

PATVIRTINTA
Vilniaus miesto savivaldybės
administracijos direktoriaus
2018 m. d.
įsakymu Nr.

Susisiekimo pėsčiomis projektų Vilniaus miesto savivaldybėje rengimo ir įgyvendinimo rekomendacijos

Įvadas

Susisiekimo pėsčiomis projektų Vilniaus miesto savivaldybėje rengimo ir įgyvendinimo rekomendacijų (toliau – Rekomendacijos) tikslas – nustatyti bendrąsias susisiekimo pėsčiomis planavimo ir projektų įgyvendinimo Vilniuje gaires bei kokybinius reikalavimus tokiai infrastruktūrai.

Rekomendacijų pagrindinis uždavinys – apibrėžti svarbiausius aspektus, į kuriuos būtina atkreipti dėmesį įgyvendinant pėsčiųjų infrastruktūros projektus, ir padėti infrastruktūros planuotojams, projektuotojams, darbų vykdytojams bei prižiūrėtojams atsakingai siekti tokių pėsčiųjų eismo sprendinių Vilniaus mieste, kad jie būtų patogūs visiems keliaujantiems pėsčiomis, nepaisant jų amžiaus, įgūdžių, sveikatos būklės ar judėjimo galimybių.

Šis dokumentas papildo Vilniaus miesto savivaldybės tarybos 2016 m. birželio 15 d. sprendimu Nr. 1-518 „Dėl Susisiekimo dviračiais projektų Vilniaus miesto savivaldybėje rengimo ir įgyvendinimo rekomendacijų tvirtinimo“ patvirtintas Susisiekimo dviračiais projektų Vilniaus miesto savivaldybėje rengimo ir įgyvendinimo rekomendacijas ir turėtų būti taikomas sistemiskai.

Rekomendacijas sudaro dvi dalys: bendrosios rekomendacijos – principinių sprendinių apžvalga ir Kontrolinis sąrašas, kuriuo vadovaujantis nustatoma, ar įrengta infrastruktūra atitinka minimalius mieste siektinus pėsčiųjų infrastruktūros kokybės reikalavimus.



Rekomendacijos atitinka Lietuvos teisės aktus, reglamentuojančius pėsčiųjų bei žmonių su negalia infrastruktūrą, taip pat remiasi gerąja užsienio šalių patirtimi tobulinant šią infrastruktūrą. Rekomendacijos ir Kontrolinis sąrašas parengti vadovaujantis:

- STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“;
- STR 2.03.01:2001 „Statiniai ir teritorijos. Reikalavimai žmonių su negalia reikmėms“;
- Pėsčiųjų perėjimo per kelius ir gatves organizavimo taisyklėmis PPOT 16 (patvirtintomis Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos direktoriaus įsakymu);
- Pėsčiųjų ir dviračių takų projektavimo rekomendacijomis R PDTP 12 (patvirtintomis Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos direktoriaus įsakymu);
- Vilniaus miesto gatvių dangų ir inžinerinės įrangos rekomendacijomis (patvirtintomis Vilniaus miesto savivaldybės tarybos sprendimu);
- Techninių eismo reguliavimo priemonių įrengimo ir jų priežiūros Vilniaus mieste tvarkos aprašu (patvirtintu Vilniaus miesto savivaldybės administracijos direktoriaus įsakymu).

Rekomendacijos tiesiogiai neatkartoja teisės aktų, taisyklių ar reglamentų reikalavimų, tačiau pabrėžia principus, kuriais vadovaujamosi projektuojant ir įgyvendinant susisiekimo pėsčiomis projektus Vilniaus miesto savivaldybės teritorijoje.

Rekomendacijose vartojamos sąvokos apibrėžtos Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatyme, Kelių eismo taisyklėse, STR 2.03.01:2001 „Statiniai ir teritorijos. Reikalavimai žmonių su negalia reikmėms“.

Siekiamas rezultatas

Susisiekimas pėsčiomis laikomas vienu iš Vilniaus miesto savivaldybės darnaus judumo principų ir vienu iš miesto plėtros prioritetų. Vilniaus miesto savivaldybės siekis – kad iki 2030 metų bent 29 proc. kelionių mieste būtų atliekama pėsčiomis. Priemonės šiam tikslui pasiekti numatomos Vilniaus miesto darnaus judumo plane, o Rekomendacijos padeda užtikrinti tinkamos kokybės aplinką.

Siekama, kad pėsčiųjų infrastruktūra atitiktų universalų dizaino principus. Pagal šiuos principus įrengta infrastruktūra yra patogi naudotis ir žmonėms su negalia (ŽN), ir specialiųjų poreikių turintiems žmonėms (SPTŽ). Svarbu suprasti, jog tinkamai suprojektuota ir įrengta infrastruktūra yra naudinga visiems: ir žmonėms, kurių judumas nėra ribotas, ir specialiųjų poreikių turintiems žmonėms – vaikams, tėvams su vaikų vežimėliais, traumas patyrusiems ar senyvo amžiaus žmonėms, žmonėms, naudojančioms riedėjimo priemones (riedučius, paspirtukus, riedlentes), besilaukiančioms ar aukštakulnius avinčioms moterims, taip pat žmonėms, nešantiems nešulius, ir mobiliaisiais telefonais einant besinaudojančioms žmonėms.



Siekama, kad Rekomendacijose numatytas gaires atitiktų ne tik naujai įrengiama ar remontuojama, bet ilgainiui ir visa pėsčiųjų infrastruktūra.

Pabrėžtina, kad 2018 m. gegužės 1 d. įsigaliojęs Lietuvos Respublikos statybos įstatymo Nr. I-1240 6 straipsnio pakeitimas įpareigoja inžinerinius statinius pritaikyti specialiesiems negaliojusių poreikiams net ir paprastojo remonto metu.

Bendrosios rekomendacijos

Toliau pateikiamos bendrosios rekomendacijos susisiekimui pėsčiomis užtikrinti. Jos padės išvengti kokybiškai pėsčiųjų infrastruktūrai netinkamų sprendinių, taip pat taps gidu, padedančiu geriau suprasti miesto planavimo siekiant geresnio susisiekimu pėsčiomis dėsnius.

Patogumo užtikrinimas, pagrįstumas:

1. Pėsčiųjų infrastruktūros patogumas – svarbiausias rodiklis, kuris turėtų būti įvertintas projektuojant ir modernizuojant esamą gatvės infrastruktūrą. Patogi infrastruktūra yra pritaikyta visiems, įskaitant ir riboto judumo, eismo dalyviams, yra pakankamo pločio ir geros dangos, neturi kliūčių ir yra vizualiai patraukli ja naudotis.

Vertinant infrastruktūros patogumą pėsčiajam, turi būti atsakyta į šiuos klausimus:

- a. kokios paskirties yra pėsčiųjų infrastruktūrą supanti aplinka, – šalia viešojo transporto mazgų, parduotuvių, jungčių (pvz., parduotuvė ir viešojo transporto stotelė), turizmo objektų, mokyklų ir kitų traukos centrų projektuojama platesnė infrastruktūra pėstiesiems;
- b. ar projektuojamoje aplinkoje yra laukimo erdvių (tipinė susitikimo vieta, viešojo transporto stotelė, turistinis fotografuojamas objektas, eilės, kita), – tai turi būti įvertinta prieš projektuojant infrastruktūrą, kad būtų palikta pakankamai vietos ir pėstiesiems laukti, ir pėsčiųjų srauto pralaidumui;
- c. kokia pėsčiųjų elgsena toje aplinkoje, – ar žmonės kerta gatvę ne perėją, eina ne numatytais takais, – tokiu atveju galima modifikuoti esamą infrastruktūrą, kad ji labiau atitiktų pėsčiųjų poreikius.



Pakankamo pločio infrastruktūra pėstiesiems. Vienoje juostoje esantys gatvės įrenginiai ir lauko kavinės neriboja pėsčiųjų judėjimo

2. Tako plotis parenkamas pagal gatvės kategoriją, techninius reikalavimus bei pėsčiųjų srautus, todėl atkreiptinas dėmesys, jog takai turi būti platesni prie traukos centrų (kavinių, parduotuvių, turizmo objektų, transporto persėdimo taškų, kita). Urbanizuotoje teritorijoje rekomenduojama įrengti ne siauresnius kaip 2,25 m pločio takus, neįskaitant gatvės įrenginių juostos („techninio“ šaligatvio), o jeigu takas yra šalia laiptų, vitrinų, išsikišusių pastato dalių, tako plotis didinamas dar 0,5 m apsaugos zona. Projektuojant atsižvelgiama į parenkamus gaminius šaligatviui įrengti – plotis



parenkamas taip, kad nereikėtų pjauti plytelių. Pėsčiųjų takuose turi būti išlaikytas 2,25 m aukščio gabaritas, o bendruose pėsčiųjų ir dviračių takuose – 2,50 m. Tokiame aukštyje ir žemiau negali būti jokių kliūčių: medžių šakų, šviestuvų atramų, kelio ženklų ir kita.

3. Visais atvejais (projektuojant, rekonstruojant ar remontuojant gatves) įrengiama arba išsaugoma (patobulinama) pėsčiųjų taką ir gatvę skirianti želdinių juosta pėsčiųjų patogumui užtikrinti. Gatvės šoninėse skiriamosiose juostose esantys medžiai ir krūmai atlieka kelias funkcijas: apsaugo pėsčiuosius nuo purvo, slopina triukšmą, užtikrina pavėsį, atlieka kritulių absorbavimo funkciją, didina pėsčiųjų komfortą bei psichologinį saugumą. Krūmai atlieka ir apsauginės tvorelės funkciją.

Pabrėžtinai ir miesto siekis didinti laidžių dangų plotą – Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrasis planas akcentuoja poreikį mažinti kietųjų dangų kiekį, užtikrinti natūresnį ir tvaresnį paviršinio vandens tvarkymą bei gamtinio karkaso išsaugojimą. Todėl parenkant gatvės želdinių tipą prioritetą teikiamas ištisinei, nenutrūkstančiai želdinių juostai, o jeigu juostos įrengti nėra galimybių, – medžiai sodinami atskirose, vandeniu ir orui pralaidžiose aikštelėse.

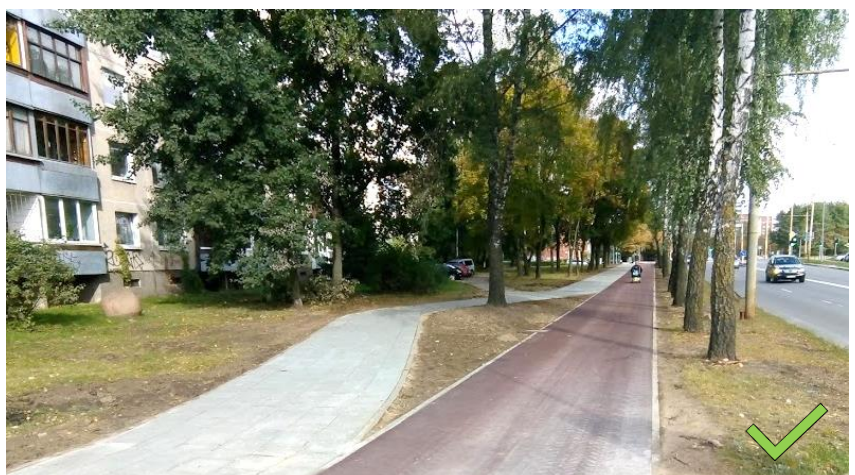
Esami želdiniai privalo būti išsaugomi, išskyrus atvejus, kai pėsčiųjų infrastruktūros nėra įmanoma įrengti taip, kad būtų užtikrintas pakankamas plotis praeiti: turi būti įvertintos visos alternatyvos įrengti pėsčiųjų taką nekludant želdinio, pavyzdžiui, šaligatvį įrengti aplenkiant medį, užtikrinti perėjimą susiaurinus gatvę, perėjimą užtikrinti įrengiant laidžią vandeniu ir orui medžio šaknų apsaugą (groteles, surištą dangą), ties medžiu susiaurinti šaligatvį, bet ne daugiau nei iki 1,5 (1,2) m. arba kitaip perorganizuoti infrastruktūrą. Tvarkymo ar infrastruktūros įrengimo darbų metu apsaugomi esamų medžių šaknynai bei kamienai.



Medžio šaknynas apsaugotas metalinėmis grotelėmis



Medžių šaknynas apsaugotas nebiria, orui ir vandeniu laidžia medžiaga



Pėsčiųjų takas vingiu aplenkia medį

Kaip ir kiti objektai gatvės įrenginių juostoje, želdiniai taip pat neturi būti arčiau nei 0,5 m (išimtiniais atvejais – 0,25 m) iki pėsčiųjų tako. Gatvės įrenginių juostos plotis



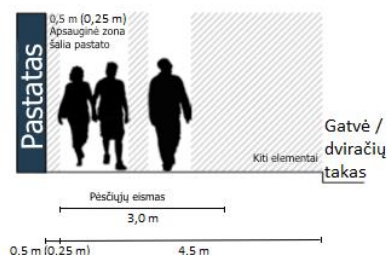
priklauso nuo gatvės kategorijos ir joje esančių įrenginių (kelio ženklai, apšvietimo atramos, apsauginės tvorėlės, suoliukai, viešojo transporto laukimo paviljonai, dviračių stovai, šiukšliadėžės, informaciniai stendai, kita mažoji architektūra, želdiniai) užimamo ploto.

4. Siekiant sukurti pėstiesiems patogią infrastruktūrą, būtina atlikti esamų pėsčiųjų srautų stebėseną ir prognozavimą, kaip keisis srautai plėtojant teritoriją, atsiradus naujiems traukos objektams ir kita.

Taip pat siekiama, kad kuriama infrastruktūra atitiktų realius ir prognozuojamus poreikius:

Intensyvumas	Rekomendacija
Mažas intensyvumas <5 žm./min./juosta (<300 žm./val.)	Minimalus pėstiesiems skirtos dalies plotis – 1,5 m (neįskaitant gatvės įrenginių juostos, rekomenduojamo atstumo nuo pastatų ir kitų kliūčių). Toks plotis rekomenduojamas tik esant labai mažam pėsčiųjų srautui, neįrengiant jokių mažosios infrastruktūros elementų.
Vidutinis intensyvumas 5–15 žm./min./juosta (300–900 žm./val.)	Rekomenduojamas mažiausias pėstiesiems skirtos dalies plotis – ne mažiau kaip 2,25 m (neįskaitant gatvės įrenginių juostos ir rekomenduojamo atstumo nuo pastatų ir kitų kliūčių). Rekomenduojamas mažiausias viso šaligatvio plotis – ne mažiau kaip 3 m. Tiek vietos turėtų pakakti patogiam judėjimui, mažosios architektūros elementams (pvz., atitvarui, išilgai gatvei įrengtoms dviračių stovėjimo vietoms), taip pat kelio ženklaus, perėjoms. Sumažinus plotį iki 2,75 m, mažosios architektūros elementų įrengti nerekomenduojama (išskyrus apšvietimo stulpus). Taip vis dar galima patogiai vaikščioti poromis, prasilenkti. Iki 1,75 m mažinti plotį rekomenduojama tik siaurose vietose, neįrengiant jokių mažosios infrastruktūros elementų, ir tik tuo atveju, jeigu automobilių juostos plotis yra mažiausias leistinas pagal STR ir nėra automobilių stovėjimo vietų.

Didelis intensyvumas 15–20 žm./min./juosta (900–1200 žm./val.)

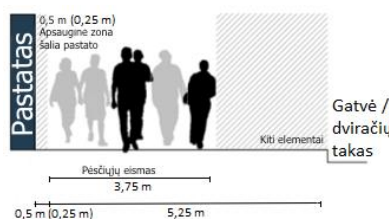


Rekomenduojamas mažiausias pėstiesiems skirtos dalies plotis – ne mažiau kaip 3 m (neįskaitant gatvės įrenginių juostos ir rekomenduojamo atstumo nuo pastatų ir kitų kliūčių). Rekomenduojamas mažiausias viso šaligatvio plotis – ne mažiau kaip 4,5 m. Tiek vietos turi pakakti patogiam žmonių judėjimui, taip pat ir didesniems infrastruktūros elementams: žemėlapiui, suoliukui ar siauram viešojo transporto paviljonui.

Siauresnėse vietose rekomenduojamas ne mažesnis kaip 3,5 m plotis, kuriame neįrengiami papildomi mažosios architektūros elementai (išskyrus apšvietimo stulpus). Tiek vietos pakanka dviem žmonių poroms prasilenkti.

Ypač siaurose vietose, be papildomų infrastruktūros elementų, nerekomenduojama įrengti siauresnės nei 2,5 m pločio pėsčiųjų infrastruktūros. 2,5 m pločio šaligatvį galima įrengti tik tuo atveju, jeigu automobilių juostos plotis yra mažiausias leistinas pagal STR ir nėra automobilių stovėjimo vietų.

Labai didelis intensyvumas >20 žm./min./juosta (>1200 žm./val.)

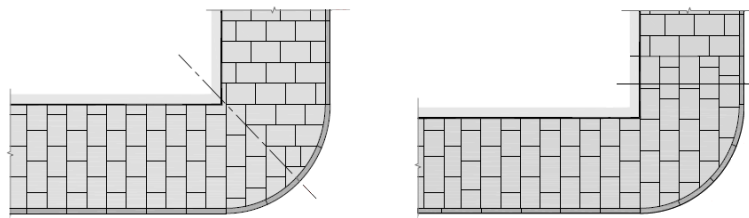


Rekomenduojamas mažiausias pėstiesiems skirtos dalies plotis – ne mažiau kaip 3,75 m (neįskaitant gatvės įrenginių juostos ir rekomenduojamo atstumo nuo pastatų ir kitų kliūčių).

5,25 m – pakankamai vietos patogiai judėti iki 2000 žm./val. srautui, taip pat įrengti suoliukus, laukimo paviljonus ir kitą infrastruktūrą, judrias pėsčiųjų perėjas. Didžiuosiuose viešojo transporto terminaluose (persėdimo vietose) gali reikėti ir platesnių šaligatvių.

Mažiausias reikalavimas pločiui, esant tokiam žmonių srautui, – 3,25 m, neįrengiant papildomos infrastruktūros elementų. 3,25 m pločio šaligatvį galima įrengti tik tuo atveju, jeigu automobilių juostos plotis yra mažiausias leistinas pagal STR ir nėra automobilių stovėjimo vietų.

5. Užtikrinant patogumą judėti visiems žmonėms, įskaitant ŽN ir SPTŽ, pėsčiųjų takai turi būti lygūs, kieti, pakankamai šiurkštūs, neslidūs bei neklampūs, iš nebirių (ne smėlio, ne žvyro) ar saikingai rievėtų medžiagų. Dangos iš plokščių ar plytelių turi būti lygios, su ne didesnėmis nei 3–5 mm siūlėmis (klojant gaminius su nuožulniais kraštais – iki 15 mm pločio siūlėmis, į plotį įskaičiuojant greta esančių gaminių nuožulnius kraštus). Pėsčiųjų takų ilgaamžiškumui užtikrinti rekomenduojama plyteles rišti ne išilgai, o statmenai takui. Rekomenduojama įspėjamuosius ir neregijų vedimo paviršius įrengti kontrastingos pėsčiųjų tako dangai spalvos, taip užtikrinant, kad jais galės naudotis ne tik neregiai, bet ir silpnaregiai. Taip pat turi būti vengiama nebūtinų laiptų, įrengiant išilginį pėsčiųjų tako nuolydį iki 1:20 (5 proc.).



Rekomenduojami plytelių rišimo būdai

6. Pėsčiųjų judėjimo trajektorija turi būti kuo tiesesnė. Vengtini vingiai, kurie be priežasties keičia pėsčiųjų tiesiausio ėjimo trajektoriją. Svarbu, kad būtų užtikrinta galimybė pėstiesiems pereiti kertant kvartalą (ne gatvės perimetru), ypač jeigu kvartalo kraštinė yra ilgesnė kaip 500 m.



7. Planuojant naujas teritorijas, rekonstruojant ar remontuojant esamą infrastruktūrą, visada būtina numatyti susisiekimo pėsčiomis sprendinius ir esamos situacijos pagerinimą. Tai reiškia, kad negali būti projektuojama ar įrengiama gatvė pirmiausia neužtikrinus saugaus ir patogaus pėsčiųjų ir dviratininkų judėjimo, taip pat negali būti organizuojamas gatvės dangos išsinis atnaujinimas, neatnaujinus pėsčiųjų infrastruktūros ir nepritaikius jos skirtingo judumo žmonių. Rekonstrukcijos metu gatvė siaurinama iki minimalių standartų, likusį plotą išnaudojant dviračių ir pėsčiųjų infrastruktūrai įrengti. Jeigu trūksta vietos įrengti pėsčiųjų infrastruktūrą, svarstomas transporto eismo perorganizavimas taip, kad būtų galima saugiai ir patogiai judėti pėsčiomis.

8. Senamiesčio gatvėse, kuriose nėra pakankamai erdvės sklandžiam pėsčiųjų judėjimui ir jų prasilenkimui šaligatviais (šaligatviai neatitinka STR reikalavimų), taikoma bendros erdvės dalijimosi koncepcija (angl. „shared space“) – lygios galimybės bendroje erdvėje (viename lygyje) judėti visiems eismo dalyviams (pėstiesiems, dviratininkams, motorinių transporto priemonių vairuotojams). Svarbiausi tokios erdvės įrengimo principai – ribojamas automobilių patekimas ar tranzitas, taip pat jų greitis, architektūriškai ir infrastruktūriškai teikiamas pirmumas pėstiesiems bei užtikrinamas jų saugumas, siekiama, kad dviratininkų, pėsčiųjų srautas būtų daug didesnis nei automobilių. Tokios erdvės privalumai: užtikrinama daugiau erdvės pėstiesiems, ribojamas automobilių srautas ir tranzitas, oro taršos, triukšmo bei vizualinės perteklinių kelio ženklų sukeltos taršos mažinimas ir kita.

Kliūčių ir konfliktų vengimas, saugumas:

9. Pėsčiųjų eismas projektuojamas toliausiai nuo važiuojamosios dalies bei atskirai nuo dviračių tako. Jeigu šalia pėsčiųjų tako ar šaligatvio yra dviračių takas, jis atskiriamas 4–7 cm aukščio nuožulniu borteliu. Planuojant susisiekimą privaloma įvertinti esamus ir prognozuojamus judėjimo srautus – tiek pėsčiųjų, tiek žmonių, važiuojančių dviračiu.

10. Urbanizuotoje teritorijoje dviračių eismas turi būti organizuojamas ne bendrai su pėsčiaisiais arba siaurinant pėsčiųjų infrastruktūrą, o siaurinant gatvės važiuojamąją dalį, užtikrinant dviratininkų saugumą. Neurbanizuotoje teritorijoje, kurioje numatomas pėsčiųjų srautas nesiekia 60 žm./val., įrengiami asfalto dangos bendri pėsčiųjų ir dviračių takai.

11. Take neturi būti įrengiama jokių infrastruktūros elementų (atramų, stulpų, išilginių bortelių, grotelėmis neuždengtų lietaus nuvedimo latakų, gėlynų ir kt.), kurie trukdytų sklandžiam eismui. Visi mažosios architektūros elementai, kelio ženklai, apšvietimo atramos ir kiti įrenginiai turi būti įrengiami gatvės įrenginių juostoje, kuri nėra įskaičiuojama į pėsčiųjų tako plotį. Itin siaurose vietose (pvz., Senamiestyje, susiformavusiose teritorijose)



Pėsčiųjų ir dviračių takai atskirti nuožulniu borteliu



Įvairios kliūtys pėsčiųjų take: apšvietimo stulpai, gėlių vazonai, neuždengtas lietaus vandens nuvedimo latakas



siektina neįrengti stulpų: kelio ženklai ir gatvės apšvietimas tvirtinami prie pastatų sienų, esamų apšvietimo stulpų, o jeigu tokios galimybės nėra, – nauji stulpai įrengiami taip, kad kuo mažiau trukdytų pėstiesiems.

12. Įrengiant automobilių stovėjimo vietas visais atvejais turi būti laikomasi apsaugos zonos reikalavimo. Statmenai ir kampu statomų automobilių stovėjimo vietose, kurios įrengiamos šalia šaligatvio, rekomenduojama įrengti stovėjimo bortelius – 0,85 (0,65) m atstumu nuo gatvės bortelio. Ten, kur neįmanoma palikti tinkamo pločio šaligatvio pereiti ar prieiti prie objektų, automobilių stovėjimas neleidžiamas.



Nėra vietos praeiti pėsčiajam dėl įvairių kliūčių pėsčiųjų take ir neįrengtų automobilių stovėjimo bortelių

13. Derinant lauko kavinių projektus, turi būti paliekama pakankamai vietos pėstiesiems praeiti. Priklausomai nuo srauto, pėsčiųjų eismui turi būti palikta pakankamai vietos: esant vidutiniam srautui – mažiausiai 2,25 m, dideliame – 3 m, labai dideliame sraute – 3,75 m. Nesant užtekčiai vietos šaligatvyje, lauko kavinės įrengiamos esamose automobilių stovėjimo vietose.



Lauko kavinės įrengtos taip, kad šaligatvio plotis neatitinka net minimalių reikalavimų



Lauko kavinė įrengta automobilių stovėjimo vietose, taip nesiaurinant infrastruktūros pėstiesiems

14. Siekiant pėsčiųjų saugumo, gatvės dizainu ar eismo saugumo infrastruktūros priemonėmis turi būti užtikrintos sąlygos laikytis nustatyto automobilių greičio, pavyzdžiui: įrengiami greičio mažinimo kalneliai, siauriamos automobilių eismo juostos, iškreivinama gatvės ašis, įrengiamos saugumo salelės ir kita. Siekiant saugumo gyvenamojoje aplinkoje, D kategorijos gatvėse nustatomas ne didesnis nei 30 km/val. greičio režimas ir priemonės tranzitiniam automobilių srautui riboti.

15. Pėsčiųjų takuose esantys laiptai ir pandusai įrengiami pagal STR 2.03.01:2001 „Statiniai ir teritorijos. Reikalavimai žmonių su negalia reikmėms“ reikalavimus. Laiptų pirmos ir paskutinės pakopų kraštai turi būti pažymėti 5–7 cm pločio kontrastingos spalvos juostomis, neatitraukiant nuo pakopos krašto. Rekomenduojama neįrengti laiptų su 3 pakopomis ar mažiau (juos sunku pastebėti silpnaregiams), tačiau jei tokių laiptų įrengimo nepavyksta išvengti, – kontrastingos spalvos juostomis žymimi visų pakopų kraštai. Kontrastingos spalvos juostos padeda pastebėti laiptus tiek silpnaregiams, tiek išsiblaškiusiems ar telefonu besinaudojantiems žmonėms. Jeigu nusitrynė ar prarado spalvą, kontrastingos spalvos juostos turi būti atnaujinamos.



Laiptai turi būti gerai apšviesti ir matomi tamsiuoju paros metu. Rekomenduojama turėklus įrengti kontrastingos aplinkai spalvos, o įspėjamuosius paviršius – kontrastingos dangai spalvos, tai padėtų orientuotis aplinkoje ir silpnaregiams.

Įspėjamieji paviršiai (60 cm pločio) įrengiami laiptų apačioje ir viršuje išilgai visų laiptų, nuo artimiausios pakopos atitraukiant per 30 cm.

Panduso apačioje ir viršuje įspėjamieji paviršiai įrengiami 30 cm iki prasidedant pakilimui ar nusileidimui. Įspėjamieji paviršiai turi būti panduso pločio ir 60 cm ilgio (gylio).

16. Pritaikant pėsčiųjų takus neregijų ir silpnaregių poreikiams, išskiriami du atvejai:

a) kai neregys negali vadovautis kitais aplinkos elementais (pavyzdžiui, vejos borteliu, nuožulniu dviračių tako borteliu, skirtingos faktūros paviršiais), – įrengiama nuosekli nenutrūkstama neregijų vedimo sistema – 30 cm pločio vedimo paviršiai visame pėsčiųjų take ir 60x60 cm įspėjamieji paviršiai, nurodantys judėjimo krypties pasikeitimą, tako išsišakojimą;

b) kai neregys gali vadovautis aplinkos elementais, – 30 cm pločio vedimo paviršiai take neįrengiami, tačiau link ties gatvės kirtimu įrengtų įspėjamųjų paviršių atveda 60 cm pločio vedimo paviršius (gairė).

60 cm atstumu iš abiejų vedimo paviršiaus pusių (nuo vedimo paviršiaus kraštų) neturi būti jokių kliūčių.

17. Viešojo transporto stotelėse įrengiami įspėjamieji ir vedimo paviršiai (gairės). Per visą įvažos ilgį įrengiamas 60 cm pločio įspėjamasis paviršius, kuris nuo gatvės krašto atitraukiamas per 30 cm. Įvažos pradžioje ir pabaigoje link įspėjamojo paviršiaus atveda 60 cm pločio vedimo paviršius (gairė), įrengiamas per visą tako plotį.



Neįrengti įspėjamieji paviršiai ir kontrastingos spalvos juostos, todėl laiptai visai nepastebimi

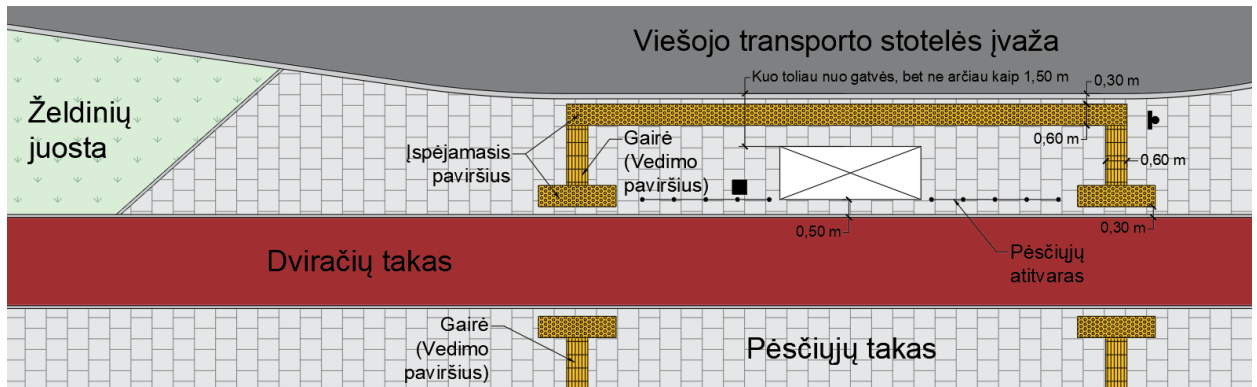


Gerai įrengtas pandusas, tačiau laiptų pakopos per didelės ir nepažymėtos kontrastingos spalvos juostomis

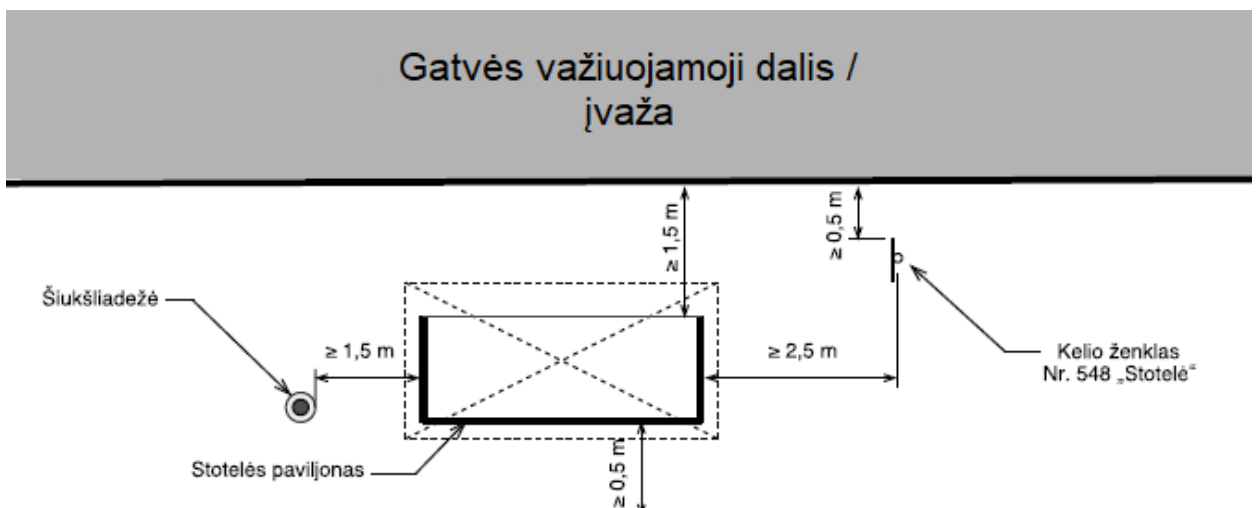


Neregijų vedimo trasa veda tiesiai į kliūtis, vedimo sistemos paviršiai sunkiai matomi dėl mažo kontrasto su šaligatvio danga





Pėsčiųjų ir dviračių takų įrengimo šalia viešojo transporto stotelės principinė schema



Principinė viešojo transporto stotelės įrenginių išdėstymo schema

Gatvės kirtimas:

18. Numatant vietą pėsčiųjų perėjimui ir parenkant perėjimo tipą, svarbu užtikrinti gatvę kertančių pėsčiųjų saugumą, tačiau tai nereiškia, kad pėsčiųjų perėjos įrengimas savaime užtikrins saugumą. Derinant gatvės dizaino elementus ir eismo saugumo priemones nežymėta pėsčiųjų perėja (pėsčiųjų perėjimas) gali būti tokia pat saugi ar net saugesnė nei įprasta. Tinkamai įrengtos nežymėtos pėsčiųjų perėjos užtikrins eismo saugumą, nepertrauks automobilių eismo ir skatins eismo dalyvius stebėti aplinką ir atsargiai kirsti kelią. Pateikti kriterijai gali padėti įvertinti, kokio tipo perėjimas parenkamas konkrečiu atveju:

		Perėjimo tipas	
		Nežymėta pėsčiųjų perėja (pėsčiųjų perėjimas)	Pėsčiųjų perėja
	Automobilių greitis (matomumas)	- Ribojamas (pvz., 20–30 km/val.). - Leistinas greitis užtikrinamas gatvės dizainu ir eismo saugumo priemonėmis, pvz., greičio mažinimo kalneliais (neįrengiama gatvėse, kuriose dažnai važiuoja viešasis transportas), iškiliosiomis saugos salelėmis, susiaurinant važiuojamąją dalį iki minimalių reikalavimų, iškreivinant važiuojamąją dalį ir kt. - Užtikrintas pakankamas matomumas tiek automobilio vairuotojui, tiek pėsčiajam.	- Svarstoma, jei greitis didesnis nei 30 km/val. - Nepakankamas matomumas įvertinti automobilio greitį ar vairuotojui laiku pastebėti pėsčiąjį.
	Pėsčiųjų srautas	- Pėsčiųjų srautas išskaidytas, nepastovus.	- Pėsčiųjų srautas didelis, nepertraukiamas ir koncentruotas.
	Aplinka (traukos centrai)	- Nereguliariai lankomi, nėra ypatingų traukos centrų.	- Lankomi reguliariai (mokyklos, parduotuvės, gydymo įstaigos).
	Pėsčiojo laukimo laikas	- Lengva pereiti: vidutinis laukimo laikas iki 15 sek. - Nekoncentruotas, pertraukiamas automobilių srautas.	- Rasti galimybę pereiti sudėtinga, laukti reikia daugiau nei 15 sek. - Automobilių srautas nepertraukiamas, nuolatinis.
	Kiti kriterijai	- Visais atvejais būtina numatyti, kad gatvė atitiktų mažiausius kategorijai taikomus parametrus. - Būtina įvertinti, ar didžiausi automobilių srautai sutampa su didžiausiais gatvę kertančių pėsčiųjų srautais, ir parenkant gatvės perėjimo būdą ir tipą užtikrinti, kad pėsčiųjų gaisėtis būtų trumpiausia. - Vertinama, ar gatvė naudojama pagal kategoriją (koku tikslu transportas važiuoja šia gatve) ir ar parinkti sprendiniai (dizaino elementai, eismo saugumo priemonės) padeda užtikrinti gatvės funkciją. - Jeigu gatvėje numatytas automobilių stovėjimas, turi būti užtikrintas matomumas ir infrastruktūriškai apribotos galimybės sustoti pėsčiųjų perėjose (perėjimo) matomumo ribose. - Įvertinti kitus aspektus, kurie gali turėti įtakos saugiam kirtimui (pvz., ar gatvėje važiuoja sunkusis, aptarnaujantis ir viešasis transportas, ar gatvės ruožas gerai apšviestas ir kt.).	

19. Pėsčiųjų laukimo vietoje prieš perėjas neturi būti jokių kliūčių (kelio ženklų stulpų, šviesoforų ar apšvietimo atramų ir kita), kurios trukdytų sklandžiam pėsčiųjų judėjimui ir matomumui. Įrengiamos laukimo vietos dydis prieš perėją (sankryžą) turi atitikti laukiančių pėsčiųjų skaičių.

20. Rekomenduojama reguliuojamose perėjose ar sankryžose, ypač tose, kur dideli pėsčiųjų srautai, įvertinti laukimo laiką degant draudžiamam šviesoforo signalui. Jis, atsižvelgiant į srautus, turėtų būti kaip įmanoma trumpesnis (siekiamybė – vidutiniškai 25 sekundės ir mažiau).



Įrengtas netinkamas įvažiavimo bortelis, tarp dangų yra aukščių skirtumas



Netinkamai suvestas pėsčiųjų takas ir iškilioji perėja – griovys prieš iškiliąją pėsčiųjų perėją

21. Ties pėsčiųjų perėjomis, šviesoforais reguliuojamomis perėjomis ir nežymėtomis perėjomis neturi būti jokio aukščio skirtumo tarp šaligatvio nuolydžio ir važiuojamosios dalies – asfaltas, bortelis ir šaligatvis įrengiami viename lygyje. Iškiliosiose pėsčiųjų perėjose šaligatvio nuolydis neįrengiamas – perėja įrengiama šaligatvio lygyje, užtikrinamas paviršinio vandens nuvedimas ir surinkimas, kad perėjoje nesikaupytų vanduo, nepaliekamas tarpas (kalnelis), kuris neveikiamas riboto judumo žmonėms. Gatvės borteliai turi būti nuleisti per visą perėjos plotį. Įrengiant nežymėtą pėsčiųjų perėją, nužeminto gatvės bortelio ilgis turi būti ne mažesnis kaip 1,2 m, užtikrinant žmonių su specialiaisiais poreikiais judėjimo galimybes.

Tose vietose, kur pėstieji kerta gatvę, eismo juostos turi būti paženklintos horizontaliuoju ženkliniu ir nevirsyti maksimalių leistinų pločių. Gatvės kirtimo vietose važiuojamoji dalis susiaurinama fiziškai – šaligatvį išplečiant į gatvę arba įrengiant saugumo salelę.

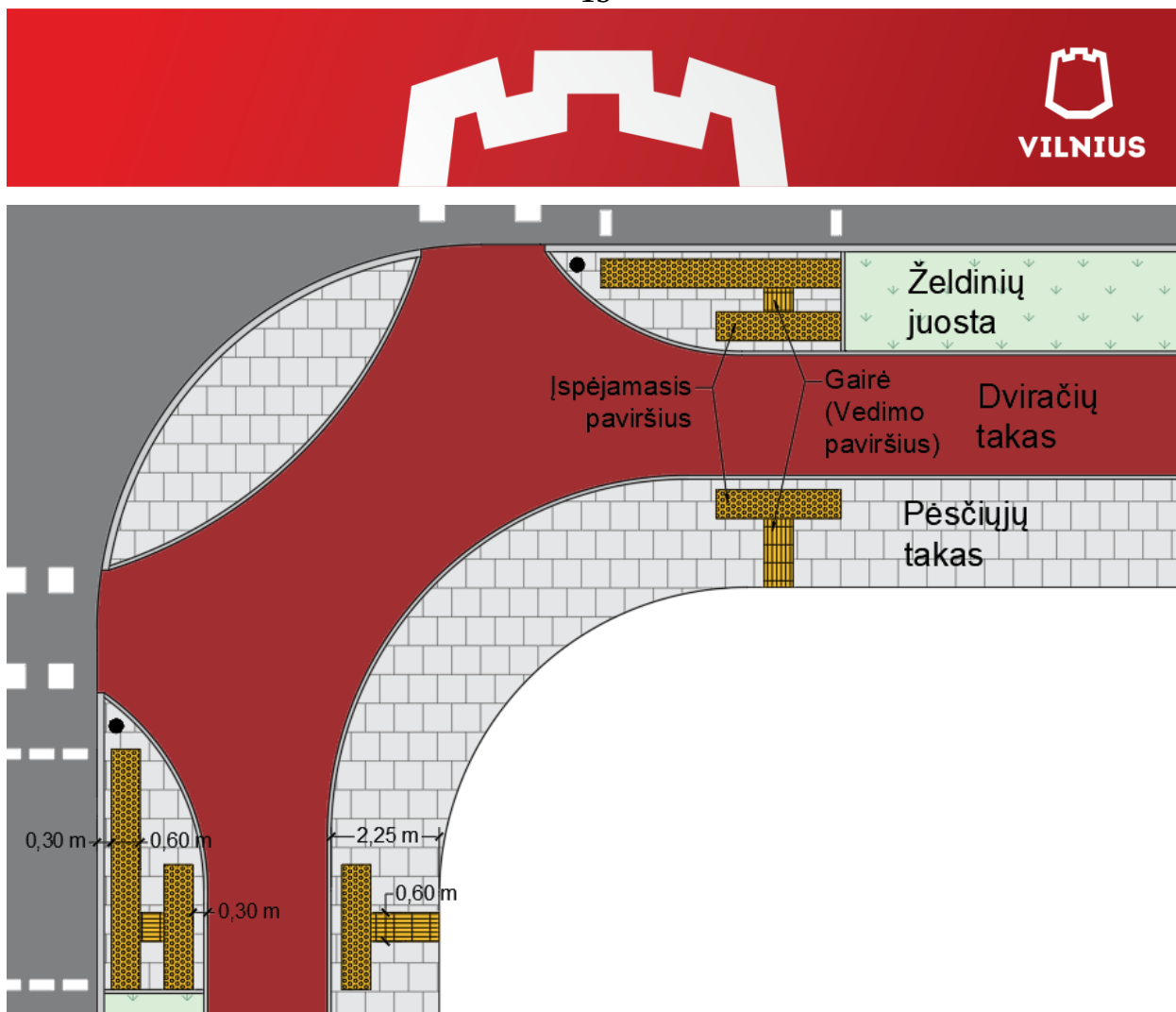
22. 60 cm pločio įspėjamasis paviršius prieš pėsčiųjų perėją turi būti lygiagretus gatvei ir nuo gatvės atitrauktas 30 cm. Tokiu pat būdu įspėjamieji paviršiai įrengiami ir prieš dviračių tako kirtimo vietas. Reikalavimai vedimo paviršiui ar gairėms, atvedančioms iki įspėjamųjų paviršių, pateikti Rekomendacijų 16 punkte.

23. Šviesoforu reguliuojamose sankryžose ar perėjose turi būti numatomi standartizuoti garsiniai signalai ir mygtukai.

24. Geltonos spalvos skydai su pėsčiųjų perėjos ženklais turi būti įrengiami tik išimtiniais atvejais (pvz., remiantis eismo įvykių statistika). Šio skydo tikslas – atkreipti vairuotojo dėmesį perėjoje dėl jos pavojaus ar kitokio išskirtinumo. Įrengiant skydus daugumoje perėjų, ilgainiui vairuotojai pradeda nepastebėti be skydo esančių kelio ženklų.

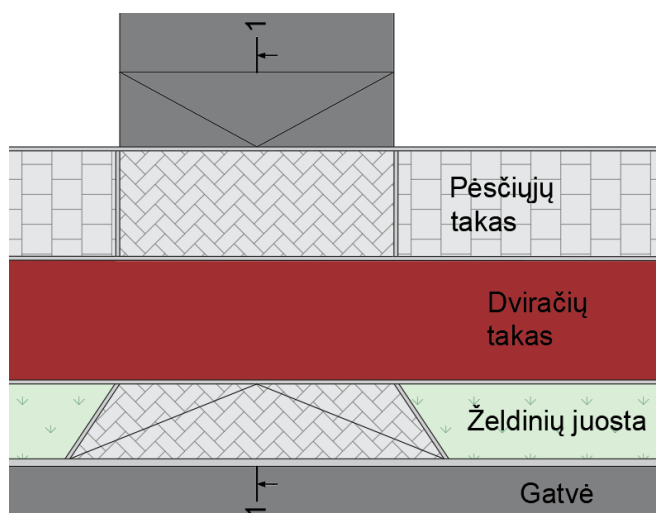


Tinkamai įrengta neregijų vedimo sistema, nėra aukščių skirtumo tarp dangų, tačiau apšvietimo ir kelio ženklų stulpai įrengti ne vienoje linijoje

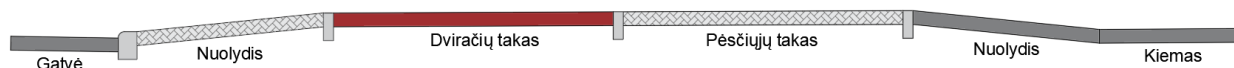


Tinkamai įrengta pėsčiųjų ir dviratininkų infrastruktūra sankryžoje

25. C ir D kategorijų gatvės bei įvažiuoti į kiemus skirtos vietos susikirtimų su pėsčiųjų takais vietose turi būti pakeltos į takų lygį. Esant galimybei, įvažiuoti skirtos vietos riboje su šaligatviu borteliai neįrengiami.



Pjūvis 1-1



C ir D kategorijų gatvių bei įvažiuoti į kiemus skirtų vietų susikirtimo su pėsčiųjų takais schema



26. Gaišatis, kurią patiria pėstieji kirsdami gatvę pėsčiųjų tiltais, viadukais ar požeminėmis perėjomis, yra nepalyginamai didesnė nei ta, kurią patiria automobilių vairuotojai sustodami prie pėsčiųjų perėjos, todėl pėsčiųjų perėjimai skirtingame nei gatvės lygis – krašutinė priemonė, kuri privalo būti svariai pagrįsta. Jeigu požeminė perėja įrengiama, turi būti ieškoma sprendimų, kaip ją įrengti be laiptų ir užtikrinti jos saugumą (perėja turi būti apšviesta, joje neturi būti kampų, kurie užstotų matomumą ar išėjimą iš požeminės perėjos).



Požeminis perėjimas gerai apšviestas, matomas kitas tunelio galas (socialiai saugu), perėjimas įrengtas be laiptų, todėl juo gali naudotis visi

Reikalavimai darbų vykdymui:

27. Vykstant darbams gatvėje, taip pat plėtojant teritoriją, remontuojant ar renovuojant pastatus turi būti užtikrintas saugus ir kiek įmanoma patogesnis pėsčiųjų judėjimas šalia objekto. Saugus praeiti pėsčiųjų takas turi būti be kliūčių, pakankamo pločio (rekomenduojama – 2,25 m, mažiausiai – 1,5 m), numatant patogų užvažiavimo sprendinį (jeigu perėjimas įrengiamas ne tame pačiame kaip šaligatvis aukštyje). Praeiti šalia statyb vietės skirtas takas turi būti patogus ŽN ir SPTŽ bei turėti aiškias jungtis su esama pėsčiųjų infrastruktūra. Darbų metu turi būti išsaugomi gyvybingi gatvės želdiniai, apsaugotos jų šaknys ir kamieniai.



Įrengti laikini atitvarai atskiriantys pėsčiųjų perėjimą nuo važiuojamosios kelio dalies.



Perėjimas įrengtas netinkamoje vietoje.



Įrengtas perėjimas pėstiesiems, tačiau jis prasideda viduryje gatvės ir neturi jungties su esama pėsčiųjų infrastruktūra



Patogaus pločio perėjimas pėstiesiems, įrengtas nuolydis perėjimo pradžioje, užtikrintas perėjimo apšvietimas tamsiuoju paros metu.



28. Pėsčiųjų eismą draudžiančių ženklų įrengimas yra krašutinė priemonė, kai nėra jokios kitos galimybės užtikrinti pėsčiųjų eismo saugumo, tačiau šiuo atveju turi būti įvertinti visi variantai: važiuojamosios dalies siaurinimas, eismo juostų pločio mažinimas, automobilių greičio ribojimas ženklais ir infrastruktūrinėmis priemonėmis, darbų vykdymas etapais, kiti ribojimai.

29. Kai ribojamas pėsčiųjų eismas, turi būti įrengtos aiškos, iš anksto matomos apėjimo schemos, kurias gebėtų suprasti ir Kelių eismo taisyklių nežinantys žmonės (pvz., vaikai).

30. Atlikus po pėsčiųjų ar dviračių takų dangą esančių komunikacijų remonto darbus, darbo vieta turi būti nedelsiant sutvarkyta ir atkurta lygi tako dangą.

Kiti aspektai:

31. Pėsčiųjų trasose turi būti tinkamai įrengtas paviršinio vandens surinkimas, tai yra neįrengiami atviri vandens surinkimo ir nuvedimo latakai skersai šaligatvio; paviršinis vanduo surenkamas prieš pėsčiųjų perėjas, vandens tekėjimo kryptimi; surinkimo šulinėlių dangčių tarpų plotis neviršija leidžiamų. Jeigu statmenai šaligatviui įrengiami paviršinio vandens surinkimo latakai, – jie privalo būti uždengti, o pastatų lietvamzdžiai įrengti taip, kad latakas surinktų visą lietaus vandenį, mažindamas tikimybę žiemą toje vietoje atsirasti ledui.

32. Prieš įtvirtinant naujus infrastruktūros pokyčius, ypač esant jautresnėms situacijoms (pavyzdžiui, eismo ribojimas / draudimas, gatvės konvertavimas į pėsčiųjų zoną, kt.), rekomenduotini bandymai. Infrastruktūros pokyčius galima išbandyti laikinomis priemonėmis, o tik vėliau, joms pasitvirtinus, įrengti nuolatinį sprendimą. Bandomąsias priemones svarbu įrengti įvertinus visus argumentus ir skiriant visas pastangas siekiant, kad sprendimas pasiteisintų.

33. Remontuojant, atnaujinant ar įrengiant gatvės apšvietimą turi būti įvertinta, ar jis tinkamai, tolygiai ir užtektinai apšviečia pėsčiųjų bei dviračių takus. Kai takai yra atitraukti nuo gatvės, apšvietimo stulpus užstoja želdynai (ypač medžiai) ar kitos kliūtys, įrengiama į takus atsukta gembė arba parenkamas kitas sprendimas apšviesti takus. Įrengus pėsčiųjų infrastruktūrą, svarbi ir jos nuolatinė priežiūra. Visi takai turi būti tinkamai prižiūrimi, remontuojami, taip pat reguliariai ir laiku tvarkomi (šluojami, valomi nuo sniego, prikritusių lapų) nepriklausomai nuo sezono, tam naudojant aplinkai draugiškas, netaršias priemones, taip pat sistemiškai prižiūrimi ir genimi šalia esantys želdiniai. Esant pėsčiųjų eismo intensyvumui daugiau nei 100 žm./val. takai nuo sniego turėtų būti pradedami valyti nedelsiant, esant mažesniui intensyvumui – ne vėliau nei praėjus 2–3 valandoms pradėjus snigti.

34. Planuojant, projektuojant ar įgyvendinant viešosios infrastruktūros projektus laikomasi visų Rekomendacijų nuostatų. Neišvengiamais ir argumentuotais atvejais Rekomendacijų punktai netaikomi nepažeidžiant galiojančio techninio reglamentavimo. Tokie atvejai turėtų būti reti, išimtiniai ir pagrįsti aiškinamuosiuose raštuose arba projektų sprendinių aprašymuose.

Reikalavimai infrastruktūrai

Projektuojama ir įrengiama pėsčiųjų infrastruktūra turi atitikti šiuos bendruosius reikalavimus:

	Reikalavimai	Gerai pavyzdžiai	Blogi pavyzdžiai
Saugumas	Gera susisiekimo pėsčiomis infrastruktūra užtikrina pėsčiojo saugumą.		
	Infrastruktūros dizainas neturi sukelti konfliktų su kitais eismo dalyviais: dviratininkais ir automobiliais.	<i>Patogi, aiški ir atskirta infrastruktūra pėstiesiems, dviratininkams ir automobiliams.</i>	<i>Nėra jokios infrastruktūros pėstiesiems, įrengta vizualiai plati gatvė, lemianti ir greičio viršijimą.</i>
	Saugumas užtikrinamas ir automobilių greičio ribojimo priemonėmis, eismo saugumo priemonėmis, dizaino sprendiniais (pvz., gatvės siaurinimas, saugumo salelių įrengimas).		
	Tinkamai įrengta neregijų vedimo sistema, pagal reikalavimus įrengti laiptai ir pandusai bei lygi šaligatvio danga padeda užtikrinti saugumą ir ŽN bei SPTŽ.	<i>Siauresnė gatvė sumažina automobilių greitį; tokioje gatvėje yra pakankamai vietos ir pėstiesiems, ir želdynams įrengti.</i>	<i>Konfliktus sukelianti infrastruktūra; netinkamai įrengtos automobilių stovėjimo vietos ir per šaligatvio vidurį pažymėtas dviračių takas dar labiau sumažina pėsčiųjų erdvę šaligatvyje.</i>
			
		<i>Sankryžos dizainas, užtikrinantis mažesnį greitį ir geresnę pėsčiojo matomumą.</i>	<i>Itin staigus nuolydis (slidu žiemą, nepatogu vasarą), aukštas šaligatvio bortelis. Ties įvažiuoti skirtu keliu takas turėjo likti tame pačiame lygyje.</i>
			
		<i>Tinkamai įrengta pėsčiųjų infrastruktūra prieš gatvės kirtimą.</i>	


Patogumas

Pėsčiųjų infrastruktūra visais atvejais turi atitikti minimalius kokybinius reikalavimus: būti pakankamo pločio, kokybiškos dangos ir patogi visiems pėstiesiems.

Infrastruktūra turi būti be kliūčių (stulpų, išilginių bortelių, praeiti trukdančių želdinių, automobilių, lauko kavinių, kita). Infrastruktūra atitinka universalaus dizaino principus – yra skirta bet kuriam naudotojui patogiai ja naudotis.

Danga turi būti lygi, tako trajektorija kuo tiesesnė, vengtini sprendiniai su laiptais (be panduso). Jeigu įmanoma, vietoje kelių laiptelių įrengiamas ilgesnis nenutrūkstamas šaligatvio peraukštėjimas.

Šaligatvio ir gatvės sankirtose visi elementai (asfaltas, bortelis, šaligatvis) suvedami viename lygyje. Užtikrinamas tinkamas vandens surinkimas, kad ties nuolydžiais nesikaupytų vanduo ir sniegas.

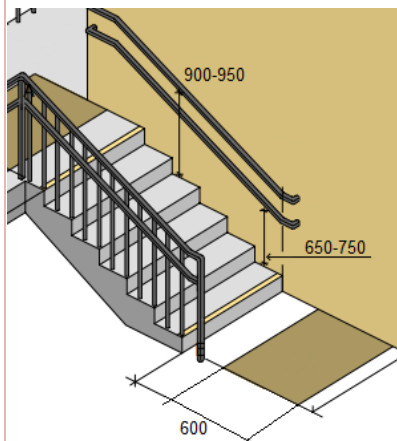
Vengtinios požeminės perėjos, o jeigu jos įrengiamos, siekiama jas įrengti patogias, saugias ir patrauklias naudotis.



Plati infrastruktūra, nėra kliūčių, lauko kavinės netrukdo praeiti.



Tiesus, lygios dangos takas, visa mažoji architektūra vienoje linijoje.



Abejose laiptų pusėse įrengti turėklai, prieš ir už laiptų yra išėjimieji paviršiai (nuo laiptų atitraukti per vienos pakopos plotį), pirmą ir paskutinę laiptų pakopą pažymėtos kontrastingos spalvos juosta.



Gerai apšviesta požeminė perėja su tinkamai įrengtais laiptais bei pandusu. Trūkumas – nesimato išėjimo.



Pėstieji negali pereiti šaligatviu dėl neįrengtų stovėjimo bortelių. Laiptai ir pandusas taip pat įrengti netinkamai.



Laiptai nėra saugūs ir patogūs – laiptų pakopos skirtingų aukščių, pandusas per status, neįrengti turėklai. Neįvertinta galimybė šaligatvį įrengti be laiptų.



Vieta ties įvažiuoti į šalia gatvės esančią teritoriją nepakyla į šaligatvio lygį ir apsunkina judėjimą SPTŽ.



Nuleistas šaligatvis prieš iškilnią perėją, tarp jų susidariusiame griovyje laikosi vanduo, stringa vežimėlių ratai.



Kliūtys ir taip siaurame pėsčiųjų take.



Tais atvejais, kai yra rekonstruojami kiti gatvės dizaino elementai – gatvės danga, techniniai šaligatviai, dviračių takai, būtinas ir pėsčiųjų infrastruktūros atnaujinimas pagal Rekomendacijas ir universalaus dizaino principus.

Šalia plėtojamų teritorijų, gatvės rekonstrukcijos ar remonto metu, taip pat šalia statybviečių ar renovuojamų, remontuojamų pastatų privalo būti užtikrintas saugus ir patogus pėsčiųjų judėjimas (netinkami sprendimai su pėsčiųjų eismą draudžiančiais ženklais). Išskirtiniais ir retais atvejais pėsčiųjų eismas yra nukreipiamas iš anksto matomais informaciniais ženklais.



Patogi danga, šaligatvis ir gatvė viename lygyje, tačiau neįrengtas įspėjamasis paviršius.



Netinkama danga apsunkina judėjimą žmonėms su negalia, lengva užkliūti. Per laiką trinkelės išjudintos ir nebesaugiai suklotos.



Kelio ženklas įrengtas taip, kad netrukdytų pėsčiųjų judėjimui.



Atnaujinta gatvės danga, tačiau paliktas netvarkingas šaligatvis.



Netinkamai prižiūrima ir tvarkoma infrastruktūra mažina patrauklumą ja naudotis.



Kelio ženklas minimaliai trukdo pėsčiųjų judėjimui (nesant galimybės tvirtinti prie pastato sienos – po kreipimosi negavus savininko sutikimo).



Pėstiesiems paliktas siauras kelias pereiti, dėl laiptelio perėjimu sudėtinga naudotis žmonėms su negalia.



D ir C kategorijos gatvių susikirtimo vieta, įvažiuoti į kiemą skirta vieta (saugi ir patogi pėstiesiems, takas viename lygyje).



Dėl statybų darbų pėsčiųjų eismas uždraustas nepasiūlant saugios alternatyvos.

Pagrįstumas	Pėsčiųjų tako ar šaligatvio plotis ir trajektorija parenkami pagal esamus ir prognozuojamus pėsčiųjų srautus. Minimalus reglamentavime nurodytas tako plotis gali būti numatomas tik išskirtiniais atvejais – retai apgyvendintose teritorijose ar teritorijose su mažiausiais pėsčiųjų srautais. Tako trajektoriją kartais diktuoja praminti takai, kuriuos galima paversti patogesne pėsčiųjų infrastruktūra. Visais kitais atvejais siekiama pėsčiųjų infrastruktūrą pagal poreikį daryti kaip įmanoma platesnę. Atskirais dizaino sprendiniais pažymima bendra pėsčiųjų ir dviračių infrastruktūra, jeigu tokia įrengiama.		 <i>Perkrautas pėsčiųjų takas.</i>
		 <i>Atnaujinta pėsčiųjų infrastruktūra atsižvelgiant į žmonių pramintus takus, tačiau trūksta želdinių.</i>	 <i>Nenumatyta galimybė saugiai kirsti gatvę, pėsčiųjų takas nutrūksta ir vėl atsiranda už gatvės.</i>

Kiekvienas projektuojamas šaligatvis ar pėsčiųjų infrastruktūros elementas yra unikalus dėl jau įrengtos kitos infrastruktūros, esamų sprendinių ir įvairių ribojimų (teisinių, infrastruktūrinių, kitų), todėl svarbu, jog projektuotojai ir projektus vertinantys ir tvirtinantys specialistai turėtų visą informaciją, kaip užtikrinami ir laikomasi Rekomendacijose minėtų reikalavimų pėsčiųjų infrastruktūrai.



Kontrolinis sąrašas

Kontrolinio sąrašo tikslas – išvardyti kriterijus, kuriais remiantis vertinama pėsčiųjų infrastruktūros kokybė. Kokybiška pėsčiųjų infrastruktūros trasa atitinka visus šio sąrašo kriterijus.

Kontrolinis sąrašas sudarytas vadovaujantis galiojančiais techniniais reglamentais, rekomendacijomis ir taisyklėmis. Sąraše yra trys bendrieji reikalavimai infrastruktūrai: saugumas, patogumas ir pagrįstumas.

Kontrolinio sąrašo turi būti laikomasi visuose Vilniaus miesto savivaldybėje įgyvendinamuose projektuose, parengtuose po Rekomendacijų patvirtinimo.

Atskirų Kontrolinio sąrašo dalių nesilaikoma tik tuo atveju, jeigu tai numatyta Vilniaus miesto savivaldybės išduotose projektavimo sąlygose arba jeigu rodiklių užtikrinimas neįmanomas ar netikslingas dėl objektyvių ir pagrįstų priežasčių ar teisės aktų reikalavimų (tokiu atveju turi būti imamasi visų priemonių, kad teisės aktas ar jo traktavimas būtų pakeisti). Šios išimtys turi būti argumentuotai dokumentuotos.

Eil. nr.	Kriterijus	Rodikliai	Detalizacija (bendrųjų rekomendacijų punktai)	Atitinka / neatitinka
1.1.		Pėsčiųjų takas yra atskirtas nuo gatvės važiuojamosios dalies infrastruktūros priemonėmis (gatvės borteliu, skirtinga danga, želdiniais), išskyrus atvejus, kai įrengiama bendra judėjimo erdvė.		
1.2.		Pėsčiųjų takas yra atskirtas nuo dviračių tako infrastruktūros priemonėmis (pvz., skiriamąja juosta (veja), 4–7 cm aukščio nuožulniu borteliu).	9	
1.3.		Pėsčiųjų takas įrengtas toliausiai nuo automobilių ir dviračių srauto ir be reikalo su jais nesikerta (išskyrus atvejus, kai tai neįmanoma padaryti dėl infrastruktūrinių sprendimų arba tai yra pateisinta eismo dalyvių elgsenos tyrimais).	9	
1.4.		Aukščio gabaritas pėsčiųjų take ne mažesnis nei 2,25 m, o bendrame pėsčiųjų ir dviračių take – 2,50 m, t. y. take nėra kliūčių (medžių šakų, šviestuvų atramų, kelio ženklų ir kita).	2	
1.5.		Takas yra apšviestas pagal reglamentuojamus reikalavimus pėsčiųjų ar kelių infrastruktūrai.		
1.6.		Jeigu šaligatvyje yra viešojo transporto stotelė ir dviračių takas, dviračių takas įrengtas už stotelės (0,5 m atstumu nuo stotelės paviljono); šalia dviračių tako (toliau nuo gatvės) tęsiasi šaligatvis.		
1.7.		Šaligatvyje yra įrengtos neregijų vedimo sistemos.	15, 16, 17	
1.8.		Užtikrintas numatytas gatvės greičio režimas dizaino (susiaurinant važiuojamąją dalį iki minimalių	14	

  VILNIUS				
Eil. nr.	Kriterijus	Rodikliai	Detalizacija (bendrujų rekomendacijų punktai)	Atitinka / neatitinka
		reikalavimų, iškreivinant važiuojamąją dalį) ir (ar) infrastruktūros priemonėmis (greičio mažinimo kalneliais, iškiliosiomis saugos salelėmis).		
1.9.		Pėsčiųjų gatvės kirtimo vietoje (perėjime, perėjoje ar sankryžoje) užtikrintas matomumas.	18	
1.10.		Gatvės kirtimo vieta visapusiškai pritaikyta žmonėms su negalia ir specialiųjų poreikių turintiems žmonėms, t. y. įrengtos neregijų vedimo sistemos, prieš perėjas įrengti nuolydžiai (jei įrengiama iškilioji perėja, nuolydis neįrengiamas), šviesoforais reguliuojamose sankryžose įrengti garsiniai signalai neregijams.	21, 22, 23	
2.1.		Šaligatvis ar pėsčiųjų takas suprojektuotas įvertinus pėsčiųjų elgseną (esamoje ir prognozuojamoje situacijoje) ir aplinką. Projektuojant aprašyti esami ir prognozuojami srautai, judėjimo scenarijai, parinkti trumpiausio ėjimo variantai.	1, 6	
2.2.		Šaligatvio danga yra lygi, patogi, neapsunkinanti judėjimo žmonėms su negalia ir specialiaisiais poreikiais. Šalia visų laiptų įrengti pandusai. Nėra laiptų, turinčių tris ar mažiau pakopų, šaligatvio nuolydis neviršija leistino patogiam judėjimui.	5	
2.3.		Šaligatvis, kirsdamas C ir D kategorijos gatves bei įvažiuoti į kiemus skirtas vietas, išlieka tame pačiame lygyje. Tarp skirtingų dangų nėra aukščio skirtumo (pvz., ties tilto pradžia padarytas nuolydis, o ne paliktas bortelis).	25	
2.4.		Pėstiesiems skirtoje šaligatvio dalyje nėra kliūčių – bortelių, stulpų, želdinių, vazonų, šviesoforo atramų ir kt. Visi reikalingi techniniai įrenginiai ir mažoji architektūra įrengti techninėje įrenginių juostoje. Itin siaurose vietose kelio ženklai ir gatvės apšvietimas pritvirtintas prie pastatų sienų, o jeigu tai neįmanoma, stulpai pastatyti taip, kad kuo mažiau trukdytų pėsčiųjų eismui (pvz., arčiau namo sienos).	2, 3, 11, 19	
2.5.		Architektūros ir infrastruktūros elementai (išsikišusi pastato dalis, laiptai, stulpai, šviesoforų atramos ir kt.) yra nutolę nuo tako krašto 0,5 m (siaurose vietose – 0,25 m).	2, 3	
2.6.		Užtikrinta, kad šaligatvyje nėra kitų kliūčių, tokių kaip lauko kavinės, laikini statiniai ar kita, o jeigu tokie objektai numatomi, pėstiesiems palikta tiek vietos, kiek reikia pagal pėsčiųjų srautus.	13	
2.7.		Statmenos automobilių stovėjimo vietos nuo šaligatvio krašto įrengtos ne arčiau kaip 0,85 m, o įrengtos kampu – ne arčiau kaip 0,65 m.	12	

  VILNIUS				
Eil. nr.	Kriterijus	Rodikliai	Detalizacija (bendrujų rekomendacijų punktai)	Atitinka / neatitinka
2.8.		Užtikrintas pėsčiųjų takas pereiti kertant kvartalą (ne gatvės perimetru), ypač jeigu kvartalo kraštinė yra ilgesnė kaip 500 m.	6	
2.9.		Stotelėse yra pakankamai vietos keleiviams laukti (priklausomai nuo žmonių srauto stotelėje), jų judėjimo įlipimo / išlipimo zonoje (apie 1,5 m) neriboja šiukšliadėžės, suoliukai, stulpai ar kiti infrastruktūros elementai.		
2.10.		Infrastruktūros priežiūra ir valymas visais metų laikais įtrauktas į Vilniaus miesto savivaldybės administracijos arba privataus valdytojo planus.	33	
3.1.		Pėsčiųjų takai suprojektuoti (įrengti) atsižvelgiant į pėsčiųjų judėjimo trajektoriją. Trajektorija nuo vieno traukos taško iki kito (pvz., nuo įėjimo į pastatą vietos iki stotelės) yra kiek įmanoma trumpesnė. Pėsčiųjų takas be reikalo nekerta dviračių eismo srautų (išskyrus atvejus, kai kitoks sprendimas neįmanomas, pvz., ties pervažomis, viešojo transporto stotelėmis).	1	
3.2.		Pėsčiųjų tako plotis parinktas pagal esamus bei prognozuojamus pėsčiųjų srautus ir yra ne mažesnis kaip 2,25 m (neįskaičiuojant įrenginių juostos kelio ženklams, apšvietimo stulpams ir kitai infrastruktūrai). Jeigu šaligatvis siauresnis (nepažeidžiant minimalaus reikalavimo – 1,50 m (siauriausiose vietose – 1,20 m), neįskaičiuojant įrenginių juostos kelio ženklams, apšvietimo stulpams ir kitai infrastruktūrai), techninėje dokumentacijoje turi būti paaiškintos tokio pasirinkimo priežastys.	2, 3, 4	