

PATVIRTINTA

VĮ Lietuvos automobilių kelių direkcijos  
direktoriaus 2021 m. balandžio 28 d.  
įsakymu Nr. VE-72

## **REKONSTRUOTINŲ IR REMONTUOTINŲ VALSTYBINĖS REIKŠMĖS KELIŲ RuožŲ VERTINIMO IR PRIORITETINĖS EILĖS SUDARYMO METODIKA**

### **I SKYRIUS BENDROSIOS NUOSTATOS**

1. Rekonstruotinių ir remontuotinių valstybinės reikšmės kelių ruožų vertinimo ir prioritetinės eilės sudarymo metodika (toliau – metodika) reglamentuoja valstybinės reikšmės kelių homogeninių ruožų vertinimo, taikant nustatytus kriterijus, ir įvertintų homogeninių ruožų rekonstravimo ir remonto prioritetinės eilės sudarymo tvarką.

2. Rekonstruotinių ir remontuotinių kelių ruožų prioritetinė eilė sudaroma kiekvienai kelių grupei, suskirstytai pagal reikšmę:

2.1. rekonstruotinių ir remontuotinių automagistralių ir greitkelių ruožų prioritetinė eilė;

2.2. rekonstruotinių ir remontuotinių magistralinių kelių ruožų prioritetinė eilė;

2.3. rekonstruotinių ir remontuotinių krašto kelių ruožų prioritetinė eilė;

2.4. krašto kelių, kurie neatitinka kelio kategorijos (kelio dangos plotis  $\leq 5$  m), prioritetinė eilė;

2.5. krašto kelių, kuriuose neužtikrinamas leistinas važiavimo greičio režimas (išilginis kelio dangos nelygumas  $\geq 5$  m/km), prioritetinė eilė;

2.6. rekonstruotinių ir remontuotinių rajoninių kelių ruožų prioritetinė eilė.

3. Rekonstruotinių ir remontuotinių kelių ruožų prioritetines eiles, pagal metodikoje nurodytų taikomų kriterijų ir kelių homogeninių ruožų atnaujintus faktinius ir matavimais surinktus bei analizės metu apdorotus duomenis, sudaro VĮ Lietuvos automobilių kelių direkcijos (toliau – Kelių direkcija) atsakingas padalinys kasmet iki gegužės 1 d.

4. Patvirtintos rekonstruotinių ir remontuotinių kelių ruožų prioritetinės eilės gali būti keičiamos vieną kartą per metus iki spalio 1 d., jei nustatomi prioritetinėms eilėms sudaryti naudojamų duomenų netikslumai ar pasikeitimai, dėl kurių iš esmės keičiasi kelio ruožo įgyvendinimo eiliškumas. Atsižvelgiant į duomenų patikslinimus, Kelių direkcijos atsakingas padalinys kasmet iki spalio 1 d. gali pakoreguoti sudarytas ir patvirtintas rekonstruotinių ir remontuotinių kelių ruožų prioritetines eiles.

5. Sudarytas rekonstruotinių ir remontuotinių kelių ruožų prioritetines eiles ir, jei atsiranda 4 punkte nurodyta sąlyga, pakoreguotas rekonstruotinių ir remontuotinių kelių ruožų prioritetines eiles, tvirtina Kelių direkcijos direktorius.

6. Sudarytos ir Kelių direkcijos direktoriaus įsakymu patvirtintos rekonstruotinių ir remontuotinių kelių ruožų prioritetinės eilės skelbiamos Kelių direkcijos tinklalapyje [www.lakd.lrv.lt](http://www.lakd.lrv.lt).

7. Metodikoje vartojamos pagrindinės sąvokos atitinka sąvokas, nurodytas Lietuvos Respublikos statybos įstatyme, Lietuvos Respublikos kelių įstatyme, Valstybinės reikšmės kelių dangos būklės vertinimo tvarkos apraše ir kituose teisės aktuose apibrėžtas sąvokas.

## **II SKYRIUS NUORODOS**

8. Metodikoje pateiktos nuorodos į šiuos dokumentus:

8.1. Kelių eismo taisyklės, patvirtintas 2002 m. gruodžio 1 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 1950 „Dėl kelių eismo taisyklių patvirtinimo“;

8.2. Valstybinės reikšmės kelių dangos būklės vertinimo tvarkos aprašą, patvirtintą Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos direktoriaus 2020 m. birželio 19 d. įsakymu Nr. V-81 „Dėl Valstybinės reikšmės kelių dangos būklės vertinimo tvarkos aprašo patvirtinimo“;

8.3. Vieno lygio sankryžų pertvarkymo prioritetinės eilės sudarymo metodiką, patvirtintą Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos direktoriaus 2020 m. balandžio 29 d. įsakymu Nr. V-66 „Dėl Vieno lygio sankryžų pertvarkymo prioritetinės eilės sudarymo metodikos patvirtinimo“;

8.4. Kelio statinių (tiltų, viadukų, estakadų, tunelių), esančių valstybinės reikšmės keliuose, statybos, rekonstravimo, kapitalinio remonto projektų planavimo, rengimo ir įgyvendinimo atrankos metodiką, patvirtintą Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos direktoriaus 2018 m. spalio 17 d. įsakymu Nr. V-228 „Dėl Kelio statinių (tiltų, viadukų, estakadų, tunelių), esančių valstybinės reikšmės keliuose, statybos, rekonstravimo, kapitalinio remonto projektų planavimo, rengimo ir įgyvendinimo atrankos metodikos patvirtinimo“.

## **III SKYRIUS ŽYMENYS IR SUTRUMPINIMAI**

9. Metodikoje pateikiami šie žymenys ir sutrumpinimai:

9.1. ESB – eismo saugos balas;

9.2. ESB<sub>MAX</sub> – maksimalus eismo saugos balas;

9.3. DBI – dangos būklės indeksas;

9.4. DBI<sub>MAX</sub> – maksimalus dangos būklės indeksas;

9.5. DBIB – dangos būklės įverčio balas;

9.6. DBBI<sub>MAX</sub> – maksimalus dangos būklės įverčio balas;

9.7. VMPEI<sub>KT</sub> – krovinio transporto vidutinis metinis paros eismo intensyvumas (aut./parą);

- 9.8.  $VMPEI_{KTSV}$  – svartinis krovinio transporto vidutinio metinio paros eismo intensyvumo vidurkis (aut./para);
- 9.9.  $I_n$  – kelio ruožo, kuriame matuojamas VMPEI, ilgis (km);
- 9.10. VMPEI – vidutinis metinis paros eismo intensyvumas (aut./para);
- 9.11.  $VMPEI_n$  – vidutinis metinis paros eismo intensyvumas matuotame ruože (aut./para);
- 9.12.  $VMPEI_{SV}$  – svartinis vidutinio metinio paros eismo intensyvumo vidurkis ruože (aut./para).

## **IV SKYRIUS KELIŲ HOMOGENINIŲ RUOŽŲ VERTINIMAS**

### **PIRMASIS SKIRSNIS VERTINIMO KRITERIJAI**

10. Valstybinės reikšmės kelių homogeninių ruožų vertinimui taikomi šie kriterijai:
- 10.1. kelio dangos būklė;
- 10.2. bendras eismo intensyvumas;
- 10.3. krovinio transporto eismo intensyvumas;
- 10.4. kelio statinio būklė;
- 10.5. sankryžos pertvarkymo poreikis;
- 10.6. socialiniai veiksniai.

### **ANTRASIS SKIRSNIS KELIO DANGOS BŪKLĖ**

11. Nagrinėjamo kelio homogeninio ruožo vertinimas pagal kelio dangos būklės kriterijų atliekamas apskaičiuojant kelio dangos būklės įverčio balą DBIB.
12. DBIB apskaičiuojamas pagal 1 formulę, apskaičiuotas balas apvalinamas iki dviejų skaitmenų po kablelio.

$$DBIB = DBI \times \frac{DBIB_{MAX}}{DBI_{MAX}}; \quad (1)$$

čia:

- DBIB – kelio dangos būklės įvertis;
- $DBIB_{MAX}$  – maksimalus kelio dangos būklės įvertis;
- DBI – nagrinėjamo kelio homogeninio ruožo dangos būklės indeksas;
- $DBI_{MAX}$  – maksimalus dangos būklės indeksas.

13. DBI nustatomas pagal Valstybinės reikšmės kelių dangos būklės vertinimo tvarkos aprašą ir pateikiamas valstybinės reikšmės kelių (automagistralių ir greitkelių, kitų magistralinių, krašto ir

rajoninių kelių) homogeninių ruožų sąrašuose pagal dangos būklę. DBI – tai apibendrinantis būklės indeksas, apibūdinantis kelio dangos būklę, įvertinant saugumo, komforto ir struktūrinį indeksus.

14. Kuo didesnė kelio ruožo dangos būklės indekso DBI reikšmė, tuo kelio ruožo dangos būklė yra blogesnė, kelio ruožas mažiau saugus ir nėra užtikrinamas pakankamas važiavimo komfortas.

### **TREČIASIS SKIRSNIS BENDRAS EISMO INTENSYVUMAS**

15. Nagrinėjamo kelio homogeninio ruožo vertinimas pagal bendro eismo intensyvumo kriterijų atliekamas remiantis vidutiniu metiniu paros eismo intensyvumu – VMPEI.

16. Vertinant homogeninio kelio ruožo VMPEI naudojami paskutiniųjų metų, nuo sausio 1 d. iki gruodžio 31 d., nagrinėjamo homogeninio kelio ruožo faktiniai VMPEI matavimo posto (postų) duomenys.

17. Jei nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože yra vienas eismo intensyvumo matavimo postas, naudojamas tame matavimo poste išmatuotas VMPEI.

18. Jei nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože yra du ar daugiau eismo intensyvumo matavimo postų, apskaičiuojamas svertinis VMPEI vidurkis. Svertinis  $VMPEI_{SV}$  vidurkis apskaičiuojamas pagal 2 formulę:

$$VMPEI_{SV} = (VMPEI_1 * l_1 + VMPEI_2 * l_2 + \dots + VMPEI_n * l_n) / (l_1 + l_2 + \dots + l_n); \quad (2)$$

čia:

$VMPEI_{SV}$  – svertinis VMPEI vidurkis (aut./parą);

$VMPEI_n$  – n-tajame ruože išmatuotas VMPEI (aut./parą);

$l_n$  – n-tojo kelio ruožo, kuriame išmatuotas VMPEI, ilgis (m).

19. Kuo didesnis VMPEI, tuo didesnis kelio naudotojų skaičius gaus naudą dėl laiko sąnaudų, transporto priemonių eksploatacinių sąnaudų ir eismo įvykių sąnaudų sumažėjimo po kelio ruožo rekonstravimo ar atlikto remonto.

### **KETVIRTASIS SKIRSNIS KROVININIO TRANSPORTO EISMO INTENSYVUMAS**

20. Nagrinėjamo kelio homogeninio ruožo vertinimas pagal krovinio transporto eismo intensyvumo kriterijų atliekamas remiantis krovinio transporto vidutiniu metiniu paros eismo intensyvumu  $VMPEI_{KT}$ .

21. Vertinant homogeninius kelių ruožus naudojami paskutiniųjų metų, nuo sausio 1 d. iki gruodžio 31 d., nagrinėjamo homogeninio ruožo faktiniai  $VMPEI_{KT}$  duomenys.

22. Jei nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože yra vienas eismo intensyvumo matavimo postas, naudojamas tame matavimo poste išmatuotas  $VMPEI_{KT}$ .

23. Jei nagrinėjame homogeniniame kelio ruože yra du ar daugiau eismo intensyvumo matavimo postų, apskaičiuojamas svartinis  $VMPEI_{KT}$  vidurkis. Svertinis  $VMPEI_{KTSV}$  vidurkis apskaičiuojamas pagal 2 formulę, naudojant  $VMPEI_{KT}$  reikšmes.

24.  $VMPEI_{KT}$  nurodo kelio ruožo dangos apkrovimo sunkiąja (ypatingą) apkrova mastą, t. y. kuo didesnis  $VMPEI_{KT}$ , tuo nagrinėjamas homogeninis kelio ruožas patiria didesnes apkrovas ir sparčiau dėvisi.

### **PENKTASIS SKIRSNIS KELIO STATINIO BŪKLĖ**

25. Nagrinėjamo kelio homogeninio ruožo vertinimas pagal nagrinėjame ruože esančio kelio statinio būklės kriterijų atliekamas remiantis apskaičiuotu kelio statinio būklės įverčio balu.

26. Kelio statinio būklės įverčio balas, kuris apskaičiuotas pagal Kelio statinių (tiltų, viadukų, estakadų, tunelių), esančių valstybinės reikšmės keliuose, statybos, rekonstravimo, kapitalinio remonto projektų planavimo, rengimo ir įgyvendinimo atrankos metodiką, yra pateiktas Kelių direkcijos direktoriaus įsakymu patvirtintoje ir Kelių direkcijos tinklalapyje skelbiamoje galiojančioje kelio statinių (tiltų, viadukų, estakadų, tunelių), esančių valstybinės reikšmės keliuose, statybos, rekonstravimo, kapitalinio remonto projektų planavimo, rengimo ir įgyvendinimo prioritetinėje eilėje.

27. Jei nagrinėjame homogeniniame kelio ruože yra du ar daugiau kelio statinių, vertinimui naudojama tik vieno kelio statinio būklės įverčio reikšmė, kuri yra didžiausia.

28. Kuo didesnis kelio statinio būklės įvertis, tuo blogesnė kelio statinio būklė bei didesnis rekonstravimo ar kapitalinio remonto poreikis.

### **ŠEŠTASIS SKIRSNIS SANKRYŽOS PERTVARKYMO POREIKIS**

29. Nagrinėjamo kelio homogeninio ruožo vertinimas pagal nagrinėjame ruože esančios sankryžos pertvarkymo poreikio kriterijų atliekamas remiantis eismo saugos balu ESB.

30. Esamos sankryžos pertvarkymo poreikis yra nustatytas pagal Vieno lygio sankryžų pertvarkymo prioritetinės eilės sudarymo metodiką ir pateiktas Kelių direkcijos direktoriaus įsakymu patvirtintoje ir Kelių direkcijos tinklalapyje skelbiamoje galiojančioje Vieno lygio sankryžų pertvarkymo prioritetinėje eilėje. Kai nagrinėjamo kelio homogeniniame ruože yra sankryža, kuriai nustatytas pertvarkymo poreikis, skaičiuojamas ESB.

31. ESB apskaičiuojamas naudojant Vieno lygio sankryžų pertvarkymo prioritetinėje eilėje pateiktus balus. ESB apskaičiuojamas pagal 3 formulę:

$$ESB = \text{Balų suma} - VMPEI \text{ balų skaičius}; \quad (3)$$

čia:

ESB – eismo saugos balas;

Balų suma – balų suma pateikta Vieno lygio sankryžų pertvarkymo prioritentinėje eilėje;

VMPEI balų skaičius – VMPEI balų skaičius pateiktas Vieno lygio sankryžų pertvarkymo prioritentinėje eilėje.

32. Jei nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože yra dvi ir daugiau vieno lygio sankryžų, kurias reikia pertvarkyti, vertinimui naudojama tos sankryžos eismo saugos balo reikšmė, kuri yra didžiausia.

## **SEPTINTASIS SKIRSNIS SOCIALINIAI VEIKSNIAI**

33. Nagrinėjamo kelio homogeninio ruožo vertinimas pagal socialinių veiksnių kriterijų atliekamas įvertinant, ar nagrinėjamas homogeninis kelio ruožas kerta gyvenvietę. Kelio ruožas kerta gyvenvietę, kai nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože yra kelio ruožas, pagal Kelių eismo taisykles pažymėtas nurodomaisiais kelio ženklais Nr. 550 „Gyvenvietės pradžia“ ir Nr. 551 „Gyvenvietės pabaiga“ arba informaciniais kelio ženklais Nr. 612 „Gyvenvietės pradžia“ ir Nr. 613 „Gyvenvietės pabaiga“.

34. Socialinių veiksnių kriterijus reikšmingas tuo, kad nagrinėjamo kelio homogeninio ruožo rekonstravimas ar remonto atlikimas didina gyventojų judumą ir gerina eismo saugą gyvenvietėje ir jos prieigose.

## **V SKYRIUS REKONSTRAVIMO IR REMONTO PRIORITETINĖS EILĖS SUDARYMAS**

### **PIRMASIS SKIRSNIS BENDROSIOS NUOSTATOS**

35. Atlikus nagrinėjamų homogeninių kelių ruožų vertinimą pagal metodikos IV skyriuje nustatytus kriterijus, sudaromos 2 punkte nurodytos prioritetinės eilės pagal kelių reikšmę.

36. Priklausomai nuo kelio reikšmės, sudarant prioritetines eiles taikomi skirtingi vertinimo kriterijai.

### **ANTRASIS SKIRSNIS AUTOMAGISTRALĖS IR GREITKELIAI**

37. Automagistralių ir greitkelių rekonstravimo ir remonto prioritetinė eilė sudaroma taikant šiuos kriterijus:

37.1. Nagrinėjamo kelio homogeninio ruožo bendro eismo intensyvumo kriterijus – apskaičiuojamas pagal 1 formulę, apskaičiuotas balas apvalinamas iki dviejų skaitmenų po kablelio.

Kelio dangos būklės įverčio balo apskaičiavimas pagal 1 formulę:

$$DBIB = DBI \times \frac{DBIB_{MAX}}{DBI_{MAX}} = DBI \times \frac{60}{5} = DBI \times 12.$$

37.2. Nagrinėjamo kelio homogeninio ruožo bendro eismo intensyvumo kriterijus – vidutinis metinis paros eismo intensyvumas nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože vertinamas balais: kai vidutinis metinis paros eismo intensyvumas nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože yra 0–11 499 aut./parą, kelio ruožui suteikiami 3 balai, kai 11 500–12 999 aut./parą – 6 balai, kai 13 000–15 999 aut./parą – 9 balai, kai 16 000–27 499 aut./parą – 12 balų, kai 27 500 ir daugiau aut./parą – 15 balų.

37.3. Nagrinėjamo kelio homogeninio ruožo krovininio transporto eismo intensyvumo kriterijus – krovininio transporto vidutinis metinis paros eismo intensyvumas nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože vertinamas balais: kai krovininio transporto vidutinis metinis paros eismo intensyvumas nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože yra 0–1 349 aut./parą, kelio ruožui suteikiami 2 balai, kai 1 350–2 399 aut./parą – 4 balai, kai 2 400–2 649 aut./parą – 6 balai, kai 2 650–4 199 aut./parą – 8 balai, kai 4 200 ir daugiau aut./parą – 10 balų.

37.4. Kelio statinio, kuris yra nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože, būklės kriterijus – ruože esančių kelio statinių būklė nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože vertinama balais: kai nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože nėra kelio statinių ar kelio statinio būklės įvertis yra 34,99 ir mažiau balų, kelio ruožui suteikiama 0 balų, kai nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože kelio statinio būklės įvertis yra 35,00 balų ir daugiau, kelio ruožui suteikiama 15 balų.

**1 lentelė. Automagistralių ir greitkelių prioritinės eilės sudarymo kriterijų suvestinė**

Nagrinėjamo homogeninio kelio ruožo kriterijus	Maksimalus kriterijaus balas	Balai pagal atskiras kriterijų reikšmes
<b>1. Kelio dangos būklė (žr. 1 formulę)</b>	60	nuo 0,00 iki 60,00
<b>2. Bendras eismo intensyvumas</b>	15	-
2.1. 0–11 499 aut./parą		3
2.2. 11 500–12 999 aut./parą		6
2.3. 13 000–15 999 aut./parą		9
2.4. 16 000–27 499 aut./parą		12
2.5. 27 500 ir daugiau aut./parą		15
<b>3. Krovininio transporto eismo intensyvumas</b>	10	-
3.1. 0–1 349 aut./parą		2
3.2. 1 350–2 399 aut./parą		4
3.3. 2 400–2 649 aut./parą		6
3.4. 2 650–4 199 aut./parą		8
3.5. 4 200 ir daugiau aut./parą		10
<b>4. Kelio statinio būklė</b>	15	-
4.1. Nėra kelio statinių arba 34,99 ir mažiau balų		0
4.2. 35,00 ir daugiau balų		15

## TREČIASIS SKIRSNIS MAGISTRALINIAI KELIAI

38. Magistralinių kelių rekonstravimo ir remonto prioritėtinė eilė sudaroma taikant šiuos kriterijus:

38.1. Nagrinėjamo kelio homogeninio ruožo bendro eismo intensyvumo kriterijus – apskaičiuojamas pagal 1 formulę, apskaičiuotas balas apvalinamas iki dviejų skaitmenų po kablelio.

Kelio dangos būklės įverčio balo apskaičiavimas pagal 1 formulę:

$$DBIB = DBI \times \frac{DBIB_{MAX}}{DBI_{MAX}} = DBI \times \frac{60}{5} = DBI \times 12.$$

38.2. Nagrinėjamo kelio homogeninio ruožo bendro eismo intensyvumo kriterijus – vidutinis metinis paros eismo intensyvumas nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože vertinamas balais: kai vidutinis metinis paros eismo intensyvumas nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože yra 0–3 499 aut./parą, kelio ruožui suteikiami 3 balai, kai 3 500–4 699 aut./parą – 6 balai, kai 4 700–5 999 aut./parą – 9 balai, kai 6 000–8 099 aut./parą – 12 balų, kai 8 100 ir daugiau aut./parą – 15 balų.

38.3. Nagrinėjamo kelio homogeninio ruožo krovinio transporto eismo intensyvumo kriterijus – krovinio transporto vidutinis metinis paros eismo intensyvumas nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože vertinamas balais: kai krovinio transporto vidutinis metinis paros eismo intensyvumas nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože yra 0–399 aut./parą, kelio ruožui suteikiami 2 balai, kai 400–549 aut./parą – 4 balai, kai 550–799 aut./parą – 6 balai, kai 800–1 299 aut./parą – 8 balai, kai 1 300 ir daugiau aut./parą – 10 balų.

38.4. Kelio statinio, kuris yra nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože, būklės kriterijus – ruože esančių kelio statinių būklė nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože vertinama balais: kai nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože nėra kelio statinių ar kelio statinio būklės įvertis yra 34,99 ir mažiau balų, kelio ruožui suteikiama 0 balų, kai nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože kelio statinio būklės įvertis yra 35,00 balų ir daugiau, kelio ruožui suteikiama 5 balai.

38.5. Sankryžos, kuri yra nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože, pertvarkymo poreikio kriterijus – vieno lygio sankryžų pertvarkymo poreikis nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože vertinamas balais: kai nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože nėra poreikio pertvarkyti vieno lygio sankryžą ar pertvarkomos sankryžos ESB yra 29,99 ir mažiau balų, kelio ruožui suteikiama 0 balų, kai nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože pertvarkomos sankryžos ESB yra 30,00 ir daugiau balų, kelio ruožui suteikiama 5 balai.

38.6. Socialinių veiksnių kriterijus – socialiniai veiksniai nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože vertinami balais: kai nagrinėjamas homogeninis kelio ruožas sudaro 39,99 proc. ir mažiau gyvenvietės ilgio, kelio ruožui suteikiama 0 balų, kai nagrinėjamas homogeninis kelio ruožas sudaro



40,00 proc. ir daugiau gyvenvietės, pažymėtos kelio ženklais Nr. 612 ir Nr. 613, ilgio – 3 balai, kai nagrinėjamas homogeninis kelio ruožas sudaro 40,00 proc. ir daugiau gyvenvietės, pažymėtos kelio ženklais Nr. 550 ir Nr. 551, ilgio – 5 balai.

**2 lentelė. Magistralinių kelių prioritėtinės eilės sudarymo kriterijų suvestinė**

<b>Nagrinėjamo homogeninio kelio ruožo kriterijus</b>	<b>Maksimalus kriterijaus balas</b>	<b>Balai pagal atskiras kriterijų reikšmes</b>
<b>1. Kelio dangos būklė (žr. 1 formulę)</b>	60	nuo 0,00 iki 60,00
<b>2. Bendras eismo intensyvumas</b>	15	-
2.1. 0–3 499 aut./parą		3
2.2. 3 500–4 699 aut./parą		6
2.3. 4 700–5 999 aut./parą		9
2.4. 6 000–8 099 aut./parą		12
2.5. 8 100 ir daugiau aut./parą		15
<b>3. Krovinio transporto eismo intensyvumas</b>	10	-
3.1. 0–399 aut./parą		2
3.2. 400–549 aut./parą		4
3.3. 550–799 aut./parą		6
3.4. 800–1 299 aut./parą		8
3.5. 1 300 ir daugiau aut./parą		10
<b>4. Kelio statinio būklė</b>	5	-
4.1. Nėra kelio statinių arba 34,99 ir mažiau balų		0
4.2. 35,00 ir daugiau balų		5,00
<b>5. Sankryžos pertvarkymo poreikis</b>	5	-
5.1. Nėra poreikio sankryžų pertvarkymui arba 29,99 ir mažiau balų		0
5.2. 30,00 ir daugiau balų		5,00
<b>6. Socialiniai veiksniai</b>	5	-
6.1. Kelio ruožas sudaro 39,99 proc. ir mažiau gyvenvietės ilgio		0
6.2. Kelio ruožas sudaro 40,00 proc. ir daugiau gyvenvietės, pažymėtos kelio ženklais Nr. 612 ir Nr. 613, ilgio		3
6.3. Kelio ruožas sudaro 40,00 proc. ir daugiau gyvenvietės, pažymėtos kelio ženklais Nr. 550 ir Nr. 551, ilgio		5

#### **KETVIRTASIS SKIRSNIS KRAŠTO KELIAI**

39. Krašto kelių rekonstravimo ir remonto, krašto kelių, kurie neatitinka kelio kategorijos (kelio dangos plotis  $\leq 5$  m), ir krašto kelių, kuriuose neužtikrinamas leistinas važiavimo greičio

režimas (išilginis kelio dangos nelygumas  $\geq 5$  m/km) prioritetinės eilės sudaromos taikant šiuos kriterijus:

39.1. Nagrinėjamo kelio homogeninio ruožo bendro eismo intensyvumo kriterijus – apskaičiuojamas pagal 1 formulę, apskaičiuotas balas apvalinamas iki dviejų skaitmenų po kablelio.

Kelio dangos būklės įverčio balo apskaičiavimas pagal 1 formulę:

$$DBIB = DBI \times \frac{DBIB_{MAX}}{DBI_{MAX}} = DBI \times \frac{60}{5} = DBI \times 12.$$

39.2. Nagrinėjamo kelio homogeninio ruožo bendro eismo intensyvumo kriterijus – vidutinis metinis paros eismo intensyvumas nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože vertinamas balais: kai vidutinis metinis paros eismo intensyvumas nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože yra 0–899 aut./parą, kelio ruožui suteikiami 3 balai, kai 900–1 499 aut./parą – 6 balai, kai 1 500–2 099 aut./parą – 9 balai, kai 2 100–3 599 aut./parą – 12 balų, kai 3 600 ir daugiau aut./parą – 15 balų.

39.3. Nagrinėjamo kelio homogeninio ruožo krovinio transporto eismo intensyvumo kriterijus – krovinio transporto vidutinis metinis paros eismo intensyvumas nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože vertinamas balais: kai krovinio transporto vidutinis metinis paros eismo intensyvumas nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože yra 0–79 aut./parą, kelio ruožui suteikiami 2 balai, kai 80–129 aut./parą – 4 balai, kai 130–179 aut./parą – 6 balai, kai 180–339 aut./parą – 8 balai, kai 340 ir daugiau aut./parą – 10 balų.

39.4. Kelio statinio, kuris yra nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože, būklės kriterijus – ruože esančių kelio statinių būklė nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože vertinama balais: kai nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože nėra kelio statinių ar kelio statinio būklės įvertis yra 34,99 ir mažiau balų, kelio ruožui suteikiama 0 balų, kai nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože kelio statinio būklės įvertis yra 35,00 balų ir daugiau, kelio ruožui suteikiama 5 balai.

39.5. Sankryžos, kuri yra nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože, pertvarkymo poreikio kriterijus – vieno lygio sankryžų pertvarkymo poreikis nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože vertinamas balais: kai nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože nėra poreikio pertvarkyti vieno lygio sankryžą ar pertvarkomos sankryžos ESB yra 29,99 ir mažiau balų, kelio ruožui suteikiama 0 balų, kai nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože pertvarkomos sankryžos ESB yra 30,00 ir daugiau balų, kelio ruožui suteikiama 5 balai.

39.6. Socialinių veiksnių kriterijus – socialiniai veiksniai nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože vertinami balais: kai nagrinėjamas homogeninis kelio ruožas sudaro 39,99 proc. ir mažiau gyvenvietės ilgio, kelio ruožui suteikiama 0 balų, kai nagrinėjamas homogeninis kelio ruožas sudaro 40,00 proc. ir daugiau gyvenvietės, pažymėtos kelio ženklais Nr. 612 ir Nr. 613, ilgio – 3 balai, kai

nagrinėjamas homogeninis kelio ruožas sudaro 40,00 proc. ir daugiau gyvenvietės, pažymėtos kelio ženklais Nr. 550 ir Nr. 551, ilgio – 5 balai.

**3 lentelė. Krašto kelių prioritėtinės eilės sudarymo kriterijų suvestinė**

<b>Nagrinėjamo homogeninio kelio ruožo kriterijus</b>	<b>Maksimalus kriterijaus balas</b>	<b>Balai pagal atskiras kriterijų reikšmes</b>
<b>1. Kelio dangos būklė (žr. 1 formulę)</b>	60	nuo 0,00 iki 60,00
<b>2. Bendras eismo intensyvumas</b>	15	-
2.1. 0–899 aut./parą		3
2.2. 900–1 499 aut./parą		6
2.3. 1 500–2 099 aut./parą		9
2.4. 2 100–3 599 aut./parą		12
2.5. 3 600 ir daugiau aut./parą		15
<b>3. Krovinio transporto eismo intensyvumas</b>	10	-
3.1. 0–79 aut./parą		2
3.2. 80–129 aut./parą		4
3.3. 130–179 aut./parą		6
3.4. 180–339 aut./parą		8
3.5. 340 ir daugiau aut./parą		10
<b>4. Kelio statinio būklė</b>	5	-
4.1. Nėra kelio statinių arba 34,99 ir mažiau balų		0
4.2. 35,00 ir daugiau balų		5,00
<b>5. Sankryžos pertvarkymo poreikis</b>	5	-
5.1. Nėra poreikio sankryžų pertvarkymui arba 29,99 ir mažiau balų		0
5.2. 30,00 ir daugiau balų		5,00
<b>6. Socialiniai veiksniai</b>	5	-
6.1. Kelio ruožas sudaro 39,99 proc. ir mažiau gyvenvietės ilgio		0
6.2. Kelio ruožas sudaro 40,00 proc. ir daugiau gyvenvietės, pažymėtos kelio ženklais Nr. 612 ir Nr. 613, ilgio		3
6.3. Kelio ruožas sudaro 40,00 proc. ir daugiau gyvenvietės, pažymėtos kelio ženklais Nr. 550 ir Nr. 551, ilgio		5

#### **PENKTASIS SKIRSNIS RAJONINIAI KELIAI**

40. Rajoninių kelių rekonstravimo ir remonto prioritėtinė eilė sudaroma taikant šiuos kriterijus:

40.1. Nagrinėjamo kelio homogeninio ruožo bendro eismo intensyvumo kriterijus – apskaičiuojamas pagal 1 formulę, apskaičiuotas balas apvalinamas iki dviejų skaitmenų po kablelio.

Kelio dangos būklės įverčio balo apskaičiavimas pagal 1 formulę:

$$DBIB = DBI \times \frac{DBIB_{MAX}}{DBI_{MAX}} = DBI \times \frac{60}{5} = DBI \times 12.$$

40.2. Nagrinėjamo kelio homogeninio ruožo bendro eismo intensyvumo kriterijus – vidutinis metinis paros eismo intensyvumas nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože vertinamas balais: kai vidutinis metinis paros eismo intensyvumas nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože yra 0–189 aut./parą, kelio ruožui suteikiami 3 balai, kai 190–319 aut./parą – 6 balai, kai 320–489 aut./parą – 9 balai, kai 490–869 aut./parą – 12 balų, kai 870 ir daugiau aut./parą – 15 balų.

40.3. Nagrinėjamo kelio homogeninio ruožo krovinio transporto eismo intensyvumo kriterijus – krovinio transporto vidutinis metinis paros eismo intensyvumas nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože vertinamas balais: kai krovinio transporto vidutinis metinis paros eismo intensyvumas nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože yra 0–25 aut./parą, kelio ruožui suteikiami 0 balų, kai 26–55 aut./parą – 5 balai, kai 56 ir daugiau aut./parą – 10 balų.

40.4. Kelio statinio, kuris yra nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože, būklės kriterijus – ruože esančių kelio statinių būklė nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože vertinama balais: kai nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože nėra kelio statinių ar kelio statinio būklės įvertis yra 34,99 ir mažiau balų, kelio ruožui suteikiama 0 balų, kai nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože kelio statinio būklės įvertis yra 35,00 balų ir daugiau, kelio ruožui suteikiama 5 balai.

40.5. Sankryžos, kuri yra nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože, pertvarkymo poreikio kriterijus – vieno lygio sankryžų pertvarkymo poreikis nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože vertinamas balais: kai nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože nėra poreikio pertvarkyti vieno lygio sankryžą ar pertvarkomos sankryžos ESB yra 29,99 ir mažiau balų, kelio ruožui suteikiama 0 balų, kai nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože pertvarkomos sankryžos ESB yra 30,00 ir daugiau balų, kelio ruožui suteikiama 5 balai.

40.6. Socialinių veiksnių kriterijus – socialiniai veiksniai nagrinėjamame homogeniniame kelio ruože vertinami balais: kai nagrinėjamas homogeninis kelio ruožas sudaro 39,99 proc. ir mažiau gyvenvietės ilgio, kelio ruožui suteikiama 0 balų, kai nagrinėjamas homogeninis kelio ruožas sudaro 40,00 proc. ir daugiau gyvenvietės, pažymėtos kelio ženklais Nr. 612 ir Nr. 613, ilgio – 3 balai, kai nagrinėjamas homogeninis kelio ruožas sudaro 40,00 proc. ir daugiau gyvenvietės, pažymėtos kelio ženklais Nr. 550 ir Nr. 551, ilgio – 5 balai.

4 lentelė. Rajoninių kelių prioritėtinės eilės sudarymo kriterijų suvestinė

Nagrinėjamo homogeninio kelio ruožo kriterijus	Maksimalus kriterijaus balas	Balai pagal atskiras kriterijų reikšmes
<b>1. Kelio dangos būklė (žr. 1 formulę)</b>	60	nuo 0,00 iki 60,00
<b>2. Bendras eismo intensyvumas</b>	15	-
2.1. 0–189 aut./parą		3
2.2. 190–319 aut./parą		6
2.3. 320–489 aut./parą		9
2.4. 490–869 aut./parą		12
2.5. 870 ir daugiau aut./parą		15
<b>3. Krovinio transporto eismo intensyvumas</b>	10	-
3.1. 0–25 aut./parą		0
3.2. 26–55 aut./parą		5
3.3. 56 ir daugiau aut./parą		10
<b>4. Kelio statinio būklė</b>	5	-
4.1. Nėra kelio statinių arba 34,99 ir mažiau balų		0
4.2. 35,00 ir daugiau balų		5,00
<b>5. Sankryžos pertvarkymo poreikis</b>	5	-
5.1. Nėra poreikio sankryžų pertvarkymui arba 29,99 ir mažiau balų		0
5.2. 30,00 ir daugiau balų		5,00
<b>6. Socialiniai veiksniai</b>	5	-
6.1. Kelio ruožas sudaro 39,99 proc. ir mažiau gyvenvietės ilgio		0
6.2. Kelio ruožas sudaro 40,00 proc. ir daugiau gyvenvietės, pažymėtos kelio ženklais Nr. 612 ir Nr. 613, ilgio		3
6.3. Kelio ruožas sudaro 40,00 proc. ir daugiau gyvenvietės, pažymėtos kelio ženklais Nr. 550 ir Nr. 551, ilgio		5

## VI SKYRIUS BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

41. Jeigu sudarytoje prioritėtinėje eilėje homogeniniai kelio ruožai surenka vienodą balų sumą, pirmenybę turi tas homogeninis kelio ruožas, kurio dangos būklės įverčio balas DBIB yra didesnis. Jei šie skaičiai sutampa, vertinamas vidutinis metinis paros eismo intensyvumas VMPEI atitinkamame homogeniniame kelio ruože, prioritetas teikiamas tam homogeniniam kelio ruožui, kurio vidutinis metinis paros eismo intensyvumas yra didesnis.

42. Pagal šią metodiką sudarytų prioritėtinių eilių homogeniniams kelių ruožams prioriteto tvarka atliekami kokybiniai dangos konstrukcijos tyrimai krintančio svorio deflektometru (FWD) ir

gruntą praskverbiančiu radaru (GPR) ir jų pagrindu nustatoma statybos darbų rūšis: rekonstravimas, kapitalinis remontas ar paprastasis remontas.

---