



**LIETUVOS RESPUBLIKOS SEIMO NARYS  
LAURYNAS KASČIŪNAS**

Gedimino pr. 53, LT-01109 Vilnius, Lietuva Tel.: (8~5) 239 6983

El. p.: laurynas.kasciunas@lrs.lt

Lietuvos Respublikos Ministrui Pirmininkui  
Sauliui Skverneliui

2019-07-15

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministrui  
Rokui Masiuliui

Lietuvos automobilių kelių direkcijai  
Prie Susisiekimo ministerijos

Lietuvos kelių policijos tarnybai

**DĖL VALSTYBINĖS SAUGAUS EISMO GERINIMO PROGRAMOS „VIZIJA – NULIS“**

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija yra parengusi ir įregistravusi Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl valstybinės saugaus eismo gerinimo programos „Vizija – nulis“ patvirtinimo“ projektą Nr. 19-3. Šios programos vizija – iki 2050 m. pasiekti nulį žuvusiųjų kelių transporte, o strateginis tikslas – iki 2030 m. žuvusiųjų kelių transporte sumažinti 50 proc., palyginti su 2018 m.

Pasak programos rengėjų, nors pirmąjį 2019-ųjų pusmetį, palyginus su praėjusiais metais, žuvusiųjų Lietuvos keliuose sumažėjo, tačiau pačių eismo įvykių ir juose nukentėjusių žmonių tik padaugėjo. Nurodoma, kad pagrindine avarių priežastimi ir toliau išlieka per didelis ir nesaugus greitis, todėl ketinama įvesti baudas net viršijusiems greitį 1 km/val., o rajoniniuose ir krašto keliuose jį reikšmingai sumažinti.

Tai reiškia, kad už leistino greičio iki 10 km/h viršijimą būtų taikoma administracinė atsakomybė, o ne įspėjimas, kaip kad yra pagal šiuo metu galiojančią tvarką. Kitaip tariant tolerancija bus sumažinta iki minimumo.

Kalbant apie leistino greičio mažinimą krašto keliuose, užsimenama, kad daugelyje tokių kelių greitis turėtų būti mažinamas nuo 90 iki 70 km/h.

Tačiau, deja, tokie utopiniai siūlymai yra bukos policinės priemonės, kurios labiau panašios į bandymą pasipinigauti. Siūlomose priemonėse visiškai neįvertinama automobilių spidometrų ir greičio matuoklių paklaidos. Visą laiką važiuoti 1 km/h tikslumu praktiškai neįmanoma, ypačiai miestuose. Tai reiškia, kad nenorintiems rizikuoti eismo dalyviams, pavyzdžiui, miestuose teks

laikytis ne 50 km/h, o arčiau 40 km/h greičio. Dėl lėtės visas automobilių srautas, bus patiriamos didesnės laiko sąnaudos. O tai reiškia ir didesnius nuostolius. Būtų nesusipratimas, kada būtų pradėti masiškai bausti 1–5 km/h leistiną greitį viršijantys eismo dalyviai, kai piktybiniai Kelių eismo taisyklių (toliau – KET) pažeidėjai miestuose iki šiol nevengia „lakstyti“ 100 km/greičiu. Vargu, ar tokios siūlomos priemonės pakeistų pastarųjų elgesį. Nors prioritetai turėtų būti orientuoti būtent į tokią kategoriją. Taip pat racionaliau būtų įspėjimo ribą sumažinti iki 5km/h.

Plačiau kalbant apie tolerancijos greičio viršijimui mažinimą ir turint omeny, kad ne vienas vairuotojas, ypač užmiesčio keliuose, važiuoja 10 km/h greičiau nei leistinas greitis, įspėjimą ribą tikslinga mažinti tuo atveju, jeigu lygiagrečiai būtų didinami maksimalūs važiavimo greičiai keliuose, nes dabartiniai ribojimai likę nuo sovietmečio. Specialistų teigimu, šalies magistraliniuose keliuose yra ruožų kuriuose leistiną greitį galima didinti nuo 130 iki 150 km/h, krašto keliuose – nuo 90 iki 100 km/h.<sup>1</sup> Keliuose daugėja naujų ar apynaujų automobilių, kurie yra pakankamai galingi, turi daugybę elektroninių saugos sistemų ir kuriais ganėtinais saugu važiuoti dideliais greičiais.

Lyginant su kitomis Europos šalimis, pavyzdžiui, Lenkijos automagistralėse maksimalus leistinas greitis lengviesiems automobiliams yra 140 km/h, dvipusio eismo greitkeluose be skiriamosios juostos ir keliuose su skiriamąja juosta ir ne mažiau kaip dviem eismo juostomis kiekviena kryptimi – 100, greitkeluose su skiriamąja juosta – 120 km/h, ne gyvenvietėse/kituose keliuose – 90 km/h, gyvenvietėse – 50, 60 km/h.<sup>2</sup> Vokietijos automagistralėse ir greitkeluose greitis neribojamas, bet ne mažesnis kaip 130 km/h, ne gyvenvietėse nustatytas maksimalus greitis ribojamas iki 100 km/h, gyvenvietėse – iki 50 km/h.<sup>3</sup>

Be abejo, siekiant didinti maksimalius važiavimo greičius, svarbu užtikrinti gerą kelių infrastruktūros kokybę. Kelių kokybės auditas parodė, kad apie 60 proc. asfaltuotų kelių – nekokybiški. Todėl kelių infrastruktūros gerinimui taip, kad ji atitiktų reikalavimus važiavimui didesniais greičiais nei dabar turi būti skiriamas deramas dėmesys ir finansavimas.

Taip pat būtina reformuoti vairuotojų mokymo sistemą, kas Valstybinės saugaus eismo gerinimo programos „Vizija – nulis“ projekte nėra akcentuota. Nes dabar iš esmės būsimeji vairuotojai išmokomi tik išlaikyti vairavimo egzaminą. Daugiausia į eismo įvykius patenka, jauni, nepatyrę vairuotojai. Bet tam įtakos turi ir jų parengimas.

<sup>1</sup>Vytenis Radžiūnas, „Kodėl magistralėje važiuojame iki 130 km/h, jei galėtume 150 km/h?“ LRT.lt, 2015 m. vasario 17 d., <<https://www.lrt.lt/naujienos/lietuvoje/2/93046/kodel-magistraleje-vaziuojame-iki-130-km-h-jei-galetume-150-km-h>> [Žiūrėta 2019-07-15].

<sup>2</sup> Europos Komisija, Transportas, Saugus eismas, <[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/going\\_abroad/poland/speed\\_limits\\_lt.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/poland/speed_limits_lt.htm)> [Žiūrėta 2019-07-15].

<sup>3</sup> Europos Komisija, Transportas, Saugus eismas, <[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/going\\_abroad/germany/speed\\_limits\\_lt.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/germany/speed_limits_lt.htm)> [Žiūrėta 2019-07-15].

Praktinis visų vairuotojų turi būti rengimas turėtų būti vykdomas specialiuose autodromuose su slidžiomis trasomis, į mokymo programas įtraukiant ekstremalaus vairavimo kursus, taip pat:

- važiavimą įvairiu greičiu, apsisukimą ir posūkių atlikimą ribotame plote, vairavimą vingiais į priekį;
- važiavimą įvairiu greičiu atbuline eiga, apsisukimą ir posūkių atlikimą ribotame plote, vairavimą vingiais, atsigręžus ir neatsigręžus (naudojantis tik galinio vaizdo veidrodėliais);
- stabdymą važiuojant įvairiais greičiais;
- stabdymą važiuojant įvairiais greičiais atbuline eiga;
- važiavimą apvažiuojant stacionarias kliūtis įvairiu greičiu;
- važiavimą atbuline eiga apvažiuojant stacionarias kliūtis įvairiu greičiu, atsigręžus ir neatsigręžus (naudojantis tik galinio vaizdo veidrodėliais).

To privalomai dabartinėse vairuotojų mokymo programose nėra. Be to, praktinių vairavimo įgūdžių patikrinimas galėtų būti atliekamas periodiškai – pavyzdžiui, vairuotojui norint pasikeisti baigusį galioti vairuotojo pažymėjimą. Tam galėtų būti naudojami ir pažangūs vairavimo stimulatoriai. Reformavus vairuotojų rengimo sistemą, būtų įmanoma pasiekti, kad vairuotojai mokėtų saugiai ir atsakingai vairuoti ir važiuodami dideliais greičiais.

Taigi, mažinant avaringumą keliuose, reikėtų pradėti nuo piktybinių KET pažeidėjų pažabojimo, kelių infrastruktūros kokybės gerinimo, kas leistų didinti važiavimo greičius, vairuotojų mokymo sistemos reformos, o ne kurti visiems žmonėms gyvenimą apsunkinančias utopijas.

Seimo narys



Laurynas Kasčiūnas