

**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 Vyriausybės
Peticijų komisijai2025-03- Nr.
Į 2025-02-17 Nr. P33-10
2025-02-14**DĖL NUOMONĖS PATEIKIMO**

Lietuvos Respublikos susisieikimo ministerija (toliau – Susisieikimo ministerija) pagal kompetenciją išnagrinėjo Jūsų 2025 m. vasario 17 d. raštą¹, kuriame prašoma pateikti nuomonę dėl Mariaus Kučinsko kreipimesi² (toliau – Kreipimasis) išdėstytų reikalavimų, ir susipažino su Mariaus Kučinsko 2025 m. vasario 14 d. raštu, kuriuo buvo papildytas Kreipimasis.

Susisieikimo ministerija, siekdama užtikrinti eismo dalyvių saugumą, atsižvelgdama į eismo įvykių statistinius duomenis, taip pat dviračių ir pėsčiųjų eismo infrastruktūros planavimo ir projektavimo principus, nepitaria Kreipimesi nurodytam reikalavimui panaikinti Kelių eismo taisyklių³ 64.9 ir 66⁹.5 papunkčiuose įtvirtintą draudimą tiek dviračių vairuotojams, tiek elektrinių mikrojudumo priemonių vairuotojams kirsti važiuojamąją dalį važiuojant pėsčiųjų perėjomis:

1. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo (toliau – Įstatymas) 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. Dviračių, motorinių dviračių ir elektrinių mikrojudumo priemonių vairuotojų eismui per važiuojamąją kelio dalį (nenulipus nuo transporto priemonės) organizuoti yra specialiai skirtas ir Kelių eismo taisyklių 3 priedo 1.14 papunktyje nustatytas horizontalusis ženklinimas – dviračių pervažas – dvi lygiagrečios linijos, sudarytos iš kvadratų, žyminčios vietą, kur dviračių takas, dviračių juosta kerta važiuojamąją dalį. Esamas teisinis reglamentavimas leidžia dviratininkams, elektrinių mikrojudumo priemonių vairuotojams kirsti važiuojamąją dalį nenulipant nuo transporto priemonės važiuojant per dviračių pervažą, taip apsaugant pėsčiuosius, sudaro patogias sąlygas dviračių, elektrinių mikrojudumo priemonių eismui, o dviračių pervažos ženklinimas informuoja automobilių vairuotojus apie dviračių tako tęsinį, kuris kerta važiuojamąją dalį.

Nesant Kelių eismo taisyklių 3 priedo 1.14 papunktyje nustatyto horizontaliojo ženklinimo, automobilių vairuotojai nėra išpėjami apie galimą dviračių eismą, kertantį važiuojamąją dalį. Kaip rodo eismo įvykių aplinkybės, pėsčiųjų perėjose, kai susiduria automobiliai ir dviračiai, motoriniai dviračiai, elektrinės mikrojudumo priemonės, dėl ženkliai didesnio nei pėsčiųjų išvystomo judėjimo greičio (artėjant prie pėsčiųjų perėjos) ir greitesnio kliūtis sudarymo pėsčiųjų perėjos prieigose,

¹ Lietuvos Respublikos Vyriausybės Peticijų komisijos 2025 m. vasario 17 d. raštas Nr. P33-10 „Dėl Mariaus Kučinsko kreipimesi išdėstytų prašymų ir siūlymų“.

² Mariaus Kučinsko 2025 m. sausio 17 d. kreipimasis „Dėl Kelių eismo taisyklių pakeitimo – dėl leidimo dviratininkams važiuoti per pėsčiųjų perėjas“.

³ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimas Nr. 1950 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo“.

automobilių vairuotojai gali nespėti laiku sureaguoti į minėtas transporto priemones ir sustabdyti vairuojamą transporto priemonę.

Pėsčiųjų perėja ypatingai jautri vieta eismo saugumo prasme, kadangi pėsčiųjų perėjos prieigose susikongreguoja didelis pėsčiųjų, dviračių, elektrinių mikrojudumo priemonių ir kitų transporto priemonių kiekis, todėl siekiant eismo saugumo užtikrinimo yra tikslinga atskirti skirtingas eismo dalyvių grupes ir jų srautus. 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 išsitemti sąlyginai nedideliame pėsčiųjų perėjos plote ir per ribotą laiką saugiai prasilenkti su greta važiuojančiomis dviratėmis ir kitomis transporto priemonėmis.

2. Atkreiptinas dėmesys, kad Lietuvos Respublikos Seimo iniciatyva buvo priimti ir 2024 m. įsigaliojo elektrinių mikrojudumo priemonių dalyvavimo eisme reglamentavimo pakeitimai. Įstatymo 17¹ straipsnio 4 dalies 5 punkte nustatyta, kad elektrinių mikrojudumo priemonių vairuotojams draudžiama važiuoti per pėsčiųjų perėjas. Įstatymų leidėjas įtvirtino šį draudimą, siekdamas užtikrinti tiek pėsčiųjų eismo saugą pėsčiųjų perėjoje (padidinto pavojaus kelio vietoje), tiek elektrinių mikrojudumo priemonių vairuotojų saugumą jiems kertant važiuojamąją kelio dalį. Pažymėtina, kad Kelių eismo taisyklių 66⁹.5 papunktis įgyvendina Įstatymo 17¹ straipsnio 4 dalies 5 punktą, todėl Kelių eismo taisyklių 66⁹.5 papunkčio atsisakymas, nekeičiant Įstatymo, negalimas.

3. 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).

Susisiekimo ministerijos nuomone, nacionalinių teisės aktų nuostatos, apibrėžiančios pėsčiųjų perėjos ir dviračių pervažos paskirtį ir ženklinimą, iš esmės atitinka Kelių eismo konvencijoje ir Kelio ženklų ir signalų konvencijoje įtvirtintus principus dėl pėsčiųjų ir dviratininkų eismo per kelio važiuojamąją dalį organizavimo.

4. 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 važiuojantys 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 – EI) duomenys

Metai	Iš viso EI	EI su dviratininkais	EI 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. Kreipimesi

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.

5. 2024 m. susisiekimo ministras patvirtino naujas Dviračių ir pėsčiųjų eismo infrastruktūros planavimo ir projektavimo taisykles (toliau – Taisyklės)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 infrastruktūros⁵. Vienas iš dviračių transporto infrastruktūros planavimo principų yra Saugumo principas⁶, 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 važiuojamąją dalį planuojamas per dviračių pervažą, o pėsčiųjų eismas organizuojamas pėsčiųjų perėjomis atskiriant minėtus srautus.

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 kreipimesi pateiktus pasiūlymus (keičiant Kelių eismo taisykles) pėsčiųjų, dviratininkų ir elektrinių mikrojudumo priemonių vairuotojų srautus siūloma apjungti pėsčiųjų perėjose.

6. Susisiekimo ministerijos 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), nebūtų jokio poreikio svarstyti saugaus eismo požiūriu nepriimtino pasiūlymo – leisti važiuoti dviračiais pėsčiųjų perėjomis.

Apibendrinus išvardytus argumentus, Susisiekimo ministerija nepritaria Kreipimesi nurodytiems pasiūlymams dėl Kelių eismo taisyklių 64.9 ir 66⁹.5 papunkčių keitimo. Pažymėtina, kad atsakant į Lietuvos Respublikos Seimo Peticijų komisijos 2025 m. sausio 28 d. prašymą⁷ pateikti nuomonę dėl Mariaus Kučinsko reikalavimo panaikinti Įstatymo 17¹ straipsnio 4 dalies 5 punktą, informavome šią komisiją raštu⁸, kad nepritariame tokiam siūlymui.

Susisiekimo viceministras

Roderikas Žiobakas

Jonas Drunga, tel. +370 653 82040, el. p. jonas.drunga@sumin.lt

Andrius Karnilavičius, tel. +370 659 15833, el. p. andrius.karnilavicius@sumin.lt

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“.

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]);

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.

⁷ Lietuvos Respublikos Seimo Peticijų komisijos 2025 m. sausio 28 d. raštas Nr. S-2025-4444 „Dėl nuomonės pateikimo“.

⁸ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos 2025 m. vasario 24 d. raštas Nr. 2-650 „Dėl nuomonės pateikimo“.