

Helena Luketić, dipl. ing. prom.

PROJEKT RESTRAIL – SPREČAVANJE NEOVLAŠTENOG PRISTUPA, KRETANJA I ZADRŽAVANJA NA ŽELJEZNIČKOJ INFRASTRUKTURI TE SAMOUBOJSTVA NA ŽELJEZNIČKOJ PRUZI

1. Uvod

Hrvatske željeznice pokrenule su 2000. preventivno-edukativnu akciju „Vlak je uvijek brži“ koja je namijenjena djeci. Njezina je svrha upoznati djecu s pravilima ponašanja uz prugu te s opasnostima koje nose igre na pruzi i pružni prijelazi. Međutim, s obzirom na to da u cestovnome prometu na željezničko-cestovnim prijelazima uglavnom stradavaju vozači, u sklopu akcije posebna pozornost posvećena je upravo vozačima cestovnih vozila. Unatoč stalnim ulaganjima u uređaje za osiguranje željezničko-cestovnih prijelaza nesreće se i dalje događaju pa je potrebno neprestano upozoravati sudionike u prometu na opasnosti koje prijete pri prelaženju preko pruge. Važno je spomenuti i kobne nesreće, odnosno usmrćivanja na pruzi, koje se kategoriziraju kao samoubojstva te nesreće koje se dogode prilikom neovlaštenog pristupa i kretanja željezničkom infrastrukturom.

U skladu s raznim zakonima kojima podliježu upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici propisani su načini kretanja željezničkim pojasom i pravila sigurnosti za osoblje i vozila. Pravila se nalaze u Zakonu o željeznici, Zakonu o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava, Pravilniku o željezničkim vozilima, Pravilniku o unutarnjem redu u željezničkom prometu i Prometnoj uputi HŽ Infrastrukture.

Direktiva 2004/49 EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. zahtijeva osnivanje tijela nadlež-

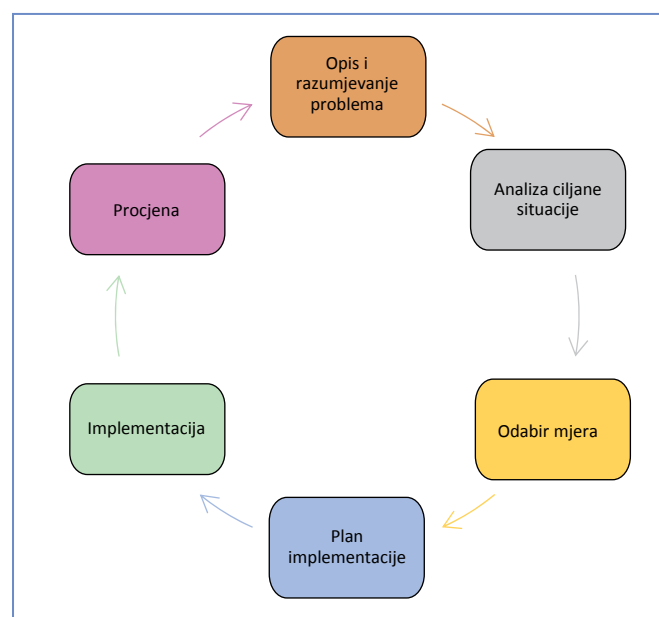
»Samoubojstvo« je djelovanje osobe koja samoj sebi samovoljno prouzroči tjelesne ozljede čija je krajnja posljedica smrt.

»Šteta« je uništenje, oštećenje, umanjeno vrijednosti ili nestanak imovine (obična šteta), nematerijalna šteta, šteta zbog zastoja u željezničkom prometu, šteta na ime privremenog uspostavljanja prometa i šteta na ime izmakle koristi nastale na i u vezi sa željezničkim vozilima, željezničkoj infrastrukturi, okolišu, radnicima u željezničkom prometu, stvarima i trećim osobama, bez obzira na visinu štete.

nog za sigurnost te tijela za istraživanje nesreća i poremećaja u svakoj državi članici. Ozbiljne su željezničke nesreće rijetke, no mogu imati razorne posljedice i biti razlog za zabrinutost javnosti. Kako bi se izbjeglo njihovo ponavljanje, sve takve nesreće treba istražiti sa stajališta sigurnosti, a rezultate istraživanja treba objaviti. Ponajprije potrebno je provesti istragu i po mogućnosti saznati zbog čega je došlo do nesreće. U cilju smanjivanja broja nesreća pokrenut je EU-ov projekt RESTRAIL, čiji konzorcij čine željeznička poduzeća i ostale institucije Europe. RESTRAIL svojevrstan je praktični vodič koji navodi kako spriječiti neovlašteno kretanje željezničkom infrastrukturom i samoubojstvo te ublažiti posljedice. Projekt se odnosi na sve željeznice država članica Europske unije i šire koje dijele zabrinutost zbog povećanog broja nesreća.

Zakonom o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava, a vezano uz unutarnji red i zaštitu željezničke infrastrukture i vozila, zabranjuju se neovlašten pristup i kretanje željezničkom infrastrukturom te svako ugrožavanje sigurnosti željezničkog sustava. Pristup i kretanje u pružnome pojasu dozvoljeni su svim osobama koje se pridržavaju unutarnjeg reda.

U skladu s time upravitelj infrastrukture odgovoran je za održavanje unutarnjeg reda u pružnome pojasu, a željeznički prijevoznik u vlakovima. Na temelju tih pravila RESTRAIL je usmjeren na osmišljavanje akcijskog plana koji obuhvaća mjere prevencije nezgoda/nesreća. Taj vodič donositeljima odluka daje naputke kroz proces odabira različitih metoda sprečavanja problematičnih situacija odnosno mjere za analiziranje događaja.



Slika 1. Općeniti pregled i prijedlog za pristupanje rješavanju problema

Vodič se sastoji od dva dijela od kojih prvi dio sadrži općenite smjernice za strukturiranje analiza problematičnih situacija u više koraka odnosno preventivski akcijski plan na željeznici za neovlašteni pristup (prijestup) i samoubojstva kao i plan ublažavanja posljedica. Odgovara na pitanje kako analizirati problem i koje optimalne, preventivne ili ublažavajuće mjere primijeniti. Drugi dio odnosi se na popis preventivnih i ublažavajućih mjera, naputke i primjere intervencijskih koraka. Odgovara na pitanje kako implementirati odabrane mjere čiji je cilj smanjiti nedostatke i povećati očekivani učinak.

Priručnik predlaže šest koraka s nekoliko uzastopnih akcija koje će se primijeniti u vidu preporuka, a koraci unutar vodiča savršeno su usklađeni.

2. Razumijevanje i rješavanje problema

Razumijevanje i prihvaćanje problema prvi je korak ka rješavanju nastale situacije. Problem može biti crna točka na pruzi ili mjesto gdje su učestali slučajevi neovlaštenog ulaska i samoubojstva ili čak lokacija gdje se određeni tip izvanrednog događaja dogodio. Potrebno je odrediti vrstu problema, prikupiti podatke, nacrtati kartu, analizirati podatke, odrediti pristupnu točku (tzv. *hot spot*) itd. Definiranjem problema i određivanjem njegove prirode (samoubojstvo, pokušaj samoubojstva ili nesreća zbog neovlaštenog ulaska) utvrđuju se motivi. Među motive neovlaštenog ulaska na područje željezničke infrastrukture ubrajaju se neovlašteni ulazak s namjerom samoubojstva, korištenje prečica, ušteta vremena, grafiti/vandalizam, krađa, slobodno vrijeme i šetnja odnosno lutanje. Potom je važno definirati u kojim se dijelovima željezničkog sustava problem pojavljuje. Je li to kolodvor, ako jest, koji peron ili koji dio perona, je li to ranžirni kolodvor, željeznička pruga (otvorena dionica), pružni prijelaz, most, tunel ili neka druga lokacija.

Različite karakteristike okolnog područja kao što su postrojenja koja privlače pješake (npr. zgrade, strukture za održavanja i slično), škole, bolnice, stadioni i trgovački centri te statistike o izvanrednim događajima na spomenutom području pomažu prilikom rješavanja problema. Za razumijevanje problema potrebno je odrediti u koje doba dana se zbio incident, u koje doba godine, kolika je učestalost takvog ponašanja (dnevna, tjedna, mjesečna) i koje su to najposjećenije točke na kojima se događa najviše takvih događaja. Primjenjuju li se na tome području već određene preventivne mjere poput tehničkih (videonadzor), fizičkih (ograda) ili socijalnih (sigurnosne patrole) ili mjera koje utječu

na ponašanje (poster, plakati)? Postavlja se i pitanje specifičnih osobina ljudi – kojeg su spola, koje dobi, imaju li zdravstvenih poteškoća, jesu li u stanju opijenosti i toksičnosti, je li riječ o beskućnicima u potrazi za skloništem ili jednostavno turistima.

Nakon što se problem ili događaj definira, važno je prikupiti informacije iz različitih izvora. To se odnosi na brojne izvještaje o događaju kao što su izvještaji o ponašanju, izvještaj o istrazi samoubojstva (ako je dostupan), posebni izvještaji o incidentima ili informacije dobivene sa snimki CCTV televizijskog sustava kao naprednog analognog sustava videonadzora. Na temelju izvještaja stvaraju se baze statističkih podataka o neovlaštenome ulasku na područje željezničke infrastrukture, samoubojstvima i njihovim pokušajima.

Analiziranjem specifične situacije i njezinim razumijevanjem moguće je usmjeriti se na odabir mjera kako bi se našlo prikladno rješenje. Rješenje treba biti u skladu s politikom poslovanja željezničkog poduzeća i upravitelja infrastrukture, državnom strategijom sprečavanja izvanrednih događaja i sličnog. Prilikom odabira odgovarajuće mjere važno je znati gdje će se ona primijeniti, koje će područje obuhvatiti, koji su troškovi njezine primjene te što treba uzeti u obzir prilikom planiranja njezine implementacije. Za sve navedeno dovoljna je i gruba procjena u postocima, dok su za njezinu implementaciju potrebne organizacija i suradnja dionika te saznanje o njezinim konačnim učincima na tijek željezničkog prometa. Rezultati mjera trebaju jasno pokazati to je li problem umanjen, još uvijek prisutan ili je uklonjen. Također treba biti jasno gdje se očekuju učinci te jesu li mjere ispunile zadani cilj. Ako pojedini dijelovi plana nisu implementirani, važno je znati razloge, a isplativost mjere/a će se prikazati CBA (*cost-benefit* analiza odnosno analiza troška i koristi) ili CEA (*cost-effectiveness* analiza odnosno analiza troškovne djelotvornosti) analizom.

Rezultati mjera bit će dostupni svima koji od njih potencijalno mogu imati koristi, a bit će objavljeni u obliku znanstvenih članaka, istraživačkih izvještaja, konferencijskih dokumenata, internetskih stranica te obavijesti u medijima.

3. Vrste mjera

Kako implementirati mjeru odnosno mjere da se uklone nedostaci, a poveća očekivani učinak jest pitanje na koje će dati odgovor posebne smjernice priručnika. RESTRAIL objavio je 70-ak različitih mjera kao preporučena rješenja ili načine ublažavanja posljedica i grupirao ih u manje podskupove (po 25 sličnih mjera u jednoj skupini).

Strateške mjere s učincima na sigurnost općenito dijele se na:

I. Organizacijske i proceduralne mjere:

- I. Procjena rizika (određivanje lokacije, praćenje, planiranje izvanrednih okolnosti)
- II. Učenje iz primjera najbolje prakse (na temelju međunarodnih iskustava, nacionalnih iskustava ili istraživačkih studija)
- III. Suradnja između organizacija (određivanje odgovornosti, komunikacijske vještine, suradnja s psihijatrijskim institucijama, suradnja s nadležnim tijelima, strategija prevencije samoubojstva na državnoj razini)
- IV. Suradnja među društvima u cilju sprečavanja samoubojstava na željeznici
- V. Raspodjela informacija na regionalnoj razini (istraživanja)
- VI. Patroliranje i provođenje zakona (sigurnosne patrole)
- VII. Suradnja policije i pravnih tijela (Memorandum o uzastopnom razumijevanju sklopljen između policije i sudskih tijela)

II. Fizičke i tehnološke mjere:

- I. Ograde u kolodvorima (prijelazi između tračnica, ograde na krajevima platformi, rešetke protiv neovlaštenog ulaska, simbolične upozoravajuće oznake na ogradama)
- II. Ograde izvan područja kolodvora (ograde na kritičnim točkama, mreže na mostovima, ograđivanje objekata u blizini tračnica)
- III. Krajobraz (odstranjivanje vegetacije koja umanjuje vidljivost)
- IV. Sustavi detekcije i nadzora (napredni analogni sustav videonadzora u kombinaciji sa zvučnim upozorenjima)
- V. Uređaji za osvjetljenje koji utječu na ponašanje (osvjetljenje povezano sa senzorom pokreta)
- VI. Svjetlost koja povećava vidljivost na kritičnim mjestima (povećanje vidljivosti osvjetljavanjem na mjestima određenima kao kritična)
- VII. Sigurnosni uređaji te uređaji za davanje obavijesti u slučaju opasnosti u kolodvorima (hitna informacijska služba u kolodvorima koja osigurava brze intervencije odnosno pružanje informacija koje pomažu u pronalasku ljudi koji namjeravaju počinuti samoubojstvo)
- VIII. Platforma za upravljanje događajima i informacijama (povezano s geoprometnim podacima o lokaciji nesreće i točkama pristupa)
- IX. Prilagodljiva obrada analognog sustava videonadzora

III. Edukacijske mjere i podizanje razine svijesti građana:

- I. Kampanje za podizanje razine svijesti građana (ciljane kampanje za sprečavanje samoubojstva, neovlaštenog ulaska)
- II. Sredstva javnog priopćavanja (državna kampanja usmjerena na sprečavanje samoubojstava)
- III. Smjernice medija (obavijesti putnicima nakon nesreće, uklanjanje simbola koji obilježavaju smrt)
- IV. Plakati i znakovi upozorenja
- V. Znakovi zabrane
- VI. Edukacija u školi i izvan nje (edukacija u školi posvećena riziku i sigurnosti, edukacija učenika izvan škole, edukacija odraslih)
- VII. Edukacija o sprečavanju samoubojstva (training nadglednika za osoblje)
- VIII. Edukacija o sprečavanju neovlaštenog ulaska (mogućnost definiranja različitih načina neovlaštenog ulaska)
- IX. Edukacija i uvježbavanje ublažavanja posljedica (edukacija za osoblje upravitelja infrastrukture i željezničkog prijevoznika, pružanje savjeta osoblju koje se suočilo s neugodnom situacijom).

4. Primjeri implementiranih mjera

4.1. Uklanjanje spomenica o smrti

Mjera se odnosi na otklanjanje ili premještanje spomenika smrti ili obilježja događaja sa smrtnim posljedicama u kolodvorima ili duž pruge kako bi se spriječili eventualni daljnji pokušaji samoubojstva te kako se strojovođe ne bi podsjećalo na incidente koji su se dogodili na specifičnim lokacijama. Memorijabilije su stvari koje podsjećaju na žalovanje (na primjer svijeće, križevi, cvijeće, fotografije žrtava i drugo) položene na mjesto gdje se dogodila nesreća sa smrtnim posljedicama. Takve memorijabilije mogu potaknuti ideje o smrtnosti. Preporuka je kreirati alternativno memorijalno mjesto za žalovanje (na primjer jedno u zemlji ili županiji) te progovoriti o alternativnim lokacijama u medijima. Potrebno je i zadužiti jednu osobu koja će kontaktirati obitelji i upoznati ih s idejom o premještanju spomenika. Tu osobu potrebno je obučiti tomu kako razgovarati s javnosti o novostima i s obiteljima o zabrani postavljanja spomenika. Važno je da se ni jedno spomen-obilježje ne makne bez prethodnog savjetovanja s obitelji nastradalog. Obitelji treba objasniti zašto je opasno imati takvo mjesto te ih upoznati s time koliko je to traumatičan podsjetnik za strojovođe. Još jedan razlog premještanja takovog memorijalnog mjesta jest taj što takvo mjesto uglavnom nije sigurno



Slike 2 i 3. Primjer državnog spomenika žrtvama željezničkih nesreća u Nizozemskoj [1]

za ožalošćene i njihova okupljanja u povodu služenja misa i polaganja vijenaca te paljenja svijeća. Predlaže se postavljanje jedinstvenog spomenika svim žrtvama na mjestu koje nije povezano sa željeznicom ili se ne nalazi u neposrednoj blizini željezničkih kolodvora kako ne bi bilo kopiranja incidenata i kako se ne bi uznemiravalo željezničko osoblje.

4.2. Sigurnosne patrole koje imaju dozvolu za pisanje kazni (globa za prekršaje)

Ta mjera odnosi se na nadzorne ophodnje (koje nisu neophodno vidljive) čija je zadaća odvraćati osobe od ulaska u visokorizična područja i intervenirati u slučaju neovlaštenog ulaska u područje željezničke infrastrukture. Te patrole više su usmjerene na provođenje mjera sigurnosti nego na osiguravanje područja. Zato je ta mjera usmjerena na neovlašteni ulazak i provedbu zakona. Smatra se da je vidljivost patrole ključna u preventivnoj strategiji te bi osoblje mjerodavno za sigurnost trebalo nositi jednostavnu odjeću. Preporuka je da se nadzor obavlja pješice, a ne automobilom jer se time postiže preventivni učinak. Ako se nadzor obavlja

automobilom, tada je automobile potrebno označiti oznakom „željeznički nadzor“ te ih učiniti što je moguće vidljivijima. Patrole čija je zadaća sprečavanje samoubojstva ponašaju se neovisno o drugim poduzetim mjerama, ali važno je da su dobro upoznate s ostalim metodama, analizama i mjerama. Saznanja o ključnim točkama na kojima je moguće suicidalno ponašanje mogu povećati učinkovitost patrole. Ako sigurnosne patrole uspiju spriječiti neovlašteni ulazak, bilo bi poželjno da su zakonski ovlaštene globiti počinitelje prekršaja. Također je važno poslati medijsku obavijest o provođenju te mjere i o kažnjavanju svakog prekršaja te svakako naglasiti da u posebnim okolnostima kao što su glazbeni festivali na kojima se okupljaju velike skupine ljudi tu mjeru treba smatrati privremenom. Intervencija sigurnosnih patrole može biti učinkovita samo ako je ciljana i ako se temelji na točnoj informaciji.

4.3. Kampanja u cilju sprečavanja neovlaštenog ulaska

Svrha te mjere jest informirati javnost o novim ili slabo poznatim pravilima, povećati razinu svjesnosti



Slika 4 i 5. Sigurnosne patrole [3]

o problemu ili natjerati ljude da se suzdrže od za njih opasnog ponašanja. Da bi bila učinkovita, kampanja bi se trebala baviti ciljanim incidentima koji su lokalnog i privremenog karaktera. Ciljanim incidentom smatra se prećac preko tračnica, prelaženje preko kolosijeka u kolodvoru na nedopuštenome mjestu, besposleno zadržavanje na peronima, vandalizam i drugo. Takve incidente potrebno je jasno okarakterizirati i osmisliti kampanju protiv njih. Preporuka je da se kampanje temelje na čvrstim temeljima: bazama podataka, statistikama i istraživanjima, a njihove poruke trebaju biti optimizirane za različite medijske kanale te popraćene brošurama, letcima i plakatima. Osim toga poruke moraju biti jasne, i to uz pomoć eksplicitnih fotografija nesreća, stradalih, zadobivenih ozljeda, krvi i uz to povezanih osjećaja boli i tuge žrtava i rodbine. Loše osmišljene kampanje mogu biti kontraproduktivne kada je u pitanju samoubojstvo. Table s natpisima „neovlašten ulazak je opasan“ mogu privući ljude sklone samoubojstvu. Moguće rješenje za taj problem jest, na primjer, natpis „osobe koje neovlašteno ulaze uzrokuju kašnjenja vlakova“ i slično.

4.4. Ublažavanje posljedica izvanrednog događaja

Mjera odnosno postupak ublažavanja posljedica sastoji se od tri faze:

1. postupak provođenja sigurnosti na mjestu izvanrednog događaja i izvještavanje o posljedicama
2. donošenje odluka na mjestu događaja
3. ponovna uspostava normalnog tijeka prometa.

Prva faza podrazumijeva inicijalne aktivnosti željezničkog osoblja koje mora zaštititi mjesto nesreće od prolaska ostalih vlakova i osoba. Potom slijedi izvještavanje o nastradalima ili, ako je nesreća uzrokovala zaustavljanje prometa vlakova, o lokaciji vlaka te ponajprije o strojovodi. Na temelju karakteristika nesreće, kapaciteta infrastrukture i tehničkih značajki upravitelja infrastrukture na specifičnome dijelu pruge potrebno je organizirati promet vlakova ili zaustaviti promet u cijelosti. Upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik imaju osoblje koje je dostupno 24 sata sedam dana u tjednu, što omogućuje njihov brz dolazak na mjesto događaja i prve akcije na terenu koje uključuju pružanje pomoći putnicima i ozlijeđenima u vidu evakuacije do bolnice te osiguravanje mjesta događaja.

Druga faza odnosi se na medicinsku pomoć ozlijeđenome osoblju i njihovoj evakuaciji do bolnice. Postupci željezničkog poduzeća usmjereni su na dobrobit putnika i osoblja sve dok ih se ne skloni s mjesta događaja. Istragu nesreće provodi istražno povjerenstvo u suradnji s policijom. Policija ima jednostavnu i jasnu ulogu: potvrditi je li treća strana sudjelovala u nesreći te osigurati mjesto događaja.



Slika 6 i 7. Znakovi i kampanja [4]

Treća faza počinje nakon što to odobri policija. Upravitelj infrastrukture mora poduzeti određene korake potrebne za rutinski pregled, a nastavak uključuje sljedeće postupke: u slučaju da ima smrtno stradalih uklanjanje tijela s mjesta događaja; čišćenje mjesta i vlaka; popravljavanje infrastrukture i ostali osnovni popravci vlaka; implementiranje aranžmana o sigurnosti kako bi se uspostavio željeznički promet te bilježenje pogrešaka i infrastrukturnih popravaka koji nisu kritični za sigurnost vlakova i koje nije potrebno hitno riješiti.

4.5. Edukacija osoblja upravitelja infrastrukture i željezničkog prijevoznika

Vježbe za jedinice koje odgovaraju na pozive o nesrećama (na primjer, osoblje operativnog kontrolnog centra, održavanja infrastrukture te ostalo osoblje logističke podrške) ključni su čimbenik u poboljšavanju upravljanja kriznim situacijama jer na metodičan način prenose znanje i iskustvo svim sudionicima procesa. Njima se testiraju postupci u slučaju nesreće i redovito ih organiziraju upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici prema dogovorenome rasporedu. Također, njima se osigurava to da su planovi učinkoviti i dostupni na potrebnim izvorima, da je suradnja upravitelja in-



Slika 8. Željeznička nesreća [5]

frastrukture i željezničkog prijevoznika učinkovita te da upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik razumiju svoju ulogu i obnašaju je. Vježbe se provode u suradnji s lokalnim agencijama za sigurnost kao i s policijskim službenicima odnosno upravama. Cilj edukacija jest da ispravljaju i ukazuju na nedostatke odnosno propuste prilikom intervencija.

Prilikom vježbi najlakše je predvidjeti izvanredne događaje te ukazati na propuste, ispraviti pogreške i usavršiti rutinu.

5. Zaključak

Neovlaštenu pristup i kretanje željezničkom infrastrukturom dovodi do neželjenih posljedica odnosno do ozljeđivanja ili smrtnog stradavanja. Riječ je o namjerne i slučajnome neovlaštenom pristupu na željezničku infrastrukturu koji može imati tragične posljedice u slučaju slučajne nesreće ili samoubojstva. Radi li se o slučajnom ili namjernom uništavanju željezničke infrastrukture odnosno nedopuštenome kretanju na području željezničke infrastrukture neupitno je s obzirom na



Slika 9. Vježba u suradnji s policijom (primjer Nizozemske) [6]

štetu koja se time uzrokuje. Međunarodna željeznička unija (UIC) je u cilju sprečavanja odnosno smanjivanja broja samoubojstava na željezničkim prugama objavio RESTRIL, vodič u kojemu su navedene mjere kojima se pokušavaju zaustaviti neovlaštena kretanja kao i predviđanja pokušaja sprečavanja samoubojstava na željeznici.

Tragičan izvanredni događaj s kojim se željeznički prijevoznici diljem svijeta svakodnevno suočavaju jest samoubojstvo na željezničkoj pruzi. U skladu sa studijom o socijalno-ekonomskim odrednicama samoubojstva na željeznici koju je objavio *BMC Public Health Journal*, časopis o javnom zdravlju Velike Britanije, više od polovine nesreća sa smrtnim posljedicama koje se dogode na pruzi čine samoubojstva. Svjetska zdravstvena organizacija (WHO) izvještava kako je u posljednjih 45 godina stopa samoubojstva diljem svijeta porasla za 60 posto, a također predviđa da će do 2020. stopa smrtnosti doći na razinu da svakih 20 sekundi umre jedna osoba. Unatoč tomu povećanju stope WHO ističe da samo 28 zemalja ima Državnu strategiju sprečavanja samoubojstava. U izvještaju pod nazivom „Spriječimo samoubojstvo“, objavljenom 2014. godine, navodi se da željeznička industrija ima ključnu ulogu u nastojanjima države da spriječi samoubojstva. Do danas je najuobičajeniji pristup koji koriste željeznički prijevoznici ograničavanje pristupa sredstvima samoubojstva. Na temelju istraživanja došlo se do zaključka da je smanjivanje odnosno ograničavanje pristupa željezničkim prugama kroz instaliranje fizičkih prepreka svojevrsna strategija sprečavanja koja je rezultirala smanjenjem broja samoubojstava na željeznici. [2]

Brojni željeznički prijevoznici diljem svijeta prihvaćaju odgovornosti neophodne za sprečavanje čina samoubojstva na mrežama pruga. Da bi se postigao veliki uspjeh, važno je zapamtiti i preporuke WHO organizacije jer do samoubojstva dolazi zbog brojnih složenih socio-kulturoloških i zdravstvenih čimbenika kao i nedovoljne educiranosti te izostanka zaposlenja, socijalne pomoći, sudstva i drugih čimbenika koje treba uključiti u kampanje za sprečavanje nastanka takvih situacija i događaja.

Literatura:

- [1] ProRail; <https://www.prorail.nl/>
- [2] <http://www.railway-technology.com/features/featurepreventing-suicide-at-railway-stations-4627355/> (24.2.2015.)
- [3]
- [5] [www.restrail.eu/toolbox](https://www.google.hr/search?q=sigurnosne+patrole+hrvatska&biw=1462&bih=803&source=Inms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiO-4iv2pLLAhWB9HIKHe7KALkQ_AUIBigB#tbm=isch&q=hitna+pomo%C4%87+%C5%BEeljenica&imgc=oKAm55zALpM1FM%3A; 25.2.2016.
[6] RESTRIL – Practical guide; <a href=)
- [7] Pravilnik o željezničkim vozilima; NN 121/15
- [8] Zakon o sigurnosti i interoperabilnosti željezničkog sustava; NN 82/13, NN 18/15, NN 110/15.
- [9] Pravilnik o unutarnjem redu u željezničkom prometu; NN 124/10
- [10] Zakon o željeznici; NN 148/13, NN 94/13, NN 75/09, NN 79/07, NN 30/04, NN 194/03, NN 123/03

UDK: 656.25

Adresa autora:

Helena Luketić, dipl. ing. prom.
HŽ Putnički prijevoz d.o.o.,
Strojarska cesta 11, Zagreb
helena.luketic@hzpp.hr

SAŽETAK

Međunarodna željeznička unija (UIC) na svojim je službenim stranicama objavila priručnik s mjerama usmjerenima na smanjivanje broja nesreća u željezničkom prometu te na ublažavanje njezinih posljedica kao preporuku svim svojim željeznicama članicama. U ovome slučaju pod nesrećama se podrazumijevaju samoubojstva i neovlašteno kretanje područjem željezničke infrastrukture. RESTRIL jest naziv projekta koji se bavi tim temama i u kojemu su s namjerom smanjivanja broja nesreća predložene različite mjere. Brojni su zakoni i pravilnici u Hrvatskoj koji propisuju određeni način ponašanja na pojedinim lokacijama i pravilan tijek prometa, međutim zbog povećanog broja nesreća potrebno je aktivnije sudjelovati u njihovu praćenju i sprečavanju te ublažavanju njihovih posljedica. U tu svrhu konkretne mjere praktičnog vodiča RESTRIL pružaju odgovore na brojna pitanja te nude rješenja u konkretnim situacijama. Cilj je probuditi svijest građana i zaposlenika u željezničkom prometu te dovesti željeznički promet na višu razinu.

Gljučne riječi: samoubojstvo, neovlašteno kretanje, ublažavanje posljedica, mjere

Kategorizacija: pregledni članak

SUMMARY

RESTRIL PROJECT – PREVENTING TRESPASSING, MOVEMENT AND LOITERING ON RAILWAY INFRASTRUCTURE AND SUICIDES ON THE RAILWAY LINE

International Union of railways (UIC) has published a practical guide on How to prevent suicide, trespass on the railways, and mitigate the consequence for railways. The Guide has carried out a part of the recommendations and measures within the name of RESTRIL Project. In Republic of Croatia, there are numerous laws and Regulations on how to behave at certain railway locations and how to conduct railway transport. However, due to enlarged number of accident it is necessary to participate more actively on preventing accident to occur. With this purpose, RESTRIL offers range of prevention and mitigation measures as well as a plan to abate the consequences of railway suicide and trespass. Aim is to awake citizens and railway employees' awareness as well as to take railway transport to higher level.

Key words: suicide, trespass, mitigate the consequence, measures
Categorization: subject review