimalius pločio reikalavimus – 0 balų.*

7.5. **Apšvietimas** – neapšviestuose infrastruktūros ruožuose kyla didesnis pavojus pėsčiųjų ir dviratininkų eismo saugai tamsiu paros metu. *Jeigu gyvenvietėje esančiame kelio ruože nėra įrengto apšvietimo, tokiam ruožui skiriami 5 balai, jeigu apšvietimas yra įrengtas – 0 balų.*

8. Kelio ruožo vertinimas pagal nustatytus kriterijus sudaro reikšmių visumą balais pagal 1 lentelėje numatytą reikšmių balų sumavimą.

1 lentelė. Prioritetinės eilės sudarymo kriterijų ir balų reikšmių suvestinė

Kriterijus	Balų skaičius	
1. Infrastruktūros būklė	40	–
1.1. labai gera būklė		0
1.2. gera būklė		10
1.3. patenkinama būklė		20
1.4. bloga būklė		30
1.5. labai bloga būklė		40
2. Eismo įvykiai	30	–
2.1. 0 sužeistų ir žuvusių asmenų		0
2.2. 1 sužeistas arba žuvęs asmuo		10
2.3. 2 sužeisti arba žuvę asmenys		20
2.4. 3 ir daugiau sužeistų arba žuvusių asmenų		30
3. Vidutinis metinis paros eismo intensyvumas	15	–
3.1. 0–399 aut./parą		0
3.2. 400–2199 aut./parą		5
3.3. 2200–8999 aut./parą		10
3.4. 9000 ir daugiau aut./parą		15
4. Infrastruktūros pločio atitikimas normatyvinių techninių dokumentų reikalavimams	10	–
4.1. infrastruktūra atitinka minimalius pločio reikalavimus		0
4.2. infrastruktūra neatitinka minimalių pločio reikalavimų		10
5. Apšvietimas	5	–
5.1. įrengtas		0
5.2. neįrengtas		5

Kriterijus	Balų skaičius	
Didžiausia galima balų suma	100	–

9. Nustatytais kriterijais įvertintų kelio ruožų, kuriuose planuojama rekonstruoti ar remontuoti infrastruktūrą, kriterijų suvestinės reitinguojamos pagal surinktų sumuojamų balų skaičių sumą. Įvertintų kelio ruožų, kuriuose planuojama įrengti infrastruktūrą, prioritetinė eilė sudaroma nuo didžiausią iki mažiausią balų sumą surinkusių kelių ruožų.

10. Jeigu kelio ruožai, kuriuose planuojama rekonstruoti ar remontuoti infrastruktūrą, surenka vienodą balų sumą, pirmenybę turi tas kelio ruožas, kuriame per paskutinius keturis metus įvykusių eismo įvykių metu nukentėjo žmonės: buvo daugiau sužeistų ir (ar) žuvusių pėsčiųjų ir (arba) dviratininkų. Jeigu šie skaičiai sutampa, papildomai vertinamas transporto VMPEI atitinkamame kelio ruože, tuomet prioritetas teikiamas kelio ruožui, kurio transporto VMPEI yra didesnis.
