



**VALSTYBINĖ GELEŽINKELIO INSPEKCIJA
PRIE SUSISIEKIMO MINISTERIJOS**

**AB „LIETUVOS GELEŽINKELIAI“ VIEŠOJOJE GELEŽINKELIŲ
INFRASTRUKTŪROJE ĮVYKUSIŲ EISMO ĮVYKIŲ, KURIŲ
METU DĖL JUDANČIŲ GELEŽINKELIŲ RIEDMENŲ
NUKENTĖJO BENT VIENAS ŽMOGUS, ANALIZĖ**

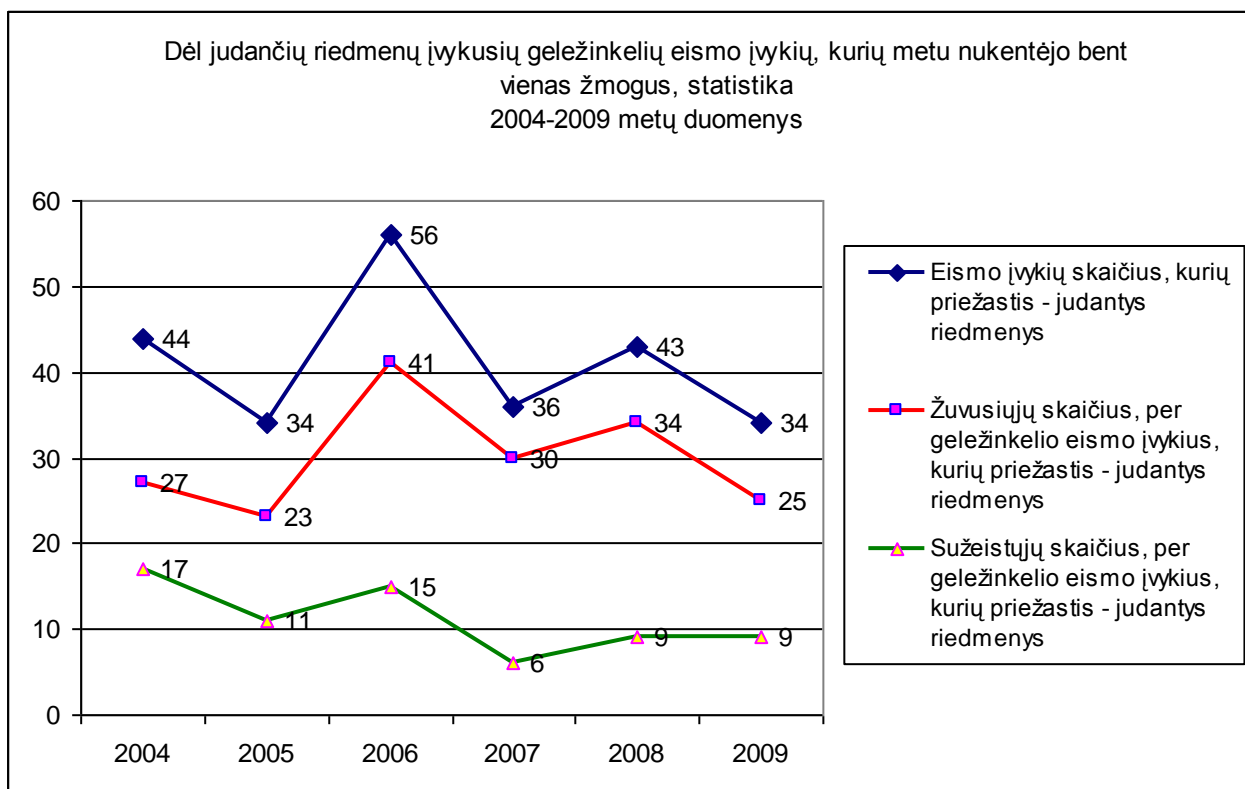
2010 m. spalio 21 d.

TURINYS

I.	AB „LIETUVOS GELEŽINKELIAI“ VIEŠOJOJE GELEŽINKELIŲ INFRASTRUKTŪROJE ĮVYKUSIŲ EISMO ĮVYKIŲ, KURIŲ METU DĖL JUDANČIŲ GELEŽINKELIŲ RIEDMENŲ NUKENTĖJO BENT VIENASŽMOGUS, ANALIZĖ.....	3
II.	PATIKRINIMŲ, KURIŲ METU BUVO TIKRINAMAS PAŠALINIŲ ASMENŲ BUVIMAS GELEŽINKELIŲ KELIŲ IR ĮRENGINIŲ APSAUGOS ZONŲ NENUSTATYTOSE VIETOSE BEI INSPEKCIJOS VYKDYTOS APKLAUSOS, ANALIZĖ.....	11
III.	EUROPOS SĄJUNGOS ŠALIŲ EISMO SAUGAI GELEŽINKELIŲ KELIUOSE IR GELEŽINKELIŲ KELIŲ IR JŲ ĮRENGINIŲ APSAUGOS ZONOSE UŽTIKRINTI TAIKOMA PRAKTIKA.....	15
IV.	IŠVADOS IR PASIŪLYMAI.....	17
V.	PRIEDAS NR 1.....	18

I. AB „LIETUVOS GELEŽINKELIAI“ VIEŠOJOJE GELEŽINKELIŲ INFRASTRUKTŪROJE ĮVYKUSIŲ EISMO ĮVYKIŲ, KURIŲ METU DĖL JUDANČIŲ GELEŽINKELIŲ RIEDMENŲ NUKENTĖJO BENT VIENAS ŽMOGUS, ANALIZĖ

Atlikus AB „Lietuvos geležinkeliai“ viešojoje geležinkelių infrastruktūroje įvykusių eismo įvykių, kurių metu nukentėjo bent vienas žmogus, analizę, nustatyta, kad nuo 2004 m. iki 2009 m. viešojoje geležinkelių infrastruktūroje įvyko 247 eismo įvykiai (57 procentai visų eismo įvykių geležinkeliuose). Šių eismo įvykių metu žuvo¹ 180 asmenų (81 procentas visų žuvusių eismo įvykių geležinkeliuose metu), iš jų keturi (4) asmenys buvo AB „Lietuvos geležinkeliai“ darbuotojai, kiti (176) – pašaliniai asmenys². Sunkiai sužeisti³ 67 asmenys (64 procentai visų sužeistų eismo įvykių geležinkeliuose metu), iš jų vienas AB „Lietuvos geležinkeliai“ darbuotojas, kiti (66) – pašaliniai asmenys.

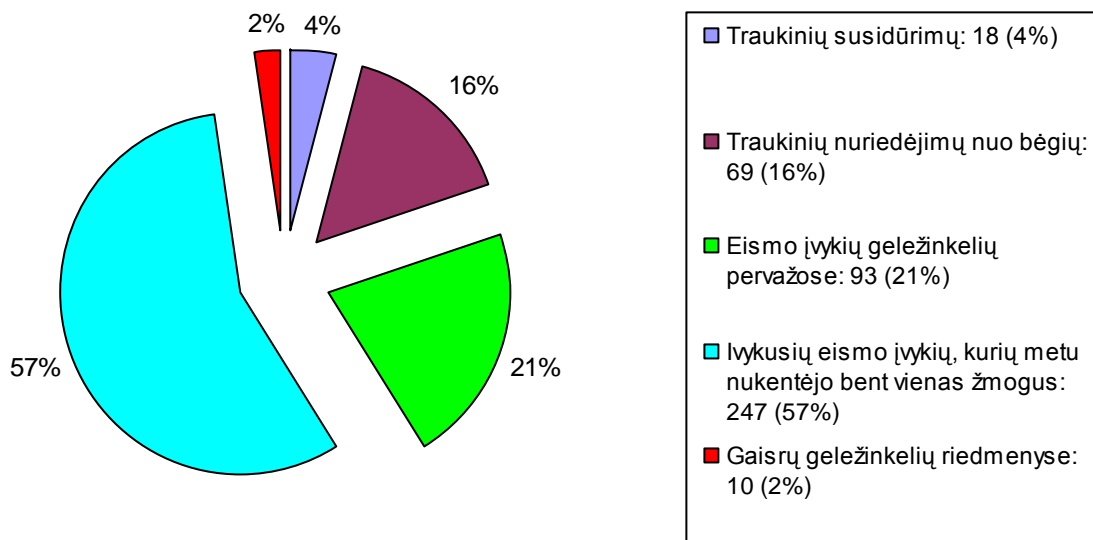


¹ Pagal Europos Komisijos 2009 m. lapkričio 27 d. direktyvos 2009/149/EB 1 str. 16 d., žūtys (žuvęs asmuo) – dėl avarijos iš karto žuvęs arba per 30 dienų miręs asmuo, išskyrus savižudybes.

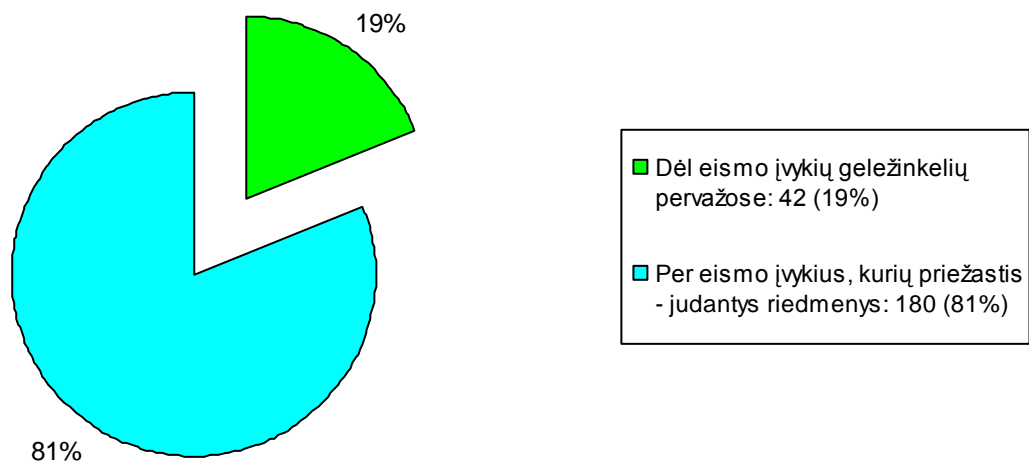
² Pagal Europos Komisijos 2009 m. lapkričio 27 d. direktyvos 2009/149/EB 1 str. 14 d., pašaliniai asmenys geležinkelio zonoje – draudžiamojame geležinkelio zonoje esantys asmenys, išskyrus geležinkelio pervažų naudotojus.

³ Pagal Europos Komisijos 2009 m. lapkričio 27 d. direktyvos 2009/149/EB 1 str. 17 d., sužalojimai (sunkiai sužeistas asmuo) – sužeistas asmuo, dėl avarijos paguldytas stacionariajam gydymui ilgesniam nei 24 valandų laikotarpiui, išskyrus bandymus nusižudyti.

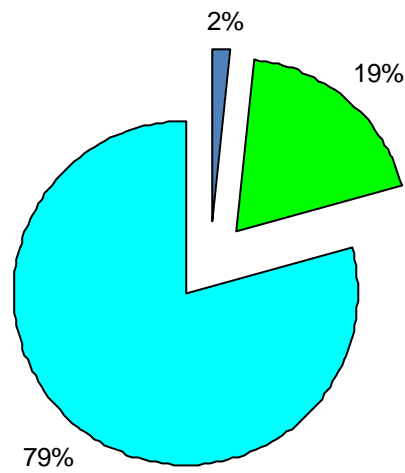
Geležinkelių transporto eismo įvykiai 2004-2009 m.



Geležinkelių transporto eismo įvykiuose žuvę žmonės 2004-2009 m.

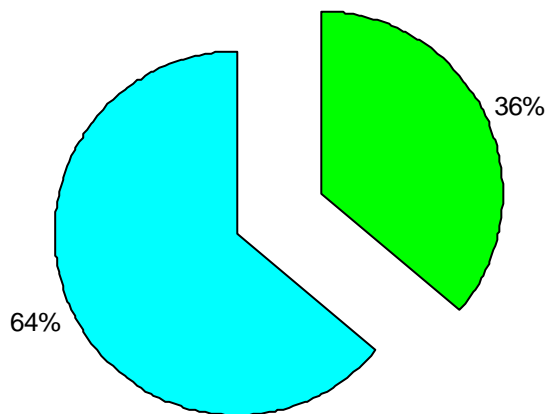


Geležinkelių transporto eismo įvykiuose žuvę žmonės 2004-2009 m.

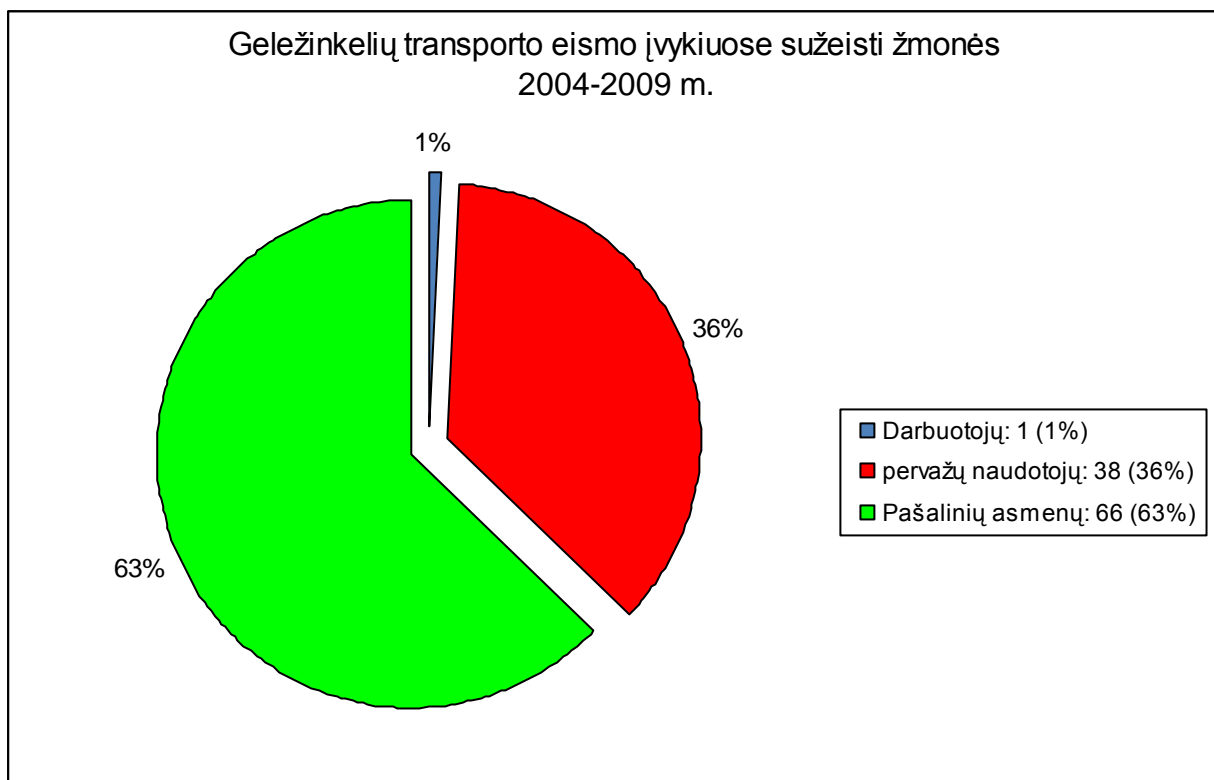


- Darbuotojų: 4 (2%)
- Geležinkelių pervažų naudotojų: 42 (19%)
- Pašalinių asmenų: 176 (79%)

Geležinkelių transporto eismo įvykiuose sužeisti žmonės 2004-2009 m.



- Dėl eismo įvykių geležinkelių pervažose: 38 (36%)
- Per eismo įvykius, kurių priežastis - judantys riedmenys: 67 (64%)



2008-2009 metais daugiausia eismo įvykių, kurių metu dėl judančių geležinkelių riedmenų nukentėjo bent vienas žmogus, įvyko Vilniaus ir Kauno regionuose – 21 eismo įvykis. Klaipėdos regione įvyko 20 eismo įvykių, o Šiaulių regione 15 eismo įvykių. Nustatyta, kad 29 eismo įvykiai (39 procentai) įvyko šviesiu paros metu⁴, o 48 eismo įvykiai (61 procentas) – tamsiu paros metu⁵. Taip pat nustatyta, kad visi eismo įvykiai įvyko geležinkelių pagrindiniuose keliuose⁶, iš jų 32 eismo įvykiai (43 procentai) įvyko geležinkelių stočių keliuose⁷, o 45 eismo įvykiai (57 procentai) – tarpstočių⁸ keliuose.

⁴ Pagal Pervažų įrengimo ir naudojimo taisyklių 3 punktą, šviesus paros metas – laiko tarpas nuo saulėtekio iki saulėlydžio.

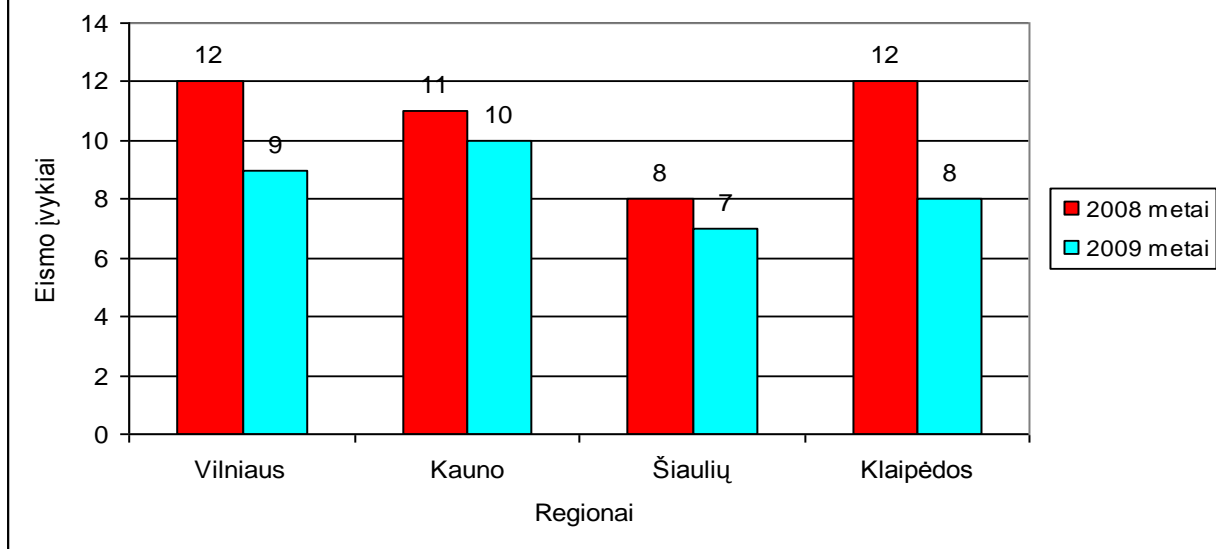
⁵ Pagal Pervažų įrengimo ir naudojimo taisyklių 3 punktą, tamsus paros metas – laiko tarpas nuo saulėlydžio iki saulėtekio.

⁶ Pagal Techninio geležinkelių naudojimo nuostatų (toliau – TNN), patvirtintų Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministro 1996 m. rugsėjo 20 d. įsakymu Nr. 297 (Žin., 1996, Nr. 98-2251) 2.17 punktą pagrindiniai keliai – tarpstočių ir stočių keliai – tiesioginė tarpstočių kelių, dažniausiai per iešmus einančių tiesiai, tąsa.

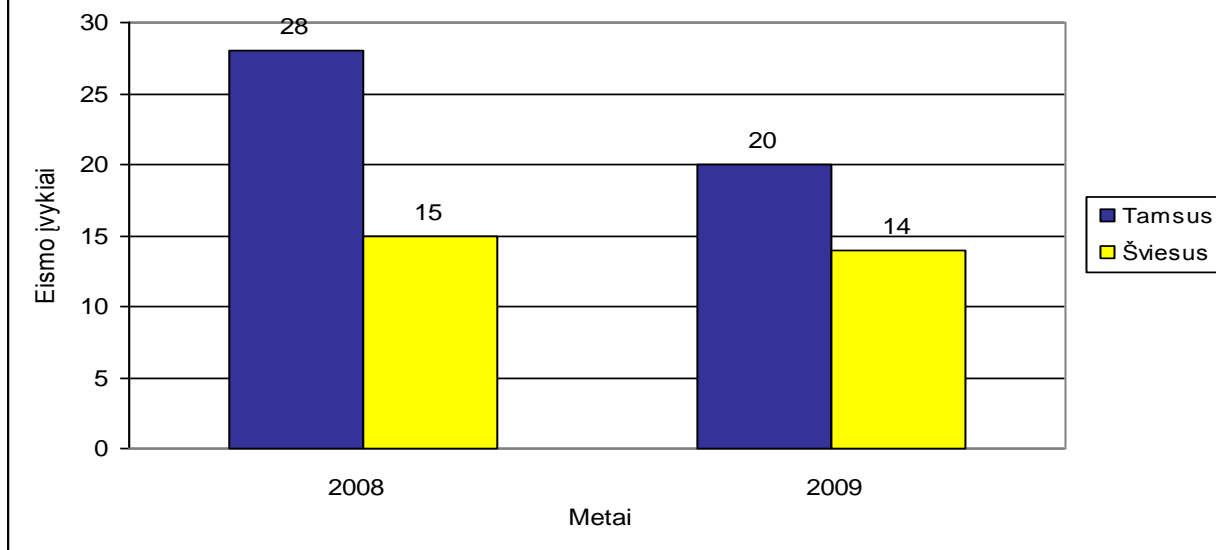
⁷ Pagal TNN 2.19 punktą, stoties keliai – visi stotyje esantys keliai: pagrindiniai, atvykimo, išvykimo, kaupiamieji, skirstymo, krovimo, depo (lokomotyvų ir vagonų), apsauginiai aklakeliai, jungiamieji (jungiantys atskirus stoties kelynus, vedantys į konteinerių punktus, degalų sandėlius, bazines, skirstomasias platformas, vagonų valykla, plovyklas, dezinfekcijos bei riedmenų remonto punktus ir kt.) bei kiti keliai, kurių paskirtis nustatoma pagal atliekamą darbą.

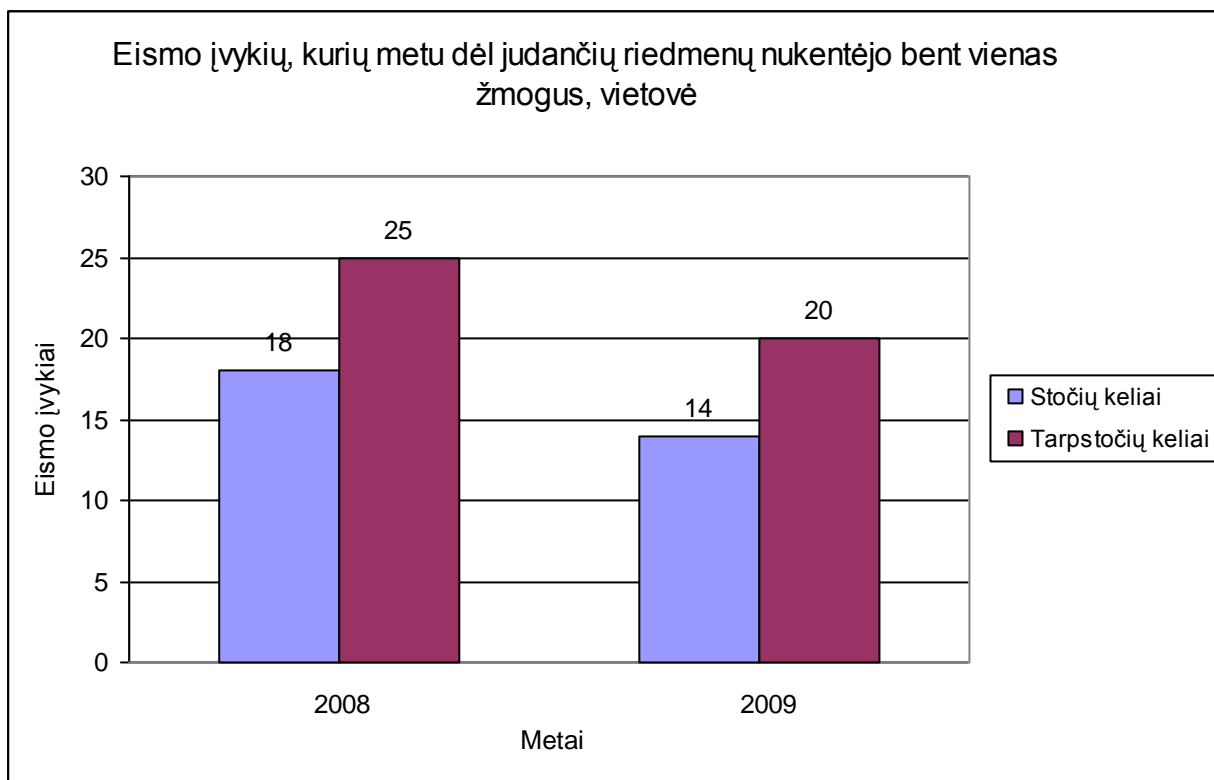
⁸ Pagal TNN 2.46 punktą, tarpstotis – geležinkelio linijos atkarpa, esanti tarp dviejų stočių, kelio postų arba kelio posto ir stoties.

2008 - 2009 metais įvykusių eismo įvykių skaičius, kurių metu dėl judančių riedmenų nukentėjo bent vienas žmogus, statistika pagal regionus

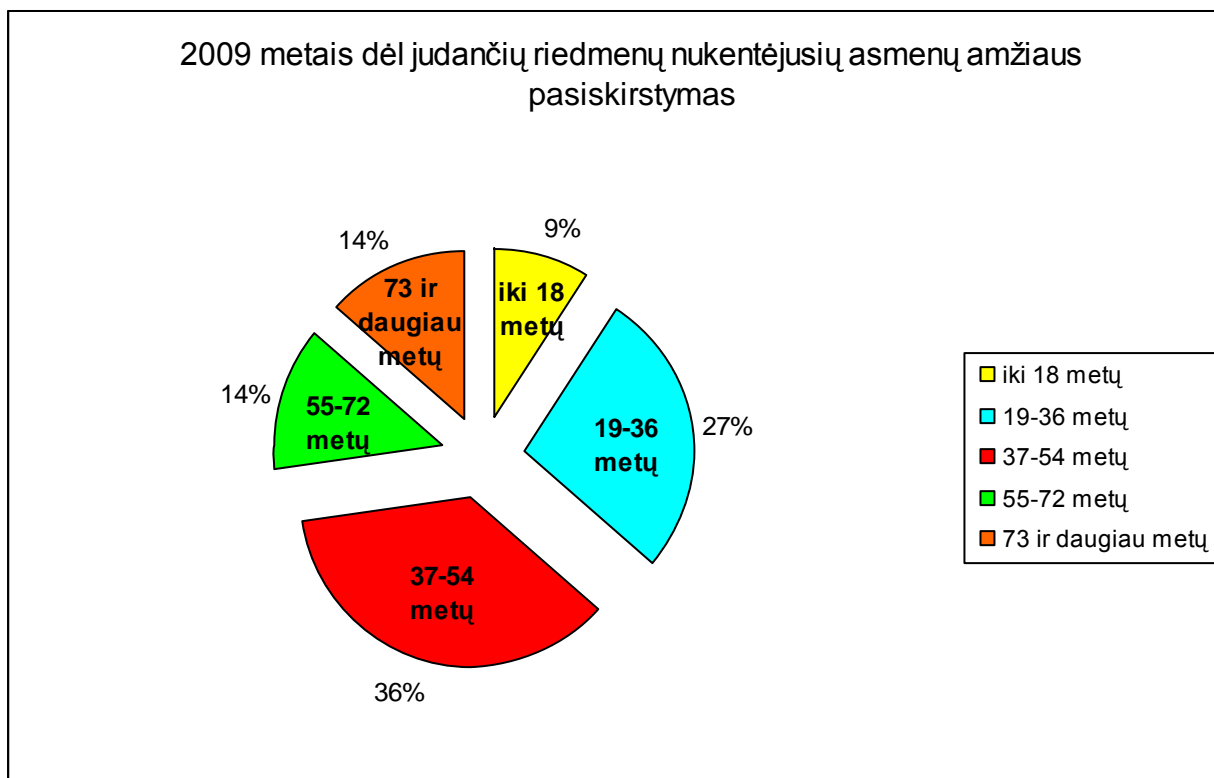


Paros metas, kurio metu įvyko eismo įvykiai, kurių metu dėl judančių riedmenų nukentėjo bent vienas žmogus





Atlikus 2009 metais įvykusių eismo įvykių, kurių metu dėl judančių geležinkelių riedmenų nukentėjo bent vienas žmogus, analizę, nustatyta, kad įvyko 34 eismo įvykiai, kurių metu žuvo 25 asmenys bei buvo sužaloti 9 asmenys. Vidutiniškai dėl vieno anksčiau minėto eismo įvykio vienas traukinys buvo užlaikomas apie 1 val. 18 min. Be to, nustatyta, kad iš 34 nukentėjusių asmenų, nukentėjo 24 vyriškos lyties atstovai ir 10 moteriškos lyties atstovų. Išanalizavus nukentėjusių asmenų amžių, nustatytas apytikslis šių asmenų amžiaus vidurkis ~ 45 metai. Nustatyta, kad daugiausia nukentėjo 37 – 54 metų asmenys – 36 procentai, 19 – 36 metų – 27 procentai, 55 – 72 ir 73 ir daugiau metų po 14 procentų, o mažiausia – iki 18 metų asmenys – 9 procentai.



Nustatyta, kad eismo įvykiai, kurių metu dėl judančių geležinkelių riedmenų nukentėjo bent vienas žmogus, įvyksta dėl asmenų buvimo geležinkelių kelių ir jų įrenginių apsaugos zonų nenustatytose vietose. Pagal Geležinkelių transporto eismo saugos įstatymo (toliau – GTESĮ) 10 straipsnio 3 dalies reikalavimą – pašaliniais asmenims būti, vaikščioti ar važinėti geležinkelių keliais ir geležinkelių kelių ir jų įrenginių apsaugos zonose tam nenustatytose vietose draudžiama. Todėl darytina išvada, kas eismo įvykiai įvyko dėl pačių asmenų kaltės, kurie pažeidė GTESĮ 10 straipsnio 3 dalies reikalavimą. Taip pat nustatyta, kad tarp nukentėjusių asmenų buvo neblaivių asmenų.

Be to, buvo įvertinti nuostoliai, kuriuos patyrė Lietuvos ūkis dėl eismo įvykių, kurių metu dėl judančių geležinkelių riedmenų nukentėjo bent vienas žmogus. Kiekvienais metais remiantis tarptautine metodika⁹, VĮ „Transporto ir kelių tyrimo institutas“ įvertina vieno žuvusio ir sužeisto žmogaus nuostolius Lietuvos ūkiui. 2009 metais įvertinta, kad vieno žuvusio žmogaus nuostoliai Lietuvos ūkiui siekė apie 2 milijonus litų, o sužeisto žmogaus – 0,182 milijono litų. Taigi vien tik 2009 metais Lietuvos ūkis patyrė apie **51,6** milijonus litų nuostolių dėl eismo įvykių, kurių metu dėl judančių geležinkelių riedmenų žuvo ar buvo sužeistas bent vienas žmogus. 2004 – 2008 metais vidutiniškai vieno žuvusio žmogaus nuostoliai Lietuvos ūkiui siekė apie 1,7 milijono litų, o sužeisto žmogaus – 0,155 milijono litų. Taigi nuo 2004 m. iki 2009 m. Lietuvos ūkis dėl eismo įvykių, kurių metu dėl judančių geležinkelių riedmenų nukentėjo bent vienas žmogus patyrė apie **313,5** milijonų litų nuostolių dėl žuvusių ir **10,5** milijonų litų nuostolių dėl sužeistų asmenų. Viso per minėtą laikotarpį Lietuvos ūkis dėl minėtų eismo įvykių metu žuvusių ir sužeistų asmenų patyrė apie **324** milijonus litų nuostolių. Šių eismo įvykių metu nuostolius taip pat patiria geležinkelių įmonės (vežėjai)¹⁰ (dėl apgadintų geležinkelių riedmenų ir jų užlaikymų), traukinių mašinistai¹¹ (patiria psichologinių ir moralinių sukrėtimų) bei keleiviai (patiria finansinius nuostolius dėl traukinių užlaikymų, pavyzdžiui pavėluoja į darbą, lėktuvą ir t. t.)

Atsižvelgiant į Europos geležinkelių agentūros (toliau – ERA) 2008 m. duomenis¹², pagal eismo įvykių skaičių, kurių metu dėl judančių geležinkelių riedmenų nukentėjo žmonės¹³, tenkanti per metus traukinių nuvažiuotam atstumui kriterijų¹⁴, Lietuva yra 24-a tarp 24 Europos Sąjungos šalių ir Norvegijos. Blogiausia padėtis Rumunijoje, geriausia – Olandijoje. Taip pat buvo palyginti sunkiai sužalotų¹⁵ ir mirtinai sužalotų¹⁶ pašalinių asmenų skaičius tenkantis traukinių per metus nuvažiuotam atstumui. Pagal šiuos kriterijus Lietuva yra 22-a (pagal sunkiai sužalotų asmenų) bei paskutinė (pagal mirtinai sužalotų asmenų) tarp 24 Europos Sąjungos šalių ir Norvegijos.

⁹ Metodiką parengė HEATCO (Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment) 2004-2006 metais pagal užsakytą Europos Komisijos projektą.

¹⁰ Pagal GTK 3 straipsnio 4 dalį, Geležinkelio įmonė (vežėjas) – licencijuota įmonė, keleiviams, bagažui ir (ar) kroviniams vežti naudojanti viešąją geležinkelių infrastruktūrą ir užtikrinanti trauką teisėtai valdomomis traukos priemonėmis, taip pat įmonė, kuri tik teikia traukos priemones.

¹¹ Pagal GTESĮ 2 straipsnio 29 dalį, traukinio mašinistas – asmuo, turintis traukinio mašinisto pažymėjimą, traukinio mašinisto sertifikatą ir valdantis geležinkelių riedmenis.

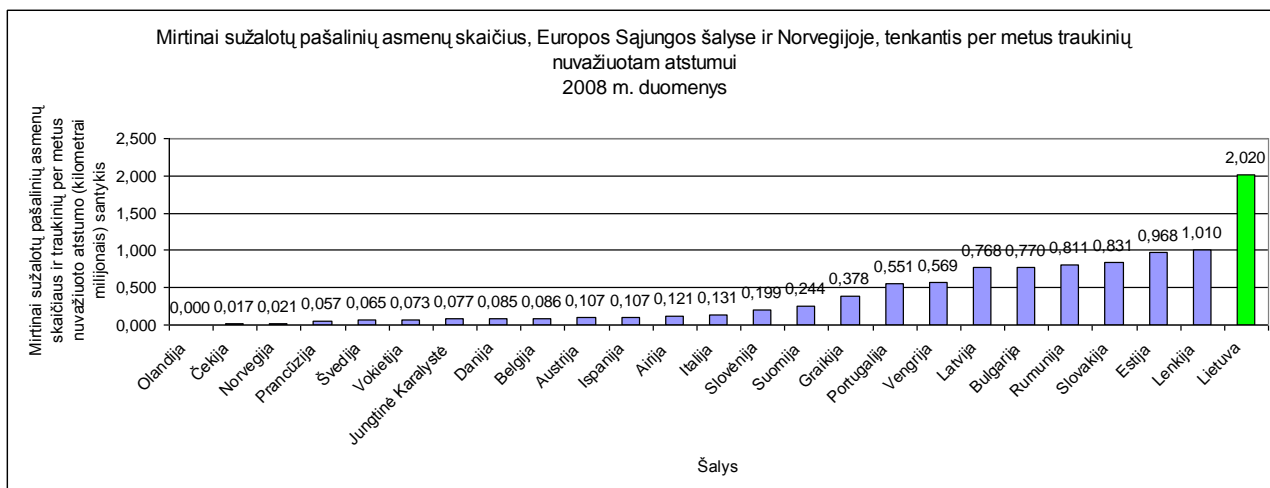
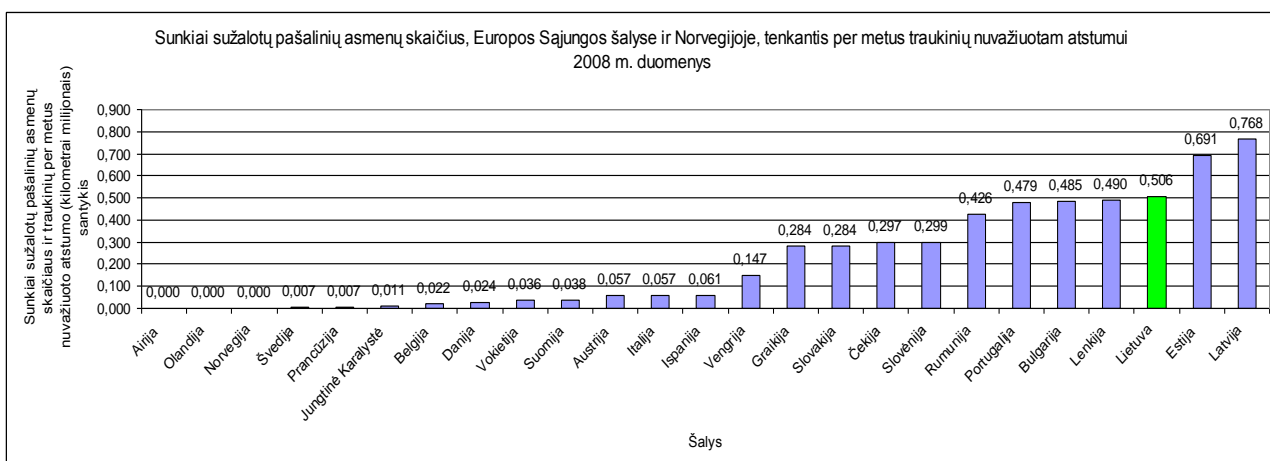
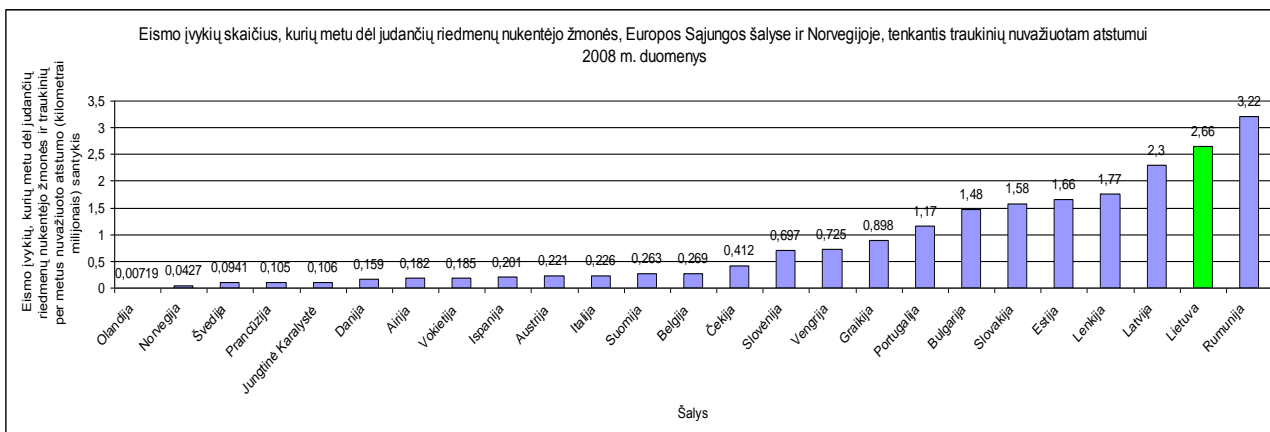
¹² Duomenys buvo surinkti ir apdoroti iš Europos geležinkelių agentūros duomenų bazės ERADIS (http://pdb.era.europa.eu/safety_docs/csi/default.aspx).

¹³ Pagal Europos Komisijos 2009 m. lapkričio 27 d. direktyvos 2009/149/EB 1 str. 8 d., Avarijos dėl judančių riedmenų, per kurias nukentėjo žmonės – avarijos, per kurias vieną ar kelis asmenis partrenkia geležinkelio riedmuo arba prie jo pritvirtintas ar nuo jo atitrūkęs objektas. Tokiose avarijose nukentėjusiais asmenimis taip pat laikomi iš geležinkelio riedmens iškritę asmenys ir riedmeniu keliaujantys asmenys, iškritę iš riedmens arba partrenkti nepritvirtintų objektų.

¹⁴ Eismo įvykių skaičius tenkantis traukinių nuvažiuotam atstumui kriterijus yra eismo įvykių skaičiaus ir traukinių per metus nuvažiuoto atstumo (kilometrai milijonais) santykis.

¹⁵ Sunkiai sužalotų pašalinių asmenų skaičius tenkantis traukinių nuvažiuotam atstumui kriterijus yra sunkiai sužalotų pašalinių asmenų skaičiaus ir traukinių per metus nuvažiuoto atstumo (kilometrai milijonais) santykis.

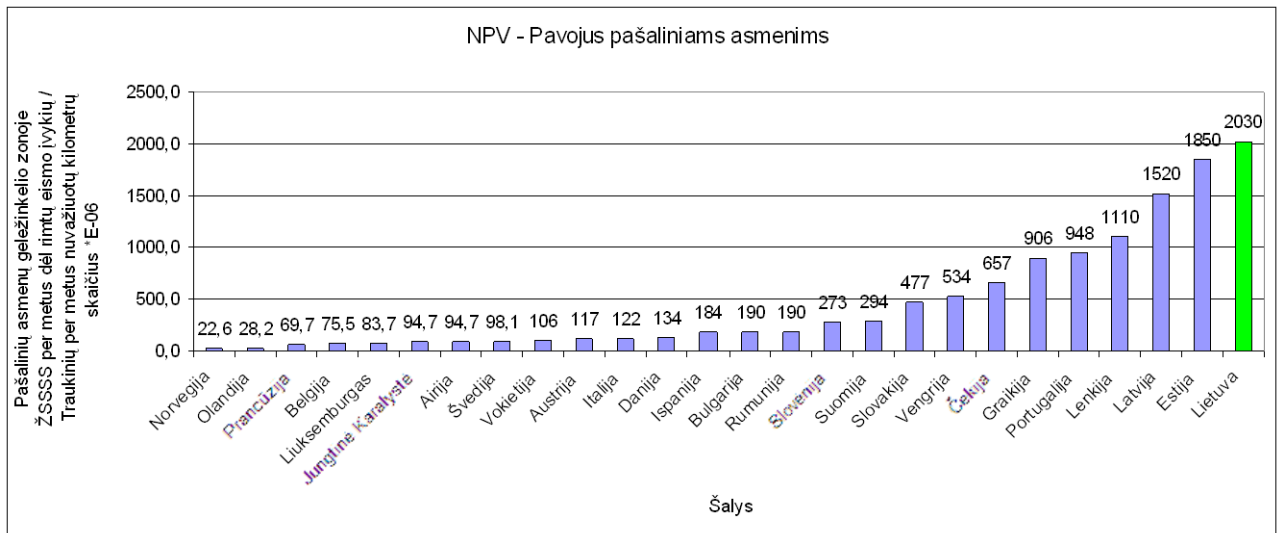
¹⁶ Mirtinai sužalotų pašalinių asmenų skaičius tenkantis traukinių nuvažiuotam atstumui kriterijus yra mirtinai sužalotų pašalinių asmenų skaičiaus ir traukinių per metus nuvažiuoto atstumo (kilometrai milijonais) santykis.



Be to, ERA pagal 2004 – 2007 metų duomenis apskaičiavo pašaliniams asmenims kylančią riziką¹⁷. Lietuva pagal šį rodiklį yra paskutinė tarp 25 Europos šalių ir Norvegijos. Mažiausias pavojus pašaliniams asmenims yra Norvegijoje.

¹⁷ Duomenys pateikti iš bendrųjų geležinkelių transporto eismo saugos tikslų, kurie parengti pagal Direktyvos 2004/46/EB reikalavimus. Bendrieji geležinkelių transporto eismo saugos tikslai – tai rizikos priimtumo kriterijais išreikšti geležinkelių transporto eismo saugos lygiai. Šie lygiai nustatomi pagal Europos Komisijos 2009 m. birželio 5 d. sprendimu 2009/460/EB nustatytą metodiką ir kriterijus. Metodikos pagrindas – pavojaus lygis vertinamas atsižvelgiant į traukinių per metus nuvažiuotų kilometrų skaičių.

(Grafiko pavadinime naudojamų sutrumpinimų paaiškinimai: a) NPV (nacionalinė pamatinė vertė) – pamatinis matas, kuriuo apibūdinamas tam tikros valstybės narės didžiausias leidžiamasis geležinkelio pavojaus kategorijos lygis. b) ŽSSSS (žūtys ir svertinis sunkių sužalojimų skaičius) – rimtų eismo įvykių padarinių matas, kurį nusakant žūtys skaičiuojamos kartu su sunkiais sužalojimais; vienas sunkus sužalojimas statistiniu požiūriu laikomas lygiaverčius 0,1 žūties).



II. PATIKRINIMŲ, KURIŲ METU BUVO TIKRINAMAS PAŠALINIŲ ASMENŲ BUVIMAS GELEŽINKELIŲ KELIŲ IR ĮRENGINIŲ APSAUGOS ZONŲ NENUSTATYTOSE VIETOSE BEI INSPEKCIJOS VYKDYTOS APKLAUSOS, ANALIZĖ

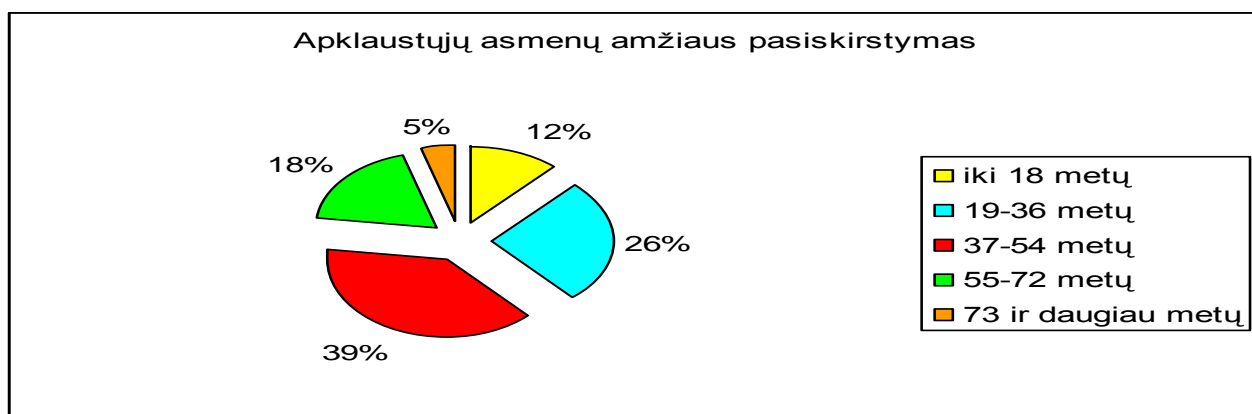
Inspekcija išanalizavo 2008 – 2009 metų eismo įvykius ir nustatė, kad 2008 metais pašaliniai asmenys 13 kartų, o 2009 metais – 49 kartus sudarė riktus geležinkelių keliuose dėl nusikalstamos veikos, t.y. ant geležinkelių bėgių primėtė akmenų, padangų, geležinkelių kelią užstatė sofa. Mašinistų budrumo dėka, panaudojus staigų stabdymą, buvo išvengta nelaimingų eismo įvykių, kurie galėjo turėti skaudžių pasekmių, pvz. geležinkelių riedmenų nuriedėjimas, vežamo pavojingo krovinio išsiliejimas į aplinką, sužaloti asmenys. Vidutiniškai per 2009 metus dėl anksčiau minėtų riktų, vienas traukinys dėl rikto buvo užlaikytas apie 15 minučių, o iš viso per metus traukiniai buvo užlaikyti apie 13 valandų.

Inspekcija nuo 2009 m. sausio 1 d. iki gruodžio 31 d. kartu su policijos pareigūnais atliko 11 patikrinimų, kurių metu buvo tikrinamas pašalinių asmenų buvimas geležinkelių kelių ir jų įrenginių apsaugos zonų nenustatytose vietose. Patikrinimai buvo atlikti Lentvario, Naujosios Vilnios, Panerių, Radviliškio, Šiaulių, Vilniaus geležinkelio stotyse. Šių patikrinimų metu buvo sulaikyti 56 asmenys, iš jų 48 vyriškos lyties atstovai ir 8 moteriškos lyties atstovės. Nustatytas vidutinis sulaikytų ir nubaustų asmenų amžiaus vidurkis – 42 metai (sulaikytų vyrų – 38 metai, sulaikytų moterų – 46 metai). Vadovaujantis Geležinkelių transporto eismo saugos įstatymo 13 straipsnio 3 dalies reikalavimu bei Lietuvos Respublikos administracinės teisės pažeidimų kodekso 111 straipsnio 4 dalimi, buvo surašyti 56 administracinės teisės pažeidimų nutarimai bei iš viso paskirta 4650 litų nuobaudų.

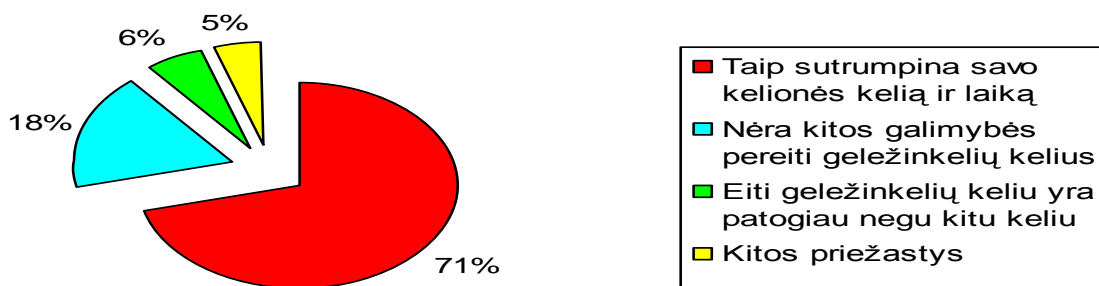
Atkreiptinas dėmesys į tai, kad bendras Lietuvos Respublikos geležinkelių kelių ilgis yra 1765,4 km, geležinkelio stočių yra 107. Per 2009 m. Inspekcija atliko 11 patikrinimų 6 geležinkelio stotyse ir sulaikė 56 pažeidėjus (vieno patikrinimo metu vidutiniškai sulaikomi 5 asmenys, patikrinimas vyksta vidutiniškai 6 valandas, patikrinimo metu vidutiniškai tikrinamas 1 km geležinkelių kelio ruožas). O darant prielaidą, kad per parą 1 km geležinkelių kelio geležinkelio stotyje kerta 20 asmenų, tai 107 geležinkelių stotyse esančius geležinkelių kelius per parą kerta iki 2140 asmenų. Vidutinis miestų, kuriuose buvo vykdomi patikrinimai, gyventojų tankumas yra 360 asmenų vienam kvadratiniam kilometrui, o tarpstočių gyventojų tankumas tenkantis 1 kvadratiniam kilometrui svyruoja nuo 15 iki 60 žmonių. Tai gi galima teikti prielaidą, kad kiekviename geležinkelio tarpstotyje geležinkelių kelių ir įrenginių apsaugos zonoje būna apie 810 - 3180 asmenų per parą. Darant anksčiau minėtas prielaidas, galima teigti, kad per vieną parą, AB „Lietuvos geležinkeliai“ valdomoje viešojoje geležinkelių infrastruktūroje esančius geležinkelių kelius kerta apie 2950 – 5320 asmenų.

Inspekcija š. m. birželio – liepos mėn. vykdė apklausą geležinkelių stotyse bei jų prieigose. Iš viso buvo apklausta 216 asmenų. Asmenims buvo pateikiama anoniminė apklausa, kurios tikslas

buvo išsiaiškinti, ar asmenys nesusiję su geležinkelių transportu suvokia ir kaip suvokia jiems grėšiantį pavojų geležinkelių keliuose. Anoniminė apklausa buvo sudaryta iš 10 punktų. Atlikta anoniminė apklausa parodė, kad asmenys kerta ar eina geležinkelių keliais dėl to, kad tokiu būdu sutrumpina savo kelionės kelią ir laiką (šią priežastį nurodė 71 procentas apklaustųjų asmenų). Taip pat apklaustieji asmenys įvardino ir dar keletą priežasčių – neturi kitos galimybės pereiti geležinkelių kelius (18 procentų), eiti geležinkelių keliu jiems patogiau negu kitu keliu (6 procentai) bei kitos priežastys (5 procentai). Dauguma apklaustųjų asmenų nurodė, kad kirsdami geležinkelių kelius vertina pavojų susijusį su geležinkelių riedmenimis (85 procentai), o pavojų su geležinkelių infrastruktūros įrenginiais vertino mažiau apklaustųjų (15 procentų). Taip pat apklaustieji asmenys tvirtino žinoję, kad teisės aktų nustatyta tvarka pašaliniais asmenims būti, vaikščioti ar važinėti geležinkelių keliais ir geležinkelių kelių ir jų įrenginių apsaugos zonose tam nenustatytose vietose draudžiama (82 procentai) (nežinojo – 18 procentų apklaustųjų asmenų), tačiau nežinojo, kad kirsdami geležinkelių kelią tam nenustatytose vietose gali būti patraukti administracinėn atsakomybėn ir jiems gresia pinigine nuobauda (69 procentai) (žinojo – 31 procentas apklaustųjų asmenų). Apklaustieji asmenys kaip pagrindinę priemonę, kuri sulaikytų asmenys nuo geležinkelių kelių kirtimo ar vaikščiojimo tam nenustatytose vietose įvardino apsauginių tvorų įrengimą palei geležinkelių kelius (47 procentai). Taip pat apklaustieji asmenys įvardijo ir dar keletą galimų priemonių – išpėjamieji ženklai, kad vaikščioti draudžiama (27 procentai), didelės baudos (19 procentų) bei kitos priemonės (8 procentai). Be to, apklaustieji asmenys tvirtino, kad nežino, kokių rankos judesiu (regimuoju signalu) galima sustabdyti judančius riedmenis, pvz., traukinį (kritinėje situacijoje ar įvykus nelaimėi (eismo įvykiui) (69 procentai) (žinojo – 31 procentas apklaustųjų asmenų). Kaip patogiausius būdus pereiti geležinkelių kelius apklaustieji asmenys įvardijo keletą priemonių – pėsčiųjų tiltas (34 procentai), požeminė pėsčiųjų perėja (32 procentai), pėsčiųjų perėja su signalizacija (30 procentų) bei pėsčiųjų perėja be signalizacijos (4 procentai). Į klausimą, ar yra pakankamai informacijos apie saugų elgesį geležinkelių keliuose atsakymai pasiskirstė beveik tolygiai – 52 procentai mano, kad informacijos yra pakankamai, o 48 procentams apklaustųjų asmenų informacijos trūksta. Taip pat apklaustųjų asmenų manymu, saugus atstumas, kuriuo reikia stovėti nuo geležinkelių kelių, kai geležinkelių keliais juda geležinkelių riedmenys yra: nuo 20 m iki 600 m nurodė 27 procentai, 10 m – 16 procentų, 5 m – 21 procentas, 3 m – 21 procentas, 2 m – 15 procentų.



Apklaustųjų asmenų kirtimo ar ėjimo geležinkelių keliais tam nenustatytose vietose priežastys



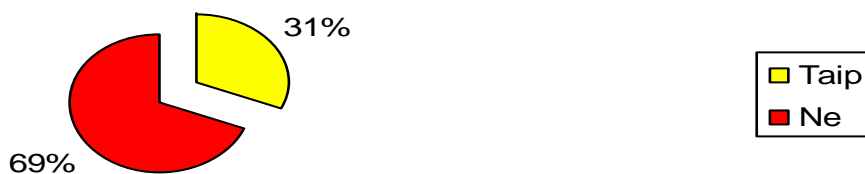
Apklaustųjų asmenų vertinamas pavojus kertant geležinkelių kelius



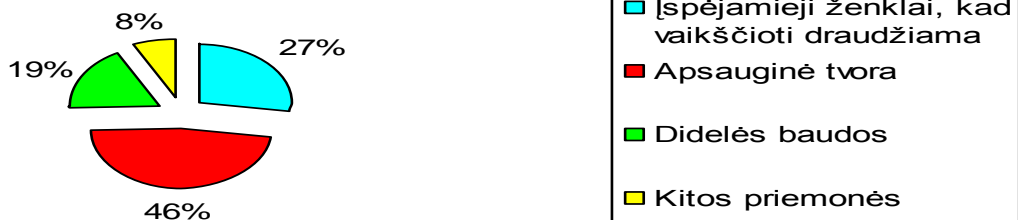
Ar apklaustieji asmenys žino, kad teisės aktų nustatyta tvarka pašaliniam asmeniui būti, vaikščioti ar važinėti geležinkelių keliais ir geležinkelių kelių ir jų įrenginių apsaugos zonose tam nenustatytose vietose draudžiama



Ar apklaustieji asmenys žino, kad kirsdami geležinkelių kelią tam nenustatytose vietose gali būti patraukti administracinėn atsakomybėn ir jiems gresia pinigine nuobauda



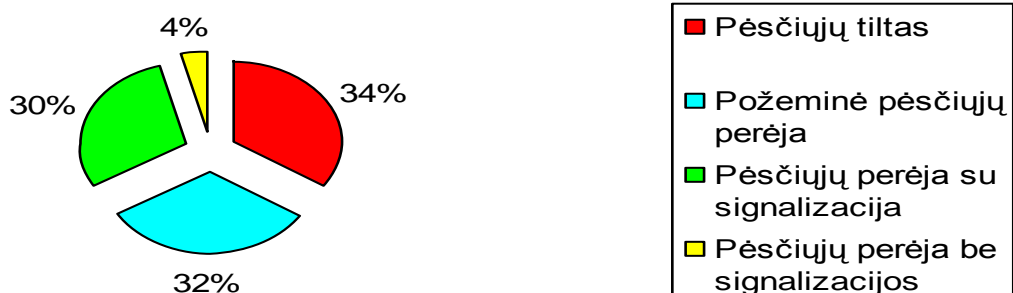
Apklaustųjų asmenų priemonių pasiūlymai, kurie sulaikytų juos nuo geležinkelių kelių kirtimo ir vaikščiojimo tam nenustatytose vietose.



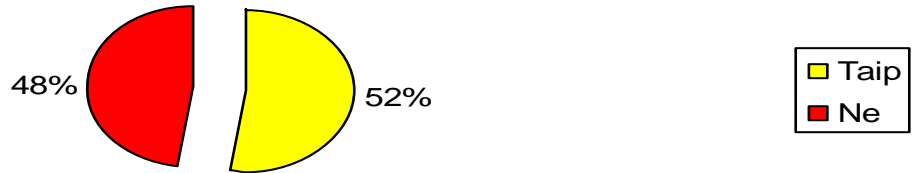
Ar apklaustieji asmenys žino kaip kritinėje situacijoje ar įvykus nelaimei (eismo įvykiui) reikia sustabdyti judančius geležinkelių riedmenys (pvz., traukinį)



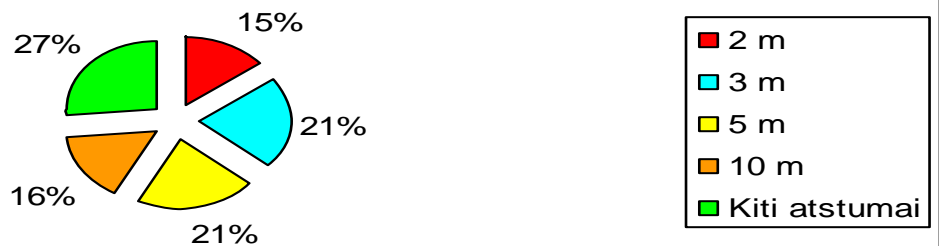
Apklaustiesiems asmenims patogiausi būdai pereiti geležinkelių kelius



Ar apklaustiesiems asmenims yra pakankamai informacijos apie saugų elgesį geležinkelių keliuose



Apklaustųjų asmenų manymu, saugus atstumas, kuriuo reikia stovėti nuo geležinkelių kelių, kai geležinkelių keliais juda geležinkelių riedmenys yra



III. EUROPOS SAJUNGOS ŠALIŲ EISMO SAUGAI GELEŽINKELIŲ KELIUOSE IR GELEŽINKELIŲ KELIŲ IR JŲ ĮRENGINIŲ APSAUGOS ZONOSE UŽTIKRINTI TAIKOMA PRAKTIKA

Europos Sąjungos šalyse taikomos įvairios priemonės siekiant sumažinti eismo įvykių skaičių, kurių metu dėl judančių geležinkelių riedmenų nukentėjo bent vienas žmogus bei rizikos rodiklius kylančius pašaliniam asmeniui.

Pavyzdžiui, Olandijoje pastaraisiais metais geležinkelių keliai yra aptveriami tvoromis. Šia priemone yra siekiama sumažinti galimybes patekti pašaliniam asmeniui į geležinkelių apsaugos zonas bei kelius. Taip pat geležinkelių stotyse yra statomi ženklai perspėjantys žmones apie pavojų grėsiantį kertant geležinkelių kelius tam nenustatytoje vietoje bei administracinę atsakomybę. Be to, yra nepardavinėjamos valstybei priklausančios žemės, kurios yra netoli geležinkelių kelių. Šia priemone yra bandoma išvengti aktyvios žmonių veiklos (ūkininkavimas, gyvenamųjų namų statyba) netoli geležinkelių kelių. Taip pat, yra vykdoma ir švietėjiška veikla, kurios metu mokyklose yra vykdoma švietimo akcija skirta moksleiviams „Nežaisk šalia bėgių: tai mirtina“ bei informuojama visuomenė, kad kirsti geležinkelių kelius tam nenustatytoje vietoje bei būti geležinkelių apsaugos zonoje griežtai draudžiama.

Panašios priemonės yra taikomos Jungtinėje karalystėje. Geležinkelių infrastruktūros valdytojai aptveria geležinkelių kelius tvoromis, taip sumažindami galimybę patekti pašaliniam asmeniui į geležinkelių kelius ir apsaugos zonas. Tai yra teisinis reikalavimas, kuris įsigaliojo jau nuo 1845 m. ir galioja beveik visai viešai geležinkelių infrastruktūrai, išskyrus atokiai gyvenamąsias kaimo vietas, jūrų uostų teritorijas ir kita. Priklausomai nuo geležinkelių infrastruktūros pobūdžio yra įrengiamos skirtingo tipo tvoros. Taip pat yra vykdoma švietėjiška

veikla, (mokyklose, per televiziją bei radiją) kurios metu siekiama atkreipti visuomenės dėmesį į saugų elgesį geležinkelių keliuose bei perspėti apie grėšianti pavojų.

Kitas pavyzdys yra Vokietija. Nustatyta, kad dažniausiai eismo įvykiai geležinkelių keliuose įvyksta dėl: „nevaldomo“ ar „laukinio“ pėsčiųjų eismo dalyvių geležinkelių kelių kirtimo tam nenustatytose vietose (netgi ten, kur yra pervažų pėsčiųjų takai, pėsčiųjų tiltai ar tuneliai), žaidžiančių vaikų geležinkelių keliuose, pasitaikančių taip jaunimo vadinamųjų „drąsos“ išbandymų, neblaivių asmenų einančių geležinkelių keliais ar šalia jų, ir kitos. Todėl buvo imtasi įvairių priemonių, kurių tikslas sumažinti riziką eismo dalyviams bei perspėti apie grėšianti pavojų ir administracinę atsakomybę kertant neleistinoje vietoje geležinkelių kelius: reguliariai publikuojama informacija spaudoje ir interneto erdvėje apie grėšiantį pavojų geležinkelių keliuose, dalinamos skrajutės tėvams bei vaikams, vykdomos prevencinės pamokos moksleiviams mokyklose bei leidžiamas švietėjiškas animacinis žurnalas moksleiviams, vykdomos specialios informavimo ir išpėjamojo pobūdžio akcijos geležinkelių stotyse, įrengiami specialūs perspėjantys ženklai apie grėšiantį pavojų, draudimą būti ar kirsti neleistinoje vietoje geležinkelių apsaugos zonas bei kelius, vykdoma transporto policijos pareigūnų prevencinė kontrolė, kurių metų yra baudžiami piliečiai neleistinai buvę geležinkelių apsaugos zonose ir keliuose. Taip pat yra nustatytos specialios taisyklės, kuriomis remiantis yra vykdomas ir koreguojamas geležinkelių transporto priemonių eismas. Pavyzdžiui, jeigu geležinkelių infrastruktūros valdytojų darbuotojai ar geležinkelių transporto priemonių eismo dalyviai, dažniausiai traukinių mašinistai, pastebi vaikus žaidžiančius **ant geležinkelių kelių**, toje geležinkelių kelio atkarpoje po traukinio pravažiavimo yra iš karto uždaromas eismas ir į tą vietą kviečiama transporto policija, kuri apžiūri vietovę ir išvaro žaidžiančius vaikus bei patraukia juos kuo toliau nuo geležinkelių kelių. Tik po šių veiksmų į šią teritoriją nuvykę transporto policijos pareigūnai praneša, kad ant geležinkelių kelių nieko nėra ir leidžia vėl atidaryti geležinkelių eismą. Jeigu yra pastebimi ar gaunama informacija apie **šalia geležinkelių kelių** esančius vaikus ar suaugusiuosius esančius **ant geležinkelių kelių**, kitų važiuojančių pro tą vietovę traukinių mašinistai bus išpėti apie tai ir jie privalės tą ruožą pravažiuoti mažu greičiu, turėdami įsitikinti, kad šalia geležinkelių kelių nėra pašalinių asmenų ir kelias yra saugus. Tik tada tuo ruožu bus vėl galima važiuoti nustatytu greičiu. Jeigu kito traukinio mašinistas pastebėjo vis dar žaidžiančius vaikus ar pašalinius asmenis esančius ant geležinkelių kelio, traukinio mašinistai privalo pravažiuoti tą ruožą pačiu mažiausiu greičiu, taip galėdami greitai sustabdyti traukinį iškilus pavojui. O jeigu traukinio mašinistai pastebėjo **suaugusius šalia geležinkelių kelio**, tačiau nėra pavojaus, kad įvyks eismo įvykis (pvz., geležinkelių keliai aptverti tvoromis, ar pašalinis asmuo perbėgo per bėgius ir tolsta nuo geležinkelių kelio), ruožas yra pravažiuojamas įprastu greičiu.

Inspekcija taip pat kreipėsi į ES šalių ir Norvegijos Nacionalines geležinkelių saugos agentūras (inspekcijas) dėl minėtų šalių nacionalinių teisės aktų, reglamentuojančių pašalinių asmenų saugą geležinkeliuose, reglamentavimo. Apibendrinus gautus atsakymus iš Vokietijos, Austrijos, Jungtinės Karalystės, Slovėnijos, Estijos bei Norvegijos anksčiau minėtų saugos institucijų, galima daryti išvadą, kad šių šalių nacionaliniai teisės aktai draudžia pašaliniams asmenims kirsti geležinkelių kelius, išskyrus tam nenustatytose vietose – geležinkelių pervažose, pėsčiųjų perėjose, tuneliuose ar tiltuose. Kirsti geležinkelių kelius tam nenustatytose vietose leidžiama valstybės tarnautojams susijusiems su geležinkelių transportu ir atliekantiems jiems pavestas funkcijas ir uždavinius, kurie jiems priskirti ir reglamentuoti nacionaliniuose teisės aktuose. Taip pat kirsti geležinkelių kelius tam nenustatytose vietose leidžiama ūkio subjektų darbuotojams, kurie ūkio subjekto (ar kito ūkio subjekto) valdomoje geležinkelių infrastruktūroje atlieka techninius darbus. Asmenims, kurie neleistinai kerta geležinkelių kelius gresia administracinė atsakomybė ir pinigine bauda, o jeigu yra įrodoma, kad pašalinis asmuo kirsdamas geležinkelių kelius tam nenustatytose vietose niokojo geležinkelių infrastruktūrą ar vykdė kita nusikalstamąją veiką, jam gresia baudžiamoji atsakomybė.

Peržiūrėjus LR teisės aktus reglamentuojančius asmenų saugą geležinkeliuose, nustatyta, kad šiuo metu pagal GTESĮ 10 straipsnio 3 skirsnį, pašaliniams asmenims būti, vaikščioti ar važinėti geležinkelių keliais ir geležinkelių kelių ir jų įrenginių apsaugos zonose tam nenustatytose vietose draudžiama. Pagal LR Vyriausybės 2004 m. vasario 4 d. nutarimo Nr. 127 8 punktą

geležinkelio kelių, elektros tiekimo, ryšių ir signalizacijos įrenginių (toliau vadinama – įrenginiai) apsaugos zona smulkiau skirstoma taip:

1. Geležinkelio viešojo (bendrojo) naudojimo kelių ir jų įrenginių apsaugos zona:

1.1. Miestuose po 20 metrų abipus kraštinių kelių ašių, bet zonos riba negali būti arčiau kaip 5 metrai iki kelio statinio.

1.2. Kaimo vietovėse – po 45 metrus abipus kraštinių kelių ašių, bet zonos riba negali būti arčiau kaip 5 metrai iki kelio statinio.

1.3. Nesaugomose pervažose kaimo vietovėse – po 70 metrų abipus kraštinių kelių ašių; palengva ši zona siaurinama iki 45 metrų (400 metrų nuotoliu abipus pervažose).

2. Geležinkelio privažiuojamųjų kelių ir jų įrenginių apsaugos zona sutampa su kelio statinio ribomis, bet negali būti arčiau kaip 3,1 metro nuo kelio ašies.

3. Geležinkelio želdinių apsaugos zona kaimo vietovėse yra 25 metrų pločio juostos abipus viešojo (bendrojo) naudojimo geležinkelio ir prasideda 20 metrų nuotoliu nuo kraštinių kelių ašių.

Tačiau šiuo metu apsaugos zonos nėra pažymėtos ar aptvertos tvoromis, todėl pašaliniai asmenys lengvai gali patekti į apsaugos zoną arba būti joje jiems to net nežinant (pvz. grybaujant miškuose ir pan.). Šiuo metu LR geležinkelių kelių ir jų įrenginių zonose yra pastatyta šimtai gyvenamųjų namų, todėl šiuose namuose gyvenantys asmenys yra nuolat geležinkelių kelių ir jų įrenginių apsaugos zonose, tačiau pagal GTESĮ jiems apsaugos zonoje būti, vaikščioti ar važinėti draudžiama.

Be to, šiuo metu LR teisės aktuose nėra reglamentuotos asmenų teisės ir pareigos būnant teisėtai šalia geležinkelių kelių ir jų įrenginių apsaugos zonose (pvz. geležinkelių stotyse, peronuose) bei nėra reglamentuotos geležinkelių pėsčiųjų perėjų (pvz., geležinkelių stotyse einant link perono) įrengimo ir naudojimo taisyklės. Geležinkelių stotyse, kuriuose yra įrengtos pėsčiųjų perėjos skirtos asmenims nueiti iki perono yra nepaženklintos ir asmenys nėra informuoti kaip reikia eiti į peronus ir iš jų.

Nėra teisinio reglamentavimo kaip ir kur bei koku saugiu atstumu nuo geležinkelių kelių asmenys turi stovėti laukiant atvykstančio geležinkelio riedmens (pvz., keleivinio traukinio). Šie veiksniai ir teisinio reglamentavimo nebuvimas įtakoja ir didina geležinkelių transporto eismo įvykiui, kai dėl judančių geležinkelių riedmenų nukenčia asmenys, įvykti riziką. Tuo tarpu Europos Sąjungos šalyse šie reikalavimai yra nustatyti šių šalių nacionaliniuose teisės aktuose.

IV. IŠVADOS IR PASIŪLYMAI

Įvertinus analizės metu nustatytus faktus ir aplinkybes **darytinos šios išvados:**

1. Nuo 2004 m. iki 2009 m. geležinkelių keliuose įvyko **243** eismo įvykiai, kurių metu dėl judančių geležinkelių riedmenų nukentėjo bent vienas žmogus (57 procentai visų eismo įvykių geležinkeliuose). Šių eismo įvykių metu žuvo **180** asmenų (81 procentas visų žuvusių eismo įvykių geležinkeliuose metu), sunkiai sužeisti **67** asmenys (64 procentai visų sužeistų eismo įvykių geležinkeliuose metu). Nuo 2004 m. iki 2009 m. Lietuvos ūkis dėl minėtų eismo įvykių metu žuvusių ir sužeistų asmenų patyrė apie **324 milijonus litų nuostolių**. Be minėtų nuostolių, šių eismo įvykių metu nuostolius taip pat patiria geležinkelių įmonės (vežėjai) (dėl apgadintų geležinkelių riedmenų ir jų užlaikymų), traukinių mašinistai (patiria psichologinių ir moralinių sukrėtimų) bei keleiviai (patiria finansinius nuostolius dėl traukinių užlaikymų, pavyzdžiui pavėluoja į darbą, lėktuvą ir kita.).

2. Visi eismo įvykiai geležinkelių keliuose, kurių metu dėl judančių geležinkelių riedmenų nukentėjo bent vienas žmogus, įvyko dėl asmenų buvimo geležinkelių kelių ir jų įrenginių apsaugos zonų vietose.

3. Lietuvos Respublikos rodikliai, susiję su eismo sauga geležinkelių keliuose yra vieni blogiausių tarp Europos Sąjungos šalių ir Norvegijos, o Lietuvos Respublikos pavojaus pašaliniam asmenims rizikos rodiklis (NPV) yra **keturis kartus didesnis** nei Europos Sąjungos šalių ir Norvegijos vidurkis.

4. Nėra tinkamo Lietuvos Respublikos teisės aktų reglamentavimo susijusio su asmenų teisėmis ir pareigomis bei saugaus elgesio geležinkelių transporto keliuose ir jų įrenginių apsaugos zonose. Tuo tarpu Europos Sąjungos šalyse šie reikalavimai yra nustatyti šių šalių nacionaliniuose teisės aktuose.

Bei siūlytini šie sprendimai:

1. AB „Lietuvos geležinkeliai“ viešojoje geležinkelių infrastruktūroje įvykusių eismo įvykių, kurių metu dėl judančių geležinkelių riedmenų nukentėjo bent vienas žmogus, analizę pateikti Susisiekimo ministerijai, bei AB „Lietuvos geležinkeliai“.

2. Šią analizę ir jos duomenis prijungti prie ruošiamos geležinkelių pervažų programos projekto.

3. Įgyvendinti priemones, skirtas užtikrinti geležinkelių transporto eismo saugą geležinkelių keliuose (priedas Nr.1).

PRIEMONĖS, SKIRTOS UŽTIKRINTI GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO EISMO SAUGĄ GELEŽINKELIŲ KELIUOSE

Uždaviniai	Priemonės pavadinimas	Laukiami rezultatai
<p>1.1. Pakeisti teisės aktus reglamentuojančius geležinkelių transporto eismo saugą geležinkelių kelių ir jų įrenginių apsaugos zonose.</p>	<p>1.1.1. Peržiūrėti ir pakeisti Geležinkelių eismo taisyklių (Žin. 2000, Nr. 2-47) nuostatas reglamentuojančias geležinkelių transporto eismo organizavimą geležinkelių kelių ir jų įrenginių apsaugos zonose, įtraukiant taisyklių nuostatas, kuriuos bus taikomas, kai pašaliniai asmenys bus geležinkelių kelių ir įrenginių apsaugos zonose.</p>	<p>Geležinkelių eismo taisyklėse bus reglamentuoti veiksmai, kuriuos turės atlikti traukinių mašinstai, kai pašaliniai asmenys bus geležinkelių kelių ir įrenginių apsaugos zonoje.</p>
	<p>1.1.2. Peržiūrėti ir pakeisti Administracinių teisės pažeidimų kodekso (Žin., 1985, Nr. 1-1) straipsnius, reglamentuojančius baudas ir atsakomybę už pažeidimus esant geležinkelių kelių ir jų įrenginių apsaugos zonose.</p>	<p>Peržiūrėti administracinių teisės pažeidimų kodekso straipsniai, reglamentuojantys nuobaudas už buvimą geležinkelių kelių ir jų įrenginių apsaugos zonose, ir prireikus parengtas jų pakeitimo projektas.</p>
	<p>1.1.3. Parengti geležinkelių pėsčiųjų perėjų (pervažų) įrengimo ir naudojimo taisyklės.</p>	<p>Bus parengti geležinkelių pėsčiųjų perėjų (pervažų) įrengimo ir naudojimo taisyklės, kuriomis vadovaujantis bus atnaujintos esančios dabartinės geležinkelių pėsčiųjų perėjos (pervažos) bei įrengiamos naujos geležinkelių pėsčiųjų perėjos (pervažos).</p>
<p>2.1. Parengti techninių priemonių planą skirta geležinkelių kelių ir jų įrenginių apsaugos zonų infrastruktūros modernizavimui.</p>	<p>2.1.1. Atlikti tiriamąją programą, skirtą nustatyti galimų techninių priemonių įrengimą geležinkelių kelių ir jų įrenginių apsaugos zonoje.</p>	<p>Nustatytos efektingiausios priemonės, kurias įrengus bus sumažinta prieiga prie geležinkelių kelių ir jų įrenginių apsaugos zonos.</p>
	<p>2.1.2. Parengti techninių priemonių įrengimo planą skirta geležinkelių kelių ir jų įrenginių apsaugos zonų infrastruktūros modernizavimui (įrengti ženklus, apsaugines tvoras, pėsčiųjų perėjas su (be) signalizacijos ir t.t.).</p>	<p>Sumažinta prieiga pašaliniams asmenims prie geležinkelių kelių ir jų įrenginių apsaugos zonos bei sumažėjęs eismo įvykių ir jų metu žuvusiųjų ir sužeistųjų skaičius.</p>

<p>3.1. Šviesti visuomenę geležinkelių transporto eismo saugos geležinkelių keliuose ir jų įrenginių apsaugos zonose klausimais.</p>	<p>3.1.1. Teikti ir atnaujinti informaciją apie geležinkelių transporto eismo saugos būklę geležinkelių keliuose internete, televizijoje, radijuje, spaudoje ir kitur.</p>	<p>Visuomenė bus informuota apie geležinkelių transporto eismo saugos reikalavimus geležinkelių keliuose ir jų įrenginių apsaugos zonose.</p>
<p>3.1.2. Parengti ir išleisti informacinius leidinius apie geležinkelių transporto eismo saugos būklę geležinkelių keliuose.</p>		
<p>3.1.3. Įrengti informacinius standus geležinkelių stotyse ir avaringiausiuose vietovėse, kuriuose būtų informacija, susijusi su geležinkelių transporto eismo įvykiais, žuvusiųjų bei sužeistųjų skaičiais.</p>		
<p>3.1.4. Informuoti visuomenę geležinkelių transporto eismo saugos klausimais keleiviniuose traukiniuose bei geležinkelių stotyse.</p>		
<p>3.2. Mokyti vaikus ugdymo įstaigose (ikimokyklinėse bei mokyklose) apie geležinkelių transporto eismo saugą geležinkelių keliuose ir jų įrenginių apsaugos zonose.</p>	<p>3.2.1. Pasirinktose mokyklose organizuoti mokymus apie geležinkelių transporto eismo saugą geležinkelių keliuose ir jų įrenginių apsaugos zonose bei kritines situacijas (kaip sustabdyti traukinį įvykus nelaimėi, kokių kitų priemonių reikia imtis ir t.t.).</p>	<p>Darželinukams ir mokiniams bus suteikta žinių apie geležinkelių transporto eismo saugos reikalavimus geležinkelių keliuose ir jų įrenginių apsaugos zonose, o tai mažins nukentėjusiųjų eismo nelaimėse skaičių.</p>
<p>3.2.2. Parengti geležinkelių transporto eismo saugą geležinkelių keliuose ir jų įrenginių apsaugos zonose mokomąją medžiagą, skirta darželinukams ir mokiniams.</p>		
<p>3.2.3. Parengti ir organizuoti Lietuvos moksleivių konkursą skirta geležinkelių transporto eismo saugą geležinkelių keliuose ir jų įrenginių apsaugos zonose .</p>		

<p>3.3. Apmokyti traukinio mašinistus apie galimus pavojus g geležinkelių keliuose ir jų įrenginių apsaugos zonos.</p>	<p>3.3.1 Parengti ir suorganizuoti specialius mokymus traukinio mašinistams apie eismo dalyvių galimą pavojingą elgesį geležinkelių keliuose ir jų įrenginių apsaugos zonos mokomąją medžiagą bei veiksmų planą, kuriuo būtų galima sumažinti eismo įvykio pasekmes ar jo išvengti.</p>	<p>Traukinio mašinistai apmokyti apie galimus pavojus geležinkelių keliuose ir jų įrenginių apsaugos zonos.</p>
<p>4.1. Vykdyti nedrausmingų asmenų geležinkelių keliuose ir jų įrenginių apsaugos zonos kontrolę.</p>	<p>4.1.1. Kontroliuoti asmenų elgesį geležinkelių keliuose ir jų įrenginių apsaugos zonos, ypač avaringiausiuose.</p>	<p>Atlikta asmenų geležinkelių keliuose ir jų įrenginių apsaugos zonos kontrolė.</p>
<p>5.1 Vykdyti geležinkelių transporto eismo saugos stebėseną geležinkelių keliuose ir jų įrenginių apsaugos zonos.</p>	<p>5.1.1. Stebėti ir kontroliuoti kaip diegiamos ir taikomos priemonės, skirtos užtikrinti geležinkelių transporto eismo saugą geležinkelių keliuose ir jų įrenginių apsaugos zonos.</p> <p>5.1.2. Stebėti ir analizuoti eismo įvykių, sužeistųjų bei žuvusiųjų geležinkelių keliuose tendencijas bei teikti rekomendacijas.</p>	<p>Įgyvendintos priemonės, skirtos užtikrinti geležinkelių transporto eismo saugą geležinkelių keliuose ir jų įrenginių apsaugos zonos</p>
<p>5.2. Vykdyti konsultacijas susijusias su geležinkelių transporto eismo sauga geležinkelių kelių ir jų įrenginių apsaugos zonos.</p>	<p>5.2.1. Konsultuoti ūkio subjektus dėl modernių saugių įrenginių diegimo geležinkelių riedmenyse bei geležinkelių kelių ir jų įrenginių apsaugos zonų infrastruktūroje.</p>	<p>Ūkio subjektai bus konsultuojami geležinkelių transporto eismo saugos klausimais susijusiais su geležinkelių riedmenimis bei geležinkelių kelių ir jų įrenginių apsaugos zonų infrastruktūra.</p>