



LIETUVOS RESPUBLIKOS SEIMO KONTROLIERIUS

PAŽYMA DĖL X SKUNDO PRIEŠ LIETUVOS AUTOMOBILIŲ KELIŲ DIREKCIJĄ PRIE SUSISIEKIMO MINISTERIJOS

2020 m. rugsėjo 15 d. Nr. 4D-2020/1- 537
Vilnius

SKUNDO ESMĖ

1. Lietuvos Respublikos Seimo kontrolierių įstaigoje gautas X (toliau vadinama – Pareiškėjas) skundas (toliau vadinama – Skundas) dėl Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos (Lietuvos automobilių kelių direkcija iš biudžetinės įstaigos pertvarkyta į valstybės įmonę Lietuvos automobilių kelių direkciją (toliau vadinama – Įmonė). Nauja jos teisinė forma įregistruota 2020 m. rugsėjo 1 d. VĮ Registrų centre) toliau vadinama ir – Direkcija) pareigūnų veiksmų (neveikimo), galimai netinkamai sprendžiant saugaus eismo valstybinės reikšmės kelyje Nr. <...> (toliau vadinama – Kelio ruožas) klausimą.

2. Pareiškėjas Skunde pateikia toliau nurodytą informaciją:

2.1. „Nuo 2019 metų gegužės mėnesio, aš, kaip turintis neįgalumą asmuo, pradėjau gyventi kaime, nuosavame name, [...] Vilkaviškio rajone. [...] sodybą apdraudžiau. Įsikėlus gyventi [...] pastebėjau, kad būnant namuose, labai jaučiasi didelė vibracija, kiek supratau didelė vibracija namuose jautėsi todėl, kad šalia mano gyvenamojo namo yra įrengtas kelias ir ant kelio yra įrengtas „kalnelis“ mažinantis greitį“ (šios ir kitos citatos netaisytos).

2.2. „Laikui bėgant pastebėjau, kad pradėjo name nuo sienų trupėti tinkas ir vietomis atsirado sienose ir kitose namo dalyse maži įskilimai [...], bet su laiku namo sienos ir lubos įtruko jau labai matomai, todėl [...] kreipiausi į draudimo kompaniją [toliau – Draudimo kompanija] dėl žalos atlyginimo 2020 m. vasario mėnesį.“

2.3. „Draudimo kompanijos darbuotojai atvyko į įvykio vietą, tai yra mano gyvenamąją vietą, apžiūrėjo, nufotografavo visus įskilimus sienose ir lubose, atliko kitas būtinas procedūras ir priėmė sprendimą atsisakyti išmokėti man draudimo išmoką [...], motyvuojant tuo, kad tai nedraudiminis atvejis, nes namo sienų ir lubų įtrūkimai atsirado dėl prie pastato esančios gatvės transporto priemonių sukeltos vibracijos.“

2.4. „Atlikau išmatavimus, išmatavau atstumą nuo savo gyvenamojo namo iki įrengto Kelio [...] ir Kelyje [...] įrengto „kalnelio“, mažinančio greitį, [...]. Atliktas išmatavimas mane labai nustebino, atstumas nuo mano namo iki Kelio ruožo [...] prie mano namo įrengto „kalnelio“, [...] sudaro tiksliai 9,5 (devynis su puse metro). Toks atstumas yra pagal LR teisės aktus neleistinas dėl „kalnelio“ įrengimo, nes 30 m spinduliu aplink planuojamą iškilios greičio mažinimo priemonės taikymo vietą neturi būti gyvenamųjų pastatų ir namų.“

2.5. „Šalia mano gyvenamojo namo [toliau vadinama – Namas, namas] nėra [...] nei mokyklos, nei darželio, nei ligoninės, nei parduotuvės, kad būtų buvęs būtinumas įrengti „kalnelį“, mažinantį greitį. Taip pat atkreiptinas dėmesys, kad mano nuomonės ar sutikimo dėl „kalnelio“, mažinančio greitį niekas net neklausė ir su manimi nebendravo, būtinybės įrengti greitį mažinantį „kalnelį“ prie pat mano namo jokios nebuvo, tuo labiau kur žiūrėjo ir ką veikė Direkcijos

darbuotojai ir atsakingi asmenys, kai nuo įrengto „kalnelio“ atstumas sudaro tiktai 9,5 metro iki [...] namo, nors turėtų būti ne mažesnis 30 metrų nuo gyvenamųjų patalpų.“

3. Pareiškėjas Skunde prašo: „nedelsiant imtis reagavimo priemonių ir apginti mano pažeistas teises: kreiptis į Direkciją dėl susiklosčiusių aplinkybių ir LR teisės aktų pažeidimų.“

TYRIMAS IR IŠVADOS

4. Seimo kontrolierius, siekdamas išsiaiškinti Pareiškėjo nurodytas aplinkybes, kreipėsi į Direkciją, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministeriją (toliau vadinama – Ministerija), Nacionalinį visuomenės sveikatos centrą prie Sveikatos apsaugos ministerijos (toliau vadinama – NVSC), Vilkaviškio rajono savivaldybės administraciją (toliau vadinama – Savivaldybė), prašydamas pateikti paaiškinimus dėl Skundo teiginių bei atsakyti į klausimus.

Tyrimui reikšmingos faktinės aplinkybės

5. *Ministerija* Seimo kontrolierių informavo, pateikė paaiškinimus, iš kurių nustatyta:

5.1. „[...] iškilią pėsčiųjų perėją valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. <...>, 2012 metais įrengė VĮ „Marijampolės regiono keliai“, vadovaujantis 2010 m. birželio 9 d. įsakymu Nr. V-146 patvirtintomis Inžinerinių saugaus eismo priemonių projektavimo ir įrengimo rekomendacijomis RISEP 10 (toliau – RISEP 10). Po 2020 m. balandžio 28 d. Pareiškėjo gauto kreipimosi buvo atlikti įrengto greičio mažinimo kalnelio matavimai, kuriais nustatyta, kad įrengto greičio mažinimo kalnelio parametrai (aukštis – apie 0,11 m, ilgis – 7,0 m) atitinka tuomet galiojusių RISEP 10 nurodytų parametrų reikalavimus prie leistino važiavimo greičio 50 km/val. Pagal taikomus parametrus nustatytų parametrų greičio mažinimo kalnelis galėjo būti taikomas ir žemos kategorijos užmiesčio keliuose, kuriuose greitis ribojamas iki 70 km/val. Atsižvelgiant į tai, konstatuotina, kad 2012 metais įrengtas greičio mažinimo kalnelis atitiko tuomet galiojusių rekomendacijų RISEP 10 reikalavimus.“

5.2. „Pažymime, kad rašte minimų rekomendacijų 75 punkto reikalavimo, kad 30 m spinduliu aplink planuojamą iškilios greičio mažinimo priemonės taikymo vietą nebūtų gyvenamųjų pastatų, 2012 m. nebuvo. Šis reikalavimas atsirado tik 2016 m. gegužės 18 d. įsakymu Nr. V-294 patvirtinus RISEP 10 pakeitimą.“

5.3. „Atsižvelgiant į aukščiau minėtus argumentus, Ministerija neturėjo pagrindo atlikti Kelių direkcijos pareigūnų, priėmusių sprendimą Kelio ruože ties namu įrengti „kalnelius“, veiklos patikrinimą.“

5.4. „[...] kelių saugumo poveikio vertinimas ir kelių saugumo audito procedūros pagal 2012 metais galiojusio Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 11 straipsnio 3 dalį yra atliekamos prieš kelių tiesimo ir rekonstrukcijos darbus. Pažymėtina, kad šiuo atveju buvo atlikti paprastojo remonto darbai, įrengiant iškilią pėsčiųjų perėją. Atliekant paprastąjį remontą prievolės atlikti kelių saugumo poveikio vertinimą ir kelių saugumo auditą nebuvo.“

5.5. „[...] iškili pėsčiųjų perėja buvo įrengta 2012 metais, kai tuo metu savivaldybių, seniūnijų ar bendruomenės prašymai kelių klausimais pagal kompetenciją buvo tiesiogiai siunčiami VĮ „Marijampolės regiono keliams“, kuri kartu su kitomis Susisiekimo ministerijos įsteigtomis valstybės įmonėmis tuo metu pagal LR kelių įstatymo 4 straipsnį patikėjimo teise valdė valstybinės reikšmės kelius. Šios valstybės įmonės specialistai įvertindavo gautus prašymus, paklausimus ir, esant pagrįstam poreikiui, parinkdavo (eismo saugumo) priemonės vietą.“

5.6. „Kelių direkcija neturi galimybės pateikti savivaldybės, seniūnijų ar bendruomenės kreipimūsi ir (ar) prašymų, susijusių su pareiškėjo nurodytos greičio mažinimo priemonės įrengimu, kadangi pasibaigus valstybinius kelius prižiūrinčių įmonių reorganizavimo procesui, VĮ „Marijampolės regiono keliai“ yra išregistruota iš juridinių asmenų registro.“

5.7. „Papildomai pažymime, kad Kelių direkcijos direktoriaus 2018 m. birželio 14 d. įsakymu Nr. V-134 buvo patvirtinta Pėsčiųjų perėjų ir nežymėtų perėjų pertvarkymo ir atnaujinimo prioritetinės eilės sudarymo metodika, pagal kurią (po atliktų periodinių patikrinimų) yra sudaryta ir Kelių direkcijos direktoriaus patvirtinta prioritetinė rekonstruotinių bei naikintinių pėsčiųjų perėjų eilė visame valstybinės reikšmės kelių tinkle. Visos nesaugios ir Pėsčiųjų perėjimo per kelius ir gatves organizavimo taisyklių PPOT 16 (toliau – PPOT 16) reikalavimų neatitinkančios pėsčiųjų perėjos bus tvarkomos pagal minėtą prioritetinę eilę. Planuojama, kad šioje eilėje esančių pėsčiųjų perėjų tvarkymas vyks 3 etapais. Valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. <...> esanti iškilis pėsčiųjų perėja yra prioritetinės eilės 865 vietoje ir ją numatyta tvarkyti II etapu. Darbų atlikimo metu bus sprendžiama dėl greičio valdymo priemonės panaikinimo. Šiuo metu tikslios iškilios pėsčiųjų perėjos sutvarkymo datos Kelių direkcija nurodyti negali, nes ji priklauso nuo viešųjų pirkimų procedūrų eigos.“

6. *Direkcija* Seimo kontrolierių informavo, pateikė paaiškinimus, iš kurių nustatyta:

6.1. „Pareiškėjas skundu į Direkciją kreipėsi 2020 m. balandžio 28 d. Pareiškėjo skundas išnagrinėtas 2020 m. gegužės 19 d. raštu Nr. (12.5E) 2E-4713. Tačiau, prieš parengiant Pareiškėjui atsakymą, Kelių direkcijos darbuotojas nuvyko išmatuoti greičio mažinimo kalnelio parametrų. Atlikus įrengto greičio mažinimo kalnelio matavimus buvo nustatyta, kad parametrai (aukštis – apie 0,11 m, ilgis – 7,0 m) atitinka tuo metu galiojusių Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos direktoriaus 2010 m. birželio 9 d. įsakymu Nr. V-146 patvirtintų Inžinerinių saugaus eismo priemonių projektavimo ir įrengimo rekomendacijų RISEP 10 rekomendacijų nurodytus parametrų reikalavimus prie leistino važiavimo greičio 50 km/val. 2012 metais tokių parametrų greičio mažinimo kalnelis galėjo būti taikomas ir žemos kategorijos užmiesčio keliuose, kuriuose greitis ribojamas iki 70 km/val.“

6.2. „Greičio mažinimo priemonę – iškilį pėsčiųjų perėją 2012 metais įrengė VĮ „Marijampolės regiono keliai“ vadovaudamasi Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos direktoriaus 2010 m. birželio 9 d. įsakymu Nr. V-146 patvirtintomis Inžinerinių saugaus eismo priemonių projektavimo ir įrengimo rekomendacijomis RISEP 10. Projektas nebuvo derintas nei su Vilkaviškio rajono savivaldybe, nei su seniūnija, Girėnų kaimo bendruomene, nes greičio mažinimo priemonė įrengta Kelių direkcijos valdomame sklype ir greičio mažinimo priemonės parametrai atitiko tuomet galiojusį teisinio ir techninio reguliavimo reikalavimus. [...] [...] „kalnelių“ (iškilios pėsčiųjų perėjos) įrengimas kelio ruože ties Pareiškėjo namu su juo (pareiškėju) nebuvo derinamas, kadangi Pareiškėjas 2012 metais dar šiame name negyveno.“

6.3. „[...] Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos direktoriaus 2018 m. birželio 14 d. įsakymu Nr. V-134 buvo patvirtinta Pėsčiųjų perėjų ir nežymėtų perėjų pertvarkymo ir atnaujinimo prioritetinės eilės sudarymo metodika, pagal kurią yra sudaryta ir Kelių direkcijos direktoriaus patvirtinta prioritetinė rekonstruotinių bei naikintinių pėsčiųjų perėjų eilė visame valstybinės reikšmės kelių tinkle. Visos nesaugios ir Pėsčiųjų perėjimo per kelius ir gatves organizavimo taisyklių PPOT 16 (toliau – PPOT 16) reikalavimų neatitinkančios pėsčiųjų perėjos bus tvarkomos pagal minėtą prioritetinę eilę. Planuojama, kad šioje eilėje esančių pėsčiųjų perėjų tvarkymas vyks 3 etapais. Valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. <...> esanti iškilis pėsčiųjų perėja yra prioritetinės eilės 865 vietoje ir ją numatyta tvarkyti II etapu. **Darbų atlikimo metu bus sprendžiama dėl greičio valdymo priemonės panaikinimo.** Šiuo metu tikslios iškilios pėsčiųjų perėjos sutvarkymo datos Kelių direkcija nurodyti negali, nes ji priklauso nuo viešųjų pirkimų procedūrų eigos.“

7. *NVSC* Seimo kontrolierių informavo:

„NVSC Marijampolės departamento specialistai, vadovaudamiesi Tiesioginės valstybinės visuomenės sveikatos saugos kontrolės reglamento ir Lietuvos higienos normos HN 50:2016 „Visą žmogaus kūną veikianti vibracija: didžiausi leidžiami dydžiai ir matavimo reikalavimai

gyvenamosiose, specialiosiose ir visuomeninėse patalpose“ (toliau – Lietuvos higienos norma HN 50:2016) nuostatomis, 2020 m. birželio 15 d. pareiškėjo gyvenamosiose patalpose atliko operatyviają valstybinę visuomenės sveikatos saugos kontrolę (toliau – operatyvioji kontrolė).

Operatyvioji kontrolė atlikta vadovaujantis Tiesioginės valstybinės visuomenės sveikatos saugos kontrolės reglamento 43 punkto nuostatomis, numatančiomis, kad operatyviosios kontrolės metu tiriami tik informacijoje, kurios pagrindu vykdyta operatyvioji kontrolė, nurodyti visuomenės sveikatos saugą reglamentuojančių teisės aktų (šiuo atveju Lietuvos higienos normos HN 50:2016) pažeidimai ta apimtimi, kuria pateiktas skundas ir kuri priskirta NVSC kompetencijai.

Operatyviosios kontrolės metu Nacionalinės visuomenės sveikatos priežiūros laboratorijos (toliau – NVSPL) Sveikatos rizikos veiksnių vertinimo skyriaus Fizikinių veiksnių tyrimų poskyrio darbuotojas pareiškėjo gyvenamųjų patalpų miegamajame kambaryje dienos metu atliko visą žmogaus kūną veikiančios vibracijos pagreičio dB matavimus; vibracijos šaltinis – pravažiuojančių vilkikų ir aplinkos vibracija, vibracijos pobūdis – nepastovus. Įvertinus NVSPL pateiktus tyrimų rezultatus, konstatuota, kad visą žmogaus kūną veikiančios vibracijos pagreičio lygis dB 1/3 juostų vidutinio geometrinio dažnio X, Y ir Z kryptyse nuo 1,00 Hz iki 80 Hz neviršijo Lietuvos higienos normos HN 50:2016 I lentelėje nustatyto didžiausio leidžiamo visą žmogaus kūną veikiančios vibracijos pagreičio lygio dB. Apie skundo nagrinėjimo rezultatus pareiškėjas informuotas NVSC Marijampolės departamento 2020 m. birželio 23 d. raštu.“

8. Savivaldybė informavo, kad, administracijos nuomone, „ties Namu įrengti „kalnelį“ nebuvo tikslinga. Eismo saugumui užtikrinti reikėtų rasti modernesnius problemos sprendimo būdus, kurie gyventojams sukeltų kuo mažiau nepatogumų.“

Tyrimui reikšmingos teisės aktų nuostatos

9. Lietuvos Respublikos įstatymai ir kiti teisės aktai

9.1. Konstitucijos 53 straipsnyje nustatyta: „Valstybė rūpinasi žmonių sveikata [...]. [...]“

9.2. *Viešojo administravimo įstatymo 3 straipsnyje* nustatyta: „Viešojo administravimo subjektai savo veikloje vadovaujasi šiais principais: [...]; 12) *naujovių ir atvirumo permainingoms principas*. Šis principas reiškia, kad viešojo administravimo subjektas turi ieškoti naujų ir veiksmingų būdų, kaip spręsti problemas, ir nuolat mokytis iš gerosios patirties pavyzdžių; [...].“

9.3. *Saugaus eismo automobilių keliais įstatyme* (SEAKĮ arba Įstatymas) reglamentuojama:

9.3.1. *4 straipsnis* – „Eismo saugumo užtikrinimo principai yra: [...] 3) asmens, visuomenės ir valstybės interesų įvertinimas ir derinimas užtikrinant saugų eismą.“

9.3.2. *7 straipsnis* – „Valstybinę eismo saugumo užtikrinimo politiką formuoja, Valstybinę eismo saugumo programą ir šios programos įgyvendinimo priemonių planą tvirtina Vyriausybė.“

9.3.3. *11 straipsnis* – „1. Saugių eismo sąlygų valstybinės reikšmės keliuose užtikrinimą įgyvendinant eismo saugumo priemones organizuoja ir koordinuoja Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos ir jai pavaldžios valstybinės reikšmės kelius prižiūrinčios valstybės įmonės. Savivaldybės ar kiti juridiniai ir (ar) fiziniai asmenys – kelių savininkai ar valdytojai, atlikdami priskirtąsias funkcijas, užtikrina vietinės reikšmės keliuose ir gatvėse saugias eismo sąlygas, įgyvendindami juose eismo saugumo priemones. 2. Eismo saugumo priemonės įgyvendinamos projektuojant, tiesiant, rekonstruojant, taisant (remontuojant) ir prižiūrint kelius, vadovaujantis Lietuvos kelių projektavimo normatyviniais dokumentais, Lietuvos Respublikos standartais ir kitais normatyviniais teisės aktais. 3. Prižiūrint kelius (gatves) vieną kartą per metus privalo būti nustatomi kelių saugumo ir didelio avaringumo ruožai, ne rečiau kaip vieną kartą per 3 metus atliekamas kelių saugumo patikrinimas. Prieš atliekant kelių (gatvių) tiesimo ir rekonstrukcijos darbus turi būti atliekamas kelio projekto poveikio kelio saugumui vertinimas ir kelio saugumo auditas. [...] 7. *Kelio savininkas (valdytojas) privalo*: 1) užtikrinti, kad kelias būtų tinkamas transporto priemonių ir pėsčiųjų eismui bei atitiktų teisės aktų reikalavimus; 2) organizuoti eismą ir užtikrinti kelio, jo inžinerinių statinių ir techninių eismo organizavimo

priemonių priežiūrą taip, kad ji atitiktų kelių priežiūrą reglamentuojančių teisės aktų reikalavimus; 3) užtikrinti, kad nedelsiant būtų panaikintos kliūtys, trukdančios eismui ir keliančios pavojų, o jei to padaryti neįmanoma, užtikrinti, kad pavojingose vietose būtų įrengtos atitinkamos techninės eismo organizavimo priemonės tol, kol šios kliūtys bus panaikintos; 4) tobulinti eismo organizavimą, atsižvelgiant į eismo įvykių kelyje priežastis ir aplinkybes; 5) **atlyginti žalą asmenims, atsiradusią dėl teisės aktų nustatyta tvarka neatliktų kelio savininko pareigų.** [...].“

9.4. *Kelių įstatyme* reglamentuojama:

9.4.1. *3 straipsnis* – „1. Keliai, atsižvelgiant į transporto priemonių eismo pralaidumą, socialinę ir ekonominę jų reikšmę, skirstomi į valstybinės reikšmės ir vietinės reikšmės kelius. 2. Valstybinės reikšmės keliai skirstomi į: 1) magistralinius kelius. Tai pagrindiniai Lietuvos keliai ir jų tęsiniai – gatvių važiuojamoji dalis, kuriais vyksta intensyviausias transporto priemonių eismas. Jiems priskiriami visi valstybinės reikšmės keliai, įtraukti į Europos tarptautinį kelių tinklą; 2) krašto kelius. Tai keliai ir jų tęsiniai – gatvių važiuojamoji dalis, kuriais vyksta intensyvus transporto priemonių eismas tarp Lietuvos Respublikos teritorijos administracinių vienetų centrų, taip pat tranzitinio ir turistinio transporto priemonių eismas; 3) rajoninius kelius. Tai keliai, jungiantys miestų ir kaimų gyvenamąsias vietas su magistraliniais ir krašto keliais.“

9.4.2. *4 straipsnis* – „2. Valstybinės reikšmės keliai išimtinę nuosavybės teise priklauso valstybei. Juos turto patikėjimo teise valdo, naudoja ir jais disponuoja Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos. [...].“

9.4.3. *5 straipsnis* – „2. Susisiekimo ministerija formuoja kelių priežiūros ir plėtros valstybės politiką, organizuoja, koordinuoja ir kontroliuoja jos įgyvendinimą, tvirtina valstybinės reikšmės kelių plėtros, modernizavimo ir veiklos užtikrinimo programas, Lietuvos kelių projektavimo normatyvinius dokumentus. Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos yra Lietuvos Respublikos Vyriausybės įsteigta biudžetinė įstaiga, kuri organizuoja ir koordinuoja valstybinės reikšmės kelių atkūrimą, priežiūrą ir plėtrą ir kuri: 2) atlieka valstybinės reikšmės kelių projektavimo, tiesimo, statybos, rekonstravimo, taisymo (remonto) ir priežiūros darbų užsakovo funkcijas; 3) atlieka valstybinės reikšmės kelių projektavimo, tiesimo, statybos, rekonstravimo, taisymo (remonto) ir priežiūros darbų organizavimo funkcijas; 4) kontroliuoja, kad valstybinės reikšmės kelius projektuotų, tiestų, statytų, rekonstruotų, taisytų (remontuotų), prižiūrėtų tik asmenys, atitinkantys teisės aktų nustatytus reikalavimus. [...].“

9.4.4. *19 straipsnis* – „1. Saugaus eismo keliais reikalavimus reglamentuoja Saugaus eismo automobilių keliais įstatymas ir kiti teisės aktai. 2. Saugaus eismo priemonės įgyvendinamos projektuojant, tiesiant, statant, rekonstruojant, taisant (remontuojant) ir prižiūrint kelius vadovaujantis Lietuvos kelių projektavimo normatyviniais dokumentais, Lietuvos Respublikos standartais ir kitais normatyviniais statybos techniniais dokumentais.“

9.5. *Vyriausybės įstatyme* reglamentuojama:

9.5.1. *26 straipsnis* – „3. Ministras: [...] 12. koordinuoja ir kontroliuoja įstaigų prie ministerijos veiklą, jei šių funkcijų nepaveda viceministrams ir ministerijos kancleriui ir jei įstatymai nenustato kitaip; [...].“

9.5.2. *30 straipsnis* – „1. Įstaiga prie ministerijos steigama valstybės politikai ministrui pavestose valdymo srityse įgyvendinti ir šios politikos formavimui ir įgyvendinimui aptarnauti. Įstatymų nustatytais atvejais įstaigai prie ministerijos gali būti pavesta vykdyti dalyvavimo formuojant valstybės politiką ministrui pavestose srityse funkcijas. [...].“

9.6. *Vyriausybės 2010-10-13 nutarimu Nr. 1480 patvirtintuose Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos nuostatuose* (toliau vadinama – Nuostatai; *aktuali redakcija, galiojanti nuo 2019-11-07*) reglamentuojama: „7. Susisiekimo ministerijos veiklos tikslai: [...] 7.3. formuoti valstybės politiką visų rūšių transporto saugaus eismo srityje ir organizuoti, koordinuoti ir kontroliuoti jos įgyvendinimą; [...] 8. Susisiekimo ministerija, siekdama jai nustatytų veiklos tikslų, atlieka šias funkcijas: [...] 8.3.1. užtikrina kelių transporto eismo saugumą; [...]. Susisiekimo ministerija taip pat atlieka šias funkcijas: [...] 9.4. numato priemones, kuriomis mažinamas neigiamas transporto poveikis aplinkai [...]; pagal kompetenciją įgyvendina triukšmo valdymo ir

prevencijos priemonės.“

9.7. *Susisiekimo ministro 2006-11-30 įsakymu Nr. 3-457 patvirtintuose Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos nuostatuose* (toliau vadinama – Direkcijos nuostatai; aktuali nuo 2017-01-01 galiojanti redakcija) reglamentuojama: „5. Kelių direkcijos paskirtis – organizuoti ir koordinuoti valstybinės reikšmės kelių atkūrimą, priežiūrą ir plėtrą. [...] 9. Pagrindiniai Kelių direkcijos veiklos tikslai: [...] 9.2. įgyvendinti saugaus eismo valstybinės reikšmės keliuose valstybės politiką; [...] 10.6. organizuoja ir koordinuoja saugių eismo sąlygų valstybinės reikšmės keliuose užtikrinimą įgyvendinant technines eismo saugumo priemones, švietėjišką veiklą; [...] 10.20. planuoja ir organizuoja triukšmo valstybinės reikšmės keliuose valdymą ir atskaitų, žemėlapių ir kitų su triukšmo valdymu susijusių dokumentų rengimą; [...]“

9.8. *Lietuvos automobilių kelių direkcijos direktoriaus 2010-06-09 įsakymu Nr. V-146 patvirtintose Inžinierinių saugaus eismo priemonių projektavimo ir naudojimo rekomendacijose R ISEP10* (toliau vadinama – Rekomendacijos; aktuali nuo 2016-05-19 galiojanti redakcija) reglamentuojama: „5. Terminai ir apibrėžimai, naudojami šiose rekomendacijose: [...] 5.15. **Horizontali greičio mažinimo priemonė** – speciali inžinerinė priemonė, kuri iškreivina kelio trasą horizontalioje plokštumoje ir skirta transporto priemonių greičiui sumažinti arba saugiam greičiui palaikyti kelio (gatvės) ruože. [...] 5.17. **Kalnelis** – dirbtinis kelio dangos nelygumas, skirtas transporto priemonių greičiui sumažinti arba leistinam greičiui palaikyti kelio (gatvės) ruože. [...] 20. Saugiam eismui organizuoti gyvenviečių gatvėse taikomos šios priemonės: [...] 20.4. iškiliosios greičio mažinimo priemonės (greičio mažinimo kalneliai); [...] 36. Projektuojant įvairias inžinerines priemones (iškiliasias greičio mažinimo priemones) bei derinant jas su kelio įrenginiais reikia atsižvelgti į žmonių su negalia poreikius ir įrengti taip, kad suprojektuoti elementai nesukeltų kliūčių negalia turintiems žmonėms, nebūtų ribojamas jų judėjimas ir veikla. [...] 75. **Iškiliuos greičio mažinimo priemonės gali būti taikomos B2, C ir D kategorijos gatvėse**. Valstybinės reikšmės magistralinių ir krašto kelių ruožuose, kurie yra gyvenvietėse ir turi gatvės požymių (šaligatviai, apšvietimas ir pan.) ir kurių paskirtis yra tranzitinė ar skirstomoji, iškilios greičio mažinimo priemonės yra taikomos tik tokiais atvejais, kai yra tenkinamos **visos toliau išvardytos sąlygos**: 75.1. leistinas greitis visame kelio ruože, esančiame gyvenvietėje, yra ≤ 50 km/h; 75.2. nustatytas faktinis važiavimo greitis pagal 85-ojo procentilio reikšmę (t. y. greičio ribą, kurios neviršija 85 % automobilių) ne mažiau kaip 8 km/h didesnis už leistiną; 75.3. kelio ruožas, kuriame norima įrengti iškilią greičio mažinimo priemonę, nėra horizontalioje ar vertikalioje kreivėje, netenkinančioje matomumo reikalavimo pagal kelių techninį reglamentą KTR 1.01:2008 [4.1]; 75.4. vidutinis metinis paros eismo intensyvumas < 2000 aut./parą, o vidutinis metinis sunkiojo transporto paros eismo intensyvumas < 150 aut./parą; 75.5. **30 m spinduliu aplink planuojamą iškilios greičio mažinimo priemonės taikymo vietą nėra gyvenamųjų pastatų**; 75.6. dėl techninių kliūčių, aplinkinių žemės sklypų ir kitų priežasčių nėra galimybės įrengti horizontalių greičio mažinimo priemonių, arba jei tokių priemonių taikymas nedavė laukiamo rezultato.“

9.9. *Sveikatos apsaugos ministro 2003-12-31 įsakymu Nr. V-791 patvirtintoje Lietuvos higienos normoje HN 50:2016 „Visą žmogaus kūną veikianti vibracija: didžiausi leidžiami dydžiai ir matavimo reikalavimai gyvenamosiose, specialiosiose ir visuomeninėse patalpose“* (toliau vadinama – Higienos norma; nuo 2017-05-01 galiojanti redakcija) reglamentuojama: „1. Ši higienos norma nustato visą žmogaus kūną veikiančios vibracijos didžiausius leidžiamus dydžius gyvenamosiose, specialiosiose ir visuomeninėse patalpose, kuriose žmonės veikia arba gali veikti visą žmogaus kūną veikianti vibracija, ir taikoma šios vibracijos poveikiui visuomenės sveikatai vertinti: 1.1. atliekant vykdomos ūkinės veiklos poveikio visuomenės sveikatai vertinimą; 1.2. vertinant ūkinės veiklos sąlygų atitiktį visuomenės sveikatos saugos teisės aktų reikalavimams išduodant leidimą-higienos pasą; 1.3. statinių statybos proceso metu; 1.4. vertinant statinių inžinierinių sistemų atitiktį visuomenės sveikatos saugos teisės aktų reikalavimams; 1.5. vykdant valstybinę visuomenės sveikatos saugos kontrolę dėl ūkio subjektų ir asmenų vykdomos ūkinės veiklos, jų eksploatuojamų ir (arba) prižiūrimų inžinierinių statinių ar statinių inžinierinių sistemų skleidžiamos visą žmogaus kūną veikiančios vibracijos. [...]“

Tyrimui reikšminga teismų praktika

10. Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo praktika

Konstitucinio Teismo 2014-05-09 nutarimas (byla Nr. 47/2011):

„[...] Konstitucijos 46 straipsnio 3 dalies nuostata, jog valstybė reguliuoja ūkinę veiklą taip, kad ji tarnautų bendrai tautos gerovei, aiškintina *inter alia* kartu su Konstitucijos 53 straipsnio 1 dalimi, kurioje nustatyta, kad valstybė rūpinasi žmonių sveikata. Aiškindamas Konstitucijos 53 straipsnio 1 dalį, Konstitucinis Teismas yra konstatavęs, kad žmogaus ir visuomenės sveikata yra viena svarbiausių visuomenės vertybių (Konstitucinio Teismo 2002 m. liepos 11 d., 2005 m. rugsėjo 29 d., 2009 m. rugsėjo 2 d., 2011 m. birželio 21 d. nutarimai), taip pat kad žmonių sveikatos apsauga yra konstituciškai svarbus tikslas, viešasis interesas, o rūpinimasis žmonių sveikata – tai valstybės funkcija (Konstitucinio Teismo 2002 m. sausio 14 d., 2004 m. sausio 26 d., 2005 m. rugsėjo 29 d., 2009 m. rugsėjo 2 d., 2011 m. birželio 21 d. nutarimai). Todėl toks ūkinės veiklos ribojimas, kuriuo siekiama apsaugoti žmonių sveikatą, traktuotinas kaip skirtas bendrai tautos gerovei užtikrinti ir, jeigu yra paisoma iš Konstitucijos kylančių reikalavimų, savaime nelaikytinas pažeidžiančiu Konstituciją (Konstitucinio Teismo 2005 m. rugsėjo 29 d., 2011 m. birželio 21 d. nutarimai). [...]“

11. Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo praktika

Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo nutartis (administracinė byla Nr. AS-805-492/2017):

„[...] Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos (toliau – ir Konvencija) 8 straipsnis saugo asmens teisę į privataus ir šeimos gyvenimo gerbimą, būsto neliečiamybę ir susirašinėjimo slaptumą. Nors Konvencijoje nėra aiškiai įtvirtintos teisės į švarią ir ramią aplinką, tačiau Europos Žmogaus Teisių Teismas savo jurisprudencijoje yra atskleidęs platesnę teisės į būsto neliečiamybę turinį, nurodydamas, kad asmuo turi teisę į būsto neliečiamybės gerbimą, reiškiančią ne tik teisę į atitinkamą plotą, bet ir teisę į ramų naudojimąsi juo. Teisės į būsto neliečiamybės gerbimą pažeidimai neapsiriboja konkrečiais ar fiziniais pažeidimais, pvz., neteisėtu patekimu į būstą, bet taip pat apima tuos, kurie nėra konkretūs ar fiziniai, pvz., triukšmas, tarša, kvapai ar kitos suvaržymo formos. Rimto pažeidimo priežastimi gali būti asmens teisės į būsto neliečiamybės gerbimą pažeidimas, jei asmeniui užkertamas kelias netrukdomai naudotis namų patogumais (Europos Žmogaus Teisių Teismo 2003 m. liepos 8 d. sprendimas byloje Hatton ir kiti prieš Jungtinę karalystę, pareiškimo Nr. 36022/97, 96 p.). [...]“

Tyrimo išvados

12. Atsižvelgiant į nustatytas aplinkybes bei teisinį reglamentavimą, pažymima:

12.1. asmens teisė į sveiką aplinką įtvirtinta Lietuvos Respublikos Konstitucijos 53 ir 54 straipsniuose, kuriuose nustatyta valstybės pareiga rūpintis žmonių sveikata, valstybės ir visos visuomenės pareiga saugoti aplinką nuo kenksmingų poveikių, taip pat yra nustatyti pagrindiniai Lietuvos valstybės sveikatos apsaugos politikos tikslai bei kryptys. Konstitucijos 54 straipsnio 1 dalyje suformuluotas vienas iš valstybės veiklos tikslų – užtikrinti žmonių teises į sveiką ir švarią aplinką.

Atsižvelgiant į tai, pažymėtina, kad visi juridiniai ir fiziniai asmenys turi susilaikyti nuo veiklos, kuri žalinga toje aplinkoje gyvenantiems žmonėms;

12.2. nagrinėjamu atveju:

12.2.1. Pareiškėjas skundžiasi, kad dėl ties Namu įrengtų greičio mažinimo kalnelių jam skyla namo sienos, juntama didelė vibracija, o Direkcija nesiima priemonių spręsti Kelio ruože ties Namu įrengtų greičio mažinimo kalnelių panaikinimo ar pakeitimo kitomis greičio mažinimo priemonėmis klausimo;

12.2.2. tyrimu nustatyta, kad Kelio ruože ties Pareiškėjo namu greičio mažinimo kalneliai (iškilūs pėsčiųjų perėja) įrengti 2012 metais, vadovaujantis Rekomendacijomis, galiojusiomis iki 2016 metų, t. y. tuo metu nebuvo reikalavimo, kad „30 m spinduliu aplink planuojamą iškilios greičio mažinimo priemonės taikymo vietą“ nebūtų gyvenamųjų pastatų. Pažymėtina, kad Direkcija, gavusi Pareiškėjo skundą, patikrino vietoje greičio mažinimo kalnelių dydžius. Dydžiai atitiko kalnelių įrengimo metu galiojusią teisės aktų reikalavimus. Pareiškėjui pateiktas atitinkamas atsakymas. Atkreiptinas dėmesys, jog reikalavimas Rekomendacijose, kad „30 m spinduliu aplink planuojamą iškilios greičio mažinimo priemonės taikymo vietą“ nebūtų gyvenamųjų pastatų, atsirado tik nuo 2016-05-19 (pažymos 9.8 punktą).

Vadovaujantis Seimo kontrolierių įstatymo 15 straipsnio nuostatomis, skundams paduoti nustatomas vienerių metų terminas nuo skundžiamų veiksmų padarymo ar skundžiamo sprendimo priėmimo. Skundai, paduoti praėjus šiam terminui, netiriami. Kaip nustatyta, greičio mažinimo kalneliai buvo įrengti 2012 metais, todėl vertinti tuo metu Direkcijos pareigūnų priimto sprendimo įrengti „kalnelius“ pagrįstumą nepriskirta Seimo kontrolierių kompetencijai;

12.2.3. tyrimu nustatyta, kad NVSC Marijampolės departamento specialistai atliko operatyviają valstybinę visuomenės sveikatos saugos kontrolę (pažymos 7 punktą). Įvertinę gautus tyrimų rezultatus, pateikė išvadą, kad visą žmogaus kūną veikiančios vibracijos pagreičio lygis dB „neviršijo Lietuvos higienos normos HN 50:2016 1 lentelėje nustatyto didžiausio leidžiamo visą žmogaus kūną veikiančios vibracijos pagreičio lygio dB“;

12.2.4. vadovaudamiesi Seimo kontrolierių įstatymo 19 straipsnio 1 dalies 21 punktu, Seimo kontrolieriai turi teisę pasisakyti (teikti siūlymus arba pastabas) dėl viešojo administravimo gerinimo net ir klausimais, nepriskirtais Seimo kontrolieriaus kompetencijai.

Vadovaujantis Seimo kontrolierių įstatymo 19² straipsnio nuostatomis, Seimo kontrolierių įstaiga yra nacionalinė žmogaus teisių institucija (NŽTI). **Svarbiausi NŽTI tikslai** – pasisakyti įvairiais žmogaus teisių klausimais ir, bendradarbiaujant su visuomene, kelti aktualias žmogaus teisių problemas, atlikti kitas pagrindines NŽTI funkcijas, apibrėžtas JT Generalinės Asamblėjos priimtoje rezoliucijoje.

Seimo kontrolierius atkreipia dėmesį į šias aplinkybes:

1) Savivaldybės nuomone, ties namu įrengti „kalnelį“ nebuvo tikslinga (pažymos 8 punktą);

2) automobilių transportas – tai vienas iš pagrindinių veiksnių, lemiančių aukštą triukšmo lygį (taip pat ir vibraciją) gyvenamojoje teritorijoje. Transporto keliamo triukšmo lygis priklauso nuo daugelio veiksnių: važiavimo greičio (triukšmo lygis kyla didėjant transporto priemonės greičiui), techninės transporto priemonių būklės, eismo intensyvumo, padangų ir kelio dangos, greičio mažinimo priemonių ir pan.

Vadovaujantis Neįgaliųjų socialinės integracijos įstatymo nuostatomis, aplinkos veiksniai – tai išorinės aplinkybės, lengvinančios arba trukdančios neįgaliojo gyvenimui ir veiklai. Pareiškėjas yra neįgalus, gyvena nuosavame name prie valstybinės reikšmės kelio Nr. <...>, kuriuo važiuoja vilkikai, automobiliai, keliantys triukšmą, jie taip pat galimai sukelia vibraciją. Nors vibracijos lygis neviršija higienos normoje nustatyto didžiausio leidžiamo visą žmogaus kūną veikiančios vibracijos pagreičio lygio dB, tačiau visi išoriniai veiksniai (triukšmas, vibracija dėl įrengtų „kalnelių“) blogina Pareiškėjo gyvenimo kokybę.

Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių konvencijoje (toliau vadinama – Konvencija) nėra aiškiai įtvirtintos asmens teisės į švarią ir ramią aplinką, tačiau Konvencijos 8 straipsnis nustato, jog kiekvienas turi teisę į tai, kad būtų gerbiamas jo asmeninis ir jo šeimos gyvenimas, buto neliečiamybė ir susirašinėjimas.

Pažymėtina, kad Europos Žmogaus Teisių Teismas (EŽTT) savo jurisprudencijoje yra atskleidęs platesnę teisės į būsto neliečiamybę turinį, nurodydamas, kad asmuo turi teisę į būsto neliečiamybės gerbimą, reiškiančią ne tik teisę į atitinkamą plotą, bet **ir teisę į ramų naudojimąsi juo**.

Konstitucinis Teismas savo praktikoje yra konstatavęs, kad Konstitucijos 54 straipsnio

1 dalyje suformuluotas vienas iš valstybės veiklos tikslų – užtikrinti žmonių teises į sveiką ir švarią aplinką. Aiškindamas Konstitucijos 53 straipsnį, Konstitucinis Teismas taip pat yra konstatavęs, kad žmogaus ir visuomenės sveikata yra viena svarbiausių visuomenės vertybių, todėl ūkinės veiklos ribojimas, kuriuo siekiama apsaugoti žmonių sveikatą, traktuotinas kaip skirtas bendrai tautos gerovei užtikrinti ir, jeigu yra paisoma iš Konstitucijos kylančių reikalavimų, savaime nelaikytinas pažeidžiančiu Konstituciją. Taigi, teisė į saugią aplinką (o šio tyrimo kontekste – ir asmens teisė į aplinką be galimai sveikatai, taip pat galimai asmeninį turtą žalojančios vibracijos) yra konstitucinė teisė, kuri garantuojama visiems asmenims ir turi būti užtikrinama valstybės (savivaldybių) institucijų pastangomis. Pažymėtina, kad nuosavybės teisė – Konstitucijos saugoma vertybė, todėl valstybei tenka pareiga užtikrinti, kad nustatytu teisiniu reguliavimu ar jį įgyvendinimu nebūtų pažeidžiamos Konstitucijos saugomos vertybės (asmens sveikata, turtas ir pan.).

Atkreiptinas dėmesys į tai, jog Draudimo bendrovė pateikė išvadą, kad „labiausiai tikėtina, jog sienos ir lubų įtrūkimai atsirado dėl pastato ar jo dalių konstrukcijų judėjimo / sėdimo, bei dėl prie pastato esančios gatvės transporto priemonių sukeltos vibracijos“;

3) vadovaujantis nuo 2016 metų galiojančių Rekomendacijų 75 punktu (pažymos 9.8 punktas), iškiliosios greičio mažinimo priemonės gali būti taikomos, jeigu tenkina visas minėtame punkte išvardytas sąlygas, tarp jų – kai 30 metrų spinduliu aplink planuojamą iškiliosios greičio mažinimo priemonės taikymo vietą nėra gyvenamųjų pastatų. Taigi, 2012 metais įrengtą „kalnelių“ vieta, vadovaujantis šuo metu galiojančių Rekomendacijų nuostatomis, neatitinka minėtos sąlygos.

Atkreiptinas dėmesys į tai, kad Direkcija (valdanti, naudojanti valstybinės reikšmės kelius ir jais disponuojanti) nuo naujų Rekomendacijos nuostatų įsigaliojimo iki šiol galimai neatliko jai patikėto turto patikrinimo (audito) ir nesiėmė priemonių, kad kažkada įrengtos iškiliosios greičio mažinimo priemonės atitiktų naujas Rekomendacijų nuostatas. Tai nustatyta šiuo konkrečiu tyrimu.

Direkcija informavo, kad Kelio ruože esanti iškili pėsčiųjų perėja yra prioritetinės eilės 865 vietoje ir ją numatyta tvarkyti II etapu, „darbų atlikimo metu bus sprendžiama dėl greičio valdymo priemonių panaikinimo“. Taigi, darytina išvada, kad galimai jau yra numatytas sprendimas – „kalnelius“ (iškiliją perėją) panaikinti.

Seimo kontrolieriaus nuomone, „kalnelių“ panaikinimu nagrinėjamu atveju negali būti pavadintas perėjos pertvarkymas arba atnaujinimas, kaip tai nustatyta Pėsčiųjų perėjų ir nežymėtų perėjų pertvarkymo ir atnaujinimo prioritetinės eilės sudarymo metodikoje (Direkcijos direktoriaus 2018-06-14 įsakymas Nr. V-134). Ir abejotina, ar tokiems darbams turėtų būti sudaromos eilės. Seimo kontrolieriaus nuomone, tokių darbų atlikimo terminas galimai gali priklausyti tik dėl tam skiriamų lėšų, viešųjų pirkimų procedūros organizavimo (eigos).

„Administracinių teisinių santykių, susiklostančių tarp privačių asmenų ir valdžios institucijų, ypatumai lemia, kad privatus asmuo juose yra silpnesnioji pusė. Tokia teisinė asmens padėtis lemia, kad santykyje su viešąja administracija kilus neaiškumams, teisė aiškintina jo naudai, siekiant subalansuoti nelygias šalių pozicijas bei garantuoti asmens, kaip silpnesnės šalies, apsaugą. Iš to valstybės institucijoms, įstaigoms, pareigūnams ir kitiems atitinkamus įgaliojimus turintiems asmenims kyla pareiga vadovautis Lietuvos Respublikos viešojo administravimo įstatyme įtvirtintais gero viešojo administravimo, objektyvumo, proporcingumo, nepiktnaudžiavimo valdžia principais. Pabrėžtina ir tai, kad atsakingo valdymo (gero viešojo administravimo) principas Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo yra pripažintas koordinuojančio ir determinuojančio konstitucinio teisinės valstybės principo dalimi, viena iš Lietuvos Respublikos Konstitucijos saugomų ir ginamų vertybių (Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo 2004 m. gruodžio 13 d. nutarimas „Dėl kai kurių teisės aktų, kuriais reguliuojami valstybės tarnybos ir su ja susiję santykiai, atitikties Lietuvos Respublikos Konstitucijai ir įstatymams“). *Valdžios institucijos, siekdamos įgyvendinti gero viešojo administravimo principą, užtikrinti žmogaus teisių ir laisvių bei privataus asmens, kaip silpnesnės santykio su viešąja administracija šalies, apsaugą, privalo bet kurioje situacijoje vadovautis fundamentaliais protingumo, teisingumo, sąžiningumo principais, o sprendimų priėmimo metu atsižvelgti į susiklosčiusių faktinių aplinkybių visumą* (Lietuvos

vyriausiojo administracinio teismo 2014 m. kovo 4 d. nutartis administracinėje byloje Nr. A-385/2014, 2017 m. balandžio 10 d. nutartis administracinėje byloje Nr. eA-322-552/2017).“

Pareiškėjo teigimu, šalia Namu nėra mokyklos, darželio ar ligoninės, parduotuvės, kad būtų būtinybė įrengti iškiliasias greičio mažinimo priemones, perėjas prie namo. Taigi, nagrinėjamu atveju klausimas dėl greičio valdymo priemonių ties Namu turi būti sprendžiamas iš esmės.

Seimo kontrolieriaus nuomone, privaloma atsakingai įvertinti, kad Pareiškėjo nurodomos aplinkybės (vibracija, triukšmas) turi reikšmės neįgalaus asmens, turinčio mažametį vaiką, gyvenimo kokybei, saugumui. Taigi, valstybinės reikšmės kelių savininkas (patikėjimo teise valdo, naudoja ir disponuoja Direkcija), organizuojantis valstybinės reikšmės kelių tvarkymą, be nepagrįsto delsimo, turi imtis visų įmanomų priemonių siekiant išvengti nelaimių bei sumažinti žmonių, gyvenančių šalia tokių kelių, diskomfortą, galimai daromą žalą turtui. Pažymėtina, kad teisės aktai numato, jog kelio savininkas (valdytojas) atlygina žalą asmenims, atsiradusią dėl teisės aktų nustatyta tvarka neatliktų kelio savininko pareigų (pažymos 9.3.3 punktas).

Kadangi Įmonės savininko teises ir pareigas įgyvendina Susisiekimo ministerija, Seimo kontrolieriaus nuomone, teiktina rekomendacija susisiekimo ministrui, kuris formuoja kelių priežiūros ir plėtros valstybės politiką, organizuoja, kontroliuoja jos įgyvendinimą, prašant dar kartą įvertinti situaciją bei imtis kiek įmanoma skubių priemonių greičio valdymo priemonių ties Namu panaikinimui.

13. Apibendrinus pateiktas išvadas, konstatuotina:

13.1. Direkcijos pareigūnai, 2012 metais priėmę sprendimą ties Namu įrengti iškiliasias greičio mažinimo priemonę, vadovavosi tuo metu galiojančių teisės aktų nuostatomis;

13.2. tyrimu nustatyta, jog nuo naujų Rekomendacijų nuostatų įsigaliojimo iki šiol nesiimta reikiamų priemonių, kad iškiliosios greičio ribojimo priemonės, neatitinkančios Rekomendacijų 75 punkte nurodytų sąlygų, būtų panaikintos;

13.3. Skundas dėl išvadų, nurodytų šios pažymos 12.2.4, 13.2 punktuose, pripažintinas pagrįstu.

SEIMO KONTROLIERIAUS SPRENDIMAS

14. Vadovaudamasis Lietuvos Respublikos Seimo kontrolierių įstatymo 22 straipsnio 1 dalies 1 punktu, Lietuvos Respublikos Seimo kontrolierius nusprendžia

X skundą dėl Lietuvos automobilių kelių direkcijos pareigūnų veiksmų (neveikimo) pripažinti pagrįstu.

SEIMO KONTROLIERIAUS REKOMENDACIJOS

15. Vadovaudamasis Lietuvos Respublikos Seimo kontrolierių įstatymo 19 straipsnio 1 dalies 14 punktu, Lietuvos Respublikos Seimo kontrolierius rekomenduoja Lietuvos Respublikos susisiekimo ministrui, atsižvelgus į pažymoje pateiktas išvadas, dar kartą įvertinti situaciją bei imtis kiek įmanoma skubių priemonių (pagal kompetenciją) greičio valdymo priemonių ties Namu panaikinimui.

Prašytume apie rekomendacijų nagrinėjimo rezultatus Seimo kontrolierių ir Pareiškėją informuoti Lietuvos Respublikos Seimo kontrolierių įstatymo 20 straipsnio 3 dalyje nustatyta tvarka, t. y., **ne vėliau kaip per 30 dienų nuo siūlymo (rekomendacijos) gavimo dienos.**