

LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖ

NUTARIMAS

**DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS SAUGAUS EISMO AUTOMOBILIŲ KELIAIS
ĮSTATYMO NR. VIII-2043 2, 17 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO
NR. XIII-4348**

2020 m.

d. Nr.

Vilnius

Vadovaudamasi Lietuvos Respublikos Seimo statuto 138 straipsnio 3 dalimi ir atsižvelgdama į Lietuvos Respublikos Seimo valdybos 2020 m. gegužės 21 d. sprendimo Nr. SV-S-1629 „Dėl įstatymų projektų išvadų“ 2 punktą, Lietuvos Respublikos Vyriausybė n u t a r i a:

Nepritarti Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo Nr. VIII-2043 2, 17 straipsnių pakeitimo įstatymo projektui Nr. XIII-4348 (toliau – Įstatymo projektas) dėl šių priežasčių:

1. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo (toliau – Įstatymas) 2 straipsnio 50 dalyje nustatyta, kad „pėsčiųjų perėja – perėjimo per važiuojamąją kelio dalį vieta, pažymėta kelio ženklais „Pėsčiųjų perėja“ ir ženklinimo linijomis arba tik kelio ženklais „Pėsčiųjų perėja“ <...>“.

Pėsčiųjų perėja yra išskirtinai pėstiesiems numatytas eismo organizavimo elementas, kuriame eismo dalyviai kerta važiuojamąją kelio dalį (toliau – važiuojamoji dalis) eidami. Dviratininkų eismui per važiuojamąją dalį (nenulipus nuo dviračio) organizuoti turi būti naudojamas Kelių eismo taisyklių, patvirtintų Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimu Nr. 1950 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo“ (toliau – Kelių eismo taisyklės), 3 priedo 1.14 papunktyje nustatytas horizontalusis ženklavimas – dviračių pervaža – dvi lygiagrečios linijos, sudarytos iš kvadratų, žyminčios vietą, kur dviračių takas, dviračių juosta kerta važiuojamąją dalį.

Atsižvelgiant į tai, Kelių eismo taisyklių 64.9 papunktyje nustatyta, kad dviračių vairuotojams draudžiama kirsti važiuojamąją dalį važiuojant pėsčiųjų perėjomis. Draudimas numatytas siekiant užtikrinti pėsčiųjų eismo saugą pėsčiųjų perėjoje (padidinto pavojaus kelio vietoje) ir dviratininkų saugumą jiems kertant važiuojamąją dalį. Nesant Kelių eismo taisyklių 3 priedo 1.14 papunktyje nustatyto horizontaliojo ženklinimo automobilių vairuotojai nėra išpėjami apie galimą dviračių eismą. Kaip rodo eismo įvykių pėsčiųjų perėjose, kai susiduria automobiliai ir dviračiai, aplinkybės, dėl gerokai didesnio nei pėsčiųjų išvystomo judėjimo greičio (artėjant prie pėsčiųjų perėjos) ir greitesnio kliūtis sudarymo pėsčiųjų perėjos prieigose automobilių vairuotojai netenka galimybės laiku sustabdyti vairuojamą transporto priemonę.

2. 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), ir įsipareigojo užtikrinti, kad nacionalinės 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 ženklavimas „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, tai reiškia, kad pėsčiųjų ir dviratininkų srautai, kurie kerta važiuojamąją dalį, turi būti atitinkamai išskirti. 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 priimtina eismo organizavimo būdą, pavyzdžiui, Kelių eismo konvencijoje numatyta, kad dviračių takais galima leisti mopedų eismą ir pan. Taigi, Įstatymo projekte siūlomi pakeitimai iš esmės iškreiptų Kelių eismo konvencijoje nustatytą eismo tvarką ir Kelio ženklų ir signalų konvencijoje nustatytą kelio ženklų ir horizontaliojo ženklinimo sistemą. Pažymėtina ir tai, kad nurodytose konvencijose įtvirtinta įpareigojančioji teisės norma naudoti pėsčiųjų perėją pėsčiųjų, o ne dviračių eismui, todėl nėra poreikio konvencijose nustatyti atskiros draudžiamosios teisės normos važiuoti dviračiu per pėsčiųjų perėją.

3. Įstatymo 1 straipsnyje įtvirtinta, kad „šis įstatymas nustato eismo saugumo automobilių keliais Lietuvos Respublikoje teisinius pagrindus, valstybės ir savivaldybių institucijų ir įstaigų pareigas įgyvendinant saugaus eismo politiką, eismo dalyvių mokymą, pagrindines eismo dalyvių, už kelių priežiūrą atsakingų asmenų, policijos, muitinės pareigūnų ir kitų tikrinančių pareigūnų teises ir pareigas, taip pat pagrindinius su transporto priemonių technine būkle, techninės būklės tikrinimu, transporto priemonių registravimu susijusius reikalavimus, eismo saugumo reikalavimus keliams, siekiant apsaugoti eismo dalyvių ir kitų asmenų gyvybę, sveikatą ir turtą, gerinti transporto ir pėsčiųjų eismo sąlygas“, o pagal Įstatymo 3 straipsnio 2 dalį eismo tvarką Lietuvos Respublikos teritorijoje nustato Kelių eismo taisyklės, kurias tvirtina Vyriausybė. Todėl, vadovaujantis Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo 3 straipsnio 2 dalyje nustatytais tikslingumo, efektyvumo ir sistemiškumo teisėkūros principais, išsamus ir detalus reglamentavimas dėl tam tikros eismo dalyvių grupės elgesio ir eismo tvarkos specifinėje eismo situacijoje turi būti nustatytas Kelių eismo taisyklėse.

4. Išanalizavus Eismo įvykių informacinėje sistemoje užregistruotų 2017, 2018 ir 2019 metų eismo įvykių, kuriuose dalyvavo dviračių ar motorinių dviračių (tarp jų ir vadinamųjų elektrinių paspirtukų) vairuotojai ir žuvo arba buvo sužeisti žmonės, aplinkybes (automatiniu būdu duomenys apie susidūrimus su pėsčiųjų perėja važiuosiais dviračiais ar motoriniais dviračiais nerenkami), nustatyta, kad 2017 m. pėsčiųjų perėjose įvyko 27 susidūrimai su per pėsčiųjų perėją važiuosiomis šios rūšies transporto priemonėmis (1 žmogus žuvo, 26 sužeisti), 2018 m. – 25 susidūrimai (26 žmonės sužeisti), 2019 m. – 37 susidūrimai (37 žmonės sužeisti). Pažymėtina, kad 2019 m. įvykę susidūrimai su per pėsčiųjų perėją važiuosiais dviračiais ar motoriniais dviračiais sudarė 14 proc. visų 2019 m. įvykusių susidūrimų su dviračiais, kai eismo įvykio metu buvo sužeisti dviračių vairuotojai.

5. Leidus dviratininkams važiuoti pėsčiųjų perėjomis nebūtų užtikrinti kai kurių pėsčiųjų grupių – senjorų, vaikų, neįgaliųjų ar pėsčiųjų su vaikiškais vežimėliais ir kt. – saugumo interesai, nes pėstieji turėtų išsitenkti sąlyginai nedideliame pėsčiųjų perėjos plote ir per ribotą laiką saugiai prasilenkti su greta važiuojančiomis dviratėmis transporto priemonėmis. Tokia Įstatymo projektu siūloma nustatyti eismo tvarka, priešingai nei nurodoma Įstatymo projekto aiškinamajame rašte, sukurs konfliktines situacijas tarp eismo dalyvių ir nepagerins eismo saugos.

6. Siūlymas vietoj dviračių pervažų įrengimo leisti dviračių eismui naudoti pėsčiųjų perėjas neatitinka 2011 m. rugsėjo 27 d. Europos Parlamento rezoliucijoje dėl 2011–2020 m. Europos kelių eismo saugos (2010/2235(INI) išdėstytų tikslų siekti dviračių takų tinklo plėtros ir raginimams Europos Sąjungos valstybėms narėms ir kelių savininkams pasirūpinti tinkamai suprojektuota nemotorinių transporto priemonių infrastruktūra (58 ir 72 punktuose pateikti raginimai: „<...> projektuojant ir remontuojant kelius labiau atsižvelgti į infrastruktūros priemones, skirtas dviratininkų ir pėsčiųjų apsaugai, pvz., atskirti skirtingų rūšių transporto eismą, plėsti dviračių takų tinklus ir šalinti kliūtis bei įrengti perėjas pėstiesiems“; „<...> pasirūpinti tinkamai

suprojektuota infrastruktūra, kuria būtų padidinta sauga tuo, kad ji visa būtų gerai paženklinta ir gerai apšviesta tam, kad būtų patogesnė eismo dalyviams, ypač motociklininkams ir dviratininkams“).

7. Dviratininkų eismo sąlygos turėtų būti gerinamos įrengiant ir plečiant jiems skirtą infrastruktūros tinklą – pradedant nuo minimalių išlaidų reikalaujančių dviračių eismo organizavimo objektų – dviračių pervažų įrengimo ir baigiant sudėtingesniais dviračių takų ir dviračių juostų tiesimo projektais. Svarbu užtikrinti, kad dviratininkams skirta infrastruktūra nebūtų fragmentinė, kai dviratininkui dalį kelio reikia važiuoti važiuojamąja dalimi, kelkraščiu, o kitą dalį – šaligatviu arba, kaip siūloma Įstatymo projekte, – pėsčiųjų perėja ir tik nedidelę dalį kelio naudotis nutiestais dviračių takais ar dviračių juostomis. Siūlomais Įstatymo pakeitimais nesąmoningai sudaromos galimybės kelio savininkams (miestuose – savivaldybėms) atsisakyti dviračių takų plėtros ir dviračių eismą organizuoti pėstiesiems skirta infrastruktūra (šaligatviais, pėsčiųjų perėjomis ir pan.), nes toks eismo organizavimo būdas gerokai pigesnis, tačiau ilgalaikėje perspektyvoje visiškai netikslingas, nedarnus ir nepriimtinas eismo saugumo požiūriu. 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 neaktualus.

8. Įstatymo projektu siūlomas teisinis reguliavimas neatitinka darnaus judumo miestuose gerosios praktikos ir principų dėl dviračių takų tinklo plėtros ir eismo saugos užtikrinimo, nes siūloma eismo tvarka neskatinama dviračių infrastruktūros plėtra ir neužtikrinama eismo sauga pėsčiųjų perėjose.

9. Įstatymo projekto aiškinamajame rašte nurodoma, kad „Įstatymo projektu siekiama važiavimą dviračiu, motoriniu dviračiu padaryti patrauklesnį ir patogesnį <...>“. Dviračių populiarumas ir žmonių apsisprendimas naudotis dviračiais nepriklauso nuo to, ar dviratininkui reikės kirsti važiuojamąją dalį jam skirta dviračių pervažą, ar, kaip siūloma Įstatymo projekte, pėsčiųjų perėja. Eismo saugos požiūriu nepriimtina didesnio dviračių transporto populiarumo siekti atsisakant reikalavimų, užtikrinančių eismo saugą, ir rizikuojant eismo dalyvių gyvybe ar sveikata. Kaip rodo kitų valstybių patirtis, dviračių transporto populiarumas ir eismo saugos reikalavimai yra suderinami ir vienas kitam netrukdo tinkamai įrengiant naują ar rekonstruojant esamą kelių infrastruktūrą, mažinant konfliktinių taškų skaičių ir priimant šiuolaikiškus eismo organizavimo sprendimus keliuose.

Ministras Pirmininkas

Susisiekimo ministras