

## KELIŲ POLICIJOS VYKDOMO PREVENCINIO DARBO POVEIKIS EISMO SAUGUMUI

**Dr. Saulius Greičius, Dr. Kęstutis Vitkauskas**

Lietuvos teisės universitetas, Kauno policijos fakultetas  
Putvinskio g. 70  
Telefonas (8 37) 30 36 43  
Elektroninis paštas kpolf@ltukf.lt

*Pateikta 2002 m. gruodžio 23 d.*

*Parengta spausdinti 2002 m. gruodžio 27 d.*

*Recenzavo Kauno technologijos universiteto Socialinių mokslų fakulteto Viešojo administravimo katedros  
dr. Juozas Matakas ir šios katedros docentė dr. Jolanta Palidauskaitė*

### S a n t r a u k a

Straipsnyje 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 tinkamų teisės normų efektyvus taikymas ir institucijų, atsakingų už prevencinį darbą, veiklos kokybė.

Nagrinėjama vienos iš atsakingų už prevencinį darbą saugaus eismo srityje institucijų – eismo priežiūros tarnybos (kelių policijos) darbuotojų požiūris į darbą, motyvacija dirbti, pareigūnų prevencinio darbo poveikis saugiam eismui bei eismo dalyvių elgsenai.

### I v a d a s

Integruojant šalies kelių transportą į Europos transporto sistemą, saugus eismas keliais tampa prioritetine sritimi, kuri yra sudedamoji Lietuvos pasirengimo narystei Europos Sąjungoje dalis.

Saugų eismą keliais veikia daug komponentų, kuriuos būtų galima sutelkti į glaudžiai susijusią visumą, išryškinančią tris pagrindinius elementus: *kelių, transporto priemonės ir eismo dalyvių*. Visas prevencinis darbas saugiam eismui užtikrinti turi būti orientuojamas į šios sistemos funkcionavimo gerinimą. Kita vertus, labai svarbu, įvertinus gamtinius, ekonominius, socialinius bei kultūrinius šalies ypatumus, teisingai identifikuoti kiekvieno šių elementų reikšmę kelių eismo saugumui ir pagal tai atitinkamai orientuoti bendrą prevencinio darbo politiką.

Saugaus eismo sistemos sudedamąsias dalis galima veikti atitinkamai teisinėmis, administracinėmis, inžinerinėmis, švietėjiškomis priemonėmis ir mokslo tiriamaisiais darbais. Svarbiausias vaidmuo šioje srityje tenka vykdomajai valdžiai. Ji privalo formuoti ir tobulinti reikiamus įstatymus, kaupti materialinius išteklius, numatytom priemonėm įgyvendinti ir taikyti atitinkamas poveikio priemones visuomenei.

Saugaus eismo problemas tyrinėjančioje literatūroje [1; 2; 3;] dažniausiai pateikiamos šios eismo saugumui užtikrinti skirtos prevencinio darbo kryptys: 1) *eismo aplinkos pertvarkymas*; 2) *automobilių parko techninės būklės priežiūra*; 3) *eismo dalyvių lavinimas*.

Saugaus eismo užtikrinimo prevencinis darbas Lietuvoje vykdomas tobulinant ir kuriant naujas teisės normas ir taisykles, įvairias vyriausybės patvirtintas programas, tradiciškai šį darbą pavedant atitinkamoms ministerijoms bei joms pavaldžioms institucijoms. Problema yra ta, kad nors šios institucijos kasmet išleidžia dešimtis naujų teisės normų bei aktų, orga-

nizuoja gana daug prevencinio darbo akcijų, konkursų, įvairiausių renginių, tačiau pagrindinio tikslo pasiekti nepavyksta: transportinio traumatizmo ir avaringumo statistikos kreivės nelinkusios kristi žemyn. Ieškant šio reiškinių priežasčių, dažniausiai išskiriamos eismo sistemos struktūros, savivaldybių kompetencijos, finansavimo, kelių kokybės, eismo saugumo propagandos stokos, eismo dalyvių kultūros ir drausmės, vairuotojų rengimo ir kvalifikacijos kėlimo problemos (į šias problemas atkreipiamas dėmesys ir *Valstybinėje saugaus eismo automobilių keliais 2002–2004 metų programoje*). Tačiau minėtas problemas tikslingiau būtų įvardyti ne kaip avaringumą lemiančias priežastis, bet kaip valstybėje vykdomos saugaus eismo politikos pasekmes.

Jų atsiradimą lemia daugelis veiksnių: teisinė valstybės politika, grindžiama mėginimu aiškinti teisės taikymą ir socialinius padarinius, nesidomint rimtais sociologiniais tyrimais, išvadas apie teisės funkcijas visuomenėje gaunant ne socialinių sąlygų ir to, kaip jas gali paveikti teisė, analize, o jas išvedant iš įstatymų leidėjų valios išraiškų; nepaisymas arba nesugebėjimas užtikrinti efektyvioms teisės normoms įgyvendinti būtinų sąlygų, reikalaujančių, pavyzdžiui, kad įstatymo šaltinis būtų autoritetingas ir prestižinis, teisę taikantys pareigūnai elgtųsi tiksliai pagal įstatymo reikalavimus ir t. t.

Lietuviškoje eismo saugumo klausimus nagrinėjančioje literatūroje, periodinėje spaudoje tiriant avaringumo priežastis nesigilinama į prevencinio darbo koordinavimo tarp ministerijų bei žinybinių įstaigų problemas, prevencinį darbą atliekančių darbuotojų ir jų vadovų nuostatas, vertybines orientacijas, gebėjimus ir nusiteikimą sąžiningai atlikti jiems pavestą darbą. Pripažįstant eismo dalyvių drausmės, mandagumo ir eismo kultūros problemas nemėginama ieškoti sąsajų tarp visuomenės kultūros lygio ir, pavyzdžiui, valstybės (kuri yra teisės kaip instrumento vartojimo subjektas) gebėjimo užtikrinti teisės kaip socialinės kontrolės priemonės taikymo veiksmingumo arba prevencinį darbą atliekančių valdininkų ir pareigūnų darbo kokybę.

Lietuvoje nebuvo atskirai tyrinėtas saugaus eismo mokymo, prevencinio auklėjamojo darbo efektyvumas, nėra tyrimų, atskleidžiančių šeimos, darželių, mokyklų bei eismo priežiūros tarnybų (kelių policijos) prevencinio darbo poveikį eismo saugumui.

*Straipsnio tikslas:* pirma, atskleisti saugaus eismo sistemą reguliuojančių įstatymų ir prevencinio darbo efektyvumo ryšį; antra, ištirti vienos iš atsakingų už prevencinį darbą saugaus eismo srityje institucijų – Kauno miesto Vyriausiojo policijos komisariato Kelių policijos – darbuotojų požiūrį į atliekamą darbą ir motyvaciją dirbti bei pareigūnų atliekamo prevencinio darbo poveikį saugiam eismui bei eismo dalyvių elgsenai.

*Tyrimo objektas:* Kauno miesto Vyriausiojo policijos komisariato (toliau – VPK) kelių policijos vykdomas prevencinis darbas užtikrinant saugų eismą.

*Tyrimo metodai:* Buvo atlikti skirtingų socialinių grupių – vairuotojų pažymėjimus turinčių Kauno miesto gyventojų (apklausta 400 respondentų) ir Kauno VPK kelių policijos patrulių (apie 50 proc. visų kelių policijos patrulių) – anketiniai tyrimai. Taip pat tyrime taikomi teisės aktų, literatūros šaltinių, Kauno miesto VPK kelių policijos pagrindinių priemonių planų ir ataskaitų analizės metodai.

## 1. Kelių eismo saugumo sistemos teisiniai pagrindai

Lietuvos eismo sistemos teisinės bazės ypatumas yra tas, kad beveik visą dešimtmetį po Nepriklausomybės atkūrimo ji buvo formuojama daugiausiai įstatymus papildančiais aktais, daugiausia dėmesio skiriant vienam iš sistemos elementų – keliams.

**Kelių eismo sistemos struktūros kūrimas.** Pirmą kartą apibrėžti eismo saugumo sistemos, kaip vientisos struktūros, sampratą, teisinius jos pagrindus, veiklos koordinavimą, tarnybų funkcijas pabandyta 1994 m. liepos 7 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarime „*Dėl kelių eismo saugumo sistemos*“, kuriame buvo patvirtinta Susisiekimo ministerijos parengta *Lietuvos Respublikos kelių eismo saugumo sistema*. Bendrojoje dokumento 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; svarbiausias uždavinys – įgyvendinti valstybės politiką eismo saugumo

sirtyje, numatyti veiklos kryptis ir priemonės eismo saugumui gerinti. Veiklai koordinuoti prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės buvo numatyta sudaryti nuolatinę instituciją – *Lietuvos kelių eismo saugumo komisiją*. Jos funkcijos: dalyvauti rengiant eismo saugumo programas, teikti Vyriausybei pasiūlymus dėl šių programų įgyvendinimo, kontroliuoti teisės aktų bei programų vykdymą, planuoti mokslo tiriamuosius darbus. Eismo saugumo priemonės turėjo būti finansuojamos iš valstybės ir savivaldybių biudžetų, draudimo kompanijų skiriamų lėšų, juridinių ir fizinių asmenų savanoriškų įnašų. Taip pat buvo numatyta galimybė steigti kelių eismo saugumo fondą.

*Kelių eismo saugumo sistemos* patvirtinimas leido sukurti saugaus eismo sistemos funkcinę struktūrą, sudarė prielaidas kompleksiskai koordinuoti ir vykdyti saugaus eismo politiką, įvardijo atsakingas institucijas ir apibrėžė jų veiklą, padėjo teisinės bazės tolesnės plėtros pagrindus.

Eismo saugumo sistemai funkcionuoti kliudė tai, kad išleisti teisės aktai neturėjo įstatymo galios. Vyriausybės leidžiami vykdomieji įstatymus papildantieji aktai, negalėdami suteikti pakankamo legitimumo jos veiksams, siaurino teisės normų įgyvendinimo galimybes bei neapėmė visų eismo sistemos sudedamųjų dalių teisinio reguliavimo, todėl nesudarė pakankamos teisinės bazės, kurios pagrindu galima būtų kompleksiskai spręsti saugaus eismo problemas visose prevencinio darbo kryptyse. Tuo laikotarpiu priimti atskiri įstatymai – *Transporto veiklos pagrindų įstatymas* (1991 m.), *Kelių įstatymas* ir *Kelių fondo įstatymas* (abu priimti 1995 m.) – nebuvo skirti kelių eismo sistemai, kaip vientisai struktūrai, teisiškai pagrįsti, o reguliavo tik tam tikrus jos komponentus.

Padėtis pradėjo keistis nuo 2000 metų, kai buvo priimti keli įstatymai, reguliuojantys eismo sistemos atskiras dalis. Įstatymo šaltinio autoritetingumo ir prestižiškumo požiūriu yra svarbus 2000 m. spalio 12 d. priimtas *Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas* (toliau – *Saugaus eismo įstatymas*) [4]. Šis įstatymas, pakartojęs daugelį 1994 metų Vyriausybės patvirtintos *Kelių eismo saugumo sistemos* nuostatų, reikšmingas tuo, kad beveik dešimtmetį eismo sistemos struktūrą, institucijų funkcijas reguliavusioms teisės normoms suteikė įstatymo galią, taip pat nustatė eismo dalyvių teises ir pareigas, apibrėžė transporto priemonių techninės priežiūros teisinius pagrindus. Taigi *Saugaus eismo įstatymas* atvėrė platesnes galimybes dirbti prevencinį darbą. Be šių saugaus eismo sistemos struktūrą įteisinusių teisės aktų, buvo išleista ir daugiau įstatymų bei juos lydinčių aktų, kurių paskirtis buvo reguliuoti atskiras sudėtines sistemos dalis ir sudaryti prielaidas prevenciniam darbui. Daugiausia teisės dokumentų buvo skirta kelių ir eismo aplinkos priežiūrai.

Kelių eismo saugumo sistemai remti 1995 m. Vyriausybės nutarimu buvo įkurtas specialus *Kelių eismo saugumo fondas* [5]. Jis pradėjo veikti 1996 m. sausio mėnesį, patvirtinus fondo sudarymo tvarką ir įmokų dydį. Pagal nuostatus fondo lėšos turėjo būti naudojamos eismo saugumo programoms finansuoti, renginiams organizuoti, šviečiamajai eismo saugumo veiklai, leidybai, mokslo tiriamiesiems darbams, teisės aktams rengti, kelių eismo saugumu besirūpinančioms tarnyboms, specialistams tobulintis, bendradarbiauti su užsienio valstybėmis. Lėšų kiekis fondo sąskaitoje iš anksto negalėjo būti žinomas. Į ją turėjo patekti 7 proc. Vidaus reikalų ministerijos įplaukų, gautų už administracinės teisės pažeidimus, 5 proc. Valstybinės kelių transporto inspekcijos įplaukų už licencijų verstinę transporto veiklą, įforminimo paslaugas, 1 proc. Kelių fondo lėšų pervedė Lietuvos automobilių kelių direkcija. 1996 m. fondas disponavo 2 mln. litų, 1997 m. – 2,61 mln., 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., moksliniams tyrimams – 30 tūkst. litų, eismo saugumo tarnybų veiklai, t. y. kelių policijai, Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamentui – 1,5 mln., apskritims – 170 tūkst. litų [6]. Fondo lėšos negalėjo būti perduodamos į valstybės biudžetą arba panaudotos kitoms valstybės reikmėms. Iš šio fondo nemaža dalis 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 fondas 2000 m. liepos 13 d. Vyriausybės nutarimu buvo likviduotas [7]. Panaikinus *Kelių eismo saugumo fondą* ir kelių eismo saugumo priemonės pradėjus finansuoti netiesio-

giai per Kelių fondą bei Vyriausybės ir savivaldybių skiriamus asignavimus, šiems tikslams skirtų lėšų gerokai sumažėjo. 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 [8]. 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 kelių policijos organizuojamų prevencinių akcijų finansavimas. Saugiam eismui užtikrinti skirtų programų vykdymo galimybes riboja ir kai kuriose savivaldybėse mažinamas šių programų finansavimas. Pavyzdžiui, Kauno miesto savivaldybė 2001 metais saugaus eismo programoms įgyvendinti skyrė 32 proc. mažiau lėšų nei 1999 metais.

**Kelių ir eismo aplinkos priežiūra.** Eismo saugumui ypač didelę reikšmę turi kelių kokybė. Jų būklę nusako keturi pagrindiniai rodikliai: kelio lygumas, kelio konstrukcijos stiprumas, provėžos bei sukibimo koeficientas. Šiuo metu Lietuvoje yra 73,6 tūkst. kilometrų kelių. Reikšmingiausi – valstybiniai keliai. Jiems tenka apie 52 proc. viso automobilių eismo bei 80 proc. apkrovos. Automobilių keliais Lietuvoje pervežama apie 60 proc. visų krovinių.

Saugaus eismo kelių, jų projektavimo, tiesimo ir priežiūros, kelio statinių, įrenginių, techninių eismo reguliavimo priemonių reikalavimus ir su tuo susijusių kelių savininkų bei kitų institucijų pareigas nustato 1995 m. priimtas *Lietuvos Respublikos kelių įstatymas* [9].

Vadovaudamasi *Kelių įstatymu*, Vyriausybė 1995 gruodžio 7 d. patvirtino *Kelių priežiūros taisyklės* [10], kurios nustatė „automobilių kelių, išskyrus miestų gatves, priežiūros, apsaugos bei naudojimosi jais tvarką“. Tai reikštų, kad taisyklės neturėtų reglamentuoti miesto gatvių priežiūros, tačiau pagal 23 punktą „miestų savivaldybių teritorijose visas gatves įrengia, taiso ir prižiūri miestų savivaldybės“. Įstatyme „gatvė“ įvardijama kaip „kelio ruožas, esantis miesto ar kaimo gyvenamosios vietos teritorijoje, paprastai turintis pavadinimą“ [9]. Neaišku, ar valstybinės reikšmės kelias, kertantis miesto teritoriją, gali įgyti gatvės statusą ir ar tokiu atveju privalu suteikti jam pavadinimą (įstatyme vartojamas žodis „paprastai“ nelabai tikslus), ar už jo priežiūrą tampa atsakinga miesto savivaldybė? Šio punkto antrosios ir trečiosios dalių tekstai pateikti taip, kad gali būti suprasti dviprasmiškai. Antrojoje punkto dalyje rašoma: „Rajonų savivaldybių teritorijų miestuose ir miesteliuose valstybinės reikšmės kelių važiuojamąją dalį (...) kelkraščius, tiltus, (...) eismo reguliavimo priemones (išskyrus švie-soforus) įrengia, taiso ir prižiūri, valo sniegą šių kelių važiuojamoje dalyje, juos barsto Susisiekimo ministerijos reguliavimo sričiai priskirtos kelių įmonės“ [10]. Trečioji dalis išdėstyta taip: „Šiuos kelius valo, išveža iš jų šiukšles, purvą ir sniegą, įrengia, taiso ir prižiūri juose šaligatvius, pėsčiųjų ir dviračių takus, švie-soforus (...) rajonų savivaldybių įgaliotos įmonės arba tarnybos“ [10]. Lieka neaišku, kas iš tikrųjų turi valyti kelius – ministerija ar savivaldybėm priklausančios įmonės (pagal tekstą turėtų lyg ir abi)? Keistokai atrodo ir tai, kad to paties kelio važiuojamąją dalį turi prižiūrėti viena, o šaligatvį ar kelkraštį jau kita įmonė. Kaip rodo praktika, tokiais atvejais dažniausiai kelias lieka paprasčiausiai nenuvalytas ar nesutvarkytas – o kaltininką tampa sunku nustatyti.

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, *Kelių priežiūros taisyklėse* numatytų draudimų (draudžiama keliais su asfalto dangą važinėti vikšrinio transportu, važiuoti purvinomis transporto priemonėmis, teršiančiomis dangą, statyti kelio sanitarinėje apsaugos zonoje reklaminius skydus, deginti pakelėse žolę, ganyti kelio apsaugos zonoje gyvulius ir t. t.) nelabai paisoma, kadangi atsakingos institucijos ir tarnybos nepajėgios užtikrinti šių taisyklių vykdymą. Dar akivaizdesnis teisės normos nepakankamo efektyvumo pavyzdys – susisiekimo ministro įsakymų dėl valstybinės ir rajoninės reikšmės kelių priežiūros žiemos sezono metu tvarkos įgyvendinimo galimybės. Pavyzdžiui, susisiekimo ministro įsakymu nustatoma žiemos metu tokia kelių valymo tvarka: pirmojo magistralinių kelių priežiūros lygio keliai (šiai kategorijai priskirta kelio Vilnius – Kaunas – Klaipėda atkarpa Vilnius – Sitkūnai) turi būti valomi bet kuriuo paros metu; visuose kituose magistraliniuose keliuose (2 lygis)

sniegas turi būti valomas ir slidumą mažinančios medžiagos barstomos nuo 4 val. iki 22 val., užtikrinant pravažiuojamumą visą parą (esant slidumams šiuos kelius pirmą kartą būtina pabarstyti iki 7 val.); rajoniniuose keliuose (3 lygis) sniegas valomas nuo 9 val. iki 18 val., o slidumą mažinančios priemonės barstomos tik pavojinguose ruožuose po stiprių lijundrų arba plikšalų ir tik baigus valyti pirmojo ir antrojo lygio kelius [11]. Tačiau daugeliu atvejų dėl finansų, technikos stokos bei savivaldybių veiklos šių nuostatų paprasčiausiai nesilaikoma. Vien 2001–2002 metų žiemą gausiai pasnigus nebuvo laiku nuvalytos gatvės Vilniuje 11 kartų, Kaune – 14 kartų [12]. Tokiais atvejais visuomet padidėja autoavarijų ir patyrusių traumas žmonių skaičius bei iškyla dar viena problema: dėl kompensacijų išmokėjimo už patirtą dėl blogos kelio dangos žalą. Nei *Kelių įstatyme*, nei *Kelių priežiūros taisyklėse* neužsimenama apie nuostolių, patirtų dėl slidžių ar nenuvalytų gatvių, atlyginimą, todėl dažniausiai šias problemas nukentėjusiems asmenims ar draudimo bendrovėms, pareiškus kelininkams ieškinį, tenka spręsti teismuose. Tačiau ir per teismą išsireikalauti atlyginti nuostolius yra gana keblu visų pirma dėl to, kad Kelių eismo taisyklėse nurodoma važiuoti tokiu greičiu, kad kiekvienu atveju galima būtų suvaldyti automobilį. Įvykį registruojantis policijos pareigūnas protokole pažymi, kad buvo nepalankios oro sąlygos, bet jos niekada nebus nurodytos kaip avarijos priežastis. Antra, nėra tinkamai sureguliuotas teisinės atsakomybės už kelių priežiūrą klausimas tarp savivaldybių ir kelius prižiūrinčių bendrovių. Kadangi miestų kelių savininkės savivaldybės yra užsakovai, o bendrovės, atliekančios kelių priežiūros darbus, – vykdytojai, tai šios bendrovės gali atlikti joms priklausančius darbus (pavyzdžiui, barstyti kelius druskos mišiniu) tik gavusios miesto Komunalinio ūkio skyriaus leidimą, o jų išdavimas, esant pinigų stygiui, dažnai ribojamas. Todėl, nespėjus laiku ir tinkamai nuvalyti kelius, bendrovėms atsiranda galimybė išvengti atsakomybės apkaltinant savivaldybes už pavėluotą leidimą pradėti kelių valymo darbus. Pasitaiko ir tokių atvejų, kai sutartyse tarp miesto savivaldybių ir kelius prižiūrinčių bendrovių nėra tiksliai apibrėžtas atsakomybės už miesto gatvių būklę klausimas. Pavyzdžiui, anot bendrovės „Kauno keliai“ direktoriaus V. Anskaičio, „draudikai nėra padavę į teismą „Kauno kelių“, nes nėra sutarties, kad bendrovė atsakinga už kelių būklę“ [KD 200212 17 p. 13]. Toks teisinis kazusas verčia draudimo kompanijas dėl nuostolių išieškojimo Kaune į teismą duoti ne kelininkus, o Savivaldybę [12]. Kelininkų atsakomybė visais atvejais turėtų būti didinama, tačiau kartu suteikiant jiems platesnes sprendimų priėmimo galimybes.

Lietuva, pasirinkusi integracijos kryptį į Europos valstybių bendriją ir pradėjusi derybas dėl narystės Europos Sąjungoje, privalėjo daugelyje sričių nacionalinės teisės aktus derinti prie Europos Sąjungos teisės. Vienas tokių dokumentų – visiškai naujas ir labai aktualus eismo aplinkos pertvarkymo srityje – *Lietuvos Respublikos bevariklio transporto įstatymas*, priimtas 2000 m. birželio 20 dieną [13]. Įstatymas nustatė bevariklio transporto padėtį bendroje transporto sistemoje, jo plėtros sąlygas, bendrus bevariklio transporto infrastruktūros projektavimo, įrengimo ir eksploatavimo Lietuvoje reikalavimus. Vienas pagrindinių šio teisės akto uždavinių – užtikrinti žmogaus teisę į švarią ir sveiką transporto paslaugą.

Pripažįstant šio įstatymo svarbą eismo aplinkos pertvarkymui ir saugaus eismo sistemai, reikia pripažinti, kad jo taikymo galimybės kelia pagrįstų abejonių. Nors jau praėjo beveik treji metai nuo įstatymo paskelbimo, tačiau kol kas nėra jokių įstatymą papildančių teisės aktų, numatančių įstatymo normų realizavimo galimybes. Bevariklio transporto infrastruktūrai įrengti ir prižiūrėti vyriausybė 2002 metams skyrė tik 950 tūkst. litų, tai buvo tik 1,32 proc. visoms kelių priežiūros ir plėtros programoms skirtų lėšų [8]. Taip pat daugelis savivaldybių neturi nei parengtų (ar rengiamų) bevariklio transporto infrastruktūros plėtros programų, nei numatytų šiems tikslams lėšų. Pavyzdžiui, Kauno miesto savivaldybės 2002 metų biudžete šioms programoms vykdyti nebuvo skirta lėšų. Todėl 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 jaugusio į mūsų paveldą. Bet kaitai, kuri per daug kvepia teisine ar socialine revoliucija, tikriausiai bus

pasipriešinta“ [14, p. 86]. Šiuo metu šalyje tėra prieš pora dešimtmečių įrengti pavieniai dviračių takai, kurių danga jau yra sutrūnijusi.

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

Iki 1995 metų kelių priežiūros finansavimas juridiskai buvo grindžiamas tik įstatymus papildančiais aktais. Toks finansavimo sistemos formavimas įstatymus papildančiais aktais iš esmės buvo klaidingas, nes prieštaravo Lietuvos Respublikos Konstitucijos 67 straipsnio 15 punktui, kuriame buvo įtvirtinta, jog Seimas „nustato valstybinius mokesčius ir kitus privalomus mokėjimus“ [15].

1993–1995 metais skiriamų lėšų nepakakdavo ne tik kelių remontui bei tiesimui, bet ir normaliai priežiūrai. Šiems darbams skirti pinigai buvo kaupiami toje pat sąskaitoje, iš kurios valdžia finansavo visas įmanomas socialines programas. Ir tik 1995 m. sausio 24 d. priėmus *Lietuvos Respublikos kelių fondo įstatymą* (toliau – *Kelių fondo įstatymas*) padėtis pagerėjo: buvo įsteigtas Lietuvos Respublikos kelių fondas, kurio tikslas – sukaupti ir naudoti lėšas automobilių kelių tinklui plėsti, modernizuoti ir funkcionavimui užtikrinti [16]. Apie 50 proc. Kelių fondo sudarė dalis akcizo, gauto už realizuotą automobilių kurą (buvo numatytas 50 proc. akcizo dydis) bei kai kurie kiti mokesčiai. Įstatymas numatė, kad 20 proc. Kelių fondo lėšų būtų skiriama savivaldybėms – vietiniams keliams, miškų ir nacionalinių parkų keliams bei magistralinių kelių gatvėms tiesti ir prižiūrėti. Tačiau dar tų pačių metų gruodžio mėnesį įstatymas buvo pataisytas, nustatant laipsnišką akcizo už realizuotus degalus didinimą (1996 metais pervedama 15 proc., vėliau atskaitymai didinami kasmet po 10 punktu, o paskutiniaisiais metais 5 punktais – kol sudarys 50 proc. akcizų pajamų). Kelių fondo įsteigimas buvo gana palankus kelininkams: gana sparčiai buvo asfaltuojami žvyrkeliai (per trejus metus – apie 1000 km), sustiprintos kai kurių asfaltuotų kelių dangos, įsigyta modernios technikos. Deja, jau 1999 metais Vyriausybė pakeitė Kelių fondo įstatymą – vietoj numatytų 45 proc. nuo realizuojamo kuro ir tepalų fondui buvo skirti 32 proc. akcizo [17]. Valstybės politikos neigiami rezultatai pasijautė netrukus: 2000 metais fondo deficitas padidėjo beveik 6 proc., taip pat dėl įvairių priežasčių kelininkams nepavyko surinkti teoriškai jiems priklausančių pinigų. Finansavimo sumažėjimas ypač skaudžiai palietė tas bendroves, kurios, patikėjusios ilgalaimėmis programomis, suskubo įdiegti modernias technologijas ir apsirūpinti naujos kartos įranga ar kitais būdais investavo pinigus į kelių priežiūros verslą. Kelininkų finansinė padėtis dar labiau susikomplicavo 2000 metų spalio mėn. kai, eilinį kartą pakeitus įstatymą (iš viso įstatymas buvo pataisytas net 14 kartų), iš Kelių fondo lėšų galima buvo skirti 5 proc. „kitoms valstybės reikmėms kelių srityje finansuoti, tarp jų keltų tarp Neringos ir Klaipėdos miestų funkcionavimui užtikrinti“. 2000 m. spalio mėn. paskelbtas naujas *Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymas*. Jis panaikino *Kelių fondo įstatymą*, bei iš esmės nieko nepakeitė. 2001 metais į kelių fondą surinkta tik apie 80 proc. planuojamo biudžeto ir įvairiems pradėtiems darbams apmokėti pritrūko beveik 75 mln. litų. Susidariusi padėtis privertė 2001 m. gruodžio mėn. vėl keisti įstatymą: nuo 2002 m. sausio 1 d. nuspręsta padidinti akcizo pajamas iki 38 proc., o nuo 2004 metų – 40 proc., taip pat į programos finansavimo sąskaitą numatyta pervesti 100 proc. akcizo pajamų, gautų už realizuotas suskystintas dujas.

Toks dažnas įstatymo kaitaliojimas parodo paties teisės akto neveiksmingumą bei akiivaizdų įstatymų leidėjų nesugebėjimą tinkamai įvertinti visų sąlygų, būtinų, kad teisės normos funkcionuotų. Viena iš tokių sąlygų – tai reali įplaukų į fondą suma ir šios sumos optimalus paskirstymas įvairioms reikmėms. Fondo lėšų bei Kelių priežiūros ir plėtros programų naudojimo sąmatų analizė leidžia teigti, kad tos sumos, kuriomis disponuoja Vyriausybė (1997 m. – 481 mln. Lt, 1998 m. – 682,5 mln. Lt, 2002 m. – 716 mln. Lt.) bei jų paskirstymas (dalis šių pinigų buvo skirta užsienio bankų paskoloms gražinti ir palūkanoms mokėti (2002 m. – 53,2 mln. Lt), gamtosaugos ir ekologijos reikmėms, žemės rekultivavimo darbams kelių komplekse vykdyti, gamybiniam pastatams statyti, kelių priežiūros institucijų darbuotojų

užmokesčiui, Lietuvos karaliaus Mindaugo jubiliejaus programai finansuoti), negali užtikrinti kelių tiesimo bei priežiūros kokybės.

Kelių priežiūros finansavimo sistemos įstatymų neefektyvumas labai apribojo prevencinio darbo galimybes (stabdė verslo investicijas į kelių priežiūrą, trukdė sudaryti ilgalaikes programas) ir sudarė prielaidas kelių infrastruktūrai nykti.

**Eismo dalyvių padėtis saugaus eismo sistemoje.** Eismo dalyviai – tai beveik visi šalies gyventojai. Tas pats asmuo gali būti ir pėsčiuoju, ir vairuotoju, ir keleiviu. Toks socialinių vaidmenų kitimas įpareigoja asmenį įsisaugoti elgsenos ypatumus. Modeliuojant eismo dalyvio ugdymui skirtą prevencinio darbo formas ir metodus, pravartu tirti eismo dalyvių grupių (pėsčiųjų, vairuotojų, keleivių, dviratininkų, vaikų ir suaugusiųjų) elgesio bruožus tam tikroje eismo aplinkoje.

Lietuvoje 1990–2001 metais iš viso įvyko daugiau kaip 62 tūkst. įskaitinių autoavarijų, kurių metu 9449 žmonės žuvo ir buvo sužeisti 70 437 asmenys (1 priedas). Eismo dalyvių – vairuotojų, pėsčiųjų ir dviratininkų – padėtis ir rizikos laipsnis eismo saugumo sistemoje nėra vienoda: dėl vairuotojų kaltės įvyksta daugiau autoavarijų, tačiau jose labiau nukenčia pėstieji ar dviratininkai. Šalyje autoavarijų metu 2001 metais daugiausia nukentėjo dviratininkų: iš 100 nukentėjusių dviratininkų žuvo 13,3 proc., pėsčiųjų žuvo 9,3 proc., mažiausiai žuvo keleivių – 6,2 proc. Žuvusiųjų vairuotojų ir pėsčiųjų skaičius beveik nesiskiria, nors pėsčiasis niekuo neapsaugotas, o vairuotojas sėdi palyginti saugiai automobilyje. Tai galima paaiškinti tuo, kad Lietuvos vairuotojai yra nedrausmingi ir labai dažnai viršija saugų greitį – dėl to ir avarių pasekmės būna skaudesnės.

Vairuotojų nedrausmingumą liudija augantis autoavarijų, padarytų dėl vairuotojų kaltės, skaičius: dėl jų kaltės Lietuvoje 2000 metais buvo padaryta 65 proc. visų autoavarijų, 2001 metais – 66 proc., o per 2002 metų aštuonis mėnesius – 68,7 proc. visų autoavarijų. Dažniausiai tik dėl vairuotojų aplaidumo įvyksta autoavarijos geležinkelių pervažose: 1999 metais pervažose įvyko 7 autoavarijos, kurių metu žuvo 4 ir buvo sužaloti 8 asmenys, 2001 metais – atitinkamai – 8, 14 ir 9 [18]. Dar viena labai rimta mūsų vairuotojų problema – neblaivūs vairuotojai. Lietuvoje iš visų avarijas padariusių vairuotojų vidutiniškai 12–14 proc. būna neblaivūs. Vakarų Europos šalyse tokių avarių skaičius sudaro 1–2 proc. (Idomu tai, kad dienraščio *Lietuvos rytas* pateikiamoje kassavaitinėje autoįvykių suvestinėje teigiama, kad 2001 metais dėl girtų vairuotojų kaltės įvyko 19,6 proc. autoavarijų.)

Daugelyje Europos šalių pėstiesiems eismo dalyviams šiuo metu tenka 10–15 proc. visų autoavarijų, o Lietuvoje dėl pėsčiųjų kaltės autoavarijų įvyksta beveik dvigubai daugiau. Dėl pėsčiųjų eismo dalyvių kaltės 2001 m. įvyko 24 proc. avarių, jose 177 žmonės žuvo ir 1154 buvo sužaloti [18]. Palyginti su kitomis Europos valstybėmis, ypač su Skandinavijos šalimis, Lietuvoje labai didelis autoavarijose žūstančių ir sužeidžiamų vaikų skaičius. Per paskutinį dešimtmetį Lietuvoje vidutiniškai kasmet žūsta 57 ir sužeidžiama 1029 vaikai.

Dažniausia autoavarijų rūšis – užvažiavimas ant pėsčiųjų. 2000 metais tokios avarijos sudarė 38 proc. visų autoavarijų, transporto priemonių susidūrimas – 24 proc., atsitrenkimai į kliūtis (stulpus, medžius) – 13 proc., susidūrimas su dviračiu 12 – proc., apvirtimai – 11 proc.

Atskirų eismo dalyvių grupių avaringumo ir transportinio traumatizmo analizė parodo, kad Lietuvos eismo dalyvių elgsena kelia pavojų jų asmeniniam ir aplinkinių saugumui. Prevencinio darbo sėkmei užtikrinti labai svarbu tiksliai identifikuoti tokio elgesio prielaidas ir motyvus. *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“ [19]. Visuomenės mentaliteto lygio pripažinimas viena svarbiausių avaringumo priežasčių rodo, kad valstybinės valdžios atstovai nesiekia geriau paanalizuoti padėties eismo saugumo srityje. Visų pirma todėl, kad kai problema įvardijama kaip „kultūros“ stoka, užkertamas kelias mokslinio problemos sprendimo paieškai – laukiama, kol problema išsprendžiasi savaime kylant visuomenės kultūros lygiui. Kita vertus, pripažįstant eismo dalyvių kultūros lygį kaip avaringumo priežastį, patogu „nematyti“ valdžios vykdomos teisinės politikos eismo saugumo srityje esminių klaidų ir nesijausti kaltiems dėl nepasiekto tikslo. Toks pro-

blemos „matymas“, deja, nenuteikia optimistiškai galvojant apie eismo dalyvio švietimą ir lavinimą.

Daugelis Europos ir JAV mokslininkų, pavyzdžiui, R. Elvik, A. Biurger ir kiti [20], laikosi nuomonės, kad auklėjamasias prevencinis darbas turi būti grindžiamas principu: šeima – ikimokyklinė ugdymo įstaiga – mokykla – kelių policija – medicinos įstaigos. Nors šių institucijų prevencinio darbo kryptys, tikslai ir uždaviniai, taip pat darbo formos bei metodai yra skirtingi, tačiau jų bendradarbiavimas, produktyvus veiklos organizavimas, sąžiningas ir profesionalus darbuotojų požiūris į darbą gali sudaryti prielaidas saugiam eismui gerinti.

## 2. Kelių policijos vykdomo prevencinio darbo poveikis eismo saugumui

Auklėjamajame prevenciniame darbe reikšminga vieta tenka Eismo priežiūros tarnybos institucijai. Tarnybos veiklos ypatumą lemia pareigūnų vykdomo prevencinio darbo objektas – pilietis, esantis konkrečioje eismo aplinkos situacijoje. Ši aplinkybė reikalauja iš teisę taikančio pareigūno eismo dalyvio atžvilgiu elgtis tiksliai pagal įstatymo reikalavimus ir savo elgesiu skatinti asmenį sekti jo pavyzdžiu.

*Kelių policijos patrulių tarnybos veiklos instrukcijoje* nurodyta, kad Kelių policija užtikrina viešąją tvarką priskirtose teritorijose, reguliuoja transporto ir pėsčiųjų eismą, prižiūri kelių eismo saugumą, tiria kelių eismo taisyklių pažeidimus ir eismo įvykius, atlieka kvotą avarijų bylose, skiria administracines nuobaudas ir kitokio poveikio priemones už Kelių eismo taisyklių (KET) pažeidimus. Nors kelių policijos funkcijose ir nėra atskirai išskirtas eismo saugumui skirtas prevencinis darbas, tačiau jo buvimas atsiskleidžia funkcijų turinyje bei policijai keliamuose uždaviniuose.

*Kauno miesto VPK Kelių policijos pagrindinių priemonių planuose* (toliau – *Priemonių planai*), apibrėžtos šios saugaus eismo užtikrinimo veiklos kryptys: avaringumo analizė, eismo kontrolė bei kelių eismo pažeidimų prevencija; ryšių su visuomene plėtojimas; prevencinių eismo saugumo akcijų rengimas; darbuotojų profesinio pasirengimo gerinimas. Priemonių planuose numatytų atlikti prevencinio pobūdžio renginių, akcijų bei administracinių nuobaudom nubaustų pažeidėjų skaičius rodo gana aktyvų kelių policijos pareigūnų prevencinį darbą. Tačiau transportinio traumatizmo ir avaringumo statistika nerodo teigiamų poslinkių saugaus eismo užtikrinimo srityje: Kauno mieste, kaip ir visoje Lietuvoje, didėja ir avaringumas, ir žuvusiųjų bei sužeistųjų autoavarijose žmonių skaičius (2 priedas). Todėl norisi paklausti: koks yra policijos pareigūnų atliekamo prevencinio darbo poveikis saugiam eismui užtikrinti? Ir kokią įtaką veiklos rezultatams turi pareigūno asmuo?

Ieškant atsakymų į šiuos klausimus tikslinga būtų policijos pareigūnų veiklą prevencinio darbo srityje vertinti dviem kriterijais – *objektyvuoju* ir *subjektyvuoju*. Analizuojant pagal pirmąjį kriterijų, reikia įvertinti pareigūno darbo aplinką, techninių priemonių lygį, socialines sąlygas, organizacinės elgsenos ypatumus ir t. t. Objektivusis veiklos įvertinimo kriterijus leistų apibrėžti policijos patrulio prevencinio darbo veiksmingumo galimybių ribas (pvz., ar gali sąžiningas policininkas, kad ir kaip to norėdamas, sulaikyti eismo taisykles pažeidusį vairuotoją neturėdamas degalų savo automobilyje?). Antrojo kriterijaus esmė – įvertinti pareigūno vertybines savybes, mentalitetą, motyvaciją dirbti. Atlikta kelių policijos pareigūnų veiklos analizė pagal abu vertinimo kriterijus padės rasti atsakymus į iškeltus klausimus.

Prevencinio darbo analizę pagal objektyvųjį vertinimo kriterijų tikslinga pradėti nuo patrulių aptarnaujamos teritorijos ir personalo charakteristikų nagrinėjimo.

Kauno miestas yra išsidėstęs 155,4 km<sup>2</sup> plote, jame gyvena apie 430 tūkst. gyventojų, gatvių tinklą sudaro 675 km. Eismo saugumui ir pralaidumui užtikrinti įrengti 73 šviesoforai pastatyti 7 952 kelio ženklai, iš jų 2115 šviečiantys (dėl lėšų stokos šiuo metu jie išjungti), miesto gatves apšviečia 22 256 šviestuvai. Nutiesta 19 km dviratininkų takų, įrengti 12 „gulinčių policininkų“, pastatytos 4 požeminės perėjos [21]. Mieste sparčiai didėja automobilių skaičius (1 lentelė).

1 lentelė. Automobilių skaičius Kauno m. 1996 – 2001 metais



	1996 m.	1997 m.	1998 m.	1999 m.	2000 m.	2001 m.
Automobilių skaičius	9 1642	10 8992	12 0655	12 3155	12 7947	13 6354

Dauguma įrenginių (išskyrus požeminę perėją Geležinkelio stoties aikštėje ir Čiurlionio tiltą bei jo prieigas) yra seni ir susidėvėję arba neveikiantys. Per praėjusius 4 metus iš Savi-valdybės biudžeto skiriamų lėšų kiekis miesto gatvių priežiūrai, remontui, eismo saugumo programoms finansuoti mažėjo ir šiuo metu aiškiai yra nepakankamas. Kauno miesto 2002 metų biudžeto išlaidų projekte (be specialiųjų programų) buvo numatyta gatvių apšvietimui 7,2 mln. Lt, tiltams – viadukams remontuoti bei prižiūrėti – 300 tūkst. Lt (2001 m. – 379 tūkst.), gatvėms remontuoti – 1,87 mln. Lt (2001 m. – 1,94 mln.), gatvėms slydmečiu prižiūrėti – 600 tūkst. Lt, eismo saugumo priemonėms eksploatuoti – 791 tūkst. Lt (2001 m. – 900 tūkst. Lt) [22]. Eismo saugumo problemų sprendimą sunkino tai, kad nereguliariai dirbo miesto ir apskrities saugaus eismo komisijos, pavyzdžiui, 1999–2000 metais Kauno apskrities Saugaus eismo komisija iš viso nebuvo sudaryta [23].

Kauno miesto VPK kelių policijos tarnyboje iš viso yra 167 etatai (1998 m. buvo 210 etatų: 180 atestuoti ir 30 tarnautojų), neužimtų – 11 policininkų etatų ir 1 jaunesniojo inspektorius, tačiau dėl finansų stygiaus jie paliekami laisvi. Keliuose patruliuoja 100 pareigūnų: 51 policininkas, 38 vyr. policininkai, 5 jaunesnieji inspektoriai, 1 inspektorius ir 5 vyr. inspektoriai. Turinčių iki 5 metų darbo stažą vidaus reikalų sistemoje (VRS) yra 10 proc. patruliuojančių pareigūnų, 5–10 metų stažą turi 21 proc. patrulių, 10–20 metų – 52 proc. patrulių, daugiau kaip 20 metų – 8 proc. Pagal amžių gausiausia yra 30–40 metų turinti darbuotojų grupė – 43 proc. Amžiaus grupę tarp 40 ir 50 metų sudaro 22 proc. patrulių, iki 25 metų – 8 proc. [23].

Apibendrinus šiuos duomenis, galima sakyti, kad prastai prižiūrimame ir menkai finansuojamame Kauno mieste kelių eismo saugumu rūpinasi ir su eismo dalyviais bendrauja dėl etatų mažinimo politikos 20 proc. sumažėjęs gana jaunas ir savo darbo srityje praktiką turintis žmonių kolektyvas. Vadybiniu požiūriu galima būtų pabandyti panagrinėti santykį tarp patruliuojančių ir nepatruliuojančių pareigūnų: ar administracinį darbą dirbančių pareigūnų skaičius tikrai yra optimalus?

Kelių policijos prevencinio darbo kokybę ir rezultatus didele dalimi lemia turimų techninių priemonių ir žmonių skaičius ir kokybė. 2002 metais Kauno miesto Kelių policija disponavo 23 automobiliais (vykdant taupymo programą, leidžiama eksploatuoti 19). Vadovai, analizuodami patrulinės tarnybos technines priemones bei nustatydami veiklos problemas, praktiškai nuo 1999 metų pažymi tuos pačius trūkumus: automobilių mėnesio rida nustatyta nepakankama, patruliniai automobiliai nėra visiškai sukomplektuoti iš patrulinės tarnybos veiklos instrukcijoje numatytų priemonių, pareigūnai laiku neaprūpinami nustatytos komplektacijos uniformine apranga, nustatyti vairuotojų girtumą yra skirti 4 alkoholio kiekio matuokliai (reiktų 24 matuoklių). Dėl matavimo prietaisų trūkumo pareigūnai sugaišta daug laiko ir be reikalo eikvoja kurą, veždami vairuotojus į budėtojų dalį ar medicinos įstaigą nustatyti girtumo. Šeši patruliniai automobiliai yra be švyturėlių, jais pareigūnai tamsiu paros metu vykdyti savo tiesioginių funkcijų negali [23].

Kelių policijai kokybiškai bei visapusiškai atlikti eismo įvykių analizę trukdo šiuolaikinės aparatūros eismo įvykio aplinkybėmis fiksuoti trūkumas (pvz., prietaisai padangų su kelio danga koeficientui nustatyti autoįvykio vietoje, deselerometrai, deselerografai, liuksometrai žibintų šviesos stiprumui nustatyti, prietaisai skersiniam ir išilginiam kelio nuolydžiui matuoti ir t. t.). Neišsprendus šių problemų, sunku atlikti išsamesnę miesto avaringumo analizę, imtis prevencinių priemonių bei kontroliuoti padėtį avaringiausiose vietose.

Tiesioginių pareigų atlikimą apsunkina sumažėjęs darbuotojų skaičius. Vadovaudamasi Kauno miesto VPK vyriausiojo komisaro 1999 m. rugsėjo 24 d. įsakymu Nr. 541 Kelių policijos rinktinė prižiūri 32 patruliuojančių sektorius. Nors patrulių skaičius sumažėjo apie 25 proc., patruliuojančių maršrutų skaičius išliko tas pats. Disponuodama turimomis pajėgomis ir prie-

monėmis rinktinė vienu metu pajėgi maksimaliai užtikrinti patruliavimą tik apie 35 proc. kelių policijai paskirtos teritorijos [24].

Vertinant Kelių policijos vadovų minimas veiklos problemas, apsunkinančias darbo efektyvumą, kaip svarbiausią iš jų, galima išskirti finansavimo problemą. Ši problema, kaip svarbiausia, nurodoma ir *Pagrindinių priemonių (2002 m. antrojo pusmečio) plane*, pažymint, kad „nepakankamas finansavimas tiesiogiai daro įtaką pažeidimų ir nusikaltimų išaiškinimui bei tyrimui; prevenciniam darbui vykdyti neskiriama visiškai lėšų“ [24].

Kita vertus, pripažįstant šias veiklos problemas kaip nuo policijos pareigūnų valios nepriklausančias priežastis, lemiančias prevencinio darbo veiksmingumą, nereikėtų ignoruoti policijos vadovų, atsakingų už šį darbą, pastangų pagerinti blogėjančią padėtį. Išanalizavus Kauno miesto VPK Kelių policijos priemonių planus, matyti, kad daugelis juose įvardytų konkrečių problemų (pvz., dėl alkoholio matuoklių ir 2 kompiuterių trūkumo) yra tiesiog perrašomos metai iš metų, o realiai padėtis nesikeičia. Neaišku, ar Kauno miesto VPK vadovybė (priemonių planus tvirtina VPK vyriausiasis komisaras) abejinga Kelių policijos problemoms ir nereaguoja į jų prašymus, ar patys Kelių policijos vadovai neišnaudoja visų galimybių iškilusiems sunkumams pašalinti. Ir vienu, ir kitu atveju susiduriame su formalaus požiūrio į problemą apraiška. Deja, tokių atvejų, kai iškilusių problemų sprendimas, prevencinio darbo organizavimas paliekamas „popieriuje“, pasitaiko gana dažnai. Tai liudija ir tiesioginio policijos patrulio darbo, ir prevencinio pobūdžio akcijų, skirtų saugiam eismui užtikrinti, efektyvumas.

Pagrindiniai kelių policijos patrulių tiesioginio darbo uždaviniai yra avaringumo sumažinimas ir prevencinis darbas siekiant nustatyti eismo dalyvių daromus taisyklių pažeidimus, dėl kurių įvyksta autoavarijos. Ar juos pavyko išspręsti, akivaizdžiai parodo avaringumo ir transportinio traumatizmo rodikliai. Pagrindinio uždavinio – sumažinti avarijų ir jose sužeistų žmonių skaičių Kauno kelių policijai kol kas išspręsti nepavyksta (priedas). Avaringumo rodikliai didėja: 2001 m., palyginti su 1998 m., bendras avarijų skaičius išaugo 7 proc., įskaitinių avarijų – 9,3 proc. Nerimą kelia autoavarijų metu sužeistų žmonių skaičiaus augimas – 16,6 proc. Nemažėja ir žuvusiųjų eismo dalyvių – vidutiniškai kasmet žūsta 32 žmonės. Policijos patrulių veiksmų principingumas ir jų atliekamo prevencinio darbo veiksmingumas sąlyginai galėtų būti patikrintas analizuojant sulaikytų neblaivių vairuotojų statistiką. Daugelyje pasaulio valstybių neblaivaus asmens vairavimas transporto priemonę laikomas rimtu nusižengimu. Nustatytas alkoholio kiekis kraujyje, leidžiantis vairuoti automobilį, jokių būdu neturėtų leisti galvoti apie visuomenėje vyraujančią atlaidų požiūrį į išgėrusį vairuotoją. Tai greičiau tam tikras vairavimo kultūros ugdymas: asmuo turi pats nustatyti galimo išgerti alkoholio kiekį, nekeltantį pavojaus jam ir aplinkiniams. Prieš sėsdamas už vairo išgėręs žmogus turi numatyti galimas pasekmes ir suvokti bausmės neišvengiamumą, jei jis būtų sulaikytas policijos patrulių. Vairavimo kultūros ugdymo prasme asmens motyvaciją nesėsti už vairo išgėrusiam labai menkina nebaudžiamumo tikimybė, t. y. viltis „susitarti“ su policininku ir išvengti bausmės. Kita vertus, policininkui išgėrusio vairuotojo baudimas taip pat yra rimtas išbandymas: labai nesunkiai nuobaudą skiriantis pareigūnas iš neblaivaus vairuotojo priešininko gali virsi jo bendrininku - tereikia sutikti numatytą baudos dydį „pasidalyti“. Kauno miesto kelių policijos kova su neblaiviais vairuotojais reikšmingesnių laimėjimų neatnešė: santykinis išgėrusių vairuotojų padarytų autoavarijų rodiklis viršija respublikinį (2001 m. – 15 proc). Beje, statistika verčia spėti, kad dėl milžiniškų baudų dydžio policininkai kur kas dažniau indulgencijas suteikia už pusę oficialios baudos kainos. Pavyzdžiui, Kaune 1996 metais buvo nustatyta 65 898 kelių eismo taisyklių pažeidėjai. Padidinus baudas, nubaustų skaičius pradėjo mažėti – 2001 metais buvo nustatyti 41 232 pažeidimų atvejai (taip pat sumažėjo ir nubaustų neblaivių vairuotojų). Tokios tendencijos būdingos visai Lietuvai: 1990–1995 metais kasmet būdavo nubaudžiama beveik milijonas šalies vairuotojų, o 2000 metais griežtesnių sankcijų imtasi maždaug prieš 300 tūkst. eismo taisyklių pažeidėjų [25]. Aiškinti tai prevencinio darbo sėkme būtų nekorektiška, nes, kaip jau buvo minėta, avaringumas nesiliauja didėjęs, avarijų, padarytų dėl girtų vairuotojų kaltės, skaičius taip pat. Taigi turime pripažinti, kad yra pagrindo manyti, jog policininkai piktnaudžiauja valstybės jiems suteiktais įgaliojimais ir užuot prisidėję prie saugaus eismo kultūros ugdymo, skatina vairuotojų neatsakingumą.

Kasdieninio patruliavimo gatvėse metu patrulių dėmesys labiausiai nukreiptas į eismo dalyvius, kurie nesilaiko kelių eismo taisyklių arba pažeidinėja viešąją tvarką, o prevencinių eismo saugumo akcijų metu pagrindinis pareigūnų tikslas – darbas su visais eismo dalyviais.

Priemonių planuose numatomos įvairios prevencinio pobūdžio akcijos, kurias tiesiogiai organizuoja Kauno m. kelių policija: *Saugokime vaikų gyvybes; Paplūdimiai, poilsio zonos – tik pėstiesiems; Gatvėse dviračiais tik pagal taisykles; Perėjose jauskimės saugiai; Vairuotojų alkoholio kontrolė; Važiukime tik saugiu ir leistinu greičiu; Saugiai į mokyklą, saugiai į namus ir kt.* Greta planuose numatytų renginių, policijos pareigūnai dalyvauja Eismo priežiūros tarnybos, Susisiekimo ministerijos bei kitų institucijų skelbiamose akcijose (*Vasarą važiuokim saugiai; Važiukime saugiai ir gerbkime vieni kitus; Ne toks šaunus, kaip galvoji, kai išgėręs tu vairuoji ir t. t.*).

Siekdami labiau plėtoti ryšius su visuomene, kelių policijos pareigūnai yra užsiplanavę ir kitas saugiam eismui užtikrinti skirtas prevencines priemones. Nustatyta organizuoti ir surengti šias akcijas bei konkursus: forumą „Kauno dienos“ skaitytojams, Kauno miesto mokyklų pradinių klasių varžybas „Šviesoforas“ bei šių varžybų Kauno zonos konkursą, dviratininkų konkursą „Saugus ratas“, akciją „Dėmesio – vaikai dviratininkai“ ir kt. Apie visų priemonių organizavimą informuojama žiniasklaida. Akcijų ir renginių užplanuota iš tiesų gausiai. Pavyzdžiui, Kauno VPK Kelių policijos vadovai 2001 m. *Pagrindinių priemonių planuose* (be šalies masto akcijų) buvo numatę surengti daugiau kaip 10 prevencinių eismo saugumo akcijų. Prie jų pridėjus dar ir šalies mastu rengiamas akcijas, praktiškai prevencinio pobūdžio renginiais vyksta beveik kas mėnesį. Pagrindiniai akcijų tikslai – prevenciniai, noras atkreipti eismo dalyvių dėmesį į eismo saugumo problemas, avaringumą, padėti išvengti eismo nelaimių. Ar organizuojamos akcijos pasiekia tikslus, t. y. prisideda prie eismo saugumo užtikrinimo? Vienareikšmiai atsakyti į šį klausimą turbūt negalima, nes nėra bendrų akcijų veiksmingumo nustatymo kriterijų. Pirma, sunku atsakyti, kiek tiesiogiai veikia avaringumo statistiką prevencinės akcijos, kiek kiti veiksniai, antra, mes nežinome, kokia būtų padėtis, jei visai jos nebūtų organizuojamos. Vienas iš prevencinio darbo efektyvumo nustatymo kriterijų – palyginti avaringumo ir eismo taisyklių pažeidimų rodiklius konkrečių akcijų organizavimo metu su rodikliais tų mėnesių, kuriais jų nebuvo. Taip lyginant avaringumo rodiklius nepavyko rasti faktų, leidžiančių teigti, kad akcijų organizavimo metu avaringumo rodikliai būtų kiek reikšmingiau pakitę. Pavyzdžiui, per 2002 metų visą gegužės mėnesį vykusią akciją „Važiukime saugiai ir gerbkime vieni kitus“, kurios tikslas buvo dirbti prevencinį darbą su nekultūringai važiuojančiais vairuotojais, už greičio viršijimą buvo nubausti 792 vairuotojai (balandžio mėnesį, kai jokių akcijų rengiama nebuvo – 756). Per tų pačių metų birželio 20 – liepos 1 dienomis šalies mastu organizuotą akciją „Ne toks šaunus, kaip galvoji, kai išgėręs tu važiuoji“ Lietuvos keliuose buvo sulaikyti 933 girti vairuotojai, 2 484 nubausti už viršytą greitį (beje, daugiausia neblaivių vairuotojų buvo nustatyta Kauno apskrityje – 167). Per 10 akcijos dienų keliuose įvyko 2056 avarijos, iš jų 227 – įskaitinės, 22 žmonės žuvo (4 vaikai) ir 277 buvo sužeisti [25]. Akcijos metu išties buvo sulaikyta daugiau pažeidėjų nei kitomis dienomis, bet avaringumo rodikliai nesumažėjo, todėl, vertinant renginio poveikį eismo saugumui, reikia nuspręsti, ko buvo siekiama: ar nubausti kuo daugiau pažeidėjų, ar sumažinti eismo įvykių skaičių. Prevencinių akcijų organizatoriai dažniausiai viešai skelbia, kad akcijų tikslai yra grynai prevenciniai. Jeigu taip, tai ir priemonės turi būti atitinkamo pobūdžio, pavyzdžiui, atšvaitų, lankstinukų, metodinės medžiagos dalinimas, paskaitų skaitymas ir t. t. Tačiau žinant, kad prevenciniam darbui neskiriama lėšų, neverta tikėti, kad veikla bus veiksminga. Tokiu atveju belieka paguosti save sulaikytų eismo pažeidėjų skaičiumi.

Prevencinio darbo efektyvumas subjektyviu kriterijum vertinamas nustatant šį darbą dirbančių pareigūnų ir visuomenės požiūrius į eismo saugumo situaciją bei atliekamą darbą. Civilių nuomonė svarbi, pirma, eismo dalyvių kultūros požiūriu, t. y. kaip miesto gyventojai laikosi kelių eismą reglamentuojančių teisės normų; antra, policijos pareigūnų darbo vertinimo požiūriu: eismo dalyvių elgseną lemia ir kelių priežiūros tarnybų darbo kokybė. Pareigūnų požiūris į prevencinį darbą ir motyvacija jį dirbti – svarbus rodiklis, nubrėžiantis institucijos – Kelių policijos – galimybių prevenciniu darbu daryti įtaką eismo saugumui ribas.

leškant atsakymo į šį klausimą, buvo atliktas sociologinis tyrimas, kuriame dalyvavo apie 400 vairuotojo pažymėjimus turinčių bei aktyviai vairuojančių Kauno miesto gyventojų ir 48 Kauno VPK kelių policijos patruliai (apie 50 proc. visų kelių policijos patrulių). Tyrimo tikslas – ištirti, koks pareigūnų, tiesiogiai dirbančių su eismo dalyviais, požiūris į prevencinį darbą ir kaip šis darbas organizuojamas Kauno miesto VPK Kelių policijos tarnyboje.

Kad šiuo metu Lietuvoje yra nesaugus kelių eismas, pripažįsta ir civiliai (65,4 proc.) ir kelių policijos pareigūnai (55,8 proc.). Atsakydami į klausimą „Kokie, jūsų nuomone, veiksniai turi daugiausia įtakos eismo saugumui?“, pareigūnai nurodė šias 4 pagrindines priežastis (reikėjo išrinkti, jų nuomone, svarbiausias iš 12 pateiktų teiginių): vairuotojų neatidumas, pėsčiųjų nesilaikymas saugaus eismo taisyklių, automobilių techninė būklė. Miesto gyventojai pagrindinėmis priežastimis laiko: vairuotojų neatidumą, kelių dangos kokybę, maršrutinių autobusų sustojimus ne stotelių vietose, policijos pareigūnų nesažiningą darbą (patys patruliai nesažiningą policijos darbą, kaip priežastį, veikiančią saugų eismą, nurodė 10 vietose). Toks nuomonių skirtumas visai suprantamas: pirma, jis atspindi bendrą policijos reitingą visuomenėje; antra, natūralų norą apginti „munduro garbę“. Reikšminga tai, kad abi respondentų grupės vienodai mano, jog prevencinis auklėjamasis darbas praktiškai nedaro įtakos eismo saugumui (11 vieta). Respondentams buvo pateiktas klausimas: „Kas, Jūsų nuomone, labiausiai turėtų būti atsakingas už prevencinį ir auklėjamąjį darbą siekiant užtikrinti saugų eismą?“ (reikėjo išrinkti pagal svarbą įvairias pateiktas institucijas). Tiek policijos pareigūnai, tiek ir civiliai mano, kad pirmiausia saugumu turi pasirūpinti pats eismo dalyvis (atitinkamai – 64, 7 ir 56 proc.). Pareigūnai pagal svarbumą toliau nurodo saugaus eismo mokyklą (26,4 proc.), policiją – 20,5 proc., vyriausybę – 11,8 proc., šeimą – 5,8 proc. Miesto gyventojai antroje vietoje laiko policiją – 52 proc., toliau – mokyklą ir vyriausybę – po 24 proc ir šeimą – 18 proc. Civiliai gyventojai, nors ir pripažindami atsakomybę už eismo saugumą, labiau linkę ją perleisti valstybinėms institucijom. Toks požiūris atskleidžia tam tikrą gyventojų inertiškumą bei vengimą imtis iniciatyvos pagerinti padėtį. Nėra gerai, kad policijos pareigūnai prevenciniame auklėjamajame darbe sumenkina savo vaidmenį ir didesnę atsakomybę už šį darbą siekia atiduoti saugaus eismo mokyklai. Tokią poziciją galima vertinti ir kaip gana žemą motyvaciją dirbti, ir kaip prasmės nematymą.

Kaip jau buvo minėta, sėkmingas bet kokio klausimo sprendimas labai priklauso nuo asmens ar tam tikros socialinės grupės požiūrio į patį reiškinį – nuo jo priklauso ir galimybė išspręsti pačią problemą. Siekiamas tikslas turi būti ne tik vertybė, bet ir tapti vertybine orientacija. Kitaip tariant, svarbu tai, kiek žmogus pats siekia tų vertybių (laikosi normų), kurias deklaruoja. Šiuo atveju mums buvo svarbu nustatyti, kaip civiliai ir policijos pareigūnai patys laikosi saugiam eismui užtikrinti skirtų reikalavimų.

Respondentams buvo pateikti keli klausimai apie Kelių eismo taisyklių laikymąsi. Pirmas klausimas: „Ar Jūs, kaip pėsčiasis, pažeidžiate kelių eismo taisykles?“. Kelių policijos patruliai atsakė: dažnai pažeidžia – 2 proc., kartais – 26,4 proc., retai – 61,7 proc., niekada – 9,9 proc. Miesto gyventojai: atitinkamai – 42 proc., 50 proc., 8 proc., ir 0 proc. Sunku išsamiai paaiškinti tokį gautų rezultatų skirtumą: tai gali lemti ir tai, kad pareigūnai, kaip pėstieji eismo dalyviai, yra nelabai aktyvūs, daugiau važinėja automobiliais arba paprasčiausiai jie nėra baudžiami už taisyklių pažeidimus, todėl jiems sunkiau objektyviai vertinti savo elgseną; gali būti ir tai, kad skirtinga yra pareigūnų civilių eismo taisyklių pažeidimo samprata ir t.t.

Antras klausimas: „Ar Jūs, kaip vairuotojas, pažeidžiate eismo taisykles?“. Policijos pareigūnai dažnai jas pažeidžia – 2,9 proc., kartais – 26,4 proc., retai – 61,7, niekada – 8,8 proc.

Kauno gyventojai: dažnai – 15,8 proc., kartais- 46,9 proc., retai – 32, 5 proc., niekada – 4,8 proc.

Atsakydami į klausimą „Kokio pobūdžio kelių eismo taisykles dažniausiai esate pažeidę?“ kelių policininkai savuosius „nusižengimus“ surikiavo taip: greičio viršijimas – 61,8 proc., automobilio parkavimas neleistinoje vietoje – 59 proc., kelio ženklų nepaisymas – 38,5 proc., vairavimas išgėrus – 28,8 proc., pėsčiojo nepraleidimas per perėją – 15,9 proc. Miesto gyventojai dažniausiai nusižengia taip: greičio viršijimas – 72,4 proc., pėsčiojo nepraleidimas

per perėją – 29,9 proc., kelio ženklų nepaisymas – 15,4 proc., vairavimas esant neblaiviam – 14,9 proc., automobilio parkavimas neleistinoje vietoje – 4,6 proc.

Kaip rodo apklausos duomenys, kelių eismo taisykles pažeisti nevengia abi respondentų grupės. Ir labiausiai jos mėgsta tą daryti viršydamos leistiną greitį (galima prognozuoti, kiek turėtų išaugti nubaustųjų vairuotojų skaičius, apribojus važiavimo greitį gyvenvietėse iki 50 kilometrų per valandą). Tačiau kitos nusižengimų rūšys jau skiriasi, pavyzdžiui, policininkai į antrą vietą išskiria parkavimą neleistinoje vietoje, kai tuo tarpu civiliams ši nusižengimo rūšis – paskutinėje vietoje. Tai greičiausiai yra dėl to, kad rizika ne vietoje palikti ilgesniam laikui automobilį yra pakankamai didelė – jį visuomet gali pastebėti pareigūnas ir nubausti vairuotoją, kai tuo tarpu toks nusižengimas, kaip pėsčiojo nepraleidimas per perėją, yra trumpalaikis ir dažniausiai lieka neužfiksuotas. Policijos pareigūnų „drąsą“ parkuoti automobilius neleistinose vietose turbūt galima paaiškinti jų tikėjimu savo kolegų „solidarumu“. Panaši peršasi išvada ir dėl pomėgio vairuoti neblaiviams: eiliniam vairuotojui tikimybė būti nubaustam už šį labai rimtą nusižengimą kur kas didesnė, nei vairuotojui, turinčiam pareigūno pažymėjimą. Šias išvadas iš dalies patvirtina respondentų atsakymai į klausimą: „Ar esate baustas kelių policijos už eismo taisyklių pažeidimus per pastaruosius 5 metus?“. Net 93,9 proc. pareigūnų nė karto nebuvo bausti, vieną kartą buvo nubausti 6,1 proc. pareigūnų ir daugiau kaip vieną kartą nebuvo nubaustas nė vienas policininkas. Visiškai kitokia vairuotojų civilių padėtis: nebuvo bausti 46 proc. apklaustųjų, vieną kartą – 49 proc. daugiau kaip vieną kartą – 5 proc. Galėtume pasidžiaugti, kad miesto policininkai tikrai svarbiai vairuoja, nepažeidinėja eismo taisyklių (todėl ir nebaudžiami), tačiau prisipažinimas, kad išgėrus nevengiama sėstis prie vairo, kelia abejonių ne tik dėl jų vairavimo kultūros, bet ir verčia manyti, kad egzistuoja šios socialinės grupės narių iškreiptas kolegiškumo, savitarpio pagalbos supratimas. Šiuos atsakymus taip pat galima vertinti kaip tam tikrą kultūros lygį eismo saugumo srityje: abi respondentų grupės nepasižymi aukšta eismo kultūra o tai, be abejo, labai apsunkina prevencinio darbo poveikį. Skirtumas tarp šių dviejų socialinių grupių yra tas, kad civiliai eismo kompetenciją gali kelti per asmeninę patirtį (nors ir brangiai už tai mokėdami baudas ir patirdami traumas); policijos pareigūnai, būdami atsakingi už eismo saugumo užtikrinimą ir turėdami teisę bausti piliečius, patys nepatiria drausminančio poveikio, todėl praranda motyvaciją sąžiningai laikytis kelių eismo taisyklių. Faktai apie policijos pareigūnų patirtas autoavarijas iš dalies patvirtina išsakytą mintį. Taip pat mažėja pareigūnų motyvacija dirbti prevencinį auklėjamąjį darbą. Jei asmuo pats nepriima tam tikro elgesio taisyklių, tai dažniausiai jis formaliai vertina ir kitų elgesį. Atsiranda prielaidų abejingam ir formaliam požiūriui į darbą, pagrindiniu veiklos motyvu gali tapti ne oficialiai skelbiamas tikslas (šiuo atveju prevencinis darbas), bet pašaliniai motyvai, pavyzdžiui, pelnyti vadovybės palankumą ar materialiai pasipelninti.

Tiriant kelių policijos patrulių požiūrį į prevencinį darbą, buvo pateikta keletas klausimų: Pirmas: „Ar policijos pareigūnai turi dirbti auklėjamąjį prevencinį darbą, ar jiems turėtų pakakti drausminti ir bausti kelių eismo taisyklių pažeidėjus?“. Manančių, kad šį darbą policininkai turi dirbti aktyviai, buvo 20,5 proc.; kad prevencinį darbą turi dirbti kitos institucijos, nes policijai pakanka darbo su eismo taisyklių pažeidėjais – 73,5 proc., neturinčių savo nuomonės buvo 5,8 proc. Antras: „Koks kelių policijos tarnybų organizuojamų saugaus eismo akcijų realus poveikis saugiam eismui gerinti?“. Kad šis darbas turi ilgalaikį poveikį, užtikrinant eismo saugumą, įsitikinę 5,8 proc. apklaustųjų; 41,1 proc. mano, kad saugus eismas pagerėja tik tol, kol vyksta akcija; 20,5 proc. kad toks darbas praktiškai jokio poveikio saugiam eismui užtikrinti neturi. Beveik trečdalis eilinių policininkų pripažįsta, kad saugiam eismui užtikrinti skirtos akcijos reikalingos tarnybų vadovams tik dėl „pliusiuko“. Trečias: „Kaip Jūs esate supažindinami su Kauno miesto kelių policijos organizuojamomis akcijomis?“. Policininkai atsakė taip: vadovai iš anksto mus supažindina su būsimos akcijos tikslais ir uždaviniais, susirinkimų metu aptariami pareigūnų veiksmai akcijų metu – 8,6 proc., apie organizuojamas akcijas mums pranešama iš anksto, tačiau mūsų veiksmai neaptariami – 38 proc., niekas mums nieko nepraneša ir neaiškina – 26,8. Ketvirtas: „Kaip vyksta Kauno miesto kelių policijos organizuotų saugaus eismo akcijų aptarimas joms pasibaigus?“. Atsakymai: vadovams mes pateikiame ataskaitas apie savo darbą akcijų metu – 5,8 proc.; vadovams

mes teikiame savo pastabas apie praėjusią akciją ir siūlymus, kaip gerinti saugų eismą – 4,3 proc.; susirinkimų metu mus supažindina su praėjusios akcijos rezultatais – 46,5 proc., niekas mūsų nesupažindina su praėjusios akcijos rezultatais – 43,4 proc.

Kad eiliniai patruliai nėra aktyvūs organizuojamų akcijų dalyviai, liudija ir jų atsakymai į „kontrolinį“ klausimą: „Ar žinote, kokia vyko Kauno mieste gegužės mėnesį kelių policijos organizuota saugaus eismo akcija? Koks jos pavadinimas, kokie tikslai ir uždaviniai?“. Nors apklausa vyko birželio mėnesį, tačiau apie praėjusio mėnesio akciją nieko negalėjo pasakyti net 94,2 proc. policininkų.

Kaip rodo apklausos rezultatai, eilinių Kauno miesto kelių patrulių motyvacija dirbti prevencinį darbą yra gana menka, atliekamas darbas nevertinamas kaip reikalingas ir naudingas. Nemažai prie tokio požiūrio formavimosi prisideda ir Kauno VPK Kelių policijos vadovų formalus darbo organizavimas. Prevencinio darbo efektyvumą lemiantys objektyvieji veiksniai – įstatymai, miesto kelių infrastruktūra, Vyriausybės ir savivaldos organų vykdoma politika, materialinis Kelių policijos aprūpinimas – bei subjektyvieji – policijos pareigūnų žema motyvacija, principingumo ir kultūros stoka, vadovų formalus požiūris į darbo organizavimą – menkina darbo poveikį saugiam eismui užtikrinti.

## Išvados

Saugiam eismui užtikrinti yra svarbūs visi kelių eismo saugumo sistemos elementai: keliai, transporto priemonės ir eismo dalyviai. Pirmųjų dviejų elementų veiklos užtikrinimas tiesiogiai priklauso nuo materialinių investicijų, o trečiojo elemento – eismo dalyvių – gebėjimą tinkamai funkcionuoti saugaus eismo sistemoje užtikrina ne tik materialinės sąnaudos, bet ir bendras visuomenės kultūros lygis, individų ar atskirų socialinių grupių psichologinės savybės, motyvacija dirbti, darbo įvertinimas ir t. t.

Saugiam eismui užtikrinti skirtu prevencinio darbo veiksmingumą lemia valstybėje vykdoma teisinė politika, kurios esmę sudaro efektyviems įstatymams funkcionuoti būtinų sąlygų užtikrinimas (*įstatymo šaltinis turi būti autoritetingas ir prestižinis, naujojo įstatymo esmė turi atitikti nusistovėjusius kultūrinius ir teisinius principus, teisę taikantys pareigūnai turi elgtis tiksliai pagal įstatymo reikalavimus*). Eismo dalyvių savo pareigų ir teisių suvokimas ir sąmoningas jų laikymasis – tai vienas pagrindinių teisinės politikos vykdymo efektyvumo rodiklių. Nagrinėjant teisės normas, reglamentuojančias tam tikrą prevencinio darbo kryptį saugaus eismo užtikrinimo srityje, svarbu ne tik atlikti teisinių dokumentų analizę, bet ir atskleisti skirtumą tarp teisės normų turinio ir faktinio jų poveikio reguliuojamiems santykiams, nes 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 gyvenime.

Šiuo metu egzistuojanti prevencinio darbo sistema kelių policijoje negali užtikrinti norimų rezultatų, nes pats darbas organizuojamas gana formaliai: asmenys, atliekantys šį darbą neturi tinkamos motyvacijos, o kelių policininkai dar ir nepasižymi reikalingomis šiam darbui dirbti asmeninėmis savybėmis.



## LITERATŪRA

1. **Colborne H. V.** Two experiments on methods of training children in road safety. Report LR 404. Crowthorne. Transport and road Research Laboratory, 1971.
2. **Larder D.** The nature and role of feedback in learning with particular reference to video. Safety Education, 143, 1978.
3. **Pease K., Preston B.** Road safety education for young children. // British Journal of Educational Psychology, 1967.
4. **Lietuvos Respublikos** saugaus eismo automobilių keliais įstatymas // Valstybės žinios. 2000. Nr.92–2883.

5. **Lietuvos Respublikos** Vyriausybės 1995 m. rugpjūčio 21 d. nutarimas Nr.1139 „Dėl Kelių eismo saugumo fondo nuostatų patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 1995.Nr. 70 – 1683.
6. **Obelis S.** Kiek kainuoja eismo saugumas // Sargyba. 1999. Nr. 12. p. 8.
7. **Lietuvos Respublikos** Vyriausybės 2000 m. liepos 13 d. nutarimas Nr. 823 „Dėl Kelių eismo saugumo fondo likvidavimo“ // Valstybės žinios. 2000. Nr. 58 – 1729.
8. **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.
9. **Lietuvos Respublikos** kelių įstatymas // Valstybės žinios. 1995.Nr. 44 – 1076
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** susisiekimo ministro 2000 m. spalio 23 d. įsakymas Nr. 300 „Dėl valstybinės reikšmės kelių priežiūros 2000–2001 m. žiemą tvarkos nustatymo“ // Valstybės žinios. 2000. Nr.96 – 3043.
12. **Lukas D.** Kelininkų atsakomybė neišvengiamai didės / Kauno diena. 2002 m. gruodžio 17 d.
13. **Lietuvos Respublikos** bevariklio transporto įstatymas // Valstybės žinios. 2000. Nr. 56 –1642.
14. **Cotterell R.** Teisės sociologija. Įvadas. – Kaunas: Dangerta, 1997.
15. **Lietuvos Respublikos** Konstitucija. – Vilnius: Lietuvos Respublikos Seimo leidykla, 1996.
16. **Lietuvos Respublikos** kelių fondo įstatymas // Valstybės žinios. 1995. Nr. 12 – 259.
17. **Lietuvos Respublikos** kelių fondo įstatymo 3 straipsnio pakeitimo įstatymas // Valstybės žinios. 1999. Nr. 113–3294.
18. **Nusikalstamumas** ir teisėsaugos institucijų veikla. – Vilnius: Statistikos departamentas, 2002.
19. **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.
20. **Эльвик Р., Боргер А., Эствик Э.** Справочник по безопасности дорожного движения. – Осло, Копенгаген: Институт экономики транспорта, 1996.
21. **Kauno miesto** Vyriausiojo policijos komisariato Kelių policijos 1998 m. Pagrindinių priemonių planas. – Kauno m. vyriausiojo komisariato Kelių policijos tarnyba.
22. **Kauno miesto** 2002 metų biudžeto išlaidų planas be specialiųjų programų. – Kauno miesto savivaldybė, 2002.
23. **Kauno miesto** vyriausiojo policijos komisariato Kelių policijos 2001 m. Pagrindinių priemonių planas. – Kauno m. vyriausiojo komisariato Kelių policijos tarnyba.
24. **Kauno miesto** vyriausiojo policijos komisariato Kelių policijos 2002 m. Pagrindinių priemonių planas. – Kauno m. vyriausiojo komisariato Kelių policijos tarnyba.
25. **Gabartas R.** „Vasarinės“ avarijos // Kauno diena. 2001 m. birželio 26 d. P. 16.



### ***Impact of Police Officers' Preventive Work on Ensuring Safe Traffic***

***Dr. Saulius Greičius, Dr. Kęstutis Vitkauskas***

*Law University of Lithuania*

#### **SUMMARY**

*The article 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 the 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 this work is based on the research of Highway police services. The paper refers to the analysis of the preventive work done by the officers of the Highway police.*





1. priedas **Avaringumas ir transportinis traumatizmas Lietuvoje 1990 – 2001 metais<sup>1</sup>**

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Viso
<b>Iš viso autoavarijų</b>	5135	6067	4049	4319	3902	4114	4576	5319	6445	6356	5807	5972	62061
<b>Žuvo žmonių</b>	933	1093	779	892	765	671	667	725	829	748	641	706	9449
vaikų	62	84	64	75	76	73	67	44	59	71	54	51	780
pėsčiųjų	374	424	329	359	322	267	236	-	-	-	-	-	
vairuotojų	226	323	202	243	179	161	173	-	-	-	-	-	
keleivių	211	243	148	185	170	153	172	-	-	-	-	-	
dviratininkų	118	100	93	100	84	83	75	-	-	-	-	-	
<b>Sužeista žmonių</b>	5491	6638	4251	4556	4146	4508	5223	6198	7667	7696	6960	7103	70437
vaikų	811	979	648	854	905	933	1172	1230	1512	1674	1451	1414	13583
sužeista pėsčiųjų	1823	2093	1484	1555	1522	1589	1849	-	-	-	-	-	
vairuotojų	1495	1886	1056	1072	973	1043	1190	-	-	-	-	-	
keleivių	1593	2025	1232	1391	1244	1449	1705	-	-	-	-	-	
dviratininkų	536	608	452	520	383	408	439	-	-	-	-	-	
<b>Eismo įvykių priežastys</b>													
dėl neblaivių asmenų kaltės	1004	1152	781	854	755	711	833	1001	1167	1109	1109	1031	11507
dėl neblaivių vairuotojų kaltės	-	-	-	-	-	482	550	718	824	823	831	770	4998
dėl neblaivių vairuotojų kaltės, %	-	-	-	-	-	11,71 %	12%	13,50 %	12,80 %	12,94 %	14,31 %	12,90 %	
dėl neblaivių pėsčiųjų kaltės	-	-	-	-	-	28	33	33	30	24	15	17	180
dėl neblaivių pėsčiųjų kaltės, %	-	-	-	-	-	4,20%	4,90%	4,50%	3,60%	3,20%	2,34%	2,40%	
<b>Žuvimo priežastys</b>													
dėl neblaivių asmenų kaltės	173	216	131	136	123	117	134	138	141	100	84	118	1611
dėl neblaivių asmenų kaltės, %	-	-	-	-	-	17,43 %	20%	19,03 %	17%	13,36 %	13,10 %	16,70 %	
dėl neblaivių vairuotojų kaltės	-	-	-	-	-	89	101	195	111	76	69	101	742
dėl neblaivių vairuotojų kaltės, %	-	-	-	-	-	13,30 %	15,10 %	14,50 %	13,40 %	10,20 %	10,80 %	14,30 %	

2. priedas **Kauno m. įvykusios autoavarijos ir jose žuvusių bei sužalotų žmonių skaičius 1998 –2001 metais**

Nr.	Autoavarijų rūšys ir nukentėjusieji	1998 m.	1999 m.	2000 m	2001m
1.	Bendras autoavarijų skaičius	6484	7438	6325	6939
2.	Įskaitinių autoavarijų skaičius	591	560	628	646
3.	Neįskaitinių autoavarijų skaičius	5893	6878	5697	6293
4.	Autoavarijose žuvusių žmonių skaičius	42	30	23	33
5.	Autoavarijose sužeistų žmonių skaičius	650	655	711	758

<sup>1</sup> Sudaryta autorių pagal kelių policijos duomenis