# MIRČIŲ DĖL TRANSPORTO ĮVYKIŲ MAŽĖJIMAS:

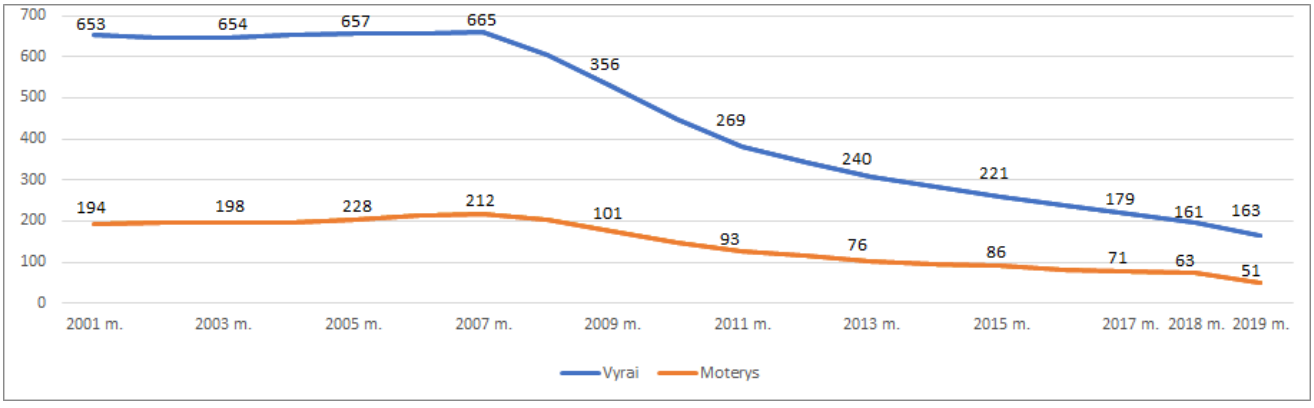
# AR TIKSLAI JAU PASIEKTI?

Audrius Steponėnas, DTEC

2021-05-17

Transporto įvykiai yra viena iš pagrindinių išorinių mirties priežasčių. Vertinant demografinę žalą, ši mirties priežastis turi įtaką ne tik mirusiųjų skaičiui, bet ir vidutinės tikėtinos gyvenimo trukmės pokyčiui. Mirčių dėl transporto įvykių Lietuvoje kasmet mažėja. Statistiniai duomenys atskleidžia, jog per pastarąjį dešimtmetį žuvusiųjų sumažėjo daugiau nei 2 kartus (2009 m. – 457, 2019 m. – 214 mirčių) (1 Pav.). Mirčių pasiskirstymas tarp lyčių taip pat mažėja, tačiau vis dar išlieka didžiulis. Pastarųjų 3 metų skaičiavimais, vyrų žūsta beveik 3 kartus daugiau nei moterų.

Pastarąjį dešimtmetį mirčių dėl transporto įvykių mažėjimas yra teigiamas rezultatas ne tik nacionaliniu, bet ir tarptautiniu mastu (pagal pažangą – 2 vieta tarp ES šalių). Tačiau žvelgiant į dabartinę padėtį, Lietuva vis dar išlieka tarp Europos Sąjungos šalių, kuriose mirtingumo rodiklis yra vienas aukščiausių (Europos Komisija, *Road Safety 2018*).

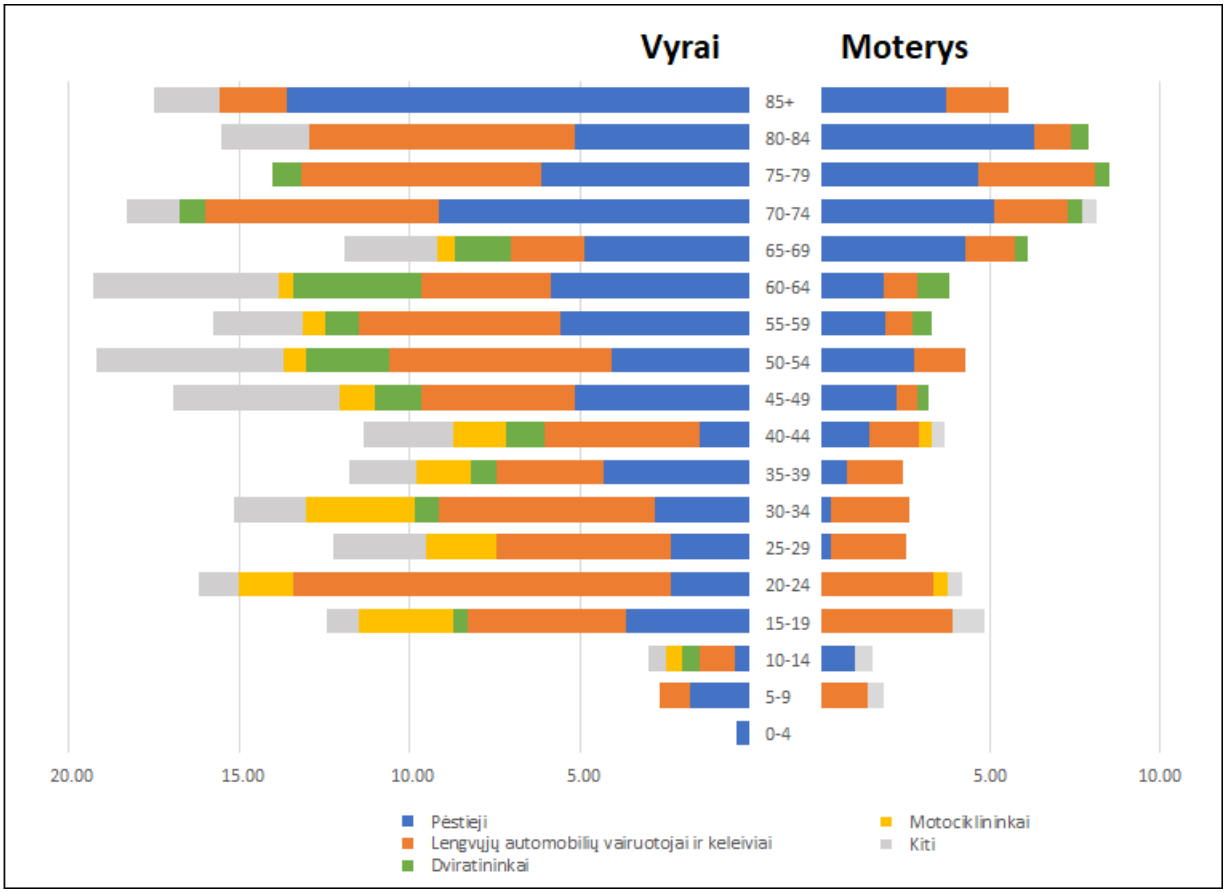



**1 Pav.** Žuvusių dėl transporto įvykių asmenų skaičius 2019-2000 m.

Šaltinis*: Lietuvos statistikos departamentas, 2021*. Sudaryta autoriaus.

Tikslesnį žuvusiųjų dėl transporto įvykių asmenų profilį atskleidžia mirčių pasiskirstymas pagal amžiaus grupes ir transporto rūšį. Statistiniai duomenys rodo, jog su didžiausia rizika žūti dėl šios priežasties susiduria jauni vyrai bei vyresnio amžiaus abiejų lyčių asmenys, o kiekvienoje vyresnio amžiaus grupėje rizika žūti transporto įvykiuose didėja (2 Pav.).

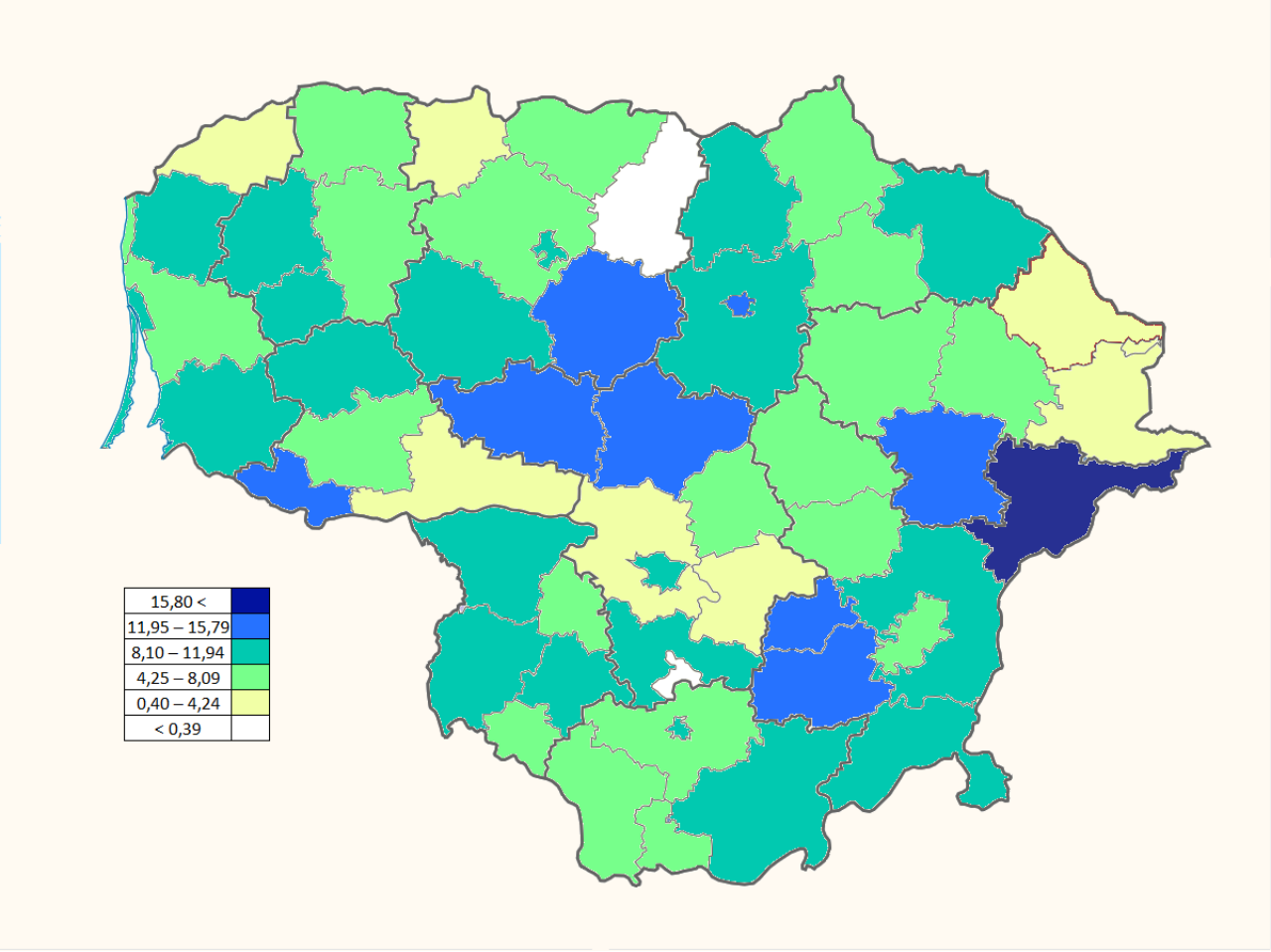
Per pastaruosius trejus metus tarp eismo dalyvių pastebimos dvi didžiausios mirusiųjų dėl transporto įvykių grupės: lengvųjų automobilių vairuotojai ir keleiviai (37 proc. žuvusiųjų) bei pėstieji (35 proc. žuvusiųjų). Jeigu žuvusių lengvųjų automobilių vairuotojų ir keleivių pasiskirstymas yra panašus į Europos valstybių statistinius skaičius, tai ypač dažnos pėsčiųjų žūtys skatina sunerimti. Tiek pagal absoliutų, tiek pagal santykinį mirčių pasiskirstymą tai yra vienas aukščiausių rezultatų tarp Europos valstybių. Žuvę pėstieji vyrai sudaro 30 proc., o moterys net 50 proc. visų žuvusiųjų dėl transporto įvykių.




**2 Pav.** Mirčių dėl transporto įvykių pasiskirstymas 100 tūkst. gyv., pagal amžiaus grupes, lytį ir transporto priemones, 2019-2017 m.
Šaltinis: *Lietuvos statistikos departamento ir Higienos instituto duomenys, 2021*. Sudaryta autoriaus.

Mirčių dėl transporto įvykių skirtumus gali lemti ne tik lytis ir amžius, tačiau ir dar vienas sociodemografinis veiksnys – gyvenamoji aplinka. 3 pav. matome mirčių dėl transporto įvykių pasiskirstymą Lietuvos savivaldybėse. Aukščiausias rodiklis (mirčių skaičius, tenkantis 100 tūkst. savivaldybės gyventojų) yra fiksuojamas Švenčionių r. – 21,1 mirtys. Taip pat aukštu šiuo mirtingumo rodikliu pasižymi Trakų r. (15,4 mirtys), Molėtų r. (15,1 mirtys), Raseinių r. (14,5 mirtys) savivaldybės. 2017-2019 m. Birštono ir Pakruojo savivaldybėse nebuvo nė vienos mirties dėl transporto įvykių.

Didžiųjų miestų savivaldybėse taip pat stebimi dideli mirtingumo dėl transporto įvykių skirtumai. Blogiausia situacija Kauno m. sav. – 9,4 mirtys ir Klaipėdos m. sav. – 8,5 mirtys, o Vilniuje šis rodiklis siekia 5,8 mirtis 100 tūkst. gyventojų per metus.




**3 Pav.** Mirtys dėl transporto įvykių 100 tūkst. savivaldybės gyventojų 2019-2017 m.

* Pastaba. Mirčių skaičius savivaldybėse apskaičiuotas pagal visų žuvusiųjų skaičių savivaldybės teritorijoje ir atitinkamos savivaldybės gyventojų skaičių.

Šaltinis: *Lietuvos statistikos departamento ir Higienos instituto duomenys, 2021*. Sudaryta autoriaus.

Transporto įvykius lemia įvairūs veiksniai, tačiau pagrindines galime laikyti saugaus greičio viršijimą ir nesaugų vairavimą, vairavimą apsvaigus nuo alkoholio ir kitų medžiagų, mobiliųjų įrenginių naudojimą.

**Saugaus greičio viršijimas.** Saugaus greičio nesilaikymas, neabejotinai, yra viena pagrindinių priežasčių, lemiančių transporto įvykius. Moksliniai tyrimai atskleidžia, jog vyrai linkę saugų greitį viršyti dažniau, nei moterys. Tam įtakos turi psichosocialiniai veiksniai, nes vyrai yra labiau linkę rizikuoti, turi didesnį polinkį į adrenaliną ir rizikingesnį vairavimą.

**Alkoholio vartojimas.** Yra skaičiuojama, kad Lietuvoje vienas iš dešimties eismo įvykių yra sukeliamas dėl neblaivaus vairuotojo kaltės. Alkoholio sukeliamas neigiamas poveikis vairuotojams yra: sulėtėjusi reakcija, pablogėję kognityviniai gebėjimai, rega, klausa, mažesnė savikontrolė, kuri dažnai pasireiškia agresyvesniu vairavimu, viršijamu greičiu. Remiantis LSMU mokslininkų atliktu tyrimu, nustatyta, kad alkoholio kontrolės politikos priemonės lemia tiek bendrą, tiek ir su alkoholiu susijusių transporto įvykių mažėjimą.

**Mobiliųjų telefonų naudojimas**. Mobiliųjų telefonų naudojimas vairavimo metu yra viena iš labiausiai augančių, transporto įvykius sukeliančių priežasčių. Išmaniosios technologijos mažina vairuotojo koncentraciją, dėmesingumą, regą, klausą, proto veiklą, o tai veikia kaip viena iš blaškymo priemonių. Tyrimai atskleidžia, jog dažniausiai mobiliuosius telefonus vairuodami naudoja jaunesnio amžiaus grupės asmenys.

Apibendrinant straipsnio rezultatus, galima teigti, jog:

- Pastarojo dešimtmečio mirčių dėl transporto įvykių mažėjimą galime laikyti svarbia pažanga nacionaliniu mastu, tačiau tarptautiniame kontekste vietos tobulėjimui dar daug. Dėl šios priežasties transporto saugumas turi likti viešosios politikos prioritetu tiek trumpalaikėje, tiek ilgalaikėje perspektyvoje.
- Įvesti alkoholio kontrolės mechanizmai turėjo teigiamą įtaką mirčių dėl transporto įvykių mažėjimui, todėl yra labai svarbu ir toliau tęsti alkoholio kontrolės politiką.
- Būtina vykdyti transporto įvykių žalos (mirčių ir sužalojimų) stebėseną bei pasitelkiant ekspertines žinias ir gebėjimus vertinti viešosios politikos sprendimus ateityje.