|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | . |
|  | Lietuvos herbas |  |

**LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJA**

Biudžetinė įstaiga, Gedimino pr. 17, LT-01103 Vilnius, tel. +370 5 261 2363,

faks. +370 5 212 4335, el. p. sumin@sumin.lt.

Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188620589

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Lietuvos Respublikos Seimo  Peticijų komisijai |  | 2025-02- Nr.  Į 2025-01-28 Nr. S-2025-444 |
|  |  |  |

**DĖL NUOMONĖS PATEIKIMO**

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija (toliau – Susisiekimo ministerija) pagal kompetenciją išnagrinėjo Jūsų 2025 m. sausio 28 d. raštą[[1]](#footnote-1), kuriame prašoma pateikti nuomonę dėl peticijoje[[2]](#footnote-2) išdėstytų reikalavimų.

Susisiekimo ministerija, siekdama užtikrinti eismo dalyvių saugumą, atsižvelgdama į eismo įvykių statistinius duomenis, taip pat dviračių ir pėsčiųjų eismo infrastruktūros planavimo ir projektavimo principus, nepritaria peticijoje nurodytam reikalavimui panaikinti Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo (toliau – Įstatymas) 171 straipsnio 4 dalies 5 punkte įtvirtintą draudimą elektrinių mikrojudumo priemonių vairuotojams važiuoti per pėsčiųjų perėjasdėl šių priežasčių:

1. Įstatymo 2 straipsnio 50 dalyje nustatyta, kad „Pėsčiųjų perėja – pėsčiųjų perėjimo per kelią vieta, pažymėta nurodomaisiais kelio ženklais „Pėsčiųjų perėja“ ir ženklinimo linijomis arba tik kelio ženklais „Pėsčiųjų perėja“ <...>“.

Pėsčiųjų perėja yra išskirtinai pėstiesiems numatytas eismo organizavimo elementas, kuriame įprastai eismo dalyviai juda pėsčiomis, pėsčiųjų judėjimo greičiu. Elektrinių mikrojudumo priemonių vairuotojų, dviračių ir motorinių dviračių vairuotojų eismui per važiuojamąją kelio dalį (nenulipus nuo transporto priemonės) organizuoti yra specialiai skirtas ir Kelių eismo taisyklių[[3]](#footnote-3) 3 priedo 1.14 papunktyje nustatytas horizontalusis ženklinimas – dviračių pervaža – dvi lygiagrečios linijos, sudarytos iš kvadratų, žyminčios vietą, kur dviračių takas, dviračių juosta kerta važiuojamąją dalį. Esamas teisinis reglamentavimas leidžia dviratininkams ir elektrinių mikrojudumo priemonių vairuotojams kirsti važiuojamąją dalį nenulipant nuo transporto priemonės važiuojant per dviračių pervažą, taip apsaugant pėsčiuosius, sudaro patogias sąlygas dviračių ir elektrinių mikrojudumo priemonių eismui, o dviračių pervažos ženklinimas informuoja automobilių vairuotojus apie dviračių tako tęsinį, kuris kerta važiuojamąją dalį.

Atsižvelgiant į tai, Įstatymo 171 straipsnio 4 dalies 5 punkte nustatyta, kad elektrinių mikrojudumo priemonių vairuotojams draudžiama važiuoti per pėsčiųjų perėjas, o Kelių eismo taisyklių 64.9 papunktyje nustatyta, kad dviračių vairuotojams draudžiama kirsti važiuojamąją dalį važiuojant pėsčiųjų perėjomis. Nurodyti draudimai įtvirtinti siekiant užtikrinti pėsčiųjų eismo saugą pėsčiųjų perėjoje (padidinto pavojaus kelio vietoje) ir dviratininkų, motorinių dviračių ir elektrinių mikrojudumo priemonių vairuotojų saugumą jiems kertant važiuojamąją kelio dalį. Nesant Kelių eismo taisyklių 3 priedo 1.14 papunktyje nustatyto horizontaliojo ženklinimo, automobilių vairuotojai nėra įspėjami apie galimą dviračių eismą, kertantį važiuojamąją dalį. Kaip rodo eismo įvykių pėsčiųjų perėjose, kai susiduria automobiliai ir dviračiai, motoriniai dviračiai, elektrinės mikrojudumo priemonės, aplinkybės, dėl ženkliai didesnio nei pėsčiųjų išvystomo judėjimo greičio (artėjant prie pėsčiųjų perėjos) ir greitesnio kliūties sudarymo pėsčiųjų perėjos prieigose, automobilių vairuotojai netenka galimybės laiku sureaguoti į minėtas transporto priemones ir sustabdyti vairuojamą transporto priemonę.

Pėsčiųjų perėja ypatingai jautri vieta eismo saugumo prasme, kadangi pėsčiųjų perėjos prieigose susikoncertuoja didelis pėsčiųjų, dviračių, elektrinių mikrojudumo priemonių ir kitų transporto priemonių kiekis, todėl siekiant eismo saugumo tikslinga skirtingas eismo dalyvių grupes ir jų srautus atskirti. Susisiekimo ministerijos nuomone, pėsčiųjų perėjomis važiuojant dviratininkams, elektrinių mikrojudumo priemonių vairuotojams nėra užtikrinami pėsčiųjų (ypač senjorų, vaikų, neįgaliųjų ar pėsčiųjų su vaikiškais vežimėliais ir kt.) saugumo interesai, nes pėstieji turi išsitekti sąlyginai nedideliame pėsčiųjų perėjos plote ir per ribotą laiką saugiai prasilenkti su greta važiuojančiomis dviratėmis ir kitomis transporto priemonėmis.

2. Pažymėtina, kad 1991 m. lapkričio 20 d. Lietuvos Respublika prisijungė prie Kelių eismo konvencijos, pasirašytos 1968 m. lapkričio 8 d. Vienoje (toliau – Kelių eismo konvencija), ir prie Kelio ženklų ir signalų konvencijos, pasirašytos 1968 m. lapkričio 8 d. Vienoje (toliau – Kelio ženklų ir signalų konvencija), bei įsipareigojo užtikrinti, kad nacionalinių teisės aktų (pavyzdžiui, Įstatymo, Kelių eismo taisyklių) nuostatos atitiktų abiejų konvencijų nuostatas. Pagal Kelio ženklų ir signalų konvencijos 27 straipsnio 4 dalį pėsčiųjų perėjas pageidautina ženklinti palyginti plačiais dryžiais, kurie eina lygiagrečiai su važiuojamosios dalies ašies linija (t. y. horizontalusis ženklinimas „zebras“). Pagal Kelio ženklų ir signalų konvencijos 27 straipsnio 5 dalį (su vėliausiais pakeitimais), norint paženklinti dviračių pervažą, turi būti naudojamos dvi brūkšninės linijos, sudarytos iš kvadratų (t. y. įprasta dviračių pervaža) arba lygiagretainių (pastarieji gali būti naudojami, jeigu dviračių pervaža kerta važiuojamąją dalį ne stačiu kampu). Iš šių Kelio ženklų ir signalų konvencijos nuostatų galima daryti išvadą, kad pėsčiųjų perėja ir dviračių pervaža yra du skirtingi dalykai ir atskiri skirtingų eismo dalyvių grupių eismui organizuoti naudojami eismo organizavimo sprendimai. Nei Kelių eismo konvencija, nei Kelio ženklų ir signalų konvencija nenurodo, kad pėsčiųjų perėja gali būti naudojama dviračių eismui, skirtingai nuo kitų nuostatų, kuriose numatyta tam tikra laisvė valstybėms pasirinkti jiems priimtiną eismo organizavimo būdą, pavyzdžiui, Kelių eismo konvencijoje nurodyta, kad dviračių takais galima leisti mopedų eismą ir pan.

Taigi, nacionalinių teisės aktų nuostatos, apibrėžiančios pėsčiųjų perėjos ir dviračių pervažos paskirtį iš esmės atitinka Kelių eismo konvencijos ir Kelio ženklų ir signalų konvencijos nuostatas dėl pėsčiųjų perėjų ir dviračių pervažų naudojimo.

3. Susisiekimo ministerijos nuomone, peticijoje pateikti eismo įvykių statistiniai duomenys nėra aktualūs. VšĮ Transporto kompetencijų agentūros duomenimis, pastaraisiais metais kasmet kildavo apie 70–80 eismo įvykių pėsčiųjų perėjose, kuriuose nukentėdavo per ją važiavę dviratininkai ar elektrinių mikrojudumo priemonių vairuotojai. Šiuose eismo įvykiuose apie 10 eismo dalyvių buvo sunkiai sužeisti. Eismo įvykių statistiniai duomenys pateikiami lentelėje Nr. 1.:

Lentelė Nr. 1. Pėsčiųjų perėjose įvykusių eismo įvykių (toliau lentelėje – EĮ) duomenys

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Metai** | **Iš viso EĮ** | **EĮ su dviratininkais** | **EĮ su elektrinių mikrojudumo priemonių vairuotojais** | **Sunkiai sužeisti dviratininkai** | **Sunkiai sužeisti elektrinių mikrojudumo priemonių vairuotojai** |
| 2020 | 44 | 33 | 11 | 2 | 0 |
| 2021 | 69 | 36 | 33 | 1 | 3 |
| 2022 | 82 | 47 | 35 | 8 | 2 |
| 2023 | 77 | 45 | 32 | 5 | 6 |
| 2024 | 88 | 56 | 32 | 7 | 3 |

Atkreiptinas dėmesys į tai, kad važiuojant pėsčiųjų perėja ir pažeidžiant Kelių eismo taisyklių reikalavimus 2021 m. žuvo dviratininkas, o 2023 m. – elektrinės mikrojudumo priemonės vairuotojas. Nurodyti eismo įvykiai, kurių metu nukentėjo dviratininkai ir elektrinių mikrojudumo priemonių vairuotojai įvyko nepaisant teisės aktuose nustatyto draudimo važiuoti per pėsčiųjų perėjas. Darytina išvada, kad leidus minėtiems eismo dalyviams važiuoti per pėsčiųjų perėjas eismo įvykių ir nukentėjusių juose skaičius nesumažės, o priešingai, labiausiai tikėtina padidės. Peticijoje pateikti duomenys, kad leidimas dviratininkams ir elektrinių mikrojudumo priemonių vairuotojams kirsti važiuojamąją kelio dalį pėsčiųjų perėjomis yra „saugus“ neatitinka tikrovės. VšĮ Transporto kompetencijų agentūros surinkti statistiniai duomenys, patvirtina faktą, kad Kelių eismo taisyklių reikalavimų nepaisymas ir važiavimas per pėsčiųjų perėjas sukelia pavojingas situacijas ir eismo įvykius, kuriuose sužeidžiami eismo dalyviai.

4. 2024 m. susisiekimo ministras patvirtino naujas Dviračių ir pėsčiųjų eismo infrastruktūros planavimo ir projektavimo taisykles (toliau – Taisyklės)[[4]](#footnote-4). Taisyklės nustato dviračių ir pėsčiųjų eismo infrastruktūros planavimo ir projektavimo reikalavimus Lietuvos Respublikos teritorijoje. Taisyklės suderintos su Lietuvos dviratininkų bendrija, Vilniaus, Kauno, Klaipėdos savivaldybėmis bei Lietuvos savivaldybių asociacija ir kitomis suinteresuotomis institucijomis. Taisyklės parengtos remiantis užsienio šalių gerąja praktika. Be kitų dviračių transporto infrastruktūros planavimo nuostatų Taisyklės nustato, kad dviračių infrastruktūra rekomenduojama atskirti nuo pėsčiųjų infrastruktūros[[5]](#footnote-5). Vienas iš dviračių transporto infrastruktūros planavimo principų yra Saugumo principas[[6]](#footnote-6), kuris orientuotas būtent į šios transporto priemonės vairuotojus, siekiant apsaugoti dviračio vairuotoją nuo konfliktinių situacijų su kitais eismo dalyviais ir pagerinti dalyvavimo viešajame eisme sąlygas. Taisyklės pateikia visą eilę eismo organizavimo sprendinių, pagal kuriuos dviratininkų eismas kertant važiuojamą dalį planuojamas per dviračių pervažą, o pėsčiųjų eismas organizuojamas pėsčiųjų perėjomis.

Taigi, dviračių, motorinių dviračių, elektrinių mikrojudumo priemonių eismui planuojama infrastruktūra yra atskirta nuo pėsčiųjų. Eismo saugumo prasme nepriimtina, kad atsižvelgiant į geriausias kitų valstybių praktikas Taisyklės rekomenduoja planuojant ir įrengiant dviračių ir pėsčiųjų infrastruktūrą atskirti šių eismo dalyvių srautus, o pagal peticijoje pateiktus pasiūlymus (keičiant Įstatymą) tuos srautus siūloma apjungti pėsčiųjų perėjose.

5. Susisiekimo ministerija nuomone, patogesnių ir saugesnių sąlygų dviračių ir elektrinių mikrojudumo priemonių vairuotojams tikslinga siekti įrengiant ir plečiant jiems skirtą kelių infrastruktūros tinklą. Pažymėtina, kad kelio savininkams (miestuose – savivaldybėms) tinkamai įrengus dviračių infrastruktūrą keliuose (įrengiant dviračių takus, dviračių juostas, dviračių pervažas, atskiriant pėsčiųjų ir dviratininkų eismo srautus), dviračių važiavimo pėsčiųjų perėjomis klausimas tampa visiškai neaktualus.

Apibendrinus Rašte išvardytus argumentus, Susisiekimo ministerija peticijoje nurodytiems pasiūlymams dėl Įstatymo 171 straipsnio 4 dalies 5 punkto keitimo nepritaria.

Susisiekimo ministras Eugenijus Sabutis

Jonas Drunga, tel. +370 653 82040, el. p. [jonas.drunga@sumin.lt](mailto:jonas.drunga@sumin.lt)

Andrius Karnilavičius, tel. +370 659 15833, el. p. [andrius.karnilavicius@sumin.lt](mailto:andrius.karnilavicius@sumin.lt)

1. Lietuvos Respublikos Seimo Peticijų komisijos 2025 m. sausio 28 d. raštas Nr. S-2025-444 „Dėl nuomonės pateikimo“. [↑](#footnote-ref-1)
2. 2025 m. sausio 19 d. peticija „Dėl Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo pakeitimo – dėl leidimo dviratininkams važiuoti per pėsčiųjų perėjas“. [↑](#footnote-ref-2)
3. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimas Nr. 1950 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo“. [↑](#footnote-ref-3)
4. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2024 m. lapkričio 26 d. įsakymas Nr. 3-415 „Dėl dviračių ir pėsčiųjų eismo infrastruktūros planavimo ir projektavimo taisyklių patvirtinimo“. [↑](#footnote-ref-4)
5. 9.2. dviračių vairuotojai turi būti apsaugoti nuo intensyvaus motorinių transporto priemonių eismo taikant fizinio atskyrimo priemones arba mažinant motorinių transporto priemonių greitį ir intensyvumą tuose keliuose ir gatvėse, kuriuose dviračių eismas organizuojamas važiuojamojoje dalyje; be to, dviratis yra transporto priemonė, todėl dviračių eismą rekomenduojama **fiziškai atskirti ir nuo pėsčiųjų eismo** (išskyrus atvejus, kai eismo dalyvių eismas gali vykti bendrame sraute, kaip numato Kelių eismo taisyklės [4.3]); [↑](#footnote-ref-5)
6. 10.3. Saugumo principu (orientuotu ne tik į eismo saugumą, bet ir į dviračio vairuotojo sveikatą, t. y. streso, teršalų bei triukšmo poveikio mažinimą): dviračių trasų tinkle turi būti užtikrintas dviračių vairuotojų ir kitų eismo dalyvių saugumas, sumažintos visos galimos grėsmės, kiek įmanoma stengiamasi išvengti greičio ir masės skirtumų, t. y. reikia vengti sąlyčio su intensyvaus motorinių transporto priemonių eismo keliais ir gatvėmis, vengti konfliktinių situacijų sankryžose, stengtis atskirti eismo dalyvių srautus, mažinti greitį eismo trajektorijų susikirtimo taškuose (tiek motorinių transporto priemonių, tiek dviračių), užtikrinti dviračių trasų atpažįstamumą ir vienodumą, taip sudarant aiškias eismo organizavimo sąlygas visiems eismo dalyviams. [↑](#footnote-ref-6)