

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO

TEISĖS FAKULTETO

KRIMINOLOGIJOS KATEDRA

NERINGA VOSYLIENĖ

BAUDŽIAMOSIOS TEISĖS IR KRIMINOLOGIJOS STUDIJŲ PROGRAMA

**EISMO PRIEŽIŪROS TARNYBOS PREVENČINIS DARBAS UŽTIKRINANT
EISMO SAUGUMĄ VILNIAUS MIESTE**

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas –
Lekt. Saulius Starkus

Konsultantas-
Lekt. Dr. Tomas Rudzkis

Vilnius, 2004

TURINYS

TURINYS.....	0
ĮVADAS.....	2
1. BENDROS SAUGAUS EISMO PROBLEMOS LIETUVOJE IR VILNIAUS MIESTE	5
2. AUTOMOBILIZACIJOS LYGIS LIETUVOJE IR VILNIAUS MIESTE	12
3. KELIŲ EISMO SAUGUMO SISTEMOS TEISINIAI PAGRINDAI.....	15
3.1. Kelių eismo sistemos struktūros kūrimas.....	15
3.2. Kelių eismo ir aplinkos priežiūra	19
3.3. Eismo dalyvių padėtis saugaus eismo sistemoje.....	21
4. PAGRINDINIAI EISMO SAUGUMĄ ĮTAKOJANTYS FAKTORIAI.....	29
4.1. Reljefas.....	29
4.2. Važiavimo greitis.....	30
4.3. Paros metas.....	34
4.4. Oro sąlygos ir kelio dangos būklė	36
4.5. Eismo dalyvių amžius ir patirtis	37
4.6. Alkoholio poveikis	43
4.7. Pasyvaus saugumo nepaisymas ir kiti žmoniškieji faktoriai	46
5. EISMO PRIEŽIŪROS TARNYBOS VYKDOMAS PREVENČINIS DARBAS IR JO POVEIKIS EISMO SAUGUMUI.....	50
IŠVADOS IR PASIŪLYMAI	65
SANTRAUKA	69
SUMMARY	69
LITERATŪROS SĄRAŠAS.....	70
Priedai.....	73
1 priedas. Anketos pavyzdys	73
2 priedas. Avaringiausių Vilniaus gatvių eismo įvykių tankio lentelė.....	75
3 priedas. Avaringiausių Vilniaus miesto sankryžų lentelė.....	76

ĮVADAS

Temos aktualumas. Mūsų valstybėje, kurioje kasmet žūva apie 700 žmonių, avaringumo situacija lyginant su aukšto automobilizacijos lygio šalimis, yra žymiai dramatiškesnė. Rizikos laipsnis pakliūti į eismo įvykį Lietuvoje yra šešis kartus didesnis negu Skandinavijos šalyse. Integruojant šalies kelių transportą į Europos transporto sistemą, vis dažniau deklaruojama, kad saugus eismas keliais tampa prioritetine sritimi.

Siekiant pagerinti kelių eismo saugumo situaciją, yra labai svarbu įvertinti visos transporto sistemos komponentų sąveiką, t. y. kaip vienas kitą veikia eismo dalyvis, transporto priemonė, kelias, aplinka. Lemiamą įtaką eismo saugumui daro veiksniai susiję eismo dalyviu. Tačiau daugiausiai dėmesio ir investicijų skiriama keliams ir transporto priemonėms – eismo dalyvių kompetencijos didinimo ir saugumo užtikrinimo problemų sprendimas paliekamas jų asmeninei patirčiai ir prevenciniam darbui.

Saugaus eismo problemas tyrinėjantys autoriai (Colborne H. V., Larder D., Pease K., Preston B., Firth D. E., Limbourg M., Ranson R., Elvik R. ir kt.) dažniausiai pateikia šias eismo saugumui užtikrinti skirtą prevencinio darbo kryptis: eismo aplinkos pertvarkymas; automobilių parko techninės būklės priežiūra; eismo dalyvių lavinimas. Todėl saugaus eismo sistemos sudedamąsias dalis galima veikti atitinkamai administracinėmis, inžinerinėmis, švietėjiškomis priemonėmis ir mokslo tiriamaisiais darbais. Tačiau Lietuvoje saugaus eismo politika grindžiama mėginimu aiškinti teisės taikymą ir socialinius padarinius, nesidomint sociologiniais tyrimais, išvadas apie teisės funkcijas visuomenėje išvedant iš įstatymų leidejų valios išraiškų, o ne gaunant iš socialinių sąlygų ir to, kaip jas gali paveikti teisė, analize.

Tiriant avaringumo priežastis, lietuviškoje literatūroje bei periodinėje spaudoje, nesigilinama į prevencinio darbo koordinavimo tarp ministerijų bei žinybinių įstaigų problemas, prevencinį darbą atliekančių pareigūnų gebėjimus, jų nusiteikimą sąžiningai atlikti jiems pavestą darbą bei jų vadovų nuostatas. Nemėginama ieškoti ir sąsajų tarp visuomenės kultūros lygio ir pavyzdžiui, prevencinį darbą atliekančių pareigūnų darbo kokybės.

Lietuvoje saugaus eismo mokymo, prevencinio darbo efektyvumas dar nebuvo atskirai tyrinėtas. Taip pat nėra tyrimų, atskleidžiančių ir Eismo priežiūros tarnybos prevencinio darbo poveikį užtikrinant eismo saugumą. Ši sąlyga ir lėmė šio darbo teminį kryptingumą. Vilniaus

miestas, turintis didžiausią automobilių parką Lietuvoje bei nuolatinės eismo problemas, apsprendžia magistrinio darbo bei atliktų tyrimų aktualumą.

Darbo tikslas: saugaus eismo sistemos kontekste nustatyti Eismo priežiūros tarnybos prevencinio darbo efektyvumą Vilniaus mieste, siekiant nuolat ir stabiliai mažinti eismo įvykių, juose žuvusių ir sužeistų žmonių skaičių. **Uždaviniai:** 1) išanalizuoti eismo saugumo problemas ir eismo įvykių tendencijas Lietuvoje ir Vilniaus mieste; 2) atskleisti saugaus eismo sistemą reguliuojančių įstatymų ir prevencinio darbo efektyvumo ryšį; 3) nustatyti ir ištirti eismo saugumą įtakojančius faktorius; 4) ištirti vienos iš atsakingų už prevencinį darbą saugaus eismo srityje institucijų – Vilniaus miesto vyriausiojo policijos komisariato viešosios policijos Eismo priežiūros tarnybos – darbuotojų požiūrį į atliekamą darbą ir motyvaciją dirbti bei pareigūnų atliekamo prevencinio darbo poveikį saugiam eismui bei eismo dalyvių elgsenai.

Tyrimo objektas: Vilniaus miesto vyriausiojo policijos komisariato viešosios policijos Eismo priežiūros tarnybos vykdomas prevencinis darbas užtikrinant saugų eismą.

Tyrimo dalykas: dabartinė saugaus eismo būklė, teisinė bazė ir Eismo priežiūros tarnybos veiklos prevencinio darbo srityje vertinimas.

Pagrindinė darbo hipotezė: Eismo priežiūros tarnyba turi daugiausiai galimybių prevenciniu darbu daryti įtaką eismo saugumui Vilniaus mieste.

Tyrimo šaltiniai: teisės aktai, mokslinė literatūra, informacija surinkta iš Eismo priežiūros tarnybos, statistinės ataskaitos, Europos Sąjungos tyrimų projektų rezultatai.

Tyrimo metodai: tyrimo metodologinį pagrindą sudaro bendri teoriniai ir empiriniai tyrimo metodai: mokslinės literatūros analizė, lyginamoji analizė, teisės aktų analizė, ataskaitų analizė, dedukcija, indukcija, statistinė analizė, kokybinis ir kiekybiniai duomenų apdorojimas bei anketavimas (buvo atlikti skirtingų socialinių grupių – vairuotojų pažymėjimus turinčių Vilniaus miesto gyventojų (apklausta 100 respondentų) ir Vilniaus miesto Eismo priežiūros tarnybos kelių patrulių (apie 50 proc. visų kelių patrulių) – anketiniai tyrimai).

Praktinė darbo reikšmė. Magistrinis tyrimas bei jo rezultatai bus naudingi, visų pirma, Eismo priežiūros tarnybos prevencinio darbo kryptingumui, kadangi darbe atskleistos saugaus eismo problemos ir silpnosios saugaus eismo sistemos pusės, į kurias labiausiai turėtų būti orientuotas prevencinis darbas. Produktyvus veiklos organizavimas, sąžiningas ir profesionalus pareigūnų požiūris į darbą gali sudaryti prielaidas užtikrinti saugų eismą.

Magistrinis darbas yra reikšmingas ir eismo dalyviams, kurie daro lemiamą įtaką eismo saugumui. Eismo dalyvių švietimas: aiškinimas visuomenei apie saugaus eismo problemas, eismo įvykių traumatizmo analizės ir komentarų skelbimas duotų didžiulę naudą. Be to, tai padėtų pakeisti

visuomenės nusistovėjusį priešišką požiūrį į Eismo priežiūros tarnybos atliekamo prevencinio darbo tikslinę paskirtį – ne kuo daugiau nubausti, bet užtikrinti svarbiausių socialinių vertybių apsaugą.

Darbo struktūra. Darbas susideda iš įvado, penkių skyrių, dešimties skirsnių, išvadų ir siūlymų bei priedų. Darbo pabaigoje yra panaudotos literatūros (46 pozicijų) sąrašas.

Darbe vartojamos pagrindinės sąvokos:

Saugus eismas – tai eismo būklė, atspindinti jo dalyvių apsaugą nuo kelių eismo įvykių ir jų pasekmių.

Saugus eismo užtikrinimas – tai veikla, kuria siekiama užkirsti kelią eismo įvykiams ir sušvelninti pasekmes.

Eismo dalyvis – asmuo, dalyvaujantis kelių eisme (vairuotojas, pėsčiasis, keleivis, dviratininkas).

Eismo įvykis – kelyje, viešose arba privačiose teritorijose įvykis, kurio metu, dalyvaujant judančiai transporto priemonei, žuvo ar buvo sužeista žmonių, sugadinta ar apgadinta bent viena transporto priemonė, krovinys, kelias, jo statiniai, ar bet koks kitas įvykio vietoje buvęs turtas. Eismo įvykiai yra skirstomi į techninius ir įskaitinius. Šiame darbe mus domina tik įskaitiniai, t. y. tie eismo įvykiai, kurių metu žuvo ar buvo sužeista žmonių.

Tamsus paros metas – laiko tarpas nuo saulėlydžio iki saulėtekio.

Pėsčiasis – asmuo, esantis kelyje, ne transporto priemonėje, taip pat važiuojantis invalido vežimėliu, riedučiais, riedlente, paspirtuku, vedantis dviratį, mopedą, motociklą, traukiantis (stumiantis) rogutes, vaikišką ar kitokį vežimėlį. Pėsčiuoju nelaikomas asmuo, dirbantis kelyje.

1. BENDROS SAUGAUS EISMO PROBLEMOS LIETUVOJE IR VILNIAUS MIESTE

Kaina, kurią Europoje mokame už judrumą, yra vis dar per aukšta. Vidutiniškai per metus kelių eismo įvykiuose Europos Sąjungoje žūsta daugiau kaip 40 000 žmonių, o daugiau kaip 1,7 milijono žmonių sužeidžiama. Pavojingiausia amžiaus grupė – tai 14-25 m. žmonės, žmonės, kuriems eismo įvykis yra pirminė mirties priežastis. Tiesiogiai išmatuojama eismo įvykių kaina yra maždaug 45 milijardai eurų. Netiesioginės išlaidos (įskaitant fizinę ir psichologinę žalą, kurią patiria aukos ir jų artimieji) yra tris ar keturis kartus didesnės. Per metus šie skaičiai siekia 160 milijardų eurų. Be faktinių skaičių dar yra didelis nesaugumo jausmas, kurį jaučia žmonės, ir ne tik dėl eismo įvykių, bet ir dėl minties, kad dažnai eismo įvykio vos išvengiama. Kova su objektyviu ir subjektyviu nesaugumu išlieka svarbiausiu visuomenės prioritetu.¹

Eismo įvykiai – tai ne stichinės nelaimės, visos jos yra žmogaus veiklos rezultatas. Beveik kiekvienas eismo įvykis įvyksta dėl keleto priežasčių, nes situaciją lemia keletas faktorių. Eismo įvykių priežastys kyla iš visų eismo sistemos „Eismo dalyvis – transporto priemonė – kelias“ sudėtinių dalių.

Pagal Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos eismo saugumo departamento paruoštais „Eismo įvykių statistika Lietuvoje 2003 m.“ duomenimis, Lietuva, pagal žuvusių skaičių 1 mln. gyventojų, lenkia tik Latviją (žr. 1 pav.). Palyginus su aukštą automobilizavimo lygį ir geriausius eismo saugumo rezultatus pasiekusiomis Europos valstybėmis, avaringumo rodikliai Lietuvoje 3 – 8 kartus blogesni, o eismo įvykių pasekmių rodiklis 4 – 10 kartų viršija analogiškus Vakarų Europos šalių rodiklius.(žr. 1 lentelė).

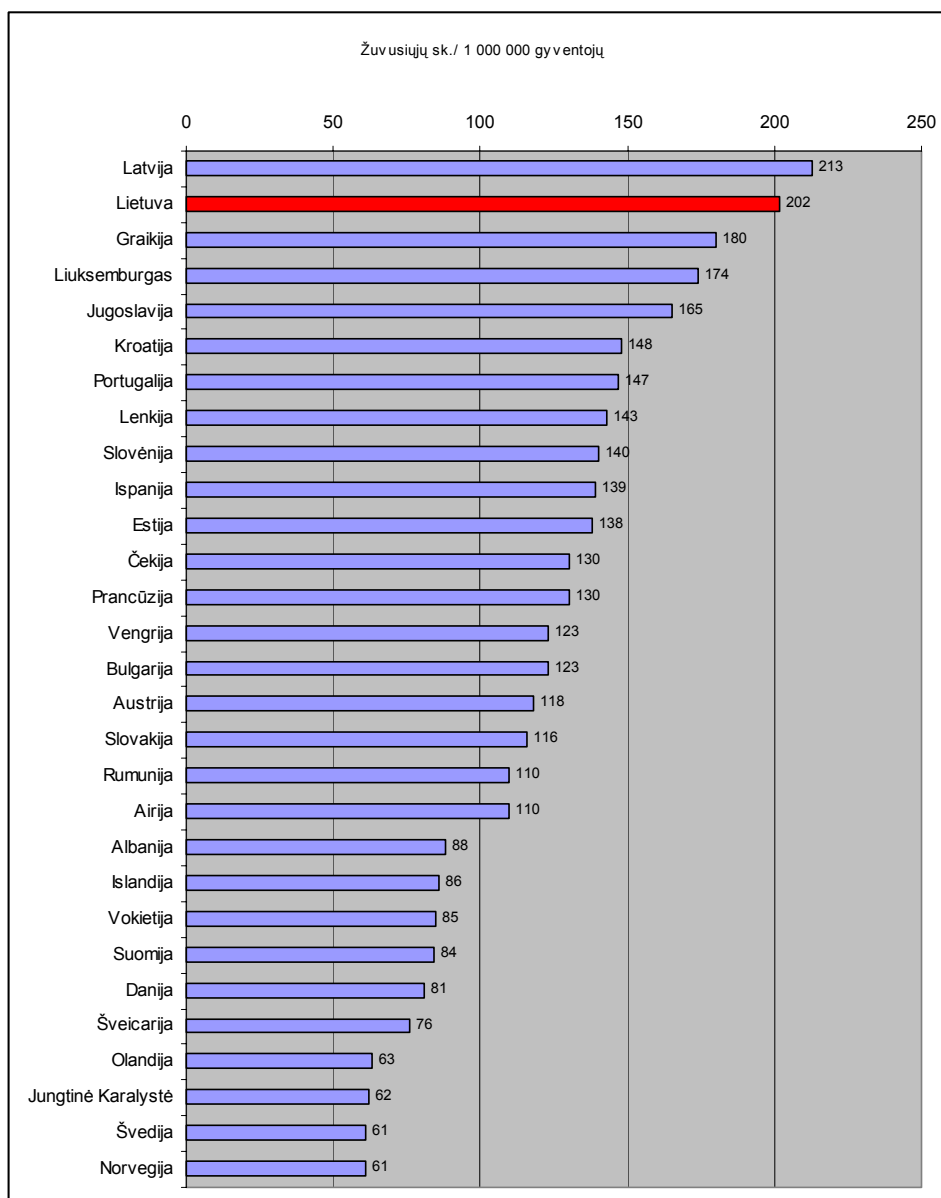
1 lentelė.

Užsienio šalių eismo įvykių statistiniai duomenys 2000 m.

Šalis	gyv.sk/ 1 km ²	tr.pr.sk/1000gyv	žuv. sk./1 mln. gyv.	žuv.sk./1mln. tr.pr.	nukent.sk./1000 eism.įv.
Austrija	97	535	133	249	1323
Albanija	117	43	81	1877	1404
Belgija	336	500	136	273	1406
Bulgarija	74	386	128	331	1337
Baltarusija	49	172	175	1017	1261
Šveicarija	174	528	81	154	1285
Čekija	151	373	141	380	1344
Vokietija	230	546	95	174	1337
Danija	124	418	96	230	1303
Ispanija	79	529	144	273	1520
Estija	32	379	161	425	1306

¹ Eismo saugumas ir eismo įvykių skaičiaus mažinimas. PORTAL mokomoji medžiaga, 2003, P. 9-10.

šalis	gyv. sk./1 km ²	tr.pr.sk./1000gyv.	žuv. sk./1 mln. gy v.	žuv. sk./1 mln. tr.pr.	nukent.sk./1000 eism. iv.
Prancūzija	109	559	136	243	1410
Suomija	15	465	83	179	1355
Vengrija	108	261	135	516	1378
Airija	53	409	110	269	1634
Islandija	3	609	75	124	1444
Liuksemburgas	168	666	133	200	1476
Lietuva	55	308	207	671	1329
Latvija	38	259	249	963	1317
Norvegija	14	503	68	135	1407
Olandija	382	482	69	143	1162
Portugalija	112	654	200	305	1398
Lenkija	124	284	174	614	1364
Rumunija	94	154	112	722	1161
Rusija	9	161	203	1261	1325
Švedija	18	481	65	136	1424
Slovėnija	98	457	168	368	1406
Jugoslavija	76	214	142	664	1364

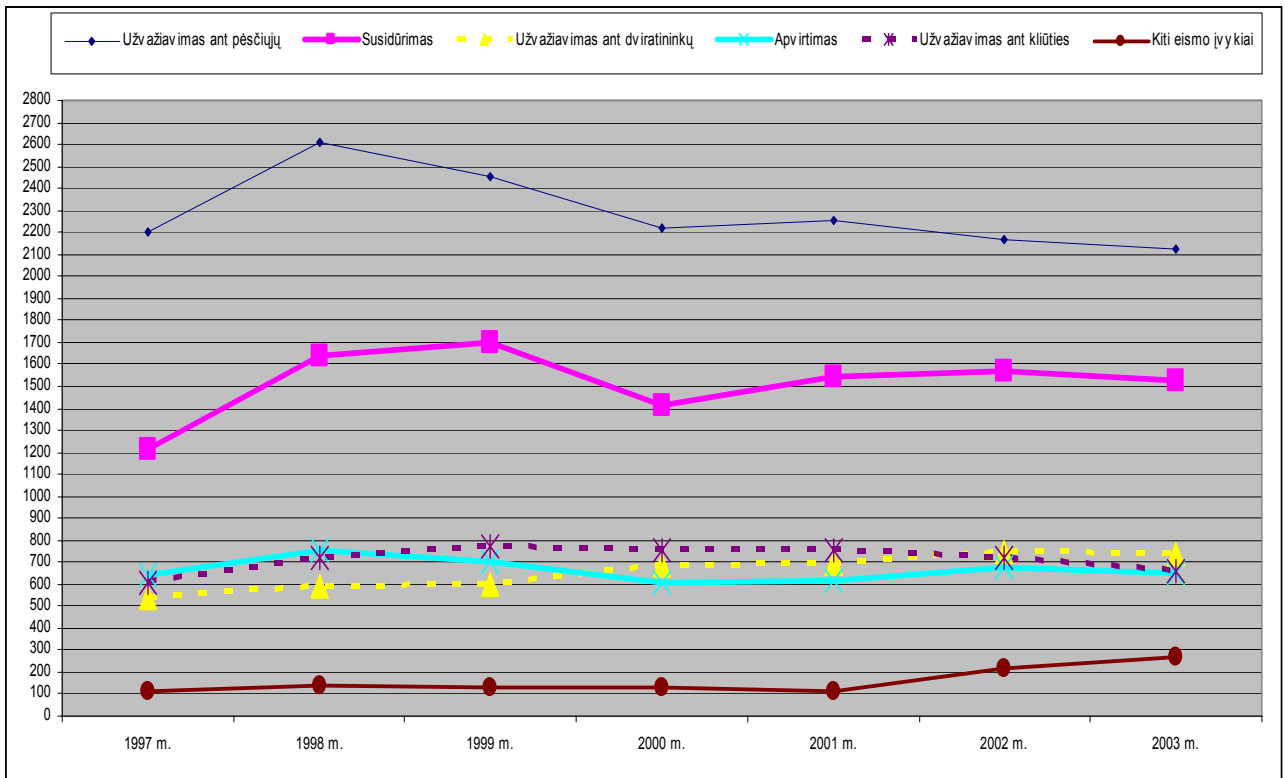


1 pav. Žuvusių eismo įvykiuose skaičius, tenkantis 1 mln. gyventojų Europos šalyse 2001 m.

Nepaisant skirtumų, kurie išskyla transporto priemonių naudojimo, klimato ir t.t. lygiu, visos Europos Sąjungos valstybės narės susiduria su tomis pačiomis pagrindinėmis eismo saugumo problemomis ir skiriasi tik tų problemų apimtis.

Lietuvoje vidutiniškai kasmet netenkame apie 710 žmonių ir apie 5816 patiria sunkias traumas (kai kuriems jos pasibaigusios invalidumu). Bendros eismo saugumo tendencijos išlieka teigiamos pagal žuvusiųjų skaičių 100000 gyventojų ir 100000 transporto priemonių, tačiau pagal sužeistųjų skaičių 100000 gyventojų situacija pastoviai blogėja.

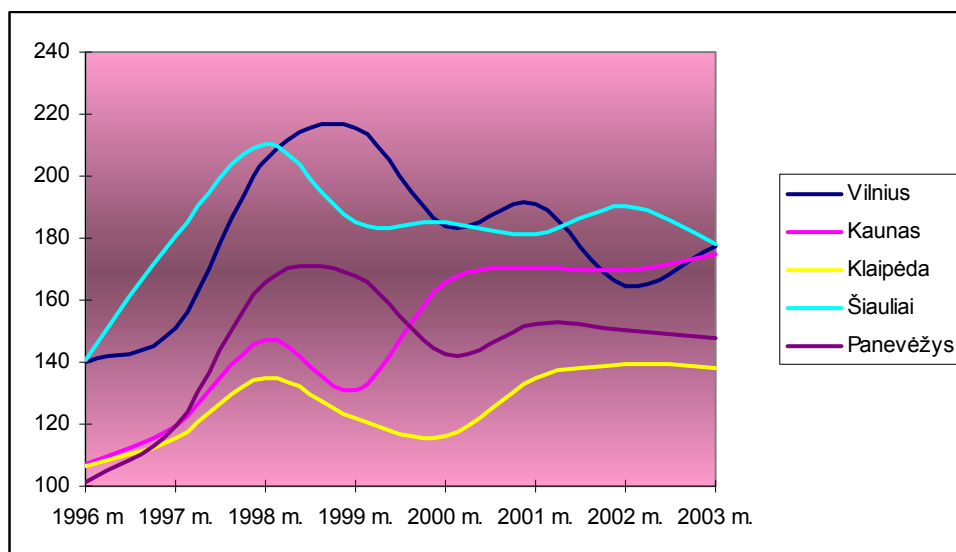
Nagrinėjant eismo įvykių pasiskirstymą pagal rūšis matyti, kad daugiausia įvyko užvažiavimų ant pėsčiųjų (žr. 2 pav.). Ir nors šios rūšies eismo įvykių skaičius mažėja, tačiau lyginant su Europos Sąjungos šalimis, šiuo rodikliu Lietuva išlieka viena pirmaujančių.



2 pav. Eismo įvykių pasiskirstymas Lietuvoje pagal rūšis 1997 – 2003 m.

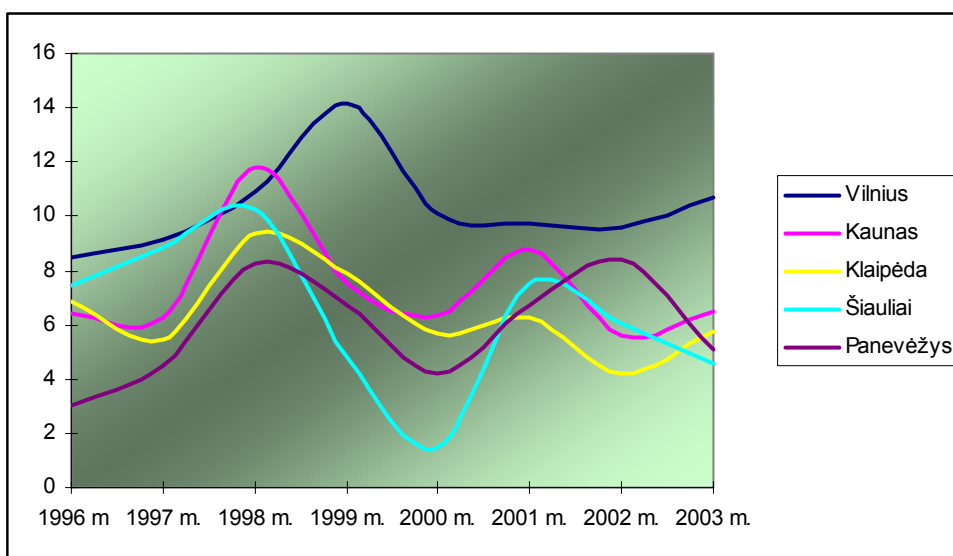
Pagrindiniai eismo įvykių kaltininkai buvo vairuotojai – 66,1 proc., pėstieji – 22,7 proc., dviratininkai 7,4 proc. Dideli transporto priemonių ir pėsčiųjų srautai bei eismo įvykių problemos lemia, kad miestuose įvyksta apie pusė visų įskaitinių eismo įvykių. Ir tai yra pakankamai logiška, nes saugaus eismo priemonių diegimas ir finansavimas užmiesčio keliuose, esant žymiai palankesnėms eismo sąlygoms, yra nepalyginamai didesnis nei miestuose.

Pastebėtina, kad Lietuvoje per pastaruosius septynerius metus įskaitinių eismo įvykių skaičius išaugo 1,3 karto. Didžiausias įskaitinių eismo įvykių augimas užfiksuotas Kauno mieste. Tačiau palyginus avaringumo lygius būtina pažymėti, kad daugiausiai įskaitinių eismo įvykių 100 tūkst. gyventojų per pastaruosius metus tenka Šiauliuose, mažiausiai - Klaipėdoje. Vilniaus mieste, nors ir vyrauja avaringumo mažėjimo tendencijos, tačiau lyginant su kitais didžiausiais Lietuvos miestais, avaringumo lygis išlieka aukštas ir Vilnių lenkia tik Šiauliai.



3 pav. Eismo įvykių skaičius 100000 gyventojų didžiuosiuose Lietuvos miestuose 1996 – 2003 m.

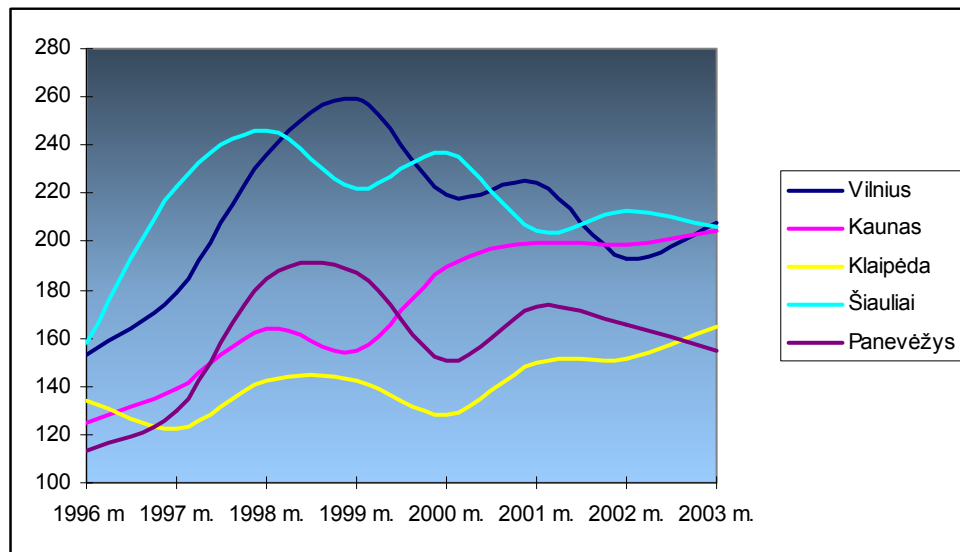
Žuvusiųjų skaičius Lietuvoje 1996 – 2003 metų laikotarpyje išaugo apie 1,06 karto. Didžiausias žuvusių eismo dalyvių augimas užfiksuotas Panevėžio mieste. Tačiau būtina pažymėti, kad didžiausias žuvusiųjų eismo įvykiuose skaičius, tenkantis 100 tūkstančių gyventojų, fiksuotinas Vilniaus mieste ir tokios tendencijos vyrauja jau pastaruosius ketverius metus.



4 pav. Žuvusiųjų eismo įvykiuose skaičius, tenkantis 100000 gyventojų didžiuosiuose Lietuvos miestuose 1996–2003 m.

Sužeistų eismo dalyvių skaičius Lietuvos keliuose ir gatvėse 1996 – 2003 metų laikotarpyje išaugo apie 1,39 karto. Didžiausias sužeistų eismo dalyvių augimas užfiksuotas Kauno mieste – 1,4

karto, Vilniaus mieste jis buvo beveik 1,3 karto. Didžiausias sužeistųjų skaičius, tenkantis 100 tūkstančių gyventojų, vyrauja Šiauliuose ir tik pastaraisiais metais jis padidėjo Vilniaus mieste.



5 pav. Sužeistųjų eismo įvykiuose skaičius, tenkantis 100000 gyventojų didžiuosiuose Lietuvos miestuose 1996-2003 m.

Kaip rodo statistika, eismo įvykių skaičius didžiuosiuose Lietuvos miestuose vis dar išlieka labai aukštas lyginant su kitais šalies miestais. Taip yra todėl, kad prie saugaus eismo gerinimo nepakankamai prisideda savivaldybės, kurios pernelyg mažai dėmesio ir lėšų skiria saugaus eismo problemoms spręsti. Daugelio miestų ir rajonų saugaus eismo komisijos (ten, kur jos sudarytos) dažniausiai dirba tik formaliai arba jų praktinė veikla daro tik nedidelį teigiamą poveikį esamai situacijai.

Lietuvos miestuose vis dar pasigendama racionalios saugaus eismo sistemos struktūros, kuri sąlygotų visų grandžių veiklos nuoseklumą ir jų tarpusavio sąveiką, įskaitant ir bendros informacinės sistemos sukūrimą. Atskiros institucijos vykdo tų pačių funkcijų sudedamuosius elementus. Tai trukdo racionaliai įgyvendinti vieną ar kitą funkciją.

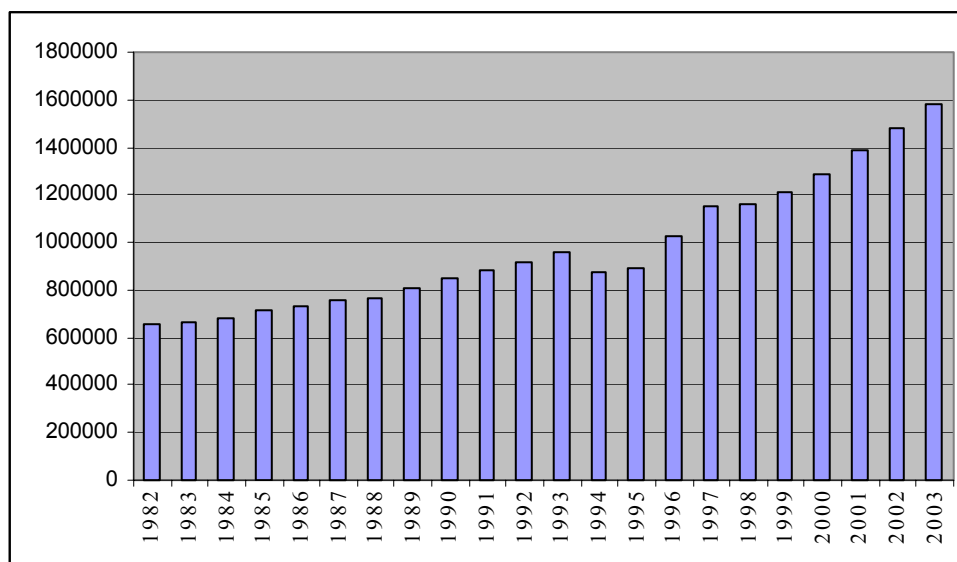
Per 2004 metų 8 mėnesius Vilniaus miesto vyriausiojo policijos komisariato Eismo priežiūros tarnyba užregistravo 15 109 eismo įvykių, iš jų 739 įskaitinius, kuriuose 31 žmogus žuvo ir 890 buvo sužeisti, per tą patį 2003 m. laikotarpį užregistruoti 615 įskaitinių eismo įvykių, kuriuose 47 žmonės žuvo ir 727 sužeisti. Analizuojant eismo įvykių dinamiką Vilniaus mieste, registruojamas eismo įvykių skaičiaus padidėjimas, lyginant su pernai metų analogišku laikotarpiu. Pastebime 20,2 proc. daugiau įskaitinių eismo įvykių, daugiau sužeistų eismo įvykių dalyvių, bet mažiau žuvusiųjų (žuvusiųjų sumažėjo 34 proc., sužeistųjų padaugėjo 22,4 proc.). Maždaug ketvirtadalis įskaitinių

eismo įvykių įvyko dėl pėsčiųjų kaltės, apie 3 proc. dėl dviratininkų kaltės, visi likusieji - dėl neatsargaus vairuotojų elgesio. Dėl neblaivių vairuotojų kaltės įvyko 8,7 proc. įskaitinių eismo įvykių. Iš 2004 metų 8 mėnesius, eismo įvykių metu žuvusio 31 žmogaus, didžioji dalis arba 58 proc. yra pėstieji, likusieji - vairuotojai arba automobilių keleiviai. Iš 890 sužeistų žmonių - 39 proc. pėstieji. Užregistruotas 171 eismo įvykis, kuriame nukentėjo vaikai, iš jų 45,6 proc. užregistruotų eismo įvykių įvyko dėl vaikų neatsargumo.

Reikia pastebėti, kad žmonėms, dirbantiems eismo saugumo srityje, akivaizdu, jog padėtis nėra patenkinama. Tačiau paprastiems eismo dalyviams, transporto priemonių vairuotojams, deja, nėra taip aišku. Galima teigti netgi priešingai, kad egzistuoja bendras požiūris į eismo nelaimės kaip į savaime suprantamą žmogaus mobilumo sąlygotą kainą. Eismo įvykiai sugriauna gyvenimą daug didesniai žmonių skaičiui nei rodo statistika. Tai daugybė prarastų aktyvaus gyvenimo metų. Žmonių, po eismo įvykių tapusių invalidais, skaičius yra tris kartus didesnis už žuvusiųjų skaičių. Visuomenė dar gerai nesuvokia fakto, kad atskirą asmenį ar šeimą sutrikdo ne tik žmoniškieji praradimai, bet ir materialiniai nuostoliai.

2. AUTOMOBILIZACIJOS LYGIS LIETUVOJE IR VILNIAUS MIESTE

Automobilių transportas Lietuvoje pradėjo plėtotis XX a. trečiajame dešimtmetyje ir šiuo metu civilizacija be transporto jau sunkiai įsivaizduojama. Kasmet automobilių skaičius išauga apie 6,5-7,5 proc. Ypač spartus šuolis pasireiškė pasikeitus Lietuvos politinei ir ekonominei situacijai. 1990 m. Lietuvai atgavus Nepriklausomybę, transporto priemonių skaičius pradėjo sparčiai augti. Per 13 metų bendras transporto priemonių skaičius padidėjo 630554 vienetais (žr. 6 pav.). Manoma, kad toks automobilizacijos lygis, kai 1000 gyventojų teks 180 individualių automobilių, bus pasiektas maždaug 2005 metais, tačiau jau dabar 1000 gyventojų tenka 458 transporto priemonės, iš kurių 365 individualių automobilių.²



6 pav. Kelių transporto priemonių skaičius 1982-2003 m.

2003 m. pabaigoje Lietuvoje užregistruotos 1580476 kelių transporto priemonės. Iš jų 79,7 proc. sudarė lengvieji automobiliai, 9,9 proc. - sunkvežimiai, 1,1 proc. - autobusai, 1,8 proc. - motociklai, 7,5 proc. - kitos transporto priemonės. Prieš 12 metų, 1992 m., lengvieji automobiliai

²VĮ „Regitra“. Lietuvoje įregistruotų kelių transporto priemonių skaičius 1974 - 2001 metais //

http://www.regitra.lt/statistika/skaic_75_01_lent.htm; prisijungimo laikas: 2004-03-24.

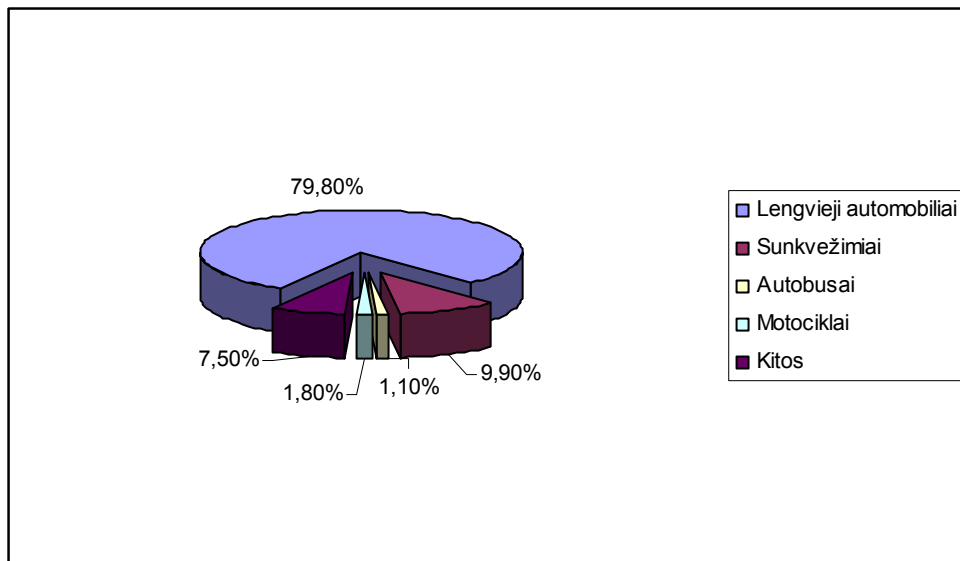
VĮ „Regitra“. Transporto priemonių skaičius 2002 m. gruodžio 31 d. //

http://www.regitra.lt/statistika/skaic_2002_lent.htm; prisijungimo laikas: 2004-03-24.

VĮ „Regitra“. Transporto priemonių skaičius 2003 m. gruodžio 31 d. //

http://www.regitra.lt/statistika/skaic_2003_lent.htm; prisijungimo laikas: 2004-03-24.

sudarė 65,4 proc., sunkvežimiai – 12,7 proc., autobusai – 1,8 proc., motociklai – 19,7 proc., kitos transporto priemonės – 0,5 proc.³



7 pav. Kelių transporto priemonių parko sudėtis 2003 m.

2 lentelė.

Automobilizacijos lygis didžiausiuose Lietuvos miestuose 1996-2002 m. 1000 gyventojų

MIESTAI	1996 m.	1997 m.	1998 m.	1999 m.	2000 m.	2001 m.	2002 m.
Vilnius	201	226	244	270	310	320	325
Kaunas	241	256	263	287	333	323	337
Klaipėda	272	309	341	377	418	398	416
Panevėžys	225	248	272	298	351	324	348
Šiauliai	186	219	165	289	339	306	330

Iš pateiktų statistinių duomenų matyti aukštos automobilizacijos lygio augimo tendencijos Lietuvos miestuose, kurios žymiai viršija gatvių tinklo plėtrą. Kaip rezultata, mes turime persotintas pagrindines miestų gatves ir transportines spūstis, o tai turi didelės įtakos eismo įvykiams. Kita automobilizacijos lygio augimo sukelta problema, kuri taip pat veikia bendrą eismo įvykių skaičių, tai automobilių stovėjimo vietų trūkumas. Netvarkingas automobilių statymas gatvėse, kiemuose mažina kitų transporto priemonių vairuotojų matomumą.

Tačiau nepaisant automobilizacijos lygio augimo, pastebimas žuvusiųjų skaičiaus, tenkančio 1 mln. transporto priemonių, mažėjimas, o mažėjantis Lietuvos gyventojų skaičius nemažina žuvusiųjų keliuose skaičiaus, tenkančio 1 mln. gyventojų.

³ ten pat

3 lentelė.

Eismo įvykių ir sužeistųjų juose skaičius, tenkantis 1 mln. gyventojų ir 1 mln. registruotų transporto priemonių

Statistiniai duomenys	2001 m.	2002 m.	2003 m.	Pokyčiai, %	
				2001-2002 m.	2001-2003 m.
Eismo įvykių kiekis per metus 1 mln. gyventojų	1715	1752	1729	+2.16	+0.82
Žuvusiųjų kiekis per metus 1 mln. gyventojų	203	201	206	-0.99	+1.48
Sužeistųjų kiekis per metus 1 mln. gyventojų	2048	2136	2106	+4.30	+2.83
Eismo įvykių kiekis per metus 1 mln. transporto priemonių	4590	4444	3952	-3.18	-13.90
Žuvusiųjų kiekis per metus 1 mln. transporto priemonių	543	509	470	-6.26	-13.44
Sužeistųjų kiekis per metus 1 mln. transporto priemonių	5459	5420	4813	-0.71	-11.83

Atkreiptinas į tai, kad kitose Europos šalyse, kur automobilizacijos lygis yra 1,5 karto didesnis negu Lietuvoje, eismo įvykių skaičiumi 1 mln. gyventojų Lietuva lenkia daugelį Europos valstybių. Palyginimui pateikiame vidutinius žuvusiųjų skaičius 1 mln. gyventojų Europos Sąjungos šalyse: 2001 m. – 103, 2002 m. – 100, 2003 m. prognozė – 95 (duomenys šalių Europos Sąjungos narių iki 2004m. gegužės 1 d.). Šie skaičiai rodo, kad Lietuvoje eismo įvykiuose žūsta apie 2 kartus daugiau eismo dalyvių negu kitose Europos Sąjungos šalyse⁴. Todėl galime teigti, kad automobilizacijos lygis nėra svarbiausia eismo įvykių priežastis.

⁴Europos transporto komisijos parengta ataskaita // <http://www1.oecd.org/cem/pub/pubpdf/Rapp2003E.pdf>; prisijungimo laikas: 2004-03-24.

3. KELIŲ EISMO SAUGUMO SISTEMOS TEISINIAI PAGRINDAI

3.1. Kelių eismo sistemos struktūros kūrimas

Eismo saugumo sistemos, kaip vientisos struktūros, sampratą, teisinius jos pagrindus, veiklos koordinavimą, tarnybų funkcijas, pirmą kartą pabandyta apibrėžti 1994 m. liepos 7 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarime „Dėl kelių eismo saugumo sistemos“⁵. Šiame nutarime buvo patvirtinta Susisiekimo ministerijos parengta Lietuvos Respublikos kelių eismo saugumo sistema, kurios bendrojoje dalyje buvo pažymėta, kad eismo saugumo sistemos tikslas – skatinti valstybines institucijas, visuomenines organizacijas, juridinius ir fizinius asmenis dirbti eismo saugumo srityje bei koordinuoti šį darbą. Išskirtas svarbiausias uždavinys – įgyvendinti valstybės politiką eismo saugumo srityje bei numatyti veiklos kryptis ir priemones eismo saugumui gerinti. Veiklos koordinavimui numatyta nuolatinė institucija prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės – Lietuvos kelių eismo saugumo komisija, kurios pagrindinės funkcijos: dalyvauti rengiant eismo saugumo programas, teikti Vyriausybei pasiūlymus dėl šių programų įgyvendinimo, kontroliuoti teisės aktų bei programų vykdymą, planuoti mokslo tiriamuosius darbus.

Nors ir kelių eismo saugumo sistemos patvirtinimas leido sukurti saugaus eismo sistemos funkcinę struktūrą, sudarė prielaidas kompleksiskai koordinuoti ir vykdyti saugaus eismo politiką bei įvardijo atsakingas institucijas ir apibrėžė jų veiklą, tokiu būdu padėjus teisinės bazės tolesnės plėtros pagrindus, tačiau išleisti teisės aktai neturėjo įstatymo galios. Negalėdami suteikti pakankamo legitimumo bei neapimdami visų eismo sistemos sudedamųjų dalių, Vyriausybės leidžiami vykdomieji teisės aktai nesudarė pakankamos teisinės bazės, kurios pagrindu galima būtų kompleksiskai spręsti saugaus eismo problemas prevencinio darbo kryptyse. Akivaizdu, jog tai kliudė funkcionuoti eismo saugumo sistemai. Žinoma, tuo laikotarpiu buvo priimti ir atskiri įstatymai, tokie kaip Transporto veiklos pagrindų įstatymas (1991 m.)⁶, Kelių⁷ ir Kelių fondo įstatymas (1995 m.)⁸, tačiau jie reguliavo tik tam tikrus kelių eismo sistemos komponentus ir nebuvo skirti teisiškai pagrįsti tos sistemos struktūros vientisumą.

Tik nuo 2000 metų padėtis pradėjo keistis. Tuo laikotarpiu buvo priimti keletas įstatymų bei juos lydinčių teisės aktų, kurių paskirtis buvo reguliuoti eismo sistemos atskiras dalis ir sudaryti

⁵ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1994 m. liepos 7 d. nutarimas Nr. 569 „Dėl kelių eismo saugumo sistemos“ // Valstybės žinios. 1994, Nr. 53 – 1016.

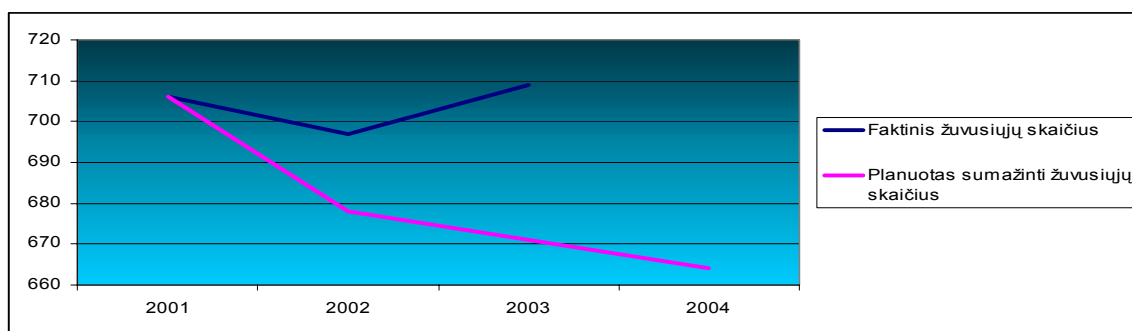
⁶ Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas // Valstybės žinios. 1991, Nr. 53-1016.

⁷ Lietuvos Respublikos kelių įstatymas // Valstybės žinios. 1995, Nr. 44-1076.

⁸ Lietuvos Respublikos kelių fondo įstatymas // Valstybės žinios. 1995, Nr. 12-259.

prielaidas prevenciniam darbui. Tačiau daugiausia jų buvo skirta kelių ir eismo aplinkos priežiūrai. Įstatymo šaltinio autoritetingumo požiūriu yra bene svarbiausias 2000 m. spalio 12 d. priimtas Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas (toliau vadinama - Saugaus eismo įstatymas).⁹ Nors šis įstatymas pakartojo daugelį 1994 metų Vyriausybės patvirtintų Kelių eismo saugumo sistemos nuostatų, tačiau pasižymi savo reikšmingumu. Pirmiausia, jis suteikė beveik dešimtmetį eismo sistemos struktūrą, institucijų funkcijas reguliavusioms teisės normoms įstatymo galią. Antra, šis įstatymas nustatė eismo dalyvių teises ir pareigas. Trečia, jis apibrėžė transporto priemonių techninės priežiūros teisinius pagrindus. Taigi, Saugaus eismo įstatymo svarba yra ta, kad jis atvėrė platesnes galimybes dirbti prevencinį darbą.

Vadovaudamasi Saugaus eismo įstatymu ir įgyvendindama Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 – 2004 metų programos įgyvendinimo priemones, patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 m. spalio 4 d. nutarimu Nr. 1196 (Žin., 2001, Nr. 86 – 3015), 2002 m. liepos 8 d. Vyriausybė priėmė Valstybinę saugaus eismo automobilių keliais 2002 – 2004 metų programą (toliau vadinama – programa).¹⁰ Pagrindiniu programos tikslu yra apibrėžtas siekis mažinti autoavarijose žuvusiųjų ir nukentėjusiųjų žmonių skaičių: 2002 metais – 4 proc. sumažinti žuvusiųjų skaičių, 2003 metais – 5 proc., 2004 metais – 6 proc. Programoje 2002 – 2003 metų laikotarpiu buvo numatyta diegti 54 priemones. Pirmą kartą programos įgyvendinimo vertinimą rezultatyvumo požiūriu atliko Lietuvos Respublikos valstybės kontrolė valstybinio audito ataskaitoje.¹¹ Tačiau audito nuomone, jau pats programos tikslas apibrėžtas nekonkrečiai, t.y. žodis „siekti“ nenusako užsibrėžto tikslo rezultato. Taigi, programos tikslo 2002 ir 2003 metais buvo siekiama, bet minėtuoju laikotarpiu numatytų rezultatų nepasiekta.



8 pav. Siekto sumažinti ir faktiškai žuvusių skaičiaus palyginimas

⁹ Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 92 - 2883.

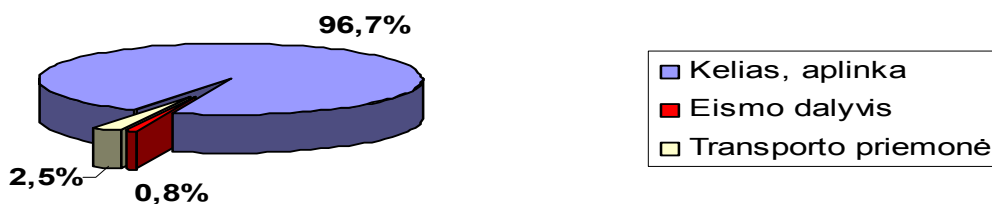
¹⁰ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. liepos 8 d. nutarimas Nr. 1077 “Dėl valstybinės saugaus eismo automobilių keliais 2002 – 2004 metų programos patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2002, Nr. 71 – 2985.

¹¹ Valstybinės saugaus eismo automobilių keliais 2002 – 2004 metų programos vykdymo vertinimas // http://www.vkontrole.lt/veikla_ataskaita.php?624; prisijungimo laikas: 2004-05-18.

Saugaus eismo požiūriu, programoje suplanuotos vykdyti priemonės nėra pačios efektyviausios ir galinčios duoti geriausių rezultatų, kadangi dauguma priemonių nėra pakankamai pagrįstos ar ekonomiškai įvertintos. Be to, nustatyta, kad dvidešimt programos įgyvendinimo priemonių (t.y. 37 proc. jų bendro skaičiaus) atkartoja kitose programose numatytas priemones (funkcijas).

Atkreiptinas dėmesys į tai, kad programoje numatytą informaciją apie eismo įvykius, jų priežastis spaudai teikia Susisiekimo ministerijos atsakingi darbuotojai, tačiau apie programos priemonių vykdymą, įgyvendinimą bei rezultatus visuomenė nėra pakankamai informuojama.

Didžioji programos priemonių įgyvendinimui skiriamų lėšų dalis buvo nukreipta automobilių kelių inžinerinių priemonių gerinimui, o ne pagrindinių eismo įvykių kaltininkų švietimui ir auklėjimui bei eismo dalyvių kontrolės sistemos stiprinimui. Vidutiniškai 96,7 proc. lėšų buvo skirta kelių, gatvių statybai ir priežiūrai, o eismo dalyvio auklėjimui ir švietėjiškai veiklai – 0,8 proc.



9 pav. 2002 – 2003 m. skirtų lėšų programos priemonių vykdymui pasiskirstymas pagal saugaus eismo sistemos veiksnius

Akivaizdu, jog kelių eismo saugumo sistema negalėtų pilnavertiškai funkcionuoti be finansavimo, kadangi priemonių įgyvendinimas yra glaudžiai susijęs su darbo, finansiniais ir materialiniais ištekliais. Siekiant gerinti kelių eismo saugumo priemonių finansavimą, 1995 metais Vyriausybės nutarimu, kelių eismo saugumo sistemai remti buvo įkurtas specialus Kelių eismo saugumo fondas,¹² kuris pradėjo veikti 1996 metų sausio mėnesį, patvirtinus fondo sudarymo tvarką ir įmokų dydį. Pagal Kelių eismo saugumo fondo nuostatus lėšų naudojimo paskirtis buvo eismo saugumo programoms finansuoti, renginiams organizuoti, švietėjiškai eismo saugumo veiklai, leidybai, mokslo tiriamiesiems darbams, teisės aktams rengti, kelių eismo saugumu besirūpinančių tarnybų veiklai bei specialistams rengti, bendradarbiauti su užsienio valstybėmis plėtojant santykius eismo saugumo srityje. Lėšų kiekis fondo sąskaitoje iš anksto nebuvo žinomas. Fondą turėjo sudaryti Vidaus reikalų ministerijos įplaukos, gautos už administracinės teisės pažeidimus,

¹² Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1995 m. rugpjūčio 21 d. nutarimas Nr. 1139 “Dėl kelių eismo saugumo fondo nuostatų patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 1995, Nr. 70 – 1683.

Valstybinės kelių transporto inspekcijos įplaukos už licencijų verstis transporto veikla informavimo paslaugas, Kelių fondo lėšos bei kitos lėšos. 1996 metais fondas disponavo 2 mln. litų, 1997 m. – 2,61 mln. litų, o 1998 m. – 4,8 mln. litų. Iki 2000 metų sausio mėn. iš fondo miesto gatvėms ir užmiesčio keliams remontuoti buvo skirta apie 3 mln. litų, eismo saugumo renginiams – 300 tūkst. litų, švietėjiškai eismo saugumo veiklai bei leidybai – 460 tūkst. litų, moksliniams tyrimams – 30 tūkst. litų, eismo saugumo tarnybų veiklai, Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamentui – 1,5 mln. litų, apskritims – 170 tūkst. litų.¹³ Negalima buvo perduoti fondo lėšų į valstybės biudžetą arba panaudoti jų kitoms valstybės reikmėms. Nemaža dalis iš šio fondo lėšų buvo skiriama įkurtam Transporto ir kelių tyrimo institutui, saugaus eismo mokykloms steigti ir finansuoti, Lietuvos moksleivių konkursui „Saugokime jaunas gyvybes keliuose“ bei įvairioms akcijoms. Tačiau, 2000 m. liepos 13 d. Vyriausybė nutarė nuo 2001 m. sausio 1d. fondą likviduoti.¹⁴ Kelių eismo saugumo priemonėms skirtos lėšos gerokai sumažėjo jas pradėjus finansuoti netiesiogiai per Kelių fondą bei Vyriausybės ir savivaldybių skiriamus asignavimus. Pavyzdžiui, 2002 metais saugaus eismo užtikrinimo programoms ir jų priemonėms vykdyti Vyriausybė skyrė tik 0,59 proc. nuo visos kelių priežiūrai ir plėtrai finansuoti numatytos sumos.¹⁵ Transporto ir kelių tyrimo instituto vykdomoms mokslinių tyrimų programoms buvo skirta 25 proc. mažiau lėšų, kai kurios saugaus eismo mokyklos dėl pinigų stygiaus turėjo sumažinti jose buvusių būrelių skaičių, apriboti rengiamų konkursų mastus bei prizinius fondus, praktiškai nutrūko Eismo priežiūros tarnybos organizuojamų prevencinių akcijų finansavimas. Saugiam eismui užtikrinti skirtų programų vykdymo galimybes riboja ir kai kuriose savivaldybėse mažinamas šių programų finansavimas. Tai atspindi ir pačių savivaldybių požiūrį į saugaus eismo svarbą. Už priemonės „Siekti, kad savivaldybėse efektyviau dirbtų saugaus eismo komisijos“ vykdymą atsakinga Vidaus reikalų ministerija, priemonių vykdymo ataskaitoje nurodė, jog „policijos komisariatų veiklos patikrinimų metu siekiama susitikti su saugaus eismo komisijų vadovais bei nariais ir aptarti aktualius klausimus. Tačiau 2003 metais įvyko susitikimai tik su Kauno, Marijampolės, Utenos r. savivaldybių saugaus eismo komisijų atstovais (pastebėjimas – Lietuvoje iš viso yra 60 savivaldybių).¹⁶

Analizuodami programą pastebėjome, jog 2002 – 2004 metų programoje dalyvaujančių institucijų biudžetinio finansavimo šamata atskiroje eilutėje net nenumatytas saugaus eismo

¹³ Obelis S. Kiek kainuoja eismo saugumas // Sargyba. 1999, Nr. 12. P. 8.

¹⁴ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. liepos 13 d. nutarimas Nr. 832 „Dėl kelių eismo saugumo fondo likvidavimo“ // Valstybės žinios. 2000, Nr. 58 – 1729.

¹⁵ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. vasario 25 d. nutarimas Nr. 277 „Dėl kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo 2002 metų šamatos patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2002, Nr. 72 – 3037.

¹⁶ Valstybinės saugaus eismo automobilių keliais 2002 – 2004 metų programos vykdymo vertinimas // http://www.vkontrole.lt/veikla_ataskaita.php?624; prisijungimo laikas: 2004-05-18.

finansavimas. Nei Saugaus eismo įstatyme, nei Vyriausybės nutarimu patvirtintoje saugaus eismo programoje neregamentuota, kokia dalis minėtų institucijų lėšų turėtų būti skiriama programos finansavimui, t.y. saugaus eismo užtikrinimui. Todėl kyla klausimas, kaip gali būti vykdomos priemonės, kurios nėra finansuojamos. Suprantama, kad tokių priemonių rezultatyvumas nėra nustatytas ir tai padaryti dėl aukščiau paminėtų priežasčių, tiesiog neįmanoma.

3.2. Kelių eismo ir aplinkos priežiūra

Visuotinai yra pripažįstama, kad kelių kokybė turi ypač didelę reikšmę eismo saugumui. Lietuvos Respublikos kelių įstatymo 2 str. 8 p. kelio priežiūra apibrėžta kaip „nuolatiniai kelio darbai, kuriais siekiama užtikrinti saugų eismą ir numatytą kelio bei jo statinių tarnavimo laiką“¹⁷. Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos pateikia platesnę kelių priežiūros sąvoką – tai „nepertraukiami kelio elementų priežiūros darbai, užtikrinantys saugų eismą, reikiama kelio elementų tarnavo laiką. Priežiūrai priskiriami kelio elementų mažos apimties taisymo darbai bei nuolatinė priežiūra vasarą ir žiemą.“¹⁸ Kelių kokybės būklę nusako keturi pagrindiniai rodikliai: kelio lygumas, kelio konstrukcijos stiprumas, provėžos bei sukibimo koeficientas¹⁹.

Šiuo metu Lietuvos automobilių kelių bendras ilgis sudaro daugiau kaip 76,6 tūkst. kilometrų.²⁰ Reikšmingiausi yra valstybiniai keliai. Jiems tenka apie 52 proc. viso automobilių eismo bei 80 proc. apkrovos. Automobilių keliais Lietuvoje pervežama apie 40 proc. visų krovinių.²¹

Saugaus eismo kelių, jų projektavimo, tiesimo ir priežiūros, kelio statinių, įrenginių, naudojimosi keliais sąlygas, už kelių priežiūrą atsakingų institucijų teises bei kitų institucijų pareigas nustato 1995 metais priimtas Lietuvos Respublikos kelių įstatymas²². Vadovaudamasi Kelių įstatymu, Vyriausybė 1995 m. gruodžio 7 d. patvirtino Kelių priežiūros taisykles, kurios nustatė „automobilių kelių, išskyrus miestų gatves, priežiūros, apsaugos bei naudojimosi jais tvarką.“²³ Dėl nemažų vidinių normų prieštaravimų, Kelių priežiūros taisyklės nuo 2004 m. vasario 15 d. neteko galios, o 2004 m. vasario 11 d. Vyriausybė patvirtino Kelių priežiūros tvarką, kuri

¹⁷ Lietuvos Respublikos kelių įstatymo pakeitimo įstatymas // Valstybės žinios. 2002, Nr. 101 – 4492.

¹⁸ 2002 – 2015 metų Lietuvos valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programa. Trumpa santrauka // http://www.lra.lt/files/kppp_1t.pdf; prisijungimo laikas: 2004-09-05.

¹⁹ Petkevičienė B. Kai kurie regioniniai automobilių kelių infrastruktūros plėtros aspektai // Geografijos metraštis. 2002, 35 t. P. 146.

²⁰ Kelių ir kelių transporto departamentas. Keliai //

<http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=121&DL=>; prisijungimo laikas: 2004-09-14.

²¹ Kelių ir kelių transporto departamentas. Kelių transportas //

<http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=122&DL=>; prisijungimo laikas: 2004-09-14.

²² Lietuvos Respublikos kelių įstatymo pakeitimo įstatymas // Valstybės žinios. 2002, Nr. 101 – 4492.

²³ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1995 m. gruodžio 7 d. nutarimas Nr. 1540 „Dėl kelių priežiūros taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 1995, Nr. 101 – 2263.

nustatė Lietuvos Respublikos valstybinės ir vietinės reikšmės automobilių kelių priežiūros organizavimą, jos vykdymą ir naudojimąsi jais.²⁴

Kelių priežiūros tikslas – sudaryti tinkamas saugaus eismo sąlygas bei išsaugoti reikiamą kelio elementų būklę. Todėl labai svarbu, kad teisės normų, skirtų šiam tikslui, turinys neprasilenktų su jų realizavimo galimybėmis. Deja, gyvenimo realijos rodo, kad teisės aktai nesukuria reikiamų prielaidų kelių priežiūrai užtikrinti. Pavyzdžiui, Vyriausybės patvirtintoje Kelių priežiūros tvarkoje numatytų draudimų (draudžiama važiuoti transporto priemonėmis su purviniais ratais, teršiančiais dangą ir kelkraščius, įrengti išorinę reklamą automobilių keliuose, virš jų, kelių apsaugos zonoje, gatvėse ir prie gatvių, jeigu ji gali atitraukti eismo dalyvių dėmesį, ginti kelio juostoje gyvulius, žemės ūkio mechanizmams, kroviniams automobiliams, dirbantiems laukuose, išvažiuoti ne nuovažose į kelią, manevruoti ant jo ar kelio šlaitų, griovių, teršti kelio ir t. t.) nelabai paisoma, kadangi atsakingos institucijos ir tarnybos nepajėgios užtikrinti jų vykdymą.

Integruojantis Lietuvai į Europos Sąjungą buvo privalu daugelyje sričių nacionalinius teisės aktus derinti prie Europos Sąjungos teisės. Per pastaruosius metus Lietuva pasiekė didžiulės pažangos derindama savo teisės aktus su Europos Sąjungos transporto *acquis* bei juos įgyvendindama. Apie tai buvo rašoma ir Europos Komisijos 2000, 2001 ir 2002 metų reguliariuose pranešimuose. Vienas tokių dokumentų buvo priimtas 2000 m. birželio 20 d., išsiskiriantis savo novatoriškumu ir aktualumu eismo aplinkos pertvarkymo srityje. Tai Lietuvos bevariklio transporto įstatymas, kuris nustatė bevariklio transporto padėtį bendroje transporto sistemoje, jo plėtros sąlygas, bendrus bevariklio transporto infrastruktūros projektavimo, įrengimo ir eksploatavimo Lietuvoje reikalavimus.²⁵ Vienas pagrindinių šio įstatymo uždavinių – užtikrinti žmogaus teisę į švarią ir sveiką transporto paslaugą ir eismo saugumo gerinimas. Pripažįstant šio įstatymo svarbą eismo aplinkos pertvarkymui ir saugaus eismo sistemai bei vertinant šį įstatymą funkcionalumo visuomenėje aspektu, galima teigti, kad jis neatitinka vienos iš efektyvių įstatymų būtinųjų sąlygų – kad naujojo įstatymo esmė atitiktų nusistovėjusius kultūrinius, ekonominius bei teisinius principus. Pasak J. R. Pennocko ir J. W. Chamano, „ši sąlyga grindžiama teiginiu, kad įstatymas gali būti galinga kaitos jėga, kai kaita kyla iš principo, giliai įaugusio į mūsų paveldą. Bet kaitai, kuri per daug kvepia teisine ar socialine revoliucija, tikriausiai bus pasipriešinta.“²⁶ Pavyzdžiui, Bevariklio transporto įstatyme yra deklaruojama, kad dviratininkai yra lygiaverčiai eismo dalyviai, tačiau sostinės gyventojai to nenori pripažinti, todėl tai sudaro sunkumų, įgyvendinant dviračių eismo

²⁴ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. vasario 11 d. nutarimas Nr. 155 „Dėl kelių priežiūros tvarkos patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2004, Nr. 25 – 771.

²⁵ Lietuvos Respublikos bevariklio transporto įstatymas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 56 – 1642.

²⁶ Cotterell R. Teisės sociologija. Įvadas. – Kaunas: Dangerta, 1997. P. 86.

plėtros ir propagavimo mieste programą. Be to, gana seniai suformuota miesto centro ir senamiesčio infrastruktūra bei dideli transporto srantai apsunkina dviračių takų plėtrą pagrindinėse miesto gatvėse.

Kelių priežiūrai užtikrinti sukurtų teisės aktų reikalavimų įgyvendinimas bei kelių infrastruktūros modernizavimas įmanomas tik sukūrus veiksmingą finansavimo sistemą. Atkūrus Nepriklausomybę, Lietuvos Vyriausybei teko spręsti gana sunkų uždavinį: vietoj buvusios centralizuotos sąjunginės kelių finansavimo sistemos sukurti naują – rinkos ekonomikos sąlygomis efektyviai veikiančią sistemą.

Kelių priežiūros finansavimas iki 1995 metų buvo grindžiamas tik įstatymus papildančiais aktais. Padėtis pagerėjo 1995 m. sausio 24 d. priėmus Lietuvos Respublikos kelių fondo įstatymą (toliau vadinama Kelių fondo įstatymas). Buvo įsteigtas Lietuvos Respublikos kelių fondas, kurio tikslas – sukaupti ir naudoti lėšas automobilių kelių tinklui plėsti, modernizuoti ir funkcionavimui užtikrinti.²⁷ Kelių fondo įsteigimas buvo gana palankus kelininkams: gana sparčiai buvo asfaltuojami žvyrkeliai, sustiprintos kai kurių asfaltuotų kelių dangos, įsigyta moderniosios technikos. Deja, kelininkų padėtis ėmė komplikuootis priimant vis naujas įstatymo pataisas (iš viso įstatymas buvo pataisytas net 14 kartų). 2000 metų spalio mėnesį Kelių fondo įstatymas neteko galios ir jį pakeitė naujas Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymas, kurio pagrindinis tikslas suformuluotas kaip ir Kelių fondo įstatymo. Tačiau ir šis įstatymas buvo keičiamas ne vieną kartą. Paskutiniuosius 2004 m. liepos 24 d. įstatymo pataisomis siekta patikslinti Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo šaltinius, atsižvelgiant į Europos Sąjungos valstybių narių praktiką bei taikant kelių sektoriaus finansavimo šaltinių sistemas.

Mūsų nuomone, toks dažnas įstatymo kaitaliojimas parodo paties teisės akto neveiksmingumą bei akivaizdų įstatymų leidėjų nesugebėjimą tinkamai įvertinti visų sąlygų, būtinų, kad teisės normos funkcionuotų. Akivaizdu, kad kelių priežiūros finansavimo sistemos įstatymų neefektyvumas apribojo ir prevencinio darbo galimybes (trukdė sudaryti ilgalaikes programas, stabdė verslo investicijas į kelių priežiūrą).

3.3. Eismo dalyvių padėtis saugaus eismo sistemoje

Daugelis Europos ir JAV mokslininkų, pavyzdžiui R. Elvik, A. Biurger ir kt. teigia, kad „eismo saugumui, kiek mes beinvestuosime į pirmuosius du sistemos elementus – kelią ir transporto

²⁷ Lietuvos kelių fondo įstatymas // Valstybės žinios. 1995, Nr. 12 – 259.

priemonę – lemiamą įtaką daro veiksniai, susiję su trečiuoju elementu – eismo dalyviu“.²⁸ Saugaus eismo įstatymas pateikia tokią eismo dalyvio sąvoką – tai „asmuo, dalyvaujantis kelių eisme (vairuotojas, pėsčiasis, keleivis)“.²⁹ Tokia pati eismo dalyvio sąvoka pateikiama ir 2002 m. gruodžio 11 d. Vyriausybės nutarimu patvirtintose Kelių eismo taisyklėse.³⁰ Lietuvos Respublikos Valstybės kontrolė valstybinio audito ataskaitoje praplėtė eismo dalyvių ratą sąvokoje įtraukdama dviratininką. Iš pateiktųjų sąvokų galime teigti, kad eismo dalyvis plačiaja prasme – yra kiekvienas visuomenės narys, todėl eismo saugumas tampa visuotine problema. Socialinių vaidmenų kitimas, kai tas pats asmuo gali būti ir pėsčiuoju, ir vairuotoju, ir keleiviu, ir dviratininku, įpareigoja asmenį įsisavinti elgsenos ypatumus. Modeliuojant eismo dalyvio ugdymui skirtą prevencinio darbo formas ir metodus, manome, kad pravartu būtų tirti eismo dalyvių grupių (pėsčiųjų, vairuotojų, keleivių, dviratininkų, vaikų ir suaugusiųjų) elgsenos bruožus tam tikroje eismo aplinkoje.

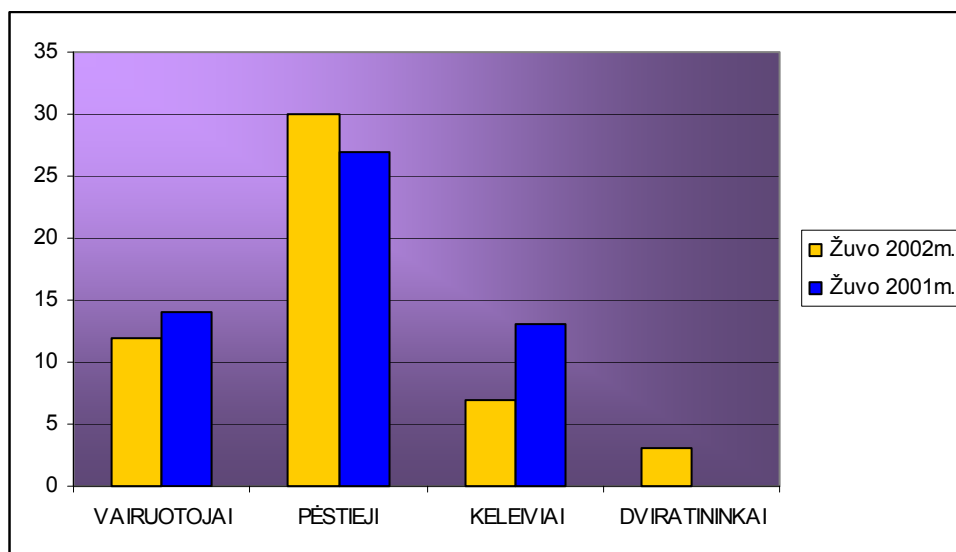
Eismo dalyvių – vairuotojų, pėsčiųjų ir dviratininkų – padėtis ir rizikos laipsnis eismo saugumo sistemoje nėra vienoda: dėl vairuotojų kaltės įvyksta daugiau eismo įvykių, tačiau juose žymiai skaudžiau nukenčia kiti eismo dalyviai. Statistika liudija, kad didžiausi kelių eismo taisyklių pažeidėjai yra vairuotojai. Jų nedrausmingumą Lietuvos mastu rodo augantis eismo įvykių, įvykusių dėl vairuotojų kaltės, skaičius: dėl jų kaltės 2000 metais padaryta 64,9 proc. visų eismo įvykių, 2001 metais – 65,6 proc., 2002 metais – 67,4 proc., 2003 metais – 70,3 proc., o per 2004 metų aštuonis mėnesius – 75,1 proc. visų eismo įvykių.

Šį teiginį galime pagrįsti tendencijomis, vyraujančiomis Vilniaus mieste: 2001 – 2002 m. daugiausia nukentėjo pėsčiųjų – net 45 proc., keleivių – 27,5 proc., vairuotojų – 23,7 proc. ir 3,8 proc. dviratininkų.

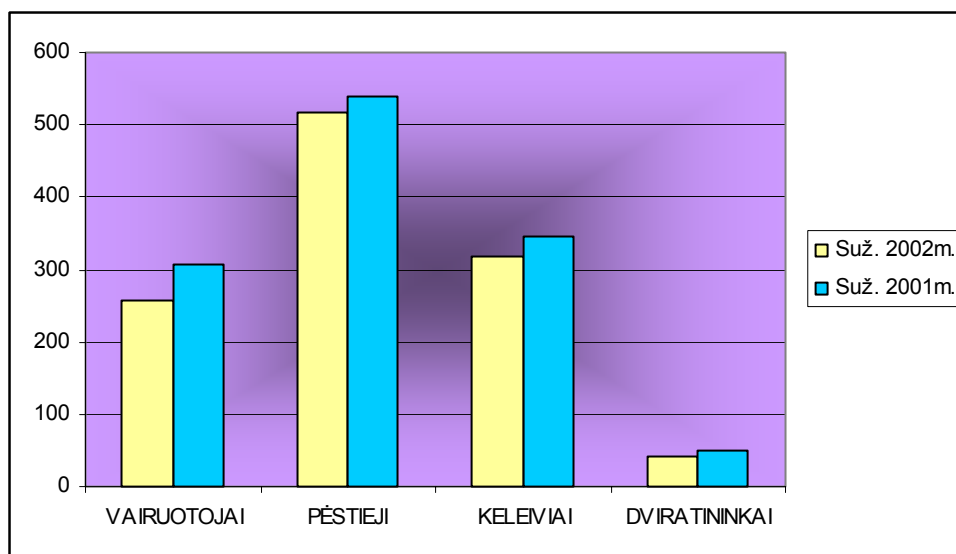
²⁸ Эльвик Р., Боргер А., Эствик Э. Справочник по безопасности дорожного движения. - Осло, Конпенгаген: Институт экономики транспорта, 1996. С. 32.

²⁹ Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 2, 4, 5, 6, 7, 13, 14, 17, 23, 25 straipsnių pakeitimo ir papildymo, penktojo skirsnio pavadinimo pakeitimo ir įstatymo priedų įstatymas // Valstybės žinios. 2002, Nr. 123 – 5543.

³⁰ Lietuvos Respublikos 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimas „Dėl kelių eismo taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2003, Nr. 7 – 263.



10 pav. Žuvusieji eismo įvykiuose Vilniaus mieste 2001 – 2002 m.



11 pav. Sužeistieji eismo įvykiuose Vilniaus mieste 2001 – 2002 m.

Vilniaus mieste 2003 metais vairuotojai sukėlė net 69,4 proc. visų įskaitinių eismo įvykių. Detaliau paanalizavę vairuotojų pažeidimus, dėl kurių įvyko eismo įvykiai, galime teigti, kad vairuotojai daugiausiai sukėlė įskaitinių eismo įvykių dėl saugaus greičio nepasirinkimo (12,2 proc.), saugaus atstumo nesilaikymo (5,8 proc.) ir reikalavimo duoti kelią nevykdymo keičiant važiavimo kryptį (3,4 proc.).

Galimybė saugiai vaikščioti pėsčiomis, Švedijos Neapsaugotųjų eismo dalyvių asociacijos (*Swedish Association of Unprotected Road Users – FOT*) prezidento profesoriaus Olafo Gunnarssono nuomone, turėtų būti suprantama kaip viena iš prigimtinių žmogaus teisių. Europos

miestai istoriškai buvo skirti pėstiesiems, o vaikščiojimas buvo dominuojanti transportavimo rūšis. Tačiau pastarųjų šimtmečių technikos pažanga pasiūlė daug įvairių alternatyvių žmonių transportavimo variantų. XX a. paskirstant lėšas įvairioms investicinėms programoms, daugiausia dėmesio buvo skirta automobilių eismo optimizavimui. Tuo tarpu pėsčiųjų eismo erdvė buvo siaurinama. Tai neigiamai veikė judėjimo pėsčiomis galimybes ir saugumą.³¹

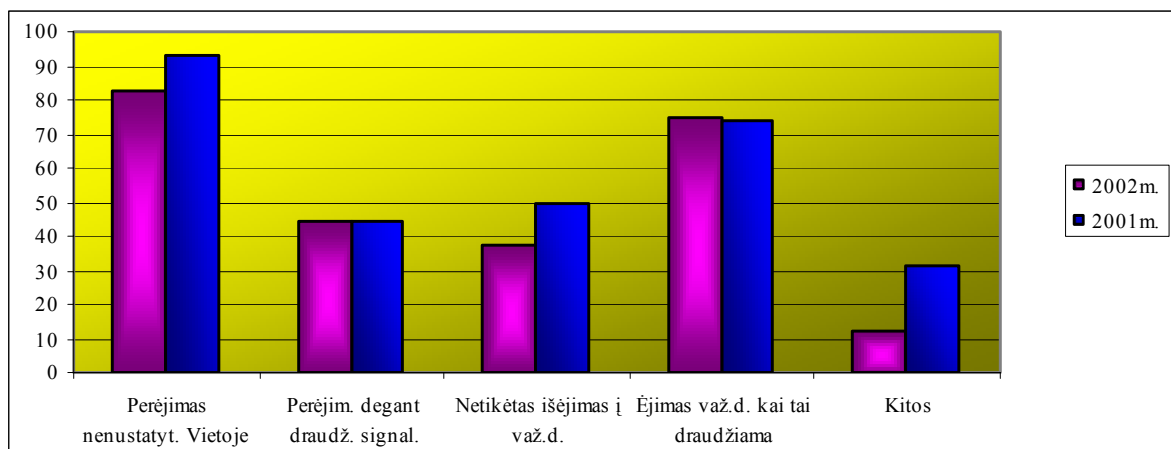
Eismo įvykių traumatizmas – viena svarbiausių problemų, išskylančių pėstiesiems, kurie laikomi viena labiausiai pažeidžiamų eismo dalyvių grupių. Kiekvienas transporto priemonės susidūrimas su pėsčiuoju turi aukštą pėsčiojo eismo dalyvio ir susižalojimo ar mirties rizikos laipsnį. Pasaulinės sveikatos organizacijos (PSO) duomenimis, eismo įvykių traumatizmas kaip mirties priežastis užima trečią vietą po širdies – kraujagyslių ir onkologinių susirgimų. Vaikams iki 15 metų amžiaus tai pagrindinė mirtingumo priežastis³². O. Lukoševičienės tyrimai rodo, kad 80 proc. užvažiuojamų ant pėsčiųjų įvyksta pėstiesiems kertant važiuojamąjį kelio dalį. Pėsčiųjų judesių iš dešinės į kairę skaičius beveik dvigubai didesnis, nei judesių iš kairės į dešinę. Pėsčiųjų perėjose, reguliuojamose sankryžose, visuomeninio transporto sustojimo zonose šis santykis dar didesnis³³. Daugelyje Europos šalių pėstiesiems eismo dalyviams šiuo metu tenka 10 – 15 proc. visų eismo įvykių, o Lietuvoje dėl pėsčiųjų kaltės įvyksta beveik dvigubai daugiau eismo įvykių. Dėl jų kaltės 2003 m. įvyko 19,4 proc. eismo įvykių, kurių metu žuvo 157 žmonės ir 1048 buvo sužaloti.

Vilniaus mieste 2003 m. dėl pėsčiųjų kaltės įvyko 25,1 proc. įskaitinių eismo įvykių. Pėsčiųjų sukėlusiu eismo įvykius, grubūs pažeidimai: ėjimas neleistinoje vietoje (32,4 proc.), perėjimas degant draudžiamam šviesoforo ženklui (16,2 proc.) išbėgimas į kelio važiuojamąją dalį staiga ar iš už kliūties (16 proc.), ėjimas važiuojama kelio dalimi, kai tai draudžiama (27,4 proc.) rodo, pėsčiųjų nedrausmingumą ir neatidumą.

³¹ Gunnarsson O. Town and infrastructure for safety and urban quality for pedestrians. Report ISSN 1402-0815. - Sweden: Chalmers University of Technology, 1999.

³² Ranson R. Child accident prevention. Manuscript World Health Organization (EURO), 1995.

³³ Lukoševičienė O. Autoįvykių analizė ir modeliavimas. – Vilnius: Technika, 2001.



12 pav. Pėsčiųjų kelių eismo pažeidimai Vilniaus mieste 2001 – 2002 m.

Perėjimai nenustatytose vietose gana dažnai įvyksta net ir ten, kur visai greta yra įrengtos nustatytos gatvių perėjimo vietos. Tačiau nemažą dėmesį reikėtų atkreipti ir į tai, kad požeminės perėjos yra prastai apšviestos, netvarkingos, todėl tamsiu paros metu pėstieji vengia gatvę pereidinėti požeminėje perėjoje, ir pasirenka judrią gatvę pereiti neleistinoje vietoje rizikuodami savo gyvybėmis. Deja, pėstieji ir patys mažai saugosi: eina dešine kelio puse, ne visi naudoja atšvaitus, pereidinėdami gatvę atidžiai neapsidairo ar nėra automobilių važiuojamoje dalyje, eina per gatvę neleistinose vietose ir t.t.

Van Schagen ir Rothengatter (1989) metais padarė išvadą, kad dauguma eismo įvykių, kuriuose buvo sužaloti pėstieji, įvyko pereinant gatvę ir dažniausiai pėsčiųjų perėjose³⁴.

Literatūros, kurioje būtų nagrinėjamos pėsčiųjų eismo dalyvių eismo įvykių priežastys, nėra gausu. G. Paliulio, A. Tupinio knygelėje „Pėsčiųjų eismas miestuose“ daugiausia dėmesio skiriama miestų statybos, projektavimo klausimams, atsižvelgiant į pėsčiųjų poreikius. Pirmoje dalyje, skirtoje pėsčiųjų eismo dalyvių eismo saugumo problemoms, autoriai konstatuoja, kad didžioji dalis autoavarijų, kuriose dalyvauja pėstieji, įvyksta dėl pėsčiųjų kaltės³⁵.

J. Vitkus 1978 metais teigė, kad pėsčiųjų problema iš dalies yra išspręsta. Autorius, pagrįsdamas savo teiginį rėmėsi 1975 metų Kelių eismo taisyklėmis, kurių 116 str. buvo pasakyta, kad „artėdamas prie nereguliuojamos pažymėtos pėsčiųjų perėjos, transporto priemonės vairuotojas turi sulėtinti greitį arba sustoti, kad praleistų pėsčiuosius, įžengusius į perėją“. Tačiau jau vėliau jis pripažįsta, kad problema išspręsta tik juridiskai, o pėsčiasis dėl to saugesniu tikrai netampa³⁶.

³⁴ Эльвик Р., Боргер А., Эствик Э. Справочник по безопасности дорожного движения. - Осло, Конпенгаген: Институт экономики транспорта, 1996.

³⁵ Paliulis A., Tupinis A. Pėsčiųjų eismas miestuose. – Vilnius, 1983.

³⁶ Vitkus J. Automobilių eismas ir avarijos. - Vilnius, 1978.

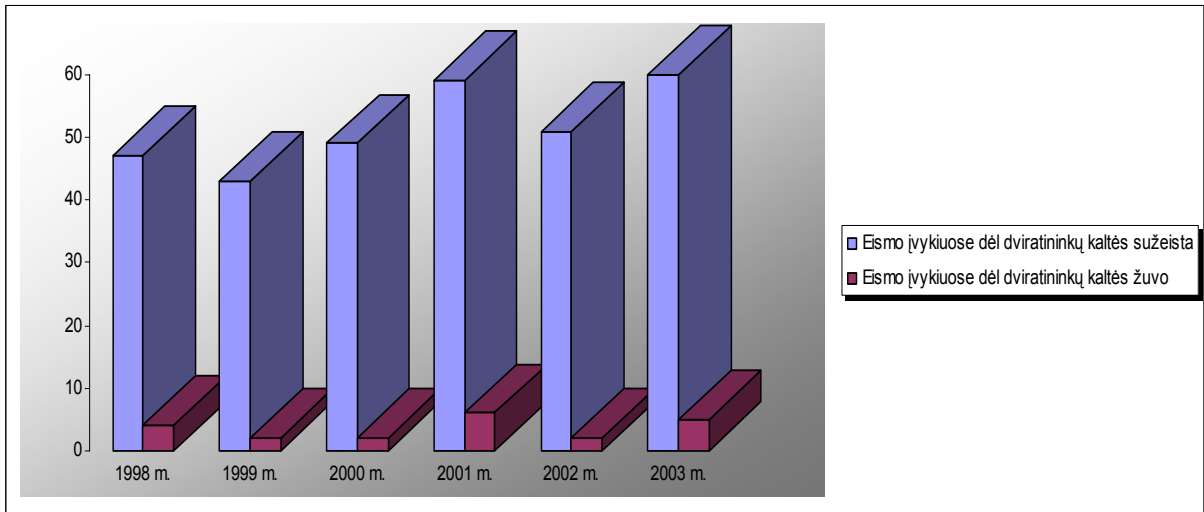
Tačiau, bet kuriuo atveju pėsčiasis ne tik turi, bet tai yra ir jo pareiga, prieš žengiant į važiujamąją kelio dalį pėsčiųjų perėjoje, įvertinti atstumą iki artėjančios transporto priemonės, jos važiavimo greitį ir eiti tik įsitikinus, kad vairuotojas suspės sustabdyti transporto priemonę. Taigi akivaizdu, kad važiujamosios kelio dalies perėjimas, net ir nepažeidžiant Kelių eismo taisyklių, reikalauja tam tikrų žinių, gebėjimų. Miesto mikrorajonų, gatvių, pėsčiųjų takų, pėsčiųjų perėjų (taip pat požeminių ar esančių virš kelio) projektavimas, transporto priemonių greičio ribojimas intensyvaus pėsčiųjų eismo vietose, kitų greitį mažinančių įrengimų panaudojimas, pėsčiųjų perėjų apšvietimas šviesoforų pėsčiųjų perėjose įrengimas – tai tik tam tikra pagalba pėsčiajam. Tačiau lemiamą žingsnį tenka žengti pačiam pėsčiajam. O. Lukoševičienė³⁷, ištyrusi keletą tūkstančių eismo įvykių, nustatė, kad susidūrimuose su pėsčiais tik 30 proc. vairuotojų galėjo išvengti susidūrimo, jei būtų priėmę teisingą sprendimą. Tokios nuomonės pozicijos laikosi ir G. Zingeris.³⁸ XX a. paskutiniojo dešimtmečio lietuviškoje eismo saugumo klausimus nagrinėjusioje literatūroje, periodinėje spaudoje dažniausiai buvo akcentuojama drausmės, mandagumo ir eismo kultūros problema. Tačiau nei vienas autorius nepateikia sąvokos „eismo kultūra“ apibrėžimo. Manome, kad šią sąvoką autoriai pasitelkia nesuprantamiems rizikos veiksniams įvardinti.

Remiantis visais išdėstytais faktais bei pėsčiųjų eismo įvykių traumatizmo statistika (žr. 10, 11 pav.), galime daryti prielaidą apie nepakankamą pėsčiųjų eismo dalyvių kompetenciją. Žinoma, ne visada automobilio ir pėsčiojo susidūrimą nulemia kompetencijos stoka – pėsčiojo pažeidžiamumą eismo aplinkoje didina psichofiziologiniai veiksniai būdingi tam tikram amžiaus tarpsniui, kuriuos norėtume aptarti kitame šio magistrinio darbo skyriuje.

Kaip jau minėjome anksčiau, nerimą kelia dviratininkų saugumas. Palyginus su kitomis eismo dalyvių grupėmis, dėl dviratininkų kaltės Lietuvoje 2003 metais įvyko 7,9 proc. eismo įvykiai (Vilniaus mieste - 4,4 proc.) ir dėl jų kaltės eismo įvykiuose žuvo 5 žmonės bei 60 buvo sužeista. Tokie rodikliai ženkliai nekinta laike.

³⁷ Lukoševičienė O. Rankraštis. – Vilnius, 2001.

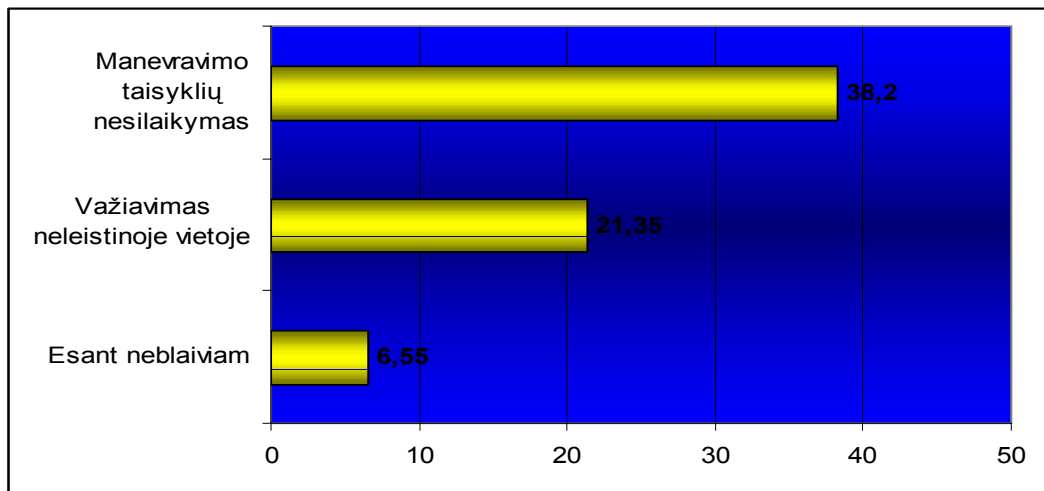
³⁸ Zingeris G., Parchačiovas A. Penkios sekundės iki avarijos. – Vilnius, 1989.



13 pav. Žuvusiųjų ir sužeistųjų eismo įvykiuose pasiskirstymas dėl dviratininkų kaltės

Tačiau Lietuvoje ši statistika turėtų gerokai pasikeisti įgyvendinant Bevariklio transporto įstatymą ir plėtojant dviračių eismą. Esama būklė gali pablogėti, jei daugės dviratininkų, o dėl finansavimo galimybių nebus atitinkamai bevariklio transporto trasų, pėsčiųjų ir dviračių takų bei kitų sąlygų, tiesiogiai įtakojančių dviratininkų eismo saugumą.

Tenka pastebėti, kad dėl manevravimo taisyklių nesilaikymo buvo kalti net 38,2 proc. visų kaltų dviratininkų. Todėl galime teigti, kad šie eismo dalyviai visiškai užmiršę, kaip turi elgtis dviratininkas. Dažnai pasitaikantis dviratininkų pažeidimų yra važiavimas neleistinoje vietoje ar esant neblaiviam, todėl net 34 proc. šių dalyvių buvo sužaloti lenkiančio automobilio. Dviratininkai dažnai tamsiu paros metu važiuoja be jokių atšvaitų, sukdami ar kitaip keisdami važiavimo kryptį, retai perspėja rankos pakėlimu kitus eismo dalyvius apie ketinamus atlikti veiksmus.



14 pav. Dviratininkų kelių eismo taisyklių pažeidimai Lietuvoje 2002 m.

Atskirų eismo dalyvių grupių avaringumo ir traumatizmo analizė parodė, kad Lietuvos eismo dalyvių elgsena kelia pavojų jų asmeniniam ir aplinkinių saugumui. Žinoma, nemažai įtakos saugiam eismui turėjo ir tas faktas, kad po Nepriklausomybės atkūrimo, beveik visą dešimtmetį Lietuvos eismo sistemos teisinė bazė buvo formuojama pagrinde įstatymus papildančiais teisės aktais, daugiausia dėmesio skiriant vienam iš sistemos elementų – keliams. Saugumo politika buvo kuriama (daugiau ar mažiau) nepriklausomai nuo transporto politikos. Daugelis saugumo priemonių, ypač skirtų pėstiesiems ir dviratininkams, praeityje buvo ribojamosios. Pėstieji ir dviratininkai turėjo pasitraukti iš kelio ir vis dar yra lengvai pažeidžiami, kai vienu keliu dalijasi su motorinėmis transporto priemonėmis. Kad į vaikščiojimą pėsčiomis ir važiavimą dviračiu būtų žiūrima kaip į susisiekimo būdą, reikia keisti mąstymą politiniu lygiu. Norint visų grupių saugumą ir judrumą sustiprinti integruotu būdu, reikia geriau subalansuoti visų transporto priemonių judrumą ir saugumą.

Valstybinėje saugaus eismo automobilių keliais 2002 – 2004 metų programoje teigiama, kad „žema eismo dalyvių kultūra ir menka drausmė, visuomenės nusišalinimas sprendžiant saugaus eismo problemas – svarbiausios priežastys, dėl kurių didėja avaringumas šalyje.“³⁹ Valstybės valdžios atstovai pripažindami visuomenės mentaliteto lygį viena svarbiausių avaringumo priežasčių parodo, kad jie nesiekia geriau paanalizuoti padėties eismo saugumo srityje. Manome, kad kai problema įvardijama kaip „kultūros“ stoka, užkertamas kelias mokslinio problemos sprendimo paieškai ir yra laukiama, kol problema išsispręs pati savaime, kylant visuomenės kultūros lygiui. Tačiau kita vertus, pripažįstant eismo dalyvių kultūros lygį kaip avaringumo priežastį, patogiu nematyti esminių klaidų valdžios vykdomos teisinės politikos eismo saugumo srityje ir nejausti kaltės dėl nepasiekto tikslo. Toks požiūris į problemą, deja, galvojant apie eismo dalyvio švietimą ir lavinimą tikrai nenuteikia optimistiškai.

³⁹ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. liepos 8 d. nutarimas Nr. 1077 „Dėl valstybinės saugaus eismo automobilių keliais 2002 – 2004 metų programos patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2002, Nr. 71 – 2985.

4. PAGRINDINIAI EISMO SAUGUMĄ ĮTAKOJANTYS FAKTORIAI

Kaip rodo Lietuvoje (jų tarpe ir mūsų išanalizuoti Vilniaus mieste) įvykusių eismo įvykių statistikos duomenys, jų aplinkybės, eismo įvykių rūšys, žuvusių ir sužeistųjų santykio pasiskirstymas tarp eismo dalyvių, eismo įvykių gausą šalyje lemia daugybė veiksnių.

4.1. Reljefas

Reljefas – vienas iš faktorių įtakančių eismo saugumą. Lietuvoje pateikiamoje eismo įvykių statistikoje šis faktorius nėra išskiriamas, tačiau jo įtaka eismo saugumui įrodyta JAV, Vokietijoje, Švedijoje, Norvegijoje atliktais tyrimais⁴⁰.

Keliuose su besikeičiančiu reljefu, pavyzdžiui, su staigiais posūkiais, sujungtais su ilgais ir tiesiais ruožais, staigiais nuolydžiais, santykinis eismo įvykių kiekis yra didesnis palyginus su keliais, einančiais per vienodo reljefo vietovę. Horizontalių kelio kreivių įtaka santykiniam eismo įvykių kiekiui buvo tiriama daugelyje aukštą mobilizacijos lygį pasiekusiose šalyse, tame tarpe Vokietijoje, Švedijoje, JAV ir kt. Tyrimų eigoje buvo nustatytas apytikslis eismo įvykių santykis tarp horizontaliosios kreivės spindulio ir santykinio eismo įvykių kiekio įvairiuose ruožuose (žr. 4 lentelė).

4 lentelė.

Apytikslė santykinio eismo įvykių kiekio priklausomybė nuo horizontalios kreivės spindulio.

Kreivės spindulys, m	Santykinis eismo įvykių kiekis
Tiesus ruožas	1,0
400 ir daugiau	1,5 – 2,0
400 – 200	2,0 – 4,0
200 - 100	4,0 – 8,

Santykinis eismo įvykių kiekis kreivėse, kur yra posūkio spindulys, tiriamas retai ir nėra pateikiamas.

⁴⁰ Tautkus A. Įvairių faktorių įtaka eismo saugumui // Ketvirtosios Lietuvos jaunųjų mokslininkų konferencijos „Lietuva be mokslo – Lietuva be ateities“, įvykusios Vilniuje 2002 m. gegužės 30 d., medžiaga. Vilnius: Technika, 2001. P. 13-19.

Žinant reljefo įtaką eismo saugumui, manome, kad tokiuose kelio ruožuose nereikėtų apsiriboti vien kelio ženklais, bet taikyti būtent prevencinio pobūdžio priemonės.

4.2. Važiavimo greitis

Važiavimo greitis ir nesaugus jo pasirinkimas tiesiogiai įtakoja eismo įvykių augimo tendencijas. Greičio viršijimas – viena iš svarbiausių eismo įvykių priežasčių ir vienas iš dažniausių kelių eismo taisyklių pažeidimų. Šį teiginį galime pagrįsti ir statistiniais duomenimis, nes vien Vilniaus mieste per 2003 metus nustatyti 7433 greičio viršijimo atvejai, o dėl saugaus greičio nepasirinkimo įvyko 12,2 proc. visų įskaitinių eismo įvykių.

Daugelyje Europos valstybių nuo 1930 metų buvo leidžiama laisvai pasirinkti greitį visuose keliuose arba konkrečiame kelių tinklo ruože. Greitis pradėtas riboti 1970 – 1975 metais nustačius važiavimo greičio ir eismo įvykio sąsają. Moksliniais tyrimais yra nustatyta, kad didelis važiavimo greitis padidina eismo įvykių tikimybę bei pasunkina ir jų padarinius⁴¹.

5 lentelė.

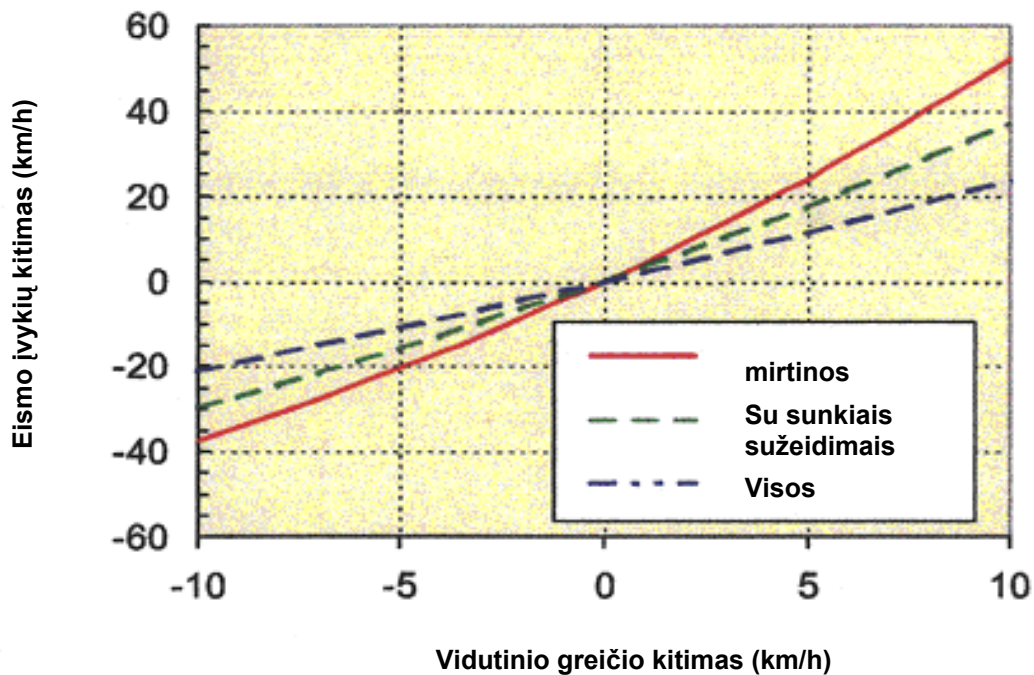
Greičio įtaka eismo įvykiams

Vidutinio greičio pokyčiai	Eismo įvykių, kuriuose būna sužeistųjų, pokyčiai	Eismo įvykių, kuriuose būta žuvusiųjų, pokyčiai
Padidėjo 15 %	Padidėjo 35-45 %	Padidėjo 70-80 %
Padidėjo 10 %	Padidėjo 20-30 %	Padidėjo 50-60 %
Padidėjo 5 %	Padidėjo 10-15 %	Padidėjo 20-30 %
Sumažėjo 5 %	Sumažėjo 10-15 %	Sumažėjo 15-25 %
Sumažėjo 10 %	Sumažėjo 15-25 %	Sumažėjo 30-40 %
Sumažėjo 15 %	Sumažėjo 25-35 %	Sumažėjo 40-50 %

Santykis tarp greičio ir patekimo į eismo įvykį parodo, kad lėčiau nei kelyje leidžiamu vidutiniu greičiu važiuojančios transporto priemonės, taip pat ir greičiau važiuojančios transporto priemonės, susiduria su didesne nei vidutine rizika patekti į eismo įvykį, tačiau eismo įvykių sunkumas auga proporcingai greičiui. Tai patvirtina ir kiti duomenys, rodantys tam tikro tipo keliuose tikimybę susižeisti, sunkiai susižeisti (taip pat atvejai kurie baigiasi mirtimi) ar žūti didėja ir priklauso nuo vidutinio greičio apytikriai 2, 3 ir 4 laipsniu.⁴²

⁴¹ Жерондо К. Безопасность движения: прошлое настоящее будущее. - Москва, 1983.

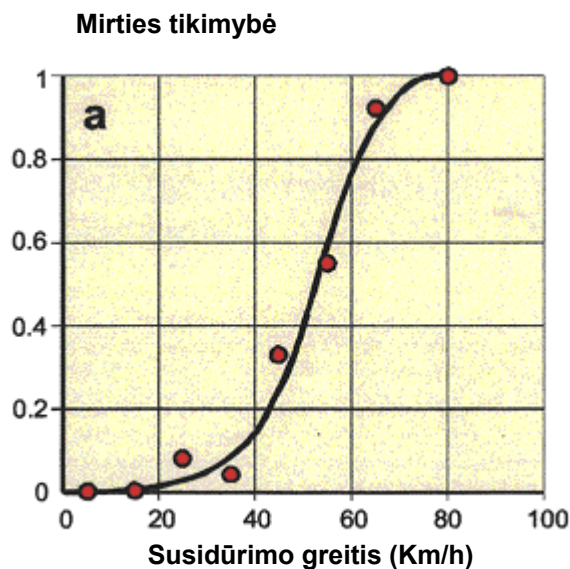
⁴² Ten pat. Remtasi Švedijos modeliu.



15 pav. Vidutinio greičio įtaka eismo įvykių sk., kai pradinis vidutinis greitis yra 80 km/h

Eismo įvykių skaičius ir nukrypimai nuo greičio teigiamai koreliuoja. Tačiau tarp nukrypimų nuo greičio ir eismo įvykių priežasčių, nėra loginio ryšio. Be to, nukrypimai nuo greičio neturi poveikio padariniams, kurie atsiranda po įvykių. Iš kitos pusės, yra logiška, kad absoliutaus greičio augimas didina eismo įvykių riziką, kadangi trumpina laiką per kurį vairuotojas kritinėse situacijose gali pastebėti, priimti sprendimą ir padaryti manevrą. Absoliutaus greičio augimas, ne taip kaip nukrypimai nuo greičio, beveik visada padidina susidūrimo jėgą⁴³. Taigi, greičio augimas didina automobilio patiriamą žalą ir automobilyje esančių žmonių sužeidimų sunkumą. Galime teigti, kad ir eismo įvykiuose su pėsčiaisiais, žuvimo rizika labai didėja priklausomai nuo automobilio greičio, pavyzdžiui, kai susidūrimo greitis padidėja nuo 40 iki 50 km/h. rizika žūti padidėja 2,5 karto.

⁴³ MASTER. Managing Speeds of Traffic on European Roads. // Final Report, 1998.



16 pav. Susidūrimo greičio įtaka mirties tikimybei eismo įvykiuose, kuriuose dalyvauja pėstieji.

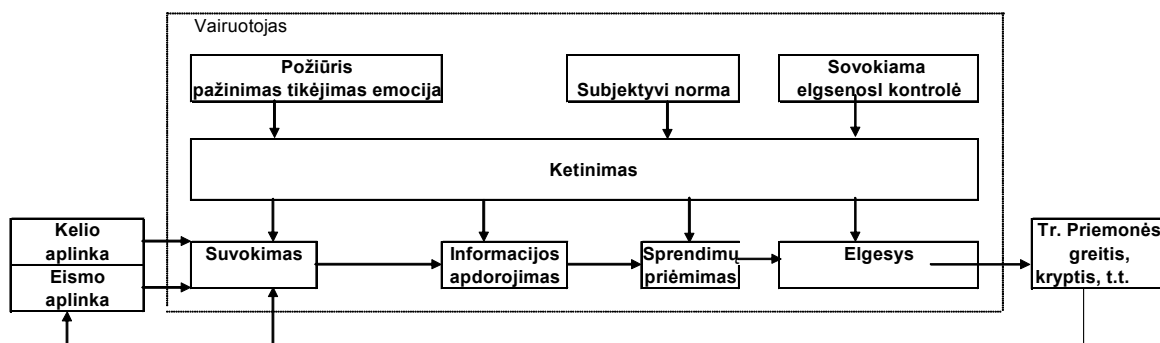
Toks statistinis modeliavimas leidžia rinktis iš didelio masto modelių įvairovės. Modeliai galėtų įvertinti greičio pasirinkimo įtaką eismo įvykių dažniui įvairių kategorijų keliuose bei tam tikrame mieste.

Lietuvos Kelių eismo taisyklėse yra įtvirtinta nuostata, kad „Vairuotojas privalo važiuoti neviršydamas leistino greičio, taip pat pasirinkti saugų greitį, atsižvelgdamas į eismo intensyvumą, krovinio ir transporto priemonės ypatumus, jų būklę, kelio ir meteorologines sąlygas, matomumą, kad kiekvienu metu galėtų suvaldyti transporto priemonę.“⁴⁴ Šios normos autoriai, puikiai suprasdami greičio galimos žalos padarymo riziką, pateikė ir kitus veiksnius galinčius įtakoti eismo saugą.

Sugebėjimas pasirinkti saugų greitį turi tiesioginę sąsają su teisingu situacijos įvertinimu kelyje. Planuojamo elgesio teorija dažnai naudojama eismo psichologijoje. Modeliai, sukurti remiantis šia teorija rodo, kad važiavimo elgseną labai apsprendžia ketinimai, kuriuos savo ruožtu nulemia požiūriai, subjektyvios normos ir suvokiama elgsenos kontrolė. Tačiau greičio elgseną įtakoja ne tik motyvacija, bet ir išoriniai vairuotojų suvokiami grįžtamojo ryšio faktoriai, tokie kaip kelio konstrukcijos elementai (žr. 17 pav.⁴⁵) ir kitų aplinkinių eismo dalyvių elgsena.

⁴⁴ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimas Nr. 1950 „Dėl kelių eismo taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2003, Nr. 7-263.

⁴⁵ Pgl. **MASTER**. Managing Speeds of Traffic on European Roads. // Final Report, 1998.



17 pav. Jungtinis bendrosios elgsenos modelis, rodantis faktorius, kurie įtakoja vairuotojų greičio elgseną

Vairuotojų greičio pasirinkimą veikia kitų eismo dalyvių važiavimo greitis ir tai, kaip pats vairuotojas vertina kitų jiems svarbių asmenų (šeimos, draugų, keleivių, policijos) nuomonę ir reakciją. Socialinė įtaka žmones ne tik veikia, bet ir daro jiems spaudimą. Vairuotojų ketinimus ir elgseną, taip pat veikia ir kontrolė, kuri, jų nuomone, valdo elgesį. Vairuotojai ne tik nemano, kad yra sunku kontroliuoti važiavimo greičio elgseną, bet jie dar ir pervertina savo sugebėjimą valdyti greičio padarinius. Vokietijoje atliktais tyrimais⁴⁶ nustatyta, kad maksimalus kelio laidumas būna tada, kai transporto priemonių greičio diapazonas yra 50-60 km/h. Kuo didesnis greitis, tuo siauresnis matymo laukas, dar vadinamas tunelio efektu. Todėl važiuojant dideliu greičiu, temstant arba tamsiu paros laiku, pablogėjusio matomumo dėl oro sąlygomis, kai apakina priešpriešinės transporto priemonės šviesos, kelio pakilimuose, nuolydžiuose, vingiuose, distancijas ir greičius vairuotojas įvertina su gan didele paklaida, taip padidėja eismo įvykio tikimybė.

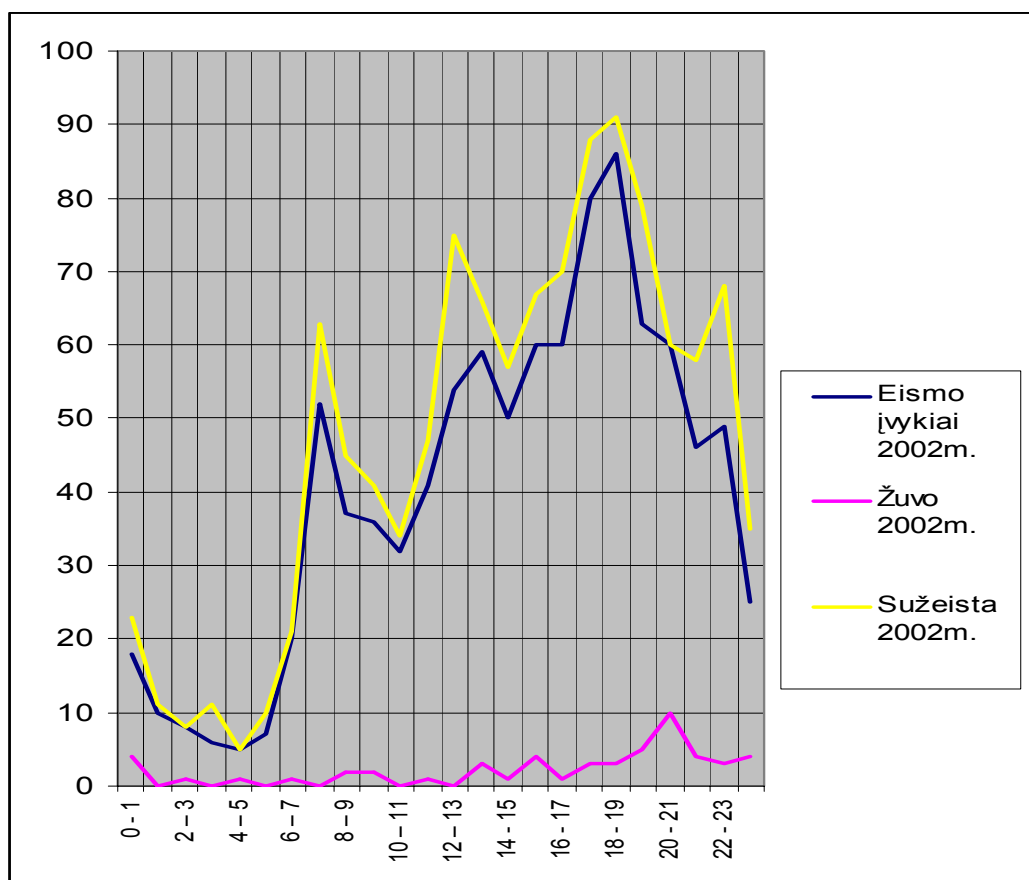
Dažnas faktorius greičio elgsenoje yra pojūčių ieškojimas. Tikėtina, kad noras sugebėti kontroliuoti sudėtingas situacijas ir yra pirminis greito važiavimo faktorius; pavojaus poreikis vaidina mažesnę vaidmenį. Antra galimybė – tai išūlus elgsys, vedantis link įvairios pavojingos elgsenos, įskaitant važiavimą dideliu greičiu. Matome, kad išryškėja dviejų tipų greičio pasirinkimo klaidos, kurios yra eismo įvykio priežastys: 1) vairuotojas neviršija leistino greičio, tačiau važiuoja greičiau, negu būtina eismo saugumui užtikrinti, taigi jis padaro klaidą, pasirinkdamas greitį konkrečiomis sąlygomis; 2) vairuotojas viršija konkrečiame kelio ruože nustatytą leistiną greitį, tokiu būdu sąmoningai pažeisdamas Kelių eismo taisykles.

⁴⁶ Клебельсберг Д. Транспортная психология. – Москва, 1989.

4.3. Paros metas

Vyrauja nuomonė, kad paros metas turi didelės įtakos eismo sąlygoms. Akivaizdu, kad skirtingu paros metu skiriasi visuomenės veiklos aktyvumo bei matomumo lygis. Tačiau, ar paros metas sąlygoja ir, jei sąlygoja, tai kaip sąlygoja eismo įvykių dinamiką, galime daryti išvadas tik išanalizavę statistinius duomenis įvairiu paros metu.

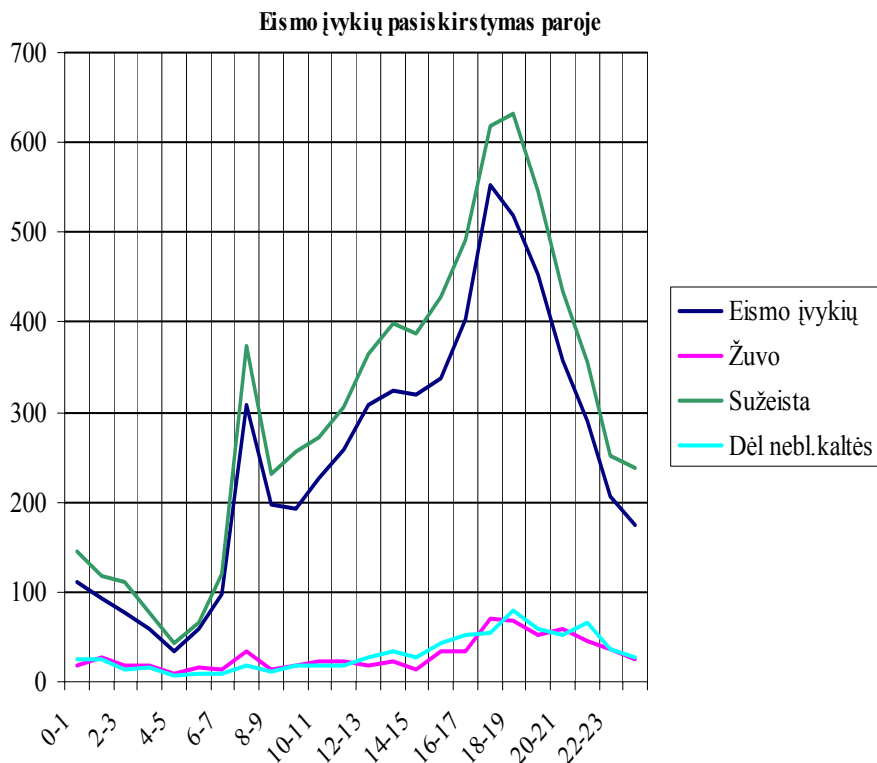
Atsakymui į klausimą, ar paros metas turi įtakos eismo sąlygoms, pasirinkome eismo įvykių ir juose nukentėjusių pasiskirstymo pagal valandas Vilniaus mieste ir Lietuvoje analizę. Vilniaus mieste 2001 ir 2002 metais daugiausia eismo įvykių įvyko nuo 17 iki 20 val. Skaudžiausi eismo įvykiai įvyko nuo 18 iki 22 val., ir jiems teko 41 proc. visų žuvusių eismo dalyvių. Mažiausiai eismo įvykių buvo nuo 3 iki 6 val.



18 pav. Eismo įvykių pasiskirstymas valandomis Vilniaus mieste 2002 m.

Panaši eismo įvykių pasiskirstymo laike tendencija vyrauja ir Lietuvoje. Per 2003 metus įregistruoti 5960 eismo įvykiai. Tamsiu paros metu įvyko 1888 eismo įvykiai arba 31,7 proc. visų įregistruotų. Jų metu žuvo 350 (49,4 proc. visų žuvusių) ir 2193 žmonės (30,2 proc. visų sužeistų) buvo sužeisti. Daugiausia eismo įvykių įvyko nuo 17 iki 20 val., o tai sudaro ¼ visų eismo įvykių.

Tačiau skaudžiausi eismo įvykiai įvyko nuo 18 iki 21 val., ir jiems teko 35,1 proc. visų žuvusių eismo dalyvių. Mažiausiai eismo įvykių buvo nuo 3 iki 5 val. Tamsiu paros metu yra didesnė tikimybė, kad eismo įvykis įvyks dėl neblaivių eismo dalyvių kaltės. Statistika rodo, kad pavojingiausias laikas, kada neblaivūs eismo dalyviai gali sukelti eismo įvyki, yra nuo 18 iki 22 val.

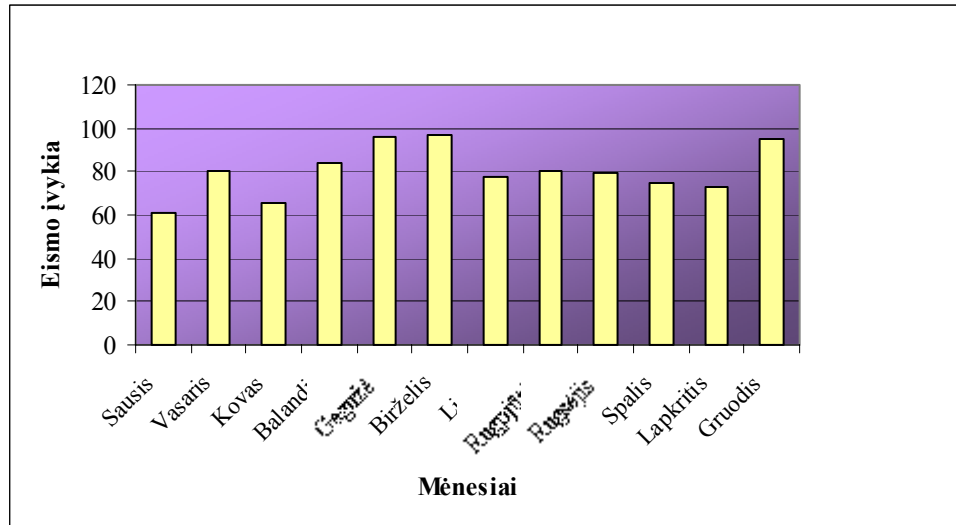


19 pav. Eismo įvykių ir juose nukentėjusių pasiskirstymas paroje 2003 m.

2003 m. šviesiu paros metu įvyko 68 proc. visų eismo įvykių, tamsiu 32 proc. Šios eismo įvykių pasiskirstymo tendencijos išlieka beveik nepakitusios jau septynerius metus iš eilės. Statistiniai duomenys rodo, kad didžioji dalis eismo įvykių įvyksta šviesiu paros metu. Tokį pasiskirstymą paroje būtų galima paaiškinti nevienodu eismo intensyvumu, kuris dienos metu yra aštuonis kartus didesnis nei naktį. Paros metas turi nevienodos įtakos eismo įvykiams su pėsčiaisiais. Šviesiu paros metu įvyksta daugiau eismo įvykių su pėsčiaisiais ir jų daugiau sužeidžiama. Tačiau tamsiu paros metu eismo įvykių pasekmės būna skaudesnės, ir pėsčiųjų žūsta apie tris kartus daugiau nei šviesiu. Jeigu tamsiu paros metu eismo intensyvumas bei visuomenės veiklos aktyvumas būtų tolygus šviesaus paros meto, tai eismo įvykių ir juose nukentėjusiųjų skaičius tamsiu paros metu būtų ženkliai didesnis nei šviesiu. Todėl galime konstatuoti, kad paros metas turi

didelės įtakos eismo sąlygoms ir, vienas iš svarbiausių faktorių, įtakančių eismo sąlygas tamsiu paros metu, yra matomumas.

Žinoma, galime pastebėti, kad avaringumas kinta priklausomai ir nuo metų laikotarpio. Pavojingiausias laikotarpis Vilniuje 2002 m. buvo gegužės, birželio ir gruodžio mėnesiais.

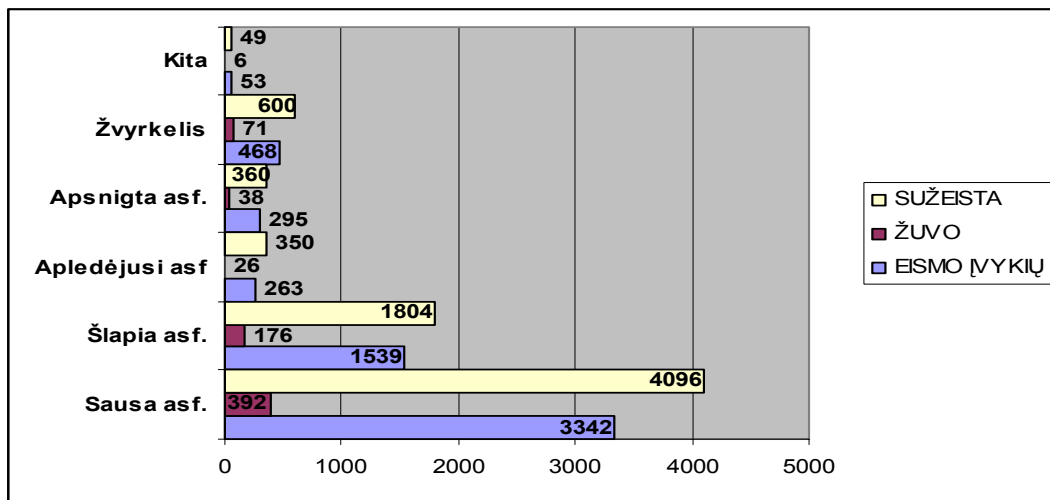


20 pav. Eismo įvykių pasiskirstymas pagal mėnesius Vilniaus mieste 2002 m.

4.4. Oro sąlygos ir kelio dangos būklė

Kelio dangos būklė ir oro sąlygos yra du neatsiejami faktoriai įtakančiantys saugų eismą: slidi, nelygi kelio danga, blogas matomumas vingyje ir dėl jo nepastebimos pakelės kliūtys (medžiai, stulpai, akmenys.) ir pan. Tačiau užfiksuojami tik tie atvejai, kai yra akivaizdžios sąlygos, lėmusios eismo įvykį. Susidarius plikledžiui ar esant šlapiam asfaltui, gatvės danga pasidaro slidi. Stabdant transporto priemonę, pailgėja jos stabdymo kelias ir padidėja transporto priemonės skersinio slydimo pavojus. Todėl dėl slidžios kelio dangos Lietuvoje kasmet įvyksta apie 31 % eismo įvykių. Slidumas žiemą sumažina važiavimo greitį, tačiau tai negelbsti, kadangi eismo įvykių vis tik padaugėja iki 40 % dėl vairuotojų įgūdžių stokos slidžiam kelyje. Kadangi neturime duomenų, kaip minėtieji faktoriai įtakoja saugų eismą Vilniaus mieste, todėl paanalizuosime visos Lietuvos mastu.

2003 m. Lietuvoje esant šlapiai asfalto būklei įvyko 1539 eismo įvykiai, kas sudaro 26 proc. visų eismo įvykių. Esant apsnigtai ir apledėjusiai asfalto būklei eismo įvykiai pasiskirstę panašiai - 5 proc. ir 4,4 proc. visų eismo įvykių. Daugiau eismo įvykių įtakojo žvyrkelis, kuriame įvyko 8 proc. visų eismo įvykių. Nors esant sausai asfalto būklei įvyko daugiausiai eismo įvykių (net 56 proc. visų eismo įvykių), tačiau galime daryti prielaidą, kad pablogėjus oro sąlygoms, paprastai sumažėja automobilių srautas, kas ir įtakoja didesnę eismo įvykių skaičių esant giedrai ir sausai asfalto būklei.



21 pav. Eismo įvykiai dėl kelio dangos būklės 2003 m.

Reikia pastebėti, kad dėl slidaus kelio ir nelygios dangos per metus Lietuvoje įregistruoti 308 eismo įvykiai, kurių metu žuvo 35 žmonės ir 443 buvo sužeisti. Visi rodikliai parodė oro sąlygų ir kelio dangos būklės tiesioginę sąsają su eismo įvykiais, todėl galime teigti, kad šie faktoriai pakankamai smarkiai įtakoja eismo saugumą.

4.5. Eismo dalyvių amžius ir patirtis

Kaip jau šiame darbe esame minėję, eismo dalyviai yra visi visuomenės nariai. Todėl kalbant apie eismo dalyvių amžių, kaip eismo saugą įtakojantį faktorių, norėtume apžvelgti ne tik vairuotojus, bet ir vaikus kaip eismo dalyvius.

Pradėdami analizę, pirmiausiai norėtume atkreipti dėmesį į eismo įvykių priklausomybę nuo vairuotojų amžiaus. Remdamiesi užsienio šalių patirtimi, lentelėje pateikiame duomenis, kurie rodo santykinus eismo įvykių, kuriuos padarė įvairaus amžiaus vairuotojai, rodiklius⁴⁷. Iš pateiktų duomenų matyti, kad didžiausiai rizikos grupei priklauso vairuotojai iki 19-20 metų amžiaus.

⁴⁷Rizikos rodikliai pateikti lentelėje, praktiškai vienodi visose šalyse. Tik duomenys iš Australijos yra eismo įvykių su žuvusiais, kitų septynių valstybių duomenys buvo užregistruoti policijoje ir apima ne tik žuvusius, bet ir patyrusius traumas eismo įvykiuose.

6 lentelė.

Santykinis eismo įvykių pasiskirstymas priklausomai nuo vairuotojų amžiaus⁴⁸ 2002 m.

Šalis Amžius	Iki 19 ar 20 m.	20-24 ar 21-24 m	25-39 ar 25-44 m.	40-59 ar 45-64 m.	60-69 ar 65-74 m.	70 ar daugiau 75 m.	Visos amžiaus grupės
Australija	3,5	1,8	0,8	0,7	1,9	-	1,0
Kanada	2,9	1,7	0,8	0,6	0,7	-	1,0
Danija	5,7	2,1	0,7	0,8	1,2	3,5	1,0
Prancūzija	3,2	2,0	0,9	0,7	1,0	1,4	1,0
D.Britanija	3,5	1,8	0,8	0,7	1,0	2,3	1,0
N.Zelandija	3,4	1,4	0,8	0,6	1,0	-	1,0
Norvegija	3,1	1,6	0,7	0,8	0,8	3,3	1,0
Švedija	3,1	1,9	0,8	0,6	1,3	5,6	1,0

Mėgindami paaiškinti, ką reiškia ši beveik dėsninga situacija, iškėlėme keletą hipotezių. Didelė jaunų žmonių rizika iš esmės neturi nieko bendro su biologiniu amžiumi. Atvirkščiai, jauni žmonės imlesni naujai informacijai, turi geresnę reakciją, geriau girdi ir paprastai geriau mato palyginus su vyresnio amžiaus žmonėmis. Tačiau jiems būdingi tam tiri bruožai – atsakomybės stoka, impulsyvumas, veržlumas, siekis išreikšti save kaip asmenybę, energingumas, noras rizikuoti, kas turi didelės įtakos ir eismo saugumui. Jaunimui būdingi ir specifiniai pažeidimai – kelio vingių „nupjovimas“, važiavimas kairiąja eismo juosta, esant laisvai dešiniajai juostai, išvažiavimas į priešpriešinio eismo juostą, o to pasekmės – jaunimui specifiniai eismo įvykiai – automobilio užnešimas, nuvažiavimas nuo važiuojamosios kelio dalies, apvirtimai. Jaunesnio amžiaus vairuotojai tokio pavojaus neįvertina. Minėtose užsienio valstybėse, tyrimais įrodyta, kad vairavimo įgūdžiai gerėja vidutiniškai iki 7-8 metų vairavimo stažo, kas atitinka vidutiniškai 100 000 km nuvažiuoto kelio. Nuo to laiko didesnio vairavimo įgūdžių nebuvo pastebėta. Sulaukus apie 50 metų, vairuotojo sugebėjimai nebe gerėja, blogėja jo psichofiziologinės savybės ir to dažnai nekompensuoja net ir didelė vairavimo patirtis. 50 metų – ženklas, kad vairuotojas turėtų atsižvelgti į tai, kad jog jo vairavimo įgūdžiai nebe gerės, o pamažu prastės. Pagyvenusio amžiaus vairuotojų elgesiui įtakos turi senstančio organizmo ir organizmo funkcijų silpnėjimas. Tokie vairuotojai pasižymi šių taisyklių nesilaikymu: važiavimo pirmumo, persirikiavimo, posūkio į kairę, apsisukimo ir važiavimo atbuline pavara, nereti susidūrimai važiuojant stačiu kampu. Vyresnio amžiaus vairuotojams yra sunkiau sudėtingose kelio situacijose, todėl, kad jiems reikia daugiau laiko pagal susidariusią situaciją informacijai apdoroti. Tuo momentu, kai jie apdoroja informaciją, situacija kelyje gali žymiai pasikeisti. Kitaip tariant, aukštas santykinis eismo įvykių kiekis jauniems

⁴⁸ Vidutinė visų amžiaus grupių reikšmė lygi 1,0.

žmonėms, ypač jauniems vairuojantiems vyrams, atsiranda dėl elgesio impulsyvumo. Aukštas santykinis eismo įvykių kiekis pagyvenusiems žmonėms, atsiranda dėl biologinių savybių.

Jaunų vairuotojų problema kaip ir bet kuri kita socialinė problema yra labai sudėtinga dėl daugelio ją įtakančių ir tarpusavyje susietų faktorių. Didelei eismo įvykių rizikai paaiškinti tarnauja keli veiksniai ir egzistuoja daug būdų šių problemų nagrinėjimui. Vienas jų yra šių veiksnių skirstymas į keturias skirtingas grupes: faktinių žinių ir įgūdžių lygis, patirties kiekis, atskiras išsivystymo ir subrendimo lygis bei socialinė situacija ir gyvenimo stilius. Mažiausiai ištirta ketvirtoji sritis, kas apima tai, kaip gyvenate, kokioms grupėms priklausote, kokie Jūsų interesai, veikla, teikiamos pirmenybės ir t.t. Atliekant tyrimus nustatyti ryšiai tarp gyvenimo stiliaus ir pakliuvimo į eismo įvykius. Padidintos rizikos grupės nariai skiriasi nuo kitų tuo, kad didelę laisvalaikio dalį jie praleidžia ne namuose, o diskotekose, baruose, klubuose ir pan. Pastebėti labai svarbūs ir ypatingi aspektai, pavyzdžiui, jie mėgsta įtempto siužeto filmus, bet nemėgsta filmų socialinėmis temomis, jiems patinka šiuolaikinė muzika ir futbolas, tačiau nepatinka klasikinė muzika. Gyvenimo stiliaus svarbą įrodo ir jaunų vairuotojų padaromų eismo įvykių bendroji statistika. Žinoma, kad dėl jaunų vairuotojų kaltės daug eismo įvykių įvyksta naktį bei savaitgaliais. Įvairių šalių tyrimai dėl taip vadinamų "diskotekų avarių" demonstruoja eismo įvykių prieš ir po diskotekų skirtumus⁴⁹. Nustatyta, kad jauniems vairuotojams alkoholis turi didesnės įtakos nei vyresniems⁵⁰.

Didelei jaunų vairuotojų eismo įvykių rizikai paaiškinti Norvegijos instituto SINTEF atlikti tyrimai išaiškino psichologinius ir socialinius faktorius įtakančius jaunų vairuotojų polinkį į eismo įvykius ir akcentavo tokius pagrindinius veiksnius, kurie apibendrintai vadinami "jaunų vairuotojų sindromas":

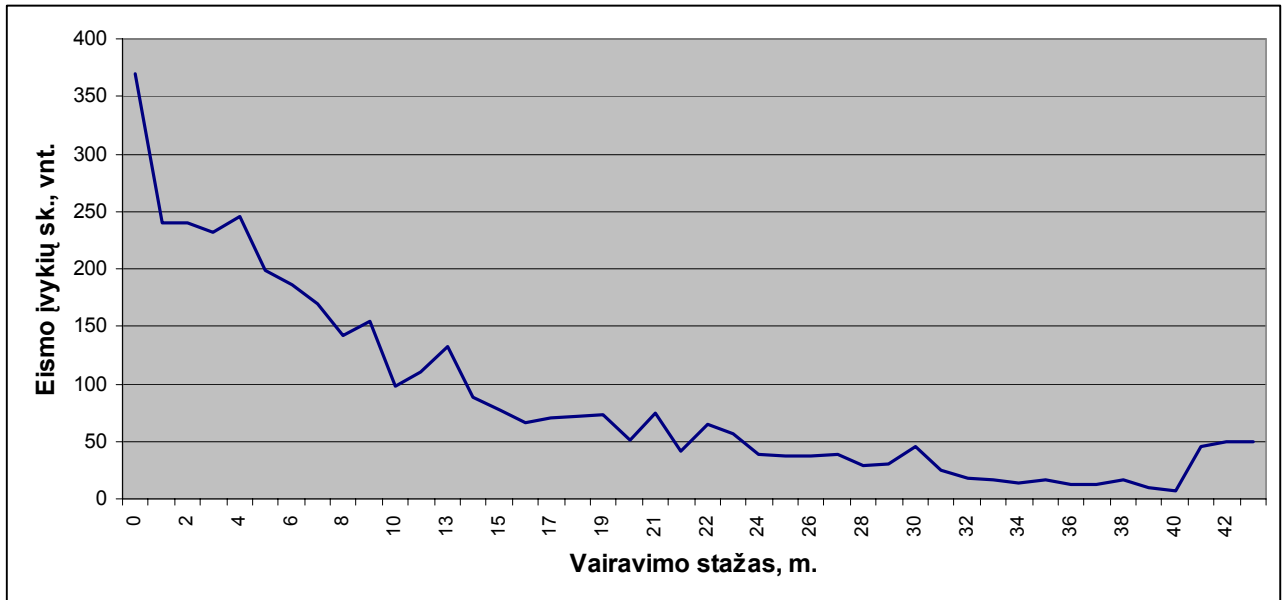
- subjektyvus savo galimybių supratimas, sąlygojantis didelį norą vairuoti transporto priemonės;
- perdėtas pasitikėjimas savimi bei pervertinimas turimų vairavimo įgūdžių;
- saviraiškos siekimas;
- noras įrodyti savo pilnavertiškumą bei atkreipti į save kitų dėmesį;
- aštrių pojūčių siekimas;
- vairavimas dėl malonumo, vakarais, tamsiu paros metu ir išeiginėmis dienomis;

⁴⁹ Schuize H. Lifestyle, leisurestyle and traffic behaviour of young drivers. In: VTI report 364A. Linköping: Swedish Road and Traffic Research Institute (VTI), 1990.

⁵⁰ Donovan D. M., Marlatt G. A., Salzberg P. M. Drinking behaviour, personality factors and high risk driving. J.Stud. Alcohol 44:395-428, 1983.

- kolektyvo įtaka;
- patirties stoka.

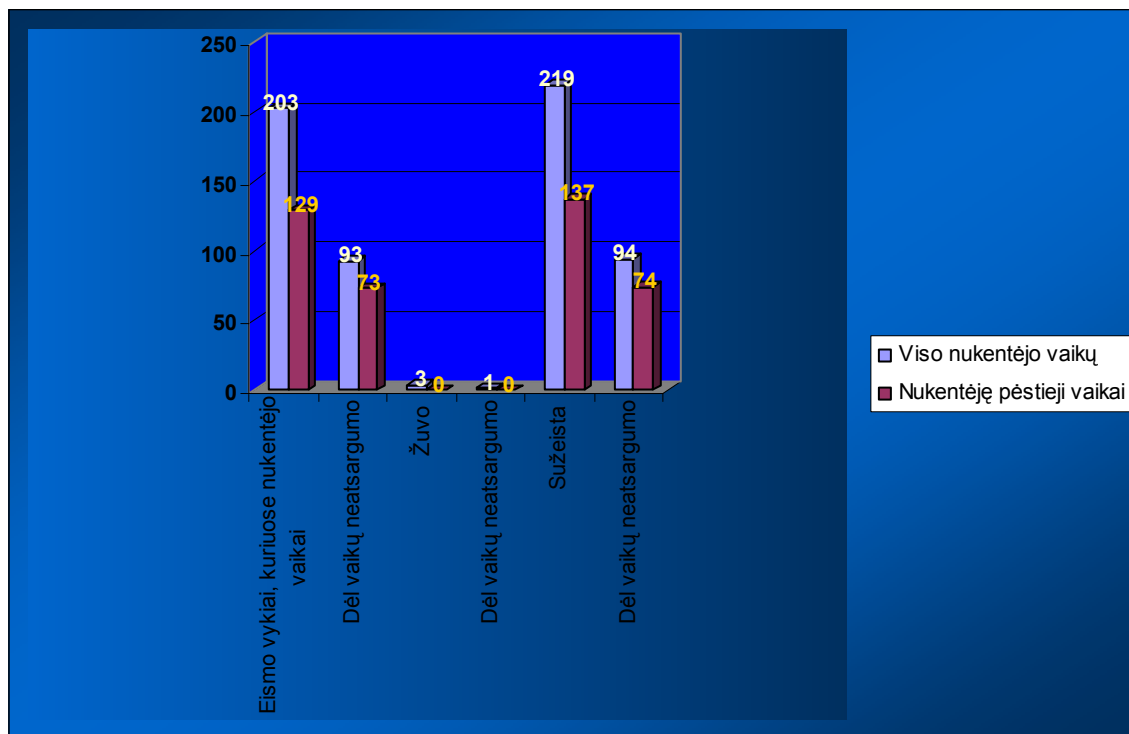
Daug šios srities žinių yra gana bendrame lygyje. Reikia pastebėti, kad yra ribota literatūra, pateikianti išsamią analizę apie pradedančių vairuotojų palyginimą su patyrusių vairuotojų sukeltais eismo įvykiais ir literatūros, sugrįžtančios į priežastinę grandinę, o ne faktorius matomus jau eismo įvykio metu. Naudojant gilesnę tokios rūšies analizę, būtų įmanoma gauti daug įvairios, įdomios informacijos, tokios kaip kelionės tikslas, kokie motyvai yra svarbūs pasirenkant vairavimo stilių, socialinės įtakos mechanizmai ir t. t. Tokie psichologiniai - socialiniai faktoriai turbūt gali pasiūlyti svarbesnį išeities tašką, norint suprasti procesus prisidedančius prie eismo įvykio sukėlimo. Lietuvoje sunku aptikti tyrimų susijusių su eismo įvykių priklausomybe nuo eismo dalyvių amžiaus. Teikiama statistika dažniausiai siejama su eismo įvykių ir vairuotojų kaltininkų vairavimo stažo priklausomybe. Remiantis turimais Lietuvos 2002 metų duomenimis, daugiausiai eismo įvykių padarė vairuotojai, kurių vairavimo stažas nesiekė vienerių metų. Todėl galime teigti, kad didelę dalį eismo įvykių padaro vairuotojai, turintys mažą vairavimo stažą.



22 pav. Eismo įvykiuose dalyvavusių vairuotojų – kaltininkų vairavimo stažas 2002 m.

Lietuvoje tyrimų, kuriais būtų siekiama iširti vaikų elgesį realioje eismo aplinkoje, neaptikome. Turime tik vaikų traumatizmą liudijančią statistiką. Vien Vilniaus mieste per 2003 metus įvyko 203 eismo įvykiai, kuriuose nukentėjo vaikai (tai sudaro 23 proc. visų Vilniaus m.

įskaitinių eismo įvykių ir beveik 46 proc. iš jų įvyko dėl vaikų neatsargumo), jų metu žuvo 3 vaikai ir 219 buvo sužeista. Eismo įvykiai, kuriuose nukentėjo vaikai kaip pėstieji, sudaro beveik 65 proc. (iš jų 57 proc. eismo įvykių įvyko dėl vaikų neatsargumo). Dėl vaikų neatsargumo žuvo 33 proc. visų žuvusių vaikų ir 43 proc. buvo sužeista (visų sužeistų). Beveik 63 proc. sužeistųjų vaikų dalyvavo eismo įvykyje kaip pėstieji (iš jų 54 proc. dėl vaikų neatsargumo). Kaip matome, vaikų neatsargumas turi lemiamą įtaką eismo įvykiams ir jų pasekmėms.



23 pav. Vaikai nukentėję eismo įvykių metu Vilniaus mieste 2003 m.

Tokios skaudžios realybės priežastims atskleisti bandėme ieškoti mokslinio paaiškinimo. Eismo saugumo problemas nagrinėjančioje literatūroje ir periodinėje spaudoje, kalbant apie vaikų eismo įvykių traumatizmo priežastis, dažniausiai akcentuojamas nedrausmingumas, žaidimai su kamuoliu prie važiuojamosios kelio dalies, Kelių eismo taisyklių nepaisymas. Tačiau kalbant apie vaikus, kaip pėsčiuosius eismo įvykių dalyvius, reikia pabrėžti tai, kad pirmiausia eismo aplinka nėra pilnai pritaikyta vaikams, kadangi jų galimybės saugiai judėti eismo aplinkoje nėra tapačios suaugusiųjų galimybėms. Vaikų psichika bei įvairūs fiziologiniai procesai dar tik vystimosi stadijoje ir tai riboja galimybę rinkti iš aplinkos informaciją, ją suvokti bei remiantis ja padaryti tinkamą sprendimą. Ikimokyklinio bei jaunesniojo amžiaus vaikams būdingas psichofiziologines ypatybes

gana išsamiai apibūdino P. Bjorklid⁵¹. Kaip veiksnys, įtakojantis vaikų riziką patekti į eismo įvyki, išskiriamas nepakankamas regėjimo išsivystymas, pasireiškiantis tuo, kad vaikai žiūri tik viena kryptimi, jų regėjimo kampas siauras⁵², mažesnis jautrumas nematymo zonoje vykstantiems pokyčiams. Eismo aplinkoje 90 proc. informacijos gauna per regėjimą, todėl vaiko pažeidžiamumą didina informacijos stygius. Dėl nepakankamo klausos išsivystymo, yra žemesnis klausos aštrumas, priimamo garso dažnumas aukštesnis, todėl vaikams sunku atskirti sklindančio garso kryptį bei išskirti reikšmingus garsus iš bendro triukšmo (garsinio signalo panaudojimas nelėtinant greičio beprasmiskas), nesusiformavę ryšiai tarp analizatorių trukdo nustatyti toliau esančių daiktų dydį, formą, atstumą iki toliau esančio objekto (artėjančio automobilio), orientuotis sudėtingesnėse situacijose, nes reikia daugiau laiko padėčiai stebėti ir įvertinti. Dėl nepakankamo dėmesio savybių išsivystymo, vaikų dėmesys nevalingas, daugiau nukreiptas į pavienius objektus, jį patraukia bet koks stipresnis dirgiklis, jis blogai paskirstomas – vienu metu vaikas gali atlikti tik vieną veiksmą. Realiai gatvėje vaikas iki 10 metų yra „kurčias“ ir „aklas“ viskam, kas tiesiogiai nesusiję su jo veikla. Dėl mažo ūgio matomumą riboja įvairūs objektai, stovintys ir važiuojantys automobiliai. Dėl trumpesnių kojų, vaiko mažesnis žingsnis, todėl jam reikia ilgiau užtrukti didesnės rizikos zonoje. Vaikai dažnai pervertina saugumą pėsčiųjų perėjose, sankryžose, degant žaliajam šviesoforo signalui, nes vaikams būdingas besąlyginis pasitikėjimas suaugusiaisiais. Jie taisykles ir normas priima kaip absoliučiai teisingas ir jų laikydamiesi dažnai pervertina savo saugumą. Eidami, pvz., pėsčiųjų perėja mano, kad yra apsaugoti nuo automobilių ir dėl to dažnai nukenčia.

Vaikų pažeidžiamumo eisme kategorijas yra pateikusi ir Pasaulinė sveikatos organizacija (PSO). Visų pirma, tai biologinis pažeidžiamumas – menka fizinė jėga, mažas ūgis, nepakankamas fiziologinis išsivystymas, maža ištvermė. Nurodomas taip pat kognityvinis pažeidžiamumas – trūksta žinių apie saugų elgesį, trūksta saugaus elgesio įgūdžių, nepakankama orientacija ir koordinacija aplinkoje. Nurodomas ir psichologinis pažeidžiamumas – nepakankami komunikaciniai sugebėjimai (vaikui iki 10 metų sunku užmegzti tarpasmeninius ryšius su kitais eismo dalyviais, ypač vairuotojais), nesugebėjimas įvertinti rizikingos situacijos ar atsiradusio pavojaus, nes rizikos suvokimas vystosi per praktiką, nesugebėjimas sugretinti panašių situacijų ir numatyti galimų pavojų, nesugebėjimas suvokti ir interpretuoti ženklų, įspėjančių apie pavojų. Veikia ir socialinis pažeidžiamumas – teigiama, kad pastebėta dažniau nelaiminguose atsitikimuose nukenčia vaikai besivystantys delinkventine linkme, kilę iš žemesnių socialinių – ekonominių sluoksnių, neseniai

⁵¹ Bjorklid P. Children and traffic. Manuscript. Stockholm Institute of Education, the Research Group in Environmental Psychology and Education, 1997.

⁵² P. Bjorklid vadina tai Tunnel vision.

pakeitę gyvenamąją vietą. Iš pasakyto galime teigti, kad vaikai, būdami silpnąja eismo dalyvių grupe, gali labai įtakoti eismo saugą. Todėl tikėtis teigiamų poslinkių vaikų eismo įvykių traumatizmo prevencijos srityje drausminėmis priemonėmis ar propaganda nėra prasmės.

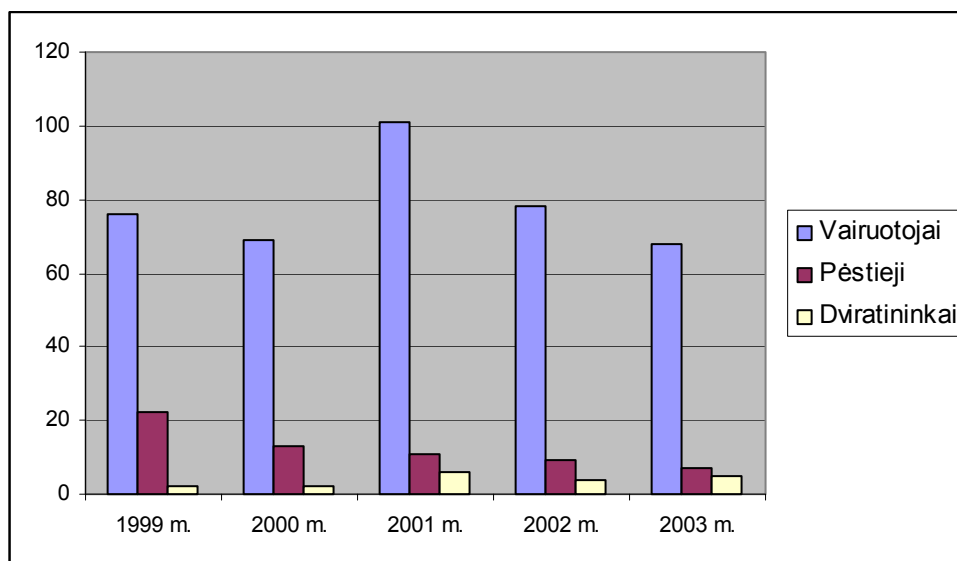
4.6. Alkoholio poveikis

Kaip pastebėjome nagrinėdami šiame darbe eismo įvykių statistiką, išryškėja neblaivių eismo dalyvių eismo problema, ypač neblaivių vairuotojų sukeliama eismo įvykių. Analizuodami statistinius duomenis nustatėme, kad beveik kas penktas eismo įvykių sukėlęs vairuotojas būna neblaivus. Daug eismo įvykių sukelia neblaivūs ir kiti eismo dalyviai: pėstieji ir dviratininkai. Vien 2003 m. dėl neblaivių eismo dalyvių kaltės įvyko 832 eismo įvykiai, kurių metu žuvo 80 ir buvo sužeista 1093 žmonės. Tai reiškia, kad dėl neblaivių eismo dalyvių kaltės įvyko 14 proc. visų eismo įvykių, žuvo 11 proc. ir buvo sužeista 15 proc. žmonių. Per penkerių metų laikotarpį nuo 1999 iki 2003 m. dėl neblaivių eismo dalyvių kaltės įvyko 5076 eismo įvykiai (17 proc. visų eismo įvykių), kurių metu 473 žmonės žuvo (14 proc. visų žuvusių) ir 6601 buvo sužeisti (18 proc. visų sužeistųjų). Eismo įvykių dėl neblaivių eismo dalyvių kaltės mastą Lietuvoje pateikiame 24 pav.

7 lentelė.

Eismo įvykiai dėl neblaivių eismo dalyvių kaltės 1999 – 2003 m.

Eismo įvykių kaltininkai	1999 m.			2000 m.			2001 m.			2002 m.			2003 m.		
	Eismo įvykiai	Žuvo	Sužeista	Eismo įvykiai	Žuvo	Sužeista	Eismo įvykiai	Žuvo	Sužeista	Eismo įvykiai	Žuvo	Sužeista	Eismo įvykiai	Žuvo	Sužeista
Vairuotojai	823	76	1156	831	69	1159	770	101	1071	766	78	1108	651	68	917
Pėstieji	230	22	214	195	13	194	192	11	185	152	9	151	137	7	136
Dviratininkai	56	2	55	75	2	77	71	6	67	74	4	71	44	5	40
IŠ VISO	1109	100	1425	1101	84	1430	1033	118	1323	992	91	1330	832	80	1093



24 pav. Eismo įvykiuose žuvusiųjų skaičius dėl neblaivių eismo dalyvių kaltės 1999 -2003 m.

Vilniaus mieste, 2003 m. įvyko 5 proc. visų įskaitinių eismo įvykių dėl neblaivių vairuotojų kaltės. Rengiant reidus ir tikrinant visus vairuotojus iš eilės, rezultatai būna labai skirtingi. Kai kuriais duomenimis, vidutiniškai iš šimto patikrintų vairuotojų 1 – 3 būna neblaivūs. Daugiau neblaivių vairuotojų sulaikoma vakarais. Policijos pareigūnai pateikia tam tirus požymius, pagal kuriuos turi pagrindo manyti, kad vairuotojas kelyje yra neblaivus.

8 lentelė.

Požymiai, kurie rodo, kad automobilį vairuoja neblaivus vairuotojas

Girtumo laipsnis	Požymiai
Lengvas	Greičio viršijimas, dažnas eismo juostų keitimas be realaus būtinumo, dažni lenkimai, važiavimas zigzaga, posūkių signalų jungimas paskutiniu momentu prieš manevrą.
Vidutinis	Važiavimas degant geltonam ir raudonam šviesoforo signalui, sustojimas degant žaliai signalui, staigus startas, gęstantis variklis, nepateisinamai lėtas važiavimas, priartėjimas prie važiuojamosios dalies krašto.
Sunkus	Išvažiavimas į kelkraštį, užvažiavimas ant šaligatvio, posūkis ne iš tos eismo juostos, išvažiavimas į priešpriešinio eismo juostą, išvažiavimas į sankryžą stabtelėjus prie šviesoforo, išpėjamųjų signalų nerodymas.

Tačiau teigti, kad visais atvejais pagal nurodytuosius požymius vairuotojas yra neblaivus, būtų klaidinga, mes galime tik daryti tokią prielaidą. Populiarių knygų vairuotojams autorius André Bonas rašo, kad klaidinga manyti, jog propaganda prieš alkoholį skirta tik tiems, kurie nuolat apsvaigę, nes reguliariai jį vartoja dideliais kiekiais. Iš tikrųjų ta propaganda skirta visiems, net ir profesionaliems vairuotojams, nes sėsti prie vairo po išgertuvių pasitaiko gana dažnai.

Alkoholio fiziologinis ir psichologinis poveikis vairuotojui gerai žinomas: sulėtėja reakcija, prarandamas vikrumas ir judesių tikslumas, ne taip aiškiai ir ne taip greitai suvokiama situacija. Išgėręs vairuotojas paprastai būna nepajėgus gerai vairuoti automobilį. Situacija dar priklauso nuo to, ar vairuotojas tai supranta ir savo laikiną nevisavertiškumą kompensuoja didesniu atsargumu. Tačiau paprastai situacija būna atvirkštinė: neblaivus vairuotojas būna apimtas euforijos, jo savijauta pačiam atrodo puiki, jis nebijo pavojų, kurių būdamas blaivus stengtųsi išvengti. Jis mano, kad viskas klojasi gerai, nors iš tikrųjų jo sugebėjimai vairuoti yra pablogėję, ir jeigu jis laimingai pasiekia tikslą, tai dažnai tik dėl kitų eismo dalyvių atsargumo. Minėtieji alkoholio poveikio aspektai laikinai vienas kitą sustiprina, todėl nenuostabu, kad jie yra daugelio eismo įvykių priežastis.

Žinoma, alkoholis žmones veikia skirtingai, tačiau nė vienas nėra apsaugotas nuo jo poveikio ir šimtus kartų buvo įrodyta, kad alkoholis tikrai nepagerina refleksų. Žinant alkoholio pavojingumą vairuotojui ir kitiems eismo dalyviams bei kokių skaudžių pasekmių gali sukelti neblaivus eismo dalyvis, už transporto priemonės vairavimą neblaivaus griežtai baudžiama net ir tais atvejais, kai tai nesibaigia eismo įvykiu.

Dėl alkoholio įtakos eismo saugumui daugelyje pasaulio valstybių buvo atlikta įvairiausių tyrimų. Norvegų mokslininkų tyrimai parodė, kad apie 0,3 proc. visų vairuotojų būna apgirtę nuo alkoholio. Apie 30 proc. visų žuvusių ir sunkiai sužalotų eismo įvykiuose vairuotojų buvo neblaivūs. Manoma, kad neblaivių ir nukentėjusių eismo įvykiuose vairuotojų dalis sudaro apie 10 proc. visų vairuotojų, patyrusių traumas keliuose. Tai patvirtino Centrinio statistikos biuro ir Teisminio toksikologijos instituto analizė, atlikta 1987 metais. Analizės metu gauti skaičiai rodo, kad alkoholio poveikis labai padidina mirtinų atvejų riziką eismo įvykių metu.

Didesnis girtumo laipsnis padidina eismo įvykio rizikos laipsnį. Remiantis vairuotojų girtumo laipsnio tyrimais Norvegijoje, galime pateikti duomenis, kurie patvirtina mirties atvejų ir sunkių traumų riziką eismo įvykiuose, kai vairuotojai būna neblaivūs (žr. 9 lentelė).

Eismo įvykio rizikos laipsnio priklausomybė nuo girtumo laipsnio

Sąlyginė neblaivaus vairuotojo rizika, palyginti su blaivaus vairuotojo	<i>Alkoholio kiekis vairuotojo kraujyje promilėmis</i>				
	Blaivus 0-0,5	Kiti > 0,5	0,51 - 0,99	1,00 – 1,49	1,50 ir daugiau
Visi eismo įvykiai, sukėlę traumas Žuvę vairuotojai	1	42	15	39	104
	1	160	13	98	556

Rizika neblaiviam vairuotojui patekti į eismo įvykį ir būti traumotam yra 40 kartų didesnė negu blaiviam vairuotojui. Mirtino atvejo rizikos rodiklis daug didesnis: neblaivaus vairuotojo mirties atvejo rizika 160 kartų didesnė negu blaivaus vairuotojo.

Rusijoje atliktais mokslininkų tyrimais⁵³ buvo prieita išvados, kad alkoholis turi didžiulės įtakos eismo saugumui ir būtent dėl neblaivių eismo dalyvių kaltės įvyksta didžiausia eismo įvykių dalis. Eismo įvykio tikimybė ypač padidėja, kai prie vairo sėda jaunas, nepatyręs vairuotojas. Nustatyta, kad mirtinų atvejų rizikos rodiklis didžiausias jaunų vairuotojų⁵⁴.

4.7. Pasyvaus saugumo nepaisymas ir kiti žmoniškieji faktoriai

Pasyvaus saugumo priemonės – saugos diržai, šalmai, atšvaitai, kėdutės ir kitos priemonės, turi taip pat nemažos įtakos eismo saugumui. Šios priemonės daugiau yra skirtos pačiam eismo dalyviui, kurių paskirtis yra sugerti žmogaus kinetinę energiją, nepadarant jam žalos ar kaip įmanoma ją sumažinti. Visiems eismo dalyviams yra žinoma, kad važiuojant automobiliu yra reikalavimas prisisegti saugos diržą, vairuojant dviratį, motociklą ar važiuojant riedučiais turi

⁵³ Anketinė autobusų ir taksi vairuotojų apklausa parodė, kad 86,6 proc. jų vartoja alkoholį: 14,3 proc. išgeria atlyginimų dienomis, 25,9 proc. – kartą per savaitę, 8,1 proc. – kiekvieną dieną. Apie 30 proc. vairuotojų buvo neblaivūs. Kai kuriuose šalies regionuose neblaiviems vairuotojams tenka apie 60 proc., o kai kuriuose rajonuose neblaiviems motociklininkams – apie 90 proc. Mokslininkų duomenimis, 40-100 g degtinės eismo įvykio tikimybę padidina 2-3 kartus, 150 g – 6-7 kartus, 200 g degtinės – 15 kartų. 16-17 metų jaunuoliui alkoholis eismo įvykio tikimybę padidina 165 kartus, o 30-34 metų vyrui 17 kartų, palyginti su blaiviu tokio pat amžiaus vairuotoju.

⁵⁴ Tokia išvada pateikta 1985 m. Norvegijoje atlikus tyrimus analizuojant mirtinų atvejų rizikos duomenis pagal įvairias vairuotojų amžiaus grupes. Žuvusių ir nukentėjusių eismo dalyvių amžiaus specialūs tyrimai parodė ir kai kuriuos eismo įvykių, kai prie vairo sėda neblaivūs vairuotojai, skiriamuosius bruožus. Vėliau šiuos duomenis pateikė Norvegijos centrinis statistikos biuras ir Valstybinis teismo toksikologijos institutas. Remiantis 1976–1977 m. Norvegijos statistiniais duomenimis, nuo ¼ iki 1/3 žuvusių pėsčiųjų buvo neblaivūs. Net per 60 proc. šių pėsčiųjų kraujyje buvo aptikta per 2 promiles alkoholio. JAV atliktais tyrimais nustatyta, kad padidinus minimalų amžių, kada leidžiama įsigyti alkoholinių gėrimų, eismo įvykių procentas tarp jaunų žmonių sumažėjo. Žuvusių eismo įvykiuose vairuotojų, kurių amžius 18-20 metų sumažėjo 10 proc.

užsidėti šalną, vaikai turėtų būti vežami specialiose apsauginėse kėdutėse, kurios sumontuojamos ant užpakalinės sėdynės, einant tamsiu paros metu ar esant blogam matomumui pėsčiasis turėtų dėvėti atšvaitą ir pan. Tačiau eismo dalyviai tiesiog pasyviai nesilaiko minėtų saugumo priemonių. Daugelyje užsienio šalių atliktais tyrimais įrodyta, kad transporto priemonėje naudojant saugos diržus, žuvusių ir traumotų žmonių skaičius eismo įvykiuose mažėja: 40 – 50 proc. mažiau žuvusiųjų, vidutiniškai 45 – 55 proc. mažiau sužeistųjų⁵⁵. Taigi saugos diržai 3-4 kartus sumažina mirtinos traumos tikimybę.

Praktika rodo, kad didelę, o gal ir didžiąją eismo dalyvių daromų pažeidimų dalį sudaro sąmoningai daromi pažeidimai. Tai reiškia, kad eismo dalyvis žino Kelių eismo taisyklių reikalavimus, tačiau jų nesilaiko, sąmoningai rizikuoja patekti į eismo įvykį, būti policijos darbuotojų nubaustam ar sulaikytam. Labai svarbu, kad eismo dalyvis vieną kartą padaręs pažeidimą, daugiau jo nepakartotų. Jis turi atsisakyti tų bruožų, kurie skatino padaryti teisės pažeidimą. Žmogus turi aiškiai suvokti, kokį nepageidaujamą bruožą turi ir kaip, kokiomis aplinkybėmis šis bruožas gali pastūmėti jį pažeisti teisės normas.

Vokietijoje tiriant eismo įvykių priežastis, kartu buvo tiriamos ir psichologinės jų priežastys⁵⁶. Tuomet eismo įvykių priežasčių tyrimo metodas yra ne kiekybinis, o kokybinis. Psichologų, gydytojų, inžinierių, sociologų atlikta psichologinė analizė rėmėsi labai smulkia visų eismo dalyvių apklausa – buvo aiškinamasi, kokie yra pagrindiniai psichologiniai eismo įvykius lemiantys veiksniai⁵⁷. Pagrindiniu eismo įvykius lemiančiu veiksniu yra neįvertintas pavojus (21,8 proc.), šalutinis lėmęs eismo įvykius psichologinis veiksnys – skubėjimas (23,1 proc.). Kiti psichologiniai veiksniai ir sąlygos pateikiami lentelėse.

⁵⁵ Norvegijoje, remiantis statistiniais duomenimis, per trejus metus (1985-1987) eismo įvykiuose žuvo 732 vairuotojai ir tik 205 iš jų naudojos saugos diržais – taigi nesinaudojantiems saugos diržais mirties rizika 3,5 karto didesnė negu tiems, kurie jais naudojas.

⁵⁶ Reikia pastebėti, kad Lietuvoje tokių tyrimų nėra.

⁵⁷ Buvo ištirti 179 eismo įvykiai.

10 lentelė.

Pagrindiniai eismo įvykius lemiantys psichologiniai veiksniai ir sąlygos

Veiksny ir sąlygos	Įvykių dažnumas	
	Skaičius	Procentai
Neįvertintas pavojus	54	21,8
Neteisingai įvertinta padėtis	44	17,7
Dėmesio nuo kelio atitraukimas	41	16,6
Baiminimasis ryžtingų veiksmų	37	14,9
Klaidingas situacijos numatymas	36	14,5
Netinkamas eismo dalyvio amžius	25	10,1
Nenuspėjami poelgiai	11	4,4
Iš viso	248	100,0

11 lentelė.

Šalutiniai eismo įvykius lemiantys psichologiniai veiksniai

Veiksny ir sąlygos	Įvykių dažnumas	
	Skaičius	Procentai
Skubėjimas	24	23,1
Nuotaikos poveikis	23	22,1
Nedidelė vairavimo praktika	12	11,5
Neadekvatūs, situacijos neatitinkantys veiksniai	10	9,6
Nepakankamas Kelių eismo taisyklių mokėjimas	9	8,7
Prasti transporto vairavimo įgūdžiai	9	8,7
Nežinoma vietovė	8	7,7
Pasyvumas, neveiklumas	7	6,7
Pervargimas	2	1,9
Iš viso	104	100,0

D. Klebesbergas, A. N. Romanovas, tirdami eismo įvykius lemiančius psichologinius veiksnius, pačiu svarbiausiu išskiria eismo dalyvio dėmesį. Dėmesys – susitelkimas į kokį nors objektą, kartu nukreipiant dėmesį nuo kitų objektų. Eismo dalyvių atidumas yra toks svarbus, kad daugelyje šalių reikalavimas būti dėmesingam įrašytas į Kelių eismo taisykles. Eismo dalyvis turi

laiku pastebėti tuos situacijos pasikeitimus kelyje, kurie tuo metu kelia didžiausią pavojų eismo saugumui. Greitas tokios situacijos įvertinimas ir adekvatūs veiksmai užbėgant už akių nepalankiems įvykiams rodo eismo dalyvio sugebėjimą susitelkti. Dėl vairuotojų nedėmesingumo įvyksta nuo 16 iki 34 proc. eismo įvykių. Vokietijoje yra nustatyta, kad 84,4 proc. eismo įvykių priežastis – neteisingi vairuotojų veiksmai, dėl kurių kaltas vairuotojų neatidumas. Pastarąjį įtakoja jutimo organai (regėjimas, klausa) bei automatizmas ir valia. Žmogus kontroliuoja absoliučią daugumą savo veiksmų. Atlikdamas tą patį veiksmą daug kartų, jis vis mažiau skiria laiko jam apgalvoti. Pamažu tas laikas tampa beveik nuliniu ir veiksmai nuosekliai atliekami beveik nemąstant. Ši savybė taupo energiją, tačiau pernelyg didelis pasitikėjimas įgytais įgūdžiais (t.y. automatizmas) turi ir neigiamos įtakos. Automatiškai eismo dalyvis elgtis negali, nes situacija kelyje nuolat keičiasi. Todėl jis turi stebėti tuos pokyčius ir veikti atsižvelgdamas į juos. Įvairiose situacijose, kurios pasitaiko kelyje, eismo dalyviui svarbu įveikti emocinę įtampą ir baimės jausmą. Tam reikia nemažų valios pastangų. Valia reikalinga vidinėms ar išorinėms kliūtims įveikti. Pavyzdžiui, vairuotojas nuolat sprendžia klausimus: lenkti priekyje važiuojančią transporto priemonę ar nelenkti? Įveikti įkalnę išibėgėjus ar perjungti žemesnę pavarą? prieš nedidelį kelio vingį mažinti greitį ar nemažinti? Pėsčiasis nuolat sprendžia: eiti per kelią degant raudonam šviesoforo signalui, ar palaukti, kol užsidegs žalia? ir pan. Motyvų kova visuomet baigiasi apsisprendimu, kuris tampa postūmiu veikti. Kuo aiškesnis žmogaus tikslas ir kuo daugiau jėgų reikia jam pasiekti, tuo daugiau jam reikės valios pastangų.

Akivaizdu, kad jeigu eismo dalyviai laikytųsi pasyvaus saugumo priemonių, būtų galima išvengti dalies traumų ar bent jau sušvelninti eismo įvykių pasekmes. Rizika patekti į eismo įvykį gerokai sumažėtų, jei eismo dalyviai kelyje būtų atidesni. Todėl galime teigti, kad eismo dalyvio elgsena kelyje, jo emocinė būseną bei psichologinės savybės įtakoja eismo saugumą.

5. EISMO PRIEŽIŪROS TARNYBOS VYKDOMAS PREVENČINIS DARBAS IR JO POVEIKIS EISMO SAUGUMUI

Eismo priežiūra Vilniaus mieste rūpinasi Eismo priežiūros tarnyba, kuri susideda iš Kelių patrulių rinktinės (toliau vadinama KPR), Administracinės veiklos skyriaus, Tarnybos organizavimo skyriaus, Nusikalstamų veikų eismo saugumui tyrimo skyriaus, Vairuotojų pažymėjimų išdavimo ir keitimo grupės. Tarnybos veiklos ypatumą lemia pareigūnų vykdomo prevencinio darbo objektas – eismo dalyvis, esantis konkrečioje eismo aplinkos situacijoje.

Policijos patrulių veiklos instrukcijoje⁵⁸ nurodyta, kad patuliai vykdydami eismo priežiūrą kontroliuoja, kaip eismo dalyviai vykdo Kelių eismo taisyklių reikalavimus, transporto priemonių techninę būklę, esant reikalui informuoja vairuotojus apie eismo sąlygų pasikeitimus ir ypatybes, taiko administracinio poveikio priemones už Kelių eismo taisyklių pažeidimus, reguliuoja transporto ir pėsčiųjų eismą, teikia pagalbą eismo dalyviams. Nors patrulių funkcijose ir nėra atskirai išskirtas eismo saugumui skirtas prevencinis darbas, tačiau jo buvimas atsiskleidžia funkcijų turinyje bei patruliams keliamuose uždaviniuose, tokiuose kaip eismo priežiūra ir nusikalstamų veikų bei kitų teisės pažeidimų prevencija, kuri gali būti suprantama plačiąja ir siaurąja prasme. Plačiąja – tai priemonių, padedančių palaikyti teisėtvarką, visuma. Siauresniu požiūriu - tai tik tos priemonės, kurios tiesiogiai užkerta kelią teisės pažeidimams.

Išnagrinėję Vilniaus miesto vyriausiojo policijos komisariato viešosios policijos Eismo priežiūros tarnybos (toliau vadinama EPT) veiklos 2004 – iesiems metams planą⁵⁹, galėtume išskirti šias saugiam eismui užtikrinti skirtas veiklos sritis: eismo saugumo kontrolė, teisėtas administracinio poveikio priemonių taikymas kaip viena iš prevencijos rūšių, eismo įvykių analizė siekiant nustatyti avaringiausias vietas, prevencinių eismo saugumo akcijų rengimas, patrulių mokymo tęsimas bei ryšių su visuomene plėtojimas. Iš to galime daryti prielaidą apie gana aktyvų EPT pareigūnų prevencinį darbą, tačiau kaip pastebėjome analizuodami statistinius duomenis, akivaizdžių teigiamų poslinkių saugaus eismo užtikrinimo srityje nėra.

Stengdamiesi išsiaiškinti EPT pareigūnų prevencinio darbo poveikį saugiam eismui užtikrinti, manome, kad tikslinga būtų pareigūnų veiklą vertinti objektyviau ir subjektyviau kriterijais. Pirmasis kriterijus leistų apibrėžti kelių patrulio prevencinio darbo veiksmingumo

⁵⁸ Lietuvos policijos generalinio komisaro 2002 m. gruodžio 24 d. įsakymas Nr. 660 „Dėl policijos patrulių veiklos instrukcijos patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2003, Nr. 23 – 985.

⁵⁹ Vilniaus miesto vyriausiojo policijos komisariato viešosios policijos Eismo priežiūros tarnybos 2004 – ujų metų Strateginis veiklos planas. – Vilniaus m. vyriausiojo policijos komisariato viešosios policijos Eismo priežiūros tarnyba.

galimybių ribas, antrasis – įvertinti jo vertybines savybes bei motyvaciją dirbti. Šiuo tikslu atlikome KPR pareigūnų veiklos analizę, kurią pradėjome nuo kelių patrulių aptarnaujamos teritorijos ir personalo charakteristikų nagrinėjimo.

Vilniaus miesto teritorija yra išsidėsčiusi 402 kv. km. plote, kuriame gyvena apie 553 tūkst. gyventojų. Bendras gatvių ilgis - 964,8 km, dviračių takų ilgis - 58,1 km. Piko valandos eismo intensyvumas vidutiniškai siekia iki 7000 transporto priemonių abiem kryptimis ir mažiausiai 2-3 kartus viršija fiksuotus srautus Lietuvoje. Avaringiausiomis gatvėmis pagal bendrą eismo įvykių skaičių tenkantį 1 km gatvės ilgio nagrinėjamu laikotarpiu buvo J. Jasinskio, Žirmūnų, Šeimyniškių, Saulėtekio al., Vokiečių, Ozo, Kalvarijų, Didžioji, Kauno ir Didlaukio gatvės, kur eismo įvykių tankis per metus siekia daugiau nei 150 įskaitinių ir techninių eismo įvykių / 1 km. Santykinai eismo įvykių daugėja tose sankryžose, prie kurių atsirado nauji traukos objektai, kaip verslo, pramogų, prekybos centrai ir pan. Tarp ypatingai nesaugių sankryžų atsirado Ozo – Gelvonų šviesoforais reguliuojama sankryža prie prekybos ir pramogų centro „Akropolis“, Laisvės – Viršuliškių sankryža prie prekybos centro „Mada“, Antakalnio – Olandų žiedinė sankryža. Daugiausia žuvusiųjų ir sužeistųjų užfiksuota Ukmergės g. ir Laisvės pr.⁶⁰

EPT kartu su KPR dirba 211 pareigūnų bei 41 darbuotojas. Kvalifikacines kategorijas turi 111 pareigūnų, tai sudaro 52 proc. nuo visų pareigūnų skaičiaus. KPR iš viso yra 150 pareigybių (1 komisaras inspektorius, 2 vyresnieji inspektoriai, 6 inspektoriai, 6 jaunesnieji inspektoriai, 18 viršilų, 42 vyresnieji policininkai, 75 policininkai). Šiuo metu KPR yra 4 laisvos policininkų pareigybės. Pagal išsilavinimą yra toks pareigūnų pasiskirstymas: su aukštuoju išsilavinimu – 31 proc. (iš jų su teisiniu – 75 proc.) ir su aukštesnioju – 69 proc. Mykolo Romerio universitete studijas tęsia 38 pareigūnai. Vidaus reikalų sistemoje turinčių iki 4 metų darbo stažą yra 29 proc. patruliuojančių pareigūnų, 5 – 9 metų stažą turi 25 proc. patrulių, 10 – 14 metų - 37 proc. patrulių, 15 – 19 metų – 3 proc., daugiau kaip 20 metų – 6 proc. KPR sudaro 2 kuopos po 3 būrius. Norime atkreipti dėmesį, kad 1 būriui tenka aptarnauti 4-10 maršrutų.

Apibendrinami šiuos duomenis, galime teigti, kad Vilniaus mieste, kuriame yra aukštas automobilizacijos lygis artimas europiniam lygiui ir mažas gatvių tankis, kuris yra mažiausias tarp kitų didžiųjų Lietuvos miestų, eismo saugumu rūpinasi nemažą savo darbo srityje praktiką turintys pakankamai kvalifikuoti pareigūnai, kurie per trylika pamainos valandų aptarnauja didžiulius kelio ruožus.

⁶⁰ Avaringiausios Vilniaus miesto sankryžos ir atskirų gatvių ruožai pateikti 2 ir 3 prieduose.

Nereikėtų pamiršti, kad EPT prevencinio darbo kokybę ir rezultatus didele apimtimi lemia turimų techninių priemonių skaičius tenkantis pareigūnams. EPT disponuoja 26 automobiliais, iš jų 24 nuolat patruliuoja gatvėse. Vidutiniškai vienam automobiliui tenka 1300 km rida per mėnesį. Siekiant operatyvaus reagavimo į iškvietimus automobiliu, minimalus poreikis būtų 3000 km, tačiau yra ir kuro trūkumas (poreikis kurui virš 1 mln. litų). Dėl didelio eismo įvykių skaičiaus, KPR patrulis į eismo įvykio vietą atvyksta vidutiniškai per 30 min.

Nustatyti vairuotojų girtumą EPT yra skirti 8, iš kurių du lieka budėtojų dalyje, alkoholio kiekio matuokliai (keturiems patruliuojantiems automobiliams tenka vienas alkoholio kiekio matuoklis, todėl yra dar 18 matuoklių poreikis). Dėl matavimo prietaisų trūkumo pareigūnai kartais praranda daug laiko ir kuro sąnaudų, veždami vairuotojus į budėtojų dalį ar medicinos įstaigą nustatyti girtumo.

Vertindami EPT vadovų minimas veiklos problemas bei apibendrindami duomenis, kaip svarbiausią darbo efektyvumą įtakančią, galime išskirti finansavimo problemą. Finansinių išteklių stygius turi neigiamos įtakos policijos aprūpinimui, o pareigūnai negali deramai vykdyti savo funkcijų, tuo keldami visuomenės nepasitenkinimą. Didėjant darbo apimčiai, vis labiau juntamas materialinių ir žmogiškųjų išteklių stygius.

Pagrindinių priemonių plane⁶¹ yra numatytos vairuotojų blaivumo patikrinimo akcijos, užtveriamojo pobūdžio policinės priemonės („Koridorius“, „Mobilūs postai“, „Poilsio zonos“ ir pan.) prevencinė saugaus eismo priemonė „Saugiai į mokyklą, saugiai į namus“ ir kt. Greta šių planuose numatytų priemonių ir akcijų, KPR pareigūnai dalyvauja ir vykdo EPT, Susisiekimo ministerijos bei kitų institucijų organizuojamose, respublikinės reikšmės akcijose apie kurias skelbiama viešai. Pavyzdžiui, 2004 metų gegužės mėnesį organizuota saugaus eismo akcija „Kelių eismo taisyklių reikalavimai privalomi visiems“, bei rugpjūčio mėnesį „Kelyje esi ne vienas“ ir pan. 2004 metais pagal sudarytus planus ir grafikus jau buvo organizuota ir pravesta 50 policinių priemonių ir reidų, kurių metu išaiškinti 743 Kelių eismo taisyklių pažeidėjai. Siekiant sugriežtinti vairuotojų drausmę pėsčiųjų atžvilgiu, gatvių sankryžose bei pėsčiųjų perėjose buvo organizuotos 9 policinės priemonės, kurių metu išaiškinti 220 vairuotojų nevykdžiusių pareigų pėstiesiems. Organizuota 16 užtveriamojo pobūdžio policinių priemonių („Mobilūs postai“ ir „Koridorius“), kurių metu, išstatant mobilius postus ant kelių, vedančių iš masinio poilsio ir pasilinksminimo vietų (ežerų, paplūdimių, pramoginių klubų), buvo išaiškinti 84 neblaivūs vairuotojai. Taip pat Vilniaus apskrityje, kartu su kitais policijos komisariatais buvo organizuotos 3 policinės priemonės.

⁶¹ Vilniaus miesto vyriausiojo policijos komisariato antro 2004 metų pusmečio pagrindinių priemonių planas Nr. 1-V7-13.

Taigi kaip matome, Vilniaus miesto EPT vykdomas prevencinis darbas užtikrinant eismo saugumą pasireiškia greičio kontrole, administracinio poveikio priemonių taikymu už Kelių eismo taisyklių pažeidimus bei kelių eismo saugumo užtikrinimo akcijų organizavimu ir vykdymu prieš kelių eismo taisyklių pažeidėjus. Be to EPT nelieka abejinga ir vaikams, pavesdama atsakingiems pareigūnams pravesti pokalbius (paskaitas) apie saugų eismą mokyklose bei kitose vaikų ugdymo įstaigose, pavyzdžiui vyko Vilniaus sporto mokykloje „Tauras“, Vilniaus saugaus eismo mokykloje, Respublikiniuose moksleivių techninės kūrybos rūmuose ir kt. Atrodo, kad saugaus eismo prevencinių akcijų bei priemonių pakanka. Gana tolygiai akcijos paskirstytos ir per kalendorinius metus. Statistiniai rodikliai apie išaiškintų eismo dalyvių, pažeidusių Kelių eismo taisykles, demonstruoja intensyvų pareigūnų darbą. Greta to, eismo įvykių traumatizmo ir avaringumo statistika nerodo didelių teigiamų poslinkių saugaus eismo užtikrinimo srityje.

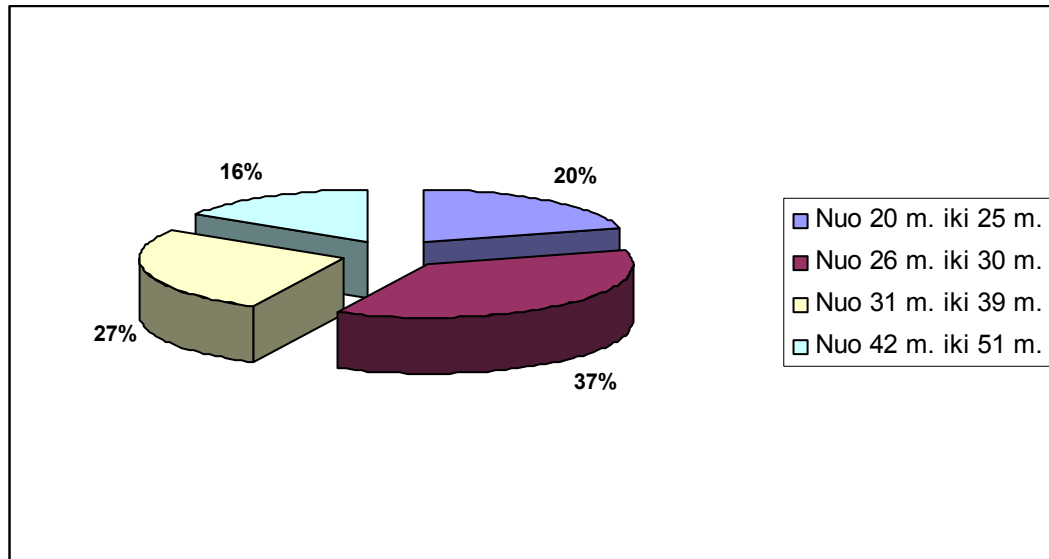
Prevencinio darbo efektyvumą subjektyviu kriterijumi galime nustatyti vertindami šį darbą dirbančių pareigūnų ir visuomenės požiūrius į eismo saugumo situaciją bei pareigūnų prevencinį darbą. Vilniaus miesto eismo dalyvių nuomonė svarbi dviem požiūriais: eismo dalyvių kultūros (kaip jie laikosi kelių eismą reglamentuojančių teisės normų) ir policijos pareigūnų vertinimo. Todėl pagrindinis empirinio tyrimo tikslas buvo išsiaiškinti:

- koks pareigūnų, tiesiogiai dirbančių su eismo dalyviais, požiūris į prevencinį darbą ir kaip šis darbas organizuojamas Vilniaus miesto EPT;
- prevencinio darbo poveikis užtikrinant saugų eismą.

Toks tyrimo tikslingumas buvo pasirinktas todėl, kad saugaus eismo problemas tyrinėjančioje literatūroje, periodinėje spaudoje ar pareigūnų ataskaitose problemos priežasčių dažniausiai ieškoma materialinėje bei teisinėje bazėse, per daug nesigilinant į pačių pareigūnų požiūrį. Be abejo, teisinės ir materialinės bazės (valstybės požiūrio) svarba yra neginčytina, greta to, prevencinio darbo sėkmė didele apimtimi priklauso ir nuo jį atliekančių subjektų nuostatų bei vertybinių orientacijų.

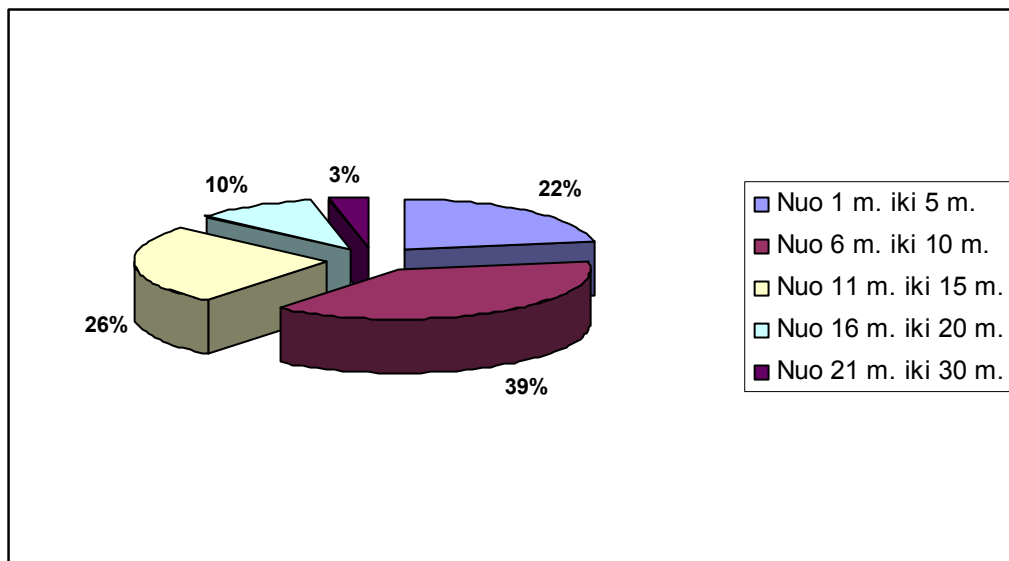
Šiuo tikslu atlikome sociologinį tyrimą⁶², kuriame dalyvavo 89 vairuotojo pažymėjimą turintys bei aktyviai vairuojantys Vilniaus miesto gyventojai ir 44 KPR pareigūnai (iš viso 133 respondentai). Apklausa buvo vykdoma 2004 m. rugsėjo 12 – 28 d. Respondentai buvo atrinkti paprastos tikimybinės atrankos metodu. Tiriamųjų amžiaus vidurkis 30 metų (vairuotojų – 31,4 metų, pareigūnų – 28, 4 metų), vairavimo stažo vidurkis – apie 10 metų (vairuotojų – 9,9 metų, pareigūnų – 9,7 metų).

⁶² Apklausos anketos pavyzdys pateiktas priede Nr. 1.



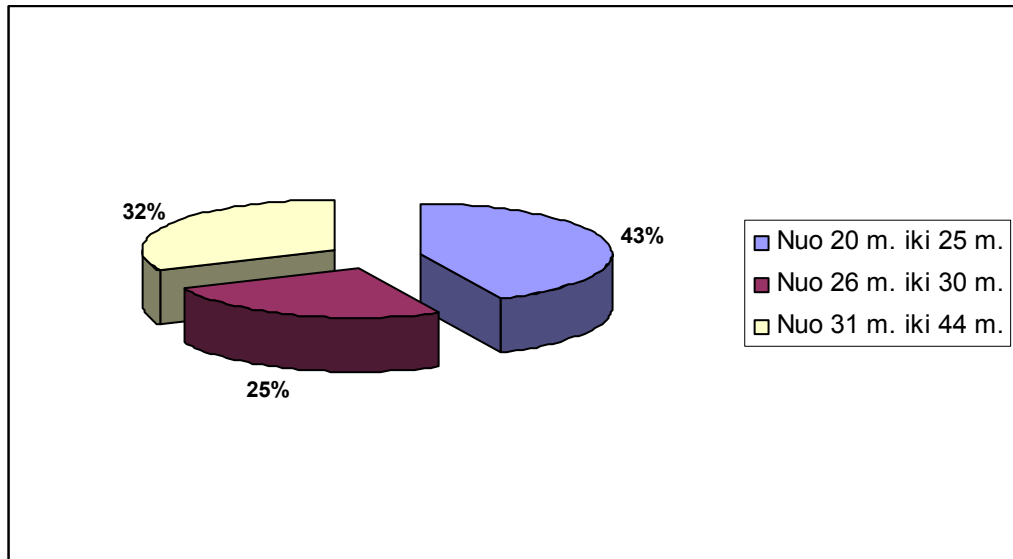
25 pav. Vairuotojų pasiskirstymas pagal amžių

Anketinės apklausos duomenimis vairuotojų, kurių vairavimo stažas nuo 6 m. iki 10 m., sudaro didžiausią dalį (39 proc. visų apklaustų vairuotojų). Beveik panašiai pasiskirstę vairuotojai, kurių vairavimo stažas yra nuo 11 m. iki 15 metų ir nuo 1m. iki 5 m. Kaip matome, buvo apklausti vairuotojai turintys ne mažą vairavimo patirtį.

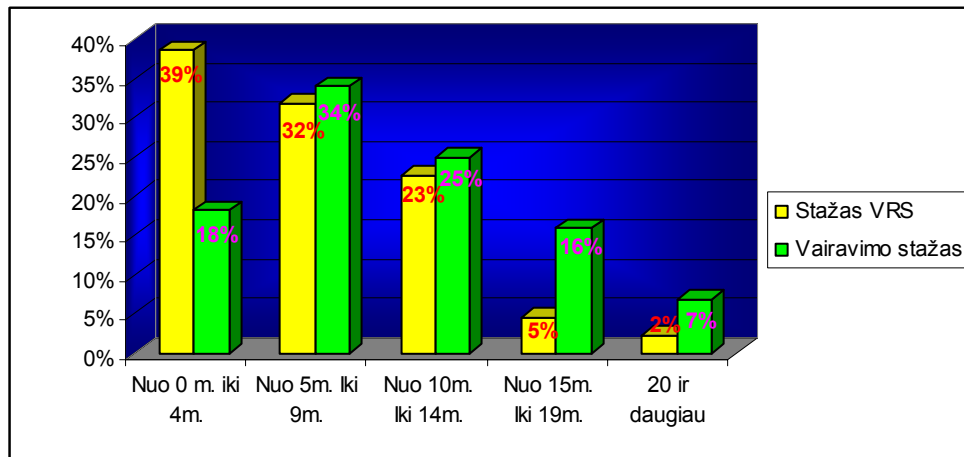


26 pav. Vairuotojų pasiskirstymas pagal vairavimo stažą

Iš pareigūnų amžiaus pasiskirstymo (nuo 25 m. iki 25 m. sudaro net 43 proc. visų apklaustų pareigūnų) matome, kad KPR dirba gana jaunas ir savo darbo srityje praktiką turintis žmonių kolektyvas.

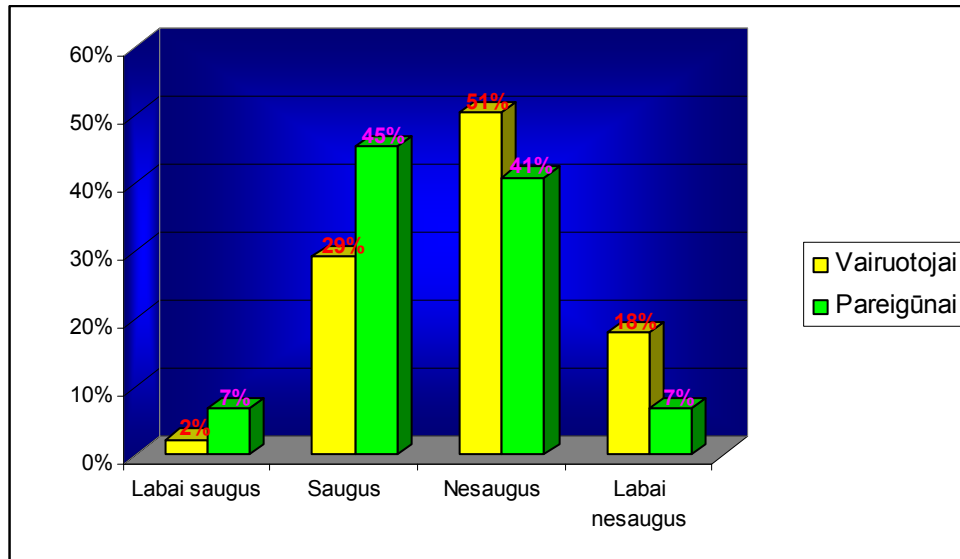


27 pav. Pareigūnų pasiskirstymas pagal amžių



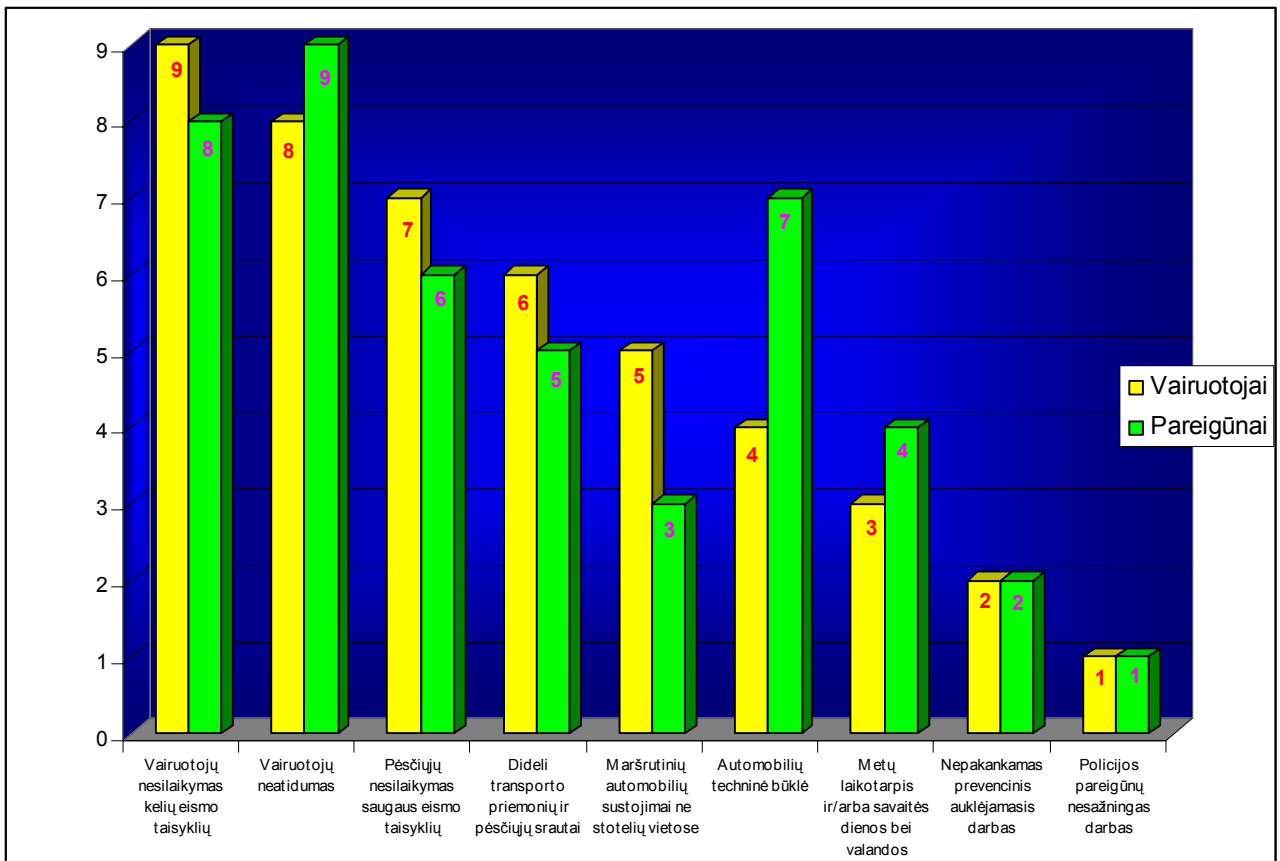
28 pav. Pareigūnų pasiskirstymas pagal vairavimo stažą ir bendrą darbo stažą VRS

Kad šiuo metu Lietuvoje yra nesaugus kelių eismas, pripažįsta ir vairuotojai (51 proc.) ir pareigūnai (41 proc.). Tačiau didesnę pareigūnų dalis laikosi nuomonės, kad yra saugus kelių eismas (45 proc.).



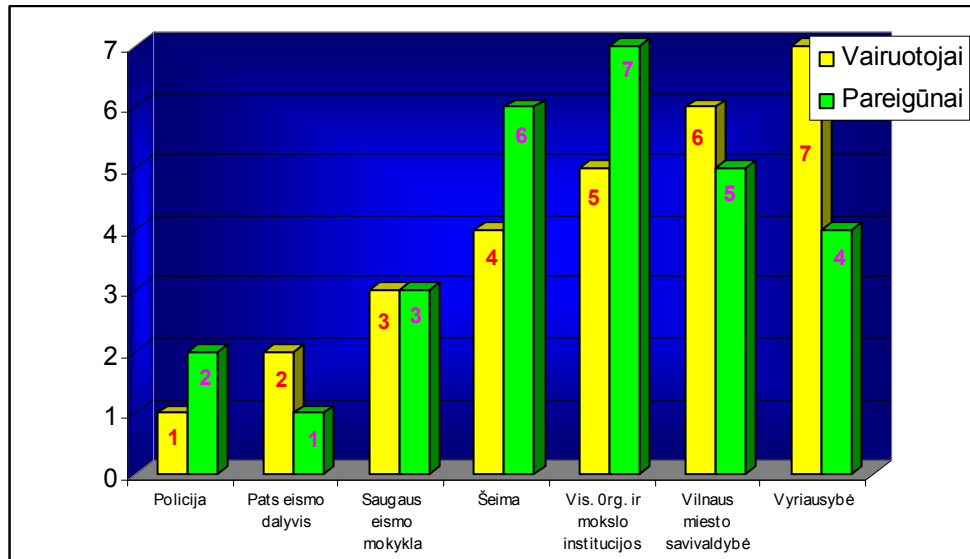
29 pav. Kelių eismo būklė saugumo atžvilgiu

Pareigūnų nuomone, labiausiai eismo saugumą įtakoja vairuotojų neatidumas. Toliau pagal reikšmingumą skiriama tokia seka: vairuotojų nesilaikymas kelių eismo taisyklių, automobilių techninė būklė, pėsčiųjų nesilaikymas saugaus eismo taisyklių, dideli transporto priemonių ir pėsčiųjų srautai, metų laikotarpis ir/arba savaitės dienos bei valandos, maršrutinių automobilių sustojimai ne stotelių vietose, nepakankamas prevencinis auklėjamasis darbas (tą pačią poziciją skiria ir vairuotojai). Policijos pareigūnų nesąžiningą darbą, kaip saugų eismą įtakojantį veiksni, tiek vairuotojai, tiek patys pareigūnai nurodė 9 (t.y. paskutinėje) vietoje. Vairuotojai pagrindinėmis priežastimis nurodė: vairuotojų nesilaikymą kelių eismo taisyklių, vairuotojų neatidumą, pėsčiųjų nesilaikymą saugaus eismo taisyklių, didelius transporto priemonių ir pėsčiųjų srautus, maršrutinių automobilių sustojimus ne stotelių vietose, automobilių techninę būklę, metų laikotarpį ir/arba savaitės dienas bei valandas. Svarbu yra tai, kad abi respondentų grupės vienodai mano, jog prevencinis darbas praktiškai nedaro įtakos eismo saugumui (8 vieta). Būtent tokia nuostata turėtų skatinti nuodugniau paanalizuoti ir paieškoti šio reiškinių priežasčių.



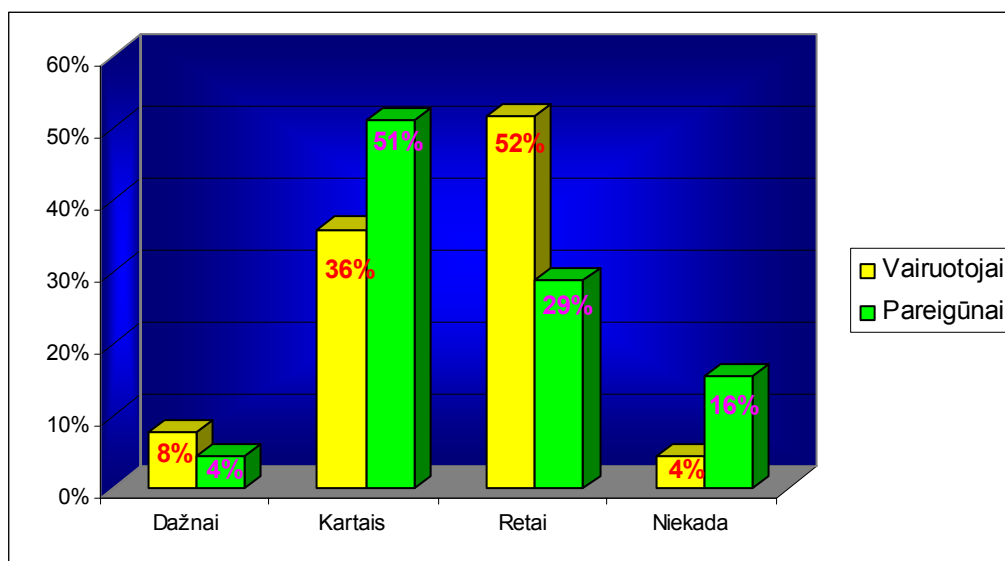
30 pav. Labiausiai eismo saugumą įtakojantys veiksniai

Respondentams buvo pateiktos įvairios institucijos ir jas reikėjo išrinkti pagal svarbą, kurios, jų nuomone, turi būti atsakingiausios už prevencinį ir auklėjamąjį darbą, siekiant užtikrinti saugų eismą. Pareigūnai mano, kad pirmiausiai saugumu turi pasirūpinti pats eismo dalyvis. Pareigūnai pagal svarbą toliau nurodo policiją, saugaus eismo mokyklą, Vyriausybę, Vilniaus miesto savivaldybę, šeimą, Visuomenines organizacijas ir mokslo institucijas. Vairuotojai antroje vietoje laiko patį eismo dalyvį, toliau saugaus eismo mokyklą, šeimą, visuomenines organizacijas ir mokslo institucijas, Vilniaus miesto savivaldybę, Vyriausybę. Kaip matome, vairuotojai, nors ir pripažindami paties eismo dalyvio atsakomybę, labiau linkę ją perleisti valstybinėms institucijoms. Toks požiūris atskleidžia tam tikrą gyventojų vangumą ir nenorą prisiimti reikiamos iniciatyvos siekiant pagerinti padėtį. Pastebėtina, kad pareigūnai prevenciniame ir auklėjamajame darbe nėra linkę sumenkinti savo padėties. Nors didesnę atsakomybę skiria pačiam eismo dalyviui, tačiau kaip mūsų ankščiau atlikta analizė šiame darbe parodė, tokios nuomonės turėtų laikytis ir patys eismo dalyviai. Taigi, tokią poziciją galime vertinti kaip pakankamą pareigūnų prevencinio darbo įtakos eismo saugumui suvokimą.



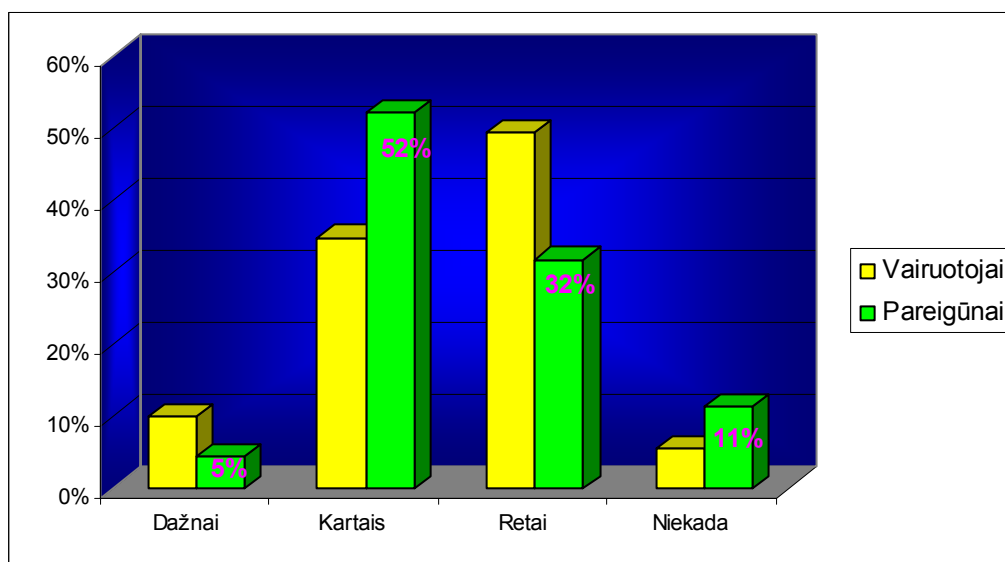
31 pav. Atsakingi už prevencinį ir auklėjamąjį darbą

Kaip jau esame minėję, sėkmingam bet kokio klausimo sprendimui yra svarbus ir paties asmens ar tam tikros socialinės grupės požiūris į patį reiškinį, kadangi nuo jo priklauso galimybė išspręsti problemą. Kadangi siekiamas tikslas turi būti ne tik vertybė, bet ir tapti vertybine orientacija, svarbu ar pats žmogus siekia tų vertybių, laikosi tų normų, kurios yra deklaruojamos. Todėl mums svarbu išsiaiškinti, kaip eismo dalyviai ir pareigūnai patys laikosi saugiam eismui užtikrinti skirtų reikalavimų. Anketinės apklausos rezultatai parodė, kad pareigūnai, kaip pėstieji eismo dalyviai kelių eismo taisyklės dažnai pažeidžia (4 proc.), kartais (51 proc.), retai (29 proc.), niekada (16 proc.). Vairuotojai: atitinkamai – 8 proc., 36 proc., 52 proc. ir 4 proc. Tokių gautų rezultatų skirtumą paaiškinti sudėtinga: tai gali lemti ir tai, kad respondentai, kaip pėstieji eismo dalyviai, yra mažiau aktyvūs, daugiau važinėja automobiliais ir pan. Tačiau akivaizdu, kad abi apklaustųjų grupės kaip pėstieji pažeidžia kelių eismo taisykles.



32 pav. Pažeidžia kelių eismo taisykles kaip pėsčiasis eismo dalyvis

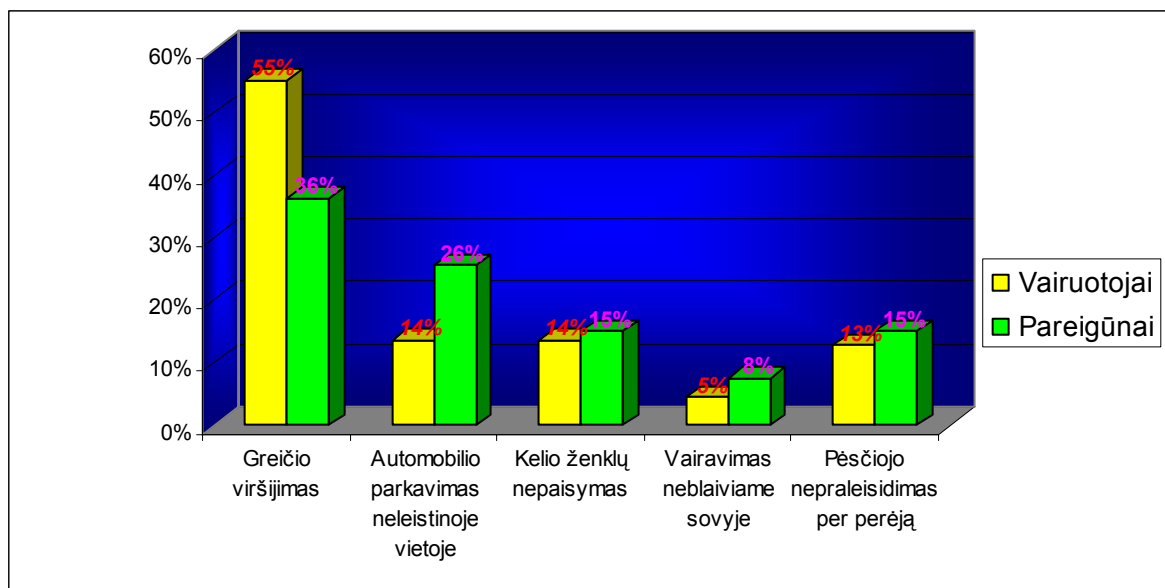
Kaip vairuotojai, kelių eismo taisykles pareigūnai pažeidžia kartais (52 proc.), retai (32 proc.), niekada nepažeidžia (11 proc.) ir dažnai pažeidžia (5 proc.). Vilniaus miesto gyventojai pažeidžia retai (49 proc.), kartais (35 proc.), dažnai (10 proc.) ir niekada nepažeidžia (6 proc.).



33 pav. Pažeidžia kelių eismo taisykles kaip vairuotojas eismo dalyvis

Dažniausiai pareigūnai pažeidžia kelių eismo taisykles viršindami greitį (36 proc.), parkuodami automobilį neleistinoje vietoje (26 proc.), nepaisydami kelio ženklų ir nepraleisdami pėsčiojo per perėją (15 proc.) ir vairuodami neblaivūs (8 proc.). Vairuotojai savuosius nusižengimus išrikiavo taip: greičio viršijimas (55 proc.), beveik vienodai pasiskirstę automobilio parkavimas

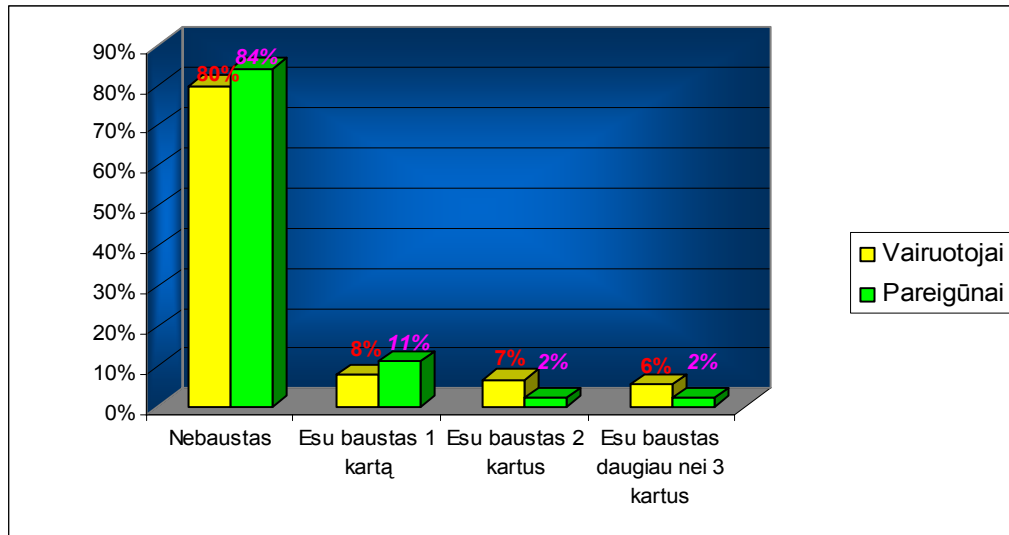
neleistinoje vietoje, kelio ženklų nepaisymas (14 proc.) ir pėsčiojo nepraleidimas per perėją (13 proc.), vairavimas išgėrus (5 proc.).



34 pav. Dažniausiai pažeidžiamos kelių eismo taisyklės

Kaip rodo apklausos duomenys, kelių eismo taisykles pažeisti nevensgia abi respondentų grupės. Dažniausiai tą daro viršydamos leistiną greitį. Kitos pažeidimų rūšys apklaustųjų išsidėstę panašiai. Tarp respondentų yra pripažįstančių, kad kartais vairuoja būdami neblaivūs.

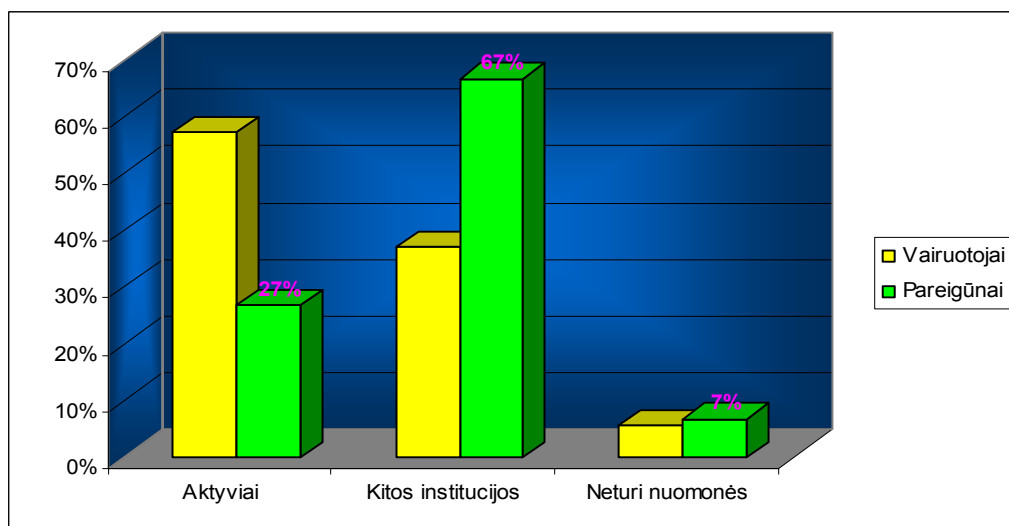
Tyrimo metu nustatėme, kad didžioji dalis respondentų per pastaruosius 5 metus nebuvo bausti už eismo taisyklių pažeidimus. Vieną kartą baustų skaičius didesnis yra pareigūnų (11 proc.). Du ir daugiau kartų bausti buvo daugiau vairuotojai, tačiau pareigūnai neslėpė, kad yra bausti du ir daugiau kartų (po 2 proc.). Kaip matome, atsakomybės neišvengia abi respondentų grupės.



35 pav. Bausti EPT per pastaruosius 5 metus už KET pažeidimus

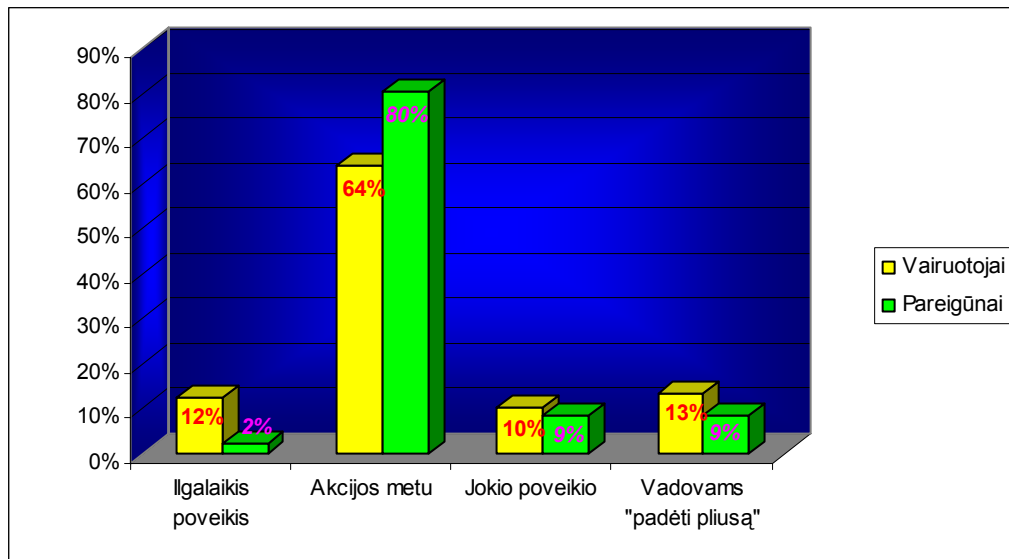
Žinoma, tokius rodiklius galime vertinti ir kaip mažėjančią pareigūnų motyvaciją dirbti prevencinį darbą. Jei tokį darbą dirbantys asmenys nepriima tam tikro elgesio taisyklių, tai dažniausiai jų pavyzdžiu seka ir kiti. Tokiu būdu atsiranda prielaidos formaliam požiūriui į darbą ir prevencinis darbas gali tapti ne pagrindiniu veiklos motyvu.

Tiriant pareigūnų požiūrį į prevencinį darbą, padėjo sekantys anketos klausimai. Kad KPR pareigūnai turi dirbti prevencinį darbą aktyviai, mano 57 proc. gyventojų, tačiau net 67 proc. pareigūnų yra nuomonės, kad prevencinį darbą turi dirbti kitos institucijos, nes jiems pakanka darbo aiškinantis pažeidimus bei taikant atsakomybę. Neturinčių šiuo klausimu nuomonės buvo 7 proc.



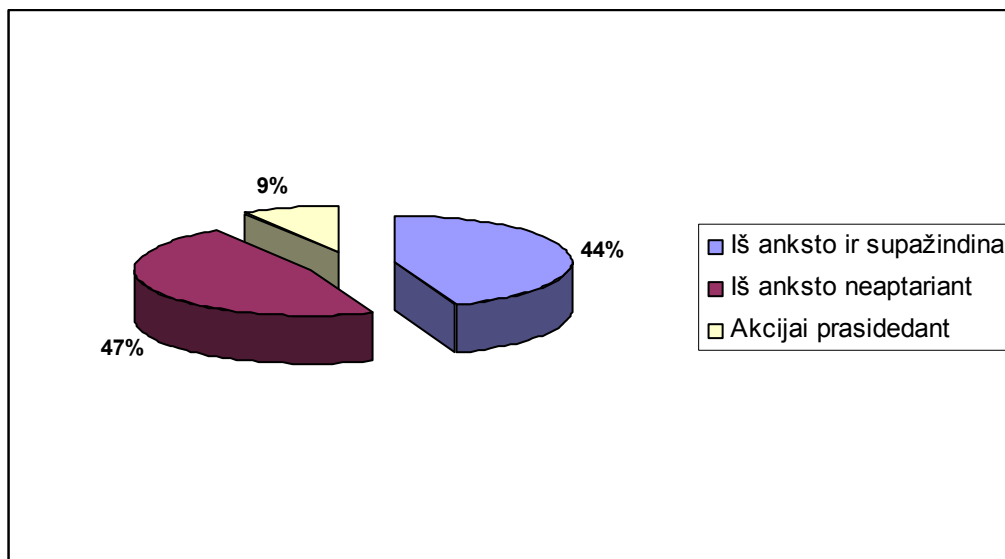
36 pav. Ar KPR pareigūnai turi dirbti prevencinį darbą

Abi respondentų grupės yra tos pačios nuomonės, kad saugus eismas pagerėja tik tol, kol vyksta EPT organizuojama akcija (80 proc. pareigūnų ir 64 proc. vairuotojų). Kiti pareigūnai yra nuomonės, kad jos praktiškai jokio poveikio saugiam eismui užtikrinti neturi (9 proc.) bei kad jos reikalingos tarnybų vadovams tik „padėti pliusiuką“ (9 proc.) ir tik 2 proc. tiki, kad akcijos turi ilgalaikį poveikį užtikrinant eismo saugumą. Tačiau dėl ilgalaikio akcijų poveikio yra įsitikinę žymiai daugiau vairuotojų (12 proc.).



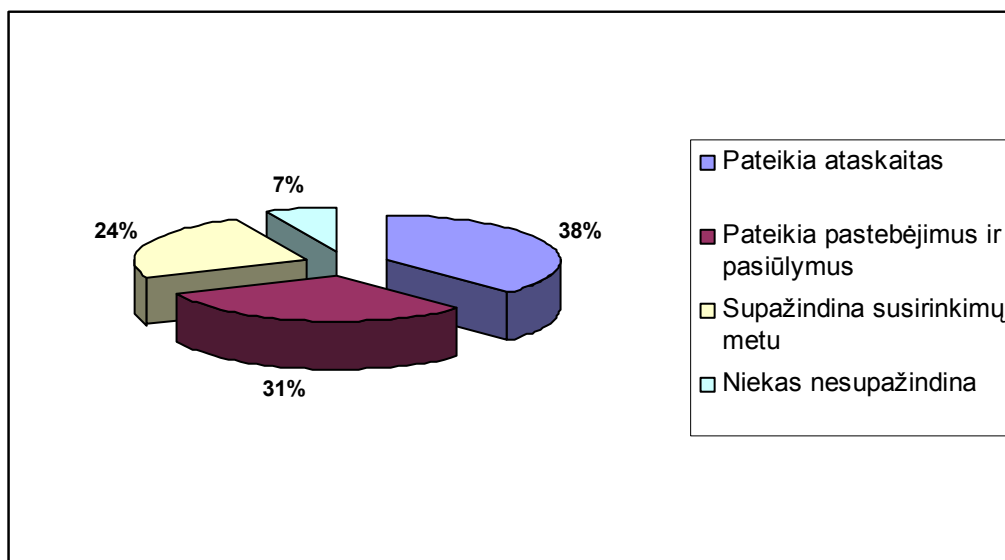
37pav. EPT organizuojamų akcijų poveikis saugaus eismo gerinimui

47 proc. pareigūnų atsakė, kad apie organizuojamas akcijas jiems pranešama iš anksto, tačiau jų veiksmai neaptariami. Kiti atsakė, kad vadovai iš anksto juos supažindina su būsimos akcijos tikslais ir uždaviniais bei susirinkimų metu aptariami pareigūnų veiksmai akcijų metu (44 proc.). Ir tik 9 proc. pareigūnų pateikė atsakymą, kad apie organizuojamą akciją jiems pranešama tik jai prasidedant. Tenka pasidžiaugti, kad vis dėlto pareigūnai dirbantys prevencinį darbą, apie organizuojamas akcijas yra informuojami iš anksto.



38 pav. Kaip supažindinami pareigūnai su EPT organizuojamomis akcijomis

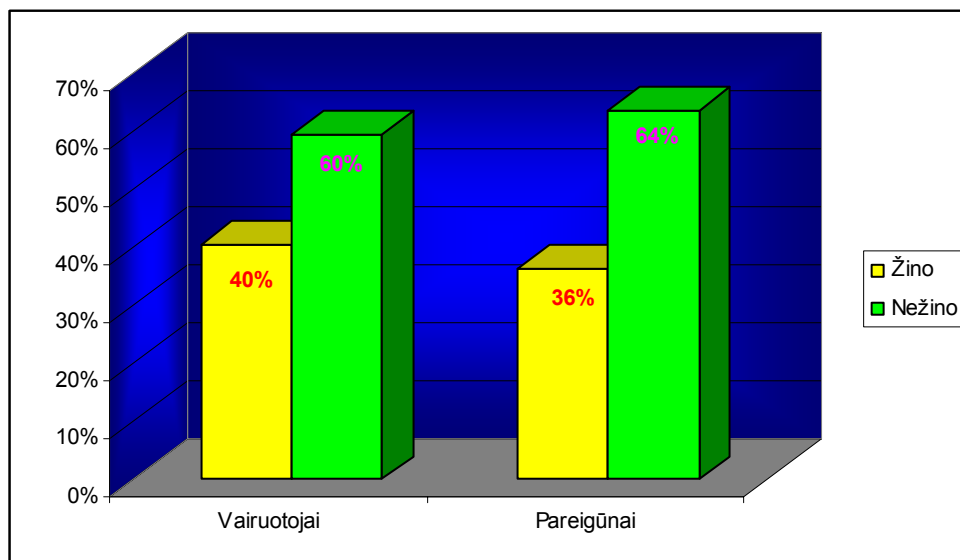
Didžioji dalis pareigūnų atsakė, kad akcijoms pasibaigus, jie pateikia vadovams ataskaitas apie savo darbą akcijų metu (38 proc.). Kiti teigė, kad vadovams jie pateikia pastebėjimus apie praėjusią akciją ir pasiūlymus, kaip gerinti saugų eismą (31 proc.), susirinkimų metu pareigūnus supažindina su praėjusios akcijos rezultatais (24 proc.) ir tik 7 proc. pasisakė, kad niekas jų nesupažindina su praėjusios akcijos rezultatais.



39 pav. Akcijų rezultatų aptarimo organizuotumas

Kad KPR pareigūnai nėra aktyvūs organizuojamų akcijų dalyviai, liudija ir jų atsakymai į anketose pateiktą kontrolinį klausimą. Net 64 proc. apklaustųjų pareigūnų nežino, kokios EPT

organizuojamos akcijos vyko Vilniaus mieste per pastarąjį pusmetį arba neatsiminė jų pavadinimų. Didžioji dalis vairuotojų (60 proc.) taip pat anketose nepateikė atsakymo į minėtąjį klausimą.



40 pav. Ar žino kokios akcijos vyko per pastarąjį pusmetį

Kaip rodo anketinės apklausos rezultatai, KPR pareigūnų motyvacija dirbti prevencinį darbą yra gana menka, atliekamas darbas nevertinamas kaip reikalingas ir naudingas. Nemažai prie tokio požiūrio formavimosi prisideda ir Vilniaus miesto EPT vadovų formalus darbo organizavimas. Įstatymai, miesto kelių infrastruktūra, Vyriausybės ir savivaldos organų vykdoma politika, materialinis EPT aprūpinimas bei policijos žema motyvacija, vadovų formalus požiūris į darbo organizavimą – tai prevencinio darbo efektyvumą lemiantys objektyvieji ir subjektyvieji veiksniai, kurie menkina darbo poveikį saugiam eismui užtikrinti.

IŠVADOS IR PASIŪLYMAI

Siekiant užtikrinti saugų eismą yra svarbūs visi kelių eismo saugumo sistemos elementai: eismo dalyviai, transporto priemonės, kelias ir aplinka. Pastarųjų elementų veiklos užtikrinimas tiesiogiai priklauso nuo materialinių investicijų, o pirmojo – ne tik materialinės sąnaudos, bet ir psichologinės savybės.

Valstybėje vykdoma teisinė politika lemia saugiam eismui užtikrinti skirtą prevencinio darbo veiksmingumą. Vienas pagrindinių teisinės politikos vykdymo efektyvumo rodiklių - tai eismo dalyvių savo pareigų ir teisių suvokimas bei sąmoningas jų laikymasis. Realų teisės funkcionavimą visuomenėje lemia ne tiek oficialus teisės normos priėmimo bei išleidimo faktas, kiek socialinių grupių, organizacijų ir individų gyvenimo tikslai bei interesai, jų nusiteikimas bei galimybės taikyti šias normas. Todėl nagrinėjant teisės normas, reglamentuojančias tam tikrą prevencinio darbo kryptį saugaus eismo užtikrinimo srityje, svarbi ne tik teisinių dokumentų analizė, bet ir skirtumo tarp teisės normų turinio ir faktinio jų poveikio reguliuojamiems santykiams atskleidimas.

Šiuo metu egzistuojanti prevencinio darbo sistema EPT negali užtikrinti norimų rezultatų, nes pats darbas organizuojamas gana formaliai: pareigūnai, atliekantys šį darbą, neturi tinkamos motyvacijos (aprūpinimas techninėmis priemonėmis, finansavimas, pasyvus požiūris į darbą).

Atsižvelgdami į eismo įvykių tendencijas, padarėme tokias išvadas:

1. Visuomenėje nesuvokiamas eismo saugumo problemų mastas, jų įtaka valstybės ekonomikai ir kitoms sritims, problemų sprendimo būtinumas ir būdai:
 - a) Vilniaus mieste, nors ir vyrauja avaringumo mažėjimo tendencijos, tačiau lyginant su kitais didžiausiais Lietuvos miestais, avaringumo lygis išlieka aukštas ir Vilnių lenkia tik Šiauliai. Net ketverius pastaruosius metus didžiausias žuvusiųjų eismo įvykiuose skaičius, tenkantis 100 tūkstančių gyventojų, fiksuotinas Vilniaus mieste (vidutiniškai po 10 žuvusiųjų per metus), o sužeistųjų skaičius nerodo jokių mažėjimo tendencijų (vidutiniškai per metus 100 tūkstančių gyventojų tenka 211 sužeistų);
 - b) dažniausios eismo įvykių rūšys jau septynerius metus (1997 – 2003 m.) lieka tos pačios: užvažiavimai ant pėsčiųjų (38 proc.) ir susidūrimai (25 proc.);
 - c) pagrindiniais eismo įvykių kaltininkais Vilniuje išlieka vairuotojai (69,4 proc.) ir pėstieji (25,1 proc.). Lietuvos mastu pasiskirstymas toks: dėl vairuotojų kaltės 70,3

proc. ir 19,4 proc. dėl pėsčiųjų kaltės. Kadangi didžiausia dalis eismo įvykių įvyksta dėl žmogaus (eismo dalyvio) kaltės, todėl ypač svarbu į saugaus eismo užtikrinimo procesą įtraukti visuomenę.

2. Bloga transporto priemonių techninė būklė:
 - a) daugumą šalies automobilių parko sudaro 10 – 15 metų senumo transporto priemonės;
 - b) vairuotojai nepakankamai skiria dėmesio savo transporto priemonės techninei būklei, gedimams, turintiems tiesioginės įtakos važiavimo saugumui.

Tačiau nuolatinis automobilizacijos lygio augimas nėra svarbiausia eismo įvykių priežastis.

3. Neužtikrintas tinkamas eismo saugumo veiklos planavimas ir finansavimas:
 - a) priimamos eismo saugumo užtikrinimo ir gerinimo programos keičiamos naujomis, jų iki galo neįgyvendinus, taigi, nėra veiklos tęstinumo. Be to programose nustatomi tik formalūs tikslai (įsteigti, patvirtinti ir pan.), tačiau jie nesiejami su kokybiniais ir kiekybiniais aplinkos pokyčiais;
 - b) eismo saugumo veikla vis dar nėra prioritetinga, todėl skiriama nepakankamai lėšų.
4. Nėra tinkamo sąveikos tarp valstybinių institucijų, kurios turi rūpintis eismo saugumu, nėra vienos eismo saugumo informacinės sistemos.
5. Nepatenkinamas eismo dalyvių, ypač jaunų vairuotojų ir pėsčiųjų, pasiruošimas saugiai dalyvauti kelių eisme:
 - a) nepakankamas dėmesys skiriamas pėsčiųjų ir kitų eismo dalyvių mokymui ir švietimui;
 - b) nepakankamą dėmesį šiai eismo dalyvių kategorijai skiria eismo kontrolę vykdančios institucijos.
6. Nepatenkinama kelių, ypač miestų gatvių infrastruktūros bei eismo organizavimo priemonių būklė, šiuolaikinių koordinuoto eismo reguliavimo sistemų stoka. Trūkumai šioje srityje turi įtakos ne tik avaringumui, bet ir miestų gatvių pralaidumui, o tai yra viena iš pagrindinių transporto spūsčių mieste priežastis.
7. Nepakankamas EPT materialinis techninis aprūpinimas ir jos veiklos efektyvumas kontroliuojant eismą. Pastaruoju metu dėl nesikeičiančios finansinės padėties bei degalų stokos eismas lieka nepakankamai kontroliuojamas. Todėl pareigūnai neturi galimybių laiku apriboti padidintos rizikos vairuotojų (neblaivių, linkusių nuolatos

pažeidinėti vairavimo saugumo reikalavimus, kelių eismo taisykles ir pan.) dalyvavimą eisme. Nepanaikinus finansinių išteklių stygiaus, keliuose gali susiformuoti nebaudžiamumo atmosfera, kas turės tiesioginę įtaką eismo įvykių augimui.

8. Dabartiniu metu vos ne vienintelė ir pagrindinė institucija, galinčia realiai daryti įtaką saugaus eismo procesams, įvardijama EPT (nurodė 57 proc. vairuotojų). Ši nuostata turi būti keistina, nors, be abejojimo, nuo tinkamai organizuotos EPT veiklos nemaža dalimi priklauso prevencinio darbo efektyvumas.

Pagrindinis eismo saugumo veiklos tikslas turėtų būti nuolat ir stabiliai mažinti eismo įvykių skaičių, juose padaromos žalos mastą, žuvusių ir sužeistų žmonių skaičių. Šiam tikslui pasiekti siūlome įgyvendinti šias priemones:

1. Nustatyti konkrečią atskaitomybę ir atsakomybę už eismo saugumą visais valstybės lygmenimis bei paskirstytos veiklos sferose. Nuolatinis atsiskaitymas, ataskaitos už atliktą darbą įpareigotų atsakingas institucijas derinti veiksmus ir priimti atsakomybę už numatytų priemonių vykdymą bei jų rezultatus.
2. Gerinti miesto gatvių ir kelių būklę, tobulinti eismo organizavimą, atnaujinti ir modernizuoti technines eismo organizavimo priemones.
3. Tobulinti gelbėjimo ir neatidėliotinos medicininės pagalbos suteikimo kelyje sistemą gerinant materialinę bazę, atrenkant aukštos kvalifikacijos specialistus.
4. Vykdyti Vilniaus miesto susisiektos sistemos duomenų banko monitoringą, galintį užtikrinti reikiamų rodiklių kiekį ir jų patikimumą operatyviam darbui (tai transporto eismo intensyvumas pagrindinėse miesto gatvėse, srauto sudėtis, pėsčiųjų ir dviratininkų srautai, visuomeninio transporto tinklo apkrovimas, kelių eismo įvykiai ir pan.). Be to aktyviau bendradarbiauti su masinės informacijos priemonių atstovais (televizijos kanalais, dienraščiais, radijo stotimis), nušviečiant Vilniaus miesto gyventojus apie eismo padėtį mieste bei išaiškinat visuomenei reguliuojančių teisės aktų nuostatas.
5. Vykdyti nuolatinį mokslinį analitinį darbą, skirstant kelių eismo įvykius pagal pobūdį, vietą (sudarant atitinkamus žemėlapius), pasekmes bei kitus kriterijus ir nustatant pagrindines avaringumo priežastis, bei jų šalinimo prioritetus. Šiuo metu Vilniaus miesto EPT turimi fiksuoti kelių eismo įvykiai kompiuteriuose turėtų būti susisteminti pagal tam paruoštą atitinkamą metodiką.

6. Užtikrinti, kad eismo saugumo priemonėms įgyvendinti būtų numatytas pakankamas finansavimas (pvz.: iš EPT paskirtų baudų, iš policijos suteikiamų apmokestinamų paslaugų lėšų, iš privalomojo civilinės atsakomybės draudimo ir pan.).
7. Sugriežtinti eismo kontrolę, tobulinti jos metodus, gerinti EPT materialinę bazę, stiprinti pareigūnų atsakomybę už veiklos rezultatus.
8. Mažinti transporto priemonių greitį nesaugiose gatvėse ar jų ruožuose dėl blogo matomumo ar kitų išorinių faktorių, prioritetą teikti pėstiesiems ir dviratininkams keičiant eismo organizavimą, jeigu tai nepablogina susisiekimo aplinkinėje teritorijoje.
9. Plėtoti eismo saugumo propagandą, siekiant suformuoti tinkamas visuomenės nuostatas ir viešąją nuomonę saugaus eismo srityje.

SANTRAUKA

Magistro baigiamajame darbe analizuojamos eismo saugumo problemos ir eismo įvykių tendencijos Lietuvoje bei Vilniaus mieste, ištirti eismo saugumą įtakojantys faktoriai, nagrinėjamas saugaus eismo sistemą reguliuojančių įstatymų ir saugų eismą užtikrinančio prevencinio darbo ryšys. Teisės aktai vertinami jų funkcionalumo visuomenėje požiūriu.

Laikomasi nuostatos, kad saugaus eismo sistemos veiksmingumą lemia efektyvus teisės normų taikymas ir institucijų, atsakingų už prevencinį darbą, veiklos kontrolė.

Darbe nagrinėjama vienos iš atsakingų už prevencinį darbą saugaus eismo srityje institucijų – Vilniaus miesto vyriausiojo policijos komisariato viešosios policijos Eismo priežiūros tarnybos – darbuotojų požiūris į atliekamą darbą, motyvacija dirbti bei pareigūnų atliekamo prevencinio darbo poveikis saugiam eismui ir eismo dalyvių elgsenai.

SUMMARY

In this postgraduate final work investigates the traffic safety problems and traffic actions trend in Lithuania and Vilnius, investigated traffic safety influenced factors, discusses the connection between the legal basis regulating the system of safe traffic and the preventive work ensuring safe traffic. Legal arts are estimated from the standpoint of their function in society.

The essence of the described problem lies in the fact that efficiency of safe traffic system is settled by the application of legal regulations and the qualitative work of the officers who are responsible for it.

The method of work is based on the research of Vilnius Highway police services – viewpoint to work, motivation and the preventive work done by the officers of the Highway police.

LITERATŪROS SĄRAŠAS

Lietuvos Respublikos teisės aktai

1. Lietuvos Respublikos bevariklio transporto įstatymas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 56 – 1642.
2. Lietuvos Respublikos kelių fondo įstatymas // Valstybės žinios. 1995, Nr. 12-259.
3. Lietuvos Respublikos kelių įstatymas // Valstybės žinios. 1995, Nr. 44-1076.
4. Lietuvos Respublikos kelių įstatymo pakeitimo įstatymas // Valstybės žinios. 2002, Nr. 101 – 4492.
5. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 92-2883.
6. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 2, 4, 5, 6, 7, 13, 14, 17, 23, 25 straipsnių pakeitimo ir papildymo, penktojo skirsnio pavadinimo pakeitimo ir įstatymo priedų įstatymas // Valstybės žinios. 2002, Nr. 123 – 5543.
7. Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas // Valstybės žinios. 1991, Nr. 53-1016.
8. Lietuvos Respublikos 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimas „Dėl kelių eismo taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2003, Nr. 7 – 263.
9. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1994 m. liepos 7 d. nutarimas Nr. 569 “Dėl kelių eismo saugumo sistemos“ // Valstybės žinios. 1994, Nr. 53 – 1016.
10. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1995 m. gruodžio 7 d. nutarimas Nr. 1540 „Dėl kelių priežiūros taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 1995, Nr. 101 – 2263.
11. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1995 m. rugpjūčio 21 d. nutarimas Nr. 1139 “Dėl kelių eismo saugumo fondo nuostatų patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 1995, Nr. 70 – 1683.
12. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. liepos 13 d. nutarimas Nr. 832 „Dėl kelių eismo saugumo fondo likvidavimo“ // Valstybės žinios. 2000, Nr. 58 – 1729.
13. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. liepos 8 d. nutarimas Nr. 1077 “Dėl valstybinės saugaus eismo automobilių keliais 2002 – 2004 metų programos patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2002, Nr. 71 – 2985.

14. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. vasario 25 d. nutarimas Nr. 277 “Dėl kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo 2002 metų sąmatos patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2002, Nr. 72 – 3037.
15. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. vasario 11 d. nutarimas Nr. 155 “Dėl kelių priežiūros tvarkos patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2004, Nr. 25 – 771.
16. Lietuvos policijos generalinio komisaro 2002 m. gruodžio 24 d. įsakymas Nr. 660 „Dėl policijos patrulių veiklos instrukcijos patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2003, Nr. 23 – 985.

Specialioji literatūra

17. Bjorklid P. Children and traffic. Manuscript. Stockholm Institute of Education, the Research Group in Environmental Psychology and Education, 1997.
18. Cotterell R. Teisės sociologija. Įvadas. – Kaunas: Dangerta, 1997. P. 86.
19. Donovan D. M., Marlatt G. A., Salzberg P. M. Drinking behaviour, personality factors and high risk driving. J.Stud. Alcohol 44:395-428, 1983.
20. Eismo saugumas ir eismo įvykių skaičiaus mažinimas. PORTAL mokomoji medžiaga .
21. ESTC, (1999) Exposure data for travel risk assessment: Current practice and future needs, European Traffic Safety Council.
22. ETSC (2001) EU Transport accident, incident and casualty databases: current status and future needs. Brussels, 2001.
23. Gunnarsson O. Town and infrastructure for safety and urban quality for pedestrians. Report ISSN 1402-0815. - Sweden: Chalmers University of Technology, 1999.
24. Lukoševičienė O. Autoįvykių analizė ir modeliavimas. – Vilnius: Technika, 2001.
25. MASTER. Managing Speeds of Traffic on European Roads. // Final Report, 1998.
26. Mitkutė V. Mažesnis greitis – mažiau aukų // Respublika, 2003 bal. 20, Nr. 91 (3901).
27. Obelis S. Kiek kainuoja eismo saugumas // Sargyba. 1999, Nr. 12. P. 8.
28. Paliulis A., Tupinis A. Pėsčiųjų eismas miestuose. – Vilnius, 1983.
29. Petkevičienė B. Kai kurie regioniniai automobilių kelių infrastruktūros plėtros aspektai // Geografijos metraštis. 2002, 35 t. P. 146.
30. Pikūnas A., Pumputis V., Sadauskas V. Eismo įvykių ir jų padarinių priklausomybė nuo automobilių važiavimo greičio // Transport. Vilnius: Technika, 2004. T. XIX, Nr. 1. P. 15-19.
31. Ranson R. Child accident prevention. Manuskript World Health Organization (EURO), 1995.

32. Schuize H. Lifestyle, leisurestyle and traffic behaviour of young drivers. In: VTI report 364A. Linkoping: Swedish Road and Traffic Research Institute (VTI), 1990.
33. Skiparytė A. Kelių eismo įvykiai: saugaus eismo gerinimo priemonės (1) // Greitis. 2003, Nr. 12(14).
34. Tautkus A. Įvairių faktorių įtaka eismo saugumui // Ketvirtosios Lietuvos jaunųjų mokslininkų konferencijos „Lietuva be mokslo – Lietuva be ateities“, įvykusios Vilniuje 2002 m. gegužės 30 d., medžiaga. Vilnius: Technika, 2001.
35. Vilniaus miesto vyriausiojo policijos komisariato antro 2004 metų pusmečio pagrindinių priemonių planas Nr. 1-V7-13.
36. Жерондо К. Безопасность движения: прошлое настоящее будущее. - Москва, 1983.
37. Клеббельсберг Д. Транспортная психология. – Москва, 1989.
38. Эльвик Р., Боргер А., Эствик Э. Справочник по безопасности дорожного движения. - Осло, Конпенгаген: Институт экономики транспорта, 1996. С. 32.

Informacija internete

39. 2002 – 2015 metų Lietuvos valstybinės reikšmės kelių priežiūros ir plėtros programa. Trumpa santrauka // http://www.lra.lt/files/kppp_1t.pdf; prisijungimo laikas: 2004-09-05.
40. Europos transporto komisijos parengta ataskaita // <http://www1.oecd.org/cem/pub/pubpdf/Rapp2003E.pdf>; prisijungimo laikas: 2004-03-24.
41. Kelių ir kelių transporto departamentas. Keliai // <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=121&DL=>; prisijungimo laikas: 2004-09-14.
42. Kelių ir kelių transporto departamentas. Kelių transportas // <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=122&DL=>; prisijungimo laikas: 2004-09-14.
43. Valstybinės saugaus eismo automobilių keliais 2002 – 2004 metų programos vykdymo vertinimas // http://www.vkontrole.lt/veikla_ataskaita.php?624; prisijungimo laikas: 2004-05-18.
44. VĮ „Regitra“. Lietuvoje įregistruotų kelių transporto priemonių skaičius 1974 - 2001 metais // http://www.regitra.lt/statistika/skaic_75_01_lent.htm; prisijungimo laikas: 2004-03-24.
45. VĮ „Regitra“. Transporto priemonių skaičius 2002 m. gruodžio 31 d. // http://www.regitra.lt/statistika/skaic_2002_lent.htm; prisijungimo laikas: 2004-03-24.
46. VĮ „Regitra“. Transporto priemonių skaičius 2003 m. gruodžio 31 d. // http://www.regitra.lt/statistika/skaic_2003_lent.htm; prisijungimo laikas: 2004-03-24.

Priedai

1 priedas. Anketos pavyzdys

ANKETA

Eismo priežiūros tarnybos prevencinis darbas užtikrinant eismo saugumą Vilniaus mieste

Šia anketa atliekamas tyrimas magistro baigiamajam darbui, kuria norėčiau sužinoti prevencinio darbo poveikį saugaus eismo užtikrinimui bei, koks pareigūnų, tiesiogiai dirbančių su eismo dalyviais, požiūris į prevencinį darbą. Jūsų pasirinktas atsakymas bus reikšmingas ir turės įtakos bendriems tyrimo rezultatams.

Gimimo metai _____

Esate:

- Vairuotojo pažymėjimą turintis bei aktyviai vairuojantis Vilniaus m. gyventojas
- Vilniaus m. VPK Viešosios policijos Eismo priežiūros tarnybos Kelių patrulių _____ rėtinės pareigūnas
- Kita _____

Jūsų vairavimo stažas _____

Jūsų bendras darbo stažas VRS (atsakyti jei esate pareigūnas) _____

1. Ar šiuo metu Lietuvoje yra saugus kelių eismas?
 - Labai saugus
 - Saugus
 - Nesaugus
 - Labai nesaugus
 - Neturiu nuomonės
2. Kokie, Jūsų nuomone, veiksniai labiausiai įtakoja eismo saugumą?(sunumeruokite pagal reikšmingumą, svarbiausiam skirdami 1)
 - Vairuotojų neatidumas
 - Pėsčiųjų nesilaikymas saugaus eismo taisyklių
 - Automobilių techninė būklė
 - Maršrutinių automobilių sustojimai ne stotelių vietose
 - Vairuotojų nesilaikymas kelių eismo taisyklių
 - Policijos pareigūnų nesažiningas darbas
 - Nepakankamas prevencinis auklėjamasis darbas
 - Metų laikotarpis ir/arba savaitės dienos bei valandos
 - Dideli transporto priemonių ir pėsčiųjų srautai
3. Kas, Jūsų nuomone, labiausiai turėtų būti atsakingas už prevencinį ir auklėjamąjį darbą siekiant užtikrinti saugų eismą?(sunumeruokite pagal svarbą)
 - Pats eismo dalyvis
 - Policija
 - Vyriausybė
 - Saugaus eismo mokykla
4. Ar Jūs, kaip pėstysis, pažeidžiate kelių eismo taisykles?
 - Vilniaus miesto savivaldybė
 - Visuomeninės organizacijos ir mokslo institucijos
 - Šeima
4. Ar Jūs, kaip pėstysis, pažeidžiate kelių eismo taisykles?
 - Dažnai
 - Kartais
 - Retai
 - Niekada
5. Ar Jūs, kaip vairuotojas, pažeidžiate eismo taisykles?
 - Dažnai
 - Kartais
 - Retai
 - Niekada
6. Kokio pobūdžio kelių eismo taisykles dažniausiai esate pažeidęs kaip vairuotojas?
 - Greičio viršijimas
 - Automobilio parkavimas neleistinoje vietoje
 - Kelio ženklų nepaisymas
 - Vairavimas neblaiviamo stovyje
 - Pėsčiojo nepraleidimas per perėją
7. Ar esate baustas eismo priežiūros tarnybos už eismo taisyklių pažeidimus per pastaruosius 5 metus? (pažymėkite arba atitinkamai įrašykite skaičių)
 - Nesu baustas
 - Esu baustas _____ kartų

8. Ar kelių patrulių rinktinės pareigūnai turi dirbti auklėjamąjį prevencinį darbą, ar jiems turėtų pakakti drausminti ir bausti kelių eismo taisyklių pažeidėjus?

- Prevencinį darbą policijos pareigūnai turi dirbti aktyviai
- Prevencinį darbą turi dirbti kitos institucijos, nes policijos pareigūnams pakanka darbo aiškinantis pažeidimus bei taikant atsakomybę
- Šiuo klausimu neturiu nuomonės

9. Koks eismo priežiūros tarnybų organizuojamų saugaus eismo akcijų realus poveikis saugaus eismo gerinimui?

- Jos turi ilgalaikį poveikį užtikrinant eismo saugumą
- Saugus eismas pagerėja tik tol, kol vyksta akcija
- Jos praktiškai jokio poveikio saugiam eismui užtikrinti neturi
- Jos reikalingos tarnybų vadovams tik „padėti pliusiuką“

10. Ar žinote, kokios vyko Vilniaus mieste per pastarąjį pusmetį eismo priežiūros tarnybos organizuotos saugaus eismo akcijos? Kokie jų pavadinimai, kokie tikslai ir uždaviniai?

Į tolesnius klausimus prašome atsakyti tik jei esate pareigūnas

11. Kaip Jūs esate supažindinami su Vilniaus miesto eismo priežiūros tarnybos organizuojamomis akcijomis?

- Vadovai iš anksto mus supažindina su būsimos akcijos tikslais ir uždaviniais, susirinkimų metu aptariami pareigūnų veiksmai akcijų metu
- Apie organizuojamas akcijas mums pranešama iš anksto, tačiau mūsų veiksmai neaptariami
- Praneša akcijai prasidedant
- Kita

12. Kaip vyksta Vilniaus miesto eismo priežiūros tarnybos organizuotų saugaus eismo akcijų aptarimas joms pasibaigus?

- Vadovams mes pateikiame ataskaitas apie savo darbą akcijų metu
- Vadovams mes pateikiame pastebėjimus apie praėjusią akciją ir pasiūlymus, kaip gerinti saugų eismą
- Susirinkimų metu mus supažindina su praėjusios akcijos rezultatais
- Niekas mūsų nesupažindina su praėjusios akcijos rezultatais
- Kita

2 priedas. Avaringiausių Vilniaus gatvių eismo įvykių tankio lentelė⁶³

Avaringiausių Vilniaus gatvių eismo įvykių tankis

Eil.Nr.	Gatvės pavadinimas	Įskait.įv.2002.01 -2003.05 Tech.įv.2002.07 -2003.05	Įsk. ir tech.įv.	2000m 1-12mėn	
		Bendras eismo įvykių sk. 1 km gatvės ilgio	Įskaitinių eismo įvykių sk. 1 km gatvės ilgio	Bendras eismo įvykių sk. 1 km gatvės ilgio	Įskaitinių eismo įvykių sk. 1 km gatvės ilgio
1	Jasinskio	448,0	18,5	285,2	40,7
2	Žirmūnų	196,5	11,2	75,8	7,2
3	Šeimyniškių	182,3	8,6	54,3	10,5
4	Saulėtekio al.	173,8	9,5	56,0	6,0
5	Vokiečių	169,7	0	68,7	11,9
6	Ozo	163,6	7,4	56,7	4,8
7	Pamėnkalnio	152,1	8,7	68,1	11,6
8	Olandų	151,6	8,9	73,8	4,6
9	Kalvarijų	146,5	14,7	67,2	9,3
10	Didžioji	146,1	3,8	48,1	5,8
11	Kauno	145,0	12,7	75,4	11,1
12	Didlaukio	142,9	6,0	58,3	6,0
13	Kudirkos	134,1	14,7	50,0	6,8
14	Ukmergės	132,2	8,0	60,4	7,2
15	Tumo-	128,5	4,8	100,0	7,1
16	Mindaugo	128,4	8,4	75,8	11,6
17	Žemaitės	127,6	6,6	67,1	7,9
18	Žalgirio	120,9	8,6	90,0	12,9
19	Pietario	118,8	18,8	101,6	6,3
20	Antakalnio	117,9	12,2	75,2	10,3

⁶³ Duomenys yra gauti iš Vilniaus m. VPK VP Eismo priežiūros tarnybos.

3 priedas. Avaringiausių Vilniaus miesto sankryžų lentelė⁶⁴

Avaringiausios Vilniaus miesto sankryžos

Eil. Nr.	Sankryžos pavadinimas	2002 m. 1-12 mėn. 2003 m. 1-06 mėn.			2000 m. 1-12 mėn.		
		Įskait.	Tech.	Viso	Įskait.	Tech.	Viso
1.	Gelež. Vilko-Konstitucijos-Narbuto	6	203	209	0	89	89
2.	Laisvės-T.Narbuto-Pilaitės pr.	9	132	141	1	42	43
3.	Gelež. Vilko-Laisvės-Savanorių	6	130	136	4	78	82
4.	Žirmūnų-Tuskulėnų-Šeimyniškių	2	117	119	0	63	63
5.	Ukmergės-Geležinio Vilko	0	110	110	6	58	64
6.	Ozo-Gelvonų	7	84	91	0	15	15
7.	Ukmergės-Žadeikos	3	88	91	9	46	55
8.	Laisvės-Viršuliškių	7	75	82	7	14	21
9.	Olandų-Antakalnio	0	78	78	3	55	58
10.	Kalvarijų-Kareivių-Ozo	9	68	77	4	39	43
11.	Geležinio Vilko-Goštauto	2	73	75	9	81	90
12.	Ozo-Ukmergės	2	72	74	3	29	32
13.	Kalvarijų-Žalgirio	6	67	73	7	27	34
14.	Žirmūnų-Kareivių	10	53	63	3	22	25
15.	Geležinio Vilko-Gerosios Vilties	2	61	63	2	24	26
16.	Geležinio Vilko-Žalgirio	1	62	63	0	21	21
17.	Geležinio Vilko-Pietario	0	54	54	0	13	13
18.	Kalvarijų-Ukmergės-Šeimyniškių	6	47	53	2	17	19
19.	Justiniškių-Laisvės pr.	4	49	53	3	16	19
20.	Ozo-Buivydiškių-Ažuolyno	1	48	49	0	18	18



⁶⁴ duomenys yra gauti iš Vilniaus m. VPK VP Eismo priežiūros tarnybos.