



**LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS
PETICIJŲ KOMISIJA**

IŠVADA

**DĖL 2025-02-28 PETICIJOS NR. PC-11 DĖL PERVAŽŲ ĮRENGIMO IR NAUDOJIMO
TAISYKLIŲ PAKEITIMO**

2025-07-30
Vilnius

Lietuvos Respublikos Vyriausybės Peticijų komisija (toliau – Komisija) 2025 m. liepos 30 d. posėdyje iš esmės nagrinėjo peticiją (2025-02-28 Nr. PC-11) dėl Pervažų įrengimo ir naudojimo taisyklių pakeitimo ir priėmė sprendimą teikti Vyriausybei išvadą netenkinti pareiškėjo peticijoje išdėstytų prašymų ir siūlymų.

Pareiškėjas nurodo, kad Kelių eismo taisyklių 168 punkte nustatyta, jog, prieš pradėdamas judėti per geležinkelio pervažą ir judėdamas per ją, eismo dalyvis privalo vadovautis (be kita ko) užtvaro padėtimi ir šviesoforų signalais. Būna ir taip, kad užtvaras pakyla, o šviesoforo žiburiai neužgęsta. Jei vairuotojas vadovaujasi užtvaro padėtimi, tai pažeidžia šviesoforo signalo draudimą. Jei vairuotojas vadovaujasi šviesoforo signalu, tai pažeidžia užtvaro reikalavimą, nes jo padėtis leidžia įvažiuoti į pervažą ir draudžia stoviniuoti (Kelių eismo taisyklių 173.3 ir 173.7 papunkčiai).

Pervažų įrengimo ir naudojimo taisyklių, patvirtintų Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2005 m. sausio 27 d. įsakymu Nr. 3-36 „Dėl Pervažų įrengimo ir naudojimo taisyklių patvirtinimo“, 3.3 papunkčio nuostata „traukiniui išvažiavus iš pervažos, užkardai pakeliami automatiškai, tuo metu pervažos šviesoforų raudoni žiburiai užgęsta“ ir 82 punkto nuostata „traukiniui visiškai pervažiavus pervažos ruožą, automatinių užtvarų užkardai pasikelia (atsidaro), o raudoni šviesoforų žiburiai užgęsta“ neužtikrina užkardo padėties ir šviesoforo signalo keitimo tinkamo eiliškumo.

Pareiškėjas siūlo įpareigoti susisiekimo ministrą pakeisti Pervažų įrengimo ir naudojimo taisykles – nustatyti, kad pirmiau užgęsta šviesoforo raudoni žiburiai, po to pakyla užtvarų užkardai.

Sprendimas priimtas įvertinus pareiškėjo peticijoje pateiktų prašymų ir siūlymų teisėtumą, pagrįstumą, tikslingumą, naudingumą, atitiktį teisėkūros principams ir jų įgyvendinimo galimybes, taip pat atsižvelgta į Susisiekimo ministerijos išvadoje pateiktus

argumentus, Komisijos posėdyje išklausius pareiškėją ir institucijų atstovus. Argumentai pateikiami šioje išvadoje.

Ministerijos teigimu, saugų transporto priemonių ir pėsčiųjų eismą per geležinkelio pervažą užtikrinanti priemonė yra šviesoforo signalas, kuriuo visi kelių eismo dalyviai turi vadovautis, neatsižvelgiant į tai, ar yra pagalbinės techninės priemonės – užtvarai, ar jų nėra. Atitinkamai, kai geležinkelio pervažoje įrengta šviesoforų signalizacija, transporto eismą per geležinkelio pervažą leidžia arba draudžia atitinkami šviesoforo signalai, o užtvaras yra skirtas geležinkelio pervažai atitverti nuo transporto priemonių ir (ar) pėsčiųjų. Taip papildoma technine priemone – užtvaru užtikrinama, kad per geležinkelio pervažą bus galima važiuoti tik tada, kai nėra jokių techninių apribojimų transporto gabarito zonoje, galinčių trukdyti transporto priemonėms saugiai važiuoti per geležinkelio pervažą.

Atkreiptinas dėmesys į tai, kad, užgesus eismą draudžiančiam šviesoforo signalui ir tik po to pakeliant geležinkelio pervažoje įrengto užtvaro užkardą, būtų sudaroma pavojinga galimybė transporto priemonėms pajudėti nuo „Stop“ linijos ir kliudyti ne gabarite esantį užtvarą. Nepakilus pagalbinei techninei priemonei – užtvarui į vertikalią padėtį, kyla rizika užlaikyti transporto priemonę pavojingoje geležinkelio pervažos zonoje, kai gretimam keliui prie geležinkelio pervažos gali artėti kitas traukinys ir jam paleidžiamas naujas signalizacijos įrenginių veikimo ciklas. Ši situacija darytų akivaizdžią neigiamą įtaką geležinkelių transporto eismo saugai ir keltų riziką žmonių gyvybėms.

Pervažų yra įvairių, net 4 kategorijų: pervažos geležinkelio stotyse, tarpstočiuose, aplinkkeliuose ir kt. Pervažų, kurios turi automatinius užtvarus yra tik 29 (antros kategorijos, kur yra automatiniai įrenginiai), o iš viso yra 550 pervažų. Didžiausia rizika eismo saugai kyla, kai pervaža įrengta dvikeliuose geležinkelio kelio ruožuose (t. y. du geležinkelio keliai) ir važiuoja priešpriešiniai traukiniai. Tokiu atveju turėtų būti perduodami du skirtingi signalai apie įvažiavusius į pervažos ruožą traukinius ir dėl šios priežasties perprogramuoti geležinkelio kelio signalizacijos sistemos įrenginių techninių galimybių nėra.

2024 m. buvo įgyvendintas 7 pervažų centralizuoto stebėjimo projektas: šios pervažos buvo filmuojamos ir sugeneruoti vaizdai važiavimo per pervažas realiai situacijai išsiaiškinti perduodami policijai. Kadangi nustatoma labai daug važiavimo per pervažas pažeidimų, aiškumo dėlei reikėtų Kelių eismo taisyklėse nustatyti, kad draudžiama įvažiuoti į pervažą ne tik kai užtvaras nuleistas, bet ir kai užtvaras kyla ir leidžiasi. Užtvarų pervažose ateityje tik daugės, nes tai yra papildoma saugumo priemonė.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, ir vadovaujantis Lietuvos Respublikos peticijų konstitucinio įstatymo 18 straipsnio 4 dalies 2 punktu, Komisijos išvada dėl peticijoje (2025-02-28 Nr. PC-11) išdėstytų prašymų ir siūlymų netenkinimo teikiama Vyriausybei.

Vadovaujantis Lietuvos Respublikos Vyriausybės Peticijų komisijos nuostatų, patvirtintų Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1999 m. spalio 4 d. nutarimu Nr. 1098 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės Peticijų komisijos sudarymo ir jos nuostatų patvirtinimo“, 37 punktu, rekomenduotina Susisiekimo ministerijai inicijuoti Kelių eismo taisyklių pakeitimą ir patikslinti kelių transporto priemonių eismo per geležinkelio pervažas reglamentavimą, taip pat apsvarstyti ir komunikacines / švietimo priemones, kurių tikslas – informuoti apie važiavimo per geležinkelio pervažas reikalavimus, t. y. kad įvažiuoti į geležinkelio pervažą galima tik visiškai pakilus užtvarui ir užgesus pervažos šviesoforų raudoniems žiburiams.

Komisijos pirmininkas

Andrius Dubinas