

Susisiekimo ministerija, atsiliepdama į pastaruoju metu viešojoje erdvėje vykstančias diskusijas dėl teisės dviračiams važiuoti pėsčiųjų perėjomis, atkreipia dėmesį į pėsčiųjų ir dviratininkų saugai svarbius aspektus ir kviečia savivaldybes plėsti dviračiams būtiną atskirą infrastruktūrą. Horizontalusis dviračių pervažų ženklavimas gatvėse – viena iš nebrangiai įgyvendinamų ir eismo saugai svarbių priemonių.

„Eismo saugos atžvilgiu svarbu, kad pėsčiųjų ir dviratininkų srautai, kertantys važiuojamąją kelio dalį, būtų išskirti – nekeltų pavojaus vieni kitiems ir būtų laiku pastebimi transporto priemonių vairuotojams. Atkreipiame dėmesį, kad važiavimo dviračiu per pėsčiųjų perėją nenumato nei Kelių eismo konvencija, nei Kelio ženklų ir signalų konvencija. Susisiekimo ministerija palaiko šiose konvencijose įtvirtintą sisteminių požiūrį – pėsčiųjų perėjos yra išskirtinai numatytos pėstiesiems, pervažos – važiuojantiems transporto priemonėmis“, – sako Susisiekimo ministerijos Kelių ir oro transporto politikos grupės vyresnysis patarėjas Dmitrij Bial.

Pagal Saugaus eismo automobilių keliais įstatymą pėsčiųjų perėja yra išskirtinai pėstiesiems numatytas kelio elementas, kuriame eismo dalyviai kerta važiuojamąją kelio dalį eidami. Atsižvelgiant į tai, Kelių eismo taisyklėse (KET) nustatyta, kad dviračių vairuotojams draudžiama kirsti važiuojamąją dalį važiuojant pėsčiųjų perėjomis. Nenulipant nuo dviračio kirsti važiuojamąją kelio dalį galima tik specialiose pervažose, kurių horizontalusis ženklavimas – dvi lygiagrečios linijos, sudarytos iš kvadratų, žymi vietą, kur dviračių takas, dviračių juosta kerta važiuojamąją dalį.

Svarbu atsiminti, kad dviračio vairuotojas, artėdamas prie vietos, kur reikia kirsti važiuojamąją dalį, **visais atvejais** privalo sumažinti važiavimo greitį ir gali tęsti judėjimą tik įsitikinęs, kad važiuoti saugu. Be to, dviračio vairuotojas, norėdamas kirsti važiuojamąją dalį ten, kur eismas nereguliuojamas, privalo praleisti važiuojamąją dalimi važiuojančias transporto priemones, išskyrus tuos atvejus, kai kerta išvažiavimus iš šalia kelio esančių teritorijų, gyvenamosios zonos, kiemo, stovėjimo aikštelės, kai kerta važiuojamąją dalį, į kurią kiti vairuotojai suka.

„Dviračių vairuotojų, pėsčiųjų, kitų pažeidžiamiausių eismo dalyvių saugumas ir savitarpio pagarbos bei drausmingo dalyvavimo eisme ugdymas, saugumą keliuose užtikrinančių reikalavimų laikymosi skatinimas yra vienas iš policijos prioritetų eismo saugumo srityje. Didėjantis eismo įvykių, kuriuose dalyvauja dviračiai, skaičius skatina priimti aktualius sprendimus, kad dviračių vairuotojai (jų keleiviai), kaip ir pėstieji kelyje jaustųsi saugiai“, – teigia Lietuvos kelių policijos tarnybos viršininkas Vytautas Grašys.

„Dviratininkai, artėdami prie sunkvežimio arba autobuso, turi suprasti, kad yra tam tikros vietos, kuomet jie tampa nematomi. Tokia vieta vadinama akląja zona. Pasekmės gali būti tragiškos, nes transporto priemonės vairuotojui dviratininkas tiesiog išnyksta iš matymo zonos. Vairuotojai dviratininkų dažnai nepastebi ne tik manevruojant keliuose, bet ir vykdant pasikrovimo/išsikrovimo darbus, kuomet sunkvežimis juda atbulas. Be to, dviratininkui, artėjant prie pėsčiųjų perėjos būtina įvertinti, kad sunkvežimį ar autobusą sustabdyti yra sunkiau nei lengvąjį automobilį“, – apie grėsmes dviratininkams kalba Lietuvos transporto saugos administracijos vyriausiasis inspektorius Romas Vyšniauskas.

Susisiekimo ministerijos nuomone, nepriimtina siekti didesnio dviračių transporto patrauklumo ir patogumo, atsisakant eismo saugą užtikrinančių reikalavimų 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. Pažymėtina, kad kelio savininkams 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.

„Mūsų nuomone, visos dviračių transporto entuziastų ir valstybės institucijų pastangos turėtų būti nukreiptos ne į teisės aktų pakeitimus, kuriais siekiama, kad pėstieji ir dviratininkai eisme dalyvautų bendrame sraute, o į tai, kad savivaldybės imtųsi esminių pokyčių įrengiant ir plečiant dviračių transportui būtiną atskirą infrastruktūrą, pradedant pažymėtomis dviračių pervažomis, kas reikalauja minimalių išlaidų horizontaliajam ženklavimui, ir baigiant dviračių takais ir dviračių juostomis. Atsižvelgiant į kitų eismo saugoje pažangių valstybių patirtį, tik tokiu atveju bus padidintas dviračių transporto patrauklumas ir užtikrinta visų eismo dalyvių sauga“, – sako Susisiekimo ministerijos saugaus eismo ekspertas Dmitrij Bial.

