

## DIREKTYVOS

## KOMISIJOS DIREKTYVA 2009/149/EB

2009 m. lapkričio 27 d.

## iš dalies keičianti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2004/49/EB nuostatas, susijusias su bendraisiais saugos rodikliais ir bendraisiais avarijų išlaidų apskaičiavimo metodais

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA,

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį,

atsižvelgdama į 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2004/49/EB dėl saugos Bendrijos geležinkeliuose ir iš dalies pakeičiančią Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo bei Direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojamą geležinkelių infrastruktūrą ėmimo ir saugos sertifikavimo (Saugos geležinkeliuose direktyvą) <sup>(1)</sup>, visų pirma į jos 5 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdama į 2008 m. rugsėjo 29 d. Europos geležinkelio agentūros rekomendaciją (ERA/REC/SAF/02-2008),

kadangi:

(1) Direktyvos 2004/49/EB 5 straipsnio 2 dalyje su pataisymais numatyta galimybė peržiūrėti minėtos direktyvos I priedą ir įtraukti į jį bendruosius bendrųjų saugos rodiklių (BSR) ir avarijų išlaidų apskaičiavimo metodų apibrėžimus.

(2) Direktyvos 2004/49/EB 5 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad siekiant lengviau įvertinti, ar pasiekti bendrieji saugos tikslai, turi būti renkama informacija apie bendruosius saugos rodiklius. Remiantis minėtos direktyvos 7 straipsnio 3 dalimi, bendrieji saugos tikslai turėtų būti papildyti ekonominio poveikio, susijusio su rizikos priimtinumu visuomenei, vertinimu. Pagrindinis bendrųjų saugos rodiklių tikslas turėtų būti įvertinti saugos lygį ir palengvinti bendrųjų saugos tikslų ekonominio poveikio vertinimą. Todėl būtina pereiti nuo rodiklių, susijusių su geležinkelių sektoriui tenkančiomis visų avarijų išlaidomis, prie rodiklių, susijusių su avarijų ekonominiu poveikiu visuomenei.

(3) Piniginės vertės suteikimas geresnei saugai turėtų būti vertinamas atsižvelgiant į ribotas viešosios politikos prie-

monėms skiriamas biudžeto lėšas. Todėl, siekiant atrinkti iniciatyvas, kurios užtikrintų efektyviausią išteklių paskirstymą, įvairias priemones reikia suskirstyti pagal svarbą.

(4) 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 881/2004, įsteigiančio Europos geležinkelio agentūrą (Agentūros reglamento) <sup>(2)</sup> 9 straipsnyje Agentūrai suteikiamas įgaliojimas sukurti tinklą su nacionalinėmis valdžios institucijomis, atsakingomis už saugą, ir nacionalinėmis valdžios institucijomis, atsakingomis už tyrimus, kad būtų apibrėžtas bendrųjų saugos rodiklių, nurodytų Direktyvos 2004/49/EB I priede, turinys. Vykdydama šį įgaliojimą 2008 m. rugsėjo 29 d. Agentūra pateikė rekomendaciją dėl Direktyvos 2004/49/EB I priedo peržiūros: bendruosius bendrųjų saugos rodiklių ir avarijų ekonominio poveikio vertinimo metodų apibrėžimus (ERA/REC/SAF/02-2008).

(5) Todėl Direktyvos 2004/49/EB I priedas turėtų būti iš dalies pakeistas.

(6) Šioje direktyvoje nustatytos priemonės atitinka Direktyvos 96/48/EB 21 straipsniu įsteigto komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

## 1 straipsnis

Direktyvos 2004/49/EB I priedas pakeičiamas šios direktyvos priedo tekstu.

## 2 straipsnis

1. Valstybės narės priima ir paskelbia įstatymus ir kitus teisės aktus, kurie, įsigalioję ne vėliau kaip iki 2010 m. birželio 18 d., įgyvendina šią direktyvą. Priimtų nuostatų tekstus ir minėtų nuostatų bei šios direktyvos atitikties lentelę jos nedelsdamos pateikia Komisijai.

<sup>(1)</sup> OL L 164, 2004 4 30, p. 44.

<sup>(2)</sup> OL L 164, 2004 4 30, p. 1.

Valstybės narės, priimdamos šias nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų pagrindinių nacionalinės teisės aktų nuostatų tekstus.

*3 straipsnis*

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną nuo jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

*4 straipsnis*

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje 2009 m. lapkričio 27 d.

*Komisijos vardu*

Antonio TAJANI

*Pirmininko pavaduotojas*

## PRIEDAS

## „I PRIEDAS

**BENDRIEJI SAUGOS RODIKLIAI**

Saugos institucijos kasmet praneša apie bendruosius saugos rodiklius. Pirmasis ataskaitinis laikotarpis yra 2010 metai.

Apie rodiklius, susijusius su 2 straipsnio 2 dalies a ir b punktuose nurodyta veikla, turėtų būti atsiskaitoma atskirai (jeigu jie pateikiami).

Jeigu po ataskaitos pateikimo nustatoma naujų faktų arba klaidų, atsiradus pirmai patogiai galimybei ir ne vėliau kaip kitų metų metinėje ataskaitoje saugos institucija papildo arba pataiso konkrečių metų rodiklius.

2002 m. gruodžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 91/2003 dėl geležinkelių transporto statistikos <sup>(1)</sup> 1 antraštiniame punkte išvardytiems avarijų rodikliams taikomas tiek, kiek informacija yra prieinama.

**1. Avarijų rodikliai**

1.1. Visas ir sąlyginis (tenkantis traukinio nuvažiuotiems kilometrams) didelių avarijų skaičius, suskirstytas pagal šias avarijų rūšis:

- traukinių susidūrimai, įskaitant susidūrimus su kliūtimis gabarito ribose,
- traukinių nuriedėjimai nuo bėgių,
- avarijos geležinkelio pervažose, įskaitant avarijas, į kurias pateko geležinkelio pervažose esantys pėstieji,
- avarijos dėl judančių riedmenų, per kurias nukentėjo žmonės, išskyrus savižudybes,
- gaisrai geležinkelio riedmenyse,
- kita.

Apie kiekvieną didelę avariją atsiskaitoma pagal pirminės avarijos rūšį, net jeigu antrinės avarijos pasekmės yra skaudesnės, pvz., gaisras, kilęs traukiniui nuriedėjus nuo bėgių.

1.2. Visas ir sąlyginis (tenkantis traukinio nuvažiuotiems kilometrams) sunkiai sužalotų ir žuvusių asmenų pagal avarijų rūšis skaičius, suskirstytas į šias kategorijas:

- keleiviai (taip pat ir skaičius, tenkantis visam keleivio nuvažiuotų kilometrų skaičiui ir keleivinio traukinio nuvažiuotų kilometrų skaičiui),
- darbuotojai, įskaitant rangovų personalą,
- geležinkelio pervažų naudotojai,
- pašaliniai asmenys geležinkelio zonoje,
- kiti.

**2. Pavojingų krovinių rodikliai**

Visas ir sąlyginis (tenkantis traukinio nuvažiuotiems kilometrams) avarijų, susijusių su pavojingų krovinių vežimu, skaičius, suskirstytas į šias kategorijas:

- avarijos, susijusios su bent vienu pavojingų krovinių vežančiu geležinkelio riedmeniu, kaip apibrėžta priedėlyje,
- avarijų, per kurias pavojingi kroviniai pateko į aplinką, skaičius.

<sup>(1)</sup> OL L 14, 2003 1 21, p. 1.

### 3. Savizudybių rodikliai

Visas ir sąlyginis (tenkantis traukinio nuvažiuotiems kilometrams) savizudybių skaičius.

### 4. Avarijų grėsmės rodikliai

Visas ir sąlyginis (tenkantis traukinio nuvažiuotiems kilometrams) skaičius:

- lūžusių bėgių,
- bėgių kelio šoninių išlinkimų,
- klaidingo signalizavimo atvejų,
- pravažiuotų draudžiamųjų signalų,
- eksploatuojamų riedmenų sugadintų ratų ir ašių.

Apie kiekvieną grėsmę, dėl kurios įvyko arba neįvyko avarijos, turi būti pranešta. Apie grėsmę, dėl kurios įvyko avarija, pranešama pagal BSR dėl avarijų grėsmės; apie įvykusias dideles avarijas pranešama pagal 1 antraštiniame punkte nurodytą BSR dėl avarijų.

### 5. Rodikliai ekonominiam avarijų poveikiui įvertinti

Visa suma eurais ir sąlyginis (tenkantis traukinio nuvažiuotiems kilometrams) skaičius:

- žūčių ir sunkių sužalojimų skaičius, padaugintas iš išvengtos aukos vertės (angl. *Value of Preventing a Casualty, VPC*),
- aplinkai padarytos žalos vertė,
- riedmenims arba infrastruktūrai padarytos materialinės žalos vertė,
- vėlavimų dėl avarijų vertė.

Saugos institucijos praneša arba apie visų avarijų ekonominį poveikį, arba tik apie didelių avarijų ekonominį poveikį. Šis pasirinkimas aiškiai nurodomas 18 straipsnyje minimoje metinėje ataskaitoje.

VPC – tai visuomenės nustatyta išvengtos aukos vertė, ir ja negalima vadovautis skiriant kompensaciją į avarijas patekusiems subjektams.

### 6. Rodikliai, susiję su infrastruktūros technine sauga ir jos diegimu

6.1. Bėgių kelių, kuriuose veikia automatinė traukinių apsauga (ATP, angl. *Automatic Train Protection*), procentinė dalis ir traukinio nuvažiuotų kilometrų naudojant veikiančias ATP sistemas procentinė dalis.

6.2. Geležinkelio pervažų skaičius (iš viso, tenkantis geležinkelių kelio kilometrui ir tenkantis bėgių kelio kilometrui) pagal šiuos aštuonis geležinkelio pervažų tipus:

- a) aktyviosios geležinkelio pervažos su:
  - i) automatine naudotojų išpėjimo sistema;
  - ii) automatine naudotojų apsaugos sistema;
  - iii) automatine naudotojų apsaugos ir išpėjimo sistema;
  - iv) automatine naudotojų apsaugos ir išpėjimo sistema ir bėgių apsauga;
  - vii) rankinio valdymo naudotojų išpėjimo sistema;
  - vi) rankinio valdymo naudotojų apsaugos sistema;
  - vii) automatine naudotojų apsaugos ir išpėjimo sistema;

b) pasyviosios geležinkelio pervažos.

7. **Saugos valdymo rodikliai**

Geležinkelių infrastruktūros valdytojų ir geležinkelio įmonių atlikti vidaus auditai, kaip nurodyta saugos valdymo sistemos dokumentuose. Bendras atliktų auditų skaičius ir reikalaujamų (ir (arba) planuojamų) auditų skaičius procentine išraiška.

8. **Apibrėžimai**

Bendrieji BSR ir avarijų ekonominio poveikio vertinimo metodų apibrėžimai pateikti priedėlyje.

---

## Priedėlis

**Bendrieji BSR ir avarijų ekonominio poveikio vertinimo metodų apibrėžimai****1. Avarijų rodikliai**

- 1.1. Didelė avarija – avarija, į kurią pateko bent vienas judantis geležinkelio riedmuo ir žuvo ar buvo sunkiai sužeistas bent vienas asmuo arba padaryta didelė žala riedmenims, bėgiams, kitiems įrenginiams ar aplinkai arba ilgam buvo sustabdytas eismas. Ši sąvoka neapima avarijų dirbtuvėse, sandėliuose ir depuose.
- 1.2. Didelė žala riedmenims, bėgiams, kitiems įrenginiams ar aplinkai – 150 000 EUR arba didesnės vertės žala.
- 1.3. Laikoma, kad „eismas sustabdytas ilgam“, jei traukinių eismas pagrindiniu geležinkelių keliu sustabdomas šešioms valandoms arba ilgiau.
- 1.4. Traukinys – tai vieno ar daugiau lokomotyvų arba automotrisių traukiamas vienas ar daugiau geležinkelio riedmenų arba viena judanti automotrisė, kuriems suteiktas tam tikras numeris arba nurodyta konkreti paskirtis, riedantys iš pradinės nustatytos vietos į galutinę nustatytą vietą. Vieninis lokomotyvas, t. y. lokomotyvas, netraukiantis jokio geležinkelio riedmens, laikomas traukiniu.
- 1.5. Traukinių susidūrimai, įskaitant susidūrimus su kliūtimis gabarito ribose – priekinis, galinis arba šoninis susidūrimas, kai vieno traukinio dalis susiduria su kito traukinio dalimi arba su:
  - i) manevruojamaisiais geležinkelių riedmenimis;
  - ii) objektais, stacionariai įtaisytais arba laikinai esančiais bėgių kelyje arba šalia jo (išskyrus objektus pervažose, kuriuos pametė pervažą kertanti transporto priemonė arba pervažos naudotojas).
- 1.6. Traukinio nuriedėjimas nuo bėgių – įvykis, kai bent vienas traukinio ratas nuvažiuoja nuo bėgių.
- 1.7. Avarijos geležinkelio pervažose – geležinkelio pervažoje įvykusios avarijos, į kurias patenka bent vienas geležinkelio riedmuo ir viena ar daugiau pervažą kertančių transporto priemonių, kiti pervažą kertantys eismo dalyviai (pvz., pėstieji) arba kiti pervažą kertančios transporto priemonės arba pervažos naudotojo pamesti objektai, laikinai esantys bėgių kelyje arba šalia jo.
- 1.8. Avarijos dėl judančių riedmenų, per kurias nukentėjo žmonės – avarijos, per kurias vieną ar kelis asmenis partrenkia geležinkelio riedmuo arba prie jo pritvirtintas ar nuo jo atitrūkęs objektas. Tokiose avarijose nukentėjusiais asmenimis taip pat laikomi iš geležinkelio riedmens iškritę asmenys ir riedmeniu keliaujantys asmenys, iškritę iš riedmens arba partrenkti nepritvirtintų objektų.
- 1.9. Gaisrai geležinkelio riedmenyse – tai gaisrai ir sprogimai geležinkelio riedmenyse (taip pat kroviniuose), įvykę riedmeniui važiuojant iš išvykimo stoties į paskirties vietą, taip pat įvykę stovint išvykimo stotyje, atvykimo stotyje ar tarpinėse stotelėse bei manevruojant.
- 1.10. Kitų rūšių avarijos – visos avarijos, išskyrus jau minėtas avarijas (traukinių susidūrimus, traukinio nuriedėjimus nuo bėgių, avarijas geležinkelio pervažose, avarijas dėl judančių riedmenų, per kurias nukentėjo žmonės, ir gaisrus geležinkelio riedmenyse).
- 1.11. Keleivis – geležinkeliu keliaujantis asmuo, išskyrus traukinio brigados narius. Renkant statistinius avarijų duomenis įtraukiami ir keleiviai, mėginantys įlipti į judantį traukinį ar išlipti iš jo.
- 1.12. Darbuotojai (įskaitant rangovų personalą ir savisamdžius rangovus) – asmenys, kurių profesinės pareigos susijusios su geležinkeliu ir kurie jas vykdo avarijos metu. Darbuotojams priskiriamos traukinio brigados nariai ir darbuotojai, kurių veikla susijusi su geležinkelio riedmenų ir infrastruktūros įrenginių tvarkymu.
- 1.13. Geležinkelio pervažos naudotojai – asmenys, geležinkelio pervažą kertantys geležinkelių kelią bet kokiomis transporto priemonėmis arba pėsčiomis.
- 1.14. Pašaliniai asmenys geležinkelio zonoje – draudžiamoje geležinkelio zonoje esantys asmenys, išskyrus geležinkelio pervažų naudotojus.

- 1.15. Kiti (trečiosios šalys) – visi asmenys, neapibrėžti kaip „keleiviai“, „darbuotojai, įskaitant rangovų personalą“, „geležinkelio pervažos naudotojai“ arba „pašaliniai asmenys geležinkelio zonoje“.
- 1.16. Žūtys (žuvęs asmuo) – dėl avarijos iš karto žuvęs arba per 30 dienų miręs asmuo, išskyrus savižudybes.
- 1.17. Sužalojimai (sunkiai sužeistas asmuo) – sužeistas asmuo, dėl avarijos paguldytas stacionariajam gydymui ilgesniam nei 24 valandų laikotarpiui, išskyrus bandymus nusižudyti.

## 2. Pavojingų krovinių rodikliai

- 2.1. Avarija, susijusi su pavojingų krovinių vežimu – avarija arba riktas, apie kuriuos reikia pranešti pagal RID <sup>(1)</sup>/ADR 1.8.5 skirsnį.
- 2.2. Pavojingas kroviny – medžiagos ir gaminiai, kuriuos draudžiama vežti pagal RID arba kuriuos leidžiama vežti tik RID nustatytais sąlygomis.

## 3. Savižudybių rodikliai

- 3.1. Savižudybė – tyčinis veiksmas, siekiant save sužeisti, dėl kurio asmuo miršta ir kurį registruoja ir atitinkamai klasifikuoja kompetentinga nacionalinė valdžios institucija.

## 4. Avarijų grėsmės rodikliai

- 4.1. Lūžę bėgiai – į dvi arba daugiau dalių lūžęs bėgis arba bėgis, nuo kurio atskilus metalo gabalui važiuojamajame paviršiuje susidaro ilgesnis kaip 50 mm ir gilesnis kaip 10 mm plyšys.
- 4.2. Bėgių kelio šoniniai išlinkimai – bėgių kelio vientisumo ir geometrijos pažeidimai, dėl kurių būtina uždrausti geležinkelio transporto eismą tame bėgių kelyje arba nedelsiant sumažinti leistiną greitį, kad būtų užtikrintas saugumas.
- 4.3. Klaidingas signalizavimas – (infrastruktūros arba geležinkelio riedmens) signalizacijos sistemos veikimo sutrikimas, dėl kurio perduodama ne tokia griežta kaip reikalaujama informacija.
- 4.4. Pravažiuotas draudžiamasis signalas (*SPAD*, angl. *Signal Passed at Danger*) – atvejis, kai bet kuri traukinio dalis važiuoja pažeisdama sankcionuoto judėjimo kriterijus.

Nesankcionuotas judėjimas reiškia judėjimą, kai:

- pravažiuojamas geležinkelio šviesoforo ar semaforo draudžiamasis signalas, įsakantis sustoti, kai neveikia Automatinės traukinių kontrolės sistema (ATCS, angl. *Automatic Train Control System*) arba ATP sistema,
- viršijamas saugos užtikrinimo atstumas, numatytas ATCS arba ATP sistemoje,
- pravažiuojama vieta, apie kurią buvo nurodyta žodžiu arba raštu taisyklių nustatyta tvarka,
- pravažiuojami sustojimo ženklai (išskyrus aklakelių užkardas) arba pravažiuojama nevykdant rankinių signalų nurodymų.

Į atvejus, kai riedmenys be prikabintos traukos priemonės arba nevaldomas traukinys pravažiuoja draudžiamąjį signalą, neatsižvelgiama. Į atvejus, kai dėl kokios nors priežasties laiku neužsidedę draudžiamasis signalas, kad vairuotojas galėtų iki signalo sustabdyti traukinį, neatsižvelgiama.

Nacionalinės saugos institucijos gali pateikti duomenis apie kiekvieną iš keturių rodiklių atskirai; jos pateikia bent vieną suvestinį rodiklį, apimančią duomenis apie visus keturis rodiklius.

- 4.5. „Sugadinti ratai ir ašys“ reiškia, kad sugadintos pagrindinės rato ar ašies dalys ir todėl atsiranda avarijos (traukinio nuriedėjimo nuo bėgių arba susidūrimo) pavojus.

<sup>(1)</sup> Pavojingų krovinių tarptautinio vežimo geležinkeliais taisyklės (angl. *Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail, RID*), patvirtintos pagal 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2008/68/EB dėl pavojingų krovinių vežimo vidaus keliais (OL L 260, 2008 9 30, p. 13).

## 5. Bendri avarijų ekonominio poveikio vertinimo metodai

### 5.1. Išvengtos aukos vertė (VPC) sudaro:

1. Pati saugos vertė: „noro mokėti“ (WTP, angl. *Willingness to Pay*) vertės, apskaičiuotos remiantis nurodytosios pirmenybės tyrimais, atliktais valstybėje narėje, kuriai jos taikomos.
2. Tiesioginės ir netiesioginės ekonominės išlaidos: valstybėje narėje nustatyta išlaidų vertė, kurią sudaro:
  - medicinos ir reabilitacijos išlaidos,
  - teismo išlaidos, su policijos darbu, privačiais nelaimingų atsitikimų tyrimais, greitosios pagalbos teikimu susijusios išlaidos, administracinės draudimo išlaidos,
  - produktyvumo nuostoliai: jei avarija nebūtų įvykusi, prekių, kurias galėjo pagaminti, ir paslaugų, kurias galėjo suteikti į avariją patekęs asmuo vertė visuomenei.

### 5.2. Bendrieji principai, taikomi apskaičiuojant pačią saugos vertę ir tiesiogines bei netiesiogines ekonomines išlaidas.

Pačios saugos vertės apskaičiavimas: vertinant, ar turimos sąmatos yra tinkamos, atsižvelgiama į šiuos veiksniai:

- sąmatos turi būti susijusios su mirtingumo rizikos mažinimo transporto sektoriuje vertinimo sistema ir būti pagrįstos WTP pagal nurodytosios pirmenybės metodus,
- vertėms apskaičiuoti naudojama respondentų imtis turi reprezentuoti atitinkamą populiaciją. Visų pirma imtis turi atspindėti amžių ir pajamas, taip pat kitas svarbias socialines ekonomines arba demografines populiacijos charakteristikas,
- WTP verčių apskaičiavimo metodas: apklausos struktūra turi būti parengta taip, kad klausimai respondentams būtų aiškūs ir prasmingi.

Tiesioginės ir netiesioginės ekonominės išlaidos apskaičiuojamos remiantis faktinėmis visuomenės išlaidomis.

- 5.3. Aplinkai padarytos žalos vertė – remiantis geležinkelio įmonių arba infrastruktūros valdytojų patirtimi įvertintos jų išlaidos dėl avarijos paveiktos teritorijos pirminei būklei iki geležinkelio avarijos atkurti.
- 5.4. Riedmenims arba infrastruktūrai padarytos materialinės žalos vertė – naujų riedmenų ar infrastruktūros, kurių funkcionalumas ir techniniai parametrai yra tokie patys kaip sugadintų ir nebepataisomų riedmenų ir infrastruktūros funkcionalumas ir techniniai parametrai, išgijimo išlaidos ir pataisomų riedmenų ar infrastruktūros remonto jų būklei iki avarijos atkurti išlaidos. Abiejų rūšių išlaidas geležinkelio įmonės arba infrastruktūros valdytojai turi apskaičiuoti remdamiesi savo patirtimi. Taip pat įtraukiamos geležinkelio riedmenų nuomos išlaidos, atsižvelgiant į tai, kad sugadintais riedmenimis negalima naudotis.
- 5.5. Vėlavimų dėl avarijų vertė – dėl avarijų atsiradusių vėlavimų, darančių poveikį geležinkelio transporto naudotojams (keleiviams ir krovinių vežimo paslaugų naudotojams), pinigine vertė, apskaičiuojama taikant šį modelį:

VT = sutaupyto kelionės laiko pinigine vertė

Traukinio keleivio laiko vertė (valandomis)

$$VT_P = [\text{darbo reikalais važiuojančių keleivių VT}] * [\text{darbo reikalais važiuojančių keleivių metinis procentinis vidurkis} + [\text{ne darbo reikalais važiuojančių keleivių VT}] * [\text{ne darbo reikalais važiuojančių keleivių metinis procentinis vidurkis}]]$$

VT apskaičiuota eurai keleiviui vienai valandai

Prekinio traukinio laiko vertė (valandomis)

$$VT_F = [\text{prekinių traukinių VT}] * [(\text{tonkilometrai}) / (\text{traukinio nuvažiuoti kilometrai})]$$

VT apskaičiuota eurai krovinių tonai vienai valandai

Prekių kiekio, pervežto vienu traukiniu per metus, vidurkis tonomis = (tonkilometrai) / (traukinio nuvažiuoti kilometrai)

C<sub>M</sub> = traukinio 1 minutės vėlavimo vertė

Keleivinis traukinys

$$C_{MP} = K_1 * (VT_P / 60) * [(\text{keleivio nuvažiuoti kilometrai}) / (\text{traukinio nuvažiuoti kilometrai})]$$

Keleivių, pervežtų vienu traukiniu per metus, skaičiaus vidurkis = (keleivio nuvažiuoti kilometrai)/(traukinio nuvažiuoti kilometrai)

*Prekinis traukinys*

$$C_{MF} = K_2 * (VT_F/60)$$

Koeficientų  $K_1$  ir  $K_2$  vertės patenka į intervalą tarp laiko vertės ir vėlavimų vertės, apskaičiuotų pagal nurodytosios pirmenybės tyrimus, siekiant atsižvelgti į tai, kad dėl vėlavimų prarastas laikas vertinamas kur kas nepalankiau nei įprastas kelionės laikas.

Vėlavimų dėl avarijų vertė =  $C_{MP} * (\text{keleivinių traukinių vėlavimo laikas minutėmis}) + C_{MF} * (\text{prekinių traukinių vėlavimo laikas minutėmis})$

*Modelio apimtis*

Vėlavimų vertė turi būti skaičiuojama visoms avarijoms – ir didelėms, ir nedidelėms.

Apskaičiuojant vėlavimų vertes vertinami:

- faktiniai vėlavimai geležinkelių keliuose, kuriose įvyko avarijos,
- faktiniai vėlavimai arba, jei jų vertės negalima apskaičiuoti, prognozuojami vėlavimai kituose paveiktuose geležinkelių keliuose.

## 6. Rodikliai, susiję su infrastruktūros technine sauga ir jos diegimu

- 6.1. Automatinė traukinių apsauga – sistema, kurią taikant kontroliuojamas greitis (įskaitant automatinio sustojimo suveikus signalizacijai funkciją) ir taip užtikrinama, kad būtų tinkamai reaguojama į signalus ir laikomasi greičio apribojimų.
- 6.2. Geležinkelio pervažis – infrastruktūros valdytojo įregistruota geležinkelio ir pravažiavimo susikirtimo viename lygyje vieta, kuria gali naudotis viešųjų ar privačiųjų pravažiavimų naudotojai. Geležinkelio pervažoms nepriskiriami pravažiavimai tarp stoties platformų ir tik darbuotojams skirti pravažiavimai tarp bėgių kelių.
- 6.3. Pravažiavimas – viešasis ar privatusis kelias, gatvė ar greitkelis, įskaitant pėsčiųjų ir dviračių takus, arba kitas žmonėms, gyvuliams, transporto priemonėms arba technikai skirtas kelias.
- 6.4. Aktyvioji geležinkelio pervažis – geležinkelio pervažis, kurios naudotojai apsaugomi nuo artėjančio traukinio arba įspėjami apie jį įjungiant įtaisus, kai kirsti pervažį yra nesaugu.

- Apsauga užtikrinama naudojant šiuos fizinius įtaisus:
  - pusės kelio užtvarus arba viso kelio užtvarus,
  - vartus.
- Įspėjama naudojant geležinkelio pervažose įrengtą stacionarią įrangą:
  - regimuosius įtaisus: šviesoforus,
  - girdimuosius įtaisus: varpelius, ragelius, sirenas ir pan.,
  - fizinius įtaisus, pvz., vibraciją sukeliančius greičio ribojimo kalnelius.

Aktyviosios geležinkelio pervažos skirstomos į tokias kategorijas:

1. Geležinkelio pervažis su automatinė pervažos naudotojų apsaugos ir (arba) įspėjimo sistema – geležinkelio pervažis, kurioje apsaugos ir (arba) įspėjimo įtaisai įjungiami artėjant traukiniui.

Šios geležinkelio pervažos skirstomos į tokias kategorijas:

- i) geležinkelio pervažos su automatinė naudotojų įspėjimo sistema;
- ii) geležinkelio pervažos su automatinė naudotojų apsaugos sistema;
- iii) geležinkelio pervažos su automatinė naudotojų apsaugos ir įspėjimo sistema;
- iv) geležinkelio pervažos su automatinė naudotojų apsaugos ir įspėjimo sistema ir bėgių apsauga.

Bėgių apsauga – signalas arba kitokia traukinių apsaugos sistema, kuri leidžia traukiniui važiuoti tik tuo atveju, jei geležinkelio pervažos naudotojai yra apsaugoti ir geležinkelio pervažoje nėra kliūčių; šiuo tikslu naudojamos priežiūros ir (arba) kliūčių aptikimo priemonės.

2. Geležinkelio pervaža su rankine pervažos naudotojų apsaugos ir (arba) išpėjimo sistema – geležinkelio pervaža, kurioje apsaugos ir (arba) išpėjimo įtaisai įjungiami rankiniu būdu ir kurioje nėra centralizuoto geležinkelio signalo, leidžiančio traukiniui važiuoti tik tuo atveju, jei įjungta geležinkelio pervažos apsaugos ir (arba) išpėjimo sistema.

Šios geležinkelio pervažos skirstomos į tokias kategorijas:

- v) geležinkelio pervažos su rankinio valdymo naudotojų išpėjimo sistema;
  - vi) geležinkelio pervažos su rankinio valdymo naudotojų apsaugos sistema;
  - vii) geležinkelio pervažos su rankinio valdymo naudotojų apsaugos ir išpėjimo sistema.
- 6.5. Pasyvioji geležinkelio pervaža – geležinkelio pervaža, kurioje neveikia jokia išpėjimo ir (arba) apsaugos sistema, įjungžiama, kai pervažą kirsti nesaugu.

#### 7. Saugos valdymo rodikliai

- 7.1. Auditas – sistemingas, nepriklausomas, dokumentais grindžiamas procesas, kurio paskirtis – gauti auditui būtinų duomenų ir objektyviai juos įvertinti siekiant nustatyti atitikties audito kriterijams mastą.

#### 8. Matavimo vienetų apibrėžimai

- 8.1. Traukinio nuvažiuotas kilometras – matavimo vienetas, atitinkantis vieną traukinio nuvažiuotą kilometrą. Naudojamas atstumas yra iš tikrųjų nuvažiuotas atstumas, jei žinomas; priešingu atveju naudojamas tipinis tinklo atstumas nuo išvykimo vietos iki paskirties vietos. Atsižvelgiama tik į atsiskaitančiosios šalies teritorija nuvažiuotą atstumą.
- 8.2. Keleivio nuvažiuotas kilometras – matavimo vienetas, atitinkantis vieno keleivio vežimą geležinkeliu vieną kilometrą. Atsižvelgiama tik į atsiskaitančiosios šalies teritorija nuvažiuotą atstumą.
- 8.3. Geležinkelių kelio kilometras – tai valstybių narių geležinkelio tinklo, kurio aprėptis nustatyta 2 straipsnyje, ilgis kilometrais. Jeigu geležinkelis yra daugiakelis, turi būti skaičiuojamas tik atstumas nuo išvykimo vietos iki paskirties vietos.
- 8.4. Kilometrais išreikštas bėgių kelių ilgis – kilometrais išmatuotas valstybių narių geležinkelių tinklo, kurio aprėptis nustatyta 2 straipsnyje, ilgis. Jį matuojant įskaičiuojamas kiekvienas daugiakelio geležinkelio bėgių kelias.“
-