



**VALSTYBINĖ GELEŽINKELIO INSPEKCIJA
PRIE SUSISIEKIMO MINISTERIJOS**

**AB „LIETUVOS GELEŽINKELIAI“ VALDOMŲ
GELEŽINKELIŲ PERVAŽŲ EISMO SAUGOS ANALIZĖ**

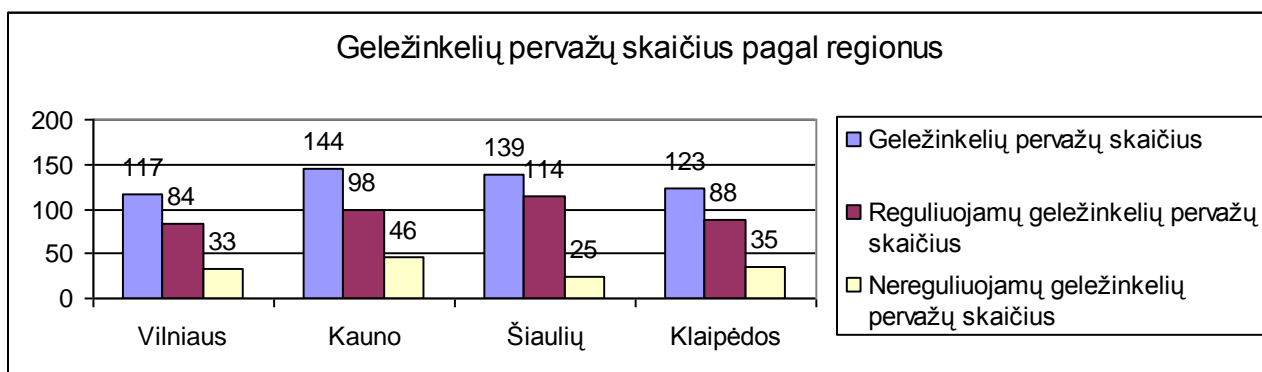
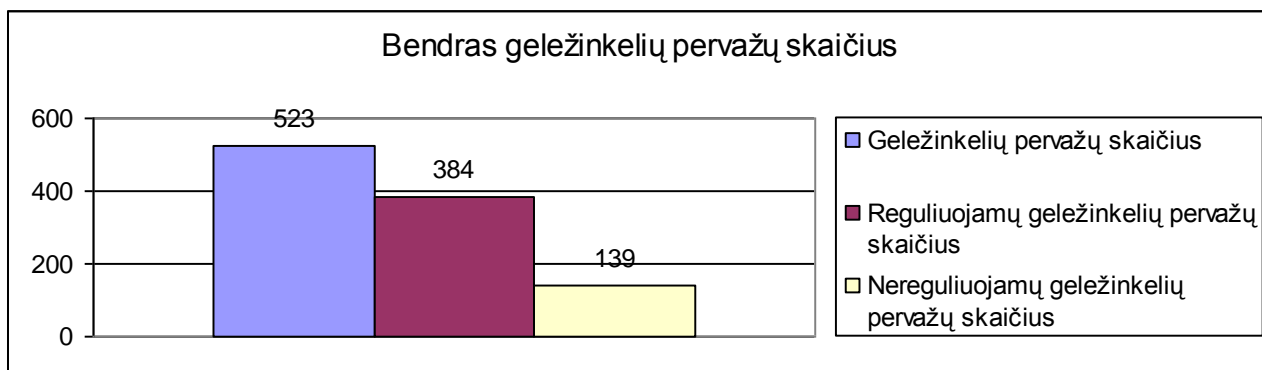
**2010 m. sausio 18 d.
Vilnius**

TURINYS

I. AB „LIETUVOS GELEŽINKELIAI“ VALDOMŲ GELEŽINKELIŲ PERVAŽŲ ANALIZĖ.....	3
II. AB „LIETUVOS GELEŽINKELIAI“ VALDOMOSE GELEŽINKELIŲ PERVAŽOSE ĮVYKUSIŲ EISMO ĮVYKIŲ ANALIZĖ.....	4
III. GELEŽINKELIŲ PERVAŽŲ EISMO SAUGOS PATIKRINIMŲ ANALIZĖ	10
IV. EUROPOS SAJUNGOS ŠALIŲ IR KITŲ UŽSIENIO ŠALIŲ EISMO SAUGAI GELEŽINKELIŲ PERVAŽOSE UŽTIKRINTI TAIKOMA PRAKTIKA.....	11
V. IŠVADOS IR PASIŪLYMAI.....	12

I. AB „LIETUVOS GELEŽINKELIAI“ VALDOMŲ GELEŽINKELIŲ PERVAŽŲ ANALIZĖ

Šiuo metu AB „Lietuvos geležinkeliai“ valdo 523 geležinkelių pervažas, iš jų 93 pervažos yra privažiuojamuosiuose¹ geležinkelių keliuose. Nustatyta, kad 384 pervažos yra reguliuojamos², o 139 pervažos yra nereguliuojamos³. Taip pat nustatyta, kad iš 523 pervažų, 48 pervažos yra sergimos ir 475 nesergimos. Iš 48 sergimų pervažų, 19 pervažų yra su pervažininku, o 29 pervažos yra prižiūrimos eismininkų.



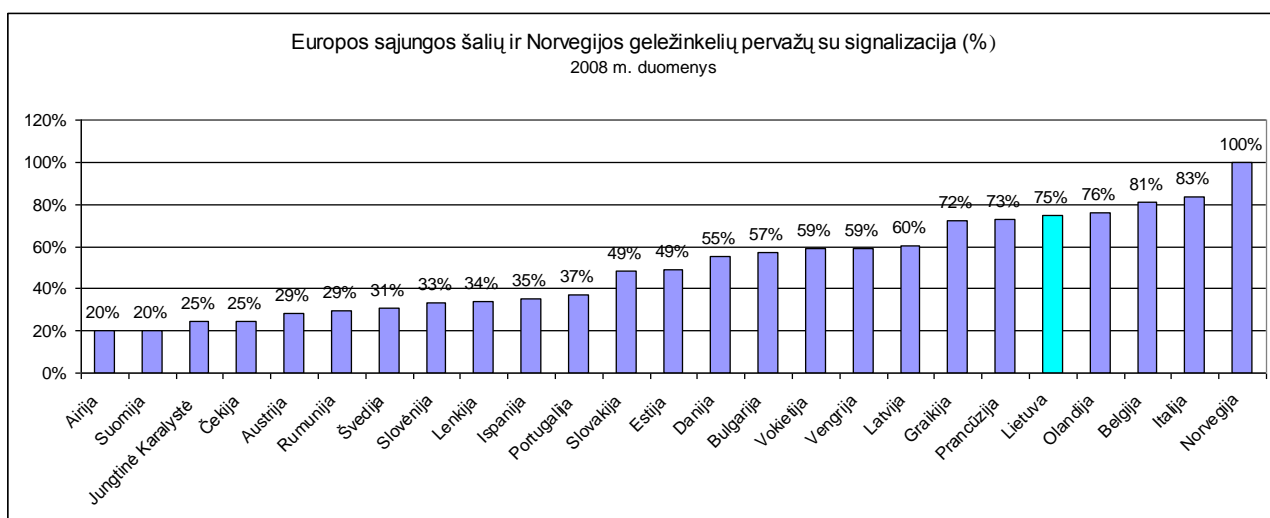
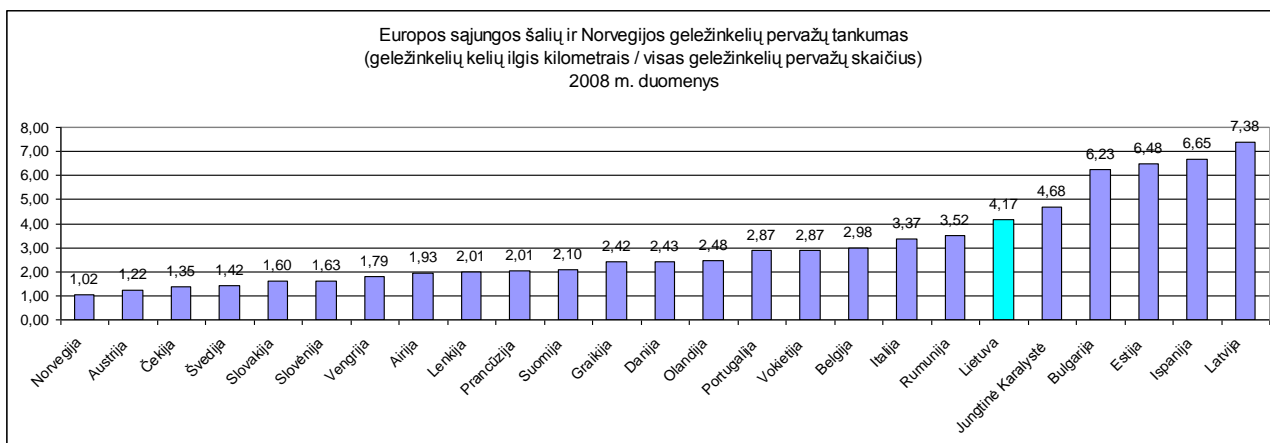
Palyginus kas kiek kilometrų yra geležinkelių pervažos su kitomis 24 Europos Sąjungos šalimis ir Norvegija, nustatyta, kad Lietuvoje kas 4,17 geležinkelių kelio kilometrą yra geležinkelio pervaža. Didžiausias geležinkelių pervažų tankumas yra Norvegijoje – kas 1,02, o mažiausias Latvijoje – kas 7,38 km. Be to, nustatyta, kad 75 procentai AB „Lietuvos geležinkeliai“ valdomų geležinkelių pervažų yra su pervažos signalizacija⁴. Pvz. Norvegijoje visos geležinkelių pervažos yra su pervažos signalizacija, o Airijoje – tik 20 procentų geležinkelių pervažų yra su pervažos signalizacija.

¹ 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 punkto 18 d., privažiuojamieji keliai – geležinkelio keliai, skirti krovinių siuntėjui (gavėjui) aptarnauti, sujungti su viešojo naudojimo geležinkeliais.

² Pagal TNN 5.5 punkto 4 d. bei Pervažų įrengimo ir naudojimo taisyklių 10 punktą, pervažos skirstomos į reguliuojamąsias ir nereguliuojamąsias. **Reguliuojamosios pervažos** turi signalizacijos įrenginius, išpėjančius kelių transporto priemonių vairuotojus apie artėjančius traukinius, arba yra be signalizacijos įrenginių, bet prižiūrimos pervažininkų. Budinčių pervažininkų prižiūrimos pervažos vadinamos sergimosiomis pervažomis, o **neprižiūrimos** – nesergimosiomis.

³ Pagal TNN 5.5 punkto 4 d. bei Pervažų įrengimo ir naudojimo taisyklių 10 str., pervažos skirstomos į reguliuojamąsias ir nereguliuojamąsias.

⁴ Pagal Pervažų įrengimo ir naudojimo taisyklių 3 punktą, pervažos signalizacija – bendras geležinkelių pervažose naudojamų įvairių signalizacijos sistemų pavadinimas: pranešamoji su elektriniais užtvais, automatinė šviesoforų, automatinė šviesoforų su automatiniais arba pusiau automatiniais užtvais; šviesoforų (kelių transporto priemonių vairuotojams) ir garso (pėstiesiems) signalizacija, bėgių elektros grandinių arba kelio daviklių bei signalizacijos valdymo aparatūra ir įrenginiai. Duomenys buvo surinkti ir apdoroti iš Europos geležinkelių agentūros duomenų bazės ERADIS (http://pdb.era.europa.eu/safety_docs/csi/default.aspx)



II. AB „LIETUVOS GELEŽINKELIAI“ VALDOMOSE GELEŽINKELIŲ PERVAŽOSE ĮVYKUSIŲ EISMO ĮVYKIŲ ANALIZĖ

Atlikus AB „Lietuvos geležinkeliai“ viešosios geležinkelių infrastruktūros, išskyrus Klaipėdos uostą, geležinkelių pervažose įvykusių eismo įvykių analizę, nustatyta, kad nuo 2004 m. iki 2009 m. geležinkelių pervažose įvyko 93 eismo įvykiai (21 procentas visų eismo įvykių geležinkeliuose). Šių eismo įvykių metu žuvo⁵ 42 asmenys (19 procentų visų žuvusių eismo įvykių geležinkeliuose metu), sunkiai sužeisti⁶ 38 asmenys (36 procentai visų sužeistų eismo įvykių geležinkeliuose metu).

2008-2009 metais daugiausia eismo įvykių įvyko Kauno regione esančiose geležinkelių pervažose – 11 eismo įvykių. Klaipėdos regione įvyko 9 eismo įvykiai, Vilniaus regione 6 eismo įvykiai, o Šiaulių regione įvyko 7 eismo įvykiai. Nustatyta, kad 24 eismo įvykiai (73 procentai) įvyko šviesiu paros metu⁷, o 9 eismo įvykiai (27 procentai) – tamsiu paros metu⁸. Taip pat nustatyta, kad visi eismo įvykiai įvyko dėl Kelių eismo taisyklių nesilaikymo: 21 eismo įvykių

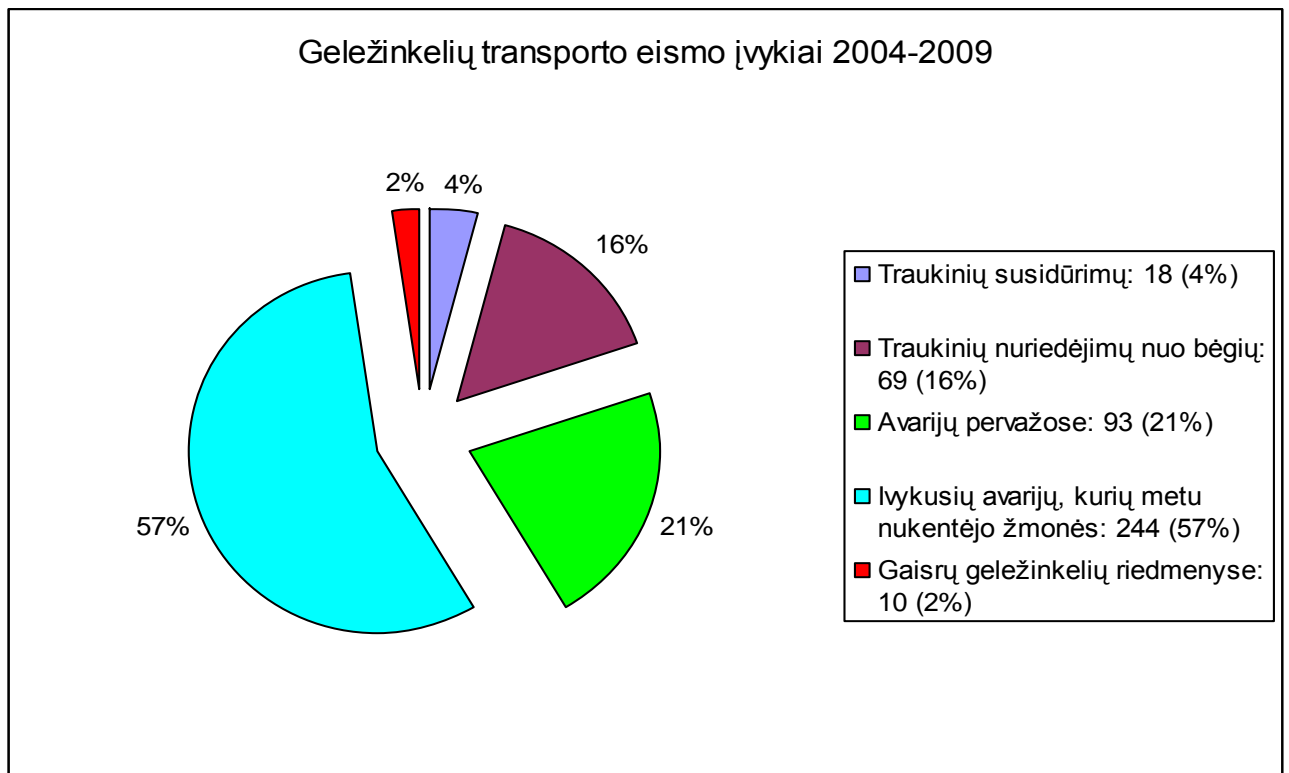
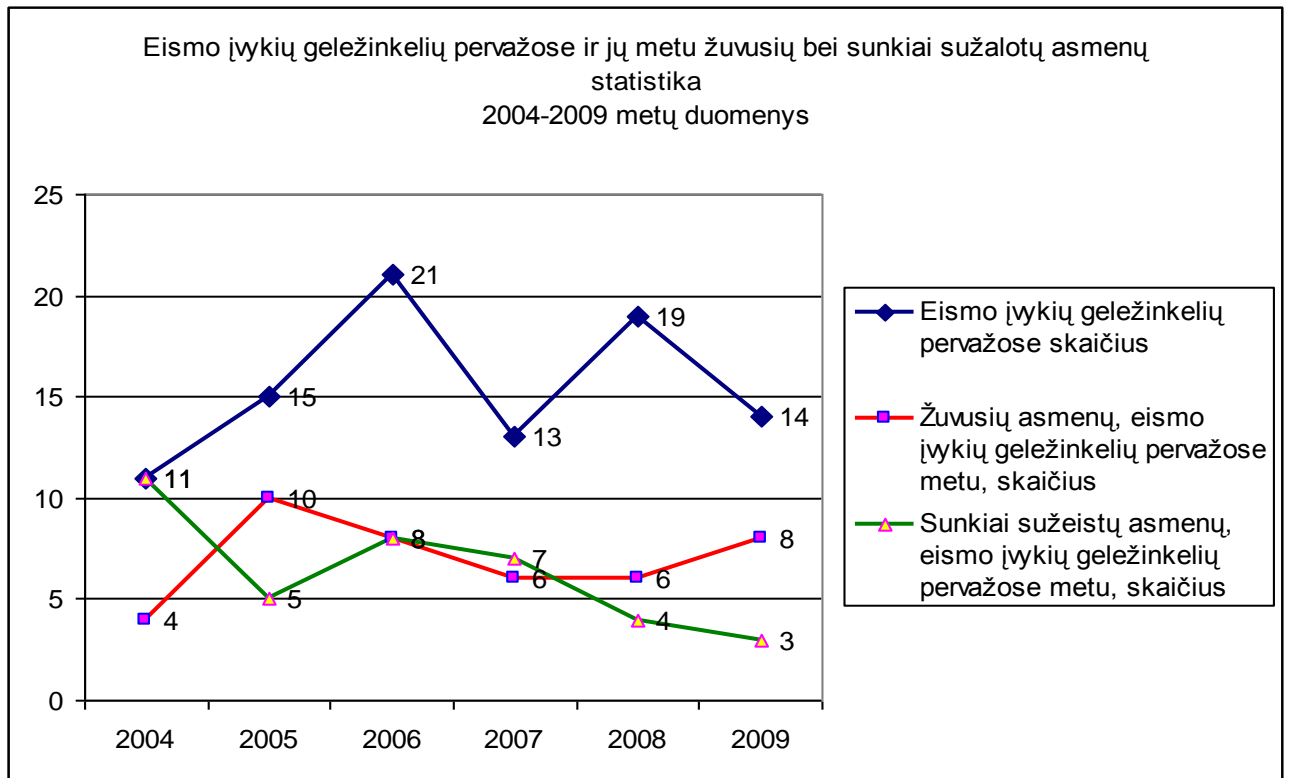
⁵ Pagal Europos Komisijos 2009 m. lapkričio 27 d. direktyvos 2009/149/EB 1 str. 16 d., žūtys (žuvęs asmuo) – dėl avarijos iš karto žuvęs arba per 30 dienų miręs asmuo, išskyrus savizudybes.

⁶ 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.

⁷ Pagal Pervažų įrengimo ir naudojimo taisyklių 3 punktą, šviesus paros metas – laiko tarpas nuo saulėtekio iki saulėlydžio.

⁸ Pagal Pervažų įrengimo ir naudojimo taisyklių 3 punktą, tamsus paros metas – laiko tarpas nuo saulėlydžio iki saulėtekio.

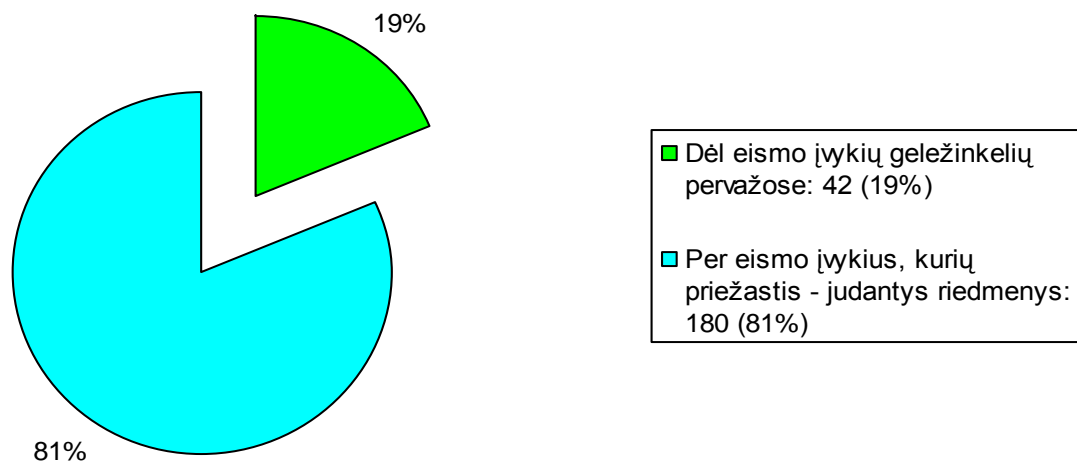
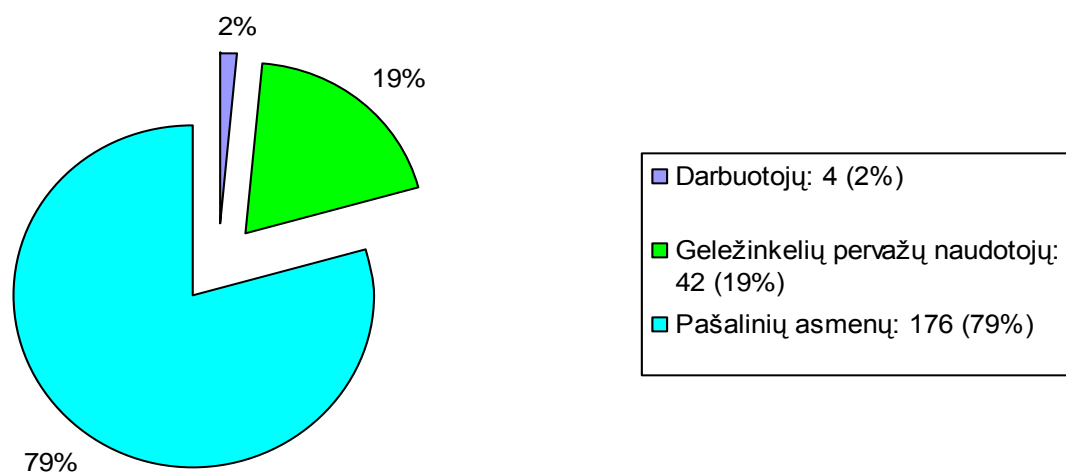
(64 procentai) įvyko dėl vairuotojų⁹ vairuojančių kelių transporto priemonę kaltės, o 12 eismo įvykių (36 procentai) įvyko dėl pėsčiųjų¹⁰ kaltės.



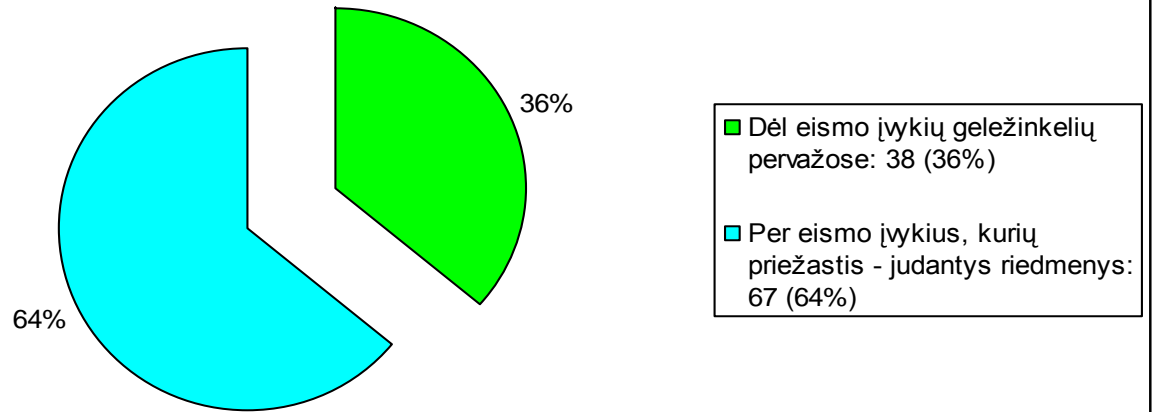
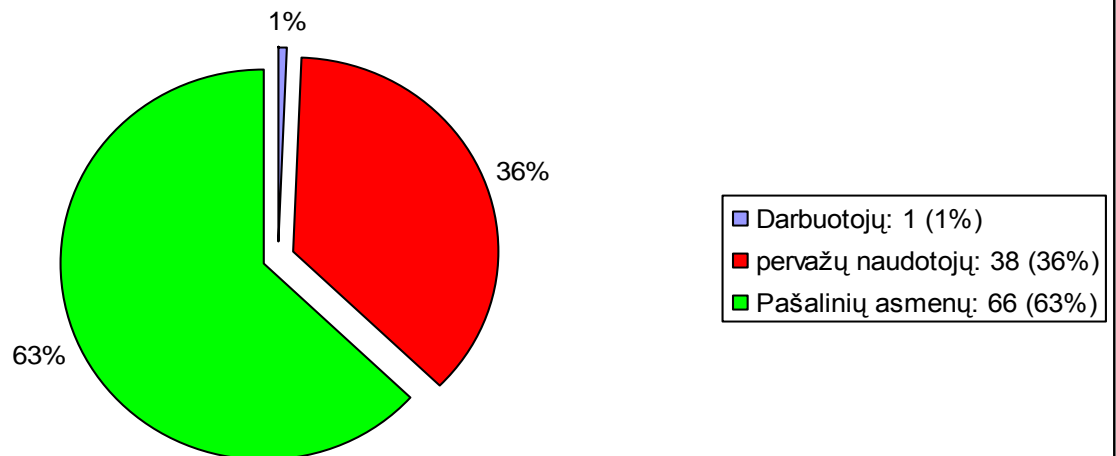
⁹ Pagal KET 3 punktą, vairuotojas – asmuo, vairuojantis transporto priemonę. Vairuotojams gali būti prilyginami asmenys, dalyvaujantys eisme pagal šiose taisyklėse apibrėžtus papildomus reikalavimus (vaideliotojai, raiteliai, asmenys, varantys keliu gyvulius ar paukščius), taip pat asmenys, kurie moko vairuoti.

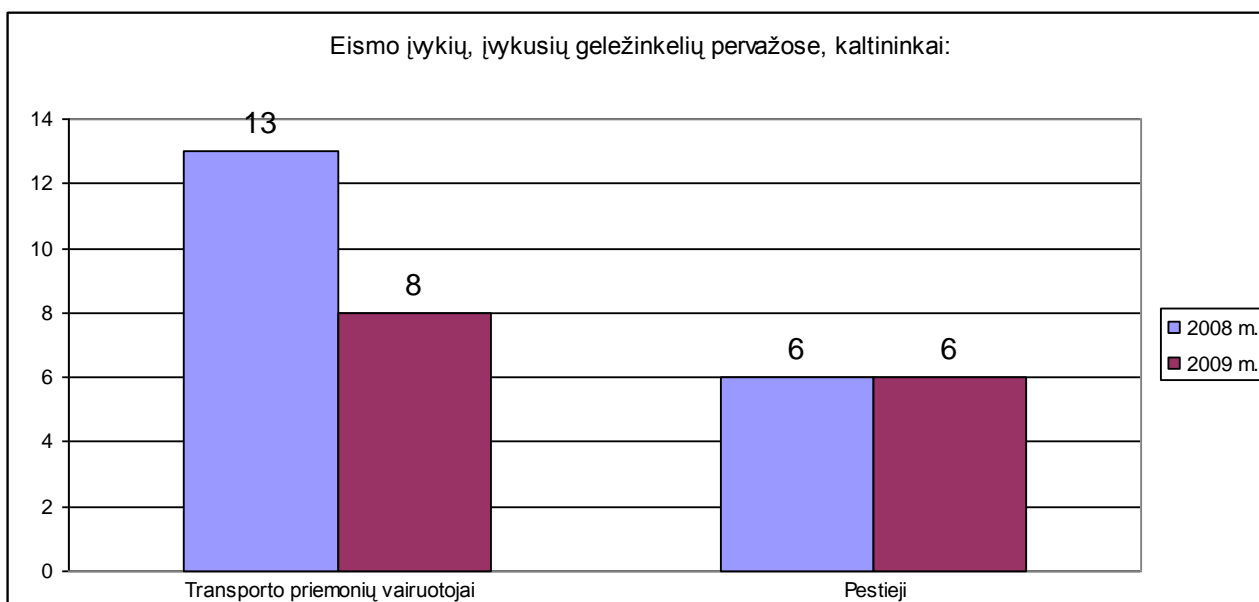
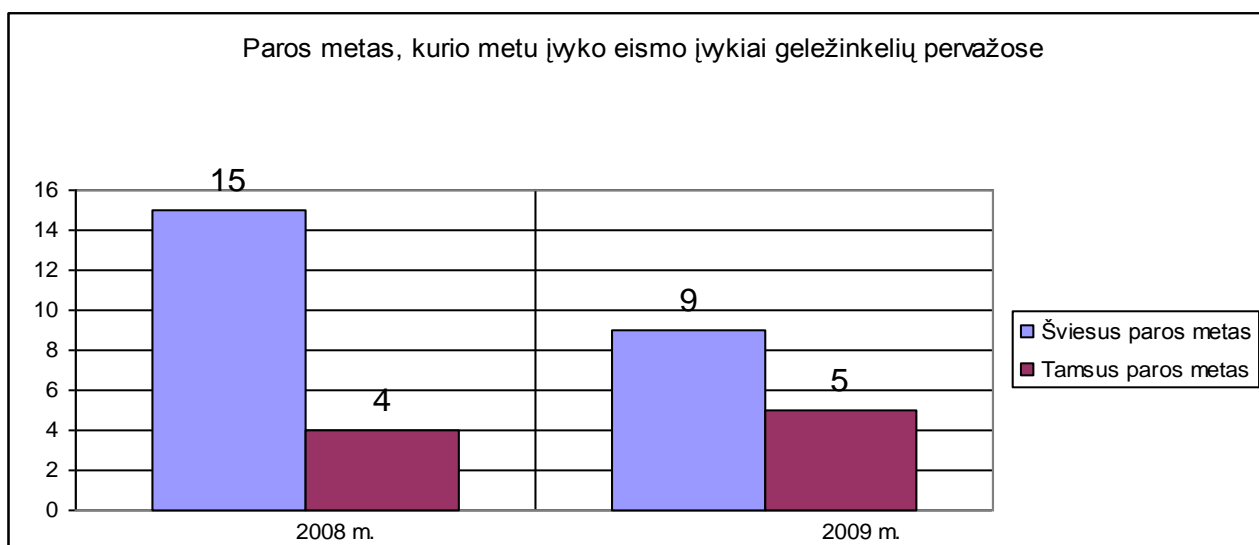
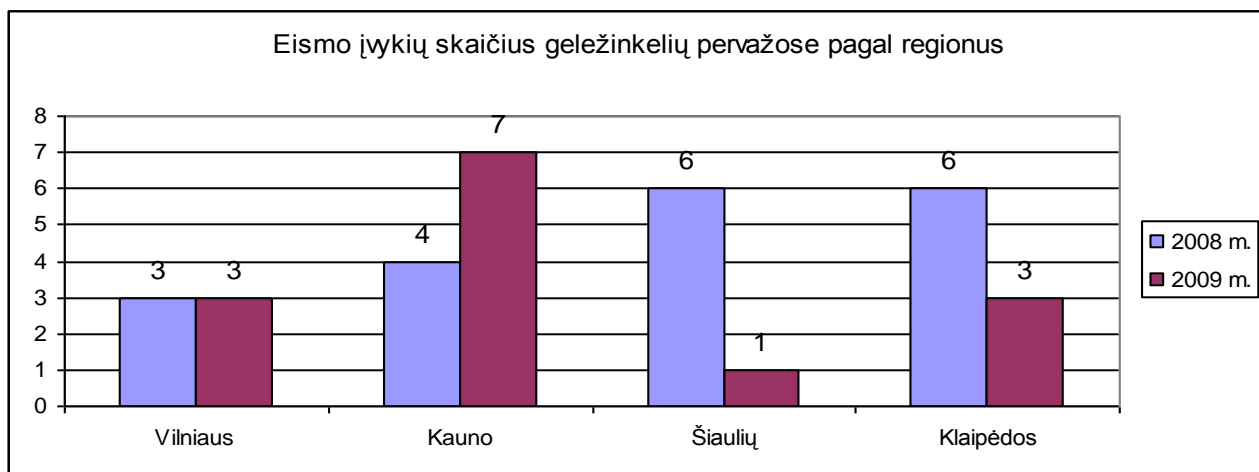
¹⁰ Pagal KET 3 punktą, pėsčiasis – asmuo, esantis kelyje ne transporto priemonėje, taip pat važiuojantis neįgaliųjų vežimėliu, riedučiais, riedlente, paspirtuku, vedantis dviratį, mopedą, motociklą, traukiantis (stumiantis) rogutes, vaikišką ar kitokį vežimėlį. Pėsčiuoju nelaikomas kelyje dirbantis asmuo.

Geležinkelių transporto eismo įvykiuose žuvę žmonės 2004-2009

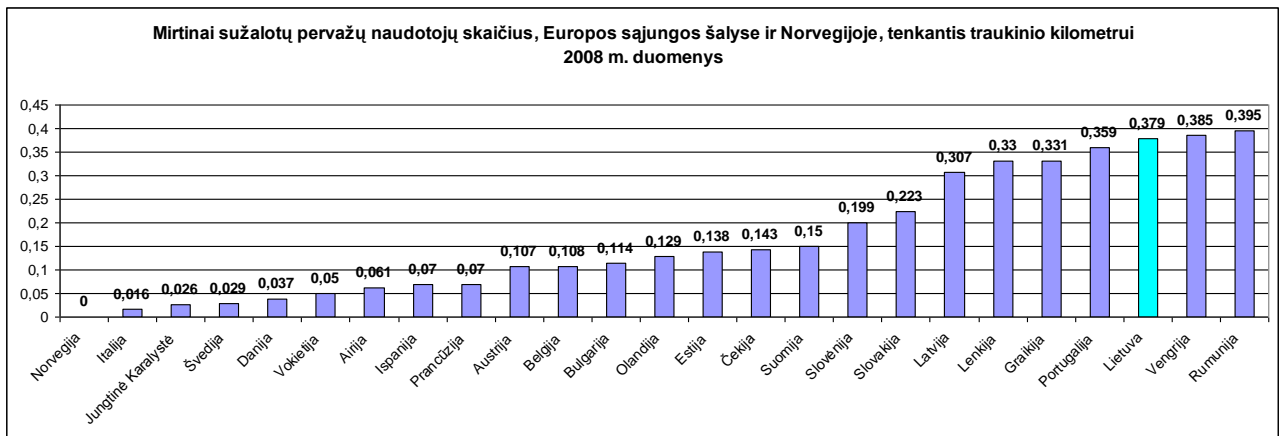
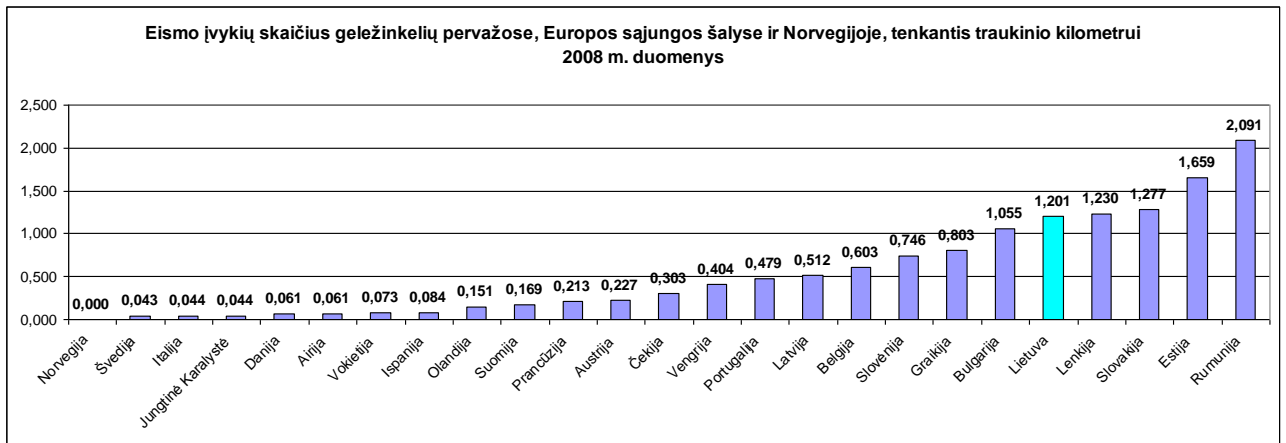
Geležinkelių transporto eismo įvykiuose žuvę žmonės 2004-2009
iš jų:

Geležinkelių transporto eismo įvykiuose sužeisti žmonės 2004-2009

Geležinkelių transporto eismo įvykiuose sužeisti žmonės 2004-2009
Iš jų:



Atsižvelgiant į Europos geležinkelių agentūros (toliau – ERA) 2008 m. duomenis¹¹, pagal eismo įvykių skaičių, tenkantį per metus traukinių nuvažiuotam atstumui kriterijų¹², Lietuva yra 5-ta nuo galo tarp 24 Europos sąjungos šalių ir Norvegijos. Blogiausia padėtis yra Rumunijoje, geriausia – Norvegijoje. Taip pat buvo palyginti sunkiai sužalotų¹³ ir mirtinai sužalotų¹⁴ geležinkelių pervažų naudotojų¹⁵ skaičius tenkantis traukinių per metus nuvažiuotam atstumui. Pagal šiuos kriterijus Lietuva yra 8-ta nuo galo (pagal sunkiai sužalotų) bei 3-čia nuo galo (pagal mirtinai sužalotų) tarp 24 Europos sąjungos šalių ir Norvegijos.



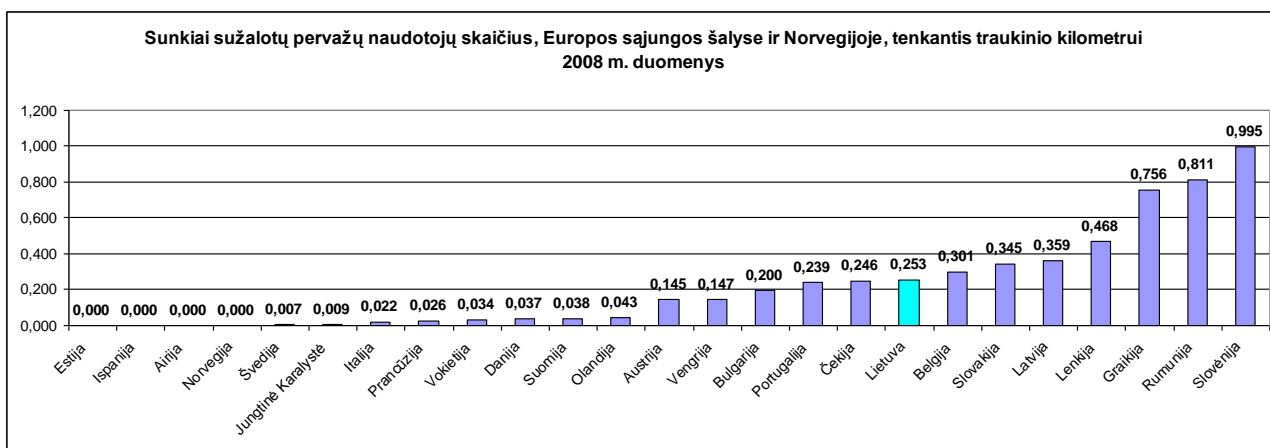
¹¹ Duomenys buvo surinkti ir apdoroti iš Europos geležinkelių agentūros duomenų bazės ERADIS (http://pdb.era.europa.eu/safety_docs/csi/default.aspx).

¹² Eismo įvykių skaičius tenkantis traukinių nuvažiuotam atstumui kriterijus yra eismo įvykių skaičiaus ir traukinių per metus nuvažiuoto atstumo (kilometrai milijonais) santykis.

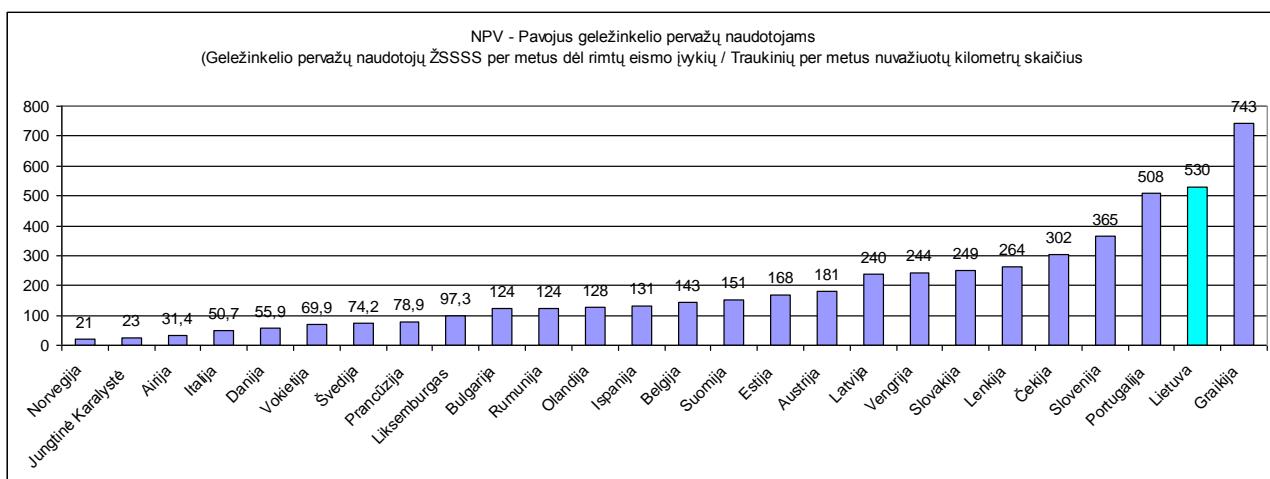
¹³ Sunkiai sužalotų pervažų naudotojų skaičius tenkantis traukinių nuvažiuotam atstumui kriterijus yra sunkiai sužalotų pervažų naudotojų skaičiaus ir traukinių per metus nuvažiuoto atstumo (kilometrai milijonais) santykis.

¹⁴ Mirtinai sužalotų pervažų naudotojų skaičius tenkantis traukinių nuvažiuotam atstumui kriterijus yra mirtinai sužalotų pervažų naudotojų skaičiaus ir traukinių per metus nuvažiuoto atstumo (kilometrai milijonais) santykis.

¹⁵ Pagal Europos Komisijos 2009 m. lapkričio 27 d. direktyvos 2009/149/EB 1 str. 13 d., pervažos naudotojai - asmenys, geležinkelio pervaža kertantys geležinkelių kelią bet kokiomis transporto priemonėmis arba pėsčiomis.



Be to, ERA pagal 2004 – 2007 metų duomenis apskaičiavo geležinkelių pervažų naudotojams kylančią riziką¹⁶. Lietuva pagal šį rodiklį yra 2-ta nuo galo tarp 25 Europos šalių ir Norvegijos. Didžiausias pavojus pervažų naudotojams yra Graikijoje, o mažiausias Norvegijoje.

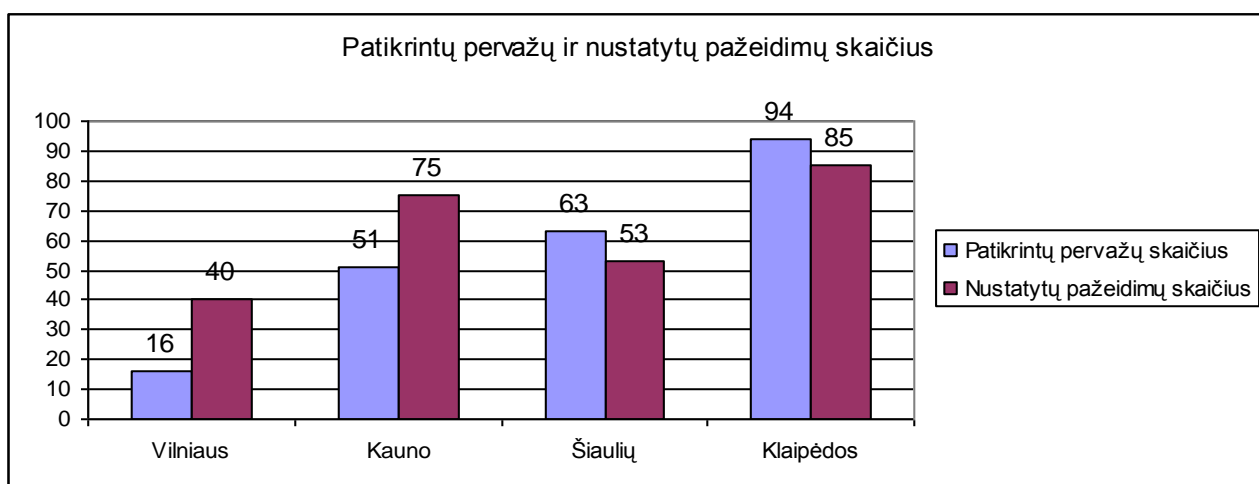


III. GELEŽINKELIŲ PERVAŽŲ EISMO SAUGOS PATIKRINIMŲ ANALIZĖ

Inspekcija nuo 2009 m. sausio 1 d. iki gruodžio 31 d. atliko patikrinimus, kurių metu buvo patikrintos 224 AB „Lietuvos geležinkeliai“ valdomos geležinkelių pervažos. Patikrinimų metų daugiausia pažeidimų buvo nustatyta Klaipėdos regione (85 pažeidimai), mažiausia Vilniaus regione (40 pažeidimų).

¹⁶ 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 priimtino 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 lygiavertis 0,1 žūtis).



Patikrinimų metu buvo nustatyti šie dažniausiai pasikartojantys pažeidimai:

a) prieš geležinkelių pervažas automobilių keliuose nėra Kelių eismo taisyklėse numatytų ženklų. (Pervažų įrengimo ir naudojimo taisyklių, 48 punktą);

b) geležinkelių pervažos prieigose iš geležinkelio kelio pusės nėra pastatytų nuolatinių švilptelėjimo signalinių ženklų. Pro juos pravažiuodamas traukinio mašinistas privalo duoti švilptelėjimo signalą. (Pervažų įrengimo ir naudojimo taisyklių, 50 punktą);

c) nevykdomi Pervažų įrengimo ir naudojimo taisyklių 17.1, 17.2, 17.3 ir 17.4 punktų reikalavimai, kurie numato, kad viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo sudarytos komisijos geležinkelių pervažų apžiūros metu turi nustatyti, ar pervaža atitinka Lietuvos Respublikos teisės aktų, Techninio geležinkelių naudojimo nuostatų, Lietuvos Respublikos kelių įstatymo, šių Taisyklių ir viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo patvirtintų projektų reikalavimus, teikti pasiūlymus dėl pervažų įrengimo, panaikinimo, modernizavimo ar rekonstrukcijos numatant reikalingas technines priemones, pagal apžiūros rezultatus rengi kalendorinius trūkumų šalinimo ir kitų darbų planus numatant atsakingą vykdytoją.

Atlikus AB „Lietuvos geležinkeliai“ valdomų geležinkelių pervažų analizę pastebėta, kad ne visos eksploatuojamos geležinkelių pervažos atitinka matomumo reikalavimus, kurie yra apibrėžti ir nustatyti Pervažų įrengimo ir naudojimo taisyklių 1 priede.

Nustatyta, kad Vilniaus regione 70 geležinkelių pervažų, Kauno regione – 79 geležinkelių pervažos, Šiaulių regione – 55 geležinkelių pervažos, Klaipėdos regione – 64 geležinkelių pervažos neatitinka Pervažų įrengimo ir naudojimo taisyklių 1 priede nustatyto reikalavimo, kad artėjančio traukinio mašinistas turi matyti pervažos vidurį 1000 m atstumu.

IV. EUROPOS SĄJUNGOS ŠALIŲ IR KITŲ UŽSIENIO ŠALIŲ EISMO SAUGAI GELEŽINKELIŲ PERVAŽOSE UŽTIKRINTI TAIKOMA PRAKTIKA

Europos geležinkelių pervažų saugumo dienos, įvykusios 2009 m. liepos 25 d., buvo pateikta Europos šalių naudojamos priemonės, kuriomis siekiama informuoti visuomenę apie geležinkelių pervažų avaringumo situaciją, paskatinti laikytis Kelių eismo taisyklių ir kitų teisės aktų reglamentuojančių saugų važiavimą ir ėjimą per geležinkelių pervažas bei įspėti apie grėšiantį pavojų. Taip pat buvo pateikti priemonių pavyzdžiai, taikomi įvairiose Europos šalyse: surengtos apklausos apie saugų geležinkelių pervažų važiavimą ir ėjimą, išleisti ir dalinami informaciniai leidiniai didžiausiuose miestuose bei juose esančiuose prekybos centruose, geležinkelių pervažose, automobilių vairavimo mokyklose, vaikų ugdymo mokyklose, aukštosiose mokyklose, geležinkelių stotyse, surengtos spaudos konferencijos, išleisti spaudos pranešimai laikraščiuose, vykdoma nacionalinė geležinkelių pervažų saugumo kampanija televizijos bei radijo pagalba, surengtos informacinės akcijos interneto erdvėje (informacinės svetainės, elektroniniai laišakai), surengtos nemokamos paskaitos, vykdomos kelių policijos eismo prevencijos priemonės geležinkelių pervažose.

Įvairiose valstybėse atliktų įvairių tyrimų metu nustatyta, kad eismo įvykius geležinkelių pervažose daugiausia įtakoja žmogiškasis faktorius. Jungtinėse Amerikos Valstijose atlikto tyrimo metu buvo nustatyta, kad tik 60 procentų transporto priemonių vairuotojų sustoja prie „Stop“ kelio ženklų, esančių prieš geležinkelių pervažas, o 40 procentų neatsižvelgia į kelio ženklus „Stop“ ir pravažiuoja geležinkelių pervažas nesustodami. 2/3 vairuotojų žinojo, kad jie privalo sustoti prieš „Stop“ ženklą, tačiau to nepadarė. Kito tyrimo metu Jungtinėse Amerikos Valstijose buvo nustatyta, kad iš 60 eismo įvykių įvykusių geležinkelių pervažose, 12 įvyko dėl vairuotojų neatidumo (20 procentų). Be to nustatyta, kad 80 procentų eismo įvykių, įvykusių geležinkelių pervažose, metu vairuotojai pasimetė ir nežinojo ką daryti, kad būtų galima išvengti susidūrimo su traukiniu. Australijoje buvo ištirti 85 eismo įvykiai, kurių metu žuvo žmonės ir buvo išsiaiškinta, kad 86 procentai vairuotojų žinojo kaip taisyklingai pravažiuoti geležinkelių pervažą. Vokietijoje 33 procentai kelių transporto priemonių vairuotojų manė, kad jie neprivalo sustoti prie geležinkelių pervažos mirksint raudonam geležinkelių pervažos šviesoforo signalui. Iš šių 33 procentų vairuotojų, 8 procentai manė, kad jie gali pravažiuoti geležinkelių pervažos nuleistus užtvarus, jeigu nėra jokio pavojaus. Be to, Vokietijoje buvo nustatyta, kad 1/3 vairuotojų yra pasipiktinę ilgu laukimo laiku geležinkelių pervažose, kai pro jas važiuoja traukiniai. Apklausti vairuotojai teigė, kad laikas, kai yra nuleidžiami ir pakeliami geležinkelių pervažos užtvagai ar kai mirksi raudonas šviesoforo signalas, turėtų būti ne ilgesnis nei 2 minutės. Nustatyta, kad ilgas laukimas prie geležinkelių pervažos, skatina vairuotojus pažeisti Kelių eismo taisykles ir kirsti geležinkelių pervažą kai geležinkelių pervažos užtvagai yra nuleisti ar mirksi raudonas geležinkelių pervažos šviesoforo signalas.

V. IŠVADOS IR PASIŪLYMAI

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

1. Nuo 2004 m. iki 2009 m. geležinkelių pervažose įvyko **93** eismo įvykiai (21 procentas visų eismo įvykių geležinkeliuose). Šių eismo įvykių metu žuvo **42** asmenys (19 procentų visų žuvusių eismo įvykių geležinkeliuose metu), sunkiai sužeisti **38** asmenys (36 procentai visų sužeistų eismo įvykių geležinkeliuose metu).

2. Visi eismo įvykiai geležinkelių pervažose įvyko dėl Kelių eismo taisyklių nesilaikymo.

3. Lietuvos rodikliai, susiję su eismo sauga geležinkelių pervažose yra vieni blogiausi tarp Europos sąjungos šalių ir Norvegijos, o Lietuvos rizikos rodiklis pervažų naudotojams yra du kartus didesnis nei Europos sąjungos šalių ir Norvegijos vidurkis. Pagal Europos komisijos direktyvos 2004/49/EB priimtos 2004 m. balandžio 29 d. 7 straipsnio 4 dalį, Valstybės narės turi patvirtinti visus būtinus jų nacionalinių taisyklių pakeitimus, siekdamas, kad būtų pasiekti bent jau BST¹⁷, o taip pat ir pataisyti BST pagal prie jų pridėtus įgyvendinimo grafikus.

4. Pagal Pervažų įrengimo ir naudojimo taisyklių 17.4 punktą, viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojo sudarytos komisijos pagal pervažų techninės apžiūros rezultatus rengia kalendorinius trūkumų šalinimo ir kitų darbų planus numatant atsakingą vykdytoją, **tačiau atsakingi vykdytojai nešalina nustatytų trūkumų.**

5. 51 % (268 pervažos) AB „Lietuvos geležinkeliai“ valdomų geležinkelių pervažų neatitinka teisės aktuose nustatyto matomumo reikalavimo. Šio reikalavimo vykdymas, galėjo

¹⁷ „bendrieji saugos tikslai (BST)“ — tai pavojaus priimtimumo kriterijais išreikšti saugos lygiai, kuriuos turi pasiekti bent jau skirtingos geležinkelių transporto sistemos dalys (pvz., paprastųjų geležinkelių transporto sistema, greitųjų geležinkelių transporto sistema, ilgieji geležinkelio tuneliai ar linijos, naudojamos vien tik prekių vežimui) ir visa sistema apskritai;

padėti išvengti 8 eismo įvykių (62%) geležinkelių pervažose 2009 m. įvykusių eismo įvykių geležinkelių pervažose.

6. Galima daryti prielaidą, kad vaizdo kamerų įrengimas geležinkelių pervažose mažina eismo įvykių skaičių geležinkelių pervažose. Šiaulių regione, kuriame geležinkelių pervažose yra įrengta daugiausia vaizdo kamerų (10) 2009 metais įvyko tik vienas eismo įvykis geležinkelių pervažose.

Bei siūlytini šie sprendimai:

1. Atlikti išsamų tyrimą, kurio tikslas išsiaiškinti, kas skatina kelių transporto priemonių vairuotojus bei pėsčiuosius pažeisti Kelių eismo taisykles bei kitus teisės aktus kertant geležinkelių pervažas. Atlikus šį tyrimą, būtų galima paruošti ir įgyvendinti visuomenei skirtą pervažų saugumo programą, kuri būtų nukreipta transporto priemonių vairuotojams bei pėstiesiems. Taikant užsienio šalių praktiką, galima paruošti lankstinukus, vaizdo (televizijai) bei garso (radijui) medžiagą, kuri skatintų laikytis Kelių eismo taisyklių pervažose, išpėtų apie grėsiantį pavojų ir pasekmes bei įstatymų numatytas baudas. Taip pat bendradarbiaujant su Lietuvos policija, atsižvelgiant į išsamaus tyrimo išvadas, atlikti budėjimus geležinkelių pervažose, kurių tikslas stebėti, o prireikus ir skirti administracines nuobaudas transporto priemonių vairuotojams bei pėstiesiems, kurie nesilaiko Kelių eismo taisyklių.

2. Pakeisti Pervažų įrengimo ir naudojimo taisykles, numatant jose konkrečius subjektus ir jų veiksmus, kurių reikia imtis, kai pervaža neatitinka nustatytų saugumo reikalavimų.

3. Rinkti ir peržiūrėti vaizdo medžiagą iš geležinkelių pervažų, kurios yra stebimos vaizdo kameromis, o pastebėjus Kelių eismo taisyklių pažeidimus, persiųsti medžiagą Lietuvos policijai, kuri imtųsi tolimesnių priemonių nustatyti kaltus asmenis ir savo kompetencijos ribose jiems skirti administracines nuobaudas.

4. Inicijuoti susitikimą su AB „Lietuvos geležinkeliai“, kurio metu aptarti galimybes įrengti papildomas vaizdo kameras ar vaizdo kamerų muliažus geležinkelių pervažose bei susitikimo metu pasiūlytas kitas papildomas priemones.