VOICE Country Sheet

December 07

Pažeidžiami eismo dalyviai Lietuvoje

VOICE

VOICE : Pažeidžiamų eismo dalyvių organizacijos, bendradarbiaujančios Europoje

VOICE – tai tinklas, siekiantis užtikrinti, kad tie VOICE dalyviai (t.y. pažeidžiami eismo dalyviai), kuriais paprastai nesirūpinama, būtų išklausyti su transportu susijusių debatų metu.

Šiuo metu VOICE sąjungą sudaro:

AGE – Europos pagyvenusių žmonių programa (European Older People's Platform); ANEC – Europos vartotojų atstovavimo standartizacijos srityje koordinavimo asociacija; Sveikatos ir aplinkos sąjunga (Health and Environment Alliance); Europos vaiko saugos aljansas (European Child Safety Alliance); Europos žmonių su negalia forumas (European Disability Forum); Europos visuomeninės sveikatos sąjunga (European Public Health Alliance); Europos transporto ir aplinkos federacija (European Federation for Transport and Environment); Voetgangersbeweging – Pėsčiųjų judėjimas (Pedestrian Movement); BEUC; Europos transporto saugumo taryba (European Transport Safety Council).

Daugiau informacijos rasite adresu: www.etsc.be/Voice.php

I dalis - Lietuva

Įžanga

Lietuva, kurioje 2006 m. 1 milijonui gyventojų teko 223 žuvę žmonės, yra pati nesaugiausia šalis ES.[1] Didėjantis automobilių skaičius ir eismo intensyvumas yra pagrindinės didėjančių kelių saugumo problemų priežastis, tačiau į šį automobilių skaičiaus augimą gyventojai žiūri teigiamai – kaip į plėtros ir modernizacijos ženklą.[2]

Šalyje, turinčioje 3,5 mln. gyventojų, 1992 m.–2006 m. dėl eismo nelaimių žuvo beveik 10 000 ir buvo sužalota 60 000 žmonių. Įvykių, sužalojimų ir mirčių skaičius augo nuo 1990-ųjų, o aukščiausią tašką pasiekė 1998-1999 m. Iki 2000 m. visų trijų rodiklių reikšmės sumažėjo, tačiau vėl prastėjo iki 2004 m.[3]

Statistikos analizė rodo, kad 80 proc. visų įvykių kyla dėl vairuotojų/pėsčiųjų kaltės.[4] Pagrindinės eismo įvykių priežastys – tai greičio viršijimas, lenkimo ir saugaus atstumo laikymosi taisyklių nesilaikymas, vairavimas neturint vairuotojo pažymėjimo, vairavimas išgėrus.[5]

Dabartinis saugumo keliuose veiksmų planas, vadinamas „Kompleksine saugaus eismo gerinimo programa iki 2010 m.", priimtas po „Kelių eismo saugumo programos 2001-2005 m.". Pagrindinis dabartinės strategijos tikslas – mirtingumo eismo nelaimėse sumažinimas 50 proc., o sužalojimų – 20 proc. 2004 m.–2010 m. Dabartinėje saugumo keliuose programoje numatyti veiksmai, kurie turi būti įgyvendinti siekiant nustatytų tikslų. Iš esmės prioritetus siūloma teikti pagrindinėms probleminėms sritims, tarp kurių yra pažeidžiami eismo dalyviai (PED), kelių apšvietimo problema, vairavimas išgėrus ir rajoninių kelių būklė.[6]

Pėstieji ir PED

Pėsčiųjų saugumas laikomas viena didžiausių saugumo keliuose problemų šalyje. 2004 m. žuvusių pėsčiųjų dalis buvo didelė – žuvo 263 pėstieji (34 proc. visų žuvusiųjų palyginti su 27 proc. vairuotojų). Vairuotojai buvo kalti už 67 proc. avarijų.[7]

Remiantis Lietuvos automobilių kelių direkcijos duomenimis, 1999-2004 m. dažniausiai pasitaikantis eismo įvykis šalies keliuose buvo automobilio partrenktas pėsčiasis.[8] Lietuvoje automobilius dažnai vairuoja vairuotojai, neturintys vairuotojo pažymėjimo, o kartu su apsvaigusiais vairuotojais jie sudaro vieną iš dviejų pavojingiausių automobilių keliais besinaudojančių vairuotojų grupių šalyje.[9]



Ministry of Transport

Greitis

Remiantis kelių eismo policija, kasmet dėl viršyto greičio kyla apie 1200 eismo įvykių, 200 žmonių žūva ir apie 1500 sužalojama. 2004 m. 20-50 proc. vairuotojų (priklausomai nuo kelių tipo) viršijo greitį, pusė jų – daugiau nei 10 km/h. Greitį viršijančių vairuotojų skaičius padidėjo nuo 43 proc. 2000-aisiais iki 47 proc. 2003 m. rajoniniuose keliuose, bei sumažėjo nuo 46 proc. 2000-aisiais iki 42 proc. 2003 m. greitkeliuose.[10]

Gyvenamosiose vietovėse greičio apribojimas buvo sumažintas nuo 60 iki 50 km/h 2003 m. Iškart po to, per paskutinius keturis tų metų mėnesius, visas mirtimi pasibaigusių nelaimingų įvykių skaičius sumažėjo 12 proc. 2004 m. mirtimi pasibaigusių įvykių skaičius sumažėjo dar 4 proc. Iš esmės šis naujas greičio apribojimas labai padėjo gerinti automobilių kelių saugumo situaciją Lietuvos gyvenamosiose vietovėse, kur mirčių skaičius nuo 2000 iki 2004 m. sumažėjo nuo 314 iki 199. Tuo tarpu automobilių kelių saugumas kitose kelių tinklo dalyse prastėjo (17 proc. daugiau mirčių nuo 2000 iki 2004 m.).[11]

Vienos iš pavojingiausių vietų yra susijusios su dideliu jaunų pėsčiųjų ar dviratininkų judėjimu, todėl daugelyje

jų yra nustatytas 40 km/h apribojimas. Ateityje bus svarstomas tose vietose esančio apribojimo sumažinimas iki standartinių 30 km/h.[12]

Dabartinis 130 m/h greičio apribojimas greitkeliuose yra per didelis atsižvelgiant į tų kelių būklę. Ypač turint omenyje tai, kad jais naudojasi įvairių tipų automobilių keliais besinaudojantys vairuotojai, taip pat pėstieji.[13]



Ministry of Transport

Norint įvesti mažesnius greičio apribojimus, būtinas tinkamas kelių policijos darbas, adekvačios informavimo kampanijos ir atsižvelgimas į gyvenviečių gatvių išdėstymą.[14]

Vairavimas išgėrus

Remiantis Lietuvos įstatymais, leistinas alkoholio kiekis kraujyje yra 0,4 g/l. nepaisant šio ganėtinai žemo lygio, girti vairuotojai kelia akivaizdų pavojų Lietuvos keliuose. 2004 m. jie sukėlė 850 eismo įvykių, kuriuose žuvo 90 eismo dalyvių bei 1257 buvo sužeisti. Vis dėlto su alkoholiu susijusių mirtimi pasibaigusių įvykių skaičius pastaraisiais metais mažėja (nuo 14 proc. 2000-aisiais iki 11 proc. 2004 m.).

Alkoholio kiekis nustatomas pūtimo į alkotesterį ir kraujo testais. Po įvykio, kurio metu sužalojamas žmogus, visiems su juo susijusiems vairuotojams vykdomas alkoholio patikrinimas.[15]


Ministry of Transport

Infrastruktūra

Nuo 1999 m. kelių saugumo patikrinimus dukart per metus vykdo grupė, sudaryta iš Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Transporto ir susisiekimo ministerijos, kelių priežiūros įmonių ir policijos. Remiantis minėtų patikrinimų išvadomis įgyvendinamos aptiktų defektų ištaisymo priemonės.

Taip pat nuo 1996 m. nustatomos ir žymimos didelio pavojingumo vietos (juodosios vietos). Išanalizavus juodąsias vietas įvykių tipo pagrindu, parengiami ir įgyvendinami projektai, skirti tiems pavojams šalinti, pavyzdžiui, kelio atkarpų apšvietimas, šaligatvių ir dviračių takų įrengimas, metalinių atitvarų įrengimas, sankryžų rekonstrukcija, taip pat sankryžų perdarymas į žiedines sankryžas, šviesoforų įrengimas, triukšmo juostų, greičio mažinimo kalnelių, avarinių atitvarų, šviesą atspindinčių ženklų „Vaikai" įrengimas prie mokyklų.[16]


Ministry of Transport

Daugiau reikia nuveikti tikrinant įvairių kelių, esančių apstatytose vietovėse ir už jų ribų, saugumą; turi būti nustatyti kelių apribojimai visų tipų keliuose, esančiuose apstatytose vietovėse ir už jų ribų, atsižvelgiant į kelių tinklo lygį ir tarptautines taisykles.[17]

Kampanijos

Pirmenybė turi būti teikiama PED saugumo didinimui. Dabartinėje kelių saugumo programoje numatytos kelios priemonės, kurios turi būti įgyvendintos siekiant šio tikslo. Pagrindinės problemos, kurios turi būti išspręstos, yra šios: vairavimas išgėrus ir rajoninių kelių būklė, taip pat nepakankamas apšvietimas; informacijos surinkimas ir geresnis įstatymų taikymas vairavimo išgėrus ir greičio viršijimo atveju; kampanijų, skirtų vairuotojų elgesiui gerinti ir žmonių informuotumui apie saugumo problemas, kylančias dėl lėčiausių vairuotojų, didinti.[18]

Iki šiol automobilių kelių saugumo kampanijų Lietuvoje efektyvumas buvo ribotas. Sėkmingesnėms kampanijoms būtinas aktyvesnis savivaldybių dalyvavimas.[19]

Pastaruoju metu galima pastebėti ir teigiamos veiklos: 2006-2007 m. buvo vykdomos didelio masto saugumo keliuose kampanijos, skirtos kovai su greičio viršijimu, vairavimu išgėrus ir saugos diržų nenaudojimu. Pėstieji ir dviratininkai buvo skatinami naudotis atšvaitais ir šviesą atspindinčiais raiščiais. Informacija buvo skelbiama visoje šalyje televizijos ir radijo pagalba, laikraščių straipsniuose. Pėstiesiems buvo dalinamos publikacijos ir informaciniai biuleteniai bei atšvaitai. Buvo demonstruojamas saugos diržų efektyvumas simuliuojant automobilio vertimąsi.

Vykdant kampanijas mokyklose, policijoje, kitose valstybinėse institucijose bei privačiose organizacijose buvo išdalintos 95 000 knygos, skirtos pradinių mokyklų mokiniams, bei 400 000 kalendorių, 275 000 informacinių biuletenių apie atšvitus, 237 000 atšvaitų ir 850 m2 šviesą atspindinčių raiščių.

II dalis - Kas veikia geriausiai? Europos pavyzdžiai

Norint gerinti elgesį ir saugumą keliuose, Vengrijoje yra būtinos priemonės, skirtos tiek vairuotojams, tiek pažeidžiamiems eismo dalyviams. Darbas su eismo taisyklių pažeidimais, kuriuos vykdo vairuotojai (pavyzdžiui, vairavimas išgėrus ir greičio viršijimas), daugelyje šalių buvo efektyvus. Iš toliau pateiktų pavyzdžių galima matyti, ko ėmėsi kitos Europos šalys spręsdamos minėtas problemas.

Greitis

Prancūzijoje patobulintas greičio valdymas, grįstas nauja kamerų sistema, lėmė visų mirtimi pasibaigusių įvykių skaičiaus sumažėjimą maždaug 75 proc. nuo 2002 m. iki 2005 m. 2003 m.–2005 m. transporto priemonių, leistiną greitį viršijančių 10 km/h ir daugiau, dalis sumažėjo nuo 25 proc. iki 20 proc. Transporto priemonių, leistiną greitį viršijančių daugiau nei 30 km/h, skaičius sumažėjo 80 proc. Vidutinis greitis sumažėjo 5 km/h.[20]

Kai kuriose Europos šalyse daugelyje gyvenamųjų ir mokyklos vietovių buvo įvestas 30 km/h greičio apribojimas bei eismo lėtinimo priemonės. Belgijos miestai Gent, Mons, Kortrijk ir Antwerp nuo 2005 m. rugsėjo 1 d. nustatė dideles „30 km/h zonas". Prancūzijoje „30 km/h zonos" įvestos daugelyje miestų centrų. Slovėnijoje įsibėgėja sisteminis „30 km/h zonų" įvedimas gyvenamosiose vietose. Kipre pastaraisiais metais buvo pradėtos taikyti eismo lėtinimo priemonės (daugiausia įvesti greičio mažinimo kalneliai). Šios priemonės daugiausia buvo diegiamos prie mokyklų, taip pat magistraliniuose keliuose kaimo ribose ir tose vietose, kur dideli greičiai ir per gatves vaikšto pažeidžiami eismo dalyviai.[21]



Ministry of Transport

Alkoholis

Nyderlanduose girtų vairuotojų testai naudojami vis plačiau po to, kai 2000–2003 m. buvo suformuotos „Greičio grupės", o nustatytų pažeidimų skaičius staigiai padidėjo. 2004 m. Olandijos centrinė teisminė inkasavimo agentūra (Dutch Central Judicial Collecting Agency) nagrinėjo 25 000 smulkių pažeidimų, t.y. virš 50 proc. daugiau nei 2003 m. (12 500 pažeidimų). Pagerintas įstatymų taikymas yra neatskiriamas ir nuo 2001 m. įvestos Belgijoje sukurtos „BOB" kampanijos. Jos dėka savaitgalio vakarais vairavimo išgėrus lygis krito iki 3,9 proc. 2003 m., o su alkoholiu susijusios mirtys eismo įvykių metu sudaro ne daugiau nei 17 proc. visų mirčių.[22]

Infrastruktūra

Ženevos savivaldybės Šveicarijoje sukurtame pėsčiųjų plane numatyta priemonių programa, skirta tam, kad būtų skatinama vaikščiojimą gyvenamosiose vietovėse suvokti kaip transporto rūšį. Konkrečiai pagrindiniai tikslai – skatinti vaikščiojimą pėsčiomis, gerinti visuomenines erdves, pėsčiųjų eismą, šalinti kliūtis pėstiesiems bei išlaikyti eismą proporcingą rajonų dydžiui. Tai lėmė, kad buvo įrengta daugiau nei šimtas naujų perėjų, praplėsti šaligatviai bei pakeistos sankryžos.[23]

Čekijos mieste Olomouc, penktame pagal dydį šalies mieste, buvo sukurta eismo planavimo politika, kuri apima miesto pritaikymą didėjančiam automobilių eismui bei tuo pat metu sistemingą kitų transporto rūšių rėmimą (viešojo transporto, dviračių, pėsčiųjų). Olomouc projekte taip pat numatytas ilgalaikis planas, skirtas įvairias negalias turinčių gyventojų (pvz., asmenų, judančių vėžimėliais, aklųjų ar turinčių regėjimo negalią, žmonių, turinčių klausos problemų, vyresnio amžiaus gyventojų, t.t.) gyvenimo kokybei gerinti. Nuo 2000 m. dar daugiau vietų tapo prieinamos: prie plaukimo baseinų, kino teatrų, pašto skyrių, t.t. buvo įrengta keliasdešimt pėsčiųjų perėjų, o žmonėms su negalia buvo suteiktos asmeninio transporto galimybės specialiai pritaikytų automobilių forma. Buvo parengti kitų viešųjų pastatų prieinamumo ir pėsčiųjų takų įrengimo planai.[24]

Vykdymas

Europoje vis plačiau naudojama baudos taškų sistema. Darbas su dažnai pasitaikančiais eismo pažeidimais, tokiais kaip vairavimas išgėrus ir greičio viršijimas, taip pat daugelyje šalių pasirodė sėkmingas.[25] Vairuotojo pažymėjimo baudos taškų sistema, skirta bausti vairuotojus už greičio viršijimą, kartu su sugriežtėjusia kontrole lėmė, kad Prancūzijoje nuo 2002 m. iki 2003 m. mirčių keliuose sumažėjo 17 proc. Italijoje per pirmuosius metus po bausmės balų sistemos įvedimo mirčių skaičius sumažėjo 30 proc. Vis dėlto patirtis rodo, kad norint išlaikyti pagreitį, būtina taikyti baudos taškų sistemą vykdant policijos kontrolę ir kampanijas dar ilgokai po to, kai ji buvo įdiegta.[26]

Saugaus eismo švietimas

Švietimas ir įvirios kampanijos, skirtos informacijai apie eismo pavojus skleisti tarp pėsčiųjų ir dviratininkų pasiteisino daugelyje ES šalių. Vaikų švietimas nuo mažens, kad užaugę jie taptų atsakingais kelių eismo dalyviais, turi akivaizdžių privalumų. Kai kurios šalys, pvz., Prancūzija, Malta ir Vengrija, investavo į saugaus eismo mokymą mokyklose. Jungtinė Karalystė žinoma dėl daugybės savo iniciatyvų, skatinančių vaikus saugiai eiti ar važiuoti dviračiais į mokyklas. Geru pavyzdžiu galėtų būti projektas, žinomas kaip „Saugūs keliai į mokyklas", pagal kurį dirbama su mokyklomis ir vietos bendruomenėmis planuojant saugius maršrutus ir mokant vaikus apie saugų kelių eismą. Ligi šiol šis projektas buvo labai sėkmingas.[27]

Kordobos (Ispanija) miesto taryba, bendradarbiaudama su Platforma Carrilbici, inicijavo programą, susiejančią saugaus eismo mokymus su dviračių naudojimu, taip skatindami daugiau vaikų važinėti dviračiais.[28]

III dalis - Bendradarbiauja visi dalyviai

Sėkmingos veiklos įvairiose vietose pavyzdžiai daugiausiai rodo, ką nacionalinės ir vietos valdžios institucijos gali padaryti gerindamos pažeidžiamų eismo dalyvių apsaugą. Tačiau ia menį turi i ir institucijos, sprendimus priimančios nacionaliniame ir europiniame lygmenyje.

Nacionaliniame lygmenyje vyriausybė privalo užtikrinti

pagrindus, nustatomus didesniam vietos valdžios aktyvumui, bei skatinti sėkmingų iniciatyvų platinimą. Vengrijoje srityse, kurios ypatingai turi būti stiprinamos, galioja griežtesnės kontrolės priemonės, skirtos kovai su įvykiais keliuose, o taip pat vykdomos ir geriau koordinuojamos infrastruktūros plėtros kampanijos bei stengiamasi šviesti visus kelių eismo dalyvius.

Pažeidžiamų eismo dalyvių apsaugos priemonės ES lygmeniu

2001 m. Komisija iškėlė ambicingą siekį iki 2010 m. dvigubai sumažinti mirčių keliuose skaičių (Baltoji knyga dėl Europos transporto politikos, 2001). Tiesdama pagrindą šiam tikslui pasiekti, iškart po minėto dokumento Komisija priėmė Europos saugaus kelių eismo programą (European Road Safety Action Programme) (COM(2003) 311 galutinis). Joje pabrėžiamas didesnės pažeidžiamų eismo dalyvių apsaugos poreikis. Joje ypač pabrėžiamas švietimo ir informavimo kampanijų, susijusių su pažeidžiamais eismo dalyviais, tinkamumas bei EuroNCAP (European New Car Assessment Programme – Europos naujų automobilių vertinimo programa) atliktų bandymų, susijusių su pasyviu saugumu, t.y. apsauga nuo sužeidimų automobilių avarijų metu, svarba.

Pėstiesiems ir dviratininkams saugios automobilių priekinės konstrukcijos turėtų būti ES programų prioritetas. Atsižvelgdami į tai, kad Europos keliuose kasmet žūva apie 8000 pėsčiųjų ir dviratininkų, o sužalojama dar 300 000, Parlamentas ir Taryba priėmė Direktyvą (2003/102/EB), kuria siekiama sumažinti pėsčiųjų patiriamų sužalojimų sunkumą, atliekant bandymus, bei keisti transporto priemonių priekines konstrukcijas, dėmesį sutelkiant į variklio gaubtą ir bamperį. Tai padėtų išvengti iki 2000 pėsčiųjų mirčių kasmet. Europos, Japonijos ir Korėjos automobilių gamintojai jau sutiko gaminti automobilius, atitinkančius Direktyvos pirmojo etapo nuostatas bei turinčius įvairias kitas saugumo priemones, kurios sumažins rimtų ar mirtinų sužalojimų pavojų pėstiesiems. Antrasis šios Direktyvos etapas buvo peržiūrėtas, ir Komisija teiks peržiūrėto standarto (šį kartą – Reglamento), kuriame bus įtvirtintas standartas siekiant užtikrinti jo tinkamumą 2007-2009 m., pasiūlymą. Galutiniame standarte, kurį galiausiai priims Ministrų Taryba ir Europos Parlamentas, pažeidžiamų eismo dalyvių apsaugai turi būti teikiami aukšti prioritetai.



Ministry of Transport

Lietuvos organizacijos ir vykdytos kampanijos

Susisiekimo ministerija (http://www.transp.lt) yra atsakinga už valstybinę kelių saugumo politiką, taip pat už teisės aktų, reglamentuojančių saugų kelių eismą, rengimą ir įgyvendinimą, informacijos apie saugų eismą teikimą visuomenei, atitinkamų nacionalinių kelių saugumo lygių tvirtinimą, vairuotojų švietimą ir techninius patikrinimus. Du jos padaliniai – tai **Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos** (http://www/lra.lt) ir **Valstybinė kelių transporto inspekcija prie Susisiekimo ministerijos** (http://www.vkti.lt). **Lietuvos viešosios policijos biuras** (http://viesoji.policija.lt/ept/) yra vienas svarbiausių **Vidaus reikalų ministerijos** (http://www.vrm.lt) padalinių, atsakingas už kelių eismo taisyklių laikymosi kontrolę. **Sveikatos ministerija** (http://sam.lt) yra atsakinga už saugų kelių eismą Lietuvoje ir teikia pirmąją pagalbą įvykiuose nukentėjusiems eismo dalyviams. **Transporto ir kelių tyrimo institutas** (http://tkti.lt) ir **Statistikos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės** (http://www.std.lt) vykdo mokslinius tyrimus kelių saugumo tema.

Nuorodos:

1 See ETSC Road Safety Performance Index Flash 6: http://www.etsc.be/documents/PIN%20Flash%206.pdf
2 Country report on road safety performance – Lithuania, Joint OECD/ECMT Transport Research Centre, July 2006
3 Lithuania Country Profile, CARE database, 2005
4 OECD report
5 Lithuania CARE Country Profile
6 Idem
7 OECD report
8 eSafety Support - http://www.esafetysupport.org/en/esafety_activities/national_level/lithuania_.htm
9 OECD report
10 Idem
11 Idem
12 Lithuania Country Profile, CARE database, 2005
13 Idem
14 Idem
15 OECD report
16 Idem
17 Lithuania CARE Country Profile
18 Idem
19 Idem
20 Impact du contrôle sanction automatisé sur la sécurité routière (2003-2005). Observatoire national interministériel de sécurité routière, 2006.
21 OECD Report
22 ETSC PIN Flash 2 (26 September 2006) - http://www.etsc.be/documents/copy_of_copy_of_copy_of_copy_of_PIN%20Flash%202.pdf
23 Geneva Pedestrian Plan – www.ville-ge/geneve/plan-pietons/index.html
24 City of Olomouc – www.olomoucko.cz/eng
SMILE Project - www.smile-europe.org/locxpdb/front/show.php?lang=en&lxp_id=196.
25 The following examples were taken from the Spanish Road Safety Plan, Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008 – www.dgt.es
26 Enforcement Monitor 07, July 2006 - http://www.etsc.be/documents/Enforcement_Monitor_7.pdf.
27 For more information, visit the "Safe Routes to Schools" website: www.saferoutestoschools.org.uk/index.php?f=casestudies.htm
28 Fact Sheet VOICE Spain - http://www.etsc.be/documents/Fact_Sheet_VOICE_Spain.pdf

The VOICE Campaign is co-financed by the European Comission © ETSC 2006

European Transport Safety Council
Rue du Cornet 22 - B-1040 Brussels
Tel. + 32 (0) 2 230 4106 - Fax. + 32 (0) 2 230 4215
E-mail: information@etsc.be - Internet: www.etsc.be