PATEIKTŲ PASIŪLYMŲ ĮVERTINIMAS

Pasiūlymo aprašymas, esmė, pagrindimas	
Konkretūs pasiūlymai:	Siūlymų vertinimas
Dviratininkus lydintis transportas turi būti su geltonu įjungtu švyturėliu ir automobilis turi bū ti su įspėjamuoju ženklu "Atsargiai dviratininkai";	**Dalinai priimtinas** Siūlymas, kad organizuotą dviratininkų grupę lydėtų automobilis su įjungtu oranžinės spalvos švyturėliu, yra priimtinas, tačiau automobilio paženklinimas tam tikslui sukurtu skiriamuoju ženklu "atsargiai dviratininkai" yra diskutuotinas. Tokio skiriamojo ženklo pavyzdžio nėra įtvirtinta Kelių eismo taisyklėse (toliau – KET), Kelio ženklų ir signalų konvencijoje. Be to, jeigu tai būtų lentelė su užrašu "atsargiai dviratininkai", tokios informacijos nesuprastų užsieniečiai. Komitetui pritarus dėl švyturėlių naudojimo, reikėtų tikslinti Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo, Kelių eismo taisyklių ir Žybčiojančių oranžinės spalvos švyturėlių įrengimo kelių transporto priemonėse ir jų naudojimo instrukcijos nuostatas. Taip pat tikslinga būtų Kelių eismo taisyklėse įtvirtinti ir apibrėžti sąvoką „organizuota dviratininkų grupė“, nes gali kilti nesusipratimų, pavyzdžiui, jeigu šeima arba kelios šeimos išsiruoštų į žygį su dviračiais, ar tokia dviratininkų grupė būtų laikoma organizuota ir turėtų važiuoti su palyda ar ne, ir pan.
organizuota dviratininkų grupė lydima ženklinto automobilio gali važiuoti plentu esant dviračių takui;	svarstytinas siūlymas leisti organizuotai dviratininkų grupei, lydimai automobilio, su įjungtu oranžinės spalvos švyturėliu, važiuoti kitais keliais (ne automagistrale ir greitkeliu) esant dviračių takui, jeigu tam pritaria kelio savininkas ir policija, t. y. suderinus maršrutą ir įvertinus galimas grėsmes eismo saugumui
dviratininkas kertantis sankryžą pažymėtu dviračių taku turi turėti pirmumą prieš automobilį. Teigiama, kad tokie pasiūlymai, parengti atsižvelgiant į Nyderlandų ir Belgijos pavyzdį, pasitarnautų profesionalių sportinių grupių, rinktinių treniruočių saugumui užtikrinti.	Problemą išspręs dviračių takų ženklinimo taisyklės taisyklės
Pagrindinės nuostatos ir reikalavimai Lietuvos dviratininkų bendrija (LDB) SM vadovybei ir specialistams pateikia pagrįstas ir argumentuotas problemas, susijusias su dabartiniais įstatymais bei KET, ir pasiūlymus, kokie jų pakeitimai reikalingi ir kodėl. Remiantis šiais argumentais prašome SM įkurti LR įstatymams bei KET ir su jais susijusių teisės aktų pakeitimams paruošti reikalingą darbo grupę, kuri tiksliai suformuluos LR įstatymų ir KET pakeitimų punktus ir pateiks juos Seimui tvirtinti. LDB atstovai taip pat norėtų dalyvauti šių įstatymų pakeitimų kūrime bei derinime . 1.Šiuo metu KET yra daug prieštaringų punktų, su kuriais susiduria dešimtys tūkstančių Lietuvos gyventojų, važinėjančių dviračiais. LDB gauna daug skundų,	

raginimų ir pasiūlymų taisyti LR įstatymus bei KET punktus, diskriminuojančius dviratininkus. LDB nagrinėja dėl KET prieštaravimų kilusius eismo įvykius ir teisines bylas.	
Esminiai tikslai ir pasiūlymai: pritaikyti ir suderinti LR įstatymus ir KET dviratininkų poreikiams bei suderinti su ES galiojančiomis nuostatomis ir teisiniais aktais; įteisinti važinėjimą dviračiu gatvėmis (net jei šalia yra nutiestas dviračių takas), šaligatviais, kiekvienam infrastruktūros tipui konkrečiai apibrėžiant eismo dalyvių pirmumą bei teises ir pareigas; suteikti aiškią pirmumo teisę dviratininkui važiuojant dviračių taku. Siūlomi LR įstatymų ir KET pakeitimai: 1. Dviratininkams suteikti pilnateisį vairuotojo statusą, Panaikinti KET 71.1str. (draudžiama važiuoti važiuojamąja dalimi, jeigu įrengti dviračių takai), taip pat taisyti KET 65 str. dalį, reikalaujančią važiuoti tik dviračių takais). Tai būtina keisti, nes: esanti dviračių takų infrastruktūra nenuosekli, todėl, jei nėra dviračių tako, vykstant į reikiamą vietą pažeidžiamos KET taisyklės, kai važiuojama keliu ar šaligatviu; dėl nekokybiškos dviračių takų dangos yra sudėtinga bei pavojinga jais važiuoti - tai ne tik gadina dviračius, bet ir neretai kelia pavojų dviratininkų sveikatai; dalis dviračių nepritaikyti važiuoti dviračių takais, jei danga yra grįsta trinkelėmis ar saligatvio plytelėmis; dėl didelių žmonių srautų ir netinkamai išdėstytų dviračių takų, asmenų, kurie nesilaiko galiojančių KET dviračių takuose, sulėtėja arba visai sustoja eismas (pvz., Vilnius, Pilies g-vė); dėl blogų oro salygų ir žiemą dėl nevalytų dviračių takų eismas dviračių takais būna neįmanomas.	**Dalinai priimtinas** Siūlymas, leisti važiuoti važiuojamąja kelio dalimi, kai yra įrengtas šalia dviračių takas neaptariant sąlygų, kurioms esant tai galima būtų daryti, yra nepriimtinas. Pirmu etapu turi būti keičiamas SEAKĮ **17 straipsnis. Reikalavimai dviračių vairuotojams** Papildant nuostata. 4. Dviračių vairuotojams draudžiama: 1) važiuoti važiuojamąja dalimi, jeigu įrengti dviračių takai, **išskyrus KET numatytus atvejus** Situacija kai yra įrengtas dviračių takas, bet dviratininkai galbūt dėl jų lūkesčių nepateisinusios dviračių tako dangos (pavyzdžiui, vietoje asfalto paklotos betono trinkelės) važiuoja važiuojamąja kelio dalimi, o pėstieji pasinaudoti dviračių taku negali, nes jiems tai draudžia KET, taip pat yra nepriimtina. Todėl tais atvejais, kai dviračių takas objektyviai nėra tinkamas važiuoti, kaip alternatyva galėtų būti siūlomas toks reglamentavimas patikslinant KET 65 ir 71.1 punktus: „65. Važiuoti dviračiu leidžiama tik dviračių takais, o kur jų nėra – tam tinkamu (su asfalto arba betono danga, **nuvalytų ir be dangos pažeidimų**) kelkraščiu pagal eismo kryptį. Kai dviračių tako nėra **arba juo važiuoti negalima**, o kelkraštis netinkamas, leidžiama važiuoti viena eile važiuojamosios dalies kraštine dešine eismo juosta, kuo arčiau jos dešiniojo krašto, išskyrus šių taisyklių 111 punkte numatytus atvejus. Važiuodamas kelkraščiu, dviračio vairuotojas neturi trukdyti ar kelti pavojaus pėstiesiems.“ „71. Dviračių vairuotojams draudžiama: 71.1. važiuoti važiuojamąja dalimi, jeigu įrengti dviračių takai, **išskyrus šių taisyklių 65 punkte numatytus atvejus**;“.
2.Keisti KET 67 str. Suteikti dviratininkams pirmumą dviračių takų sankirtose su šalutiniais išvažiavimais, taipogi pirmumą važiuojant pagrindiniu keliu, šalutinių išvažiavimų ir nepagrindinių kelių atžvilgiu. Tai būtina keisti, nes: važiuojant dviračio taku ar kelkraščiu tenka iš kiemų ar kitų šalutinių išvažiavimų judančias transporto priemones praleisti, nors tai kertasi su pagrindinio ir šalutinio kelio sankirtos įveikimo KET taisyklėmis, maža to, taip diskriminuojami dviratininkai, nes tik jiems taikoma ši taisyklė (net pėstieji turi pirmumo teisę transporto priemonių atžvilgiu tokio tipo sankirtose); tokiu būdu lėtinamas judėjimo greitis, iškyla susidūrimo grėsmė.	Nekeisti KET nuostatų Problemą išspręs dviračių takų ženklinimo taisyklės KET 107 punktas numato, kad „*įvažiuodamas į kelią iš esančių šalia jo teritorijų, vairuotojas privalo duoti kelią juo važiuojančioms transporto priemonėms*“, o sąvoka „kelias“ apibrėžiama, kaip – „*eismui skirta ir naudojama žemės arba statinio paviršiaus juosta per visą jos plotį, įskaitant važiuojamąją dalį, sankryžas, šaligatvius, kelkraščius, pėsčiųjų ir dviračių takus, skiriamąsias juostas*.“ Todėl mūsų nuomone, dviratininkas, važiuojantis dviračio taku, kuris yra kelio dalis (nutiestas lygiagrečiai važiuojamajai kelio daliai, nuo jos atskirtas arba neatskirtas žalia veja ar kitaip) turi pirmumą prieš kitus

	transporto priemonių vairuotojus, kurie prie kelio (tuo pačiu ir prie dviračio tako) artėja, pavyzdžiui, išvažiavimu iš namo kiemo. Taip pat dviratininkas važiuojantis dviračio taku, kuris yra pagrindinio kelio dalis turi pirmumą prieš kitus transporto priemonių vairuotojus, kurie sankryžoje prie pagrindinio kelio artėja šalutinių kelių. Tačiau mūsų nuomone, nesusipratimų kyla dėl netinkamo eismo organizavimo, kuomet dviračių takai tiesiog pažymimi („nupiešiami“) ant šaligatvio, motorinių transporto priemonių vairuotojai nėra informuojami kelio ženklais, kad artėja prie susikirtimo su dviračio taku arba tam tikrose eismo situacijose prieš susikirtimą su dviračio taku nėra įspėjami duoti kelią ir kt.
3 Keisti KET 66 str. (jeigu eismas intensyvus ir reikia pasukti į kairę, apsisukti ar pervažiuoti į kitą kelio pusę, dviračio vairuotojas turi nulipti ir kirsti važiuojamąją dalį vesdamas dviratį). Reikėtų leisti sankryžose bei keliuose su lėtėjimo-greitėjimo ir išsukimo juostomis važiuoti tiesiai, apsisukti, sukti i kairę ar dešinę ta juosta, kuri ir yra pažymėta judėjimui reikiama kryptimi (pvz., KET ženklas Nr. 507), o ne kirsti važiuojamąją dalį dviratį vedantis per sankryžą. Tai būtina keisti, nes: tai stabdo dviračių judėjimo greitį, sukelia nepatogumų tiek dviratininkams, tiek vairuotojams. kelia pavojų dviratininkui - pagal galiojančias KET, dviratininkas privalo judėti kuo dešiniau kelkraščio, tokiu būdu jis atsiduria dešinėje eismo juostoje, kuri gali būti skirta tik posūkiui į dešinę ar sulėtėjimui ir posūkiui į dešinę, šiuo atveju, jei jam reikia judėti tiesiai, jis blokuoja šiuos posūkius ir kerta jų eismo juostą, pažeisdamas KET, keldamas pavojų sau ir kitiems eismo dalyviams (siūlytume leisti judėti ne dešiniau o reikiama kryptimi einančia kelio juosta).	Nekeisti KET nuostatų Problemą išspręs dviračių takų ženklinimo taisyklės Iš esmės galėtų būti svarstomi siūlymai (jeigu tokių būtų pateikta) dėl KET 65, 66, 67 ir kitų punktų formuluočių patikslinimo siekiant jų aiškumo, tačiau keisti principinių nuostatų, reglamentuojančių dviratininkų eismą, kurios yra nusistovėjusios daugelį metų ir yra aptartos šioje lentelėje, būtų nepriimtina saugaus eismo užtikrinimo požiūriu. KET 65 ir 66 punktai nedraudžia dviratininkui pervažiuoti į kitą kelio pusę arba pasukti į kairę iš kairės kraštinės padėties, tačiau tik tuomet kai eismas nėra intensyvus. Terminas „intensyvus eismas“ nėra apibrėžtas, todėl iš esmės dviratininkui palikta teisė pačiam nuspręsti, kada toks manevras yra saugus, t.y. suteikta teisė rinktis (nulipti nuo dviračio ir jį persivesti ar juo pervažiuoti), tačiau tuo pačiu ir reikalaujama atsakomybės. Siūlymas išskirti dviratininkus iš kitų eismo dalyvių nustatant daugiau teisių ir nereikalaujant atsakomybės būtų neatsakingas žingsnis, didinantis grėsmę eismo saugumui.
4. Būtina gerinti dviračių infrastruktūrą Suteikti dviratininkams pirmumo teisę dviračių take. Tai būtina keisti, nes: vaikštantys po dviratininkų takus pėstieji trukdo eismui, nesitraukdami iš važiuojamosios dalies, kelia pavojų sau ir dviratininkams, neretai pasitaiko, kad dviračių takai tampa pasivaikščiojimų su mažamečiais vaikais vieta, o tai gali turėti itin liūdnų pasekmių.	**Nepriimtinas** KET 55.5 punktas draudžia pėstiesiems eiti dviračių takais, todėl nematome galimybių kaip dar galima būtų patobulinti šį punktą, kad pėstieji neitų dviračių takais. Pritariame, kad trūksta eismo dalyvių kontrolės ir tobulintina dviračių infrastruktūra, tačiau tai nėra KET reguliavimo sritis. Mūsų nuomone, dviračių takai turi būti aiškiai atskirti nuo pėsčiųjų srauto, kad pėstieji negalėtų pakliūti į dviračiams skirtą taką, o ten, kur to padaryti negalima pėsčiasis, netyčia atsidūręs dviratininkams skirtoje dalyje, turėti aiškiai tai suprasti (pvz. dviračių tako pagrindą nudažyti ryškia spalva ar kt.). Tokių atvejų kai nėra
5. Leisti važiuoti šaligatviais. Tai būtina keisti, nes: dalis dviratininkų neturi galimybės kitur judėti (pvz., vaikai, kurie negali dar važinėti keliais, o dviračių takų nėra); nemažai yra plačių šaligatvių, kurie nenaudojami, todėl tiktų važinėti dviračiais	**Priimtina** **Tačiau** visiems be apribojimų dviratininkams leidus važiuoti šaligatviais kiltų konfliktinės situacijos tarp dviratininkų ir pėsčiųjų. Dviračių takai yra kelio dalis. Keliai turi būti tinkamai prižiūrimi. Jų

nekeliant nepatogumų - nereikėtų papildomų žymėjimų norint nutiesti dviračių taką, būtų taupomi pinigai. tai lemia ir oro salygos: lyjant važiuoti šalikele nemalonu, nuo automobilių tykšta vanduo, purvas; žiemos metu šalikelės būna apledėjusios, apneštos sniego kauburiais,o dviračių takai nevalomi, todėl dviračiams tiktų šaligatviai.	priežiūra – kelių savininkų kompetencijos ir atsakomybės klausimas. Mūsų nuomone, SEAKĮ 11 straipsnio 7 dalyje yra pakankamai apibrėžtos kelio savininko pareigos dėl kelių priežiūros.
6. Leisti dvipusį važiavimą dviračiais vienpusio eismo gatvėse. Tai būtina keisti, nes: ES priimta, jog dviračiams, kaip ir pėstiesiems, netaikoma judėjimo kryptis, jų srautai nėra tokie intensyvūs, jog sukeltų pavojų ar nepatogumą kitiems eismo dalyviams.	Problemą išspręs dviračių takų ženklinimo taisyklės
6. Leisti dviratininkams važiuoti kolona dviem eilėmis. Tai būtina keisti, nes: sportinių treniruočių, dviratininkų renginių metu yra nelogiška važiuoti viena eile, taip susidaro milžiniška eilė ir dar labiau trukdomas eismas.	Problemą išspręs dviračių takų ženklinimo taisyklės
7.Leisti nepilnamečiams važiuoti keliu, prižiūrint suaugusiems. Tai būtina keisti, nes: nemažai vaikų treniruojasi ir lanko dviračių sporto būrelius, todėl treniruočių metu jie važiuoja keliu ir taip pažeidžia kelių eismo taisykles; dalis nepilnamečių važinėja su tėvais arba kaimo vietovėse taip pažeisdami KET.	**Dalinai priimtinas** Šiuo metu KET numato, kad *„važiuoti keliais dviračiu leidžiama ne jaunesniems kaip 14 metų asmenims, o išklausiusiems atitinkamą mokymo kursą ir turintiems mokymo įstaigos išduotą pažymėjimą, – ne jaunesniems kaip 12 metų asmenims. Gyvenamojoje zonoje dviračių vairuotojų amžius neribojamas.“* Manome, kad gali būti svarstoma leisti važiuoti keliais vaikams nuo 8 metų su sąlyga, kad vaikas važiuos organizuotoje dviratininkų grupėje, lydimoje specialiai paženklinto automobilio, arba lydimas suaugusių asmenų. Vadovaujantis Vokietijos pavyzdžiu „vaikai iki 8 m., važiuojantys dviračiu privalo naudotis pėsčiųjų ir dviračių takais“.
8. Įteisinti dviračių nukreipiamuosius ir informacinius ženklus. Tai būtina keisti, nes: nėra bendrų dviračių takų žymėjimo, pagalbinių ženklų, kiekviena savivaldybė žymi juos skirtingai, todėl sunku suprasti.	Problemą išspręs dviračių takų ženklinimo taisyklės