

"VIZIJA ZERO": ŠVEDIJOS KELIAS Liucijus Suslavičius

Nors pusiau juokais, pusiau rimtai teigiama, jog statistika – tai tik trečioji melo rūšis, neretai kaip tik sausa statistika yra iškalbingesnė už pompastiškus teiginius, moksliniais paskaičiavimais pagrįstus išvedžiojimus ar ilgas kokio nors politiko kalbas. Eismo nelaimių statistika mums sako, kad gyvename pačioje nesaugiausioje pagal santykinį avaringumą Europos Sąjungos šalyje. Lietuvoje per metus 100 tūkstančių gyventojų eismo nelaimėse žūva 21 - 23 žmonės. Faktiškai, įvertinus išvažiavusių į kitas pasaulio šalis, bet formaliai tebesančių Lietuvos gyventojais asmenų skaičių, šis skaičius dar padidėja. Kitoje skalės pusėje yra ne taip ir toli nuo Lietuvos plytinti Švedija. Valstybė, kurios plotas tris kartus didesnis, o gyvena ten 2,5 karto daugiau žmonių. Joje 2004 metais 100 tūkstančių gyventojų autoavarijose žuvo 5,5 žmogaus. Taigi, 4 kartus mažiau. Mažiau ir absoliučiais skaičiais – tik 450 žmonių, tuo tarpu kai "Marijos žemėje" tais pat metais netekome 749 tautiečių.

Es freut uns sehr, daß die Fotos Deine Wünsche erfüllt haben! Um noch eine Sache zu illustrieren füge ich noch zwei Bilder hiermit bei. Da kann man sehen wie die Beschilderung erfolgt, so daß man weißt wie lange es zu eine Möglichkeit zum Überholen dauert oder wie lange man noch hat bis es wieder einspurig wird. Die meisten Strassen mit diese Drahtseilen sind ja Strassen mit umwechselnde 1- und 2-Spurstrecken.

Der erste Versuch mit so eine Drahtseil erfolgte auf der Strasse E4 nördlich von Gävle vor etwa 15-16 Jahre. Dann glaubte viele Leute erst, daß es gefährlich war weil es auf den Einspurstrecken nur wenig Platz bei einen Unfall usw war. Alles ist aber gut gegangen, und jetzt haben fast alle diese Strassen sehr gerne. Jedes Jahr sparen sie auch mehrere Leben weil sie Frontalzusammenstöße verhindern. Man baut schnell viele solche Strecken. Sie sind ja auch viel billiger als Autobahnen.

Nepaisant mūsų akimis tikrai puikių rezultatų užtikrinant eismo saugumą, Švedijos spaudoje mirga specialistų ir eilinių piliečių kritiniai pasisakymai, reikalaujantys imtis dar efektyvesnių priemonių eismo saugumui keliuose ir gatvėse užtikrinti, politikams nuolatos primenama "Vizija Zero" – Švedijos parlamento praėjusio XX amžiaus paskutiniaisiais metais priimta plati programa, kurios galutinis tikslas – pasiekti, kad autoavarijose iš viso nežūtų žmonės. Teoriškai tai gana paprasta – visi, ir pėsti, ir važiuoti, privalo nenukrypstamai, net smulkmeniškai laikytis kelių eismo taisyklių nuostatų ir dalyvaudami eisme, vadovautis dar ir sveiku protu. Programa "Vizija Zero" apima daugybę gyvenimo ir veiklos sričių, tad išnagrinėti visa tai, kas joje numatyta, viename straipsnyje neįmanoma. Panagrinėkime tik kelis labai akivaizdžius

sprendimus, kuriuos pamato į Švediją atvažiuojantys vairuotojai. Bet pradžioje priminsime, kad švedų vairuotojai kai kuriais įpročiais ne taip jau ir skiriasi nuo mūsų. Jie lygiai taip pat mėgsta "spausti gazą", o jiems taikomos auklėjamosios bei įvairios moralinio poveikio priemonės, kaip ir pas mus, nėra itin efektyvios. Tad Švedijos valdžia pasitelkia į pagalbą techninius sprendimus. Juk teoriškai galima teigti, jo visiems vairuotojams laikantis nustatyto ir atitinkančio eismo sąlygas važiavimo greičio, "Vision Zero" galima būtų pasiekti be kitų priemonių taikymo. Deja, žmonės visur daugmaž vienodai vertina (tiksliau – pervertina) savo sugebėjimus už vairo ir nemato nieko blogo, jei važiuoja greičiau, o ne lėčiau, nei galima...

Vienu iš "rėžiančių akių" svetimšaliui dalykų yra dviejų eismo juostų keliuose ant ašinės linijos įrengti priešpriešinį eismą atskiriantys lynų aptvėrimai. Jie beveik simboliškai – dangoje sumontuoti metaliniai stulpeliai ir jų viršuje einantys du ne itin stori lynai įsibėgėjusio automobilio smūgio neatlaikys. Pasirodo, jie ir skirti visai ne tam, kad sulaukėtų automobilį! Tikslas kitas – neleisti lenkti, išvažiuojant į priešpriešiniam eismui skirtą kelio dalį. Toks lenkimas – vienas iš pavojingiausių manevrų eisme, nes vairuotojas lenkdamas visada didina greitį, tuo padidindamas ir tragiškų pasekmių galimybę. Švedijoje tokiais aptvėrimais jau "padalinta pusiau" 1300 kilometrų kelių be skiriamosios juostos. Ir ką jūs manote – žuvusiųjų frontalinuose susidūrimuose skaičius nuo 170–ies 2000-aisiais metais sumažėjo iki 115-os 2004 metais. O jei tokie aptvėrimai būtų įrengti dar kokiuose dvejuose-trejuose tūkstančių kilometrų kelių? Kiekvienas, skaitantis šias eilutes, aišku, suklys – tai ką, jei pasitaikys kelyje traktorius, birbiantis 20 km/h greičiu, tai visa kolona ir vilksis paskui jį tol, kol jo vairuotojas pagaliau pasuks į šoną? Nesutinkame! Tokia buvo ir pradinė Švedijos vairuotojų reakcija, tačiau nemanykime, kad šioje šalyje eismą organizuoja neišmanėliai. Kas keli kilometrai kelio juosta kelių šimtų metrų ilgio ruože praplatinama, ir skubantys gauna galimybę aplenkti lėčiau važiuojančius. Aišku, ir šiuo atveju pakanka nepatenkintų, bet jei jau jie nori visus lenkti, lai važinėja autostradomis, kur viena kryptimi yra dvi ar daugiau eismo juostų...

Šiuo inžinieriniu eismo organizavimo sprendimu, padėjusiu "vienu šūviu nušauti du zuikius" – apriboti lenkimą bei sumažinti ir suvienodinti automobilių srauto greitį – susidomėjo daugelio valstybių specialistai.

Kitas pradėtas plačiai įgyvendinti pertvarkymas taip pat nukreiptas transporto priemonių greičiui pavojingose kelių tinklo vietose sumažinti. Žemesnių kategorijų keliuose, ypač netoli didmiesčių, kur transporto eismas ganėtinai intensyvus, paprastos stačiu kampu susikertančių kelių sankryžos rekonstruojamos į nedidelio skersmens žiedines. Pravažiavimo pirmumas, savaimė suprantama, suteikiamas važiuojantiems "žiedu". Išdavoje vairuotojai priversti prieš sankryžą mažinti greitį, gerokai sumažėjo itin pavojingų skersinėmis kryptimis važiuojančių automobilių susidūrimų su sunkiomis pasekmėmis. Idealiu šio sprendimo nepavadinsi – padidėjo susidūrimų šonais skaičius, bet jie atsitinka važiuojant mažesniu greičiu, todėl juose praktiškai tik apgadinami automobiliai. Tai dar vienas įnašas į "Vision Zero"

įgyvendinimą.

Nuo amžiaus pradžios gerokai sumažėjo žuvusiųjų miestuose skaičius. Autoavarijų aukomis miestų gatvėse dažniausia tampa silpnesnieji eismo dalyviai – pėstieji ir dviratininkai. Tačiau žinoma (ir tai patvirtina nepriklausomi ekspertai), kad tais atvejais, kai pėstytį kliudo 30 km/h greičiu važiuojantis automobilis, yra 9 šansai iš dešimties, kad pėstysis atsipirks trauma. Prie dabar visuotinai taikomų 50 km/h situacija yra priešinga. Todėl Švedijoje gana plačiai taikomas drastiškas važiavimo greičio apribojimas miestų gatvėse iki 30 km/h. Pavyzdžiui, Švedijos sostinėje Stokholme tokia greičio riba nustatyta 80 procentų visų gatvių. Kartu masiškai (iki 1000 prietaisų kasmet) statomi elektroniniai greičio matavimo prietaisai, fotografuojantys važiuojančius greičiau nei leista. Netrukus po padaryto pažeidimo greičio mėgėjai gauna savo nuotrauką, už kurią reikia labai brangiai sumokėti... Ne pro šalį akcentuoti, kad Švedijoje eismo dalyvių kontrolė kur kas efektyvesnė, nei daugelyje šalių, ypač tų "postsocialistinių". O ir įstatymai ne tokie "demokratiški" kaip, pavyzdžiui, Lietuvoje. Ten kiekvienam, pažeidusiam kelių eismo taisykles, atseikėjama tiek, kiek priklauso, net jei tu būtum pats Švedijos karalius Karolis Gustavas XVI. Karaliui, beje dar blogiau – apie 2005 metais prie Norrköpingo naujoje žiedinėje sankryžoje jo padarytą važiuojant už nuosavo BMW vairo techninę avariją kelias dienas rašė visi laikraščiai, kalbėjo visos radijo stotys ir komentavo visi televizijos kanalai. Masinės informacijos priemonės paliko greitai važinėti mėgstantį monarchą ramybėje tik tada, kai įsiteisėjo jam skirta nuobauda...Koks kontrastas su mūsų Lietuva ir požiūriu į jos "didžiaviryių" elgesį keliuose!