



KAUNO TECHNOLOGIJOS UNIVERSITETAS
SOCIALINIŲ, HUMANITARINIŲ MOKSLŲ IR MENŲ FAKULTETAS

Andrius Burba

**ALKOHOLIO VARTOJIMO ĮTAKA EISMO SAUGUMUI:
POLICIJOS VYKDOMA PREVENCIJOS POLITIKA KLAIPĖDOS
APSKRITYJE**

Baigiamasis magistro projektas

Vadovas

Prof. Algis Krupavičius

KAUNAS, 2016

**KAUNO TECHNOLOGIJOS UNIVERSITETAS
SOCIALINIŲ, HUMANITARINIŲ MOKSLŲ IR MENŲ FAKULTETAS**

**ALKOHOLIO VARTOJIMO ĮTAKA EISMO SAUGUMUI:
POLICIJOS VYKDOMA PREVENCIJOS POLITIKA KLAIPĖDOS
APSKRITYJE**

Baigiamasis magistro projektas
Viešoji politika (kodas 621L22008)

Vadovas

(parašas) Prof. Algis Krupavičius
(data)

Recenzentas

(parašas) Doc. dr. Gintaras Žilinskas
(data)

Projektą atliko

(parašas) Andrius Burba
(data)

KAUNAS, 2016



KAUNO TECHNOLOGIJOS UNIVERSITETAS
Socialinių, humanitarinių mokslų ir menų

(Fakultetas)

ANDRIUS BURBA

(Studento vardas, pavardė)

Viešoji politika (kodas 621L22008)

(Studijų programos pavadinimas, kodas)

„Alkoholio vartojimo įtaka eismo saugumui: policijos vykdoma prevencijos politika
Klaipėdos apskrityje“

AKADEMINIO SAŽININGUMO DEKLARACIJA

2016 m. birželio 03 d.
Kaunas

Patvirtinu, kad mano **Andriaus Burbos** baigiamasis magistro projektas tema „Alkoholio vartojimo įtaka eismo saugumui: policijos vykdoma prevencijos politika Klaipėdos apskrityje“ yra parašytas visiškai savarankiškai ir visi pateikti duomenys ar tyrimo rezultatai yra teisingi ir gauti sąžiningai. Šiame darbe nei viena dalis nėra plagijuota nuo jokių spausdintinių ar internetinių šaltinių, visos kitų šaltinių tiesioginės ir netiesioginės citatos nurodytos literatūros nuorodose. Įstatymų nenumatytų piniginių sumų už šį darbą niekam nesu mokėjęs.

Aš suprantu, kad išaiškėjus nesąžiningumo faktui, man bus taikomos nuobaudos, remiantis Kauno technologijos universitete galiojančia tvarka.

(vardą ir pavardę įrašyti ranka)

(parašas)

Burba Andrius. *Influence of the Alcohol Consumption to Traffic Safety: Prevention Policy Implemented by Police in Klaipėda County*. Master's thesis in Political Science / supervisor prof. Algis Krupavičius. The Faculty of Social Sciences, Arts and Humanities, Kaunas University of Technology.

Research area and field: 02 S

Key words: Prevention, alcohol, police, policy, traffic, safety.

Kaunas, 2016. 71 p.

SUMMARY

Subject, which is analyzed in project, is called „Influence of the Alcohol Consumption to Traffic Safety: Prevention Policy Implemented by Police in Klaipėda County”. The novelty of the research. The damage and the effects of the alcohol was examined by Lithuanian and foreign authors. Scientists presented information for society about the damages for human health and public safety made because of the alcohol, described most widely used policies of regulations and measurements of prevention. For now, fewer drunk drivers are identified, situation is improving, however this topic is still relevant in all the Europe Union countries. During the investigation of Traffic Safety policy in Lithuania, it was found that in the district of Klaipėda city police conducted Prevention Policy of Traffic Safety and its measurements have never been researched before, also police officers who were working in the roads and drivers who were punished for drinking have never been surveyed before. The relevance of the research. The main reasons of traffic accidents are directly related with human factor. The skills of driving are highly reduced because of alcohol consumption. Programmes of Traffic Safety and suitable policy of prevention may stimulate the realization of fight with traffic offenders. Research object. Traffic Safety Prevention Policy in Lithuania's police system, preventing drinking of the drivers. Research subject. The Implementation of Safe Traffic Prevention Policy in Lithuania's police system. The aim of the research. To analyze and to value the influence of the alcohol to traffic safety and police conducted prevention policy in Klaipėda's city district. Objectives of the research. 1. To show theoretical aspects of the alcohol consumption influence for traffic safety; 2. Make analysis of laws related to alcohol control and prevention; 3. To do semi-structured interview and to analyze the results and to give conclusions. After the analysis of all the matter, it could be said that the Control of the Traffic Safety is being determined by measurements of policy and prevention. The European Union take on the initiative and determined main tasks about reducing deaths by half of the people in traffic accidents. In this research, which was done in Klaipėda's District Police Commissariat, by questioning police officers and patrols, and concluded that the best measurements of policy is unexpected sobriety tests and social responsibility promotion and in Klaipėda's county most effective prevention measurements are named as public education and unexpected sobriety tests made in prevention campaign and in the police roadstead. The second part of the research was dedicated to drunk drivers caught while driving. It was revealed that respondents drivers drunkenness was determined in unexpected sobriety tests mostly, in Klaipėda's district respondents say that the best measurement of the prevention is public education, promotion of the social responsibility, they have understood their dangerous behavior, and the as the best measurements of policy was named public education, promotion of the social responsibility and unexpected sobriety tests. Results of the research will be taken into account in formation of Safe Traffic Prevention Policy in Klaipėda's district. Research methods: analysis of the scientific literature, analysis of the laws, analysis of the secondary data and statistics, semi-structured interview. Project structure: Project is made of introduction, 3 parts, conclusions, recommendations and list of literature. In the first part of the work the damage of the alcohol and its influence to traffic safety is being analysed, also analysis of the secondary data is being presented. In the second part of work, laws of alcohol consumption regulation are discussed, responsibility of consequences, Safe Traffic Prevention Policy in police system is analysed. The third part of the work is dedicated to methodology of the research and for the results analysis of the research „The Influence of the Alcohol Consumption to Traffic Safety: Prevention Policy Implemented by Police in Klaipėda County“.

TURINYS

LENTELĖS.....	6
PAVEIKSLAI.....	7
PRIEDAI.....	8
SANTRUMPOS.....	9
ĮVADAS.....	10
1. TEORINĖ ALKOHOLIO POVEIKIO IR SAUGAUS EISMO ANALIZĖ.....	13
1.1. Alkoholio įtaka žmogaus sveikatai ir saugumui.....	13
1.2. Alkoholio įtaka saugiam eismui.....	17
1.3. Saugaus eismo tyrimų apžvalga.....	20
2. SAUGAUS EISMO PREVENCIJA IR TEISINIS REGLAMENTAVIMAS LIETUVOJE IR EUROPOS SAJUNGOJE.....	26
2.1. Saugaus eismo prevencijos iniciatyvos Europos Sąjungoje.....	26
2.2. Saugaus eismo prevencijos teisinis reglamentavimas Lietuvoje.....	31
2.3. Saugaus eismo prevencijos politika Lietuvos policijoje.....	38
3. ALKOHOLIO VARTOJIMO ĮTAKA EISMO SAUGUMUI: POLICIJOS VYKDOMOS PREVENCIJOS POLITIKOS KLAIPĖDOS APSKRITYJE TYRIMO REZULTATŲ ANALIZĖ.....	45
3.1. Tyrimo metodikos pagrindimas.....	45
3.2. Pusiau struktūrizuoto interviu rezultatų analizė.....	46
IŠVADOS.....	61
LITERATŪRA.....	63
1 PRIEDAS. Anketa vairuotojui.....	66
2 PRIEDAS. Anketa pareigūnui.....	68
3 PRIEDAS. Leistina alkoholio koncentracija kraujyje vairuojant ES valstybėse.....	70
4 PRIEDAS. Klaipėdos apskries vyriausiojo policijos komisariato Kelių policijos biuro ataskaita apie žuvusiuosius dėl alkoholio kaltės.....	71

LENTELĖS

1 lentelė. Alkoholio kontrolės pokyčiai 2007-2016 metai.....	15
2 lentelė. ATPK straipsniai reglamentuojantys vairavimą išgėrus.....	35
3 lentelė. Eismo įvykių statistika.....	40
4 lentelė. Patrulių vykdomų priemonių ir reidų rezultatai už 2015 metus.....	43
5 lentelė. Struktūrizuoto interviu klausimai pareigūnams.....	46
6 lentelė. Struktūrizuoto interviu klausimai pažeidėjams.....	55

PAVEIKSLAI

1 pav. Liguistų potraukių trikampis pagal Koltizus.....	16
2 pav. Organizmo reakcija į alkoholio kiekį.....	17
3 pav. Eismo įvykiai ir nukentėjusieji dėl neblaivių eismo dalyvių kaltės (2011-2014).....	21
4 pav. Suvartoto alkoholio kiekis ES tenkantis vienam gyventojui per metus.....	22
5 pav. Avarių Lietuvoje statistika.....	23
6 pav. Dėl neblaivių vairuotojų kaltės žuvusiųjų skaičiaus pasiskirstymas pagal apskritis.....	24
7 pav. Avaringumo rodiklių statistiniai duomenys.....	25
8 pav. 2015 metų policijos veiklos ataskaita.....	41
9 pav. Įskaitinių eismo įvykių statistika Klaipėdos apskrityje pagal rajoninius komisariatus.....	43
10 pav. Respondentų pasiskirstymas pagal amžių ir stažą.....	46
11 pav. Respondentų pareigūnų nuomonė apie politinių priemonių efektyvumą.....	47
12 pav. Pareigūnų nuomone prevencinės priemonės pagal efektyvumo balus.....	49
13 pav. Respondentų vairuotojų nuomonė apie politinių priemonių efektyvumą.....	58

PRIEDAI

1 PRIEDAS. Anketa vairuotojui.....	66
2 PRIEDAS. Anketa pareigūnui.....	68
3 PRIEDAS. Leistina alkoholio koncentracija kraujyje vairuojant ES valstybėse	70
4 PRIEDAS. Klaipėdos apskries VPK kelių policijos biuro ataskaita apie žuvusiuosius dėl alkoholio kaltės.....	71

SANTRUMPOS

NTAKD – Narkotikų tabako ir alkoholio kontrolės departamentas.

PD prie VRM – Policijos departamentas prie vidaus reikalų ministerijos.

ES – Europos Sąjunga.

KET – Kelių eismo taisyklės.

NTAKK - Nacionalinė tabako ir alkoholio kontrolės koalicija.

NAPVK – Nacionalinės alkoholio politikos ir veiksmų komitetas.

AKK – Alkoholio kiekis kraujyje.

PSO – Pasaulinė sveikatos organizacija.

AKĮ – Alkoholio kontrolės įstatymas.

ATP – Administracinės teisės pažeidimas.

ATPK – Administracinių teisės pažeidimų kodeksas.

BK – Baudžiamasis kodeksas.

IVADAS

Temos aktualumas. Šiandieninis automobilizacijos lygio augimas, kasdien skatina spręsti vis daugiau saugaus eismo problemų. Pagrindinės eismo nelaimių priežastys yra tiesiogiai susijusios su žmogiškuoju faktoriumi, todėl būtina kurti prevencines priemones skatinančias saugų eismą keliuose. Pagrindiniai nesaugų vairavimą sukeltantys rizikos veiksniai ir reakcijos slopintojai yra mobilaus ryšio telefonai, jų naudojimas vairavimo metu, vairuotojo blaškymas, alkoholio ir reakciją veikiančių vaistų poveikis ir kitos priežastys galinčios daryti įtaką reakcijos sutrikimams.

Greita reakcija, susikaupimas, gebėjimas adekvačiai vertinti kelyje kylančias situacijas – tai savybės, būtinos kiekvienam vairuotojui. Šie gebėjimai ypač susilpnėja vartojant alkoholį, todėl neblaivūs vairuotojai, kasmet nusinešdami šimtus gyvybių bei padarantys nesuskaičiuojamą galybę žalos, liūdnei garsėja savo destrukcija.

Truputį apgirtęs vairuotojas, vairuodamas automobilį, per daug pasitiki savo jėgomis, tačiau šis jausmas yra apgaulingas. Dėl alkoholio vartojimo ir jo poveikio, sulėtėja žmogaus reakcija ir refleksai, todėl žymiai lėčiau reaguojama į kliūtį kelyje, nebegali tinkamai įvertinti situacijos ir priimti sprendimų. Vairavimo įgūdžiai gali pablogėti net ir nestipriai apgirtus. Vieniems šie pokyčiai atsiranda nuo didelių alkoholio kiekių, o kitiems gal būti nuo vienos taurelės. Išgėrus, prie vairo pablogėja žmogaus koncentracija ir apima mieguistumas (Sveikas žmogus, 2009).

Saugaus eismo programos ir tinkama prevencinė politika, numato kovos su eismo pažeidėjais įgyvendinimą.

Mokslinis naujumas. Alkoholio žalą ir padarinius nagrinėjo Lietuvos ir užsienio autoriai. Andersson ir Baugerg (2006) ir Barbor ir Caetano (2005), aprašė pateikė visuomenei pagrindines, plačiausiai naudojamas alkoholio reguliavimo ir prevencijos politikos priemones, Brownlee (2006) nagrinėjo alkoholio žalą žmogaus organizmui ir gyvybiniam procesui, Lietuvos autoriai Veryga (2007, 2013) išsamiai nagrinėjo alkoholio kontrolės politiką valstybėje, Štelemėkas (2013, 2014) savo daktaro disertacijoje išanalizavo alkoholio daroma žalą žmogaus organizmui ir socialinei gerovei. Bene labiausiai alkoholio ir kitų psichiką veikiančių medžiagų kontrolę ir prevenciją savo darbuose nagrinėja Bulotaitė (2011, 2013, 2013). Autorė kartu su bendraautoriais analizavo problemas kylančias dėl psichiką veikiančių medžiagų vartojimo ir pateikė išvadas apie rizikingo elgesio prevenciją. Benošis (2014) pateikė 1985-2012 metais nustatytų mirties priežasčių susijusių su alkoholiu statistiką. Atlikus tyrimą pastebėta, kad informacijos ar mokslinių straipsnių apie alkoholio žalą siejant su vairavimu išgėrus, informacijos nėra pakankamai.

Kiekvieną dieną per masines informavimo priemones ir internetinius šaltinius skelbiami saugaus eismo akcijų ir reidų rezultatai. Apsvaigusiu nuo alkoholio vairuotojų nustatoma vis mažiau. Situacija

lyg ir gerėja, tačiau nuolat pasikartojantys įvykiai, pareikalavę žmonių aukų, leidžia daryti prielaidą, kad girtaujančių vairuotojų tema vis dar išlieka aktuali. Tiriant saugaus eismo ir alkoholio kontrolės mechanizmą, nustatyta, kad mokslo sričių nagrinėjančių policijos indėlių į eismo saugumą, tiriant apsvaigusią vairuotojų sukeltus padarinius bei prevenciją – nerasta. Klaipėdos apskrityje dar niekada nebuvo tirta policijos vykdoma saugaus eismo prevencijos politika ir priemonės, taip pat nebuvo apklausiami už girtavimą nubausti vairuotojai.

Problema. Saugaus eismo prevencija ir tinkamai įgyvendinama kovos su girtaujančiais vairuotojais politika, tai tik vienas iš būdų užkardyti ir apsaugoti eismo dalyvius nuo skaudžių nelaimių, pasibaigiančių mirtimi. Kiekvienais metais nesikeičiantis arba nežymiai kintantis avarijų dėl neblaivių eismo dalyvių kaltės skaičius, tik parodo, kad taikomos prevencijos priemonės nepasiteisina, arba nėra pakankamai efektyvios.

Valstybėje pastaraisiais metais, ypač kontroliuojama prekyba alkoholiu, mažinamas prekybos alkoholiu taškų skaičius, ribojamas prekybos laikas. Savo ruožtu, visos įstaigos, turinčios teisę kontroliuoti alkoholio prekybą, bei vartojimą, vykdo kontrolę ir prevenciją. Piliečių sąmoningumas yra pirmas kelias į negrižtamą pasekmių užkardymą.

Policijos departamento prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos duomenimis, 2014 metais užregistruoti 509 kelių eismo įvykiai dėl neblaivių asmenų kaltės. Galima teigti, kad kas šeštą užregistruotą įvykį sukėlė neblaivus asmuo. Juose žuvo 104, buvo sužeistas 891 žmogus. Dėl kas antro neblaivių asmenų sukulto kelių eismo įvykio buvo kalti neblaivūs vairuotojai. Dėl jų kaltės pernai žuvo 45 ir buvo sužeisti 408 žmonės. Lietuvos statistikos departamentas, pateikė Narkotikų tabako ir alkoholio kontrolės departamento, 2014 metų duomenis, kuriuose teigiama, kad vienas šalies gyventojas, suvartojo vidutiniškai 12,7 litro šalies mažmeninės prekybos ir maitinimo įmonėse išigyto alkoholio (Narkotikų tabako ir alkoholio kontrolės departamentas, 2016).

Projekto objektas. Saugaus eismo prevencijos politika Lietuvos policijos sistemoje, užkardant vairuotojų girtavimą.

Projekto dalykas. Saugaus eismo prevencijos politikos įgyvendinimas Lietuvos policijos sistemoje.

Projekto tikslas. Išanalizuoti ir įvertinti alkoholio vartojimo įtaka eismo saugumui ir policijos vykdoma prevencijos politiką Klaipėdos apskrities VPK.

Projekto uždaviniai:

1. Atskleisti alkoholio daromos žalos žmogaus sveikatai ir eismo saugumui teorinius aspektus.
2. Atlikti teisės aktų susijusių su alkoholio kontrole ir prevencija analizę.
3. Atlikti pusiau struktūrizuotą interviu ir išanalizavus pateikti gautus rezultatus bei išvadas.

Projekto tyrimo metodai: mokslinės literatūros analizė, teisės aktų analizė, antrinių duomenų analizė, pusiau struktūrizuotas interviu.

Projekto struktūra: Projektą sudaro įvadas, 3 dalys, išvados, rekomendacijos ir literatūros sąrašas. Pirmoje projekto dalyje nagrinėjama alkoholio daroma žala bei jos įtakos eismo saugumui, pateikiama antrinių duomenų analizė. Antroje projekto dalyje aptarti teisės aktai reglamentuojantys alkoholio vartojimą ir atsakomybę už sukeltas pasekmes, analizuojama saugaus eismo prevencijos politika Lietuvos policijos sistemoje. Trečioji projekto dalis skirta tyrimo metodologijos pagrindimui ir tyrimo „Alkoholio vartojimo įtaka eismo saugumui: policijos vykdoma prevencijos politika Klaipėdos apskrityje“ gautų rezultatų analizei.

1. TEORINĖ ALKOHOLIO POVEIKIO IR SAUGAUS EISMO ANALIZĖ

Milijonai šeimų visame pasaulyje kenčia nuo liguisto potraukio alkoholiui pasekmių. Asmenys, piktnaudžiaujantys alkoholiu net nesupranta, kad tokiu savo elgesiu nelaimingais padaro iki 10 savo aplinkos žmonių. Dar Aristotelis ir Plutarchas pastebėjo, kad alkoholikų yra daugiau tarp žmonių kilusių iš alkoholikų šeimų, negu tarp normalių šeimų palikuonių (Kolitzus, 2002, p. 23).

Alkoholis yra velnio lašai, motinų pragaištis, visuomenės nelaimė, viso blogio šaltinis, kuris ardo mus iš vidaus, naikina smegenis ir priverčia žmones smurtauti bei pridaryti kvailysčių, tačiau tenka pripažinti, kad teigiamas ar neigiamas alkoholio poveikis priklauso nuo suvartoto kiekio (Brownlee, 2006, p. 151).

Daug kas gyvenime būtų kitaip, jei žmogus įstengtų nepasiduoti tuštumos traukai. Alkoholis materializuoja tuštumos raišką, kuria kvailumą, neapykantą, nerimą, gyvavimą be džiaugsmo, prišaukia nuodėmes ir nelaimes (Barykinas, 2004, p. 148).

1.1. Alkoholio įtaka žmogaus sveikatai ir saugumui

Jeigu tektų išgerti natūralaus neapdirbto alkoholio, galimas atvejis, kad žmogus mirtų iškart, nes pirmiausia alkoholis – tai stipriai veikiantis cheminis preparatas, kuris naudojamas aušinimo skysčiui, klijams ir dar aibei produkcijos gaminti. C_6H_5OH – tai vienintelė alkoholio formulė tinkama vartoti, nors kelia grėsmę gyvybei ir sveikatai, alkoholis vis tiek tapo identiteto elementu. Daugiau kaip 85 proc. suaugusiųjų vartoja alkoholį, nes tai pasaulinė valiuta, kuriai nesvarbios kalbos, tautinės ar kultūros kliūtys. Alkoholio poveikis žmogui gali būti labai įvairus: dingsta savitvarda, pridaroma kvailysčių, atima darba ir nuvaro į bankrotą, leidžia pajauti kas yra pagirios. Alkoholis suardo dvigubai daugiau šeimų negu neištikimybė (Brownlee, 2006, p. 7,14).

Mokslininkai alkoholio vartojimo pasekmes skirsto į žalą sveikatai ir socialinei aplinkai. Autoriai Anderson ir Baumberg (2006), pateikė keletą faktų susijusių su alkoholiu:

- su alkoholiu susijusių nusikaltimų sukelti nuostoliai, Europos Sąjungai kainavo 33 milijardus eurų. Vairavimo išgėrus sukelta turtinė žala, buvo įvertinta 10 milijardų eurų;
- nacionalinių kaštų įvertinimo duomenimis, dėl pravaikštų ir nedarbo prarastas produktyvumas padarė nuostolių nuo 9 iki 23 milijardų eurų;
- apskaičiuota, kad kiekvienais metais ES šalyse, alkoholis sukelia maždaug 195 tūkstančius mirčių;
- alkoholio poveikio rezultatas – tai 17 tūkstančių mirčių per metus eismo nelaimėse, 27 tūkstančiai mirčių nelaimingų atsitikimų metu, 2000 žmogžudysčių, 10 tūkstančių savižudybių ir 45 tūkstančiai mirčių nuo kepenų cirozės;

- girtų vairuotojų sukeltose avarijose ir eismo įvykiuose žuvo per 10 tūkstančių žmonių, kai kaltininkas liko gyvas.

Ir dar galima vardinti apie smurtą prieš vaikus, vaikų nepriežiūra, neišnešiotus naujagimius, asocialias šeimas. Mokslininkai teigia, kad alkoholis – plačiausiai pasaulyje vartojama ir lengviausiai prieinama narkotinė medžiaga (Anderson & Baumberg, 2009, p. 51-52).

Brownlee (2006) įvardino kokias negrįžtamas pasekmes sveikatai gali sukelti piktnaudžiavimas alkoholiu. „Per dideliais kiekiais geriamas alkoholis yra toks pat mirtinas nuodas kaip ir kiti chemikalai“ – teigia autorius ir nurodė pagrindines nesaikingo alkoholio vartojimo pasekmes žmogaus organizmui:

- **Psichinė sveikata.** Alkoholis slopina centrinę nervų sistemą, tuo pašalindamas drovumą ir įtampą. Nesaikingas alkoholio vartojimas pažeidžia cheminių medžiagų balansą smegenyse, tai gali būti nuotaiką reguliuojančio serotonino gamyba, kuri reguliuoja nuotaikas, miegą, reakciją ir t.t;

- **Svoris.** Alkoholis turi daug kalorijų. Viršydamas 3500 kalorijų kiekį, žmogus priauga papildomą pusę kilogramo svorio;

- **Oda.** Moterų oda plonesnė nei vyrų, todėl alkoholio poveikis moterims pasimato greičiau. Oda tampa riebi ir dėmėta, atsiranda pleiskanų, slenka plaukai;

- **Kasa. Inkstai. Kepenys.** Piktnaudžiavimas alkoholiu sukelia negrįžtamus procesus išvardintiems organams. Inkstai kenčia nuo apkrovos skysčiais ir priverstinio darbo, kasa dirginama alkoholio nustoja teisingai funkcionuoti, asmuo gali susirgti ūmiu pankreatitu, kuris pavojingas žmogaus gyvybei. Kepenys skaido alkoholį ir nuolatinis kenkiantis poveikis gali sukelti tokius susirgimus kaip cirozė ir hepatitas, padidėjęs cholesterolis.

- **Vaisingumas.** Netgi mažais kiekiais vartojamas alkoholis mažina moterų vaisingumą, taip pat sukelia fiziologinius pakitimus vyrams, kitaip tariant alkoholis naikina lytinius hormonus;

- **Smegenys.** Pažeidžiamos dažniausiai tam tiktos dalys, dažniausiai kaktinė žievė, aplamai mokslininkai teigia, kad ilgalaikis piktnaudžiavimas alkoholiu skatina smegenis susitraukti.

Piktnaudžiavimas alkoholiu ir apsinuodijimas juo – yra pavojingiausiais iškart pasireiškiantis girtavimo padarinys. Išgėrus per didelį alkoholio kiekį, smegenys negauna deguonies, ir tuoj pat išjungia kvėpavimą ir širdies plakimą, o tai reiškia žmogus gali mirti (Brownlee, 2006, p. 158-167).

Benošis (2014) pateikė 1985-2012 metais nustatytų mirties priežasčių susijusių su alkoholiu statistiką. Tyrimui buvo naudojami teismo medicinos dokumentai, statistiniai duomenys, medicininių šaknelių dokumentacija. Autorius išanalizavo 131 278 mirties priežastis dėl išorinių faktorių priežasčių ir išskyrė juos į keturias grupes:

1. Mechaninių sužalojimų: sumušimai, nukritimai, eismo įvykiai, sužalojimai aštriais daiktais ir kertamaisiais įrankiais, gyvūnų padaryti sužalojimai bei šautinės žaizdos;

2. Apsinuodijimų: apsinuodijimas nuo etilo alkoholio ir surogatų, narkotinių medžiagų, vaistų, anglies monoksido (smalkių), rūgščių ir šarmų bei kitų nuodingų medžiagų poveikio;
3. Uždusimų: pasikorimas, pasmaugimas, paspringimas, prigėrimas, kvėpavimo takų uždegimas, krūtinės-pilvo suspaudimo;
4. Fizinių faktorių poveikis: nuo aukštos temperatūros, šalčio poveikio, techninės ir atmosferinės elektros poveikio.

Tarp visų tirtų priežasčių autorius nustatė, kad daugiausiai neblaivūs asmenys korėsi - 23 proc., eismo įvykiuose žuvo 17,5 proc., maždaug kas 10 mirė nuo automobilinio transporto traumos – 11,4 proc. Nuo apsinuodijimo etilo alkoholio ir kritimų traumų mirė panašiai, apie 10 proc., nuo ugnies ir dūmų žuvo apie 6 proc., paskendo 8,8 proc., sušalo 4,7 proc., užmušti buku daiktu – 4 proc. ir mažiausiai paspringusių – 2,9 proc. (Benošis, 2014, p. 11-17).

Kauno medicinos universiteto lektorius, daktaras Aurelijus Veryga (2007), pateikė valstybės vykdomos politikos rezultatus, tačiau tuo metu, autoriaus pateiktos grėsmės nebeatitinka 2016 metų alkoholio kontrolės rodiklių ir kritikuoja alkoholio kontrolės įstatymą, kuris anot mokslininko neatitinka Nacionalinėje sveikatos apsaugos programoje numatomų uždavinių – mažinti alkoholio vartojimą (žiūrėti 1 lentelę).

1 lentelė. Alkoholio kontrolės pokyčiai 2007-2016 metai

2007 metai	2016 metai
Alkoholiu leista prekiauti degalinėse ir sanatorijose.	Alkoholio kontrolės įstatyme numatyta, kad nuo 2016 metų sausio 1d., uždrausta prekiauti alkoholiu degalinėse.
Panaikintas alkoholio pardavimo ribojimo laikas.	2010 metais, LR prezidentė vetavo Seimo siūlymą, prailginti alkoholio prekybos laiką iki 24 val.
Alkoholio kainos nuolat mažėja, nors gyventojų pajamos didėja.	Nuo 2016 metų alkoholis akcizai dar padidėjo.
Planuojama legalizuoti naminę degtinę.	Alkoholio kontrolės įstatyme numatyta, kad draudžiama gaminti naminius alkoholinius gėrimus.
Norima leisti prekiauti alkoholiu internetu.	Šiuo metu prekiaujama alkoholiu internetu.
Rugsėjo pirmąjį alkoholio gali įsigyti mokiniai	Alkoholio kontrolės įstatyme numatytas draudimas alkoholiu prekiauti Lietuvoje kiekvienų metų rugsėjo 1-ąją.
Klesti alkoholio reklama, net vaikų programų metu.	Remiantis Alkoholio kontrolės įstatymu, reklama ypač draudžiama ir reglamentuota šiame įstatyme.
Visos šventės Lietuvoje palaipsniui tampa alaus šventėmis.	Remiantis alkoholio kontrolės įstatymu, Savivaldybių tarybos, atsižvelgdamos į prekybos alkoholiniais gėrimais vietą, gyventojų, bendrijų, bendruomenių ar jų atstovų, visuomeninių organizacijų ar kitų institucijų raštu pareikštą nuomonę, policijos komisariatų pasiūlymus, turi teisę riboti laiką, kuriuo leidžiama prekiauti alkoholiniais gėrimais, neišduoti licencijos verstis mažmenine prekyba alkoholiniais Klaipėdos apskrityje, Savivaldybių rajono tarybų sprendimu ir policijos įstaigų pritarimu, miesto šventės švenčiamos be alkoholio.

Sudaryta autoriaus

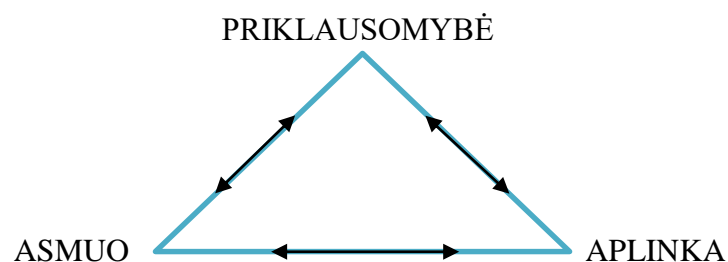
Autoriaus nuomone padėtis Lietuvoje tik blogėja, tačiau palyginus 2016 metų informaciją susijusią su alkoholio kontrole, galima teigti, kad valstybėje vyksta teigiami pokyčiai susiję su girtavimo pažabojimu (Veryga, 2007, p. 97-99).

Nuo 2008 metų Lietuvoje buvo uždrausta alkoholio reklama (nuo 6 iki 23 valandos), nuo 2016 metų vėl padidintas alkoholio akcizas, panaikintos mokesstinės lengvatos mažiesiems aludariams, sugriežtinta neblaivių vairuotojų atsakomybė, uždrausta prekyba alkoholiu rugsėjo 1-ąją. Lyginant su 2007 metais, mokslininkų pripažintais alkoholio ligotumo pikais, situacija 2008 -2009 metais pagerėjo, nes išaugo ekonomika, atitinkamai ekonominės situacijos gerėjimas padidino perkamąją galią ir tai natūraliai sumažino alkoholio kainą. Reiškia alkoholis vėl tapo labiau prieinamu (Štelemėkas, Jaselskytė, Liutkutė, & Veryga, 2013, p. 32).

Kuorienė (2002), aprašė Pietų Karolinos universitete atliktą tyrimą, kurio metu nustatyta, kad svaigalai keičia smegenų veiklą. Mokslininkų teigimu, pavartojus alkoholio, lėtėja žmogaus refleksai, blogėja koncentracija, kyla kraujospūdis bei sutrinka miegas. Mokslininkų teigimu, alkoholis paveikia sugebėjimą sveikai protauti ir neleidžia suvokti ryšio tarp pavartojusio alkoholio žmogaus elgesio ir jo pasekmių (Kuorienė, 2002, p. 34-35).

Bulotaitė (2014) teigia, kad siekiant tinkamai įgyvendinti rizikingo elgesio prevenciją, būtina ieškoti universalių kelių ir visi jie turi būti nukreipti į vieną tikslą: rizikingo elgesio prevenciją. Dėl nuolatinių visuomenės nuomonės pokyčių ir nuolat atsirandančių naujesnių duomenų apie rizikingo elgesio priežastis, turi būti nuolat atnaujinami šio elgesio prevencijos tikslai ir uždaviniai (Bulotaitė L., 2014, p. 96).

Kolitzus (2002) pateikė liguistų potraukių trikampį, kuriame aprašyta sąveika tarp asmens ir aplinkos. Asmuo gyvena socialinėse grupėse, kolektyvuose, su jais sąveikauja, pirmiausia žinoma tai šeima, draugai.

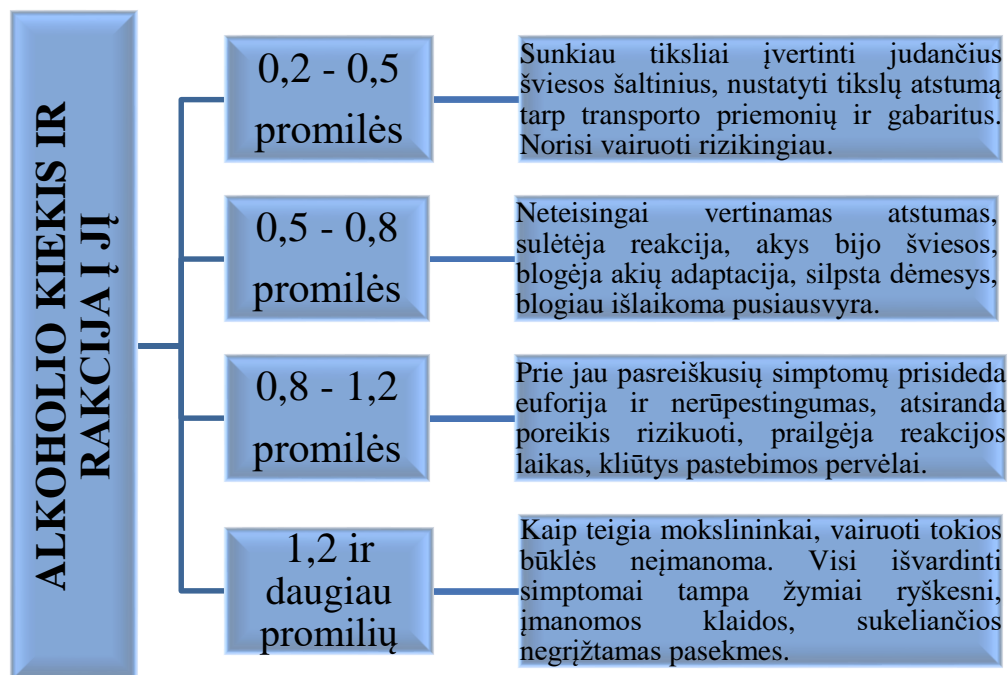


1 pav. Liguistų potraukių trikampis pagal Kolitzus (2002, p. 22-23)

Tiek grupės, tiek ir kolektyvai susiranda juos geriausiai tenkinančią medžiagą ar elgsenos būdą ir savo ruožtu yra jo veikiami, taip susidaro užburtas ratas dar labiau stiprinantis neigiamą alkoholio poveikį. Tuo tarpu girtaujantys žmonės linkę teisintis, kad nustoti gerti – neužtenka valios (Kolitzus, 2002, p. 22-23).

1.2. Alkoholio įtaka saugiam eismui

Keičiantis kelių eismo taisyklėms, atitinkamai buvo keičiama ir draudimo išgėrusiam vairuoti formulė. Iki 1994 metų buvo draudžiama vairuoti „girtam“, o vėlesniame laikotarpyje girtumas buvo pervadintas „neblaivumu“ ir tai buvo padaryta dėl objektyvių priežasčių. Alkoholinį apsvaigimą, liaudyje vadinamą girtumu, gali nustatyti tik gydytojas, o alkoholio koncentraciją iškvėptame ore viršijančią teisės aktais nustatyta tvarka nustatytas ribas, gali nustatyti kelių policininkas alkotesterio pagalba. Lietuvoje leistina alkoholio riba – 0,41 promilės (Mikalkevičius, Banaitis, & Kurtinaitis, 1998, p. 47-48).



2 pav. Organizmo reakcija į alkoholio kiekį. Šaltinis: <http://www.jonavavsb.lt/470-alkoholio-poveikis-vairuotojui-arba-niekada-nesesk-prie-vairo-isger-s>

Drummer (2015, p. 427), tarptautinėje konferencijoje pateikė tyrimo rezultatus, kuriuose teigiama, kad vartojant alkoholį pablogėja reakcija ir susilpnėja fiziologiniai rodikliai. Kraujyje esant 0,15 prom., alkoholio eismo įvykių rizika padidėja nuo 20 iki 60 kartų, palyginti su vairuotojais, kurių alkoholio kiekis kraujyje buvo 0,049 prom. Pranešėjo teigimu, alkoholis akivaizdžiai sumažina dėmesingumą, skatina priimti klaidingus sprendimus bei pervertina transporto priemonės valdymo savybes, todėl jeigu pavyktų visiškai išvengti vairavimo neblaiviam, daugelyje šalių eismo įvykių sumažėtų nemažiau kaip 10 procentų (Drummer, 1995, p. 427).

Forward (2010) atliko kokybinį vairuotojų apsvaigusiu nuo alkoholio ir narkotikų, tyrimą, kurio metu tyrėjas nustatė, kad veikiant psichoaktyviosioms medžiagoms, žmonėms atsiranda ne pažeidžiamumo iliuzija, tiriamieji asmenys nemanė, kad apsvaigimas blogai veikia vairavimą ir netikėjo, kad gali būti sustabdyti policijos. Vairuotojai apsvaigę nuo narkotinių ir psichiką veikiančių medžiagų

galvojo, kad svaigalai pagerino jų vairavimo įgūdžius, o apsvaigę nuo alkoholio, galvojo, kad alkoholis nepablogina vairavimo. Iš tiesu, alkoholis blogina vairuotojų motorines tiesiogiai susijusias su automobilio kontrole funkcijas (Endriulaitienė, Šeibokaitė, Markšaitytė, Žardeckaitė-Matulaitienė, & Pranckevičienė, 2013, p. 159, 177).

Alkoholis veikia jų pavartojusio asmens funkcijas, kurios pakeičia automobilio stebėjimo kontrolę: motorinį planavimą, tikslingumą, klaidų stebėjimą ir atmintį. Nustatyta, kad išgėrę vairuotojai dažniau kirto ašinę juostą, staigiau sukiojo vairą, greičiau vairavo, rečiau sustodavo prieš raudoną šviesoforo signalą (Fillmore, Blackburn, & Harrison, 2008, p. 95).

Tabako, alkoholio ir kitų narkotinių medžiagų vartojimas, tiesiogiai susijęs su rizikingo vairavimo rodikliais. Naudojantys žalingas medžiagas vairuotojai – žaloja savo sveikatą ir linkę vairuoti nesaugiai. Alkoholi už vairo vartojantys asmenys, yra eismo nelaimių rizikos grupė, kuriai reikalingas ypatingas prevenciją atliekančių institucijų dėmesys (Endriulaitienė ir bendraautoriai, 2013, p. 254).

Štelemėkas (2014) savo daktaro disertacijoje pažymi, kad alkoholis yra svarbus veiksnys susijęs su nusikalstamomis veikomis. Remiantis visų kelių eismo pažeidimų statistika, neblaivių eismo dalyvių pažeidimai sudarė 6,5 proc. visų registruotų pažeidimų. Pasak autoriaus 2003-2012 metų laikotarpiu, neblaivūs vairuotojai sukėlė apie 14 proc. visų eismo įvykių. 12,7 proc. pėsčiųjų eismo dalyvių buvo kalti dėl keliuose įvykusių įvykių.

Pasaulinės sveikatos organizacijos (toliau - PSO, 2014 p.61) teigimu, visame pasaulyje, alkoholio kontrolė vykdoma keliais lygmenimis: pasauliniu, tarptautiniu, regioniniu ir nacionaliniu. Alkoholio politika yra įvardijama, kaip priemonių rinkinys, mažinantis sveikatos ir socialines, dėl alkoholio vartojimo išskylančias problemas.

Neigiamų pasekmių susijusias su alkoholio mažinimu politika, turi būti formuojama numatant visuomenės sveikatos ir sveikatinimo tikslus, kurie kuriami remiantis duomenimis ir įrodymais. Vykdoma politika turėtų būti pritaikoma prie socialinio, religinio ir kultūrinio tautos konteksto. Labai svarbu, nuo alkoholio daromos žalos apsaugoti aplinkinius, su tuo susijusius žmones bei visuomenę ir mažinti su alkoholiu susijusį neigiamą poveikį (Anderson, Chrisholm, & C Fuhr, 2009, p. 14).

Alkoholio kontrolės politika, dabar yra daugialypė. Ji išskiriama į pagrindines prevencines kryptis:

- Vairavimo išgėrus kontrolės ir reguliavimo politika;
- Visuomenės sąmoningumo ugdymas, bei edukacinė politika;
- Alkoholio prekybą reguliuojanti politika;
- Vartojančių alkoholi poveikio mažinimo politika aplinkoje;
- Alkoholio priklausomybę turinčių žmonių gydymas ir pagalba.

Barbor ir Caetano (2005), aprašė dešimt pagrindinių, plačiausiai naudojamų alkoholio reguliavimo politikos priemonių, tokių kaip minimalaus amžiaus alkoholio įsigijimui nustatymas, mažmeninė

prekybos alkoholiu monopolija, pardavimo vietų, valandų ir dienų apribojimai, prekybos alkoholiu vietų mažinimas, alkoholio apmokestinimas, blaivumo patikrinimai, mažinamas promilių kraujyje lygis, už vairavimą esant neblaiviam taikomos sankcijos, apribojimai jauniems vairuotojams, priverstinis alkoholio priklausomybę turinčių žmonių gydymas (Babor & Caetano, 2005, p. 328-332).

Anderson ir Baumberg (2006), teigia, kad alkoholio kontrolės politikoje yra sukurta daug įvairių priemonių, kurių vienos labai efektyvios kitos mažiau. Vairavimo išgėrus reguliavimo politikos esmė, ne tik bausti vairuotojus už vairavimą esant neblaiviam, bet atgrasyti juos nu vairavimo išgėrus, nes bausmės geriausiai veikia tada, kada yra aiškiai apibrėžtos.

Autoriai išskiria pagrindines vairavimo išgėrus reguliavimo politikos priemones:

- Alkoholio koncentracijos kraujyje normos mažinimas efektyviai prisideda mažinant eismo įvykių skaičių;
- Prevencinis vairuotojų blaivumo tikrinimas, naudingas tuo, kad blaivumas gali būti tikrinamas, tuomet, kol dar nesukėlė skaudžių pasekmių, juolab, kad vairuotojas privalo patikrinti blaivumą, o atsisakymas prilyginamas neblaivumui;
- Bauda ir teisės vairuoti apribojimas arba sustabdymas. Nuobaudos galimos nuo teisės vairuoti apribojimo iki automobilio konfiskavimo. Vairuotojus darančius tokius pažeidimus, tikslinga priverstinai gydyti ir šviesti alkoholio daromos žalos klausimais, nes negavęs tinkamos pagalbos, vairuotojas tik teisių praradimų metu praranda teisę vairuoti, bet praėjus bausmės laikotarpiui vėl gali sėsti už vairo;
- Viena efektyviausių politinių priemonių yra alkoholio matuoklių įrengimas automobiliuose. Vairuotojas prieš užvedamas automobilį, privalo patikrinti blaivumą ir jeigu alkoholio koncentracija didesnė nei leistina norma, automobilis neužsiveda, siekiant kad blaivumo nesitikintų kitas asmuo, automobilis bet kuriuo kelionės metu, gali vėl reikalauti patikrinti blaivumą;
- Didesni apribojimai jauniems ir nepatyrusiems vairuotojams tinkama priemonė, nes nepatyrę apsvaigę nuo alkoholio asmenys, yra rizikos grupėje ir sukelia pakankamai daug eismo įvykių. Leistina alkoholio norma kraujyje jauniems vairuotojams turi būti mažesnė negu patyrusiems, o tai sumažintų autoįvykių skaičių;
- Socialinio atsakingumo skatinimas dažniausiai naudojamas JAV. Draudžiama parduoti alkoholį išgėrusiems asmenims ir už įstatymų pažeidimą, baudžiamojon atsakomybėn traukiamas ne vairuotojas, o pardavėjas. Rezultatas gaunamas apmokius pardavėjus ir alkoholio prekybos vietų darbuotojus (Anderson & Baumberg, 2006, p. 242-251).

Autoriai Dainauskas ir Bražukienė (2013), teigia, kad 2008-2012 metais situacija keliuose pamažu stabilizavosi, galimai taip yra dėl to, kad žmonės adaptuojasi prie naujų kelių eismo sąlygų ir griežtesnių

bausmių, todėl teisėsauga būtinai turi aktyvinti priežiūra keliuose, koordinuoti už saugų eismą atsakingų institucijų darbą, ieškot naujų sprendimų, kaip mažinti avaringumą (Dainauskas & Bražukienė, 2013, p. 91).

Pastaruoju metu Lietuvoje stebimi teigiami teisiniai pokyčiai skatinantys vairuotojų saugumą, tačiau visuomenė vis dar nenoriai priima besikeičiančią saugaus eismo politiką ir siūlomas priemones. Mažinti rizikingą vairavimą iniciatyvos, tokios kaip: vairavimo mokymo valandų ilginimas, reikalavimų didinimas vairavimo mokykloms, ribojimų jauniems vairuotojams įvedimas, pakopinis teisės vairuoti suteikimas, specialūs mokymai nusižengusiems vairuotojams, vargu ar sulauks visuomenės palaikymo, todėl įgyvendinant visas prevencines priemones reikalinga ypatinga politinė drąsa ir ilgalaikiai strateginiai sprendimai. Siekiant sulaukti visuomenės palaikymo, būtina visas naujas priemones pristatyti ir aiškinti jų pagrįstumą visuomenei renginių metu ir per masines informavimo priemones (Twisk & Stacey, 2007, p. 252-255).

1.3. Saugaus eismo tyrimų apžvalga

Siekiant sekti saugaus eismo pokyčius, Lietuvoje kaip ir visame pasaulyje nuolat atliekami įvairūs tyrimai, kuriais siekiama išanalizuoti situaciją keliuose ir keisti neefektyvias prevencijos priemones į naujas – veiksmingesnes.

ES projektas SUPREME buvo vykdomas 2005-2007 metais. Tyrimo tikslas – surinkti ir išnagrinti valstybių narių, taip pat Šveicarijos ir Norvegijos automobilių keliais geriausią patirtį. Iki šiol šis dokumentas laikomas geriausios patirties nacionaliniu lygmeniu rinkiniu. Projekto užsakovas Europos komisijos Energetikos ir transporto generalinis direktoratas. Tyrimu buvo siekiama išanalizuoti veiksmingas kelių eismo strategijas ir priemones, kurios vėliau galėjo būti naudojamos saugaus eismo prevencijos kūrimui bei pasikeitimu gerąją praktika tarp projekte dalyvavusių valstybių. Pagrindinis tikslas – perpus sumažinti žūstančiųjų Europos keliuose skaičių. Kalbant apie vairavimo esant neblaiviam praktiką, dokumente teigiama, kad tai didelė eismo saugumo problema daugelyje šalių, be ne didesnė negu greičio viršijimas. Tyrimo metu nustatyta, kad 20-25 proc. žūčių keliuose yra susijusios su alkoholio vartojimu. Dažniausiai vykdoma prevencija – blaivumo tikrinimas alkokotesteriu atsitiktine tvarka (Saugaus kelių eismo geriausia patirtis, p.53). Pavyzdžiui, Šveicarijoje kas trejus metus telefonu apklausiami 6000 vairuotojų, ir remiantis jų rezultatai formuojama saugaus eismo keliuose praktika. Kaip geroji praktika pateikiama sulaikytų neblaivių vairuotojų priverstinė rehabilitacija, kuri taikoma du kartus už vairavimą išgėrus papuolusiam asmeniui (Saugaus...p.58, http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/supreme_c_lt.pdf).

Tikslios statistikos kiek vairuotojų vairuoja išgėrę nėra, nes konstatuoti apie vairavimą išgėrus galima atlikus atsitiktinį vairuotojų testavimą keliuose arba įvykus eismo įvykiui. Autorės Astrauskienė ir Bulotaitė (2011), aprašė atliktą apklausą, kurioje buvo teiraujama, ar žmonės kada nors vairavo

būdami apsvaigę nuo alkoholio. Skirtingų šalių apklausos duomenys parodė, kad daugiausia girtų vairuotojų yra sulaikoma savaitgaliais, tamsiu paros metu. Naktinių klubų lankytojų apklausa parodė, kad 62 procentai asmenų, klube vartojusių alkoholį ar narkotikus, planuoja vairuoti išėję iš klubo. Tyrimų duomenimis, nevairuojantys klubo lankytojai išgėrė dvigubai daugiau alkoholio nei atvykę su automobiliais (Furr-Holden, Voas, Kelley-Baker, & Miller, 2006, p. 83-86).

Kelių transporto ir tyrimų institutas nuolat atlieka tyrimus apie įskaitinių avarijas ir jų pasekmes Lietuvoje. Tai tęstinis tyrimas, skelbiamas nuo 2004 metų. Tyrime už 2011-2014 metus skelbiama statistika dėl eismo įvykių sukeltų, dėl neblaivių eismo dalyvių. Kaip teigiama tyrimo aprašyme, vairavimas ir alkoholio vartojimas yra du nesuderinami dalykai. Specialistų teigimu, net maži alkoholio kiekiai paveikia vairuotojo smegenis.

Eismo įvykių kaltininkai	2011 m.			2012 m.			2013 m.			2014 m.		
	Eismo įvykiai	Žuvo	Sužeista	Eismo įvykiai	Žuvo	Sužeista	Eismo įvykiai	Žuvo	Sužeista	Eismo įvykiai	Žuvo	Sužeista
Vairuotojai	282	27	407	256	27	355	299	31	421	290	42	391
Motociklų vairuotojai	20	1	28	23	1	25	10	1	10	13	3	17
Mopedų vairuotojai	15	0	19	13	1	13	17	0	19	15	0	17
Pėstieji	62	11	57	64	8	56	86	14	75	55	8	49
Dviratininkai	35	4	31	33	4	29	22	1	24	26	2	24
Iš viso	414	43	542	389	41	478	434	47	549	399	55	498

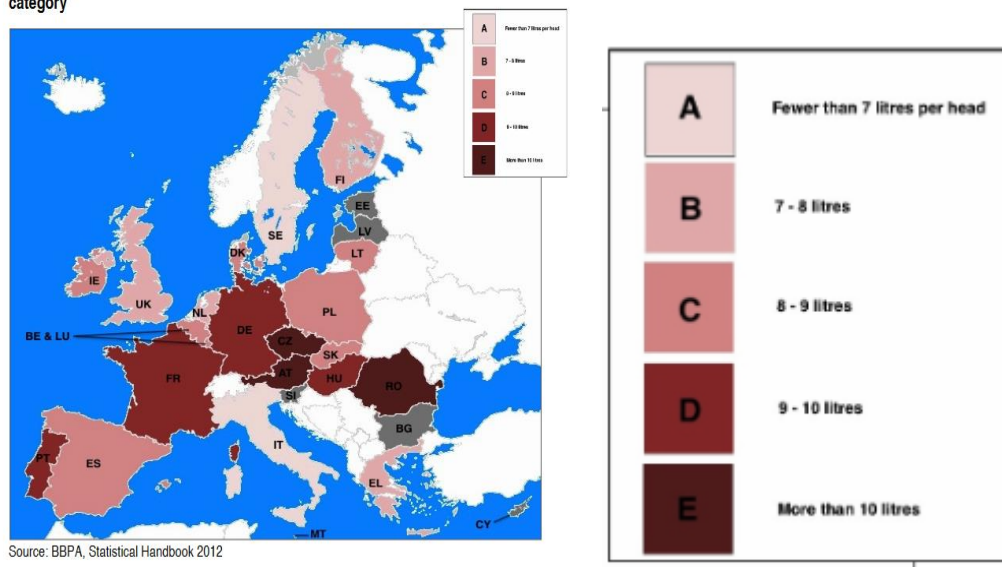
3pav. Eismo įvykiai ir nukentėjusieji dėl neblaivių eismo dalyvių kaltės (2011-2014). Šaltinis: <http://www.ktti.lt/wp-content/uploads/2015/06/%C4%AEskaitini%C5%B3-eismo-%C4%AFvyki%C5%B3-statistika-2011%E2%80%932014-m.pdf>.

Kaip teigiama pateiktame tyrime, 2014 metais neblaivūs transporto priemonių vairuotojai sukėlė 344 eismo įvykius, kurių metu buvo sužeisti 449 žmonės ir 47 eismo dalyviai žuvo. Kaip avaringumo šaltinis tyrime yra įvardintos 8 juodosios dėmės keliuose, kurios susiformavo dėl eismo įvykių, kuriuos sukėlė vairuotojai apsvaigę nuo alkoholio, bei vairuotojai neturintys teisės vairuoti transporto priemonę (Įskaitinių eismo įvykių Lietuvoje statistika 2011-2014, <http://www.ktti.lt/wp-content/uploads/2015/06/%C4%AEskaitini%C5%B3-eismo-%C4%AFvyki%C5%B3-statistika-2011%E2%80%932014-m.pdf>).

Nuo 2004 metų alkoholio suvartojimo kiekiai labai pasikeitė. Europos komisijos užsakymu buvo atliekamas tyrimas „Alkoholis Europoje“, kurio metu nustatyta, kad lietuviai yra vieni iš daugiausiai alkoholio vartojančių europiečių 2005 metais. Tai antras rezultatas po vengrų ir po lietuvių seka – čekai ir latviai. Šiuo metu situacija šiek tiek geresnė, nes skelbiama, kad 2012 metais vienam lietuviui teko 8-

9 litrai alkoholio per metus. Alkoholio padariniai ypač skaudūs šeimai ir visuomenei. Kasmet alkoholis pražudo ne mažiau 1000 gyvybių, dėl piktnaudžiavimo sukeltų ligų, per 1000 gyvybių prarandama dėl girtų eismo dalyvių kaltės (Šemeta, 2007, p. 59-60).

Figure 11: Alcohol consumption per head in the EU, graphical interpretation, by category



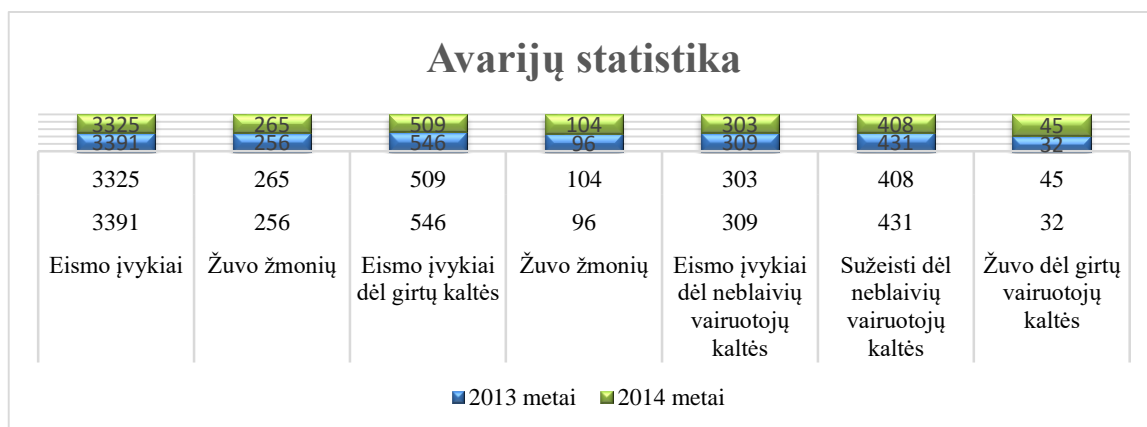
4 pav. Suvartoto alkoholio kiekis ES tenkantis vienam gyventojui per metus. Šaltinis: <http://www.ias.org.uk/uploads/pdf/Consumption%20docs/Alcohol%20consumption%20factsheet%20August%202013.pdf>

Geriausiai alkoholio suvartojimo paplitimą šalyje parodo gyventojų apklausų rezultatai. 4 paveiksle, matoma, kiek Europos sąjungos valstybių piliečiai, suvartoja alkoholio litrais per metus. 2012 metais Lietuva nepapuošė į daugiausiai alkoholio vartojančių valstybių sąrašą, nes po atlikto tyrimo nustatyta, kad vienam lietuviui per metus tenka 8-9 litrai alkoholio (<http://www.ias.org.uk/uploads/pdf/Consumption%20docs/Alcohol%20consumption%20factsheet%20August%202013.pdf>).

2008 m. Narkotikų kontrolės departamentas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės vykdė naktinių klubų lankytojų apklausą apie narkotikų vartojimą. Apklausoje dalyvavo 545 respondentai. 32,5 procentai apklaustų respondentų prisipažino, kad grįžtant iš naktinio klubo teko vairuoti išgėrus alkoholinių gėrimų. Tyrimai liudija, kad jaunų vairuotojų tikimybė patekti į eismo įvykį, yra ženkliai didesnė, negu kitų eismo dalyvių amžiaus grupėms. Jauni girtaujantys vairuotojai, kelia visuomenei labai didelę grėsmę, dėl dviejų labai objektyvių priežasčių: vairavimo patirties stokos ir alkoholio vartojimo patirties stokos ir poveikio neįvertinimo. Daugelyje šalių pripažįstama, kad vairavimas išgėrus, kelia didžiulę grėsmę saugumui kelyje, o kartu ir gyventojų sveikatai, todėl atliekama daug tyrimų siekiant išsiaiškinti, kokie socialiniai, psichologiniai ar teisiniai veiksniai lemia tokį neatsakingą elgesį. Tyrimų rezultatai naudojami kuriant prevencines programas. Lietuvoje vairavimas apsvaigus nuo

alkoholio, pakankamai rimta problema, kuri pastaraisiais metais aktyviai pradėta spręsti (Bulotaitė & Astrauskienė, 2011, p. 82-90)

Lietuvos statistikos departamentas nuolat pateikia gyventojams informaciją apie alkoholio ir tabako vartojimo padarinius. Avarijų statistikoje pateikiami 2013-2014 metų duomenys.



5 pav. Avarijų Lietuvoje statistika. Šaltinis: <http://osp.stat.gov.lt/informaciniai-pranesimai?eventId=62471>

Paveiksle pateikta statistikos departamento susisteminta medžiaga apie neblaivių vairuotojų sukeltas pasekmes. Palyginus 2014 metus, su 2013 matomas situacijos gerėjimas, visi paveiksle pateikti rodikliai yra geresni (<http://osp.stat.gov.lt/informaciniai-pranesimai?eventId=62471>).

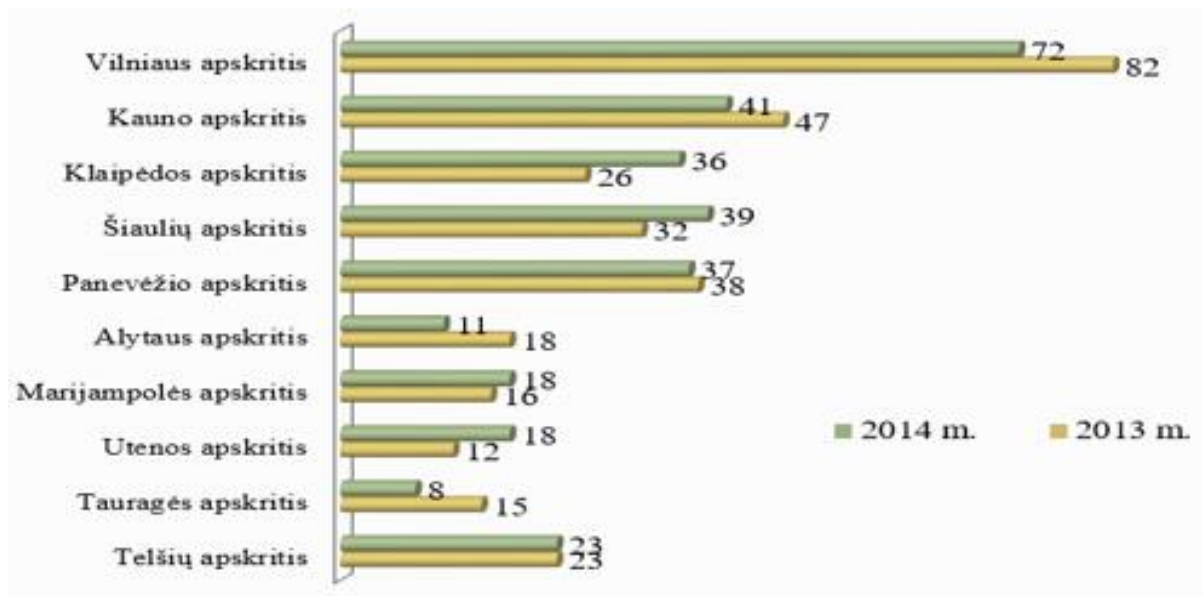
Autorės Timinskienė ir Bulotaitė (2012), atliko tyrimą, kurio metu respondentais pasirinko asmenis praradusius vairuotojo pažymėjimą dėl vairavimo apsvaigus nuo alkoholio. Mokslininkės pateikė tyrimų rezultatus, kurių metu nustatė, kad alkoholio vartojimo įpročius tiesiogiai galima sieti su vairavimu apsvaigus nuo alkoholio. Tyrimo metu nustatyta, kad žmonės, kurie vairuodami išgėrę automobilį nepapuola policijai, laikui bėgant įgauna perdėto pasitikėjimo savimi ir pridaro vėliau didesnių problemų. Autorės taip pat susiejo aštrių pjūčių poreikį su alkoholio vartojimo įpročiais, nes tyrimo rezultatai parodė, kad alkoholis tiesiogiai susijęs su aštrių pojūčių siekiu (Timinskienė & Bulotaitė, 2012, p. 93-100).

Giesbrecht (2007) taip pat analizavo švietimo naudą alkoholio vartojimo reguliavimui ir padarė išvadą, kad ilgalaikės visuomenės švietimo kompanijos yra visiškai neveiksmingos kada siekiama ilgalaikių elgesio pokyčių. Informavimas ir švietimas apie alkoholio sukeltą žalą ir jos mažinimo būdus, svarbus kuriant labiau išsilavinusią visuomenę, tačiau kaip atskira politikos priemonė nesumažina alkoholio daromos žalos (Giesbrecht, 2007, p. 1346)

Urbanas (2010) atliko socialinį tyrimą, kurio metu nustatė, kad tyrime dalyvavę respondentai kaip pagrindinį poveikio būdą kaip sutramdyti vairuotoju, kad nevairuotų išgėrę, įvardino atsakomybės griežtinimą už vairavimą išgėrus. Atliktas tyrimas atskleidė visuomenės reakcijos į girtų vairuotojų sukeltų avarijų su skaudžiomis pasekmėmis negatyvumą. Autorius teigia, kad reikia pripažinti jog

Lietuva yra padidintos rizikos avaringumo valstybė, kurios keliuose nuo girtų, apsvaigusių ir chuliganiškai vairuojančių asmenų sužalojami ir žūsta daug nekaltų žmonių (Urbonas, 2010, p. 244).

Lietuvos kelių policijos tarnyba, kasmet pateikia policijos departamentui ir visuomenei statistiką apie kelių eismo taisyklių pažeidimus. Atskiru punktu yra įtraukti duomenys dėl neblaivių vairuotojų sukeltų avarių pasekmių statistikos apskrityse.



6 pav. Dėl neblaivių vairuotojų kaltės žuvusiųjų skaičiaus pasiskirstymas pagal apskritis. Šaltinis: <http://www.policija.lt/index.php?id=22826>

Tai, kad Vilniaus apskrityje žuvusiųjų skaičius yra didžiausias, lemia tai, kad Vilniaus apskritis Lietuvoje didžiausia, žmonių daugiausia ir tai daro įtaką didesniai skaičiui. Kiek kritiškiau galima vertinti skirtumą tarp Klaipėdos ir Šiaulių bei Panevėžio. Šiuose apskrityse žmonių gyvena gerokai mažiau negu Klaipėdos, bet žuvusiųjų skaičius didesnis ir blogesnės pasekmės (<http://www.policija.lt/index.php?id=22826>).

Tamulienė (2010) atliko alkoholio kontrolės politinių priemonių veiksmingumo tyrimą, kuriuo lygino politines kovas su alkoholiu priemones su realybe Lietuvoje ir pateikė išvadas, kad efektyvios alkoholio keliamos žalos priemonės, kaip teigia užsienio autoriai yra: vairavimo išgėrus apribojimas, nustatant alkoholio koncentracijos kraujyje ribą, alkoholio pardavimo laiko ir vietų mažinimas, alkoholio reklamos ribojimas, didinamas alkoholio pardavimų amžius, o pardavus alkoholi nepilnamečiams taikyti griežtas sankcijas ir didinti baudas prekybininkams, o vienas iš svarbiausių aspektų – užtikrinti alkoholizmo ligų gydymą. Autorės nuomone, švietimo programos nėra efektyvi alternatyva alkoholio vartojimo reguliavimui, kainuoja brangiai, todėl efektyvumas išlieka ginčytinas (Tamulienė, 2010, p. 111-112).

VĮ „Klaipėdos regiono keliai“ taip pat teikia ataskaitą apskrities gyventojams apie situaciją keliuose. Statistika pavaizduotame paveiksle skelbiama Klaipėdos apskrities avaringumo statistika

AVARINGUMO RODIKLIAI 2008-2016 m. lyginamieji.
2 mėn.

Žuvo / Sužeista	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 2 mėn	2016 2 mėn	Pokytis	%
Žuvo transporto priem.	6	20	8	6	7	10	7	4	0	1	1	100
Žuvo dviratininkai	3	5	2	2	0	1	1	3	0	1	1	100
Žuvo pėstieji	10	7	5	5	5	5	4	5	0	0	0	0
Žuvo motociklininkai	1	2	2	1	2	1	0	0	0	0	0	0
Žuvo viso	20	34	17	14	14	17	12	12	0	2	2	200
Sužeista transporto priem.	222	134	136	135	102	107	110	92	19	28	9	47,4
Sužeista dviratininkų	15	15	20	17	15	10	10	7	0	0	0	0
Sužeista pėsčiųjų	31	35	27	22	13	31	20	23	3	1	-2	-66,6
Sužeista motociklininkų	19	13	9	17	14	13	5	10	0	0	0	0
Sužeista viso	287	197	192	191	144	161	145	132	22	29	7	31,9
Vairavo neblaivūs	20	11	18	16	11	14	19	10	1	0	-1	-100
Eismo įvykių skaičius	210	163	148	150	116	126	115	112	15	17	2	13,3

keliuose.

7 pav. Avaringumo rodiklių statistiniai duomenys. Šaltinis:
http://www.klrk.lt/uploads/images/avaringumas2016_II.pdf

Kaip matoma pavaizduotame paveiksle, lyginant 2014 metų statistiką su 2009 metais, Klaipėdos apskrityje žuvusiųjų skaičius yra žymiai sumažėjęs. Daugiausia žmonių žūsta ir būna sužeisti vairuotojai ir keleiviai, kurie važiuoja lengvaisiais automobiliais. Sukeltų avarių skaičius sumažėjo ir 2015 metais buvo mažiausias nuo 2008 metų, už imamą laikotarpį (http://www.klrk.lt/uploads/images/avaringumas2016_II.pdf)

Apibendrinant skyrių galima teigti, kad alkoholio vartojimo įpročių problema aktuali ne tik Lietuvoje, bet ir visame pasaulyje. Pasaulinė sveikatos organizacija nuolat atnaujina informaciją ir stoja į kovą su alkoholio gamintojais bei platintojais, kad sumažintų alkoholio vartojimo padarinius. Lietuvoje Narkotikų, alkoholio ir tabako kontrolės departamentas nuolat vykdo visuomenės stebėjimą, teikia Vyriausybei rekomendacijas ir pasiūlymus, taip pat atsiskaito visuomenei už nuveiktus darbus. Alkoholio įtaką žmogaus sveikatai, nagrinėjo užsienio ir lietuvių autoriai. Daugelis jų alkoholio žalą skirsto į žalą sveikatai ir žalą socialinei aplinkai. Susisteminius skyriuje pateiktą medžiagą, galima teigti, kad autoriai pakankamai plačiai rašo apie alkoholio žalą sveikatai, tačiau apie eismo dalyvių neblaivumą, informacijos surinkta nepakankamai, nes mokslininkai mažai nagrinėja alkoholio ir vairavimo sąsajas. Kalbant apie Lietuvoje atliekamus alkoholio vartojimo ir pasekmių nustatymo tyrimus, galima teigti, kad Lietuvoje vykdoma daug stebėsenos tyrimų. Vieni jų labiau primena statistiką, kiti atlikti Lietuvos mokslininkų, tačiau bendrai, galima teigti, kad sveikatos apsaugos, policijos, valstybės atsakingos institucijos už alkoholio kontrolę, kelių priežiūros institucijos, užsienio ir lietuvių autoriai, nuolat atlieka įvairius tyrimus, ir teikia rezultatus visuomenei, apie alkoholį, jo žalą ir sukeltus padarinius dėl vairavimo apsvaigus.

2. SAUGAUS EISMO PREVENCIJA IR TEISINIS REGLAMENTAVIMAS LIETUVOJE IR EUROPOS SĄJUNGOJE

Skyriuje nagrinėjami Europos Sąjungos, Lietuvos Respublikos ir Lietuvos policijos teisės aktai ir dokumentai, kurie yra tiesiogiai susiję su saugaus eismo kontrole ir prevencija. Kiekvienas nagrinėtas dokumentas vienu ar kitu būdu įpareigoja prisiminti, kad alkoholis ir vairavimas visiškai nesuderinami dalykai. Tinkamai paruošta įstatyminė bazė labai prisideda prie saugaus eismo prevencijos ir leidžia imtis tinkamų priemonių kelio užkirtimui galimiems pažeidimams.

2.1. Saugaus eismo prevencijos iniciatyvos Europos Sąjungoje

Tiriant situacija Europos keliuose, daugelį eismo įvykių ir mirtinų avarių Europos keliuose sukelia vairuotojai, kurie vairavo apsvaigę. Kasmet Europos Sąjungos keliuose dėl apsvaigusių vairuotojų kaltės, žūsta iki 10 000 žmonių, o tai sudaro ¼ visų mirtinų atvejų keliuose. Psichoaktyviųjų medžiagų poveikio vairavimo kokybei tyrimai rodo, kad tokie preparatai gali turėti neigiamos įtakos vairavimui, tik reikia pažymėti, kiekvienos medžiagos poveikis ir mastas skiriasi (Taikinys – narkotikai, 2009, http://www.emcdda.europa.eu/system/files/publications/546/TDAD09001LTC_WEB_161426.pdf).

Europos Sąjungoje už nacionalinę alkoholio kontrolės politiką, atsakingos šalys narės. Nuo 2007 metų lapkričio mėnesio, Europos Komisija įsteigė komitetą, kurio pagrindinis tikslas ir uždavinys, paskatinti valstybes nares bendradarbiauti tarpusavyje, koordinuoti jų veiksmus bei padėti šalims narėms įgyvendinant alkoholio kontrolės politiką (http://ec.europa.eu/health/alcohol/committee/index_lt.htm).

Nacionalinės alkoholio politikos ir veiksmų komitetas, aktyviai dalyvauja įgyvendinant 2006 metų spalio 24 d., Komisijos komunikatą Nr. 625 „ES strategija remti valstybes nares mažinant alkoholio daromą žalą“, kuriame kalbama apie alkoholio žalą sveikatai ir žmogaus socialinei, bei ekonominei gerovei. Komunikate buvo analizuojami jau įgyvendinti veiksmai, kuriuos Komisija ir valstybės narės išanalizavo ir pateikė gerą patirtį. Dokumente, vienu iš prioritetų propaguojant saugų eismą, ES buvo numatė mažinti sužeistų ir žuvusiųjų su alkoholiu susijusiuose eismo įvykiuose asmenų skaičių. Siekiant vykdyti efektyvią saugaus eismo be alkoholio prevenciją, Komisija numatė derinti veiksmus tarp saugaus eismo ir vairavimo išgėrus užkardymo, o labiausiai pažeidžiama įvardino nepatyrusių ir jaunų vairuotojų grupę, kuriai bus skiriamas ypatingas dėmesys (<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52006DC0625&from=EN>).

Europos Komisija savo tinklalapyje skelbia saugaus eismo elgsenos prevenciją (http://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/behaviour/index_lt.htm), kurioje sakoma, kad keletas paprastų taisyklių laikymasis padėtų išvengti nereikalingų problemų. Svetainėje „Saugus eismas“ pateikiamos pagrindinės avarių priežastys : blaškymas, vairuotojų nepakankamas parengimas, taisyklių laikymosi užtikrinimas, saugos diržų naudojimas, greičio viršijimas ir tinkamumas vairuoti. Kalbant apie

vairavimo tinkamumą, pagrindine problema ES įvardinamas vairavimas apsvaigus nuo alkoholinių ir psichotropinių medžiagų. Visoje Europoje šalys narės riboja alkoholio koncentracijos išpučiamame ore kiekį, mažina leistinas normas, draudžia vartoti alkoholį vairuotojams profesionalams ir jauniems nepatyrusiems vairuotojams jauniems nepatyrusiems vairuotojams (http://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/behaviour/fitness_to_drive/index_lt.htm).

Europos Sąjunga iki 2020 metų siekia sukurti saugesnį Europos kelių eismą. Remiantis Lisabonos sutarties VI antraštinės dalies 91 straipsniu, pagrindinis šios iniciatyvos tikslas – padidinti saugumą keliuose. ES keliuose 2012 metais žuvo 27 700 ir buvo sunkiai sužeista 313 tūkstančių gyventojų, todėl Europos Komisija, teigia, kad pagerinus eismo saugumo sąlygas, pateiktus skaičius būtų galima iki 2020 metų sumažinti perpus. Kadangi, tikslas sumažinti žuvusiųjų ir sužeistų asmenų skaičių sumažinti perpus 2003-2010 metų programoje nebuvo pasiektas, tai tokiu atveju perkeltas į 2011-2020 metų programą. ES planuojama iki 2050 metų išvengti mirčių keliuose per eismo įvykius apskritai (Europos Parlamentas, http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/lt/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.5.html).

Europos Komisija savo politikos gairėse nustatė tikslus, kuriems pasiekti rengiamasi priimti nacionalines ir Europos lygmens priemones:

- šviesti kelių eismo dalyvius bei ugdyti profesinį mokymą, kontroliuoti kelių eismo taisyklių (toliau – KET) taikymą;
- siekti, kad kelių eismo infrastruktūra ir transporto priemonės būtų saugesnės;
- skatinti naudotis pažangiomis transporto sistemomis (e-Call pagalbos skambutis);
- gerinti skubios medicinos pagalbos ir sužeistųjų gydymą;
- užtikrinti pažeidžiamų eismo dalyvių apsaugą (pėstieji, dviratininkai).

Vykdamas eismo įvykių ir vairavimo apsvaigus nuo alkoholio statistiką ir prevenciją, remiantis Tarybos sprendimu 93/704/EB, siekiant kaupti nacionalinius statistikos duomenis, ir užtikrinti jų sklaidą per Europos kelių eismo saugumo observatoriją, buvo sukurta duomenų bazė CARE. Vykdydama Europos Sąjungos politiką, Komisija numato, kad valstybės narės turi patvirtinti iškviepiamo oro atsitiktinės patikros sistemą, alkotesterį, ir atlikti atsitiktinę patikrą, kad įsitikintų, jog vairuotojas nevairuoja apsvaigęs nuo alkoholio. Direktyva 2011/82/ES, įsigaliojusi nuo 2011 metų spalio 25 dienos, numato keitimąsi informacija tarpvalstybiniu lygmeniu, apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus, t.y., valstybės narės, kuriose padarytas pažeidimas kitoje valstybėje informuoja transporto priemonės registracijos liudijimo turėtojų apie pažeidimą kitoje valstybėje. Šia Direktyva užtikrinama saugaus kelių eismo pažeidimų, tokių kaip greičio viršijimas vairavimas apsvaigus, pavojingas vairavimas kontrolė (Kelių transportas: eismo ir saugumo standartai, 2016).

Kelių eismo saugos politikos veiksmingumas labai priklauso nuo to, kaip intensyviai tikrinama ar laikomasi saugos reikalavimų. Komisija skatina nustatyti nacionalinius kontrolės tikslus, kurie

atitinkamai turi būti įtraukiami į nacionalinius reikalavimų įgyvendinimo planus. Kaip pagrindinės politinės priemonės, įvardinamos Komisijos bendradarbiavimas su Europos Parlamentu ir Taryba, siekiant sukurti tarpvalstybinio keitimosi kelių eismo saugos informacinę sistemą. Komisija paskelbė, kad imsis veiksmų ir priemonių bendros eismo saugos strategijos kūrimui:

- numatyta galimybė greičio ribotuvus įrengti lengvosiose komercinėse transporto priemonėse ir tam tikrais konkrečiais atvejais, nustatyti prievolę naudoti antialkoholinį variklio užraktą;
- parengti nacionalinius įgyvendinimo planus.

Europos lygmeniu parengtas veiksmų planas ir plataus užmojo tikslai yra svarbi paskata visais lygmenimis imtis veiksmų ir pasiekti svarbių rezultatų, todėl pagrindinės politikos kryptys, Europos nacionaliniu, regioniniu ar vietos programos, kurių pagalba būtų galima įgyvendinti konkrečias iniciatyvas (Europos Komisija, 2010).

Europos Parlamento ir Tarybos Direktyva Nr. 2015/413, priimta 2015 metų kovo 11 dieną, numatoma, kad Europos valstybėse sudaromos palankesnės sąlygos keistis informacija tarpvalstybinio lygmeniu apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus. Pirmame šios direktyvos straipsnyje teigiama, kad šia direktyva, siekiama užtikrinti visų eismo dalyvių aukšto lygio apsaugą Sąjungoje, sudarant galimybes keistis informacija tarpvalstybinio lygmeniu, apie kelių eismo taisyklių pažeidimus ir taikyti sankcijas bei pažeidimo vykdymo užtikrinimą. Ši direktyva taikoma šiems kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimams: greičio viršijimui, važiavimui neprisiseigus saugos diržo, važiavimui degant raudonam šviesoforo signalui, vairavimui apsvaigus nuo alkoholio ar narkotikų, važiavimui be apsauginio šalmo, važiavimui draudžiama juosta, neteisėtam mobilaus ar kitų ryšio įrenginių naudojimui vairuojant. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad direktyvoje vartojamų terminų apibrėžtys formuluojamos taip, kaip apibrėžtos pažeidimo vietos narės valstybės teisėje (ES direktyva, 2015).

Alkoholis kenkia vartojančiam asmeniui ir aplinkiniams. Sveikatos priežiūros medicinos sistemoje teikiama pagalba sprendžiant alkoholio sukeltas problemas dėl smurto gatvėje, namų aplinkoje, mokant nedarbingumo ir invalidumo pašalpas. Valstybės narės nuolat patiria nuostolius, eikvojami biudžeto ištekliai kovojant su nusikaltimais ir tvarkos pažeidimais (Nacionalinė tabako ir alkoholio kontrolės koalicija (toliau – NTAKK), 2014 p.12).

Vairavimo išgėrus kontrolės politikos priemonės yra pakankamai aiškios. Mažesnė alkoholio norma, kurią suvartojus leidžiama vairuoti ir nuolatinis griežtas vairuotojų tikrinimas, lemia saugesnius Europos kelius. ES visada rėmė projektus skirtus alkoholio prevenciniams projektams, susijusiems su eismo saugumu. Vienas didžiausių projektų DRUID, pradėtas vykdyti 2006 metais tęsėsi iki 2011 metų, ES turėjo pagrindinį uždavinį – sukurti tvirtas taisykles reglamentuojančias alkoholio ir narkotikų vartojimo eismo metu bei atlikti tyrimus apie saugumą Europos keliuose. Kaip teigiama 2007 metais

atliktoje apklausoje, alkoholis išlieka dažniausiai vartojama psichoaktyvioji medžiaga, o teigiamas alkoholio testas padidina avarijų riziką nuo 2 iki 10 kartų (NTAKK, 2014, p.147).

NTAKK (2014) „Alkoholis Europos Sąjungoje: vartojimas, žala ir politinės priemonės“ leidinyje analizavo sužalojimų ir mirčių eismo įvykiuose, susijusiuose su alkoholio vartojimu mažinimo problemas (http://www.ntakk.lt/wp-content/uploads/Alcohol_in_EU_LT.pdf). Pasak leidėjų, sužalojimai ir mirtys eismo įvykiuose – viena svarbiausių mirties priežasčių ir pakankamai rimta visuomenės sveikatos problema Europoje ir visame pasaulyje. Žūsta jauni žmonės, dėl gydymo išlaidų šeimos patiria finansinį nepriteklių, nuo papildomų laiko ir gydymo sąnaudų kenčia visa sveikatos apsauga ir visuomenė. Pasaulinės sveikatos organizacijos (toliau PSO) Europos regione eismo įvykiai yra viena pagrindinių mirties priežasčių. Peden (et al., 2004) PSO konferencijoje skaitė pranešimą, kuriame teigiama, kad alkoholio vartojimas įvardinamas kaip vienas pagrindinis negatyvas, nes net mažos alkoholio dozės pavojingos visiems eismo dalyviams. Taip yra dėl organizmo reakcijos į alkoholį, nes pavartojus alkoholio blogėja regėjimas, lėtėja reakcija, prislopinamas realus suvokimas. Taip pat alkoholio vartojimas provokuoja rizikingą elgesį keliuose. Pasak autoriaus bet kokia didesnė negu nulinė koncentracija kraujyje, padidina asmens riziką pakliūti į eismo įvykį, o nepatyrusiems vairuotojams ir paaugliams ši rizika dar didesnė.

PSO Europos regioninio biuro teigimu, naujausios išvados leidžia teigti, kad teisėtas alkoholio kiekis kraujyje (toliau AKK), turi būti mažinamas ir griežtai prižiūrimas, o blaivumo tikrinimo vietų įvedimas ir atsitiktinė patikra alkoholio matuokliais sumažintų transporto priemonių avarijų ir žuvusiųjų skaičių jose (Shults, Elder, & Sleet, 2001, p. 66-88).

NTAKK leidinyje teigiama, kad transporto priemonių avarijas ir žuvusiųjų skaičių galima pažaboti sumažinant teisėtą AKK pradedantiesiems vairuotojams, įvedant teisės vairuoti ribojimo bausmę, vairuotojų, kuriems nustatyta priklausomybė nuo alkoholio priverstinį konsultavimą ir priverstinį gydymą, bei alkoholio spynos.

PSO Europos regioninio biuro (2012) teigimu, kasmet ES keliuose žūva apie 40 000 žmonių, daugiausia iš Baltijos šalių, centrinės ir rytų Europos. Apie 33 proc. vyrų ir 11 proc. moterų sužalojimai kelyje įvyksta dėl alkoholio vartojimo, atitinkamai Baltijos ir centrinės Europos šalyse šios proporcijos yra gerokai didesnės. Išsamią eismo įvykių analizę trukdo atlikti alkoholio vartojimo rodiklių skirtumas skirtingose valstybėse, AKK riba daro įtaką duomenų patikimumui.

Visoje ES valstybėse galioja įstatymai draudžiantys vairavimą išgėrus. Keturios šalys: Bulgarija, Čekija, Slovakija ir Vengrija yra nusistačiusios nulio alkoholio ribą vairuotojams ir eismo dalyviams. Nors visos ES valstybės pripažįsta, kad jauni vairuotojai dažniausiai patiria eismo įvykius išgėrę, tik pusė (14 iš 27) valstybių nustatė 0,2 arba dar mažesnę AKK jauniems vairuotojams. Daugumoje šalių galioja nacionalinės saugumo keliuose stiprinimo politikos priemonės ir įgyvendinamos nacionaliniu

lygmeniu ir bendruomenėse. EK ir PSO, kad tinkamai įgyvendinti alkoholio kontrolę geriausiai padeda atsitiktinis vairuotojų testavimas dėl alkoholio vartojimo, dalis valstybių mano, kad bausmės už vairavimą išgėrus yra per mažos ir tai neatgraso žmonių nuo tokio elgesio. Pagrindiniai reikalavimai šalims narėms buvo išsakyti šie:

- šalims, kuriose AKK didesnė negu 0,5 prom., naudinga sumažinti leistiną normą;
- šalims kuriose AKK yra 0,5 prom., tikslinga sumažinti iki 0,2 prom.
- pradedantiesiems ir profesionaliems vairuotojams AKK turi būti sumažintas iki 0,2 prom., ar mažiau;
- turėtų būti plečiama patikros kontrolė, netikėti patikrinimai keliuose alkotesterių pagalba, yra reali galimybė nustatyti alkoholį vartojusius vairuotojus.

Lietuva tik planuoja įgyvendinti nulį promilių. Vidaus reikalų ministerija registravo 2015 m. gruodžio 9 d. įstatymo pataisas.

Briuselyje 2010 m. liepos 20 d., Europos Komisija priėmė 2011-2020 metų kelių eismo saugos programą, kuria siekiama per ateinantį dešimtmetį mirčių keliuose skaičių sumažinti perpus. Žuvę ir sužeisti, netekę darbingumo žmonės visuomenei apsieina apie 130 milijardų eurų per metus. Programoje nustatyti pagrindiniai tikslai:

- Tobulinti transporto priemonių saugos priemones (saugos diržai, oro pagalvės, automobilio kontrolės sistemų tobulinimas, techninė apžiūra ir kt.);
- Kurti saugesnę infrastruktūrą (nustatyti pavojingas zonas ir vykdyti patikras);
- Diegti išmaniąsias technologijas (diegti naujas specifikacijas, diegti e. skambučio diegimą);
- Gerinti eismo dalyvių rengimo ir mokymo kokybę (kelių eismo dalyvių mokymas ir švietimas, griežtinti vairuotojų pažymėjimų išdavimo tvarką);
- Griežtesni reikalavimai laikytis KET;
- Mažinti sužalojimų keliuose skaičių (rinkti duomenis analizuoti, strateginis planavimas nustatant priemonių planą su strategijos elementais);
- Ypatingas dėmesys motociklų vairuotojams (padėtis dėl žūstančiųjų skaičiaus beveik nesikeičia, todėl būtina tobulinti saugos ir pažangiąsias technologijas)(http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/road_safety_citizen/road_safety_citizen_100924_lt.pdf).

Europos kelių policijos tinklas TISPOL – organizacija, įkurta iš Europos valstybių policijos pajėgų siekiant skatinti eismo saugumą ir gerinti situaciją ES keliuose. Organizacija yra finansuojama Europos Komisijos. TISPOL veikloje dalyvauja 29 šalys, kurios kartu su Operacijų grupe rengia bendrus projektus, Europos prevencines priemones, pareigūnų mokymus, konferencijas ir kt. Pagrindinis TISPOL uždavinys – sumažinti sužeistųjų ir žuvusiųjų asmenų skaičių Europos valstybių keliuose.

Lietuva nuo 2004 metų dalyvauja bendrose su TISPOL darbo grupėse, nuo 2006 metų pabaigos – bendrose akcijose (Europos kelių policijos tinklas - <http://www.policija.lt/index.php?id=2577>).

Vadovaujantis 2014 metų „Eismo dalyvių kontrolės priemonių, vykdomų šalies keliuose“ planu, patvirtintu Lietuvos policijos generalinio komisaro 2014 m. vasario 21 d. įsakymu Nr. 5-V-164, ir įgyvendinant Valstybinę saugaus eismo plėtros 2011–2017 metų programą bei Valstybinės saugaus eismo plėtros 2011–2017 metų programos įgyvendinimo tarpinstitucinį veiklos planą, per metus teritorinės policijos įstaigos ir Lietuvos kelių policijos tarnyba organizavo 75 respublikines prevencines saugaus eismo priemones, tarp jų 9, inicijuotos Europos kelių policijos tinklo TISPOL (2015 metų policijos veiklos ataskaita - <http://www.policija.lt/index.php?id=2875>).

2.2. Saugaus eismo prevencijos teisinis reglamentavimas Lietuvoje.

Kiekvienas asmuo yra visuomenės dalis, todėl turi būti suinteresuotas, kad visi eismo dalyviai rūpintųsi vienas kito saugumu. Atitinkamai eismo saugumu suinteresuotos ir valstybinės valdžios institucijos, todėl strateginiam programos tikslui – žuvusiųjų autoįvykiuose dėl neblaivių vairuotojų kaltės skaičiaus mažinimas. Šiam tikslui kuriamos prevencinės saugaus eismo plėtros programos. Mokslinėje literatūroje pateikiamos išvados, kad daugeliu atvejų eismo saugumui turi daugelis faktorių, tokių kaip oras, kelio danga, nepakankamas apšvietimas ir pan., bet reikšmingiausias yra pačių eismo dalyvių elgesys. Vairavimas apsvaigus nuo alkoholio ir psichiką veikiančių medžiagų – viena didžiausių problemų saugaus eismo įgyvendinime, nes padariniai būna labai sunkūs, ir tai patvirtina vis naujos griežtesnės baudmės ir prevencinės iniciatyvos, kuriamos saugaus eismo užtikrinimui Lietuvoje ir Europoje (Dauškaitė, 2014, p. 27-69 – <http://www.teise.org/data/Inga-14-4.pdf>).

Įvairiose pasaulio šalyse, atliekama ekonominių kaštų vertinimo tyrimai, kurių pagrindu, kuriamos tarptautinės metodinės rekomendacijos. Pagrindinis tikslas – nustatyti svarbiausias alkoholio vartojimo socialinius ir ekonominius kaštų skaičiavimus. Psichoaktyviųjų medžiagų vartojimas įtakoja nepageidaujamas pasekmes. Atliekant tyrimus išskiriami pagrindiniai kaštai, kurie nuolat turi būti analizuojami:

- Sveikatos priežiūros kaštai (priklausomybės ir su ja susietų ligų bei traumų gydymas);
- Produktyvumo kaštai (ankstyvas mirtingumas, darbingo amžiaus žmonių netektas darbingumas ir produktyvumas);
- Teisėsaugos institucijų patiriami kaštai (įkalinimas, laiko sąnaudos):
 - policijos, teismų darbas ir žalos atlyginimas;
 - išlaidos prevencijai ir tyrimams, susijusiems su psichoaktyviųjų medžiagų vartojimu;
 - teisėsaugos pareigūnų ruošimo ir mokymo kaštai.
- Kiti kaštai (nuosavybės sunaikinimas dėl psichoaktyviųjų medžiagų poveikio, medicinos personalo mokymo kaštai, medicininė prevencija ir kt.)

Vairuotojų kontrolė ir griežti alkoholio koncentracijos nustatymas – laikomi prioritetu. Minėtų priemonių taikymas duoda ilgalaikį efektą, nes baudos nėra pačios veiksmingiausios priemonės, geriau pažeidėjus veikia atgrasančios priemonės, tokios kaip atsitiktinis testavimas reidų metu, kelių pakopų vairuotojo pažymėjimų išdavimo sistema. Tyrimais įrodyta, kad šios priemonės yra efektyvios ir sumažina eismo nelaimių susijusių su alkoholio vartojimu. Švietimas kaip atskira priemonė, nesusiejama su kitomis priemonėmis – neveikia efektyviai. Norint tinkamai įgyvendinti alkoholio kontrolę, turi būti daromos ir naudojamos kompleksiškos švietimo, socialinių reklamų ir policinės priemonės (Štelemėkas, 2014, p. 47-52).

Lietuvos Respublikos Alkoholio kontrolės 1995m. balandžio 18 d. Nr. I-857 įstatyme (toliau AKĮ), numato mažinti alkoholio suvartojimą ir jo prieinamumą visuomenei ir ypač nepilnamečiams. Šis įstatymas reglamentuoja santykius susijusius alkoholio prekyba, gamyba, laikymu, gabenimu, įvežimu, importu, eksportu, vartojimu, reklama ir nustato valstybės alkoholio kontrolės Lietuvos Respublikoje pagrindus. Pagrindiniai įstatymo principai yra: mokesčiais mažinti alkoholinių gėrimų prieinamumą; valstybinio reglamentavimo priemonėmis užtikrinti alkoholio kontrolės, gyventojų sveikatos išsaugojimo ir stiprinimo, nepilnamečių švietimo programų finansavimą; riboti alkoholinių gėrimų pardavimo ir suvartojimo skatinimą; drausti skatinti jaunimą pirkti ir vartoti alkoholinius gėrimus; skatinti juridinius asmenis besiverčiančius prekyba alkoholiu, prisidėti prie valstybės alkoholio kontrolės politikos; didinti visuomenės informuotumą apie alkoholio daromą žalą; remti blaivybės organizacijas ir didinti alkoholio nevartojančių gyventojų skaičių; propaguoti nealkoholinius gėrimus; remti aplinkos be alkoholio planavimą ir kūrimą; skatinti negatyvios informacijos apie alkoholio daromą žalą tyrimų rezultatų sklaidą; bendradarbiauti su ES valstybėmis narėmis, dalintis gera praktika alkoholio suvartojimo ir daromų pasekmių klausimais.

Įstatyme numatytos įstaigos, kuriose draudžiama prekiauti alkoholiu: statutinėse organizacijose, kalėjimuose, kariniuose daliniuose, mokyklose, gydymo įstaigose, maldos namuose bei jų teritorijose. Mažmeninėse prekybos vietose alkoholiu prekiauti negalima daugeliu atvejų, pavyzdžiui, jei 30 proc. produkcijos sudaro vaikams ir paaugliams skirtos prekės, jei nėra įrengta tinkama izoliacija ir t.t. Negalima prekiauti alkoholiu masiniuose renginiuose ir sporto šventėse, varžybose (virš 6proc.), jeigu alkoholio koncentracija viršija 6 proc. ir parodose – jeigu alkoholio koncentracija viršija 13 proc. Alkoholiu Lietuvos Respublikoje negalima prekiauti iš prekybos automatų, griežtai draudžiama parduoti alkoholį asmenims iki 18 metų, kiekvienų metų rugsėjo 1-ą dieną, nuo 22 iki 8 valandos ryto, renginių skirtų nepilnamečiams metu.

Lietuvoje draudžiama pardavinėti pilstomus alkoholinius gėrimus, išskyrus tuo užsiimančius mažmenininkus prekiaujančius pilstomais gėrimais iki 6 proc. koncentracijos. Draudžiama pardavinėti

alkoholinius gėrimus neblaiviems asmenims, pilstyti lengvuosius alkoholinius gėrimus ir kokteilius į didesnę tarą negu vienas litras.

Visuomenė turi būti nuolat informuojama apie alkoholio žalą sveikatai, saugumui ir ūkiui. Švietimo sistema turi rengti informaciją moksleiviams apie alkoholio daromą žalą ir pateikti ją jaunimui, o savo ruožtu nacionalinis radijas ir televizija skelbti apie alkoholio daromą žalą.

Lietuvos Respublikos Vyriausybė rengia, o savivaldybės rengia, tvirtina ir finansuoja alkoholio kontrolės programas. Įtraukia alkoholio kontrolės priemones į strateginius plėtros ir planavimo tikslus.

Siekiant riboti piktnaudžiavimą alkoholiu, darbdaviai privalo užtikrinti, kad darbuotojai būtų tikrinami prieš reisą, ar yra blaivūs. Policija turi teisę priverstinai pristatyti asmenis į sveikatos priežiūros įstaigas, jeigu jie savo veiksmais kelia grėsmę sau ir aplinkiniams. Lietuvoje draudžiama visų formų alkoholio reklama: skirta vaikams ir paaugliams iki 18 metų, jei reklamoje dalyvauja asmenys iki 18 metų, reklama į kurią įtraukiami žymūs asmenys ir visuomenės veikėjai, reklama siejanti būklės pagerėjimą su alkoholio vartojimu, reklama siejanti alkoholio vartojimą ir vairavimą, siejanti alkoholį su gydomosiomis bei socialinės sėkmės savybėmis. Reklama taip pat draudžiama laikraščiu viršeliuose, vaikų literatūroje, televizijoje ir radijuje. Reklama nelaikoma pranešimuose apie alkoholinius gėrimus teikiama informacija alkoholio verslo specialistams.

Kaip laikomasi įstatymo kontroliuoja Narkotikų, tabako ir alkoholio kontrolės departamentas ir savivaldybių institucijos (Alkoholio kontrolės įstatymas, 1995, <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.9E5C5C16B6E6>).

Lietuvos Respublikos Saugaus eismo automobilių keliais 2000 m. spalio 12 d. Nr. VIII-2043, įstatyme numatyta, kad Valstybinę eismo saugumo užtikrinimo politiką formuoja, programas įgyvendina bei tvirtina priemonių planą – Vyriausybė. Šis įstatymas nustato eismo saugumo automobilio keliais teisinius pagrindus, valstybės ir savivaldybių institucijų bei įstaigų pareigas įgyvendinant saugaus eismo politiką Lietuvos keliuose. Įstatymas atitinkamai suderintas su ES teisės aktais.

Neblaivumas įstatyme reglamentuotas kaip etilo alkoholio vartojusio asmens būseną, kai pastarojo alkoholio koncentracija biologinėse organizmo terpėse viršija įstatymų nustatytą leidžiamą normą.

Įstatymas numato eismo saugumo užtikrinimo principus:

- sudaryti saugias ir vienodas sąlygas visiems eismo dalyviams dalyvaujantiems eisme – valstybės pareiga, atitinkamai eismo dalyviai turi žinoti ir laikytis nustatytos eismo saugos;
- eismo dalyvių sveikatos ir gyvybės užtikrinimas – svarbiau negu ūkinės veiklos ekonominiai rezultatai;
- asmens, visuomenės ir valstybės interesų įvertinimas ir derinimas užtikrinant saugų eismą.

Valstybės eismo saugumo užtikrinimo įgyvendinimą kontroliuoja Valstybinė saugaus eismo komisija, susidedanti iš 6 ministerijų atstovų ir Lietuvos savivaldybių asociacijos prezidento, kuriems vadovauja ir pirmininku skiriamas Ministras pirmininkas.

Įstatyme teigiama, kad eismo priežiūrą vykdo specializuoti policijos padaliniai bei įgalioti policijos pareigūnai, kurie prižiūri, kaip eismo dalyviai laikosi šio įstatymo nuostatų ir kituose teisės aktuose numatytų reikalavimų, reguliuoja eismą, tiria KET pažeidimus, atlieka ikiteisminį tyrimą eismo įvykių bylose, surašo administracinės teisės pažeidimų protokolus (toliau ATP), nagrinėja ATP bylas ir priima nutarimus. Taip pat pareigūnai privalo kontroliuoti transporto priemonių masę ir matmenis, kontroliuoja juridinius asmenis dėl eismo saugumo užtikrinimo, transporto priemonių techninę būklę, vairuotojų poilsio ir vairavimo režimą keliuose. Policininkai kaupia ir analizuoja duomenis apie KET pažeidimus ir eismo įvykius, teikia neatidėliotiną pagalbą nukentėjusiems eismo įvykių metu asmenims, imasi saugos priemonių eismo saugumui įvykio vietoje užtikrinti ir turtui apsaugoti, eskortuoja ir lydi vadovybę bei gali vykdyti kitas su saugiu eismu susijusias funkcijas, kurios nekelia grėsmės eismo saugumui. Asmuo gavęs policijos kvietimą, privalo nurodytu laiku atvykti į policijos įstaigą. Teisės aktų nustatyta tvarka, vairuotojas privalo leisti būti patikrinamas dėl alkoholio ar kitų psichoaktyvių medžiagų vartojimo.

Kaip teigiama įstatyme, visi eismo dalyviai turi išmanyti įstatymą, KET ir bendrauti tarpusavyje pagarbiai. Eismo dalyviai turi paklusti teisėtiems tikrinančių pareigūnų reikalavimams, vykdyti jų nurodymus bei laikytis visų saugumo priemonių, kad apsaugoti save ir kitus eismo dalyvius.

Kaip teigiama įstatymo 13 straipsnyje, draudžiama vairuoti transporto priemones asmenims neturintiems šios teisės, taip pat asmenims apsvaigusiems nuo alkoholio ir kitų psichiką veikiančių medžiagų bei nepasinaudojusiems privalomu poilsiu vairuotojams, įskaitant perduoti vairuoti kitiems asmenims su išvardintomis būsenomis.

Draudžiama vairuoti netvarkingą transporto priemonę, vairuotojas privalo pasirūpinti keleivių saugumu kelionės metu, mokėti suteikti pirmąją pagalbą ir paklusti teisėtiems pareigūno reikalavimams dėl KET nustatytos elgesio tvarkos.

Įstatyme numatoma, kad asmeniui iš kurio buvo atimta teisė vairuoti transporto priemonę už KET pažeidimus esant neblaiviam ar apsvaigusiam nuo psichotropinių medžiagų, teisė vairuoti gražinama tik pasibaigus atėmimo terminui po medicininės ir švietėjiškos atestacijos, baigus papildomą vairuotojų mokymą ir perlaikius vairavimo egzaminą. Asmenims, kuriems už vairavimą apsvaigus buvo teisė vairuoti atimta du kartus arba tris, įstatymas numato, kad teisė vairuoti gali būti numatyta tik po 10 metų.

Priverstinai transporto priemonė gali būti nuvežama į transporto priemonių stovėjimo aikštelę arba uždraudžiama važiuoti, jei transporto priemonės valdytojas, naudodamas transporto priemonę, sukelia grėsmę eismo dalyvių ar kitų asmenų sveikatai ar gyvybei arba trukdo saugiam transporto priemonių ar

pėsčiųjų eismui ir pažeidžia KET ar kitų teisės aktų reikalavimus ir tokį sprendimą priima atitinkamų institucijų pareigūnai. Policijos pareigūnai priėmę tokį sprendimą, praneša savininkui, kad transporto priemonė bus priverstinai nuvežta (LR Saugaus eismo automobilių keliais įstatymas – <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.5DC1759E42CB/AbhgcppGQA>).

Lietuvos Respublikos Administracinių teisės pažeidimų (suvestinė redakcija nuo 2016-01-01), kodekse (toliau ATPK) teigiama, kad pagrindinis įstatymo uždavinys yra saugoti Lietuvos visuomeninę santvarką, nuosavybę, socialines ekonomines, politines ir asmenines piliečių teises bei laisves, taip pat įmonių, įstaigų ir organizacijų teises bei teisėtus interesus, nustatytą valdymo tvarką, valstybinę ir viešąją tvarką, stiprinti teisėtumą, užkirsti kelią teisės pažeidimams, auklėti piliečius, kad jie tiksliai ir nenukrypdami laikytųsi Lietuvos Respublikos Konstitucijos bei kitų įstatymų, gerbtų kitų piliečių teises, garbę ir orumą, sąžiningai vykdytų savo pareigas, jaustų atsakomybę visuomenei. Asmuo, padaręs administracinį teisės pažeidimą, atsako pagal įstatymus, galiojančius teisės pažeidimo padarymo metu ir padarymo vietoje.

Administraciniu teisės pažeidimu laikomas priešingas teisei kaltas veikimas ar neveikimas, kuriuos kėsinama į valstybę ar viešąją tvarką, nuosavybę, piliečių teises ir laisves, į nustatytą valdymo tvarką, už kurį įstatymai numato administracinę atsakomybę. Administracinė atsakomybė traukiami asmenys, kuriems iki pažeidimo padarymo sukako 16 metų. Administracinė nuobauda yra atsakomybės priemonė, kuri skiriama administracinį teisės pažeidimą padariusiam asmeniui nubausti bei siekiant auklėti, kad jie laikytųsi įstatymų, gerbtų bendro gyvenimo taisykles, taip pat nedarytų kitų teisės pažeidimų.

Už administracinės teisės pažeidimą gali būti skiriamos nuobaudų rūšys: įspėjimas, bauda, susijusio su pažeidimu daikto ar objekto konfiskavimas, administracinis areštas, nušalinimas nuo pareigų (darbo). Analizuojant saugaus eismo problemas, būtina išskirti nuobaudos rūšį – specialios teisės atėmimas (transporto priemonės, skraidyti orlaivio įgulos nariu, atlikti orlaivių techninę priežiūrą, dirbti skrydžiu vadovu, žvejybos, medžioklės ir kt.). Teisės vairuoti transporto priemonę draudimą nustato ATPK straipsniai. Straipsnių pakankamai daug todėl informacija susisteminta ir perkelta į lentelę.

2 lentelė. ATPK straipsniai reglamentuojantys vairavimą išgėrus

Straipsnis	Pažeidimo apibūdinimas ir sprendimą priimanti įstaiga	Informacija apie galimą bausmę
124 ² str.3d	Pavojingos situacijos sukėlimas neblaivaus asmens. Nagrinėja teismas.	579-868 eurų bauda, su teisės vairuoti atėmimu 24-36 mėn., be automobilio konfiskacijos
124 ² str.3d	Pavojingos situacijos sukėlimas neblaivaus, be teisių asmens. Nagrinėja teismas.	1013-1158 eurų bauda su transporto priemonės konfiskacija, arba 10-20 parų areštas su konfiskacija.
124 ² str.4d	Chuliganiškas vairavimas neblaivaus asmens. Nagrinėja teismas.	868-1158 eurų bauda su teisės atėmimu vairuoti 36-60 mėnesių, arba 10-20 parų areštas su teisės vairuoti 30-60 mėnesių atėmimu.
124 ² str.4d	Chuliganiškas vairavimas neblaivaus, be teisių asmens. Nagrinėja teismas.	1158-1448 eurų bauda su transporto priemonės konfiskavimu, arba 20-30 parų areštas su transporto priemonės konfiskavimu.

126str. 1d.	Transporto priemonių vairavimas, esant vairuotojams neblaiviems, kai nustatomas lengvas neblaivumo laipsnis (nuo 0,41 promilės iki 1,5 promilės). Nagrinėja teismas.	289-434 eurų bauda su teisės vairuoti atėmimu 12-18 mėnesių.
126str. 2d.	Taksi automobilių, mopedų, motociklų, triračių, lengvųjų keturračių, keturračių, galingųjų keturračių, transporto priemonių, kurių didžiausioji leidžiamoji masė didesnė negu 3,5 t arba turinčių daugiau kaip 9 sėdimas vietas, arba vežančių pavojinguosius krovinius, vairavimas, vairuotojams esant neblaiviems, kai nustatomas lengvas neblaivumo laipsnis (daugiau kaip 0 promilių, bet ne daugiau kaip 0,4 promilės). Nagrinėja policija.	144-289 eurų bauda.
126str. 3d.	Transporto priemonių vairavimas, pradedantiems vairuotojams esant neblaiviems, kai nustatomas lengvas neblaivumo laipsnis (daugiau kaip 0 promilių, bet ne daugiau kaip 0,4 promilės). Nagrinėja policija.	231-289 eurų bauda.
126str. 4d.	Transporto priemonių vairavimas, esant vairuotojams neblaiviems, kai nustatomas vidutinis (nuo 1,51 iki 2,5 promilės) arba sunkus (nuo 2,51 promilės ir daugiau) neblaivumo laipsnis, neblaivumo patikrinimo vengimas, taip pat alkoholio vartojimas po eismo įvykio iki jo aplinkybių nustatymo. Nagrinėja teismas.	579-868 eurų bauda su teisės vairuoti atėmimu 24-36 mėnesiams, arba 10-30 parų areštas su teisės vairuoti atėmimu 24-36 mėnesiams.
126str. 5d.	Transporto priemonių vairavimas, esant vairuotojams apsvaigusiems nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų, apsvaigimo patikrinimo vengimas, taip pat narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų vartojimas po eismo įvykio iki jo aplinkybių nustatymo. Nagrinėja teismas.	289-868 eurų bauda su teisės vairuoti atėmimu 12-36 mėnesiams, arba 10-30 parų areštas su teisės vairuoti atėmimu 12-36 mėnesiams.
126str. 6d.	Perdavimas vairuoti transporto priemonę neblaiviam arba apsvaigusiam nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų asmeniui. Nagrinėja policija.	86-144 eurų bauda.
126str. 7d.	Praktinis vairavimo mokymas, vairavimo instruktoriui esant neblaiviam, apsvaigusiam nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų, neblaivumo ar apsvaigimo patikrinimo vengimas, taip pat neblaivumas ar apsvaigimas nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų po eismo įvykio iki jo aplinkybių nustatymo. Nagrinėja policija.	144-289 eurų bauda su teisės vairuoti atėmimu 11-13 mėnesių.
127str. 3d.	KET pažeidimas neblaivių ar apsvaigusių vairuotojų, sukėlęs kt. asmenų turto sugadinimą ar nežymų sveikatos sutrikdymą. Nagrinėja teismas.	1158-1448 eurų bauda su teisės vairuoti atėmimu 36-60 mėnesių, arba 15-30 parų areštas su teisės vairuoti atėmimu 36-60 mėnesių.
127str. 3d.	KET pažeidimas neblaivių ar apsvaigusių vairuotojų, neturinčių teisės vairuoti, sukėlęs kt. asmenų turto sugadinimą ar nežymų sveikatos sutrikdymą. Nagrinėja teismas.	1448-1599 eurų bauda su arba be transporto priemonės konfiskavimu, arba 10-20 parų areštas su transporto priemonės konfiskavimu.
129 str.	Vairavimas automobilių, esant neblaiviems ar apsvaigusiems asmenims be teisių, šių asmenų neblaivumo patikrinimo vengimas, alkoholio, narkotikų ar kt. psichiką veikiančių medžiagų vartojimas po eismo įvykio iki jo aplinkybių nustatymo. Nagrinėja teismas.	1158-1448 eurų bauda su arba be transporto priemonės konfiskavimu, arba 20-30 parų areštas su arba be transporto priemonės konfiskavimo.
131str. 6d.	Vadeliojimas ir jojimas, dviračių vairavimas, kai tai padaro neblaivūs ar apsvaigę nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų asmenys, kuriems nustatomas lengvas neblaivumo laipsnis (nuo 0,41 promilės iki 1,5 promilės). Nagrinėja policija.	86-144 eurų bauda.
131str. 1 d.	Vadeliojimas ir jojimas, dviračių vairavimas, kai tai padaro neblaivūs ar apsvaigę nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų asmenys, kuriems nustatomas vidutinis (nuo 1,51 iki 2,5 promilės) arba sunkus (2,51 promilės ir daugiau) neblaivumo laipsnis. Nagrinėja policija.	144-202 eurų bauda.
131str. 8d.	131str. 1d. nurodytų asmenų padarytas KET pažeidimas, nulėmęs nežymų sveikatos sutrikdymą, jeigu pažeidimo padarymo metu tie asmenys buvo neblaivūs ar apsvaigę nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų. Nagrinėja policija.	144-173 eurų bauda.

Sudaryta autoriaus. Šaltinis: https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.FC2B71C84492/TAIS_494783.

Administracinė teiseną naudojama tol, kol vairavimas apsvaigus nuo psichiką veikiančių medžiagų netampa nusikaltimu. Tokia situacija galima tada, kada sukeliama rimti įvykiai, su rimtomis pasekmėmis ar net mirties atvejais (LR Administracinės teisės pažeidimų kodeksas, 1985 – https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.FC2B71C84492/TAIS_494783).

Vairavimo apsvaigus nuo alkoholio pasekmės gali būti labai skaudžios ir pasibaigti nekaltų žmonių mirtimi. Tada bauda tampa bausme ir pradedamas ikiteisminis tyrimas pagal **Baudžiamojo kodekso 281 straipsnį**, kuriame teigiama, kad kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimu laikoma, jeigu asmuo vairavo kelių transporto priemonę būdamas apsvaigęs nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų ir pažeidė kelių eismo saugumo ar transporto priemonės eksploatavimo taisykles, jeigu dėl to įvyko eismo įvykis, dėl kurio buvo nesunkiai sutrikdyta kito žmogaus sveikata arba nukentėjusiam asmeniui padaryta didelės turtinės žalos, toks asmuo baudžiamas bauda arba areštu ir laisvė gali būti atimta iki trejų metų.

Jeigu asmuo vairuodamas kelių transporto priemonę apsvaigęs nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų pažeidė kelių eismo saugumo ar transporto priemonės eksploatavimo taisykles, jeigu dėl to įvyko eismo įvykis, dėl kurio buvo sunkiai sutrikdyta kito žmogaus sveikata, toks vairuotojas baudžiamas laisvės atėmimu iki šešerių metų.

Vairuotojas, kuris vairavo kelių transporto priemonę būdamas apsvaigęs nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų ir pažeidė kelių eismo saugumo ar transporto priemonės eksploatavimo taisykles, jeigu dėl to įvyko eismo įvykis, dėl kurio žuvo žmogus, baudžiamas laisvės atėmimu nuo trijų iki dešimties metų. BK laikoma, kad asmuo yra apsvaigęs nuo alkoholio jeigu jo kraujyje yra 0,4 promilės alkoholio ir daugiau (LR Baudžiamasis kodeksas, 2000, 281 straipsnis – <http://www.infolex.lt/ta/66150:str281>).

Lietuvos Respublikos Vyriausybė 2011m. kovo 2 d. paskelbė nutarimą Nr. 257 „Dėl Valstybinės saugaus eismo plėtros programos 2011-2017 metams patvirtinimo“, kuris yra skirtas padėti įgyvendinti saugaus eismo viziją, kad Lietuvoje nežūtų ir sunkių sužeidimų nepatirtų nė vienas eismo dalyvis. Programos strateginis tikslas – gerinti saugaus eismo būklę ir siekti, kad Lietuvoje vienam milijonui gyventojų tektų ne daugiau kaip 60 žuvusiųjų autoįvykių metu skaičius. Nutarime teigiama, kad iš visuomenės bus reikalaujama saugaus eismo dalyvių elgesio, tvarkingai eksploatuojamų transporto priemonių, iš atitinkamų institucijų – saugių kelių, greitos ir kokybiškos pirmosios pagalbos eismo įvykių metu iš medikų ir gelbėtojų. Įgyvendinant prioritetus bus siekiama šių tikslų (Programos 7 straipsnis):

- 90 proc. įvykių sukelia patys eismo dalyviai, todėl būtinas švietimas ir kontrolė, taip pat būtinas vaikų įgūdžių eismo saugumo klausimais ugdymo įstaigose, transliuoti socialines reklamas eismo saugumo klausimais;
- Rengti saugaus eismo specialistus, mokytojus, tobulinti jų žinias, tobulinti mokymo vairuoti organizavimą ir vairavimo mokymo kokybę, šviesti visuomenę;
- Užtikrinti eismo dalyvių kontrolę, nes didelę dalį eismo įvykių lemia dalyvių elgesys kelyje, sugriežtinti eismo dalyvių kontrolę rajoniniuose ir krašto keliuose, nes turi būti tikimybė būti

nubaustam, vykdyti neblaivių eismo dalyvių, greičio, chuliganiško elgesio, saugos priemonių panaudojimo, atšvaitų nešiojimo, važiavimo ir poilsio režimo kontrolę. Tai pagrindiniai nutarimo aspektai, nes kiti tikslai tiesiogiai nesusiję su vairavimui apsvaigus, tačiau galima paminėti, kad reikalinga didinti kelių infrastruktūros saugumą, nes kokybiška įranga padeda sumažinti avarijų pasekmes, valdyti važiavimo greitį bei „juodųjų dėmių“ skaičių. Taip pat labai svarbu didinti transporto priemonių saugumą, didinti saugesnių automobilių skaičių ir techninės būklės kontrolę. Labai svarbu pasitelkus medikus ir gelbėtojus užtikrinti greitą ir kokybišką pagalbą nukentėjusiems asmenims. Tobulinti saugaus eismo duomenų surinkimo ir pateikimo procesą, diegti ir plėtoti intelektines transporto sistemas.

Programą įgyvendina Susisiekimo ministerija, Vidaus reikalų ministerija, Švietimo ir mokslo ministerija, Sveikatos apsaugos ministerija, savivaldybės, Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos, Valstybinė kelių transporto inspekcija prie Susisiekimo ministerijos, Policijos departamentas prie Vidaus reikalų ministerijos, Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamentas prie Vidaus reikalų ministerijos, Transporto priemonių draudikų biuras (Valstybinė saugaus eismo plėtros programa, 2011-2017, <https://e-tar.lt/acc/legalAct.html?documentId=TAR.1C1FEA2035BB&lang=lt>).

Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2014 m. spalio 1 d. nutarimu Nr. 1086, buvo patvirtintos Kelių eismo taisyklės, kuriuose apie alkoholio vartojimą kalbama tik tiek, kad draudžiama vairuoti transporto priemonę asmenims, neturintiems šios teisės, taip pat neblaiviams, apsvaigusiems nuo psichiką veikiančių medžiagų ar nepasinaudojusiems teisės aktų nustatytu privalomu kasdieniu poilsiu. Taip pat neleidžiama vairuoti susirgus ar pavargus, jeigu dėl to gali kilti pavojus eismo saugumui, duoti transporto priemonę vairuoti asmenims, kurie yra paveikti bent vieno iš pirmiau nurodytų veiksnių arba neturi teisės vairuoti šios transporto priemonės (KET 14 punktas). Policijos pareigūno reikalavimu vairuotojas privalo Lietuvos Respublikos Vyriausybės nustatyta tvarka leisti patikrinamas, ar nėra neblaivus, apsvaigęs nuo psichiką veikiančių medžiagų. Taip pat, draudžiama keliuose vadelioti, joti, varyti gyvulius ar paukščius neblaiviams, apsvaigusiems nuo psichiką veikiančių medžiagų (Kelių eismo taisyklės, 2014, www.keliueismotaisykles.info).

2.3. Saugaus eismo prevencijos politika Lietuvos policijoje

Vienas iš svarbiausių veiklos dokumentų Lietuvoje reglamentuojančių policijos veiklą, yra 2015 m. birželio 25 d. patvirtintas „Policijos veiklos įstatymo, pakeitimo įstatymas Nr. XII-1856“, kuris įsigaliojo nuo 2016 m. sausio 1 d. Vidaus reikalų centrinė įstaiga, įsteigta Vyriausybės, kontroliuojanti policijos veiklą – policijos departamentas, kuriam vadovauja Lietuvos policijos generalinis komisaras.

Policija – asmens, visuomenės saugumą ir viešąją tvarką užtikrinanti policijos įstaigų ir policijos pareigūnų sistema (Policijos įstatymas, 2015, 2 str.) ir įgyvendina pagrindinius policijos uždavinius:

1. Žmogaus teisių ir laisvių apsauga;

2. Asmens visuomenės saugumo ir viešosios tvarkos užtikrinimas;
3. Neatidėliotinos pagalbos teikimas asmenims nukentėjusiems, patekusiems į bėdą;
4. Nusikalstamų veikų ir administracinių teisės pažeidimų prevencija;
5. Nusikalstamų veikų ir administracinių teisės pažeidimų atskleidimas ir tyrimas;
6. Eismo automobilių keliais priežiūras (Policijos įstatymas, 2015, 5 str.).

Eismo saugumo klausimais policija vykdo eismo saugumo užtikrinimą keliuose ir pagal kompetenciją rengia ar dalyvauja rengiant prevencines ar kontrolės priemones, analizuoja administracinius pažeidimus priežastis bei sąlygas ir imasi priemonių jiems pašalinti, taiko administracinio poveikio bei kitas prevencines priemones, dalyvauja tarptautiniuose reiduose eismo saugumo ir kitais klausimais. Policija organizuoja ir įgyvendina viešosios tvarkos ir visuomenės saugumo užtikrinimo priemones, atlieka eismo automobilių keliais priežiūrą ir patruliuoja viešose vietose. Jeigu policijos pareigūnas įtaria, kad pažeidimą padaręs asmuo gali būti apsvaigęs arba neblaivus, jis gali Vyriausybės nustatyta tvarka tikrinti bei neleisti toliau vairuoti apsvaigusiam (Policijos įstatymas, 2015, 6 str.).

Policija bendradarbiauja su valstybės ar savivaldybių institucijomis, įstaigomis, asociacijomis, kitais asmenimis, įgyvendindama nusikalstamų veikų kontrolės, prevencijos, kitas programas ir kitaip įtraukdama juos į šią veiklą. Policija ypatingą dėmesį skiria bendradarbiavimui su visuomene, siekdama, kad būtų teikiama abipusė pagalba ir visuomenės nariai dalyvautų užtikrinant viešąją tvarką, asmens ir visuomenės saugumą ir remia ir inicijuoja įvairias prevencines ir teisinio švietimo programas, propaguoja teises žinias mokymo įstaigose, visuomenės informavimo priemonėse (Policijos įstatymo 11 str.).

Policijos įstatymo 12 straipsnis numato, kad „Policijos bendradarbiavimas su Europos Sąjungos institucijomis, įstaigomis, tarnybomis, agentūromis, tarptautinėmis organizacijomis ir Europos Sąjungos valstybių narių ir asocijuotų Šengeno valstybių kompetentingomis institucijomis ir įstaigomis vyksta vadovaujantis Europos Sąjungos teisės aktais, Lietuvos Respublikos tarptautinėmis sutartimis ir nacionaliniais teisės aktais“ (<https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/28d39920217e11e5b336e9064144f02a>).

Dar vienas dokumentas reguliuojantis saugaus eismo politiką 2011 m. liepos 19 d. Lietuvos policijos generalinio komisaro įsakymas Nr. 5-V-673 „**Dėl policijos patrulių veiklos instrukcijos patvirtinimo**“. Patruliavimas griežtai reglamentuotas šiame teisės akte. Apie saugų eismą ir jo prevenciją, kalbant apie asmenis apsvaigusius nuo alkoholio ir psichotropinių medžiagų ar kitaip psichiką veikiančių medžiagų teisės akte teigiama, kad policijos pareigūnai dalyvauja policinėse priemonėse, kurių metu tikrina transporto priemonių ir vairuotojų būseną.

Įsakyme teigiama, kad policijos pareigūnai vykdančys eismo priežiūrą privalo kontroliuoti, kaip vairuotojai laikosi KET ir kitų teisės aktų reglamentuojančių kelių transporto eismą, prireikus reguliuoti transporto ir pėsčiųjų eismą, nustatyta tvarka informinti eismo įvykius, teisės pažeidimų dokumentus ir pagal kompetenciją taikyti administracinio poveikio priemones, teikti pagalbą eismo dalyviams. Policijos patruliai privalo nušalinti transporto priemonės vairuotoją nuo transporto priemonės vairavimo, kai yra pakankamas pagrindas manyti, kad vairuotojas yra neblaivus ar apsvaigęs nuo kitų psichiką veikiančių medžiagų. Nušalinimui privalomas blaivumo patikrinimas ir nustatoma būseną. Netikėti patikrinimai kelyje veikia kaip prevencinė priemonė kovoje su vairavimu apsvaigus nuo psichiką veikiančių medžiagų (<https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.B40701621291>).

Policijos departamentas prie VRM, 2016-2018 metų strateginiame veiklos plane įgyvendindamas Vyriausybės 2012-2016 metų programa, numato organizuoti ir kontroliuoti policijos sistemos veiklą, siekti užtikrinti piliečių teises ir laisves, visuomenės saugumą, taip pat viešąją tvarką, bei greitą reagavimą į iškvietimą.

Atsižvelgiant aktualijas, būtina atkreipti dėmesį į:

- žmonių saugumo užtikrinimą gyvenamojoje aplinkoje;
- eismo priežiūros veiksmingumo didinimą;
- grėsmių nusikaltimams elektroninėje erdvėje minimalizavimas;
- mažinti narkotinių ir psichotropinių medžiagų prieinamumą
- aktyviai kovoti su šešeline ekonomika ir organizuotu nusikalstamumu;
- užkirsti kelią terorizmui;
- savalaikiai ir kokybiškai gauti aukštos kokybės policijos teikiamas paslaugas.

Prioritetais laikomi visuomenės pasitikėjimo policija didinimas, ištirtų sunkių ir labai sunkių nusikaltimų rezultatų gerinimas, bei žuvusiųjų eismo dalyvių skaičiaus mažinimas (<http://www.policija.lt/index.php?id=2534>).

Policijos departamentas kiekvienais metais veda statistiką ir teikia ataskaitas apie situaciją keliuose. Remiantis lentelėje pateikta informacija, galima teigti, 2015 metų rodikliai lyginant su 2014 metais – pagerėjo.

3 lentelė. Eismo įvykių statistika

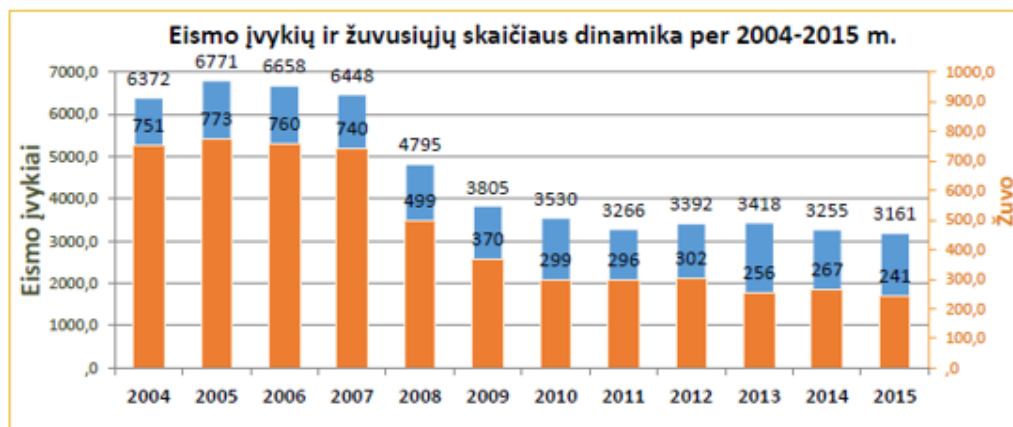
Šalyje														
Nuo metų pradžios														
Įvykių			Žuvo			Sužeista			Dėl nebl. v.			Dėl apsv. v.		
2014	2015	%	2014	2015	%	2014	2015	%	2014	2015	%	2014	2015	%
3255	3161	-2,9	267	241	-9,7	3785	3777	-0,2	321	231	-28,0	3	2	-33,3

Šaltinis: <http://www.policija.lt/index.php?id=31187>

Per 2015 metus, beveik trečdaliu sumažėjo apsvaigusių nuo alkoholio vairuotojų aukų. Lyginant su alkoholio įtakoje padarytomis pasekmėmis, dėl psichotropinėmis medžiagomis apsvaigusių asmenų

kaltės situacija yra gerokai geresnė, todėl galima teigti, kad apsvaigimo narkotikais ir psichotropinėmis medžiagomis vairavimo problema yra retesnis reiškinys.

Policijos departamento veiklos ataskaitoje už 2015 metus teigiama, kad policijos įstaigos nustatė 539 895 administracinius pažeidimus, o administracinės teisės pažeidimų už KET sumažėjo 3,9 proc. 2015 metais Lietuvoje įvyko 3161 įskaitinis (su žuvusiais ir sužeistais žmonėmis) eismo įvykis. 241 žmogus žuvo ir 3777 asmenys buvo sužeisti. 231 įvykis įvyko dėl neblaivių vairuotojų kaltės ir tai 28 proc. mažiau negu 2014 metais. 2015 metais vienam milijonui gyventojų teko 83 eismo įvykiuose žuvę žmonės (2014 metais – 90).



8 pav. 2015 metų policijos veiklos ataskaita. Šaltinis: <http://www.policija.lt/index.php?id=2875>

Policija pateikia eismo įvykių ir žuvusiųjų skaičiaus dinamiką už 2004-2015 metus. Daugiausia mirčių užfiksuota 2004-2007 metais, po to pastebimas situacijos keliuose gerėjimas, ir sparčiai gerėjanti statistika (<http://www.policija.lt/index.php?id=2875>).

Lietuvos policijos generalinis komisaras kasmet įsakymu patvirtina „Eismo dalyvių kontrolės priemonių, vykdomų šalies keliuose“ planą. 2015 m. vasario 27 d., įsakymu Nr. 5-V-204, buvo patvirtintas planas, kurio paskirtis – užtikrinti eismo dalyvių kontrolę. Remiantis planu, teritorinėms policijos įstaigoms leidžiama, tarpusavio susitarimu vykdyti prevencines, saugaus eismo priemones pasitelkiant kitų apskričių kelių policijos padalinių pagalba. Šį įsakymą kontroliuoja Lietuvos kelių policijos tarnyba. Remiantis šiuo įsakymu, 2015 metais buvo suorganizuotos 23 prevencinės policinės priemonės, iš kurių dvi buvo vykdomos su **TISPOL** – organizacija, įkurta iš Europos valstybių policijos pajėgų siekiant skatinti eismo saugumą ir gerinti situaciją ES keliuose. Tikslinės prevencinės priemonės – skirtos atlikti netikėtus patikrinimus transporto priemonių vairuotojų blaivumui ar apsvaigimui nuo kitų psichiką veikiančių medžiagų nustatyti (<https://www.epolicija.lt/avilyls/actEXTDocumentShow?docOid=akt.27803601>).

Klaipėdos apskritis – netolygiai besivystančio gyvenimo lygio bei aplinkos kokybės apskritis, kurios sudėtyje yra du kurortiniai miestai – Palanga ir Neringa, bei nedidelius miestelius, tokius kaip:

Kretinga, Plungė, Skuodas, Rietavas, Gargždai. Klaipėdos apskritis ribojasi su Latvijos respublikos siena. Vasaros metu Palangoje dėl poilsiautojų srauto, kelis kartus viršijamas gyventojų skaičius, todėl atitinkamai padaugėja įvairių nusikaltimų ir kitų teisės pažeidimų. Tai įtakoja statistiką Klaipėdos apskrityje. Kadangi apskritį juosia jūra ir yra išvystyta laivyba, galima nelegali migracija ir tarptautinis nusikalstamumas, o tai turi įtakos neigiamų apraiškų plitimui. Klaipėdos apskrities VPK organizuoja struktūrinių padalinių veiklą siekiant užtikrinti piliečių teises ir laisves, visuomenės saugumą ir viešąją tvarką, veiksmingą ir operatyvų reagavimą į teisės pažeidimus (<http://klaipeda.policija.lt/lt/aktualijos.html>).

Lietuvos policijos generalinis komisaras 2015 m. kovo 15 d. Įsakymu Nr. 5-V-338, patvirtino Klaipėdos apskrities vyriausiojo policijos komisariato 2015 metų veiklos planą, kuriame Klaipėdos policijos veiklos prioritetais įvardinami:

1. Kriminalinės žvalgybos ir ikiteisminio tyrimo veiksmingumo didinimas.
2. Reagavimo į gyventojų pranešimus operatyvumo ir pasiekiamumo didinimas.
3. Sunkių ir labai sunkių nusikaltimų užkardymas, atskleidimas ir tyrimas, ypač didelį dėmesį skiriant kovai su šešėline ekonomika.
4. Organizuoto nusikalstamumo nusikalstamų grupių išaiškinimas, siekiant išaiškinti apie neteisėtu būdu įgytą turtą.
5. Nusikaltimų elektroninėje erdvėje prevencijos, atskleidimo ir tyrimo sistemos tobulinimas.
6. Kova su korupcija ir korupcijos prevencijos priemonių įgyvendinimas.
7. Bendradarbiavimo su visuomene skatinimas, siekiant užtikrinti saugią aplinką ir eismo saugumą.

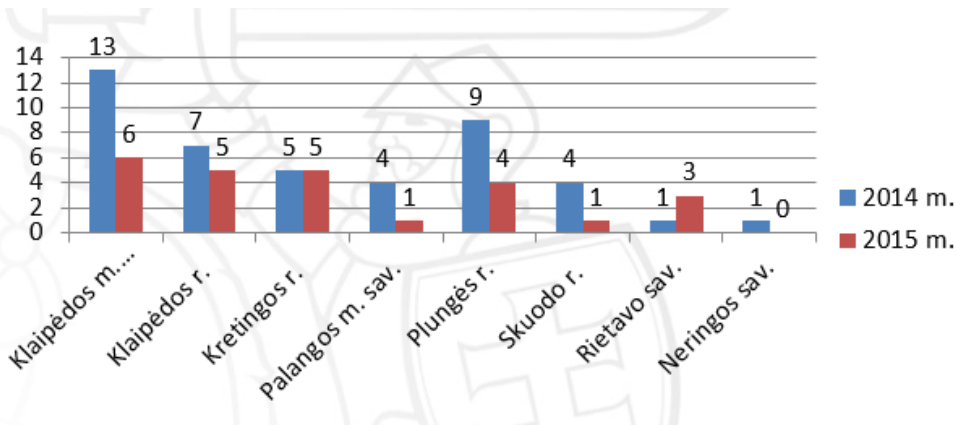
Klaipėdos apskrities VPK Strateginiame veiklos plane, numatyti veiklos kriterijai susiję su eismo saugumu aptarnaujamoje teritorijoje. Kaip teigiama dokumente, vykdant įvairias prevencines priemones turi būti patikrinta 62 800 vairuotojų. Tikslinga pravesti 195 saugaus eismo užsiėmimus. Saugaus eismo klasėse pareigūnai planuoja apsilankyti 90 kartų ir pabendrauti su 3600 vaikų ir pamokų dalyvių, saugaus eismo klausimais. Eismo saugumo komisijose pareigūnai planuoja dalyvauti 10 kartų (šaltinis: http://klaipeda.policija.lt/lt/veikla-2/veiklos-planai_495.html).

Vykdant saugaus eismo priežiūrą magistraliniuose, krašto ir rajoniniuose keliuose, pagrindiniais kriterijais numatoma vertinti įskaitinius eismo įvykius, surašytų ATPK už KET pažeidimus skaičius, apsvaigusių nuo alkoholio ar kitų psichiką veikiančių medžiagų vairuotojų skaičius ir vairuotojų viršijančių saugų greitį skaičius. Dar vienas kriterijus – vykdomos eismo saugumo akcijos ir jų metu patikrintų vairuotojų skaičius. Sekantis kriterijus – saugaus eismo užsiėmimai ikimokyklinio ir mokyklinio ugdymo įstaigose. Vertinamas saugaus eismo užsiėmimų ir klausytojų skaičius. Taip pat vertinamas dalyvavimas saugaus eismo komisijose.

Klaipėdos apskrities VPK 2015 metų veiklos ataskaitoje teigiama, kad per 2015 metus vykdytos 236 centralizuotos eismo saugumo akcijos (2014 metais – 118), kurių metu patikrinta 86 018 vairuotojų.

Kelių policijos biuro ir rajoninių policijos komisariato pareigūnai organizavo tikslines akcijas siekiant nustatyti ir užkardyti šurkščius grėsmę eismo saugumui keliančius KET pažeidimus. 2015 metais organizuoti 254 saugaus eismo užsiėmimai švietimo įstaigose (2014 metais – 227). Per ataskaitinius metus Klaipėdos apskrityje, nustatyti 66 pareigūnų papirkimo atvejai (2014 metais – 92). Protokolų už KET pažeidimus surašyta – 34 690, išaiškinta 1115 vairuotojų, kurie vairavo neblaivūs arba apsvaigę nuo psichotropinių bei psichiką veikiančių medžiagų (http://klaipeda.policija.lt/lt/veikla-2/veiklos-ataskaitos_496.html).

Klaipėdos apskrities VPK Kelių policijos biuro pareigūnai surengė 211 reidų, kurių metu buvo patikrintos 26505 transporto priemonės ir nustatyti 354 neblaivūs vairuotojai. Dėl neblaivių vairuotojų kaltės, įvyko 25 įskaitiniai įvykiai (2014 metais – 44), t.y., 43,18 proc. mažiau.



9 pav. Įskaitinių eismo įvykių statistika Klaipėdos apskrityje pagal rajoninius komisariatus. Šaltinis: Kelių policijos biuro ataskaita VPK vadovybei ir Kelių policijos tarnybai (viešai neskelbiama)

Lyginant su 2014 metais, Klaipėdos apskrityje įskaitinių įvykių sumažėjo 53,8 proc. (Klaipėdos raj. PK – 28,6 proc., Kretingos r.pk – 30 proc., Palangos m. PK – sumažėjo 75 proc., Plungės r. PK – sumažėjo 55,6 proc., Neringos m. PK -100 proc., Skuodo r. PK sumažėjo – 75 proc., Rietavo PK padidėjo – 200 proc.). Rajoniniai policijos komisariatai, turi kelių policijos pareigūnus, kurie vykdo administracinę veiklą ir baudžia vairuotojus už KET ir ATPK pažeidimus. Gatvėse dirba patrulių būrio pareigūnai, kurie ir vykdo prevencinę saugaus eismo priežiūrą.

4 lentelė. Patrulių vykdomų priemonių ir reidų rezultatai už 2015 metus

	Reidų skaičius	Patikrinta	KET	Neblaivūs	Diržai	Pėstieji	Be teisių
Klaipėda	131	13447	1094	249	6	18	58
Plungė	23	3893	124	20	9	0	12
Kretinga	10	746	20	7	0	0	2
Skuodas	5	1069	26	11	0	0	0
Palanga	3	538	19	8	0	0	1
Rietavas	9	1132	33	11	0	0	3
Klaipėdos r.	30	5680	304	48	1	0	18
Neringa	0	0	0	0	0	0	0
Iš viso:	211	26505	1620	354	16	18	94

Šaltinis: Kelių policijos biuro ataskaita VPK vadovybei ir Kelių policijos tarnybai (viešai neskelbiama)

Lentelėje pateikiami Klaipėdos apskrities VPK pavaldžių komisariatų patrulių būrio patrulių darbo rezultatai susiję su KET pažeidimais už 2015 metus.

Klaipėdos apskrities VPK Kelių policijos tarnyba vykdo ir kitą veiklą, nesusijusią su reidais ir darbu apskrities keliuose. Per 2015 m. pravešta 140 saugaus eismo užsiėmimų, kuriuos išklausė 4482 dalyviai. Per 2014 m. praveisti 98 saugaus eismo užsiėmimai, kuriuos išklausė 3626 dalyviai. Kelių policijos tarnybos pareigūnai, nuolat rengia prevencinius renginius vaikams, Jungtinių Tautų saugaus eismo dieną, švenčia kartu su vaikais ir jų šeimos nariais. Prasidėjus vasarai, per masines informavimo priemones skelbia atmintines vaikams ir suaugusiems apie į gatves ir kiemus vasaros atostogų metu išėjusius vaikus ir jų saugaus eismo prevenciją. Kelių policijos tarnyba inicijavo akciją, kurios metu Klaipėdos mieste, prie avaringiausių perėjų, pastatyti pėsčiųjų vaikų maketai. Klaipėdos apskrities VPK pareigūnai įgyvendina saugaus eismo projektus ikimokyklinio ir mokyklinio amžiaus vaikų grupėse ir klasėse (<http://klaipeda.policija.lt/lt/aktualijos.html>).

Apibendrinant skyrių galima teigti, kad pastaruoju metu, Europos Sąjunga labai daug dėmesio skiria saugaus eismo propagavimui vairuoti be alkoholio ir tinkamos bei saugios eismo politikos formavimui. Iki 2020 metų ES yra numačiusi sukurti saugesnį kelių eismą ir žuvusiųjų eismo įvykiuose skaičių sumažinti perpus. Europa sunerimusi, dėl kasmet didėjančių ekonominių pasekmių, kurios iškyla dėl neblaivių vairuotojų sukėlusių įvykius kaltės. Lietuvoje įstatyminė bazė, taip pat numato griežtus apribojimus kontroliuojant prekybą alkoholiu – tobulinami ir nuolat papildomi įstatymai, susiję su saugaus eismo politikos formavimu, ruošiamos saugaus eismo plėtros programos. Saugaus eismo politiką Lietuvos policijoje formuoja policijos departamentas. Jis remdamasis policijos įstatymu, įgyvendina policijos prioritetus, parengia strategijas policijos pajėgų valdymo, ikiteisminio tyrimo ir saugaus eismo klausimais. Policija rengia eismo dalyvių kontrolės planus, bendradarbiauja su TISPOL ir kaip visoje Lietuvoje taip ir Klaipėdos apskrityje vykdo aktyvią saugaus eismo prevenciją.

3. ALKOHOLIO VARTOJIMO ĮTAKA EISMO SAUGUMUI: POLICIJOS VYKDOMOS PREVENCIJOS POLITIKOS KLAIPĖDOS APSKRITYJE TYRIMO REZULTATŲ ANALIZĖ

Tyrimas „Alkoholio vartojimo įtaka eismo saugumui: policijos vykdoma prevencijos politika Klaipėdos apskrityje“ buvo atliekamas 2016 m. gegužės 12-16 dienomis. Kad tyrimo duomenys būtų kuo tikslesni, buvo pasirinktas pusiau struktūrizuoto interviu metodas.

3.1 Tyrimo metodikos pagrindimas

Atliekant socialinius tyrimus, tyrėjo pokalbis su tiriamuoju siekiant surinkti reikiamą informaciją – vadinamas interviu. Interviu pagal procedūrų lankstumą gali būti skirstoma į:

- griežtai struktūruotos;
- pusiau struktūruotos;
- nestruktūruotos.

Pusiau struktūrizuotos interviu metu sudaromas planas, kuriame numatyti konkretūs klausimai, tačiau tyrimo eigoje tyrėjas gali užduoti papildomus, plane neįrašytus klausimus. Klausimynuose beveik nenaudojami uždari klausimai su formuluotėmis (Telešienė, LiDA, 2016). Atliekant tyrimą, su respondentais bendrauti pasirinkta komunikacija – bendravimas internetu, „policija.lt“ elektroninio pašto pagalba.

Pirmojoje tyrimo dalyje dalyvavo dešimt ekspertų – apskrities komisariatų kelių policijos pareigūnų. Antroji tyrimo dalis skirta vairuotojų netekusių teisės vairuoti transporto priemonę tyrimo analizei. Remiantis tyrimo metu surinkta medžiaga, nustatytos pagrindinės politinės ir prevencinės priemonės, o atliekamo tyrimo metu, siekiama sužinoti, kurios iš jų efektyviai pažabotų girtavimą tarp eismo dalyvių. Tyrimo metu bus nustatyta, kuri politinė ir prevencinė priemonė yra efektyviausia Klaipėdos apskrityje. Kaip jau minėta, pusiau struktūrizuoto interviu tyrimo metu, į klausimus atsakinėjo 10 Klaipėdos apskrities vyriausiajam policijos komisariatui pavaldžių komisariatų pareigūnų: 1 Kretingos rajono policijos komisariato Kelių policijos poskyrio patrulių būrio pareigūnas, 2 Klaipėdos rajono policijos komisariato Kelių policijos patrulių būrio pareigūnai (iš jų viena moteris), 1 Palangos miesto policijos komisariato Kelių policijos poskyrio patrulių būrio pareigūnas, 1 Skuodo rajono policijos komisariato Kelių policijos poskyrio patrulių būrio pareigūnas, 2 Plungės rajono policijos komisariato Kelių policijos poskyrio patrulių būrio pareigūnai ir 3 Klaipėdos apskrities VPK Kelių policijos biuro pareigūnai (iš jų viena moteris). Tyrimas saugaus eismo klausimais susijusiais su vairavimu apsvaigus, Klaipėdos apskrityje atliekamas pirmą kartą, todėl remiantis pareigūnų nuomone bus pateiktos išvados apie politinių ir prevencinių priemonių efektyvumą.

3.2. Pusiau struktūrizuoto interviu rezultatų analizė

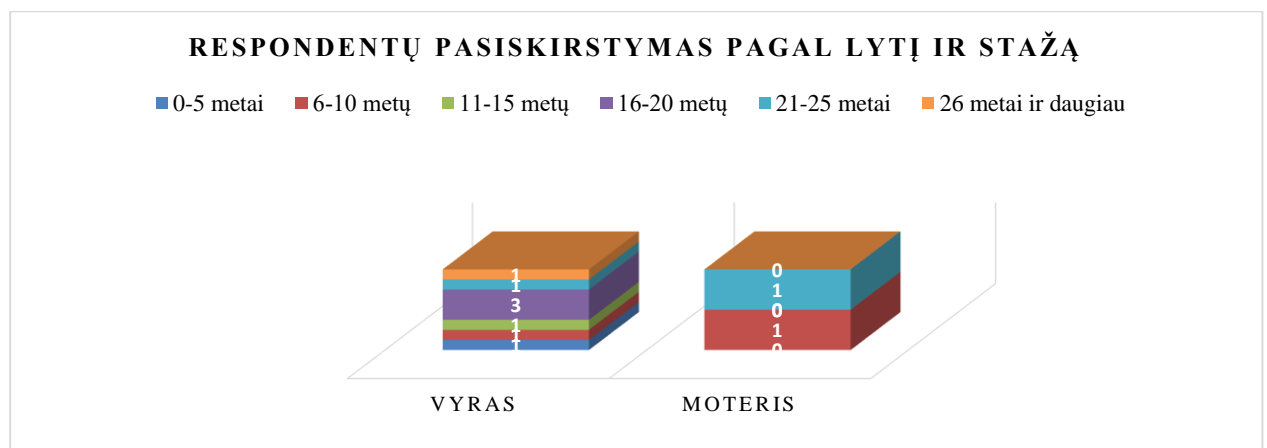
Respondentams pareigūnams buvo pateikti 5 lentelėje nurodyti klausimai:

5 lentelė. Struktūrizuoto interviu klausimai pareigūnams

Klausimas	Norima sužinoti
Jūsų duomenys (lytis ir tarnybos stažas)	Darbo patirtis policijos sistemoje gali lemti požiūrį į problemas tam tikrais klausimais. Tyrimo analizės metu, bus tiriamas ir pareigūnų požiūris pagal tarnybos stažą.
Sutinkate ar nesutinkate su tuo, kad žemiau pateiktos politinės priemonės, efektyvios siekiant mažinti girtavimą už vairo.	Projekte išanalizuotoje literatūroje, Lietuvos ir užsienio autoriai įvardina pagrindines politines priemones, kurios jų nuomone gali paveikti nedrausmingus vairuotojus linkusius vairuoti išgėrus. Tyrimu siekiama iširti, kokia pareigūnų nuomone politinė priemonė efektyviausia.
Skalėje nuo 1 iki 3 balais įvertinkite, kuri iš policijos taikomų prevencinių priemonių Klaipėdos apskrityje yra efektyviausios (1 reiškia mažiausiai efektyvi, 3 – efektyviausia).	Projekte išanalizuotoje literatūroje bei teisės aktuose įvardintos pagrindinės prevencijos priemonės kovoje su girtaujančiais vairuotojais Tyrimu siekiama iširti, kokia pareigūnų nuomone prevencinė priemonė efektyviausia.
Ar dažnai vairuotojai nesutinka būti tikrinami dėl blaivumo alkotesterio pagalba ir kuom tai motyvuoja?	Kaip numato LR teisės aktai, asmens atsisakymas patikrinti girtumą alkotesterio pagalba, prilyginamas sunkiam girtumui. Taip pat kyla problemų dėl teisėtų policijos pareigūnų reikalavimų patikrinti blaivumą, Tyrimu siekiama iširti, ar dažnai asmenys prieštarauja tikrintis girtumą ir kuom tai motyvuoja.
Kaip manote, ar baudos už važiavimą išgėrus lyginant su galimomis sukeltomis pasekmėmis, kada žūsta nekalti žmonės teisingos, ar jas dar reikėtų didinti?	Vienos iš prevencinių priemonių - baudos už važiavimą išgėrus nesumažina vairuotojų vairuojančių apsvaigus noro vairuoti. Statistikoje atsispindi, kad vairuotojai linkę vairuoti išgėrę ir toliau. Klausimu siekiama iširti pareigūnų nuomonę apie tai, ar maksimalios baudos sumažintų problemą, ar reikia ieškoti kitų alternatyvių būdų.

Sudaryta autoriaus

Pirmu klausimu buvo siekiama iširti į klausimus atsakiusių pareigūnų lytis ir darbo stažas policijoje.

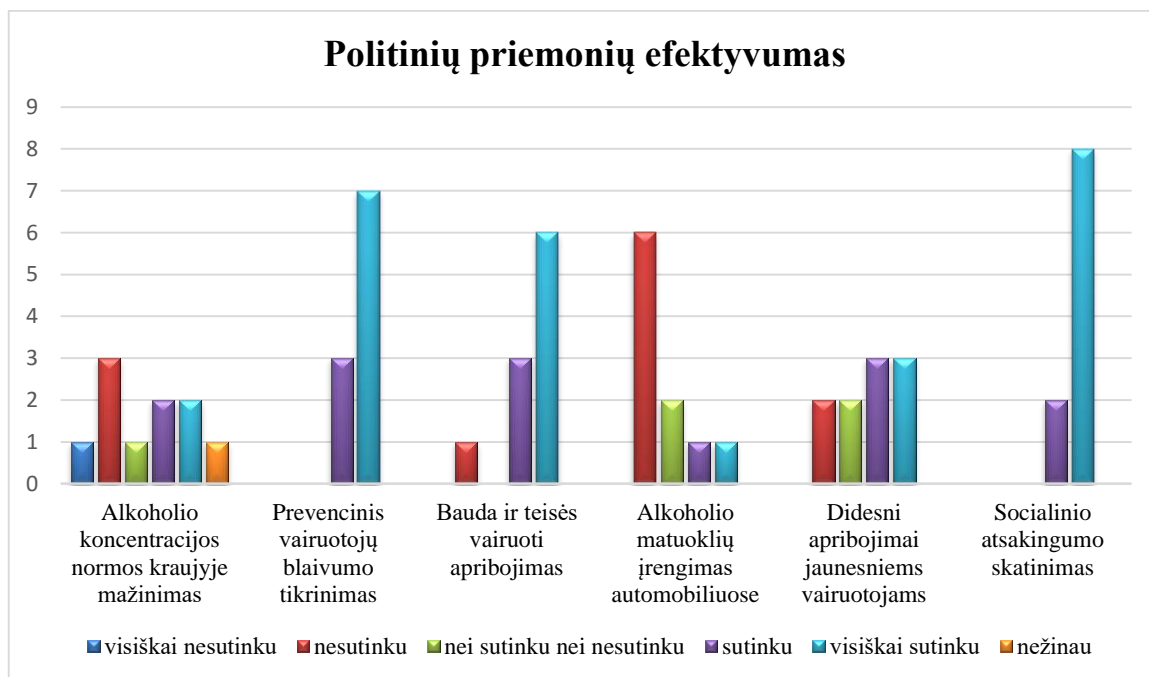


10 pav. Respondentų pasiskirstymas pagal amžių ir stažą (sudaryta autoriaus)

Kaip matoma pateiktame paveiksle į klausimus atsakinėjo 8 pareigūnai ir 2 moterys pareigūnės. Moterys pareigūnės pagal stažą atitiko 2 grupėms (6-10 metų ir 21-25 metai). Pagal stažą vyrai

pasiskirstė į visas klausimyne išvardintas grupes. 16-20 metų stažą turinčių pareigūnų buvo daugiausia. Tyrimą atliekant labai svarbus pareigūnų darbo stažas nes mažesnę stažą turintys pareigūnai yra mažiau pakantūs daromiems teisės pažeidimams.

Išanalizavus projekto medžiagą, nustatytos Europos Sąjungos ir Lietuvos teisės aktuose rekomenduojamos politinės priemonės, kurios gali turėti įtakos saugaus eismo prevencijos Europos ir Lietuvos keliuose formavimui. Tyrime vertinamos priemonės galinčios turėti įtakos vairavimo apsvaigus nuo alkoholio užkardymui.



11 pav. Respondentų pareigūnų nuomonė apie politinių priemonių efektyvumą (sudaryta autoriaus)

Atlikus tyrimo analizę nustatyta, kad dėl politinės priemonės – alkoholio kiekio koncentracijos mažinimo kraujyje, pusė pareigūnų pasisako, kad priemonė efektyvi, kita pusė teigia, kad priemonė nėra efektyviausias būdas pažaboti girtavimą už vairo. Visiškai su priemone nesutiko pareigūnė moteris, kurios darbo stažas 6-10 metų. Taip pat su teiginiu nesutiko 3 vyrai pareigūnai, kurių darbo stažas policijoje nuo 16 iki 25 metų.

Tai, kad prevencinis vairuotojų blaivumo tikrinimas akcijų ir netikėtų patikrinimų metu yra efektyvi priemonė, mano visi apklaustieji pareigūnai. Jie sutiko arba visiškai sutiko su teiginiu. Netikėtų patikrinimų metu, Klaipėdos apskrityje per metus, girtumas nustatomas daugiau kaip tūkstančiui atsitiktinai patikrintų vairuotojų.

Baudą ir teisės vairuoti apribojimą, kaip politinę priemonę palaiko devyni iš dešimties apklaustų pareigūnų. Nesutinka, kad ši priemonė efektyvi vienas pareigūnas, kurio tarnybos stažas 11-15 metų. Bauda ir teisės vairuoti apribojimas, galimas kaip politinė priemonė tik tada, kada pažeidėjas jau nustatytas, tai reiškia iki jį nustatant, priemonė neveikė kaip prevencinė, bet teisės vairuoti apribojimas

teigiamai veikia atgrasant kitus eismo dalyvius nuo galimo vairavimo esant neblaiviam ir laikinai pašalina nusižengusį asmenį kaip vairuotoją iš eismo dalyvių gretų.

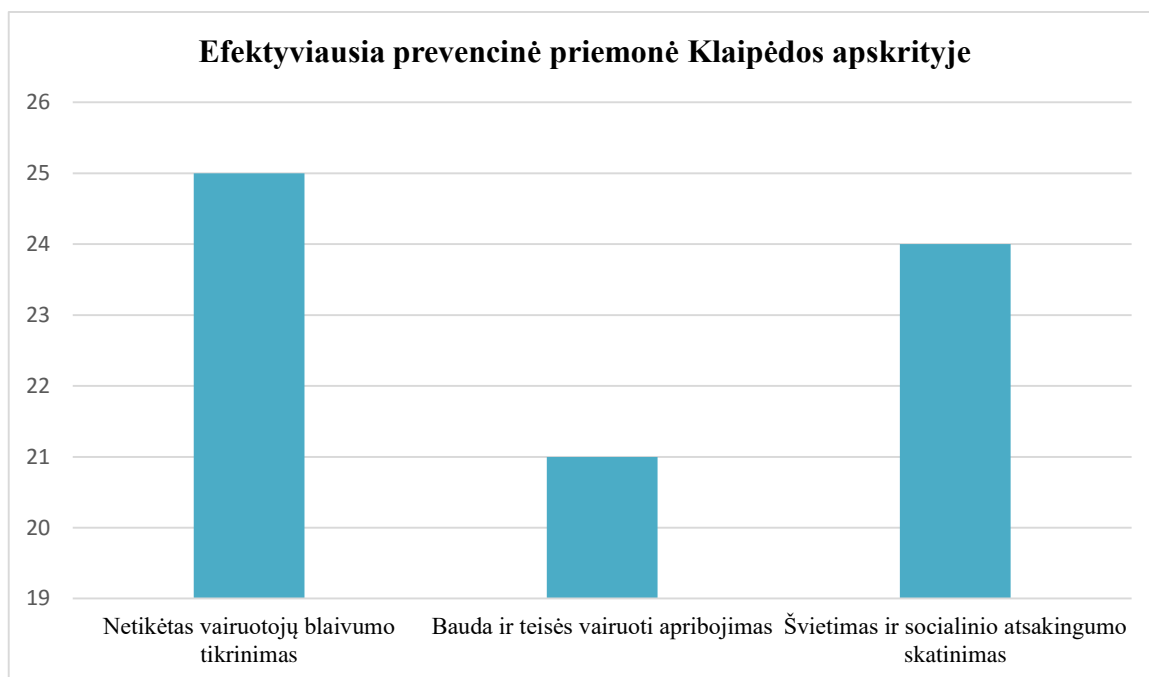
Tai, kad alkoholio matuoklių įrengimas automobiliuose efektyvi priemonė sutinka du pareigūnai, nei sutinka nei nesutinka, taip pat du pareigūnai. Politinę priemonę neefektyvia laiko 6 pareigūnai, iš visų grupių skirstant pagal tarnybos stažą. Ši priemonė ES laikoma viena iš efektyviausių, kartu su netikėtais prevenciniais patikrinimais. Tačiau problemos kyla dėl šios priemonės įgyvendinimo, kadangi ji yra brangi ir atsižvelgus į lietuvių pajamas – bus sunkiai įgyvendinama. Lietuvos politikai taip pat svarsto šitos priemonės įgyvendinimą įstatymų numatyta tvarka, tačiau dėl finansinių visuomenės galimybių šios politinės priemonės panaudojimas gali užtrukti. Išanalizavus projekto medžiagą, galima teigti, kad tai pakankamai patikima priemonė, nes net jei prieš pradėdant vairuoti patikrą atlieka kitas asmuo, po tam tikro atstumo automobilis reikalauja atlikti pakartotinę patikrą, tad norint kelionę tęsti toliau, būtinas testavimas. Paklausus pareigūnų laikančių šią politinę priemonę neefektyvia, ar jie žino kaip veikia alkoholio matuokliai automobilyje, visi atsakė, kad nežino. Reiškia, kad neigiamai atsakę pareigūnai neefektyvia šią priemonę laiko dėl to, kad tiksliai nežino kaip ir kokiais intervalais ši priemonė veikia.

Tai, kad didesni apribojimai jauniems ir nepatyrusiems vairuotojams efektyviai sumažintų girtavimą už vairo, sutinka ir visiškai sutinka 6 pareigūnai respondentai. Nei sutinka nei nesutinka 2 pareigūnai. Nesutinka – 2 pareigūnai, kurių darbo stažas nuo 21 iki 25 metų ir virš 26 metų. Taigi, galima teigti, kad didesnę tarnybos stažą turintys pareigūnai nemano, kad eismo taisyklių griežtinimas susijęs su alkoholio vartojimu tinkamai veikia kaip prevencinė priemonė. Nulis promilių jauniems vairuotojams turėtų būti taikoma dėl nepatyrimo ir kaip teigia autorė Bulotaitė (2014) dėl rizikingo elgesio neapskaičiuojant savo galimybių, pasekmių.

Visi respondentai sutinka ir visiškai sutinka, kad socialinio atsakingumo skatinimas yra efektyvi politinė priemonė. Švietimas ir atsakomybės jausmo prieš visuomenę ugdymas yra dar vienas iš būdų, jau nuo mokyklos suolo vaikus mokyti elgtis pagarbiai kitų eismo dalyvių atžvilgiu. Alkoholio žala sveikatai, šeimos gerovei, saugiam eismui turi būti ugdoma nuolat. Dar vienas labai svarbus aspektas, visuomenės pilietiškumas. Lietuvos Respublikos Alkoholio kontrolės įstatymas draudžia parduoti alkoholinius gėrimus apsvaigusiems nuo alkoholio asmenims, tačiau apie tikslinius reidus, kurių metu būtų nustatomi pardavėjai pardavę alkoholį pažeidžiant šį įstatymą, duomenų nerasta. Literatūroje plačiau aprašomi Jungtinių Amerikos valstijų pavyzdžiai, kuriuose teigiama, kad šioje šalyje pardavėjai padarę tokį teisės pažeidimą griežtai baudžiami, o apie tokius atvejus dažniausiai praneša pilietiški asmenys.

Išanalizavus projekte surinktą medžiagą, nustatyta, kad pagrindinėmis prevencinėmis priemonėmis kovoje su alkoholio vartojimu vairuojant, Lietuvoje ir Klaipėdos apskrityje įvardinamos:

netikėti vairuotojų blaivumo patikrinimai, bauda ir teisės vairuoti apribojimas bei švietimas ir socialinio atsakingumo skatinimas. Respondentai skalėje nuo 1 iki 3, turėjo įvardinti kuri priemonė mažiausiai efektyvi ir kuri pati efektyviausia (1 tai mažiausiai efektyvi, 3 – efektyviausia). Susumuoti rezultatai pateikiami paveiksle.



12 pav. Pareigūnų nuomone prevencinės priemonės pagal efektyvumo balus (sudaryta autoriaus)

Tyrime dalyvavę pareigūnai panašiai įvertino visas prevencines priemones, kurios nuolat įgyvendinamos Klaipėdos apskrityje. Netikėtas vairuotojų blaivumo patikrinimas naudojamas visose Europos Sąjungos valstybėse ir yra laikoma efektyviausia prevencine priemone. Kartu su TISPOL pareigūnais, visos ES šalys narės organizuoja bendrus tikslinius reidus siekiant nustatyti neblaivių eismo dalyvių vairavimo atvejus. Kaip jau minėta projekte, vien Klaipėdos apskrityje per 2015 metus nustatyti 1115 vairuotojai, neblaivūs vairavę transporto priemones.

Baudą ir teisės vairuoti apribojimą, kaip prevencinę priemonę pareigūnai įvardino mažiau efektyvią. Pasitaiko atvejų, kada net po teisės vairuoti apribojimo ir baudos paskyrimo, vairuotojas, kurio atžvilgiu buvo taikomos sankcijos, pakartotinai vairuoja transporto priemonę ir taip pakartotinai sukelia pavojų kitiems eismo dalyviams. Tokie vairuotojai paprastai nustatomi tikslinių reidų metu arba sukėlę eismo įvykį, tai reiškia netikėtas vairuotojų blaivumo tikrinimas, galimai veikia efektyviau.

Analizuojant pakartotinio vairavimo apsvaigus galimybę ir pasekmes, būtina paminėti “gerąją” Šveicarijos praktiką, kada vairuotojas du kartus pagautas už vairo neblaivus, siunčiamas gydymui.

Švietimas ir socialinio atsakingumo skatinimas, respondentų nuomone, taip pat yra pakankamai efektyvi priemonė. Klaipėdos apskrities pareigūnai nuolat lankosi ikimokyklinio ir mokyklinio ugdymo įstaigose su specialiomis vaikų mokymo ir švietimo saugaus eismo klausimais programomis. 2015

metais apskrityje buvo suorganizuota per 100 tokių susitikimų, pareigūnai savo žinias perteikė beveik 3000 vaikų. Vis dažniau žiniasklaidoje galima išgirsti informaciją apie pilietiškus asmenis, kurie pastebėję apie galimai neblaivų vairuotoją persekioja jį ir padeda policijai susekti nedrausmingus vairuotojus. Policijai pranešusių apie neblaivų eismo dalyvį atsakingumą kitų eismo dalyvių atžvilgiu, galima vadinti socialiniu atsakingumu. Vis dar trūksta kontrolės pardavėjams, parduodantiems alkoholinius gėrimus neblaiviams asmenims. Atlikto tyrimo metu, duomenų apie tikslius reidus siekiant apriboti prekybą alkoholiu neblaiviams asmenims ir statistikos apie nubaustus pardavėjus – nerasta. Kitų, alternatyvių prevencinių priemonių pareigūnai neįvardino.

Klausimu, kaip dažnai vairuotojai nesutinka būti tikrinami alkotesteriu ir kuom tai motyvuoja, buvo siekiama iširti, kaip dažnai keliuose kyla konfliktinės situacijos dėl reikalavimo alkotesterio pagalba nustatyti girtumą ir kaip vairuotojai vertina alkotesterio parodytus duomenis.

Respondentas 1 (Kretingos r. PK, tarnybos stažas policijoje 21-25 metai): „*Dažniausiai vairuotojai, kuriems alkoholio koncentracija organizme viršija leistiną normą, nepatiki alkotesterio parodymais ir teisinasi vienu alaus bokalu. Asmeniškai man, per 22 metus stažo tarnyboje neteko konfliktuoti dėl alkotesterio parodymų, tačiau atsisakymų pūsti į alkotesterį buvo. Tada teko dėl teisėtų pareigūno reikalavimų nevykdymo, nustatyti sunkų girtumą, kaip ir to reikalauja įstatymai*“. Jeigu vairuotojas atsisako tikrintis girtumą, toks asmens atsisakymas remiantis ATPK prilyginamas sunkiam girtumui ir tai gali sukelti dar didesnes pasekmes. Ši kodekso pataisa, sumažino asmenų atsisakančių tikrintis girtumą iki minimumo, nes už sunkų girtumą sankcijos daug griežtesnės.

Respondentas 2 (Skuodo r. PK, tarnybos stažas policijoje 26 metai ir daugiau): „*Per ilgus metus tarnybos policijoje pasitaikė visko. Tačiau, gal tai lemia, kad nedideliame miestelyje vieni kitus pažįstame, gal kitos aplinkybės, o gal mano charakterio savybės lėmė, kad rimtų konfliktų pavykdavo išvengti. Kita vertus, nemačiau nei vieno vairuotojo, kuris nustačius girtumą nebūtų nustebęs dėl patikrinimo rezultatų. Pasikeitus teisės aktams, kai atsisakymas tikrintis girtumą buvo prilygintas sunkiam girtumo laipsniui, iš esmės daug ką pakeitė. Bent jau dingo vairuotojų pasipriešinimas tikrintis girtumą, nes turi galimybę įpūsti mažiau nei sunkus girtumas*“. Paprastai mažuose bendruomenėse, tarp gyventojų ir policininkų konfliktai kyla retai, nes bendruomenės gyventojai glaudžiai bendrauja ir pažįsta vieni kitus. Tokiuose atitolusiuose rajonuose kaip Skuodas, policininkai gyvena ir dirba savo gyvenamojoje zonoje.

Respondentas 3 (Palangos m. PK, tarnybos stažas policijoje 6-10 metų): „*Nuo to meto, kada buvo sugriežtintos baudos už vairavimą neblaiviam stovyje, vairuotojai labai dažnai prieštarauja ir nenori tikrintis girtumo. Galimai gąsdina baudų dydis, tačiau vienaip ar kitaip privalome patikrinti vairuotoją alkotesteriu, motyvuodami tuo, kad atsisakymas bus traktuojamas kaip sunkus girtumas ir sukels dar negatyvesnes pasekmes. Pagrindinis motyvas nesitikrinti alkotesteriu – nepasitikėjimas*

alkotesteriais“. Retas žmogus pripažįsta, kad neteisingai pasielgė sėsdamas už vairo išgėręs, jeigu patikrinimo rezultatas neatitinka vairuotojo lūkesčių, paprastai neteisingais rezultatais apkaltinamas alkoholio matuoklis.

Respondentas 4 (Plungės r. PK, tarnybos stažas policijoje 16-20 metų): „*Problemų su išgėrusiais vairuotojais kyla pakankamai retai, nes jei pažeidimas akivaizdus, ką čia bepakeisi. Po to, kai pažeidėjas pripažįsta savo kaltę, yra apkaltinamas alkotesteris ir pareikštas nepasitikėjimas jo parodymais, tada tenka aiškinti, kokia yra alkotesterių patikros tvarka ir paaiškinama asmens teisė valandos laikotarpyje pasitikrinti girtumą pakartotinai gydymo įstaigoje. Norėčiau pridurti, kad norinčių įrodyti, kad alkotesterio parodymai netikslūs – mažėja, galimai žmonės pradeda suprasti, kad yra tikrinami su patikrą praėjusiais alkotesteriais*“. Policijos naudojami matavimo prietaisai turi būti įteisinti, prietaisų tipai turi būti patvirtinti ir įrašyti į Lietuvos matavimo priemonių registrą, gauti kiti būtini leidimai ir nustatyta tvarka kiekvienam prietaisui atlikta jų periodinė metrologinė patikra. Prietaisai privalo turėti plombas, žymenis ir ženklus. Pažeistomis plombomis alkotesterius naudoti draudžiama. Metrologinės patikros atliekamos pastebėjus plombos pažeidimus (<http://vilnius.policija.lt/index.php/lt/apiemus-2/teises-ir-pareigos/1704-policijos-naudojami-alkotesteriai>).

Respondentas 5 (Plungės r. PK, tarnybos stažas policijoje 11-15 metų): „*Vairuotojų būna visokių, vieniems pasitikrinti blaivumą nekyla jokių problemų, kitiems net esant blaiviems patinka pasiginčyti, tretį galbūt žino, kad vartotojo alkoholį, bet nėra įsitikinę kad parodymai bus jų naudai. Esmė tame, kad policijos pareigūnas valdo situaciją ir turi tinkamai paaiškinti priežastį, kodėl vienu ar kitu atveju, reikia vykdyti teisėtus pareigūnų reikalavimus. Jeigu asmuo nepatenkintas alkotesterio parodymais, natūraliai kalta technika, nes niekas nenori prisipažinti, kad vairavo išgėręs*“. Patikrinimų metu asmenys labai dažnai mėgina pasiaiškinti su pareigūnais, arba replikuoti jų atžvilgiu, todėl labai svarbu dirbant keliuose turėti pakankamą kompetenciją ir išmanyti LR įstatymus, kad piliečiai patikėtų pareigūno kompetencija.

Respondentė 6 (Klaipėdos r. PK, tarnybos policijoje stažas 6-10 metų): „*Atsisakančių pasitikrinti girtumą alkotesterio pagalba pasitaiko nedažnai. Jeigu alkotesterio parodymai asmens po testavimo netenkina, vairuotojas gali juos apskųsti. Paprasta tokiais atvejais niekas nenori tikėti alkotesterio parodymais, teigdami, kad nėra išgėręs, arba alkoholio ragavo tik truputį*“. Jeigu asmuo nesutinka su alkotesterio rodmenimis, gali kreiptis į gydymo įstaigą ir nustatyti girtumą pakartotinai.

Respondentas 7 (Klaipėdos r. PK, tarnybos policijoje stažas 16-20 metų): „*Dažniausiai girtumą alkoholio matuokliu ignoruoja visiškai neblaivūs asmenys ir laikosi savo nuostatų. Vieni po pareigūno paaiškinimo apie galimas pasekmes pakeičia nuomonę, kitus tenka pripažinti sunkiai girtais. Bet tokie atvejai ypač reti, o apsvaigę asmenys nelinkę motyvuoti atsisakymo pūsti ir priešinasi bet kokiems policijos pareigūnų reikalavimams*“. Dažniausiai pūtimo į alkoholio matuoklį atsisako girti

asmenys, bet kaip buvo minėta anksčiau, paprastai tokiems asmenims nustatomas sunkus girtumas be alkotesterio pagalbos.

Respondentas 8 (Klaipėdos apskrities VPK, tarnybos policijoje stažas 16-20 metų): *„Vairuotojai Klaipėdoje pakankamai mandagūs, tad konfliktuoti praktiškai netenka. Dažniausiai agresijos išpuolių ir kitokių savęs išraiškos formų sulaukiame iš apsvaigusių jaunuolių iki 23 metų. Merginos paprastai nėra agresyvios ir labiau linkusios verkti. Dėl visų geriančių vairuotojų bėdų kalta policija ir alkotesteriai, kurie pasak nusižengusiųjų, nuolat rodo netiesą“.* Bulotaitė (2014), analizavo vairuojančių asmenų rizikingą elgesį ir priėjo išvados, kad labiausiai linkę rizikuoti ir nusižengti už vairo yra linkę 18-25 metų asmenys. Autorės nuomone jaunuoliai dažniausiai daro už vairo klaidas ir paprastai KET pažeidimai baigiasi sunkiomis pasekmėmis.

Respondentas 9 (Klaipėdos apskrities VPK, tarnybos policijoje stažas 21-25 metų): *„Vairuotojų atsisakymą alkotesteriu pasitikrinti girtumą išgirstu labai retai, nes dauguma eismo dalyvių žino, kad atsisakymas tikrintis užtraukia dar sunkesnes pasekmes. Asmenys dažniausiai lieka nepatenkinti alkotesterio parodymais ir motyvuoja tai, kad aparatas matyt sugedęs“.* Kaip jau minėta tyrime alkotesteriu patikra ypač kontroliuojama, o atsisakymas tikrintis girtumą užtraukia sunkesnes pasekmes.

Respondentė 10 (Klaipėdos apskrities VPK, tarnybos policijoje stažas 0-5 metai): *„Policijoje dirbu antri metai, todėl dar neturiu surinkusi pakankamai patirties, tačiau kol buvau stažuotoja, pamačiau ir galiu teigti, kad vairuojančių išgėrusių asmenų labai po truputį bet mažėja. Mano nuomone, turi pasikeisti žmonių mąstysena, jeigu norime greito rezultato. Man asmeniškai neteko pabuvoti situacijoje, kada vairuotojas atsisako tikrintis girtumą, tačiau žinau, kad atsisakymą tikrintis turėsiu prilyginti sunkiam girtumui, o nuo to pasekmes bus tik dar sunkesnės“.* Pradedantys tarnybą pareigūnai, 6 mėnesius negali dirbti savarankiškai ir mokosi dirbti kartu su didesnę stažą ir patirtį turinčiais pareigūnais, todėl labai svarbu, mokslų metu gautas teorines žinias pritaikyti praktikoje. Jauni pareigūnai ateina su kitomis nuostatomis ir teigia, kad alkoholio vartojimo įpročiai turi keistis su tautos kultūra kartu.

Dauguma į klausimus atsakinėjusių pareigūnų teigė, kad konfliktai keliuose įvyksta retai ir labai retai. Atsisakius tikrintis girtumą, policininkai teisės aktų nustatyta tvarka, atsisakymą prilygintų sunkiam girtumui ir vairuotojai nepagrįstai nepasitiki alkotesterio parodymais.

Klausimu, kaip policijos pareigūnai mano, ar už sukeltas pasekmes dėl vairavimo esant neblaiviam Lietuvos Respublikos teisės aktuose yra numatytos pakankamai griežtos baudos ir bausmės, siekiama iširti respondentų nuomonę, ar Lietuvos įstatyminė bazė pakankamai nepalanki vairuotojams linkusiems rizikuoti ir vairuoti apsvaigusiams nuo alkoholio, ar reikia ieškoti kitų alternatyvių priemonių.

Respondentas 1 (Kretingos r. PK, tarnybos stažas policijoje 21-25 metai):

„Manau, kad baudomis šios problemos neišspręsimė. Baudos Lietuvoje pakankamai didelės už vairavimą išgėrus, tačiau bausmės už girtų vairuotojų sukeltų avarių pasekmės yra pakankamai mažos ir neatgraso vairuoti išgėrus“. Didelės baudos atgraso bent dalį vairuotojų vairuoti išgėrus, tačiau prevencijos neišsprendžia, todėl būtina įgyvendinti pagrindines prevencines priemones, bent jau tokias, kurios nereikalauja didelių išlaidų.

Respondentas 2 (Skuodo r. PK, tarnybos stažas policijoje 26 metai ir daugiau): *„Visas baudas ir bausmes susijusias su vairavimu išgėrus reikia radikaliai keisti. Labai pritarčiau vairuotojo pažymėjimo atėmimui visam laikui, ar bent jau 20 metų, taip pat, kad nekartotų to paties teisės pažeidimo, rekomenduočiau tik nustačius girtumą iškart konfiskuoti transporto priemonę, kad su ta pačia piktnaudžiauti antra kartą nebetektų“. Teisę vairuoti galima atimti dar ilgesniam laikotarpiui, tačiau tai neduoda garantijos, kad vairuotojas nesės už vairo be teisės vairuoti ir dar neblaivus pakartotinai, todėl saugaus eismo prevencija, šiuo atveju veiktų efektyviau, o konkrečiai geroji Šveicarijos praktika – rehabilitacija pakartotinai vairavus automobilį neblaiviam.*

Respondentas 3 (Palangos m. PK, tarnybos stažas policijoje 6-10 metų): *„Negaliu teigti, kad visiems, bet kai kuriems asmenims baudos neturi jokios įtakos, nes tie patys pažeidėjai ir toliau sulaikomi už vairo bei prevencinių priemonių metu. Manau, kad net didelės baudos ir bausmės kažkodėl neatgraso žmonių taip elgtis. Bet kita vertus visa Europa kovoja su negatyviais vairuotojų veiksmais, tiek dėl alkoholio, taip pat ir dėl saugaus greičio“. Nuolat rengiami Europos ir Lietuvos teisės aktai ir prevencinės priemonės parodo, kad problema aktuali visose ES valstybėse ir žinoma pasaulyje.*

Respondentas 4 (Plungės r. PK, tarnybos stažas policijoje 16-20 metų): *„Pritariu, kad bausmes ir baudas reikia didinti. Reikia pasiekti tokį lygį, kad net minties neturėtų vairuoti civiliai vairuotojai, jau nekalbu apie pareigūnus, vairuoti transporto priemonę apsvaigę nuo alkoholio. Mūsų visuomenė dar nepasirengusi įsisąmoninti, kad tai labai negatyvus reiškinys“. Vairavimą išgėrus negatyviu reiškiniumi laiko didžioji dalis visuomenės, tačiau tai nekeičia situacijos, nes net žinodami pasekmes, vairuotojai sėda už vairo neblaivūs. Pareigūnams vairavimas išgėrus reiškia pareigūno vardo diskreditavimą ir atsisveikinimą su tarnyba. Policijos departamento nuostata – vienareikšmė.*

Respondentas 5 (Plungės r. PK, tarnybos stažas policijoje 11-15 metų): *„Vien baudų didinimas šios problemos neišspręs, manau, kad esamiems ir būsimiems vairuotojams būtinas tinkamas švietimas apie alkoholio daromą žalą ir jo sukeltas pasekmes. Turėtų būti aiškinama atsakomybė, ypač jauniems vairuotojams“. Atsakomybės aiškinimas ir švietimas nėra pagrindinė prevencinė priemonė. Gal tai lemia tautos kultūra, tačiau lietuviams dar reikalingas atgrasymas ir griežtos sankcijos.*

Respondentė 6 (Klaipėdos r. PK, tarnybos stažas policijoje 6-10 metų): *„Lyginant su pasauliu, baudos Lietuvoje yra niekinės, nes teigiamų rezultatų dar neduoda. Bet mano nuomone, baudų didinimas*

tai kova su pasekmėmis, todėl galvoju, kad reikia kovoti su priežastimis, o tai gali padaryti tik tinkamas švietimas apie alkoholio daromą žalą ir galimas pasekmes“. Prevencinės priemonės yra veiksminga kova su girtavimu už vairo. Švietimas labiau tinka mokymo įstaigose, o netikėti blaivumo patikrinimai – visiems keliuose.

Respondentas 7 (Klaipėdos r. PK, tarnybos policijoje stažas 16-20 metų): *„Manau, kad baudos pakankamai griežtos ir bausmės taip pat. Mano nuomone, nieko keisti, ar kitaip sunkinti nereikia“.* Kaip jau minėta tyrime, vieniems baudos veikia, kitiems ne ir tokie asmenys pakartotinai vairuoja neblaivūs.

Respondentas 8 (Klaipėdos apskrities VPK, tarnybos policijoje stažas 16-20 metų): *„Baudos ir taip labai griežtos, kartais net baisu pagalvoti, kaip reikia šeimai išmokėti už vyro arba žmonos kelionę automobiliu, neblaiviamo stovyje“.* Žvelgiant iš žmogiškosios pusės, galbūt neteisinga, kad mokėti baudas turi visa šeima. Nubaudus vairuotoją finansinė bausmė tenka visai šeimai, todėl galima atidirbti baudą viešaisiais darbais, būtų teisingas sprendimas nieko dėtų šeimos narių atžvilgiu.

Respondentas 9 (Klaipėdos apskrities VPK, tarnybos policijoje stažas 21-25 metų): *„Didinti baudų ir bausmių nebereikėtų, nes manau, kad žiūrint į statistinio Lietuvos gyventojų pragyvenimo lygį, baudos net didokos. Manau, kad pagrindinis visų mūsų darbas, kalbant apie policijos pareigūnus ir civilius piliečius, didinti nepakantumą šiam negatyviam reiškiniui“.* Nepakantumą neblaiviams vairuotojams galima skatinti socialinio atsakingumo ugdymu. Jeigu visuomenė pradėtų vienyti ir pranešti apie alkoholio pardavimą neblaiviam asmeniui, apie jaunuolių „pasėdėjimą“ automobiliuose su alkoholiniu gėrimu rankoje, galbūt būtų užkardoma dar daugiau negatyvių reiškinių.

Respondentė 10 (Klaipėdos apskrities VPK, tarnybos policijoje stažas 0-5 metų): *„Manau, kad bausmės Lietuvoje už vairavimą išgėrus pakankamai griežtos, tačiau trūksta viešumo. Vietoje arešto taikymo ir gulėjimo areštinėje, galėtų būti taikomi viešieji darbai ir kitos visuomenei naudingos veiklos“.* Įstatymai Lietuvoje reglamentuoja baudas arba areštą už vairavimą neblaiviamo stovyje. Pareigūnė gana teisingai pastebėjo, kad vietoje arešto, daug teisingiau būtų skirti viešųjų darbų, nes asmuo, kuris neturi už ką susimokėti baudų, renkasi areštą, valstybei toks asmuo kainuoja iki 5 eurų parai. Reiškia mokesčių mokėtojai, užmoka už maistą ir išlaikymą areštinėje asmeniui pažeidusiam jų teisę į saugų eismą, ir tai yra neteisinga mokesčių mokėtojų atžvilgiu.

Apklausoje dalyvavę 8 pareigūnai mano, kad baudos Lietuvoje yra pakankamai didelės ir griežtos. 2 pareigūnai teigė, kad baudas dar labiau reikia didinti, kad atgrasyti vairuotojus nuo vairavimo išgėrus. Pareigūnai mano, kad reikia dažniau taikyti prevencines priemones ir šviesti visuomenę alkoholio žalos ir saugaus eismo klausimais.

Apibendrinant dalį atlikto tyrimo, galima teigti, kad į klausimus atsakinėjo 10 Klaipėdos apskrities pareigūnų, kurių tarnybos stažas policijoje nuo 1 iki 26 ir daugiau metų. Atlikus tyrimą nustatyta, kad

pareigūnai mano, kad geriausia priemonė kovoje su girtavimu už vairo – netikėti prevenciniai blaivumo patikrinimai, socialinio atsakingumo skatinimas, bei baudos ir teisės vairuoti atėmimas.

Kalbant apie Klaipėdos apskritį, pareigūnai mano, kad geriausia prevencinė priemonė, kurią įgyvendina apskrities pareigūnai – netikėti prevenciniai blaivumo patikrinimai ir įvairios akcijos susijusios su blaivaus vairavimo propagavimu. Panašiai vertinamas ir socialinio atsakingumo skatinimas bei visuomenės švietimas saugaus eismo klausimais.

Beveik visi tyrime dalyvavę pareigūnai yra turėję konfliktinių situacijų dėl girtumo nustatymo, o dažniausiai atsisakymo pasitikrinti motyvas – alkotesterio rezultatų nepatikimumas. Vyriausybės nustatyta blaivumo ar neblaivumo tikrinimo tvarka, pasak pareigūnų labai sumažino konfliktinių situacijų skaičių ir panaikino reikalingumą „išprašyti“ nusižengusio asmens papūsti į alkotesterį. Remiantis LR galiojančiais teisės aktais atsisakymas pūsti į alkotesterį prilyginamas sunkiam girtumui ir tai priverčia neblaivius vairuotojus pamastyti apie pasekmes.

Didžioji dalis policininkų respondentų mano, kad baudos Lietuvoje nepakankamai didelės, kad atgrasytų nuo vairavimo išgėrus, didesnę stažą turintys pareigūnai pasisako už baudų ir bausmių didinimą, tačiau mano, kad vien baudos nepadės – priemonės turi būti kompleksinės. Švietimas ir socialinės atsakomybės skatinimas nuo mokyklos suolo suteiktų vaikams galimybę išmokti pagarbiai elgtis kitų eismo dalyvių atžvilgiu. Jauniausia tyrime dalyvavusi dešimta respondentė, pateikė pasiūlymą, kuriame sakoma, kad nusižengę visuomenės atžvilgiu girtaujantys asmenys, turi būti baudžiami ne tik bauda su transporto priemonės konfiskacija ar areštu, bet ir viešaisiais darbais.

Siejant sprendimų priėmimą su tarnybos stažu, galima teigti, kad didesnę darbo patirtį turintys pareigūnai, konstruktyviau atsižvelgia į iškilusias problemas gatvėje, pasitiki savimi priimdami sprendimą konfliktinių situacijų metu ir mano, kad griežtesnėmis bandomis ir bausmėmis, dalinai galima pažaboti girtavimą už vairo.

Kita tyrimo dalis skirta vairuotojų netekusių teisės vairuoti transporto priemonę tyrimo analizei. Tyrimu siekiama iširti, ar pakeitė girtumo nustatymas vairuotojo gyvenimą, taip pat vairuotojai turėjo įvardinti efektyviausią prevencinę priemonę Klaipėdos apskrityje ir pateikti savo nuomonę apie politinių priemonių efektyvumą.

6 lentelė. Struktūrizuoto interviu klausimai pažeidėjams

Klausimas	Norima sužinoti
Trumpai apibūdinkite kokiomis aplinkybėmis Jums buvo nustatytas girtumas.	Siekiama iširti, kokiomis aplinkybėmis nustatytas girtumas ir ar tai įvyko prevencinių priemonių metu.
Ar pirmą kartą vairavote apsvaigęs nuo alkoholio?	Siekiama iširti ar vairuotojai pirmą kartą vairavo išgėrę, ar jau nusižengia nebe pirmą kartą.
Skalėje nuo 1 iki 3 balais įvertinkite, kuri iš policijos taikomų prevencinių priemonių	Projekte išanalizuotoje literatūroje bei teisės aktuose įvardintos pagrindinės prevencijos priemonės kovoje su girtaujančiais vairuotojais Tyrimu siekiama iširti, kokia

Klaipėdos apskrityje yra efektyviausios (1 reiškia mažiausiai efektyvi, 3 – efektyviausia).	nusižengusių vairuotojų nuomone prevencinė priemonė efektyviausia.
Ar suvokiate, kad savo elgesiu sukėlėte pavojų aplinkiniams ir visuomenės saugumui, nes vairavimas apsvaigus, galėjo sukelti arba sukėlė neigiamas pasekmes?	Siekiama iširti ar nubausti už vairavimą esant neblaiviam, vairuotojai supranta savo elgesio pavojingumą visuomenės atžvilgiu.
Ar paskirta nuobauda už padaryta teisės pažeidimą, Jūsų nuomone, pakankamai griežta ir turėjo auklėjamąjį – prevencinį poveikį Jūsų atžvilgiu?	Siekiama iširti ar baudos už vairavimą išgėrus Lietuvoje yra pakankamos ir ar turėjo poveikį nusižengti linkusiems vairuotojams.
Sutinkate ar nesutinkate su tuo, kad žemiau pateiktos politinės priemonės, efektyvios siekiant mažinti girtavimą už vairo?	Siekiama iširti kokios politinės prevencijos priemonės kovoje su girtavimu už vairo yra efektyviausios.
Ar būtumėte pilietiškas ir pamatęs girtą vairuotoją, praneštumėte policijai apie daromą pažeidimą?	Siekiama iširti, ar respondentai patys būtų pilietiškai kitų vairuotojų atžvilgiu ir praneštų apie kito asmens daromą pažeidimą – vairavimą esant neblaiviam.
Jūsų duomenys (pažymėkite tinkamą atsakymą ties lytimi ir amžiumi):	Siekiama iširti, kokios lyties ir amžiaus asmenys dažniausiai įkliūva vairuodami neblaivūs.

Sudaryta autoriaus

Į pateiktus klausimus atsakinėjo 5 respondentai, vairuotojai, vyrai, kuriems po girtumo nustatymo buvo atimta teisė vairuoti transporto priemonę. Vairuotojai pavadinti kodais **V1-V5**.

Vairuotojų amžius pasiskirstė taip:

Amžius	18-25 metai	26-35 metai	36-45 metai	46-55 metai
Respondentas	V2	V3, V4	V1	V5

Vairuotojų, kurie vairavo išgėrę amžius labai įvairius, o pagal lytį visi apklaustieji vyrai, nes moterų vairavusių transporto priemonių neblaiviam stovyje tyrimui nerasta, todėl, kad kaip rodo statistika, moterys alkoholį už vairo vartoja rečiau.

Respondentų buvo paprašyta trumpai apibūdinti, kokiomis aplinkybėmis buvo nustatytas girtumas. **V1** teigė: „Dirbu statybose, po darbo truputį su vyrais pasėdėjom, kadangi gerai jaučiausi, galvojau, kad nieko nebus. Kai netikėto patikrinimo (reido) metu sustabdė policininkai, alkotesteris parodė 0, 61 prom., tada suformino girtumą ir praradau teisę vairuoti vienerius metus“. **V2** teigė: „Važiavome su draugais naktį namo, į rajoną iš naktinio klubo. Buvau gėręs alaus, tačiau nemaniau, kad įpūsiu. Galvoju, kad viršijau greitį, nes iš galo mane persekioti pradėjo policijos automobilis su įjungtais švyturėliais, kai sustojau pareigūnai pasiūlė papūsti į alkotesterį, pripūčiau 0,17 prom., tačiau neturiu 2 metų vairavimo stažo, todėl situacija susiklostė nekokia“. **V3** teigė: „Sėdau už vairo ryte, reikėjo vaikus pavežti iki mokyklos. Iš vakaro su draugu truputį pasėdėjome, vartojome alkoholį, gal

trūko miego. Išvažiavus iš namų pamačiau, kad policija uždarė kelią ir tikrina vairuotojų blaivumą. Papuoliau į reidą ir viršijau leistiną normą. Metams netekau teisės vairuoti“. **V4** teigė: „Su vyrais išgėrinėjom ir pritrūko alkoholio, na, kadangi viskas vyko mano namuose, sugalvojau, kad sėsiu į mašiną ir nuvažiuosiu. Prie parduotuvės kažkas susimušė, todėl buvo iškviesta policija. Matyt sukėliau įtarimą, nes tik sustojus prisistatė pareigūnai ir liepė papūsti. Ipūčiau vidutinį“.

V5 teigė: „Policija sustabdė reido metu. Turiu per 20 metų vairavimo stažą, gerai vairuoju, tai maniau, kad namus pasieksiu. Būčiau ir parvažiavęs jeigu ne reidas“.

Vairuotojų respondentų buvo paklausta, ar prieš papuolant policijai, jiems yra tekę vairuoti transporto priemonę esant neblaiviam. **V1, V2, V3, V5** teigia, kad išgėrę vairavo nebe pirmą kartą, **V4** teigė, kad pirmą kartą. Atlikus tyrimą, galima teigti, kad vairuotojai nesugauti už vairo išgėrę, nusižengimą linkę kartoti.

Tyrimo metu respondentų paprašyta įvertinti, kuri jų nuomone iš išvardintų prevencinių priemonių vykdomų Klaipėdos apskrityje yra efektyviausia (1 balas mažiausiai efektyvi, 3 balai – efektyviausia). Susumavus įvertintus balus nustatyta, kad efektyviausia prevencine priemone Klaipėdos apskrityje respondentai įvardino švietimą ir socialinio atsakingumo skatinimą – 12 balų. Baudą ir teisės vairuoti apribojimą, respondentai įvertino vidutiniškai – 9 balai, netikėtas vairuotojų blaivumo patikrinimas, nusižengusių vairuotojų nuomone mažiausiai efektyvus – 8 balai. Tai gali būti labai subjektyvi nuomonė, nes trims iš penkių respondentų buvo nustatytas girtumas būtent netikėtų patikrinimų metu. Kadangi respondentai pažeidė taisyklę nevairuoti neblaivūs, žinodami, kad vairuoti išgėrus draudžia Lietuvos Respublikos įstatymai, reiškia švietimas ir socialinio atsakingumo skatinimas, jų neveikia. Faktas, kad trims iš penkių vairuotojų (60 proc.), buvo nustatytas girtumas netikėto patikrinimo metu paneigia respondentų nuomonę, kad ši prevencinė priemonė neveiksminga. Pasaulyje ir Europos Sąjungoje ši politinė – prevencinė priemonė laikoma bene efektyviausia.

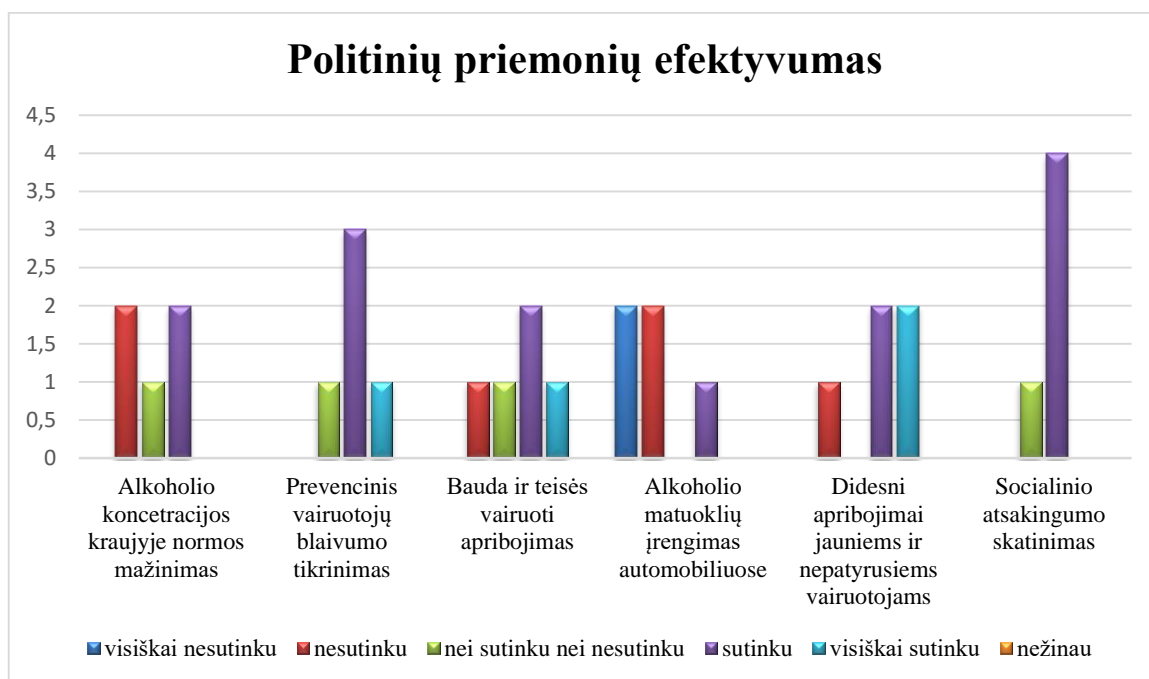
Tyrimo metu paklausta vairuotojų respondentų, ar jie suvokia, kad savo vairavimu išgėrus sukėlė pavojų visuomenės saugumui, nes vairavimas išgėrus galėjo sukelti labai neigiamas pasekmes. Visi respondentai pripažino, kad supranta savo veiksmų negatyvumą, todėl galima teigti, kad vairuotojai linkę patys vertinti ir analizuoti savo elgesio negatyvumą ir galimai ateityje atsisakys vairavimo esant neblaiviam.

Respondentų buvo paklausta, ar jų nuomone, bauda už jų padaryta nusižengimą pakankamai griežta ir turėjo prevencinį poveikį. Keturi iš apklaustųjų atsakė, kad nuobauda pakankamai griežta ir turėjo prevencinį poveikį, vienas pažeidėjas **V5** negalėjo įvertinti nuobaudos ir prevencinio poveikio ir atsakė: „Sunku pasakyti“. Prevencinis poveikis yra tada, kai vairuotojas nebevairuoja transporto priemonės išgėręs, tačiau pasitaiko atvejų, kada vairuotojai net praradę teisę vairuoti, toliau išgėrę

važinėja galvodami, kad policija kitą kartą nebenubaus. Tarp respondentų tokių vairuotojų nebuvo, arba apie tokius atvejus buvo nutylėta.

Tyrimo metu respondentų paklausta, ar jie būtų pilietiškai ir pamatę girtą vairuotoją pranešę apie jį policijai. Keturi respondentai teigė, kad apie girtą vairuotoją policijai pranešę, respondentas V5 susilaikė nuo atsakymo.

Respondentų paprašyta įvertinti politines prevencines priemones, kurios jų nuomone yra pačios efektyviausios, siekiant užkardyti girtavimą keliuose.



13 pav. Respondentų vairuotojų nuomonė apie politinių priemonių efektyvumą (sudaryta autoriaus)

Atlikus tyrimą nustatyta, kad respondentai mano, jog alkoholio koncentracijos kraujyje mažinimas nėra pati efektyviausia priemonė. Nesutinka, kad tai efektyvi priemonė respondentai V3 ir V4. Kad politinė priemonė efektyvi mano apklaustieji V2 ir V1 vairuotojai. Nei sutinka, nei nesutinka – V5 respondentas. Kaip teigiama projekte išanalizuotoje informacijoje, ši priemonė labiausiai efektyvia laikoma jaunų nepatyrusių vairuotojų atžvilgiu, nes alkoholio vartojimas nepatyrusiems vairuotojams iškreipia realybės vaizdą ir jie pervertina savo galimybes galvodami, kad alkoholis vairuoti netrukdo. Lietuvoje jauniems vairuotojams taikomas nulio promilių reikalavimas.

Kad vairuotojų prevencinis blaivumo tikrinimas yra efektyvi priemonė, sutinka respondentai V1, V2 ir V4, nei sutinka nei nesutinka, kad ši priemonė efektyvi respondentas V5, visiškai sutinka, kad ši priemonė efektyvi V3 respondentas. Ši priemonė labai efektyvi ne tik kaip politinė, bet ir kaip prevencinė. Netikėtų patikrinimų metu nustatoma daugiausia neblaivių vairuotojų. Per metus vien Klaipėdoje patikrinamos kelios dešimtys tūkstančių vairuotojų ir transporto priemonių ir nustatoma po keletas tūkstančių neblaivių vairuotojų per metus. Visi nustatyti už vairo neblaivūs vairuotojai yra

potencialūs avarijų sukėlėjai, galintys pražudyti nekaltus žmones, bet netekus teisės vairuoti, jiems apribojama galimybė sukelti įvykius su negrįžtamomis pasekmėmis.

Tai, kad bauda ir teisės vairuoti apribojimas yra efektyvi priemonė, visiškai sutinka respondentas V3, sutinka respondentai V1 ir V2. Nesutinka, kad priemonė efektyvi – V4, nei sutinka nei nesutinka nubaustas vairuotojas V5. Vairavimo teisės apribojimas nėra pati efektyviausia priemonė, nes negali priversti vairuotojo nevairuoti transporto priemonės be vairuotojo pažymėjimo. Ši prevencinė politinė priemonė yra bausmė už padarytą nusižengimą, todėl gali atgrasyti elgtis netinkamai, arba neturėti jokios įtakos.

Tai, kad automobiliuose reikia įrengti alkoholio matuoklius, sutinka respondentas V3, nesutinka – V4 ir V5, visiškai nesutinka respondentai V1 ir V2. Tai labai Europos Sąjungos 2015 metų direktyvos dėl saugaus eismo Europos keliuose, palaikoma politinė priemonė. Visuomenė dar nėra pakankamai informuota, kaip veikia alkoholio kontrolės mechanizmas, todėl dažnai susidaroma klaidinga nuomonė, kad įranga galima apgauti, kito blaivaus žmogaus pagalba. Be to tokia įranga labai brangi, todėl atsižvelgiant į gyventojų pragyvenimo lygį, Lietuvai ši priemonė dar per brangi.

Tai, kad didesni apribojimai jauniems vairuotojams yra efektyvi politinė prevencinė priemonė, visiškai sutinka respondentai V1 ir V3. Sutinka – V2 ir V4, nesutinka – V5. Projekte analizuotuose mokslininkų tyrimuose teigiama, kad jauni vairuotojai dažnai kelyje elgiasi agresyviau rizikuoja dažniau negu kiti vairuotojai. Alkoholis iškreipia realybės pojūtį ir priverčia pervertinti savo sugebėjimus, dėl to dažnai nukrypimas nuo normos, jauniems žmonėms baigiasi nelaimingai.

Tai, kad socialinio atsakingumo skatinimas efektyvi politinė prevencinė priemonė, sutinka visi respondentai išskyrus V5, kuris nei sutinka nei nesutinka su pateikta priemone. Visuomenės švietimas bei negatyvių reiškinių užkardymas siekiant saugaus ir blaivaus eismo Lietuvos ir Europos keliuose, yra labai svarbus. Pilietiškumas ir pareiga prieš kitus eismo dalyvius, apsaugo nuo neapgalvotų veiksmų, kuriais galima pakenkti visuomenei. Tarpusavio pagarbos keliuose turi būti mokoma mokyklose nuosekliai įskiepijant vaikams pagarbą kitiems eismo dalyviams. Švietimas yra vienintelė prevencinė priemonė, kurioje eismo dalyviu atžvilgiu netaikomos sankcijos. Pilietiškumas labai svarbus užkardant vairavimą apsvaigus nuo alkoholio. Taip pat valstybėje labai pasyviai vykdoma prekybos alkoholiu išgėrusiems asmenims kontrolė.

Apibendrinant antrąją tyrimo dalį, galima teigti, kad vyrai dažniau vairuoja išgėrę. Trims iš penkių tyrimo dalyvavusių respondentų vairuotojų, girtumas buvo nustatytas atsitiktinių patikrinimų ir policijos prevencinių priemonių metu. Respondentų nuomone, efektyviausia prevencinė priemonė yra visuomenės švietimas ir socialinio atsakingumo skatinimas. Visi respondentai sutinka su teiginiu, kad vairuodami išgėrę sukėlė grėsmę kitiems eismo dalyviams ir visuomenės saugumui ir visi išskyrus vieną respondentą sutinka, kad paskirta nuobauda pakankamai griežta ir turėjo prevencinį – auklėjamąjį

poveikį. Kaip efektyviausias politines prevencines priemones, respondentai įvertino prevencinį vairuotojų tikrinimą ir švietimą bei socialinio atsakingumo skatinimą. Kaip neefektyvi politinė priemonė, buvo įvardintas alkoholio matuoklių įrengimas automobiliuose. Keturi vairuotojai teigia, kad praneštų policijai apie pastebėtą neblaivų vairuotoją, vienas respondentas neturėjo nuomonės šiuo klausimu.

Tyrime dalyvavusiems respondentams pareigūnams ir vairuotojams buvo pateikti du tokie pat klausimai. Abiejų respondentų grupių paprašyta įvertinti efektyviausias politines – prevencines priemones, kurios jau įgyvendinamos ar tik numatomos įgyvendinti Lietuvoje ir Europoje. Pareigūnų nuomone, geriausios priemonės kovoje su girtavimu už vairo – netikėti prevenciniai blaivumo patikrinimai, socialinio atsakingumo skatinimas, bei baudos ir teisės vairuoti atėmimas. Tuo tarpu respondentai vairuotojai įsitikinę, kad juos efektyviausiai paveiktų švietimas ir socialinio atsakingumo skatinimas, ir netikėtos policijos akcijos bei prevencinis blaivumo tikrinimas. Abi respondentų grupės sutinka, kad alkoholio matuoklių įrengimas automobiliuose yra pati neefektyviausia priemonė.

Abiejų respondentų grupių paprašyta įvertinti geriausias prevencines priemones Klaipėdos apskrityje. Pareigūnai nuomone, geriausia prevencinė priemonė, kurią įgyvendina apskrities pareigūnai – netikėti prevenciniai blaivumo patikrinimai ir įvairios akcijos susijusios su blaivaus vairavimo propagavimu. Truputi mažiau efektyvūs įvardinami socialinio atsakingumo skatinimas bei visuomenės švietimas saugaus eismo klausimais. Respondentai vairuotojai mano, kad apskrityje efektyviausia prevencinė priemonė yra visuomenės švietimas ir socialinio atsakingumo skatinimas. Policininkų įvardintą prevencinę priemonę netikėtus blaivumo patikrinimus, vairuotojai įvertino kaip mažiausiai efektyvią Klaipėdos apskrityje.

IŠVADOS

✓ Mokslinėje literatūroje plačiai nagrinėjama alkoholio žala žmogui ir sveikatai ir socializacijai, tačiau mokslinės literatūros apie alkoholio įtaką eismo saugumui nėra pakankamai. Mokslinės literatūros apie policijos prevencinių alkoholio pažabojimui skirtų priemonių įtaka eismo saugumui – nerasta. Mokslininkai nagrinėjo alkoholio reguliavimą, prevencines priemones, alkoholio žalą žmogaus organizmui ir socialinei gerovei. Analizuota literatūra labiau orientuota į visuomenės švietimą sveikos gyvensenos klausimais. Valstybėje pastaraisiais metais, alkoholio prekybos kontrolė pasiekė pakankamai gerų rezultatų. Visos valstybinės įstaigos, turinčios teisę kontroliuoti prekybą alkoholiu, bei vartojimą, vykdo kontrolę ir prevenciją, savo ruožtu visuomenės sąmoningumas labai veiksminga prevencinė priemonė vykdant negrįžtamų pasekmių užkardymą. Pasaulio sveikatos organizacija nuolat atlieka tyrimus, teikia siūlymus, kaip mažinti alkoholio vartojimo padarinius. Lietuvoje Narkotikų, alkoholio ir tabako kontrolės departamentas nuolat vykdo visuomenės stebėjimą, teikia Vyriausybei rekomendacijas ir pasiūlymus, taip pat atsiskaito visuomenei už nuveiktus darbus.

✓ Europos Sąjungos šalys narės labai aktyviai dalyvauja saugaus eismo propagavimo ir formavimo politikoje. Nuolat kuriami teisės aktai ir prevencinės priemonės jau pradeda duoti teigiamus rezultatus, nes lyginant su 2007-2008 metais, kada buvo karo keliuose pikas, dabar nukentėjusių ir žuvusiųjų skaičius dėl neblaivių vairuotojų kaltės, sumažėjo perpus. Planuose iki 2020 metų yra numatyta žuvusiųjų eismo įvykiuose sumažinti iki minimumo, bei sukurti ir įgyvendinti tinkamą prevenciją, kad dėl alkoholio kaltės įvyktų kuo mažiau eismo nelaimių. Labai svarbus tarpinstitucinis policijos įstaigų bendradarbiavimas ir bendrų prevencinių įgyvendinimas kartu su Europos kelių policijos tinklu TISPOL – organizacija, įkurta iš Europos valstybių policijos pajėgų siekiant skatinti eismo saugumą ir gerinti situaciją ES keliuose.

✓ Lietuvoje prekybą alkoholiu, jo platinimą ir reklamą reglamentuoja teisės aktai. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad įstatymai susiję su saugaus eismo keliuose politikos formavimu, saugaus eismo plėtros programos nuolat tobulinamos, kad pasiekti kuo didesnę efektyvumą. Policijos departamentas prie VRM, formuoja saugaus eismo politiką Lietuvos policijoje ir rengia veiklos strategijas siekiant vieningo policijos pajėgų valdymo, ikiteisminio tyrimo ir saugaus eismo klausimais. Saugaus eismo kontrolė siekiant užkardyti girtavimą už vairo, vykdoma labai aktyviai visoje Lietuvoje. Vykdomos prevencinės priemonės keliuose, ypač netikėtas vairuotojų patikrinimas jau duoda teigiamų rezultatų kaip Lietuvoje, taip ir Klaipėdos apskrityje.

✓ Remiantis kokybinio tyrimo duomenimis, dauguma respondentų pareigūnų teigia, kad geriausia prevencinė politinė priemonė kovoje su vairavimu esant neblaiviam – netikėti prevenciniai blaivumo patikrinimai, toliau seka socialinio atsakingumo skatinimas bei teisėsvairuoti apribojimas bei

bauda. Klaipėdos apskrityje pareigūnai efektyviausia prevencine priemone įvardino, netikėtus prevencinius blaivumo patikrinimus, tačiau panašiai vertinamas ir visuomenės švietimas. Beveik visiems tyrime dalyvavusiems asmenims teko dalyvauti konfliktingoje situacijoje, susijusioje su girtu vairuotoju, o vairuotojai atitinkami linkę nepasitikėti alkotesterio nustatytais duomenimis. Dauguma pareigūnų respondentų mano, kad baudos Lietuvoje pakankamai didelės ir padėti išblaivyti vairuotojus gali kompleksinės prevencinės priemonės. Pareigūnai pasisako už švietimą ir saugaus eismo propagavimą švietimo įstaigose. Didesnę darbo patirtį turintys pareigūnai, konstruktyviau atsižvelgia į situacijas nes labiau pasitiki savo jėgomis ir teigia, kad griežtesnėmis baudomis bei bausmėmis tik dalinai galima pažaboti girtavimą keliuose.

✓ Remiantis tyrimo duomenimis galima teigti, kad vyrai išgėrę vairuoja dažniau. Dauguma tyrime dalyvavusių respondentų, už vairavimą išgėrus, girtumas buvo nustatytas atsitiktinių prevencinių blaivumo tikrinimo kelyje, metu. Respondentai mano, kad efektyviausia prevencinė priemonė yra švietimas ir socialinio atsakingumo skatinimas. Respondentai suprato, kad savo elgesiu sukėlė grėsmę kitiems eismo dalyviams ir beveik visi sutiko, kad paskirta nuobauda turėjo prevencinį – auklėjamąjį poveikį. Respondentai geriausia politine prevencine priemone įvardino prevencinį vairuotojų tikrinimą, mažiau efektyvia – visuomenės švietimą. Labiausiai neefektyvia politine prevencine priemone abi respondentų pusės įvardino alkoholio matuoklių įrengimą automobiliuose. Apie kito asmens daromą teisės pažeidimą susijusį su vairavimu išgėrus, praneštų policijai 4 iš 5 respondentų, nubaustų už vairavimą apsvaigus nuo alkoholio.

✓ Atlikus projekte pateiktos medžiagos analizę, galima teigti, kad alkoholis turi labai didelę įtaką eismo saugumui ir pasekmės būna gerokai didesnės negu avarijose, kurių dalyviai buvo blaivūs vairuotojai. Klaipėdos apskrities vyriausiojo policijos komisariato pareigūnai, nuolat įgyvendina prevencines priemones apskrityje ir taip kovoja su apsvaigusiais vairuotojais Lietuvos keliuose. Klaipėdos apskrities pareigūnai dalyvauja švietėjiškuose renginiuose skirtuose saugaus eismo propagavimui, kiekvienas VPK pavaldus komisariatas, mažiausiai kartą per savaitę rengia netikėtus prevencinius blaivumo tikrinimus, o bauda kaip prevencinė priemonė paveikia ne visų žmonių sąmonę, reiškia dėl pakartotinio vairavimo išgėrus Lietuvoje turi būti griežtinamos baudos, galimai asmuo gali būti teisiamas. Atsižvelgus į tyrimo rezultatus ir avaringumo mažėjimo statistiką dėl vairavimo išgėrus, galima teigti, kad Klaipėdos apskrityje vykdomos prevencijos priemonės ir policijos departamento politika formuojant saugų eismą Lietuvos keliuose yra efektyvios kovojant su girtavimu už vairo.

LITERATŪRA

1. Anderson, P., & Baumberg, B. (2006). Alcohol in Europe a public health perspective.
2. Anderson, P., & Baumberg, B. (2009). Alkoholio vartojimas ir priklausomybė nuo jo. L. Bulotaitė, *Priklausomybių anatomija* (p. 50-57). Vilnius: Tyto alba.
3. Anderson, P., Chrisholm, D., & C Fuhr, D. (2009). Alcohol and Global Health 2. Effectiveness and cost-effectiveness of policies and programmes to reduce the harm caused by alcohol.
4. Babor, F., & Caetano, R. (2005). Evidence-based alcohol policy in the Americas: strengths, weaknesses, and future challenges.
5. Barykinas, V. (2004). *Išeitis yra*. Vilnius: Asveja.
6. Benošis, A. (2014). Nužudymų, savižudybių, nelemingų atsitikimų būdų ir neblaivumo atspindžiai Lietuvoje (1985-2012 m. išorinių mirties priežasčių kontekste). *Visuomenės sveikata*, 10-18.
7. Brownlee, N. (2006). *Alkoholis*. Vilnius: Kitos knygos.
8. Bulotaitė, L. (2014). Rizikingo elgesio prevencijos galimybės ir perspektyvos. Esantis L. Bulotaitė, *Rizikingas elgesys: samprata, paplitimas, veiksniai* (p. 86-96). Vilnius : Vilniaus universitetas.
9. Bulotaitė, L., & Astrauskienė, A. L. (2011). Lietuvos gyventojų, vairavusių apsvaigus nuo alkoholio, alkoholio vartojimo įpročiai. *Visuomenės sveikata, Nr. 1(52)*, 82-90.
10. Dainauskas, S., & Bražukienė, I. (2013). Lietuvos automobilių kelių avaringumo teorinė analizė. *Geografija*, 82-92.
11. Daukšaitė, I. (2014). Kelių transporto priemonių vairavimas, esant neblaiviems: ar reikalinga plėsti baudžiamosios atsakomybės ribas? *Teisės problemos*, Nr. 4 (86), 29-67.
12. Drummer, O. H. (1995). Drugs and accident risk in fatally - injured drivers. *Alcohol, drugs and Traffics Safety*, (p. 426-429). Adelaide, Australia.
13. Endriulaitienė, A., Šeibokaitė, L., Markšaitytė, R., Žardeckaitė-Matulaitienė, K., & Pranckevičienė, A. (2013). *Lietuvių rizikingas vairavimas: ką gali paaiškinti psichologiniai veiksniai*. Kaunas: VDU.
14. Fillmore, M. T., Blackburn, J. S., & Harrison, E. L. (2008). Acute disinhibiting effects of alcohol as factor in risky driving behavior. *Drug and Alcohol Dependence*, 95.
15. Furr-Holden, D., Voas, R. B., Kelley-Baker, T., & Miller, B. (2006). Drug and alcohol-impaired driving among electronic music dance event attendees. *Drug and alcohol dependence*, p. 83-86.
16. Giesbrecht, N. (2007). *Reducing alcohol-related damage in populations: rethinking the roles of education and persuasion interventions*. 102: 1345-1349: *Addiction*.
17. Kolitzus, H. (2002). *Vyrai gėrė, vyrai gers*. Vilnius: Vaga.
18. Kuorienė, O. (2002). *Narkomanija, alkoholizmas ir kitos priklausomybės-būgimas nuo gyvenimo*. Vilnius: Mokslo aidai.
19. Mikalkevičius, A., Banaitis, V., & Kurtinaitis, A. (1998). *Alkoholizmas ir nikotinizmas*. Vilnius: Pradai.
20. Shults, R. A., Elder, R. W., & Sleet, D. A. (2001). Reviews of evidence regarding interventions to reduce alcohol-impaired driving. *American Journal of Preventive Medicine N.21*, 66-88.
21. Šemeta, A. (2007). Ką rodo socialinė statistika? Esantis L. k. institutas, *Socialinė atskirtis ir kultūra* (p. 50-71). Vilnius: Kultūra.
22. Šimaitė, G., & Česnulevičius, A. (2016 m. 03 30 d.). Vairuotojų reakcijos tyrimas. Panevėžys.
23. Štelemėkas, M. (2014). Alkoholio vartojimo socialinė ir ekonominė žala Lietuvoje. *Daktaro disertacija*. Kaunas: Lietuvos sveikatos mokslų universitetas.
24. Štelemėkas, M., Jaselskytė, I., Liutkutė, V., & Veryga, A. (2013). Visiškai nuo alkoholio priklausomo ligotumo pokyčiai Lietuvoje 2006-2011 metais. *Visuomenės sveikata, Nr. 5*, 29-34.
25. Tamulienė, I. (2010). Įrodymais grįstos alkoholio vartojimo reguliavimo politikos proemonės ir jų taikomumas Lietuvoje. *Viešoji politika ir administravimas*, 103-114.
26. Timinskienė, M., & Bulotaitė, L. (2012). Asmenų praradusių vairuotojų pažymėjimą dėl vairavimo apsvaigus nuo alkoholio, alkoholio vartojimo įpročiai ir aštrių pojūčių siekis. *Visuomenės sveikata*, 93-100.
27. Twisk, D. A., & Stacey, C. (2007). Trends in young driver risk and countermeasures in European countries. *Journal of Safety Research N.38*, 245-257.
28. Urbonas, D. (2010). Policijos veiklos strategijos formavimas eismo saugumo užtikrinimo srityje: eismo dalyvių požiūris. *Viešoji tvarka ir visuomenės saugumas. Nr.5*, 240-254.
29. Veryga, A. (2007). Tabako ir alkoholio kontrolės principai ir prioritetai. Esantis L. k. institutas, *Socialinė atskirtis ir kultūra* (p. 97-99). Vilnius: Kultūra.

ŠALTINIAI

30. Administracinės teisės pažeidimų kodeksas suvestinė 2016-01-01 redakcija [žiūrėta 2016-02-24]. Prieiga per internetą: https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.FC2B71C84492/TAIS_494783>.
31. LR Baudžiamojo kodekso patvirtinimo ir įsigaliojimo 2000 m. rugsėjo 26 d. įstatymas Nr. VIII-1968 [žiūrėta 2016-04-06]. Prieiga per internetą: <http://www.infolex.lt/ta/66150:str281>>.
32. Lietuvos Respublikos Alkoholio kontrolės 1995m. balandžio 18 d. Nr. I-857 įstatymas [žiūrėta 2016-02-02]. Prieiga per internetą: <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.9E5C5C16B6E6>>.
33. Lietuvos Respublikos Saugaus eismo automobilių keliais 2000 m. spalio 12 d. Nr. VIII-2043, įstatymas [žiūrėta 2013-03-20]. Prieiga per internetą: <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.5DC1759E42CB/AbhgcppGQA> >.
34. Lietuvos Respublikos Vyriausybė 2011m. kovo 2 d. nutarimas Nr. 257 „Dėl Valstybinės saugaus eismo plėtos programos 2011-2017 metams patvirtinimo“ [žiūrėta 2016-05-05]. Prieiga per internetą: <https://e-tar.lt/acc/legalAct.html?documentId=TAR.1C1FEA2035BB&lang=lt>>.
35. 2015 m. birželio 25 d Lietuvos Respublikos „Policijos veiklos įstatymo, pakeitimo įstatymas Nr. XII-1856“ [žiūrėta 2016-04-02]. Prieiga per internetą: <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/28d39920217e11e5b336e9064144f02a>>.
36. 2011 m. liepos 19 d. Lietuvos policijos generalinio komisaro įsakymas Nr. 5-V-673 „Dėl policijos patrulių veiklos instrukcijos patvirtinimo“ [žiūrėta: 2016-04-06]. Prieiga per internetą: <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.B40701621291>>.
36. Lietuvos policijos generalinio komisaro 2015 m. vasario 27 d. įsakymas Nr. 5-V-204 „Dėl eismo dalyvių kontrolės priemonių, vykdomų šalies keliuose plano patvirtinimo“ [žiūrėta 2016-05-02]. Prieiga per internetą: <https://www.epolicija.lt/avily/actEXTDocumentShow?docOid=akt.27803601>>.
37. Narkotikų, tabako ir alkoholio kontrolės departamentas. Alkoholio vartojimo padariniai [žiūrėta 2016-03-29] Prieiga per internetą: <http://ntakd.lt/index.php/component/content/article/2-uncategorised/1654-alkoholio-vartojimas-ir-padariniai>)>.
38. Alkoholis ir vairavimas mirtinas derinys [žiūrėta 2016-03-30]. Prieiga per internetą: <http://www.sveikaszmogus.lt/Priklausomybes-1912>>.
39. Taikiny – narkotikai. Europos narkotikų ir narkomanijos stebėsenos centro pranešimas [žiūrėta 2016-03-28]. Prieiga per internetą: http://www.emcdda.europa.eu/system/files/publications/539/TDAD09002LTC_177828.pdf>.
40. Narkotikų tabako ir alkoholio kontrolės departamentas. Alkoholio vartojimas ir padariniai [žiūrėta 2016-03-24]. Prieiga per internetą: <http://ntakd.lt/index.php/component/content/article/2-uncategorised/1654-alkoholio-vartojimas-ir-padariniai>>.
41. Avarių Lietuvoje statistika [žiūrėta 2016-03-31]. Prieiga per internetą: <http://osp.stat.gov.lt/informaciniai-pranesimai?eventId=62471>>.
42. Kelių transportas: eismo ir saugumo standartai [žiūrėta 2016-03-27]. Prieiga per internetą: http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/lt/FTU_5.6.5.pdf>.
43. Komisijos Komunikatas Europos Parlamentui, tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui, 2010, 389/3, Briuselis [žiūrėta 2016-04-01]. Prieiga per internetą: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/road_safety_citizen/road_safety_citizen_100924_lt.pdf>.
44. Europos Parlamento ir Tarybos Direktyva Nr. 2015/413 [žiūrėta 2016-03-31]. Prieiga per internetą: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015L0413&qid=1459882536087&from=lt>>.
45. Nacionalinė tabako ir alkoholio kontrolės koalicija. Alkoholis Europos sąjungoje. Vartojimas, žala ir politikos priemonės, 2014 [žiūrėta 2016-03-24]. Prieiga per internetą: http://www.ntakk.lt/wp-content/uploads/Alcohol_in_EU_LT.pdf>.
46. World Health Organization. Global Status report on alcohol and health [žiūrėta 2016-04-02]. Prieiga per internetą: http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/112738/1/9789240692671_eng.pdf>.
47. Anderson, P., Chrisholm, D., & C Fuhr, D. (2009). Alcohol and Global Health 2. Effectiveness and cost effectiveness of policies and programmes to reduce the harm caused by alcohol [žiūrėta 2016-04-03]. Prieiga per internetą: http://www.who.int/choice/publications/p_2009_CE_Alcohol_Lancet.pdf>.
48. Babor, F., & Caetano, R. (2005). Evidence-based alcohol policy in the Americas: strengths, weaknesses, and future challenges [žiūrėta 2016-04-02]. Prieiga per internetą: <http://www.scielosp.org/pdf/rpsp/v18n4-5/28095.pdf>>.

49. Anderson, P., & Baumberg, B. (2006). Alcohol in Europe a public health perspective [žiūrėta 2016-03-29]. Prieiga per internetą: http://ec.europa.eu/health/archive/ph_determinants/life_style/alcohol/documents/alcohol_europe_en.pdf>.
50. Alkoholio vartojimas ir padariniai. 2014 metų statistika [žiūrėta 2016-04-15]. Prieiga per internetą: <http://ntakd.lt/index.php/component/content/article/2-uncategorised/1654-alkoholio-vartojimas-ir-padariniai>>.
51. VRM registravo pataisą dėl nulinio promilių alkoholio ribos visiems. Skaitykite daugiau: <http://www.delfi.lt/auto/patarimai/vrm-registravo-pataisa-del-nulio-promiliu-alkoholio-ribos-visiems.d?id=69802024>>.
52. Įskaitinių eismo įvykių statistika Lietuvoje [žiūrėta 2016-04-11]. Prieiga per internetą: <http://www.ktti.lt/wp-content/uploads/2015/06/%C4%AEskaitini%C5%B3-eismo-%C4%AFvyki%C5%B3-statistika-2011%E2%80%932014-m.pdf>>.
53. Saugaus eismo geriausia patirtis : saugaus eismo duomenys ir jų rinkimas [žiūrėta 2016-04-22]. Prieiga per internetą: http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/supreme_c_lt.pdf>.
54. Lietuvos kelių policijos tarnyba [žiūrėta 2016-04-10]. Prieiga per internetą: http://www.lkpt.lt/atsakomybe_uz_ket/ket_atsakomybe.php>.
55. Institute Alcohol Studies. Alcohol consumption Factsheet, 2013 August [žiūrėta 2016-04-02]. Prieiga per internetą: <http://www.ias.org.uk/uploads/pdf/Consumption%20docs/Alcohol%20consumption%20factsheet%20August%202013.pdf>>.
56. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2014 m. spalio 1 d. nutarimu Nr. 1086, buvo patvirtintos Kelių eismo taisyklės [žiūrėta 2016-03-05]. Prieiga per internetą: <http://www.keliueismotaisykles.info> >.
57. Lietuvos statistikos departamento informaciją apie alkoholio ir tabako vartojimo padarinius [žiūrėta 2016-03-03]. Prieiga per internetą: <http://osp.stat.gov.lt/informaciniai-pranesimai?eventId=62471>>.
58. 2011–2020 m. kelių eismo saugos programa. Išsamios priemonės [žiūrėta 2016-04-20]. Prieiga per internetą : http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-10-343_lt.htm>.
59. Policijos departamento prie VRM 2016-2018 metų strateginis veiklos planas [žiūrėta 2015-05-01]. Prieiga per internetą: <http://www.policija.lt/index.php?id=2534>>.
60. 2015 metų policijos veiklos ataskaita [žiūrėta 2016-05-01]. Prieiga per internetą: <http://www.policija.lt/index.php?id=2875>>.
61. Lietuvos policijos generalinio komisaro 2015 m. kovo 15 d. įsakymas Nr. 5-V-338, „Dėl Klaipėdos apskrities vyriausiojo policijos komisariato 2015 metų veiklos plano“ patvirtinimo [žiūrėta 2016-05-02]. Prieiga per internetą: http://klaipeda.policija.lt/lt/veikla-2/veiklos-planai_495.html>.
63. Klaipėdos apskrities VPK 2015 metų veiklos ataskaita [žiūrėta 2016-04-10]. Prieiga per internetą: http://klaipeda.policija.lt/lt/veikla-2/veiklos-ataskaitos_496.html>.
64. Įvadinis kursas į kompiuterizuotą kokybinių duomenų analizę [žiūrėta 2016-05-15]. Prieiga per internetą: http://www.lidata.eu/index.php?file=files/mokymai/NVivo/nvivo.html&course_file=nvivo_III_3_2_2.html>.
65. Klaipėdos apskrities VPK interneto svetainė [žiūrėta 2016-04-23]. Prieiga per internetą: <http://klaipeda.policija.lt/lt/aktualijos.html>>.
66. NTAKD 2015 metinis pranešimas [žiūrėta 2016-05-02]. Prieiga per internetą: http://www.ntakd.lt/files/informacine/metiniai/2015/NTAKD_M.pdf>.
67. Nacionalinės alkoholio politikos ir veiksmų komitetas [žiūrėta 2016-05-24]. Prieiga per internetą: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52006DC0625&from=EN>>.
68. Europos Komisija apie nacionalinę alkoholio kontrolės politiką [žiūrėta 2016-05-24]. Prieiga per internetą: (http://ec.europa.eu/health/alcohol/committee/index_lt.htm)>.
69. Europos komisijos saugaus eismo elgsenos prevencija [žiūrėta 2016-05-24]. Prieiga per internetą: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/behaviour/index_lt.htm>.
70. Europos kelių policijos tinklas TISPOL [žiūrėta 2016-04-02]. Prieiga per internetą: <http://www.policija.lt/index.php?id=2577>)>.
71. Lietuvos policijos generalinio komisaro eismo dalyvių kontrolės priemonių, vykdomų šalies keliuose“ planas [žiūrėta 2016-05-24]. Prieiga per internetą: <http://www.policija.lt/index.php?print=1&id=2796&page=14>>.
72. Kelių transportas: eismo ir saugumo standartai [žiūrėta 2016-04-02]. Prieiga per internetą: http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/lt/displayFtu.html?ftuld=FTU_5.6.5.html>.

GERBIAMAS RESPONDENTE,

Esu Kauno technologijos universiteto Viešosios politikos ir administravimo studijų programos studentas ir atlieku apklausą, kurios tikslas nustatyti, kokius pokyčius pajutote savo gyvenime, po to kai Jums buvo nustatytas girtumas ir apribota teisė vairuoti. Taip pat siekiama iširti, kuri prevencinė priemonė naudojama Klaipėdos apskrityje yra efektyviausia ir naudingiausia. Prašyčiau Jūsų atsakingai atsakyti į pateiktus klausimus. Apklausa yra anoniminė, todėl gauti rezultatai bus apibendrinta forma aptarti magistro baigiamajame projekte. Jūsų nuomonė yra labai svarbi formuojant saugaus eismo apsvaigus nuo alkoholio prevenciją Klaipėdos apskrityje.

Jums labiausiai tinkantį atsakymo variantą pažymėkite **X**.

Trumpai apibūdinkite kokiomis aplinkybėmis Jums buvo nustatytas girtumas.

Ar pirmą kartą vairavote apsvaigęs nuo alkoholio?

Skalėje nuo 1 iki 3 balais įvertinkite, kuri iš policijos taikomų prevencinių priemonių Klaipėdos apskrityje yra efektyviausios (1 reiškia mažiausiai efektyvi, 3 – efektyviausia).

Prevencinė priemonė	Efektyvumo balas
Netikėtas vairuotojų blaivumo tikrinimas	
Bauda ir teisės vairuoti apribojimas	
Švietimas ir socialinio atsakingumo skatinimas	

Ar suvokiate, kad savo elgesiu sukėlėte pavojų aplinkiniams ir visuomenės saugumui, nes vairavimas apsvaigus, galėjo sukelti arba sukėlė neigiamas pasekmes?

- Taip;
- Ne;
- Sunku pasakyti.

Ar paskirta nuobauda už padaryta teisės pažeidimą, Jūsų nuomone, pakankamai griežta ir turėjo auklėjamąjį – prevencinį poveikį Jūsų atžvilgiu?

- Taip;
- Ne;
- Sunku pasakyti

Sutinkate ar nesutinkate su tuo, kad žemiau pateiktos politinės priemonės, efektyvios siekiant mažinti girtavimą už vairo (įvertinkite kiekvieną teiginį atskirai):

Politinė priemonė	Visiškai nesutinku	Nesutinku	Nei sutinku, nei nesutinku	Sutinku	Visiškai sutinku	Nežinau
Alkoholio koncentracijos kraujyje normos mažinimas						
Prevencinis vairuotojų blaivumo tikrinimas						
Bauda ir teisės vairuoti apribojimas arba sustabdymas						
Alkoholio matuoklių įrengimas automobiliuose						
Didesni apribojimai jauniems ir nepatyrusiems vairuotojams						
Socialinio atsakingumo skatinimas						

Ar būtumėte pilietiškai ir pamatęs girtą vairuotoją, praneštumėte policijai apie daromą pažeidimą?

- Taip;
- Ne;
- Sunku pasakyti

Jūsų duomenys (pažymėkite tinkamą atsakymą ties lytimi ir amžiumi):

Jūsų amžius	18-25 metai	26-35 metai	36-45 metai	46 -56 metai	56-65 metai	66 metai ir daugiau
Vyras						
moteris						

Dėkoju už atsakymus.

GERBIAMAS PAREIGŪNE,

Esu Kauno technologijos universiteto Viešosios politikos ir administravimo studijų programos studentas ir rengiu magistrinio darbo projektą tema „Alkoholio vartojimo įtaka eismo saugumui: policijos vykdoma prevencijos politika Klaipėdos apskrityje“. Atliekamo tyrimo metu, siekiama sužinoti, kurios prevencinės ir politinės priemonės efektyviai pažabotų girtavimą tarp eismo dalyvių. Taip pat atlikus tyrimą, bus nustatyta, kuri pareigūnų nuomone Klaipėdos apskrityje vykdoma prevencinė priemonė yra efektyviausia ir naudingiausia. Prašyčiau Jūsų išsamiai atsakyti į pateiktus klausimus. Apklausa yra anoniminė, todėl gauti rezultatai bus apibendrinta forma aptarti magistro baigiamajame projekte. Jūsų nuomonė yra labai svarbi formuojant saugaus eismo apsvaigus nuo alkoholio prevenciją Klaipėdos apskrityje.

Jums labiausiai tinkantį atsakymo variantą pažymėkite **X**.

Jūsų duomenys (pažymėkite tinkamą atsakymą ties lytimi ir tarnybos stažu):

Jūsų tarnybos stažas	0-5 metai	6-10 metai	11-15 metai	16-20 metai	21-25 metai	26 metai ir daugiau
Vyras						
moteris						

Sutinkate ar nesutinkate su tuo, kad žemiau pateiktos politinės priemonės, efektyvios siekiant mažinti girtavimą už vairo (įvertinkite kiekvieną teiginį atskirai):

Politinė priemonė	Visiškai nesutinku	Nesutinku	Nei sutinku, nei nesutinku	Sutinku	Visiškai sutinku	Nežinau
Alkoholio koncentracijos kraujyje normos mažinimas						
Prevencinis vairuotojų blaivumo tikrinimas						
Bauda ir teisės vairuoti apribojimas arba sustabdymas						
Alkoholio matuoklių įrengimas automobiliuose						
Didesni apribojimai jauniems ir nepatyrusiems vairuotojams						
Socialinio atsakingumo skatinimas						

Skalėje nuo 1 iki 3 balais įvertinkite, kuri iš policijos taikomų prevencinių priemonių Klaipėdos apskrityje yra efektyviausia (1 reiškia mažiausiai efektyvi, 3 – efektyviausia).

Prevencinė priemonė	Efektyvumo balas
Netikėtas vairuotojų blaivumo tikrinimas	
Bauda ir teisės vairuoti apribojimas	
Švietimas ir socialinio atsakingumo skatinimas	

Kita (įvardinkite)

Ar dažnai vairuotojai nesutinka būti tikrinami dėl blaivumo alkokotesterio pagalba ir kuom tai motyvuoja?

Kaip manote, ar bausmės už važiavimą išgėrus lyginant su galimomis sukeltomis pasekmėmis, kada žūsta nekalti žmonės teisingos, ar jas dar reikėtų didinti? (pagrįskite atsakymą)

Dėkoju už atsakymus.

LEISTINA ALKOHOLIO KONCENTRACIJA KRAUJYJE VAIRUOJANT ES VALSTYBĒSE

ES valstybē	Leistina alkoholio norma	Vairuotojams profesionalams	Pradedantiem vairuotojams
Austrija	0.5	0.1	0.1
Belģija	0.5	0.2	0.2
Bulgarija	0.5	0.5	0.5
Kroatija	0.5	0.0	0.0
Kipras	0.2	0.2	0.2
Āekija	0.0	0.0	0.0
Danija	0.5	0.5	0.5
Estija	0.2	0.2	0.2
Suomija	0.5	0.5	0.5
Prancūzija	0.5	0.5-0.2(autobusu vair.)	0.2
Vokietija	0.5	0.0	0.0
Graikija	0.5	0.2	0.2
Vengrija	0.0	0.0	0.0
Airija	0.5	0.2	0.2
Italiya	0.5	0.0	0.0
Latvija	0.5	0.5	0.2
Lietuva	0.4	0.0	0.0
Liuksemburgas	0.5	0.2	0.2
Malta	0.8	0.8	0.8
Olandija	0.5	0.5	0.2
Lenkija	0.2	0.2	0.2
Portugaliya	0.5	0.2	0.2
Rumunija	0.0	0.0	0.0
Slovakija	0.0	0.0	0.0
Slovenija	0.5	0.0	0.0
Ispanija	0.5	0.3	0.3
Švedija	0.2	0.2	0.2
Jungtinē Karalystē	0.8	0.8	0.8
Šveicariya	0.5	0.0	0.0

Šaltinis: <http://etsc.eu/blood-alcohol-content-bac-drink-driving-limits-across-europe/>.

KLAIPĖDOS APSKRIES VPK KELIŲ POLICIJOS BIURO ATASKAITA APIE ŽUVUSIUOSIUS
DĖL ALKOHOLIO KALTĖS



LIETUVOS POLICIJA

NUOTRAUKOS IŠ 2015 M. SKAUDŽIŲ EISMO ĮVYKIŲ
KLAIPĖDOS APSKRITYJE

2015-10-17 apie 19:32 val. Klaipėdos r. sav., Jonušų k., Durpyno g. neblaivus automobilio vairuotojas nepasirinko saugaus greičio ir nuvažiavo nuo kelio. Vairuotojas (gim. 1990-07-09) mirė.



LIETUVOS POLICIJA

NUOTRAUKOS IŠ 2015 M. SKAUDŽIŲ EISMO ĮVYKIŲ
KLAIPĖDOS APSKRITYJE

2015-10-04 apie 18:53 val. Plungės r. Sav. Kelyje Šiauliai-Palanga, 146,85 kilometre, (A11 kelias) Hyundai Galloper automobilio vairuotojas (gim. 1971-07-28), būdamas neblaivus, kai nustatytas vidutinis 1.68 promilių girtumas, kirsdamas ištisinę liniją išvažiavo į priešingą eismo juostą. BMW 520i automobilio vairuotojas (gim. 1979-02-17) siekdamas išvengti susidūrimo išvažiavo į priešingą eismo juostą, automobilis Hyundai Galloper grįžo į savo eismo juostą, dėl ko susidūrė automobiliai. Eismo įvykio metu žuvo BMW 520i automobilio vairuotojas ir du keleiviai (gim. 1983-11-14 ir gim. 2012-07-10) bei vienas keleivis sužeistas, Hyundai Galloper vairuotojas ir du keleiviai sužeisti.



Viešai neskelbiama