

Vaikų ir jaunimo mirtingumas dėl eismo įvykių Lietuvoje

(2007 m. lapkritis)

Rodiklio apibrėžimas: 0–24 metų amžiaus vaikų ir jaunimo mirtingumas nuo sužalojimų eismo įvykių metu 100 tūkstančių gyventojų.

Įvadas

Šis rodiklis parodo gyventojų nuo 0 iki 24 metų amžiaus mirtingumą dėl eismo įvykių Lietuvoje. Rodikliui apskaičiuoti panaudoti Statistikos departamento prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės duomenų bazės ir kasmetinių leidinių „Demografijos metraštis“ ir „Mirties priežastys“ duomenys. Taip pat pateikiama informacija apie aplinkos ir sveikatos kontekstą, politikos svarbą bei situacijos vertinimą Lietuvoje.

Pagrindinė žinia

⊗ Eismo įvykiai yra pirmaujanti vaikų ir jaunimo mirties priežastis Lietuvoje. Pagal žuvusiųjų eismo įvykiuose skaičių Lietuva užima pirmąją vietą Europos Sąjungoje. Per pastaruosius penkerius metus šis skaičius išaugo net 18 proc. Šis faktas įpareigoja atsakingas Lietuvos valstybės institucijas nedelsiant imtis prevencinių priemonių saugaus transporto politikos ir traumatizmo prevencijos srityse.

Pagrindimas

Mirtingumas dėl eismo įvykių keliuose yra pirmaujanti jaunimo ir vaikų (5-24 m. amžiaus) priežastis Europoje. 2006 m. Lietuvos keliuose žuvo 899 žmonės [2]. Iš jų 221 neturintis 25 metų, per pastaruosius penkerius metus šis skaičius išaugo net 18 proc. (2001 m. – 188 mirties atvejai) [2].

Apie 30 vaikų, kurių amžius nuo 0 iki 14 metų, kasmet žūsta autoavarijose. Nuo 15 iki 24 metų amžiaus šis skaičius siekia iki 168 jaunuolių (2002–2006 metų vidurkis) [2].

Mirties atvejų skaičių galima sumažinti susivienijant ir koncentruojant valstybės institucijų bei pilietinės visuomenės pastangas, taikant priemones, kurios sumažintų pagrindinius rizikos veiksnius. Šis rodiklis atspindi tikslingų priemonių poveikį ir efektyvumą mažinant vaikų ir jaunimo mirtingumą dėl eismo įvykių.

Remiantis užsienio mokslininkų atliktais tyrimais, matome, kad daugelis išsivysčiusių šalių pasižymi savo puikiais laimėjimais vaikų mirčių skaičiaus nuo sužalojimų mažinimo srityje, pvz., Švedijoje, įgyvendinus eismo saugos stiprinimo priemones, mirtys eismo nelaimėse per 35 m. sumažėjo net 77 proc. Nemažai autorių, siūlo taikyti žinomus, veiksmingus būdus, pvz.: saugios aplinkos kūrimas, mokymas, švietimas ir įstatymų galią turinčių priemonių tobulinimas, vaikų saugos kėdučių ir saugos diržų automobilio viduje bei dviratininkų šalmenų naudojimas, greičio reguliavimas, alkoholio vartojimo vairuotojams apribojimas, greičio matavimo kameros, transporto priemonių ir kelių dizaino tobulinimas, vairavimo kultūros lygio kėlimas – tai yra veiksmingos priemonės, stiprinančios eismo saugą. Tarptautiniai sužalojimų prevencijos ir saugos stiprinimo ekspertai kartu su Pasaulio sveikatos organizacija rekomenduoja, kad ypač svarbu sukurti nacionalinę eismo saugos strategiją ir numatyti veiksmų planą [22].

* Šis duomenų lapas parengtas įgyvendinant PSO Europos regiono biuro ENHIS2 projektą, laikantis projekte naudoto duomenų lapo turinio ir formos: Fact sheet No. 2.1. May 2007, Code:RPG2_Traf_E1 [19].

Lietuvoje būtina toliau plėtoti, tobulinti, koordinuoti visapusišką profilaktinę vaikų ir jaunimo sužalojimų bei saugos stiprinimo veiklą, diegti kompleksines programas, naudoti teigiamą kitų šalių patirtį šioje srityje. Eismo sauga turi tapti prioritetiniu šalies tikslu [21, 22].

Pateikiami duomenys

1 pav. rodo išorinių mirtingumo priežasčių pasiskirstymą Lietuvoje 2006 m., vaikų ir jaunimo 0–24 m. amžiaus grupėje.

2 pav. pavaizduotas žmonių iki 25 metų amžiaus standartizuoto mirtingumo rodiklio (SMR) dėl eismo įvykių pasiskirstymas pagal Europos regiono šalis. Duomenys pateikti tų šalių, kuriose gyvena daugiau nei 1 milijonas gyventojų. Standartizuotas mirtingumo rodiklis yra trijų pastarųjų metų vidurkis paimtas iš PSO mirtingumo duomenų bazės. Pažymėtina, kad Standartizuoto mirtingumo rodiklio dinamika nepriklauso nuo pajamų lygio šalyje [19].

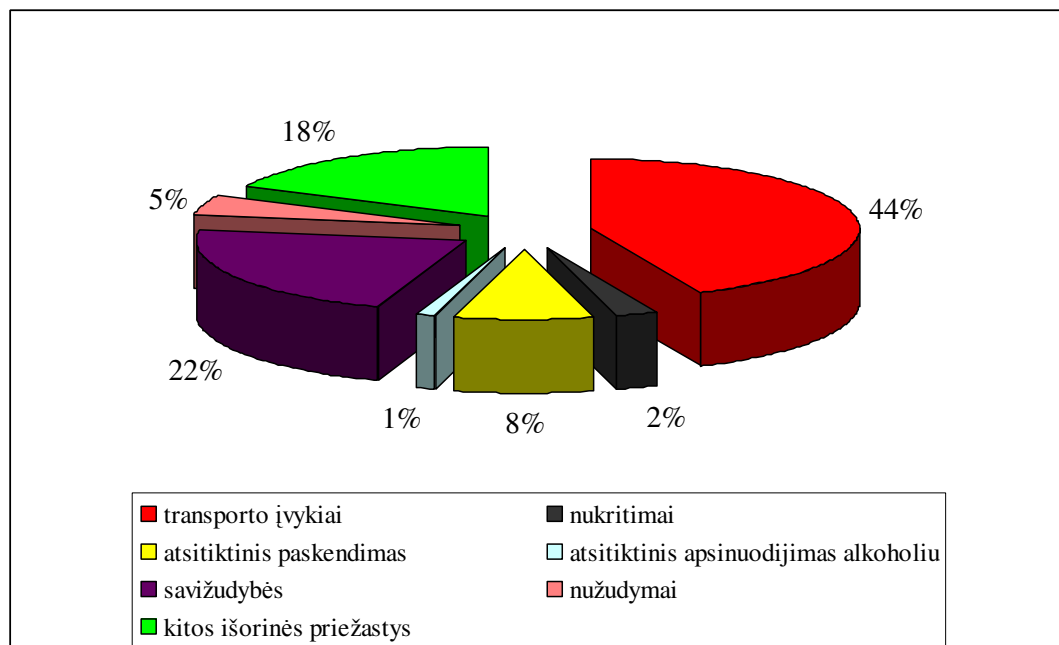
3 pav. atspindi 0-24 metų amžiaus vaikų ir jaunimo mirtingumo, dėl eismo įvykių Lietuvos keliuose kitimo tendencijų pasiskirstymas pagal lytį 1998–2006 m.

4 pav. parodo, kaip pasiskirsto mirtingumas nuo eismo įvykių Lietuvoje (2001–2005 m. duomenų vidurkis) pagal amžius grupes.

5 pav. pavaizduota, kaip keičiasi mirtingumo dėl eismo įvykių Lietuvos keliuose priežasčių struktūra, keičiantis amžiaus grupėms (0–4, 5–9, 10–14, 15–19, 20–24 metai). Išvestas 2001–2005 metų mirtingumo duomenų vidurkis.

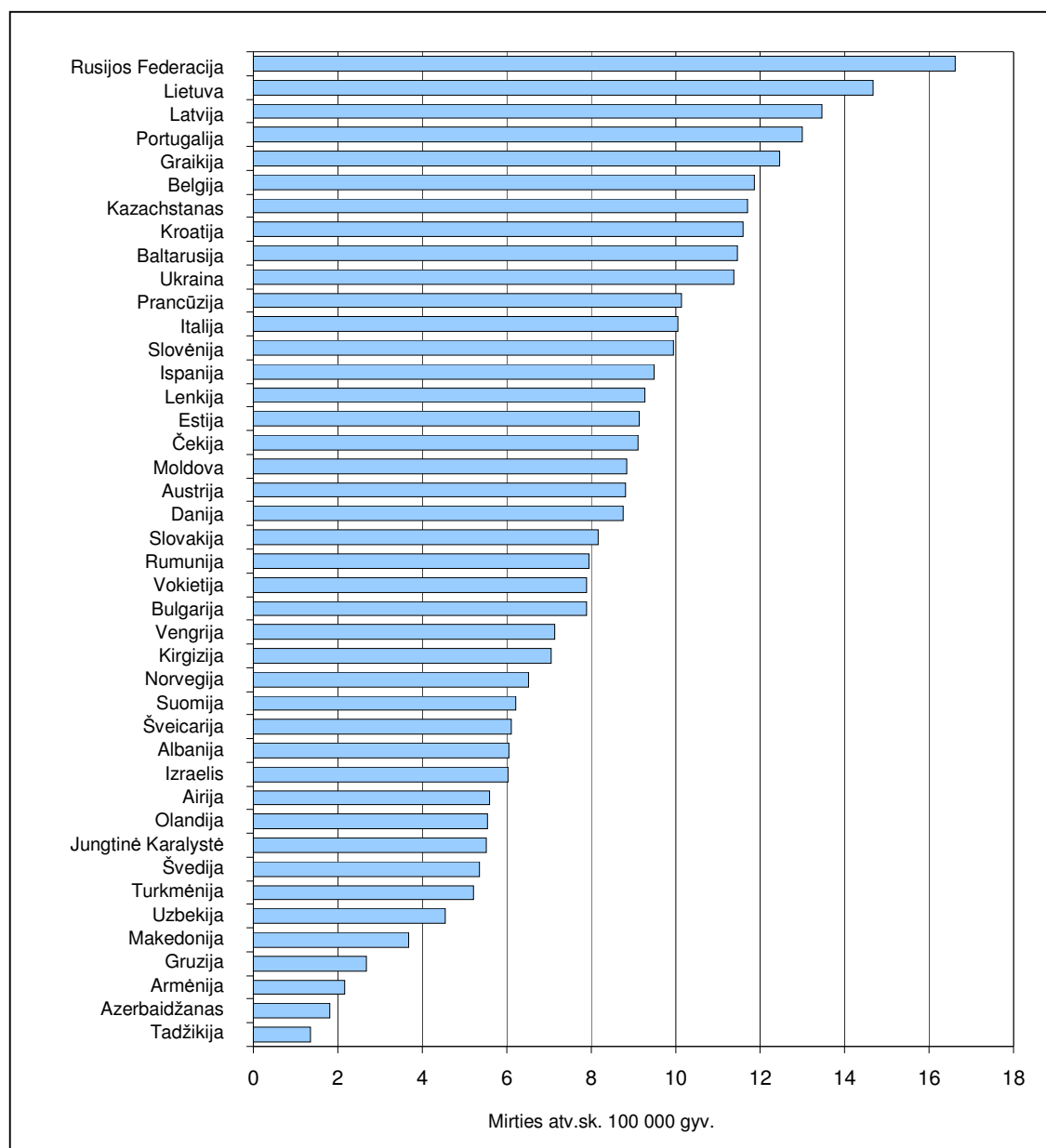
6 pav. palyginami 0–24 metų amžiaus vaikų ir jaunimo mirtingumo dėl eismo įvykių keliuose visoje Lietuvoje ir apskrityse 2006 m. duomenys.

1 pav. Traumos dėl eismo įvykių– pagrindinė Lietuvoje vaikų ir jaunimo 0–24 m. amžiaus išorinė mirties priežastis 2006 m.

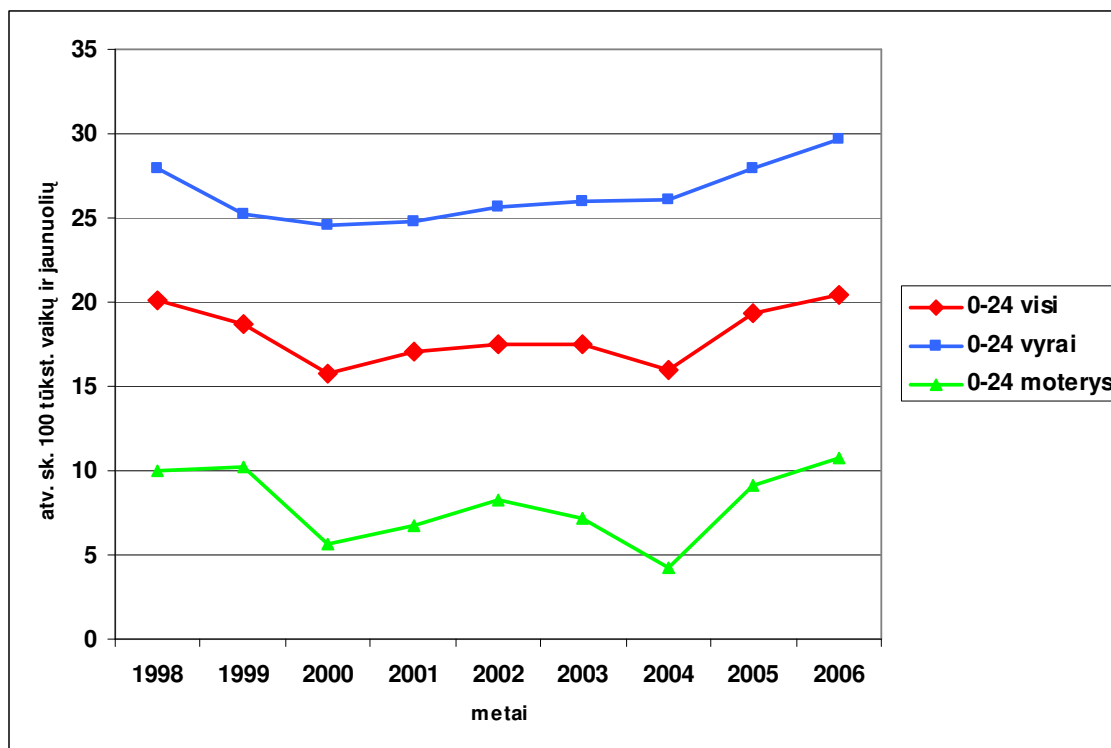


Duomenų šaltinis: Statistikos departamentas prie LRV [1].

2 pav. Vaikų ir jaunuolių 0–24 amžiaus standartizuotas mirtingumo rodiklis PSO Europos regione, 2002–2004 m. vidurkis

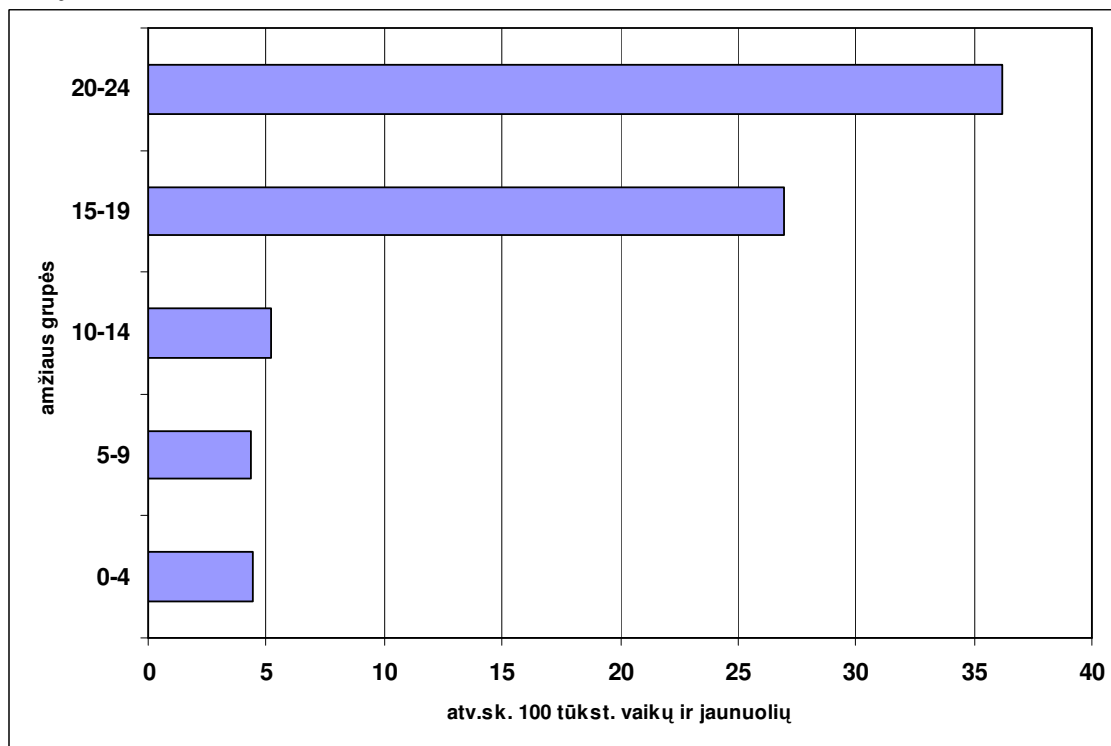


3 pav. 0–24 metų amžiaus vaikų ir jaunimo mirtingumas dėl eismo įvykių Lietuvos keliuose 1998–2006 m.



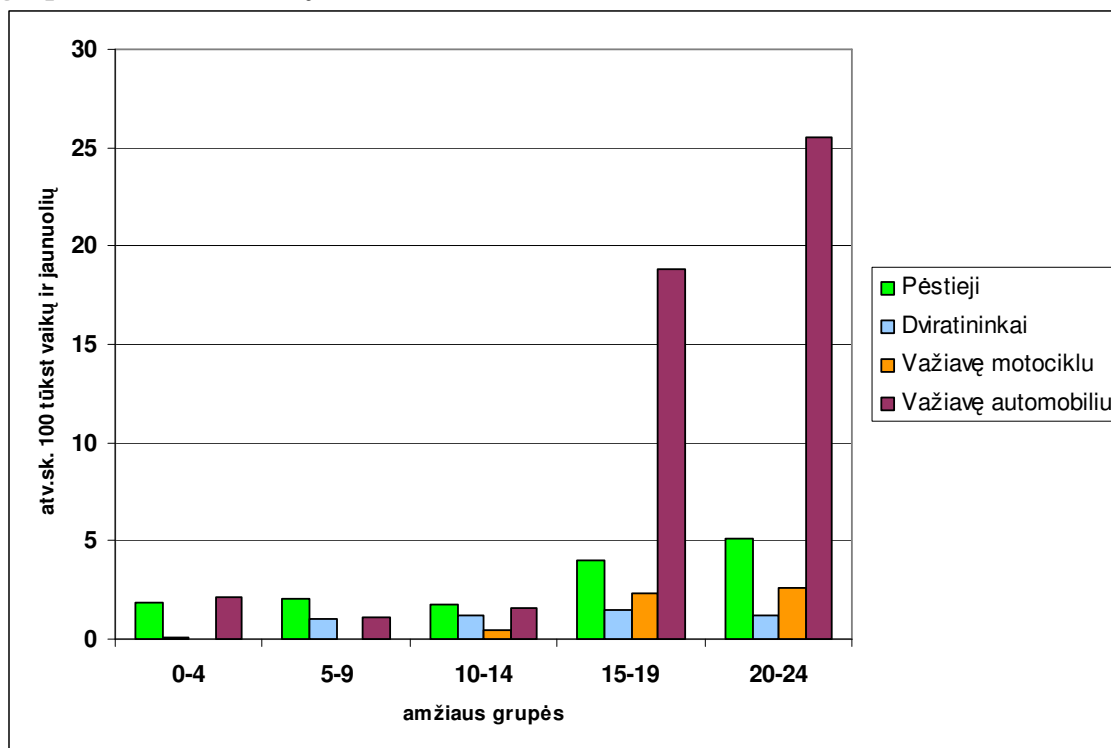
Duomenų šaltinis: Statistikos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės [1, 2].

4 pav. Mirtingumas dėl eismo įvykių Lietuvos keliuose pagal amžiaus grupes (2001–2005 metų vidurkis)



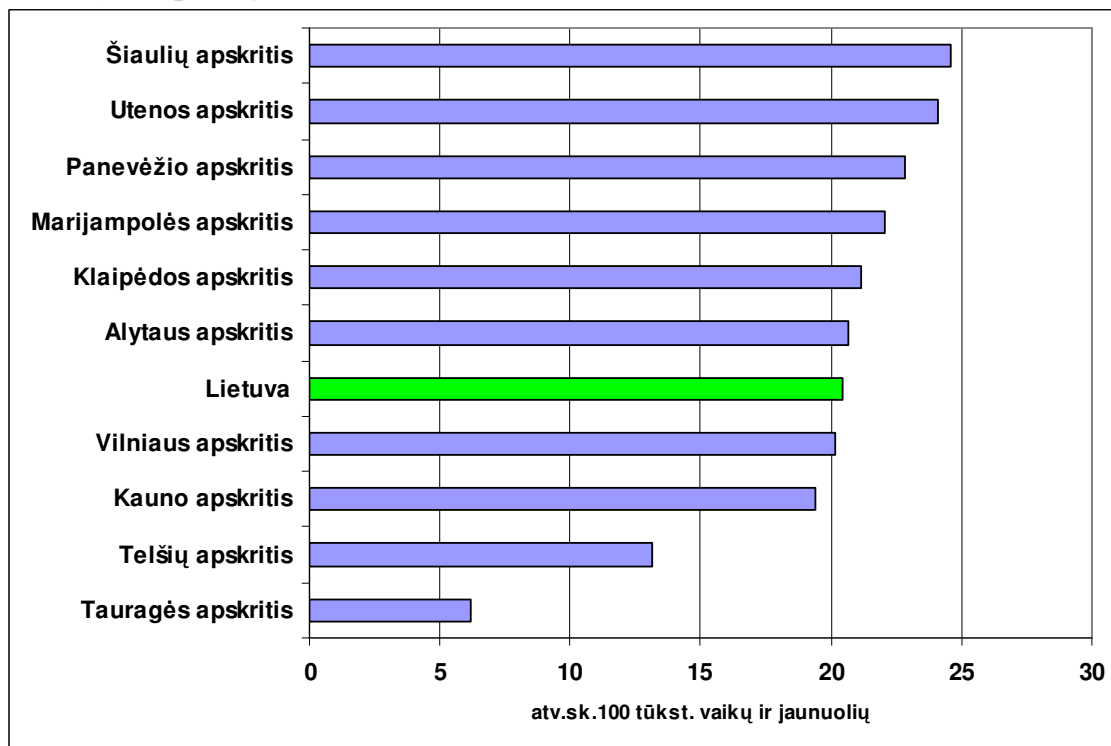
Duomenų šaltinis: Statistikos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės [1].

5 pav. Mirtingumas dėl eismo įvykių Lietuvos keliuose pagal priežastis ir amžiaus grupes (2001–2005 metų vidurkis)



Duomenų šaltinis: Statistikos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės [1, 2].

6 pav. 0–24 metų amžiaus vaikų ir jaunimo mirtingumas dėl eismo įvykių keliuose Lietuvoje ir apskrityse 2006 m.



Duomenų šaltinis: Statistikos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės [2].

Sveikatos ir aplinkos analizė

Augant ekonomikai Lietuvoje, didėja mobilumo poreikis bei galimybės. Besiplėtojanti transporto sistema didina neigiamą poveikį aplinkai bei sukelia nepageidaujamas eismo saugos problemas. Skausmingas Lietuvos visuomenei yra didelis traumatizmas bei žūtys keliuose, ypač vaikų ir jaunų žmonių.

Lietuvos keliuose 2006 m. žuvo 899 žmonės, iš jų 221 0–24 metų amžiaus. Iki 14 metų vaikų – 38 mirtys, 15–24 metų jaunuolių – net 183 mirtini atvejai [2]. Milijonui Lietuvos gyventojų tenka 223 mirtys keliuose, tai daugiau nei dvigubai viršijo ES vidurkį (86 mirtys keliuose mln. gyventojų) [4].

Vaikai ir jaunimas yra labiau pažeidžiami autoavarijų metu dėl skirtingų fizinių bei psichologinių charakteristikų. Eismo įvykio metu vaikų sužalojimo rizika yra didesnė dėl galvos ir kūno proporcijos, tai nulemia rimtesnius galvos sužeidimus. Mažesnis ūgis sudaro sąlygas kitų gyvybiškai svarbių organų sužeidimams. Be to, 33 proc. vaikų patiria potrauminį stresą. Jaunų motociklų vairuotojų ir keleivių mirtys taip pat sudaro didelę dalį visų mirčių autoavarijose dalį.

Transporto ir kelių tyrimo instituto duomenimis, nelaiminguose eismo įvykiuose absoliučiai pirmąja vairuotojai-kaltininkai, kurių vairavimo stažas yra tik vieneri metai [3]. Didėjant vairavimo stažui, autoavarijų skaičius stabiliai mažėja. Taip yra dėl ribotos patirties ir rizikingų veiksmų, neretai ir alkoholio vartojimo. Tai gali būti priežastis, kad daugiau itin skaudžių nelaimių, kuriose žūsta žmonės, įvyksta būtent naktį, nors sužeidžiama daugiau dieną įvykusiose autoavarijose.

Pagal Valstybinę saugaus eismo automobilių keliais 2005–2010 m. programą, patvirtintą Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. liepos 8 d. nutarimu Nr. 759, numatytas strateginis tikslas – siekti iki 2010 metų per pusę sumažinti Lietuvos eismo įvykiuose žuvusių žmonių skaičių palyginti su 2004 metais. Siekiant to, svarbu sukurti transporto infrastruktūrą, kuri turėtų atitikti realias eismo intensyvumo bei greičio sąlygas konkrečiuose transporto judėjimo ruožuose. Tam būtinas kelių saugumo vertinimas, kelių saugumo auditas, transporto srautų valdymas, saugos patikrinimas. Europos Sąjungos šalyse kelių teisingas projektavimas ir infrastruktūra padeda išvengti trečdaliao mirtinų autoįvykių keliuose [4].

Norint įvykdyti siekius, taip pat svarbu užtikrinti transporto priemonių šiuolaikinius saugos reikalavimus, dažnesę jų techninę priežiūrą. Labai svarbūs veiksniai – visuomenės eismo saugos kultūros lygio kilimas, bausmės už pažeidimą neišvengiamumas, švietimas eismo saugos srityje (tai įtakoja iki 30 proc. eismo įvykių) [4].

Situacija politikoje ir jos svarba

Lietuvoje eismo saugos problemos sprendžiamos kompleksiskai: teisinėmis, administracinėmis, inžinerinėmis, švietėjiškomis priemonėmis bei atliekant mokslo tiriamuosius darbus. Saugaus eismo politiką Lietuvoje formuoja Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija. Siekiant užtikrinti eismo saugą kartu su Susisiekimo ministerija dirba Vidaus reikalų ministerija, Švietimo ir mokslo ministerija, Sveikatos apsaugos ministerija, savivaldybės, kitos valstybinės institucijos, visuomeninės organizacijos bei mokslo institucijos. Valstybės politikos įgyvendinimą saugaus eismo užtikrinimo srityje kontroliuoja nuolat veikianti Saugaus eismo komisija. Vyriausybės patvirtintą Komisiją sudaro valstybinio administravimo ir savivaldybių administravimo subjektai, nevyriausybinų organizacijų atstovai [6].

Gerinant eismo saugą mūsų šalyje, 2000 m. buvo priimtas Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas, kurio pagrindinis uždavinys – koordinuoti visų už eismą atsakingų institucijų darbą, reglamentuoti ir užtikrinti saugų eismą automobilių keliais [7].

2000 metais Lietuvos Respublikos Vyriausybė patvirtino Valstybinę traumatizmo profilaktikos 2000–2010 metų programą. Šios programos 2006–2007 m. priemonių plane buvo numatytos edukacinės ir kvalifikacijos kėlimo priemonės vaikų traumatizmo keliuose profilaktikos srityje [8]. Į šios programos 2007–2008 metų priemonių planą siūloma įtraukti teisinį dviratininkų šalmų naudojimo reglamentavimą.

Europos Komisijos 2001 m. patvirtintoje Baltojoje knygoje užsibrėžtas tikslas – žuvusiųjų eismo įvykiuose skaičių iki 2010 m. sumažinti dvigubai, suvienodinant baudų dydžius, nustatant papildomas priemones saugiam eismui užtikrinti, diegiant naujas ir pažangias technologijas. Šį tikslą pakartotinai užsibrėžė Europos šalių susisiekimo ministrai 2003 m. spalio mėn. priėmę Veronos deklaraciją [6]. Lietuva kaip ir kitos Europos valstybės, kaip ir Europos Komisija deda pastangas eismo saugai gerinti. Lietuva siekdama išsaugoti žmonių gyvybes keliuose bei įgyvendinti Veronos deklaracijoje užsibrėžtus tikslus stengiasi pasiekti esminę pažangą saugaus eismo srityje. 2004 metais Ketvirtojoje aplinkosaugos ir sveikatos apsaugos ministrų Konferencijoje Budapešte, kurioje dalyvavo ir Lietuvos sveikatos apsaugos ministras, buvo priimtas Europos vaikų aplinkos sveikatinimo veiksmų planas [9, 10].

Lietuvos Respublikos visuomenės sveikatos priežiūros įstatymas [11] reglamentuoja palankios žmonių sveikatai aplinkos gerinimą bei žmogaus veiklos neigiamo poveikio sveikatai mažinimą. Įstatymas taip pat reglamentuoja vaikų sveikatos saugos įgyvendinimą užtikrinant įstatymų ir kitų teisės aktų nustatytas vaikų ugdymo sąlygas ugdymo įstaigose bei vaikų apsaugą nuo fizinę bei psichinę sveikatą žalojančio poveikio [11].

Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 1950 „Dėl kelių eismo taisyklių patvirtinimo“ buvo reglamentuotas vaikų automobiliuose vežimas: jaunesnius kaip 12 metų ir žemesnius kaip 150 cm vaikus leidžiama vežti ant priekinės lengvojo automobilio, autobuso sėdynės ar sunkvežimio kabinoje tik specialiose jų ūgiui ir svoriui pritaikytose sėdynėse; vežamus ant galinės automobilio sėdynės 3 metų ir vyresnius vaikus leidžiama prisegti saugos diržu, skirtu suaugusiesiems, arba naudoti kitas prisegimo sistemas; jaunesnius kaip 3 metų vaikus leidžiama vežti ant galinės automobilio sėdynės tik specialiose jų ūgiui ir svoriui pritaikytose sėdynėse. Šiuo Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu draudžiama vežti motociklais (išskyrus priekaboje) vaikus iki 12 metų bei važiuoti motociklu ar mopedu neužsisėgus saugos šalmų. Taip pat šis nutarimas draudžia visoms transporto priemonėms gyvenamojoje zonoje važiuoti didesniu kaip 20 km/h greičiu, o gyvenvietėse leidžiama važiuoti ne didesniu kaip 50 km/h greičiu [12].

Taip pat Lietuvos Respublikos Vyriausybė 2005 m. liepos 8 d. nutarimu Nr. 759 patvirtino Valstybinę saugaus eismo automobilių keliais 2005–2010 m. programą (toliau – Programa), kurios paskirtis – sudaryti sąlygas kryptingam ir ilgalaikiam saugaus eismo gerinimui, numatyti ir realizuoti atitinkamas priemones, padėsiančias sumažinti avaringumą keliuose. Strateginis šios programos tikslas – siekti iki 2010 metų per pusę sumažinti eismo įvykiuose žuvusių žmonių skaičių palyginti su 2004 metais. Įvertinus pagrindines avaringumo priežastis ir siekiant šioje Programoje numatytų tikslų, iki 2010 metų numatytos prioritetinės veiklos kryptys: 1) žmogaus (eismo dalyvio) elgsenos srityje; 2) kelių infrastruktūros srityje; 3) transporto priemonių saugos gerinimo srityje; 4) įstatyminės bazės tobulinimo srityje. Programos vykdytojai – Susisiekimo ministerija, Vidaus reikalų ministerija, Švietimo ir mokslo ministerija, Sveikatos apsaugos ministerija. Pagal šią Programą, Policijos departamentas prie Vidaus reikalų ministerijos vykdo saugos diržų, šalmų ir vaikiškų saugos kėdučių naudojimo kontrolę, renka ir teikia Saugaus eismo komisijai informaciją, Susisiekimo ministerija leidžia informacinius leidinius apie vaikų saugumo priemones automobilyje bei rengia informacines saugaus eismo kompanijas, taip pat švietėjiškas pėsčiųjų ir dviratininkų saugos akcijas, skatinančias atšvaitų ir drabužių su šviesą atspindinčiomis medžiagomis dėvėjimą; Švietimo ir mokslo ministerija rengia ir leidžia saugaus eismo programas I–VIII klasių mokiniams bei saugaus eismo mokymo metodinę medžiagą I–XII klasių mokiniams ir

užtikrina saugaus eismo apmokymo procesą, taip pat organizuoja kursus saugaus eismo mokytojams, o Susisiekimo ministerija – Lietuvos moksleivių konkursą „Saugokime jaunas gyvybes keliuose“ ir propaguoja visuomenei kultūringą elgesį keliuose, smerkdama agresyvų vairavimą. Remiantis šia programa yra parengtas „pakopų sistemos“ vairavimo teisių išdavimo projektas [13].

2003 metais Lietuvoje priimta 2003–2012 metų Valstybinė švietimo strategija. Ji reglamentuoja valstybės, apskričių bei savivaldybių švietimo planų, atitinkančių konkrečias nuostatas, tarp kurių – saugaus kelio į mokyklą užtikrinimas, sudarymą [14].

Valstybės ir savivaldybių švietimo įstaigos ir visuomenės sveikatos priežiūros įstaigos organizuoja vaikų sveikatos saugą ir už ją atsako, moko sveikos gyvensenos įgūdžių. Lietuvos Respublikos švietimo įstatyme apibrėžti valstybės išpareigojimai visuomenei švietimo srityje bei ugdymo turinys – integruota žinių, įgūdžių, gebėjimų, vertybinių nuostatų sistema [15].

Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministerija koordinuoja Pasaulio sveikatos organizacijos (PSO) chartijos „Transportas, aplinka ir sveikata“ (toliau – Chartija) įgyvendinimą Lietuvoje, kuri vykdoma pagal PSO ir Jungtinių Tautų ekonominės komisijos Europai Europos Programą „Transportas, aplinka ir sveikata“ (THE PEP) [16, 18]. Chartijos įgyvendinimas Lietuvoje buvo patvirtintas Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro, aplinkos ministro ir susisiekimo ministro 2005 m. liepos 1 d. įsakymu Nr. V-564/D1-339/3-312 „Dėl Pasaulio sveikatos organizacijos chartijos „Transportas, aplinka ir sveikata“ įgyvendinimo Lietuvoje“. Atitinkamų ministerijų sekretoriai pagal jų administruojamą sritį vykdo šio įsakymo kontrolę ir užtikrina, kad informacija apie pasiektą pažangą, įgyvendinant chartijos nuostatas, kasmet būtų teikiama Chartijos įgyvendinimo Lietuvoje koordinavimo grupei. Šiuo įsakymu ministrai išpareigojo skatinti saugų ir aplinkai palankų mobilumą, kuriant saugią infrastruktūrą ir tinklus, įgyvendinant eismo valdymo priemones, nustatant greičio ribas, tinkamas vietos sąlygoms bei suprojektuojant kelius ir gyvenvietes atsižvelgiant į pėsčiųjų ir dviratinkų poreikius [17].

Vertinimas

Vaikų ir jaunuolių mirtingumas dėl keliuose patirtų traumų Lietuvoje yra labai didelis. Nagrinėjant 0–24 m. vaikų ir jaunimo išorines mirties priežastis, paaiškėja, kad pagrindinė mirties priežastis vaikystėje ir paauglystėje yra autotransporto įvykiai. 2006 m. duomenimis, tai sudaro net 44 proc. visų išorinių mirties priežasčių.

Nelaimingi atsitikimai keliuose yra opi problema atsižvelgiant į žymų jaunuolių prarastų gyvenimo metų skaičių dėl ankstyvos mirties ir sunkų išgyvenusiųjų neįgalumą. Tai paveikia net tik aukas, jų šeimas, bet ir visą visuomenę. Apskaičiuota, kad nuostoliai dėl nelaimingų atsitikimų keliuose per metus sudaro 3 proc. bendrojo šalies BVP, t.y. vien per 2005 metus Lietuva prarado 2,1 mlrd. Lt. Nuostoliai dėl eismo įvykių per metus sudaro 10 proc. metinio Lietuvos biudžeto [4].

Skaičiuojant mirtingumo rodiklį paaiškėja, kad 100 000-ių 0–24 metų vaikų ir jaunimo tenka net 20,45 žuvusių eismo įvykiuose.

Apie 30 vaikų, kurių amžius nuo 0 iki 14 metų, kasmet žūsta autoavarijose. Jaunuolių nuo 15 iki 24 metų amžiaus šis skaičius siekia iki 168 [2]. 15–24 metų amžiaus grupė yra absoliuti lyderė lyginant visas amžiaus grupes pagal eismo įvykių, kuriuose sužeidžiami ar žūsta žmonės, skaičių [3].

Išanalizavus vaikų ir paauglių mirtingumo dėl atsitiktinių sužalojimų (nudegimų, paskendimų, transporto įvykių) tendencijas Lietuvoje per 35 metus (1971–2005 m.), pastebėta, jog 15-19 metų paauglių mirtingumas nuo eismo įvykių Lietuvoje statistiškai patikimai didėja, ypač berniukų tarpe [21].

Toks 15–24 metų jaunuolių mirties atvejų išaugimas siejamas su automobilių vairavimo pradžia. Jei 10–14 metų amžiaus grupėje jau pasitaiko motociklininkų mirčių, tai

15–19 metų, o dar daugiau 20–24 metų jaunų žmonių žūsta automobilių sukeltuose autoįvykiuose, net 84 proc. žuvusiųjų yra vyrai.

Nagrinėjant žuvusiuosius pagal lytį, nustatyta, kad 0–24 metų berniukai ir jaunuoliai autoavarijose žūsta net 3 kartus dažniau nei to paties amžiaus mergaitės ir jaunuolės.

Lyginant mirtingumą Lietuvos apskrityse, matyti, kad 0–24 metų amžiaus asmenų atskirų apskričių rodikliai gerokai skiriasi, o visų amžiaus grupių mastu rodikliai gana panašūs. Galbūt tai galima paaiškinti jauno amžiaus žmonių skaičiaus ir eismo intensyvumo skirtumais apskrityse.

Duomenys, kuriais grindžiamas rodiklis

Duomenų šaltinis

Mirtingumo duomenys dėl eismo įvykių paimti iš Statistikos departamento prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės duomenų bazės ir jo leidinio „Mirties priežastys“ 1998–2006 m.; vidutinio metinio gyventojų skaičiaus duomenys iš šio departamento leidinio „Demografijos metraštis“ 1998–2006 m. [1, 2].

Duomenų apibūdinimas

Mirtys dėl eismo įvykių Lietuvoje 1998–2006 metais pagal lytį, amžiaus grupę, priežastį. TLK-10 kodai V01-V79. Vidutinis metinis gyventojų skaičius pagal lytį, amžiaus grupę.

Duomenų prieinamumas

Ruošiant šią apžvalgą, nepavyko pasinaudoti Lietuvos sveikatos informacijos centro sveikatos rodiklių sistema „Lietuvos vaikų ir jaunimo sveikata“, nes nėra duomenų apie vaikų iki 10 metų amžiaus mirtingumą dėl eismo įvykių. Be to, paskutiniai prieinami duomenis yra tik 2005 metų. Taip pat šioje rodiklių sistemoje nėra mirtingumo pagal eismo įvykio priežastį rodiklių.

Statistikos departamento prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės internete skelbiamoje duomenų bazėje taip pat nepavyko rasti duomenų apie mirtingumą dėl eismo įvykių keliuose ir vidutinio metinio Lietuvos gyventojų skaičiaus rodiklio.

Lietuvos policijos eismo priežiūros tarnybos internetiniame puslapyje informacija apie nukentėjusius ir žuvusius eismo įvykiuose pateikiama gana išsamiai ir operatyviai, tačiau nėra duomenų, reikalingų 0–24 m. amžiaus grupės mirtingumui apskaičiuoti. Duomenų apie šią amžiaus grupę nepavyko rasti ir Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos internetiniame puslapyje.

Atsižvelgiant į aukščiau išvardytas priežastis, mirtingumo rodikliai buvo specialiai atskirai apskaičiuoti šiai apžvalgai parengti. Absoliutūs mirties atvejų skaičiai 1998–2005 metais pagal amžiaus grupes, lytį, TLK-10 kodus V01-V79 buvo paimti iš Statistikos departamento prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės kasmetinio leidinio „Mirties priežastys“. 2006 metų analogiški duomenys gauti elektroniniu paštu iš Statistikos departamento prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės, nes 2006 metų leidinys dar nėra išleistas. 1998–2006 m. vidutinis metinis gyventojų skaičius pagal amžiaus grupes ir lytį buvo paimtas iš Statistikos departamento prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės kasmetinio leidinio „Demografijos metraštis“.

Išvados apie vairavimo stažo, paros laiko įtaką eismo įvykiams, 15–24 metų amžiaus grupės išskirtinumą padaryti buvo pasinaudota leidinio „2003–2006 metų eismo įvykių statistika Lietuvoje“, kuri rengiant dalyvavo Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos ir Transporto ir kelių tyrimo institutas, medžiaga [3].

Rodiklio apskaičiavimo metodas

Rodiklis parodo 0–24 metų vaikų ir jaunų žmonių, žuvusių dėl eismo įvykių keliuose mirčių skaičių, tenkantį 100 000 atitinkamos amžiaus grupės gyventojų.

Skaičiuojamas pagal formulę: $100\,000 * (M_t / P)$, čia:

M_t – mirusių vaikų ir jaunimo skaičius dėl eismo įvykių keliuose, skirstomas pagal amžiaus grupę (0–24, 0–4, 5–9, 10–14, 15–19, 20–24), lytį, transporto priemonę (pėstieji, važiuavę dviračiu, motociklu, automobiliu).

P – vaikų ir jaunimo skaičius skirstomas pagal atitinkamą skaitikliui amžiaus grupę (0–24, 0–4, 5–9, 10–14, 15–19, 20–24) ir lytį.

Rodiklio stebėjimo vietovės

Lietuva, Alytaus apskritis, Kauno apskritis, Klaipėdos apskritis, Marijampolės apskritis, Panevėžio apskritis, Šiaulių apskritis, Tauragės apskritis, Telšių apskritis, Utenos apskritis, Vilniaus apskritis.

Rodiklio analizės laikotarpis

Analizuoti 1998–2006 metų mirtingumo dėl eismo įvykių Lietuvos keliuose duomenys.

LITERATŪRA:

1. Demografijos metraštis. Statistikos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės, 1998–2006 m., Vilnius.
2. Mirties priežastys. Statistikos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės, 1998–2006 m., Vilnius.
3. 2003–2006 metų eismo įvykių statistika Lietuvoje. Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos, VĮ Transporto ir kelių tyrimo institutas .
4. Ignotas P. Automobilių parko atnaujinimo įtaka eismo saugai. Pranešimas Lietuvos Respublikos Seime konferencijoje „Dramos keliuose“ 2007 06 27.
5. Meižienė R. Sužalojimų kelių eismo įvykių metu profilaktika. Pranešimas Lietuvos Respublikos Seime konferencijoje „Dramos keliuose“ 2007 06 27.
6. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos tinklalapis <http://www.transp.lt> .
7. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas (Žin., 2000, Nr. 92-2883).
8. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2006 m. kovo 16 d. nutarimas Nr.258 „Dėl Valstybinės traumatizmo profilaktikos 2000–2010 m. programos įgyvendinimo 2006–2007 m. priemonių plano patvirtinimo“ (Žin., 2006, Nr. 31-1091).
9. White Paper. European transport policy for 2010: time to decide. Luxembourg, Office for Official Publications of the European Communities, 2001 (http://ec.europa.eu/transport/white_paper/documents/doc/lb_texte_complet_en.pdf, accessed 10 April 2007).
10. Children’s Environment and Health Action Plan for Europe. Fourth Ministerial Conference on Environment and Health, Budapest, 23–25 June 2004 (EUR/04/5046267/6; <http://www.euro.who.int/document/e83338.pdf>, accessed 16 March 2007).
11. Lietuvos Respublikos visuomenės sveikatos priežiūros įstatymas (Žin., 2002, Nr.56-2225).
12. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimas Nr. 1950 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo“ (Žin., 2003, Nr. 7-263).
13. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. liepos 8 d. nutarimas Nr.759 „Dėl Valstybinės saugaus eismo automobilių keliais 2005–2010 metų programos patvirtinimo“ (Žin., 2005, Nr. 84-3117).

14. Lietuvos Respublikos Seimo 2003 m. liepos 4 d. nutarimas Nr.IX-1700 „Dėl Valstybinės švietimo strategijos 2003–2012 metų nuostatos (Žin., 2003, Nr.71-3216).
15. Lietuvos Respublikos švietimo įstatymas (Žin., 1991, Nr. 23-5930).
16. Transport, Health and Environment Pan-European Programme - The PEP. Transport-related health effects with a particular focus on children. Geneva, World Health Organization and United Nations Economic Commission for Europe, 2004 (<http://www.unece.org/doc/ece/ac/ece.ac.21.2002.9.e.pdf>, accessed 10 April 2007).
17. Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro, Lietuvos Respublikos aplinkos ministro, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2005 m. liepos 11 d. įsakymas Nr.V-564/D1-339/3-312 „Dėl Pasaulio sveikatos organizacijos chartijos „Transportas, aplinka ir sveikata“ įgyvendinimo Lietuvoje“ (Žin., 2005, Nr. 87-3276).
18. PSO ir Jungtinių Tautų Ekonominės Komisijos Europai Europos Programos „Transportas, aplinka ir sveikata (THE PEP) vykdomojo komiteto tinklapis. <http://www.thepep.org/en/committee/committee.htm> .
19. „Mortality from road traffic injuries in children and young people” Copenhagen, WHO Regional Office for Europe, 2007 (ENHIS fact sheet 2.1) (http://www.euro.who.int/Document/EHI/ENHIS_Factsheet_2_1.pdf, accessed 03 November 2007).
20. „Policies to promote safe mobility and transport for children “Copenhagen, WHO Regional Office for Europe, 2007 (ENHIS fact sheet 2.5) (http://www.euro.who.int/Document/EHI/ENHIS_Factsheet_2_5.pdf, accessed 03 November 2007).
21. B. Strukčinskienė, A. Šereivienė, N. Strazdienė. Vaikų ir paauglių mirtingumo dėl atsitiktinių sužalojimų (nudegimų, paskendimų, transporto įvykių) tendencijos Lietuvoje per 35 metus. Sveikatos mokslai, 2007 m. birželis, Nr. 3 (50). ISSN 1392-6373. <http://www.sam.lt>.
22. B. Strukčinskienė, A. Šereivienė, A.Martinkėnas, N. Strazdienė. Mirtys nuo eismo įvykių 0–19 metų vaikų ir paauglių grupėje: 1971–2005 metų longitudinalinė duomenų analizė Lietuvoje. Sveikatos mokslai, 2007 m. birželis, Nr. 3 (50). ISSN 1392-6373. <http://www.sam.lt>.

Autoriai: A. Laukaitienė, L. Ciesiūnienė, D. Bagdanavičiūtė, Valstybinis aplinkos sveikatos centras.

Recenzantai: B. Strukčinskienė, Klaipėdos universitetas; E. Skrodenis, Transporto ir kelių tyrimo institutas.