



VALSTYBIŲ VAIDMUO SPRENDŽIANT „JUODŲJŲ DĖMIŲ“ PROBLEMAS LIETUVOS IR RUSIJOS KELIUOSE

Natalija Narkevič¹, Ieva Meidutė²

¹Mykolo Romerio universitetas, Politikos ir vadybos fakultetas

²Vilniaus Gedimino technikos universitetas, Verslo vadybos fakultetas

E-mail: ¹natalija.narkevic@gmail.com, ²ieva.meidute@vgtu.lt

Santrauka. Keliai bei saugumą juose užtikrinančios priemonės yra svarbus kiekvienos valstybės uždavinys. Straipsnyje yra išanalizuotos Lietuvos Respublikos ir Rusijos Federacijos avaringų vietų keliuose, vadinamų „juodosiomis dėmėmis“ statistiniai duomenys, apibūdintos avaringumo priežastis bei palygintas valstybių indelis, esamas šalių institucinės sąrangos efektyvumas, šiai blogybei šalinti. Remiantis atliktos analizės duomenimis, pastebėta kad Lietuvos Respublikoje „juodųjų dėmių“ skaičius kiekvienais metais vis mažėja, tam įtakos turėjo atliktų darbų kokybė, milijoninė ES parama bei griežta šalies atskaitomybės sistema. Rusijos Federacijos avaringumo statistiniai duomenys rodo, kad kiekvienais metais tiek eismo įvykių, tiek sužeistųjų juose skaičius mažėja. Rusija savo kelių tinklo plėtimą ir avaringų ruožų tvarkymą finansuoja iš savo biudžeto lėšų. Tačiau dėl blogai išplėtotos kelių infrastruktūros ir netinkamos kelių būklės Rusijos keliuose nuolat atsitinka eismo įvykiai, kuriuose žūsta arba yra sužalojami žmonės. Viena iš svarbiausių blogos kelių būklės priežasčių yra stipriai išplėtotą korupcija.

Reikšminiai žodžiai: avaringumas, „juodosios dėmės“, kelių infrastruktūra.

1. Įvadas

Keliai yra kiekvienos šalies veidas. Vos tik apsilankius užsienio šalyje iš karto atkreipiamas dėmesys į kelius, kurie ir byloja apie šalies ekonominius, socialinius bei kultūrinius pajėgumus. Gerai sutvarkyti ir tinkamai prižiūrimi keliai mažina eismo įvykių skaičių ir užtikrina eismo saugumą.

Paskutiniu metu sparčiai besivystant technologijoms, globalizacijos procesai įgyja milžinišką pagreitį ir smarkiai veikia kelių tinklo infrastruktūros plėtrą. Gyvenimas verčia vystyti kelių tinklą, tiesti naujas atšakas, miestų, gyvenviečių aplinkkelius, žiedines sankryžas, rūpintis eismo saugumu.

Straipsnyje ypatingas dėmesys skiriamas vienam svarbiausių kelių transporto sistemos prioritetų – saugaus eismo užtikrinimui. Pastarasis teiginys plačiau komentuojamas ir analizuojamas tolimesnėje šio straipsnio darbo eigoje Lietuvos Respublikos ir Rusijos Federacijos avaringų vietų, kelių ir jų būklės pavyzdžiu. Transporto specialistai tokias vietas vadina „juodosiomis dėmėmis“ ir netgi turi sudarę jų žemėlapi. Informacija apie eismo įvykius, žuvusiuosius ir sužeistuosius, verčia kalbėti apie

taip vadinamąsias „juodąsias dėmes“. Kiekviena „juoda dėmė“ yra unikali, tačiau galima išskirti tipines problemas: dalies vairuotojų nedrausmingumas, netvarkinga technika, girtavimas prie vairo, per didelis greitis ir kiti pažeidimai būna daugumos nelaimių priežastimi. Už aukščiau išvardytus pažeidimus yra taikoma civilinė, o atskirais atvejais ir baudžiamoji atsakomybė.

Straipsnio tikslas yra palyginti Lietuvos Respublikos ir Rusijos Federacijos vyriausybės įtaką sprendžiant „juodųjų dėmių“ bei avaringų ruožų problemas keliuose.

2. „Juodosios dėmės“ Lietuvos keliuose

Eismo saugumo problema Lietuvoje yra labai aktuali. Nuolat didėjančių eismo intensyvumą keliuose skatina sparčiai kintanti šalies transporto sistema, dinamiškai didėjantis automobilių skaičius, kintantis pervežimo poreikis.

Pagrindiniai statistiniai avaringumo rodikliai t.y. informacija apie eismo įvykius, žuvusiuosius ir sužeistuosius, verčia kalbėti apie taip vadinamąsias „juodąsias dėmes“.

„Juodoji dėmė“ – tokia vieta, kurioje 500 metrų kelio ruože per ketverius metus įvyko ne mažiau kaip 4

įskaitiniai eismo įvykiai (įskaitinis eismo įvykis toks, per kurį žūsta ar sužalojami žmonės). [7]

Skaičiuojant „juodąsias dėmes“ reikalingi eismo intensyvumo duomenys, todėl įvykių analizei jie renkami iš Transporto ir kelių tyrimo instituto parengtų eismo intensyvumo ataskaitų, kuriuose yra informacija ir apie vidutinį metinį paros eismo intensyvumą.

„Juodosios dėmės“ ir avaringi ruožai identifikuoja pavojingus kelių ruožus valstybinės reikšmės keliuose, kuriuose yra padidinta eismo įvykių tikimybė.

Bendras „juodųjų dėmių“ ilgis sudaro sąlyginai trumpą kelio ruožą lyginant su bendru kelio tinklo ilgiu: 2010 m. nustatytų „juodųjų dėmių“ ruožų ilgis sudarė 0,9 % viso magistralinių ir krašto kelių ilgio, t.y. 58,74 km. Nepaisant mažos dalies, kurią jos užima kelių tinkle „juodosiose dėmėse“ žūsta apie 10% visų eismo įvykių metu žuvusiųjų eismo dalyvių (per 2006 – 2009 m.). Todėl ekonominiu ir eismo saugumo požiūriu „juodųjų dėmių“ šalinimas yra vienas iš efektyviausių eismo saugumo didinimo būdų.

„Juodosios dėmės“ ir avaringi ruožai nustatomi pagal „Avaringų ruožų nustatymo valstybinės reikšmės keliuose metodiką“, patvirtintą Susisiekimo ministro Zigmanto Balčyčio 2004 m. liepos 22 d. įsakymu Nr. 3-390. [14]

3. Lietuvos statistiniai avaringumo rodikliai

Tankiausiai „juodosios dėmės“ išsidėsčiusios didžiųjų miestų Vilniaus, Kauno, Klaipėdos, Šiaulių priegose. Magistralinių kelių ruožuose – kelio A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda atkarpoje tarp Vilniaus ir Kauno, kelio A6 Kaunas–Zarasai–Daugpilis atkarpoje tarp Kauno ir Jonavos, kelio A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai atkarpoje tarp Puskelnų ir Marijampolės, kelio A9 Panevėžys–Šiauliai atkarpoje tarp Šeduvos ir Šiaulių, kelio A13 Klaipėda–Liepoja atkarpoje tarp Jakų žiedo ir Taurakalnio. [10]

Remiantis išankstiniais duomenimis, 2011 metais Lietuvos keliuose užfiksuota beveik 5 % mažiau eismo įvykių, apie 4 % sumažėjo žuvusiųjų ir sužeistų. Per metus keliuose žuvo 287 žmonės – 13 mažiau nei 2010 metais.

2011 m. šalyje užfiksuoti 3358 eismo įvykiai (2010 m. – 3530), juose sužeista 4048 žmonių (2010 m. – 4230).

„Žuvusiųjų Lietuvos keliuose skaičius mažėja jau keletą metų iš eilės. Įvertinant, kad praėjusiais metais dėl kiek pagerėjusios ekonominės situacijos žmonės automobiliais pradėjo važinėti daugiau, šalyje vis tiek pastebimai sumažėjo autoįvykių skaičius“, – sakė susisiekimo mi-

nistras Eligijus Masiulis. Jis atkreipė dėmesį, jog pirmąjį 2011 m. pusmetį, lyginant su tuo pačiu 2010 m. laikotarpiu, žuvusiųjų buvo net padaugėję. Tačiau antroje metų pusėje rezultatai vėl pagerėjo. Tam įtakos turėjo ir dažnesni kelių policijos reidai.

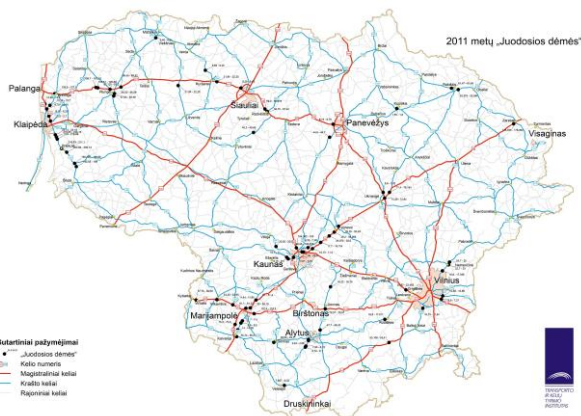
„Didesnė eismo dalyvių kontrolė, bausmių neišvengiamumas yra labai svarbūs norint sumažinti autoįvykių skaičių. Tikimės, jog policijos pareigūnus šiemet šalies keliuose matysime dar dažniau. Susisiekimo ministerija toliau vykdys švietėjiškas akcijas, rekonstruos avaringus kelių ruožus“, – sakė ministras. [3]

2011 metais Lietuvos valstybinės reikšmės keliuose nustatytos 87 „juodosios dėmės“. Iš jų magistraliniuose keliuose nustatytos 36 „juodosios dėmės“, krašto keliuose atitinkamai – 43, rajoniniuose keliuose – 8 „juodosios dėmės“, tai vizualiai pavaizduota kitame skyriuje „Juodųjų dėmių“ mažinimas Lietuvos Respublikos keliuose“, žiūrėti psl. 3, pav. 1. Taip pat buvo paskaičiuota, kiek šių „juodųjų dėmių“ migravo, kiek atsirado naujų ir kiek liko nepakitusių palyginus su 2010 metų juodosiomis dėmėmis. Lietuvos valstybinės reikšmės keliuose nustatytos 24 naujos „juodosios dėmės“, 31 migravusios ir 32 „juodosios dėmės“ kurių vieta nepakito, lyginant su 2010 metų „juodosiomis dėmėmis“. Palyginus su 2010 metais buvusių „juodųjų dėmių“ skaičiumi magistraliniuose ir krašto keliuose, 2011 metais „juodųjų dėmių“ nustatyta 56 mažiau.

Taip pat buvo paskaičiuotas „juodųjų dėmių“ kiekis kurių atsiradimo kaltininkai – vairuotojai apsvaigę nuo alkoholio ar neturintys teisės vairuoti transporto priemonę. Magistraliniuose ir krašto keliuose tokių dėmių yra 27 ir tai sudaro 31% visų „juodųjų dėmių“. 18 šių dėmių yra naujai atsiradusios, 3 migravo ir 6 „juodųjų dėmių“ vietos liko nepakitusios. [12]

4. „Juodųjų dėmių“ mažinimas Lietuvos Respublikos keliuose

Lietuvos Respublikoje už „juodųjų dėmių“ mažinimą ir saugumą keliuose atsakinga – Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos. Pavojinguose kelių ruožuose tvarkomos šalikelės – įrengiami metaliniai apsauginiai atitvarai, tinklo tvoros, greitį mažinančios priemonės, greičio švieslentės, salelės, pėsčiųjų perėjos, pertvarkomos sankryžos.



1 pav. „Juodųjų dėmių“ žemėlapis 2011 m. Šaltinis: Transporto kelių tyrimo institutas [15]

Atlikus statistinių duomenų analizę yra pastebėta, jog „juodųjų dėmių“ skaičius kiekvienais metais sparčiai mažėja t.y. nuo 2006 m. iki 2011 m. sumažėjo daugiau nei dvigubai yra panaikinta net 280 „juodųjų dėmių“, tai įrodo, kad valstybės pastangos nepraėjo veltui bei skirtos ES lėšos buvo tinkamai panaudotos. „Juodųjų dėmių“ naikinimas kelių ruožuose mažina avaringumą 14 proc.

Pernelyg didelis greitis – viena svarbiausių juodųjų dėmių atsiradimo priežasčių. [2] Šiai blogybei šalinti padeda stacionarūs greičio matuokliai. Mokslininkų įrodyta, kad ši priemonė sumažina net 14 proc. mirties atvejų [1]

Dabar Lietuvos valstybinės reikšmės keliuose pažeidėjus fiksuoja 139 stacionarūs ir 11 mobilių greičio matuoklių. [5]

Mokslininkų paskaičiuota, kad 11 proc. mirties atvejų avarijose būtų mažiau, jei vairuotojai ir keleiviai automobiliuose naudotų saugos diržus. Todėl Lietuvos automobilių kelių direkcija (LAKD) Lietuvoje plačiai propaguoja saugos diržų svarbą – į krašto miestus ir miestelius nuolat keliauja šių diržų efektyvumą demonstruojantys įrenginiai, kurių praktinę naudą gali išbandyti kiekvienas eismo dalyvis. [11]

5. Milijoninė ES parama Lietuvos valstybinės reikšmės keliams

Remiantis susisiekimo ministerijos duomenimis jau pasirašytos penkios sutartys dėl Lietuvos valstybinės reikšmės kelių projektų finansavimo 2007 – 2013 metų laikotarpio Europos Sąjungos struktūrinės paramos lėšomis.

2011 metais Lietuvos kelių tinklui plėtoti ir saugaus eismo priemonėms diegti, buvo numatoma skirti 986,7 mln. Lt.

Pasak susisiekimo ministro E. Masiulio šiemet avaringiausiuose kelių ruožuose numatoma diegti įvairias eismo saugos priemones: greitį mažinančias priemones, greičio švieslentes, saleles, pėsčiųjų perėjas, kelio ženklus. Konkrečios priemonės bus taikomos atsižvelgiant į kelio parametrus bei „juodojoje dėmėje“ įvykusių avarių priežastis ir pobūdį, kelio aplinką.

Pavojinguose kelių ruožuose bus tvarkomos šalikelės – įrengiami metaliniai apsauginiai atitvarai, tinklo tvoros, kitos priemonės.

Panaudojant Europos regioninės plėtros fondo paramą, numatoma rekonstruoti 15 pavojingų sankryžų bei įrengti 10 dviračių takų ruožų, kurių bendras ilgis - beveik 20 km.

Taip pat bus rūpinamasi eismo įvykių prevencija, kad „juodosios dėmės“ nesiformuotų naujuose potencialiai pavojinguose ruožuose. Planuojama kompleksiskai tvarkyti ilgesnius vientisus kelių ruožus, apimančius jau esamas bei galimas „juodųjų dėmių“ vietas. [18]

6. Rusijos Federacijos valdžios galių padalijimas ir jos atsakomybė sprendžiant kelių problemas

Rusija yra federacinė valstybė. Remiantis konstitucija, Rusijos Federacija sudaryta iš 89 federacinių subjektų: 21 autonominės respublikos, 1 autonominės srities, 10 autonominių apygardų, 6 kraštų, 49 sričių ir 2 federacinės svarbos miestų – Maskvos bei Sankt Peterburgo. [13]

Kalbant apie kelius, Rusijos Federacijoje yra pastebėta, kad už federalinius kelius yra atsakinga – Rusijos susisiekimo ministerija ir kelių tinklo agentūra „Rosavtodor“, o už regioninių kelių būklę ir jų priežiūrą atsako vietinė tam tikro regiono valdžia.

Didžiausia Rusijos susisiekimo ministerijos ir kelių tinklo agentūros „Rosavtodor“ problema yra keliai ir jų būklė. Dėl blogai išplėtotos kelių infrastruktūros ir netinkamos kelių būklės Rusijos keliuose nuolat atsitinka eismo įvykiai, kuriuose žūsta arba yra sužalojami žmonės. Viena iš svarbiausių blogos kelių būklės priežasčių yra stipriai išplėtotą korupcija. Vadovaujantis Generalinės prokuratūros duomenimis, 2011 metais iš valstybės biudžeto lėšų, skirtų naujų kelių tiesimo organizavimo darbams vykdyti, buvo pasisavinta didžiulė pinigų suma. [17]

„Rusijoje tik 40 % automobilių federalinės paskirties kelių atitinka normatyvus“, apie tai Kaliningrade pasakė žiniasklaidai Rusijos Federalinių kelių agentūros „Rosavtodor“ vadovas Anatolijus Chabuninas. [18]

Galima daryti išvadą, jog netinkama kelių būklė apgadina transporto priemonės technines savybes ir sukelia eismo įvyki, kuriame gali nukentėti žmonės.

7. Rusijos Federacijos federalinės paskirties kelių avaringi ruožai

Remiantis 2009 m. Rusijos Vidaus reikalų ministerijos pateiktais duomenimis, federalinės paskirties greitkeliuose yra užfiksuota 3.5 tūkst. avaringų ruožų, kuriuose dažnai įvyksta eismo įvykiai, vyriausybės komisijos posėdyje dėl kelių eismo saugumo apie tai paskelbė buvęs tuometinis Rusijos Vidaus reikalų ministras Rašidas Nurgalijevas.

Pasak Nurgalijevo, avaringuose kelių ruožuose tiesiamos pėsčiųjų perėjos, įrengiami dirbtiniai apšvietimai. [19]

Remiantis Rusijos Federacijos (DTP) statistiniais duomenimis 2010 m. įvyko 199 431 kelių eismo įvykių,

t.y. 2.1 % mažiau nei 2009 m. Šiuose eismo įvykiuose žuvo 26 567 (- 3.9 %) žmonių ir 250 635 (- 1.9 %) žmonių gavo skirtingo sunkumo sužeidimus.

11 845 (- 3.9 %) eismo įvykiai įvyko dėl vairuotojų kaltės, kurie už vairo buvo apsvaigę nuo alkoholio ir narkotinių medžiagų. Šių eismo įvykių metu žuvo 1 954 (- 15.4 %) žmonės ir buvo sužeista 17 280 (- 4.6 %).

Užfiksuoti 20 262 (+ 1.5 %) eismo įvykiai, kuriuose dalyvavo vaikai. Šių eismo įvykių metu žuvo 898 (- 1.8 %) vaikai ir 21 149 (+ 1.7 %) buvo sužeisti.

Dažniausiai kelių eismo įvykių kaltininkais būna patys vairuotojai, nesilaikantys greičio apribojimo taisyklių. Siekiant sumažinti nelaimių ir avarių keliuose skaičių, užtikrinant, kad vairuotojai laikytųsi saugaus greičio, įvairiuose kelių ruožuose buvo įrengti greičio matuokliai. [22]

1 lentelė. Rusijos statistiniai eismo įvykių duomenys (DTP) už 2011 m. sausio – spalio mėn.

Bendras kelių eismo įvykių (DTP), žuvusiųjų ir sužeistųjų skaičius							
	Kelių eismo įvykiai (DTP)		Žuvusiųjų		Sužeistųjų		Kelių eismo įvykių (DTP) padarinių sunkumas
	Absoliutus rodiklis	Procentinis rodiklis (%)	Absoliutus rodiklis	Procentinis rodiklis (%)	Absoliutus rodiklis	Procentinis rodiklis (%)	
Rusijos Federacija	164015	-0,2	22636	4,9	206738	-0,1	9,9

Remiantis Rusijos statistiniais eismo įvykių pateiktais 1 lentelėje 2011 m. 6 mėn. laikotarpio duomenimis yra pastebėta, jog už šį pusės metų laikotarpį eismo įvykių skaičius, palyginus su 2010 m. analogišku laikotarpiu, sumažėjo. Iš viso eismo įvykių Rusijoje už 6 mėn. 2011 m. įvyko 79 623, t.y. 3.1 % mažiau nei palyginus su 2010 m. tuo pačiu laikotarpiu. Tačiau, žuvusiųjų žmonių skaičius vis dėlto 3.7 % didesnis nei 2010 m., kas byloja apie tai, jog 2011 m. bendrai viršijamas tragedijų skaičių keliuose palyginus su ankstesniais laikotarpiais.

8. Avaringumo priežastys Rusijos Federacijos keliuose

Kalbant apie avaringumą Rusijos Federacijos keliuose, galima išskirti tokias jo priežastis:

1. Pasenusi kelių konfigūracija.

Didelis transporto srautas Rusijos federalinės paskirties keliuose nuolat didina avaringumą, neužtikrina

lenkiančių transporto priemonių, kuriuos išvažiuoja į priešingą eismo juostą, eismo saugumo. Geriausiu sprendimu būtų nutiesti kiekvienai krypti po atskirą eismo juostą t.y. kelių praplėsti taip, kad kiekvienai krypti būtų skirta po dvi eismo juostas, taip, net iki 90 proc. būtų sumažintas avaringumas.

2. Trūksta eismo saugumą užtikrinančios įrangos (pėsčiųjų perėjose ne visur įrengti šviesoforai).

Daugeliu atvejų už eismo įvykių dalyvaujant pėstiesiems, priimta kaltinti vairuotoją, kuris valdo sukeliančią eismo pavojų priemonę – automobilį. Bet ne retai eismo įvykių kaltininkais būna patys pėstieji, kurie pereina gatvę netinkamoje vietoje ar degant draudžiamam šviesoforo signalui. Puikiai išeitimi šioje situacijoje būtų papildomų eismą reguliuojančių šviesoforų įrengimas pėsčiųjų perėjose, tai padėtų sumažinti avaringumą net iki 70 proc. Tačiau trūkstamos šviesoforų įrangos Rusijos miestuose

valdžios atstovai aiškina paprastai – nėra pinigų jų įrengimui ir priežiūrai.

3. Vairavimas apsvaigus nuo alkoholinių gėrimų.

Rusijos valdžia tik neseniai už šį pažeidimą pradėjo taikyti ne tik administracinę, bet, atskirais atvejais, ir baudžiamąją atsakomybę. Rusijos valdžia įvedė alkoholio koncentracijos kraujyje apribojimus iki 0 promilėmis.[21]

4. Vairavimo kultūra.

Rusijoje vairuotojų etiketas keliuose yra labai žemo lygio, tai įtakoja Rusijos gyventojų įvairovė (apie 140 tautybių žmonių), jų kultūriniai, charakterio, gyvenimo būdo ir kiti skirtumai.

Dauguma vairuotojų gavę teises laiko save vieninteliais eismo dalyviais. Dauguma vairuotojų yra nusistatę, jog jo vairuojama transporto priemonė yra pagrindiniame kelyje ir jis neprivalo praleisti iš šalutinio kelio išvažiuojančios transporto priemonės, net jei šalutiniame kelyje susikauptų daug transporto priemonių. Tam, kad sumažėtų susidariusios transporto spūstys ir susireguliuotu eismas visose miesto gatvėse, reikia elgtis su kitais eismo dalyviais taip, kaip pats norėtum, kad būtų elgiamasi su tavimi, gaila, bet apie tai ne daug kas susimąsto. [21]

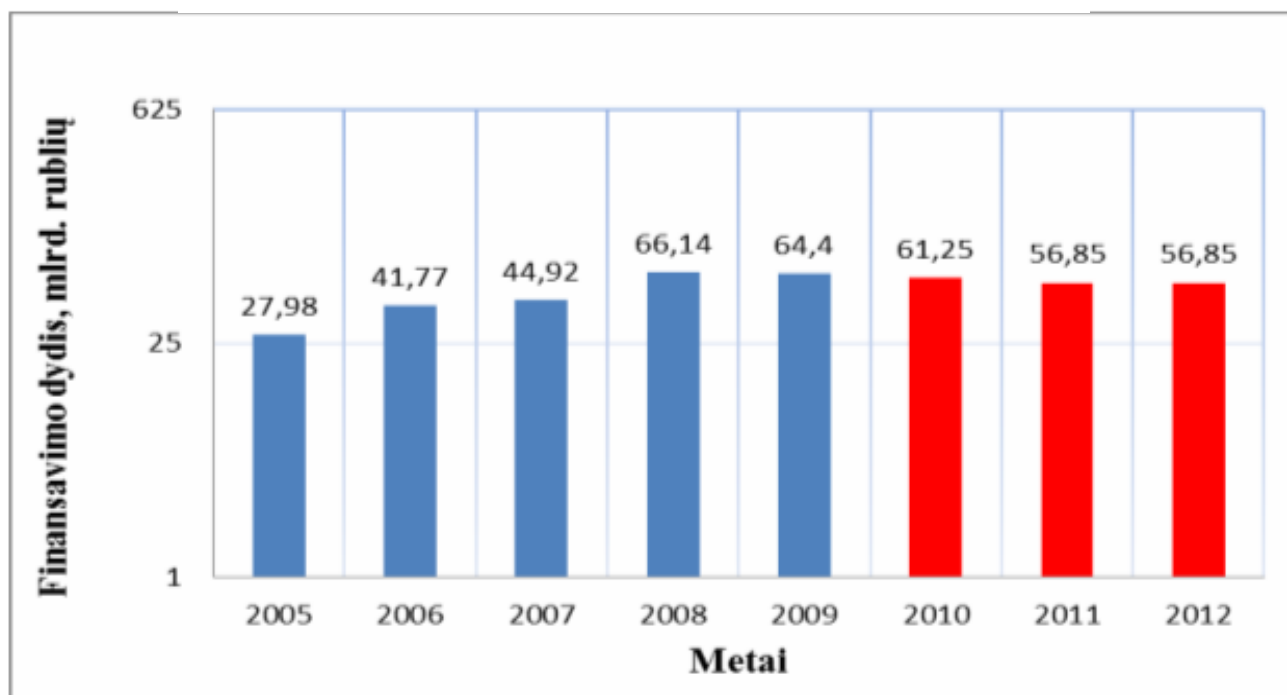
5. Dideli kamščiai.

Remiantis „RIA Novosti“ duomenimis, Rusijos dideliuose miestuose piko metu kamštyje galima prastovėti apie 6 val., kas atima iš vairuotojų daug laiko ir sukelia stresinę būseną. Ypač ši problema aktuali Rusijos Federacijos sostinėje – Maskvoje. Kamščių ilgis siekia iki 30 – 50 km., o kamščiuose galima prastovėti apie 3 – 8 val. Tad susisiekimas Rusijos sostinėje tikrai prastas, o stresinė vairuotojų būseną gali sukelti eismo įvyki. [16]

Visi šie aukščiau išvardinti ypatumai yra dažniausios priežastis, sukeliančios avaringas situacijas Rusijos keliuose. Aišku, minėti dalykai nėra svetimi nei Lietuvoje, nei kitose šalyse, tai svarbios problemos, sukeliančios eismo įvykius keliuose.[21]

9. Rusijos Federacijos federalinės paskirties kelių finansavimas

Rusijoje už kelius ir jų priežiūrą yra atsakinga Rusijos federalinė kelių tinklo agentūra „Rosavtodor“, ji yra federalinė vykdomosios valdžios institucija, įgyvendinanti valstybės viešųjų paslaugų teikimo funkcijas, valstybės turto valdymo kelių transporto sferoje, visame kelių ūkyje, apimant ir automobilių kelių apskaitą. [23]



2. pav. Rusijos kelių finansavimas 2005 – 2012 m. Šaltinis: Обращение Федерального дорожного агентства Министерства транспорта Российской Федерации к участникам дорожного движения

Pateikti aukščiau esančiame 2 pav. duomenys už 2005 – 2012 m. mlrd. rublių. Šiuo metu 1 Rusijos rublis sudaro 0.09 Lt., tad verčiant į litus buvo skirta Rusijos

Federacijos naujų kelių tiesimui ir esamų priežiūrai bei avaringumą mažinančioms priemonėms t.y. kelių ruožuose tvarkomoms šalikelėms, naudojamoms greitį mažinan-

čioms priemonėms, greičio švieslentėms, salelėms, pėsčiųjų perėjoms, pertvarkomoms sankryžoms, statomiems šviesoforams ir pan. 2005 m. – 27.98 mlrd. rublių (2.518 mlrd. Lt.); 2006 m. – 41.77 mlrd. rublių (3.759 mlrd. Lt.); 2007 m. – 44.92 mlrd. rublių (4.043 mlrd. Lt.); 2008 m. – 66.14 mlrd. rublių (5.953 mlrd. Lt.); 2009 m. – 64.40 mlrd. rublių (5.796 mlrd. Lt.); 2010 m. 61.25 mlrd. rublių (5.513 mlrd. Lt.); 2011 m. ir 2012 m. – po 56.85 mlrd. rublių (5.117 mlrd. Lt.).

Taip pat remiantis 2 pav. pateiktais Rusijos kelių finansavimo mlrd. rublių duomenimis už 2005 – 2012 m. matome, jog nuo 2005 m. iki 2008 m. kelių finansavimas didėjo, kas aišku turėjo įtakos kelių infrastruktūros gerinimui ir eismo įvykių keliuose mažinimui. Tačiau prasi-dėjus krizės laikotarpiui iš pateiktų aukščiau rodiklių matome, jog tai paveikė ir Rusijos kelių finansavimą t.y. nuo 2008 m. iki 2012 m. kelių finansavimas smuko iki 9.290 mlrd. rublių t.y. 0.836 mlrd. Lt.

10. Lietuvos ir Rusijos valstybių įtakos, sprendžiant „juodųjų dėmių“ arba kelių eismo problemas, palyginimas

Kelių ilgis ir juose avaringų vietų skaičius.

Bendras Lietuvos kelių tinklas siekia 82911 km. [9] Pagal kelių įstatymą keliai skirstomi į valstybinės ir vietinės reikšmės. Svarbiausi Lietuvos keliai yra valstybinės reikšmės. Lietuvoje valstybinės reikšmės keliai sudaro 21267 km. ilgio t.y. magistraliniai, rajoniniai ir krašto. [8] Skaičiuojant „juodąsias dėmes“ reikalingi eismo intensyvumo duomenys, todėl įvykių analizei jie renkami iš Transporto ir kelių tyrimo instituto parengtų eismo intensyvumo ataskaitų, kuriose yra informacija ir apie vidutinį metinį paros eismo intensyvumą. Per pastaruosius 5 metus „juodųjų dėmių“ skaičius Lietuvos valstybinės reikšmės keliuose nuolat mažėja. 2006 m. buvo nustatytos 267 „juodosios dėmės“, 2007 m. – 247, 2008 m. – 225, 2009 m. – 178, 2010 m. – 135, 2011 m. – 87. [4] Rusijoje, remiantis „Rosimuscestva“ t.y. Rusijos federalinio turto agentūros statistiniais duomenimis, federalinių kelių paskirties ilgis sudaro 411.6 tūkst. km., o jų užimamas žemės plotas 134 mln. m². [17] Bendrasis Rusijos kelių tinklas siekia 982 000 km. Iš jų 30 000 km. sudaro autost-rados (7 šalis pasaulyje). Kelių ilgis Rusijoje sudaro 933 000 km. iš kurių 755 000 km. asfaltuoti. Kai kurie keliai integruoti į bendrą Rusijos federalinių greitkelių sistemą, kurie šalyje yra svarbiausi. [6] Rusijos federalinių kelių ilgis siekia 411 600 km. [20] Remiantis 2009 m. Rusijos Vidaus reikalų ministerijos pateiktais duomenimis, federalinės paskirties greitkeliuose yra užfiksuota 3.5 tūkst.

avaringų ruožų, kur dažniausia įvyksta eismo įvykiai, vyriausybės komisijos posėdyje, dėl kelių eismo saugumo, apie tai paskelbė tuometinis buvęs Rusijos Vidaus reikalų ministras Rašidas Nurgalijevas.

Taigi, galima teigti, kad bendras Lietuvos kelių tinklo ilgis ir Rusijos bendras kelių ilgis yra ilgesnis už Lietuvos 899 089 km.. Lyginant Lietuvos valstybinės reikšmės kelių ilgį ir Rusijos federalinės paskirties kelius matome ryškų skirtumą, t.y. Rusijos federaliniai keliai 390 333 km. ilgesni už Lietuvos, aišku tam įtakos turi ir nesulyginamas šių valstybių geografinis žemės ploto skirtumas. Atsižvelgiant į šiuos šalių kelių ilgio skirtumus 2011 m. Lietuvos teritorijos keliuose yra užfiksuotos 87 „juodosios dėmės“, o Rusijos keliuose, remiantis tuo paties laikotarpio buvusio Vidaus reikalų ministro Rašido Nurgalijevo duomenimis, yra 3500 avaringų ruožų t.y. Rusijoje 3413 avaringų ruožų daugiau nei Lietuvoje, šių rodiklių skirtumą paaiškina irgi akcentuojamas šalių kelių ilgio milžiniškas skirtumas.

Šalių naudojamos priemonės „juodųjų dėmių“ mažinimui.

Mažinant „juodųjų dėmių“ skaičių Lietuvos keliuose, taikomos atitinkamos priemonės: pavojuose kelių ruožuose tvarkomos šalikelės – įrengiami metaliniai apsauginiai atitvarai, tinklo tvoros, greitį mažinančios priemonės, greičio švieslentės, salelės, pėsčiųjų perėjos, pertvarkomos sankryžos. Rusijoje šiai blygybei šalinti naudojamos tos pačios priemonės kaip ir Lietuvoje, tačiau Rusijoje 2012 m. ypatingas dėmesys buvo skiriamas papildomų šviesoforų įrengimui pėsčiųjų perėjose bei avaringų sankryžų pertvarkymui. Bet dėl korupcijos įsi-šaknijimo ne visos numatytos priemonės yra įgyvendinamos. Skirtinguose regionuose į šią problemą žiūrima savitai, kuomet vietinė valdžia galvoja tik kaip padidinti savo nuosavybės teise priklausantį turtą, tuomet eismo saugai keliuose užtikrinti lieka mažiau lėšų.

Palyginus Lietuvos ir Rusijos naudojamas priemonės avaringoms situacijoms sumažinti, matoma jog visos priemonės šiai problemai spręsti yra tos pačios, skiriasi tik jų įgyvendinimo būdas, tai lemia skirtingos politinės tų šalių pažiūros. Pvz., lyginant Lietuvą ir Rusiją minėtos korupcijos atveju, lyginant Lietuvą ir Rusiją pastebima, kad Lietuva išsiskiria demokratine ir griežtos atskaitomybės sistema bei atliktų darbų kokybe t.y. laikomasi atliktų darbų standartų, ko negalime pasakyti apie Rusiją. Remiantis asmenine patirtimi, atkreipiamas dėmesys į Rusijos kelių remonto darbus. Teko matyti kelių būklę po atlikto kelių remonto, apie kurį galima buvo spręsti tik iš dar nenuimtų kelio ženklų. Remonto kokybė neatitiko ne tik keliamų kokybės standartų bet ir minimaliausių reika-

lavimų, kai kurios duobės buvo „užlopytos“ su įdubimais, kai kurios su iškėlimais. Esant tokiai kelio būklei, vairuotojas stengdamasis apvažiuoti kelio ruožuose esamas kliūtis, rizikuoja sukelti eismo įvykį. Kalbant apie Lietuvoje atliekamus kelių remonto darbus, pastebima, kad, dėl griežtos atskaitomybės Europos Sąjungai ir šalies atsakingoms darbo kokybę prižiūrinčioms institucijoms, atliekami kelių remonto darbai atitinka aukštus kelių remonto standartus, reikalavimus.

Eismo įvykių ir juose žuvusiųjų bei sužeistųjų skaičiaus kaita, remiantis 2010 – 2011 metų duomenimis

Išankstiniais duomenimis, 2011 metais Lietuvos keliuose užfiksuota beveik 5 proc. mažiau eismo įvykių, apie 4 proc. sumažėjo žuvusiųjų ir sužeistųjų skaičius. Per metus keliuose žuvo 287 žmonės – 13 mažiau nei 2010 m. Lietuvoje 2011 m. užfiksuoti 3358 eismo įvykiai (2010 m. – 3530), juose sužeista 4048 žmonių (2010 m. – 4230). Lietuvos susisiekimo ministras Eligijus Masiulis atkreipė dėmesį, jog pirmąjį 2011 m. pusmetį, lyginant su tuo pačiu 2010 m. laikotarpiu, žuvusiųjų buvo net padaugėję. Tačiau antroje metų pusėje rezultatai vėl pagerėjo, tam įtakos turėjo ir dažnesni kelių policijos reidai. Remiantis Rusijos Federacijos (DTP) statistiniais duomenimis 2010 m. įvyko 199 431 kelių eismo įvykių, t.y. 2.1 % mažiau nei 2009 m. Šiuose eismo įvykiuose žuvo 26 567 (- 3.9 %) žmonių ir 250 635 (- 1.9 %) žmonės gavo skirtingo sunkumo sužalojimus. Iš viso eismo įvykių Rusijoje už pirmus 2011 m. 6 mėn. įvyko 79 623, t.y. 3.1 % mažiau nei 2010 m. tuo pačiu laikotarpiu, tačiau, žuvusiųjų žmonių skaičius tuo pačiu laikotarpiu vis dėl to didesnis, jis sudaro 3.7 %.

Lietuvos keliuose mažėjant avaringų ruožų skaičiui, vadinamųjų „juodųjų dėmių“, remiantis išankstiniais duomenimis nuo 2010 – 2011 m. sumažėjo 48 vnt. Avaringumo skaičius tuo pačiu laikotarpiu irgi sumažėjo net iki 172 eismo įvykių, juose sužeistųjų skaičius 2011 m. lyginant su 2010 m. laikotarpiu, buvo 182 sužeistaisiais mažesnis, tačiau žuvusiųjų žmonių skaičius skiriasi nežymiai – vos tik 13 gyvybių. Remiantis Rusijos eismo įvykių statistiniais duomenimis matoma, jog su kiekvienais metais tiek eismo įvykių, tiek sužeistųjų juose skaičius mažėja, bet imant 2011 m. pirmąjį pusmetį ir lyginant jį su 2010 m. tuo pačiu laikotarpiu, žuvusiųjų skaičius yra didesnis net 3.1 proc. 2010 m. Lietuvos su Rusijos eismo įvykių ir jose žuvusiųjų bei sužeistųjų skaičių yra akivaizdžiai didelis ir netgi nesulyginamas. Kalbant apie avaringumą Rusijos keliuose, pastebimas didesnis eismo įvykių skaičius, net 195 901 eismo įvykiais daugiau nei Lietuvos keliuose, jose buvo sužeista 20 833 žmonių daugiau nei mūsų šalyje ir šiuose eismo įvy-

kiuose gyvybes prarado 26 267 žmonių daugiau nei Lietuvoje. Aišku visų šių gąsdinančių skaičių skirtumai vėlgi akcentuojami dėl nesulyginamo šalių užimamo teritorijos ploto, gyventojų skaičiaus, transporto srauto ir panašiai.

Kelių avaringų ruožų mažinimo finansavimas.

Palyginus Lietuvos ir Rusijos kelių tinklo finansavimą, galima akcentuoti kad ES Lietuvai kaip ir kitoms šalims narėms, suteikia milijoninę paramą, o Rusijos kelių remontui, naujų kelių tiesimui, eismo saugai užtikrinančioms priemonėms ir pan. finansai skiriami iš Rusijos Federacijos biudžeto lėšų. Šiomet Rusijos keliams yra skiriama 56.85 mlrd. rublių (5.117 mlrd. Lt.). Pasak Rusijos susisiekimo ministro Igoriaus Levitino Jevgenijevičiaus 2012 m. kelių saugai užtikrinti labiausiai dėmesys buvo skiriamas šviesoforų pėsčiųjų perėjose įrengimui, jų apšvietimui, avaringų sankryžų tvarkymui, greitį mažinančioms priemonėms ir pan. Lietuvos Susisiekimo ministerija informuoja, kad 2012 m. Lietuvos kelių tinklui plėtoti ir saugaus eismo priemonėms diegti yra numatyta skirti 986.7 mln. Lt. ES kelių priežiūros ir plėtros programos lėšų – 105 mln. Lt., daugiau nei 2010 m. Tokią Susisiekimo ministerijos parengtą šios programos finansavimo sąmatą patvirtino Lietuvos vyriausybė. Pasak susisiekimo ministro E. Masiulio šiemet avaringiausiuose kelių ruožuose numatoma diegti įvairias eismo saugos priemones: greitį mažinančias priemones, greičio švieslentes, saleles, pėsčiųjų perėjas, kelio ženklus. Konkretios priemonės bus taikomos atsižvelgiant į kelio parametrus bei „juodosiose dėmėse“ įvykusių avarių priežastis ir pobūdį, kelio aplinką.

Remiantis aukščiau pateiktais duomenimis kelių bei avaringų ruožų juose finansavimo klausymui Lietuvos ir Rusijos šalių esminis skirtumas, tas, kad Lietuvai suteikiama milijoninė ES paramą, o Rusija savo kelių tinklo plėtimą ir avaringų ruožų tvarkymą finansuoja iš savo biudžeto lėšų. Rusija 2012 m. skirs kelių tinklo plėtimui ir avaringų ruožų tvarkymui 4130.3 mln. Lt daugiau nei Lietuva. Šiam skirtumui įtakos turi Rusijos bendrasis kelių ilgis, kuris yra ilgesnis už Lietuvos 910 000 km., taip pat Rusijos federaliniai keliai 390275.150 km. ilgesni už Lietuvos valstybės reikšmės kelius ir jų priežiūrai bei naujų kelių tiesimui Rusijai reikia skirti daugiau lėšų. Remiantis Lietuvos ir Rusijos paskutinių metų duomenimis matome, jog Lietuvoje nuo stojimo į ES kiekvienais metais kelių finansavimui skiriama vis daugiau ir daugiau lėšų, o Rusijoje nuo 2008 m. šis rodiklis vis mažėjo.

11. Išvados

1. Atlikus statistinių duomenų analizę prieita išvados, kad Lietuvoje bendras „juodųjų dėmių“ ilgis sudaro

sąlyginai trumpą kelio ruožą lyginant su bendru kelio tinklo ilgiu: 2010 m. nustatytų „juodųjų dėmių“ ruožų ilgis sudarė 0,9 % viso magistralinių ir krašto kelių ilgio, t.y. 58,74 km. Nepaisant mažos dalies, kurią jos užima kelių tinkle „juodosiose dėmėse“ žūsta apie 10% visų eismo įvykių metu žuvusiųjų eismo dalyvių (per 2006 – 2009 m.). Ekonominiu ir eismo saugumo požiūriu „juodųjų dėmių“ šalinimas yra vienas iš efektyviausių eismo saugumo didinimo būdų. Lietuvos Respublikoje už „juodųjų dėmių“ mažinimą ir saugumą keliuose atsakinga – Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos.

2. Įvertinus ES narystės poveikį Lietuvai, daroma išvada, kad Lietuva turi puikią galimybę naudotis ES teikiama milijoninę parama, ką ji sėkmingai ir vykdo. Turėdama tokią stiprų materialinį palaikymą, Lietuva stengiasi mažinti pavojingas automobilių transporto eismo vietas, vadinamas „juodosiomis dėmėmis“, taiko saugaus eismo priemones – pavojingos sankryžos rekonstruojamos į apšviestas žiedines sankryžas, įrengiamos saugos salelės, apsauginiai atitvarai, tiesiami nauji pėsčiųjų ir dviračių takai. Visos šios priemonės ne tik efektyviai didina eismo saugą, mažina autoįvykių bei transporto aukų skaičių, bet ir skatina didesnę žmonių fizinį aktyvumą. Įrengti dviračių ir pėsčiųjų takai leidžia ekologiškiausia transporto priemone – dviračiais. Ypatin-gas dėmesys kasmet skiriamas pažeidžiamiausių eismo dalyvių – vaikų, pėsčiųjų, dviratininkų saugai gerinti. Visą tai Lietuvos valstybei be ES paramos būtų sunku realizuoti, nes šiems projektams įgyvendinti neturėtų tokių lėšų kuriomis mus remia ES.

3. Kalbant apie Rusijos Federacijos avaringų vietų, kelių bei jų būklės esamą padėtį būtina pabrėžti, kad didžiausia Rusijos susisiekimo ministerijos ir kelių tinklo agentūros „Rosavtodor“ problema yra keliai ir jų būklė. Dėl blogai išplėtos kelių infrastruktūros ir netinkamos kelių būklės Rusijos keliuose nuolat atsitinka eismo įvykiai, kuriuose žūsta arba yra sužalojami žmonės. Viena iš svarbiausių blogos kelių būklės priežasčių yra stipriai išplėta korupcija. Minimų rodiklių mažinimą gali nulėmti Vyriausybė, inspektoriai, kurie atsako už kelių eismo saugumą, užtikrinančios inspekcijos (GIBDD) darbą ir patys automobilių vairuotojai. Rusijos Federacijoje už federalinius kelius yra atsakinga – Rusijos susisiekimo ministerija ir kelių tinklo agentūra „Rosavtodor“, o už regioninių kelių būklę ir jų priežiūrą atsako vietinė tam tikro regiono valdžia.

4. Pateikiant Rusijos Federacijos „juodųjų dėmių“ atsiradimo ypatumus yra pastebėta, būtina išskirti penkias esmines jų priežastis: 1. Pasenusi kelių konfigūracija.

Norint pašalinti šį trūkumą ir sumažinti avarijų tikimybę Rusijos federalinės paskirties keliuose, reikia praplėsti kelio pravažiuojamąją dalį, nutiesti kiekvienai kryptčiai po atskirą eismo juostą tai padėtų avaringumą sumažinti net iki 90 proc.; 2. Trūksta eismo saugumą užtikrinančios įrangos, pėsčiųjų perėjose ne visur įrengti šviesoforai. Puikia išeitimi šioje situacijoje būtų papildomų eismą reguliuojančių šviesoforų įrengimas pėsčiųjų perėjose, tai padėtų sumažinti avaringumą net iki 70 proc.; 3. Vairavimas apsvaigus nuo alkoholinių gėrimų. Rusijos valdžia įvedė alkoholio koncentracijos kraujyje apribojimus iki 0 promilėmis; 4. Vairavimo kultūra. Rusijoje vairuotojų etiketas keliuose yra labai žemo lygio, tai įtakoja Rusijos gyventojų įvairovė (apie 140 tautybių žmonių), jų kultūriniai, charakterio, gyvenimo būdo ir kiti skirtumai. kad sumažėtų susidariusios transporto spūstys ir susireguliuotu eismas visose miesto gatvėse, reikia elgtis su kitais eismo dalyviais taip, kaip pats norėtum, kad būtų elgiama su tavimi; 5. Rusijos dideliuose miestuose piko metu kamštyje galima prastovėti apie 6 val., kas atima iš vairuotojų daug laiko ir sukelia stresinę būseną. Ypač ši problema aktuali Rusijos Federacijos sostinėje – Maskvoje. Nors ir Rusijos sostinės keliai turi po 6 eismo juostas, vis tiek piko metu dėl didžiulės transporto spūsties neįmanoma išvengti kamščių. Tad susisiekimas Rusijos sostinėje tikrai prastas, o stresinė vairuotojų būseną gali sukelti eismo įvykį. Rusijos valdžia intensyviai ieško šios problemos sprendimo būdų, bet kol kas jų pastangos nepasiteisina.

5. Atskleidžiant Lietuvos Respublikos ir Rusijos Federacijos skirtumus sprendžiant „juodųjų dėmių“ ir kelių eismo problemas yra padaryta išvada, kad, lyginant Lietuvos valstybinės reikšmės kelių ilgį ir Rusijos federalinės paskirties kelius matome ryškų skirtumą, t.y. Rusijos federaliniai keliai 390 333 km. ilgesni už Lietuvos, aišku tam įtakos turi ir nesulyginamas šių valstybių geografinis žemės ploto skirtumas. Atsižvelgiant į šiuos šalių kelių ilgio skirtumus 2011 m. Lietuvos teritorijos keliuose yra užfiksuotos 87 „juodosios dėmės“, o Rusijos keliuose, remiantis tuo paties laikotarpio yra 3500 avaringų ruožų t.y. Rusijoje 3413 avaringų ruožų daugiau nei Lietuvoje, šių rodiklių skirtumą paaiškina irgi akcentuojamas šalių kelių ilgio milžiniškas skirtumas. Palyginus Lietuvos ir Rusijos naudojamas priemones avaringoms situacijoms sumažinti, matoma jog visos priemonės šiai problemai spręsti yra tos pačios, skiriasi tik jų įgyvendinimo būdas, tai lemia skirtingos politinės tų šalių pažiūros. Pvz., lyginant Lietuvą ir Rusiją minėtos korupcijos atveju, lyginant Lietuvą ir Rusiją pastebima, kad Lietuva išsiskiria demokratine ir griežtos atskaitomybės sistema

bei atliktų darbų kokybe t.y. laikomasi atliktų darbų standartų, ko negalime pasakyti apie Rusiją. Kalbant apie Lietuvoje atliekamus kelių remonto darbus, pastebima, kad dėl griežtos atskaitomybės Europos Sąjungai ir šalies atsakingoms darbo kokybę prižiūrinčioms institucijoms, atliekami kelių remonto darbai atitinka aukštus kelių remonto standartus, reikalavimus. Lietuvos keliuose mažėjant avaringų ruožų skaičiui, vadinamųjų „juodųjų dėmių“, remiantis išankstiniais duomenimis nuo 2010 – 2011 m. sumažėjo 48 vnt. Avaringumo skaičius tuo pačiu laikotarpiu irgi sumažėjo net iki 172 eismo įvykių, juose sužeistųjų skaičius 2011 m. lyginant su 2010 m. laikotarpiu, buvo 182 sužeistaisiais mažesnis, tačiau žuvusiųjų žmonių skaičius skiriasi nežymiai – vos tik 13 gyvybių. Remiantis Rusijos eismo įvykių statistiniais duomenimis matoma, jog su kiekvienais metais tiek eismo įvykių, tiek sužeistųjų juose skaičius mažėja, bet imant 2011 m. pirmąjį pusmetį ir lyginant jį su 2010 m. tuo pačiu laikotarpiu, žuvusiųjų skaičius yra didesnis net 3.1 proc. 2010 m. Kalbant apie avaringumą Rusijos keliuose, pastebimas didesnis eismo įvykių skaičius, net 195 901 eismo įvykiams daugiau nei Lietuvos keliuose, jose buvo sužeista 20 833 žmonių daugiau nei mūsų šalyje ir šiuose eismo įvykiuose gyvybes prarado 26 267 žmonių daugiau nei Lietuvoje. Aišku visų šių gąsdinančių skaičių skirtumai vėlgi akcentuojami dėl nesulyginamo šalių užimamo teritorijos ploto, gyventojų skaičiaus, transporto srauto ir pan. Remiantis aukščiau pateiktais duomenimis kelių bei avaringų ruožų juose finansavimo klausymui Lietuvos ir Rusijos šalių esminis skirtumas, tas, kad Lietuvai suteikiama milijoninė ES parama, o Rusija savo kelių tinklo plėtimą ir avaringų ruožų tvarkymą finansuoja iš savo biudžeto lėšų. Rusija 2012 m. skirs kelių tinklo plėtimui ir avaringų ruožų tvarkymui 4130.3 mln. Lt daugiau nei Lietuva. Remiantis Lietuvos ir Rusijos paskutinių metų duomenimis matome, jog Lietuvoje nuo stojimo į ES kiekvienais metais kelių finansavimui skiriama vis daugiau ir daugiau lėšų, o Rusijoje nuo 2008 m. šis rodiklis vis mažėjo.

Literatūros sąrašas

1. Dienraštis „Balsas“: *Keliuose išsaugotos gyvybės – atkaklių pastangų rezultatas* [interaktyvus]. [Žiūrėta 2012 m. gruodžio 23 d.]. Prieiga per internetą: http://www.balsas.lt/12/28/balsas_savaite_nr51.pdf
2. Dienraštis „Delfi“ žinios: *Kelių chuliganų išūlumai – be ribų*. [interaktyvus]. [Žiūrėta 2012 m. gruodžio 23 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.delfi.lt/news/daily/crime/article.php?id=15333875&rsslink=true>

3. Internetinis portalas „Apžvalga“, „*Praėjusieji metai Lietuvos keliuose buvo saugesni*“, 2012-01-03, [interaktyvus]. [Žiūrėta 2012 m. gruodžio 22 d.]. Prieiga per internetą: <http://apzvalga.eu/praejusieji-metai-lietuvos-keliuose-buvo-saugesni.html>
4. Internetinis portalas „Autoledi“ „*Auto tinklas moterims. Auto naujienos: „Juodųjų dėmių“ Lietuvos keliuose – trečdaliu mažiau nei pernai*“. [interaktyvus]. [Žiūrėta 2013 m. sausio 3 d.]. Prieiga per internetą: http://autoledi.lt/patarimai/aparatura/straipsnis/auto_naujienos/juoduju-demi-lietuvos-keliuose-trecdaliu-maziau-nei-pernai
5. Internetinis portalas „Marketnews“: „*Fima*“ *Lietuvoje baigė diegti greičio matuoklių tinklą*. 2009 m. gruodžio 11 d. [interaktyvus]. [Žiūrėta 2012 m. gruodžio 26 d.]. Prieiga per internetą: http://www.marketnews.lt/naujiena/fima_lietuvoje_baige_diegti_greicio_matuokliu_tinklą;itemid=15416
6. Internetinis portalas. „Furistas“: *Rusijos rinka – vežėjų svajonė Nr. 2*. 2012 lapkričio 3 [interaktyvus]. [Žiūrėta 2013 m. sausio 4 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.furistas.lt/topic/164-rusijos-rinka-%E2%80%93-vezeju-svajone-nr-2/>
7. Lietuvos „Juodųjų dėmių“ *žemėlapis* [interaktyvus]. [Žiūrėta 2012 m. gruodžio 21 d.]. Prieiga per internetą: http://www.lpept.lt/lt/juoduju_demi_zemelapis/
8. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerija: *Lietuvos kelių tinklas*. 2012 m. rugpjūčio 14 d. [interaktyvus]. [Žiūrėta 2013 m. gruodžio 28 d.]. Prieiga per internetą: http://www.transp.lt/lt/veikla/veiklos_kryptys/keliai_ir_keliu_transportas/apie_sektoriu
9. Lietuvos statistikos departamentas: *Automobilių kelių ilgis metų pabaigoje. Požymiai: kelių tipas, statistiniai rodikliai 2011 m.* [interaktyvus]. [Žiūrėta 2012 m. gruodžio 27 d.]. Prieiga per internetą: <http://db1.stat.gov.lt/statbank/selectvarval/saveselections.asp?MainTab=le=M7030301&PLanguage=0&TableStyle=&Buttons=&PXSid=5140&IQY=&TC=&ST=ST&rvar0=&rvar1=&rvar2=&rvar3=&rvar4=&rvar5=&rvar6=&rvar7=&rvar8=&rvar9=&rvar10=&rvar11=&rvar12=&rvar13=&rvar14>
10. *Transporto pasaulis: informacija 2001 – 2004 m.* [interaktyvus]. [Žiūrėta 2012 m. gruodžio 21 d.]. Prieiga per internetą: http://tp.cargo.lt/content.php?art_id=2267
11. Valstiečių laikraštis: *Transporto naujienos*. [interaktyvus]. [Žiūrėta 2012 m. gruodžio 26 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.valstietis.lt/>
12. VĮ „Alytaus regiono keliai“: *Eismo saugumas. 2011 m. „Juodųjų dėmių“ statistika*. [interaktyvus]. [Žiūrėta 2012 m. gruodžio 22 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.ark.lt/lt/eismo-saugumas/statistika/102-2011-m-juodj-dmi-statistika.html>
13. VšĮ Geopolitinių studijų centras. Geopolitika. *Federacija ar unitarinė valstybė: Rusijos atvejis*. 2006 rugpjūčio 08 d. [interaktyvus]. [Žiūrėta 2012 m. gruodžio 21 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.geopolitika.lt/?artc=361>
14. VĮ Transporto ir kelių tyrimo institutas: *Juodosios dėmės ir statistinė avaringumo analizė*. [interaktyvus]. [Žiūrėta 2012 m. gruodžio 21 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.tkti.lt/index.php?id=764>
15. VĮ Transporto ir kelių tyrimo institutas: *Juodųjų dėmių žemėlapiai*. [interaktyvus]. [Žiūrėta 2012 m. gruodžio 21 d.]. Prieiga per internetą:

- <<http://www.tkti.lt/index.php?id=787>>
16. Газета "Известия": *Протяженность дорог в Москве в 4 раза ниже, чем в Нью-Йорке*. 12 августа 2010 г. [interaktyvus]. [Žiūrėta 2012 m. gruodžio 30 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.izvestia.ru/news/456512>>
17. Газета «Деловой Петербург», Генпрокуратура: *"Росавтодор" "потерял" 361 тыс. Км федеральных дорог*. 23 июня 2011 г. [interaktyvus]. [Žiūrėta 2012 m. gruodžio 28 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.dp.ru/a/2011/06/23/Genprokuratura_Rosavtod/>
18. Газета «Деловой Петербург»: *Только 40% федеральных дорог в России соответствуют нормативу*. 02 июля 2011 г. [interaktyvus]. [Žiūrėta 2012 m. gruodžio 27 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.dp.ru/a/2011/07/02/Tolko_40_federalnih_do/>
19. Интернет-Портал России "Гай.ру": *На федеральных трассах России выявлено 3,5 тыс. аварийных участков*. 18 марта 2010 г. [interaktyvus]. [Žiūrėta 2012 m. gruodžio 28 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.gai.ru/press/news8268-na-federalnyih-trassah-rossii-vyyavleno-3-5-tyis-avariynyih-uchastkov/>>
20. Интернет-Портал России *РосБизнесКонсалтинг*: *Росавтодор насчитал в 8 раз меньше дорог, чем указано в отчетах Росимущества*. 23 июня 2011 г. [interaktyvus]. [Žiūrėta 2013 m. sausio 4 d.]. Prieiga per internetą: <http://top.rbc.ru/spb_sz/23/06/2011/602128.shtml>
21. Интернет-Портал России „Чинасар“: *Причины высокой аварийности на дорогах России*. 15 марта 2011 г. [interaktyvus]. [Žiūrėta 2012 m. gruodžio 29 d.]. Prieiga per internetą: <<http://chinacar.su/vozhdenie-avtomobilja/prichiny-vysokoi-avariinosti-na-dorogah-rosi.html>>
22. Интернет-Портал России „Vashamashina“: *Статистика ДТП 2011 г.* [interaktyvus]. [Žiūrėta 2012 m. gruodžio 29 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.vashamashina.ru/statistics_traffic_accident.html>

23. *Обращение Федерального дорожного агентства Министерства транспорта Российской Федерации к участникам дорожного движения*. 02 ноября 2011 г. [interaktyvus]. [Žiūrėta 2013 m. sausio 3 d.]. Prieiga per internetą: <<http://rosavtodor.ru/>>

THE ROLES OF THE COUNTRIES DECIDING ON THE „BLACK SPOTS“ PROBLEMS ON LITHUANIAN AND RUSSIAN ROADS

N. Narkevič, I. Meidutė

Abstract

Roads and ways of creating safety in the misoneof the most important tasks of any country. In the article, Lithuanian Republic and Russian Federation statistical data about parts of the roads having low safety level, called „blackspots“, are being analysed. Also, the reasons of the low road safety level and comparison of the contribution of countries into making this problem less topical are described as well as the efectiveness of institutional structure. The results of the analysis show that the number of „black spots“ in Lithuanian Republic becomes more less every year. It was influenced by the quality of accomplished projects, worth millions EU support and strict accountability system of the country. The statistical data about Russian Federation’s road safety level show that the number of accidents as well as of injured people becomes more less. However, improvement of parts of the roads having low safety level and development of the road system are being financed by Russia itself. On the other hand, because of the poor road infrastructure and improper state of the roads, many accidents constantly happen in Russian roads during which numbers of people are injured or die. One of the most important reasons of bad state of the roads is corruption which prospers widely.

Keywords: roadsafetylevel, „blackspots“, roadinfrastructure.