

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS

POLITIKOS IR VADYBOS FAKULTETAS

POLITIKOS MOKSLŲ INSTITUTAS

NATALIJA NARKEVIČ

ES IR NVS ŠALIŲ EISMO SAUGUMO POLITIKA
SPRENDŽIANT KELIŲ EISMO ĮVYKIŲ IR „JUODŲJŲ DĖMIŲ“
PROBLEMAS: LIETUVOS IR RUSIJOS ATVEJAI

Magistro baigiamasis darbas

Vadovas

Prof. habil. dr. V. K. Paulikas

VILNIUS

2014

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS
POLITIKOS IR VADYBOS FAKULTETAS
POLITIKOS MOKSLŲ INSTITUTAS

ES IR NVS ŠALIŲ EISMO SAUGUMO POLITIKA
SPRENDŽIANT KELIŲ EISMO ĮVYKIŲ IR „JUODŲJŲ DĖMIŲ“
PROBLEMAS: LIETUVOS IR RUSIJOS ATVEJAI

(Europos Sąjungos politikos ir administravimo) magistro baigiamasis darbas
Studijų programa (621L23002)

Vadovas

_____prof. habil. dr. V. K. Paulikas

2014 -

Recenzentas

2014 -

Atliko

_____ N. Narkevič

2014 -

VILNIUS

2014

TURINYS

PRIEDAI.....	5
LENTELĖS.....	6
PAVEIKSLAI.....	7
SANTRUMPOS.....	8
ĮVADAS.....	11
1. BENDRA ES IR NVS ŠALIŲ KELIŲ EISMO SAUGUMO IR „JUODŪJŲ DĖMIŲ“ APŽVALGA, REMIANTIS LIETUVOS RESPUBLIKOS IR RUSIJOS FEDERACIJOS PAVYZDŽIU.....	14
1.1. Kelių transporto svarba ir eismo saugumo ypatumai ES.....	14
1.2. ES šalių narių kelių eismo saugos apžvalga.....	15
1.3. ES šalių narių patirtis bei priemonės, padedančios spręsti kelių eismo saugumo ir „juodųjų dėmių“ problemas valstybių keliuose.....	18
1.3.1. ES valstybės – Lietuvos Respublikos kelių eismo įvykių ir „juodųjų dėmių“ problemos sprendimas šalies keliuose.....	22
1.3.1.1. „Juodųjų dėmių“ apibūdinimas bei jų nustatymo metodika Lietuvos Respublikoje.....	22
1.3.1.2. Kelių eismo įvykių ir „juodųjų dėmių“ atsiradimo priežastys bei jų mažinimui taikomos prevencinės priemonės Lietuvos Respublikoje.....	26
1.4. NVS šalių narių kelių eismo saugos apžvalga.....	40
1.5. NVS valstybės – Rusijos Federacijos avaringai – pavojingų kelio atkarpų/„juodųjų dėmių“ ir kelių eismo įvykių problemos sprendimas šalies keliuose.....	44
1.5.1. Avaringai – pavojingų kelio atkarpų apibūdinimas bei jų nustatymo metodika Rusijos Federacijoje.....	44
1.5.2. Kelių eismo įvykių ir avaringai – pavojingų kelio atkarpų atsiradimo priežastys bei prevencinių priemonių taikymas Rusijos Federacijoje.....	49
2. ES VALSTYBĖS NARĖS LIETUVOS RESPUBLIKOS BEI NVS VALSTYBĖS NARĖS RUSIJOS FEDERACIJOS KELIŲ EISMO ĮVYKIŲ IR „JUODŪJŲ DĖMIŲ“ / AVARINGAI – PAVOJINGŲ KELIO ATKARPŲ TEISINIS REGULIAVIMAS IR JŲ FINANSINIŲ RODIKLIŲ ANALIZĖ.....	64
2.1. ES transporto politiką ir eismo saugumą keliuose reguliuojančių teisės aktų analizė.....	64

2.1.1. Lietuvos Respublikos kelių eismo saugumo teisinio reguliavimo analizė	67
2.1.2. Lietuvos Respublikos kelių eismo saugumo politiką įgyvendinančių institucijų analizė.....	68
2.1.3. Lietuvos Respublikos kelių infrastruktūros tobulinimui ir eismo saugumo gerinimui skiriamo finansavimo bei „juodųjų dėmių“ statistinių rodiklių analizė.....	73
2.2. Rusijos Federacijos kelių eismo saugumą reguliuojančių teisės aktų analizė.....	77
2.2.1. Rusijos Federacijos kelių eismo saugumo politiką įgyvendinančių institucijų analizė.....	79
2.2.2. Rusijos Federacijos kelių infrastruktūros tobulinimui ir eismo saugumo gerinimui skiriamo finansavimo bei šalies avaringai – pavojingų kelio atkarpų statistinių rodiklių analizė.....	87
IŠVADOS.....	93
ANOTACIJA	96
ANNOTATION	96
SANTRAUKA	98
SUMMARY	99
LITERATŪROS SĄRAŠAS.....	102
PRIEDAI.....	113

PRIEDAI

1 priedas. ES šalių narių kelių eismo įvykiuose žuvusių žmonių skaičiaus pokytis nuo 2008 iki 2012 m.....	114
2. priedas. Lietuvos Respublikos automobilių kelių klasifikacija pagal kategorijas ir reikšmes.....	115
3 priedas. ES šalių 2010 – 2012 m. kelių eismo įvykiuose žuvusių žmonių skaičius, tenkantis 1 mln. gyventojų.....	116
4 priedas. Lietuvos Respublikos 2004 – 2012 m. bendras kelių eismo įvykių skaičius ir jų kaltininkai pagal žuvusiųjų ir sužeistųjų juose skaičių.....	118
5 priedas. NVS šalių narių 2000 – 2010 m. kelių eismo įvykiuose žuvusiųjų skaičius, tenkantis 1 mln. gyventojų.....	120
6 priedas. Rusijos Federacijos automobilių kelių klasifikacija pagal kategorijas ir reikšmes.....	121
7 priedas. Rusijos Federacijos 2004 – 2012 m. kelių eismo įvykių kaltininkai pagal žuvusiųjų ir sužeistųjų juose skaičių.....	122
8 priedas. Saugaus eismo automobilių keliais sistemos sudedamosios dalys, kurias reguliuoja saugaus eismo automobilių keliais įstatymas.....	124
9 priedas. Lietuvos Respublikos institucijų, dalyvaujančių saugaus eismo valdyme, schema.....	125
10 priedas. Lietuvos Respublikos valstybinės ir vietinės reikšmės kelių 2003 – 2014 m. finansavimas (mln. Lt) iš Kelių priežiūros ir plėtros programos (KPPP) bei ES struktūrinės paramos lėšų.....	126
11 priedas. Lietuvos Respublikos 2006 – 2013 m. „juodųjų dėmių“ valstybinės reikšmės keliuose skaičiaus pokytis.....	127
12 priedas. Rusijos Federacijos Vyriausybės kelių eismo saugumo užtikrinimo komisijos sudėtis.....	128
13 priedas. Rusijos Federacijos institucijų, dalyvaujančių saugaus eismo valdyme, schema.....	129
14 priedas. Rusijos Federacijos bendro naudojimo federalinės, regionalinės ir vietinės reikšmės kelių finansavimas.....	131
15 priedas. Rusijos Federacijos 2006 – 2010 m. avaringai – pavojingų kelio atkarpų skaičiaus pokytis bendro naudojimo keliuose.....	132

LENTELĖS

Lentelė. Rusijos Federacijos avaringai – pavojingo kelio ruožo nustatymas, kai eismo intensyvumas yra mažesnis nei 3 000 transporto priemonių per parą.....	42
---	----

PAVEIKSLAI

1. pav. ES šalių 2001 – 2010 m. planinių ir faktinių rezultatų, siekiant sumažinti ES šalių keliuose žuvusių žmonių skaičių, palyginimas.....	13
2 pav. Pagrindinės pagal svarbumą ES šalių kelių eismo įvykių atsiradimo priežastys.....	14

SANTRUMPOS

ES – Europos Sąjunga;
NVS – Nepriklausomų valstybių sąjunga;
BVP – Bendras vidaus produktas;
CEDR – Europos kelių direktorių konferencija (angl. Conference of European Director of Roads);
RIA – Poveikio kelių saugumui vertinimas (angl. Road Safety Impact Assessment);
RSA – Kelių saugumo auditas (angl. Road Safety Audit);
RSI – Kelių saugumo patikrinimas (angl. Road Safety Inspection);
BSM – „Juodųjų dėmių“ valdymas (angl. Black Spot Management);
NSM – Tinklo saugumo valdymas (angl. Network Safety Management);
EuroRAP – Europos kelių vertinimo programa (angl. European Road Assessment Programme);
WERD – Vakarų Europos kelių direktoriai (angl. Western European Road Directors);
RIA – Poveikio kelių saugumui vertinimas (angl. Road Safety Impact Assessment);
LAKD – Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos;
KT reglamentas – Kelių techninis reglamentas KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“;
Metodika – Avaringų ruožų nustatymo valstybinės reikšmės keliuose metodika;
LAKIS – Lietuvos automobilių kelių informacinė sistema;
2005 – 2010 m. programa – Valstybinė saugaus eismo automobilių keliais 2005 – 2010 metų programa;
2011 – 2017 m. programa – Valstybinė saugaus eismo plėtros 2011 – 2017 m. programa;
KET – Kelių eismo taisyklės;
JTO – Jungtinių Tautų Organizacija
JT - Jungtinės Tautos
Tyrimas – „GfK Custom Research Baltic“ sociologinis tyrimas „Lietuvos Respublikos gyventojų patirtis, elgesys bei nuostatos eismo atžvilgiu“;
ATPK – Administracinių teisės pažeidimų kodeksas;
Saugaus eismo įstatymas – Saugaus eismo automobilių keliais įstatymas;
Įstatymo nauja tvarka – Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo tvarka;
BK – Baudžiamasis kodeksas;
Privalomojo draudimo įstatymas – Transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymas;
Policijos departamentas prie VRM – Policijos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vidaus reikalų ministerijos;
Kauno apskr. VPK – Kauno apskrities vyriausias policijos komisariatas;

Techniniai reikalavimai – Techniniai reikalavimai naudojamoms kelių transporto priemonėms;

KOSIS – Kelių oro sąlygų informacijos sistema;

„Rosavtodor“ – Rusijos Federacijos transporto ministerijos Federalinė kelių agentūra „Rusijos automobilių keliai“;

Metodinės rekomendacijos – Metodinės rekomendacijos dėl priemonių, užtikrinančių saugų eismą kelių atkarpose, kuriose dažniausiai įvyksta kelių eismo įvykiai;

Federalinis automobilių kelių ir jų veiklos įstatymas – Rusijos Federacijos 2007 m. lapkričio 8 d. federalinis įstatymas „Dėl automobilių kelių ir dėl automobilių kelių veiklos Rusijos Federacijoje bei tam tikrų Rusijos Federacijos teisės aktų pakeitimų“;

UGIBDD GU MVD Rusijos – Valstybinės kelių eismo saugumo inspekcijos padalinys prie centrinės Rusijos Federacijos vidaus reikalų ministerijos (rus. Управление государственной инспекции безопасности дорожного движения Главного управления Министерства внутренних дел России (УГИБДД ГУ МВД России));

GIBDD MVD Rusijos – Valstybinė kelių eismo saugumo inspekcija prie Rusijos Federacijos vidaus reikalų ministerijos (rus. Государственная инспекция безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел (ГИБДД МВД) России);

НИС РБДД МВД Rusijos – Rusijos vidaus reikalų ministerijos Mokslinis kelių eismo saugumo tyrimo centras (rus. Научно – исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел (НИЦ РБДД МВД) России);

2006 – 2012 m. programa – Federalinė tikslinė kelių eismo saugumo gerinimo 2006 – 2012 m. programa;

2013 – 2020 m. programa – Federalinė tikslinė kelių eismo saugumo gerinimo 2013 – 2020 m. programa;

RF АТПК – Rusijos Federacijos Administracinių teisės pažeidimų kodeksas;

RF BK – Rusijos Federacijos 1996 m. gegužės 24 d. priimtas Baudžiamasis kodeksas;

„Avtodor“ – Valstybinė kompanija „Rusijos automobilių keliai“;

Teisės akto projektas – Rusijos Federacijos Vyriausybės 2013 m. kovo 6 d. federalinio įstatymo projektas „Dėl atskirų Rusijos Federacijos teisės aktų pakeitimų dėl privalomo „žieminių padangų“ naudojimo“;

Nutarimas dėl KET – Nutarimas „Dėl kelių eismo taisyklių“;

Techninis reglamentas – Rusijos Federacijos Vyriausybės nutarimas „Dėl techninio reglamento patvirtinimo dėl ratinių transporto priemonių saugumo“;

Kelių priežiūros metodinės rekomendacijos – Kelių pramonės metodinis nutarimas „ODM“ „Dėl leidinio ODM 218.8.002-2010 ir jo taikymo „Metodinės rekomendacijos, apibūdinančios automobilių

kelių priežiūrą žiemos laikotarpiu, naudojantis specializuota hidrometeorologine informacija (skirtos praktiniam taikymui)“““;

„RSA-Techosmotr“ – Rusijos Federacijos Transporto priemonių techninės apžiūros operatorių asociacija;

EB steigimo sutartis – Europos Bendrijos steigimo sutartis;

2009 m. Komunikatas – Europos Komisijos 2009 m. birželio 17 d. komunikatas „Dėl darnaus ateities transporto: siekis sukurti integruotą, technologiškai pažangią ir vartotojams patogią transporto sistemą“;

Komisija – Valstybinė eismo saugumo komisija;

Departamentas – Susisiekimo ministerijos kelių transporto ir civilinės aviacijos politikos departamentas;

KPPP įstatymas – Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymas;

SF – Sanglaudos fondas;

ERPF – Europos regioninės plėtros fondas;

RF Konstitucija – Rusijos Federacijos Konstitucija;

RF federalinis Saugaus kelių eismo įstatymas – Rusijos Federacijos 1995 m. gruodžio 10 d. federalinis įstatymas „Dėl saugaus kelių eismo“;

Vyriausybė Komisija – Rusijos Federacijos Vyriausybė kelių eismo saugumo užtikrinimo komisija;

GU OBDD – Rusijos Federacijos Generalinis direktoratas, užtikrinantis kelių eismo saugumą (rus. Главное Управление по обеспечению безопасности дорожного движения (ГУ ОБДД) МВД России);

Municipalinės institucijos – Rusijos Federacijos vietos savivaldos institucijos;

RFBK – Rusijos Federacijos Biudžeto kodeksas.

IVADAS

Temos aktualumas ir problematika. Pastaruoju metu sparčiai besiplėtojant globalizacijai bei integracijai į tarptautinę erdvę, technologijos procesai įgyja vis didesnę galią tiek ekonominėje, tiek politinėje srityje, kas stipriai veikia šalių kelių tinklo infrastruktūros plėtrą. Kiekvienos valstybės vienu iš svarbiausių vyriausybės prioritetų yra kelių tinklo vystymas, nuolatinė jo priežiūra bei patikimos, veiksmingos ir saugios transporto sistemos užtikrinimas.

„Pasaulio banko“ duomenimis, kasmet visame pasaulyje kelių eismo įvykiuose žūsta daugybė milijonų žmonių¹. Kaip nurodo Viktoras Kandrėtevas Dmintejevichius vadovaudamasis „Pasaulio sveikatos organizacijos“ prognozėmis, 2020 m. kelių eismo įvykių metu patirti sužalojimai gali tapti viena iš pagrindinių mirties priežasčių². Europos Sąjunga (toliau ES), atsižvelgdama į kelių eismo saugumo pasaulyje problemą, sukūrė organizuotą ir nuoseklią bei ES šalių narių gerą patirtimi grindžiamą bendradarbiavimo sistemą. Pažymima, kad dėl stiprios ES politinės nuostatos bei aktyvaus visų šalių įsitraukimo ir atitinkamų institucijų paramos, kelių eismo įvykiuose žuvusiųjų skaičių pavyko ženkliai sumažinti, tačiau vis dar išlieka didelis ES šalių narių keliuose mirtingi pasibaigiančių kelių eismo įvykių skaičius. Lietuvos automobilių kelių direkcijos duomenimis, norint efektingai užtikrinti kelių eismo saugumą ir mažinti keliuose žuvusiųjų ir sužeistųjų skaičių, visų pirma būtina naikinti „juodąsias dėmes“ keliuose³.

Siekiant atskleisti ES eismo saugumo politikos ypatumus sprendžiant kelių eismo įvykių ir „juodųjų dėmių“ problemas buvo pasirinktas Lietuvos Respublikos, kaip ES šalies narės atvejis. Lietuvos Respublikos pasirinkimą lėmė šalies 2012 m. duomenys, kuomet Lietuva užėmė pirmą vietą iš 27 ES šalių narių pagal žuvusiųjų skaičių, tenkantį 1 mln. gyventojų⁴. Norint atskleisti ES kelių eismo saugumo srityje vykdomos politikos efektyvumą buvo pasirinkta Nepriklausomų valstybių sąjungai (toliau NVS) priklausanti šalis Rusijos Federacija. NVS šalies Rusijos Federacijos pasirinkimą lėmė jos žuvusiųjų keliuose statistiniai rodikliai, kurie yra vieni aukščiausių pasaulyje⁵.

Magistro baigiamajame darbe yra apibūdintos ES šalies narės Lietuvos Respublikos „juodųjų dėmių“ ir NVS priklausančios Rusijos Federacijos, taip vadinamų avaringai – pavojingų kelio atkarpų sąvokos bei jų nustatymo metodika. Šiame darbe taip pat yra atskleidžiamos kelių eismo įvykių ir

¹ *World Bank* < <http://www.worldbank.org/transport/roads/safety.htm> > [žiūrėta 2013-01-15]

² Кондратьев В. Д., Модели и методы управления безопасностью дорожного движения, (рукопись): Диссертация: точные науки, Управление в социальных и экономических системах (394006). – Воронеж: Воронежский государственный архитектурно-строительный университет, 2008. – 3 – 4 с.

³ Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos, 2010 m. veiklos ataskaita, p. 3, < http://www.lra.lt/files/veiklos_ataskaita_2010.pdf > [žiūrėta 2013-12-01]

⁴ Europos Komisija//*Lietuva Europos Sąjungoje*, < <http://www.euro.lt/lt/naujienos/apie-lietuvos-naryste-europos-sajungoje/naujienos/8168/> > [žiūrėta 2013-12-01]

⁵ *Российское агентство правовой и судебной информации*

< http://rapsinews.ru/legislation_publication/20121116/265378458.html > [žiūrėta 2014-03-02]

„juodųjų dėmių“/avaringai – pavojingų kelio atkarpų atsiradimo priežastys bei taikomos minėtų šalių prevencinės priemonės joms pašalinti. Daug dėmesio darbe yra skiriama Lietuvos Respublikos ir Rusijos Federacijos kelių eismo saugumo teisiniam reglamentavimui bei minėtų šalių kelių eismo saugumo politiką įgyvendinančių institucijų ir kelių eismo infrastruktūros plėtrai, tobulinimui bei saugių eismo sąlygų užtikrinimui skiriamo finansavimo bei jų šaltinių analizei.

Darbo objektas – ES šalies narės Lietuvos Respublikos ir NVS priklausančios Rusijos Federacijos eismo saugumo politika sprendžiant kelių eismo įvykių ir „juodųjų dėmių“ problemas.

Darbo tikslas – Išnagrinėti ES ir NVS eismo saugumo politiką sprendžiant kelių eismo įvykių ir „juodųjų dėmių“ problemas: Lietuvos ir Rusijos atvejai.

Darbo uždaviniai:

1. Išnagrinėti ES ir NVS šalių kelių eismo įvykių ir „juodųjų dėmių“ problemas, nustatant jų atsiradimo priežastis ir šalinimo galimybes, Lietuvos ir Rusijos atvejai;
2. Išanalizuoti ES šalies narės Lietuvos Respublikos ir NVS priklausančios Rusijos Federacijos kelių eismo įvykių ir „juodųjų dėmių“/avaringai – pavojingų kelio atkarpų teisinį reglamentavimą bei kelių eismo saugumo politiką įgyvendinančių institucijų veiklą ir minėtai problemai spręsti skiriamo finansavimo šaltinius.

Tyrimo metodai:

- Mokslinės literatūros apžvalga;
- Teisės aktų analizė;
- Statistinių duomenų analizė;
- Dokumentų analizė;
- Aprašomasis.

Darbo naujumas ir tyrimo šaltiniai. Pažymima, kad kelių eismo saugumo ir „juodųjų dėmių“ problema išsamiai tyrinėta Lietuvos ir užsienio įvairių mokslo šakų specialistų, todėl šiai sričiai nagrinėti per daugelį metų pavyko sukaupti didelę mokslinę patirtį⁶.

Andrius Gužys ir kt. savo straipsnyje „Avaringumo analizė Lietuvoje“ atskleidė „juodųjų dėmių“ nustatymo metodikos esmę, pristatė avaringų vietų tyrimo rezultatus bei avaringumo situacijos pokyčius Lietuvoje⁷.

Izolda Bražiūkienė ir Simonas Dainauskas savo straipsnyje „Lietuvos automobilių kelių avaringumo teorinė analizė“ išanalizavo avaringumą lemiančius veiksnius Lietuvoje bei išnagrinėjo 2000 – 2012 m. avaringumo rodiklius pagal atskirus šalies regionus⁸.

⁶ Dainauskas S., Bražiūkienė I., „Lietuvos automobilių kelių avaringumo teritorinė analizė“, *Geografija*, t. 49, Nr. 1, 2013

⁷ Gužys A., Sapragonas J., Baublys P., „Avaringumo analizė Lietuvoje“, *Transportas - Transport Engineering*, XVI t., Nr. 5, 2001.

⁸ Ten pat, kur 6, p. 82 – 92.

Linos Novikovienės straipsnyje „Eismo įvykių kriminalistinė charakteristika ir jos reikšmė eismo įvykių prevencijai“ yra atskleidžiamos avaringumo priežastys ir išanalizuotos eismo saugumą užtikrinančios priemonės⁹.

Kravčenko Eugenijaus Aleksejevičiaus ir Nagornyj Vladimiro Viktorovičiaus straipsnyje „Aplinkos apsaugos užtikrinimo problema kelių transporto srityje“ atskleidžiama kelių eismo įvykių problematika Rusijos Federacijoje ir kitose pasaulio šalyse bei aptariama Rusijos avaringai – pavojingų kelio atkarpų skaičiavimo metodika¹⁰.

Lietuvos Respublikos ir Rusijos Federacijos kelių eismo saugumo problemą šio darbo autorė nagrinėjo straipsnyje „Valstybių vaidmuo sprendžiant „juodųjų dėmių“ problemas Lietuvos ir Rusijos keliuose“, kuris buvo publikuojamas 16 – osios Lietuvos jaunųjų mokslininkų konferencijos „Verslas XXI amžiuje“ medžiagoje.¹¹ Pažymima, kad Lietuvos ir Rusijos kelių eismo saugumo užtikrinimo problema plačiai ir nuosekliai yra išnagrinėta šiame Magistro baigiamajame darbe.

Rašant šį darbą buvo naudotasi Lietuvos ir užsienio autorių moksline literatūra bei išanalizuoti pagrindiniai ES, Lietuvos Respublikos bei Rusijos Federacijos kelių eismo saugumą reglamentuojantys įstatymai ir kiti teisės aktai.

⁹ Novikovienė L., „Eismo įvykių kriminalistinė charakteristika ir jos reikšmė eismo įvykių prevencijai“, Verslo ir teisės aktualijos, t. 4, 2009

¹⁰ Кравченко Е. А., Нагорный В.В., „Проблема обеспечения экологической безопасности окружающей среды на автомобильном транспорте“, *Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований*, № 12, 2010.

¹¹ Narkevič N., Meidutė I., „Valstybių vaidmuo sprendžiant „juodųjų dėmių“ problemas Lietuvos ir Rusijos keliuose“, *16 – oji Lietuvos jaunųjų mokslininkų konferencija „Verslas XXI amžiuje“*, 2013.

1. BENDRA ES IR NVS ŠALIŲ KELIŲ EISMO SAUGUMO IR „JUODŲJŲ DĖMIŲ“ APŽVALGA, REMIANTIS LIETUVOS RESPUBLIKOS IR RUSIJOS FEDERACIJOS PAVYZDŽIU

1.1. Kelių transporto svarba ir eismo saugumo ypatumai ES

Remiantis Europos Komisijos 2006 m. birželio 22 d. priimtu komunikatu dėl 2001 m. baltosios knygos dėl transporto politikos laikotarpio vidurio apžvalgos, nurodoma, kad ES, siekdama užtikrinti operatyvų ir veiksmingą prekių bei asmenų judumą, nuolat vysto atskiras transporto rūšis, taip skatindama visos transporto sistemos augimą. Nurodoma, kad transporto sistema, būdama svarbus tiek ES, tiek kitų šalių ūkio sektorius, sukuria apie 7 % Europos bendrojo vidaus produkto (BVP) ir suteikia daugiau kaip 10 milijonų darbo vietų, iš kurių pagrindinis darbdavys yra kelių transporto sektorius ir jam skiriama daugiausia dėmesio. Galima teigti, kad kriziniais valstybių gyvavimo tarpais, transporto sistema veiks kaip stabilumo garantas ir turėdavo neabejotinai didelę reikšmę šalių socialiniam ir ekonominiam augimui. Pastebėta, kad kelių transportas yra lanksčiausia ir mobiliusia transporto rūšis, leidžianti atlikti didžiausią vežimų skaičių ES šalių keliais, kuriais vežama apie 44 % krovinių ir apie 85 % keleivių. Kelių transporto sistema nuolat kinta, t.y. sparčiai didėja kelių eismo intensyvumas, dinamiškai auga automobilių skaičius, keičiasi pervežimų poreikis, o visa tai įtakoja ir kelių eismo įvykių augimą. Pabrėžiama, kad, lyginant įvairias transporto rūšis: geležinkelių, kelių, oro bei jūrų transportą, nesaugiausia yra laikomas kelių transportas dėl nuolatinių kelių eismo įvykių, kuriuose žūsta ar yra sužalojami žmonės¹².

Vadovaujantis „Pasaulio banko“ duomenimis, teigiama, kad visame pasaulyje kiekvienais metais kelių eismo įvykiuose žūsta daugiau nei 1,17 milijonų žmonių. Nurodoma, kad dauguma, t.y. apie 70 %, šių žūčių įvyksta besivystančiose šalyse, iš jų 65 % pėsčiųjų, iš kurių 35 % yra vaikai. Pastebėta, kad kiekvienais metais keliuose sužalojama apie 10 mln. žmonių¹³. Europos Komisijos duomenimis nustatyta, kad mirtingumas keliuose visų pirma priklauso nuo žmonių elgesio juose: nuovargio, svaigalų vartojimo, per didelio greičio, saugos diržų ar apsauginių šalmų nenaudojimo ir panašiai¹⁴. Anot „Pasaulio banko“ nurodoma, kad, jeigu ne bus imtasi skubių veiksmų, atsižvelgiant į aukščiau pateiktus duomenis, galima būtų prognozuoti, kad per ateinančius 10 metų besivystančiose šalyse kelių eismo įvykiuose žus apie 6 mln. ir bus sužeista apie 60 mln. žmonių¹⁵.

Remiantis Europos Komisijos duomenimis, teigiama, kad saugų eismą keliuose turi užtikrinti kiekvienas šalies pilietis. Pastebėta, kad Europos Sąjungos šalių narių keliuose mirtimi besibaigiančių

¹² Europos Komisijos 2006 m. birželio 22 d. komunikatas Tarybai ir Europos Parlamentui dėl 2001 m. baltosios knygos dėl transporto politikos laikotarpio vidurio apžvalgos. p. 3 – 12, KOM(2006) 314 galutinis

¹³ Ten pat, kur 1

¹⁴ *Europos Komisijos oficiali internetinė svetainė*

< http://ec.europa.eu/health-eu/my_environment/road_safety/index_lt.htm > [žiūrėta 2013-01-15]

¹⁵ Ten pat, kur 1

kelių eismo įvykių išlieka labai daug¹⁶. Vadovaujantis Europos Komisijos ir Lietuvos kelių policijos tarnybos pateiktais 2008 – 2012 m. statistiniais duomenimis, nurodoma, kad nuo 2008 m. Lenkija (2008 m. – 5 437 žuvusiųjų; 2012 m. – 3 366 žuvusiųjų), Italija (2008 m. – 4 731 žuvusiųjų; 2012 m. – 3 847 žuvusiųjų), Vokietija (2008 m. – 4 477 žuvusiųjų; 2012 m. – 3 578 žuvusiųjų) ir Prancūzija (2008 m. – 4 275 žuvusiųjų; 2012 m. – 3 636 žuvusiųjų), tarp visų 27 ES šalių narių¹⁷, užima pirmą vietą pagal keliuose žuvusių žmonių skaičių. Pažymima, kad mažiausiai, minėtu laikotarpiu, kelių eismo įvykiuose žuvo žmonių Maltoje (2008 m. – 15 žuvusiųjų; 2012 m. – 9 žuvusiųjų), Liuksemburge (2008 m. – 35 žuvusiųjų; 2012 m. – 37 žuvusiųjų), Kipre (2008 m. – 82 žuvusiųjų; 2012 m. – 51 žuvusiųjų) ir Estijoje (2008 m. – 132 žuvusiųjų; 2012 m. – 87 žuvusiųjų)¹⁸. (žr. 1 priedas) Visą tai nulemia minėtų šalių dydis, gyventojų skaičius ir eismo intensyvumas. Remiantis ES oficialioje internetinėje svetainėje pateikta informacija, nurodoma, kad Prancūzija, tarp visų ES šalių, yra didžiausia valstybė pagal užimamą plotą (544 tūkst. km²), tuo tarpu mažiausia ES šalimi nare yra Malta (0,3 tūkst. km²). Pastebėta, kad Vokietija pirmauja pagal gyventojų skaičių tarp visų 27 ES šalių narių (virš 80 mln. žmonių), o mažiausiai žmonių gyvena Maltoje (virš 400 tūkst.) ir Liuksemburge (virš 500 tūkst.)¹⁹. Pasak Joannos Wachnickos, Lenkijai, Prancūzijai, Italijai ir Vokietijai mažinti keliuose žūstančių žmonių skaičių yra labai sudėtinga, nes būtent judrumas ir kelių eismo intensyvumas šiose valstybėse yra laikomas vienas didžiausių visoje Europos Sąjungoje²⁰.

Apibendrinant galima teigti, kad kelių transportas yra svarbiausia, bet tuo pačiu ir pavojingiausia transporto rūšis. Kintant transporto sistemai keliuose nuolat didėja kelių eismo įvykių skaičius, kuriuose žūsta ar yra sužalojami kelių eismo dalyviai.

1.2. ES šalių narių kelių eismo saugos apžvalga

Remiantis Günter Breyer pateikta informacija, pastebėta, kad pastaraisiais metais buvo padaryta didelė pažanga Europos kelių eismo saugumo srityje, tačiau mirtimi besibaigiančių kelių eismo įvykių ES šalių keliuose vis dar išlieka labai daug²¹.

Vadovaujantis Europos Komisijos 2010 m. liepos 20 d. priimtu komunikatu dėl saugios Europos kelių eismo erdvės kūrimo: politikos kryptys dėl kelių eismo saugumo 2011 – 2020 m. (toliau

¹⁶ Ten pat, kur 14

¹⁷ Nuo 2013 m. liepos 1 d. 28 – aja ES valstybe nare tapo Kroatija.

¹⁸ European Road Assessment Programme – EuroRap, <http://www.eurorap.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=84%3Astatystyki-wypadkow-drogowych-w-europie&catid=47%3Adla-kierowcow&Itemid=86> [žiūrėta 2013-01-16]

¹⁹ *Europos Komisijos oficiali internetinė svetainė*,

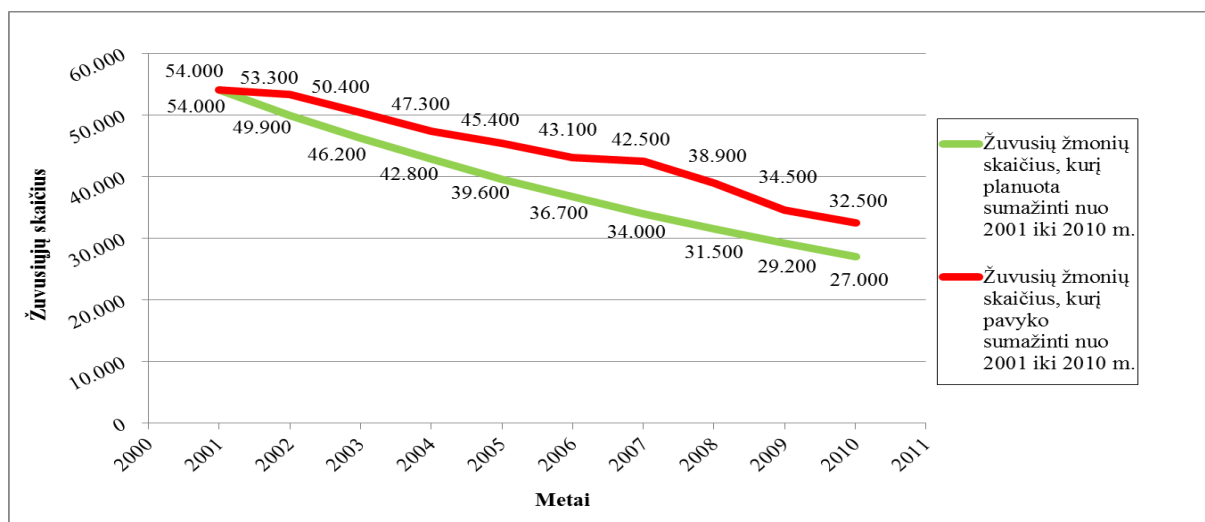
<http://ec.europa.eu/consumers/cons_info/cons_diary2007-2008/cp_lt.pdf> [žiūrėta 2013-01-16]

²⁰ Wachnick J., Poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w regionach Unii Europejskiej, *Transport miejski i regionalny*, 2010, p. 19 – 21.

²¹ Breyer G., // Conference of European Directors of Roads. Tools for Infrastructure Safety Management. Fact Sheets and Common Conclusions. Technical Group Road Safety. 2008 m., p. 3

2010 m. Komunikatas), nurodoma, kad, siekiant sumažinti avaringumą ES valstybių narių keliuose, buvo sukurta Europos kelių eismo saugos veikslių 2001 – 2010 m. programa, paskatinusi ES valstybes nares gerinti kelių eismo saugą ir užsibrėžusi iki 2010 metų perpus sumažinti žuvusiųjų keliuose skaičių, tačiau iškeltas tikslas nebuvo pasiektas²² (tai grafiškai pavaizduota 1 pav.).

Remiantis 1 pav. duomenimis, pastebėta, kad nuo 2001 m. iki 2010 m. Europos Sąjungos šalių narių keliuose pavyko sumažinti mirtimi pasibaigusią kelių eismo įvykių skaičių nuo 54 000 iki 32 500 atvejų. Nurodoma, kad per numatytą ataskaitinį laikotarpį ES šalyse kelių eismo įvykių skaičius sumažėjo 21 500, t.y. beveik 40 %. Pažymima, jog 2 pav. pateikti skaičiai nurodo, kad per devynerius metus buvo daug nuveikta kelių eismo saugos srityje, tačiau iki 2010 m. pabaigos ES valstybėms narėms taip ir nepavyko sumažinti žūčių keliuose skaičių iki planuotų 27 000 atvejų, t.y. 50 %.



Šaltinis: parengta autorės, remiantis Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020, European. Commission. Communication from the commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of regions²³ duomenimis

1. pav. ES šalių 2001 – 2010 m. planinių ir faktinių rezultatų, siekiant sumažinti ES šalių keliuose žuvusių žmonių skaičių, palyginimas.

Vadovaujantis 2010 m. Komunikate pateikta informacija, teigiama, kad, siekiant sumažinti kelių eismo įvykiuose nukentėjusių ir žuvusių kelių eismo dalyvių skaičių, 2001 – 2010 m. Europos kelių eismo saugos veikslių programa buvo pratęsta nuo 2011 m. iki 2020 m., kurios tikslas liko nepakitęs., t.y. perpus sumažinti ES keliuose žuvusių žmonių skaičių. Pabrėžiama, jog stengiantis veiksmingai įgyvendinti 2011 – 2020 m. Europos kelių eismo saugos veikslių programą, yra kuriama

²² Commission Communication of 20 July 2010 to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions – „Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020“, p. 4, COM(2010) 389 final

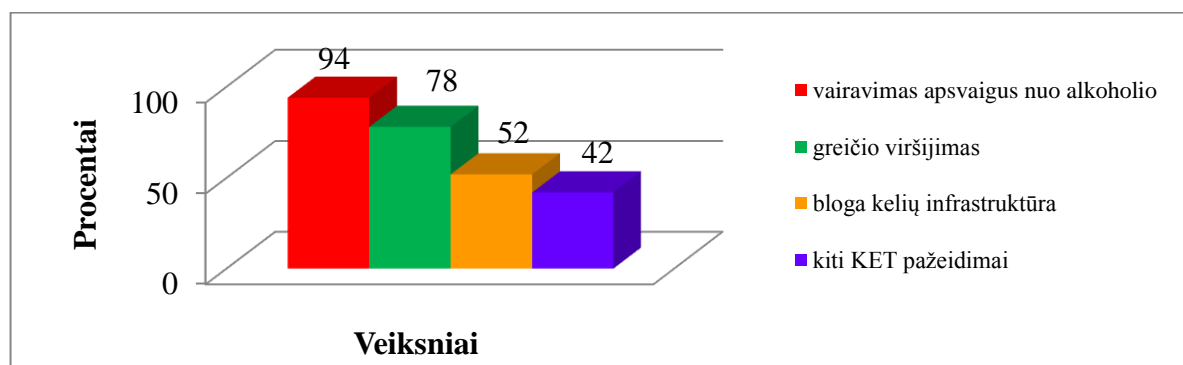
²³ Ten pat, p. 83

organizuota ir nuosekli ES šalių narių bendradarbiavimo sistema, kuri grindžiama valstybių narių gerąja patirtimi²⁴.

Anot G. Breyer teigiama, kad, siekiant užtikrinti kelių eismo saugumą, būtina stipri politinė nuostata bei aktyvus visų šalių piliečių įsitraukimas ir atitinkamų institucijų parama. Taip pat pabrėžiama, kad kelių eismo saugumo palaikymo darbai yra grindžiami trimis veiksniais: kelių infrastruktūra, transporto priemonėmis bei pačiais vairuotojais. Akcentuojama, kad, stengiantis gauti optimalų rezultatą, privaloma atsižvelgti į visus tris aukščiau minėtus komponentus. Norint sumažinti kelių eismo įvykių skaičių bei pagerinti saugumą ES šalių keliuose, nurodoma visiems laikytis vieningos pozicijos ir dirbti kartu²⁵.

Remiantis oficialioje Europos Komisijos internetinėje svetainėje pateikta informacija, teigiama, kad 2010 m. Europos Komisijos užsakymu „Eurobarometr“ atlikto tyrimo kelių eismo saugos srityje rezultatai atskleidė ES piliečių nuomonę apie Europos Sąjungos šalių narių galimybes užtikrinti geresnę kelių eismo saugą, o tai pat pateikė, jų nuomone, pagrindines kelių eismo įvykių atsiradimo priežastis²⁶ (tai grafiškai pavaizduota 2 pav.).

Vadovaujantis 2 pav. duomenimis, nurodoma, kad ES piliečių nuomone daugiausia eismo įvykių ES šalių keliuose, kuriuose žūsta arba yra sužalojami žmonės, įvyksta dėl vairavimo apsvaigus nuo alkoholio – taip teigia net 94 % respondentų. Kitas reikšmingas veiksnys, sukeliantis problemas kelių eismo saugos srityje, anot 78 % europiečių, yra greičio viršijimas. Pateiktame 2 pav. matoma, kad 52 % apklaustųjų, nurodė, jog didinant kelių eismo saugumą, ES valstybėms narėms būtina gerinti kelių infrastruktūrą, tuo tarpu 42 % apklaustų Europos Sąjungos piliečių pažymėjo, kad kelių eismo įvykiai įvyksta dėl kelių eismo taisyklių nesilaikymo.



Šaltinis: parengta autorės, remiantis Europos Komisijos duomenimis²⁷.

2 pav. Pagrindinės pagal svarbumą ES šalių kelių eismo įvykių atsiradimo priežastys

²⁴ Ten pat, p. 4

²⁵ Ten pat, kur 21, p. 3

²⁶ *Europos Komisijos oficiali internetinė svetainė*

< http://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2010_07_20_road_safety_2011_2020_lt.htm > [žiūrėta 2013-01-15]

²⁷ Ten pat.

Apibendrinant galima teigti, kad, siekiant sukurti ES šalių narių bendrą saugią kelių eismo erdvę, būtina mažinti kelių eismo įvykių skaičių, kuriuose žūsta arba yra sužalojami žmonės. Europos Sąjungai, stengiantis veiksmingai užtikrinti saugumą keliuose, privalu atsižvelgti į ES valstybių narių nuolatinį kelių infrastruktūros tobulinimą, kelių eismo taisyklių griežtinimą bei pačių vairuotojų atsakomybės ugdymą.

1.3. ES šalių narių patirtis bei priemonės, padedančios spręsti kelių eismo saugumo ir „juodųjų dėmių“ problemas valstybių keliuose

Remiantis Europos kelių direktorių konferencijos (angl. CEDR²⁸ (toliau CEDR)) duomenimis, pastebėta, kad ES šalys, siekdamos užtikrinti kelių eismo saugumą bei sumažinti kelių eismo įvykių skaičių, taiko atitinkamas infrastruktūros saugumo valdymo priemones: Poveikio kelių saugumui vertinimas (angl. RIA²⁹ (toliau RIA)), Kelių saugumo auditas (angl. RSA³⁰ (toliau RSA)), Kelių saugumo patikrinimas (angl. RSI³¹ (toliau RSI)), „Juodųjų dėmių“ valdymas (angl. BSM³² (toliau BSM)), Tinklo saugumo valdymas (angl. NSM³³ (toliau NSM)), Europos kelių vertinimo programa (angl. EuroRAP³⁴ (toliau EuroRAP))³⁵.

Kaip nurodoma CEDR internetinėje svetainėje, CEDR buvo įkurta 2003 metais kaip pirmtako organizacijos (WERD³⁶ – Vakarų Europos kelių direktorių) restruktūrizavimo ir plėtros pasekmė³⁷. Remiantis CEDR 2009 – 2013 m. strateginiu planu, pabrėžiama, kad CEDR glaudžiai bendradarbiaudama su ES institucijomis, padeda formuoti Europos transporto politiką. Teigiama, kad jos nariai: 15 ES šalių (Austrija, Belgija, Danija, Suomija, Prancūzija, Vokietija, Graikija, Airija, Italija, Liuksemburgas, Nyderlandai, Portugalija, Švedija, Ispanija, Jungtinė Karalystė) ir 3 ES nepriklausančios valstybės (Šveicarija, Islandija, Norvegija), o taip pat prie CEDR 2004 metais prisijungusios dar 8 ES šalys narės (Kipras, Estija, Vengrija, Latvija, Lietuva³⁸, Malta, Lenkija bei Slovėnija)³⁹ bendradarbiauja tarpusavyje ir sprendžia plačius kelių transporto ir kelių infrastruktūros klausimus, taip siekdami užtikrinti saugumą keliuose, ypač infrastruktūros bei jos valdymo, eismo ir

²⁸ Conference of European Director of Roads – CEDR

²⁹ Road Safety Impact Assessment – RIA

³⁰ Road Safety Audit – RSA

³¹ Road Safety Inspection – RSI

³² Black Spot Management – BSM

³³ Network Safety Management – NSM

³⁴ European Road Assessment Programme – EuroRAP

³⁵ Conference of European Directors of Roads,

<http://www.kfv.at/fileadmin/webcontent/Publikationen_englisch/CEE_Round_Table/CEDRTools_for_Infrastructure_Safety_Management.pdf > [žiūrėta 2013-01-15]

³⁶ Western European Road Directors – WERD

³⁷ Conference of European Director of Roads, CEDR Foundation, 2006 < <http://www.cedr.fr/home/index.php?id=12> > [žiūrėta 2013-01-15]

³⁸ Lietuva 2012 metais pirmininkavo CEDR, pirmininkavo Lietuvos automobilių kelių direktorius.

³⁹ Conference of European Directors of Roads. *CEDR Strategic Plan 2009 – 2013*, 2008 m. p. 8

transporto finansavimo, teisinių ir ekonominių problemų, aplinkos apsaugos bei mokslinių tyrimų srityse⁴⁰.

Vadovaujantis Europos kelių direktorių konferencijos pateikiama informacija, teigiama, kad viena iš CEDR taikomų infrastruktūros saugumo valdymo priemonių yra RIA (Poveikio kelių saugumui vertinimas), kuri strategiškai palygindama, analizuoja naujo kelio tiesimo ar esamo kelio rekonstrukcijos poveikio greta esančiam kelių tinklui saugumą. Nurodoma, kad tam tikrose ES šalyse RIA funkcijas atlieka nacionalinės kelių administracijos, pvz. Niderlanduose – Susisiekimo ministerija. Pastebėta, kad RIA nuostatomis remiasi CEDR priklausančios šalys narės. Pabrėžiama, kad, tiesiant naują kelią ar modifikuojant jau esamą kelių tinklą, būtina laikytis RIA reikalavimų, atsižvelgiant į valstybinės bei regioninės reikšmės kelių klasifikaciją⁴¹.

Remiantis CEDR duomenimis, nurodoma, kad kita ne mažiau svarbi kelių infrastruktūros saugumo valdymo priemonė yra RSA (Kelių saugumo auditas), kuriuo siekiama sumažinti autoįvykių tikimybę keliuose bei juose žuvusiųjų skaičių, nustatyti pavojingiausias kelio atkarpas, mažinti juose kylančią grėsmę ir šalinti jos atsiradimo priežastis. Teigiama, kad RSA taikomos priemonės taip pat yra naudingos siekiant sumažinti šalies ekonomines išlaidas bei padeda užtikrinti, kad į saugaus eismo klausimus būtų atsižvelgiama planuojant, projektuojant ir prižiūrint kelių statybos ar rekonstrukcijos darbus. Akcentuojama, kad RSA principų yra laikomasi CEDR šalyse narėse⁴².

Anot Europos kelių direktorių konferencijos, pastebėta, kad RSI (Kelių saugumo patikrinimas), tai dar viena ES bei kitų šalių taikoma saugumo keliuose valdymo priemonė. Kelių saugumo patikrinimo metu siekiama nustatyti ar kelias ir jo sudedamosios dalys atitinka saugaus eismo teisės aktuose nustatytus reikalavimus ir išsiaiškinti ar nėra nukrypimų, dėl kurių būtų atliekami papildomi darbai. Nurodoma, kad RSI yra atliekamas CEDR šalyse. Taip pat pastebėta, kad kai kuriose šalyse RSI techninės priežiūros patikrinimus atlieka Nacionalinė kelių direkcija. Belgijoje ir Vokietijoje yra vedami specialūs mokymo kursai kelių eismo saugumo srityje, taip siekiant atnaujinti ekspertų žinias ir informuoti apie naujausius mokslinius tyrimus. Pabrėžiama, kad RSI turi būti atliekamas per visų Europos šalių, priklausančių CEDR organizacijai, kelių tinklą. Kelių saugumo patikrinimas – tai naudinga priemonė, kuria, remiantis esamais keliais, siekiama padidinti kelių eismo saugumą. RSI, tai iniciatyvus profilaktinis metodas, nepriklausantis nuo kelių eismo įvykių skaičiaus tam tikroje kelio atkarpoje⁴³.

Vadovaujantis CEDR pateikta informacija, nurodoma, kad kelių infrastruktūros saugumo valdymui didelę įtaką turi BSM („Juodosios dėmės“ valdymas)⁴⁴. Remiantis Michael Sørensen ir Rune

⁴⁰ Conference of European Director of Roads, < <http://www.cedr.fr/home/index.php?id=9> > [žiūrėta 2013-01-15]

⁴¹ Ten pat, kur 35, p. 5 – 7.

⁴² Ten pat, p. 8 – 11.

⁴³ Ten pat, p. 12 – 15.

⁴⁴ Ten pat, p. 19.

Elvik duomenimis, galima teigti, kad tinkamam BSM turinio atskleidimui, būtina apibrėžti „juodųjų dėmių“ sąvoką. Kiekvienoje ES šalyje „juodųjų dėmių“ apibrėžimas skiriasi, tačiau jis turi bendrų bruožų: skaitinės reikšmės (kelių eismo įvykių skaičius), statistiniai duomenys (kritiniai kelių eismo įvykių skaičiai) bei skaičiavimo modelis⁴⁵. Kaip pavyzdį galima pateikti Belgijos bei Danijos Karalystės „juodųjų dėmių“ apibūdinimo išskirtinius bruožus.

Anot Karine Geurts ir Gregor Wets nurodoma, kad avaringiausios Belgijos Karalystės kelių eismo įvykių vietos yra apibūdinamos kaip „pavojingiausios vietos“. Norint jas nustatyti, Belgijos kelių eismo saugumo institutas nuolat analizuoja duomenis apie įvykusius kelių eismo įvykius, kurie yra gaunami iš Belgijoje naudojamos „Kelių eismo įvykių analizės formos“. Pabrėžiama, kad šią formą pildo Belgijos policijos pareigūnai po kiekvieno keliuose įvykusio eismo įvykio, kuriuose buvo sužeisti ar žuvo žmonės. Naudojantis šiais duomenimis galima nustatyti avaringas vietas arba taip vadinamas „juodąsias dėmes“⁴⁶. Pasak Žarko Šarić et al. teigiama, kad Belgijos Karalystėje „juodoji dėmė“ apibūdinama kaip „karštoji vieta“ – tai tokia 100 m. kelio ruožo atkarpa, kurioje per paskutinius trejus metus įvyko 3 ar daugiau įskaitiniai eismo įvykiai, kuriuose žuvo ar buvo sužaloti žmonės⁴⁷. Tuo tarpu, anot R. Elvik teigiama, kad Danijos Karalystėje „juodoji dėmė“ apibūdinama kaip „karštoji vieta“, siekianti 1 000 m. kelio ruožo atkarpą, kurioje per paskutinius penkerius metus įvyko 4 ar daugiau įskaitinių eismo įvykių, kuriuose žuvo ar buvo sužaloti žmonės⁴⁸.

Apibendrinant galima teigti, kad nėra vienintelio „juodosios dėmės“ apibūdinimo, tačiau jos reikšmė nekinta. Vadovaujantis BSM sistemos kriterijais „juodoji dėmė“ apibrėžiama kaip tam tikras kelių eismo įvykių, įvykusių atitinkamoje kelio atkarpoje per tam tikrą laikotarpį ir kuriuose žuvo ar buvo sužaloti žmonės, skaičius. Siekiant nustatyti „juodąsias dėmes“, dažniausiai remiamasi absoliučiais eismo įvykių skaičiais, o kai kuriais atvejais ir kitais eismo įvykių rodikliais. Atsižvelgiant į BSM teikiamą informaciją yra nustatyta, kad labai svarbu rinkti ir analizuoti kelių eismo įvykių statistinius duomenis. BSM yra taikomas daugumoje ES šalių, tai yra viena svarbiausių infrastruktūros priemonių, skirtų per trumpą ir vidutinį laikotarpį sumažinti kelių eismo įvykių skaičių. Nurodoma, kad apie 85 % visų CEDR valstybių narių, siekdami pagerinti saugumą savo šalių keliuose, šiuo metu

⁴⁵ Sørensen M., Rune E., *Black Spot Management and Safety Analysis of Road Networks – Best Practice Guidelines and Implementation Steps*, 2005, p. 15

< http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/ripcord_d06_network_safety_management.pdf > [žiūrėta 2013-01-15]

⁴⁶ Geurts K., Wets G., *Black Spot Analysis Methods: Literature Review*, 2003, p. 19

< <http://www.ctre.iastate.edu/educweb/ce552/docs/Black%20Spot%20analysis%20literature%20Review.pdf> > [žiūrėta 2013-01-17]

⁴⁷ Šarić Ž., Zovak G., Koronc N., *Comparison of methods for determining crash hotspots in the road traffic*, 2011, p. 50

< http://mech-ing.com/journal/Archive/2011/4/92_Zeljko%20Saric.pdf > [žiūrėta 2013-01-17]

⁴⁸ Elvik R., *State-of-the-art approaches to road accident black spot management and safety analysis of road networks*, 2008, p. 13 < http://ripcord.bast.de/pdf/RI-ToI-WP6-R1-State_of_the_Art.pdf > [žiūrėta 2013-01-17]

taiko BSM sistemą. Pabrėžiama, kad Europos kelių eismo direktoriai siekia intensyviai keisti gerąją praktiką BSM srityje⁴⁹.

Remiantis Europos kelių direktorių konferencijos duomenimis, pastebėta, kad BSM taikymas daugelyje CEDR šalių narių teigiamai veikia kelių eismo saugumą. Nors „juodųjų dėmių“ apibrėžimas ir kelių eismo įvykių duomenų pobūdis šalyse skiriasi, kas apsunkina rezultatų skirtingose valstybėse palyginimą, tačiau ieškoma bendrų gairių ir veiksmingų priemonių kelių eismo įvykių problemai spręsti. Pabrėžiama, kad BSM sistema akcentuoja gerosios patirties, susijusios su kelių eismo įvykių, juose sužeistų ir žuvusių žmonių skaičiaus mažinimu bei kelių eismo saugumo gerinimu valstybių keliuose, paplitimą⁵⁰.

Vadovaujantis CEDR pateikta informacija, nurodoma, kad Kelių tinklo saugumo valdymas (NSM), tai dar viena CEDR šalyse narėse taikoma kelių infrastruktūros saugumo valdymo priemonė. Akcentuojama, kad taikant NSM siekiama pagerinti kelių eismo saugą bei didesnę dėmesį skirti kelių infrastruktūrai, pvz. kelių priežiūrai, jo ženklavimui ir kt.. Pastebėta, kad NSM yra tinkamas būdas suskirstyti viso esamo kelio tinklo ruožus, atsižvelgiant į galimų eismo įvykių sąnaudų sumažinimą. Kelio ruožai reitinguojami tam, kad būtų galima sudaryti prioritetinį probleminių kelio ruožų sąrašą, kuriuo remiantis būtų asignuojamos kelių saugumo užtikrinimui skirtos lėšos. Pabrėžiama, kad NSM leidžia nustatyti tuos kelio ruožus, kur infrastruktūros gerinimas bei taikomos priemonės leistų pasiekti efektyvesnių rezultatų, užtikrinant saugą keliuose. Kelių tinklo saugumo valdymas gali nustatyti įtartinas vietas keliuose, kurios dar nebuvo identifikuotos kaip pavojingiausi kelio ruožai ar taip vadinamos „juodosios dėmės“. Teigiama, kad NSM sistema yra taikoma CEDR šalyse narėse⁵¹.

Remiantis Europos kelių direktorių konferencijos duomenimis, pastebėta, kad Europos kelių vertinimo programa (EuroRAP) yra ne kuo mažiau svarbi daliai ES šalių narių, priklausančių CEDR, kelių infrastruktūros saugumo valdymo priemonė, siekianti sumažinti mirtinų ir nelaimingų eismo įvykių, kuriuose sužalojami žmonės, skaičių, taikydama kelių infrastruktūros vertinimą bei eismo dalyvių informavimą apie pavojingus kelio ruožus. Pastebėta, kad EuroRAP sudaro rizikos zonų keliuose žemėlapius, kuriais vadovaujantis, eismo dalyviams yra suteikiama informacija apie pavojingas kelio atkarpas ir galimas rizikas keliuose⁵².

Apibendrinant galima teigti, kad ES šalys narės bendradarbiaudamos kartu stengiasi konstruktyviai spręsti „juodųjų dėmių“ problemą šalių keliuose. Nurodoma, kad aprašytų kelių infrastruktūros saugumo valdymo priemonių taikymas užtikrina kelių eismo saugumą bei mažina kelių eismo įvykių skaičių. Teigiama, kad Lietuva kaip ES šalis narė, nuo 2004 m., vadovaudamasi

⁴⁹ Ten pat, kur 35, p. 16

⁵⁰ Ten pat, p. 19

⁵¹ Ten pat, p. 20 – 22.

⁵² Ten pat, p. 25.

minėtomis saugumo valdymo priemonėmis, sukūrė savo „juodųjų dėmių“ problemos sprendimo modelį.

1.3.1. ES valstybės – Lietuvos Respublikos kelių eismo įvykių ir „juodųjų dėmių“ problemos sprendimas šalies keliuose

1.3.1.1. „Juodųjų dėmių“ apibūdinimas bei jų nustatymo metodika Lietuvos Respublikoje

Remiantis Transporto ir kelių tyrimo instituto duomenimis, pastebėta, kad Institutas, vadovaudamasis Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos (toliau LAKD) užsakymu, kasmet nustatinėja avaringus ruožus ir „juodąsias dėmes“ šalies valstybinės reikšmės keliuose⁵³.

Vadovaujantis „Kelių techniniu reglamentu KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai““ priimtu Lietuvos Respublikos aplinkos ministro ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. sausio 9 d. įsakymu su 2012 m. gegužės 8 d. priimtais pakeitimais (toliau KT reglamentas) nurodoma, kad Lietuvoje automobilių keliai yra skirstomi į valstybinius bei vietinius kelius. Pastebėta, kad valstybinės reikšmės keliai dar yra skirstomi į magistralinius, krašto ir rajoninius kelius. KT reglamente pabrėžiama, kad magistraliniai keliai yra skirti tiek patogaus susisiekimo tarp pagrindinių šalies miestų užtikrinimui, tiek tranzitiniam eismui. Vadovaujantis minėtu Reglamentu, nurodoma, kad [...] *svarbiausiems magistraliniams keliams, kurie Jungtinių Tautų Europos ekonominės komisijos sprendimu yra įtraukti į tarptautinių kelių tinklą, suteikiamas indeksas E su atitinkamu numeriu. Krašto keliais vadinami keliai, jungiantys magistralinius kelius, administracinių vienetų centrus arba besijungiantys vienas su kitu. Rajoniniais keliais vadinami keliai, jungiantys stambesnes kaimo gyvenamąsias vietas ir magistralinius bei krašto kelius ir leidžiantys privažiuoti prie ūkinių ar kitos paskirties objektų. [...] Vietinės reikšmės keliais vadinami keliai, jungiantys rajoninius kelius, kaimus, taip pat kiti keliai, naudojami vietiniam susisiekimui ir privažiavimui prie ūkinių ar kitos paskirties objektų.* Akcentuojama, kad minėti automobilių keliai Lietuvoje dar yra klasifikuojami pagal kelio kategorijas, kuriose yra apibrėžtas tam tikras eismo intensyvumas, sąlygotas eismo juostų skaičiaus, sankryžų tipų ir kt.⁵⁴. (žr. 2 priedas)

Vadovaujantis Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos 2014 m. pateiktais duomenimis, pastebėta, kad šiuo metu bendras šalies valstybinės ir vietinės reikšmės kelių ilgis viršija 82 tūkst. km, iš kurių valstybinės reikšmės kelių tinklo ilgis siekia 21 242 km. Kaip jau buvo minėta, valstybiniai

⁵³ *Transporto ir kelių tyrimo institutas*, < <http://www.tkti.lt/index.php?id=764> > [žiūrėta 2013-01-18]

⁵⁴ LR aplinkos ministro ir LR susisiekimo ministro 2008 m. sausio 9 d. įsakymas Nr. D1-11/3-3 „Dėl kelių techninio reglamento KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ patvirtinimo“ *Valstybės žinios*, 2008, Nr. 9-322, su 2012 m. gegužės 8 d. priimtais pakeitimais Nr.: D1-402/3-347, *Valstybės žinios*, 2012, Nr. 55-2744

keliai skirstomi į magistralinius, krašto ir rajoninius kelius. Teigiama, kad šalies magistralinių kelių ilgis siekia 1 746 km, krašto keliai sudaro 4 929 km ir rajoniniai – 14 567 km⁵⁵. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos duomenimis, magistraliniai keliai, dėl padidėjusių šalies krovinių ir keleivių vežimo srautų tapo svarbiausiomis šalies transporto arterijomis, todėl šių kelių infrastruktūros gerinimui ir eismo saugumo užtikrinimui yra skiriamas ypatingas dėmesys⁵⁶.

Anot Jono Samajaus, siekiant identifikuoti avaringus ruožus ar „juodąsias dėmes“ yra nuolat analizuojami ir stebimi kelio ruožai valstybinės reikšmės keliuose, kuriuose yra padidinta kelių eismo įvykių tikimybė. Pabrėžiama, kad Transporto ir kelių tyrimo instituto specialistai nustato „juodąsias dėmes“ ir avaringus ruožus vadovaudamiesi 2004 m. liepos 22 d. Susisiekimo ministerijos patvirtinta avaringų ruožų nustatymo valstybinės reikšmės keliuose metodika (toliau Metodika). Nurodoma, kad, remiantis Metodika, pirmiausia yra nustatomi avaringi ruožai, o tik po to juose identifikuojamos „juodosios dėmės“, sudaromi avaringų ruožų sąrašai ir žemėlapiai. Norint nustatyti „juodąją dėmę“, reikia turėti tikslią informaciją apie įvykusius kelių eismo įvykius bei kelių eismo intensyvumą, kuri apskaičiuoja minėtas Institutas. Akcentuojama, kad informaciją apie įvykusius kelių eismo įvykius, kuriuose žuvo ar buvo sužaloti žmonės kelių policijos pareigūnai surašo į eismo įvykių apskaitos korteles ir ją saugo teritorinėse policijos įstaigose bei eismo įvykių duomenų bazėse. Visi duomenys apie Lietuvos Respublikoje įvykusius kelių eismo įvykius kaupiami Vidaus reikalų ministerijos duomenų bazėje. Kiekvieno įvykusio eismo įvykio apskaitos kortelėje pateikti duomenys apibūdina kelių eismo įvykio aplinkybes bei jo pasekmes. Remiantis kortelėje esančia informacija, nustatoma tiksli kelių eismo įvykio vieta, kuri yra labai svarbi avaringumo analizavimui. Netiksli kelių eismo įvykio vieta sumažina statistinių duomenų patikimumą ir apsunkina „juodųjų dėmių“ nustatymą bei jų analizę. Akcentuojama, kad minėti duomenys Institute atidžiai peržiūrimi ir grupuojami pagal kelius bei eismo įvykių vietas. Duomenys tikslinami, naudojantis Lietuvos automobilių kelių informacine sistema (LAKIS), kurioje yra sukaupia išsami informacija apie automobilių kelius, statinius ir gyvenamąsias zonas⁵⁷.

Minėta „Avaringų ruožų nustatymo valstybės reikšmės keliuose metodika“, priimta 2004 m. liepos 22 d., buvo nekartą koreguojama ir nauja redakcija įsigaliojo 2011 m. birželio 7 d. (toliau Nauja metodika). Naujoje metodikoje nurodyta, kad, norint apibūdinti „juodąją dėmę“ ir suprasti jos esmę, būtina apibrėžti šias sąvokas: „eismo įvykis – įvykis kelyje, viešose arba privačiose teritorijose, kurio metu, judant transporto priemonei, žuvo ar buvo sužeista žmonių, sugadinta ar apgadinta bent viena

⁵⁵ Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerija,

< http://www.transp.lt/lt/veikla/veiklos_kryptys/keliai_ir_keliu_transportas/apie_sektoriu > [žiūrėta 2014-02-15]

⁵⁶ Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerija, < http://www.sumin.lt/lt/es_parama_2007_2013_daugiau/113 > [žiūrėta 2014-02-15]

⁵⁷ Samajus J., „Juodosios dėmės“ – mirtinos kelių žaizdos”, *Transporto pasaulis*, Nr. 2 (74) 2007, < http://tp.cargo.lt/content.php?art_id=2267 > [žiūrėta 2013-01-16]

transporto priemonė, kroviny, kelias, jo statiniai ar bet koks kitas įvykio vietoje buvęs turtas; avaringas ruožas – kelio ruožas, kuriame yra padidėjęs avaringumas, tačiau avaringumo rodikliai dar nepasiekė ribinės reikšmės; „juodoji dėmė“ – kelio ruožas, kuriame yra padidėjęs avaringumas ir rodikliai yra pasiekę arba viršiję ribines reikšmes,⁵⁸. Kaip nurodo LAKD, „juodoji dėmė“ Lietuvos Respublikoje apibūdinama, kaip „[...] toks 500 m kelio ruožas, kuriame per 4 metus įvyksta 4 ar daugiau įskaitiniai eismo įvykiai, kuriuose žūsta arba yra sužalojami žmonės“⁵⁹.

Anot Justo Kažio ir kt. nurodoma, kad kelių eismo įvykiai yra skirstomi į įskaitinius ir techninius: įskaitiniais eismo įvykiais yra laikomi tokie įvykiai keliuose, kuriuose žuvo ar buvo sužaloti žmonės, tuo tarpu techniniais eismo įvykiais yra vadinami tokie kelių eismo įvykiai, kurių metu nukentė tik transporto priemonė ar patiriamas kitas materialinis nuostolis⁶⁰. Vadovaujantis Lietuvos Statistikos departamento duomenimis, pastebėta, kad į valstybinę statistinę kelių eismo įvykių apskaitą yra įtraukiami tik tie kelių eismo įvykiai, kuriuose žuvo ar buvo sužaloti žmonės^{61 62}.

Remiantis minėto Instituto internetinėje svetainėje pateikta informacija, teigiama, kad Institutas 1995 m. įkūrė saugaus eismo tyrimo grupę, kuri buvo nekartą reorganizuota ir nuo 2010 m. sausio 1 d. tapo savarankiškai veikiančia saugaus eismo grupe. Šios grupės specialistai nuo įsikūrimo pradžios kasmet statistiškai tiria avaringumą Lietuvos Respublikos keliuose, skaičiuoja pagrindinius avaringumo rodiklius bei, taikydami minėtas metodikas, nustatinėja „juodąsias dėmes“ ir kitas avaringas vietas valstybinės reikšmės keliuose. Saugaus eismo grupė pirmoji Lietuvoje vertino techninius projektus ir specialiuosius planus saugaus eismo požiūriu. Visą tai tapo pagrindu įteisintam 2007 – 2008 m. kelių saugumo auditui,⁶³ atliekančiam kelio projekto saugumo išsamius techninius charakteristikų patikrinimus visais jo rengimo bei įgyvendinimo etapais, pradedant planavimu ir baigiant kelio priežiūros darbais. Pabrėžiama, kad „[...] audito metu nustatomi nesaugūs kelio elementai, galimos saugaus eismo problemos, jų priežastys, įvertinamas poveikis eismo saugumui bei pateikiami pasiūlymai saugesnių eismo sąlygų užtikrinimui“⁶⁴.

Remiantis Naujos metodikos bendrosiomis nuostatomis, nurodoma, kad avaringų ruožų ir „juodųjų dėmių“ skaičiavimo metodikos tikslas – „apibrėžti padidinto avaringumo kelio ruožo sąvoką ir, atsižvelgiant į tam tikrus transporto eismo srautų parametrus bei atsitikusius eismo įvykius, įvertinti

⁵⁸ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. birželio 7 d. įsakymas Nr. 3-342, „Dėl Avaringų ruožų nustatymo valstybinės reikšmės keliuose metodikos patvirtinimo“, *Valstybės žinios*, 2011, Nr.: 71-3442

⁵⁹ Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos
<http://www.lra.lt/lt.php/naujienos/kaip_kelyje_balinama_juodoji_deme/11260> [žiūrėta 2013-01-18]

⁶⁰ Kažys J., Valiukas D., Rimkus E., „Meteorologinių sąlygų nulemta potencialaus avaringumo Lietuvos keliuose įvertinimas“, *Geografija*, 2004, Nr. 2, p. 5 < http://www.elibrary.lt/resursai/LMA/Geografija/Geo_005_10.pdf > [žiūrėta 2013-01-18]

⁶¹ Statistikos departamento duomenimis: „žuvusieji – asmenys, mirę įvykio vietoje arba per 30 parų po jo. Sužeistieji – tai asmenys, laikinai netekę darbingumo arba paguldyti į medicinos pagalbos įstaigas ne mažiau kaip parai arba kuriems po pirmos medicinos pagalbos skiriamas ambulatorinis gydymas“.

⁶² *Lietuvos statistikos departamentas*, < http://web.stat.gov.lt/uploads/metr_2005/lt/25/index.html > [žiūrėta 2013-01-18]

⁶³ Ten pat, kur 53. „Istorija“, < <http://www.tkti.lt/index.php?id=760> > [žiūrėta 2013-01-16]

⁶⁴ Ten pat, „Kelių saugumo auditas“, < <http://www.tkti.lt/index.php?id=763> > [žiūrėta 2013-01-16]

tokių ruožų pavojingumo laipsni⁶⁵. Šioje skaičiavimo metodikoje taip pat nurodoma, jog „avaringi ruožai nustatomi naudojant slenkmenį“⁶⁶.

Kaip teigia Henrikas Silevičius ir kt., slenkmuo yra „menama fiksuoto ilgio atkarpa, kurią perkeliant kelyje tikrinama avaringo ruožo buvimo sąlyga“⁶⁷.

Pastebėta, kad pastovus slenkmenis ilgis yra lygus 500 m. Perkeliant slenkmenį nuo vienos eismo įvykio vietos prie kitos stebima, ar ties juo esančioje kelio atkarpoje per 4 metus įvyko eismo įvykių daugiau už minimalų avaringumo koeficientą ($AK_{min.}$), kuris yra lygus 3, tuomet tokia kelio atkarpa yra įtraukiama į avaringų ruožų sąrašą. Nustatant avaringus ruožus valstybinės reikšmės keliuose, kelių eismo įvykiai, įvykę automobilių stovėjimo aikštelėse ir kitose panašiose vietose, nevertinami. Avaringi ruožai taip pat nustatomi grafiškai. Nustačius avaringus ruožus, būtina apibrėžti, kuriuose iš jų yra „juodosios dėmės“⁶⁸.

Pasak A. Gužio ir kt. teigiama, kad eismo intensyvumą avaringoje vietoje įvertina avaringumo koeficientas (AK), kuris nustatomas pagal žemiau pateiktas formules: (1) taikoma sankryžoms; (2) taikoma kelio ruožams.

$$AK = A * 10^7 / 1460 * N \quad (1)$$

$$AK = A * 10^6 / 1460 * N * L \quad (2)$$

Čia: A – įvykusių kelių eismo įvykių skaičius per 4 metus;

N – automobilių vidutinis metinis paros eismo intensyvumas;

L – ruožo ilgis (km.).

$$1460 = 365 \text{ d.} * 4 \text{ m.}^{69}$$

Nurodoma, kad atitinkamiems keliams taikomos skirtingos $A_{min.}$ ⁷⁰ reikšmės: magistralinės ir krašto reikšmės keliams (su skiriamąja juosta) minimalus avaringumo koeficientas ($AK_{min.}$) yra lygus 0,5 (AM, I, Ia kategorijų keliai); magistraliniams, krašto bei rajoniniams keliams (be skiriamosios juostos) minimalus avaringumo koeficientas ($AK_{min.}$) yra lygus 0,8 (II – V ir IIa – Va kategorijų keliai)⁷¹.

Remiantis A. Gužiu ir kt. pastebėta, kad sankryža laikoma avaringa, jei joje per 4 metus įvyko $A_{fakt.} \geq A_{min.}$ ⁷².

Čia: „ $A_{fakt.}$ – tikrasis eismo įvykių, įvykusių atitinkamame kelio ruože per 4 metus, skaičius;

⁶⁵ Ten pat, kur 58. I skyrius „Bendrosios nuostatos“.

⁶⁶ Ten pat, IV skyrius „Avaringų ruožų ir „juodųjų dėmių“ nustatymas“.

⁶⁷ Silevičius H., Šukevičius Š., Maskeliūnaitė L., Bražiūnas J., *Transporto sistemos elementai*, Vilnius: Technika, 2012, p. 46.

⁶⁸ Ten pat, kur 66.

⁶⁹ Ten pat, kur 7, p. 1.

⁷⁰ $A_{min.}$ – minimalus eismo įvykių skaičius, kuris gali įvykti kelio ruože per 4 metus.

⁷¹ Ten pat, kur 58. II skyrius, „Avaringo ruožo ir „juodosios dėmės“ apibrėžimas“.

⁷² Ten pat, kur 7.

A_{\min} . – minimalus eismo įvykių skaičius, kuris gali įvykti kelio ruože per 4 metus. Minimalų kelių eismo įvykių skaičių pasirenkama $A_{\min} = 3^{73}$.

Anot A. Gužio ir kt., teigiama, kad kelio ruožas laikomas avaringu, jeigu slenkmenyje per 4 metus autoįvykių įvyko $A_{\text{fakt.}} \geq A_{\min}$.

Tam, kad kelio ruožas būtų pripažintas „juodąją dėme“ turi būti tenkinamos dvi sąlygos:

1. $A_{\text{fakt.}} \geq A_{\min}$;

2. $AK_{\text{fakt.}} \geq AK_{\min}$.

Čia: $AK_{\text{fakt.}}$ – faktinis avaringumo koeficientas;

AK_{\min} . – minimalus avaringumo koeficientas.

Jeigu tenkinama tik viena pirmoji sąlyga, tuomet nagrinėjamas ruožas arba sankryža yra laikomas avaringu. Remiantis aukščiau nurodytomis formulėmis, pastebėta, kad, jeigu $AK_{\text{fakt.}}$ yra didesnis už minimalų avaringumo koeficientą AK_{\min} , ir yra lygus didžiausiai nagrinėjamame avaringame ruože nustatyta avaringumo koeficiento reikšmei, tuomet avaringas ruožas bus vadinamas „juodąją dėme“.

Pastebėta, kad aukščiau pateikta Lietuvos Respublikos „juodųjų dėmių“ skaičiavimo metodika remiasi Danijos ir kitų Vakarų Europos šalių metodikų pavyzdžiu⁷⁴.

1.3.1.2. Kelių eismo įvykių ir „juodųjų dėmių“ atsiradimo priežastys bei jų mažinimui taikomos prevencinės priemonės Lietuvos Respublikoje

Pasak S. Daukanto ir I. Bražukienės, Lietuvos Respublikoje kelių eismo saugumo problema yra ypač aktuali, nes nuolat kinta šalies transporto sistema, sparčiai auga transporto priemonių skaičius, kinta pervežimo poreikis, o visa tai aštrina ir eismo saugumo problemą, kurios skaudi pasekmė yra kelių eismo įvykiai, juose žuvusiųjų ir sužeistųjų žmonių skaičiai⁷⁵. Remiantis L. Novikovienės pastebėjimu, nurodoma, kad mokslinėje literatūroje kelių eismo įvykiai yra klasifikuojami į atskiras rūšis. Prie dažniausiai pasitaikančių kelių eismo įvykių rūšių yra priskiriama: „[...] transporto priemonių susidūrimas, transporto priemonės užvažiavimas ant pėsčiojo, transporto priemonės apsvertimas, transporto priemonės užvažiavimas ant kliūtis“⁷⁶.

⁷³ Ten pat, kur 67.

⁷⁴ Ten pat, kur 66.

⁷⁵ Ten pat, kur 6, p. 82.

⁷⁶ Ten pat, kur 9, p. 188–189.

Vadovaujantis A. Gužiu ir kt. pastebėta, kad kelių eismo įvykių ir „juodųjų dėmių“ atsiradimo priežastis lemia trys pagrindiniai veiksniai, t.y. žmogiškasis faktorius (kaltas vairuotojas, pėstysis ir dviratininkas), blogai išplėtotą kelių infrastruktūrą bei nepalankios meteorologinės sąlygos⁷⁷.

L. Novikovienė nurodo, kad Lietuvos geografinė ir geopolitinė padėtis sudaro palankias sąlygas sėkmingai integruotis į Europos transporto tinklą bei transporto paslaugų rinką. Todėl saugus kelių eismas tampa šalies prioritetine sritis ir viena iš sudedamųjų ES narystės dalių⁷⁸.

Remiantis Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos duomenimis, teigiama, kad kiekviena ES valstybė narė, o tame tarpe ir Lietuvos Respublika, siekdama sumažinti „juodųjų dėmių“ ir avaringų ruožų bei juose sužeistų ir žuvusių žmonių skaičių, kuria atitinkamas prevencines programas, remdamasi 2003 m. birželio 2 d. Europos Bendrijos priimtu komunikatu „Dvigubas aukų skaičiaus sumažinimas Europos Sąjungos kelių eismo įvykiuose – bendra pareiga“ (žr. 15 – 17 p.) (KOM (2003) 311, galutinis)⁷⁹. Nurodoma, kad Lietuvos Respublika, užsibrėžusi įgyvendinti ES iškeltą tikslą – iki 2010 metų per pusę sumažinti kelių eismo įvykiuose žuvusių žmonių skaičių, 2005 m. liepos 8 d., sukūrė Valstybinę saugaus eismo automobilių keliais 2005 – 2010 metų programą⁸⁰ (toliau 2005 – 2010 m. programa). Vadovaujantis Lietuvos kelių policijos tarnybos 2004 – 2012 m. pateiktais statistiniais duomenimis, pastebėta, kad Lietuvos Respublikos keliuose per minėtą laikotarpį iš viso įvyko 45 094 kelių eismo nelaimės, jose žuvo 4 774 žmonės ir buvo sužeisti 55 172 asmenys. Remiantis Lietuvos kelių policijos tarnybos 2004 m. ir 2010 m. kelių eismo įvykių, juose žuvusiųjų bei sužeistųjų žmonių statistiniais duomenimis, pastebėta, kad 2004 m. Lietuvos keliuose įvyko 6 383 kelių eismo įvykiai, juose žuvo 749 kelių eismo dalyviai bei buvo sužeisti 7 895 asmenys, tuo tarpu 2010 m. šalies keliuose įvyko 3 625 kelių eismo nelaimės, kuriose žuvo 300 žmonių ir buvo sužeisti 4 328 kelių eismo dalyviai. Aukščiau pateikti statistiniai duomenys rodo, jog Lietuvai nuo 2004 m. iki 2010 m. kelių eismo įvykių pavyko sumažinti net iki 2 758 atvejų, kas sudaro daugiau nei 43 % visų kelių eismo nelaimių, jose žuvusiųjų skaičių pavyko sumažinti iki 449 žmonių, kas sudaro apie 60 % visų žuvusiųjų, o sužeistųjų sumažėjo iki 3 567 asmenų, kas sudaro daugiau nei 45 % visų sužeistųjų. (žr. 3 priedas). Pateikti statistiniai duomenys rodo, kad Lietuvai pavyko pasiekti 2005 – 2010 m. programoje iškeltą tikslą ir net daugiau nei dvigubai sumažinti žuvusiųjų kelių eismo įvykiuose skaičių.

Vadovaujantis Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2011 m. kovo 2 d. priimtu nutarimu „Dėl valstybinės saugaus eismo plėtros 2011 – 2017 metų programos patvirtinimo“, pastebėta, kad 2005 –

⁷⁷ Ten pat, kur 7, p. 2.

⁷⁸ Ten pat, kur 9, p. 186.

⁷⁹ Ten pat, kur 56, „Valstybinė saugaus eismo automobilių keliais 2005 – 2010 metų programa“, I skyrius, 2009 <http://www.transp.lt/lt/veikla/planavimo_dokumentai/sektorius_strateginiai_dokumentai/valstybine_saugaus_eismo_auto_mobiliu_keliais_2005_2010_metu_programa> [žiūrėta 2013-01-22]

⁸⁰ Ten pat.

2010 m. programa buvo sėkmingai pratęsta, įgyvendinant naują ir iki šių dienų aktualią bei su Europos Komisijos 2010 m. liepos 26 d. komunikatu suderintą Valstybinę saugaus eismo plėtros 2011 – 2017 m. programą (toliau 2011 – 2017 m. programa)⁸¹. Teigiama, kad šiomis programomis siekiama sudaryti kryptingas ir ilgalaikes saugaus eismo gerinimo sąlygas, o taip pat numatyti ir realizuoti atitinkamas priemones, kurios padėtų sumažinti avaringų situacijų skaičių šalies keliuose, nevaržant žmonių judėjimo laisvės⁸². Vadovaujantis S. Dainausku ir I. Bražukiene, nurodoma, kad 2004 m. Lietuva, pagal žuvusių žmonių skaičių ES šalyse narėse, tenkanti 1 mln. šalies gyventojų, užėmė antrą vietą po Latvijos. Pabrėžtina, kad 2004 m. Lietuvos Respublikoje ir Latvijoje buvo užfiksuotas didžiausias žuvusių žmonių skaičius visoje Europos Sąjungoje, t.y. Lietuvoje – 218 žuvusiųjų, tenkančių 1 mln. gyventojų, o Latvijoje šis rodiklis siekė 222 žuvusiųsius⁸³. Remiantis 2011 – 2017 m. programa, pastebėta, kad 2010 m. Lietuvos Respublikoje nustatyta 90 žuvusių eismo dalyvių, tenkančių 1 mln. gyventojų⁸⁴. Vadovaujantis Europos Komisijos duomenimis, nurodoma, kad nuo 2010 iki 2012 m. tarp 27 Europos Sąjungos šalių narių Lenkija (101*), Graikija (101*), Rumunija (100*) ir Lietuva (96*) pirmauja pagal didžiausią kelių eismo įvykiuose žuvusiųjų skaičių, tenkanti 1 mln. gyventojų, tuo tarpu geriausia padėtis yra Jungtinėje Karalystėje (30*), Švedijoje (31*), Nyderlanduose (32*) ir Maltoje (38*), kur per minėtą laikotarpį tarp visų ES šalių, 1 mln. gyventojų teko mažiausias kelių eismo įvykiuose žuvusių žmonių skaičius. (žr. 4 priedas) Vadovaujantis 2011 – 2017 m. programa, teigiama, kad Lietuva per 2011 – 2017 m. laikotarpį, užsibrėžusi perpus sumažinti žuvusiųjų keliuose skaičių, išskėlė sau strateginį tikslą – atsidurti tarp 10 geriausių ES valstybių pagal žuvusių eismo dalyvių skaičių, tenkanti 1 mln. gyventojų, t.y. neviršyti 60 žuvusiųjų, 1 mln. šalies gyventojų⁸⁵. Remiantis Europos Komisijos duomenimis pastebėta, kad bendras 27 ES šalių narių vidurkis pagal žuvusiųjų skaičių, tenkantis 1 mln. gyventojų, per 2010 – 2012 m. laikotarpį sumažėjo nuo 62 iki 55 žuvusiųjų. (žr. 4 priedas)

Vadovaujantis Lietuvos kelių policijos tarnybos duomenimis, nurodoma, kad pagrindiniais kelių eismo įvykių kaltininkais yra laikomi: vairuotojai, pėstieji ir dviratininkai. Daugumos jų neapgalvoti veiksmai ir padarytos klaidos kelyje sukelia pavojų žmonių gyvybei, sveikatai bei sudaro palankias sąlygas avaringiems ruožams ir „juodosioms dėmėms“ formuotis. Pažymima, kad statistiškai nuo 2004 iki 2012 metų Lietuvos Respublikos keliuose dėl vairuotojų kaltės įvyko 32 771 kelių eismo įvykis, kas sudaro apie 73 % visų kelių eismo nelaimių, jose žuvo 3 132 asmenys, kas sudaro apie 66 % visų

⁸¹ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2011 m. kovo 2 d. nutarimas Nr. 257 „Dėl valstybinės saugaus eismo plėtros 2011 – 2017 metų programos patvirtinimo“, *Valstybės žinios*, 2011, Nr.: 29 -1368, I skyrius.

⁸² Ten pat, kur 6.

* ES atskirų šalių 2010 – 2012 m. žuvusiųjų skaičiaus vidurkis, tenkantis 1 mln. gyventojų

⁸³ Ten pat, kur 6, p. 86.

⁸⁴ Ten pat, kur 81. Programos priedas „Valstybinės saugaus eismo plėtros 2011 – 2017 metų programos vertinimo kriterijai, siekiamos reikšmės ir atsakingos institucijos“.

⁸⁵ Ten pat, kur 81.

žuvusiųjų, o sužeisti buvo 46 534 žmonės, kas sudaro daugiau nei 84 % visų sužeistųjų. Pastebėta, kad per aukščiau nurodytą laikotarpį dėl pėsčiųjų padarytų klaidų šalyje įvyko 6 507 kelių eismo nelaimės, kas sudaro daugiau nei 14 % visų kelių eismo įvykių, kuriose žuvo 998 žmonės, kas sudaro apie 21 % visų žuvusiųjų bei buvo sužeisti 5 722 asmenys, kas sudaro daugiau nei 10 % visų sužeistųjų. Taip pat nurodoma, kad nuo 2004 iki 2012 metų statistiškai dviratininkų neapgaltoti veiksmai Lietuvos keliuose sukėlė 2 766 kelių eismo įvykius, kas sudaro virš 6 % visų sukeltų kelių eismo nelaimių, kuriose žuvo 262 eismo dalyviai, kas sudaro virš 5 % visų žuvusiųjų bei buvo sužeisti 2 664 asmenys, kas sudaro apie 5 % visų sužeistųjų. (žr. 3 priedas).

Anot L. Novikovienės, pažymėtina, kad opiausias šalyje žmogiškąjį faktorių nulemiantis bei skaudžias nelaimes keliuose sukeliantis veiksnys yra tas, kad kelių eismo dalyviai: vairuotojai, pėstieji ir dviratininkai nepaiso Kelių eismo taisyklių (toliau KET)⁸⁶.

Žmogiškasis faktorius: eismo dalyvių KET pažeidimai:

- *Kelių eismo įvykiai įvykę dėl vairuotojų kaltės.* Lietuvos Respublikos Susiekimo ministerijos užsakymu, tyrimus atliekanti įmonė „GfK Custom Research Baltic“ 2012 m. atliko sociologinį tyrimą „Lietuvos Respublikos gyventojų patirtis, elgesys bei nuostatos eismo atžvilgiu“ (toliau Tyrimas). Tyrimo metu buvo nurodyti dažniausiai vairuotojų daromi KET pažeidimai, kur respondentai nurodė 3 pačius svarbiausius transporto priemonių valdytojų daromus nusižengimus: transporto priemonių vairavimas, esant vairuotojams apsvaigusiems nuo alkoholio; leistino važiavimo greičio viršijimas; pavojingas ir chuliganiškas vairavimas. Respondentų nuomone, būtent šie aukščiau išvardinti transporto priemonės vairuotojų KET pažeidimai yra opiausia daugumos kelių eismo nelaimių priežastis⁸⁷.

Kelių transporto priemonės valdymas, būnant vairuotojams apsvaigusiems nuo alkoholio. Vadovaujantis Policijos departamento prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos informacija, nurodoma, kad Lietuvoje gana nežymiai kinta apsvaigusių nuo alkoholio vairuotojų skaičius. Akcentuojama, kad neblaivūs vairuotojai tampa itin dažni kelių eismo įvykių kaltininkai. Pažymima, kad šalyje 2010 m. policijos pareigūnai sulaukė 13 690 neblaivių vairuotojų, 2011 m. nustatyta, kad 12 910 vairuotojų valdė transporto priemones, būdami neblaivūs ir dėl jų kaltės žuvo 28 žmonės bei 430 asmenų patyrė traumas, 2012 m. policijos pareigūnai sulaukė 12 164 vairuotojus apsvaigusius nuo alkoholio, dėl jų kaltės šalyje žuvo 27 žmonės bei 374 buvo sužeisti⁸⁸. Anot L. Novikovienės, pakeisti visuomenės bei pačių vairuotojų požiūrį į transporto priemonės vairavimą

⁸⁶ Ten pat, kur 9, p. 190.

⁸⁷ GfK Custom Research Baltic, Sociologinis tyrimas atliktas Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos užsakymu „Lietuvos Respublikos gyventojų patirtis, elgesys bei nuostatos eismo atžvilgiu“, 2012, p. 12.

< http://www.transp.lt/files/uploads/LR%20SM_GfK_prezentacija_III%20etapas.pdf > [žiūrėta 2013-12-03]

⁸⁸ *Policijos departamento prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos*

< <http://www.policija.lt/index.php?id=19952> > [žiūrėta 2013-12-03]

būnant neblaiviam yra gana sudėtinga⁸⁹. Remiantis Policijos departamento prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos duomenimis, nurodoma, kad Lietuvoje vairuotojams, valdant transporto priemonę, kurios maksimali leistina (bendroji) masė mažesnė nei 3.5 t ir, kurioje įrengtos 9 ar mažiau sėdimos vietos bei turint didesnę nei 2 m. vairavimo patirtį, leidžiama alkoholio koncentracija kraujyje – 0,4 promilės, tuo tarpu asmenims, kurių vairavimo patirtis neviršija 2 metų ribos, o taip pat vairuojantiems transporto priemonę, kurios maksimali leistina (bendroji) masė yra didesnė nei 3.5 t, arba, kurioje numatytos daugiau nei 9 sėdimos vietos, leistinas alkoholio kiekis kraujyje – 0,2 promilės⁹⁰. Europos Komisijos duomenimis pabrėžiama, kad ES šalyse leistina alkoholio koncentracijos kraujyje norma yra labai įvairi, ji gali svyruoti nuo 0 iki 0,8 promilės.⁹¹ Remiantis „Saugaus kelio“ internetinėje svetainėje pateikta informacija, nustatyta, kad Lietuvoje apie 10 % visų įskaitinių kelių eismo įvykių, įvykusių dėl apsvaigusių nuo alkoholio eismo dalyvių kaltės, įtakojo net 11 „juodųjų dėmių“ atsiradimą⁹².

Vadovaujantis oficialioje „Europos e. teisingumo“ internetinėje svetainėje pateikta informacija, nurodoma, kad Lietuvos Respublikoje vairuotojams už transporto priemonės valdymą apsvaigus nuo alkoholio taikoma administracinė, o atskirais atvejais ir baudžiamoji atsakomybė, kuri numatyta Administracinių teisės pažeidimų ir Baudžiamajame kodeksuose⁹³. Remiantis Lietuvos Respublikos 1985 m. sausio 3 d. priimto Administracinių teisės pažeidimų kodekso (toliau – ATPK) su naujausiais pakeitimais iki 2013 m. gruodžio 19 d. 126 – 130 straipsniais, nurodančiais KET pažeidimą dėl transporto priemonių vairavimo, esant vairuotojams neblaiviams arba apsvaigusiams nuo kitų svaigųjų medžiagų, nurodoma, kad Lietuvoje padarius minėtą nusižengimą taikoma finansinė nuobauda, siekianti nuo 200 iki 5 500 Lt su teisės vairuoti atėmimu nuo 1 iki 5 m. arba skiriamas administracinis areštas nuo 10 iki 30 parų, o atskirais atvejais numatomas ir transporto priemonės konfiskavimas⁹⁴. Taip pat pastebėta, kad Lietuvos Respublikoje, siekiant užtikrinti kelių eismo saugumą, 2000 m. spalio 12 d. buvo priimtas Saugaus eismo automobilių keliais įstatymas (toliau Saugaus eismo įstatymas), kurį teko ne kartą koreguoti, atsižvelgiant į nuolatinį kelių eismo saugumo tobulinimą ir veiksmingumą, o taip pat Lietuvai įstojus į ES reikėjo derinti su Europos Sąjungos priimtais teisės aktais. Atlikus minėto Saugaus eismo įstatymo korekciją, aktuali jo redakcija įsigaliojo nuo 2013 m. gruodžio 21 d.. Vadovaujantis Saugaus eismo įstatymo 24 straipsnio 4 dalimi, nurodoma,

⁸⁹ Ten pat, kur 9, p. 191.

⁹⁰ Ten pat, kur 88.

⁹¹ *European Commission* < http://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_en.htm > [žiūrėta 2013-12-03]

⁹² *Internetinė svetainė „Saugaus kelias“*, <http://www.sauguskelias.eu/index.php?option=com_content&view=article&id=143:saugaus-eismo-situacija&catid=3:saugaus-eismas&Itemid=4> [žiūrėta 2013-12-03]

⁹³ *Europos e. teisingumo internetinė svetainė* <https://e-justice.europa.eu/content_rights_of_defendants_in_criminal_proceedings_-169-LT-maximizeMS-en.do?clang=lt&idSubpage=5> [žiūrėta 2013-12-03]

⁹⁴ Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso (ATPK). *Valstybės žinios*. 1985, Nr. 1-1, su naujausiais pakeitimais iki 2013 gruodžio 19 d.. 126 – 130 straipsniai. *Valstybės žinios*. 2013, Nr.140-7074

kad „asmeniui, iš kurio pagal įstatymus teisė vairuoti transporto priemonės buvo atimta dėl teisės pažeidimo padarymo vieneriems metams ir ilgiau, teisė vairuoti transporto priemonės grąžinama tik pasibaigus šios teisės atėmimo laikui ir perlaikius egzaminą“⁹⁵. Remiantis Saugaus eismo įstatymu, taip pat pastebėta, jog nuo 2014 m. liepos 1 d. įsigalios nauja, dar labiau sugriežtinta Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo tvarka (toliau Įstatymo nauja tvarka), kurios 24 straipsnis numato, kad „asmeniui, iš kurio pagal įstatymus teisė vairuoti transporto priemonės buvo atimta už tai, kad jis padarė teisės pažeidimą būdamas neblaivus, [...] teisė vairuoti transporto priemonės grąžinama tik pasibaigus šios teisės atėmimo laikui, Vyriausybės ar jos įgaliotos institucijos nustatyta tvarka po medicininės ir švietėjiškos atestacijos baigus papildomą vairuotojų mokymą ir perlaikius vairavimo egzaminą“⁹⁶. Pabrėžiama, kad už pakartotinį minėto Įstatymo naujos tvarkos 24 straipsnio pažeidimą – asmeniui teisė vairuoti transporto priemonės grąžinama ne anksčiau kaip po 10 metų⁹⁷.

Kaip jau buvo minėta, Lietuvoje už neblaivių vairuotojų sukeltus kelių eismo įvykius, vairuotojams yra taikoma baudžiamoji atsakomybė, kuri numatyta Lietuvos Respublikos 2000 m. rugsėjo 26 d. patvirtintame ir ne kartą koreguotame Baudžiamajame kodekse (toliau BK). Remiantis paskutiniaisiais BK pataisymais ir papildymais, įsigaliojusiais 2013 m. liepos 13 d., 281 straipsnis numato, kad už neblaivaus vairuotojo sukeltą kelių eismo įvykį, kurio metu buvo sutrikdyta kito žmogaus sveikata arba nukentėjusiam asmeniui padaryta didelė turtinė žala, siekianti 32 500 Lt⁹⁸, nusižengusiam vairuotojui yra skiriama bauda arba areštas, arba, priklausomai nuo kito žmogaus sveikatos sužalojimo sunkumo ar mirties atveju, taikomas laisvės atėmimas iki 10 m.⁹⁹.

Vadovaujantis Lietuvos Respublikos 2001 m. birželio 14 d. priimtu Transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymo (toliau Privalomojo draudimo įstatymas) 4 straipsnio 1 dalimi, nurodoma, kad visos „Lietuvos Respublikos teritorijoje naudojamos transporto priemonės privalo būti apdraustos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomuoju draudimu. Transporto priemonė, kurios įprastinė buvimo vieta yra Lietuvos Respublikos teritorijoje, privalo būti apdrausta transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomuoju draudimu tol, kol ji yra įregistruota“¹⁰⁰. Kaip nurodyta Privalomojo draudimo įstatymo 3 straipsnio 1 dalyje, įvykus kelių eismo įvykiui bei jo metu atsiradus civilinei atsakomybei draudimo bendrovė

⁹⁵ Lietuvos Respublikos Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo. *Valstybės žinios*. 2000, Nr. 92-2883, su naujausiais pakeitimais iki 2013 gruodžio 21 d.. 24 straipsnis 4 dalis. *Valstybės žinios*. 2013, Nr. 133-6792.

⁹⁶ Ten pat kur 95, 24 straipsnis.

⁹⁷ Ten pat.

⁹⁸ Kaip nurodo BK 190 straipsnis „[...] turtas yra didelės vertės, kai jo vertė viršija 250 MGL dydžio sumą“. Remiantis Valstybinio socialinio draudimo fondo valdybos prie Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos (Sodra) 2014 m. sausio 3 d. Bazinė socialinė išmoka (anksčiau – MGL) – 130 Lt.

⁹⁹ Lietuvos Respublikos Baudžiamajo kodekso (BK). *Valstybės žinios*. 2000, Nr. 89-2741, su naujausiais pakeitimais iki 2013 m. liepos 13 d.. 281 straipsnis. *Valstybės žinios*. 2013, Nr. 75-3771.

¹⁰⁰ Lietuvos Respublikos Transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymo. *Valstybės žinios*. 2001, Nr. 56-1977, su naujausiais pakeitimais iki 2011 m. gruodžio 1 d.. 4 straipsnio 1 dalis. *Valstybės žinios*. 2011, Nr. 145-6817

nustatyta tvarka nukentėjusiems asmenims atlygina patirtą žalą. Pastebėta, kad Privalomojo draudimo įstatymas buvo ne kartą koreguojamas ir derinamas su kitais Lietuvos Respublikoje priimtais teisės aktais bei nuo 2004 m. Lietuvai įstojus į ES derinamas ir su Europos Sąjungos priimtais teisės aktais. Atlikus paskutinę Privalomojo draudimo įstatymo korekciją, nauja jo redakcija įsigaliojo 2011 m. gruodžio 1 d. Remiantis Privalomojo draudimo įstatymo 22 straipsnio 1 dalimi, pabrėžiama, kad vairuotojams, sukėlusiems kelių eismo įvykių būnant apsvaigusiems nuo alkoholio, draudimo bendrovė eismo įvykio metu padarytos žalos neatlygina¹⁰¹.

Leistino greičio viršijimas. Vadovaujantis L. Novikovienės pastebėjimu, teigiama, kad vairuotojų viršijamas nustatytas saugus greitis didina avaringumą ir sukelia skaudžias kelių eismo įvykių pasekmes¹⁰². Remiantis „Saugaus kelio“ internetinėje svetainėje pateikta informacija, nurodoma, kad Lietuvos keliuose kas 5 – ta kelių eismo įvykio priežastis yra leistino greičio viršijimas arba saugaus ir atitinkančio sąlygas greičio nepasirinkimas¹⁰³. Kaip nurodo L. Novikovienė, remdamasi Policijos departamento Eismo priežiūros tarnybos duomenimis, kasmet Lietuvos keliuose dėl saugaus greičio nepasirinkimo įvyksta apie 1 200 eismo įvykių, kuriuose žūsta apie 300 kelių eismo dalyvių bei apie 2 500 būna sužeisti¹⁰⁴. Vadovaujantis Lietuvos 16 – osios jaunųjų mokslininkų konferencijos medžiaga, pastebėta, kad pernelyg didelis greitis yra viena ir svarbiausia šalies keliuose „juodųjų dėmių“ atsiradimo priežastis¹⁰⁵. Pasak L. Novikovienės šiai problemai spręsti ir užtikrinti kelių eismo saugumą skiriamos didžiulės lėšos bei išnaudojami žmogiškieji resursai¹⁰⁶. Remiantis „Saugaus kelio“ internetinėje svetainėje pateikta informacija, pabrėžiama, kad Lietuvoje nuolat tobulinama kelių infrastruktūra, valstybinės reikšmės keliuose jau įrengta daugiau nei 50 greitį mažinančių priemonių (iškiliųjų perėjų, iškreivinimų ir pan.)¹⁰⁷ bei, kaip nurodo Policijos departamentas prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos (toliau Policijos departamentas prie VRM), šalyje įrengtos stacionarios bei mobilios greičio matavimo sistemos¹⁰⁸. Vadovaujantis Policijos departamento prie VRM duomenimis, nurodoma, kad Lietuvos valstybinės reikšmės keliuose transporto priemonių greitį fiksuoja 151 stacionarus greičio matuoklis ir 15 mobilių greičio matuoklių, įrengtų transporto priemonėse. Pastebėta, kad 2012 m. stacionarios greičio matavimo sistemos užfiksavo 140 868 greičio viršijimo pažeidimus ir mobili greičio matavimo sistema šalies keliuose užfiksavo 21 444 minėto pobūdžio pažeidimus¹⁰⁹. Remiantis Lietuvos 16 – osios jaunųjų mokslininkų konferencijos medžiaga, teigiama, jog mokslininkų įrodyta, kad greičio matavimo sistemos net 14 %

¹⁰¹ Ten pat, kur 100 22 straipsnio 1 dalis.

¹⁰² Ten pat, kur 9, p.192.

¹⁰³ Ten pat, kur 92.

¹⁰⁴ Policijos departamento Eismo priežiūros tarnyba//Ten pat, kur 9, p.192

¹⁰⁵ Ten pat, kur 11, p. 55

¹⁰⁶ Ten pat, kur 9, p. 192

¹⁰⁷ Ten pat, kur 92

¹⁰⁸ Ten pat, kur 88, 2012 m. veiklos ataskaita, Nr. 5-IL-281, 2013, Vilnius, p. 10.

¹⁰⁹ Ten pat.

sumažina žūčių kelių eismo įvykiuose atvejų¹¹⁰. L. Novikovienės pastebėjimu Lietuvos Respublikos Seimas, atsižvelgdamas į tai, kad leistino greičio viršijimas – viena iš didžiausių skaudžių kelių eismo nelaimių priežasčių, priėmė ATPK pataisas, pagal kurias numatytos griežtesnės baudos už leistino greičio viršijimą¹¹¹. Vadovaujantis ATPK 124 straipsniu, nurodoma, kad leistiną greitį viršijant iki 10 km/val. – vairuotojai gauna įspėjimą, tuo tarpu leistiną greitį viršijant nuo 10 km/val. iki 50 km/val. – vairuotojams taikoma pinigine nuobauda, siekianti nuo 40 Lt iki 800 Lt, o vairuotojams, neturintiems 2 m. vairavimo patirties yra nustatyta tokio pat dydžio bauda su teisės vairuoti transporto priemones atėmimu nuo 3 mėn. iki 1 m.. Pabrėžiama, kad vairuotojams, viršijantiems numatytą leistiną greitį nuo 50 km/val., skiriama pinigine bauda nuo 1 000 Lt iki 1 500 Lt su teisės vairuoti transporto priemones atėmimu nuo 1 mėn. iki 3 mėn. arba 7 parų administracinis areštas su teisės vairuoti transporto priemones atėmimu 6 mėn.. Vairuotojams, neturintiems 2 m. vairavimo patirties už minėtą pažeidimą skiriamos baudos dydis nesikeičia, tačiau teisę vairuoti transporto priemones atimama nuo 1 m. iki 1 m. ir 6 mėn.¹¹².

Pavojingas ir chuliganiškas vairavimas. Kaip nurodo ATPK 124² straipsnis, transporto priemonių pavojingas ir chuliganiškas vairavimas, t.y. „[...] kelių eismo taisyklių pažeidimas dėl chuliganiškų paskatų¹¹³, keliantis pavojų eismo saugumui arba savo ar kitų žmonių saugumui [...]“¹¹⁴. Anot L. Novikovienės, pavojingas ir chuliganiškas vairavimas, tai dar viena svarbi avaringumą lemianti priežastis, kuri yra tiesiogiai siejama su kultūra: žmonių elgesiu, mąstymu, vertybėmis bei įgūdžiais¹¹⁵. Remiantis S. Dainausko ir I. Bražukienės pastebėjimu, nurodoma, kad, jeigu vairuotojas tvarkingai valdo transporto priemonę, sąmoningai neviršija leistino greičio, gerbia kitus kelių eismo dalyvius, tuomet tokiam vairuotojui yra mažesnė tikimybė pakliūti į kelių eismo įvykį. Teigiama, kad kultūra kelių eismo srityje įprastai traktuojama kaip vairavimo kultūra, todėl pagal transporto priemonės vairavimo manieras galima apibūdinti vairuotojo asmenybę, jo drausmę, išauklėjimą, pagarbą kitiems, atsakingumą, reiklumą ir kt.¹¹⁶. Anot L. Novikovienės vairuotojų pavojingas ir chuliganiškas transporto priemonės vairavimas, tai tik savo pranašumo perdėtas demonstravimas, kuris siejamas su vairavimo kultūros trūkumu ar jos nebuvimu, nes tokie vairuotojų veiksmai parodo, jog asmuo neturi tolerancijos, savitarpio pagarbos, supratimo, atsakingumo jausmo ir visiškai negalvoja apie kitus eismo dalyvius¹¹⁷. L. Novikovienė pabrėžia, jog, norint tinkamai suformuoti kelių eismo

¹¹⁰ Ten pat, kur 11, p. 55

¹¹¹ Ten pat, kur 9, p. 192

¹¹² Ten pat, kur 94, 124 straipsnis.

¹¹³ ATPK 124² straipsnis nurodo, kad „Chuliganiškos paskatos siejamos su tuo, kai vairuotojas vienu metu ar paeiliui padaro KET pažeidimus, keliančius pavojingas situacijas, priverčiančias kitus kelių eismo dalyvius staigiai keisti judėjimo kryptį, greitį bei imtis visų kitų veiksmų, užtikrinančių savo ar kitų asmenų saugumą“.

¹¹⁴ Ten pat, kur 94, 124² straipsnis.

¹¹⁵ Ten pat, kur 9, p. 191 – 197.

¹¹⁶ Ten pat, kur 11, p. 84 – 85.

¹¹⁷ Ten pat, kur 9, p. 197.

dalyvių kultūrą, ypatingą dėmesį reikėtų skirti jų auklėjimui ir švietimui, nes tokiu būdu formuojamas kiekvieno asmens požiūris, vertybės bei elgesys¹¹⁸. Remiantis ATPK 124² straipsniu, pastebėta, kad Lietuvos Respublikoje už pavojingą ir chuliganišką vairavimą yra numatytos labai griežtos sankcijos, t.y. baudos, siekiančios nuo 400 Lt iki 5 000 Lt, teisės vairuoti transporto priemones atėmimas nuo 3 mėn. iki 5 m. bei atskirais numatytais atvejais transporto priemonių konfiskavimas¹¹⁹. Vadovaujantis Kauno apskrities vyriausiojo policijos komisariato (toliau Kauno apskr. VPK) duomenimis, nurodoma, kad Lietuvoje, vykdant saugumo keliuose užtikrinimo prevenciją, nuolat organizuojamos saugaus eismo akcijos, skatinančios kultūringą kelių eismo dalyvių elgesį, kurių metu yra aktyviai kontroliuojami pavojingai ir chuliganiškai vairuojantys asmenys. Akcijos vykdomos atsižvelgiant į avaringiausių šalies vietų analizę, laiką ir sezoną, pvz. vasaros metu ypatingai yra drausminami motociklų vairuotojai, kurie kelia pavojų manevruodami tarp važiuojančių transporto priemonių ir tokiu savo chuliganišku vairavimu sudaro pavojingas situacijas bei sukelia pavojų žmonių ir eismo saugumui. Pabrėžiama, kad šių akcijų metu naudojamos policijos skiriamaisiais ženklais nepažymėtos tarnybinės transporto priemonės su greičio bei kitų pažeidimų fiksavimo įranga. Tokio pobūdžio šalies Kelių policijos tarnybų pareigūnų rengiamos prevencinės akcijos ragina vairuotojus atsakingai elgtis keliuose bei gerbti kitus eismo dalyvius. Todėl, siekiant sustiprinti pavojingo ir chuliganiško vairavimo kontrolę, be kitų akcijų, Kelių policijos tarnybos pareigūnai šalyje nuolat vykdo saugaus eismo prevencinę akciją „Pavojingo ir chuliganiško vairavimo kontrolė“¹²⁰.

- *Kelių eismo įvykiai, įvykę dėl pėsčiųjų ir dviratininkų kaltės.* Anot L. Novikovienės kelių eismo nelaimės įvyksta dėl pėsčiųjų ir dviratininkų nesaugaus elgesio kelyje, pažeidžiant KET. Pastebėta, kad pažeisdami KET, pėstieji dažniausiai pereina gatvę jiems neleistinoje vietoje ar degant draudžiamam šviesoforo signalui, tamsiu paros metu, esant blogam matomumui, neapšviestame kelyje nenešioja šviesą atspindinčių elementų: įjungtų žibintų, atšvaitų ir kt., kas labiau pastebima užmiestyje¹²¹. Remiantis „Informacija vairuotojams“ internetinėje svetainėje pateiktais duomenimis, nurodoma, kad dviratininkų dažniausiai daromos klaidos yra važiuojamosios kelio dalies ar pėsčiųjų perėjos kirtimas nenulipant nuo dviračio¹²². Vadovaujantis LAKD duomenimis, teigiama, kad, atsižvelgiant į bendrą šalies kelių eismo įvykių rūšių statistiką, didžiąją kelių eismo įvykių rūšių dalį sudaro užvažiavimas ant pėsčiųjų: 2010 m. nustatyti – 1 243 atvejai, 2011 m. nustatyti – 1 132 atvejai

¹¹⁸ Ten pat, p. 202.

¹¹⁹ Ten pat, kur 114.

¹²⁰ Kauno apskrities vyriausiasis policijos komisariatas, 2012 m. veiklos ataskaita, Nr. 20-IL-131, 2013, Kaunas, p. 11. < http://www.kaunas.policija.lt/ww/images/Veikla/veiklos_ataskaita/2012_m_Kauno_AVPK_ataskaita_.pdf > [žiūrėta 2013-12-03]

¹²¹ Ten pat, kur 9, p. 192 – 193.

¹²² Internetinė svetainė „Informacija vairuotojams“, < <http://www.eismas.eu/index.php/dazniausiai-daromos-klaidos> > [žiūrėta 2013-12-03]

ir 2012 m. nustatyta – 1 112 atvejų¹²³. Siekiant kontroliuoti pėsčiųjų ir dviratininkų padarytus KET pažeidimus bei taip mažinant kelių eismo įvykių skaičių, remiantis ATPK 131 straipsniu, nurodoma, kad Lietuvoje už aukščiau minėtus pažeidimus yra taikomos labai griežtos sankcijos, t.y. piniginių baudos, siekiančios nuo 80 Lt iki 700 Lt¹²⁴.

Įvertinus žmogiškąjį faktorių, nulemiantį skaudžias kelių eismo nelaimes, vadovaujantis „Saugaus kelio“ internetinėje svetainėje pateikta informacija, pastebėta, kad šalyje, avaringumui mažinti ir saugiam kelių eismui užtikrinti, kelių eismo dalyviams buvo ne tik didinamos baudos, bet ir aktyviai vykdoma švietėjiška veikla. Pastebėta, kad švietėjiškos veiklos tikslas – žmonių mąstymo pakeitimas, skatinantis suvokti, jog saugumas keliuose priklauso nuo kelių eismo dalyvių elgesio. Tačiau kelių eismo dalyvių įpročių bei požiūrių keitimas yra labai sudėtingas ir ilgalaikis procesas, kuris siejamas „[...] su eismo dalyvių elgesio formavimu, vaikų saugaus eismo mokymu, besimokančių vairuoti asmenų švietimu saugaus eismo srityje. Ši poveikio priemonė būtina ne tik eismo dalyviams mokyti, bet ir eismo saugumo specialistams rengti. Nuo to, ar bus ir kaip bus parengti įvairių sričių eismo saugumo specialistai, priklauso eismo dalyvių švietimo kokybė [...]“¹²⁵. Vadovaujantis 2011 – 2017 metų programa pastebėta, kad šalyje vaikų saugaus kelių eismo kultūros įgūdžių ugdymui kasmet organizuojami mokymai saugaus kelių eismo tema. Siekiant efektyvesnio mokymo, Lietuvos bendrojo ugdymo mokyklos buvo aprūpintos saugaus eismo didaktine – mokomąja medžiaga bei jų mokytojams buvo surengti specialieji mokymai saugaus kelių eismo tema, o policijos įstaigose buvo įrengtos vaikų saugaus eismo mokymo klasės. Taip pat pastebėta, kad minėta tema šalyje rengiami tarpmokykliniai konkursai, pvz. „Saugokime jaunas gyvybes keliuose“ ir kt.. Pabrėžiama, kad Lietuvoje buvo patobulintas ir vairuotojų pirminio mokymo organizavimo procesas, nes dėl pradedančiųjų vairuotojų kaltės įvyksta apie 15 proc. visų eismo įvykių¹²⁶. Akcentuojama, kad Lietuvos Respublikoje Kelių policijos priežiūros tarnybos, siekdamos aktyviau kontroliuoti kelių eismo dalyvius, nuolat rengia saugaus eismo akcijas, tokias kaip: „Nevairuok neblaivus“, „Šviesoforas“, „Saugus ratas“, „Buk atidus. Saugok save“, „Saugiai į mokyklą, saugiai į namus“, „Buk matomas“, „Pėsčiųjų perėjos“ ir kt. Pastebėta, kad pasitelkiant spaudą, internetą, televizijos bei radijo ryšio priemones, šalyje nuolat skelbiama ir atnaujinama informacija apie saugaus eismo būklę. Pabrėžiama, kad didelį teigiamą poveikį saugaus eismo būklės gerinimui turėjo 2005 – 2010 metais organizuojamos saugaus eismo socialinės reklamos ir nacionalinio transliuotojo inicijuota saugaus eismo agitacinė akcija „Stop karui keliuose“¹²⁷. Vadovaujantis „Saugaus kelio“ internetinėje svetainėje pateiktais duomenimis,

¹²³ Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos (LAKD), < http://www.lakd.lt/lt.php/eismo_saugumas/eismo_ivykiu_statistika/27 > [žiūrėta 2013-12-03]

¹²⁴ Ten pat, kur 94, 131 straipsnis.

¹²⁵ Ten pat, kur 92.

¹²⁶ Ten pat.

¹²⁷ Ten pat, kur 81, Programos priedas „Valstybinės saugaus eismo plėtros 2011 – 2017 metų programos vertinimo kriterijai, siekiamos reikšmės ir atsakingos institucijos“.

nurodoma, kad bendradarbiaujant religinėms ir socialinėms struktūroms, buvo įgyvendintos socialinės ir reklaminės akcijos, pvz. „[...] per pamaldas dvasininkai primena apie saugų elgesį kelyje, paragina važiuojant segtis saugos diržus, nešioti atšvaitus ir pan. Lankydami parapijiečius dvasininkai įteikia jiems saugaus eismo priemonių. Atlaidų metu vyksta specialūs projekto renginiai, į kuriuos susirenka nemažai įvairaus amžiaus žmonių. Jie dalyvauja ne tik Šv. Mišiose, bet ir saugaus eismo renginyje: išbando saugos diržų efektyvumo demonstravimo įrenginius, išklauso specialią saugaus eismo koncertinę programą, jiems įteikiama leidinių, atšvaitų ir kitų saugaus eismo priemonių. Kasmet įvyksta apie 40–60 didesnių tokio pobūdžio saugaus eismo renginių“¹²⁸.

Kelių infrastruktūra.

Vadovaujantis LAKD duomenimis, pastebėta, jog, norit tinkamai užtikrinti eismo saugumą ir palengvinti susisiekimą kelių transportu, būtina plėsti, tobulinti, rekonstruoti bei prižiūrėti šalies kelių infrastruktūrą. Tai ilgalaikis procesas, reikalaujantis didelių investicijų, inžinerinių sprendimų ir priemonių. Siekiant sumažinti kelių eismo įvykių skaičių ir užtikrinti saugumą keliuose, Lietuvos Respublikoje buvo parengta ilgalaikė 2002 – 2015 metų Lietuvos valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programa. Šioje programoje numatyti pagrindiniai infrastruktūros gerinimo ir plėtros prioritetiniai tikslai: periodiškai remontuoti, rekonstruoti bei nuolat prižiūrėti kelius ir tiltus, plėsti tarptautinius transporto koridorius, didinti eismo juostų skaičių, vystyti pasienio infrastruktūrą, kuo daugiau įdiegti aplinkosaugos ir eismo saugumo užtikrinančių priemonių, stiprinti kelių dangą, kuo daugiau užasfaltuoti žvyrkelių, pastatyti kelių statinių, tiesti naujų aplinkkelių, mažinančių eismo srautus ir kelių apkrovas¹²⁹. Remiantis Susisiekimo ministerijos duomenimis, nurodoma, kad Lietuvai, norint atitikti ES transporto infrastruktūros išplėtojimo lygį, būtina įgyvendinti minėtus prioritetinius infrastruktūros plėtimo ir tobulinimo tikslus, todėl visi Lietuvos kelių projektavimo, statybos, rekonstrukcijos ar priežiūros darbai suderinti su ES keliamais kelių techniniais reikalavimais ir standartais bei griežtai kontroliuojami¹³⁰. Vadovaujantis LAKD 2011 m. veiklos ataskaitos duomenimis, pastebėta, kad šalyje pagrindinė infrastruktūros tobulinimo ir saugaus eismo užtikrinimo priemonė yra „juodosios dėmės“ šalinimas. Pabrėžiama, kad šalinant „juodąsias dėmes“ Lietuvoje yra nuolat mažinamos inžineriškai nesaugios kelio atkarpos: tiesiami pėsčiųjų ir dviratinkų takai, tiesiami ir rekonstruojami šaligatviai, įrengiami apsauginiai atitvarai, trišalės ir keturšalės sankryžos rekonstruojamos į žiedines su įrengtais papildomais saugumą užtikrinančiais elementais, avaringuose kelio ruožuose įrengiami apšvietimai, šalinami medžiai, augantys arti kelio važiojamosios dalies, įrengiamos skirtingų lygių pėsčiųjų perėjos, magistraliniuose ir intensyvaus eismo krašto keliuose įrengiami šviesoforai, įrengiamos greitį mažinančios priemonės (iškiliosios perėjos, iškreivinimai ir

¹²⁸ Ten pat, kur 92

¹²⁹ Ten pat, kur 123, „Kelių priežiūros ir plėtros programa“.

¹³⁰ Ten pat kur 56.

kt.), pastatomi papildomi kelio ženklai bei įrengtos kitos modernios eismo saugumą gerinančios priemonės¹³¹.

Nepalankios meteorologinės sąlygos.

Remiantis L. Novikovienės pastebėjimu, nurodoma, kad esant nepalankioms ir daugiausia metų laikų įtakotoms meteorologinėms sąlygoms, keliuose sudėtingėja eismas bei ženkliai padaugėja eismo įvykių, juose žuvusiųjų ir sužeistųjų žmonių skaičius. Teigiama, kad nuolat kintančios meteorologinės sąlygos, kurios ypač pasireiškia žiemą ir vėlyvąjį rudenį, kelia pavojų kelių eismo saugumui. Pastebėta, kad nepalankūs meteorologiniai reiškiniai: krituliai (lietus, šlapdriba, sniegas, kruša), rūkas, apsiniaukęs dangus, pūga – įtakoja kelių eismo dalyvių matomumą; krituliai, lijdundra, plikledis, pūga – turi tiesioginės įtakos kelio dangos pokyčiams; stiprus vėjas – įtakoja transporto priemonių stabilumą kelyje¹³². Pasak J. Kažio ir kt. didžiausia kelių eismo įvykių tikimybė būna lijdundos bei šlapdribos metu, o ypač iškritus pirmajam sniegui¹³³. Remiantis LAKD 2012 m. statistiniais avaringumo pagal mėnesius tyrimo duomenimis, nustatyta, kad minėto laikotarpio pavojingiausiu mėnesiu yra laikomas lapkričio mėn., kuomet įvyko daugiausia kelių eismo įvykių – 352 atvejai, kuriuose nukentėjo 376 asmenys ir juose žuvo daugiausia žmonių, t.y. 45 asmenys. Tuo tarpu mažiausiai kelių eismo nelaimių įvyko vasario ir kovo mėn., kur užfiksuoti 183 atvejai. Pastebėta, kad vasario mėn. kelių eismo įvykiuose nukentėjo 206 asmenys bei žuvo 18 žmonių ir kovo mėnesį kelių eismo nelaimėse nukentėjo 205 žmonės bei žuvo 17 asmenų¹³⁴. Anot L. Novikovienės šie duomenys paaiškinami tuo, kad vėlyvąjį rudenį, staiga pablogėjus oro sąlygoms, vairuotojai dažniausiai būna tam tiesiog nepasiruošę, tuo tarpu vasario ir kovo mėnesiais kelių eismo įvykiai sumažėja dėl to, kad vairuotojai prisitaiko prie sudėtingų eismo sąlygų ir saugiau eksploatuoja transporto priemones, t.y. pasirenka saugesnį greitį. Pastebėta, kad žiemą keliai tampa ekstremalesni ir sunkiau nuspėjami, todėl ypač svarbu naudoti tinkamas padangas. Pabrėžiama, kad dėl mažesnio sukibimo su keliu ilgėja stabdymo kelias bei tampa sudėtingiau kontroliuoti ir valdyti transporto priemones, kas taip pat padidina eismo įvykių skaičių¹³⁵.

Vadovaujantis Lietuvos Respublikos 2003 m. balandžio 8 d. Susisiekimo ministerijos priimtais Techniniais reikalavimais naudojamoms kelių transporto priemonėms (toliau Techniniai reikalavimai) nurodoma, kad, siekiant užtikrinti saugumą keliuose, buvo įvesti atskiri techniniai reikalavimai padangoms, kurie apibūdina padangų, skirtų važinėti šaltuoju metų laiku (nuo lapkričio 10 d. iki balandžio 1 d.) technines savybes. Pabrėžiama, kad „[...] transporto priemonėse, kurių bendroji masė ne didesnė kaip 3,5 t, nuo lapkričio 10 d. iki balandžio 1 d. turi būti naudojamos padangos, skirtos

¹³¹ Ten pat, kur 123, 2011 metų veiklos ataskaita, Nr. 5-108, 2012, p. 2.

¹³² Ten pat, kur 9, p. 195.

¹³³ Ten pat, kur 60, p. 5.

¹³⁴ Ten pat, kur 123, Eismo įvykių statistika.

¹³⁵ Ten pat, kur 9, p. 194 – 195.

* Kaip nurodyta Techniniuose reikalavimuose, žieminės padangos žymimos ženklais „M+S“, arba „[“, arba užrašu „All seasons“

važiuoti žiemą¹³⁶. Nustatyta, kad padangų, skirtų eksploatuoti transporto priemonę žiemą, gylis turi būti ne mažesnis nei 3 mm¹³⁷. Tačiau minėtose Techninėse reikalavimuose nebuvo numatytas transporto priemonės eksploatavimas šiltuoju metų laiku (nuo balandžio 1 d. ir iki lapkričio 1 d.), kuomet ir toliau buvo eksploatuojamos transporto priemonės su dygliuotomis padangomis, kurios gadino kelio dangą, todėl šie Techniniai reikalavimai buvo koreguojami ir taisomi. Atlikus minėtų reikalavimų korekciją, 2006 m. rugpjūčio 23 d. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerija patvirtino Techninių reikalavimų naudojamoms kelių transporto priemonėms pakeitimus (toliau Nauji techniniai reikalavimai). Naujuose techniniuose reikalavimuose buvo nustatyta, kad „nuo balandžio 10 d. iki lapkričio 1 d. draudžiama naudoti transporto priemones su dygliuotomis padangomis“ ir „[...] nuo lapkričio 10 d. iki balandžio 1 d. draudžiama eksploatuoti transporto priemones [...] su vasarinėmis padangomis“¹³⁸. Nurodoma, kad, spartėjant technologijos procesams, Nauji techniniai reikalavimai taip pat buvo ne kartą koreguojami ir nauja redakcija įsigaliojo 2008 m. liepos 28 d.¹³⁹. Pastebėta, kad nuo 2003 m. balandžio 8 d. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos priimti Techniniai reikalavimai bei visi jų pakeitimai yra numatyti ir KET 241 straipsnyje, reglamentuojančiame, jog nuo balandžio 10 d. iki spalio 31 d. draudžiama valdyti transporto priemonę su dygliuotomis padangomis bei 242 straipsnyje, nurodančiame, kad nuo lapkričio 10 d. iki kovo 31 d. draudžiama valdyti transporto priemonę su vasarinėmis padangomis¹⁴⁰. Remiantis Lietuvos Respublikos Saugaus eismo įstatymo Naujos tvarkos 10 straipsnio 9 dalimi, nurodoma, kad siekiant užtikrinti eismo saugumą, policijos pareigūnams, be kitų uždavinių, yra numatyta vykdyti transporto priemonių techninės būklės kontrolę¹⁴¹. Vadovaujantis Lietuvos kelių policijos tarnybos duomenimis, teigiama, jog vairuotojai, pažeidę aukščiau minėtuose KET 241 ir 242 straipsniuose numatytus techninius transporto priemonės reikalavimus yra baudžiami kaip už techniškai netvarkingos transporto priemonės eksploatavimą¹⁴². Remiantis Lietuvos Respublikos ATPK 124¹ straipsnio 6 dalimi už minėtą KET pažeidimą vairuotojai gauna įspėjimą arba baudą, siekiančią nuo 20 Lt iki 40 Lt¹⁴³. Remiantis Vilniaus apskrities vyriausiojo policijos komisariato Kelių policijos valdybos pateikta informacija, nurodoma, kad kasmet, prasidėjus šaltajam ir šiltajam sezonui, Kelių patrulių pareigūnai organizuoja akcijas ir tikrina ar vairuotojai nekelia grėsmės savo ir kitų eismo dalyvių saugumui, t.y.

¹³⁶ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2003 m. balandžio 8 d. įsakymas Nr. 3-241 „Dėl Techninių reikalavimų naudojamoms kelių transporto priemonėms“, IV skyriaus „Techniniai reikalavimai ir techninės būklės vertinimo kriterijai“ 5 grupė „Ratai ir pakaba“ *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 43-1991.

¹³⁷ Ten pat.

¹³⁸ Ten pat, su pakeitimais iki 2006 m. rugpjūčio 23 d. IV skyriaus 5 grupė „Ratai ir pakaba“. *Valstybės žinios*. 2006, Nr. 93-3656

¹³⁹ Ten pat, su pakeitimais iki 2008 m. liepos 28 d. *Valstybės žinios*. 2008, Nr. 88-3547

¹⁴⁰ Lietuvos Respublikos 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimo Nr. 1950 „Dėl kelių eismo taisyklių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2003, Nr. 7-263, su pakeitimais iki 2013 m. sausio 19 d. 241 ir 242 straipsniai. *Valstybės žinios*. Nr. 140-7186

¹⁴¹ Ten pat, kur 95, 10 straipsnio 9 dalis.

¹⁴² *Lietuvos kelių policijos tarnyba*, < <http://www.lkpt.lt/lt/ninformacija/padangos.php> > [žiūrėta 2013-01-18]

¹⁴³ Ten pat kur 94, 124¹ straipsnio 6 dalis.

eksploatuoja techniškai tvarkingas transporto priemones, atitinkančias minėtų sezonų padangų reikalavimus¹⁴⁴. Kaip jau buvo minėta vadovaujantis Privalomojo draudimo įstatymu, Lietuvoje naudojamos transporto priemonės privalomai turi būti draudžiamos valdytojų civilinės atsakomybės privalomuoju draudimu. Privalomojo draudimo įstatymo 22 straipsnio 2 dalyje, nurodoma, kad įvykus kelių eismo įvykiui bei paaikšėjus, jog tiesiogine eismo įvykio priežastimi yra vairuotojo eksploatuota techniškai netvarkinga transporto priemonė, draudimas nukentėjusiam neatligina žalą, o jeigu žala jau buvo atliginta vairuotojas savo draudimo bendrovėj privalės ją gražinti¹⁴⁵.

Vadovaujantis LAKD duomenimis, pastebėta, kad įvertinus šaltajam metų laikui būdingus meteorologinius reiškinius, įtakojančius kelių eismo saugumą ir didinančius avaringumą, būtinas išankstinis pasiruošimas ir speciali didelių investicijų bei pastangų reikalaujanti kelių priežiūra. Pabrėžiama, kad už valstybinės reikšmės kelių būklę Lietuvoje yra atsakinga LAKD, tuo tarpu už gatvių bei vietinės reikšmės kelių priežiūrą atsako miestų savivaldybės. Pastebėta, kad šalyje valstybinės reikšmės kelių priežiūrą vykdo 11 valstybės įmonių, galima būtų teigti, jog šis įmonių skaičius praktiškai sutampa su šalies apskričių ribomis. Kaip nurodo LAKD šaltuoju metų laiku, siekiant užtikrinti kuo efektyvesnį lėšų panaudojimą, LAKD darbuotojai kasmet suderina visų valstybinės reikšmės kelius prižiūrinių įmonių darbą bei tvirtina valymo ir barstymo grafikus, eiliškumą¹⁴⁶. Remiantis VĮ „Vilniaus regiono keliai“ informacija, nurodoma, jog šalyje norint užtikrinti efektyvią kelių priežiūrą šaltuoju metų laiku, žiemos sezonui būtina pradėti ruoštis iš anksto: sukaupti gausias smėlio, druskos ir kitų slidumą mažinančių medžiagų atsargas, o taip pat kelių priežiūros darbams paruošti specialią techniką, t.y. sniego valytuvus, druskos bei smėlio barstytuvus ir kt.. Pabrėžiama, kad už kelių priežiūrą šalies atitinkamuose rajonuose jiems priskirtuose keliuose yra atsakingi Valstybės įmonėms priklausantys gamybiniai padaliniai, t.y. taip vadinamos Kelių tarnybos¹⁴⁷. Kaip nurodo VĮ „Šiaulių regiono keliai“, Lietuvoje siekiant pagerinti kelių priežiūros darbus žiemą, buvo sukurta kompiuterizuota kelių oro sąlygų informacijos sistema (toliau KOSIS), automatiškai registruojanti kelių dangos fizinius parametrus ir meteorologines sąlygas bei informuojanti apie eismo sąlygas keliuose. Siekiant sumažinti avaringumą šalies keliuose ir užtikrinti nenutrūkstamą eismą žiemos metu, KOSIS surinkta informacija leidžia operatyviai įspėti vairuotojus apie slidų kelią bei pavojingus meteorologinius reiškinius¹⁴⁸. Vadovaujantis LAKD pateikta informacija, nurodoma, kad 2012 m. LAKD sukurtas Eismo informacijos centras visą parą informuoja

¹⁴⁴ *Vilniaus apskrities vyriausiasis policijos komisariatas*,
< <http://www.vilnius.policija.lt/sena/index.php?lang=1&sid=142&tid=13170> > [žiūrėta 2013-01-18]

¹⁴⁵ Ten pat, kur 100, 22 straipsnis.

¹⁴⁶ Ten pat, kur 123, „Automobilių kelių priežiūros žemėlapis 2011 – 2012 m.“

¹⁴⁷ *VĮ Vilniaus regiono keliai*,

< http://www.vilniausrk.lt/index.php?option=com_content&view=article&id=54&Itemid=60 > [žiūrėta 2013-12-15]

¹⁴⁸ *VĮ Šiaulių regiono keliai*, < <http://www.srk.lt/kosis> > [žiūrėta 2013-12-15]

vairuotojus apie eismo sąlygas, eismo sutrikimus, kelio remonto darbus bei numatomus ribojimus valstybinės reikšmės keliuose¹⁴⁹.

L. Novikovienės pastebėjimu, analizuojant kelių eismo įvykių atsiradimo priežastis buvo nustatyta, jog pagrindinis padidinto pavojaus šaltinis keliuose yra transporto priemonė, kuri gali padaryti didelę žalą žmogaus sveikatai bei turtui¹⁵⁰. Pabrėžiama, kad be visų išanalizuotų kelių eismo įvykių atsiradimo priežasčių bei šalies taikomų prevencinių priemonių ne mažiau svarbu nuolat prižiūrėti transporto priemonės techninę būklę. Remiantis Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos duomenimis, nurodoma, kad Lietuvoje visų įregistruotų transporto priemonių techninė būklė privalo būti periodiškai tikrinama, siekiant identifikuoti transporto priemones bei įvertinti jų techninę būklę. Akcentuojama, kad policijos ir Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos pareigūnai nuolat šalyje kontroliuoja kelių transporto priemonių privalomosios techninės apžiūros atlikimo periodiškumą¹⁵¹.

Vadovaujantis 2011 – 2017 m. programa nurodoma, kad šalyje dar viena kelių eismo įvykiuose žuvusiųjų mažinimo prevencinė priemonė yra greita ir kokybiška pirmoji pagalba nukentėjusiems. Pabrėžiama, kad greitos ir kokybiškos pirmos pagalbos suteikimas kelių eismo dalyviams yra nuolat tobulinamas: organizuojami gelbėjimo darbų, vykdomų eismo įvykio vietoje, mokymai; gelbėjimo tarnybos aprūpinamos reikiamais ir moderniais gelbėjimo įrangos komplektais bei specialiomis gelbėjimo transporto priemonėmis, taip atnaujinant greitosios pagalbos automobilių parką¹⁵².

Apibendrinant galima teigti, kad šalyje siekiant sumažinti „juodųjų dėmių“ ir kelių eismo įvykių skaičių, nuolat tobulinami bei griežtinami Lietuvos Respublikos įstatymai ir kiti teisės aktai, kurie yra pastoviai derinami su ES teisės aktuose apibrėžtais reikalavimais. Pastebėta, kad Lietuvoje avaringumo problemai spręsti itin daug dėmesio skiriama kelių eismo dalyvių švietimui saugaus eismo srityje bei jų kontrolei.

1.4. NVS šalių narių kelių eismo saugos apžvalga

Vadovaujantis Rusijos Federacijos Federalinės Tarybos pirmininko ir NVS šalių narių Tarparlamentinės Tarybos pirmininko Sergejaus Mironovo Michailovičiaus duomenimis, pastebėta, kad kelių eismo saugumo problema tiek visame pasaulyje, tiek NVS šalyse, yra viena opiausių kaip socialinių taip ir ekonominių problemų. Pažymima, kad Jungtinių Tautų Organizacija (toliau JTO), siekdama sumažinti kelių eismo įvykių bei juose sužeistųjų ir žuvusiųjų skaičių, jau priėmė ne vieną

¹⁴⁹ Ten pat, kur 146.

¹⁵⁰ Ten pat, kur 9, p. 193.

¹⁵¹ *Valstybinė kelių transporto inspekcija prie Susisiekimo ministerijos (VKTI)*, < <http://www.vkti.gov.lt/index.php?-286224797> > [žiūrėta 2013-12-17]

¹⁵² Ten pat, kur 127

rezoliuciją, paskatinusią visas pasaulio šalis ieškoti bendrų ir skubių minėtos problemos sprendimo būdų¹⁵³. Kaip nurodyta 2008 m. balandžio 25 d. JTO Generalinės asamblėjos (toliau Generalinė asamblėja) priimtoje rezoliucijoje 62/224 „Dėl kelių eismo saugumo užtikrinimo visame pasaulyje“ (toliau JTO 62/224 rezoliucija), Generalinė asamblėja 2003 m. gegužės 22 d. nurodė Pasaulio sveikatos organizacijai, (toliau PSO) bendradarbiaujant su JTO regioninėmis komisijomis (toliau JTO Komisijos) ir kitomis joms priskirtomis institucijomis, ieškoti bendrų priemonių, mažinančių pasaulio šalyse kelių eismo įvykiuose sužeistųjų ir žuvusiųjų skaičių. Teigiama, kad JTO, atsižvelgdama į globalią kelių eismo saugumo problemą, sukūrė JTO priklausančių pasaulio šalių kelių eismo saugumo užtikrinimo sandraugą, kurios nariai, bendradarbiaudami tarpusavyje ir keisdami gerą patirtimi, kelių eismo saugumo problemą pradėjo spręsti globaliu mastu. Akcentuojama, kad siekiant efektyviai išspręsti saugumo keliuose problemą, buvo renkami JTO šalių narių statistiniai duomenys apie kelių eismo įvykius bei juose žuvusius ir sužeistus asmenis, o taip pat visuotinai analizuojamos pagrindinės šių nelaimių priežastys. Nurodoma, kad JTO kompetentingos institucijos, naudodamiesi surinkta ir išanalizuota informacija, kūrė atitinkamas programas ir rezoliucijas, pateikdami JTO šalims narėms praktinius jų įgyvendinimo būdus bei priemones¹⁵⁴. Pasak Rusijos Federacijos Federalinės Tarybos pirmininko ir NVS šalių narių Tarpparlamentinės Tarybos pirmininko S. M. Mironovo, daugeliui pasaulio šalių, taikant JTO siūlomas programas ir rezoliucijas, pavyko ženkliai sumažinti keliuose sužeistųjų ir žuvusiųjų skaičių. Pastebėta, kad, nors NVS šalyse kelių eismo nelaimėse sužeistų ir žuvusių žmonių sumažėjo, tačiau, lyginant su kitomis pasaulio šalimis, šie skaičiai išlieka vis dar dideli¹⁵⁵. (žr. 5 priedas)

Anot Ekaterinos Schebkovos, besiremiančios JT Europos ekonominės komisijos NVS šalių 2000 – 2010 m. vienam milijonui šalies gyventojų tenkančio žuvusiųjų skaičiaus statistiniais duomenimis, nuo 2000 m. iki 2005 m. tarp visų tuo metu NVS priklausiusių 12 valstybių¹⁵⁶ Rusijos Federacija pirmavo pagal žuvusiųjų skaičių jos šalies keliuose. Teigiama, kad 2000 m. vienam milijonui federacijos gyventojų tenkantis žuvusiųjų keliuose skaičius buvo 202 žmonės, o nuo 2000 m. iki 2003 m. minėtas rodiklis tik augo ir pasiekė aukščiausią tašką visu 2000 – 2010 m. analizuojamu laikotarpiu, t.y. 248 žuvusiųjų vienam milijonui šalies gyventojų. Pastebėta, kad, nors Rusijoje nuo 2004 m. federacijos keliuose žuvusiųjų skaičius sumažėjo iki 240 žuvusiųjų, tenkančių vienam milijonui šalies gyventojų, tačiau Rusijos Federacija iki 2006 m. pagal minėtą rodiklį pirmavo tarp

¹⁵³ Миронов С. М. // *Международный конгресс Безопасность на дорогах ради безопасности жизни*, < <http://www.road-safety.ru/history/first/meeting/mironov/> > [žiūrėta 2013-12-17]

¹⁵⁴ Организация Объединенных наций. Генеральная Ассамблея Резолюция „62/244. Повышения безопасности дорожного движения во всем мире, 2008, < <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/docs/A-RES-62-244r.pdf> > [žiūrėta 2013-12-18]

¹⁵⁵ Ten pat, kur 153.

¹⁵⁶ 2000 – 2001 m. ir 2004 – 2005 m. Turkmėnija, o 2002 m. Tadžikija JT Europos ekonominei komisijai minėtais metais nepateikė duomenų apie kelių eismo įvykiuose žuvusius žmones.

visų NVS šalių. Pažymima, kad 2006 – 2008 m. pagal žuvusiųjų skaičių vienam milijonui šalies gyventojų Rusijos Federaciją (2006 m. – 235 žuvusieji/1 mln. gyventojų; 2007 m. – 238 žuvusieji/1 mln. gyventojų; 2008 m. – 210 žuvusiųjų/1 mln. gyventojų) aplenkė Kazachstanas (2006 m. – 280 žuvusiųjų/1 mln. gyventojų; 2007 m. – 283 žuvusieji/1 mln. gyventojų; 2008 m. – 212 žuvusiųjų/1 mln. gyventojų) ir Kirgizija (2006 m. – 202 žuvusieji/1 mln. gyventojų; 2007 m. – 243 žuvusieji/1 mln. gyventojų; 2008 m. – 215 žuvusiųjų/1 mln. gyventojų). Nurodoma, kad 2009 m. NVS šalyse¹⁵⁷ kelių nelaimėse žuvusiųjų skaičius sumažėjo, tačiau aukščiau minėtos šalys liko valstybėmis lyderėmis pagal kelių eismo įvykiuose žuvusiųjų skaičių, tenkantį 1 mln. šalies gyventojų. Teigiama, kad NVS šalyse 2010 m. lyginant su 2009 m. vienam milijonui gyventojų tenkantis kelių eismo įvykiuose žuvusiųjų skaičius sumažėjo, tačiau jis vis dar išlieka labai didelis. Pažymima, kad lyginant 2000 m. ir 2010 m. kelių eismo įvykiuose žuvusiųjų statistinius duomenis pastebėta, kad Rusijoje per minėtą laikotarpį kelių eismo nelaimėse žuvusiųjų skaičius sumažėjo apie 7 %, o Kirgizijoje padidėjo net 33 % ir Kazachstane padidėjo apie 23 %. Pabrėžiama, kad per visą analizuojamą 2000 – 2010 m. periodą¹⁵⁸ mažiausiai kelių eismo nelaimėse žmonių žuvo Tadžikijoje¹⁵⁹, kur kelių eismo įvykiuose žuvusių žmonių skaičius tolygiai augo ar mažėjo per visą nurodytą laikotarpį, neviršijant 70 žuvusiųjų, tenkančių 1 mln. valstybės gyventojų. Pažymima, kad šis skaičius, pagal pateiktus statistinius rodiklius, buvo užfiksuotas tik 2005 m.¹⁶⁰, tuo tarpu mažiausias vienam milijonui gyventojų tenkantis žuvusiųjų skaičius – 54 buvo užfiksuotas 2010 m.. Akcentuojama, kad per visą 2000 – 2010 m. laikotarpį, Tadžikijoje kelių eismo nelaimėse žuvusiųjų skaičius sumažėjo daugiau nei 15 %¹⁶¹. (žr. 5 priedas)

Vadovaujantis Rusijos Federacijos Federalinės Tarybos Federalinio Susirinkimo duomenimis, teigiama, kad vieną svarbiausių tiek NVS šalių narių, tiek kitų pasaulio šalių kelių eismo saugumo užtikrinimo ir avaringumo mažinimo problemą būtina spręsti ne tik nacionaliniu, bet ir tarptautiniu mastu. Pažymima, kad Rusijos Federalinės Tarybos ir NVS šalių Tarparlamentinės asamblėjos nutarimu, nuo 2007 m. Sankt-Peterburge buvo surengti 4 tarptautiniai kongresai tema „Saugumas keliuose dėl gyvybės išsaugojimo“. Pabrėžiama, kad minėtuose kongresuose dalyvavo NVS šalių valstybės valdžios organai, parlamentarai, NVS šalių narių atitinkamų institucijų vadovai, atsakingi už saugumą keliuose, tarptautinių transporto organizacijų atstovai, švietimo ir mokslo bei įvairių mokslinius tyrimus atliekančių institucijų atstovai. Akcentuojama, kad kongresų NVS šalių narių

¹⁵⁷ 2010 m. Turkmėnija, JT Europos ekonominei komisijai nepateikė duomenų apie kelių eismo įvykiuose žuvusius žmones, o Gruzija 2009 m. oficialiai išstojo iš NVS.

¹⁵⁸ 2000 – 2001 m., 2004 – 2005 m., 2008 – 2010 m. Turkmėnija; 2002 m., 2006 m. ir 2008 m. Tadžikija bei 2010 m. Baltarusija, JT Europos ekonominei komisijai nepateikė duomenų apie kelių eismo įvykiuose žuvusius žmones

¹⁵⁹ 2002 m., 2006 m. ir 2008 m. Tadžikija JT Europos ekonominei komisijai nepateikė duomenų apie kelių eismo įvykiuose žuvusius žmones

¹⁶⁰ 2005 m. Armėnija, JT Europos ekonominei komisijai nepateikė duomenų apie kelių eismo įvykiuose žuvusius žmones

¹⁶¹ Европейская комиссия ООН // Щербакова Е., „Число погибших в ДТП в странах СНГ составляет от 54 до 187 в расчете на миллион человек, от 133 до 340 на 1000 ДТП“, Демоскоп Weekly, № 527 – 528, 2012.

dalyviai bendradarbiaudami tarpusavyje ir dalindamiesi praktine kelių eismo saugumo užtikrinimo patirtimi priima bendrus žūčių keliuose mažinimo ir eismo saugumo užtikrinimo sprendimus. Nurodoma, kad bendra NVS šalių narių veikla padeda tobulinti nacionalinius įstatymus ir gerinti praktinę atitinkamų organizacijų veiklą kelių eismo saugumo užtikrinimo srityje. Pažymima, kad visi minėto pirmojo kongreso dalyviai, siekdami skleisti gerą patirtį, kiekvienais metais organizuoja tarptautinius forumus ir kitas bendras prevencines veiklas, susijusias su saugumo keliuose užtikrinimu¹⁶².

Anot Boriso Karimovo Borisovičiaus ir Grigorijaus Merzajanc Jurjevičiaus, NVS šalys narės, norėdamos efektyviau bendradarbiauti, užtikrinant kelių eismo saugumą ir mažinant avaringumą keliuose, 1992 m. gruodžio 11 d. sukūrė Tarpvalstybinę instituciją – Kelininkų Tarpvalstybinę tarybą (1998 m. rugsėjo 11 d. pavadinimas pakeistas į Kelininkų Tarpvyriausybines tarybą (toliau KTT)). Nurodoma, kad KTT yra viena pirmųjų NVS šalių narių bendradarbiavimo ir bendrai priimamų sprendimų transporto sektoriaus srityje institucijų, sukurtų produktyvaus mokslinio ir techninio potencialo panaudojimo užtikrinimui bendram kelių ūkiui¹⁶³. Pažymima, kad KTT koordinuoja NVS šalių narių kelininkų administracinių vienetų veiklą, taip efektyviai plėsdama ir modernizuodama bendrą automobilių kelių tinklą tarp NVS valstybių narių. Pabrėžiama, kad KTT yra vieningos transporto sistemos elementas, užtikrinantis sėkmingą ekonominę integraciją per susisiekimo barjerų tarp NVS šalių narių bei Europos ir Azijos valstybių šalinimą. Akcentuojama, kad KTT norėdama pasiekti aukščiau minėtus tikslus vykdo atitinkamas veiklas: suvienodina kelio pralaidumą ir eismo saugumą reglamentuojančias normas; siekdama ekonominės naudos iš susisiekimo tarp Rytų ir Vakarų, sukuria tarptautinius koridorius ir panaudoja palankius NVS valstybių geografinius išsidėstymus; priima bendrus kelio dangos ir tiltų konstrukcijų standartus, taip užtikrindama efektyvų tiek lengvųjų, tiek krovinių transporto priemonių eismą visuose NVS šalių narių keliuose; rengia visų lygių specialistus, taip koordinuodama transporto sektoriaus veiklą; koordinuoja kelių ūkį kurdama teisės aktų projektus; plėtoja mokslinį – techninį potencialą, sukurtą NVS šalyse ir kt..

Pasak Rusijos Federacijos Federalinės Tarybos pirmininko ir NVS šalių narių Tarpparlamentinės Tarybos pirmininko S. M. Mironovo, NVS šalyse narėse kelių eismo saugumo problemai spręsti skiriama nemažai dėmesio, teisinio reguliavimo galutinių sprendimų teisę paliekant pačioms NVS šalims narėms, tame tarpe ir Rusijos Federacijai¹⁶⁴.

¹⁶² Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, Аналитический доклад К четвертому Международному конгрессу „Безопасность на дорогах ради безопасности жизни“, 2012, с.5 – 9.

< http://www.budgetrf.ru/Publications/Magazines/VestnikSF/2012/26_469/VSF_NEW_26_469.pdf > [žiūrėta 2013-12-27]

¹⁶³ Каримов Б. Б. и Мирзаянц Г. Ю., „Совет Дорожников СНГ“,

< <http://www.credo-dialogue.com/getattachment/1f413fe6-bccf-4ab3-b302-fe05ef71cf3e/Sovet-dorozhnikov-SNG.aspx> > [žiūrėta 2013-12-28]

¹⁶⁴ Ten pat, kur 153

1.5. NVS valstybės – Rusijos Federacijos avaringai – pavojingų kelio atkarpų/„juodųjų dėmių“ ir kelių eismo įvykių problemos sprendimas šalies keliuose

1.5.1. Avaringai – pavojingų kelio atkarpų apibūdinimas bei jų nustatymo metodika Rusijos Federacijoje

Remiantis Rusijos Federacijos transporto ministerijos Federalinės kelių agentūros „Rusijos automobilių keliai“¹⁶⁵ (rus. „Rosavtodor“ (toliau „Rosavtodor“)) 2000 m. kovo 30 d. priimtomis „Metodinėmis rekomendacijomis dėl priemonių, užtikrinančių saugų eismą kelių atkarpose, kuriose dažniausiai įvyksta kelių eismo įvykiai“ (toliau Metodinės rekomendacijos), teigiama, kad Rusijoje, taip vadinama „juodoji dėmė“ apibūdinama, kaip avaringai – pavojinga kelio atkarpa, neturinti vieno ir visuotinai pripažinto apibrėžimo, nes ji yra nustatoma taikant skirtingus skaičiavimo rodiklius. Pastebėta, kad Rusijos Federacijoje avaringai – pavojingą kelio atkarpą tiesiog galima apibūdinti, kaip vietą, kurioje įvykusio kelių eismo įvykio (rus. ДТП¹⁶⁶) metu žuvo ar buvo sužaloti žmonės. Akcentuojama, kad Rusijoje nustatant avaringai – pavojingą kelio atkarpą, visų pirma būtina atsižvelgti į šalies kelių klasifikaciją, priklausomai nuo jų reikšmės¹⁶⁷.

Vadovaujantis Rusijos Federacijos 2007 m. lapkričio 8 d. priimto federalinio įstatymo „Dėl automobilių kelių ir dėl automobilių kelių veiklos Rusijos Federacijoje bei tam tikrų Rusijos Federacijos teisės aktų pakeitimų“ (toliau Federalinis automobilių kelių ir jų veiklos įstatymas), kurio aktuali redakcija įsigaliojo nuo 2014 m. vasario 2 d., 5 straipsniu, nurodoma, kad Rusijoje automobilių keliai, pagal reikšmę, klasifikuojami į federalinės reikšmės kelius, regionalinės reikšmės kelius, vietinės reikšmės kelius ir privačius kelius¹⁶⁸. Pasak Valentino Jumaševičiaus Barisovo ir kt., Rusijos Federacijos federalinės reikšmės keliai, pagal paskirtį, taip pat skirstomi į magistralinius federalinius kelius ir kitus federalinius kelius. Akcentuojama, kad magistraliniai federaliniai keliai yra skirti tarptautiniam automobilių kelių susisiekimui bei susisiekimui šalyje, jungiant Rusijos Federacijos sostinę (Maskvą) su Rusijos Federacijos nepriklausomų valstybių sostinėmis ir su kraštu, regionų administracinių vienetų centrais. Kiti federaliniai keliai yra skirti susisiekimui šalyje, jungiant Rusijos Federacijos respublikų sostines bei administracinių vienetų kraštus, regionus bei miestus su

¹⁶⁵ Федеральное дорожное агентство Министерства транспорта Российской Федерации (Росавтодор)

¹⁶⁶ ДТП – Дорожно-транспортное происшествие

¹⁶⁷ Российское дорожное агентство Росавтодор, „Методические рекомендации по назначению мероприятий для повышения безопасности движения на участках концентрации дорожно-транспортных происшествий“, Глава II, Утверждены Распоряжением Российского Дорожного Агентства Росавтодор 30.03.2000, № 65-р < <http://norm-load.ru/SNiP/Data1/7/7709/index.htm> > [žiūrėta 2014-01-18]

¹⁶⁸ Федеральный закон от 08.11.2007 N 257-ФЗ (ред. от 03.02.2014) „Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации“, статья 5.

< http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_158448/ > [žiūrėta 2014-01-18]

artimiausiais autonominiais administracinių vienetų centrais ¹⁶⁹. Anot Valentino Silianovo Vasiljevičiaus ir Eduardo Domke Radionavičiaus, regionalinės reikšmės keliai, tai keliai, priklausantys tam tikram Federacijos regionui (respublikai, kraštui, apskrčiai) ir užtikrinantys susisiekimą tarp to regiono (respublikos, krašto, apskrities) miestų, administracinių vienetų centrų bei atskirų stambesnių gyvenviečių ir pan. ¹⁷⁰. Remiantis Rusijos Federacijos Federalinio automobilių kelių ir jų veiklos įstatymo 5 straipsnio 8 dalimi, pastebėta, kad vietinės reikšmės keliai, vadinami keliai, kurie skirti vietiniam susisiekimui tarp atskirų mažesnių gyvenviečių ¹⁷¹. Vadovaujantis Rusijos Federacijos Federalinio automobilių kelių ir jų veiklos įstatymo 5 straipsnio 12 dalimi, teigiama, kad Rusijos Federacijos privačiais keliais yra laikomi keliai, kurie priklauso fiziniams, privatesiems juridiniams ir viešiesiems juridiniams asmenims bei skirti jų susisiekimo poreikiams tenkinimui. Nurodoma, kad susisiekimas privačiais keliais plačiai visuomenei gali būti ribojamas ¹⁷².

Remiantis Rusijos Federacijos Federalinio automobilių kelių ir jų veiklos įstatymo 5 straipsnio 2 dalimi, pastebėta, kad aukščiau minėti keliai Rusijoje dar skirstomi į bendro naudojimo kelius ir ne bendro naudojimo kelius ¹⁷³. Vadovaujantis Federacijos Federalinio automobilių kelių ir jų veiklos įstatymo 5 straipsnio 4 dalimi, nurodoma, kad bendro naudojimo keliai skirti visiems jų naudotojams ¹⁷⁴, tuo tarpu, remiantis minėto įstatymo 5 straipsnio 3 dalimi, pažymima, kad ne bendro naudojimo keliais, gali naudotis tik Rusijos Federacijos vyriausybės ir Rusijos Federacijos subjektų vyriausybių įstatymais apibrėžti šių kelių naudotojai, kurie taip pat atsako už šių kelių apskaitą, priežiūrą ir kt. ¹⁷⁵.

Remiantis Rusijos Federacijos subjekto Kabarginų-Balkanų Respublikos transporto, ryšių ir kelių ūkio ministerijos oficialioje internetinėje svetainėje pateiktais duomenimis, nurodoma, kad Rusijos Federacijos viso kelių tinklo struktūros ilgis siekia 1145 tūkst. km ¹⁷⁶. Vadovaujantis „Rosavtodor“ vadovo pavaduotojo Ivanokentijaus Alafinovo Sergejevičiaus duomenimis, pastebėta, kad Rusijos Federacijos bendro naudojimo federalinės reikšmės keliai sudaro 50,8 tūkst. km, bendro

¹⁶⁹ Союз дорожного научно-исследовательского института Министерства строительства (СоюзДорНИИ Минстрой) канд. техн. наук В.М. Юмашев, О.Н. Яковлев и др., „Автомобильные дороги СНиП 2.05.02-85“, 2004, < <http://docload.ru/Basesdoc/1/1953/index.htm> > [žiūrėta 2014-01-18]

¹⁷⁰ Силянов В.В., Домке Э.Р., *Транспортно-эксплуатационные качества автомобильных дорог и городских улиц*, Москва: Издательский центр Академия, 2008, 2-е изд., с. 4 – 7

¹⁷¹ Ten pat, kur 168, статья 5 часть 8.

¹⁷² Ten pat, статья 5 часть 12.

¹⁷³ Ten pat, 168, статья 5 часть 2.

¹⁷⁴ Ten pat, статья 5 часть 4.

¹⁷⁵ Ten pat, статья 5 часть 3.

¹⁷⁶ Министерство транспорта, связи и дорожного хозяйства Кабардино-Балканской Республики, < http://www.mintranskbr.ru/klassifikaziy_avtodorog.html > [žiūrėta 2014-01-18]

naudojimo regionalinės reikšmės keliai siekia 280,1 tūkst. km, o bendro naudojimo vietinės reikšmės – 494,7 tūkst. km¹⁷⁷

Remiantis Rusijos Federacijos Metodinėmis rekomendacijomis, pastebėta, kad avaringai – pavojingos kelio atkarpos šalyje yra nustatomos tik Rusijos Federacijos bendro naudojimo federalinės, regionalinės ir vietinės reikšmės keliuose, priklausomai nuo šiems keliams priskirtų kategorijų. Akcentuojama, kad siekiant nustatyti avaringai – pavojingą kelio atkarpą Rusijos Federacijos keliuose būtina žinoti atitinkamų kelių atkarpų ilgį bei įvykusių kelių eismo įvykių skaičių juose, o taip pat ir transporto priemonių eismo intensyvumą per parą¹⁷⁸. (žr. 6 priedas)

Remiantis Rusijos Federacijos Sverdlovsko apskrities Valstybinės kelių eismo saugumo inspekcijos padalinio prie centrinės Rusijos Federacijos vidaus reikalų ministerijos (rus. UGIBDD GU MVD Rusijos¹⁷⁹) duomenimis, pabrėžiama, kad nuo 1996 m. po kiekvieno kelių eismo įvykio Rusijos Federacijos policijos pareigūnai pildo „Kelių eismo įvykių ataskaitos korteles“, kurių duomenys, naudojantis kompiuterine sistema, yra suvedami į informacinį Valstybinį kelių eismo saugumo inspekcijos prie Rusijos Federacijos vidaus reikalų ministerijos ((rus. GIBDD MVD Rusijos¹⁸⁰) toliau GIBDD MVD Rusijos) duomenų centrą tolimesniam jų apdorojimui ir analizei¹⁸¹. Vadovaujantis GIBDD MVD Rusijos duomenimis, nurodoma, kad įvykusių kelių eismo įvykių ir kelių eismo intensyvumo statistinius duomenis renka ir analizuoja Rusijos vidaus reikalų ministerijos Mokslinis kelių eismo saugumo tyrimo centras (rus. NIC PBDD MVD Rusijos¹⁸²)¹⁸³. Remiantis Metodinėmis rekomendacijomis, teigiama, kad naudojantis policijos pareigūnų surinktais duomenimis yra nustatomos avaringai – pavojingos kelio atkarpos arba taip vadinamos „juodosios dėmės“. Pastebėta, kad avaringai – pavojingos kelių atkarpos Rusijos Federacijos keliuose identifikuojamos taikant žemiau pateiktą (3) skaičiavimo metodiką, kuri vadovaujasi specialiaisiais inžinieriniais skaičiavimais bei tam pritaikytomis kompiuterinėmis programomis. Teigiama, kad atliekant inžinierinius, įvykusių kelių eismo įvykių skaičiavimus, ir jų pagalba nustatant avaringai – pavojingas kelio atkarpas, būtina turėti pilną, tikslią (metro tikslumo) informaciją: tikslų įvykusio kelių eismo įvykio adresą, stebimo kelio vidutinį metinį paros eismo intensyvumą bei kelio ruožo faktinį atstumą tarp stulpų, nurodančių kilometrus kelyje.

¹⁷⁷ Заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Алафинов И. С., Круглый стол „Дорожные фонды в Российской Федерации. Эффективные механизмы развития дорожного хозяйства“, 3 Международная специализированная выставка - форум „Дорога“, 2012.

¹⁷⁸ Ten pat, kur 167, Общие положения.

¹⁷⁹ Управление государственной инспекции безопасности дорожного движения Главного управления Министерства внутренних дел России (УГИБДД ГУ МВД России)

¹⁸⁰ Государственная инспекция безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел (ГИБДД МВД) России

¹⁸¹ УГИБДД ГУ МВД России по Свердловской области, < <http://www.u-gai.ru/refs/rules/ShowDoc.php?doc=20> > [žiūrėta 2013-01-18]

¹⁸² Научно – исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел (НИЦ РБДД МВД) России

¹⁸³ Госавтоинспекция МВД России, < <http://www.gibdd.ru/struct/nic/> > [žiūrėta 2013-01-18]

Vadovaujantis Rusijos Federacijos Metodinėmis rekomendacijomis, pabrėžiama, kad Rusijos Federacijos keliuose skaičiuojant avaringai – pavojingas kelio atkarpa esant eismo intensyvumui nuo 3 000 transporto priemonių per parą ir nagrinėjant Ia, Iб, IB, II ir III kategorijos kelius, imamas minimalus 3 metų laikotarpis, tuo tarpu, esant tam pačiam eismo intensyvumui ir nagrinėjant IV ir V kategorijos kelius, imamas 5 metų laikotarpis¹⁸⁴.

Nurodoma, kad avaringai – pavojingos kelio atkarpos Rusijos Federacijos keliuose identifikuojamos skaičiuojant santykinį avaringumo koeficientą – Z (kelių eismo įvykių skaičius, 1 mln. transporto priemonių/km.) pagal žemiau pateiktą (3) formulę, vadovaujantis standartiniais avaringumo rodikliais:

$$Z = \frac{n \cdot 10^6}{N \cdot L \cdot m \cdot 365} \quad (3)$$

Čia: n – stebimo kelio ruožo absoliutus kelių eismo įvykių skaičius, per ataskaitinį laikotarpį;

N – vidutinis metinis paros eismo intensyvumas, (transporto priemonių skaičius per parą);

L – stebimo kelio ruožo ilgis (km);

m – stebimo laikotarpio metai: Ia, Iб, IB, II ir III kategorijos keliams – 3 metai; IV – V kategorijos keliams – 5 metai.

Teigiama, kad Rusijoje, siekiant tam tikrą kelio atkarpą pripažinti avaringai – pavojinga, skaičiuojamas santykinis avaringumo koeficientas (Z) turi būti ne mažesnis kaip 0,3.

Pažymima, kad taikant avaringai – pavojingų kelio atkarpų skaičiavimo metodiką, kuri yra pateikta minėtose Metodinėse rekomendacijose, kai eismo intensyvumas nesiekia 3 000 transporto priemonių per parą, naudojami kritiniai avaringumo rodikliai, kurie pateikti lentelėje. Nurodoma, kad Rusijos Federacijoje avaringai – pavojingoms kelio atkarpoms priskiriamas kelio ruožas, kuriame įvykusių eismo įvykių koncentracija susideda iš vidutinio kelių eismo įvykių skaičiaus 1 km ir kritinio avaringumo koeficiento, kurio reikšmė turi būti nemažesnė už lentelėje nurodytą reikšmę, taikant vidutinį metinį paros kelių eismo intensyvumą VI ir V kategorijos keliams. Pastebėta, kad 1 km ilgio kelio ruože, per ataskaitinį laikotarpį, įvykęs vienas kelių eismo įvykis, dar neleidžia analizuojamą kelio ruožą priskirti avaringai – pavojingai kelio atkarpai.

¹⁸⁴ Ten pat, kur 167.

Lentelė. Rusijos Federacijos avaringai – pavojingo kelio ruožo nustatymas, kai eismo intensyvumas yra mažesnis nei 3 000 transporto priemonių per parą.

Eismo intensyvumas transporto priemonių skaičius per parą	Minimalus kelių eismo įvykių skaičius vnt., 1 km kelio ruože per metus	
	Kritinis avaringumo koeficientas Ne gyvenvietės teritorijoje	Kritinis avaringumo koeficientas Gyvenvietės teritorijoje
Mažiau nei 1 000	0,28	0,38
1 000 – 1 200	0,29	0,42
1 200 – 1 400	0,30	0,53
1 400 – 1 600	0,32	0,60
1 600 – 1 800	0,34	0,64
1 800 – 2 000	0,36	0,72
2 000 – 2 200	0,39	0,85
2 200 – 2 400	0,43	0,90
2 400 – 2 600	0,46	0,94
2 600 – 2 800	0,50	1,00
2 800 – 3 000	0,54	1,20
3 000 – 3 200	0,60	1,25

Šaltinis: parengta autorės, remiantis „Rosavtodor“ duomenimis¹⁸⁵

Teigiama, kad 1 km ilgio identifikuojamas, kaip avaringai – pavojingos kelio atkarpos, ribojančios tiek gyvenvietės, tiek ne gyvenvietės teritorijas, santykinis avaringumo koeficientas (γ), skaičiuojamas kiekvienai teritorijai atskirai, pagal nurodytą (4) formulę:

$$\gamma = \frac{n_i}{3 \cdot l_i} \quad (4)$$

Čia: n_i – kelių eismo įvykių skaičius, įvykęs stebimame kelio ruože, per ataskaitinį laikotarpį vnt.;

l_i – stebimo kelio ruožo ilgis (km).

Pabrėžiama, kad stebimo kelio atkarpoje, kurioje įvyko daugiau nei 1 kelių eismo įvykis, taikant lentelėje nurodytą vidutinį metinį paros eismo intensyvumą, apskaičiuotas avaringumo koeficientas yra didesnis arba lygus už minėtoje lentelėje pateiktus kritinius eismo įvykių koeficientus, tai tokia kelio atkarpa Rusijos Federacijos keliuose yra nustatoma, kaip avaringai – pavojinga¹⁸⁶.

Apibendrinant galima teigti, kad Rusijos Federacijoje, siekiant nustatyti avaringai – pavojingas kelio atkarpas, yra būtina jas tiksliai identifiukuoti ir tik tuomet pasirinkti tinkamą skaičiavimo metodą.

¹⁸⁵ Ten pat, kur 167.

¹⁸⁶ Ten pat, kur 167.

1.5.2. Kelių eismo įvykių ir avaringai – pavojingų kelio atkarpų atsiradimo priežastys bei prevencinių priemonių taikymas Rusijos Federacijoje

Remiantis Rusijos Federacijos Orenburgo srities Federalinės įstaigos Krizių valdymo centro prie Ekstremalių situacijų ministerijos¹⁸⁷ vadovo Aleksandro Melnikovo Sergejevičiaus duomenimis, teigiama, kad Rusijos Federacijoje avaringai – pavojingos kelio atkarpos atsiranda dėl žmogiškojo faktoriaus: vairavimo kultūros stokos bei pėsčiųjų ir vairuotojų kelių eismo taisyklių nesilaikymo, pvz. leistino greičio viršijimo, vairavimo apsvaigus nuo alkoholio ar kitų psichotropinių medžiagų; blogai išplėtotos kelių infrastruktūros t.y. netinkamo kelių tiesimo, rekonstravimo bei jų priežiūros, eismo saugumą užtikrinančių priemonių trūkumo, pvz. šviesoforų pėsčiųjų perėjose nebuvimo, didelio eismo intensyvumo, transporto spūsčių; prasto kelio matomumo bei nepalankių meteorologinių sąlygų: lietaus, sniego ir kitų gamtinių reiškinių¹⁸⁸.

Vadovaujantis GIBDD MVD Rusijos pateikta informacija, pastebėta, kad Rusijos Federacijos Vyriausybė, siekdama pašalinti kelių eismo įvykių atsiradimo priežastis bei sumažinti avaringai – pavojingų kelio atkarpų, juose sužeistų ar žuvusių žmonių skaičių, sukūrė pirmą Federalinę kelių eismo saugumo gerinimo 2006 – 2012 m. programą (toliau 2006 – 2012 m. programa). Minėtos programos tikslas buvo iki 2012 m. Rusijos Federacijoje sumažinti kelių eismo įvykiuose žuvusių žmonių skaičių 25 %, t.y. 8 626 žuvusiais. Pabrėžiama, kad siekiant įgyvendinti užsibrėžtą tikslą buvo remiamasi 2004 m. duomenimis, kuomet kelių eismo įvykiuose žuvo 34 506 žmonės¹⁸⁹. Vadovaujantis Rusijos Federacijos 2006 – 2012 m. programa, nurodoma, kad nuo 1997 iki 2004 metų kelių eismo įvykiuose žuvusių žmonių skaičius išaugo 28,7 %, tai rodo kritinę Rusijos Federacijos kelių avaringumo būklę¹⁹⁰. Atsižvelgiant į Rusijos Federacijos Vyriausybės pateiktą informaciją, pabrėžiama, kad siekiant užtikrinti kelių eismo įvykiuose nukentėjusių ir žuvusių žmonių skaičiaus mažėjimą, 2006 – 2012 m. minėta programa buvo pratęsta iki 2020 m.. Pastebėta, kad per septynerius 2006 – 2012 m. programos įgyvendinimo metus, Rusijai nepavyko pasiekti užsibrėžto tikslo – 25 % sumažinti žuvusių kelių eismo įvykiuose žmonių skaičių, šis rodiklis sumažėjo tik 23 %, t.y. 7 936 žuvusiais. Teigiama, kad kuriant naują „Federalinę kelių eismo saugumo gerinimo 2013 – 2020 m. programą“ (toliau 2013 – 2020 m. programa), buvo remiamasi 2010 m. duomenimis. Pabrėžiama, kad Rusijos Federacijoje 2010 m. kelių eismo įvykiuose žuvo 26 567 žmonės, kas paskatino iki 2020 m.

¹⁸⁷ Федеральное казенное учреждение Центр управления в кризисных ситуациях Главного управления Министерства по чрезвычайным ситуациям (ФКУ ЦУКС ГУ МЧС России)

¹⁸⁸ Начальник ФКУ „ЦУКС ГУ МЧС России по Оренбургской области“ подполковник внутренней службы Мельников А. С. „Оперативный ежедневный прогноз“, 2012, Официальный сайт муниципального образования Новоорский район Оренбургской области, < <http://www.neworsk56.ru/news&item=324> > [žiūrėta 2013-01-17]

¹⁸⁹ Ten pat, kur 183

¹⁹⁰ Правовой Интернет-портал „Гарант“. Постановление Правительства РФ от 20 февраля 2006 г. N 100 „О федеральной целевой программе „Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах“, глава I, < <http://base.garant.ru/189189/> > [žiūrėta 2013-01-20]

pratęsti anksčiau užsibrėžtą tikslą ir sumažinti kelių eismo įvykiuose žuvusiųjų skaičių 25 %, t.y. 6 642 žmonėmis.

Vadovaujantis 2013 – 2020 m. programa, pastebėta, kad Rusijos Federacijoje, atsižvelgiant į anksčiau išvardintus esminius avaringumą keliuose sukeliančius veiksnius, buvo įgyvendinta daugiau kaip 4 000 saugumą keliuose užtikrinančių prevencinių priemonių¹⁹¹.

Remiantis GIBDD MVD Rusijos pateiktais statistiniais 2004 – 2012 m. duomenimis, nurodoma, kad per minėtą laikotarpį bendrai šalyje įvyko 1 919 685 kelių eismo įvykiai, kuriuose žuvo 274 598 žmonės ir buvo sužeisti 2 391 286 asmenys. Nurodoma, kad viena iš pagrindinių kelių eismo įvykių bei avaringai – pavojingų kelio atkarpų atsiradimo priežasčių yra žmogiškasis faktorius, t.y. vairuotojų, pėsčiųjų bei dviratininkų daromi KET pažeidimai. Teigiama, kad Rusijos Federacijoje dėl vairuotojų kaltės nuo 2004 iki 2012 m. viso įvyko 1 602 344 kelių eismo įvykiai, kas sudaro apie 84 % visų kelių eismo įvykių, juose žuvo 227 481 kelių eismo dalyvis, kas sudaro apie 83 % visų žuvusiųjų, ir buvo sužeisti 2 107 652 asmenys, kas sudaro daugiau nei 88 % visų sužeistųjų. Akcentuojama, kad Rusijoje per minėtą laikotarpį dėl pėsčiųjų ir dviratininkų kaltės viso įvyko 356 198 kelių eismo nelaimės, kas sudaro apie 19 % visų kelių eismo nelaimių, kuriuose žuvo 58 610 žmonių, kas sudaro virš 21 % visų žuvusiųjų, ir buvo sužeisti 314 026 asmenys, kas sudaro virš 13 % visų sužeistųjų. (žr. 7 priedas)

Žmogiškasis faktorius: kelių eismo dalyvių dažniausiai daromi KET pažeidimai:

- *Kelių eismo įvykiai, įvykę dėl vairuotojų kaltės.* Vadovaujantis GIBDD MVD Rusijos pateikta informacija, nurodoma, kad Rusijos Federacijoje vairuotojai pažeidami KET, t.y. viršydami leistiną važiavimo greitį, išvažiuodami į priešingą eismo juostą, nepaisydami kelio ženklinimo ar šviesoforo signalų ir pan., dažnai sukelia kelių eismo įvykius, kas turi tiesioginės įtakos avaringai – pavojingų kelio atkarpų atsiradimui¹⁹². Remiantis Lietuvos 16 – osios jaunųjų mokslininkų konferencijos medžiaga pažymima, jog Rusijoje vis dėlto dažniausia vairuotojų daromas KET nusižengimas ir opiausias skaudžias nelaimes keliuose sukeliantis veiksnys yra vairavimas išgėrus¹⁹³. Vadovaujantis GIBDD MVD Rusijos 2004 – 2012 m. pateiktais statistiniais kelių eismo įvykių duomenimis, pabrėžiama, kad per minėtą laikotarpį nežymiai pakito neblaivių vairuotojų sukeltų kelių eismo įvykių skaičius. Akcentuojama, kad dėl neblaivių vairuotojų kaltės 2010 m. šalyje įvyko 11 845 kelių eismo įvykiai, kuriuose buvo sužeista 17 280 asmenų ir juose žuvo 1 954 žmonės, 2011 m. statistiniai duomenys rodo, jog 12 252 nelaimės kelyje sukėlė neblaivūs vairuotojai, kuriuose įvairaus sunkumo traumas patyrė 17 900 žmonių bei žuvo 2 108 kelių eismo dalyviai. Nustatyta, kad 2012 m. dėl

¹⁹¹ Распоряжение Правительства РФ от 27 октября 2012 г. № 1995-р „Концепция федеральной целевой программы „Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах“, II глава. *Российская Газета*. 2012, ЭЛ № ФС 77-50379.

¹⁹² Ten pat, kur 183

¹⁹³ Ten pat, kur 11, p. 57

neblaivių vairuotojų kaltės įvyko 12 843 kelių eismo įvykiai, kurių metu žuvo 2 103 žmonės ir buvo sužeisti 18 679 asmenys. (žr. 7 priedas). Remiantis Rusijos Federacijos 2010 m. liepos 23 d. priimtu bei 2010 m. rugpjūčio 6 d. įsigaliojusiu įstatymu „Dėl Federalinio įstatymo 19 straipsnio pakeitimo „Dėl kelių eismo saugumo“ ir atskirų Rusijos Federacijos teisės aktuose nuostatų panaikinimo“, pastebėta, kad stengiantis sumažinti kelių eismo įvykių skaičių, susidarančių dėl vairuotojų kaltės valdant transporto priemonę apsvaigus nuo alkoholio, nuo 2010 metų buvo sugriežtinta tvarka bei atsakomybė už transporto priemonės eksploatavimą išgėrus. Pabrėžiama, kad iki 2010 m. liepos 23 d. galiojęs leidimas vairuoti transporto priemonę turint leistiną alkoholio koncentraciją kraujyje – 0,3 promiles, buvo panaikintas ir įsigaliojo nauji minėto įstatymo pakeitimai, apriboję leistiną alkoholio kiekį kraujyje iki 0 promilių, t.y. Rusijoje buvo įvestas taip vadinamas „sausasis įstatymas“¹⁹⁴. Tačiau, anot Vladimiro Barševo „sausosio įstatymo“ įvedimas Rusijos Federacijoje nepasiteisino ir dėl netikslių bei iškraipytų alkotesterio parodymų sukėlė daugumos vairuotojų nepasitenkinimą, kas paskatino Rusijos Dūmą priimti šio įstatymo pataisas¹⁹⁵. Remiantis Rusijos Federacijos 2013 m. liepos 3 d. priimtu įstatymu „Dėl Rusijos Federacijos Administracinių teisės pažeidimų kodekso ir Federalinio įstatymo 28 straipsnio „Dėl kelių eismo saugumo“ pakeitimo“ nurodoma, kad Rusijoje 2013 m. rugsėjo 1 d. įsigaliojus minėtam įstatymui, vairuotojams buvo suteikta teisė vairuoti transporto priemonę turint leistiną alkoholio koncentraciją kraujyje – 0,16 promilių¹⁹⁶. Vadovaujantis Lietuvos 16 – osios jaunųjų mokslininkų konferencijos medžiaga pastebėta, kad Rusijos Federacijoje už minėto įstatymo pažeidimą yra taikoma Administracinė, o atskirais atvejais ir baudžiamoji atsakomybė¹⁹⁷. Anot Jurijaus Zubko, siekiant užtikrinti saugumą Rusijos Federacijos keliuose, buvo sugriežtinta atsakomybė už kelių eismo taisyklių pažeidimus bei ženkliai padidintos baudos, o taip pat ir atsakomybė už vairuotojų transporto priemonių eksploatavimą esant apsvaigusiems nuo alkoholio¹⁹⁸. Vadovaujantis Rusijos Federacijos 2001 m. gruodžio 20 d. priimto Administracinių teisės pažeidimų kodekso (toliau – RF АТПК), su pakeitimais galiojusiais iki 2013 m. rugsėjo 1 d., 12.8 straipsniu, nurodoma, kad už transporto priemonės valdymą vairuotojams vartojusiems alkoholį, grėسė teisių atėmimas nuo 1,5 iki 2 metų su pinigine nuobauda nuo 2 500 rublių iki 5 000 rublių (t.y. nuo 180 Lt iki

¹⁹⁴ Федеральный закон Российской Федерации от 23 июля 2010 г. N 169-ФЗ „О внесении изменения в статью 19 Федерального закона „О безопасности дорожного движения“ и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации“. *Российская Газета*. 2010. Федеральный выпуск № 5242

¹⁹⁵ Баршев В., „Депутаты и сенаторы выступают за возвращение на дороги четкого определения, кого считать пьяным“, *Российская Газета*, 2013 < <http://www.rg.ru/2013/02/14/promolle-site.html> > [žiūrėta 2013-11-16]

¹⁹⁶ Федеральный закон Российской Федерации от 23 июля 2013 г. N 196-ФЗ „О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и статью 28 Федерального закона „О безопасности дорожного движения““. *Российская Газета*. 2013, Федеральный выпуск № 6137

¹⁹⁷ Ten pat, kur 11, p. 57

¹⁹⁸ Зубко Ю., „Новые штрафы за нарушение ПДД вступили в силу“, *Российская Газета*, 2013, < <http://www.rg.ru/2013/09/01/tablica-site.html> > [žiūrėta 2013-11-16]

360 Lt¹⁹⁹), o už pakartotinį ši kelių eismo taisyklių pažeidimą – teisių atėmimas 3 metams su minėta pinigine nuobauda²⁰⁰. Remiantis RF ATPK 12.8 straipsniu, su naujaisiais nuo 2013 m. rugsėjo 1 d. įsigaliojusiais pakeitimais, pabrėžiama, kad vairuotojai už tokio pat pobūdžio taisyklių pažeidimą turės sumokėti baudą, siekiančią 30 000 rublių (t.y. 2 160 Lt²⁰¹), su teisės vairuoti transporto priemonę atėmimu nuo 1.5 iki 2 metų, o pažeidus pakartotinai – bauda sieks 50 000 rublių (t.y. 3 600 Lt²⁰²) ir vairuotojų teisės bus atimamos 3 metams²⁰³. Remiantis RF ATPK 32.6 straipsnio 4 dalimi, nurodoma, kad vairuotojai, kuriems buvo atimta teisė vairuoti transporto priemones, gali jas atsiimti tik pasibaigus vairuotojų teisės valdyti transporto priemones atėmimo terminui bei sumokėjus skirto dydžio piniginę baudą ir perlaikius teorijos egzaminą. Pabrėžiama, kad vairuotojams, kuriems teisė valdyti transporto priemones buvo atimta už vairavimą apsvaigus nuo alkoholio, be visų minėtų sąlygų papildomai privalo atlikti vairuotojų medicininę patikrą²⁰⁴. Vadovaujantis Rusijos Federacijos 1996 m. gegužės 24 d. priimto Baudžiamojo kodekso (toliau RF BK), su naujaisiais pakeitimais, įsigaliojusiais 2014 m. sausio 21 d., 264 straipsniu, nurodoma, kad neblaiviems vairuotojams, sukėlusiems kelių eismo įvyki, kurio metu buvo sunkiai sutrikdyta kito žmogaus sveikata arba kitam asmeniui mirus yra taikoma ir baudžiamoji atsakomybė. Pabrėžiama, kad neblaiviems vairuotojams, sukėlusiems kelių eismo įvyki, kurio metu buvo sunkiai sutrikdyta kito žmogaus sveikata, yra skiriami viešieji darbai iki 3 m. su teisės vairuoti transporto priemones atėmimu tam pačiam laikotarpiui arba nusižengę vairuotojai baudžiami laisvės atėmimu iki 4 m. su teisės vairuoti transporto priemones atėmimu iki 3 m.. Akcentuojama, jog neblaiviems vairuotojams, sukėlusiems kelių eismo įvyki, kuriame žuvo vienas ar keli žmonės, yra skiriami viešieji darbai iki 5 m. su teisės vairuoti transporto priemones atėmimu iki 3 m. arba skiriamas laisvės atėmimas iki 7 m. su teisės valdyti transporto priemones atėmimu iki 3 m.²⁰⁵.

Vadovaujantis Rusijos Federacijos 2002 m. balandžio 25 d. priimto Transporto priemonių savininkų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymo (toliau Privalomojo draudimo įstatymas), su naujaisiais pakeitimais įsigaliojusiais 2013 m. liepos 23 d., 2 straipsniu, nurodoma, kad visos Rusijoje naudojamos transporto priemonės turi būti apdraustos privalomuoju civilinės atsakomybės draudimu. Remiantis Privalomojo draudimo įstatymo 14 straipsniu, pabrėžiama, kad apsvaigusiems nuo alkoholio vairuotojams, sukėlusiems kelių eismo įvyki, privalomojo draudimo

¹⁹⁹ „Swedbank“, „Valiutų kursai“ < <https://ib.swedbank.lt/private/home/more/pricesrates/rates?language=LIT> > [žiūrėta 2014-01-29]

²⁰⁰ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ (редактирован от 23.07.2013) (с изменениями и дополнениями, вступающими в силу с 24.08.2013) статья 12.8.

²⁰¹ Ten pat, kur 199.

²⁰² Ten pat.

²⁰³ Ten pat, kur 200

²⁰⁴ Ten pat, kur 200, статья 32.6, часть 4.

²⁰⁵ Уголовный Кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. N 63-ФЗ (редактирован от 28.12.2013) (с изменениями и дополнениями, вступающими в силу с 21.01.2014), статья 264.

bendrovė neatligina eismo įvykio metu patirtos žalos, todėl nusižengę vairuotojai privalės patys atliginti trečių asmenų patirtą žalą²⁰⁶.

Remiantis Lietuvos 16 – osios jaunųjų mokslininkų konferencijos medžiaga, nurodoma, kad Rusijoje taip pat nemaža dalis kelių eismo įvykių, sukeltų vairuotojams nesilaikant kelių eismo taisyklėse nustatytos tvarkos, įvyksta dėl vairuotojų vairavimo kultūros stokos. Teigiama, kad Rusijos kelių eismo dalyvių vairavimo kultūra yra labai žemo lygio, tai lemia didžiulė gyventojų įvairovė. Akcentuojama, kad šalyje gyvena apie 140 skirtingų tautybių žmonių, skiriasi jų kultūrinės vertybės, gyvenimo būdas bei charakteris. Pastebėta, kad Rusijos Federacijoje dauguma vairuotojų mano esą pagrindiniai kelių eismo dalyviai, neprivalantys praleisti kitų transporto priemonių, net ir tuomet, kai dėl šios priežasties susidaro didelės transporto spūstys²⁰⁷.

- *Pėsčiųjų ir dviratininkų KET pažeidimai*. Remiantis Lietuvos 16 – osios jaunųjų mokslininkų konferencijos medžiaga, pastebėta, kad Rusijos Federacijoje avaringas situacijas keliuose dažnai sukelia kelių eismo taisyklės pažeidžiantys pėstieji²⁰⁸, o taip pat, vadovaujantis GIBDD MVD Rusijos pateiktais duomenimis, pabrėžiama, kad nemaža sukeltų kelių eismo įvykių dalis tenka ir KET pažeidžiantiems dviratininkams²⁰⁹. Kaip nurodyta Lietuvos 16 – osios jaunųjų mokslininkų konferencijos medžiagoje, pėsčiųjų sukeltuose kelių eismo įvykiuose žūsta ar susižaloja žmonės, dėl pėsčiųjų netinkamo elgesio, pvz. pereinant gatvę tam nepritaikytoje vietoje ar degant draudžiamam šviesoforo signalui, tamsiu paros metu nenaudojant atšvaitų ar kitų šviesą atspindinčių elementų²¹⁰. Remiantis GIBDD MVD Rusijos pateikta informacija, pastebėta, kad šalyje dviratininkų sukeltų kelių eismo nelaimių opiausia priežastis yra minėtų eismo dalyvių KET pažeidimai: važiuojamosios kelio dalies ar pėsčiųjų perėjos kirtimas, nenulipant nuo dviračio; dviračių vairavimas apsvaigus nuo alkoholio; tamsiu paros metu šviesą atspindinčių elementų nenaudojimas²¹¹. Vadovaujantis GIBDD MVD Rusijos pateiktais duomenimis, nurodoma, kad atsižvelgiant į bendrą Rusijos Federacijos kelių eismo nelaimių rūšių statistiką, dažniausiai pasitaikanti kelių eismo įvykių rūšis yra užvažiavimas ant pėsčiųjų: 2010 m. nustatyti 61 798 atvejai, 2011 m. nustatyti 58 755 atvejai bei 2012 m. nustatyti 56 469 atvejai²¹². Remiantis RF ATPK 12.29 straipsniu, akcentuojama, kad siekiant kontroliuoti pėsčiųjų ir kitų eismo dalyvių daromus KET nusižengimus bei taip mažinant kelių eismo nelaimių skaičių,

²⁰⁶ Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (редактирован от 23.07.2013) „Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств“, статья 2 и статья 14.

²⁰⁷ Ten pat, kur 11, p. 57.

²⁰⁸ Ten pat, p. 56

²⁰⁹ Ten pat, kur 183.

²¹⁰ Ten pat, kur 208

²¹¹ Ten pat, kur 183

²¹² Ten pat, „Статистика аварийности с наездами на пешеходов и её динамика“, < <http://www.gibdd.ru/stat/charts/> > [žiūrėta 2013-12-18].

šalyje už minėtus pažeidimus yra numatytos piniginės sankcijos, siekiančios nuo 500 rublių iki 1 500 rublių²¹³ (t.y. nuo 36 Lt iki 110 Lt²¹⁴).

Remiantis 2013 – 2020 m. programa nurodoma, kad Rusijoje, siekiant sumažinti kelių eismo įvykių, įvykstančių dėl kelių eismo dalyvių: vairuotojų, pėsčiųjų ir dviratininkų daromų KET pažeidimų, skaičių, daug dėmesio buvo skiriama šios problemos prevencijai, o ypač kelių eismo dalyvių vairavimo kultūrai bei visuomenės švietimui ir vaikų saugaus eismo įgūdžių ugdymui. Pabrėžiama, kad Rusijos Federacijoje vaikų saugaus eismo mokymui buvo įkurti 2 federaliniai bandomieji centrai „Vaikų automiestas“ ir 15 regioninių bandomųjų centrų „Vaikų automiestelis“. Teigiama, kad vykdant saugaus eismo prevenciją, bendrojo lavinimo mokyklose besimokantiems mokiniais bei jų mokytojams buvo išdalinta mokomoji metodinė literatūra, skirta saugaus eismo įgūdžių ugdymui ir vedamos atitinkamos prevencinės pamokos²¹⁵. Remiantis GIBDD MVD Rusijos pateikta informacija, pabrėžiama, kad 2006 – 2012 m. programos įgyvendinimo rėmuose, siekiant sumažinti kelių eismo įvykių skaičių bei užkirsti kelią eismo pažeidimams ir stiprinti eismo dalyvių drausmę, šalies keliuose buvo vykdomi reidai bei atliekamos specialios operacijos „Motociklininkas“, „Pėstysis“, „Saugos diržas“, „Autobusas“, „Girtas vairuotojas“, „Dėmesio, vaikai!“, „Dėmesio, pėstieji!“, o viešojo transporto sustojimo stotelėse buvo platinami informaciniai lankstinukai eismo saugumo keliuose užtikrinimo tema²¹⁶. Vadovaujantis 2006 – 2012 m. programa, nurodoma, kad bendradarbiaujant religinėms ir socialinėms struktūroms, buvo įgyvendintos socialinės ir reklaminės akcijos „Būk labiau matomas, pakelk ranką – pereik saugiai“, „Mandagus vairuotojas“, „Zebras“, „Šviesoforas“ ir daug kitų ne ką mažiau reikšmingų renginių²¹⁷.

Blogai išplėtoti kelių infrastruktūra:

- *Netinkamas kelių tiesimas, rekonstravimas bei jų priežiūra.* Kaip nurodo Rusijos Federacijos teisinė internetinė svetainė „Garant“, statistiškai šalyje kas 5 – ta kelių eismo nelaimė įvyksta dėl blogai išplėtos kelių ir gatvių infrastruktūros²¹⁸. Remiantis GIBDD MVD Rusijos 2004 – 2012 m. statistiniais kelių eismo įvykių duomenimis, nurodoma, kad dėl netinkamai išplėtos kelių ir gatvių infrastruktūros, per minėtą laikotarpį, šalyje įvyko apie 399 530 kelių eismo įvykių, kas sudaro apie 21 % visų įvykusių kelių eismo nelaimių. Pastebėta, kad šiuose eismo įvykiuose nuo 2004 iki 2012 m. žuvo apie 62 181 žmogus ir buvo sužeisti apie 496 436 asmenys. (žr.7 priedas) Vadovaujantis Lietuvos

²¹³ Ten pat, kur 200, статья 12.29

²¹⁴ Ten pat, kur 199

²¹⁵ Ten pat, kur 191, II глава.

²¹⁶ Ten pat, kur 183, „В Самарской области состоялось заседание областной межведомственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения“, < <http://www.gibdd.ru/r/63/news/80161/> > [žiūrėta 2013-08-16]

²¹⁷ Федеральные целевые программы России, Программа „Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах“, „Краткий отчет за 2006 год“ < http://www.programs-gov.ru/8_2006.php > [žiūrėta 2013-08-16]

²¹⁸ Информационно – правовой портал России „ГАРАНТ“, „Генпрокуратура подготовила памятку по вопросам компенсации вреда от ДТП, произошедших из-за плохого состояния дорог“, 2013. < <http://www.garant.ru/news/478963/> > [žiūrėta 2013-11-16]

16 – osios jaunųjų mokslininkų konferencijos medžiaga, teigiama, kad Rusijos Federacijoje tik 40 proc. federalinės paskirties kelių, atitinka normatyvus. Pabrėžiama, jog netinkama kelių danga apgadina transporto priemonę ir pablogina jos technines savybes bei sukelia pavojingas situacijas keliuose, kuriuose gali žūti arba susižaloti žmonės²¹⁹. Remiantis Rusijos Federacijos Rostovo apskrities Transporto ministerijos duomenimis, nurodoma, kad Rusijoje siekiant pagerinti kelių infrastruktūrą bei sumažinti kelių eismo įvykių skaičių ir užtikrinti kelių eismo saugumą buvo sukurta ilgalaikė Nacionalinė 2005 – 2025 m. Automobilių kelių plėtros ir modernizavimo programa. Minėtoje programoje yra numatyti infrastruktūros tobulinimo pagrindiniai prioritetiniai tikslai, t.y. šalyje nuolat tiesti, rekonstruoti bei prižiūrėti federalinius, regionalinius ir vietinės reikšmės kelius, tiltus bei gatves²²⁰. Tačiau, remiantis Rusijos Federacijos teisinėje internetinėje svetainėje „Garant“ pateikta informacija, teigiama, jog šalyje bloga kelių būklė vis dar yra išskiriama, kaip viena iš svarbiausių kelių eismo įvykių bei avaringai – pavojingų kelio atkarpų atsiradimo priežasčių²²¹.

Vadovaujantis Lietuvos 16 – osios jaunųjų mokslininkų konferencijos medžiaga, akcentuojama, kad šalyje viena iš svarbiausių blogos kelių būklės priežasčių yra stipriai išplėtotą korupcija. Vadovaujantis Rusijos Federacijos Generalinės prokuratūros duomenimis, pateiktais minėtos konferencijos medžiagoje, atskleidžiama, kad 2011 m. iš valstybės biudžeto lėšų, skirtų naujų kelių tiesimui bei jų organizavimo darbams vykdyti, buvo pasisavinta didelė pinigų suma²²². Remiantis Ivano Igorovo pateikta informacija, nurodoma, kad Rusijos Federacijos Generalinė prokuratūra, siekdama sumažinti korupcijos mastą kelių transporto sektoriuje ir nustatyti kelių atitikimą šalyje keliamiems normatyvams bei standartams, 2012 m. atliko daugumos kelių būklės patikrinimą. Patikrinimo metu buvo išaiškinta daugiau nei 40 000 pažeidimų, kuriems pašalinti už kelių tiesimo, rekonstravimo ir priežiūros darbus atsakingoms organizacijoms buvo iškelta apie 7 797 ieškinius bei 1 837 valstybės tarnautojai patraukti tarnybinėn atsakomybėn, o taip pat skirta 290 įspėjimų ir iškelta 975 administracinės teisės pažeidimų bylos²²³. Vadovaujantis Pasaulio korupcijos barometro „Transparency International“ 2013 m. duomenimis, pastebėta, kad Rusijos Federacija pagal korupcijos mastą 2012 m. tarp 176 pasaulio šalių užėmė 133 vietą. Teigiama, kad Rusijos valstybės tarnautojų ir politikų veiklos skaidrumo laipsnis, kuris išreiškiamas korupcijos suvokimo indekso (KSI) įverčiu,

²¹⁹ Ten pat, kur 11 p. 55 – 56.

²²⁰ Министерство транспорта Ростовской области, „Национальная программа модернизации и развития автомобильных дорог Российской Федерации до 2025 года“
< <http://mindortrans.donland.ru/Default.aspx?pageid=51782> > [žiūrėta 2013-11-17]

²²¹ Ten pat, kur 218.

²²² Ten pat, kur 219.

²²³ Генеральная прокуратура Российской Федерации, Памятка автовладельцу по вопросам компенсации вреда, причиненного ДТП, произошедшего в связи с повреждением дорожного покрытия, 2013,
< <http://www.genproc.gov.ru/documents/nauka/document-83103/> > [žiūrėta 2013-11-18]

vertinamu nuo 0 iki 100 balų skalėje, siekė net 28 balus²²⁴. Pabrėžiama, kad Rusijos Federacijoje vis dar stipriai išplėtota korupcija, kurią šaliai sunkiai sekasi suvaldyti²²⁵.

Remiantis Rusijos Federacijos 2005 m. liepos 6 d. priimtu bei 2005 m. liepos 21 d. įsigaliojusiū įstatymu „Dėl koncesijų susitarimų“, skirtu šalies kelių infrastruktūros problemai spręsti, 1 straipsnio 1 dalyje, teigiama, kad, siekiant didinti mokamų kelių skaičių, į Rusijos kelių sektorių yra pritraukiamas privatus ir užsienio kapitalas, o taip pat griežtinama užsakovų bei vykdytojų atsakomybė²²⁶. Vadovaujantis Rusijos Federacijos 2009 m. birželio 26 d. priimtu ir 2009 m. liepos 17 d. įsigaliojusiū įstatymu „Dėl Valstybinės kompanijos „Rusijos automobilių keliai“ bei tam tikrų Rusijos Federacijos teisės aktų pakeitimų“ 4 straipsnio 1 dalyje, nurodoma, kad kovai su korupcija ir kelių tinklo vystymui buvo įkurta Valstybinė kompanija „Rusijos automobilių keliai“, kitaip dar šalyje vadinama „Avtodor“ (toliau „Avtodor“), būtent jai buvo perduoti visi valstybei priklausantys automagistraliniai keliai²²⁷. Remiantis minėto įstatymo 10 straipsnio 8 dalimi, pastebėta, kad Rusijos Federacijos Vyriausybė, siekdama kontroliuoti Valstybinės kompanijos „Avtodor“ veiklą, įpareigojo Audito organizaciją kasmet tikrinti Valstybinės kompanijos „Avtodor“ finansinę atskaitomybę²²⁸. Vadovaujantis Rusijos Federacijos 2012 m. balandžio 13 d. priimtu bei 2012 m. balandžio 25 d. įsigaliojusiū įstatymu „Dėl federalinio įstatymo „Dėl koncesijų susitarimų“ ir federalinio įstatymo 16 straipsnio „Dėl valstybinės kompanijos „Rusijos automobilių keliai“ bei tam tikrų Rusijos Federacijos teisės aktų pakeitimų“ 2 straipsniu, pabrėžiama, kad Rusijos Federacijos Vyriausybė, siekdama sumažinti korupcijos iššakojimą šalyje, dar labiau sugriežtino atsakomybę už neteisėtą valstybės biudžeto lėšų pasisavinimą. Pastebėta, kad organizacijoms, tiesiančioms naujus kelius ar rekonstruojančioms jau esamus, numatyta didinti atsakomybę už atliktus darbus bei jų kokybę. Minėtas Rusijos Federacijos 2012 m. kovai su korupcija priimtas įstatymas nurodo, kad kelių nutiesusi ar kelių remonto darbus atlikusi organizacija, tampa finansiškai atsakinga už tų kelių būklę bei jų priežiūrą sutartyje numatytam laikotarpiui²²⁹. Vadovaujantis 2007 m. spalio 18 d. priimto federalinio įstatymo „Dėl automobilių kelių

²²⁴ Kaip nuryta oficialioje Pasaulio korupcijos barometro „Transparency International“ internetinėje svetainėje „korupcijos suvokimo indeksas (KSI) apskaičiuojamas vadovaujantis verslo atstovų apklausomis bei kitais tyrimais. KSI įverčiai matuojami šimtabalėje skalėje, kurioje 100 balų nurodo, jog valstybė labai skaidri, o 0 balų, jog labai korumpuota. Pabrėžiama, kad vertinant korupcijos suvokimą tam tikroje valstybėje yra vertinamas būtent KSI balas, o ne šalies sąrašė užimama vieta“.

²²⁵ Transparency International the global coalition against corruption, „Corruption Perceptions Index 2012“

< <http://cpi.transparency.org/cpi2012/results/> > [žiūrėta 2013-11-17]

²²⁶ Федеральный закон Российской Федерации от 21 июля 2005 г. N 115-ФЗ „О концессионных соглашениях“, 1 статья, часть 1, *Российская Газета*, 2005, № 3830

²²⁷ Федеральный закон Российской Федерации от 17 июля 2009 г. N 145-ФЗ „О Государственной компании „Российские автомобильные дороги“ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации“, 4 статья, часть 1, *Российская Газета*, 2009, № 4955

²²⁸ Там pat, kur 227. 10 статья, часть 8.

²²⁹ Федеральный закон Российской Федерации от 25 апреля 2012 г. N 38-ФЗ „О внесении изменений в Федеральный закон „О концессионных соглашениях“ и статью 16 Федерального закона „О государственной компании Российские автомобильные дороги“ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации“, 2 статья. *Российская Газета*. 2012, № 5767

ir dėl Rusijos Federacijos kelių transporto veiklos bei dėl atskirų Rusijos Federacijos teisės aktų pakeitimų“, kurio aktuali redakcija įsigaliojo nuo 2013 m. gruodžio 28 d., 28 straipsniu, teigiama, kad dėl blogai išplėtos kelių infrastruktūros sukulto kelių eismo įvykio metu patirtos žalos gyvybei, sveikatai ar turtui, kelių naudotojai turi teisę iš kelius nutiesusios, ar kelių remonto darbus atlikusios bei jų priežiūrą vykdančios kompanijos reikalauti kompensacijos už padarytą žalą²³⁰.

Remiantis Rusijos Federacijos 2013 – 2020 m. programa, teigiama, kad Rusijoje intensyviai gerinant kelių infrastruktūrą, buvo surinkta ir perkelta į Rusijos Federaciją 100 mobiliųjų laboratorijų, skirtų kontroliuoti techninę ir eksploatacinę kelių tinklo būklę²³¹. Vadovaujantis Rusijos Federacijos Ministro Pirmininko Dmitrijaus Medvedevo 2013 m. kovo 19 d. priimtu bei 2013 m. kovo 25 d. įsigaliojusi potvarkiu „Dėl didelių investicinių projektų su valstybės dalyvavimu, realizuojamų Valstybinės kompanijos „Avtodor“ 2013 – 2014 m. viešojo technologijų ir kainų audito eksperimento atlikimo“ 1 punktu, teigiama, kad Rusijos Federacijos Vyriausybė, siekdama pagerinti kelių infrastruktūrą bei sumažinti korupcijos mastą kelių statybos ar jų rekonstrukcijos srityje, nurodė „Avtodor“ parinkti atitinkamos srities audito bendrovę ir 2013 – 2014 metais atlikti viešojo technologijų ir kainų audito eksperimentą, dėl didelių investicinių projektų su valstybės dalyvavimu. Remiantis aukščiau minėtu potvarkiu, pabrėžiama, kad „Avtodor“ parinkta atitinkamos srities audito bendrovė kontroliuoja, kad tiesiant naujus kelius ar rekonstruojant jau esamus, būtų taikomi nustatyti kelių statybos standartai (Rusijoje vadinami GOST²³²), o tai pat naudojamos šiuolaikiškos medžiagos, taikomos pažangios technologijos bei minimizuojamos kelių statybos ir jų rekonstrukcijos išlaidos. Atskleidžiama, kad šiuo metu Rusijos Federacijoje kelių statybos bei rekonstrukcijos viešojo technologijų ir kainų audito eksperimentas yra atliekamas keturiuose dideliuose su valstybės dalyvavimu susietuose kelių investiciniuose projektuose²³³.

- *Eismo saugumą užtikrinančių priemonių trūkumas.* Vadovaujantis Lietuvos 16 – osios jaunųjų mokslininkų konferencijos medžiaga, pastebėta, kad neretai Rusijos Federacijoje kelių eismo įvykių bei avaringai – pavojingų kelio atkarpų atsiradimui didelės įtakos turi kelių eismo saugumą užtikrinančių įrenginių stoka, pvz. reikiamoje vietoje šviesoforų trūkumas. Teigiama, kad, įrengiant papildomus eismą reguliuojančius šviesoforus, kelių eismo įvykių, sukeltų dalyvaujant pėstiesiems, skaičių Rusijos Federacijoje pavyktų sumažinti net iki 70 %. Nurodoma, kad „2012 m. Rusijoje ypatingas dėmesys buvo skiriamas papildomų šviesoforų įrengimui pėsčiųjų perėjose bei avaringų

²³⁰ Федеральный закон Российской Федерации от 8 ноября 2007 г. N 257-ФЗ „Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации“, 28 статья. *Российская Газета*. 2007, № 4517

²³¹ Ten pat, kur, 191, глава II

²³² Государственные стандарты Российской Федерации (ГОСТ)

²³³ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 19 марта 2013 г. N 385-р „Распоряжение об эксперименте по организации публичного технологического и ценового аудита крупных инвестиционных проектов с государственным участием, реализуемых „Российские автомобильные дороги““, 1 пункт, *Российская Газета*, 2013, № 5775.

sankryžų pertvarkymui²³⁴. Remiantis 2013 – 2020 m. programa pabrėžiama, kad Rusijos Federacijoje siekiant užtikrinti pėsčiųjų ir kitų eismo dalyvių saugumą, buvo modernizuoti 786 šviesoforo įrenginiai. Pastebėta, kad modernizuojant šviesoforus, juose buvo įrengti laikmačiai, rodantys po kiek laiko persijungs kitas šviesoforo signalas bei įdiegti išpėjamieji garsiniai signalai, o taip pat sumontuoti LED tipo šviesoforai, leidžiantys maksimaliai sumažinti, taip vadinamą „fantomo efektą“, kuomet saulės spinduliams krentant tiesiogiai į šviesoforą, kelių eismo dalyviai gali aiškiai matyti signalo reikšmes. Pabrėžiama, kad Rusijos Federacijos 2013 – 2020 m. programoje kelių eismo įvykių ir avaringai – pavojingų kelio atkarpų mažinimui taip pat yra numatyta diegti daugiau papildomų saugumą keliuose užtikrinančių prevencinių priemonių: sumontuoti metalinius apsauginius atitvarus, tinklo tvoras, įrengti greitį mažinančias priemones, greičio švieslentes, saleles, pėsčiųjų perėjas bei rekonstruoti avaringas sankryžas²³⁵.

- *Kelių transporto spūstys*. Vadovaujantis Lietuvos 16 – osios jaunųjų mokslininkų konferencijos medžiaga, teigiama, kad, kelių eismo įvykių bei avaringai – pavojingų kelio atkarpų atsiradimui, be ankščiau minėtų priežasčių, taip pat įtakos turi didelės transporto spūstys bei eismo intensyvumas šalies keliuose. Nurodoma, kad Rusijos Federacijos dideliuose miestuose piko metu eismo spūstyje galima prastovėti apie 3 – 8 val., kas sukelia vairuotojams stresinę būseną. Ši problema akivaizdžiai matoma Rusijos Federacijos sostinėje – Maskvoje, kur užfiksuotas didžiausias šalies eismo intensyvumas²³⁶, o ypač, kaip nurodo Rusijos Kelių eismo taisyklių internetinė svetainė, Maskvos žiedinėje automagistralėje, Rusijoje sutrumpintai taip vadinamoje „MKAD“²³⁷, kur transporto spūsties ilgis gali siekti nuo 30 iki 50 km²³⁸. Remiantis 2013 – 2020 m. programa nurodoma, kad Rusijos Federacijoje, siekiant efektyviau užtikrinti kelių eismo saugumą bei mažinti transporto priemonių koncentraciją keliuose, yra nuolat projektuojami ir tiesiami nauji keliai bei rekonstruojami jau esami. Pastebėta, kad gerinant automobilių ir pėsčiųjų judėjimo organizavimą keliuose bei mažinant kelių eismo įvykiuose žuvusių ir sužeistų žmonių skaičių, o taip pat užkertant kelią avaringai – pavojingų kelio atkarpų atsiradimui, Rusijos Federacijos miestuose buvo sukurtos eismo dalyvių maršrutinio orientavimosi sistemos, kuriomis remiantis buvo plėtojami maršrutai, įrengiami informaciniai kelio ženklai bei sukurta ir plačiai taikoma daugiaparametrinė informacinė analitinė sistema, prognozuojanti ir modeliuojanti situacijas kelių eismo saugos srityje²³⁹.

Nepalankios meteorologinės sąlygos. Remiantis Rusijos Federacijos techninių mokslų daktaro Aleksandro Pavlovičiaus Vasiljevo ir kt. duomenimis, teigiama, kad Rusija, būdama didžiausia pagal

²³⁴ Ten pat, kur 11, p. 56 – 57

< <http://jmk.vvf.vgtu.lt/index.php/conference/2013/paper/view/65> > [žiūrėta 2013-01-16].

²³⁵ Ten pat, kur 191, II глава

²³⁶ Ten pat, kur 11, p. 57

²³⁷ Московская кольцевая автомобильная дорога (МКАД)

²³⁸ *Правила Дорожного Движения*, < <http://ruspdd.ru/yellow/106-moskva-avariynaya> > [žiūrėta 2013-01-16]

²³⁹ Ten pat, kur 191

užimamą plotą pasaulio valstybė, pasižymi skirtingomis klimatinėmis sąlygomis, o tai turi reikšmingos įtakos kelių eismo įvykių bei avaringai – pavojingų kelio atkarpų atsiradimui. Pastebėta, kad nepalankios meteorologinės sąlygos: vėjas, lietus, rūkas, sniegas, atmosferos slėgis ir kt., neigiamai veikia transporto priemonių judėjimą, nuo kurių priklauso ir kelių eismo įvykių skaičius bei jų padariniai. Anot A. P. Vasiljevo ir kitų, nurodoma, kad Rusijos Federacijoje atlikus meteorologinį tyrimą, nustatyta, jog statistiškai vėlyvą rudenį ir žiemą, esant sudėtingesnėms bei nuolat kintančioms oro sąlygoms, šalies keliuose ženkliai padidėja avaringumas²⁴⁰. Remiantis vieninteliu oficialiu Rusijos Federacijos leidiniu, spausdinančiu teisės aktus, „Rusijos laikraštis“²⁴¹, teigiama, kad šaltuoju metu laiku, dėl iškritusio sniego ir atsiradusio plikledžio bei kitų šiam metų laikui būdingų meteorologinių veiksnių, sudėtingėja eismo sąlygos, kas pablogina vasarinių padangų sukibimą su kelio danga, todėl tampa sunkiau pajudėti iš vietos, stabiliai įveikti posūkius, o stabdymo kelias pailgėja dvigubai. Pastebėta, kad išvardintos priežastys Rusijos Federacijos didžiausių miestų keliuose, esant intensyviai eismui, gali sudaryti ilgas transporto spūstys bei padidinti kelių eismo įvykių tikimybę. Nurodoma, kad stengiantis sumažinti avaringumą šalies keliuose, kurį sukelia netinkamas transporto priemonių eksploatavimas, naudojant žiemai ir vėlyvam rudenii nepritaikytas padangas, Rusijos Federacijos Vyriausybė 2013 m. kovo 6 d. pateikė federalinio įstatymo projektą „Dėl atskirų Rusijos Federacijos teisės aktų pakeitimų dėl privalomo „žieminių padangų“ naudojimo“ (toliau Teisės akto projektas). Pabrėžiama, kad priimant Teisės akto projektą, būtina papildyti ar net pakeisti tam tikrus Rusijos Federacijos kelių eismo saugumą reglamentuojančius teisės aktus. Akcentuojama, kad siekiant realizuoti Teisės akto projektą, visų pirma Rusijos Federacijoje privaloma pakeisti federalinį 1995 m. liepos 15 d. priimtą įstatymą „Dėl kelių eismo saugumo“. Minėtą įstatymą numatoma papildyti „žieminės padangos“ sąvoka, apibūdinant jos parametrus, padėsiančius užtikrinti sukibimą su šlapia, apsnigta ar slidžia kelio danga, o taip pat apibrėžiamas pradžios ir pabaigos laikotarpis, draudžiantis be žieminių padangų eksploatuoti transporto priemonę, kurios masė yra didesnė kaip 3,5 t.. Nurodoma, kad priimant Teisės akto projektą Rusijos Federacijoje privaloma papildyti Vyriausybės Ministrų tarybos 1993 m. spalio 23 d. priimtą nutarimą „Dėl kelių eismo taisyklių“ (toliau Nutarimas dėl KET), nustatant papildomas transporto priemonių eksploatavimą draudžiančias sąlygas. Pastebėta, kad koreguojant Nutarimą dėl KET, pagal Rusijos Federacijos Administracinių teisių pažeidimų kodeksą, už minėtų kelių eismo taisyklių pakeitimų ignoravimą, vairuotojams bus planuojama taikyti atitinkamas administracines sankcijas. Pabrėžiama, kad priimant Teisės akto projektą, Rusijos Federacijoje taip pat būtina papildyti federalinį 2002 m. balandžio 3 d. priimtą įstatymą „Dėl transporto priemonių savininkų ir valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo“. Pastebėta,

²⁴⁰ Васильев А.П., Дингес Э.В., Коганзон М.С. и др., „Ремонт и содержание автомобильных дорог“, *Справочная энциклопедия дорожника*, Москва: „Информавтодор“, 2004, Том II., p. 156 - 171.

²⁴¹ Российская Газета

kad Privalomojo draudimo įstatyme būtina papildyti draudiminių įvykių nemokėjimo skyrių, nurodant, kad atsitikus draudiminių įvykių, draudimo bendrovė atsisakys padengti žalą, jeigu tiesioginė kelių eismo įvykio priežastis bus nustatyta laiku nepakeistos žieminės padangos²⁴². Remiantis Rusijos Federacijos Dūmos Transporto komiteto duomenimis, pažymima, kad Rusijai siekiant įgyvendinti Teisės akto projektą ir atitikti tarptautinius transporto priemonių techninius saugumo reikalavimus, numatoma papildyti Rusijos Federacijos Vyriausybės 2009 m. rugsėjo 10 d. priimtą nutarimą „Dėl techninio reglamento patvirtinimo dėl ratinių transporto priemonių saugumo“ (toliau Techninis reglamentas). Akcentuojama, kad Rusijos Federacijoje stengiantis šaltuoju metų laiku užtikrinti kelių eismo saugumą, įtakojantį nepalankių meteorologinių veiksnių, šiuo Techninių reglamentu šalyje buvo nuspręsta reglamentuoti žieminų padangų naudojimą²⁴³. Vadovaujantis Rusijos Federacijos Teisės akto projektu, nurodoma, kad Teisės akto projektas ir visi su juo susiję aukščiau išvardinti teisės aktų papildymai Rusijoje turėjo įsigalioti nuo 2013 m. rugsėjo 1 d.²⁴⁴, tačiau, remiantis Elenos Petešovos duomenimis, pastebėta, kad Maskvos miesto Kelių eismo saugumo komisijai nepritarus Teisės akto projektui, dėl jame nenumatytos atsakomybės už netinkamą žieminų – dygliuotų padangų naudojimą tam nepritaikytu metu laiku, Teisės akto projektas buvo atšauktas. Pabrėžiama, kad Rusijos Federacijos Vyriausybė, atsižvelgusi į Maskvos miesto Kelių eismo saugumo komisijos pateiktas pastabas, atliko Teisės akto projekto korekciją ir pateikė antrą privalomo žieminų padangų naudojimo Teisės akto projekto versiją, kurioje nurodė, priklausomai nuo skirtingose klimatinėse juostose esančių Rusijos Federacijos regionų, uždrausti vasaros metu (birželį, liepą, rugpjūtį) eksploatuoti transporto priemonės su dygliuotomis padangomis, tuo tarpu žiemą (gruodį, sausį, vasarį) uždrausti eksploatuoti transporto priemonės su vasarinėmis padangomis. Nurodoma, kad Rusijoje nauja Teisės akto projekto versija, su visais pakeitimais, turėtų įsigalioti nuo 2015 m. sausio 1 d.²⁴⁵. Remiantis Rusijos Federacijos Teisės akto projektu, pastebėta, kad daugelyje ES šalių stengiantis sumažinti kelių eismo įvykių bei jų padarinių skaičių, įvykstančių šaltuoju metų laiku dėl nepalankių meteorologinių sąlygų, yra priimti įstatymai jau daug metų apibrėžtu laikotarpiu reglamentuojantys privalomą žieminų padangų naudojimą, tuo tarpu Rusijos Federacijos Vyriausybė minėtą problemą pradėjo svarstyti tik 2013 m.²⁴⁶.

²⁴² Проект Федерального закона „О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации Законопроект об обязательности использования „зимних“ шин“, *Российская Газета*, 2013, < <http://www.rg.ru/2013/03/06/shiny-site-dok.html> > [žiūrėta 2013-11-20]

²⁴³ Петешова Е., „Кому шины не по сезону“, *Российская Газета*, 2013, < <http://www.rg.ru/2013/11/11/shini-site.html> > [žiūrėta 2013-11-20]

²⁴⁴ Ten pat, kur 242

²⁴⁵ Ten pat, kur 243.

²⁴⁶ Ten pat, kur 242.

Vadovaujantis Rusijos Federacijos „Rosavtodor“ 2010 m. balandžio 10 d. priimtu Kelių pramonės metodu nutarimu (rus. „ODM²⁴⁷“) „Dėl leidinio ODM 218.8.002-2010 ir jo taikymo „Metodinės rekomendacijos apibūdinančios automobilių kelių priežiūrą žiemos laikotarpiu, naudojantis specializuota hidrometeorologine informacija (skirtos praktiniam taikymui)““ (toliau Kelių priežiūros metodinės rekomendacijos), kuris buvo įgyvendintas remiantis Rusijos Federacijos federaliniu 2002 m. gruodžio 27 d. priimtu įstatymu „Dėl kelių techninio reguliavimo“. Remiantis Kelių priežiūros metodinėmis rekomendacijomis pastebėta, kad Rusijos Federacijos Kelių priežiūros tarnybos bendradarbiaudamos su „Rosavtodor“, ruošiantis nepalankiems meteorologinėms veiksniams žiemą, kasmet numato kelių priežiūros darbus, kurie yra finansuojami iš šalies federalinio biudžeto²⁴⁸. Pasak Ksenios Chazovos, bendro naudojimo federalinės reikšmės kelių priežiūrą vykdo ir kelių remonto darbus atlieka 195 „Rosavtodor“ pavaldume esančios federalinės valstybinės įmonės²⁴⁹. Remiantis Kelių priežiūros metodinėmis rekomendacijomis, nurodoma, kad Kelių priežiūros metodinėse rekomendacijose kelių priežiūrai žiemą, priklausomai nuo konkrečių šiam metų laikotarpiui būdingų meteorologinių sąlygų ir eismo intensyvumo keliuose, šalyje paruošiama speciali tam skirta technika, įranga bei medžiagos. Teigiama, kad kelių priežiūros darbams atlikti žiemos metu Rusijoje naudojamos transporto priemonės su specialiai tam pritaikyta slidumą mažinančią medžiagų barstymo ir sniego valymo įranga. Taip pat akcentuojama, kad Rusijos Federacijoje siekiant užtikrinti tinkamą kelių priežiūrą vėlyvo rudens ir žiemos sezono metu, pagal poreikį šalies keliai yra barstomi naudojant slidumą mažinančias medžiagas, t.y. smėlį, natrio chlorido druską ar jos mišinius su smėliu bei kitus cheminius ir mineralinius medžiagų mišinius, stabdančius kelių dangų apledėjimą bei mažinančius ar visiškai pašalinančius slidumą keliuose. Kelių priežiūros metodinėse rekomendacijose, pabrėžiama, kad šalyje siekiant optimizuoti žiemos kelių priežiūros darbus, labai padeda sukurta kelių oro sąlygų automatizuota informacinė sistema „KOSAIS“, leidžianti Rusijos Kelių priežiūros tarnybai laiku gauti informaciją, apie kintančias ir saugiam automobilių eismui nepalankias meteorologines sąlygas bei operatyviai į jas sureaguoti²⁵⁰.

Vadovaujantis Rusijos Federacijos municipalinės Valstybės kelių eismo saugumo inspekcijos prie Vidaus reikalų ministerijos (rus. GIBDD MU MVD Rusijos²⁵¹) policijos pulkininko Nikolajaus Aleksandrovičiaus Gromovo duomenimis, teigiama, kad šalyje siekiant sumažinti kelių eismo įvykių ir

²⁴⁷ Отраслевой Дорожный Методический документ (ОДМ)

²⁴⁸ Распоряжение Росавтодора от 14 апреля 2010 г. N 296-р „Об издании и применении ОДМ 218.8.002-2010 „Методические рекомендации по зимнему содержанию автомобильных дорог с использованием специализированной гидрометеорологической информации (для опытного применения)“, 2011, < <http://bestpravo.ru/rossijskoje/xi-pravo/x1n.htm> > [žiūrėta 2013-11-20]

²⁴⁹ Чезова К., „Дорожное хозяйство РФ“ — Транслит, с. 3, < <http://www.myshared.ru/slide/444252/> > [žiūrėta 2013-11-20]

²⁵⁰ Ten pat, kur 248

²⁵¹ Государственная инспекция безопасности дорожного движения муниципального Управления Министерства внутренних дел России (ГИБДД МУ МВД России)

avaringai – pavojingų kelio atkarpų, atsirandančių dėl nepalankių meteorologinių veiksnių, GIBDD MVD Rusijos, remdamasi hidrometeorologijos tarnybos prognoze, nuolat įspėja kelių eismo dalyvius apie grėsmę keliančius gamtos reiškinius, o taip pat teikia rekomendacijas, kaip vairuotojams reikėtų tinkamai eksploatuoti transporto priemonę esant sudėtingoms oro sąlygoms²⁵².

Pastebėta, kad Rusijoje be minėtų kelių eismo nelaimės ir avaringai – pavojingas kelio atkarpa lemiančių priežasčių bei taikomų prevencinių priemonių, ne ką mažiau svarbu yra ir šalies įstatymų reglamentuotos pačios transporto priemonės tinkamos techninės būklės palaikymas. Remiantis GIBDD MVD Rusijos pateiktais 2004 – 2012 m. statistiniais duomenimis, nurodoma, kad šalyje per minėtą laikotarpį, dėl vairuotojų techniškai netvarkingų transporto priemonių eksploatavimo, įvyko apie 18 220 visų kelių eismo įvykių, kas sudaro apie 1 % visų kelių eismo nelaimių, juose žuvo apie 3 609 žmonės, tai sudaro apie 1,3 % visų žuvusiųjų bei šiose kelių eismo nelaimėse buvo sužeistas apie 24 481 žmogus, kas sudaro apie 1 % visų sužeistųjų. (žr. 7 priedas). Vadovaujantis Rusijos Federacijos Transporto priemonių techninės apžiūros operatorių asociacijos „RSA-Techosmotr“ (toliau „RSA-Techosmotr“) internetinėje svetainėje pateikta informacija, nurodoma, kad Rusijoje užtikrinant kelių eismo saugumą ir mažinant avaringai – pavojingų kelio atkarpų atsiradimą dėl techniškai netvarkingų transporto priemonių eksploatavimo, šalyje visoms įregistruotoms transporto priemonėms privaloma atlikti valstybinę techninę apžiūrą. Pabrėžiama, kad Rusijoje neatlikus techninės transporto priemonės apžiūros ir neturint tai patvirtinančio dokumento ar likus šiam dokumentui galioti mažiau nei 6 mėn., draudimo bendrovės neišduoda Privalomojo transporto priemonių savininkų ir valdytojų civilinės atsakomybės draudimo, o taip pat vairuotojams, patekusiems į kelių eismo nelaimę ir neturintiems galiojančio techninę apžiūrą liudijančio dokumento, draudimo bendrovės neatlygina kelių eismo įvykio metu patirtas išlaidas²⁵³. Vadovaujantis Rusijos Federacijos ATPK 12.1 straipsniu, pabrėžiama, kad šalyje vairuotojams, eksploatuojantiems transporto priemones neturint privalomosios valstybinės transporto priemonės techninės apžiūros, skiriama pinigine bausme, siekianti nuo 500 rublių iki 5 000 rublių (t.y. nuo 36 Lt iki 360 Lt²⁵⁴), o taip pat iš vairuotojų gali būti atimta teisė valdyti transporto priemones nuo 1 mėn. iki 3 mėn.²⁵⁵.

Remiantis 2013 – 2020 m. programa, nurodoma, kad Rusijos Federacijoje, siekiant sumažinti žuvusiųjų kelių eismo įvykiuose skaičių, buvo tobulinama pirmos pagalbos kelių eismo įvykiuose nukentėjusiems eismo dalyviams suteikimo sistema, kurios pagrindu taip pat buvo įgyvendinta ne ką mažiau svarbi prevencinė priemonė, t.y. pastatytas mokymo centras, skirtas apmokyti gelbėtojus, kaip

²⁵² Царёвское, Начальник ОГИБДД МУ МВД России „Пушкинское“ полковник полиции Н.А.Громов // *Официальный сайт Администрации сельского поселения*, < <http://adm-carevskoe.ru/12-newsline/160-objav090713-15> > [žiūrėta 2013-11-20]

²⁵³ Ассоциация операторов технического осмотра Российской Федерации, „Штрафы“, < <http://new-tehosmotr.ru/vydacha-pts/> > [žiūrėta 2013-11-25]

²⁵⁴ Ten pat, kur 199.

²⁵⁵ Ten pat, kur 200, статья 12.1

tinkamai šalinti kelių eismo įvykių pasekmes. Pastebėta, kad Rusijoje, siekiant efektyviau valdyti kelių eismą, taip mažinant kelių eismo įvykius ir jų padarinius bei avaringai – pavojingų kelio atkarpų atsiradimą, šalyje buvo rekonstruotas federalinis kelių policijos pareigūnų parengimo ir perkvalifikavimo mokymo centras bei pastatytas federalinis veiklos valdymo ir specialiųjų renginių organizavimo centras.

Rusijos Federacijos 2013 – 2020 m. programoje nurodoma, kad Rusijoje 2006 – 2012 m. programoje numatytos ir taikytos prevencinės priemonės, užtikrinančios saugumą keliuose bei mažinančios žuvusiųjų žmonių skaičių, jau pirmais jos įgyvendinimo metais pasiteisino ir šalies kelių eismo įvykiuose žuvusiųjų skaičių pavyko sumažinti net 1,9 %. Pažymima, kad per 7 mėnesius programos įgyvendinimo metus, ženklus žuvusiųjų kelių eismo įvykiuose skaičiaus sumažėjimas, Rusijos Federacijai padėjo atsidurti tarp tokių pirmaujančių pasaulio valstybių, kaip visos Europos bei Azijos šalys, JAV ir Australija, taip pat siekiančių mažinti žuvusiųjų keliuose skaičių. Tačiau, nepaisant Rusijos Federacijos 2006 – 2012 m. programos įgyvendinimo veiksmingumo, pastebėta, kad, Rusiją lyginant su labiau išsivysčiusiomis šalimis, tokiomis kaip Nyderlandai bei Čekijos Respublika, eismas Rusijos keliuose išlieka nesaugus. Nurodoma, kad Rusijos Federacijoje 100 tūkst. gyventojų, kelių eismo įvykiuose žūsta beveik 5 kartus daugiau žmonių nei Nyderlanduose ir 2 kartus daugiau nei Čekijos Respublikoje, kur automobilizacijos lygis yra beveik 2 kartus didesnis nei Rusijoje²⁵⁶.

Apibendrinant galima teigti, kad Rusijos Federacijos Vyriausybė stengdamasi sumažinti kelių eismo įvykių skaičių bei avaringai – pavojingų kelio atkarpų atsiradimą, formuoja ir įgyvendina federacijos vedamą bendrą kelių eismo saugumo politiką, nustatydamą šalies bendras taisykles, standartus, reglamentus ir kitais įstatymais numatytas prevencines priemones, užtikrinančias efektyvų ir saugų kelių eismo sistemos funkcionavimą bei nuolat kontroliuodama, kad jų būtų laikomasi.

²⁵⁶ Ten pat, kur 191, глава VII.

2. ES VALSTYBĖS NARĖS LIETUVOS RESPUBLIKOS BEI NVS VALSTYBĖS NARĖS RUSIJOS FEDERACIJOS KELIŲ EISMO ĮVYKIŲ IR „JUODŲJŲ DĖMIŲ“ / AVARINGAI – PAVOJINGŲ KELIO ATKARPŲ TEISINIS REGULIAVIMAS IR JŲ FINANSINIŲ RODIKLIŲ ANALIZĖ

2.1. ES transporto politiką ir eismo saugumą keliuose reguliuojančių teisės aktų analizė

Vadovaujantis Europos teisės departamento prie Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos duomenimis, teigiama, kad Lietuvos Respublikai kaip ir bet kuriai kitai ES šaliai narei, būtina žinoti kokiais bendrais principais ir kokiomis taisyklėmis remiamasi ne tik stojant į ES, bet ir jau esant jos šalimi nare, kuriant bendrą teisinę sistemą²⁵⁷. Viurcburgo universiteto prof. dr. Klaus-Dieter Borchardt teigimu, Europos Sąjungos teisėtvarkos sistema tapo neatsiejama Lietuvos Respublikos politinės ir visuomeninės gerovės dalis²⁵⁸. Remiantis ES oficialioje „Europos e. teisingumo“ internetinėje svetainėje pateiktais duomenimis, nurodoma, kad Europos Sąjungos teisę sudaro du pagrindiniai šaltiniai, t.y. pirminė ir antrinė teisė. Pabrėžiama, kad ES teisės sistemą nustato pirminė teisė – Sutartys, o kiti teisės dokumentai tokie, kaip: reglamentai, direktyvos, sprendimai, nuomonės, rekomendacijos ir susitarimai, kurie yra paremti Sutartimis, vadinami antrine teise²⁵⁹. Remiantis oficialioje ES internetinėje svetainėje pateikta informacija, teigiama, kad visi ES veiksmai yra grindžiami Sutartimis, savanoriškai patvirtintomis visų ES šalių narių. Sutartyse yra apibrėžti ES tikslai bei taisyklės, kurios taikomos ES institucijoms, nurodyta sprendimų priėmimo tvarka, o taip pat ES ir valstybių narių tarpusavio santykiai²⁶⁰. Vadovaujantis ES oficialioje internetinėje svetainėje pateikta informacija, teigiama, kad aukščiau minėtas antrinės teisės dokumentas – reglamentas yra griežčiausias ES teisės aktas, kuris turi būti taikomas visa savo apimtimi visose ES valstybėse narėse, tuo tarpu direktyvoje yra numatomas tikslas, kuris turi būti pasiektas visose ES šalyse narėse, tačiau kiekviena šalis gali pasirinkti priemones tam tikslui pasiekti. Pastebėta, kad kitas antrinės teisės dokumentas – sprendimas, tai teisės aktas, kuris yra privalomas ir turi būti taikomas tik konkrečiai tam, kam jis skirtas bei taikomas tiesiogiai, tuo tarpu nuomonė ir rekomendacija, tai tam tikros priemonės, kurių teisiškai neprivaloma laikytis, nes nuomonė yra skirta institucijoms pasisakyti atskiru klausimu, o rekomendacija yra skirta institucijoms išreikšti savo nuomonę bei pasiūlyti veiksmų kryptį²⁶¹. Vadovaujantis ES oficialioje „Europos e. teisingumo“ internetinėje svetainėje pateikta informacija, akcentuojama, kad kitas antrinės teisės dokumentas – susitarimas arba konvencija yra Bendrijos ar Europos Sąjungos bei ES nepriklausančių valstybių ar organizacijų pasirašyti valstybių narių

²⁵⁷ *Europos teisės departamentas prie Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos*, < <http://www.etd.lt/index.php?-1149271080> > [žiūrėta 2013-01-16]

²⁵⁸ Borchardt D. K., *Europos Sąjungos teisės pagrindai*, Liuksemburgas: Europos Sąjungos leidinių biuras, 2011, p. 7.

²⁵⁹ Ten pat, kur 93, „ES teisė“

²⁶⁰ *Oficiali ES internetinė svetainė*, < http://europa.eu/about-eu/basic-information/decision-making/treaties/index_lt.htm > [žiūrėta 2014-02-01]

²⁶¹ Ten pat, „ES teisė“. < http://europa.eu/eu-law/decision-making/legal-acts/index_lt.htm > [žiūrėta 2014-02-02]

susitarimai bei tarpinstituciniai susitarimai sudaryti įvairių ES institucijų²⁶². Remiantis oficialioje ES internetinėje svetainėje pateikta informacija, nurodoma, kad jeigu pirminės teisės dokumente, t.y. Sutartyje nėra minima tam tikra politinė sritis, Europos Komisija negali siūlyti atitinkamos politinės sritys teisės akto²⁶³. Pabrėžiama, kad Sutartyje daug dėmesio yra skiriama vienai iš svarbiausių ES politikos sričių – transportui. Pastebėta, kad jau Europos Bendrijos steigimo sutartyje (toliau EB steigimo sutartis), kuriai pagrindus padėjo Romos sutartis, įsigaliojusioje nuo 1958 m. sausio 1 d., buvo įtraukta transporto politika, tapusi viena iš pirmųjų atskirų politikos sričių, pagal kurią siekta tarp šešių ES valstybių steigėjų (Belgijos, Nyderlandų, Vokietijos Federacinės Respublikos, Prancūzijos, Italijos ir Liuksemburgo), sukurti bendrą rinką, panaikinant vidaus sienas ir sudarant palankias sąlygas laisvam asmenų, prekių bei paslaugų judėjimui²⁶⁴. Remiantis EB steigimo sutartimi, pastebėta, kad transporto politikos, kaip atskiros politikos sritys, pagrindinės nuostatos yra išdėstytos minėtos sutarties V – os antraštinės dalies 70 – 80 straipsniuose²⁶⁵. Vadovaujantis 2007 m. gruodžio 13 d. pasirašyta ir 2009 m. gruodžio 1 d. įsigaliojusia sutartimi dėl ES veikimo, kitaip dar vadinama ir šiuo metu aktuali Lisabonos sutartimi, nurodoma, kad minėta sutartis pakeitė EB steigimo sutartį, kurioje transporto politikos nuostatos naujai yra išdėstytos VI – os antraštinės dalies 90 – 100 straipsniuose²⁶⁶.

Remiantis Europos Komisijos 2009 m. birželio 17 d. priimtu komunikatu „Dėl darnaus ateities transporto: siekis sukurti integruotą, technologiškai pažangią ir vartotojams patogią transporto sistemą“ (toliau 2009 m. Komunikatas) duomenimis, nurodoma, kad Romos sutartimi buvo panaikintos vidaus sienos ir sėkmingai kuriama Europos vidaus rinka. Pastebėta, kad laikui bėgant, dėl liberalizavimo ir transporto rinkų atvėrimo mažėjančios kainos nuolat didino transporto srautus bei keitė visą gamybos ir sandėliavimo sistemą taip didinant konkurencingumą. Nors ekonominiu požiūriu transporto sektorius veikė dinamiškai bei sėkmingai, tačiau tai turėjo ir neigiamų pasekmių, pvz. didėjant transporto priemonių skaičiui, sumažėjo kelių eismo saugumas, kas sukėlė padidėjusį eismo įvykių skaičių. Pažymėtina, kad visa tai dviejų skirtingų tikslų, kurie prieštarauja vienas kitam, siekis. Viena, būtina užtikrinti laisvo asmenų judėjimo pagrindą bei saugų, pigų ir veiksmingą keleivių ir krovinių judumą kaip pagrindinį konkurencingos ES vidaus rinkos elementą, kitą vertus, reikia susidoroti su vis didėjančiu transporto srautu bei kuo labiau mažinti su šia problema susijusias šalutines išlaidas, kurios yra patiriamos dėl kelių eismo įvykių, aplinkos taršos, spūsčių ir pan.²⁶⁷. Remiantis EB steigimo sutartimi, pastebėta, kad, siekiant tinkamai vykdyti bendrą transporto politiką, jau minėtos sutarties 71-o straipsnio c dalyje yra kalbama apie priemones transporto saugumui

²⁶² Ten pat.

²⁶³ Ten pat, „ES sutartys“.

²⁶⁴ Ten pat, ES teisės aktų santraukos, „Transportas“

²⁶⁵ Europos Bendrijos Steigimo sutartis, 70 – 80 straipsniai.

²⁶⁶ Sutartis dėl Europos Sąjungos veikimo 90 – 100 straipsniai.

²⁶⁷ Europos Komisijos 2009 m. birželio 17 d. komunikatas. „Darnusis ateities transportas. Siekis sukurti integruotą, technologiškai pažangią ir vartotojams patogią transporto sistemą“, KOM(2009) 279 galutinis

gerinti²⁶⁸, kurių nuostatos, remiantis sutartimi dėl ES veikimo yra perteiktos minėtos sutarties 91-o straipsnio c dalyje²⁶⁹. Vadovaujantis 2009 m. Komunikatu, nurodoma, kad siekiant užtikrinti įvairių transporto rūšių saugumą, o tame tarpe ir kelių transporto, būtinos bendros pastangos, kurios reglamentuotai kuo labiau didintų sėkmingą kelių transporto sistemos funkcionavimą, veiksmingą jos organizavimą ir užtikrintų saugumą keliuose²⁷⁰. Pasak Kažio Bagdonavičiaus, ES, siekdama efektyviau reguliuoti bendrąją transporto sistemą, 1992 m. suformulavo bendrąją ES transporto politiką ir išleido pagrindinį ES transporto politikos dokumentą – pirmąją ES Baltąją knygą, kuria siekta atverti šalių narių transporto rinkas. Pabrėžiama, kad, transporto rinkos atvėrimas, įvairioms transporto rūšims, atidarė visas ES šalių narių sienas, o taip pat pašalino visus barjerus, nepaliekant jokių prieš tai galiojusių apribojimų, išskyrus reikalavimus aplinkosaugai. Nurodoma, kad per pirmosios Baltosios knygos 8-nerių metų gyvavimo laikotarpį, įvairioms transporto rūšims vystantis netolygiai, o tame tarpe ir kelių transportui, buvo sukelta daug visuomenės nepasitenkinimą stiprinančių problemų: ženkliai išaugo kelių eismo įvykių skaičius, padidėjo spūstys keliuose, pablogėjo ekologinė situacija, gatvių, kelių ir magistralių tiesimui prireikė vis daugiau naujų žemės plotų bei tragiškai išaugo žuvusiųjų skaičius ES šalių narių keliuose ir kt.. Teigiama, kad visos išvardintos priežastys paskatino Europos Komisiją keisti ES transporto politiką, 2001 m. parengiant antrąją transporto politikos Baltąją knygą. Nurodoma, kad antroje Baltojoje knygoje yra apibūdinama esama situacija transporto srityje ir išdėstoma veiksmų programa 2001 – 2010 m. laikotarpiui. Pabrėžiama, kad trečioje minėtos Baltosios knygos dalyje buvo iškeltas vienas iš ambicingiausių tikslų – iki 2010 m. per pusę sumažinti ES kelių eismo nelaimėse žuvusiųjų skaičių, numatant skirti tam nemažai eismo saugą užtikrinančių priemonių bei išteklių²⁷¹. Vadovaujantis Žydrės Dargužytės duomenimis, teigiama, kad ES siekdama pagerinti bendrą transporto sistemos veiksmingumą, 2011 m. priėmė ES trečiąją transporto politikos Baltąją knygą, kurioje kelių transportui ir jo sistemai yra keliami prioritetiniai tikslai, t.y. iki 60 % sumažinti išmetamų teršalų kiekį bei antroje Baltojoje knygoje iškeltą tikslą, t.y. iki 2010 m. perpus sumažinti aukų skaičių keliuose, pratęsti iki 2020 m. ir per ateinančius 40 m. pasiekti absoliutų saugumą keliuose²⁷².

Remiantis Kažio Bagdonavičiaus duomenimis, nurodoma, kad ES transporto politikos Baltoji knyga yra nuolat koreguojama, priimat daug minėtų antrinės ES teisės dokumentų²⁷³.

²⁶⁸ Ten pat, kur 265

²⁶⁹ Ten pat, kur, 266

²⁷⁰ Ten pat, kur 267

²⁷¹ Bagdonavičius K., „Baltoji knyga – Mūsų ateities veidrodis“, *Transporto pasaulis*, Nr. 3 (27), 2003

²⁷² Dargužytė Ž., „ES transporto politikos „Baltoji knyga“ – iššūkis vežėjams?“, *CARGONEWS*, 2011, <<http://www.cargonews.lt/aktualijos/es-transporto-politikos-%E2%80%9Ebaltoji-knyga-issukis-vezejams/?hash=>> [žiūrėta 2014-02-23]

²⁷³ Bagdonavičius K., „Baltoji knyga – Mūsų ateities veidrodis“, *Transporto pasaulis*, Nr. 3 (27), 2003, <http://www.tp.cargo.lt/content.php?art_id=94 > [žiūrėta 2014-02-23]

2.1.1. Lietuvos Respublikos kelių eismo saugumo teisinio reguliavimo analizė

Vadovaujantis Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos duomenimis, teigiama, kad šalyje, avaringumo mažinimui ir saugaus eismo keliuose užtikrinimui yra vykdoma efektyvi teisinio reguliavimo sistema bei kontrolė. Pastebėta, kad saugų eismą Lietuvos Respublikos keliuose reglamentuoja daugybė priimtų ir su ES teise suderintų nacionalinių teisės aktų, t.y. įstatymų, kodeksų, Vyriausybės nutarimų, įsakymų, Ministro Pirmininko potvarkių ir kt., o taip pat ir 2 pasirašytos tarptautinės sutartys, t.y. Kelių eismo konvencija bei Kelio ženklų ir signalų konvencija²⁷⁴. Remiantis 1968 m. lapkričio 8 d. priimta Kelių eismo konvencija, kurios aktuali redakcija įsigaliojo 1992 m. lapkričio 20 d., akcentuojama, kad šia tarptautine sutartimi buvo siekiama priimti vienodas kelių eismo taisykles, taip palengvinant tarptautinį kelių eismą bei pagerinant saugų eismą²⁷⁵. Vadovaujantis 1968 m. lapkričio 8 d. priimta Kelio ženklų ir signalų konvencija, kurios aktuali redakcija įsigaliojo 1992 m. lapkričio 20 d., pažymima, kad įgyvendinant minėtą konvencija ir siekiant padidinti kelių saugą bei palengvinti tarptautinį kelių eismą, tarptautiniu mastu buvo suvienodinti kelio ženklai, signalai, simboliai ir kelių ženklinimas²⁷⁶. Tačiau, kaip nurodo Susisiekimo ministerija, Saugaus eismo automobilių keliais įstatymas (žr. 22 p.) yra pagrindinis eismo saugumą šalyje užtikrinantis teisės aktas²⁷⁷. Remiantis Lietuvos Respublikos Saugaus eismo įstatymu, pastebėta, kad siekiant efektyviai užtikrinti kelių eismo saugumą, minėtas įstatymas nuo 2000 m. buvo tobulinamas ir koreguojamas net 21 kartą²⁷⁸, tačiau kaip nurodo Saugaus eismo įstatymo 1 straipsnis, jo tikslas vis dar lieka nepakitęs, t.y. nuolat siekiama gerinti šalies kelių eismo saugumo būklę²⁷⁹. Vadovaujantis Susisiekimo ministerijos 2007 m. atlikto tyrimo duomenimis, teigiama, kad Saugaus eismo įstatymas apima 5 svarbiausius automobilių kelių saugaus eismo sistemai priklausančius ir jos patikimumą užtikrinančius komponentus²⁸⁰. (žr. 8 priedas) Remiantis Saugaus eismo įstatymo 1 straipsnio 1 dalimi, nurodoma, kad minėtas įstatymas nuo 2000 m. *nustato eismo saugumo automobilių keliais Lietuvos Respublikoje teisinius pagrindus, valstybės ir savivaldybių institucijų ir įstaigų pareigas įgyvendinant saugaus eismo politiką, eismo dalyvių mokymą, pagrindines eismo dalyvių, už kelių priežiūrą atsakingų asmenų, policijos, muitinės pareigūnų ir kitų tikrinančių pareigūnų teises ir pareigas, taip pat*

²⁷⁴ Ten pat, kur 56, Saugaus eismas. Svarbiausi sektoriaus veiklą reglamentuojantys teisės aktai, <http://www.transp.lt/lt/veikla/veiklos_kryptys/saugus_eismas/svarbiausi_sektoriaus_veikla_reglamentuojantys_teises_aktai> [žiūrėta 2014-02-23]

²⁷⁵ Kelių eismo konvencija nuo 1968 m.. *Valstybės žinios*. 2002. Nr. 2-54

²⁷⁶ Kelio ženklų ir signalų konvencija 1968 m.. *Valstybės žinios*. 2002. Nr. 2-56

²⁷⁷ Ten pat kur 56, „Saugaus eismo automobilių keliais gerinimo galimybės Lietuvoje įvertinant Europos Sąjungos pasiteisinusią patirtį“. *Tyrimai ir analizės*. p. 68 – 69, < http://www.transp.lt/lt/teisine_informacija/tyrimai_ir_analizes_del_numatomo_teisinio_reguliavimo > [žiūrėta 2014-02-23]

²⁷⁸ Ten pat, kur 95, Pakeitimai.

²⁷⁹ Ten pat, 1 straipsnis.

²⁸⁰ Ten pat, kur 277

*pagrindinius su transporto priemonių technine būkle, techninės būklės tikrinimu, transporto priemonių registravimu susijusius reikalavimus, eismo saugumo reikalavimus keliams, siekiant apsaugoti eismo dalyvių ir kitų asmenų gyvybę, sveikatą ir turtą, gerinti transporto ir pėsčiųjų eismo sąlygas*²⁸¹.

Vadovaujantis, Saugaus eismo įstatymo 1 straipsnio 2 dalimi, pažymima, kad Lietuvai įstojus į ES, Saugaus eismo įstatymo nuostatos buvo suderintos su ES teisės aktais²⁸².

2.1.2. Lietuvos Respublikos kelių eismo saugumo politiką įgyvendinančių institucijų analizė

Remiantis Susisiekimo ministerijos duomenimis, pastebėta, kad iki Lietuvos Respublikos nepriklausomybės atkūrimo už saugų eismą keliuose buvo atsakinga Kelių policija, tačiau Lietuvai atkūrus nepriklausomybę ir reorganizavus visą šalies valdymą, o tame tarpe ir transporto politiką bei saugaus eismo užtikrinimo sistemą, nuo 1994 m. minėta atsakomybė buvo perskirstyta tarp atskirų saugaus eismo sistemoje dalyvaujančių institucijų²⁸³. (žr. 9 priedas) Vadovaujantis Saugaus eismo įstatymo 7, 9 ir 10 straipsniais, nurodančiais šalies kelių eismo saugumo užtikrinimą, teigiama, kad šiuo metu Lietuvoje Valstybinę kelių eismo saugumo užtikrinimo politiką formuoja Vyriausybės patvirtinta Valstybinė kelių eismo saugumo užtikrinimo programa²⁸⁴ (toliau Programa), kurios pagrindu šalyje buvo sukurtas ir patvirtintas minėtos programos įgyvendinimo priemonių planas. Pabrėžiama, kad Vyriausybei Programos projektą, o kartu ir jo įgyvendinimo priemonių planą siūlo bei tolesnį jo vykdymą kontroliuoja nuolatinė **Valstybinė eismo saugumo komisija** (toliau Komisija), vadovaudamasi Lietuvos Respublikos Konstitucija, Saugaus eismo įstatymu, Vyriausybės patvirtintais Komisijos veiklos nuostatais bei kitais teisės aktais. Nurodoma, kad „[...] Komisiją sudaro Ministras Pirmininkas, susisiekimo ministras, vidaus reikalų ministras, Finansų ministerijos atstovas, Sveikatos apsaugos ministerijos atstovas, Švietimo ir mokslo ministerijos atstovas bei Lietuvos savivaldybių asociacijos prezidentas. Komisijos pirmininkas yra Ministras Pirmininkas“²⁸⁵. Pažymima, kad, be aukščiau minėtų Komisijos vykdomų funkcijų, Komisija taip pat Lietuvos Respublikos Prezidentui, Seimui, Vyriausybei ir kitoms valstybės bei savivaldybių institucijoms ir įstaigoms teikia siūlymus Saugaus eismo įstatymo įgyvendinimo klausimais, tikrina teisės aktų atitikimą eismo saugumo reikalavimams bei valstybės ir savivaldybių institucijoms ir įstaigoms šia tema teikia išvadas bei svarsto ir sprendžia eismo saugumo užtikrinimo problemas²⁸⁶. Remiantis saugaus eismo užtikrinimo sistemoje dalyvaujančios Vyriausybės ir jos įgaliotų institucijų veikla, jų teisėmis ir pareigomis,

²⁸¹ Ten pat, kur 279.

²⁸² Ten pat

²⁸³ Ten pat, kur 277

²⁸⁴ Pažymėtina, kad Lietuvos Respublikos Vyriausybė patvirtino 2 minėto pobūdžio programas, t.y. Valstybinę saugaus eismo automobilių keliais 2005 – 2010 metų programą ir šiuo metu aktualią Valstybinę saugaus eismo plėtros 2011 – 2017 metų programą.

²⁸⁵ Ten pat, kur 95, 7, 9 ir 10 straipsniai.

²⁸⁶ Ten pat, 9 straipsnis.

nurodoma, kad visą jų sudaromą struktūrą galima suskirstyti į 3 saugaus eismo lygius. Aukščiausiam, t.y. pirmajam aukščiau aptartam lygiui priklauso Lietuvos Respublikos Seimas, Lietuvos Respublikos Vyriausybė ir Komisija, tuo tarpu antrajam lygiui priklauso savivaldybės ir ministerijos: Susisiekimo, Vidaus reikalų, Švietimo ir mokslo, Finansų, Socialinės apsaugos ir darbo, Sveikatos apsaugos, Teisingumo bei Žemės ūkio. Trečiasis, t.y. vykdomasis lygis apima įvairias už saugų eismą atsakingų ministerijų pavaldume esančias institucijas. Nurodoma, kad Susisiekimo ministerijai priklausančios svarbiausios institucijos, užtikrinančios saugų eismą Lietuvos Respublikos keliuose yra Kelių transporto ir civilinės aviacijos politikos departamentas, Valstybinė kelių transporto inspekcija, Lietuvos automobilių kelių direkcija bei Policijos departamentas, esantis svarbiausia Vidaus reikalų ministerijai pavaldi institucija, kuriai priklauso Kelių policijos tarnyba. (žr. 9 priedas). Remiantis Susisiekimo ministerijos duomenimis, teigiama, kad šalyje pagrindinės už valstybės politiką saugaus eismo srityje atsakingos institucijos yra Susisiekimo ir Vidaus reikalų ministerijos, tačiau minėtos institucijos tik per bendradarbiavimą su visomis kitomis aukščiau išvardintomis ministerijomis ir savivaldybės institucijomis, gali efektyviai užtikrinti kelių eismo saugumą²⁸⁷. Vadovaujantis Saugaus eismo įstatymo 10 straipsnio 1 dalimi, nurodoma, kad visos aukščiau išvardytos institucijos savo kompetencijų ribose vykdo joms priskirtas funkcijas ir prisiima atsakomybę už kokybišką saugaus eismo keliuose politikos tikslų ir uždavinių įgyvendinimą. Nurodoma, kad **Susisiekimo ministerija**, siekdama sumažinti kelių eismo įvykių skaičių bei tinkamai užtikrinti saugų eismą keliuose, vykdo šias pagrindines funkcijas: rengia vairuotojus, nustatydamą jų mokymo tvarką; šviečia eismo dalyvius, ugdydamą jų eismo kultūrą; nustato motorinių transporto priemonių bei jų priekabų privalomos techninės apžiūros reikalavimus ir jos atlikimo tvarką; tvirtina kelių projektavimo, tiesimo, rekonstravimo bei jų priežiūros reikalavimus, tobulindama ir užtikrindama saugią kelių infrastruktūrą. Pastebėta, kad Susisiekimo ministerija be minėtų funkcijų atlieka ir kitas su eismo saugumo užtikrinimu susijusias funkcijas²⁸⁸. Vadovaujantis *Susisiekimo ministerijos kelių transporto ir civilinės aviacijos politikos departamento* (toliau Departamentas) nuostatomis, pabrėžiama, kad Departamentas yra Susisiekimo ministerijos savarankiškas padalinys, kuris be Civilinės aviacijos politikos, yra atsakingas ir už valstybės politikos kelių transporto saugaus eismo srityje formavimą bei jos įgyvendinimą. Akcentuojama, kad Departamento veikla apima motorinių transporto priemonių privalomos techninės apžiūros atlikimo tvarką, greičio matavimo prietaisų naudojimo reikalavimus, o taip pat ir transporto priemonių vairuotojų darbo ir poilsio apskaitos tvarką ir kt.. Nurodoma, kad Departamentas sprendamas kelių eismo saugumo klausimus analizuoja „juodųjų dėmių“ atsiradimo priežastis bei teikia pasiūlymus dėl inžinerinių priemonių įgyvendinimo taip mažinant kelių eismo

²⁸⁷ Ten pat, kur 277

²⁸⁸ Ten pat, kur 95, 10 straipsnis.

įvykių skaičių bei užtikrinant eismo saugumą keliuose²⁸⁹. Remiantis Saugaus eismo įstatymo 11 straipsniu 1 dalimi, teigiama, kad Susisiekimo ministerijai pavaldi **Lietuvos automobilių kelių direkcija** kartu su jai priskirtomis valstybinės reikšmės kelius prižiūrinčiomis valstybės įmonėmis organizuoja ir koordinuoja saugių eismo sąlygų valstybinės reikšmės keliuose užtikrinimą, įgyvendinant numatytas eismo saugumą užtikrinančias priemones²⁹⁰. Vadovaujantis Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos internetinėje svetainėje pateiktomis minėtos institucijos nuostatomis, nurodoma, kad **Valstybinė kelių transporto inspekcija**, siekdama užtikrinti kelių transporto plėtrai tinkamas sąlygas ir įgyvendindama eismo saugumo priemones bei mažindama kelių transporto priemonių sukeltą neigiamą įtaką aplinkai, atlieka šias esmines funkcijas: *formuoja valstybinės techninės apžiūros organizavimo principus, rengia valstybinės techninės apžiūros įmonių veiklą ir valstybinės techninės apžiūros atlikimą reglamentuojančių teisės aktų projektus, įmonėms išduoda leidimus, suteikiančius teisę atlikti valstybinę techninę apžiūrą, bei kontroliuoja, kaip laikomasi valstybinės techninės apžiūros atlikimo tvarkos, sprendžia valstybinės techninės apžiūros atlikimo technologijų, vieningų kontrolės būdų ir metodų taikymo, vienodo teisės aktų reikalavimų interpretavimo klausimus*²⁹¹.

Remiantis Saugaus eismo įstatymo 10 straipsnio 5, 9 dalimis, teigiama, kad **Vidaus reikalų ministerija**, užtikrindama kelių eismo saugumą, per jai pavaldžias institucijas, formuoja valstybės politiką viešojo saugumo srityse bei kontroliuoja jos įgyvendinimą. Pabrėžiama, kad viena ir svarbiausia Vidaus reikalų ministerijai priklausanti centrinė įstaiga yra **Policijos departamentas**, kuris per policijos sistemos veiklos organizavimą ir kontroliavimą, užtikrina asmens ir visuomenės saugumą bei viešąją tvarką. Nurodoma, kad Policijos departamentui pavaldi **Lietuvos policijos kelių tarnyba** yra viena pagrindinių įstaigų vykdančių eismo priežiūrą Lietuvoje. Pastebėta, kad Lietuvos policijos kelių tarnyba nuolat prižiūri, kad visi kelių eismo dalyviai laikytųsi Saugaus eismo įstatyme apibrėžtų nuostatų bei kituose teisės aktuose nustatytos eismo tvarkos. Pabrėžiama, kad Lietuvos policijos kelių tarnyba užtikrindama eismo saugumą prižiūri, kad visi eismo dalyviai laikytųsi KET reikalavimų bei nagrinėja jų pažeidimų atvejus, o taip pat reguliuoja eismą ir atlieka kitas su eismo saugumu susijusias funkcijas²⁹².

Vadovaujantis Saugaus eismo įstatymo 10 straipsniu, nurodoma, kad mažinant kelių eismo įvykių skaičių šalyje **Švietimo ir mokslo ministerija** savo kompetencijos ribose organizuoja ir koordinuoja privalomąjį vaikų švietimą eismo saugumo pagrindų tema, o taip pat daug dėmesio skiria

²⁸⁹ Ten pat, kur 56, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos Kelių transporto ir civilinės aviacijos politikos departamento nuostatai,
< http://www.transp.lt/lt/veikla/nuostatai/departamentu_ir_skyriu_nuostatai/keliu_ir_civilines_aviacijos_departamentas > [žiūrėta 2014-02-25]

²⁹⁰ Ten pat, kur 95, 11 straipsnis.

²⁹¹ Ten pat, kur 151, „Veiklos nuostatai“.

²⁹² Ten pat, kur 288.

mokinių saugaus važiavimo dviračiais įgūdžių ugdymui. Švietimo ir mokslo ministerija, siekdama efektyviai užtikrinti eismo saugumą, šviečia visuomenę organizuodama privalomąjį eismo saugumo pagrindų mokymą per neformalųjį suaugusiųjų švietimą²⁹³.

Remiantis Teisingumo ministerijos internetinėje svetainėje pateikta informacija, teigiama, kad **Teisingumo ministerija** bendradarbiaudama su Susisiekimo, Vidaus reikalų bei kitomis ministerijomis dalyvauja rengiant kelių eismo saugumą reglamentuojančių teisės aktų projektus, susijusius su administracine bei baudžiamąja ir teise²⁹⁴.

Vadovaujantis Finansų ministerijos oficialioje internetinėje svetainėje pateikta informacija, pabrėžiama, kad **Finansų ministerija** remdamasi už saugų eismą atsakingų institucijų pateikta informacija, kiekvienais biudžetinais metais atitinkamai šioms institucijoms paskirsto turimą finansavimą. Nurodoma, kad už saugų eismą atsakingos institucijos tikslingai disponuoja gautomis finansinėmis lėšomis siekdamos gerinti saugumą keliuose²⁹⁵. Kaip nurodoma „ES parama“ oficialioje internetinėje svetainėje, Finansų ministerija taip pat yra viena pagrindinių ES Sanglaudos fondo (toliau Fondas) administravimo institucijų Lietuvos Respublikoje, atliekanti vadovaujančios ir mokėjimo institucijų funkcijas. Minėto Fondo tikslas – teikti ES priklausančioms šalims finansinę paramą, stiprinant ES šalių narių ekonominę ir socialinę sanglaudą. Pastebėta, kad Fondo lėšos yra nukreiptos į transporto bei aplinkos infrastruktūros plėtros projektus, kurių pagalba stiprinamas ir šalies kelių eismo saugumas²⁹⁶.

Remiantis Saugaus eismo įstatymo 10 straipsnio 3 dalimi, teigiama, kad **Sveikatos apsaugos ministerija**, siekdama užtikrinti saugumą keliuose bei sumažinti kelių eismo įvykiuose žmonių patiriamą žalą sveikatai ir juose žūstančiųjų skaičių, savo kompetencijos ribose, transporto priemonių valdytojams nustato sveikatos ir psichofiziologinių gebėjimų tikrinimo reikalavimus bei tvarką²⁹⁷, o taip pat, Susisiekimo ministerijos duomenimis, užtikrina, kad kiekvienas į kelių eismo įvykį patekęs eismo dalyvis gautų tinkamą pirmąją pagalbą²⁹⁸.

Saugaus eismo įstatymo 10 straipsnio 2 dalyje nurodoma, kad **Socialinės apsaugos ir darbo ministerija** ar jos įgaliotos institucijos, užtikrindamos kelių eismo saugumą vykdo savo esminę funkciją – reglamentuoja skiriamojo ženklo „Neįgalusis“ naudojimo reikalavimus bei atitinkamų dokumentų išdavimo tvarką. Pabrėžiama, kad Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos ar jos įgaliotų institucijų nustatyti asmenys gauna išskirtinę teisę naudotis skiriamojo ženklo „Neįgalusis“

²⁹³ Ten pat.

²⁹⁴ Lietuvos Respublikos teisingumo ministerija, < <http://www.tm.lt/struktura/kontaktineinfozm/22> > [žiūrėta 2014-02-26]

²⁹⁵ Lietuvos Respublikos finansų ministerija, < <http://www.finmin.lt/web/finmin/biudzplan> > [žiūrėta 2014-02-26]

²⁹⁶ Europos Sąjungos struktūrinė parama, < http://www.esparama.lt/old/lt/sanglaudos_fondas/apie_sanglaudos_fonda > [žiūrėta 2014-02-26]

²⁹⁷ Ten pat, kur 288.

²⁹⁸ Ten pat, kur 277

teikiamomis lengvatomis, taip skatinant kitus kelių eismo dalyvius būti supratingesniems bei ypatingai atidiems šių kelių eismo dalyvių atžvilgiu²⁹⁹.

Vadovaujantis Saugaus eismo įstatymo 10 straipsnio 6 dalimi, akcentuojama, kad ir **Žemės ūkio ministerija** ar jos įgaliotos institucijos taip pat prisideda užtikrinant kelių eismo saugumą Lietuvos Respublikos keliuose. Pastebėta, kad Žemės ūkio ministerija bendradarbiaudama su Susisiekimo ministerija kelių eismo saugumo užtikrinimui atlieka šias pagrindines funkcijas: nustato ir tvirtina traktorių bei savaeigių transporto priemonių kategorijas, minėtų transporto priemonių techninės apžiūros tvarką ir techninius reikalavimus bei tvirtina traktorių ir savaeigių transporto priemonių valdytojų amžių, o taip pat suderinusi, su Švietimo ir mokslo ministerija, nustato bei tvirtina minėtų transporto priemonių vairuotojų rengimo tvarką³⁰⁰.

Kaip nurodyta Saugaus eismo įstatymo 10 straipsnio 8 dalyje, Lietuvos Respublikos **savivaldos institucijos**, užtikrindamos kelių eismo saugumą, vadovaujasi vietinės savivaldos institucijos sukurta eismo saugumo programa, paremta Valstybine eismo saugumo programa, kuri yra skirta vietinės reikšmės kelių eismo organizavimo ir saugumo klausimams spręsti tiek miestų, tiek kaimų gyvenamosiose vietovėse³⁰¹.

Vadovaujantis Kelių transporto ir civilinės aviacijos politikos departamento Saugaus eismo skyriaus pateiktais duomenimis, teigiama, kad be aukščiau aptartų pagrindinių Lietuvos Respublikos institucijų, dalyvaujančių saugaus eismo užtikrinimo sistemoje, mokslo institucijos, žiniasklaida bei nevyriausybines organizacijos taip pat atlieka nemažiau svarbų kelių eismo saugumo užtikrinimo vaidmenį³⁰². Remiantis Susisiekimo ministerijos duomenimis, pastebėta, kad mokslo institucijos, tokios kaip Vilniaus Gedimino technikos universitetas, o konkrečiai minėtam universitetui priklausanti Automobilių transporto katedra bei Transporto ir kelių tyrimo institutas atlieka tyrimus saugaus eismo srityje. Teigiama, kad tyrimų rezultatais siekiama, už kelių eismo saugumą atsakingoms šalies institucijoms, padėti pašalinti kelių eismo įvykių priežastis. Nurodoma, kad žiniasklaida, naudodamasi savo techninėmis priemonėmis, pateikia visuomenei informaciją apie kelių eismo įvykių problematiką, tuo pačiu formuodama jos požiūrį į saugų eismą keliuose. Nevyriausybines organizacijos savo ruožtu aktyviai dalyvaudamos visuomeninėse reikaluose, susijusiuose su kelių eismo saugumu, naudoja įvairias kampanijas, rengia akcijas, taip siekdamos atkreipti visuomenės narių dėmesį į opią kelių eismo saugumo problemą šalyje³⁰³.

²⁹⁹ Ten pat, kur 288.

³⁰⁰ Ten pat.

³⁰¹ Ten pat.

³⁰² Kelių transporto ir civilinės aviacijos politikos departamento Saugaus eismo skyrius // *Ten pat, kur 56*

< <http://www.transp.lt/files/uploads//Schema%20SM%20puslapiui%20-%20atnaujinta%202013-03-29.pdf> > [žiūrėta 2014-02-19]

³⁰³ Ten pat, kur 277 p. 95

Apibendrinant galima teigti, kad aukščiau minėtoms institucijoms tik bendrų pastangų ir kompetentingai atliekamų funkcijų dėka, pavyksta sumažinti kelių eismo įvykių bei juose žuvusių ir sužeistų žmonių skaičių, o taip pat kontroliuoti „juodųjų dėmių“ problemą Lietuvos Respublikos keliuose.

2.1.3. Lietuvos Respublikos kelių infrastruktūros tobulinimui ir eismo saugumo gerinimui skiriamo finansavimo bei „juodųjų dėmių“ statistinių rodiklių analizė

Pasak Mindaugo Aušros, kelių infrastruktūra tiek Lietuvoje, tiek kitose pasaulio šalyse yra svarbiausia verslo, pramonės ir visuomenės poreikių tenkinimo šaka, reikalaujanti didelių šalies investicijų. Nurodoma, kad tinkama kelių priežiūra ir kokybiškas jų funkcionavimas yra viena iš prioritetinių Lietuvos valstybės veiklos sričių, kurios sėkmingo įgyvendinimo dėka per pastarąjį dešimtmetį pavyko ženkliai pagerinti valstybinės ir vietinės reikšmės kelių būklę bei eismo saugumą³⁰⁴. Remiantis Lietuvos Respublikos 2000 m. spalio 12 d. priimto „Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo“ įstatymo (toliau KPPP įstatymas), kurio aktuali redakcija įsigaliojo 2008 m. gruodžio 31 d., 1 straipsniu, nurodoma, kad Lietuvos Respublikos automobilių kelių tinklo plėtrai, modernizavimui ir saugių eismo sąlygų užtikrinimui yra sukurta Kelių infrastruktūros plėtros ir priežiūros programa (toliau KPPP)³⁰⁵. Pasak LAKD direktoriaus Skirmanto Skrinso, „KPPP finansavimas yra įtrauktas į Lietuvos Respublikos valstybės biudžeto pajamas ir išlaidas kaip specialioji programa kaupti ir naudoti lėšas automobilių kelių tinklui prižiūrėti, plėsti“³⁰⁶, o taip pat, kaip nurodoma KPPP įstatymo 8 straipsnyje, KPPP lėšos yra skiriamos ir „saugaus eismo programoms keliuose ir jų priemonėms įgyvendinti bei kitoms kelių srities reikmėms finansuoti“³⁰⁷. Vadovaujantis KPPP įstatymo 3 – 9 straipsniais, nurodoma, kad KPPP biudžetą sudaro dalis akcizo pajamų, gautų už realizuotą kurą³⁰⁸ (nuo 2008 m. sausio 1 d. – 80 %³⁰⁹) bei suskystintas dujas (100 %), Lietuvoje įregistruotų krovinių transporto priemonių mokestis bei transporto priemonių savininkų ar jų valdytojų naudotojo mokestis (nustato Vyriausybė, atsižvelgdama į transporto priemonių tipą ir neviršydamą jiems priskirtų ribinių tarifų), mokestis už važiavimą Lietuvos Respublikos keliais ir mokestis už eismo ribojimą (nustato Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, atsižvelgdama į

³⁰⁴ Aušra M., „Lietuvos keliai – Europos susisiekimo tinklo dalis“, *Transportas*, 22, 2013,

< <http://www.zurnalastransportas.lt/lietuvos-keliai-europos-susisiekimo-tinklo-dalis/> > [žiūrėta 2014-02-20]

³⁰⁵ Lietuvos Respublikos Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymas. *Valstybės žinios*. 2000, Nr. 92-2873, su naujausiais pakeitimais iki 2008 gruodžio 31 d., 1 straipsnis. *Valstybės žinios*. 2008, Nr. 75-2919

³⁰⁶ Ten pat, kur 123, 2011 m. veikos ataskaita, 1 p. < http://www.lra.lt/files/veiklos_ataskaita_2011.pdf > [žiūrėta 2014-02-23]

³⁰⁷ Ten pat, kur 305, 8 straipsnis.

³⁰⁸ Į KPPP sąskaitą pervedama: nuo 2005 m. sausio 1 d. – 40 %, nuo 2005 m. gegužės 1 d. – 50 %, nuo 2006 m. sausio 1 d. – 60 %, nuo 2006 m. liepos 1 d. – 70 %

³⁰⁹ Gautos pajamos už realizuotą benzina, dyzelinius degalus bei energetinius produktus, kurie pagaminti iš biologinės kilmės medžiagų ar su jų priedais ir skirti naudoti kaip variklių degalai.

kelių klasifikaciją), o taip pat gali būti skiriamos juridinių bei fizinių asmenų ir užsienio valstybių tikslinės lėšos³¹⁰. Remiantis 2003 – 2013 m. LAKD veiklos ataskaitų duomenimis, akcentuojama, kad kiekvienais biudžetiniais metais KPPP skirtos lėšos sąmatoje yra atitinkamai paskirstomos: 75 % valstybinės reikšmės keliams finansuoti; 20 % vietiniams keliams (gatvėms) tiesti, taisyti bei prižiūrėti ir 5 % kitoms valstybės reikmėms, susijusioms su kelių infrastruktūra, finansuoti. Pažymima, kad apie pusę KPPP lėšų yra skiriama valstybinės ir vietinės reikšmės kelių priežiūrai žiemos ir vasaros metu, kiti 30 % yra skirti kelių, tiltų rekonstrukcijai ir remontui bei bendrų Lietuvos ir ES finansuojamų projektų įgyvendinimui, o likusi dalis yra paskirstoma eismo saugumui, kelių dangos paviršių apdorojimui, žvyrkelių asfaltavimui, projektavimo darbams vykdyti ir kitoms išlaidoms padengti³¹¹. M. Aušros pastebimu, Lietuvai įstojus į ES labai sustiprėjo ir išsiplėtė kelių infrastruktūros plėtros ir priežiūros programų KPPP įgyvendinimas, kam didžiulę įtaką turėjo milijoninė ES parama³¹². Remiantis Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos oficialioje internetinėje svetainėje pateikta informacija, pažymima, kad 2000 m. vasario 15 d. Lietuvai pradėjus oficialias derybas dėl stojimo į ES, ES iš ISPA fondo (toliau ISPA fondas) pradėjo teikti finansinę paramą Lietuvos Respublikos kelių infrastruktūros plėtrai, jų tobulinimui ir saugių eismo sąlygų užtikrinimui³¹³. Vadovaujantis Lietuvos Respublikos transporto investicijų direkcijos oficialioje internetinėje svetainėje pateikta informacija, teigiama, kad ISPA fondas tai pasirengimo narystei struktūrinės politikos instrumentas, teikiantis finansinę paramą investicijoms transporto ir aplinkosaugos sektoriuje. Pažymima, kad kasmet nuo 2000 m. iki 2003 m. šalies transporto sektoriaus projektams įgyvendinti iš šio fondo buvo skiriama apie 25 mln. EUR. (86 mln. Lt³¹⁴) Nurodoma, kad ISPA teikė finansinę paramą tik tiems projektams, kurių vertė buvo ne mažesnė nei 5 mln. EUR (17 mln. Lt³¹⁵) ir finansavo iki 75 % visos projektų vertės³¹⁶. Remiantis Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos internetinėje svetainėje pateikta informacija, akcentuojama, kad Lietuvai tapus ES šalimi nare ISPA fondą pakeitė ES Sanglaudos fondas (toliau SF) iš kurio, kaip ir iš ISPA fondo, 50 % lėšų buvo skiriama transporto sektoriui, o kiti 50 % aplinkosaugai finansuoti. Pažymima, kad ES Sanglaudos fondas teikia finansinę paramą tik tiems Lietuvos projektams, kurių vertė yra ne mažesnė nei 10 mln. EUR (35 mln. Lt³¹⁷) ir finansuojama ne daugiau nei 85 % projektų vertės³¹⁸. Remiantis Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos duomenimis, nurodoma, kad Lietuvai įstojus į ES buvo realizuotos dvi ES struktūrinės paramos finansavimo programos: 2004 – 2006 m. pirmas finansavimo laikotarpis; 2007 – 2013 m. antras

³¹⁰ gautų už realizuotą benzina, dizelina bei suskistintas dujas

³¹¹ Ten pat, kur 123, 2003 – 2013 m. veiklos ataskaitos.

³¹² Ten pat, kur 304.

³¹³ Ten pat, kur 56, ES parama 2004 – 2006 m.

³¹⁴ Ten pat, kur 199.

³¹⁵ Ten pat.

³¹⁶ *Transporto investicijų direkcija*, < <http://www.tid.lt/lt/ES-parama-2000-2003-metais> > [žiūrėta 2014-02-23]

³¹⁷ Ten pat, kur 199.

³¹⁸ *Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija*, < http://www.am.lt/VI/article.php3?article_id=1397 > [žiūrėta 2014-02-23]

finansavimo laikotarpis. Pažymima, kad šiais metais pradėtas įgyvendinti trečias 2014 – 2020 m. ES struktūrinės paramos finansavimo laikotarpis³¹⁹. Vadovaujantis Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos duomenimis, teigiama, kad ES struktūrinė parama yra skirta nuosekliam ekonominių ir socialinių skirtumų mažinimui tarp ES šalių narių ar atskirų regionų. Teigiama, kad nuo 2004 m. ES struktūrinės paramos lėšos, pagal savo paskirtį yra skirstomos į ES struktūrinius fondus, t.y. į aukščiau aptartą SF ir Europos regioninės plėtros fondą (toliau ERPF)³²⁰. Remiantis Transporto investicijų direkcijos oficialioje internetinėje svetainėje pateikta informacija, nurodoma, kad ERPF teikiama parama yra skirta regionams, kurių BVP 1 gyventojui yra mažesnis nei 75 % ES vidurkio, o taip pat tiems, kur yra mažas gyventojų tankumas. Pažymima, kad minėtas fondas teikdamas paramą Lietuvos transporto sektoriui siekia plėsti šalies mažiau išsivysčiusių regionų kelių infrastruktūrą³²¹. Vadovaujantis Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos ir Transporto investicijų direkcijos pateikta informacija, pastebėta, kad pirmuoju 2004 – 2006 m. ES struktūrinės paramos finansavimo laikotarpiu, šalies transporto sektoriaus infrastruktūros modernizavimui ir plėtrai, buvo skirta 1387 mln. Lt, iš jų ERPF sudarė 327 mln. Lt³²² ir SF – 1060 mln. Lt³²³. Remiantis Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos duomenimis, nurodoma, kad antruoju 2007 – 2013 m. ES struktūrinės paramos finansavimo laikotarpiu, visam šalies transporto sektoriui buvo skirta 5358 mln. Lt, iš jų ERPF lėšos sudarė 1529 mln. Lt ir SF – 3829 mln. Lt³²⁴.

Vadovaujantis Pasaulio ekonomikos forumo ekspertų 2013 m. duomenimis apie pasaulinį konkurencingumą, pastebėta, kad Lietuvos Respublika tarp 144 pasaulio šalių, pagal pasaulio kelių kokybės reitingą, užėmė 32 vietą, o šalies kelių kokybė, iš 7 – nių galimų balų, buvo įvertinta net 5,2 balais³²⁵. Remiantis Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos duomenimis, pastebėta, kad šių rezultatų kelių priežiūros ir plėtros srityje, šaliai būtų sudėtinga pasiekti be gautos ES struktūrinės paramos³²⁶.

Vadovaujantis 2003 – 2013 m. LAKD veiklos ataskaitų duomenimis, pastebėta, kad kelių infrastruktūros tobulinimui ir plėtrai bei eismo saugumo užtikrinimui 2003 m. bendrai iš KPPP ir ES ISPA fondo paramos lėšų buvo skirta 912 mln. Lt (KPPP – 856 mln. Lt ir ISPA – 56 mln. Lt), tačiau minėtiems darbams atlikti buvo panaudota 910 mln. Lt, kur KPPP lėšos sudarė 854 mln. Lt ir ES ISPA

³¹⁹ Ten pat, kur 56, „ES parama“, < http://www.transp.lt/lt/es_parama > [žiūrėta 2014-02-24]

³²⁰ Ten pat, „Apie ES paramą 2007 – 2013 transporto sektoriui“, < http://www.sumin.lt/lt/es_parama_2007-2013_vidinis/1 > [žiūrėta 2014-02-24]

³²¹ Ten pat kur 316, „Struktūriniai fondai“, < <http://www.tid.lt/lt/strukturingiai-fondai> > [žiūrėta 2014-02-24]

³²² Ten pat.

³²³ Ten pat, kur 318.

³²⁴ Ten pat, kur 320.

³²⁵ Internetinė svetainė „Balsas.lt“, Pasaulio kelių kokybės reitingas: Lietuva šluosto nosis ne tik kaimynams, < <http://www.balsas.lt/naujiena/719879/pasaulio-keliu-kokybes-reitingas-lietuva-sluosto-nosis-ne-tik-kaimynams> > [žiūrėta 2014-02-25]

³²⁶ Ten pat, kur 56, „ES parama Lietuvos susisiekimo sistemai 2007 – 2013 m.“, p. 1, < http://www.transp.lt/files/uploads/ES%20parama_naujienliskis_2011m%5B1%5D.pdf > [žiūrėta 2014-02-26]

fondo lėšos siekė 56 mln. Lt. Nurodoma, kad Lietuvai įstojus į ES per 2004 – 2006 m. ES struktūrinės paramos pirmąjį finansavimo periodą, kelių infrastruktūros tobulinimui ir plėtrai bei eismo saugumo užtikrinimui bendrai iš KPPP ir ES struktūrinių fondų lėšų buvo skirta 3580 mln. Lt (KPPP – 3013 mln. Lt ir ES struktūrinės paramos 567), iš kurių panaudota buvo 3471 mln. Lt (KPPP – 2952 mln. Lt ir ES fondai – 565 mln. Lt). Pažymima, kad per ES struktūrinės paramos antrąjį finansavimo periodą 2007 – 2013 m. bendrai iš KPPP ir ES fondų lėšų minėtiems darbams atlikti buvo skirta 11121 mln. Lt (KPPP – 7685 mln. Lt bei ES struktūrinė para sudarė 3436), tačiau panaudota 9888 mln. (KPPP – 7502 mln. Lt ir ES fondai – 2386 mln. Lt). Pastebėta, kad nuo 2003 iki 2008 m. kelių infrastruktūros plėtrai, tobulinimui ir saugių eismo sąlygų užtikrinimui KPPP ir ES fondų skiriamas finansavimas kasmet augo ir per analizuojamą laikotarpį padidėjo net 1256 mln. Lt. Pažymima, kad nagrinėjamu 2003 – 2013 m. laikotarpiu minėtiems darbams atlikti iš KPPP lėšų daugiausia – 1813 mln. Lt buvo skirta 2008 m., o iš jų panaudota tik 1589 mln. Lt, tuo tarpu ES paramos fondų lėšų daugiausia – 909 mln. Lt buvo skirta 2009 m., o iš jų panaudota tik 650 mln. Lt. Akcentuojama, kad Lietuvos kelių tinklo plėtrai bei eismo saugumo užtikrinimui, analizuojamu periodu, iš KPPP lėšų mažiausiai – 776 mln. Lt buvo skirta 2009 m., kuomet buvo panaudotos visos 2009 m. numatytos KPPP lėšos, tuo tarpu ES struktūrinės paramos lėšų mažiausiai – 224 mln. Lt buvo skirta 2007 m., kuomet 2007 m. atliktiems darbams padengti (301 mln. Lt) buvo pasinaudota 2004 – 2006 m. finansinio periodo lėšomis. Nurodoma, kad kelių infrastruktūros tobulinimui ir plėtrai bei eismo saugumo užtikrinimui nuo 2009 m. skiriami bei naudojami tiek KPPP, tiek ES paramos asignavimai kasmet didėja. (žr. 10 priedas) Remiantis LAKD internetinėje svetainėje pateiktais duomenimis, pastebėta, kad 2014 m. Lietuvos kelių plėtrai ir eismo saugumo sąlygų užtikrinimui numatoma skirti 385 mln. Lt ES struktūrinės paramos lėšų, kurias sudaro 173 mln. Lt 2007 – 2013 m. finansavimo periodo ES struktūrinės paramos lėšų bei naujojo 2014 – 2020 m. finansavimo periodo ES struktūrinės paramos fondų asignavimai³²⁷. Kaip nurodo LAKD atitinkamai minėtiems tikslams pasiekti 2014 m. iš KPPP lėšų planuojama skirti 1059 mln. Lt biudžeto lėšų³²⁸. Remiantis pateiktais duomenimis kelių infrastruktūros tobulinimui planuojama skirti 1444 mln. KPPP ir ES struktūrinės paramos fondų lėšų.

Vadovaujantis LAKD 2003 – 2013 m. veiklos ataskaitų duomenimis, pabrėžiama, kad kiekvienais metais KPPP ir ES paramos fondų lėšos buvo skiriamos saugaus eismo užtikrinimui, kuris išlieka pirmuoju ir pagrindiniu KPPP prioritetu. Akcentuojama, kad šiam tikslui pasiekti buvo diegiamos saugaus eismo priemonės, kurios padėjo mažinti avaringumą ir „juodųjų dėmių“ skaičių Lietuvos Respublikos keliuose³²⁹.

³²⁷ Ten, pat kur 123, „Europos Sąjungos paramos lėšos padės išsaugoti ir plėtoti Lietuvos magistralinius kelius ir 2014 m.“ <http://www.lakd.lt/lt.php/naujienos/europos_sajungos_paramos_lesos_pades_issaugoti_ir_pletoti_lietuvos_magistralinius_kelius_ir_2014_m/17632 > [žiūrėta 2014-02-26]

³²⁸ Ten pat, „Finansavimas“, < http://www.lakd.lt/lt.php/lietuvos_keliai/finansavimas/8980 > [žiūrėta 2014-02-26]

³²⁹ Ten pat. „2008 m. veiklos ataskaita“, p. 2, < http://www.lra.lt/files/veiklos_ataskaita_2008.pdf > [žiūrėta 2014-02-27]

Pastebėta, kad lyginant 2006 – 2013 m. laikotarpio statistinius „juodųjų dėmių“ valstybinės reikšmės keliuose rodiklius, per minėtus 7 m. „juodųjų dėmių“ skaičius sumažėjo net 84 %, t.y. nuo 267 iki 43 „juodųjų dėmių“. (žr. 11 priedas)

Apibendrinant galima teigti, kad per 2003 – 2013 m. laikotarpį buvo sėkmingai vykdomi šalies kelių infrastruktūros tobulinimo, plėtros, saugaus eismo sąlygų užtikrinimo projektai, kurie buvo finansuojami tiek iš KPPP, tiek iš ES struktūrinės paramos fondų lėšų, kas įtakojo ženklų „juodųjų dėmių“ skaičiaus mažėjimą Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės keliuose.

2.2. Rusijos Federacijos kelių eismo saugumą reguliuojančių teisės aktų analizė

Vadovaujantis Rusijos Federacijos svarbiausiu teisiniu dokumentu, t.y. 1993 m. gruodžio 12 d. Rusijoje visuotinai priimta Konstitucija, nurodoma, kad ji buvo koreguota atsižvelgiant į Rusijos Federacijos įstatymus, reglamentavusius Rusijos Federacijos Konstitucijos pakeitimą. Pastebėta, kad Rusijos Federacijos Konstitucija, su naujausiais pakeitimais, įsigaliojo 2014 m. gruodžio 30 d. (toliau RF Konstitucija)³³⁰. Remiantis RF Konstitucijos 65 straipsniu, akcentuojama, kad Rusijos Federacija susideda iš 83 federacijos subjektų, t.y. 21 respublikos, 49 apskričių, 9 kraštų, 4 autonominių apygardų, 1 autonominės apskrities, ir 2 federalinės paskirties miestų: Maskvos ir Sankt-Peterburgo³³¹. RF Konstitucijos 5 straipsnio 2 dalyje, pabrėžiama, kad Rusijos Federacijai priklausančios respublikos turi savo konstitucijas ir savo įstatymus, tuo tarpu šalies apskritys, kraštai, autonominės apygardos ir federalinės paskirties miestai turi savo įstatus – chartijas bei savus įstatymus³³², tačiau, kaip nurodo RF Konstitucijos 4 straipsnio 2 dalis, RF Konstitucija ir Federaliniai įstatymai turi viršenybę prieš Rusijos Federacijos subjektų nacionalinę teisę³³³. Vadovaujantis RF Konstitucijos 15 straipsniu, nurodoma, kad Rusijos Federacijos subjektų priimtos nacionalinės konstitucijos, įstatymai – chartijos, įstatymai ir kiti teisės aktai negali prieštarauti RF Konstitucijai. Teigiama, kad kiekvienas Federacijai priklausantis subjektas vadovaujasi federaliniais įstatymais, kuriuos privalo įgyvendinti savo teisinėje sistemoje. Taip pat pastebėta, kad Rusijos Federacijos teisinės sistemos viena iš sudedamųjų dalių yra tarptautinėmis sutartimis paremti bei visuotinai pripažinti bendri Federacijos tarptautinės teisės principai, standartai ir normos. Nurodoma, kad Rusijos Federacijai ratifikavus tarptautinę sutartį ir jeigu joje yra nustatytos kitos taisyklės nei nurodo federaliniai įstatymai, tokiu atveju Rusijos Federacijoje vadovujamasi ne federaliniais įstatymais, o tarptautinėmis sutartimis³³⁴. Vadovaujantis

³³⁰ Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами Российской Федерации о поправках к Конституции Российской Федерации от 30.12.2008 N 6-ФКЗ, от 30.12.2008 N 7-ФКЗ, от 05.02.2014 N 2-ФКЗ)

³³¹ Ten pat, статья 65.

³³² Ten pat, статья 5, часть 2.

³³³ Ten pat, статья 4, часть 2.

³³⁴ Ten pat, статья 15.

RF Konstitucijos 73 straipsniu akcentuojama, kad kiekvienas Rusijos Federacijos subjektas turi valstybės valdžios padalinimą apibrėžiančią sistemą, kuri susideda iš įstatymų leidžiamosios, įstatymų vykdomosios ir teisminės valdžios³³⁵.

Pasak Rusijos Federacijos Federalinės ekonominės politikos, verslininkystės ir nuosavybės Tarybos Komiteto pirmininko pavaduotojo Aleksandro Fiodorovo Vladimiro, kalbant apie kelių eismo saugumo užtikrinimą ir avaringai – pavojingų kelio atkarpų mažinimą, Rusijos Federacijoje tiek federalinėje valdžios sistemoje, tiek šalies subjektų valdžios sistemoje yra priimta daugybė teisės aktų, reglamentuojančių kelių eismo saugumą, tačiau svarbiausias jų yra Rusijos Federacijos 1995 m. gruodžio 10 d. priimtas federalinis įstatymas „Dėl saugaus kelių eismo“ (toliau RF federalinis Saugaus kelių eismo įstatymas), kuris ne kartą buvo koreguojamas ir aktuali jo redakcija įsigaliojo 2013 m. lapkričio 25 d.³³⁶. Vadovaujantis RF federalinio Saugaus kelių eismo įstatymo 1 straipsniu, nurodoma, kad minėtas įstatymas apibrėžia teisinį pagrindą Rusijos Federacijos kelių eismo saugumo srityje. Šio įstatymo tikslas – apsaugoti žmonių gyvybę, sveikatą ir turtą, apibrėžiant asmenų teises ir pareigas bei ginti visuomenės ir valstybės interesus, mažinant kelių eismo įvykių skaičių bei jų padarinius³³⁷. Remiantis RF federalinio Saugaus kelių eismo įstatymo 5 straipsniu, pabrėžiama, kad šalyje kelių eismo saugumo užtikrinimas vykdomas nustatant Rusijos Federacijos Vyriausybės, federalinių bei Rusijos Federacijos subjektų vykdomosios valdžios institucijų ir vietos savivaldos institucijų, atsakingų už kelių eismo saugumą, teises, pareigas bei jų atsakomybę. Šis įstatymas numato minėtų Rusijos Federacijos, Rusijos Federacijos subjektų vykdomosios valdžios bei vietos savivaldos institucijų veiklos koordinavimą, transporto sektoriaus veiklos teisinį reguliavimą ir kt.³³⁸. Nurodoma, kad RF federalinis Saugaus kelių eismo įstatymas apibrėžia bendrą šalies vedamą saugaus kelių eismo užtikrinimo politiką, apimant esminius ir tarpusavyje glaudžiai susijusius automobilių kelių saugaus eismo sistemos grandinei priklausančius bei jos patikimumą užtikrinančius veiksnius: kelių eismo dalyvius (transporto priemonių vairuotojai, pėstieji, dviratininkai ir kt.) + kelių transporto priemonės (techninė būklė ir kt.) + kelias (kelių infrastruktūra: inžinerinės bei eismo valdymo priemonės, gatvės, ženklai, ženklinimas, tiltai ir kt.) + aplinka (metų bei paros laikas, oro sąlygos, tarša ir kt.) + visuomenė (švietimas). Pabrėžiama, kad norint užtikrinti veiksmingą šios sistemos funkcionavimą, RF federalinis Saugaus kelių eismo įstatymas, be kitų jame apibrėžtų veiklų, reglamentuoja ir minėtos sistemos teisinį pagrindą: nustato kelių eismo dalyvių (fizinių ir juridinių asmenų), policijos pareigūnų, kelių bei kelių eismo priežiūros institucijų teises ir pareigas; apibrėžia šalyje transporto priemonių bei

³³⁵ Ten pat, статья 73

³³⁶ Федоров В. А., заместитель председателя Комитета Совета Федерации ФС РФ по экономической политике, предпринимательству и собственности, „Актуальные задачи правового регулирования в области дорожного движения“, *Право и безопасность*, № 3-4 (24-25), 2007, < http://dpr.ru/pravo/pravo_21_9.htm > [žiūrėta 2014-02-23]

³³⁷ Ten pat, kur 194, статья 1,

³³⁸ Ten pat, статья 5.

jų dalių gamintojams ir pardavėjams taikomas technines normas; nustato pagrindinius transporto priemonių registravimą, jų techninės būklės tikrinimą bei transporto priemonių techninę būklę atitinkančius reikalavimus; nurodo transporto priemonių eksploatavimą draudžiančius atvejus; nurodo tiltų statybos, kelių tiesimo, projektavimo, priežiūros ir rekonstrukcijos atitikimą šalyje nustatytoms techninėms normoms, standartai ir kt.; apibrėžia šalyje priimtinas normas, mažinančias motorinių transporto priemonių neigiamą poveikį aplinkai; numato priemones, kuriomis siekiama pakeisti visuomenės požiūrį į kelių eismo įvykių ir avaringai – pavojingų kelio atkarpų mažinimą bei paskatinti visuomenę aktyviai dalyvauti šios problemos sprendimo procese³³⁹. Vadovaujantis RF federalinio Saugaus kelių eismo įstatymo 31 straipsniu, teigiama, kad nesilaikant aukščiau pateiktų teisės normų, reikalavimų ir pareigų, Rusijos Federacijoje už minėtus pažeidimus yra numatyta drausminė, administracinė, baudžiamoji ir kita atsakomybė³⁴⁰.

2.2.1. Rusijos Federacijos kelių eismo saugumo politiką įgyvendinančių institucijų analizė

Remiantis kelių eismo saugumo politiką įgyvendinančių institucijų veikla, pabrėžiama, jog Rusijos Federacija, kaip ir kiekviena kita pasaulio valstybė, iškeltų valstybinių tikslų realizavimo siekia bei visą šalies politinę veiklą vykdo per kompetentingas šalies institucijas, kurios kryptingai sudaro šalies politikos ir valdžios įgyvendinimo visumą. Kaip nurodo RF federalinis Saugaus kelių eismo įstatymas, valstybės politiką kelių eismo saugumo srityje formuoja Rusijos Federacijos Parlamentas, Rusijos Federacijos Vyriausybė, Rusijos Federacijos Vyriausybinių kelių eismo saugumo užtikrinimo komisija, federaliniai vykdomosios valdžios organai, Rusijos Federacijos subjektų įstatymų leidžiamosios bei vykdomosios valdžios organai ir vietos savivaldos institucijos, vadovaujantis jiems nustatytų įgaliojimų ir atsakomybių ribomis³⁴¹.

Vadovaujantis aukščiau pateiktais duomenimis, teigiama, kad visą Rusijos Federacijos vykdomą politiką galima būtų suskirstyti į 2 politikos blokus: Valstybinį – Federacijos (aukščiausias blokas) ir Federacijos subjektų (žemiausias blokas). Nurodoma, kad kalbant apie kelių eismo saugumo politiką, minėtus blokus pagal hierarchiją būtų galima dar suskirstyti į lygius. Akcentuojama, kad politikos Valstybinis – Federacijos blokas, vykdytys saugaus eismo politiką, yra skirstomas į 3 saugaus eismo lygius, kurių pirmasis, t.y. aukščiausias lygis apima Rusijos Federacijos Parlamentą, Rusijos Federacijos Vyriausybę ir Rusijos Federacijos Vyriausybinių kelių eismo saugumo užtikrinimo komisiją, tuo tarpu antrajam lygiui priklauso federaliniai vykdomosios valdžios organai (ministerijos), o trečiąjį lygį sudaro įvairios už saugų eismą atsakingų ministerijų pavaldume esančios institucijos.

³³⁹ Ten pat.

³⁴⁰ Ten pat, статья 31

³⁴¹ Ten pat, статья 5,

Teigiama, kad politikos Federacijos subjektų blokas, vykdančys saugaus eismo politiką, yra pavaldus aukščiausiam politikos blokui ir atspindi tokią pat hierarchinę struktūrą. Pabrėžiama, kad žemiausias politikos blokas, vadovaudamasis šalies aukščiausio politikos bloko nustatyta tvarka, per Federacijos subjektų vykdomosios valdžios bei savivaldos institucijas, tiesiogiai vykdo ir įgyvendina Rusijos Federacijos saugaus eismo politiką. (žr. 12 priedas)

Remiantis RF Konstitucijos 5 skyriumi, pastebėta, kad aukščiausias Rusijos Federacijos valstybės valdymo organas yra **Rusijos Federacijos Parlamentas**, kuris sudarytas iš žemųjų rūmų, t.y. Rusijos Federacijos Valstybės Dūmos ir aukštųjų rūmų, t.y. Rusijos Federacijos Tarybos. Nurodoma, kad Rusijos Federacijos Valstybės Dūma atlieka esminį vaidmenį šalies įstatymų leidimo procese: priima Rusijos Federacijos federalinius įstatymus ir ratifikuoja valstybės vardu sudaromas sutartis, tačiau minėti įstatymai gali įsigaliooti tik pritarus Rusijos Federacijos Tarybai bei pasirašius Prezidentui³⁴².

Vadovaujantis RF federalinio Saugaus kelių eismo įstatymo 6 straipsnio 1 dalimi, teigiama, kad **Rusijos Federacijos Vyriausybė**, užtikrindama šalies kelių eismo saugumą, savo kompetencijos ribose vykdo šias pagrindines funkcijas: formuoja ir įgyvendina vieningą Rusijos Federacijos kelių eismo saugumo politiką; kuria vieningą šalies kelių eismo saugumo teisinę sistemą; kuria vieningas šalies taisykles, standartus, vieningus techninius reglamentus, technines normas, teisės aktus, reglamentuojančius kelių eismo saugumą; atlieka priimtų įstatymų ir kitų Rusijos Federacijos kelių eismo saugumo užtikrinimo srityje priimtų norminių teisės aktų atitikimo Rusijos Federacijos Konstitucijai ir Federaliniams įstatymams kontrolę; kuria federalines vykdomosios valdžios institucijas, kurių pagalba būtų užtikrinta ir įgyvendinta valstybės kelių eismo bei jo saugumo politika; kuria ir tvirtina Valstybės federalines kelių eismo saugumo gerinimo programas, užtikrindama jų finansavimo sistemos efektyvų funkcionavimą; organizuoja ir įgyvendina valstybinę federalinių kelių eismo priežiūros kontrolę; koordinuoja Rusijos Federacijos subjektų vykdomosios valdžios institucijų, atsakingų už kelių eismo saugumo užtikrinimą, veiklą; kelių eismo saugumo užtikrinimo srityje sudaro Rusijos Federacijos tarptautines sutartis³⁴³.

Remiantis Rusijos Federacijos Vyriausybės internetinėje svetainėje pateikta informacija, pastebėta, kad siekiant efektyviai užtikrinti kelių eismo saugumą, Rusijoje yra sukurta **Vyriausybė kelių eismo saugumo užtikrinimo komisija** (toliau Vyriausybė kelių eismo saugumo užtikrinimo komisija). Nurodoma, kad Vyriausybė kelių eismo saugumo užtikrinimo komisija koordinuoja Federacijos kelių eismo saugumo užtikrinimo procesą bei atlieka kitas funkcijas: užtikrina, kad kryptingai kuriant ir įgyvendinant valstybės politiką kelių eismo saugumo užtikrinimo srityje, būtų suderinamos Rusijos federalinių vykdomosios valdžios institucijų veiklos; kuria pagrindinius kelių eismo saugumo užtikrinimo teisinio reguliavimo gairių projektus;

³⁴² Ten pat, kur 330, глава 5

³⁴³ Ten pat, kur 194, статья 6, часть 1

koordinuoja Federacijos federalinių vykdomosios valdžios institucijų kelių eismo saugumo užtikrinimo projektų, federalinių programų rengimo ir jų įgyvendinimo veiklą; didina kelių eismo saugumu besidominančių organizacijų bei viešųjų asociacijų sąveikos efektyvumą³⁴⁴. Vadovaujantis Rusijos Federacijos Vyriausybės internetinėje svetainėje pateiktais duomenimis, kurie remiasi Rusijos Federacijos 2013 m. kovo 21 d. priimtu potvarkiu, pabrėžiama, kad Vyriausybinių Komisija yra sudaryta iš 22 nuolatinių bei 8 kviečiamų pagal susitarimą skirtingų sričių specialistų, t.y. Rusijos Federacijos Vyriausybės atstovų, valstybės valdymo organų bei valstybės tarnybos atstovų, privačių ir viešųjų institucijų bei mokslo ir mokymo įstaigų įgaliotų asmenų. (žr. 13 priedas) Pastebėta, kad visi Vyriausybinių Komisijos nariai glaudžiai bendradarbiaudami tarpusavyje, savo kompetencijos ribose, svarsto ir sprendžia bendras šalies kelių eismo saugumo politikos problemas³⁴⁵.

Vadovaujantis RF federalinio Saugaus kelių eismo įstatymo 6 straipsnio 2 dalimi, pastebėta, kad **Rusijos Federacijos federalinių vykdomosios valdžios institucijų**, atsakingų už kelių eismo saugumą, įgaliojimai apibrėžti šalies įstatymais ir kitais teisės aktais³⁴⁶.

Remiantis Rusijos Federacijos 2005 m. Federalinio susirinkimo Kelių eismo saugumo būklės vertinimo ataskaitos duomenimis, pastebėta, kad svarbiausios Rusijos Federacijos federalinės institucijos, dalyvaujančios kelių eismo saugumo politikos įgyvendinimo sistemoje yra Rusijos Federacijos vidaus reikalų ministerija (rus. MVD), Rusijos Federacijos transporto ministerija (rus. Rosmintrans), Rusijos Federacijos švietimo ir mokslo ministerija (rus. Mon) bei Rusijos Federacijos gynybos ministerija (rus. Minoborony). Nurodoma, kad kelių eismo saugumo problemos sprendimo procese, be aukščiau išvardintų svarbiausių ministerijų, taip pat dalyvauja ir kitos institucijos, t.y. Rusijos Federacijos sveikatos apsaugos ministerija (rus. Rosminzdrav), Rusijos Federacijos socialinės apsaugos ir darbo ministerija (rus. Rosmintrud), Rusijos Federacijos civilinės gynybos, ekstremalių situacijų ir stichinių nelaimių pasekmių eliminavimo ministerija (rus. MCHS), Rusijos Federacijos informavimo ir masinių komunikacijų ministerija (rus. Minsviaz), Rusijos Federacijos pramonės ir prekybos ministerija (rus. Minpromtorg), Rusijos Federacijos finansų ministerija (rus. Rosminfin), Rusijos Federacijos teisingumo ministerija (rus. Minjust) ir kt.. Akcentuojama, kad visos aukščiau išvardytos institucijos glaudžiai bendradarbiaudamos tarpusavyje, savo kompetencijos ribose, gali veiksmingai įgyvendinti šalies kelių eismo saugumo politiką³⁴⁷.

³⁴⁴ Правительство России. Правительственная комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения, < <http://government.ru/department/129/about/> > [žiūrėta 2014-03-01]

³⁴⁵ Правительство России, „Состав Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения в редакции распоряжения от 21 марта 2013 г. № 413-п“, < <http://government.ru/info/1050> > [žiūrėta 2014-03-02]

³⁴⁶ Ten pat, kur 194, статья 6, часть 2.

³⁴⁷ Федеральное Собрание Российской Федерации, „Государственный доклад О состоянии безопасности дорожного движения в Российской Федерации“, Москва, 2005, стр. 8, < <http://rudocs.exdat.com/docs/index-240217.html?page=8> > [žiūrėta 2014-03-03]

Kaip nurodyta Rusijos Federacijos 2005 m. Federalinio susirinkimo Kelių eismo saugumo būklės vertinimo ataskaitoje, Rusijos Federacijos vidaus reikalų ministerija, koordinuodama kelių eismo saugumo sritį šalyje, atlieka esminį vaidmenį kelių saugaus eismo užtikrinimo sistemoje³⁴⁸. Remiantis **Rusijos Federacijos vidaus reikalų ministerijos** duomenimis, pastebėta, kad šalies kelių eismo saugos užtikrinimas yra tik viena iš daugelio MVD Rusijos kompetencijai priskirtų veiklų, todėl MVD Rusijos užtikrina šalies kelių eismą saugumą per jai pavaldžias kelių eismo saugumą užtikrinančias institucijas³⁴⁹. Vadovaujantis MVD Rusijos pateikta veiklos struktūra, nurodoma, kad svarbiausia ministerijai priklausanti institucija, atsakinga už kelių eismo saugumą yra **Generalinis direktoratas, užtikrinantis kelių eismo saugumą** (rus. GU OBDD³⁵⁰ (toliau GU OBDD)), kuris kelių eismo saugumo politiką įgyvendina, vadovaudamas **Valstybinei kelių eismo saugumo inspekcijai** (rus. GIBDD) ir vykdydamas kitas Rusijos Federacijos teisės aktuose numatytas funkcijas³⁵¹. Remiantis GIBDD MVD Rusijos internetinėje svetainėje pateiktais duomenimis, teigiama, kad GU OBDD dalyvauja pagrindinių kelių eismo saugumo valstybės politikos kryptių formavimo procese bei kontroliuoja kaip Rusijos Federacijos valstybės institucijos ir organizacijos laikosi Rusijos Federacijos teisės aktų, reglamentuojančių eismo saugumą šalies keliuose. Pastebėta, kad GIBDD, siekdama išvengti eismo nelaimių keliuose ir sumažinti jų pasekmes, atlieka šias pagrindines funkcijas: prižiūri, kad visi kelių eismo dalyviai laikytųsi KET taisyklių; reguliuoja eismą keliuose; prižiūri viešąją tvarką; rengia vairuotojus, reguliuodama jų mokymo procesą; vykdo kelių eismo dalyvių švietimą; organizuoja motorinių transporto priemonių ir jų priekabų valstybinę techninę apžiūrą; įvykus kelių eismo nelaimei, skubiai reaguoja į įvykį bei prireikus suteikia pirmąją pagalbą, o taip pat nustato kelių eismo nelaimių atsiradimo priežastis³⁵².

Vadovaujantis Rusijos Federacijos 2005 m. Federalinio susirinkimo Kelių eismo saugumo būklės vertinimo ataskaitos duomenimis, pastebėta, kad **Rusijos Federacijos transporto ministerija** būdama atsakinga už šalies kelių infrastruktūrą, kontroliuoja ir prižiūri kelių transporto veiklą bei užtikrina federalinių kelių būklės atitikimą šalyje nustatytoms taisyklėms, standartams, techninėms normoms ir kt.. Nurodoma, kad Rusijos Federacijos transporto ministerija savo funkcijas vykdo per pavaldžias jai institucijas, t.y. Transporto saugumo ir specialiųjų programų departamentą, Federalinę transporto priežiūros tarnybą (rus. Rostransnador) ir jai pavaldžią Valstybinę automobilių ir kelių priežiūros tarnybą (rus. Gosavtodornadzor) bei Federalinę kelių agentūrą (rus. Rosavtodor)³⁵³.

³⁴⁸ Ten pat.

³⁴⁹ *Министерство внутренних дел Российской Федерации*, < <http://mvd.ru/mvd/emvd> > [žiūrėta 2014-03-03]

³⁵⁰ Главное Управление по обеспечению безопасности дорожного движения (ГУ ОБДД) МВД России

³⁵¹ Ten pat, kur 349, „Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения“, < http://mvd.ru/mvd/structure1/Glavnie_upravlenija/Glavnoe_upravlenie_po_obespecheniju_bezo > [žiūrėta 2014-03-04]

³⁵² Ten pat, kur 183, „Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России“, < <http://www.gibdd.ru/about/> > [žiūrėta 2014-03-04]

³⁵³ Ten pat, kur 347.

Remiantis Rusijos Federacijos transporto ministerijos oficialioje internetinėje svetainėje pateikta informacija, pabrėžiama, kad **Transporto saugumo ir specialiųjų programų departamentas**, siekdamas efektyviai užtikrinti saugumą keliuose, savo kompetencijos ribose, vykdo šias esmines funkcijas: formuoja valstybės politiką transporto saugumo srityje; kuria transporto infrastruktūros tobulinimo ir saugumo užtikrinimo srities įstatymų ir kitų norminių teisės aktų projektus; koordinuoja ir kontroliuoja Federalinių tarnybų bei Federalinių agentūrų veiklą transporto sistemos saugumo srityje; rengia pasiūlymus, susijusius su transporto sektoriaus vystymu; įgyvendina socialinės – ekonominės plėtros programas, susijusias su transporto sistemos saugumo užtikrinimu ir kt.³⁵⁴.

Vadovaujantis Rusijos Federacijos transporto ministerijos oficialioje internetinėje svetainėje pateikta informacija, pastebėta, kad **Federalinė transporto priežiūros tarnyba** kontroliuoja ir prižiūri įvairių institucijų, įgyvendinančių transporto politiką, priklausomai nuo jų kuriamų transporto rūšių, veiklą. Pabrėžiama, kad minėta tarnyba kelių transporto politiką formuoja ir įgyvendina per jai pavaldžią **Valstybinę automobilių kelių priežiūros tarnybą**. Remiantis Valstybinės automobilių kelių priežiūros tarnybos veikla, pastebėta, kad ši tarnyba išduoda licencijas keleiviniam ir krovininiam transportui, o taip pat, nustatyta tvarka Rusijos Federacijos vykdomosios valdžios subjektų organams, teikia pasiūlymus dėl kelių eismo nelaimių šalyje mažinimo, transporto priemonių eksploatavimo ir aplinkosaugos reikalavimų pažeidimų mažinimo bei transporto paslaugų kokybės gerinimo³⁵⁵.

Remiantis Rusijos Federacijos transporto ministerijos Federalinės kelių agentūros duomenimis, pastebėta, kad Rusijos Federacijos transporto ministerijai pavaldi **Rusijos Federacijos federalinė kelių agentūra „Rosavtodor“** yra federalinė vykdomosios valdžios institucija, atsakinga už federalinių kelių būklę ir saugias eismo sąlygas. Nurodoma, kad „Rosavtodor“, užtikrindama kelių eismo saugumą ir mažindama kelių eismo įvykių bei avaringai – pavojingų kelio atkarpų skaičių, teikia kelių transporto, kelių infrastruktūros, kelių apskaitos ir eismo bei transporto saugumo valstybines paslaugas, o taip pat atlieka transporto ir kelių infrastruktūros valstybės turto valdymo funkcijas. Teigiama, kad „Rosavtodor“, pagal suteiktus jai įgaliojimus yra valstybinis federalinių tikslinių, mokslinių – techninių ir inovacinių programų, susijusių su kelių būklės gerinimu bei ilgalaikių šalies kelių infrastruktūros plėtros projektų užsakovas. Pastebėta, kad „Rosavtodor“ Rusijos Federacijos federalinės reikšmės kelių valdymą atlieka tiek tiesiogiai, tiek per Federacijos valdžios institucijas, taip užtikrindama efektyvų ir operatyvų federalinės reikšmės kelių valdymą bei saugų ir nenutrūkstamą transporto judėjimą minėtuose keliuose³⁵⁶.

³⁵⁴ *Министерство транспорта Российской Федерации*, < http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=408 > [žiūrėta 2014-03-04]

³⁵⁵ *Официальный сайт федеральной службы по надзору в сфере транспорта „Ространснадзор“ Министерства транспорта Российской Федерации*, < <http://www.rostransnadzor.ru/auto/functions/> > [žiūrėta 2014-03-05]

³⁵⁶ *Официальный сайт федерального дорожного агентства „Росавтотдор“ Министерства транспорта Российской Федерации*, < http://rosavtodor.ru/information/Federalnoe_dorozhnoe_agentstvo/rosavtodor.html > [žiūrėta 2014-03-05]

Vadovaujantis Rusijos Federacijos 2005 m. Federalinio susirinkimo Kelių eismo saugumo būklės vertinimo ataskaitos duomenimis, teigiama, kad **Rusijos Federacijos švietimo ir mokslo ministerija**, dalyvaudama šalies kelių eismo saugumo politikos formavime, savo kompetencijos ribose, nustato kelių eismo dalyvių švietimo ir mokymo standartus bei atsako už vairavimo mokyklų ir profesinio vairavimo mokymo licencijų išdavimą³⁵⁷.

Nurodoma, kad **Rusijos Federacijos gynybos ministerija**, dalyvaudama Federacijos kelių eismo saugumo politikos sistemoje, pagal jai suteiktus įgaliojimus, kontroliuoja Rusijos Federacijos kariniams pajėgoms priklausančių transporto priemonių judėjimą, jų registraciją bei atsako už šalies kariniams pajėgoms priklausančių transporto priemonių techninę būklę³⁵⁸.

Pažymima, kad **Rusijos Federacijos sveikatos apsaugos ministerija**, užtikrindama šalies kelių eismo saugumą ir mažindama nelaimių keliuose skaičių, transporto priemonių vairuotojams nustato sveikatos bei psichofiziologinių gebėjimų tikrinimo reikalavimus ir tvarką, o taip pat užtikrina, kad kiekvienam kelių eismo dalyviui, patekusiam į eismo nelaimę būtų suteikta tinkama pirmoji medicinos pagalba³⁵⁹.

Vadovaujantis Rusijos Federacijos institucijų 2013 m. lapkričio 12 d. susitarimu „Dėl kelių ūkio 2014 – 2016 m.“, pastebėta, kad **Rusijos Federacijos socialinės apsaugos ir darbo ministerija**, siekdama sumažinti kelių eismo įvykių skaičių, savo kompetencijos ribose, transporto priemonių vairuotojams nustato darbo saugos reikalavimus, darbo ir poilsio laiko režimą bei reglamentuoja išskirtines sąlygas neįgaliems transporto priemonių vairuotojams³⁶⁰.

Kaip nurodoma Rusijos Federacijos 2005 m. Federalinio susirinkimo Kelių eismo saugumo būklės vertinimo ataskaitoje, **Rusijos Federacijos civilinės gynybos, ekstremalių situacijų ir stichinių nelaimių pasekmių eliminavimo ministerija**, užtikrindama kelių eismo saugumą, savo kompetencijos ribose, vykdo šias pagrindines funkcijas: įspėja eismo dalyvius apie ekstremalias situacijas keliuose bei įvykus kelių eismo nelaimei, atlieka žmonių gelbėjimo darbus³⁶¹.

Pabrėžiama, kad **Rusijos Federacijos informavimo ir masinių komunikacijų ministerija**, dalyvaudama šalies kelių eismo saugumo politikos formavime, vykdo savo esminę informavimo funkciją, t.y. informuoja kelių eismo dalyvius apie šalies vykdomą kelių eismo saugumo politiką.³⁶²

Remiantis Rusijos Federacijos 2005 m. Federalinio susirinkimo Kelių eismo saugumo būklės vertinimo ataskaitos duomenimis, pastebėta, kad **Rusijos Federacijos pramonės ir prekybos**

³⁵⁷ Ten pat, kur 347.

³⁵⁸ Ten pat.

³⁵⁹ Ten pat.

³⁶⁰ Ten pat, kur 218, Отраслевое соглашение от 12 ноября 2013 г. „Отраслевое соглашение по дорожному хозяйству на 2014-2016 годы“ (зарегистрировано в Роструде 6 декабря 2013 года, регистрационный номер 235/14-16), 2013, < <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70443534/?prime> > [žiūrėta 2014-03-07]

³⁶¹ Ten pat, kur 347

³⁶² Ten pat.

ministerija yra atsakinga už transporto priemonių techninės būklės reglamentavimą ir jų sertifikavimą bei transporto priemonių techninės apžiūros pagrindinių reikalavimų tvirtinimą, o taip pat už miestų ir gatvių planavimą³⁶³.

Vadovaujantis Rusijos Federacijos finansų ministerijos internetinėje svetainėje pateiktais duomenimis, nurodoma, kad **Rusijos Federacijos finansų ministerija**, formuodama šalies finansų politiką, kasmet dalį šalies biudžeto lėšų paskirsto Kelių fondams, atsakingiems už kelių infrastruktūros plėtrą. Teigiama, kad Rusijos Federacijos kelių fondai iš federacijos biudžeto gautas lėšas skiria institucijoms, užsiimančioms kelių infrastruktūros vystymu ir tobulinimu bei kita veikla, susijusia su saugumo keliuose užtikrinimu³⁶⁴.

Remiantis Rusijos Federacijos teisingumo ministerijos internetinėje svetainėje pateikta informacija, pastebėta, kad **Rusijos Federacijos teisingumo ministerija** dalyvauja rengiant administracinės, baudžiamosios ir kitų teisių teisės aktų projektus, susijusius su kelių eismo saugumo užtikrinimu. Akcentuojama, kad minėta ministerija, siekdama efektyviai atlikti savo funkcijas, bendradarbiauja su Rusijos Federacijos federalinės vykdomosios valdžios institucijomis ir Rusijos Federacijos subjektų vykdomosios valdžios bei vietos savivaldos institucijomis³⁶⁵.

Vadovaujantis RF Saugaus kelių eismo įstatymo 6 straipsniu 2 dalimi, nurodoma, kad Rusijos Federacijos federalinės vykdomosios valdžios institucijos, įgyvendindamos bendrą vedamą šalies kelių eismo saugumo politiką, pagal susitarimą su Rusijos Federacijos subjektų vykdomosios valdžios institucijomis, atsakingomis už regionalinių kelių eismo saugumą, perduoda dalį savo kompetencijai priklausančių įgaliojimų Federacijos subjektams, kurioje atitinkamas teritorijas³⁶⁶.

Kaip nurodo RF federalinio Saugaus kelių eismo įstatymo 10 straipsnis, **Rusijos Federacijos subjektų Vyriausybės**, siekdamas efektyviai užtikrinti šalies regionalinių kelių eismo saugumo politiką, kuria savas kelių eismo saugumo užtikrinančias programas, remdamosios Rusijos Federacijos Vyriausybės sukurtomis programomis, kurias įgyvendinti padeda Rusijos Federacijos subjektų vykdomosios valdžios institucijos³⁶⁷. Remiantis RF federalinio Saugaus kelių eismo įstatymo 6 straipsnio 3 dalimi, akcentuojama, kad **Rusijos Federacijos subjektų vykdomosios valdžios institucijos**, atsakingos už regionalinių kelių eismo saugumo politikos įgyvendinimą, savo kompetencijos ribose, užtikrina kelių eismo saugumą subjektų teritorijai priklausančiuose regionalinės reikšmės keliuose. Pastebėta, kad siekiant efektyviai užtikrinti kelių eismo saugumą regionalinės

³⁶³ Ten pat.

³⁶⁴ *Министерство финансов Российской Федерации*, < http://www.minfin.ru/common/img/uploaded/library/2013/03/pismoMFRF_02-03-10_6762_ot_060313.pdf > [žiūrėta 2014-03-07]

³⁶⁵ *Министерство юстиции Российской Федерации*, Приказ Минюста РФ от 27 января 2010 г. N 8 „Об утверждении Регламента Министерства юстиции Российской Федерации“ С изменениями и дополнениями от: 5 сентября 2011 г., 6 апреля 2012 г. < <http://minjust.ru/node/1383> > [žiūrėta 2014-03-09]

³⁶⁶ Ten pat, kur 194, статья 6, часть 2

³⁶⁷ Ten pat, статья 10.

reikšmės keliuose, minėtos institucijos vykdo šias pagrindines funkcijas: reguliuoja eismą; gerina kelių infrastruktūrą; dalyvauja transporto priemonių vairuotojų mokymo organizavimo sistemoje; vykdo eismo priežiūros kontrolę bei įgyvendina kitas su saugiu eismu keliuose susijusias prevencines priemones³⁶⁸.

Vadovaujantis RF federalinio Saugaus kelių eismo įstatymo 6 straipsnio 4 dalimi, pabrėžiama, kad **Rusijos Federacijos vietos savivaldos institucijos**, Rusijoje taip vadinamos municipalinės institucijos (toliau Municipalinės institucijos), užtikrina kelių eismo saugumą vietinės reikšmės keliuose³⁶⁹. Kaip nurodo RF federalinio Saugaus kelių eismo įstatymo 10 straipsnis, Municipalinės institucijos, užtikrindamos kelių eismo saugumą, kuria savas vietinės reikšmės kelių eismo saugumo užtikrinimo programas, remdamiesi Rusijos Federacijos Vyriausybės patvirtintomis kelių eismo saugumo gerinimo programomis. Pastebėta, kad Municipalinės institucijos, vadovaudamosios savo sukurtomis programomis tiek miestų, tiek kaimų gyvenamosiose vietovėse, organizuoja vietinės reikšmės kelių eismo saugumo užtikrinimo prevencines priemones³⁷⁰.

Remiantis Marinos Dmitrevnos Istichovskajos duomenimis bei GIBDD MVD Rusijos internetinėje svetainėje pateikta informacija ir RF federalinio Saugaus kelių eismo įstatymo 5 straipsniu, nurodoma, kad Rusijos Federacijoje kelių eismo saugumo užtikrinimo sistemoje ne mažiau svarbų vaidmenį, be aukščiau išvardytų institucijų, atlieka šalies mokslo institucijos (pvz. MVD Rusijos Mokslinis kelių eismo saugumo tyrimo centras), nevyriausybinės organizacijos ir žiniasklaida. Vadovaujantis GIBDD MVD Rusijos pateikta informacija, pastebėta, kad MVD Rusijos Mokslinis kelių eismo saugumo tyrimo centras (rus. NIC PBDD MVD Rusijos) organizuoja, vykdo ir koordinuoja mokslinius tyrimus kelių eismo saugumo užtikrinimo bei viešosios tvarkos palaikymo srityje³⁷¹. Remiantis RF federalinio Saugaus kelių eismo įstatymo 5 straipsniu, nurodoma, kad nevyriausybinės organizacijos aktyviai dalyvauja visuomeninėje veikloje, pvz. rengia akcijas, programas kelių eismo saugumo užtikrinimo tema³⁷². Pasak M. D. Istichovskajos žiniasklaida, naudodamasi savo techninėmis priemonėmis, pritraukia visuomenės dėmesį į kelių eismo saugumo problemą ir formuoja žmonių teigiamą požiūrį į eismo dalyvių saugų elgesį keliuose³⁷³.

Apibendrinant galima teigti, kad kelių eismo saugumo užtikrinimo politiką Rusijoje formuoja Vyriausybės patvirtintos kelių eismo saugumo gerinimo programos, nes, kaip buvo minėta, tiek Rusijos Federacijos Vyriausybė, tiek Federaliniai vykdomosios valdžios organai, tiek Rusijos

³⁶⁸ Ten pat, статья 6, часть 3.

³⁶⁹ Ten pat, статья 6, часть 4.

³⁷⁰ Ten pat, статья 10.

³⁷¹ Ten pat, kur 183, Научно – исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения МВД России, < <http://www.gibdd.ru/struct/nic/> > [žiūrėta 2014-03-11]

³⁷² Ten pat, kaip 194, статья 5,

³⁷³ Истичовская М.Д., Председатель Госсовета Республики Коми, „В борьбе за безопасность дорожного движения все меры хороши“, *Право и безопасность*, № 3-4 (24-25), 2007

Federacijos subjektų vyriausybės bei jų vykdomosios valdžios organai ir vietos savivaldos institucijos, remdamosios Federalinėmis programomis, kuria savas kelių eismo saugumo gerinimo programas, kurių pagrindu Federacijoje yra kuriami ir tvirtinami atitinkami programų įgyvendinimo priemonių planai.

2.2.2. Rusijos Federacijos kelių infrastruktūros tobulinimui ir eismo saugumo gerinimui skiriamo finansavimo bei šalies avaringai – pavojingų kelio atkarpų statistinių rodiklių analizė

Vadovaujantis Rusijos Federacijos subjekto Kabarginų-Balkanų Respublikos transporto, ryšių ir kelių ūkio ministerijos oficialioje internetinėje svetainėje pateiktais duomenimis, nurodoma, kad siekiant tobulinti bei plėsti Rusijos Federacijos kelių infrastruktūrą, o taip pat sėkmingai užtikrinti saugų eismą keliuose, būtina skirti pakankamai finansavimo kelių tiesimo, rekonstravimo ir jų priežiūros darbams vykdyti, kuris priklauso nuo įvairių biudžeto lygių ir kelių paskirties³⁷⁴.

Remiantis Rusijos Federacijos federalinio statybos portalo „Stroyka.ru“ duomenimis, teigiama, kad Rusijos Federacijoje svarbiausiais bendro naudojimo keliais yra laikomi federalinės reikšmės keliai, kuriais kasmet atliekama daugiau kaip 40 % visų keleivių ir krovinių vežimų³⁷⁵. Tačiau, vadovaujantis Rusijos Federacijos subjekto Kabarginų-Balkanų Respublikos transporto, ryšių ir kelių ūkio ministerijos oficialioje internetinėje svetainėje pateiktais duomenimis, pastebėta, kad nepriklausomai nuo kelių reikšmės visi jų naudotojai nori saugaus, patikimo ir kokybiško susisiekimo, kuris neatsiejamas nuo tinkamai išplėtos kelių infrastruktūros³⁷⁶. Vadovaujantis Pasaulio ekonomikos forumo ekspertų 2013 m. pasaulinio konkurencingumo duomenimis, pastebėta, kad Rusijos Federacija pagal kelių kokybę užima 136 vietą, iš 144 tyrime dalyvavusių pasaulio šalių o jos kelių būklė vertinama vos tik 2,3 balais, iš 7 galimų³⁷⁷. Pasak Rusijos Federacijos Valstybės Dūmos transporto komiteto pirmininko pavaduotojo Sergejaus Ten, Rusija siekdama pagerinti kelių būklės kokybę ir eismo saugumo užtikrinimą yra sukūrusi savąjį kelių infrastruktūros finansavimo mechanizmą. Pastebėta, kad Rusijos Federacijoje nuo 2014 m. veikia 3 kelių finansavimo šaltiniai, t.y. federalinis kelių fondas, regionalinis kelių fondas ir municipalinis kelių fondas³⁷⁸. Vadovaujantis bendrosios Rusijos Federacijos vietos savivaldos tarybos (rus. VSMS³⁷⁹) duomenimis, pastebėta, kad 2 aukščiau minėti Rusijos Federacijos kelių finansavimo fondai, t.y. federalinis kelių finansavimo fondas ir regionalinis kelių finansavimo fondas, buvo sukurti jau 90 – ūjų metų pradžioje, tačiau 2005 m. jie

³⁷⁴ Ten pat, kur 176.

³⁷⁵ Обзоры рынков строительства и строительных материалов „Стройка. Ру“, < <http://www.stroyka.ru/Rynok/1527835/obshchie-dannye-protivazhennosti-dorog-v-rf/> > [žiūrėta 2014-03-11]

³⁷⁶ Ten pat, kur 176.

³⁷⁷ Ten pat, kur 325

³⁷⁸ Обухова Е., „Как сделать дорогу“, ЭКСПЕРТ ONLINE, №49 (879), 2013, < <http://expert.ru/expert/2013/49/kak-sdelat-dorogu/> > [žiūrėta 2014-03-11]

³⁷⁹ Всероссийский совет местного самоуправления

buvo panaikinti. Nurodoma, kad panaikinus šiuos fondus, šalies bendro naudojimo kelių infrastruktūros plėtrai, jos tobulinimui ir priežiūrai, nuo 2005 m. Rusijoje buvo nustatytas procentinis dydis nuo BVP mokesčio, kuris sudarė vos tik 3 %. Pažymima, kad panaikinus kelių fondus ženkliai sumažėjo bendro naudojimo kelių infrastruktūros plėtrai, jos tobulinimui ir priežiūrai skiriamas šalies finansavimas, kaip pavyzdį galima pateikti 2000 m. duomenis, kuomet į Rusijos kelių fondus buvo surinkta 4,9 % BVP šalies biudžeto lėšų³⁸⁰. Vadovaujantis Rusijos Federacijos finansų ministerijos duomenimis, pastebėta, kad panaikinus fondus stipriai išsiplėtė ir korupcija, dėl kurios dar labiau sumažėjo kelių finansavimas. Teigiama, kad federalinis kelių fondas yra atsakingas už bendro naudojimo federalinės reikšmės kelių tiesimą, tiltų ir tunelių statybą, jų priežiūrą bei saugaus eismo sąlygų užtikrinimą³⁸¹. Vadovaujantis Rusijos Federacijos federalinės kelių agentūros „Rosavtodor“ duomenimis ir 1998 m. liepos 17 d. priimto Rusijos Federacijos Biudžeto kodekso (toliau RFBK), su naujausiais pakeitimais įsigaliojusiais nuo 2014 m. vasario 3 d., 175.4 straipsnio 3 dalimi, pastebėta, kad federalinio kelių fondo biudžetas nuo 2013 m. yra formuojamas iš 28 % degalų akcizo^{382 383}, transporto priemonių kelių mokesčio (75 %), transporto priemonių savininkų ar jų valdytojų naudojimo mokesčio (100 %), transporto priemonių įsigijimo mokesčio (100 %), baudų už KET taisyklių pažeidimus, mokesčių už federaliniams keliams padarytą žalą ir kitų federalinio biudžeto įplaukų, apibrėžtų RFBK³⁸⁴. Remiantis Maskvos statybos departamento duomenimis, pažymima, kad federalinis kelių fondas dalį savo biudžeto lėšų, bet ne daugiau kaip 20 % skiria Rusijos Federacijos subjektams, priklausomai nuo konkretaus Federacijos subjekto surinktų lėšų į jo paties regionalinį kelių fondo biudžetą. Nurodoma, kas Rusijos Federacijos subjektams asignuojamos lėšos yra skiriamos federalinių tikslinių programų įgyvendinimui, tame tarpe ir finansinių įsipareigojimų padengimui už kelių tiesimo, rekonstravimo ir priežiūros darbus³⁸⁵.

Remiantis Rusijos Federacijos federalinės kelių agentūros „Rosavtodor“ ir RFBK 175.4 straipsnio 4 dalimi, pastebėta, kad regionalinis kelių fondas yra skirtas bendro naudojimo regionalinės reikšmės kelių infrastruktūros plėtrai, tobulinimui ir inžinerinių priemonių diegimui, siekiant užtikrinti saugias eismo sąlygas. Nurodoma, kad esminį minėto fondo biudžetą nuo 2013 m. sudaro: 72 %

³⁸⁰ *Всероссийский совет местного самоуправления ВСМС*, < <http://www.vsmsinfo.ru/dokumenty-i-materialy/81-sozdanie-pravovykh-i-finansovykh-mekhanizmov-po-formirovaniyu-polnotsennykh-munitsipalnykh-dorozhnykh-fondov/3233-sozdanie-pravovykh-i-finansovykh-mekhanizmov-po-formirovaniyu-polnotsennykh-munitsipalnykh-dorozhnykh-fondov> > [žiūrėta 2014-03-12]

³⁸¹ *Министерство финансов Российской Федерации*, < <http://210.minfin.ru/taxonomy/term/59> > [žiūrėta 2014-03-13]

³⁸² Į Federalinį kelių fondo biudžetą buvo pervesta: 2011 m. – 30 %; 2012 – 23 %

³⁸³ *Министерство транспорта Российской Федерации Федеральное дорожное агентство*, < http://rosavtodor.ru/showlist/dorogi_rossii/Dorozhnye_fondy.html > [žiūrėta 2014-03-13]

³⁸⁴ *Бюджетный кодекс Российской Федерации от 31.07.1998 N 145-ФЗ (ред. от 28.12.2013, с изм. от 03.02.2014) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2014)*, 175.4 статья часть 3

< <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=148998> > [žiūrėta 2014-03-15]

³⁸⁵ *Департамент строительства города Москвы*, < <http://ds.mos.ru/activities/projects-and-programs/road-fund/> > [žiūrėta 2014-03-15]

degalų akcizo³⁸⁶³⁸⁷, 100 % akcizo už transporto priemonių, kurių masė yra nedidesnė nei 3,5 t pardavimą, transporto priemonių mokesčiai, transporto priemonių valdytojų sumokami mokesčiai už naudojimąsi regionaliniais keliais (25 %)³⁸⁸, federalinio kelių fondo 20 % asignavimai, skirti minėtam tikslui įgyvendinti ir su juo susijusioms skoloms padengti³⁸⁹ bei konsoliduotos Rusijos Federacijos subjektų biudžetų įmokos ir kitos įplaukos, reglamentuojamos Rusijos Federacijos subjektų kelių fondų įstatymu³⁹⁰.

Vadovaujantis Maskvos statybos departamento internetinėje svetainėje pateiktais duomenimis, nurodoma, kad Rusijos Federacijos municipalinės institucijos atsako už bendro naudojimo vietinės reikšmės kelių infrastruktūros plėtrą, jų būklę ir eismo saugumo užtikrinimą. Teigiama, kad iki 2014 m. sausio 1 d. šalies municipalinės institucijos minėtų kelių infrastruktūros plėtrai, modernizavimui ir eismo saugumo užtikrinimui skirdavo dalį lėšų iš savo biudžeto įplaukų, tačiau didžioji dalis šių investicijų buvo gaunama iš regionalinio fondo biudžeto asignavimų, kuris ir sudarė esminį bendro naudojimo vietinių kelių finansavimo šaltinį. Akcentuojama, kad municipalinės institucijos, ne mažiau kaip 5 % numatyto regionalinio fondo biudžeto lėšų, turėjo skirti naujų bendro naudojimo kelių tiesimui, esamų tobulinimui ir jų priežiūrai, o taip pat ne mažiau nei 5 % šio fondo biudžeto lėšų, municipalinės institucijos turėjo skirti miestų gyvenviečių kelių infrastruktūros vystymui, pvz. privažiavimų prie daugiabučių namų teritorijos įrengimui ir kt.. Pažymima, kad regionalinis kelių fondas, ne mažiau nei 5 % iš federalinio fondo gaunamų subsidijų, turėjo skirti į municipalinių institucijų biudžetą, panaudojant juos žvyrkelių asfaltavimui ir kaimo gyvenviečių susisiekimo gerinimui³⁹¹. Tačiau, pasak Vladimiro Peškovo, municipalinės institucijos, iš regionalinių kelių fondų negaudavo visos minimalios nustatytos 15 % dydžio sumos, skirtos bendro naudojimo vietinės reikšmės kelių infrastruktūros plėtrai, modernizavimui ir eismo saugumo gerinimui³⁹². Todėl, kaip nurodo Tatjana Larinova, municipalinės institucijos, dėl nepakankamo kelių infrastruktūros tobulinimo ir plėtos darbų finansavimo nepajėgdavo tinkamai sutvarkyti ir prižiūrėti joms priklausančių kelių. Nurodama, kad apie 40 tūkst. šalies gyvenviečių iki šiol visiškai neturi susisiekimo su bendru automobilių kelių tinklu ir daugiau nei pusė bendro naudojimo vietinės reikšmės kelių neturi kietos dangos. Akcentuojama, kad atsižvelgus į minėtus neigiamus veiksnius, Rusijos Federacijos vyriausybė atlikusi RFBK pataisas, įpareigojo Rusijos Federacijos subjektų valstybinę valdžią sukurti municipalinius kelių fondus, kurie savo veiklą pradėjo vykdyti nuo 2014 m. sausio 1 d.. Nurodoma, kad šių fondų sukūrimas turi padėti išspręsti Rusijos Federacijos bendro naudojimo kelių finansavimo

³⁸⁶ Į regionalinį kelių fondą buvo pervesta: 2011 m. – 70 %; 2012 m. – 77 %.

³⁸⁷ Ten pat, kur 383.

³⁸⁸ Ten pat, kur 384.

³⁸⁹ Ten pat, kur 385.

³⁹⁰ Ten pat, kur 384.

³⁹¹ Ten pat, kur 385.

³⁹² Владимир П., „Где деньги, Зин?“, *Премьер*, №4 (850), 2014, < <http://premier.region35.ru/gazeta/np850/s20.html>

stokos problemą, nes Rusijos Federacijos subjektų valstybės valdžia sukūrusi šiuos fondus numatė jiems fiksuoto dydžio diferencijuotas finansines normas, siekiančias ne mažiau nei 10 % viso konsoliduoto Rusijos Federacijos subjektų kelių fondo biudžeto gautų pajamų iš kuro akcizo. Pastebėta, kad kiekvienam municipaliniam kelių fondui diferencijuotų finansinių normų dydžiai nustatomi nuo jų turimų bendro naudojimo vietinės reikšmės kelių kiekio. Ekspertų nuomone, padidinus municipalinių institucijų bendro naudojimo vietinės reikšmės keliams skiriamą finansavimą, turėtų ženkliai pagerėti minėtų kelių būklė³⁹³.

Vadovaujantis „Rosavtodor“ vadovo pavaduotojo Ivanokentijaus Alafinovo Sergejevičiaus duomenimis, analizuojant 2003 – 2014 m. bendro naudojimo šalies federalinės, regionalinės ir vietinės reikšmės kelių finansinius rodiklius, pastebėta, kad ženkliai kito jiems skiriamas finansavimas. Pažymima, kad 2003 m. bendro naudojimo visiems šalies keliams skiriamas finansavimas sudarė 418800 mln. rublių, t.y. 29145 mln. Lt. Tuo tarpu 2005 m. bendras minėtų šalies kelių finansavimas buvo mažiausias visu analizuojamu laikotarpiu, jis siekė vos tik 350100 mln. rublių, t.y. 25178 mln. Lt, lyginant su 2003 m. finansavimas sumažėjo apie 69000 mln. rublių, t.y. 3967 mln. Lt. Pastebėta, kad 2005 m. buvo panaikinti aukščiau minėti kelių finansavimo fondai ir šalies keliai buvo finansuojami Rusijos Federacijos biudžeto ir Rusijos Federacijos subjektų biudžetų lėšomis, skiriant 3 % dydį nuo BVP. Akcentuojama, kad iki 2008 m. bendras Rusijos Federacijos bendro naudojimo visų kelių infrastruktūros plėtros finansavimas vis augo ir minėtais metais siekė 669700 mln. rublių, kas sudaro 46605 mln. Lt, tuo tarpu 2010 m. jis vėl smuko iki 564800 mln. rublių, t.y. 39304 mln. Lt. Pastebėta, kad nuo 2011 m., reorganizavus šalies bendro naudojimo kelių finansavimo sistemą, kelių finansavimo šaltinių skiriamos lėšos išaugo iki 814700 mln. rublių, kas sudaro 56695 mln. Lt, ir kasmet vis auga. Teigiama, kad šalies bendro naudojimo kelių infrastruktūros plėtrai, tobulinimui ir saugių eismo sąlygų juose užtikrinimui, didžiausias 90000 mln. rublių, t.y. 62632 mln. Lt. kelių fondų finansavimas yra numatomas 2014 m.. (žr. 14 priedas)

Analizuojant 2003 – 2014 m. bendro naudojimo federalinių kelių finansavimo šaltinius, pastebėta, kad 2003 m. šių kelių infrastruktūros plėtrai ir jų modernizavimui buvo skiriama 193500 mln. rublių, t.y. 13466 mln. Lt., tuo tarpu 2005 m. ši suma siekė 208200 mln. rublių, kas sudaro 14489 mln. Lt. Pastebėta, kad 2005 – 2010 m., t.y. kelių fondų panaikinimo laikotarpiu, bendro naudojimo federaliniams keliams ir subsidijoms iš federalinio biudžeto skiriamos lėšos ženkliai augo, o 2009 m. jos siekė 416100 mln. rublių, t.y. 28957 mln. Lt, ir buvo didžiausios visu analizuojamu laikotarpiu. Akcentuojama, kad 2010 m. federalinis bendro naudojimo kelių finansavimas vėl smuko iki 326300 mln. rublių, kas sudaro 22708 mln. Lt., tačiau lyginant su 2005 m. jis yra didesnis 118100 mln. rublių,

³⁹³ Ларинова Г., „В центре внимания – дорожные фонды“, Официальный печатный орган Министерства транспорта РФ „Транспорт России“, 2013, № 13 (820) < <http://www.transportrussia.ru/v-gosdume-rf/v-tsentre-vnimanija-dorozhnye-fondy.html> > [žiūrėta 2014-03-26]

t.y. 8219 mln. Lt. Pažymima, kad 2011 m., atkūrus federalinį kelių fondą, minėtiems keliams finansuoti buvo skirta 363600 mln. rublių, kas sudaro mln. 31393 mln. Lt. Pastebėta, kad nuo 2011 m. federalinis bendro naudojimo kelių finansavimas vis augo ir 2013 m. siekė 417300 mln. rublių, t.y. 34336 mln. Lt, tačiau 2014 m. numatyta skirti mažiau lėšų, t.y. tik 347400 mln. rublių, kas sudaro 24176 mln. Lt. (žr. 14 priedas)

Analizuojant 2003 – 2014 m. Rusijos Federacijos subjektų skiriamą finansavimą, bendro naudojimo regionalinių ir vietinių kelių infrastruktūros plėtrai ir tobulinimui, pastebėta, kad 2003 m. šis finansavimas siekė 119300 mln. rublių, t.y. 8302 mln. Lt. Teigiama, kad 2003 m. Rusijos Federacijos subjektų skiriamas finansavimas buvo mažesnis už tų pačių metų Rusijos Federacijos federalinio kelių fondo skiriamas lėšas net 74200 mln. rublių, kas sudarė 5164 mln. Lt. Tuo tarpu 2004 m. Rusijos Federacijos subjektų kelių fondo biudžetas padidėjo 63300 mln. rublių – 4495 mln. Lt, ir siekė 182600 mln. rublių, kas sudarė 12707 mln. Lt., bei neženkiai viršijo Rusijos Federacijos 2004 m. federalinio kelių fondo biudžetą 3400 mln. rublių, t.y. 236 mln. Lt. Akcentuojama, kad 2005 m. panaikinus regionalinius kelių fondus, tiek regionalinių, tiek vietinių kelių finansavimas sumažėjo 40700 mln. rublių, t.y. mln. 2832 mln. Lt, ir siekė 141900 mln. rublių, kas sudarė 9875 mln. Lt., tuo tarpu nuo 2006 m. ir iki 2008 m. jis kasmet augo. Nurodoma, kad 2008 m. Rusijos Federacijos subjektų biudžetų keliams skiriamos lėšos sudarė 283300 mln. rublių, t.y. 19715 mln. Lt, ir lyginant su 2005 minėtų kelių finansavimo rodikliais, jos padidėjo beveik 50 %. Akcentuojama, kad 2009 m., lyginant su 2008 m. finansiniais duomenimis, Rusijos Federacijos subjektų finansiniai šalies kelių rodikliai, vėl smuko 8900 mln. rublių, kas sudaro 6193 mln. Lt, ir minimumu laikotarpiu siekė 194300 mln. rublių, t.y. mln. 13522 mln. Lt. Tuo tarpu 2010 m. regionalinių ir vietinių kelių finansavimas siekė 2385 mln. rublių, kas sudarė 16597 mln. Lt, jis padidėjo 44200 mln. rublių, t.y. 3075 mln. Lt. Pastebėta, kad nuo 2005 m. iki 2010 m. Rusijos Federacijos subjektų biudžeto skiriamos lėšos minėtiems bendro naudojimo keliams buvo mažesnės nei Rusijos Federacijos federalinio biudžeto keliams skiriamos lėšos. Pažymima, kad 2011 m. Rusijos Federacijos subjektų bendro naudojimo regionalinės ir vietinės reikšmės kelių finansavimas padidėjo ir siekė 451100 mln. rublių, kas sudarė 31393 mln. Lt, lyginant su 2010 m. finansiniais rodikliais, jis išaugo net 212600 mln. rublių, t.y. 14796 mln. Lt, ir nuo 2011 m. iki planinių 2014 m. kasmet viršijo federalinį kelių finansavimą. Nurodoma, kad 2014 m. iš Rusijos Federacijos subjektų kelių fondo bendro naudojimo keliams numatyta skirti 462600 mln. rublių, kas sudaro 32193 mln. Lt, kas viršija tų pačių planinių metų federalinį kelių finansavimą net 115200 mln. rublių, t.y. 8017 mln. Lt. (žr. 14 priedas)

Remiantis Rusijos Federacijos 2006 – 2010 m. avaringai – pavojingų kelio atkarpų Rusijos Federacijos bendro naudojimo keliuose statistiniais rodikliais, pastebėta, kad 2007 m., lyginant su 2006 m. duomenimis, avaringai – pavojingų kelio atkarpų padidėjo 267 atvejais, t.y. 7%, tačiau nuo

2007 m. iki 2010 m. avaringai – pavojingų kelio atkarpų Rusijos Federacijos bendro naudojimo keliuose sumažėjo 837 atvejais, kas viršija 22 % . (žr. 15 priedas)

Apibendrinant galima teigti, kad Rusijos Federacijos kelių infrastruktūros plėtrai, tobulinimui bei eismo saugumo sąlygų užtikrinimui sukurtas finansavimo modelis, per 4 metus padėjo neženkliai sumažinti avaringai – pavojingų kelio atkarpų skaičių Rusijos Federacijos bendro naudojimo keliuose.

IŠVADOS

1. Kelių eismo saugumo užtikrinimo problema yra plačiai sprendžiama tiek visuotiniu, tiek nacionaliniu mastu. ES, siekdama efektyviai užtikrinti saugumą keliuose, nuo 2001 m. pradėjo kurti ES kelių eismo saugos veiksmų programas, skatinančias valstybes nares ženkliai mažinti žuvusiųjų keliuose skaičių. Pastebėta, kad per pirmąjį Europos kelių eismo saugos veiksmų 2001 – 2010 m. programos įgyvendinimo laikotarpį ES šalyse kelių eismo įvykiuose žuvusiųjų skaičių bendromis pastangomis pavyko sumažinti beveik 40 %, tačiau nebuvo pasiektas planuotas 50 % rodiklis. Todėl, Europos kelių eismo saugos veiksmų 2001 – 2010 m. programa buvo pratęsta antram 2011 – 2020 m. laikotarpiui, siekiant to paties tikslo, t.y. perpus sumažinti ES keliuose žuvusių žmonių skaičių. Lietuvos Respublikai 2004 m. įstojus į ES ir pradėjus siekti bendro žuvusiųjų keliuose mažinimo tikslo, buvo sukurta atitinkama nacionalinė 2005 – 2010 m. programa. Nurodytu laikotarpiu Lietuvos Respublikos keliuose žuvusiųjų skaičių bendromis ES ir Lietuvos pastangomis pavyko sumažinti net apie 60 %, tačiau Lietuva, lyginant su kitomis ES šalimis narėmis, vis dar užima pirmaujančias pozicijas pagal žuvusiųjų skaičių, tenkančių 1 mln. gyventojų. Todėl, Lietuvos Respublikos minėta programa buvo pratęsta antram 2011 – 2017 m. periodui. Išanalizavus esminius avaringumą sukeliančius veiksnius, nustatyta, kad viena pagrindinių eismo saugumo keliuose užtikrinimo priemonių yra „juodųjų dėmių“ šalinimas. Remiantis darbe pateiktais pavyzdžiais, atskleista, kad nėra vienintelio ir visoms šalims tinkančio „juodųjų dėmių“ apibūdinimo, tačiau jo reikšmė nekinta. Siekiant nustatyti „juodąsias dėmes“, dažniausiai remiamasi absoliučiais eismo įvykių skaičiais, o kai kuriais atvejais ir kitais eismo įvykių rodikliais. Prieita išvados, kad, norint nustatyti „juodąją dėmę“ Lietuvos Respublikos keliuose būtina turėti tikslius duomenis apie įvykusių kelių eismo įvykių skaičių per 4 metus, automobilių vidutinį metinį paros eismo intensyvumą bei skaičiuojamo kelio ruožo ilgį. Pažymėtina, kad Lietuvoje „juodosios dėmės“ yra nustatomos vadovaujantis avaringų ruožų nustatymo valstybinės reikšmės keliuose metodika. Išanalizavus avaringumo situaciją Lietuvos Respublikos keliuose, pastebėta, kad esminis kelių eismo įvykius šalyje sukeliantis veiksnys yra žmogiškasis faktorius. Minėtai problemai spręsti buvo griežtinamos baudos bei aktyviai vykdoma švietėjiška veikla. NVS šalyse kelių eismo saugumo problemai spręsti taip pat yra skiriama nemažai dėmesio. Išanalizavus NVS statistinius rodiklius, nustatyta, kad NVS šalyse kelių eismo nelaimėse sužeistų bei žuvusių žmonių sumažėjo, tačiau, lyginant su kitomis pasaulio šalimis, šie skaičiai išlieka vis dar dideli. NVS šalys narės nekuria bendrų kelių eismo saugumo užtikrinimo programų, tokių kaip aukščiau minėtos ES programos, palikdamos pačioms NVS šalims narėms teisę spręsti kelių eismo saugumo problemą nacionaliniu lygiu, tačiau, siekiant efektyvaus bendradarbiavimo, užtikrinant kelių eismo saugumą ir mažinant avaringumą keliuose, yra skatinama NVS šalių narių gerosios patirties sklaida. Išanalizavus NVS šalių keliuose žuvusiųjų statistinius rodiklius, pastebėta, kad Rusijos

Federacijoje jie yra vieni aukščiausių ne tik tarp NVS šalių narių, bet ir visame pasaulyje. Rusijos Federacija, siekdama kelių eismo įvykiuose žuvusiųjų skaičių sumažinti 25 %, nuo 2005 m. nacionaliniu lygiu kūrė federalines tikslines kelių eismo saugumo gerinimo programas, tačiau pastebėta, kad iki 2013 m. Rusijai nepavyko pasiekti užsibrėžto tikslo, nes minėtas rodiklis sumažėjo tik 23 %. Išnagrinėjus Rusijos Federacijos esminius keliuose avaringumą lemiančius veiksnius, nustatyta, kad, siekiant efektyviai užtikrinti kelių eismo saugumą, taip kaip ir Lietuvoje, Rusijos Federacijoje būtina šalinti „juodąsias dėmes“, kurios Rusijoje yra vadinamos avaringai – pavojingomis kelio atkarpomis. Išsiaiškinta, kad Rusijoje avaringai – pavojingi kelio ruožai yra nustatomi vadovaujantis „Metodinėmis rekomendacijomis dėl priemonių, užtikrinančių saugų eismą kelių atkarpose, kuriose dažniausiai įvyksta kelių eismo įvykiai“, kuriomis remiantis yra renkami tikslūs duomenys apie atitinkamų kelių atkarpų ilgį bei įvykusių kelių eismo įvykių skaičių juose, o taip pat transporto priemonių eismo intensyvumą per parą ir tik tuomet nustatomos avaringai – pavojingos kelio atkarpos. Išanalizavus Rusijos Federacijos esmines priežastis, lemiančias kelių eismo įvykių skaičiaus didėjimą, prieita išvados, kad Rusijos Federacijoje daugiausia kelių eismo įvykių sukelia KET pažeidžiantys kelių eismo dalyviai bei, dėl korupcijos šalyje išsiskojimo, blogai išplėtotą kelių infrastruktūrą. Minėtiems neigiamiems veiksniams pašalinti yra griežtinamos baudos bei efektyviai vykdoma švietėjiška veikla, o taip pat diegiamos saugumą keliuose užtikrinančios inžinerinės priemonės ir didinamas kelių nutiesusių ar kelių remonto darbus atlikusių organizacijų finansinė atsakomybė.

2. Išanalizavus ES ir Lietuvos Respublikos teisės aktus, reglamentuojančius kelių eismo saugumą, nustatyta, kad Lietuvos Respublikos teisinė sistema yra neatsiejama nuo ES teisės aktų. Pažymėtina, kad Lietuvoje kelių eismo saugumo srityje yra priimta daugybė teisė aktų, tačiau pagrindiniu yra laikomas Saugaus eismo automobilių keliais įstatymas. Išanalizavus Lietuvos Respublikos kelių eismo saugumo politiką įgyvendinančių institucijų struktūrą, pastebėta, kad ją galima suskirstyti į 3 saugaus eismo lygius, kurių aukščiausiam, t.y. pirmajam lygiui priklauso Lietuvos Respublikos Seimas, Lietuvos Respublikos Vyriausybė ir Komisija, tuo tarpu antrąjį lygį sudaro savivaldybės ir ministerijos, o trečiasis, t.y. vykdomasis lygis apima įvairias už saugų eismą atsakingų ministerijų pavaldume esančias institucijas. Išnagrinėjus Lietuvos Respublikos kelių infrastruktūros tobulinimo, plėtros bei saugaus eismo sąlygų užtikrinimo finansavimo šaltinius, atskleista, kad minėtiems tikslams pasiekti asignavimai yra skiriami iš KPPP ir ES struktūrinių paramos fondų, be kurių Lietuvai, esant tranzitine šalimi tarp Rytų ir Vakarų, būtų sudėtinga savo finansiniais ištekliais tobulinti kelių infrastruktūrą bei mažinti kelių eismo įvykiuose sužeistųjų ir žuvusiųjų skaičių. Išanalizavus NVS šalių narių teisinio reguliavimo sistemą kelių eismo saugumo užtikrinimo srityje, pastebėta, kad kelių eismo saugumo esminis teisinis reguliavimas vyksta

nacionaliniu mastu. Todėl Rusijos Federacija, būdama NVS šalimi nare, minėtą problemą sprendžia savarankiškai. Analizuojant Rusijos Federacijos teisinę sistemą, nustatyta, kad ji dalijasi į 2 dalis, t.y. Federalinę valdžią ir Rusijos Federacijos subjektų valdžią, tačiau svarbiausiais šalyje yra laikomi Federalinės valdžios leidžiami įstatymai. Pagrindinis Rusijos Federacijoje kelių eismo saugumą reglamentuojantis teisės aktas yra federalinis įstatymas „Dėl saugaus kelių eismo“. Išnagrinėjus Rusijos Federacijos kelių eismo saugumo politiką įgyvendinančių institucijų struktūrą, pastebėta, kad Rusijos Federacijos kelių eismo saugumo užtikrinimo politiką galima suskirstyti į 3 saugaus eismo lygius, kurių pirmasis, t.y. aukščiausias lygis apima Rusijos Federacijos Parlamentą, Rusijos Federacijos Vyriausybę ir Rusijos Federacijos Vyriausybines komisijas, tuo tarpu antrajam lygiui priklauso federaliniai vykdomosios valdžios organai, ministerijos ir municipalinės institucijos, o trečiąjį lygį sudaro įvairios už saugų eismą atsakingų ministerijų pavaldume esančios institucijos. Išanalizavus Rusijos Federacijos kelių infrastruktūros tobulinimo, plėtros, saugaus eismo sąlygų užtikrinimo finansavimo šaltinius, atskleista, kad šalies kelių infrastruktūra, priklausomai nuo kelių reikšmės, šiuo metu yra finansuojama iš federalinio kelių fondo, regionalinio kelių fondo ir municipalinio kelių fondo.

Išnagrinėjus Rusijos Federacijos ir Lietuvos Respublikos kelių infrastruktūrai skiriamų investicijų ir pastangų mastą, pastebėta, kad tarp 144 pasaulio šalių, pagal pasaulio kelių kokybės reitingą, Lietuvos Respublika užima 32 vietą, o Rusijos Federacija tik 136 vietą, tuo tarpu Lietuvos kelių būklė iš 7 – nių galimų balų, buvo įvertinta net 5,2 balais, o Rusijos tik 2,3 balais, kas dar kartą patvirtina, jog Rusijos Federacijos kelių infrastruktūra yra blogai išplėtota.

Narkevič N. ES ir NVS šalių eismo saugumo politika, sprendžiant kelių eismo įvykių ir „juodųjų dėmių“ problemas: Lietuvos ir Rusijos atvejai / Politikos mokslų magistro baigiamasis darbas. Vadovas prof. habil. dr. Vygandas Kazimieras Paulikas. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, Politikos ir vadybos fakultetas, 2014. – 132 p.

ANOTACIJA

Magistro baigiamajame darbe nagrinėjama ES ir NVS kelių eismo saugumo politika, sprendžiant kelių eismo įvykių ir „juodųjų dėmių“ problemas. Pasirinkti Lietuvos ir Rusijos atvejai. Pirmoje dalyje aptarta avaringumo problema šiuolaikiniame pasaulyje, pateikti statistiniai duomenys apie kelių eismo įvykiuose žuvusių žmonių skaičių ES ir NVS valstybėse, aptartos prevencinės priemonės, nurodytos kelių eismo įvykių ir „juodųjų dėmių“ atsiradimo priežastys Lietuvos ir Rusijos keliuose, pateiktos „juodųjų dėmių“ sąvokos bei jų nustatymo metodikos. Antroje dalyje nagrinėjami ES kelių transporto ir eismo saugumo reguliavimo teisiniai aspektai, nagrinėjami Lietuvos ir Rusijos svarbiausi kelių eismo saugumą reguliuojantys teisės aktai, analizuojama institucijų veikla bei finansavimas.

Raktiniai žodžiai: Kelių eismo įvykiai, avaringumas, „juodosios dėmės“, avaringai – pavojingos kelio atkarpos, saugaus eismo politika.

Narkevič N. Road safety policy of the EU and the CIS countries in solving the problems of road traffic accidents and “accident black spots”: Lithuanian and Russian cases / Political science master’s final thesis. Leader - professor doctor habilitatus Vygandas Kazimieras Paulikas – Vilnius, Mykolas Romeris University, Faculty of politics and management. 2014. – p. 132

ANNOTATION

The master’s thesis covers the road safety policy of the EU and the CIS countries in solving the problems of road traffic accidents and “accident black spots”. The Lithuanian and Russian cases have been selected. Part One covers the discussion of the accident rate problem in a modern world, presentation of statistical data on the number of people, who died during the road traffic accidents in the EU and the CIS states, discussion of preventive measures, indication of the causes of road traffic accidents and “accident black spots” on Lithuanian and Russian roads, presentation of “accident black spots” terms as well as their identification methods. Part Two covers the analysis of legal aspects of

the EU road transport and road safety regulation, fundamental legal acts governing traffic safety of Lithuania and Russia, as well as activities and financing of institutions.

Key words: Road traffic accidents, accident rate, “accident black spots”, dangerous stretches of road, traffic safety policy.

Narkevič N. / ES ir NVS šalių eismo saugumo politika, sprendžiant kelių eismo įvykių ir „juodųjų dėmių“ problemas: Lietuvos ir Rusijos atvejai / Politikos mokslų magistro baigiamasis darbas. Vadovas prof. habil. dr. Vygandas Kazimieras Paulikas. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, Politikos ir vadybos fakultetas, 2014. – 132 p.

SANTRAUKA

Magistro baigiamojo darbo tema yra svarbi dėl to, kad visame pasaulyje kelių eismo įvykiuose žūsta ar skirtingo sunkumo traumas patiria labai daug žmonių. Ši problema skatina ieškoti sprendimų ne tik pačioje šalyje, tačiau ir bendrų sprendimų su kitomis valstybėmis. Tai lėmė, jog JTO yra priėmusi ne vieną rezoliuciją, kurių tikslas - sumažinti žūčių keliuose skaičių.

Darbo objektas – ES šalies narės Lietuvos Respublikos ir NVS priklausančios Rusijos Federacijos eismo saugumo politika, sprendžiant kelių eismo įvykių ir „juodųjų dėmių“ problemas. Darbo pagrindinis tikslas – išnagrinėti ES ir NVS eismo saugumo politiką, sprendžiant kelių eismo įvykių ir „juodųjų dėmių“ problemas: Lietuvos ir Rusijos atvejai. Tikslui pasiekti išskirti šie uždaviniai: išnagrinėti ES ir NVS šalių kelių eismo įvykių ir „juodųjų dėmių“ problemas, nustatant jų atsiradimo priežastis ir šalinimo galimybes, Lietuvos ir Rusijos atvejai, o taip pat išanalizuoti ES šalies narės Lietuvos Respublikos ir NVS priklausančios Rusijos Federacijos kelių eismo įvykių ir „juodųjų dėmių“/avaringai – pavojingų kelio atkarpų teisinį reglamentavimą bei kelių eismo saugumo politiką įgyvendinančių institucijų veiklą ir minėtai problemai spręsti skiriamą finansavimo šaltinius.

Tyrimui atlikti buvo pasirinkti šie metodai: mokslinės literatūros apžvalga, teisės aktų analizė, statistinių duomenų analizė; dokumentų analizė, aprašomasis.

Nustatyta, jog ES kuriamos įvairios programos, kurios padeda mažinti žuvusiųjų skaičių. Šis skaičius mažėja ir Lietuvos keliuose, tačiau kol kas Lietuva užima pirmaujančias pozicijas, pagal žuvusiųjų tenkančių 1 mln. gyventojų skaičių, Europos Sąjungoje. „Juodosios dėmės“ neturi vieningo apibrėžimo, skirtingose šalyse jos apibrėžiamos, remiantis skirtingomis metodikomis, tačiau jos reikšmė nekinta. Nustatyta, kad pagrindinis kelių eismo įvykius Lietuvoje sukeliantis veiksnys yra žmogiškasis faktorius. Pagrindinės priemonės, kurios skirtos mažinti avaringumui Lietuvoje: griežtinamos baudos ir aktyviai vykdoma švietėjiška veikla.

Nustatyta, jog NVS šalyse žuvusiųjų skaičius mažėja, tačiau palyginus su kitomis šalimis skaičiai išlieka vis dar dideli. NVS šalys nekuria bendrų programų, problema sprendžiama nacionaliniu lygiu, tačiau dalinasi gerąja patirtimi. Pagrindinės priežastys sukeliančios kelių eismo įvykius: KET pažeidimai ir blogai išplėtoti kelių infrastruktūra. Minėtiems veiksniams pašalinti yra griežtinamos baudos, vykdoma švietėjiška veikla, diegiamos saugumą keliuose užtikrinančios inžinerinės priemonės ir didinama kelius tiesusių ar remonto darbus atlikusių organizacijų finansinė atsakomybė.

Nustatyta, kad Lietuvoje ir Rusijoje yra daugybė teisės aktų, kurie reguliuoja šalių saugų eismą, tačiau abiejose šalyse vienas iš pagrindinių yra Saugaus eismo automobilių keliais įstatymas. Nustatyta, kad Lietuvoje ir Rusijoje kelių eismo saugumo politiką įgyvendinančių institucijų yra daug, tačiau pagrindinės institucijos Lietuvoje - Susisiekimo ministerija ir Vidaus reikalų ministerija, o Rusijoje – RF Transporto ministerija ir RF Vidaus reikalų ministerija. Lietuvos ir Rusijos institucijų funkcijos labai panašios.

Nustatyta, jog Lietuvoje kelių saugumui skiriamos lėšos finansuojamos iš KPPP lėšų ir iš ES Struktūrinės paramos lėšų, o Rusijoje, šiuo metu, finansuojama pagal kelių reikšmę: iš RF federalinio fondo, RF subjektų regionalinio fondo ir municipalinių institucijų fondų. Lietuvoje ir Rusijoje finansavimas kelių saugumui kasmet vis didėja.

Darbą sudaro dvi dalys. Pirmoje dalyje aptarta avaringumo problema, pateikti statistiniai duomenys apie kelių eismo įvykiuose žuvusių žmonių skaičių ES ir NVS valstybėse, aptartos prevencinės priemonės, nurodytos kelių eismo įvykių ir „juodųjų dėmių“ atsiradimo priežastys Lietuvos ir Rusijos keliuose, pateiktos „juodųjų dėmių“ sąvokos bei jų nustatymo metodikos. Antroje dalyje nagrinėjami ES, Lietuvos ir Rusijos kelių eismo saugumą reguliuojantys teisės aktai, analizuojama Lietuvos ir Rusijos institucijų veikla bei finansavimas.

SUMMARY

Narkevič N. Road safety policy of the EU and the CIS countries in solving the problems of road traffic accidents and “accident black spots”: Lithuanian and Russian cases / Political science master’s final thesis. Leader - professor doctor habilitatus Vygandas Kazimieras Paulikas – Vilnius, Mykolas Romeris University, Faculty of politics and management. 2014. – 132 p.

The topic of the master’s thesis is important because of a very big number of road traffic casualties in all over the world. This problem encourages searching for solutions not only within the country itself, but also for common solutions with other states. This resulted in the UN to adopt quite a few resolutions with a view to decrease the traffic-related death rate.

The object of the thesis is the road safety policy of the Republic of Lithuania, the EU member state, and the Russian Federation, belonging to the CIS, in solving the problems of road traffic accidents and “accident black spots”. The main goal of the thesis is to analyze the EU and the CIS road safety policy in solving the problems of road traffic accidents and “accident black spots”: Lithuanian and Russian cases. The following tasks were raised to reach this goal: to analyze the problems of road traffic accidents and “accident black spots” of the EU and the CIS countries by identifying the causes

and the possibilities of elimination thereof (Lithuanian and Russian cases), also to analyze legal regulation of road traffic accidents and “accident black spots” / dangerous stretches of road of the Republic of Lithuania, the EU member state, and the Russian Federation, belonging to the CIS, as well as the activities of institutions implementing traffic safety policy and the sources of financing granted for the solution of the aforementioned problem.

The following research methods were selected: scientific literature review, analysis of legal acts, analysis of statistical data, analysis of documents, description.

It was identified that the EU develops various programs to help decreasing the case-fatality rate. This rate decreases on the Lithuanian roads as well, however, for the meantime Lithuania takes up a leading position by the number of casualties per 1 million residents in the European Union. “Accident black spots” do not have a unanimous definition. In different countries they are defined based on different methods, however, its meaning is still the same. It was identified that the main factor to cause road traffic accidents in Lithuania is a human factor. The main measures aimed to decrease the accident rate in Lithuania: more severe punishments and active educational activities.

It was identified that the case-fatality rate in the CIS countries decreases, however, as compared to other countries, the rate is still high. The CIS countries do not develop common programs; the problem is solved at a national level, however, they share good practice. The main causes of road traffic accidents: offences relating to road traffic and poor road infrastructure. The elimination of the aforementioned factors includes more severe punishments, educational activities, implementation of engineering means to ensure the road safety, as well as more severe financial liability for the organizations that carry out road building or repair works.

It was identified that Lithuania and Russia have a lot of legal acts governing safety traffic in the countries, however, in both countries one of the main laws is the Law on Safe Traffic on Motor Roads. It was identified that Lithuania and Russia has the number of road safety policy implementing institutions, however, the main institutions in Lithuania are the Ministry of Transport and Communications and the Ministry of the Interior, whereas in Russia – the Ministry of Transport of the Russian Federation and the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation. The functions of the Lithuanian and Russian institutions are very similar.

It was identified that the funds granted for road safety in Lithuania are financed from the funds of the Road Maintenance and Development Program and from the EU structural support funds, whereas in Russia, currently financing takes place by the significance of the roads: from the Federal Fund of the Russian Federation, the Entity Regional Fund and the Municipal Institution Funds of the Russian Federation. In Lithuania and in Russia financing for the road safety shows annual increase.

Part One covers the discussion of the accident rate problem, presentation of statistical data on the number of people, who died during the road traffic accidents in the EU and the CIS states, discussion of preventive measures, indication of the causes of road traffic accidents and “accident black spots” on Lithuanian and Russian roads, presentation of “accident black spots” terms as well as their identification methods. Part Two covers the analysis of legal acts governing traffic safety of the EU, Lithuania, and Russia as well as activities and financing of Lithuanian and Russian institutions.

LITERATŪROS SĄRAŠAS

ES teisės aktai:

1. Commission Communication of 20 July 2010 to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions – „Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020“, p. 4, COM(2010) 389 final.
2. Europos Bendrijos Steigimo sutartis.
3. Europos Komisijos 2006 m. birželio 22 d. komunikatas Tarybai ir Europos Parlamentui dėl 2001 m. baltosios knygos dėl transporto politikos laikotarpio vidurio apžvalgos. p. 3 – 12, KOM(2006) 314 galutinis
4. Europos Komisijos 2009 m. birželio 17 d. komunikatas. „Darnusis ateities transportas. Siekis sukurti integruotą, technologiškai pažangią ir vartotojams patogią transporto sistemą“, KOM(2009) 279 galutinis.
5. Sutartis dėl Europos Sąjungos veikimo.

Lietuvos Respublikos teisės aktai:

6. Kelio ženklų ir signalų konvencija nuo 1968 m.. Valstybės žinios. 2002. Nr. 2-56.
7. Kelių eismo konvencija nuo 1968 m.. Valstybės žinios. 2002. Nr. 2-54.
8. Lietuvos Respublikos 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimas Nr. 1950 „Dėl kelių eismo taisyklių patvirtinimo“. Valstybės žinios. 2003, Nr. 7-263, su pakeitimais iki 2013 m. sausio 19 d. Valstybės žinios. Nr. 140-7186.
9. Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas. Valstybės žinios. 1985, Nr. 1-1, su naujaisiais pakeitimais iki 2013 gruodžio 19 d. Valstybės žinios. 2013, Nr.140-7074.
10. Lietuvos Respublikos aplinkos ministro ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. sausio 9 d. įsakymo Nr. D 1-11/3-3 „Dėl kelių techninio reglamento KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ patvirtinimo“, IV skyriaus 1 lentelė. Valstybės žinios. 2008, Nr. 9-322
11. Lietuvos Respublikos Baudžiamasis kodeksas. Valstybės žinios. 2000, Nr. 89-2741, su naujaisiais pakeitimais iki 2013 m. liepos 13 d. Valstybės žinios. 2013, Nr. 75-3771.
12. Lietuvos Respublikos Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymas. Valstybės žinios. 2000, Nr. 92-2873, su naujaisiais pakeitimais iki 2008 gruodžio 31 d. Valstybės žinios. 2008, Nr. 75-2919.
13. Lietuvos Respublikos Saugaus eismo automobilių keliais įstatymas. Valstybės žinios. 2000, Nr. 92-2883, su naujaisiais pakeitimais iki 2013 gruodžio 21 d. Valstybės žinios. 2013, Nr. 133-6792.

14. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2003 m. balandžio 8 d. įsakymas Nr. 3-241 „Dėl Techninių reikalavimų naudojamoms kelių transporto priemonėms“. Valstybės žinios. 2003, Nr. 43-1991
15. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. birželio 7 d. įsakymas Nr. 3-342, „Dėl Avaringų ruožų nustatymo valstybinės reikšmės keliuose metodikos patvirtinimo“. Valstybės žinios, 2011, Nr.: 71-3442
16. Lietuvos Respublikos Transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymo. Valstybės žinios. 2001, Nr. 56-1977, su naujausiais pakeitimais iki 2011 m. gruodžio 1 d. Valstybės žinios. 2011, Nr. 145-6817.
17. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2011 m. kovo 2 d. nutarimas Nr. 257 „Dėl valstybinės saugaus eismo plėtros 2011 – 2017 metų programos patvirtinimo“. Valstybės žinios. 2011, Nr.: 29 -1368.
18. LR aplinkos ministro ir LR susisiekimo ministro 2008 m. sausio 9 d. įsakymas Nr. D1-11/3-3 „Dėl kelių techninio reglamento KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ patvirtinimo“ Valstybės žinios, 2008, Nr. 9-322, su 2012 m. gegužės 8 d. priimtais pakeitimais Nr.: D1-402/3-347, Valstybės žinios, 2012, Nr. 55-2744.

Specialioji literatūra (lietuvių kalba):

19. **Borchardt D. K.**, Europos Sąjungos teisės pagrindai. - Liuksemburgas: Europos Sąjungos leidinių biuras, 2011. – 129 p. - ISBN 978-92-78-40732-2
20. **Dainauskas S., Bražukienė I.**, Lietuvos automobilių kelių avaringumo teritorinė analizė // Geografija. – Vilnius: Vilniaus universitetas, 2013, Nr. 1, p. 82 – 92. - ISSN 1392-1096.
21. **Gužys A. ir kt.**, Avaringumo analizė Lietuvoje // Transportas - Transport Engineering. – Kaunas: Kauno technologijos universitetas, 2001, Nr. 5, p. 11. – ISSN 1392-1533.
22. **Kažys J. ir kt.**, Meteorologinių sąlygų nulemtos avaringumo Lietuvos keliuose įvertinimas // Geografija. – Vilnius: Vilniaus universitetas, 2004, Nr. 2, p. 10. - http://www.elibrary.lt/resursai/LMA/Geografija/Geo_005_10.pdf [žiūrėta 2013 01 18]
23. **Narkevič N., Meidutė I.**, Valstybių vaidmuo sprendžiant „juodųjų dėmių“ problemas Lietuvos ir Rusijos keliuose // 16 – oji Lietuvos jaunųjų mokslininkų konferencija „Verslas XXI amžiuje“. – Vilnius: Vilniaus Gedimino technikos universitetas, 2013, Nr. 0009, p. 53 - 61 . - ISSN 2029-7149.
24. **Novikovienė L.**, Eismo įvykių kriminalistinė charakteristika ir jos reikšmė eismo įvykių prevencijai // Verslo ir teisės aktualijos. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2009, Nr. 4, p. 185 – 205. – ISSN 1822-9530.
25. **Samajus J.**, Juodosios dėmės“ – mirtinos kelių žaizdos // Transporto pasaulis. – 2007, Nr. 2 (74). http://tp.cargo.lt/content.php?art_id=2267. [žiūrėta 2013 01 16]
26. **Silevičius H. ir kt.**, Transporto sistemos elementai Vilnius: Technika, 2012. – p. 97. - ISBN: 978-609-457-347-7

Kiti šaltiniai (lietuvių kalba):

27. **Aušra M.**, Lietuvos keliai – Europos susisiekimo tinklo dalis // Transportas, 2013, Nr. 22, <http://www.zurnalastransportas.lt/lietuvos-keliai-europos-susisiekimo-tinklo-dalis/> [žiūrėta 2014 02 20]
28. **Bagdonavičius K.**, Baltoji knyga – Mūsų ateities veidrodis // Transporto pasaulis, 2003, Nr. 3 (27), http://www.tp.cargo.lt/content.php?art_id=94 [žiūrėta 2014 02 23]
29. **Dargužytė Ž.**, ES transporto politikos „Baltoji knyga“ – iššūkis vežėjams? // CARGONEWS, 2011, <http://www.cargonews.lt/aktualijos/es-transporto-politikos-%E2%80%9Ebaltoji-knyga-issukis-vezejams/?hash=> [žiūrėta 2014 02 23]
30. **Europos e. teisingumo internetinė svetainė.** https://e-justice.europa.eu/content_rights_of_defendants_in_criminal_proceedings_-169-LT-maximizeMS-en.do?clang=lt&idSubpage=5 [žiūrėta 2013 12 03]
31. **Europos Komisijos oficiali internetinė svetainė.** http://ec.europa.eu/health-eu/my_environment/road_safety/index_lt.htm [žiūrėta 2013 01 15]
32. **Europos Sąjungos struktūrinė parama.** http://www.esparama.lt/old/lt/sanglaudos_fondas/apie_sanglaudos_fonda [žiūrėta 2014 02 26]
33. **Europos teisės departamentas prie Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos.** <http://www.etd.lt/index.php?-1149271080> [žiūrėta 2013 01 16]
34. **GfK Custom Research Baltic**, Sociologinis tyrimas atliktas Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos užsakymu Lietuvos Respublikos gyventojų patirtis, elgesys bei nuostatos eismo atžvilgiu. http://www.transp.lt/files/uploads//LR%20SM_GfK_prezentacija_III%20etapas.pdf [žiūrėta 2013 12 03]
35. **Internetinė svetainė Balsas.lt**, Pasaulio kelių kokybės reitingas: Lietuva šluosto nosis ne tik kaimynams, <http://www.balsas.lt/naujiena/719879/pasaulio-keliu-kokybes-reitingas-lietuva-sluosto-nosis-ne-tik-kaimynams> > [žiūrėta 2014 02 25]
36. **Internetinė svetainė Informacija vairuotojams.** <http://www.eismas.eu/index.php/dazniausiai-daromos-klaidos> [žiūrėta 2013 12 03]
37. **Internetinė svetainė Saugus kelias.** http://www.sauguskelias.eu/index.php?option=com_content&view=article&id=143:saugus-eismo-situacija&catid=3:saugus-eismas&Itemid=4 [žiūrėta 2013 12 03]
38. **Kauno apskrities vyriausiasis policijos komisariatas, 2012 m. veiklos ataskaita.** http://www.kaunas.policija.lt/ww/images/Veikla/veiklos_ataskaita/2012_m_Kauno_AVPK_ataskaita_.pdf [žiūrėta 2013 12 03]
39. **Kelių transporto ir civilinės aviacijos politikos departamento Saugaus eismo skyrius.** <http://www.transp.lt/files/uploads//Schema%20SM%20puslapiui%20-%20atnaujinta%202013-03-29.pdf> [žiūrėta 2014-02-19]

40. **Lietuva Europos Sąjungoje.** <http://www.euro.lt/lt/naujienos/apie-liuovos-naryste-europos-sajungoje/naujienos/8168/> [žiūrėta 2013 12 01]
41. **Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos 2010 m. veiklos ataskaita.** http://www.lra.lt/files/veiklos_ataskaita_2010.pdf [žiūrėta 2013 12 01]
42. **Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos.**
http://www.lra.lt/lt.php/naujienos/kaip_kelyje_balinama_juodoji_deme/11260 [žiūrėta 2013 01 18]
43. **Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos.**
http://www.lakd.lt/lt.php/eismo_saugumas/eismo_ivykiu_statistika/27 [žiūrėta 2013 12 03]
44. **Lietuvos kelių policijos tarnyba** <http://www.lkpt.lt/lt/ninformacija/padangos.php> [žiūrėta 2013-01-18]
45. **Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija.**
http://www.am.lt/VI/article.php3?article_id=1397 [žiūrėta 2014 02 23]
46. **Lietuvos Respublikos finansų ministerija.** <http://www.finmin.lt/web/finmin/biudzplan> [žiūrėta 2014 02 26]
47. **Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerija.**
http://www.transp.lt/lt/veikla/veiklos_kryptys/keliai_ir_keliu_transportas/apie_sektoriu [žiūrėta 2014 02 15]
48. **Lietuvos Respublikos teisingumo ministerija.**
<http://www.tm.lt/struktura/kontaktineinfozm/22> [žiūrėta 2014 02 26]
49. **Lietuvos statistikos departamentas.** http://web.stat.gov.lt/uploads/metr_2005/lt/25/index.html [žiūrėta 2013 01 18]
50. **Oficiali ES internetinė svetainė.** http://europa.eu/about-eu/basic-information/decision-making/treaties/index_lt.htm [žiūrėta 2014 02 01]
51. **Policijos departamento prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos**
<http://www.policija.lt/index.php?id=19952> [žiūrėta 2013 12 03]
52. **Transporto investicijų direkcija.** <http://www.tid.lt/lt/ES-parama-2000-2003-metais> [žiūrėta 2014 02 23]
53. **Transporto ir kelių tyrimo institutas.** <http://www.tkti.lt/index.php?id=764> [žiūrėta 2013 01 18]
54. **Valstybinė kelių transporto inspekcija prie Susisiekimo ministerijos.**
<http://www.vkti.gov.lt/index.php?-286224797> [žiūrėta 2013 12 17]
55. **Vilniaus apskrities vyriausiasis policijos komisariatas.**
<http://www.vilnius.policija.lt/sena/index.php?lang=1&sid=142&tid=13170> [žiūrėta 2013 01 18]

56. **VĮ Šiaulių regiono keliai.** <http://www.srk.lt/kosis> [žiūrėta 2013 12 15]
57. **VĮ Vilniaus regiono keliai.**
http://www.vilniausrk.lt/index.php?option=com_content&view=article&id=54&Itemid=60
[žiūrėta 2013 12 15]
58. **Swedbank internetinė svetainė, Valiutų kursai,**
<https://ib.swedbank.lt/private/home/more/pricesrates/rates?language=LIT> [žiūrėta 2014 01 29]

Specialioji literatūra (anglų kalba):

59. **Breyer G.** // Conference of European Directors of Roads. Tools for Infrastructure Safety Management. Fact Sheets and Common Conclusions. 2008, p. 3
http://www.kfv.at/fileadmin/webcontent/Publikationen_englisch/CEE_Round_Table/CEDRTools_for_Infrastructure_Safety_Management.pdf [žiūrėta 2013 01 15]
60. **Elvik R.** State-of-the-art approaches to road accident black spot management and safety analysis of road networks, 2008, p. 13 http://ripcord.bast.de/pdf/RI-ToI-WP6-R1-State_of_the_Art.pdf [žiūrėta 2013 01 17]
61. **Geurts K., Wets G.** Black Spot Analysis Methods: Literature Review, 2003, p. 19
<http://www.ctre.iastate.edu/educweb/ce552/docs/Black%20Spot%20analysis%20literature%20%20Review.pdf> [žiūrėta 2013 01 17]
62. **Sørensen M., Rune E.** Black Spot Management and Safety Analysis of Road Networks – Best Practice Guidelines and Implementation Steps, 2005, p. 15
http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/ripcord_d06_network_safety_management.pdf > [žiūrėta 2013 01 15]
63. **Šarić Ž. et. al.** Comparison of methods for determining crash hotspots in the road traffic, - Zagreb: University of Zagreb, p. 50
http://mech-ing.com/journal/Archive/2011/4/92_Zeljko%20Saric.pdf > [žiūrėta 2013 01 17]

Kiti šaltiniai (anglų kalba):

64. **CEDR Strategic Plan 2009 – 2013** <http://www.cedr.fr/home/index.php?id=9> [žiūrėta 2013 01 15]
65. **Conference of European Director of Roads, CEDR Foundation**
<http://www.cedr.fr/home/index.php?id=12> [žiūrėta 2013 01 15]
66. **Conference of European Directors of Roads.**
http://www.kfv.at/fileadmin/webcontent/Publikationen_englisch/CEE_Round_Table/CEDRTools_for_Infrastructure_Safety_Management.pdf [žiūrėta 2013 01 15]
67. **European Commission** http://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_en.htm
[žiūrėta 2013 12 03]
68. **Transparency International the global coalition against corruption,** Corruption Perceptions Index 2012. <http://cpi.transparency.org/cpi2012/results/>. [žiūrėta 2013 11 17]

69. **World Bank.** <http://www.worldbank.org/transport/roads/safety.htm> [žiūrėta 2013 01 15]

Specialioji literatūra (lenkų kalba):

70. **Wachnicka J.,** Poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w regionach Unii Europejskiej, Transport miejski i regionalny, 2010, p. 19 – 21
http://www.academia.edu/3371631/Poziom_bezpieczenstwa_ruchu_drogowego_w_regionach_Unii_Europejskiej [žiūrėta 2014 12 03]

Rusijos Federacijos teisės aktai:

71. Бюджетный кодекс Российской Федерации от 31.07.1998 N 145-ФЗ (ред. от 28.12.2013, с изм. от 03.02.2014) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2014).
<http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=148998> [žiūrėta 2014 03 15]
72. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ (редактирован от 23.07.2013) (с изменениями и дополнениями, вступающими в силу с 24.08.2013) <http://www.consultant.ru/popular/koap/> [žiūrėta 2014 01 20]
73. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами Российской Федерации о поправках к Конституции Российской Федерации от 30.12.2008 N 6-ФКЗ, от 30.12.2008 N 7-ФКЗ, от 05.02.2014 N 2-ФКЗ) <http://www.consultant.ru/popular/cons/> [žiūrėta 2014 01 20]
74. Постановление Правительства РФ от 20 февраля 2006 г. N 100 „О федеральной целевой программе „Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах““, <http://base.garant.ru/189189/> [žiūrėta 2013-01-20]
75. Проект Федерального закона „О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации Законопроект об обязательности использования „зимних“ шин“, Российская Газета, 2013, <http://www.rg.ru/2013/03/06/shiny-site-dok.html> [žiūrėta 2013 11 20]
76. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 19 марта 2013 г. N 385-р „Распоряжение об эксперименте по организации публичного технологического и ценового аудита крупных инвестиционных проектов с государственным участием, реализуемых „Российские автомобильные дороги““. Российская Газета. 2013, Федеральный выпуск № 5775.
77. Распоряжение Правительства РФ от 27 октября 2012 г. Nr. 1995-р „Концепция федеральной целевой программы „Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах““. Российская Газета. 2012, ЭЛ № ФС 77-50379.
78. Распоряжение Росавтодора от 14 апреля 2010 г. N 296-р „Об издании и применении ОДМ 218.8.002-2010 „Методические рекомендации по зимнему содержанию автомобильных дорог с использованием специализированной гидрометеорологической информации (для опытного применения)“, 2011, <http://bestpravo.ru/rossijskoje/xi-pravo/x1n.htm> [žiūrėta 2013 11 20]

79. Уголовный Кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. N 63-ФЗ (редактирован от 28.12.2013) (с изменениями и дополнениями, вступающими в силу с 21.01.2014), 2014, <http://www.consultant.ru/popular/ukrf/> [žiūrēta 2014 01 20]
80. Федеральный закон от 08.11.2007 N 257-ФЗ (ред. от 03.02.2014) „Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации“, 2014, http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_158448/ [žiūrēta 2014 01 18]
81. Федеральный закон от 25.04.2002 N 40-ФЗ (редактирован от 23.07.2013) „Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств“. Российская Газета, 2013, Федеральный выпуск № 2948.
82. Федеральный закон Российской Федерации от 17 июля 2009 г. N 145-ФЗ „О Государственной компании „Российские автомобильные дороги“ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации“. Российская Газета. 2009, Федеральный выпуск № 4955.
83. Федеральный закон Российской Федерации от 21 июля 2005 г. N 115-ФЗ „О концессионных соглашениях“. Российская Газета, 2005, Федеральный выпуск № 3830.
84. Федеральный закон Российской Федерации от 23 июля 2010 г. N 169-ФЗ „О внесении изменения в статью 19 Федерального закона „О безопасности дорожного движения“ и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации“, Российская Газета, 2010, Федеральный выпуск № 5242.
85. Федеральный закон Российской Федерации от 23 июля 2013 г. N 196-ФЗ „О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и статью 28 Федерального закона „О безопасности дорожного движения““, Российская Газета, 2013, Федеральный выпуск № 6137.
86. Федеральный закон Российской Федерации от 25 апреля 2012 г. N 38-ФЗ „О внесении изменений в Федеральный закон „О концессионных соглашениях“ и статью 16 Федерального закона „О государственной компании Российские автомобильные дороги“ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации“. Российская Газета. 2012, Федеральный выпуск № 5767.
87. Федеральный закон Российской Федерации от 8 ноября 2007 г. N 257-ФЗ „Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации“. Российская Газета. 2007, Федеральный выпуск № 4517.
88. Приказ Минюста РФ от 27 января 2010 г. N 8 „Об утверждении Регламента Министерства юстиции Российской Федерации“ С изменениями и дополнениями от: 5 сентября 2011 г., 6 апреля 2012 г., <http://minjust.ru/node/1383> [žiūrēta 2014 03 09]

Specialioji literatūra (rusų kalba):

89. **Баршев В.**, Депутаты и сенаторы выступают за возвращение на дороги четкого определения, кого считать пьяным // Российская Газета. – 2013.

<http://www.rg.ru/2013/02/14/promolle-site.html> [žiūrēta 2013 11 16]

90. **Васильев А. П., и др.** Ремонт и содержание автомобильных дорог // Справочная энциклопедия дорожника, Москва: „Информавтодор“, 2004, Том II., р. 156 - 171. – ISBN 5-900121-25-9
91. **Заместитель председателя Комитета Совета Федерации ФС РФ по экономической политике, предпринимательству и собственности Федоров В. А.,** Актуальные задачи правового регулирования в области дорожного движения // Право и безопасность. – 2007, № 3-4 (24-25) http://dpr.ru/pravo/pravo_21_9.htm [žiūrēta 2014 02 23]
92. **Заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Алафинов И. С.,** Круглый стол „Дорожные фонды в Российской Федерации. Эффективные механизмы развития дорожного хозяйства“ // 3 Международная специализированная выставка - форум „Дорога“, 2012.
93. **Каримов Б. Б., Мирзаянц Г. Ю.,** Совет Дорожников СНГ, <http://www.credo-dialogue.com/getattachment/1f413fe6-bccf-4ab3-b302-fe05ef71cf3e/Sovet-dorozhnikov-SNG.aspx> [žiūrēta 2013 12 28]
94. **Кондратьев В. Д.,** Модели и методы управления безопасностью дорожного движения, (рукопись): Диссертация: точные науки, Управление в социальных и экономических системах (394006). – Воронеж: Воронежский государственный архитектурно-строительный университет, 2008., 3 – 4 с.
95. **Кравченко Е. А., Нагорный В. В.,** Проблема обеспечения экологической безопасности окружающей среды на автомобильном транспорте // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований, 2010, № 12.
96. **Ларинова Т.,** В центре внимания – дорожные фонды // Транспорт России, 2013, № 13 (820) <http://www.transportrussia.ru/v-gosdume-rf/v-tsentre-vnimanija-dorozhnye-fondy.html> [žiūrēta 2014 03 26]
97. **Обзоры рынков строительства и строительных материалов Стройка. Ру,** <http://www.stroyka.ru/Rynok/1527835/obshchie-dannye-protyazhennosti-dorog-v-rf/> [žiūrēta 2014 03 11]
98. **Обухова Е.,** Как сделать дорогу // ЭКСПЕРТ ONLINE, 2013, №49 (879), <http://expert.ru/expert/2013/49/kak-sdelat-dorogu/> [žiūrēta 2014 03 11]
99. **Председатель Госсовета Республики Коми Истиховская М. Д.,** В борьбе за безопасность дорожного движения все меры хороши // Право и безопасность. – 2007, № 3-4 (24-25)
100. **Российское дорожное агентство Росавтодор,** Методические рекомендации по назначению мероприятий для повышения безопасности движения на участках концентрации дорожно-транспортных происшествий // Распоряжение Российского Дорожного Агентства Росавтодор 30. 03. – 2000, № 65-р <http://norm-load.ru/SNiP/Data1/7/7709/index.htm> [žiūrēta 2014 01 18]

101. **Силянов В. В., Домке Э. Р.**, Транспортно-эксплуатационные качества автомобильных дорог и городских улиц, Москва: Издательский центр Академия, 2008, 2-е изд., с. 4 – 7
102. **Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации**, Безопасность на дорогах ради безопасности жизни // Аналитический доклад К четвертому Международному конгрессу. – 2012, с. 5 – 9.
http://www.budgetrf.ru/Publications/Magazines/VestnikSF/2012/26_469/VSF_NEW_26_469.pdf [žiūrėta 2013 12 27]
103. **Чезова К.**, Дорогу дорогам // Дорожное хозяйство РФ, 3 с.,
<http://www.myshared.ru/slide/444252/> [žiūrėta 2013 11 20]
104. **Щербакова Е.**, Число погибших в ДТП в странах СНГ составляет от 54 до 187 в расчете на миллион человек, от 133 до 340 на 1000 ДТП // Демоскоп Weekly. – 2012, № 527 – 528.

Kiti šaltiniai (rusų kalba):

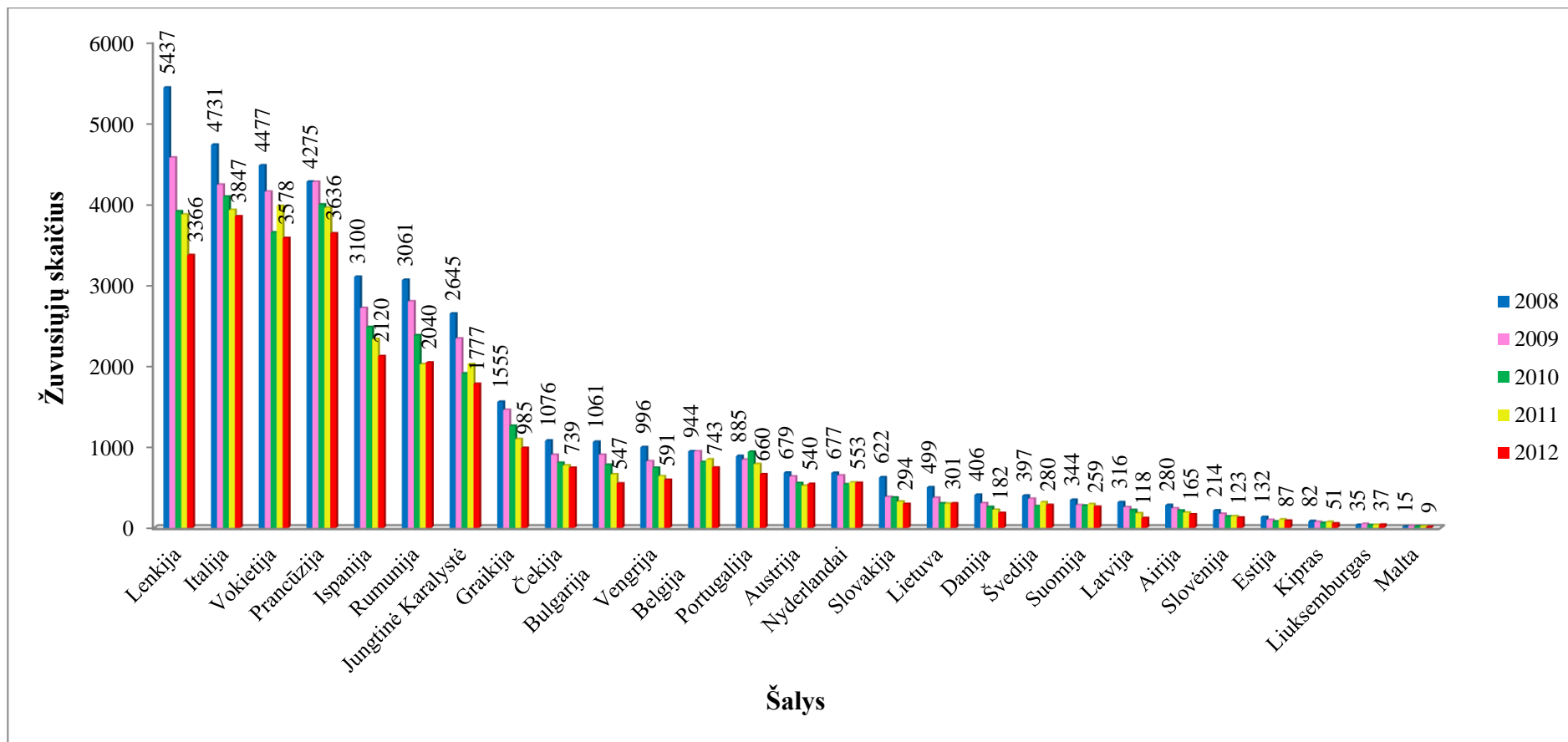
105. **Ассоциация операторов технического осмотра Российской Федерации**, Штрафы,
<http://new-tehosmotr.ru/vydacha-pts/> [žiūrėta 2013 11 25]
106. **В.М. Юмашев, О.Н. Яковлев и др.**, Союз дорожного научно-исследовательского института Министерства строительства (СоюзДорНИИ Минстрой) „Автомобильные дороги СНиП 2.05.02-85, 2004, <http://docload.ru/Basesdoc/1/1953/index.htm> [žiūrėta 2014 01 18]
107. **Владимир П.**, Где деньги, Зин? // Премьер, 2014, №4 (850),
<http://premier.region35.ru/gazeta/np850/s20.html> [žiūrėta 2014 03 18]
108. **Всероссийский совет местного самоуправления ВСМС**,
<http://www.vsmsinfo.ru/dokumenty-i-materialy/81-sozdanie-pravovykh-i-finansovykh-mekhanizmov-po-formirovaniyu-polnotsennykh-munitsipalnykh-dorozhnykh-fondov/3233-sozdanie-pravovykh-i-finansovykh-mekhanizmov-po-formirovaniyu-polnotsennykh-munitsipalnykh-dorozhnykh-fondov> [žiūrėta 2014 03 12]
109. **Генеральная прокуратура Российской Федерации**, Памятка автовладельцу по вопросам компенсации вреда, причиненного ДТП, произошедшего в связи с повреждением дорожного покрытия, 2013,
<http://www.genproc.gov.ru/documents/nauka/document-83103/> [žiūrėta 2013 11 18]
110. **Госавтоинспекция МВД России**, <http://www.gibdd.ru/struct/nic/> [žiūrėta 2013 01 18]
111. **Департамент строительства города Москвы**, <http://ds.mos.ru/activities/projects-and-programs/road-fund/> [žiūrėta 2014 03 15]
112. **Зубко Ю.**, Новые штрафы за нарушение ПДД вступили в силу // Российская Газета, 2013, <http://www.rg.ru/2013/09/01/tablica-site.html> [žiūrėta 2013 11 16]
113. **Информационно – правовой портал России ГАРАНТ**, Генпрокуратура подготовила памятку по вопросам компенсации вреда от ДТП, произошедших из-за плохого состояния дорог, 2013, <http://www.garant.ru/news/478963/> [žiūrėta 2013 11 16]

114. **Международный конгресс Безопасность на дорогах ради безопасности жизни**, <http://www.road-safety.ru/history/first/meeting/mironov/> [žiūrēta 2013 12 17]
115. **Министерство внутренних дел Российской Федерации**, <http://mvd.ru/mvd/emvd> [žiūrēta 2014 03 03]
116. **Министерство транспорта Российской Федерации Федеральное дорожное агентство**, http://rosavtodor.ru/showlist/dorogi_rossii/Dorozhnye__fondy.html [žiūrēta 2014 03 13]
117. **Министерство транспорта Ростовской области**, Национальная программа модернизации и развития автомобильных дорог Российской Федерации до 2025 года <http://mindortrans.donland.ru/Default.aspx?pageid=51782> [žiūrēta 2013 11 17]
118. **Министерство транспорта, связи и дорожного хозяйства Кабардино-Балканской Республики**, http://www.mintranskbr.ru/klassifikaziy_avtodorog.html [žiūrēta 2014 01 18]
119. **Министерство финансов Российской Федерации**, http://www.minfin.ru/common/img/uploaded/library/2013/03/pismoMFRF_02-03-10_6762_ot_060313.pdf [žiūrēta 2014 03 07]
120. **Моржаретто И.**, Дороги России: на Колыме ездить спокойнее, За рулём, 2011, № 5, http://www.zr.ru/content/articles/315734-dorogi_rossii_na_kolyme_jezdit_spokojneje/ [žiūrēta 2014-03-06]
121. **Н. А. Громов** // Официальный сайт Администрации сельского поселения, <http://adm-carevskoe.ru/12-newsline/160-objav090713-15> [žiūrēta 2013-11-20]
122. **Начальник ФКУ „ЦУКС ГУ МЧС России по Оренбургской области“ подполковник внутренней службы Мельников А. С.**, // Официальный сайт муниципального образования Новоорский район Ориенбургской области, <http://www.neworsk56.ru/news&item=324> [žiūrēta 2013 01 17]
123. **Организация Объединенных наций**. Генеральная Ассамблея Резолюция „62/244. Повышения безопасности дорожного движения во всем мире, 2008, <http://www.unecsc.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/docs/A-RES-62-244r.pdf> [žiūrēta 2013 12 18]
124. **Официальный сайт федерального дорожного агентства „Росавтодор“ Министерства транспорта Российской Федерации**, http://rosavtodor.ru/information/Federalnoe_dorozhnoe_agentstvo/rosavtodor.html [žiūrēta 2014 03 05]
125. **Официальный сайт федеральной службы по надзору в сфере транспорта „Ространснадзор“ Министерства транспорта Российской Федерации**, <http://www.rostransnadzor.ru/auto/functions/> [žiūrēta 2014 03 05]
126. **Петешова Е.**, Кому шипы не по сезону // Российская Газета, 2013, <http://www.rg.ru/2013/11/11/shini-site.html> [žiūrēta 2013 11 20]

127. **Правила Дорожного Движения**, <http://ruspdd.ru/yellow/106-moskva-avariynaya> [žiūrėta 2013 01 16]
128. **Правительство России**, Правительственная комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения, <http://government.ru/department/129/about/> [žiūrėta 2014 03 01]
129. **Российское агентство правовой и судебной информации**
http://rapsinews.ru/legislation_publication/20121116/265378458.html [žiūrėta 2014 03 02]
130. **Состав Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения в редакции распоряжения от 21 марта 2013 г. № 413-р**,
<http://government.ru/info/1050> [žiūrėta 2014 03 02]
131. **УГИБДД ГУ МВД России по Свердловской области**, <http://www.ugai.ru/refs/rules/ShowDoc.php?doc=20> [žiūrėta 2013 01 18]
132. **Федеральное Собрание Российской Федерации**, Государственный доклад О состоянии безопасности дорожного движения в Российской Федерации, Москва, 2005, с. 8,
<http://rudocs.exdat.com/docs/index-240217.html?page=8> [žiūrėta 2014 03 03]
133. **Федеральные целевые программы России**, Программа Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах, Краткий отчет за 2006 год,
http://www.programs-gov.ru/8_2006.php [žiūrėta 2013 08 16]

PRIEDAI

ES ŠALIŲ NARIŲ KELIŲ EISMO ĮVYKIUOSE ŽUVUSIŲ ŽMONIŲ SKAIČIAUS POKYTIS NUO 2008 IKI 2012 M.



Šaltinis: parengta autorės, remiantis European Commission / Directorate General Energy and Transport³⁹⁴, European Commission / Directorate General Energy and Transport³⁹⁵ ir Lietuvos kelių policijos tarnybos statistiniais 2004 – 2012 m.³⁹⁶ duomenimis

³⁹⁴ European Commission/Directorate General Energy and Transport, < http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/observatory/historical_evol.pdf > [žiūrėta 2013-01-16]

³⁹⁵ European Commission DG for Mobility and Transport, < http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/vademecum_2013.pdf > [žiūrėta 2013-07-16]

³⁹⁶ Lietuvos kelių policijos tarnyba, < <http://www.lkpt.lt/lt/statistika/index.php> > [žiūrėta 2013-12-16]

LIETUVOS RESPUBLIKOS AUTOMOBILIŲ KELIŲ KLASIFIKACIJA PAGAL KATEGORIJAS IR REIŠMĖS

KELIO REIŠMĖ		KELIO KATEGORIJA	PROJEKTINIS VIDUTINIS METINIS PAROS EISMO INTENSYVUMAS, AUT./PARĄ	PROJEKTINIS GREITIS KM/VAL	EISMO JUOSTŲ SKAIČIUS (S – skiriamoji juosta)	SANKRYŽŲ TIPAI
1	2	3	4	5	6	7
VALSTYBINĖS REIŠMĖS KELIAI	MAGISTRALINIAI KELIAI	AM	> 45000	130/110	3+S+3	skirtingų lygių
		AM	12000 – 55000	130/110	2+S+2	lygių
		I	12000 – 55000	110/100	2+S+2	skirtingų lygių,
		II	iki 15000 (20000)	90	2	vieno lygio
		IIa	iki 18000 (23000)	100	2+1	
		III	iki 15000 (20000)	90	2	
	KRAŠTO KELIAI	Ia	12000 – 30000	90	2+S+2	vieno (skirtingų) lygio
		IIa	iki 18000 (23000)	90	2+1	
		III	iki 15000 (20000)	90	2	
		(IV)	iki 10000 (12000)	90	2	
	RAJONINIAI KELIAI	IV	iki 10000 (12000)	90	2	vieno lygio
		V	iki 3000, iki 1000	70	2	
		Va	iki 1500	70/50	1	
VIETINĖS REIŠMĖS KELIAI	Iv	1000–2000	50/40	2	vieno lygio	
	IIv	500–1000	40/30	1	vieno lygio	
	IIIv	iki 500	30/20	1	vieno lygio	

Šaltinis: parengta autorės, remiantis Lietuvos Respublikos aplinkos ministro ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. sausio 9 d. įsakymu³⁹⁷

³⁹⁷ Lietuvos Respublikos aplinkos ministro ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. sausio 9 d. įsakymo Nr. D 1-11/3-3 „Dėl kelių techninio reglamento KTR 1.01:2008 „Automobilių keliai“ patvirtinimo“, IV skyriaus 1 lentelė. *Valstybės žinios*. 2008, Nr. 9-322

**LIETUVOS RESPUBLIKOS 2004 – 2012 M. BENDRAS KELIŲ EISMO ĮVYKIŲ SKAIČIUS IR JŲ KALTININKAI PAGAL ŽUVUSIŲJŲ
IR SUŽEISTŲJŲ JUOSE SKAIČIŲ**

Veiksniai	Metai									Bendras Lietuvos Respublikos 2004 – 2012 m. įvykusių kelių eismo įvykių skaičius
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Bendras kelių eismo įvykių skaičius	6 383	6 790	6 589	6 600	4 795	3 827	3 625	3 312	3 173	45 094
žuvusiųjų skaičius	749	760	759	739	499	370	300	297	301	4 774
sužeistųjų skaičius	7 895	8 497	8 254	8 234	5 818	4 459	4 328	3 975	3 712	55 172
Kelių eismo įvykiai, įvykę dėl vairuotojų kaltės (KET pažeidimai)	4 714 (73,9 %)	5 027 (74 %)	4 861 (73,8 %)	5 000 (75,8 %)	3 697 (77,1 %)	2 814 (73,5 %)	2 352 (64,9 %)	2 199 (66,4 %)	2 107 (66,4 %)	32 771 (72,7 %)
žuvusiųjų skaičius	508 (67,8 %)	509 (67 %)	509 (67 %)	496 (67,1 %)	351 (70,3 %)	251 (67,8 %)	172 (57,3 %)	165 (55,6 %)	171 (56,8 %)	3 132 (65,6 %)
sužeistųjų skaičius	6 371 (80,7 %)	6 881 (81 %)	6 637 (80,4 %)	6 731 (81,7 %)	4 778 (82,1 %)	3 473 (77,9 %)	3 100 (71,6 %)	2 867 (72,1 %)	2 696 (72,6 %)	46 534 (84,3 %)
Kelių eismo įvykiai, įvykę dėl pėsčiųjų kaltės (KET pažeidimai)	1 151 (18 %)	1 176 (17,3 %)	993 (15,1 %)	983 (13,5 %)	674 (14,1 %)	452 (11,8 %)	421 (11,6 %)	332 (10 %)	325 (10,2 %)	6 507 (14,4 %)
žuvusiųjų skaičius	176 (23,5 %)	181 (23,8 %)	154 (20,3 %)	147 (19,9 %)	118 (23,6 %)	67 (18,1 %)	51 (17 %)	55 (18,5 %)	49 (16,3 %)	998 (20,9 %)
sužeistųjų skaičius	1 009 (12,8 %)	1 033 (12,2 %)	866 (10,5 %)	868 (10,5 %)	576 (9,9 %)	393 (8,8 %)	391 (9 %)	293 (7,4 %)	293 (7,9 %)	5 722 (10,4 %)

lentelės tęsinys kitame puslapyje

Veiksniai	Metai									Bendras Lietuvos Respublikos 2004 – 2012 m. įvykusių kelių eismo įvykių skaičius
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Kelių eismo įvykiai, įvykę dėl dviratininkų kaltės (KET pažeidimai)	392 (6,14 %)	383 (5,6 %)	419 (6,4 %)	386 (5,8 %)	301 (6,3 %)	261 (6,8 %)	215 (5,9 %)	227 (6,9 %)	182 (5,7 %)	2 766 (6,1 %)
žuvusiųjų skaičius	46 (6,14 %)	43 (5,7 %)	44 (5,8 %)	39 (5,3 %)	23 (4,6 %)	17 (4,6 %)	15 (5 %)	16 (5,4 %)	19 (6,3 %)	262 (5,5 %)
sužeistųjų skaičius	363 (4,6 %)	350 (4,1 %)	406 (4,9 %)	380 (4,6 %)	304 (5,2 %)	264 (5,9 %)	207 (4,8 %)	223 (5,9 %)	167 (4,5 %)	2 664 (4,8 %)
Kiti kelių eismo įvykių kaltininkai (keleiviai, gyvūnai, vadeliotojai ir kt.)	126 (2 %)	204 (3 %)	316 (4,8 %)	231 (3,5 %)	393 (8,2 %)	300 (7,8 %)	637 (17,6 %)	554 (16,7 %)	559 (17,6 %)	3 320 (7,4 %)
žuvusiųjų skaičius	19 (2,5 %)	27 (3,6 %)	52 (6,9 %)	57 (7,7 %)	7 (1,4 %)	35 (9,5 %)	62 (20,1 %)	61 (20,5 %)	62 (20,6 %)	382 (8 %)
sužeistųjų skaičius	152 (1,9 %)	233 (2,7 %)	354 (4,3 %)	255 (3,1 %)	160 (2,8 %)	329 (7,4 %)	630 (14,6 %)	592 (6,5 %)	556 (15 %)	3 261 (5,9 %)

Šaltinis: parengta autorės, remiantis Lietuvos kelių policijos tarnybos statistiniais 2004 – 2012 m. duomenimis³⁹⁸.

³⁹⁸ Lietuvos kelių policijos tarnyba, Eismo įvykių Lietuvoje statistika: 2004 – 2012 m. duomenys, < <http://www.lkpt.lt/lt/statistika/index.php> > [žiūrėta 2013-12-16]

ES ŠALIŲ 2010 – 2012 M. KELIŲ EISMO ĮVYKIUOSE ŽUVUSIŲ ŽMONIŲ SKAIČIUS, TENKANTIS 1 MLN. GYVENTOJŲ

2010 metai			2011 metai			2012 metai			2010 – 2012 metai		
Eil. Nr.	Šalis	Žuvusiųjų sk./1 mln. gyventojų	Eil. Nr.	Šalis	Žuvusiųjų sk./1 mln. gyventojų	Eil. Nr.	Šalis	Žuvusiųjų sk./1 mln. gyventojų	Eil. Nr.	Šalis	Žuvusiųjų sk./1 mln. gyventojų
1	Švedija	28	1	Jungtinė Karalystė	31	1	Malta	26	1	Jungtinė Karalystė	30
2	Jungtinė Karalystė	31	2	Nyderlandai	33	2	Jungtinė Karalystė	28	2	Švedija	31
3	Nyderlandai	32	3	Švedija	34	3	Švedija	31	3	Niderlandai	32
4	Malta	36	4	Danija	40	4	Nyderlandai	32	4	Malta	38
5	Vokietija	45	5	Airija	41	5	Danija	32	5	Danija	39
6	Danija	46	6	Ispanija	45	6	Airija	36	6	Airija	41
7	Airija	47	7	Vokietija	49	7	Ispanija	41	7	Vokietija	46
8	Suomija	51	8	Malta	51	8	Vokietija	44	8	Ispanija	47
9	Ispanija	54	9	Suomija	54	9	Suomija	48	9	Suomija	51
10	Estija	58	10	Slovakija	60	10	Slovakija	55	10	Prancūzija	60
11	Prancūzija	62	11	Prancūzija	61	11	Prancūzija	56	11	Slovakija	61
12	Liuksemburgas	64	12	Austrija	62	12	Slovėnija	59	12	Austrija	64
13	Austrija	66	13	Vengrija	64	13	Kipras	59	13	Liuksemburgas	64
14	Slovėnija	67	14	Italija	64	14	Vengrija	60	14	Italija	65
15	Slovakija	68	15	Liuksemburgas	64	15	Italija	62	15	Slovėnija	65
16	Italija	68	16	Slovėnija	69	16	Austrija	64	16	Vengrija	66
17	Kipras	73	17	Čekija	74	17	Liuksemburgas	65	17	Estija	66
18	Vengrija	74	18	Estija	75	18	Estija	65	18	Kipras	72
19	Čekija	76	19	Belgija	78	19	Čekija	71	19	Čekija	74
20	Belgija	77	20	Portugalija	84	20	Portugalija	71	20	Belgija	76

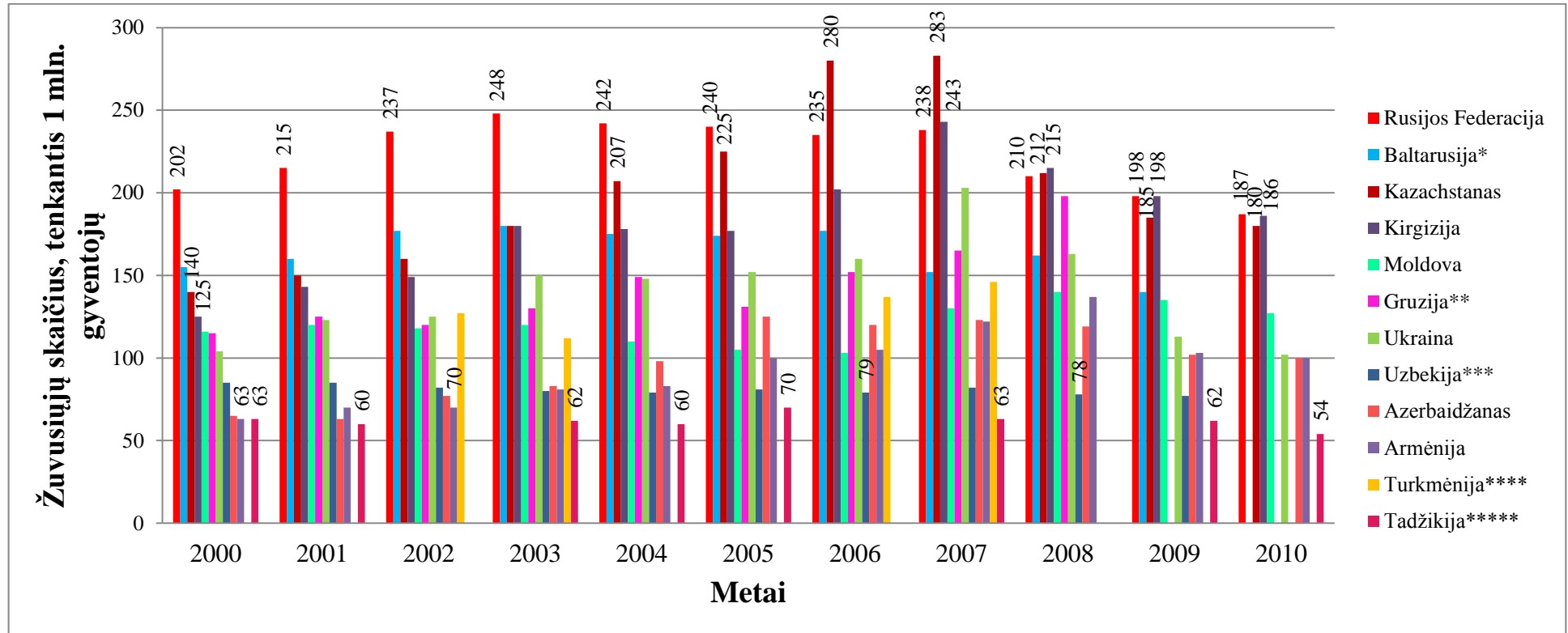
lentelės tęsinys kitame puslapyje

2010 metai			2011 metai			2012 metai			2010 – 2012 metai		
Eil. Nr.	Šalis	Žuvusiųjų sk./1 mln. gyventojų	Eil. Nr.	Šalis	Žuvusiųjų sk./1 mln. gyventojų	Eil. Nr.	Šalis	Žuvusiųjų sk./1 mln. gyventojų	Eil. Nr.	Šalis	Žuvusiųjų sk./1 mln. gyventojų
21	Portugalija	79	21	Kipras	85	21	Belgija	73	21	Portugalija	78
22	Lietuva	90	22	Latvija	86	22	Bulgarija	82	22	Latvija	90
23	Latvija	97	23	Bulgarija	89	23	Latvija	86	23	Bulgarija	91
24	Lenkija	102	24	Rumunija	94	24	Graikija	92	24	Lietuva	96
25	Bulgarija	103	25	Lietuva	97	25	Lenkija	93	25	Rumunija	100
26	Rumunija	111	26	Graikija	101	26	Rumunija	96	26	Graikija	101
27	Graikija	111	27	Lenkija	109	27	Lietuva	100	27	Lenkija	101
Bendras ES šalių vidurkis pagal žuvusiųjų sk., tenkantį 1 mln. gyventojų			Bendras ES šalių vidurkis pagal žuvusiųjų sk., tenkantį 1 mln. gyventojų			Bendras ES šalių vidurkis pagal žuvusiųjų sk., tenkantį 1 mln. gyventojų			Bendras ES šalių vidurkis pagal žuvusiųjų sk., tenkantį 1 mln. gyventojų		
62			60			55			65		

Šaltinis: parengta autorės, remiantis Europos Komisijos duomenimis³⁹⁹

³⁹⁹ Europos Komisija//Lietuva Europos Sąjungoje, < <http://www.euro.lt/lt/naujienos/apie-lietuvos-naryste-europos-sajungoje/naujienos/8168/> > [žiūrėta 2013-12-01]

NVS ŠALIŲ NARIŲ 2000 – 2010 M. KELIŲ EISMO ĮVYKIUOSE ŽUVUSIŲJŲ SKAIČIUS, TENKANTIS 1 MLN. GYVENTOJŲ



Šaltinis: parengta autorės, remiantis E. Schebkovos pateiktais NVS šalių narių kelių eismo įvykiuose žuvusiųjų statistiniais duomenimis⁴⁰⁰

* 2010 m. Baltarusija, JT Europos ekonominei komisijai nepateikė duomenų apie kelių eismo įvykiuose žuvusius žmones

** nuo 2009 m. rugpjūčio 18 d. Gruzija oficialiai išstojo iš NVS

*** 2010 m. Uzbekija, JT Europos ekonominei komisijai nepateikė duomenų apie kelių eismo įvykiuose žuvusius žmones

**** 2000 – 2001 m.; 2004 – 2005 m.; 2008 – 2010 m. Turkmėnija JT Europos ekonominei komisijai nepateikė duomenų apie kelių eismo įvykiuose žuvusius žmones

***** 2002 m., 2006 m. ir 2008 m. Tadžikija, JT Europos ekonominei komisijai nepateikė duomenų apie kelių eismo įvykiuose žuvusius žmones

⁴⁰⁰ Ten pat, kur 161.

RUSIJOS FEDERACIJOS AUTOMOBILIŲ KELIŲ KLASIFIKACIJA PAGAL KATEGORIJAS IR REIŠMĖS

KELIO REIŠMĖ			KELIO KATEGORIJA	PROJEKTINIS VIDUTINIS METINIS PAROS EISMO INTENSYVUMAS, AUT./PARA	PROJEKTINIS GREITIS KM/VAL.	EISMO JUOSTŲ SKAIČIUS (S – skiriamoji juosta)	SANKRYŽŲ TIPAI
1	2	3	4	5	6	7	8
FEDERALINĖS REIŠMĖS KELIAI	PREFIKSAS	MAGISTRALINIAI FEDERALINIAI KELIAI ⁴⁰¹	IA (automagistrālė)	> 14 000	150	4 ir daugiau+S+4 ir daugiau	skirtingų lygių
			IB (greitkelis)	> 14 000	120	4 ir daugiau+S+4 ir daugiau	skirtingų lygių
	II		> 6 000	120	2 – 4	vieno lygio	
	KITI FEDERALINIAI KELIAI ⁴⁰²		IB	> 14 000	120	4 ir daugiau+S+4 ir daugiau	tiek vieno lygio, tiek skirtingų lygių
			III	2 000 – 6 000	100	2	vieno lygio
			REGIONALINĖS REIŠMĖS KELIAI	A P	II	6 000 – 14 000	120
III	2 000 – 6 000	100			2	vieno lygio	
IV	200 – 2 000	80			2	vieno lygio	
VIETINĖS REIŠMĖS KELIAI	H		IV	200 – 2 000	80	2	vieno lygio
			V	iki 200	60	1	vieno lygio

Šaltinis: parengta autorės, remiantis Rusijos Federacijos Automobilių kelių statybų taisyklėmis ir normomis⁴⁰³

⁴⁰³ Строительные нормы и правила, „Автомобильные дороги“, СНиП 2.05.02-08, 2008, < <http://docload.ru/Basesdoc/1/1953/index.htm> > [žiūrėta 2014-03-19]

RUSIJOS FEDERACIJOS 2004 – 2012 M. KELIŲ EISMO ĮVYKIŲ KALTININKAI PAGAL ŽUVUSIŲJŲ IR SUŽEISTŲJŲ JUOSE SKAIČIŲ

Veiksniai	Metai									Bendras Rusijos Federacijos 2004 – 2012 m. įvykusių kelių eismo įvykių skaičius
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Bendras kelių eismo įvykių skaičius	208 558	223 342	229 140	233 809	218 322	203 618	199 431	199 868	203 597	1 919 685
žuvusiųjų skaičius	34 506	33 957	32 724	33 308	29 936	27 656	26 567	27 953	27 991	274 598
sužeistųjų skaičius	251 386	274 864	285 362	292 206	270 883	255 484	250 635	251 848	258 618	2 391 286
Kelių eismo įvykiai, įvykę dėl vairuotojų kaltės (KET pažeidimai)	164 342 (78,8 %)	180 578 (80,9 %)	187 531 (81,8 %)	195 488 (83,6 %)	183 349 (84 %)	173 327 (85,1 %)	169 437 (85 %)	170 788 (85,5 %)	177 504 (87,2 %)	1 602 344 (83,5 %)
žuvusiųjų skaičius	27 575 (79,9 %)	27 623 (81,3 %)	26 776 (81,8 %)	27 729 (83,3 %)	24 900 (83,2 %)	23 146 (83,7 %)	22 221 (73,6 %)	23 471 (84 %)	24 040 (85,9)	227 481 (82,8 %)
sužeistųjų skaičius	212 314 (84,5 %)	236 737 (86,1 %)	247 794 (86,8 %)	257 883 (88,3 %)	239 472 (88,4 %)	228 360 (89,4 %)	223 696 (89,2 %)	226 062 (89,8 %)	235 334 (91 %)	2 107 652 (88,1 %)
<i>Iš jų dėl neblaivių vairuotojų kaltės įvykę kelių eismo įvykiai</i>	21 569 (13,1 %)	19 567 (10,8 %)	17 017 (9,1 %)	15 593 (8 %)	13 611 (7,4 %)	12 327 (7,1 %)	11 845 (7 %)	12 252 (7,2 %)	12 843 (7,2 %)	136 624 (8,5 %)
žuvusiųjų skaičius	3 645 (13,2 %)	3 170 (11,5 %)	2 673 (10 %)	2 555 (9,2 %)	2 383 (9,6 %)	2 310 (10 %)	1 954 (8,8 %)	2 108 (9 %)	2 103 (8,7 %)	22 901 (10,1 %)
sužeistųjų skaičius	30 444 (14,3 %)	28 327 (12 %)	24 837 (10 %)	22 703 (8,8 %)	19 887 (8,3 %)	18 114 (7,9 %)	17 280 (7,7 %)	17 900 (7,9 %)	18 679 (7,9 %)	198 171 (9,4 %)

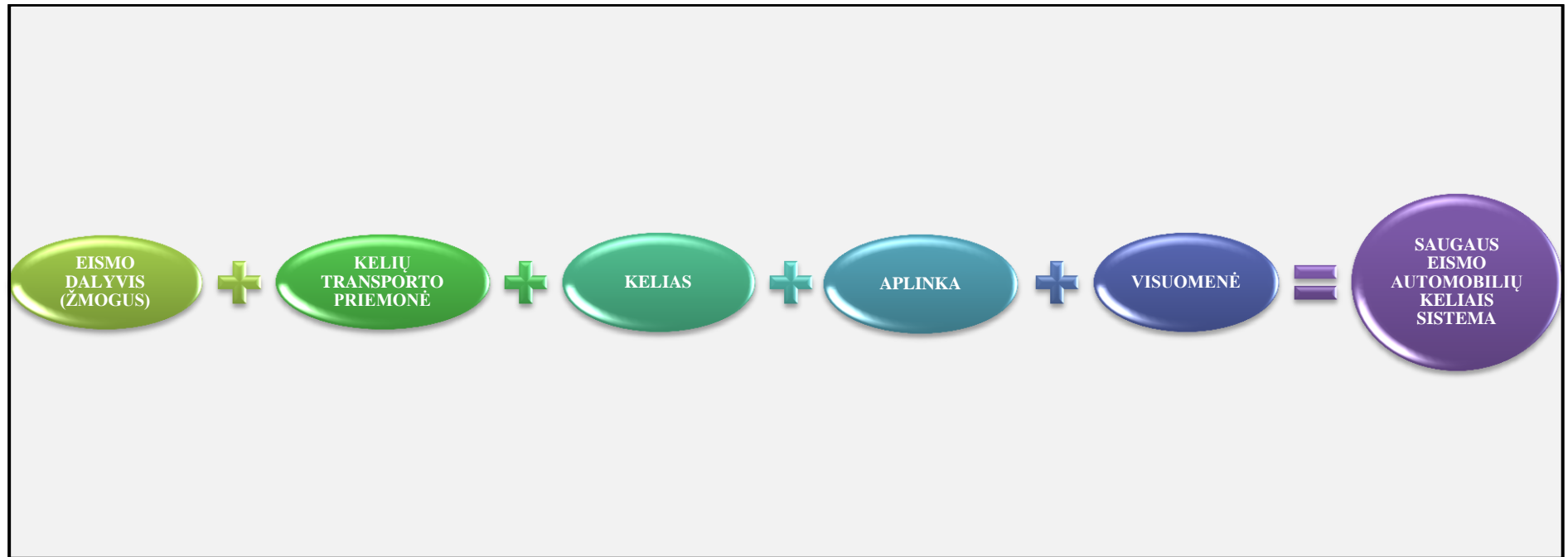
lentelės tęsinys kitame puslapyje

Veiksniai	Metai									Bendras Rusijos Federacijos 2004 – 2012 m. įvykusių kelių eismo įvykių skaičius
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Kelių eismo įvykiai, įvykę dėl pėsčiųjų ir dviratininkų kaltės (KET pažeidimai)	52 302 (25,1 %)	49 610 (21,3 %)	47 655 (20,8 %)	43 645 (18,7 %)	38 858 (17,8 %)	32 435 (15,9 %)	31 969 (16 %)	31 206 (15,6 %)	28 518 (14 %)	356 198 (18,6 %)
žuvusiųjų skaičius	8 815 (25,6 %)	7 898 (23,3 %)	7 390 (22,6 %)	6 954 (20,9 %)	6 270 (20,9 %)	5 448 (19,7 %)	5 354 (20,2 %)	5 483 (19,6 %)	4 998 (17,9 %)	58 610 (21,3 %)
sužeistųjų skaičius	45 924 (18,3 %)	43 920 (16 %)	42 532 (15 %)	38 619 (13,2 %)	34 401 (12,7 %)	28 512 (11,2 %)	28 124 (11,2 %)	27 098 (10,8 %)	24 896 (9,6 %)	314 026 (13,1 %)
Kelių eismo įvykiai, įvykę dėl blogai išplėtos kelių ir gatvių infrastruktūros	50 843 (24,4 %)	53 289 (23,9 %)	47 423 (20,7 %)	43 825 (18,7 %)	39 087 (17,9 %)	38 106 (18,7 %)	41 863 (21 %)	42 322 (21,2 %)	42 772 (21 %)	399 530 (20,8 %)
žuvusiųjų skaičius	8 777 (25,4 %)	8 547 (25,2 %)	7 269 (22,2 %)	6 715 (20,1 %)	5 799 (19,4 %)	5 408 (19,6 %)	5 889 (22,2 %)	6 827 (24,4 %)	6 950 (24,8 %)	62 181 (22,6 %)
sužeistųjų skaičius	60 845 (24,2 %)	65 215 (23,7 %)	58 842 (20,6 %)	54 634 (17,7 %)	48 440 (17,9 %)	48 050 (18,8 %)	52 622 (21 %)	53 220 (21,1 %)	54 468 (21,1 %)	496 436 (20,8 %)
Kelių eismo įvykiai, įvykę dėl netvarkingos transporto priemonės eksploatavimo	3 780 (1,8 %)	3 350 (1,5 %)	2 571 (1,1 %)	2 221 (0,9 %)	1 725 (0,8 %)	1 387 (0,7 %)	1 127 (0,6 %)	1 031 (0,5 %)	1 028 (0,5 %)	18 220 (0,9 %)
žuvusiųjų skaičius	737 (2,1 %)	605 (1,8 %)	486 (1,5 %)	424 (1,3 %)	351 (1,2 %)	265 (1 %)	227 (0,9 %)	232 (0,8 %)	282 (1 %)	3 609 (1,3 %)
sužeistųjų skaičius	4 908 (2 %)	4 525 (1,6 %)	3 490 (1,2 %)	2 912 (1 %)	2 300 (0,8 %)	1 956 (0,8 %)	1 509 (0,6 %)	1 416 (0,6 %)	1 465 (0,6 %)	24 481 (1 %)

Šaltinis: parengta autorės, remiantis GIBDD MVD Rusijos 2004 – 2012 m. kelių eismo įvykių statistiniais⁴⁰⁴ duomenimis

⁴⁰⁴ Ten pat kur 183, Количество дорожно-транспортных происшествий, < <http://www.gibdd.ru/stat/> > [žiūrėta 2014-03-19]

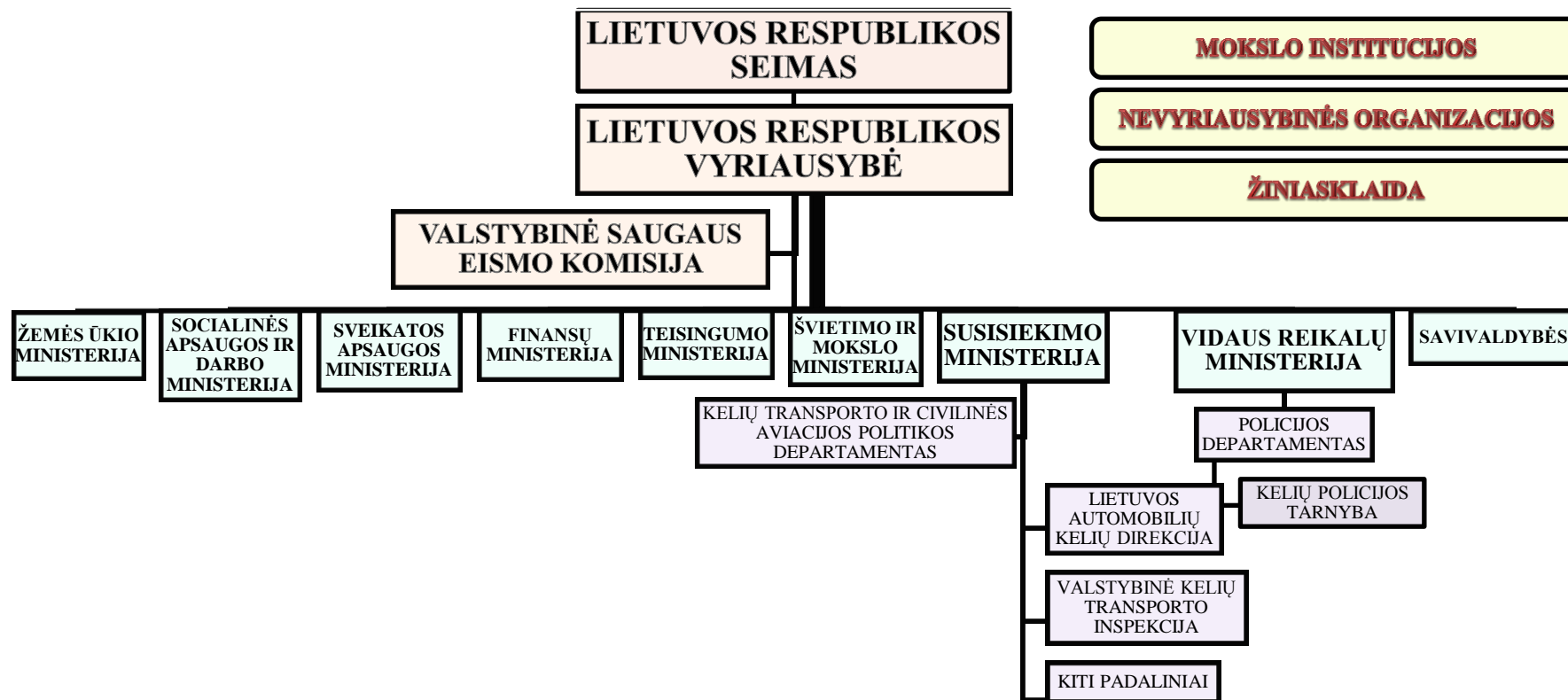
**SAUGAUS EISMO AUTOMOBILIŲ KELIAIS SISTEMOS SUDEDAMOSIOS DALYS, KURIAS REGULIUOJA SAUGAUS EISMO
AUTOMOBILIŲ KELIAIS ĮSTATYMAS**



Šaltinis: parengta autorės, remiantis Saugaus eismo automobilių keliais įstatymu⁴⁰⁵

⁴⁰⁵ Ten pat, kur 95

LIETUVOS RESPUBLIKOS INSTITUCIJŲ, DALYVAUJANČIŲ SAUGAUS EISMO VALDYME, SCHEMA

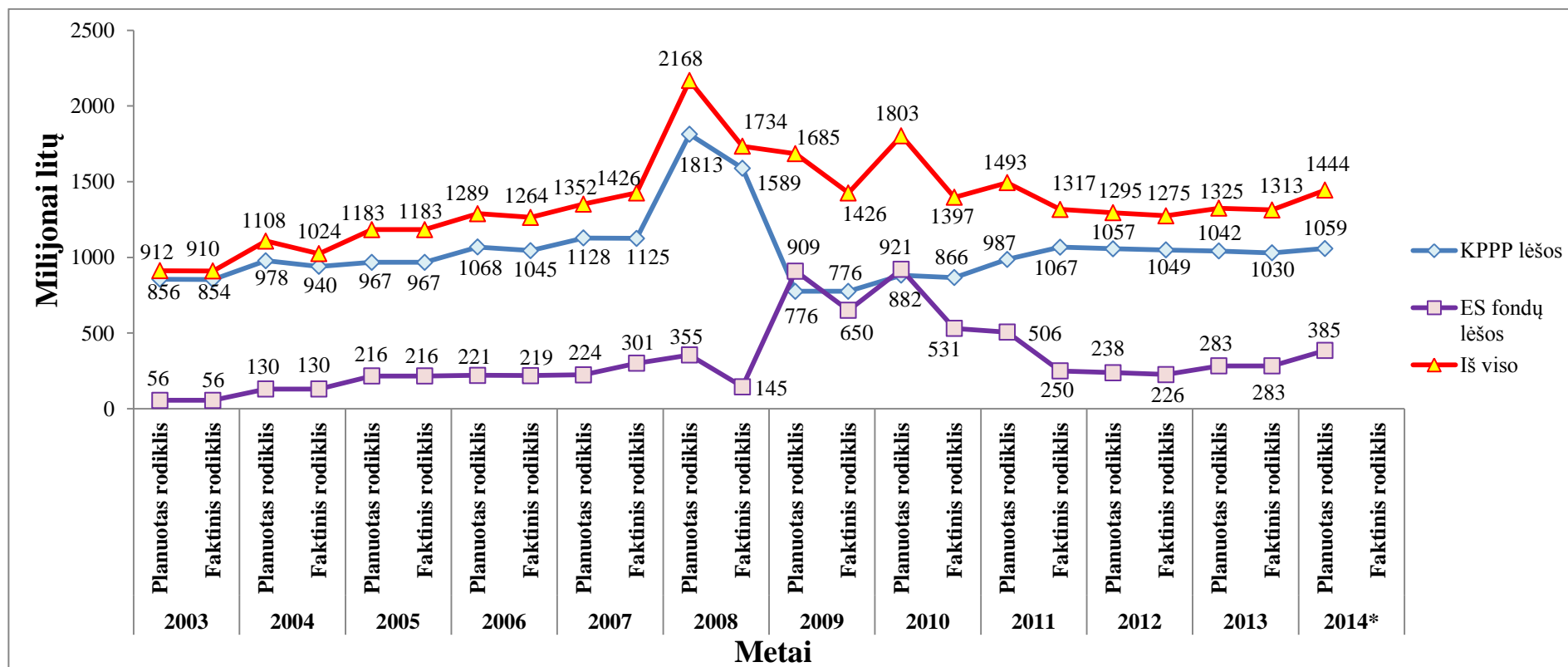


Šaltinis: parengta autorės, remiantis Lietuvos Respublikos Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 7, 9, 10 ir 11 straipsniais⁴⁰⁶ bei Lietuvos Kelių transporto ir civilinės aviacijos politikos departamento Saugaus eismo skyriaus⁴⁰⁷ duomenimis

⁴⁰⁶ Ten pat, kur 95, 7, 9 ir 10 straipsniai

⁴⁰⁷ Kelių transporto ir civilinės aviacijos politikos departamento Saugaus eismo skyrius //Ten pat, kur 56, < http://sumin.lt/lt/veikla/veiklos_kryptys/saugus_eismas/apie_sektoriu_ > [žiūrėta 2014-02-20]

LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBINĖS IR VIETINĖS REIKŠMĖS KELIŲ 2003 – 2014 M. FINANSAVIMAS (MLN. LT) IŠ KELIŲ PRIEŽIŪROS IR PLĖTROS PROGRAMOS (KPPP) BEI ES STRUKTŪRINĖS PARAMOS LĖŠŲ



Šaltinis: parengta autorės, remiantis 2007 – 2013 m. Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos 2003 – 2013 m. veiklos ataskaitomis⁴⁰⁸ ir LAKD⁴⁰⁹

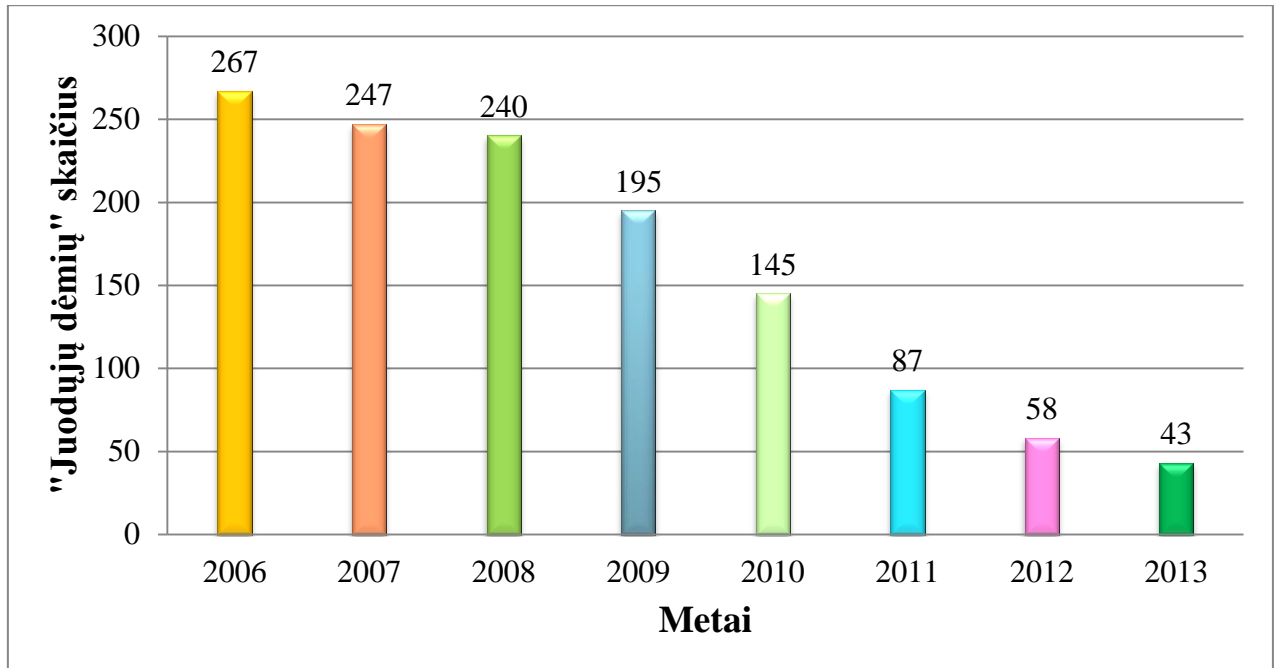
* Prognozuojamas finansavimas

⁴⁰⁸ Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos. „2007 – 2013 m. veiklos ataskaitos“ <http://www.lakd.lt/lt.php/veikla/veiklos_ataskaitos/11 > [žiūrėta 2014-02-27]

⁴⁰⁹ Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos.

< http://www.lakd.lt/lt.php/naujienos/euopos_sajungos_paramos_lesos_pades_issaugoti_ir_pletoti_lietuvos_magistralinius_kelius_ir_2014_m/17632 > [žiūrėta 2014-02-27]

**LIETUVOS RESPUBLIKOS 2006 – 2013 M. „JUODŪJŲ DĒMIŲ“ VALSTYBINĖS
REIŠMĖS KELIUOSE SKAIČIAUS POKYTIS**

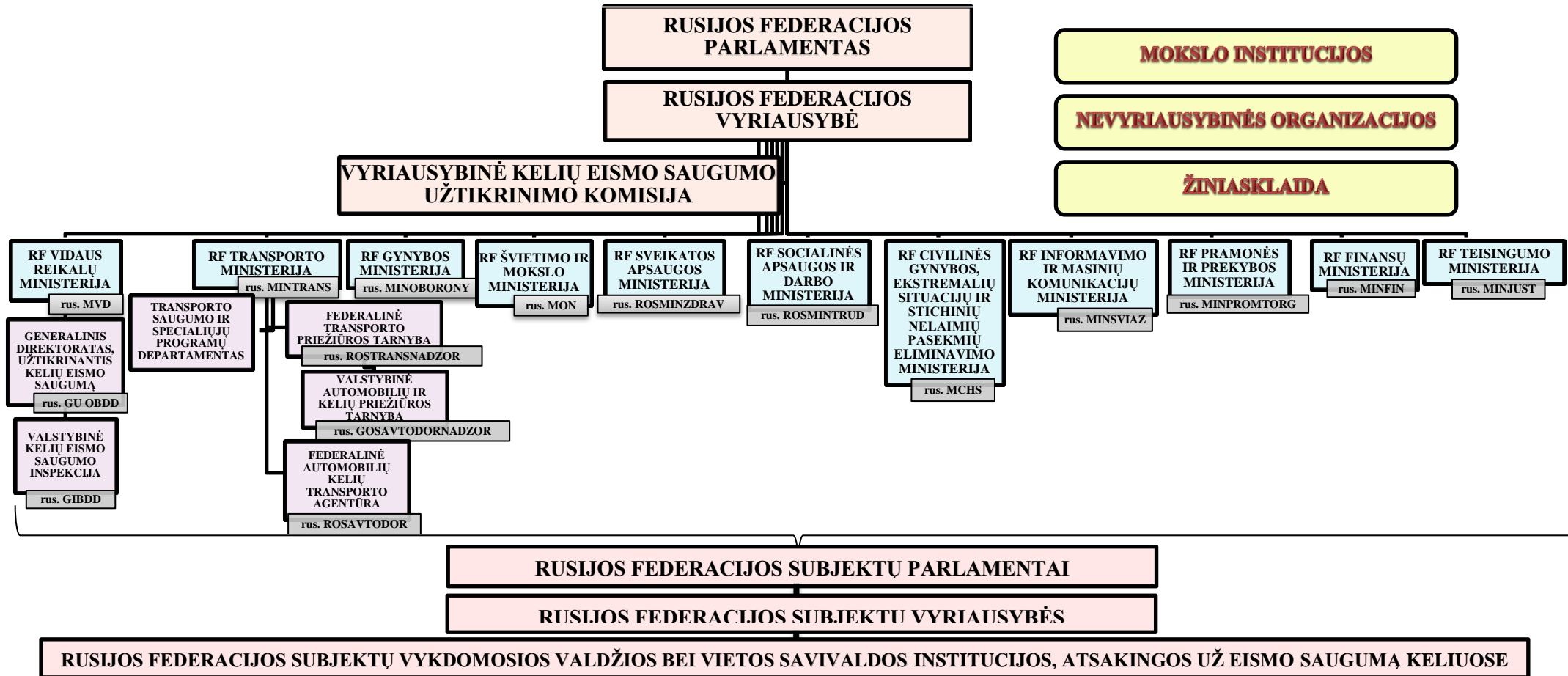


Šaltinis: parengta autorės, remiantis elektroninio „IQ.LT“ elektroninio portalo⁴¹⁰ ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos⁴¹¹ duomenimis

⁴¹⁰ „IQ.LT“ elektroninis portalas. „Per penkerius metus Lietuvos keliuose išnyko apie 200 „juodųjų dėmių““, *Ekonomika*, 2012, < <http://iq.lt/ekonomika/per-penkerius-metus-lietuvos-keliuose-isnyko-apie-200-juoduju-demiu/> > [žiūrėta 2014-02-27]

⁴¹¹ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija. „Informacija apie Juodąsias dėmes“ < http://www.transp.lt/lt/veikla/veiklos_sritys/saugus_eisimas/kita_informacija > [žiūrėta 2014-02-27]

RUSIJOS FEDERACIJOS INSTITUCIJŲ, DALYVAUJANČIŲ KELIŲ EISMO SAUGUMO VALDYME, SCHEMA



Šaltinis: parengta autorės, remiantis Rusijos Federacijos Federalinio susirinkimo⁴¹² ir RF federalinio Saugaus eismo įstatymo⁴¹³ duomenimis

⁴¹² Ten pat, kur 347.

⁴¹³ Ten pat, kur 194.

RUSIJOS FEDERACIJOS VYRIAUSYBINĖS KELIŲ EISMO SAUGUMO UŽTIKRINIMO KOMISIJOS SUDĖTIS

Eil. Nr.	NUOLATINIAI KOMISIJOS NARIAI	Eil. Nr.	KOMISIJOS NARIAI, KVIEČIAMI PAGAL SUSITARIMĄ
1	Rusijos Federacijos Ministro Pirmininko pirmasis pavaduotojas (Vyriausybės Komisijos pirmininkas);	1	Rusijos Federacijos Audito rūmų pirmininko pavaduotojas;
2	Rusijos Federacijos vidaus reikalų ministro pavaduotojas (Vyriausybės Komisijos pirmininko pavaduotojas);	2	Rusijos Federacijos Federalinio susirinkimo Federacijos Tarybos pirmininko pavaduotojas;
3	Rusijos Federacijos Vyriausybės Sekretoriato vadovo pirmininko pirmojo pavaduotojo pavaduotojas (atsakingas Vyriausybės Komisijos sekretorius);	3	Rusijos Federacijos Visuomeninės organizacijos „Rusijos pramonininkų ir verslininkų sąjungos“ valdybos narys;
4	Rusijos Federacijos transporto ministro pavaduotojas;	4	Rusijos Federacijos Prezidento patarėjas;
5	Rusijos Federacijos gynybos ministro pirmasis pavaduotojas;	5	Rusijos Federacijos Valstybės Dūmos transporto komiteto pirmininkas;
6	Rusijos Federacijos užsienio reikalų ministro pavaduotojas;	6	Rusijos Federacijos Viešosios kolegijos narys;
7	Maskvos Vyriausybės Maskvos mero pavaduotojas, Maskvos miesto Transporto departamento ir kelių transporto infrastruktūros vystymo vadovas;	7	Rusijos Federacijos Tarybos komiteto dėl Reglamento ir parlamentinės veiklos organizavimo narys;
8	Rusijos Federacijos informavimo ir masinių komunikacijų ministras;	8	Rusijos AB automobilių kompanijos „Sollers“ generalinis direktorius.
9	Rusijos Federacijos vidaus reikalų ministerijos Generalinio direktorato, užtikrinančio kelių eismo saugumą (rus. GU OBDD) vadovas – svarbiausias valstybinis kelių eismo saugumą užtikrinantis inspektorius (rus. GIBDD);	9	
10	Rusijos Federacijos pramonės ir prekybos ministro pavaduotojas;	10	
11	Rusijos Federacijos švietimo ir mokslo ministro pavaduotojas;	11	
12	Rusijos Federacijos finansų ministras;	12	
13	Rusijos Federacijos sveikatos apsaugos ministras;	13	
14	Rusijos Federacijos Vyriausybės reikalų valdymo departamento direktorius;	14	
15	Rusijos Federacijos valstybinės kompanijos „Rosavtodor“ vadovas;	15	

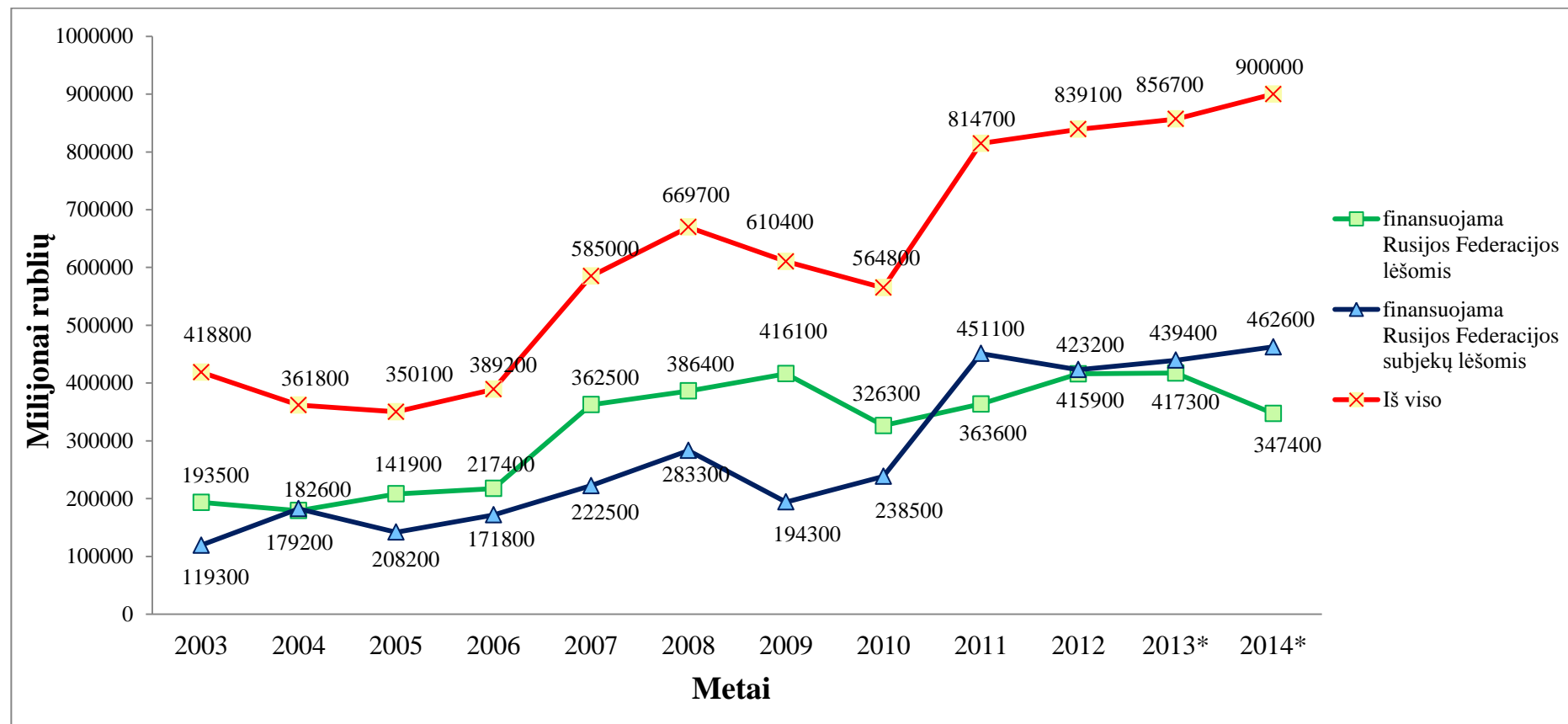
lentelės tęsinys kitame puslapyje

Eil. Nr.	NUOLATINIAI KOMISIJOS NARIAI	Eil. Nr.	KOMISIJOS NARIAI, KVIEČIAMSI PAGAL SUSITARIMĄ
16	Rusijos Federacijos regioninės plėtros ministro pavaduotojas;	16	
17	Rusijos Federacijos pramonės ir infrastruktūros departamento direktorius;	17	
18	Rusijos Federacijos ekonominio vystymo ministro sekretorius – pavaduotojas;	18	
19	Rusijos Federacijos profesinės mokymo įstaigos „Maskvos valstybinis automobilių ir kelių institutas (Rusijos technikos universitetas)“ ekonomikos prorektorius;	19	
20	Rusijos Federacijos civilinės gynybos, ekstremalių situacijų ir stichinių nelaimių pasekmių eliminavimo ministro pavaduotojas;	20	
21	Rusijos Federacijos žemės ūkio ministro pavaduotojas;	21	
22	Valstybinės Maskvos mokymo įstaigos „Vidurinė bendrojo lavinimo mokykla su sustiprinta užsienio (anglų) kalbos programa №1240“ direktorius.	22	

Šaltinis: parengta autorės, remiantis Rusijos Federacijos Vyriausybės internetinėje svetainėje pateiktais duomenimis apie Vyriausybinių kelių eismo saugumo užtikrinimo komisijos sudėtį ⁴¹⁴

⁴¹⁴ Ten pat, kur 344, Состав Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения в редакции распоряжения от 21 марта 2013 г. №413-р

**RUSIJOS FEDERACIJOS BENDRO NAUDOJIMO FEDERALINĖS, REGIONALINĖS IR VIETINĖS REIKŠMĖS KELIŲ
FINANSAVIMAS (MLN. RUBLIŲ)**

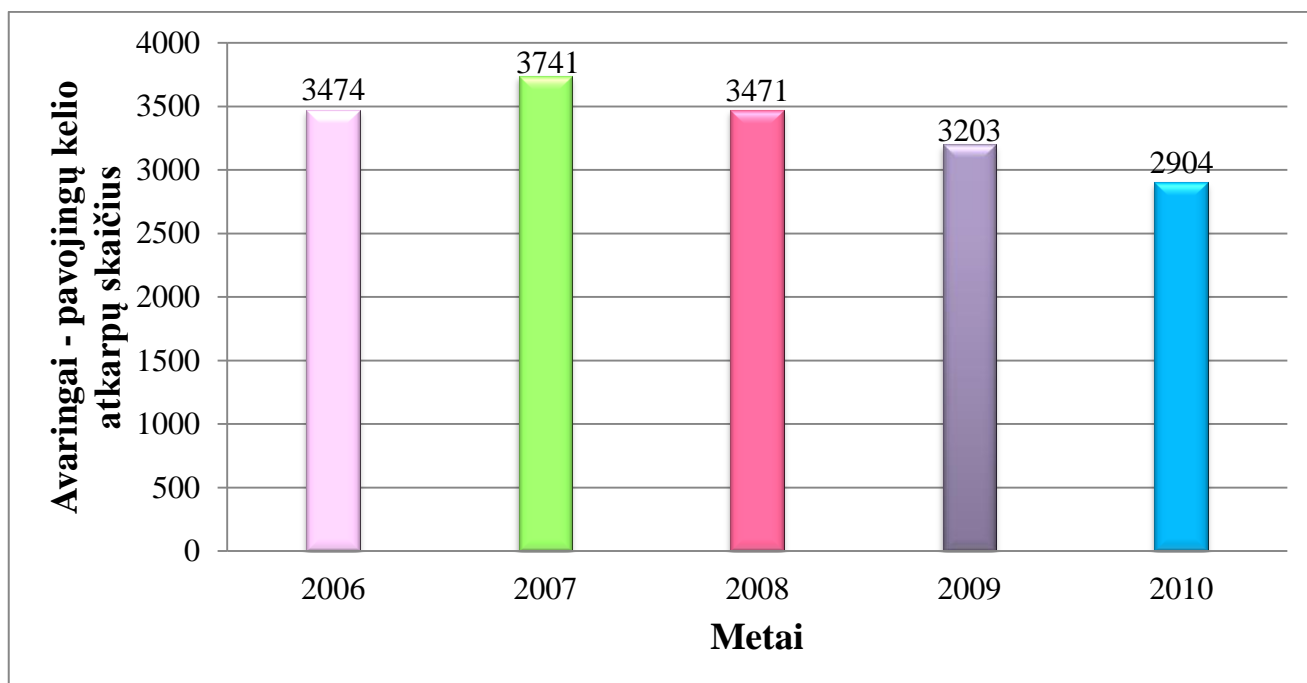


Šaltinis: parengta autorės, remiantis „Rosavtodor“ vadovo pavaduotojo Ivanokentijaus Alafinovo Sergejevičiaus⁴¹⁵ duomenimis

* prognozuojamas finansavimas

⁴¹⁵ Ten pat, kur 177

**RUSIJOS FEDERACIJOS 2006 – 2010 M. AVARINGAI – PAVOJINGŲ KELIO ATKARPŲ
SKAIČIAUS POKYTIS BENDRO NAUDOJIMO KELIUOSE**



Šaltinis: parengta autorės, remiantis „Rosavtodor“⁴¹⁶ ir Igoriaus Moržaretto⁴¹⁷ duomenimis

⁴¹⁶ Федеральное дорожное агентство (Росавтодор). „О мерах по повышению безопасности дорожного движения, проводимых Росавтодором на сети автомобильных дорог федерального значения“, 2011,
< http://rosavtodor.ru/shownews/bezopasnost_dorojnogo_dvijeniya/13037.html > [žiūrėta 2014-03-06]

⁴¹⁷ Моржаретто И., „Дороги России: на Колыме ездить спокойнее“, *За рулём*, № 5, 2011,
< http://www.zr.ru/content/articles/315734-dorogi_rossii_na_kolyme_jezdīt_spokojneje/ > [žiūrėta 2014-03-06]