

KELIŲ EISMO SAUGUMAS: AKTUALIJOS IR PROBLEMOS

Valentinas Tumas¹

¹ *Mykolo Romerio universiteto Viešojo saugumo fakulteto Policijos veiklos katedra
V. Putvinskio g. 70, LT- 44211, Kaunas
Telefonas 8 (37) 30 36 63, elektroninis paštas tumas.valent@mruni.eu*

Viačeslav Čigrin²

² *Mykolo Romerio universiteto Viešojo saugumo fakulteto Valstybės sienos apsaugos katedra
V. Putvinskio g. 70, LT- 44211, Kaunas
Telefonas 8 (37) 30 36 42, elektroninis paštas: cigrin@mruni.eu*

Santrauka. Vadovaujantis statistiniais duomenimis, pranešime nagrinėjama kelių eismo situacija Lietuvoje ir saugų eismą įtakojantys veiksniai. Atlikus sociologinį tyrimą, pranešime pateikiamas vairuotojų požiūris į faktorius, trukdančius saugiam vairavimui. Sociologiniame tyrime dalyvavo 240 vairuotojų: 62 moterys ir 178 vyrai. Kelių eismo nelaimių priežastys labai įvairios. Tradiciškai išskiriamos trys eismo nelaimių priežasčių grupės: eismo dalyvis, transporto priemonė, kelias ir kelio aplinka. Daugiausiai dėmesio skiriama eismo dalyviui, kuris yra svarbiausia ir pažeidžiamiausia eismo sistemos dalis. Pranešime nagrinėjami eismo dalyvių fiziologiniai, psichologiniai ir kiti veiksniai, lemiantys jo saugumą kelyje.

Pagrindinės sąvokos: eismo dalyviai, kelių eismo saugumas, žmogiškasis faktorius.

ĮVADAS

Spartūs automobilizacijos augimo tempai ir nuolat didėjantis eismo intensyvumas sukelia vis daugiau problemų užtikrinant saugų eismą Lietuvoje. Didelis eismo įvykių skaičius Lietuvoje iš esmės sietinas su neatsakingu žmonių elgesiu prie vairo, gatvėje ar kelyje. Daugybė žmonių dėl eismo sąlygų kaitos ir didėjančio eismo intensyvumo nepasirengę būti šiuolaikinio eismo dalyviais. Pastaruoju metu didelis dėmesys skiriamas saugaus eismo klausimams. Tuo suinterisuota visuomenė, vyriausybines institucijas ir tarptautinės organizacijos. Lietuva, kaip Europos Sąjungos narė, yra įsipareigojusi dėl eismo saugumo srities nuostatų vykdymo. Europos Komisija, Europos Transporto Ministrų Konferencija ir kiekviena valstybė atskirai deda pastangas eismo saugai gerinti. 2001 m. rugsėjo mėnesį Europos Komisijos patvirtintoje Baltojoje knygoje¹ užsibrėžtas tikslas nustatyti papildomas priemones saugiam eismui užtikrinti, diegiant naujas ir pažangias technologijas, žuvusiųjų eismo įvykiuose skaičių iki 2010 m. sumažinti dvigubai. Šį tikslą pakartotinai išskėlė Europos šalių transporto ministrai 2003 m. spalio mėn. priėmę Veronos deklaraciją². Lietuva,

¹ Europos komisijos Baltoji knyga „Europos transporto politika iki 2010 metų: laikas spręsti“ (COM(2001)0370)

² Europos Parlamento rezoliucija dėl Europos kelių eismo saugumo veiksmų programos: iki 2010 m. perpus sumažinti kelių eismo nelaimių aukų skaičių — bendra atsakomybė (2004/2162(INI))

siekdama išsaugoti žmonių gyvybes keliuose bei įgyvendinti Veronos deklaracijoje užsibrėžtus tikslus, turėtų dėti visas pastangas pasiekti esminį progresą saugaus eismo srityje.

Lietuva, įstojusi į ES ir tapusi intensyvaus judėjimo tranzito šalimi, pagal žuvusiųjų skaičių vienam milijonui gyventojų (111 žmonės) beveik „pirmauja“ neigiama prasme tarp kitų ES šalių ir 2,8 karto lenkia pirmą vietą užimančią Švediją (39 žmonės). Lietuvoje situacija nežymiai geresnė tik už Latviją, Bulgariją, Lenkiją, Graikiją ir Rumuniją. Lietuvoje atkūrus Nepriklausomybę (1991–2009 m.) per 19 metų eismo įvykiuose žuvo 13 815 žmonių ir 122 798 žmonės buvo sužaloti³.

Siekiant užtikrinti eismo saugumą kartu dirba daug valstybinių ir visuomeninių organizacijų: Susisiekimo, Vidaus reikalų, Švietimo ir mokslo, Sveikatos apsaugos ministerijos, savivaldybės ir mokslo institucijos. Valstybės politikos įgyvendinimą saugaus eismo užtikrinimo srityje kontroliuoja nuolat veikianti Saugaus eismo komisija.

TYRIMO TIKSLAS

Tyrimų tikslas – nustatyti ir apžvelgti faktorius, lemiančius kelių eismo saugumą.

Uždaviniai:

1. Išanalizuoti pagrindines 2009 metų eismo įvykių priežastis.
2. Atlikti kelių eismo saugumą įtakančių faktorių analizę.
3. Atlikti vairuotojų apklausą, siekiant išsiaiškinti neigiamus faktorius, trukdančius saugiai vairuoti.

TYRIMO METODIKA

Tyrimas buvo atliktas 2009 – 2010 metais. Jis buvo atliktas dviem etapais. Pirmame etape buvo nustatytos pagrindinės 2009 metų įskaitinių eismo įvykių priežastys, naudojant statistinius duomenis. Antrame etape buvo apžvelgta kelių eismo saugumo būklė Lietuvoje, bei atlikta vairuotojų apklausa siekiant išsiaiškinti neigiamus faktorius, trukdančius saugiai vairuoti. Tyrime dalyvavo 240 vairuotojų, iš jų 62 moterys ir 178 vyrai.

TYRIMO REZULTATAI IR JŲ APTARIMAS

1. Pagrindinės eismo įvykių priežastys

2009 metais Lietuvoje užregistruoti 3 827 eismo įvykiai, kuriuose nukentėjo žmonės. Žuvo 370 žmonių, 4 459 sužeisti. Palyginti su 2001 metais, įvykiuose žuvo 47,6 proc. mažiau

³ http://www.lra.lt/lt.php/eismo_saugumas/eismo_ivykiu_statistika/27

žmonių. Palyginti su 2008 metais, eismo įvykių skaičius sumažėjo 20,2 proc. (arba užregistruota 968 įvykiais mažiau), žuvo žmonių 25,9 proc. mažiau (arba 129 mažiau), sužeista 23,4 proc. mažiau (arba 1 359 mažiau). Vienam milijonui gyventojų tenka 111 eismo įvykiuose žuvusių žmonių (2008 metais – 149; 2007 metais – 221).

Daugiausia užregistruota užvažiavimų ant pėsčiųjų – 1 343 įvykiai (21,2 proc. arba 362 įvykiais mažiau nei 2008 metais). Žuvo 121 pėsčiasis (30,9 proc. arba 54 mažiau nei 2008 metais), tai sudaro 32,7 proc. visų eismo įvykiuose žuvusių žmonių. Daugiau nei pusė pėsčiųjų – 90 – žuvo tamsiuoju paros metu.

Dėl transporto priemonių vairuotojų kaltės užregistruota 2 814 eismo įvykių (73,5 proc. visų eismo įvykių), arba 23,8 proc. mažiau nei 2008 metais. Dėl neblaivių vairuotojų kaltės įvyko 300 eismo įvykių, t. y. 41,1 proc. mažiau (arba 209 įvykiais mažiau) nei 2008 metais. Tai sudaro 7,8 proc. visų užregistruotų eismo įvykių, kuriuose nukentėjo žmonės. Šiuose įvykiuose žuvo 37 žmonės (13 mažiau), 409 sužeisti (363 mažiau).

Palyginti su 2008 metais, 43,7 proc. sumažėjo eismo įvykių, kurių kaltininkai asmenys, neturintys teisės vairuoti transporto priemones (2009 metais užregistruoti 229 eismo įvykiai, 2008 metais – 407). Gerokai mažiau eismo įvykių (53,4 proc. mažiau) užregistruota dėl neturinčių teisės vairuoti ir neblaivių asmenų kaltės – 83 įvykiai (2008 m. – 178).

2009 metais, palyginti su 2008-aisiais, užregistruota 18,4 proc. mažiau eismo įvykių, kuriuose nukentėjo nepilnamečiai (833 įvykiai; 2008 m. – 1 021). Eismo įvykių skaičius dėl nepilnamečių neatsargumo sumažėjo 10,8 proc. Iš viso eismo įvykiuose žuvo 36 nepilnamečiai (2008 m. – 33; 2007 m. – 70), sužeisti 904 (238 mažiau). 11 vaikų (4 daugiau) žuvo dėl savo neatsargaus elgesio kelyje⁴.

Dažniausi vairuotojų prasižengimai, kurie tampa daugumos eismo įvykių priežastimi – greičio viršijimas, neatsargus manevravimas ir saugaus atstumo bei važiavimo per sankryžas taisyklių nesilaikymas. Pėstieji eismo dalyviai dažniausiai pažeidžia eismo taisykles tamsiuoju paros metu neturėdami atšvaitų ar kitų šviesą atspindinčių elementų.

Vairavimo ypatybės, eismo taisyklių pažeidimai ir eismo įvykiai miestuose ir regioniniuose keliuose skiriasi. Vairuotojai miestų gatvėse dažniausiai nesilaiko saugaus atstumo, nepaiso kelio ženklų ir ženklinimo, nerodo posūkio signalų ir viršija leistiną greitį. Regioniniuose keliuose dažniausiai fiksuojami leistino greičio viršijimo atvejai, o pėstieji

⁴ Lietuvos policijos eismo priežiūros tarnybos statistika 2007-2010 m. <http://www.lpept.lt/lt/statistika/2009/200912.pdf>.

tamsiuoju paros metu nenaudoja atšvaitų. Užmiestyje fiksuojame daug mažiau eismo įvykių negu miestų gatvėse, tačiau jų sukeltos žalos yra iki 10 kartų didesnės nei mieste. Dažniausia sudėtingų užmiesčio eismo įvykių priežastis – didelis greitis ir neatsargus manevravimas.

Eismo įvykių daugiau įvyksta šiltuoju metų laiku, kai daugiau vairuotojų sėda prie vairo, pagausėja pėsčiųjų, dviratininkų, mopėdų vairuotojų. Užmiesčio keliuose eismo įvykių daugiau įvyksta savaitgaliais, o miestuose – piko metu. Eismo įvykių gausumą lemia ir meteorologinės sąlygos – esant stiprioms liūtims, rūkui, slidžiai kelio dangai kelių rizikingumas padidėja ir fiksuojama daugiau įvykių.

2. Eismo saugumą įtakojantys faktoriai

Kelių eismo nelaimių priežastys labai įvairios. Tradiciškai skiriami trys stambūs eismo įvykių priežasčių blokai: eismo dalyvis (žmogiškasis faktorius), transporto priemonė, kelias ir jį supanti aplinka⁵. Eismo įvykis gali įvykti dėl tam tikros šių blokų kaltės. Tačiau eismo saugumo problemų tyrinėtojai vienbalsiai nurodo, jog žmogus – blogiausiai veikianti sistemos „eismo dalyvis – transporto priemonė – kelias“ grandis, t.y. dėl žmogaus veiklos sutrikimų įvyksta daugiausia eismo įvykių. Teigiama, kad dėl žmogaus kaltės, jo neteisingų veiksmų pasaulio keliuose įvyksta maždaug 90 procentų visų eismo įvykių, tuo tarpu dėl kelio būklės – 3 procentai, dėl transporto priemonės – 2.

Dėl vairuotojų kaltės įvyksta 65–68% eismo įvykių. Jų įtaka saugiam eismui didžiausia. Tai dažniausiai lemia psichologiniai veiksniai. Pagrindinius eismo įvykius lemiančius veiksnius ir sąlygas galima įvardinti kaip skubėjimas, nuotaikos poveikis, neįvertintas pavojus, dėmesio nuo kelio atitraukimas, nedidelė vairavimo praktika, klaidingas situacijos numatymas, neadekvatūs, situacijos neatitinkantys veiksmai, nepakankamas kelių eismo taisyklių mokėjimas ir kt.

Geras vairuotojas – tai gerai šiam darbui pasirengęs vyras ar moteris, brandaus amžiaus, geros sveikatos, vairuojantis ramiai, nepiktinaudžiauojantis alkoholiniais gėrimais, neagresyvus, ne pesimistas ir ne per didelis optimistas, kuris išmano kelių eismo taisykles ir jų laikosi, nuolat tobulina savo meistriškumą, gerai pažįsta savo automobilį. Tai susivaldantis, jokiomis aplinkybėmis nesutrinkantis žmogus, kuris pats nesukelia eismo įvykio ir jo išvengia tuomet, kai pavojingą situaciją sukelia kiti eismo dalyviai⁶.

⁵ Gužys A. Eismo problemos ir žmogiškasis faktorius // Lietuvos keliai, 2004, Nr. 2

⁶ Paliulis G. Trumpai apie saugų eismą, Vilnius, 2003

Kita eismo dalyvių grupė, reikalaujanti padidinto dėmesio, yra pėstieji. Žmogus, norintis vairuoti automobilį, turi išlaikyti egzaminą, gauti vairuotojo pažymėjimą. Tuo tarpu pėstiesiems jokių kursų nėra. Deja, eismo įvykių, kurių priežastimi tampa neteisingas pėsčiųjų elgesys, suvestinės rodo, kad kintančios, tampančios vis sudėtingesnėmis eismo situacijos reikalauja ir pėsčiųjų pasirengimo: teorinių žinių, dėmesio ir atsakomybės. Tyrimai, liečiantys eismo dalyvių tarpusavio santykius, rodo, kad pėsčiųjų ir vairuotojų sąveikoje tam tikrą vaidmenį turi ir nežymūs išraiškos niuansai (mimika, gestai, judesio eiga): vairuotojas tuo greičiau pasiruošęs teikti pėsčiajam pirmenybę, kuo aiškiau ir ryžtingiau pėsčiasis pareiškia šį savo ketinimą (čia svarbu savalaikis bei abipusis žvilgsnio kontaktas bei ranka duotas ženklas).

Eismo dalyvio amžius turi didelę įtaką eismo įvykių atsiradimo rizikai. Iki 25 metų ir virš 65 metų vairuotojų rizika patekti į eismo įvykį yra didesnė, tuo metu kai vidutinio amžiaus vairuotojų (nuo 25 iki 64 metų) rizika šiek tiek mažesnė už vidutinį lygį⁷. Rizikos priklausomybė nuo amžiaus vienoda ir vyrams ir moterims, tačiau tarp jaunų žmonių eismo įvykių rizika vyrams žymiai didesnė negu moterims. Tarp vyresnio amžiaus vairuotojų išryškėja atvirkštinė padėtis. Rizika vyresnio amžiaus moterims didesnė negu tokio amžiaus vyrams.

Aukštas santykinis eismo įvykių kiekis jauniems žmonėms atsiranda dėl jų elgesio kelyje, tuo tarpu pagyvenusiems žmonėms atsiranda dėl biologiškai susiklosčiusių problemų: klausos, regos, reakcijos ir t.t.⁸

Į klausimas – kas geriau vairuoja – vyrai ar moterys atsakyti nėra lengva. Atsižvelgiant į abiejų lyčių dalyvavimo eisme proporcijas, galima pasakyti, kad tiek vyrai, tiek moterys vienodai dažnai būna eismo įvykių kaltininkais. Šiek tiek skiriasi eismo įvykių priežastys ir labiausiai – pasekmės. Tikimybė patekti į eismo įvykį, kurio metu žūna žmogus, vairuotojui vyrui yra apie 2 kartus didesnė nei moteriai. Vokiečių statistika dar graudesnė – apie 5 kartus.

Pašalinė žmogaus veikla, kurią jis atlieka vairuodamas automobilį, dažniausiai daro neigiamą poveikį jo sugebėjimui saugiai vairuoti. Bet kokia veikla, nesusijusi su vairavimu, veikia vairuotojo susitelkimą, atitraukia jo dėmesį nuo įvykių kelyje ir kilus sudėtingesnei eismo situacijai gali tapti nelaimės priežastimi. Galima išskirti tokią pašalinę veiklą nesusijusią su vairavimu: pokalbiai mobiliuoju telefonu, rūkymas, valgymas (gėrimas), labai garsios muzikos klausymas, žemėlapių studijavimas ir kt. Bet kokia pašalinė veikla ar

⁷ Рунэ Эльвик и др. Справочник по безопасности дорожного движения. Осло/Копенгаген, 1996.

⁸ Paliulis G. Trumpai apie saugų eismą, Vilnis, 2003.

trukdžiai, tai – daugiau automobilio vairavimo klaidų, nepastebėti kelio ženklai, neįvertinta situacija ir t.t.

3. Vairuotojų nuomonė apie neigiamus faktorius trukdančius saugiai vairuoti

Atlikus vairuotojų apklausą paaiškėjo pagrindiniai faktoriai, kurie tiesiog erzina vairuotojus kasdieninių arba dažnų kelionių metu:

- sąrašė pirmąja, žinoma „kamščiai“ keliuose. Vairuotojai skundžiasi, kad jie didelę dalį savo kelionės praleidžia eilėse prie šviesoforų, kelių remonto vietose;

- trūksta kultūros tarp vairuotojų. Dėl padėkos avarinėmis šviesomis beveik niekas nežino. Ir daugeliu atveju, tai nėra nepatyrimas, tai vyksta tiesiog dėl nepakankamos pagarbos tiems, kurie keliauja greta;

- erzina pradedantieji ir principingi vairuotojai, kurie važiuoja kaire juosta 50 km/h greičiu. Be abejo, mieste yra draudžiama važiuoti didesniu greičiu, bet reikia laikytis automobilių srauto greičio. Vidutinis srauto greitis kairėje juostoje paprastai yra apie 60 km/h;

- daug neigiamų atsiliepimų surinko maršrutinio taksi vairuotojai. Jų pagrindinis tikslas – greitai surinkti keleivius, nekreipiant dėmesio į kitus eismo dalyvius;

- vairuotojai, persirikiuodami iš vienos eismo juostos į kitą, nesiteikiantys rodyti numatytų posūkio signalų. Matyt tiki, kad niekas neišdrįst rėžtis į juos;

- vyrams nepatinka moterų neatsargus vairavimas (jos gali pervvažiuoti sankryžą degant raudonam šviesoforo signalui arba staigiai sulėtinti greitį neteisingai įvertinusios situacija);

- įtampą kelyje gali sukurti ir taip vadinami „gatvės lenktynininkai“. Jų mašinas galima lengvai atpažinti pagal išmetimo sistemos garsą, spoilerius ir savotišką judėjimą kelyje;

- nuotaika prie vairo gali sugadinti ir agresyvūs mopedų ar motociklų vairuotojai, kurie dažnai laksto tarp automobilių beveik užkabindami veidrodėlius;

- nepavyksta mūsų keliuose keliauti tiesiai ir ramiai, nes visą laiką reikia stebėti atidarytus kanalizacijos dangčius, iškastus griovius ir duobes. Kelio „lopo“ danga labai retai būna vienoda su kelio danga;

- daugelis vairuotojų kelyje atskleidžia savo kompleksus. Visi neigiami charakterio bruožai turi įtakos netinkamiems manevrams kelyje. Jie gali padidinti greitį, kai juos bando aplenkti, matyt manydami, kad lenkimas pažemins jų orumą. Taip pat gali neįleisti į savo eismo juostą persirikiuojant arba užimti dvi eismo juostas, blokuodami eismą abiejose juostose;

– problema laukia vairuotoją ne tik iš išorės, bet ir automobilyje. Keleivių kritika yra vienas iš stipriausių dirgiklių. Tai gali būti vyras, mokantis žmoną, ar labiau patyręs draugas konsultuojantis nepatyrusį.

IŠVADOS

1. Gerinti kelių eismo dalyvių rengimo ir mokymo kokybę bei nuolatinę kvalifikacijos kėlimą.
2. Kelti eismo dalyvių kultūrą įvairiomis švietėjiškomis priemonėmis ir renginiais.
3. Griežčiau reikalauti, kad būtų laikomasi kelių eismo taisyklių.
4. Ypatingą dėmesį skirti labiausiai pažeidžiamoms eismo dalyvių grupėms: pėstiesiems, dviratininkams, mopedų ir motociklų vairuotojams.
5. Diegti išmoningąsias eismo organizavimo sistemas, tobulinti kelių būklę.

LITERATŪRA

1. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobiliu keliais įstatymas // Valstybės žinios, 2000. Nr.92–2883.
2. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. liepos 8 d. nutarimas Nr. 759 „Dėl valstybinės saugaus eismo automobiliu keliais 2005-2010 metu programos patvirtinimo“ // Valstybės žinios, 2005, Nr. 84-311.
3. Birgit Fuchs. Saugus kelias į mokyklą. Vilnius, 2006.
4. Gužys A. Eismo problemos ir žmogiškas faktorius // Lietuvos keliai, 2004, Nr. 2
5. Paliulis G. Trumpai apie saugu eismą. Vilnius, 2003.
6. Europos komisijos Baltoji knyga „Europos transporto politika iki 2010 metų: laikas spręsti“ (COM(2001)0370).
7. Europos Parlamento rezoliucija dėl Europos kelių eismo saugumo veiksmų programos: iki 2010 m. perpus sumažinti kelių eismo nelaimių aukų skaičių — bendra atsakomybė (2004/2162(INI))
8. Pikūnas A. Kelių eismo saugumo politikos metmenys // Transportas. T. 1(14).
9. Рунэ Эльвик и др. Справочник по безопасности дорожного движения. Осло/Копенгаген, 1996.
10. Traffic and transport psychology: theory and application / proceedings of the ICTTP 2004. Amsterdam, Oxford: Elsevier, 2005.
11. Lietuvos policijos eismo priežiūros tarnybos statistika 2008-2010 m., <http://www.lpept.lt/lt/statistika/2009/200912.pdf>. Prisijungimo laikas: 2010-10-18 d.
12. White Paper "European transport policy for 2010: time to decide // http://ec.europa.eu/transport/strategies/2001_white_paper_en.htm

ROAD SAFETY: PROBLEMS AND TOPICALITY

Valentinas Tumas¹

¹*Mykolas Romeris University Faculty of Public security, Department of police activities*

Viačeslav Čigrin²

²*Mykolas Romeris university Faculty of Public Security, Department of State Border Protection*

Summary. Research-based article analyzes the traffic situation in Lithuania and road safety factors. According to sociological research, the paper presented the drivers' attitude towards factors impeded safe driving. Sociological study involved 240 drivers: 62 women and 178 men. Reasons of traffic accidents are very different. Traditionally, there are three distinct groups of traffic accidents' causes: road user (human factor), vehicle, road and road environment. The most important and most vulnerable part of road traffic system is a human being therefore the focus of attention concentrate to participant of road traffic. The article analyzes the human being physiological, psychological and other factors affecting the safety of the road.

Keywords: traffic users, the safety of road traffic.