

Atestato Nr. 0428	OBJEKTO NR.	2 ETAPAS/3 STADIJA	TOMAS	METAİ
	U-1137	Sprendiniai	V	2014



IGNALINOS RAJONO SAVIVALDYBĖS TERITORIJOS DVIRAČIŲ INFRASTRUKTŪROS PLĖTROS SPECIALUSIS PLANAS

RENGIMO ETAPAS SPRENDINIAI

PLANAVIMO ORGANIZATORIUS:
IGNALINOS RAJONO SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJOS DIREKTORIUS

PAREIGOS	PAVARDĖS	PARAŠAI
DIREKTORĖ	G. MINEIKIENĖ	
VYR. ARCHITEKTĖ	A. KAŽIENĖ	
PROJEKTO VADOVĖ (Atest. Nr. A 1682)	A. KAŽIENĖ	

**IGNALINOS RAJONO SAVIVALDYBĖS TERITORIJOS DVIRAČIŲ
INFRASTRUKTŪROS PLĖTROS SPECIALUSIS PLANAS**

SUDĖTIS

1 tomas.	Esamos būklės analizė
2 tomas.	Koncepcija
3 tomas.	Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo (SPAV) apimties nustatymo dokumentas
4 tomas.	Strateginio pasekmių aplinkai vertinimo ataskaita
5 tomas.	Sprendinių konkretizavimas
6 tomas.	Sprendinių poveikio vertinimo ataskaita
7 tomas.	Visuomenės dalyvavimo ataskaita
8 tomas.	Procedūrų ir derinimo dokumentai

IGNALINOS RAJONO SAVIVALDYBĖS TERITORIJOS DVIRAČIŲ INFRASTRUKTŪROS PLĖTROS SPECIALUSIS PLANAS

TURINYS

AIŠKINAMASIS RAŠTAS

1. PAGRINDINĖS NUOSTATOS	5
1.1 Tikslai ir uždaviniai	5
1.2 Pagrindinės sąvokos	5
1.3 Bendrosios sprendinių nuostatos	7
2. DVIRAČIŲ TURIZMAS IR SUSISIEKIMAS DVIRAČIAIS.....	8
2.1 Dviračių turizmo ir susisiekimo dviračiais plėtros tendencijos.....	8
2.2 Dviračių turisto poreikių identifikavimas	9
2.3 Kasdienio dviratininko poreikių identifikavimas.....	10
2.3 Dviračių trasų tinklo ir infrastruktūros formavimo principai.....	10
2.4 Dviračių trasų klasifikacija.....	11
3. DVIRAČIŲ TRANSPORTO INFRASTRUKTŪRA	13
3.1 Dviračių trasos	13
3.2 Dviračių trasų plėtros prioritetai.....	18
3.3 Dviračių trasų ženklavimas	18
3.4 Dviračių statymo vietos	19
4. PLANO ĮGYVENDINIMO PROGRAMA	19
5. INFORMACIJOS ŠALTINIAI.....	20
6. PRIEDAI	21
6.1 Dviračių trasų plėtros prioritetų schema M 1:185 000.....	22

BRĖŽINIAI

- Sprendiniai M 1:50 000
- Sprendiniai. Ignalinos miesto teritorijos detalizacija M 1:5 000
- Sprendiniai. Dūkšto miesto teritorijos detalizacija M 1:5 000

SPRENDINIAI

1. PAGRINDINĖS NUOSTATOS

1.1. TIKSLAI IR UŽDAVINIAI

Planavimo tikslas – parengti Ignalinos rajono savivaldybės teritorijos dviračių infrastruktūros plėtros specialųjį planą, siekiant Ignalinos rajono teritorijos darnaus vystymosi bei optimalaus dviračių infrastruktūros formavimo, atsižvelgiant į rajono plėtros prioritetus.

Ignalinos rajono savivaldybės teritorijos dviračių infrastruktūros plėtros specialiojo plano pagrindiniai uždaviniai:

- sudaryti sąlygas susisiekimo dviračiais plėtrai;
- suformuoti optimalų dviračių takų tinklą rajono teritorijoje ir pagrindinėse gyvenamosiose vietovėse siekiant patenkinti gyventojų kasdieninius ir poilsinio bei pažintinio turizmo poreikius;
- nustatyti dviračių takų plėtros prioritetus.

1.2. PAGRINDINĖS SĄVOKOS

Dviratis – ne mažiau kaip du ratus turinti transporto priemonė, varoma tik ja važiuojančio asmens raumenų jėga, naudojant pedalus ar rankenas. Neįgaliųjų vežimėliai prie dviračių nepriskiriami [9].

Dviračių maršrutas – tai įvairiais keliais einantis turistinis maršrutas, kuris skirtas keliauti dviračiais ir jungia pakeliui esančius lankytinus gamtos, kultūros, istorijos objektus ir paslaugas [5].

Dviračių transporto infrastruktūra – dviračių trasų, techninių dviračių eismo organizavimo priemonių, dviračių stovėjimo ir saugojimo aikštelių, reikiamų statinių ir įrenginių visuma (žr. 1 pav.) [3].

Dviračių trasa – judėjimo kryptį rodanti dviračių eismui skirta žemės arba statinio paviršiaus juosta, kuri apima dviračių takus, pėsčiųjų ir dviračių takus, dviračių juostas ir kelio dalis, kuriomis vyksta mišrusis eismas [3].

Dviračių takas – dviračių eismui skirta infrastruktūra fiziškai arba dangos ženkliniu atskirta nuo motorinio transporto eismo (atskiras dviračių takas, bendras pėsčiųjų ir dviračių takas, dviračių eismo juosta, dviračių gatvė).

Atskiras dviračių takas – dviračių eismui skirtas takas, pažymėtas kelio ženklu Nr. 411 „Dviračių takas“ ir nuo važiuojamosios kelio dalies ir pėsčiųjų eismo fiziškai atskirtas šonine skiriamąja juosta, apsauginių atitvarų sistemomis arba bordiūru [4].

Pėsčiųjų ir dviračių takas – mišriam pėsčiųjų ir dviračių eismui naudojamas takas arba šaligatvis, pažymėtas kelio ženklu Nr. 413 „Pėsčiųjų ir dviračių takas“ [4].

Dviračių eismo juosta – gatvės važiuojamosios dalies kraštinė fiksuoto pločio juosta, skirta dviračių eismui ir atskirta nuo transporto eismo nužymėjimo linija ar kitomis priemonėmis [4].

Dviračių gatvė – atskiras dviračių takas, kuriam pagal STR 2.06.01:1999 „Miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo sistemos“ suteikta E arba F kategorija.

Dviračių statymo sistemos – tai įranga skirta atremti dviratį. Tokia įranga apima įvairius laikiklių ir stovų tipus, kurie gali būti skirti vienam ar keliems dviračiams, kurie gali būti aprūpinti integruota rakinimo įranga ar be jos [4].

Dviračių saugojimo įranga – tai apsaugota erdvė dviračių laikymui. Dviračiams statyti ilgą laiką ir siekiant geriau juos apsaugoti nuo vagystės gali būti įrengiamos įvairios dviračio laikymo sistemos: asmeninės saugyklos (garažai), kolektyvinės (visuomeninės) saugyklos bei prižiūrimi dviračių laikymo (saugojimo) centrai [4].

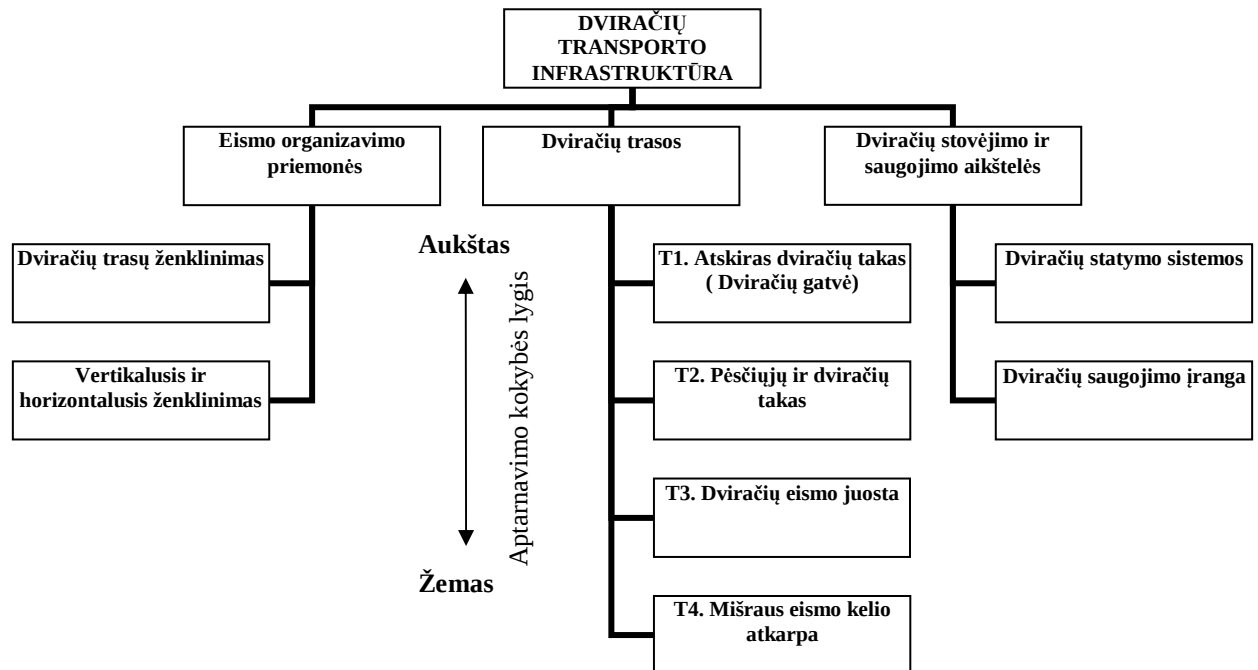
Dviračių transporto infrastruktūros plėtros schema – nacionalinio, regiono ar rajono lygmens specialiojo teritorijų planavimo dokumentas, kuriame nustatomi teritorijos dviračių transporto infrastruktūros plėtros bendrieji sprendiniai, dviračių trasos, jų reikšmė, techninė kategorija [3].

Dviračių transporto infrastruktūros plėtros planas – rajono lygmens (savivaldybių teritorijų dalių, miestų ir miestelių) ar vietovės lygmens (žemės sklypų ar jų grupių) specialiojo teritorijų planavimo dokumentas, kuriame nustatomos dviračių trasos, jų charakteristikos ir dviračių transporto infrastruktūros išdėstymas teritorijoje [3].

Viešųjų dviračių sistema – savivaldybių viešojo transporto sistemos dalis, kuri apima viešai naudoti skirtus dviračius, specialias jų stovėjimo ir saugojimo vietas [3].

Šoninė skiriamoji juosta – konstrukcinis kelio elementas, atskiriantis transporto priemonių eismą nuo pėsčiųjų ir dviratininkų eismo. Šoninėje skiriamosioje juostoje gali būti įrengti kelio inžineriniai, vandens nuleidimo įrenginiai, ji gali būti apželdinta veja, želdiniais ar apstatyta mažosios architektūros elementais [4].

Šoninė apsaugos zona – tai laisva erdvė, kurioje negali būti tvirtų (standžių) kliūčių (pastatai, aptvarai, sienos, medžiai, kelio ženklai, šviestuvų atramos ir pan.) [4].



1. Pav. Dviračių transporto infrastruktūros komponentai

1.3. BENDROSIOS SPRENDINIŲ NUOSTATOS

1. Specialiojo plano conceptualioji dalis parengta remiantis Ignalinos rajono savivaldybės teritorijos bendruoju planu, gretimų besiribojančių savivaldybių teritorijų bendraisiais planais, Utenos apskrities teritorijos bendruoju planu, Nacionalinių dviračių trasų specialiuoju planu, integruojant šiuose planuose numatytas dviračių trasas į bendrą sistemą;

2. Specialiuoju planu numatomos preliminarios dviračių trasos ir dviračių transporto infrastruktūros plėtrai reikalingų komunikacinių koridorių ribos nenustatomos, teritorijos nerezervuojamos. Dviračių trasų detalizavimas, techninių parametrų ir komunikacinių koridorių ribų nustatymas vykdomas rengiant statinių projektus.

3. Dviračių trasų, kurios sutampa su valstybinės reikšmės keliais, infrastruktūra turi būti įrengiama tik už valstybinės reikšmės kelių juostų ribų.

4. Dviračių transporto infrastruktūra, apimanti dviračių trasas, stovėjimo ir saugojimo aikšteles bei eismo organizavimo priemones, saugomose teritorijose privalo būti kuriama vadovaujantis veiklą šiose teritorijose reglamentuojančiais teisės aktais ir galiojančiais teritorijų planavimo dokumentais.

2. DVIRAČIŲ TURIZMAS IR SUSISIEKIMAS DVIRAČIAIS

2.1. DVIRAČIŲ TURIZMO IR SUSISIEKIMO DVIRAČIAIS PLĖTROS TENDENCIJOS

Atsižvelgiant į tai, kad pastaruoju metu itin auga ekologiško - nemotorizuoto transporto naudojimo intensyvumas, reikia tikėtis, kad ateityje šis transportas (tuo pačiu ir dviratis) užims vis svarbesnę vietą žmonių gyvenime. Dėl šios priežasties augs ir dviračių srantai, tiek dėl augančio dviračių turizmo tiek dėl didesnės kasdienių kelionių dalies atliekamos dviračiais.

Dviračių turizmas – sparčiai populiarėjanti turizmo šaka Europoje, pritraukianti vis daugiau įvairaus amžiaus ir profesijų žmonių. Dviračių turizmas taip pat yra viena iš ekologinio turizmo formų, turinti didelę socialinę ir ekonominę naudą vietos bendruomenėms, nes sukuriamos naujos darbo vietos dviračių turizmo infrastruktūros plėtros ir turistų aptarnavimo sektoriuje, ypač kaimo turizmo regionuose. Ekonominė nauda akivaizdi, keliaudami dviratininkai išleidžia nemažai lėšų maistui, pramogoms, maitinimuisi, nakvynei. Lietuvoje dviračių turizmas taip pat sparčiai populiarėja, o dviratininkų srantai kasmet auga. Atitinkamai įrenginėjama vis daugiau trasų patraukliose vietovėse.

Dviračiai turėtų būti aktyviai valstybės palaikoma ir skatinama transporto rūšis. Dviratis dėl ekonomiško (nenaudoja degalų), ekologiškumo (neteršia aplinkos), humaniško (dėl nedidelio greičio mažai pavojingos kitiems eismo dalyviams) yra universali susisiekimo ir aktyvaus poilsio priemonė. Dviračio reikšmė aplinkos apsaugai gali būti nustatoma pagal energetinių resursų vartojimą. Tam pačiam atstumui įveikti dviratis sunaudoja tik 3 % to energijos kiekio, kurį suvarato automobilis. Dviratis taip pat visiškai neteršia aplinkos ir užima 5 kartus mažesnę plotą nei individualus automobilis [6].

Remiantis Lietuvos statistikos departamento namų ūkių tyrimais galima įvertinti Lietuvoje esančių dviračių skaičių. Turimi 2008 m. duomenys rodo, kad šalyje tuo metu buvo 804 tūkst. dviračių (išskyrus vaikiškus). Tuo tarpu automobilių skaičius 2011 metais šalyje vos du kartus viršija dviračių skaičių, jų buvo 1572 tūkst. Remdamiesi esamos būklės analizės duomenimis Ignalinos rajone galime įvertinti ne tik transporto priemonių skaičių, bet ir infrastruktūrą.

1 lentelė. Automobilių ir dviračių transporto statistiniai rodikliai [7]

Rodiklis	Privačių automobilių sistema	Dviračių sistema
Transporto priemonių skaičius	9 200	4 800
Kelių ilgis, km	1841,4	11,4
Kelių ilgis 1000 transporto priemonių, km	200,1	2,4

Tūkstančiui automobilių Ignalinos rajone teko 200,1 km kelių, tuo tarpu tūkstančiui dviračių teko 2,4 km dviračių takų. Akivaizdu, kad susisiekimo ir aktyvaus poilsio dviračiais potencialas yra neišnaudotas, o jam pasiekti būtina sukurti tinkamą infrastruktūrą. Šalies gyventojai yra susidomėję dviračiais ir tikriausiai intensyviau jais naudotųsi, jeigu tam būtų tinkamesnės sąlygos.

Todėl siekiant realizuoti susisiekimo dviračiais bei dviračių turizmo potencialą reikalinga sukurti dviratininkų poreikius atitinkančią infrastruktūrą. Labai svarbu tai, kad Ignalinos rajonas turi geras pradines sąlygas dviračių turizmui (gamta, kraštovaizdis, kelių tinklas, lankytini objektai), tačiau atsiliekama infrastruktūros vystymo srityje.

Įrengta infrastruktūra yra sėkmingas susisiekimo dviračiais plėtros garantas. Dauguma potencialų dviratininkų neišvažiuoja į kelią tik todėl, kad jame jaučiasi nesaugūs. Mažesnė dalis potencialių

dviratininkų atsisako kelionės dėl prastos kelio dangos. Tačiau vystant infrastruktūrą dviračių srautai labai intensyviai auga. Nors nėra atlikta išsamių tyrimų, tačiau akivaizdu, kad Vilniuje, Klaipėdoje, Kuršių Nerijoje ir kitose vietose dviračių srautai per keletą pastarųjų metų padidėjo keletą kartų.

2.2. DVIRAČIŲ TURISTO POREIKIŲ IDENTIFIKAVIMAS

Lietuvoje dviračių turizmas yra nauja sparčiai besivystanti turizmo rūšis. Detalių apklausų apie dviračių turizmą bei dviratininko-turisto poreikius mūsų šalyje nebuvo atlikta, todėl tenka pasikliauti mažesnių apklausų atliktų mūsų šalyje rezultatais bei apklausų atliktų kitose valstybėse duomenimis.

Tipinis Lietuvos dviračių turistas yra didžiųjų miestų gyventojas, atsivežantis savo dviratį automobiliu arba (rečiau) traukiniu. Regionuose kur yra išvystyta dviračių nuoma (pajūris), turistinėms kelionėms lietuviai mielai išsinuomoja dviratį. Svarbiausios turizmo rinkos tiek Lietuvoje, tiek užsienyje yra didieji miestai ir priemiesčiai, nes dviračių turizmas yra miestiečių laisvalaikio forma. Dviračių turizmas – tai miestiečių, dirbančių protinį darbą, aktyvaus poilsio forma, kurią skatina poreikis pakeisti miesto aplinką į „gamtą“, fizinis aktyvumas kaip sveikatingumo priemonė, kiti faktoriai. Kaimiškų regionų gyventojai, daugiau fizinį darbą dirbantys žmonės dažniausiai renkasi kitokius poilsio būdus [5].

Užsienio turistai dažniausiai sudaro nedidelę turistų dalį (tiek Lietuvoje, tiek ir kitose Europos šalyse), tačiau jie turi didesnius kokybinius reikalavimus ir keliaudami išleidžia didesnes pinigų sumas. Tokie turistai į svetimą šalį atvažiuoja atostogų metu ir dviračiais dažniausiai keliauja 3-7 dienas. Lietuvos turistai mėgsta vienos dienos arba (rečiau) savaitgalio su nakvyne žygius.

Pagrindinis dviračių turisto tikslas yra važiuoti dviračiu. Todėl važiavimas turi būti saugus, patogus ir patrauklus. Turistai keliaudami per dieną paprastai aplanko 1-2 pačius vertingiausius traukos objektus. Todėl ne visi istoriškai ir kultūriškai vertingi lankytini objektai patrauklūs ir įdomūs dviračių turistams. Žymių žmonių gimtinės, kapavietės, memorialinės vietos, senkapiai, pilkapiai, piliakalniai dažnai būna nesutvarkyti, apleisti, neišvaizdūs, sunkiai randami ir neįdomūs dviračių turistams. Turistai, kuriems minėti objektai yra itin įdomūs, dažniausiai renkasi autoturizmo rūšį.

Kitos priežastys kodėl žmonės renkasi turistines keliones dviračiais:

- galimybė grožėtis gamta ir kraštovaizdžiu;
- dviratis kaip sveikatingumo, kūno kultūros priemonė;
- galimybė pakeisti aplinką, pabėgti nuo automobilių eismo, pabūti gryname ore;
- galimybė pažinti kultūros ir gamtos paveldą.

Lietuvoje dviračių turizmo sezonas prasideda balandžio mėnesį ir baigiasi spalį. Turistai būna įvairaus amžiaus ir fizinio pasirengimo, mėgsta keliauti grupėmis. Vidutiniškai per dieną nuvažiuoja nuo 10 iki 80 km.

Dviračių tako danga yra vienas iš svarbiausių dviračių maršruto elementų. Blogos kokybės takai sugadins net ir paties įdomiausio lankytinų vietų požiūriu maršruto įvaizdį. Populiariose, masiniam turizmui skirtose dviračių trasose ir maršrutuose takai turi būti patogiai pravažiuojami visų tipų dviračiais su skirtingo pločio padangomis (ne vien tik kalnų dviračiais su plačiomis padangomis ir gera amortizacija).

2.3. KASDIENIO DVIRATININKO POREIKIŲ IDENTIFIKAVIMAS

Dviratis susisiekimo reikmėms naudojamas kaip alternatyva motorizuotoms transporto priemonėms siekiant, kad kelionė būtų pigesnė, naudingesnė keliautojo sveikatai ir neretai greitesnė. Gyventojai naudoja dviratį norėdami pasiekti įvairios objektus: darbo ar mokymosi vietas, apsipirkimo vietas, poilsio vietas ir pan.

Kadangi dviratis šiuo atveju yra transporto priemonė, todėl važiuojama trumpiausiu maršrutu, siekiant minimizuoti laiko sąnaudas. Prioritetas teikiamas lygesnio reljefo trasoms, kurios turi mažiausią sąlytį su motorizuoto transporto keliais.

Žemiau pateikiamas dviratininko turisto ir kasdienio dviratininko palyginimas.

2 lentelė. Skirtumai tarp dviratininko turisto ir dviratininko važinėjančio kasdieniniais poreikiais

Dviratininkas - turistas	Kasdieninis dviratininkas
Trasos tiesumas nėra toks svarbus kaip trasos vizualinis patrauklumas	Trasos tiesumas yra žymiai svarbesnis nei vizualinis patrauklumas
Labiau mėgsta žiedinius maršrutus	Dažniausiai važinėja nuo gyvenamosios vietos iki darbo arba parduotuvės pirmyn ir atgal
Vidutinis kelionės atstumas 10 - 80 km	Vidutinis kelionės atstumas 1 – 8 km
Trumpalaikio dviračių parkavimo vietos turi būti įrengtos prie parkų ir lankytinų objektų	Ilgalaikio ir trumpalaikio dviračių parkavimo vietos turi būti įrengtos prie darboviečių, mokyklų, parduotuvių, stočių ir pan.
Kintantis reljefas nėra didelė problema	Pageidautinas lygus reljefas
Dviratininkai važiuoja grupėmis	Dviratininkai važiuoja pavieniui
Į maršruto pradžią dažniausiai atvažiuoja automobiliu	Kelionė dažniausiai pradedama ir baigiama dviračiu, kartais naudojasi viešojo transporto paslaugomis
Keliauja dažniausiai savaitgaliais arba darbo dienomis, bet ne piko metu	Kelionės dažniausiai sutampa su transporto piku

2.4. DVIRAČIŲ TRASŲ TINKLO IR INFRASTRUKTŪROS FORMAVIMO PRINCIPAI

Pastaruoju laikotarpiu pastebime vis didėjančią dviračio reikšmę visuomenės gyvenime. Urbanizuotose teritorijose dviratis dažniausiai naudojamas susisiekimui, užmiestyje – rekreacijai. Pirmuoju atveju dviratininkų srautas auga, kadangi visuomenė ieško alternatyvių, nebrangių ir aplinkai draugiškų susisiekimo būdų. Antruoju atveju dviratininkų daugėja dėl augančio aktyvaus vietinio ir atvykstamojo turizmo. Atsižvelgiant į šias tendencijas turi būti planuojamas optimalus trasų tinklas ir parenkama racionali dviračių infrastruktūra tenkinanti vartotojų (dviratininkų) poreikius.

Dviračių trasos ir jų tinklas parenkamas ir formuojamas vadovaujantis šiais pagrindiniais kriterijais:

- **eismo saugos** – turi būti užtikrinta visų eismo dalyvių eismo sauga;
- **patogumo** – dviračių trasos danga turi būti kieta ir lygi, nustatyto pločio ir nuolydžių, dviratininkams turi būti užtikrintas tinkamas susisiekimo greitis;
- **integruotumo** – dviračių trasos turi būti vientisos, nepertraukiamos ir integruotos į bendrą dviračių trasų tinklą;
- **tiesumo** – trasos turi būti įrengtos be didelių lankstų, tiesiausia trajektorija;
- **patrauklumo** – turi būti sudaroma galimybė pamatyti gražius gamtovaizdžius ir lankytinus objektus.

Detalizuojant aukščiau išvardintus kriterijus nustatyti pagrindiniai principai, kuriais vadovaujantis suformuotas Ignalinos rajono dviračių takų tinklas:

- Važiuodami dviračių takais visi eismo dalyviai privalo jaustis saugūs;
- Pagrindinės dviračių trasos turi būti pritaikytos visų tipų dviračiams;
- Visame dviračių maršrute turi būti išlaikyti panašūs eismo kokybės, saugumo ir takų dangų standartai;
- Dviračių turizmo infrastruktūra turi būti pritaikyta vietos žmonių susisiekimo dviračiais poreikiams;
- Visos dviračių trasos turi būti integruotos į bendrą, nepertraukiamą dviračių tinklą;
- Turi būti užtikrintas patogus atvykimas privačiu ir visuomeniniu transportu į kelionės pradžios ir pabaigos vietas;
- Pagrindiniai lankytini objektai turi būti nutolę ne toliau kaip 1 km nuo pagrindinės trasos;
- Pagrindinės paslaugos turi būti suteikiamos šalia trasos (maitinimas ir nakvynė);
- Dviratininkų poreikiams pritaikytos nakvynės ir maitinimo paslaugos, turi būti teikiamos kas 20–30 km;
- Dviračių maršrutai turi apimti svarbiausius ir vaizdingiausius lankytinus rajono gamtos, kultūros, istorijos, turistinius objektus, miestus ir gyvenvietes (nuo pagrindinės trasos nutolę ne toliau kaip 1–3 km), kuriuos jungia kelias, patogus važiuoti dviračiu;
- Informacija apie maršrutą keliautojams turi būti viešai prieinama ir pateikta patogia forma;
- Visa dviračių trasa turi būti paženklinta kelio ir informaciniais ženklais, nuorodomis į lankytinus objektus, kad dviratininkai galėtų lengvai orientuotis;
- Pagal galimybes dviračių trasos planuojamos toliau nuo taršos ir triukšmo šaltinių;
- Planuojant dviračių trasas vengiama sąlyčio su intensyvaus eismo automobilių keliais ir gatvėmis;
- Siekiant užtikrinti trasos populiarumą bei pritraukti didesniu dviratininkų srautus turi būti vykdoma aktyvi trasos rinkodara vietos ir tarptautinėse rinkose;

2.5. DVIRAČIŲ TRASŲ KLASIFIKACIJA

Sprendinių konkretizavimo stadijoje dviračių trasų tinklas klasifikuojamas pagal reikšmę ir tipą. Pirmoji klasifikacija pabrėžia dviračių trasų svarbą ir funkcijas, antroji dviračių trasų infrastruktūros įrengimo būdą.

Dviračių trasų klasifikaciją pagal reikšmę

- **Valstybinės reikšmės dviračių trasos:**
 - **tarptautinės** – susisiekimas tarp pagrindinių nacionalinių ir tarptautinių dviračių turizmo traukos objektų (tarp miestų ir saugomų teritorijų, stambių rekreacinių zonų) tarptautiniais dviračių turizmo maršrutais, kertančiais Lietuvos Respublikos teritoriją;
 - **regioninės** – susisiekimas valstybiniuose parkuose, rekreaciniuose regionuose ir nuo jų iki miestų, miestelių nacionaliniais ir regioniniais dviračių turizmo maršrutais;
- **Savivaldybės reikšmės dviračių trasos:**
 - **magistralinės** – didžiausio intensyvumo susisiekimas tarp didžiųjų miestų gyvenamųjų rajonų ir centro, didžiausių traukos objektų savivaldybės teritorijoje;
 - **rajoninės** – susisiekimas su miestų, miestelių centrais, stambiais traukos objektais (mokymosi, darbo, rekreacijos), tarp miesto rajonų, rekreacinių, pažintinių ar kitų funkcinų zonų;

- **vietinės** – susisiekimas miestų rajonuose, miesteliuose, tarp miestų ir priemiesčių, rekreacinių, saugomų teritorijų, tarp miestelių ir kaimų, ryšiai su pagrindiniu dviračių tinklu;
- **jungiamosios** – gyvenamųjų vietų ir traukos objektų ryšiai su dviračių trasų tinklu.

Dviračių trasų klasifikaciją pagal tipą

- **T1** – Atskiras dviračių takas arba dviračių gatvė (gyvenamosiose teritorijose);
- **T2** – Bendras pėsčiųjų ir dviračių takas;
- **T3** – Dviračių eismo juosta;
- **T4** – Mišraus eismo kelio atkarpa;

Suformavus dviračių trasų tinklą turi būti parenkama tinkama infrastruktūra. Kokia turi būti infrastruktūra nulemia aplinka, kurioje numatoma dviračių trasa. Infrastruktūra parenkama taip, kad būtų užtikrinamas infrastruktūros saugumas, patogumas ir funkcionalumas. Remiantis šiais principais reikia parinkti infrastruktūrą kuri patenkintų vartotojų (dviratininkų) poreikius ir būtų ekonomiškai efektyvi.

Dviračių infrastruktūros parinkimą reglamentuoja statybos techniniai reglamentai STR 2.06.01 „Miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo sistemos“, STR 2.06.04 „Gatvės. Bendrieji reikalavimai“, KTR 1.01 „Automobilių keliai“ ir rekomendacijos R PDTP 12 „Pėsčiųjų ir dviračių takų projektavimo rekomendacijos“. Pastarosios rekomendacijos detalizuoja dviračių takų tipo įrengimo galimybes pagal kelio/gatvės kategoriją ir projekcinę greitį (žr. 3, 4 lenteles).

3 lentelė. Dviračių tako tipo parinkimas pagal kelių kategorijas

Kelio paskirtis, reikšmė, kategorija	Projektinis greitis, km/h	Dviračių tako tipas		
		Atskiras dviračių takas	Dviračių eismo juosta	Pėsčiųjų ir dviračių takas
TRANZITINĖS PASKIRTIES KELIAI				
Magistraliniai keliai:				
AM	130/110			
I	110/100			
IIa	100			
Krašto keliai:				
Ia	90	+		+
IIa	90	+		+
SKIRSTOMOSIOS PASKIRTIES KELIAI				
Magistraliniai keliai:				
II	90	+		+
III	90	+		+
Krašto keliai:				
III	90	+		+
IV	90	+ (+*)		+
PRIVAŽIUOJAMOSIOS PASKIRTIES KELIAI				
Rajoniniai keliai:				
IV	90	+ (+*)		+
V	70	+ (+*)	+	+
Va	70/50	+ (+*)	+	+
Vietiniai keliai:				

I _v	50/40	+	(+*)	+	+
II _v	40/30	+	(+*)	+	+
III _v	30/20	+	(+*)	+	+
* gali būti ant važiuojamosios kelio dalies, nuo transporto priemonių eismo atskirtas apsauginėmis atitvarų sistemomis					

4 lentelė. Dviračių tako tipo parinkimas pagal gatvių kategorijas

Gatvės kategorija	Projektinis greitis, km/h	Dviračių tako tipas			
		Atskiras dviračių takas	Dviračių eismo juosta	Dviračių gatvė	Pėsčiųjų ir dviračių takas
A	≥70				
B	70	+			+
	50	+			+
C	50	+	+		+
D	50	+	+		+
	40	+	+		+
	30	+	+		+
E	≤30			+	+
F	≤30			+	+

Grafinėje dalyje pateikti galimi dviračių trasos tipai (T1\T2\T3\T4) leistini toje atkarpoje pagal galiojančių normatyvinių dokumentų reikalavimus. Jeigu nurodyti keli galimi trasos tipai, tai konkretus dviračių trasos tipas ir jo techniniai parametrai turi būti parenkami įvertinant esamą žemės nuosavybę, techninius ir gamtinius apribojimus.

3. DVIRAČIŲ TRANSPORTO INFRASTRUKTŪRA

3.1. DVIRAČIŲ TRASOS

Dviračių trasų tinklas suformuotas remiantis esama dviračių infrastruktūra ir anksčiau parengtų teritorijų planavimo dokumentų sprendinių pagrindu ir papildytas tik svarbiausiomis jungtimis. Formuojamas rišlus dviračių trasų tinklas, kuriuo remiantis turi būti kuriama dviračių infrastruktūra.

Visos dviračių trasos suskirstytos pagal reikšmę: valstybinės reikšmės tarptautinė, valstybinės reikšmės regioninė, savivaldybės. Dviračių trasos pagal pagrindinę naudojimo paskirtį gali būti kasdieninio susisiekimo, rekreacinių ar turizmo reikmių. Neretai ta pati dviračių trasos atkarpa tarnauja dviem, o kartais ir visiems trimis minėtiems poreikiams.

Pagrindinis skirtumas tarp dviračių turizmo ir dviračių rekreacijos yra tas, kad rekreacinio pobūdžio keliones atlieka vietiniai gyventojai keliaudami laisvalaikio, poilsio tikslais, tuo tarpu turistinio pobūdžio keliones atlieka nevietiniai dviratininkai. (keliaudami toli nuo savo gyvenamosios aplinkos). Pastarieji kelionėje praleidžia daugiau laiko ir jiems reikalingos įvairesnės paslaugos.

Ignalinos rajono savivaldybės bendrasis planas numatė rajono teritorijoje Eurovelo 11 trasą. Specialiajame plane šios trasos numeris EV11, o jos ilgis savivaldybės teritorijoje yra 12,7 km (žr. 5 lentelę).

Remiantis anksčiau patvirtintais teritorijų planavimo dokumentais numatomos trys regioninės trasos, kurios bendrai savivaldybės teritorijoje sudarys 107,3 km tinklą. Trasa R1 yra Aukštaitijos

dviračių žiedo atkarpa ir susideda iš trijų jungčių, išsidėsčiusių vakarinėje ir šiaurinėje savivaldybės teritorijos dalyse. Trasa R2 yra pagrindinė Aukštaitijos nacionalinio parko dviračių trasa. Trasa R3 prasideda Ignalinos mieste ir per Rimšės miestelį veda į Visagino miesto ir Zarasų rajono savivaldybes.

Tarptautinės ir regioninės trasos užtikrina galimybę keliauti daugiadieniais maršrutais. Taip pat suplanuota ir 39 vietinės trasos. Informacija apie vietines trasas pateikiama grafinėje dalyje ir žemiau esančioje lentelėje.

5 lentelė. Ignalinos raj. sav. planuojamos trasos

TRASOS			TRASOS ĮRENGIMO PAGRINDAS, km				BENDROJI SUMA, km
Reikšmė	Trasos numeris	Trasos tipas (žr. 1 pav.)	Bekelė	Krašto kelias	Rajoninis kelias	Vietinis kelias	
Valstybinės reikšmės tarptautinė	EV11	T1		4.6	8.1		12.7
EV11 iš viso				4.6	8.1		12.7
Valstybinės reikšmės tarptautinės trasos iš viso				4.6	8.1		12.7
Valstybinės reikšmės regioninė	R1	T1/T3			12.5		12.5
		T1/T3/T4				24.4	24.4
		T2/T3			1.9	0.5	2.4
R1 iš viso					14.4	24.9	39.3
Valstybinės reikšmės regioninė	R2	T1/T3			16.0		16.0
		T2/T3			3.1		3.1
R2 iš viso					19.1		19.1
Valstybinės reikšmės regioninė	R3	T1		10.3	20.8	0.3	31.4
		T1/T3/T4				3.6	3.6
		T2		6.8	6.7		13.5
		T2/T3			0.3		0.3
R3 iš viso				17.1	27.8	3.9	48.8
Valstybinės reikšmės regioninės trasos iš viso				17.1	61.3	28.9	107.3
Savivaldybės reikšmės	V101	T2	0.2			0.4	0.7
		T2/T3	0.2			0.9	1.1
		T2/T3/T4				1.5	1.5
V101 iš viso			0.4			2.8	3.2
Savivaldybės reikšmės	V102	T2/T3/T4				0.4	0.4
V102 iš viso						0.4	0.4
Savivaldybės reikšmės	V103	T2/T3				1.8	1.8
V103 iš viso						1.8	1.8
Savivaldybės reikšmės	V104	T2/T3				0.7	0.7
V104 iš viso						0.7	0.7
Savivaldybės reikšmės	V105	T2/T3	1.2				1.2

TRASOS			TRASOS ĮRENGIMO PAGRINDAS, km				BENDROJI SUMA, km
Reikšmė	Trasos numeris	Trasos tipas (žr. 1 pav.)	Bekelė	Krašto kelias	Rajoninis kelias	Vietinis kelias	
V105 Iš viso			1.2				1.2
Savivaldybės reikšmės	V106	T2				0.8	0.8
		T2/T3				0.4	0.4
V106 Iš viso						1.2	1.2
Savivaldybės reikšmės	V107	T2/T3				0.4	0.4
V107 Iš viso						0.4	0.4
Savivaldybės reikšmės	V108	T1/T3/T4				15.6	15.6
		T2/T3				1.1	1.1
		T2/T3/T4				0.8	0.8
V108 Iš viso						17.6	17.6
Savivaldybės reikšmės	V109	T2/T3				1.5	1.5
V109 Iš viso						0.9	0.9
Savivaldybės reikšmės	V110	T2				0.6	0.6
		T2/T3				0.9	0.9
		T2/T3/T4				0.5	0.5
V110 Iš viso						2.0	2.0
Savivaldybės reikšmės	V111	T2/T3				0.6	0.6
V111 Iš viso						0.6	0.6
Savivaldybės reikšmės	V112	T1/T3/T4				2.8	2.8
		T2/T3				0.7	0.7
		T2/T3/T4				1.6	1.6
V112 Iš viso						5.2	5.2
Savivaldybės reikšmės	V113	T1/T3/T4				0.9	0.9
		T2/T3/T4				0.9	0.9
V113 Iš viso						1.7	1.7
Savivaldybės reikšmės	V115	T1/T3/T4				0.5	0.5
V115 Iš viso						0.5	0.5
Savivaldybės reikšmės	V117	T2/T3			0.7		0.7
		T2/T3/T4				1.9	1.9
V117 Iš viso					0.7	1.9	2.5
Savivaldybės reikšmės	V118	T1/T3/T4				11.6	11.6
		T2/T3/T4			1.1		1.1
V118 Iš viso					1.1	11.6	12.8
Savivaldybės reikšmės	V119	T1/T3/T4				6.8	6.8
V119 Iš viso						6.8	6.8
Savivaldybės reikšmės	V120	T1/T3/T4				1.1	1.1
V120 Iš viso						1.1	1.1
Savivaldybės	V121	T1/T3			6.2		6.2

TRASOS			TRASOS ĮRENGIMO PAGRINDAS, km				BENDROJI SUMA, km
Reikšmė	Trasos numeris	Trasos tipas (žr. 1 pav.)	Bekele	Krašto kelias	Rajoninis kelias	Vietinis kelias	
reikšmės		T1/T3/T4				11.9	11.9
		T2/T3			0.7		0.7
		T2/T3/T4				1.5	1.5
V121 Iš viso					6.9	13.4	20.3
Savivaldybės reikšmės	V122	T1		6.7			6.7
		T1/T3/T4				1.1	1.1
		T2		0.3			0.3
V122 Iš viso				6.9		1.1	8.0
Savivaldybės reikšmės	V123	T1		19.2			19.2
		T1/T3			25.5		25.5
		T2		2.7			2.7
		T2/T3			3.5		3.5
V123 Iš viso				21.9	29.0		50.9
Savivaldybės reikšmės	V124	T1/T3/T4				1.8	1.8
V124 Iš viso						1.8	1.8
Savivaldybės reikšmės	V125	T1		4.7			4.7
		T1/T3			12.0		12.0
		T2		0.3			0.3
		T2/T3			5.5	2.6	8.2
V125 Iš viso				5.0	17.6	2.6	25.2
Savivaldybės reikšmės	V126	T1/T3			2.9		2.9
		T2/T3			0.4		0.4
V126 Iš viso					3.2		3.2
Savivaldybės reikšmės	V127	T1/T3/T4				2.8	2.8
V127 Iš viso						2.8	2.8
Savivaldybės reikšmės	V128	T1/T3			3.5		3.5
		T1/T3/T4				4.0	4.0
		T2/T3			0.6		0.6
		T2/T3/T4				0.2	0.2
V128 Iš viso					4.1	4.2	8.3
Savivaldybės reikšmės	V129	T1		0.3			0.3
		T1/T3			8.2		8.2
		T1/T3/T4				11.8	11.8
V129 Iš viso				0.3	8.2	11.8	20.3
Savivaldybės reikšmės	V130	T1/T3			8.6		8.6
		T1/T3/T4				7.7	7.7
		T2		0.7			0.7
		T2/T3			4.7	1.3	6.0
V130 Iš viso				0.7	13.2	9.0	22.9
Savivaldybės reikšmės	V131	T2		0.8			0.8
		T2/T3			1.5	0.1	1.6

TRASOS			TRASOS ĮRENGIMO PAGRINDAS, km				BENDROJI SUMA, km
Reikšmė	Trasos numeris	Trasos tipas (žr. 1 pav.)	Bekelė	Krašto kelias	Rajoninis kelias	Vietinis kelias	
V131 Iš viso				0.8	1.5	0.1	2.4
Savivaldybės reikšmės	V132	T2/T3	1.9			0.5	2.4
V132 Iš viso			1.9			0.5	2.4
Savivaldybės reikšmės	V133	T2		0.3			0.3
		T2/T3				0.7	0.7
V133 Iš viso				0.3		0.7	1.0
Savivaldybės reikšmės	V134	T1		2.7			2.7
		T1/T3/T4				4.6	4.6
		T2		0.5			0.5
		T2/T3			1.2	1.3	2.5
		T2/T3/T4				1.4	1.4
V134 Iš viso				3.2	1.2	7.4	11.8
Savivaldybės reikšmės	V135	T2/T3			0.8		0.8
		T2/T3/T4				3.3	3.3
V135 Iš viso					0.8	3.3	4.2
Savivaldybės reikšmės	V136	T1/T2	0.5				0.5
		T2/T3				0.3	0.3
V136 Iš viso			0.5			0.3	0.8
Savivaldybės reikšmės	V137	T2/T3/T4				0.8	0.8
V137 Iš viso						0.8	0.8
Savivaldybės reikšmės	V138	T1		1.9			1.9
		T1/T3			13.1		13.1
		T2		2.8			2.8
V138 Iš viso				4.8	13.1		17.8
Savivaldybės reikšmės	V139	T1/T3			16.7		16.7
		T1/T3/T4				2.5	2.5
		T2/T3			1.5		1.5
V139 Iš viso					18.2	2.5	20.7
Savivaldybės reikšmės	V140	T1/T3/T4				2.9	2.9
V140 Iš viso						2.9	2.9
Savivaldybės reikšmės	V141	T2	1.5		0.5		2.0
V141 Iš viso			1.5		0.5		2.0
Savivaldybės reikšmės trasos iš viso			5.6	43.8	119.3	122.9	291.7
BENDROJI SUMA			5.6	65.6	188.8	151.8	411.8

Techniniai dviračių trasų parametrai nustatomi rengiant planus/projektus ant topografinės nuotraukos ne smulkesniu kaip 1:2000 masteliu. Parenkant dviračių takų techninius parametrus reikia vadovautis STR 2.06.01 „Miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo sistemos“, STR 2.06.04

„Gatvės. Bendrieji reikalavimai“, KTR 1.01 „Automobilių keliai“ ir R PDTP 12 „Pėsčiųjų ir dviračių takų projektavimo rekomendacijos“.

3.2. DVIRAČIŲ TRASŲ PLĖTROS PRIORITETAİ

Specialiuoju planu suformuotas dviračių takų tinklas, apimantis visą savivaldybės teritoriją. Infrastruktūros kūrimas šiam tinklui pareikalaus didelių finansinių ir laiko investicijų. Siekiant, kad pradinės investicijos duotų kuo didesnę naudą, tikslinga nustatyti trasų įrengimo prioritetus. Išskiriami trys prioritetai. Pirmajam prioritetui priskiriamos trasos, kurių realizavimas palies daugiausiai vartotojų ir tokiu būdu bus gaunamas didžiausias pradinis efektas: padidės dviratininkų, srautai, sumažės eismo nelaimių, pagerės aplinkos būklė, sumažės privataus transporto naudojimas. Šiam prioritetui priskiriamos trasos ir jų atkarpos, išdėstytos Ignalinos ir Dūkšto miestuose ir Mielagėnų, Tverečiaus ir Rimšės miesteliuose. Šios trasos didžiąja dalimi atlieka susisiekimo funkciją. Pirmajam prioritetui priskiriamos ir neilgos rekreacinės trasos išsidėsčiusios šalia paminėtų gyvenamųjų vietovių. Antrajam prioritetui priskiriama tarptautinė ir visos regioninės trasos. Trečiajam prioritetui priskiriamos likusios, aukštesniems prioritetams nepriskirtos, trasos. Trasų prioritetai pateikti dviračių takų plėtros prioritetų scheme.

6 lentelė. Ignalinos raj. sav. dviračių trasų ilgiai pagal prioritetus ir trasos reikšmę.

Prioritetas	Trasų ilgiai, km			
	Valstybinės reikšmės tarptautinė	Valstybinės reikšmės regioninė	Savivaldybės reikšmės	Bendroji suma
1 Prioritetas		10.5	72.2	82.7
2 Prioritetas	12.7	96.8	20.6	130.1
3 Prioritetas			199.8	199.8
Bendroji suma	12.7	107.3	292.6	412.6

3.3. DVIRAČIŲ TRASŲ ŽENKLINIMAS

Dviračių trasų ženklavimas atliekamas vadovaujantis „Kelių eismo taisyklėmis“, „Kelio ženklų įrengimo ir vertikaliojo ženklavimo taisyklėmis“ bei „Kelių horizontaliojo ženklavimo taisyklėmis“.

Kiti pagrindiniai ženklavimo principai:

- Trasa turi būti paženklinta abiem kryptimis;
- Ženkluose turi būti nurodytas trasos numeris, važiavimo kryptis, vietovė ir atstumas iki jos, trasos pavadinimas;
- Trasą žymintįs ženklus rekomenduojama pakartotinai išdėstyti kas 500 – 1000 m, kad padėtų turistui orientuotis, kad jis vis dar yra pasirinktoje trasoje;
- Jeigu dviratininkas gali rinktis daugiau kaip vieną važiavimo kryptį, pagrindiniai ženklai statomi visose sankryžose;
- Rekomenduojama nurodyti kryptį ir atstumus iki pagrindinių susisiekimo, maitinimo, nakvynės, paslaugų, lankytinų objektų;

3.4. DVIRAČIŲ STATYMO VIETOS

Svarbus dviračių infrastruktūros elementas yra dviračių statymo vietos. Šis elementas itin svarbus miestuose, kur dviračių trasų tinklas didžiąja dalimi atlieka kasdienio susisiekimo funkciją. Šiame poskyryje pateikiamos rekomendacijos dviračių statymo vietų įrengimui Ignalinos ir Dūkšto mieste.

Dviračių statymas gali būti trumpalaikis ir ilgalaikis. Atitinkamai skiriasi dviračių statymo infrastruktūra.

Trumpalaikio dviračių statymo vietos privalo būti įrengtos:

- prie intensyviausiai visuomenės naudojamų viešųjų erdvių: atskirųjų želdynų (parkai, skverai, miesto sodai) ir sporto aikštynų.
- prie visų visuomeninės paskirties objektų (pvz., prekybos centrai, turgus, bankai, bažnyčia, kultūros centras, švietimo įstaigos, bibliotekos, sporto centrai, socialinės rūpybos įstaigos, paštas, savivaldybė, seniūnija, gydymo įstaigos, gaisrinė ir kt.);
- prie kitų svarbesnių traukos objektų (įvairaus dydžio įmonių ir įstaigų).

Trumpalaikio dviračių statymo vietos privalo būti aprūpintos dviračių statymo sistemomis, t.y. įranga skirta atremti ir prirakinti dviratį. Tokia įranga apima įvairius laikiklių ir stovų tipus, kurie gali būti skirti vienam ar keliems dviračiams, kurie gali būti aprūpinti integruota rakinimo įranga ar be jos. Patogiausi yra apverstos „U“ formos dviračių stovai, tvirtai įbetonuoti į pagrindą. Šie stovai turi būti įrengti taip, kad užtikrintų dviračio stabilumą ir prie stovo būtų galima prirakinti dviračio rėmą. Dviračių stovų skaičius gali būti nustatomas remiantis R20-00 „Dviračių transporto infrastruktūra“ [6].

Ilgalaikio dviračių statymo vietos privalo būti įrengtos šalia geležinkelio ir autobusų stočių. Šios vietos turi būti aprūpintos dviračių saugojimo įranga. Dviračiams statyti ilgą laiką ir siekiant geriau juos apsaugoti nuo vagystės gali būti įrengiamos įvairios dviračio laikymo sistemos: asmeninės saugyklos (garažai), kolektyvinės (visuomeninės) saugyklos bei prižiūrimi dviračių laikymo (saugojimo) centrai. Ignalinos ir Dūkšto miestų atveju rekomenduojama įrengti asmeninės saugyklas, kuriose gyventojai saugiai palikę dviratį galėtų kelionę tęsti viešuoju transportu.

4. PLANO ĮGYVENDINIMO PROGRAMA

1. Rengiant statinių projektus detalizuoti dviračių trasas, parinkti techninius parametrus ir komunikacinių koridorių ribas. Pirmenybė turi būti teikiama prioritetinėms trasoms (žr. 6 lentelę).
2. Parengti dviračių naudojimo susisiekimo poreikiams skatinimo programas ir jas įgyvendinti.
3. Parengti rinkodaros veiksmų planą dviračių turizmui savivaldybės teritorijoje populiarinti ir jį įgyvendinti.

5. INFORMACIJOS ŠALTINIAI

1. Kelių techninis reglamentas KTR 1.01:2008, Automobilių keliai“ (Žin., 2008, Nr. 9-322), patvirtintas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. sausio 9d. įsakymu Nr. D1-11/3-3;

2. Statybos techninis reglamentas STR 2.06.01:1999 „Miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo sistemos“ (Žin., 1999, Nr. 27-773), patvirtintas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 1999 m. kovo 2 d. įsakymu Nr. 61;
3. Dviračių transporto infrastruktūros plėtros specialiųjų planų rengimo taisyklės (rengiamos);
4. R PDTP 12 „Pėsčiųjų ir dviračių takų projektavimo rekomendacijos“ (Žin., 2012, Nr. 120-6057) patvirtintos Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos direktoriaus 2012 m. spalio 10 d. įsakymu Nr. V-294;
5. Mokymų programos leidinys „Dviračių turizmas Lietuvoje“;
6. R20-00 „Dviračių transporto infrastruktūra“ (Žin., 2000, Nr. 56-1670), patvirtintas Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2000 m. liepos 4 d. įsakymu Nr. 272;
7. Lietuvos statistikos departamentas;
8. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimas Nr. 1950 „Dėl kelių eismo taisyklių patvirtinimo“ (Žin., 2003, Nr. 7-263);
9. Saugaus eismo automobilių keliais įstatymas (Žin., 2000, Nr. 92-2883; 2007, Nr. 128-5213);

6. PRIEDAI

6.1. DVIRAČIŲ TRASŲ PLĖTROS PRIORITETŲ SCHEMA M 1:185 000



IGNALINOS SAVIVALDYBĖS TERITORIJOS DVIRAČIŲ INFRASTRUKTŪROS PLĖTROS SPECIALUSIS PLANAS

DVIRAČIŲ TRASŲ PLĖTROS PRIORITETŲ SCHEMA M 1:185 000



BRĖŽINIAI

- Sprendiniai M 1:50 000
- Sprendiniai. Ignalinos miesto teritorijos detalizacija M 1:5 000
- Sprendiniai. Dūkšto miesto teritorijos detalizacija M 1:5 000