

Remiantis oficialiais Europos Sąjungos geležinkelių agentūros duomenimis<sup>1</sup> (toliau – Agentūra), eismo saugos būklė šalyje išlieka pakankamai stabili ir, palyginus su kitomis valstybėmis narėmis, netgi gera. Tačiau Agentūra apibendrina informaciją iš valstybių narių, kurios fiksuoja rodiklius apie geležinkelių transporto avarijas ir incidentus taip, kaip šios sąvokos suprantamos Lietuvos Respublikos saugos tyrimų įstatyme<sup>2</sup>, t.y. labiau fokusuojasi į įvykius, kuriuos sukėlė geležinkelių sistemos sutrikimai, geležinkelių transporto darbuotojų veiksmai, sisteminiai trūkumai, pavyzdžiui, itin daug dėmesio skirta 2023 m. tragiškam ir didelį rezonansą sukėlusiam traukinių susidūrimui Graikijoje, kuris panašu įvyko dėl žmogiškosios klaidos, ir dėl netinkamos, pasenusios eismo valdymo sistemos.

Vis dėlto, Susisiekimo ministeriją, kuri siekia nulinio žuvusiųjų geležinkeliuose tikslo, neramina pastaraisiais metais išryškėjusi tendencija: daugelį įvykių geležinkeliuose nulemia ne geležinkelių transporto darbuotojų klaidos, tačiau pačių piliečių neatsakingas elgesys. Pernai Lietuvoje užfiksuoti šeši eismo įvykiai geležinkelyje, kai traukiniai susidūrė su transporto priemonėmis arba pėsčiais ir žuvo šeši žmonės. Šiais metais įvyko itin skaudus įvykis, kuomet traukinys mirtinai sužalojo bėgiais ėjusį ir ausinukus įsikišusį jaunuolį.

Agentūros atliekamų tyrimų duomenimis, net 80% įvykstančių eismo įvykių geležinkeliuose yra susiję su pašaliniais asmenimis ir pervažų naudotojais bei jų neatsakingu elgesiu pavojingojoje geležinkelio zonoje<sup>3</sup>, dargi neretai jiems būnant apsvaigus nuo psichiką veikiančių medžiagų. Visos 2024-2025 m. Lietuvoje įvykusios avarijos buvo susijusios tik su pašaliniais asmenimis pavojingojoje geležinkelio zonoje ir pervažų naudotojais. Taip ir Europos Sąjungoje, 8 atvejais iš 10 avarijos, kuriose žuvo žmogus, įvyko dėl pėsčiųjų ar vairuotojų neatsargumo.

AB „Lietuvos geležinkeliai“ 2022 m. pateiktais duomenimis<sup>4</sup>, 2019 m. iš pavojingosios geležinkelio zonos išprašyti 222 asmenys, 2020 m. net 7609 asmenys, o per 2021 m. pirmuosius 5 mėnesius – jau 4172 asmenys. 2022 m. buvo rengiamas Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso pakeitimas, kuris įsigaliojo 2023 m. gegužės 11 d. priėmus Lietuvos administracinių nusižengimų kodekso pakeitimo įstatymą Nr. XIV-1947, ir minimali bauda už teisės būti pavojingojoje geležinkelio zonoje neturinčių asmenų buvimą šioje zonoje tam neskirtose vietose buvo padidinta nuo 60 iki 90 eurų. Šiuo metu renkami duomenys, kurių pagrindu bus analizuojama, kokį poveikį turėjo baudos padidinimas.

2025 m. rugpjūčio 5 d. įvyko Susisiekimo ministerijos organizuotas tarpinstitucinis pasitarimas dėl geležinkelių transporto eismo saugos (toliau – eismo sauga) būklės gerinimo. Kadangi artėja naujų mokslo metų pradžia, kai eismas tampa itin intensyvus, Lietuvos transporto saugos administracijos (toliau – LTSA), Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos saugos tyrimų padalinio, AB „Lietuvos geležinkeliai“ ir Susisiekimo ministerijos atstovai pasitarimo metu dalinosi išvalgomis, dėl kokių priežasčių įvyksta nelaimės geležinkeliuose, patirtimi, kurios priemonės veiksmingos bei tarėsi, kokių dar veiksmų galėtų imtis. Sutarta parengti Geležinkelių transporto eismo saugos didinimo 2025 metais priemonių planą.

<sup>1</sup> <https://www.era.europa.eu/system/files/2024-06/Report%20on%20Railway%20Safety%20and%20Interoperability%20in%20the%20EU%202024.pdf>

<sup>2</sup> Vadovaujantis Saugos tyrimo įstatymo 2 straipsnio 1 dalimi, geležinkelių avarija – nepageidaujamas arba netyčinis netikėtas geležinkelių įvykis arba tam tikra tokių įvykių seka, sukeliantys žalingus padarinius, remiantis to paties straipsnio 11 dalimi, sunki geležinkelių avarija – geležinkelių avarija, kai susiduria ar nuo bėgių nurieda traukiniai ir dėl to mirtinai sužalojamas bent vienas asmuo ar sunkiai sužalojami 5 ar daugiau asmenų arba padaroma didelė žala visų pločių vėžių geležinkelių infrastruktūrai, riedmenims ar aplinkai, taip pat kita tokias pačias pasekmes sukėlusį geležinkelių avarija, kurios poveikis geležinkelių eismo saugos kontrolei ar eismo saugos valdymui yra akivaizdus.

<sup>3</sup> Remiantis Geležinkelių transporto eismo saugos įstatymo 2 dalies 43 punktu, tai zona, kuri tęsiasi 2,5 m į abi puses nuo kraštinių kelių kraštinių bėgių galvučių išorinių briaunų, arba zona, kuri tęsiasi nuo kraštinių kelių kraštinių bėgių galvučių išorinių briaunų iki asmenų prieigą prie geležinkelio kelio ribojančių techninių priemonių.

<sup>4</sup> Šiuo metu renkami duomenys, kokį poveikį turėjo baudos padidinimas.

Tačiau norime pabrėžti, kad planas daugiausia fokusuosis į visuomenės sąmoningumo didinimą, numatant švietėjiškas priemones. Planuojama atnaujinti arba parengti medžiagą apie saugaus elgesio taisykles, kertant geležinkelio kelią, esant šalia bėgių, peronuose ir pan. Numatyta šios medžiagos sklaida ikimokyklinio, priešmokyklinio ir mokyklinio ugdymo įstaigose, vaikų stovyklose, dienos centruose. AB „Lietuvos geležinkeliai“ ir LTSA darbuotojai ketina, ugdymo įstaigai sutikus, pristatyti vaikams saugaus elgesio geležinkeliuose pagrindus.

Žinoma, planas apims ir organizacines bei technines priemones eismo saugai didinti: saugos akcijas su policijos pareigūnais pavojingiausiose geležinkelio pervažose arba perėjose ir (ar) neteisėto geležinkelio kirtimo vietose (patruliavimą), tikslinės informacijos sklaidą saugaus elgesio geležinkelyje tema, rizikingiausių pervažų ir perėjų sąrašo ir jų ženklavimo atnaujinimą, stočių saugumo keleivių atžvilgiu įvertinimą ir plano dėl techninių priemonių (užkardančių geležinkelio kirtimą tam nepritaikytose vietose) įgyvendinimo parengimą, taip pat techninių apsaugos priemonių, ribojančių pašalinių asmenų patekimą ant geležinkelio, poreikį rizikingiausiose vietovėse (kur asmenys dažniausiai pažeidžia draudimą be teisėtos priežasties būti pavojingojoje geležinkelio zonoje), reikalingumo įvertinimą ir techninių apsaugos priemonių įgyvendinimo rizikingiausiose vietovėse plano parengimą, kt.

Tačiau, suprantama, kad Lietuvoje, kurioje bendras viešųjų geležinkelio linijų, kuriuose kursuoja traukiniai, tinklas, sudaro 1888,2 km, o bendras visų kelių (privažiuojamųjų, stoties kelių ir pan.) siekia daugiau kaip 3000 km, todėl efektyviausios techninės priemonės – sienutėmis aptverti visus kelius – įgyvendinimas šiuo metu yra neįmanomas.

Atsižvelgiant į tai, manome, kad raktas, pasiekti 0 žuvusiųjų keliuose tikslą yra visuomenės atsakomybės už savo pačių saugą suvokimo didinimas ir pagrindinė priemonė – švietimas apie pavojus, kurie iškyla nesilaikant saugos taisyklių pavojingojoje geležinkelio zonoje bei pervažose<sup>5</sup>.

Neabejojame, kad Jūsų dėka galėtume kartu pasiekti, kad visuomenė taptų sąmoningesnė, jeigu nuo mažo vaikų amžiaus diegtume, jog traukiniai yra puiki susisiekimo priemonė, tačiau reikalaujanti tam tikro atsargumo.

---

<sup>5</sup> Galbūt netgi savo noru ketinantys iš gyvenimo pasitraukianti geležinkeliuose asmenys apmąstytų savo sprendimą, jeigu suvoktų gresiančios nelaimės žiaurumą.