

Eismo Saugumas Pasaulyje ir Lietuvoje

Esu ilgai gyvenęs Kanadoje, kur vairavau automobilį nuo 1994 metų. Grįžus į Lietuvą, buvau priverstas laikyti LR KET egzaminus, nes Kanados vairuotojo teisės Lietuvoje nepripažįstamos. Buvau nustebintas LR KET ir SEAKI perdėto sudėtingumo ir egzaminavimo klausimų painumo. Tai akivaizdžiai mažina eismo saugumą ir bendrą gyvenimo kokybę Lietuvoje. Manau, kad šitai kyla iš neteisingo supratimo, kas yra Eismo Saugumas, nuo ko jis priklauso, ir kokiais būdais jį galima praktiškai užtikrinti.

Turinys

1. Įvadas: Dvi Saugumo Koncepcijos	2	4. Šalių Sulyginimas	19
2. <u>Statistika</u> : Kas Įtakoja Saugumą?	2	4.1. Kaip Atrodo Lietuva?	21
2.1. Smeed'o Dėsnis	3	5. Išvados	22
2.2. Kolektyvinė Sąmonė	4	6. LR KET ir SEAKI	23
2.3. Priklausomybė Nuo Laiko	5	6.1. Nereikalingi Apibrėžimai	23
2.4. Psichologinė Įtampa	7	6.2. Nereikalingi Draudimai	25
2.5. Giluminės Priežastys	8	6.3. Kita Nereikalinga Informacija	26
2.6. Makro-Ekonomikos Įtaka	10	6.4. Žmogaus Orumo Žeminimas	27
2.7. Žmonių Užimtumo Įtaka	11	6.5. Egzaminavimo Klausimai	27
2.8. Prievartinės Priemonės	12	7. Nuo Ko Pradėti?	29
2.9. Autoįvykių Migracija	13	7.1. Egzaminavimo Tikslai	30
2.10. Saugos Diržai	14	7.2. Supaprastinti Eismo Taisyklės	30
3. Realūs Pavyzdžiai	15	7.3. Pakeisti Policijos Tikslus	31
3.1. Saugus Eismas be Taisyklių	15	7.4. Kelių Žymėjimas	31
3.2. Kai su Taisyklėmis Nesaugu	16	7.5. Pakeisti Požiūrį į Įstatymą	32
3.3. Kelių Policijos Įtaka	17	7.6. Kokia Bus Lietuva	32
3.4. Vairavimo Egzaminų Įtaka	18	Literatūra	33
		Priedas: Ginčytini KET Klausimai	35

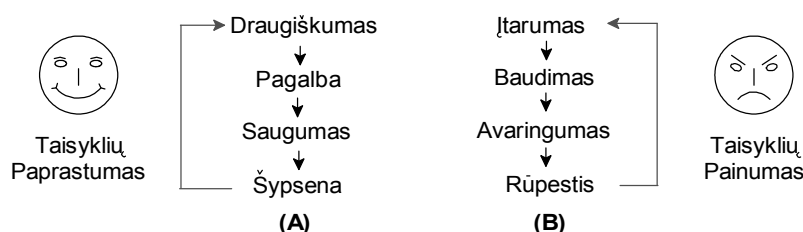


2014

1. Įvadas: Dvi Saugumo Koncepcijos

Jei Saugumas prieštarauja Džiaugsmui, tai jis gimdo Nesaugumą

Šis dokumentas parodo, kad eismo saugumas priklauso ne nuo to, ar mes laikomės taisyklių, o nuo to, **kokioje nuotaikoje esam**. Pakilioje nuotaikoje mes esam kūrybingi, ir reiškia – kritinėje situacijoje sugebam rasti optimalų sprendimą. O prislėgtoje nuotaikoje elgiamės, lyg „užmigę“ – ne tik kad nesugebame rasti optimalaus sprendimo, bet ir elementariai galime nepastebėti kitų eismo dalyvių. Gi mūsų nuotaika apsprendžiama tuo, kaip mes žiūrim į Gyvenimą aplamai ir kaip su mumis elgiasi aplinkiniai konkrečiai – ar mus „drausmina“ ar „skatina“, ar „baudžia“ ar draugiškai padeda. Visa tai apsprendžia tai, ką vadiname „saugumu“. Piešinukas 1 rodo, kad bet kokia saugumo sistema apjungia dvi diametraliai priešingas koncepcijas: iš vienos pusės, ji remiasi savitarpio pasitikėjimu ir pagalba, o iš kitos – atsargumu ir „baudžiamumu“.



Piešinukas 1. Dvi saugumo koncepcijos veda prie dramatiškai skirtingų rezultatų.

Jei dominuoja pasitikėjimas ir draugiškumas (konceptija A), gauname gerą nuotaiką ir realų saugumą, o jei dominuoja atsargumas ir baudžiamumas (konceptija B) – gauname susirūpinimą ir avaringumą. Tai ir nenuostabu, nes **vienintelis Saugumo tikslas yra padėti Žmonėms Džiaugtis Gyvenimu**. Jei Saugumas tampa svarbesniu už Džiaugsmą, tai jis gimdo Nesaugumą. Šitai atsitinka, kai eismo taisyklės tampa perdėtai sureikšmintos (sudėtingos), kai policija vadovaujasi vairuotojų kaltumo prezumpcija (stabdo dėl menkiausių priežasčių), ir kai vairuotojai kreipia pirmutinį dėmesį ne į realų Gyvenimą (t.y., ne į tai, kaip nepažeisti kitų žmonių jausmų), bet į tai, ar nėra kur policijos pareigūnų arba videokamerų. Visa tai reiškia, kad (1) policija turi nustoti bausti eismo dalyvius už bet kokius prasižengimus, jeigu jie nepažeidė kitų žmonių jausmų, (2) eismo taisyklių sudarytojai turi supaprastinti taisykles, ir (3) kiekvienas iš mūsų turi pagalvoti, kas įtakoja mūsų kasdienę nuotaiką ir kaip ją galime ilgainiui pagerinti.

2. Statistika: Kas Įtakoja Eismo Saugumą?

Šiame skyriuje apžvelgsim praeito (nepilno) šimtmečio Pasaulio letalinių autoįvykių analizės rezultatus. Keliais sakiniais tuos rezultatus galima suformuluoti taip:

- Kuo labiau patyrę, harmoningi ir mylintys gyvenimą žmonės, tuo mažiau jie sukelia autoįvykių. Kitaip tariant, **kuo daugiau Džiaugsmo ir Draugiškumo, tuo Saugiau**.
- Žmonės mokinaisi ir adaptuojasi prie bet kokių eismo sąlygų, todėl su laiku autoįvykių mažėja – **nepriklausomai nuo to, ar valdžia imasi kokių priemonių, ar ne**.
- Vienintelė autoįvykių priežastis – žmonių **psichikoje susikaupus įtampa** dėl išorinės (valdžios primestos) prievartos ir nesuvaldytų vidinių įgeidžių (kylančių iš dirbtinai susiaurintos žmonių pasaulėžiūros)
- Valstybė gali gerinti eismo saugumą, **tik atsisakydama bet kokios prievartos** prieš savo žmones, ir skatindama juos siekti ilgalaikių dvasinių tikslų (vietoj trumpalaikių įgeidžių tenkinimo). Iš esmės tai reiškia principaliai naujos Pasaulėžiūros formavimą.

2.1. Smeed'o Dėsnis

Pirmas teiginys – apie žmonių patirties ir Meilės Gyvenimui svarbą – seka iš Smeed'o dėsnio, suformuluoto dar 1949 metais. Išanalizavęs letalinių autoįvykių statistiką už 1938-tus metus 20-tyje skirtingų šalių, Smeed'as surado sekančią priklausomybę [1]:

$$D/n = \alpha (n/p)^{-\beta} \quad (1)$$

Čia D – autoįvykiuose žuvusių žmonių skaičius, n – automobilių skaičius, p – gyventojų skaičius, α ir β – empirinės konstantos, priklausančios nuo žmonių psichologijos ir sugebėjimo adaptuotis prie kintančių eismo sąlygų. Ši formulė teigia, kad kuo daugiau automobilių tenka vienam žmogui (n/p), tuo mažiau kiekvienas automobilis sukelia letalinių autoįvykių (D/n), nes tuo didesnė yra vairuotojų patirtis. (Formulės tikslumas padidėja, jei automobilių skaičių pakeisti į pravažiuotų kilometrų skaičių.) Augant n/p , auga vairuotojų patirtis ir sugebėjimas išvengti autoįvykių. Koeficientas β atspindi vairuotojų „mokinimosi greitį“ – kuo didesnis β , tuo greičiau mažėja D/n . Koeficientas α parodo, kiek vertinama žmogaus gyvybė – kuo mažesnis α , tuo mažesnis D/n prie bet kokių n/p ir β .

Visi šie parametrai kartu apsprendžia tai, ką galime pavadinti „žmonių išmintimi“ – vairavimo patirtį (n/p), mokymosi greitį (β) ir bendrą psichologinę būseną bei pasaulėžiūrą (α). Paskutinis parametras (α) ypač svarbus, nes jis liečia pačias giliausias saugumo (arba avaringumo) priežastis. Jei žmogaus gyvybė vertinama taip aukštai, kad $\alpha = 0$, tai $D/n = 0$ net ir tuo atveju, kai vairuotojai išvis neturi jokios patirties. O jei žmogaus gyvybė vertinama taip žemai, kad α labai didelis, tai $D/n = \alpha$ net ir tuo atveju, kai vairuotojai labiausiai patyrę (t.y., kai $n/p = 1$).

Žmogaus gyvybės vertinimas (α) tampriai susijęs su vairuotojo gyvenimo būdu, pasaulėžiūra, ir vidine savijauta. Jeigu žmogus gyvena darnoje su pasauliu, ir ypač jei turi tvirtą šeimą, dovanojančią jam kasdienį džiaugsmą, tada jis jokiomis sąlygomis nesukels letalinio autoįvykio, nes per daug myli savo ir kitų gyvenimus. (Pvz., ar galima įsivaizduoti budistų Lamą, partrenkiantį kitą žmogų, net jei jį kas per prievartą būtų pasodinęs už vairo?) Bet jei žmogus konfliktuoja su kitais, jaučiasi nelaimingas, tada jis gali sukelti letalinį autoįvykį, nes nesubalansuotoje būsenoje gali nepastebėti kitų eismo dalyvių. Todėl šį parametru taipogi galima surišti su žmonių „meile gyvenimui“, „vidiniu subalansuotumu“ ir bendrai „žmogiškumu“ (nes nesubalansuotas žmogus, užvaldytas kažkokių įgeidžių tenkinimo, tampa „nežmogišku“). Visos šios savybės gali būti ir nesusijusios su žmonių ekonomine padėtimi (nes dažnai asketas yra „daugiau subalansuotas“, nei tas, kuris gyvena pertekliuj), todėl skirtingų šalių α reikšmes sunku surišti su jų ekonomiais rodikliais.

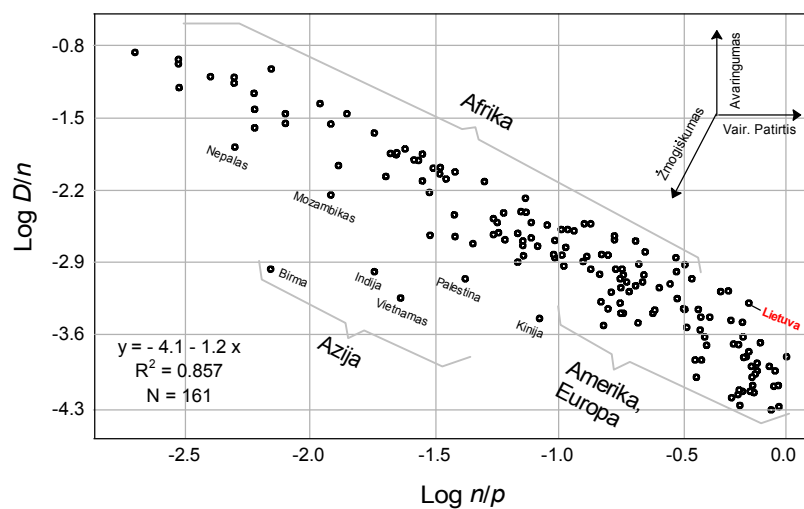
Nors Smeed'o dėsnis buvo suformuluotas bemaž prieš 70 metų, jis puikiai veikia ir šiandien. Lentelė 1 rodo, kad jis aprašo daugelio šalių statistiką už skirtingus metus. (Čia pateikiamos „vidutinės“ α ir β reikšmės, duotais metais aprašančios visas šalis. Kituose skyriuose kalbėsime apie „individualias“ šių parametru reikšmes, aprašančias paskiras šalis.)

Lentelė 1. Smeed'o parametru priklausomybė nuo laiko
 $\text{Log } D/n = \log \alpha - \beta \log p/n$

Duomenys	Šalys	Metai	$\log \alpha$	β	R^2
Smeed [1]	20	1938	-3.5	0.7	
Adams [2]	62	1980	-3.6	0.8	0.911
Adams [3]	45	2000	-3.9	1.0	0.784
Šis darbas [4, 5]	161	2010	-4.1	1.2	0.857

Paveikslėlis 2 rodo Smeed'o priklausomybę tarp 161 šalies duomenų už 2010 metus. Matom pakankamai gerą koreliaciją, leidžiančią sulyginti įvairių šalių vairuotojų „žmogiškumą“, nes visos šalys išsidėsčiusios ant gan plačios „juostos“ su skirtingais α „lygmenimis“.

Pirmame lygmenyje (kur mažiausios α reikšmės) randasi 7 šalys, pažymėtos kaip „Azija“ – tai Birma, Indija, Vietnamas, Nepalas, Kinija, Palestina ir Mozambikas (vienintelė ne Azijos šalis). Daugelis šių šalių pasižymi stipriais dvasiniais mokymais, aukštinčiais žmogaus gyvybę, nes ten stiprios Budizmo, Krišnaizmo, Daoizmo ir kitų panašių filosofijų įtaka. O paskutiniame lygmenyje (kur didžiausios α reikšmės) randasi daugiausiai Afrikos šalys, kur žmogaus gyvybė vertinama mažiausiai. Kaip ne keista, tarp šių šalių atsidūrė ir Lietuva. Detaliau apie tai pašnekėsime kituose skyriuose (žr. Šalių Sulyginimus ir Kaip Atrodo Lietuva).



Piešinukas 2. Smeed'o dėsnio patvirtinimas, remiantis 2010 metų duomenimis 161-noje šalyje

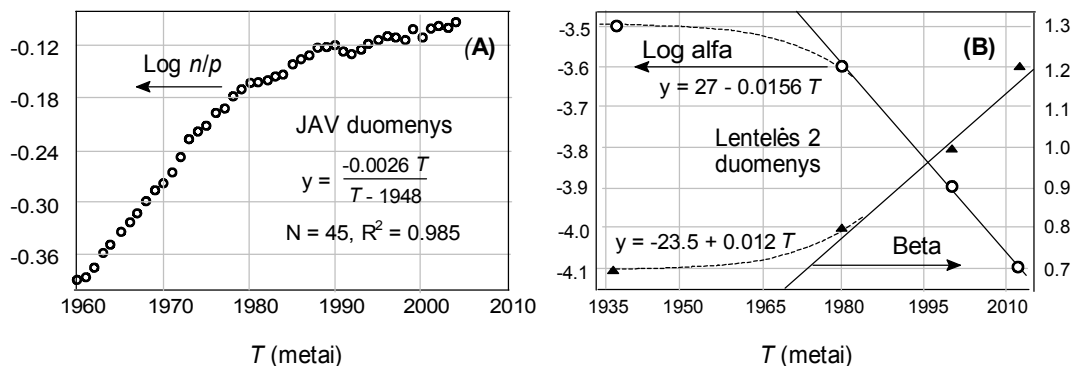
2.2. Kolektyvinė Sąmonė

Antras „saugumo dėsnis“ (suformuluotas skyriaus pradžioje) skamba taip – **žmonės mokinasi ir prisitaiko prie vis sudėtingesnių eismo sąlygų**, ko pasekoje eismo saugumas pastoviai didėja. Tai mažai tepriklauso nuo bet kurios paskiros šalies vyriausybės veiksmų, nes žmonių mokinimasis yra labai „synchronizuotas“, lyg kad visa žmonija būtų vientisas nedalomas organizmas. Visa tai kyla iš to paties Smeed'o dėsnio. Kaip matom iš Lentelės 1, Smeed'o parametrai kinta su laiku. Per pastaruosius 70 metų α sumažėjo 3.5 kartus, o β padidėjo beveik 2 kartus. Šie pokyčiai yra sinchroniški, nes α ir β tarpusavyj koreliuoja ($\log \alpha = -2.63 - 1.24 \beta$, $N = 4$, $R^2 = 0.993$). Tai paaiškinama tuo, kad žmogaus mokinimosi greitis (β) tampriai surištas su jo „subalansuotumu“ (α). Kuo mažesnis α (didesnis subalansuotumas), tuo didesnis β (greitesnis mokinimasis). Bet čia α ir β charakterizuoja ne pavienį žmogų, o bemaž visus Pasaulio žmones, nes parametrai iš Lentelės 1 aprašo daugumą Pasaulio šalių. Išeina, kad visi žmonės elgiasi, kaip vienas – jie visi kartu mokinasi ir sinchroniškai „kelia“ savo „žmogiškumą“! Čia pasireiškia visos žmonijos kolektyvinė sąmonė, apie kurią daugelis mokslininkų jau senai kalbėjo – pvz., dar prieš šimtą metų žymus rusų akademikas V. I. Vernadskis vadino ją Noosfera. Tačiau mokslininkams visad trūko faktinių įrodymų, o Lentelė 1 tuos įrodymus kaip tik ir pateikia. Visų šalių α ir β sinchroninį kitimą galima paaiškinti tuo, kad letaliniai įvykiai, atsitikę bet kuriuo laikmečiu ir bet kurioje šalyje, įtakoja žmonių psichologiją visuose paskesniuose laikmečiuose ir šalyse. Pirmą kartą sėdantis už vairo žmogus jau (pasąmoningai) žino praeities vairuotojų pamokas, todėl jo mokinimasis yra greitesnis (β didesnis), nei praeities vairuotojų. Šitai panašu į „šimtosios beždžionės“ efektą, kai bet kokia informacija, prieinama bent vienam šimtui beždžionių, automatiškai tampa prieinama ir visoms kitoms beždžionėms. (Grubiai tariant, jei šimtą beždžionių išmokinti vairuoti automobilį, tai visos kitos pasaulio beždžionės irgi išmoks jį vairuoti be didesnių pastangų. Šis efektas įdomus tuo, kad kiekvienas žmogus gali įtakoti eismo saugumą vien tik savo mintimis, nes jei letaliniai įvykiai įtakoja mūsų pasąmonę, tai ir mūsų pasąmonė juos turi įtakoti taipogi.) Toks „kolektyvinis mokymasis“ turi labai įdomią pasekmę – eismo saugumas (išreikštas D/n) kinta su laiku maždaug vienodai visame pasaulyje. Kažkiek jis

priklauso nuo kiekvienos šalies kultūrinių faktorių, bet mažai tepriklauso nuo duotos šalies eismo taisyklių ir kelių policijos veiklos.

2.3. Priklausomybė Nuo Laiko

Piešinukas 3 (A) rodo, kad su laiku vairavimo patirtis artėja prie ribinės reikšmės: $n/p \rightarrow 1$ ir $\log n/p \rightarrow 0$, kada visi žmonės įsigyja automobilius. Grafikas (B) rodo, kad tada žmogaus gyvybės vertinimas (α) ir mokymosi greitis (β) tampa tiesiškai priklausomi nuo laiko (maždaug nuo 1980-tųjų).



Piešinukas 3. Smeed'o parametrų priklausomybė nuo laiko.

Kadangi visi Smeed'o parametrai daugmaž tiesiškai priklauso nuo laiko, tai Smeed'o dėsnį galima užrašyti sekančiai:

$$\text{Log } D/L(n) = A - B T \quad (2)$$

Čia $L(n)$ yra nuvažiuotas kelias, kuris tiesiškai priklauso nuo automobilių skaičiaus (n). ($L \approx n$ 12,000 km, $R^2 = 0.72$, remiantis 37 šalių duomenimis už 2010 metus.) Bet L duoda tikslesnę priklausomybę, nes ne visada visi automobiliai vienodai naudojami (pvz., karo metu civiliai automobiliai naudojami mažiau). T – laikas, išreikštas metais, o A ir B – empiriniai koeficientai, atspindintys α ir β priklausomybes nuo laiko. (Kai $\log n/p$ priklauso nuo laiko tiesiškai, tai A ir B tampa proporcingūs α ir β .)

Lentelė 2 rodo, kad formulė (2) puikiai aprašo įvairių šalių statistinius duomenis už labai plačius laikotarpius – net ir tada, kai α ir β priklauso nuo T netiesiškai. Aišku, kad visos netiesinės priklausomybės viena kitą kompensuoja, užtikrindamos formulės (2) veikimą net iki praeito šimtmečio pradžios.

Lentelė 2 padalinta į tris dalis, nes skirtingoms šalims prieinami skirtingi duomenys, ir jie truputį skirtingai priklauso nuo laiko. Pirmoje dalyje pateiktos trijų šalių $\log D/L$ priklausomybės nuo laiko, kurios yra tikslesnės, nei $\log D/n$, tačiau sunkiau prieinamos, nes atitinkamų duomenų mažiau. Antra ir trečia dalys aprašo 34 šalių $\log D/n$ priklausomybes, kur n yra dešimtys dūkstančių automobilių ($L(n) = n/10^4$). Šių šalių duomenys rodo truputį prastesnes koreliacijas, nes n prasčiau atspindi vairavimo praktiką, nei L , ir 34 koreliacijos apima platesnę „išorinių faktorių“ gamą, nei pirmos trys. Plačiau apie tuos faktorius pašnekėsime sekančiame skyriuje.

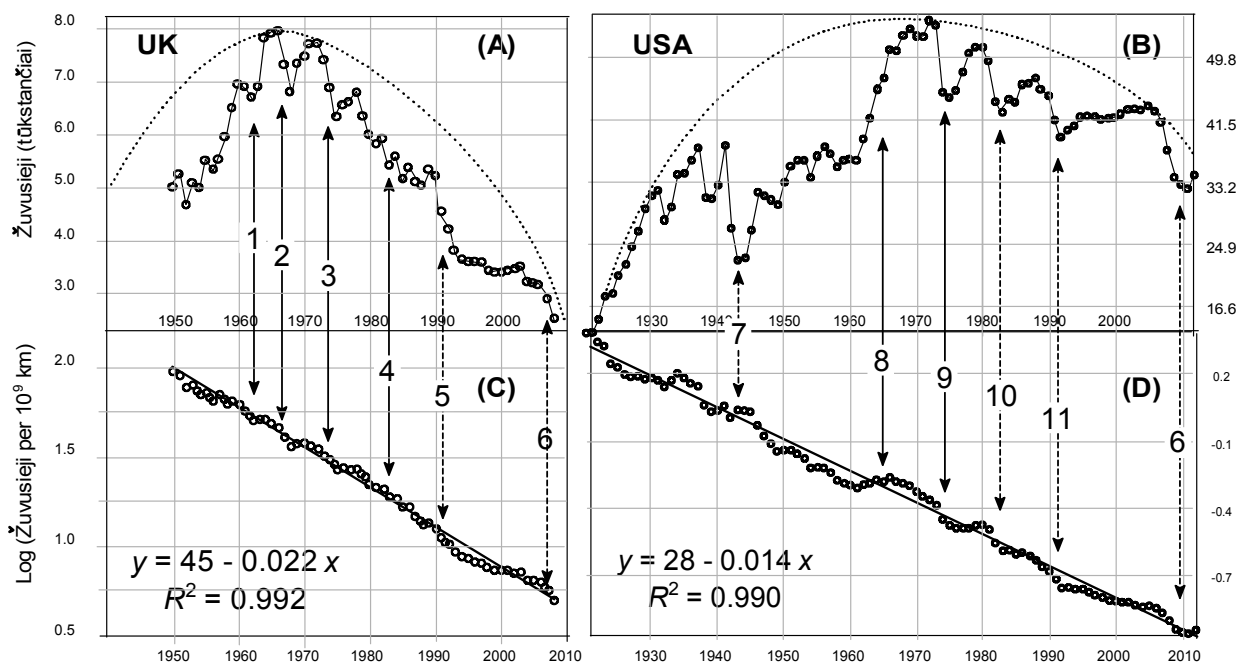
Gautos A ir B reikšmės atspindi žmonių moralines vertybes. Kuo didesni A ir B , tuo didesnis $\log D/n$ mažėjimo greitis, ir reiškia – tuo daugiau vertinamas Gyvenimas. Neigiami parametrai liudija apie karus ir kitokią destruktiją.

Lentelė 2. Įvairių šalių koreliacijos pagal formulę (2)

Duomenys ^{a)}	Šalis	Metai	A	B 10 ²	N	R ²	Išmesta	Galimi paaiškinimai
L(n) = L (km)								
[7]	Anglija	1950 - 2008	36.3	2.22	58	0.992		1. "Absolutus tolygumas"
[8]	Australija	1975 – 2012	36.2	2.21	21	0.992		Žr. Piešinuką 4 (A, C)
[9]	JAV	1921 – 2012	20.6	1.42	92	0.990		Žr. Piešinuką 4 (B, D)
L(n) = n/10⁴								
[1, 2, 4]	Spain	1937, 39, 80, 2010	56.4	2.81	4	1.000		2. Trumpalaikiai pokyčiai:
[2, 4]	Poland	1957, 73, 80, 2010	54.9	2.72	4	0.969		
[1, 2, 4]	Germany	1936, 37, 80, 2010	51.9	2.59	4	0.998		
[1, 2, 4]	Greece	1966, 70, 80, 2010	52.5	2.60	4	0.993		
[2, 4]	Luxemburg	1951, 53, 70, 73, 80, 2010	52.0	2.59	6	0.993		
[1, 2, 4]	Hungary	1960, 64, 70, 80, 2010	51.1	2.54	5	0.960		
[1, 2, 4]	Austria	1950, 73, 80, 2010	50.5	2.51	4	0.995		
[6]	India	1970, 80, 90, 2000–11	50.9	2.48	15	0.988		
[2, 4]	Turkey	1954, 60, 71, 80, 2010	49.8	2.43	5	0.964		
[1, 2, 4]	Portugal	1937-43, 2010	46.6	2.31	8	0.988	1980	1974-tųjų perversmas ?
[1, 2, 4]	Switzerland	1930-41, 46, 80, 2010	46.1	2.30	14	0.934	1942-45	Antras Pasaulinis karas
[2, 8]	Australia	1973, 80-2010	45.8	2.28	21	0.985		
[1, 2, 4]	Italy	1931-38, 80, 2010	45.2	2.25	10	0.985		
[1, 2, 4]	UK	1930-39, 46, 80, 2010	44.5	2.23	13	0.992	1940-45	Antras Pasaulinis karas
[2, 4]	Yugoslavia	1963-73, 80, 2010	43.8	2.15	10	0.952		
[1, 2, 4]	Netherlands	1930-39, 80, 2010	43.4	2.16	11	0.994		
[1, 2, 4]	Finland	1931-39, 71, 80, 2010	42.5	2.11	12	0.945		
[1, 2, 4]	N. Ireland	1930-39, 46, 80, 2010	41.2	2.06	13	0.978	1940-45	Antras Pasaulinis karas
[1, 2, 4]	Eire	1930-42, 80, 2010	41.1	2.05	14	0.939	1943-45	Antras Pasaulinis karas
[1, 2, 4]	Chile	1964-71, 80, 2010	41.1	2.00	10	0.959		
[10]	Lietuva	1980-87, 94-2007	40.5	1.99	22	0.958	1988-93	Sąjūdžio "revoliucija"
[1, 2, 4]	Cyprus	1964-73, 2010	39.1	1.93	10	0.971		
[1, 2, 4]	Sweden	1930-44, 80, 2010	37.3	1.86	17	0.814		
[1, 2, 4]	Norway	1930-40, 70, 80, 2010	35.9	1.79	15	0.967		
[1, 2, 4]	Denmark	1930-39, 46, 71, 80, 2010	32.9	1.64	14	0.898	1940-45	Antras Pasaulinis karas
[2, 4]	Malaysia	1964-67, 80, 2010	28.5	1.39	6	0.957	1969, 71	1969-tųjų skerdynės ?
[1, 2, 4, 9]	US	1930-46, 60-2004, 2010	25.7	1.27	63	0.982		
[1, 2, 4]	France	1930-38, 80, 2010	31.0	1.54	10	0.972		
[1, 2, 4]	Belgium	1930-37, 80, 2010	25.4	1.25	10	0.909		
[1, 2, 4]	Canada	1930-44, 80, 2010	22.5	1.11	17	0.919		
[1, 2, 4]	N. Zeland	1930-46, 71, 80, 2010	19.8	0.98	20	0.842		
[1, 2, 4]	Sri Lanka	1964, 73, 80, 2010	16.8	0.77	4	0.953		
L(n) = n/10⁴								
[2, 11]	Japan	1956–1985	102.6	5.17	7	0.975	>1985	"Pokario stebuklas"
[4, 11]	Japan	1990–2010	37.8	1.89	6	0.950	< 1990	Ilgalaikė stagnacija
[1]	S. Africa	1935 - 1944	80.3	4.07	10	0.925	> 1948	"Turtingųjų rojus"
[2, 4]	S. Africa ^{b)}	1980, 2010	0.07	-0.06	2	---	< 1980	Apartėidas
[1, 2]	Kenya	1964, 70, 73, 80	-48.2	-2.54	4	0.972	> 1980	Jomo Keniatta metai
[2, 4]	Kenya ^{b)}	1980, 2010	-2.09	-0.21	2	---	< 1980	1980 ir 84-ųjų žudynės

^{a)} Daugumai šalių duomenys sukomplektuoti iš trijų šaltinių: Smeed [1] – už 1930 – 1946 metus, Adams [2] – už 1946 – 1973 iš neapublikuotų Smeed'o duomenų (grafinės priklausomybės), ir už 1980 metus (Adamso surinkti skaičiai), Wikipedia [4] – už 2010. ^{b)} Koreliacijoje tarp A ir B šie duomenys nenaudoti

Piešinukas 4 rodo log D/L reikšmių pasiskirstymą Anglijos ir JAV atvejais. Grafikai (A) ir (B) rodo žuvusiųjų skaičiaus (D) priklausomybes nuo laiko, o (C) ir (D) – log D/L priklausomybes nuo laiko. Jei pirmu atveju matom daug chaotiškų svyravimų, tai antru atveju – aiškias tiesias linijas. Čia taškai nuostabiai tiksliai aprašomi formule (2). Bet kokie nukrypimai nuo šios formulės yra labai maži, palyginus su bendru log D/L pokyčiu. Šios tiesinės priklausomybės išsilaikė nepakitusios jau daugelį dešimtmečių – Anglijos atveju bent 60 metų, o JAV virš 90 metų. JAV priklausomybė pergyveno dvi didžiasias prieškarines krizes, antrą pasaulinį karą, visas pokarines krizes, ir begales „lokalinių“ politinių pokyčių. Todėl galima tvirtinti, kad formulė (2) atspindi fundamentalų eismo saugumo dėsnį, nepriklausantį nuo bet kokių lokalinių politinių ar ekonominių svyravimų, juo labiau **nuo tokių „smulkmenų“, kaip eismo taisyklės ir saugumo kontrolė**. Kaip toliau parodysim, bet kokie nukrypimai nuo šio dėsnio paaiškinami tik didesniais kariniais konfliktais ir makro-ekonomiais svyravimais.



Piešinukas 4. Anglijos ir Amerikos autoįvykiuose žuvusiųjų žmonių skaičių priklausomybės nuo laiko. (Anglijos duomenys iš [7], JAV iš [9].) Vertikalios ištininės rodyklės žymi įvairius eismo taisyklių sugriežtinimus, o punktyrinės rodyklės – didesnius makroekonominis svyravimus. Matom, kad jokie eismo taisyklių sugriežtinimai nedavė jokių rezultatų, nes apatinės tiesės ilgalaikiui nepakito, ir jų svyravimai paaiškinami tik makroekonominiais faktoriais.

Prie šio piešinuko dar ne kartą grįšim kituose skyriuose, nes jis nedviprasmiškai byloja, kad **bet kokios „prievarinės saugumo priemonės“ niekaip neįtakoja $D/L(n)$ raidos**. Vaizdžiai šnekant, vyriausybė gali „atsistoti ant ausų“, bet letalinių autoįvykių statistika nuo to nepagerės.

2.4. Psichologinė Įtampa: Karai ir Revoliucijos

Lentelėje 2 priešpaskutinis stulpelis rodo, kad kai kurių šalių duomenis už tam tikrus metus reikėjo „išmesti“, nes jie „gadina statistiką“. Detalesnė analizė parodė, kad tose šalyse duotais metais (arba keliais metais anksčiau) vyko karai, revoliucijos arba kiti panašūs „įtempimai“, galėję stipriai įtakoti žmonių psichologiją.

Portugalijoje 1980-taisiais D/n reikšmė didesnė, nei tai seka iš 1937-43 ir 2010 metų reikšmių. Šitai galima paaiškinti 1974-tųjų perversmu (Carnation Revolution), panaikinusiu Portugalijos kolonijinę imperiją ir lėmusiu žemės reformą ir įmonių nacionalizavimą.

Antro Pasaulinio karo metu (1940-45) stipriai kilo D/n reikšmės daugelyje Europos šalių (Šveicarijoje, Anglijoje, Airijoje, Danijoje), todėl jas irgi reikėjo „išmesti“. Kitų kontinentų šalyse matėsi lengvas D/n mažėjimas (JAV, Kanadoje, N. Zelandijoje), o kai kur ir labai stiprus D/n mažėjimas (Pietų Afrikoje). Šis efektas bus paaiškintas kitame skyriuje.

Lietuvoje 1988 – 93 metais irgi buvo pakilusios D/n reikšmės (nuo ~700 žuvusių per metus iki >1,000). Kaip tik tuo metu vyko „Sąjūdžio revoliucija“, kurios metu daugelis žmonių buvo psichologiškai įsitempę ar kitaip įsiaurinę.

Malaizijoje 1969-taisiais įvyko kruvinas konfliktas tarp vietinių kiniečių ir malaiziečių, kas įtakojo stiprų D/n augimą 1969 ir 1971 metais. Faktiškai tai buvo pilietinio karo stovis, išsilaikęs iki 70-tųjų vidurio. Paskui prasidėjo spartus ekonomikos augimas, taip kad 80-taisiais D/n vėl „normalizavosi“.

Paskutinės trys šalys (Japonija, Pietų Afrika ir Kenija) išskirtos į atskirą grupę, nes ten įvyko stipresni pokyčiai, po kurių pradinės tų šalių būklės nebeatsistatė.

Japonijoje pokario metais buvo „ekonominio stebuklo amžius“, kuris tęsėsi iki 1980-tųjų pabaigos. Tada šalis liko be armijos (išskyrus labai mažas „dekoratyvines pajėgas“), ir dėmesys buvo sutelktas į žmonių kūrybingumą bei dvasingumą. Iki šiol sklinda legendos apie paprastų japonų „samurajišką“ atsidavimą darbui ir kūrybai. Tuo metu kitose Pasaulio šalyse į žmones buvo žiūrima, kaip į „nekūrybingus konvejerio priedėlius“. Todėl pagal ekonominio vystymosi greitį Japonija buvo aplenkusi visas Pasaulio šalis, o pagal ekonomikos dydį atsiliko tik nuo JAV. Atitinkamai, iki 1990-tųjų Japonija turėjo A ir B reikšmes, beveik dvigubai pranokstančias šiandienos lyderės (Ispanijos) reikšmes. Dėl neaiškių priežasčių apie 1980-tųjų pabaigą Japonijoje prasidėjo nematyta dvasinė ir ekonominė krizė, kuri tęsiasi iki šiol. Dvasiniai prioritetai pakeisti materialiniais, išradingumas nebeskatinamas („neapsimoka“), atsirado urbanistinės problemos, gimstamumo mažėjimas, savižudybių didėjimas. Iš Pasaulio pirmaujančios šalies Japonija nusirito iki „technokratinės vidutiniokės“, pagal A ir B reikšmes sulyginamos su Švedija ir Norvegija.

Pietų Afrika yra viena iš nedaugelio Pasaulio šalių, kur Antro pasaulinio karo metu buvo ekonominis ir kultūrinis pakilimas. Prieš pat karą į ją imigravo daug „turtinų pabėgėlių“ (žydų, tame tarpe ir iš Lietuvos). Todėl iki 1944-tųjų matom labai didelius A \approx 80 ir B \approx 0.04. Tačiau 1948-taisiais prasidėjo apartheidas (rasinė diskriminacija), kurio pasekmės jaučiamos ir dabar. Dar visai neseniai (2008-taisiais) buvo dideli neramumai, kurių metu žuvo daug žmonių. Todėl šiandien Pietų Afrikoje turim B \approx 0, reiškiantį „psichologinę stagnaciją“.

Kenijoje 1963-78 metais valdė „populiarus diktatorius“ Jomo Keniatta. Iki 1969-tųjų Kenija kariavo su Somaliu, paskui buvo „apgaulinga taika“, nes iškart po Keniatta mirties Kenijos armija išžudė kelis tūkstančius civilių (1980 Garissa Massacre ir 1984 Wagalla Massacre). Todėl prieš tai buvisį laikotarpį galim pavadinti „užslėptu karu“, kas ir paaiškina dideles neigiamas reikšmes A \approx -50, B \approx -0.025. Šiandienos Kenijos B \approx -0.002 reiškia vis dar vyraujančią psichologinę įtampą, nors ir ne tokią stiprią, kaip anksčiau.

Patvirtinant šias išvadas, Lentelė 3 pateikia B reikšmes didesniai šalių skaičiui, gautas iš D/n už 1980 ir 2010 metus. (Šios B reikšmės mažiau tikslios, nes Lentelėje 2 naudojome D/n už daugelį metų, o čia tik už du metus. A reikšmės nepateikiamos, nes jos griežtai koreliuoja su B, kaip aprašyta sekančiam skyriui.)

Lentelė 3. B = $(\log(D/n)_{1980} - \log(D/n)_{2010})/30$, kur $(D/n)_{1980}$ iš [2], $(D/n)_{2010}$ iš [4, 5]

Šalis	B 10 ²	Šalis	B 10 ²	Šalis	B 10 ²	Šalis	B 10 ²	Šalis	B 10 ²	Šalis	B 10 ²
Pietų Korėja	5.0	Vengrija	2.7	Egiptas	2.3	Malaizija	1.6	Jordanija	0.5	Malavi	-0.7
Portugalija	4.0	Olandija	2.6	Slovakija	2.2	Suomija	1.6	Nigerija	0.5	Pakistanas	-1.3
Slovėnija	3.9	Anglija	2.6	Turkija	2.0	Italija	1.6	Kolumbija	0.4	Liberija	-1.4
Kroatija	3.7	Australija	2.6	Švedija	2.0	Norvegija	1.5	Botsvana	0.4	Jemenas	-1.5
Lenkija	3.4	Velsas	2.5	Belgija	1.8	Mauricijus	1.4	Tunisas	0.4	Senegalas	-1.8
Arija	3.2	Indija	2.5	Japonija	1.8	Čile	1.3	Kamerūnas	0.0	Siera Leon	-2.5
Vokietija	2.8	Šveicarija	2.5	Cekija	1.8	Tailandas	1.3	Marokas	0.0	Etiopija	-2.6
Danija	2.8	Prancūzija	2.5	Kanada	1.7	JAV	1.1	P. Afrika	0.0	Burkina Fa	-3.1
Graikija	2.7	Austrija	2.4	N. Zeland	1.7	Panama	0.9	Kenija	-0.2	Nigeris	-4.0
Ispanija	2.7	Luksemburg	2.4	Bosnija Hr	1.6	Šri Lanka	0.6	Domin. R.	-0.5	Togo	-4.8

Čia neigiamos B reikšmės charakteringos daugeliui Afrikos šalių, kur vyksta neramumai. Visa tai patvirtina A ir B tamprų sąryšį su žmonių psichine būseną. (Iš kitos pusės, šių parametru prasmė nėra visiškai aiški, nes pvz. Lentelėje 2 Lietuvos B reikšmė didesnė, nei daugelio šalių, kur taikos metu psichologinė įtampa mažesnė, nei pas mus, pvz Švedijoje, Norvegijoje, ir kitur)

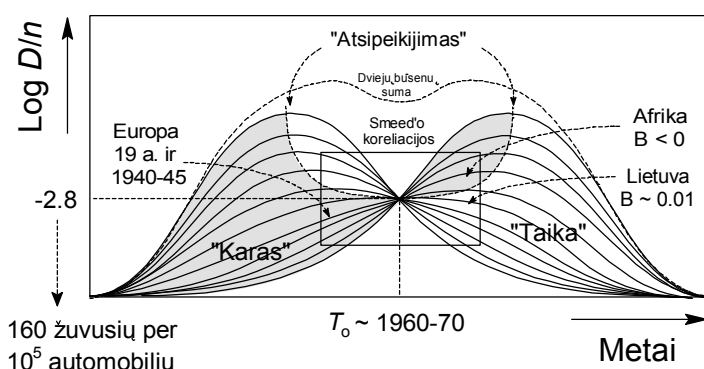
2.5. Giluminės Priežastys

Įdomu, kad A ir B reikšmės kinta griežtai sinchroniškai (panašiai, kaip α ir β atveju). Šitai matom iš Lentelės 4, kur parodytos koreliacijos su trim skirtingais duomenų rinkiniais. Visais atvejais rezultatai labai panašūs, nors duomenys skirtingi.

Lentelė 4. Koreliacija $A = A_0 + T_0 B$

Duomenys	A_0	T_0	N	R^2
Lentelė 2, $L(n) = L$ (km)	-7.4	1968	3	1.000
Lentelė 2, $L(n) = n$	-2.8	1960	36	1.000
Lentelė 3	-2.6	1965	62	1.000

Taipogi visais atvejais $R^2 = 1$ – išskirtinai retas įvykis nepriklausomų duomenų analizėje! Tai rodo, kad čia užčiuopėm kažkokį **fundamentalų sąryšį, neįtakojamą jokių statistinių paklaidų**. Tas sąryšis paašškintas Paveiksliuke 5.



Piešinukas 5. Smeed'o dėsnio paašškimas, remiantis Lentelės 4 duomenimis.

Visos Smeed'o tiesės iš Lentelių 2 ir 3 susikerta viename taške. Tos tiesės iš tikro yra kreivės, aprašančios kiekvieno žmogaus psichologinį perėjimą tarp dviejų „sužadintų būsenų“. Bendriausiu atveju šios būsenos atsiranda dėl kažkokių „stimulų“, įaudrinančių žmogaus vaizduotę ir užgožiančių įgimtus džiaugsmo bei saugumo jausmus (kurie ir sudaro Gyvenimo Vertinimo sampratą). Dažniausi stimulai – tai kažkokių **įgeidžių tenkinimas, faktiškai paskelbiant karą aplinkiniam pasauliui**. (Karas visad pateisinamas kažkokiais „kilniais“ tikslais, todėl įgeidžių tenkintojas nesijaučia „kitus skriaudžias“.) Tokiais atvejais Gyvybė ir Džiaugsmas nustumiami į antrą planą, ir $B < 0$ (piešinyje pažymėta pilka spalva ir kaip „karas“). Tačiau su laiku „atsipeikėjama“, trumpalaikiai įgeidžiai pakeičiami ilgalaikiais (dvasiniais) tikslais, ir $B > 0$ (piešinyje balta spalva ir kaip „taika“).

Tokie „stimulai“ visad atsiranda poromis, nes kiekvienas veiksmas iššaukia tolygų atoveiksmį (Pirmas Niutono dėsnis). Pvz., jei skubėdamas kažką nuskriaudžiau, tai su laiku kažkas nuskriaus ir mane. Kaip šauksi, taip ir atsilieps. Dviejų stimulų pora – tai neišardoma „priešybių vienybė“ su bendra energetika, todėl visi perėjimai iš vienos būsenos į kitą susikerta viename taške (A_0 ; T_0). Moksle tai vadinama „savireguliacija“ arba „homeostaze“. Šnekant paprasčiau, tai yra **priežastingumo dėsnis pačiame gryniausiame pavidale**. Šis dėsnis teigia, kad (1) viskas turi priežastį ir pasekmę („niekas neatsitinka šiaip sau“), ir (2) viskas turi inerciją, t.y. bet kokie pokyčiai neatsitinka „iškart“. Ką bedarytum, Smeed'o tiesės „sukinėtis“ aplink duotą tašką (A_0 ; T_0), nes mes negalim išvengti pasekmių dėl anksčiau padarytų veiksmų. Bet mes galim nebekurti naujų pasekmių, mažindami dabartinės situacijos „energetinę įtampą“ (didindami B). Įtampa sukuriama karais, revoliucijomis, ir aplamai bet kokiais prievartiniais veiksmais. Todėl visos „eismo taisyklės“, besiremiančios prievarta, skatina naujus letalinius autoįvykius.

Viena stimulų pora „moduliuojasi“ ant kitos, tokiu būdu sudarydamos begalinę gyvenimo įvairovę su begaliniais fraktaliniais atsikartojimais. Todėl Smeed'o dėsnis yra tik dalinis atvejis bendresnio dėsnio apie bet kokių procesų eksponencinę priklausomybę nuo laiko.

Visos planetos mastu šios „sužadintos būsenos“ atitinka dvi praeito amžiaus karo bangas. Grubiai tariant, pirma banga įjungia visus 20-to amžiaus pirmos pusės karus – Pirmą ir Antrą Pasaulinius, kolonijinius karus Azijoje, Afrikoje ir Pietų Amerikoje, Pirmą Indokinijos karą (1946 –

1954) ir Vietnamo invazijos pradžią (1956 – 1960). Antra banga – tai „pirmųjų atoveiksmis“ – nacionalinio išsivadavimo judėjimai Pietų ir Centrinėje Amerikoje (prisiminkim Če Gevarą, Kubą, Čilę, Venesuelą, Panamą, Nikaragą, Hondūrą), Afrikoje (Pietų Afrika, Angola, Mozambikas), ir karai „už energetinius išteklius“ Artimuosiuose Rytuose (Izraelio karai, Irano revoliucija, Pirmas ir Antras Irako karai, Indijos ir Pakistano konfliktai, Afganistanas). Šito pasekoje daugelis Afrikos ir kai kurios Azijos šalys dar ir šiandien turi neigiamas B reikšmes (žr. Lentelę 3).

(Jei kiekvienas letalinis įvykis įtakoja kiekvieno iš mūsų pašamonę, tai ką jau šnekėti apie ištisus karus. Dviejų „bangų“ suma – bendra agresyvumo energija, arba „mirties egregoras“, apsprendžiantis „bendrą letališkumą“ ne tik keliuose, bet ir katastrofose, karuose ir kituose konfliktuose. Todėl, jei padaugėja žuvusių vienoje planetos vietoje, tai jų proporcingai pamažėja kitose vietose. Šituo galima paaiškinti D ir D/n mažėjimą Antro Pasaulinio karo metu Šiaurės Amerikoje, N. Zelandijoje ir Pietų Afrikoje.)

Visų kreivių susikirtimo taškas ($T_0 \approx 1960-70$) – trumpas periodas, kai abiejų bangų suma davė „minimalią agresijos energiją“ (lokalus minimumas bangų susikirtimo centre). Tada prasidėjo Amerikos hipių judėjimas, vakarų pasaulis susidomėjo rytų dvasinėmis filosofijomis, o estrados atlikėjai (ir net kai kurie politikai) masiškai puolė garbinti Meilę ir Gyvenimą – prisiminkim Elvį Preslį, Bitlus, Rolling Stonus, Woodstoką, J. F. Kennedį, M. L. Kingą (“I have a dream”) ir šimtatūkstantinius maršus už laisvę ir taiką.

Deja, tas „atokvėpis“ tęsėsi neilgai – netrukus prasidėjo JAV hipių persekiojimas, vienas po kito “neaiškiomis aplinkybėmis” žuvo E. Preslis, J. F., Kennedis, M. L. Kingas, J. Lenonas, J. Hendriksas ir daugelis kitų “Gyvenimo Garbintojų”. Prasidėjo naujas “karas už globalinius išteklius”, atsirado “auksinio milijardo” samprata (neva “planetos ištekliai gali palaikyti tik vieną milijardą žmonių”), tarybų sąjungos žlugimas, “karas su terorizmu”, visokie „spidai“, „gripai“, ir kitokie „pavojai“.

Tačiau ši agresijos („atoveiksmio“) banga šiandien jau irgi pradeda „išsikvėpti“ – apie ką byloja tas faktas, kad Piešiniuke 4 (A, B) nuo pat 1960-tųjų žuvusiųjų skaičius pastoviai mažėja, ir kad Lentelėse 2 ir 3 daugelio šalių $B > 0$. Todėl ne už kalnų tas laikas, kai bet kokie letaliniai įvykiai išnyks patys savaime. Tada tik nuo mūsų priklausys, ar leisim save vėl įtraukti į kažkokią naują „veiksmo ir atoveiksmio“ bangą, ar gal „nusiraminsim“ ir pradėsime tiesiog Džiaugtis Gyvenimu. Čia pravartu prisiminti, kad palyginti nedidelis kiekis pozityviai mąstančių žmonių vien tik savo mintimis gali ženkliai sumažinti letalinių įvykių kiekį visoje šalyje ar net Pasaulyje.

2.6. Makro-Ekonomikos Įtaka

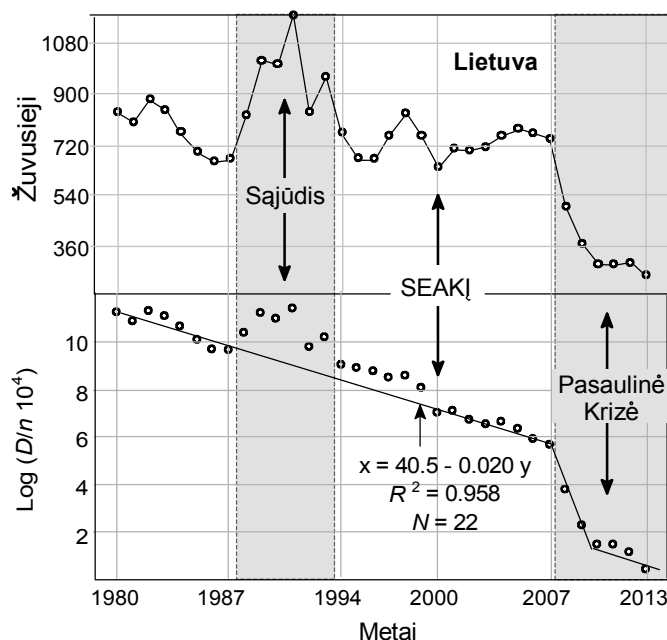
Makro-ekonomikos įtaka matosi, jei Piešiniuke 4 (A ir B) panagrinėti skirtumus tarp taškuotų teorinių kreivių (parabolių) ir realių priklausomybių žuvusiųjų (D) nuo laiko. Taškuotos kreivės atspindi dviejų „sužadinimų“ sumą iš Piešiniuko 5 su maksimumu apie $T_0 \approx 1960-70$. Jų lygmuo apsprendžiamas Smeed'o parametrais, ir jos specialiai nupieštos taip, kad parodytų “teorinius maksimumus”, pasiekiamus ekonominio pakilimo laikotarpiu, kai žmonės važinėja daugiausiai. Tada nekontroliuojamai išsilieja žmonių vidinė įtampa, susidariusi dėl ankstesnių ekonominių ir politinių (valdžios sukeltų) traumų ir apribojimų. Depresijų laikotarpiu žmonės važinėja mažiau (dėl didesnių išlaidų, bet ir ne tik dėl to), todėl šie maksimumai nepasiekiami.

Per paskutinius 70 metų tos linijos buvo pasiektos tik tris kartus – 1920 – 1940-tais metais (tarpukario laikotarpiu, išskyrus 1933-ųjų ir 39-ųjų finansines krizes), 1970-tųjų pradžioje, ir 2000-tųjų pabaigoje. Visais kitais laikotarpiais dominavo dvi didžiosios pasaaulinės krizės: (1) Antrojo Pasaulinio karo ir pokario krizė, peraugusi į 1956 – 1970-tųjų Vietnamo karą, ir (2) 1970-tųjų energetinė krizė, turėjusi tris pikus, susijusius su 1973-čiųjų naftos krize, 1979-tųjų Irano revoliucija, ir 1990-tųjų Pirmuoju Irako karu. Pirmoji krizė buvo gilesnė JAV, nei Anglijoj, nes pastaroji nedalyvavo Vietnamo kare, o antroji krizė labiau palietė Angliją, nes

JAV turėjo didesnes kuro atsargas. (Piešinyje 4 (A) tai atsispindi didesniu skirtumu tarp taškinės ir ištisinės linijų po 1970-tųjų metų, o Piešinyje 4 (B) – iki 1970-tųjų.)

Apart dviejų didžiųjų pasaulinių krizių, būta ir daugelio mažesnių makro-ekonominių svyravimų. Pastarieji Piešinyje 4 matomi, kaip įvairūs „lokaliniai minimumai“ (A ir B grafikuose, pažymėti strėliukėmis 1 – 3, 5 – 7, 9 – 11). Kai kurie iš tų minimumų sutapo su įvairių saugumo priemonių įvedimu (strėliukės 1 – 3), bet tas faktas, kad D ir D/n reikšmės pakito tik laikinai, byloja apie tų pokyčių grynai ekonomines priežastis. Jei tai būtų iššaukta saugumo priemonių, tai D ir D/n reikšmės nebūtų grįžusios į pradines savo linijų „vagas“.

Panašus efektas matomas ir Lietuvos letalinių autoįvykių dinamikoje, pavaizduotoje Piešinyje 6. Čia per paskutinius 30 metų žuvusių skaičius buvo maždaug vienodas (700-800 per metus, išskyrus Sąjūdžio laikotarpį), o po 2007-tųjų smarkiai krito (iki 300 per metus).



Piešinukas 6. Letalinių įvykių dinamika Lietuvoje (duomenys iš [10]). 2000 metais priimtas Saugaus Eismo Automobilių Keliais Įstatymas (SEAKI) niekaip neįtakojo D ir D/n , o štai 2007-tųjų krizė – labai stipriai įtakojo.

Tokį kritimą lengviausia paaiškinti makro-ekonomikos įtaka, nes 2000-taisiais priimtas Saugaus Eismo Įstatymas niekaip neįtakojo D ir D/n reikšmių (kaip matom iš piešinuko), ir iki 2008-tųjų nebuvo priimta jokių kitų „saugumo priemonių“ (apart begalės mažareikšmių SEAKI papildymų). O štai 2008-taisiais prasidėjo Lietuvoje dar nematyta makro-ekonominė krizė, „susprogdinusi“ bankinių paskolų ir nekilnojamo turto „burbulus“ ir iššaukusi dideles nedarbo ir emigracijos bangas. Jei 2007-taisiais Lietuvoj nedarbas ir emigracija sudarė 4% ir 0.8% atitinkamai, tai 2010-taisiais – 18% ir 2.6% – abiem atvejais padidėjimas 3-4 kartus! Tais metais stiprus D reikšmių kritimas buvo matomas ir kitose Pasaulio šalyse – pvz. Anglijoje D nukrito beveik 30%, o JAV – virš 20% (žr. Piešinuką 4 (A, B)). Todėl „nuopelnas“ už pastarųjų metų D reikšmių sumažėjimą Lietuvoje tenka ne jokioms „saugumo priemonėms“, o makro-ekonominiams svyravimams (ir kitiems faktoriams, įvardijamiems skyriuje Kaip atrodo Lietuva).

2.7. Priklausomybė nuo Žmonių Užimtumo

Makro-ekonomikos svarba patvirtinama ir D priklausomybe nuo žmonių užimtumo. 1984 metais S. C. Partyka aprašė JAV letalinių autoįvykių statistiką už 1960 – 1983 metus pagal sekančią formulę [12]:

$$D/10^3 = -97 - 1.9 (\text{Bedarbiai}) + 0.5 (\text{Dirbantieji}) + 1.0 (\text{Nedirbantys}) - 4 I_{1974} - 4.8 I_{\geq 1974}$$

Šios formulės ypatumas tas, kad ji aprašo statistinius duomenis labai tiksliai ($R^2 = 0.978$), naudodama labai paprastus ir aiškius parametrus. Čia “Bedarbiai” reiškia bedarbių skaičių, “Dirbantieji” – dirbančiųjų skaičių, o “Nedirbantys” – jungia taip vadinamą „non-labor force“ – vaikus, studentus, pensininkus, armiją, ir pan. I_{1974} ir $I_{\geq 1974}$ – loginiai parametrai. $I_{1974} = 1$, jei autoįvykis atsitiko 1974-tųjų naftos krizės laikotarpiu, ir $I_{1974} = 0$, jei kitu metu. $I_{\geq 1974} = 1$, jei autoįvykis atsitiko po 1974-tųjų greičio apribojimo, ir $I_{\geq 1974} = 0$, jei iki jo. Paskutinis parametras duotas kursyvu, nes jo statistinis indėlis nereikšmingas – jį išmetus, koreliacijos koeficientas pakinta tik nežymiai (iki $R^2 = 0.957$). todėl **eismo saugumas mažai tepriklauso nuo greičio apribojimo, bet stipriai priklauso nuo žmonių užimtumo** [2]. Grubiai tariant, bedarbiai važiuoja saugiau, nei dirbantys, nes jų koeficientas (– 1.9) mažesnis, nei dirbančiųjų (+ 0.5).

Panašus modelis aprašo ir Anglijos duomenis už 1960 – 1983 metus [2]:

$$D/10^3 = -21 + 1.0 (\text{Bedarbiai}) + 1.7 (\text{Dirbantieji}) + 0.3 (\text{Nedirbantys}) - 0.7 I_{1968} - 0.4 I_{\geq 1974}$$

Čia dirbantieji įjungė tik pramonės darbuotojus, o ne-pramonės darbuotojai apjungti su nedirbančiais, nes jų statistiniai indėliai vienodi. (I_{1968} ir $I_{\geq 1974}$ – loginiai parametrai, susiję su Anglijos 1968-ųjų ir 1974-ųjų greičio apribojimais, detaliau apie tai šnekėsime sekančiam skyriuj.) Bedarbių statistinis indėlis (+1.0) vėlgi mažesnis, nei dirbančiųjų (+1.7). Peršasi išvada, kad žmonių užimtumas neigiamai veikia eismo saugumą, lyg jis skatintų kažkokias „veiksmo ir atoveiksmio“ bangas iš Piešinuko 5. Matyt **dirbančiųjų galvos užimtos materialinių įgeidžių tenkinimu**, trugdančiu pastebėti kitus eismo dalyvius. Taipogi pramonės darbuotojų darbas monotoniškesnis, todėl jų Gyvenimo vertinimas žemesnis, ir “letalizmo koeficientas” didesnis.

(Galimas ir kitas paaiškinimas – kad dirbantys žmonės finansiškai pajėgesni daugiau keliauti. Tačiau tai nepaaiškina, kodėl vieni keliauja didžiausius atstumus be jokių avarių, o kiti vos sėdę prie vairo į kažką atsitrenkia – kas sukelia tokį išsiblaškimą?)

Reikia pastebėti, kad visi šie modeliai labai apytiksliai, nes jų parametrai tarpusavyj surišti [2], ir jie neaprašo JAV letalinių autoįvykių už 1983 – 1990 metus [13], todėl detalesnė jų analizė nėra labai prasminga.

2.8. Prievartinių Saugumo Priemonių Įtaka

Grįžkim prie Piešinuko 4. Ten pavaizduotos vertikalios ištisinės rodyklės, žyminčios įvairių eismo ribojimų įvedimą, ir punktyrinės rodyklės, žyminčios didesnius makroekonominius svyravimus. Apžvelkim tų pokyčių rezultatus:

Rodyklė 1 – Anglijoje 1962-taisiais įvesti greičio apribojimai, padidintos baudos už greičio viršijimą bei neatsargų vairavimą, ir įvesta procedūra, kai už tris eismo taisyklių pažeidimus gali būti atimtos teisės (1962 Traffic Act). Iškart po šių apribojimų įvedimo žuvusiųjų skaičius kelyje padidėjo ir po trijų metų pasiekė visų laikų aukščiausią lygį, bet šitai paaiškinama bendru makro-ekonomikos pakilimu. Logaritminėje kreivėje (grafikas C) tai beveik neatsispindi, todėl bendras šių prievartinių „saugumo“ priemonių efektas lygus nuliui. (Kodėl – paaiškinta skyriuje apie Avarių Migracijos efektą.)

Rodyklė 2 – Anglijoje įvestas naujas alkoholio kraujyje apribojimas ir naujas alkoholio matavimo būdas (1967 Road Safety Act). Ši procedūra davė “įspūdingą rezultatą” – letalinių atvejų, sukeltų išgėrusių žmonių, sumažėjo. Tačiau atitinkamai padidėjo letalinių atvejų, nesusių su alkoholio vartojimu, o po dviejų metų “atsistatė” ir letalinių atvejų, sukeltų išgėrusių vairuotojų, skaičius. Todėl 1983-čiais žymus specialistas šioje srityje Vinglis parašė: **“Milijonai, išleisti visame pasaulyje kovoje su alkoholiu, davė mažai naudos”** [14].

Rodyklė 3 – “Energetinės Krizės” greičio apribojimai, kurių tikslas buvo “padėti taupyti kurą ir pakelti eismo saugumą”. 1973-taisiais visoje Anglijoje greitis apribotas iki 50 mylių per valandą. Kaip ne keista, tai sutapo su nauja letalinių įvykių banga. 1977-taisiais šis greičio apribojimas panaikintas, bet letalinių įvykių nuo to ne padaugėjo.

Rodyklė 4 – 1983 metais įvestas reikalavimas užsisegti saugos diržus. Įstatymas buvo motyvuotas tuo, kad tai išgelbės tūkstantį gyvybių Anglijoje kasmet. Piešinyje matom, kad buvo pasiektas atvirksčias rezultatas (mažas lokalinis maksimumas). Tai ne atsitiktinis sutapimas. Detaliau tai panagrinėsime skyriuje apie Saugos Diržus. Čia tik pasakysim, kad 2007 metais John Adams parašė (apie priverstinį saugos diržų naudojimą): **“Tai blogas įstatymas. ... Jis nedavė rezultatų. Jis neteisingas. Jį reikia panaikinti”** [15].

Rodyklė 5 – 1991 metais didžiausias Anglijos autoįvykių sumažėjimas nuo pat Antrojo Pasaulinio karo laikų. Kiek Anglijos transporto analitikai nesistengė, jie nesugebėjo “surišti” šio sumažėjimo su jokiais “saugumo veiksniais”. Iš kitos pusės, tai galima surišti su didžiausia Britanijos ekonomikos recesija nuo pat karo laikų [7].

Rodyklė 6 – 2007-tųjų ekonominė krizė, iššaukusi “tuščių” bankinių paskolų ir nekilnojamo turto “burbulų sprogimą”. Anglijoje ir JAV (kaip ir daugelyje kitų Pasaulio šalių) tai atsispindėjo, kaip eilinis D ir D/n reikšmių “lokalinis minimumas”.

Rodyklė 7 – JAV 1941 – 1942-aisiais didžiausias letalinių įvykių sumažėjimas **per visą automobilių istoriją**. Tai Antrojo Pasaulinio karo metai, kai daugelis jaunų vyrų pakviesti į armiją, o likę susimąstė apie “tikresnes Gyvenimo Vertybes”. (Tuo pat metu Europoje D reikšmė padidėjo, taip kad bendroje Pasaulio statistikoje ji galėjo išlikti maždaug vienoda.) Tai dar vienas įrodymas, kad D/L priklauso nuo faktorių, nesusijusių su “tradicinėm saugumo priemonėm”

Rodyklė 8 – JAV 1960-tųjų viduryje įsteigta Nacionalinė Kelių ir Susisiekimo Saugumo Administracija (National Highway and Traffic Safety Administration, NHTSA). Iškart po įsteigimo, NHTSA įpareigojo automobilių gamintojus padaryti daug konstrukcinių pakeitimų vardan keleivių saugumo (“padded instrument panels, tougher windscreens, energy absorbing steering columns, seat belts, dual brake systems”). Jei anksčiau pagrindinis automobilių gamintojų tikslas buvo patenkinti pirkėjų įnorių, tai dabar – atitikti begales „saugumo reikalavimų“. 1975 metais Peltzman’as, išanalizavęs JAV letalinių autoavarijų statistiką iki NHTSA reikalavimų įvedimo ir po jo, rezultatus apibūdino taip: „viena išvada, kurią galime daryti su didžiausiu įsitikinimu, yra ta, kad „**automobilių saugumo reguliavimas niekaip neįtakoja autoįvykiuose žuvusių žmonių skaičiaus**“ [16].

Rodyklė 9 – 1974-taisiais įvestas 55 mylių per valandą greičio apribojimas visose JAV. Tais metais užfiksuotas mažas letalinių įvykių sumažėjimas, tačiau jį sunku surišti su šiuo apribojimu, nes panašus sumažėjimas buvo ir daugelyje kitų Pasaulio šalių. O po dviejų metų JAV letalinių įvykių skaičius vėl pradėjo augti. Šis periodas sutampa su 1973-tųjų energetine krize, kuri ir paaiškina duotus svyravimus. (Tai atsispindi ir Partynos modelyje, kur kintamasis $I_{\geq 1974}$ pasirodė statistiškai nereikšmingas.)

Rodyklės 10, 11 – Energetinės krizės, susijusios su 1979-tųjų Irano revoliucija ir 1990-tųjų Pirmuoju Irako karu. JAV letalinių įvykių statistikoje tai atsispindi, kaip atskiri „lokaliniai minimumai“, kurių niekas nesugebėjo įtikinamai surišti su jokiais eismo saugumo priemonėmis. 1986 – 1994 metais daugumoje valstijų priimti saugos diržų įstatymai, kurie maždaug sutampa su 1987 – 1992 metų letalinių įvykių mažėjimu. Bet paskui vėl matom letalinių įvykių didėjimą, kuris niveliuoja visas tas priemones.

Kokia išvada peršasi? Kad jokie prievartiniai saugumo reikalavimai nedavė žadėtų rezultatų. Taip yra todėl, **kad bet kokia prievarta sukelia psichinę įtampą, kuri „išsilieja“, kaip neprognozuojami autoįvykiai ten, kur tiesioginių apribojimų nėra**. Detaliau apie tai toliau.

2.9. Autoįvykių Migracijos Efektas

Senai pastebėta, kad jei vienoje vietoje apriboti eismą (pvz., apribojant greitį arba pastatant STOP ženklus), tai toje vietoje eismo įvykių gali išties sumažėti, bet tada proporcingai autoįvykių padidės aplinkinėse vietovėse, kur eismas nebuvo ribojamas [2]. Kitaip tariant,

autoįvykiai ne išnyksta, o tik “migruoja”. Dažnai eismo apribojimai net ir konkrečioje gatvėje sumažina autoįvykių skaičių tik laikinai – po kiek laiko vairuotojai “prisitaiko”, ir autoįvykių statistika vėl grįžta į pirminę padėtį.

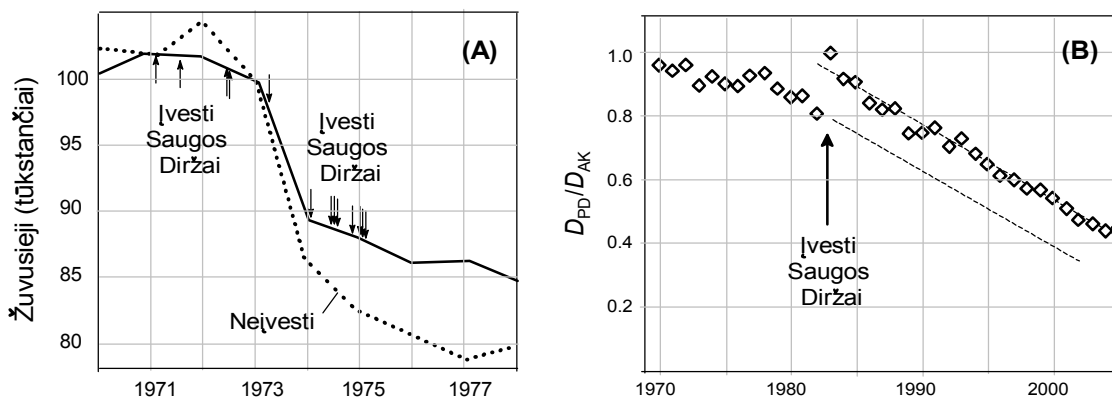
Panašus efektas pastebėtas ir kriminalinėje sferoje – jei kažkurią vietą saugoti geriau, tai nusikaltimai “migruoja” į kitą vietą netoliese, kuri mažiau saugoma [17].

Paaškinimas tame, kad autoįvykių (kaip ir kitų nusikaltimų) priežastis yra žmonių psichikoje susikaupus įtampa (stresas), kuri prie tam tikrų sąlygų išsilieja, kaip „nepamatuotas ekstremizmas“ (pvz., beatodairiškas akseleratoriaus nuspaudimas). Tokį „įtempimą“ žmonės gali nešioti savyje labai ilgai – pvz., pagal Froidą, vaikystėje patirtos traumos ir apribojimai gali išsilieti tik žiloje senatvėje. (Todėl, norint statistiškai įvertinti bet kokių eismo ribojimų efektą, reikia analizuoti autoįvykių statistiką už išstisus dėimtmečius.) Išoriškai vidinės įtampos galima ir nepastebėti, nes tokie žmonės atrodo „tik truputį daugiau susikaustę, užsidarę, kompleksuoti“... Bet ta įtampa anksčiau ar vėliau išsilieja, ko pasekoje ir matome griežtai tiesines Smeed‘o priklausomybes. Kitaip tariant, bet kokie apribojimai yra „veiksmas“, o žmonių vidinis įsitempimas – „atoveiksmis“ (pagal Pirmą Niutono Dėsnį), arba „priežastinis stimulus“ ir „pasekminis stimulus“ (pagal Paveiksluką 5).

Akivaizdu, kad keičiantis eismo sąlygoms, žmonės keičia savo elgesį. Moksle tai vadinama „rizikos kompensacijos efektu“ arba „rizikos homeostaze“, o paprastai šnekant – sveika nuovoka. Dabartiniai eismo taisyklių sudarytojai skaito, kad žmonės neturi sveikos nuovokos, ir reaguoja į eismo draudimus, kaip nemąstantys robotai [7]. Tuo pačiu jie ir sukuria psichinę įtampą, kuri „neutralizuoja“ visas jų pastangas.

2.10. Detaliau Apie Saugos Diržų Efektą

Nors apie saugos diržus jau truputį šnekejom, čia pateiksime papildomą informaciją iš Adamso publikacijų [15, 18]. Piešinukas 7 (A) sulygina žuvusiųjų priklausomybes nuo laiko dviem atvejais. Ištininė linija žymi letalinius įvykius 13-koje šalių, kur saugos diržų įstatymas buvo priimtas, o taškinė linija – 4-se šalyse, kur tuo pačiu metu saugos diržų įstatymas dar nebuvo priimtas. Vertikalios streliukės žymi to įstatymo priėmimo laiką (pradedant Australija, ir baigiant Danija, Vakarų Vokietija ir Šveicarija). Matom, kad šalyse, kur nebuvo saugos diržų įstatymo (JAV, Kanada, Anglija, Airija), 1973-ųjų krizės laikotarpiu letalinių autoįvykių buvo mažiau, nors iki krizės (kada saugos diržai niekur nebuvo privalomi) ten letalinių įvykių būta daugiau. Kartu visos šios 17 šalių padengė 80% viso pasaulio automobilių parko.



Piešinukas 7. Saugos diržų įtaka letaliniams autoįvykiams.

Piešinukas 7 (B) rodo santykio tarp žuvusiųjų pėsčiųjų ir dviratininkų (D_{PD}) ir žuvusiųjų automobilių keleivių (D_{AK}) priklausomybę nuo laiko Anglijoje. Matom, kad tuo metu, kai buvo priimtas saugos diržų įstatymas, šis santykis stipriai šoktelėjo į viršų, ir paskui į pradinę padėtį nebegrįžo! Tai galima paaiškinti tuo, kad vairuotojai, priversti užsisiegti saugos diržus, jaučiasi daugiau suvaržyti, todėl vairuoja truputį agresyviau, ir kritinėse situacijose sunkiau priima

teisingus sprendimus. Kitaip tariant, **pastovi prievarta (prisiegti saugos diržus) sukuria pastovų psichologinį atoveiksmį.** (Tas atoveiksmis nukriepas prieš pėsčiuosius ir dviratininkus.)

Adamso argumentus bandė kritikuoti Allsop ir kiti [19]. Pagrindinis jų kontrargumentas skamba taip: „Saugos diržai padeda išsaugoti žmonių gyvybes kombinacijoje su daugeliu kitų saugumo priemonių. Kiekviena iš tų priemonių paskirai gal ir ne labai veiksminga, bet kartu jos visos gelbsti žmonių gyvybes“. Jei tai būtų tiesa, tai Piešinuko 4 grafikuose (A) ir (C) po 1983 metų matytume aiškius ir nekintančius D ir $\log D/L$ sumažėjimus (nuo momento, nurodomo strėliuke 4). Tačiau jokių tokių sumažėjimų nėra. Taipogi ir grafikuose (B) ir (D) matytume negrįžtamus sumažėjimus kažkur po 1990-tųjų (daugumas JAV valstijų priėmė saugos diržų įstatymus tarp 1986-ųjų ir 1994-ųjų). Čia matom tik nedidelį sumažėjimą, kuris greitai pasikeičia į eilinį padidėjimą. Abiem atvejais $\log D/L$ grįžta į tiesią liniją, kuri lieka nepakitęs jau daugelį dešimtmečių. Todėl, **priešingai nei Adamso oponentai tvirtina, jokios „kombinuotos priemonės“ nedavė jokių rezultatų.**

Be abejo egzistuoja situacijos, kai saugos diržai tikrai gelbsti. Tačiau net ir tada jų efektas ne visada vienareikšmis. Pvz., staigaus smūgio atveju saugos diržas gali „užsikirsti“ ir trukdyti išlipti iš automobilio, ypač jei žmogus yra afekto būsenoje ir/ar jei automobiliui grėsia užsiliepsnojimas. Frontalinio susidūrimo atveju, kai neprirtištas žmogus susilaužytų tik kelis šonkaulius (arba išlėktų pro priekinį stiklą), saugos diržai fokusuoja visą smūgio jėgą į viršutinius kaklo slankstelius, nes kūnas pririštas, o galva staigiai trukteli į priekį. Vaikams toks truktelėjimas grėsia staigia mirtimi, o suaugusimes – **sunkiai gydoma psichine trauma.** Net ir nežymus viršutinių slankstelių „kryptelėjimas“ gali įtakoti hipofizės ir konkorežinės liaukų funkcijas, atsakingas už žmogaus psichinį „subalansuotumą“ ir bendrą kūrybingumą. Tokie efektai šiuolaikinei medicinai dar labai nauji, todėl jokių „patikimų“ diagnozės ir gydymo metodų čia nėra. (Apie šiuolaikinės medicinos „pasiekimus“ pravartu paskaityti [20].) Tada išskyla klausimas: kas geriau – susilaužyti kelis šonkaulius ar susižaloti psichiką?

Aišku, kad galutinį sprendimą dėl saugos diržų **kiekvienas žmogus turėtų priimti pats.** Tada išvengtume psichologinės įtampos, susijusios su daugeliu žmonių nepriimtina prievarta (kuria remiasi dabartinis saugos diržų įstatymas), ir visų kitų neigiamų efektų, kurie čia paminėti.

3. Realūs Pavyzdžiai

Iš visko, kas pasakyta, seka, kad saugu ten, kur valdžia nesikiša su prievartine „eismo priežiūra“. Kitaip tariant, **eismas be taisyklių yra saugesnis, nei su taisyklėmis.** Kaip ne paradoksalu, tolimesnė įvairių šalių patirties analizė tai patvirtina.

3.1. Saugus Eismas Be Taisyklių

Lentelė 5 pateikia filmuotą medžiagą iš daugelio Pasaulio šalių, kur eismas vyksta spontaniškai ir be taisyklių, bet labai saugiai.

Lentelė 5. Saugus eismas be taisyklių – Youtube filmukai

No	Filmuko pavadinimas	Kas pavaizduota
A1	San Francisco - No Traffic Lights - No Rules	Judrus eismas San Francisko centre XX amžiaus pradžioje. Nėra jokių šviesoforų ir taisyklių. Nežiūrint į tai, visi jaučiasi Saugūs, lyg vaikščiotų savo kieme
A2	Rome, a city with no traffic rules	Romos centre mašinos važiuoja visomis kryptimis be jokių matomų taisyklių (2012 metai)
A3	Crazy Indian Traffic - no rules, just right	Pietryčių Azijos miestuose labai intensyvus mašinų, motociklų ir pesčiųjų judėjimas visomis įmanomomis kryptimis ir be jokių pastebimų taisyklių. Vienok visi jaučiasi saugūs, o pats eismas labai greitas ir efektyvus
A4	Vietnam traffic intersection	
B1	Auckland City Power Cut 2010 – No traffic lights	Aucklande (Australija, 2010 metai) dėl elektros tinklų gedimo judri sankryža liko be šviesoforo.. Nežiūrint į didelius automobilių srautus, eismas pakankamai efektyvus
B2	No Traffic Lights Vs Traffic Lights	Ta pati Aucklando sankryža. Filmukas sulygina automobilių judėjimą be šviesoforo ir su šviesoforu. Matosi, kad be šviesoforo eismas netgi efektyvesnis
B3	When the (traffic) lights go out... Traffic moves better	Nedidelio miestelio centre Montanos valstijoje (JAV, 2012 metai) judri sankryža liko be šviesoforo. Eismas tapo gal net efektyvesnis, nei su šviesoforu
C1	Removing The Traffic Lights	Šviesoforų panaikinimas padidino eismo efektyvumą (Poynton, Anglija)
C2	Shared Space	Daug filmuku apie “Bendros Erdvės” zonas įvairiuose Pasaulio miestuose
C3	de Kaden shared space.wmv	Gan intensyvaus eismo pavyzdys (Drachten, Olandija)

Čia filmukai suskirstyti į tris grupes:

A1 – A4 – Spontaniškas eismas, **apimantis platų kultūrinį diapazoną** – nuo XX amžiaus pradžios San Francisko (JAV) iki šiandienos Europos ir Azijos miestų. Visais atvejais matom didelį eismo intensyvumą, kuriame visi eismo dalyviai vadovaujami tik viena taisykle – už savo ir kitų saugumą esi atsakingas tik pats. Todėl vairuotojai automatiškai elgiasi labai atsargiai – sumažina greitį, ieško akių kontakto su kitais eismo dalyviais, ir subtiliausiais būdais (veido išraiška, kūno kalba, ir kitais “nematomais” ženklais) sugeba vienas kitą suprasti ir priimti racionaliausius sprendimus. Šis bendravimas yra labai greitas ir efektyvus, taip kad eismas vyksta be didesnių trigdžių

B1 – B3 – Eismas judrioje sankryžoje, **sugėdus šviesoforui** (šių dienų Australija ir JAV). Įdomu, kad visi eismo dalyviai nuostabiai greitai prisitaiko prie judėjimo be taisyklių, taip kad nesusidaro jokių “ilgalaikių kamščių”, ir eismo efektyvumas tampa netgi geresniu, nei su šviesoforu. Tai aiškiai byloja, kad visi žmonės gali išvengti bet kokių konfliktų, vadovaujantis tik pačiomis paprasčiausiomis taisyklėmis (pvz., kad eismas vyksta dešine puse, ir kad pirmumą turi tas, kuriam to labiau reikia).

C1 – C3 – Eismas be taisyklių “Bendros Erdvės” (Shared Space) zonose, kai **šviesoforai ir kelio ženklai panaikinti specialiai**. 1991 metais Olandų urbanistas Hans Monderman pagrindė spontanišką eismą tuo, kad žmonės turi įgimtą sugebėjimą išvengti bet kokių konfliktinių situacijų, jei tik jiems netrukdo taisyklės [21]. Žmonės elgiasi neapdairiai dažniausiai todėl, kad juos skatina tai daryti taisyklių suteikiama pirmumo teisė. Jei panaikinti „pirmumo teisę“, tai dingsta ir neapdairumas. Šiandien ši strategija naudojama daugelyje Pasaulio miestų [3].

3.2. Nesaugus Eismas Taisyklių Erdvėje

Sulyginkim aukščiau minėtus filmukus su filmuota medžiaga iš Lentelės 6, kai atsitinka realūs autoįvykiai. Išižiūrėkime į vairuotojų, sukėlusių autoįvykius, elgseną.

Lentelė 6. Nesaugus eismas su taisyklėmis – Youtube filmukai

No	Filmuko pavadinimas	Kas pavaizduota
D1	Avarių rinkinys	Avarijos Amerikoje, nufilmuotos videokamera
D2	Please drive carefully and obey traffic rules	Avarijos Kinijoje (sprendžiant pagal kelių ženklimą)
D3	Car crash compilation	Daug skirtingų filmukų
D4	Car Accidents Caught On Video	Daug skirtingų filmukų

Kas krenta į akis pirmiausia – kad visos šios **avarijos įvyko gan trivialiomis eismo sąlygomis**, palyginti su tuo, ką matėme Lentelėje 5. Ten eismo judėjimas buvo labai intensyvus, bet visi eismo dalyviai buvo labai atsargūs. Čia eismo judėjimas mažiau intensyvus, bet atsiranda vairuotojų, kurie neatsargūs. Ten visi eismo dalyviai buvo „gyvi“, nes vienas kitą pastebėjo ir tarpusavyje bendravo (akimis), o čia visi lyg „užmigę“, nes vienas kito nepastebi.

Kodėl vairuotojai lekia, lyg „akis išdege“? Todėl, kad taisyklių suteikiama pirmumo teisė leidžia „atsipalaiduoti“, t.y. nepastebėti realybės, o protas veržiasi patenkinti kažkokį įgeidį, lyg narkomanas lėktų nusipirkti narkotikų. Taip atsitinka, kai gyvenimo **Džiaugsmas užgoštas taisyklėmis ir monotoniška aplinka** (sukurta „vardan saugumo“), o žmogus gyvena tik trumpalaikius „kūniškais“ tikslais. Čia pravartu prisiminti Partykos modelį, pagal kurį pramonės darbuotojai sukelia daugiau avarių, nes monotoniško darbo įtakoje jie tampa it robotai. Kuo gyvenimas vienodesnis, tuo labiau nuo jo norisi „pabėgti“. Todėl būtina puoselėti gilesnius Dvasinius siekius, kurie vieninteliai gali gražinti Gyvenimo Džiaugsmą ir apsaugoti nuo monotoniškumo.

3.3. Policijos Įtaka

Kiek eismo saugumo ekspertai nesistengė, jiems nepavyko nustatyti jokios priklausomybės tarp policijos aktyvumo ir eismo saugumo (pvz., žr. [22, 23]). Iš kitos pusės, ta priklausomybė aiškiai egzistuoja, tik visai ne ten, kur ekspertai ieško.

Kiekvienas žmogus, o ypač policininkas, įtakoja eismo saugumą net ir nieko nedarydamas – vien tik savo mintimis ir nuotaika. Pagal „šimtosios bezdžionės“ efektą, kiekvienas letalinis įvykis įtakoja mus, o mes jį (nes visi sąryšiai abipusiai). Daugelio šalių policijos pareigūnai šitą intuityviai supranta, todėl **rūpinasi savo ir aplinkinių gera nuotaika**. Lentelė 7 pateikia tam daug pavyzdžių.

Lentelė 7. Pavyzdiniai policijos pareigūnai – Youtube filmukai

No	Filmuko pavadinimas	Kas pavaizduota
1	No complaints about this traffic cop	Policininkas pakelia žmonėms nuotaiką, net kai jiems išrašo baudos kvitus (!), nes jis pats visad geroj nuotaikoje ir šypsosi
2	Dancing Traffic Cop Traffic Dance Talented Traffic Cop Traffic Cop Loves His Job	Daug filmukų iš skirtingų šalių (JAV, Kinijos, Palestinos, Filipinų, Angolos, Nepalo, Samoa), kur eismo reguliuotojai darbo vietoje tiesiogine prasme šoka, pakeldami visiems eismo dalyviams nuotaiką, tuo pat metu profesionaliai reguliuodami eismą
3	Seattle Police Officer Friendly Guides Traffic	Pareigūnas neskuba bausti taisyklių pažeidėjų, o tik išaiškina jiems jų klaidas ir nurodo teisingą eismo kryptį
4	Cop helps dad travel for daughter's surgery	Pareigūnas ne tik kad nenubaudė žmogaus už įstatymo pažeidimą, bet dar ir padėjo išspręsti asmeninę problemą

Pažiūrėjus šiuos filmukus, nelieka jokių abejonių, kad policijos draugiškumas ir bendrai gera nuotaika garantuoja didesnę saugumo jausmą (ir reiškia – realų eismo saugumą). Įdomu, kad visos šalys, iš kurių atkeliavo šie filmukai, turi aukštesnę „žmogiškumą“, nei Lietuva (pagal α reikšmes – žr. Skyrių apie Šalių Sulyginimą). Šiose šalyse dominuoja atvirumo ir pasitikėjimo koncepcija (žr. Piešinuką 1), todėl policija ten dažniausiai draugiška.

O kaip įtakoja nedraugiška policija? Pažiūrėkim youtube filmukus apie M.Juškauską. Bet yra ir „konkretesnių faktų“. 2004 metais Gruzijos prezidentas M. Saakašvilis atleido visus Gruzijos kelių policininkus (vardan „kovos su korupcija“, skirtingais duomenimis nuo 15 iki 30 tūkstančių pareigūnų). Ištisus tris mėnesius Gruzija buvo likusi be kelių policijos, ir per tą laiką autoįvykių skaičius žymiai nepakito. Reiškia, **policija niekaip neįtakojo eismo saugumo**. O kai vėl buvo įvesta kelių policija (šį kartą „nekorumpuota“), tai kelis metus iš eilės autoįvykių skaičius ženkliai augo [24]. Panašu, kad būtent nauja „nekorumpuota“ policija ir buvo viena iš šito priežasčių! (Šnekant bendriau, kiekviena revoliucija padidina D/n ir sumažina B – matyt Gruzijos „rožinė“ revoliucija nebuvo išimtis.) Tai, kad **nedraugiška policija nereikalinga**, patvirtina ir tas faktas, jog daugelio miestų „Shared Space“ zonose nėra jokių policininkų, o eismas ten ypač saugus [3, 21] – jei būtų kitaip, tai tos zonos senai būtų likviduotos!

3.4. Vairavimo Egzaminų Įtaka

Kaip teigia Antras Saugumo Dėsnis, žmonės prisitaiko prie bet kokių eismo sąlygų, nepriklausomai nuo jų egzaminavimo būdo ir nuo to, ar jie egzaminuojami išvis.

JAV ir Kanadoje teoriniai ir praktiniai vairavimo egzaminai labai lengvi, palyginti su Lietuvos, o avarijų ten atsitinka mažiau, nei pas mus. Teksaso valstijoje vairavimo egzaminas retai kada įjungia išvažiavimą į realią miesto gatvę. **Airijoje teorinis egzaminas įvestas tik nuo 2001 metų, o avarijų skaičius ten vienas mažiausių pasaulyje.**

Yra šalių, kur vairavimo egzaminas tik formalumas. Iki neseniai Egipte, kad gauti teises, reikėjo pavažiuoti vos keletą metrų į priekį ir atgal, o Nju Delyje – apvažiuoti vieną miesto kvartalą [25]. Tuo tarpu, abi šios šalys pasižymi ypač intensyviu eismo judėjimu (žr. filmuką A3 iš Lentelės 5) ir dideliu „žmogiškumu“ (žr. skyrių apie šalių sulyginimą.)

Iš kitos pusės, Pietų Afrika pasižymi vienu sudėtingiausiu ir griežčiausiu pasaulyje vairavimo egzaminu, bet ir vienu didžiausiu avaringumu pasaulyje. Praktinio egzamino metu vairuotojai netenka taškų, jei nepatikrina mašinos apačios dėl galimo tepalų tekėjimo, jei neįjungia rankinio stabdžio kiekvieno sustojimo metu, ir automatiškai neišlaiko egzamino, jei pradėdant važiuoti automobilis bent keliais centimetrais pariedės atgal [25]. Rusija taip pat pasižymi sudėtingu ir griežtu vairavimo egzaminu, susidedančiu iš kelių etapų. Miesto gatvių važiavimo metu inspektoriai gali įsakmiu tonu duoti provokuojančius neteisingus nurodymus (pvz., pasukti į kairę, kai tai daryti nesaugu arba draudžiama), ir jei vairuotojas tam paklūsta, tai automatiškai egzamino neišlaiko. Taip pat Rusijos kelių policija (ГИБДД) dažnai stabdo vairuotojus be jokios priežasties, kad patikrinti dokumentus, vairuotojo blaivumą ir pan. Ir vis tik Rusijoje kasmet žūva ne mažiau žmonių, negu tose šalyse, kur vairavimo egzamino beveik išviso nėra, o policija beveik nekontroliuoja eismo (pvz., Egipte, Indijoje, Vietname).

4. Šalių Sulyginimas

Lentelė 8 sulygina 161 šalį pagal D/n reikšmes už 2007-13 metus. Šalia pateikiamos ir n/p reikšmės, įvertinančios „vairavimo patirtį“: kuo daugiau automobilių vienam žmogui, tuo didesnė patirtis.

Lentelė 8. Šalių išsidėstymas pagal D/n – žuvusių skaičių per 10^5 automobilių už 2007-13 m. iš [4], n/p – automobilių skaičius per gyventoją iš [5]

Šalis	D/n	n/p	Šalis	D/n	n/p	Šalis	D/n	n/p	Šalis	D/n	n/p
Malta	4.6	0.693	Malaizija	36.5	0.361	Armėnija	113.7	0.103	Kirgizija	386.4	0.059
Islandija	5	0.745	St Vincent	32.4	0.204	Arabų Emir	118.5	0.313	Peru	391	0.073
Anglija	5.1	0.519	Kataras	32.7	0.532	Tailandas	118.8	0.206	Marokas	398.6	0.07
Danija	6.1	0.48	Kuveitas	33.3	0.527	Gvatemala	125.6	0.068	Sirija	530.6	0.073
Airija	6.44	0.513	Bulgarija	37	0.393	Albanija	127.3	0.124	Mozambikas	581	0.012
Japonija	6.8	0.591	Fidži	40	0.179	Hondūras	139.2	0.095	Filipinai	606.1	0.03
Vokietija	6.9	0.572	Rumunija	40.1	0.235	Libija	139.2	0.29	Irakas	762	0.05
Švedija	7	0.52	Tonga	40.2	0.174	Dominik. R.	140.7	0.128	Maldivai	795.7	0.028
Olandija	7	0.528	Serbija	43.2	0.238	Gruzija	145	0.155	Jemenas	837.1	0.035
Šveicarija	7	0.566	Trinidadas	44.2	0.353	Azerbaidžan	146.1	0.101	Laosas	871.4	0.02
Norvegija	8	0.584	Montenegro	44.5	0.309	Mongolija	147.1	0.072	Komorai	918.2	0.033
Australija	8	0.717	Argentina	43.8	0.314	Venesuela	148.3	0.147	Angola	957.4	0.038
Liuksemburg	8	0.739	Makedonija	43.9	0.155	El Salvador	150	0.094	Nigerija	1042	0.031
Izraelis	9.5	0.346	Lietuva ^{a)}	49.8	0.56	Kazachstan	155.3	0.219	Gvinėja Bis.	1042	0.033
Prancūzija	9.57	0.578	Ukraina	50.4	0.173	Bahamai	177	0.081	Papua N. Gv.	1092	0.013
Ispanija	10	0.593	Kiribati	51.4	0.146	Turkmėnija	175.5	0.106	Sudanas	1239	0.027
Suomija	11	0.612	Rusija	55.4	0.293	Egiptas	188.4	0.045	Madagaskar.	1248	0.026
N. Zelandija	11	0.712	Veitnamas	56	0.023	Ekvadoras	185.7	0.071	Senegalas	1413	0.022
Austrija	12	0.578	Nauru	63.5	0.159	Kolumbija	201.7	0.071	Zambija	1422	0.021
Italija	12	0.679	Jamaika	65.4	0.188	Iranas	204.6	0.2	Afganistan.	1448	0.028
Kanada	13	0.607	Libanas	65.7	0.434	Indonezija	210.4	0.06	Beninas	1486	0.022
Vengrija	14	0.345	Barbadosas	64.9	0.469	Guajana	209.5	0.095	Kenija	1638	0.024
Slovakija	14.2	0.364	Mauricijus	69.8	0.175	P. Afrika	208.8	0.165	Nepalas	1678	0.005
Lenkija	14.8	0.537	Urugvajus	73.6	0.2	Šri Lanka	221.3	0.076	Pakistanas	2300	0.018
Portugalija	15	0.548	Brazilija	70.9	0.249	Kuba	226.3	0.038	Siera Leonė	2573	0.006
JAV	15	0.797	Meksika	78.4	0.275	Gana	233	0.03	Burkina F.	2827	0.012
Belgija	17	0.559	Čilė	79.7	0.184	Jordanija	234.2	0.165	Malavi	2889	0.008
Slovėnija	17	0.567	Bosnija H.	80.7	0.214	Paragvajus	240.2	0.054	Kamerūnas	3513	0.014
Kroatija	19.5	0.38	Saudo Arab.	86.3	0.336	Nikaragua	249.1	0.057	Uganda	3529	0.008
Brunėjus	19.8	0.51	Belizas	88	0.174	Bolivija	245.6	0.068	Mali	3567	0.014
Čekija	20	0.485	Palestina	86.5	0.042	Zimbabvė	259.4	0.114	Burundi	3900	0.006
Graikija	21	0.624	Kosta Rika	94.5	0.177	Namibija	262.4	0.107	Eritrėja	4400	0.011
P. Korėja	23.4	0.376	Omanas	94.7	0.215	Kapo Verde	267	0.101	Čadas	5717	0.006
Baltarusija	27	0.362	Turkija	97.1	0.144	Svazilendas	295.5	0.089	Bangladešas	6300	0.003
Latvija	29	0.319	Indija	100	0.018	Botsvana	299.1	0.133	Mauritanija	7100	0.005
Kipras	23.6	0.532	Surinamas	102.4	0.291	Tunisas	302.6	0.125	Ruanda	7900	0.005
Bahreinas	23.8	0.537	Panama	105.8	0.132	Butanas	306.4	0.057	C. Afr. R.	8050	0.004
Singapūras	30.4	0.149	Birma	106	0.007	Samoa	312.2	0.077	Nigeris	9425	0.007
Estija	34	0.476	Saint Lucia	106	0.166	Vanuatu	344.4	0.054	Liberija	10967	0.003
Kinija	36	0.083	Seišeliai	106.9	0.176	Tadžikistanas	371.1	0.038	Etiopija	11667	0.003
									Togo	14050	0.002

^{a)} Šie duomenys skiriasi nuo Lietuvos Automobilių Kelių Direkcijos prie Susisiekimo Ministerijos duomenų [10]

Pagal D/n reikšmes, saugiausias eismas yra išsivysčiusiose šalyse (Vakarų Europa, Japonija, Šiaurės Amerika, Australija, N. Zelandija), o nesaugiausias – Afrikoje. Įdomu, kad daugelyje išsivysčiusių šalių eismo taisyklės ir vairuotojų egzaminavimas yra paprastesni, nei Lietuvoje, policijos pareigūnai žiūri į vairuotojus draugiškiau, o jų D/n parametrai yra geresni. Jei imti domėn ir „vairavimo patirtį“, tai Lietuva atsiduria išvis nepalankioje šviesoje, nes jos n/p panašus į išsivysčiusių šalių, o D/n – į neišsivysčiusių. Tai lemia „žmogiškumo faktorius“ – mūsųose „žmonės mažiau žmoniški“, nes mažiau vertina Gyvenimą (o daugiau „trumpalaikius įgeidžius“). Šitai matom iš Lentelės 9, kur sulyginamos Smeed'o α reikšmės, įvertinančios „Gyvybės vertinimą“ (skaitant, kad visame Pasaulyje vairuotojų mokinimosi greitis lygus $\beta = 1.2$ pagal Lentelę 1).

Lentelė 9. Šalių išsidėstymas pagal Smeed'o parametrą $\alpha = (D/n) \times (n/p)^{1,2}$, kur D/n – žuvusių skaičius per 10^5 automobilių iš [4], n/p – automobilių skaičius per gyventoją iš [5]

Šalis	α	Šalis	α	Šalis	α	Šalis	α	Šalis	α		
Birma	0.3	Tonga	4.9	Armėnija	7.4	Liberija	10	Rusija	13	Tailandas	18
Veitnamas	0.6	Prancūzija	4.9	Italija	7.5	Vanuatu	10	Kirgizija	13	Namibija	18
Indija	0.8	Gvatemala	5.0	Serbija	7.7	Albanija	10	Seišeliai	13	Pakistanas	19
Kinija	1.8	Fidži	5.0	Ekvadoras	7.8	Čilė	10	Brazilija	13	Kenija	19
Palestina	1.9	Kiribati	5.1	Laosas	8.0	Urugvajus	11	Ruanda	14	Angola	19
Anglija	2.3	Ispanija	5.3	Baltarusija	8.0	C. Afr. R.	11	Zambija	14	Zimbabvė	19
Danija	2.5	Australija	5.4	Nikaragua	8.0	Belizas	11	Estija	14	Eritreja	20
Izraelis	2.6	Siera Leonė	5.5	Togo	8.1	Malajzija	11	Burkina F.	14	Afganistan.	20
Mozambikas	2.8	Liuksemburg	5.6	Hondūras	8.3	Uganda	11	Samoa	14	Irakas	21
Arija	2.9	Bangladešas	5.9	Čekija	8.4	Montenegro	11	Senegalas	14	Kamerūnas	21
Nepalas	2.9	Papua N. Gv.	6.0	Burundi	8.4	Maldivai	11	Venesuela	15	Mali	21
Malta	2.9	Suomija	6.1	Kolumbija	8.4	Argentina	11	Omanas	15	Sirija	23
Singapūras	3.1	Kroatija	6.1	Belgija	8.5	Etiopija	11	Jemenas	15	Surinamas	23
Švedija	3.2	Ukraina	6.1	Slovėnija	8.6	Kipras	11	Beninas	15	Saudo Arab.	23
Olandija	3.3	Austrija	6.2	Mauricijus	8.6	Bahreinas	11	Komorai	15	P. Afrika	24
Gana	3.5	Mongolija	6.3	Bahamai	8.7	JAV	11	Kataras	15	Libanas	24
Islandija	3.5	Nauru	7.0	El Salvador	8.8	Kosta Rika	12	Kuveitas	15	Nigeris	24
Vokietija	3.5	Lenkija	7.0	Malavi	8.8	Turkmėnija	12	Gruzija	15	Lietuva ^{a)}	24
Šveicarija	3.5	Rumunija	7.0	Jamaika	8.8	Graikija	12	Madagaskar.	16	Tunisas	25
Japonija	3.6	Kanada	7.1	Brunėjus	8.8	Dominik. R.	12	Nigerija	16	Kazachstan	25
Vengrija	3.9	Indonezija	7.2	Filipinai	9.0	Bulgarija	12	Svazilendas	16	Barbadosas	26
Norvegija	4.2	P. Korėja	7.2	Panama	9.3	Saint Lucia	12	Sudanas	16	Botsvana	27
Slovakija	4.3	Paragvajus	7.2	Azerbaidžan	9.3	Mauritanija	12	Marokas	16	Jordanija	27
Kuba	4.5	Portugalija	7.3	Turkija	9.5	Čadas	12	Meksika	17	Arabų Emir	29
Egiptas	4.5	N. Zelandija	7.3	Bolivija	9.8	Guajana	12	Peru	17	Iranas	30
Makedonija	4.7	Tadžikistanas	7.3	Butanas	9.8	Trinidadas	13	Kapo Verde	17	Libija	32
St Vincent	4.8	Latvija	7.4	Šri Lanka	10	Bosnija H.	13	Gvinėja Bis.	17		

^{a)} Ši reikšmė skiriasi nuo to, kas gaunasi, remiantis duomenimis iš [10]

Čia Lietuva atsidūrė pačiame gale. Detaliau apie šito priežastis pakalbėsime kitame skyriuje. Čia tik paaškinsim bendrą šalių išsidėstymo logiką:

(1) Pirmoj vietoj matom „dvasingąją Aziją“, kur stiprios Budizmo, Krišnaizmo, Daoizmo ir panašios tradicijos (Birma, Indija, Vietnamas, Nepalas, Kinija). Nors tos šalys ekonomiškai ir ne labai išsivysčiusios, daugelis jų gyventojų pastoviai šypsosi – reiškia, myli gyvenimą, ugdo asmeninę discipliną, turi atsakomybės jausmą. Ten eismas vyksta beveik be taisyklių, bet nuostabiu būdu visi jaučiasi saugūs – žr. Youtube filmukus „crazy indian traffic“, „Hanoi traffic“, „Ho Chi Minh traffic“, „Katmandoo traffic“. Taipogi labai paprasta vairuotojų egaminavimo procedūra [25]. Šioje grupėje atsidūrė ir Palestina – kad suprasti priežastis, žr. Youtube filmuką „Palestinian Traffic Cop Loves His Job“. (Visos šios šalys turi truputį didesnę nei Lietuvos D/n , bet jų n/p dešimtis kartų mažesnis, todėl su laiku jų D/n stipriai mažės, o mūsų šis resursas jau išnaudotas.)

Čia nepateko tokios „dvasingos“ šalys, kaip Japonija, P. Korėja, Indonezija, Laosas, Malaizija ir Tailandas. Šitai galima paašškinti tų šalių „moraliniu iškrypimu“. Vienais atvejais tas „iškrypimas“ gan švelnus (kai moralė užgožiama tik ekonominiiais interesais, pvz., Japonijoje, P. Korėjoje ir Malaizijoje), bet kitais atvejais jis visai nesiderina su gyvybės vertinimu. Pvz., kaip suderinti Tailando transvestitus ir sekso industriją su stiprios šeimos tradicijom? Be stiprios šeimos sunku džiaugtis gyvenimu, o jei nesidžiaugi, tai nevertini nei savo gyvenimo, nei kitų. Tokia degradacija įvyko palyginti neseniai, nes dar 1980-taisiais Tailandas buvo sąrašo viduryje (remiantis Adamso duomenimis [2], 33-čias iš 61), o šiandien – pačiame gale

(2) Toliau eina Europos ir kitų regionų šalys, kur tradiciškai gerbiamos žmogaus teisės ir stiprios šeimos tradicijos, skatinančios vertinti savo ir kitų gyvybes. Taip pat ten policija vadovaujasi vairuotojų nekaltumo prezumpcija (dažniau, nei mūsų) ir populiarėja „Shared Space“ koncepcija, kai miestų centruose panaikinami visi kelių ženklai ir šviesoforai

(3) Šiaurės ir Pietų Amerika, kur ekonominiai intersai užgožė moralines vertybes, ir žmonės tapo ekonominės sistemos sraigteliais. Jei daugelyje Azijos šalių vidinė laisvė siejama su asmenine disciplina ir atsakomybe prieš patį save, tai šiose šalyse ji siejama su kūniškais malonumais, duodančiais tik menką gyvenimo džiaugsmą (palyginti su stiprios šeimos tradicijomis).

(4) Kitos (daugiausiai Azijos ir Afrikos šalys), kur įstatymai keliami aukščiau už žmogiškumą. Čia ne įstatymas tarnauja žmogui, o žmogus įstatymui. Iš pirmo žvilgsnio čia viskas panašu į kitas šalis, tik „truputį painiau“: valdžia „mažiau sukalbama“, policija „truputį priekabesnė“, ir pan. Visi tokie „maži apribojimai“ kaupiasi kiekvieno žmogaus viduje, lyg įtempdami nematomą sprendžiną, kuri paskui ir „atsileidžia“

Aišku, kad toks šalių sulyginimas labai apytikslis, nes α ir β kinta sinchroniškai, o mes priėmėm, kad β yra vienodas visoms šalims. Be to, 2008-tųjų Pasaulio ekonominė krizė paveikė daugelio šalių D/n reikšmes, o mes neskiriam, ar konkrečios reikšmės atitinka „prieškrizinį“ laikotarpį, ar po jo. Ir galiausiai, naivu būtų tikėtis, kad trys paprasčiausi parametrai (D , n ir p) galėtų įvertinti visus kultūrinius ir psichologinius kiekvienos šalies veiksnius. Bet mūsų tikslas yra tik atkreipti dėmesį į **Žmogiškumą, kaip pagrindinį Saugumo faktorių**. Daugelyje šalių dominuoja atvirumo ir pasitikėjimo strategija (A) iš Piešinuko 1, o pas mus – strategija (B).

4.1. Kaip Atrodo Lietuva?

Lentelė 10 pateikia išsamesnį Lietuvos sulyginimą su kitomis šalimis, naudojant kelis parametrus su skirtingom D/n ir n/p reikšmėm. Mat Vikipedija [4, 5] pateikia D/n ir n/p reikšmes skirtingoms šalim už skirtingus metus (2007 – 2013 intervale), ir tie duomenys truputį skiriasi nuo to, ką pateikia Lietuvos Automobilių Kelių Direkcija (LAKD) [10].

Lentelė 10. Lietuvos padėtis tarp kitų šalių

Kriterijus	Parametras	Duomenys	Reikšmė	Eilės Nr.	Padėtis
„Eismo Saugumas“	Žuvusių skaičius per 100,000 gyventojų	[4]	$D/p = 11$	53 iš 161	Pirmi 33%
		[10] už 2010	$D/p = 9$	41 iš 161	Pirmi 26%
	Žuvusių skaičius per 100,000 automobilių	[4]	$D/n = 50$	54 iš 161	Pirmi 33%
„Vairavimo Patirtis“	Automobilių skaičius vienam žmogui	[5]	$n/p = 0.560$	24 iš 167	Pirmi 15%
		[10] už 2010	$n/p = 0.657$	12 iš 167	Pirmi 8%
„Gyvybės Vertinimas“	Smeed'o $\alpha = (D/n) \times (n/p)^{1.2}$	[4], [5]	24.9	153 iš 161	Paskutiniai 5%
		[10] už 2007	19.8	142 iš 161	Paskutiniai 12%
		[10] už 2010	8.5	68 iš 161	Pirmi 43%
	Parametras B (Lentelė 2)	[10] už 1980-2007	1.988×10^{-2}	21 iš 33	Paskutiniai 37%

Pagal „eismo saugumą“ (matuojamą D/p arba D/n) Lietuva atrodo visai neblogai – visų šalių pirmajame trečdalyje arba net „septintadalyje“ (remiantis D/n iš [10] už 2010). Pagal „vairuotojų patirtį“ (matuojamą n/p) – dar geriau, pirmuose 15% arba net 8%. Bet pagal „žmogaus gyvybės vertinimą“ (matuojamą Smeed'o α) – pačiame gale. Jeigu naudoti LAKD duomenis [10] už 2010, tai gaunam visai neblogą $\alpha = 8.5$, maždaug atitinkantį „Pasaulio vidurkį“. Tačiau toks palyginimas ne visai korektiškas, nes Lentelėje 9 daugelio kitų šalių duomenys atitiko „prieškrizinį“ laikotarpį, kai visame Pasulyje D reikšmės buvo didesnės, nei 2010-taisiais. (Šitai matom iš Piešinuko 6, parodančio, kad 2008-10 metais Lietuvoje žuvusių skaičius per metus smarkiai krito. Panašus kritimas buvo ir kitose šalyse, nes makro-ekonominės krizės veikia visą Pasaulį.) Gi jei naudoti LAKD duomenis už „prieškrizinius“ 2007 metus, tai gaunam $\alpha = 19.8$, atitinkantį paskutinius 12%. Reiškia, Lietuvoje žmogaus Gyvybė vertinama žemiau, nei daugelyje kitų Pasaulio šalių.

Šiais rezultatais netenka stebėtis. Prisiminkim, kad pas mus kasmet nusižudo virš 1,500 tautiečių – vienas didžiausių savižudybių rodiklių Pasulyje – ką tai sako apie mūsų gyvybės vertinimą? Tie, kurie vertina gyvybę, **džiaugiasi gyvenimu ir kitiems dalina šypsenas**. Prisiminkim amžinai besišypsančius budistus. Kaip dažnai mūsų šypsenos?

Emigracija, emancipacija, silpnos šeimos, susirūpinę veidai... Ir šiandien nemažai jaunimo galvoja apie išvažiavimą iš Lietuvos – reiškia, čia gyventi nesmagu – nevertinamas džiaugsmas ir svajonės, nes nevertinama gyvybė... Tikras Gyvenimas pakeistas sausais ekonominiais skaičiais ir įstatymais... nenuostabu, kad daugelis pasirenka išvažiuot ar net nusižudyti, nes gyventi vien pagal ekonominius faktorius ir įstatymus yra tas pats, kas tapti broilerių viščiuku, kuriam sudarytos visos sąlygos „ramiai pavalgyt ir numirt“

Lietuvos eismo saugumo sistema irgi neskatina geros nuotaikos, nes vadovaujasi perdėto atsargumo ir įtarumo koncepcija. **Policijos pareigūnas yra ne draugas, o priešas.** Kituose skyriuose įsitikinsim, kad daugumas LR KET ir Saugaus Eismo Automobilų Keliuose Įstatymo (SEAKI) punktų prieštarauja sveikai nuovokai, ir iš esmės skaito, kad žmonės yra „besmegeniai robotai, kuriuos reikia apsaugoti nuo jų pačių kvailumo“. Jei žmogaus intelektas ir gera nuotaika nevertinami, tai nevertinama ir jo gyvybė.

(Visa tai nelabai derinasi su gan aukšta Lietuvos B reikšme iš Lentelės 2, pagal kurią mes lenkiame tokias šalis, kaip Švedija, Norvegija, Danija, Amerika, Kanada ir Japonija. Matyt B parametras priklauso nuo kažkokių papildomų faktorių, kurie mums kol kas nežinomi.)

Nežiūrint į šiuos sunkumus, vistiek paskutiniaisiais metais Lietuvoje eismo saugumas ženkliai pagerėjo. Kaip jau minėta, šitai lengviausia paaiškinti makro-ekonomine krize, kuri Lietuvoje pasireiškė ypač aštriai. („Aštrumas“ matomas iš to, kad 2010 metais ES šalių tarpe pagal emigracijos rodiklius Lietuva užimė pirmą vietą, stipriai lenkdama antroje vietoje atsidūrusią Latviją.) Tačiau norisi tikėti, kad čia prisidėjo dar ir „dvasinių vertybių revoliucija“, nes žmonės vis daugiau rūpinasi vieni kitais, praktikuoja sveiką gyvenseną (bėgiojimą, sportą, mitybą), domisi dvasinėm praktikom (joga, meditacija), ekologija, ir bendrai skleidžia šviesias mintis. Visi tie pokyčiai akivaizdžiai vyksta, ir tai galėtų paaiškinti, kodėl Piešinuoke 6 Lietuvos log D/n „nenori“ grįžti į pradinę tiesę iki 2008-tųjų krizės, nors praėjo jau šešeri metai. Tikriausiai tam padėjo ir mūsų emigrantai, per tą laiką suspėję užsidirbti pinigų ir praplėsti savo Pasaulėžiūrą, kas irgi kelia „bendrą Lietuvos ūpą“. Bet kokių atveju, žinant, kad mūsų mintys kažkokiais būdais įtakoja D kitimus, geriau būti optimistais ir ieškoti pozityvių pokyčių, nei vien tik kritikuoti „prievartinius metodus“.

5. IŠVADOS

Akivaizdu, kad jokios „priverstinės saugumo priemonės“ nepakelia eismo saugumo. Eismo Saugumas apsprendžiamas tik žmonių vidine savijauta – ant kiek jie džiaugiasi gyvenimu, šypsosi ir yra draugiški. Visa tai parodo, ant kiek jie nutolę nuo „agresijos egrogoro“ (sukelto bet kokių prievartinių priemonių) ir „nesuvaldytų įgeidžių tenkinimo“ (gimstančio iš iškreiptos materialistinės pasaulėžiūros).

Kadangi formulėje (2) parametrai A ir B kinta sinchroniškai (pagal Lentelę 4), ją galim perrašyti sekančiai:

$$D = L(n) C_0 10^{-B\Delta T} \quad (3)$$

Čia $C_0 = 10^{A_0} = 2.5$ gyvybės per milijardą kilometrų arba 160 gyvybių per šimtą tūkstančių automobilių, B – „Žmogiškumo“ parametras (tiesiškai surištas su A , todėl sinonimiškas α ir β reikšmėms kartu paėmus), o $\Delta T = T - 1960$.

Ši formulė byloja, kad **yra tik du būdai, kaip sumažinti letalinių įvykių skaičių (D):**

(1) Mažinant L ir n , t.y. atsisakant nereikalingų kelionių, propaguojant sveiką gyvenseną, kad žmonės kuo daugiau vaikšiotų pėstute, bėgtų ristele, važiuotų dviračiais, ir kuo mažiau naudotų motorines transporto priemones.

(2) Didinant B , t.y. keliant žmonių „vidinį subalansuotumą“, džiaugsmą, Meilę ir Draugystę. Gyvybė vertinama tada, kai ja džiaugiamasi, t.y. kai kuriam tvirtas šeimas, kai mus

supa Draugai, Gamta ir Įvairovė. Ir atvirkščiai, gyvybė nustoja būti vertinama, kai įstatymas statomas aukščiau už džiaugsmą ir draugystę, kai susiduri su smulkmeniškais pareigūnais, prievartiniais metodais ir gąsdinimais, kai niokojama gamta (pvz., vardan „saugesnio eismo“ arba „patogesnės infrastruktūros“), ir kai atsiranda monotoniškumas (pvz., vienodas kelių žymėjimas).

Abu šie būdai susiję, nes sveika gyvensena sąlygoja „vidinį subalansuotumą“ ir bendrai Gyvenimo Džiaugsmą. Sveikame kūne – sveika dvasia! Todėl būtina propaguoti abu šiuos metodus kartu. Praktiškai tai reiškia naujos pasaulėžiūros formavimą, kai fizinis aktyvumas neatskiriamas nuo dvasinio tobulėjimo, dvasinės vertybės statomos aukščiau už materialines vertybes, o žmogiškumas ir draugiškumas – aukščiau už eismo taisykles ir bendrai bet kokius įstatymus.

6. LR KET ir SEAKĮ

Čia parodysim, kad LR KET (Lietuvos Respublikos Kelių Eismo Taisyklės) ir SEAKĮ (Saugaus Eismo Automobilių Keliais Įstatymas) seka **Įtarumo ir Avaringumo strategija**, nes pasižymi sekančiom savybėmis:

- perpildyti nereikalinga informacija, supainiojančia akivaizdžius dalykus ir todėl skatinančia avaringumą,
- trukdo Džiaugtis Gyvenimu, nes prieštarauja sveikai nuovokai ir intuicijai,
- žemina žmogaus orumą, nes verčia žmogų pripažinti taisyklių pirmumą prieš savo prigimtines teises ir sugebėjimus.

6.1. Nereikalingi Apibrėžimai

Pradėkim nuo Saugaus Eismo Automobilių Keliais Įstatymo (SAEKĮ) [26], kurį neva „privalo išmanyti“ visi eismo dalyviai. Šis įstatymas prasideda nuo ilgos apibrėžimų virtinės, kur kiekvienas apibrėžimas sukelia begalę naujų **neapibrėžtumų**. Pavyzdžiui, ar galima apibrėžti, kas yra „krūmas“ arba „medis“? Ne, nes jų prasmė aiškesnė, nei tų žodžių, kuriais juos bandytumėm apibrėžti. Taip ir su visais SEAKĮ apibrėžimais. Čia pateiksime tik keletą pavyzdžių.

Bendrujų Nuostatų Antras Straipsnis.

Eismo saugumas – savaime aiški savoka, nereikalaujanti jokio apibrėžimo, bet SEAKĮ ją apibrėžia taip, kad aiškumas dingsta:

„Kelių eismo ypatybių visuma, rodanti, kiek eismo dalyviai yra apsaugoti nuo eismo įvykių ir jų padarinių.“

Kiekvienas šio apibrėžimo žodis yra mažiau aiškus, nei pradinė Saugumo sąvoka. Sveika nuovoka sako, kad **Saugumas yra Jausmas**, kad nėra pavojaus. Praktika rodo, kad šis jausmas mažai tepriklauso nuo bet kokių „eismo ypatybių“, nes Piešinyje 4 (C, D) matom nepriekaištingas tieses, nepakitusias per daugelį dešimtmečių su įvairiausiais „eismo ypatumais“. Taip pat praktika rodo, kad saugumas priklauso tik nuo žmonių gyvenimiškos patirties, meilės gyvenimui, ir įgimto sugebėjimo prisitaikyti prie bet kokių sąlygų.

Kitas klausimas, kas yra „eismo įvykių padariniai“ – ar jie įjungia eismo dalyvių sugadintą nuotaiką ir nekūrybingą atmosferą, mažinančią gyvenimo kokybę? Jei policijos pareigūnai kasdien gadina nuotaiką tūkstančiams žmonių, juos tikrindami ir bauddami, tai ar tai nėra „pakankamas padarinyš“, kad keisti „eismo ypatumus“?

Inkubatoriaus viščiukai yra apsaugoti nuo bet kokių „eismo padarinių“, bet jie nėra laimingi. Ar nebando šis punktas mus paversti į „besmegenius viščiukus“?

Automagistralė – ilgas apibrėžimas, įjungiantis virš 60 žodžių. Gi sveika nuovoka sako, kad užtektų tik keturių žodžių – “kelias, pažymėtas ženklu “Automagistralė””.

Transporto priemonė – apibrėžimas įjungia virš 20 žodžių:

“Priemonė žmonėms ir (arba) kroviniams, taip pat ant jos sumontuoti stacionariai įrangai vežti. Ši sąvoka taip pat apima traktorius, savaeigės mašinas ir eismui ne keliais skirtas transporto priemones”

Atkreipkime dėmesį, kad čia traktoriai ir savaeigės mašinos skaitomos transporto priemonėmis, bet pagal kitą SEAKĮ apibrėžimą, jos nėra “motorinės transporto priemonės”.

Motorinė transporto priemonė –

„variklį turinti transporto priemonė, išskyrus skirtas judėti ne keliais bėgines transporto priemones, traktorius ir savaeigės mašinas.“

Sulyginkime šį apibrėžimą su Transporto Priemonių apibrėžimu – išeina, kad garvežių, traktorių ir savaeigių mašinų varikliai nėra „motorai“, nes šios transporto priemonės turi variklius, bet vistiek jos nėra „motorinės“ ?!

Pėsčiasis – apibrėžimas įjungia 30 žodžių, nors užtektų ir keturių – pvz., “stovintis arba einantis žmogus“, arba „žmogus, einantis savo kojomis“. Bet SEAKĮ apibrėžimas šitam prieštarauja:

“Asmuo, esantis kelyje ne transporto priemonėje, taip pat važiuojantis neįgaliųjų vežimėliu, riedučiais, riedlente, paspirtuku, vedantis dviratį, mopedą, motociklą, traukiantis (stumiantis) rogutes, vaikišką ar kitokį vežimėlį. Pėsčiuoju nelaikomas kelyje dirbantis asmuo”.

Reiškia, pėsčiasis gali būti ir ne pėsčias (važiuojantis vežimėliu, riedučiais, ir t.t.), o tas, kuris eina savo kojomis, gali skaitytis “ne pėsčiuoju” (kelyje dirbantis asmuo). Dar daugiau, šis apibrėžimas prieštarauja bent dviems kitiems SEAKĮ apibrėžimams. Pirma, išeina, kad neįgaliųjų vežimėlis nėra transporto priemonė, nors pagal Transporto Priemonės apibrėžimą yra kitaip (žr. aukščiau – “priemonė žmonėms vežti”). Antra, pagal šį apibrėžimą pėsčiaisiais reikėtų laikyti taip pat ir vadeliotojus, raitelius bei gyvulius ir paukščių varovus, nes visi jie yra ne transporto priemonėse ir nedirbantys kelyje, o tai prieštarauja SEAKĮ Vairuotojo apibrėžimui, skaitančiam, kad visi jie yra vairuotojai. (Galima būtų įtarti, kad jie yra pėstieji ir vairuotojai vienu metu, bet LR KET ir SEAKĮ egzaminų 65-to klausimo atsakymai konkrečiai nustato, jog “varovai nėra pėstieji” [27].)

Automobilių kelias – vėlgi savaime aiški sąvoka. Bet LR SEAKĮ ją apibrėžia taip, kad savaiminis aiškumas dingsta:

„Visas viešajam eismui naudojamo kelio ar gatvės ploto paviršius“

Išeina, kad šaligatvis yra taip pat ir automobilių kelias, nes jis naudojamas viešajam eismui.

Sankryža – apibrėžimas įjungia virš 30 žodžių, nors užtektų ir trijų – „kelių susijungimo vieta“. Bet SEAKĮ apibrėžimas ne toks paprastas:

„Kelių susikirtimo, susijungimo arba atšakojimo viename lygyje vieta, įskaitant atvirus plotus, kuriuos sudaro minėti kelių susikirtimai, susijungimai arba atšakojimai. Sankryžomis nelaikomos vietos, kur išvažiuojama iš kelio į esančias šalia jo teritorijas arba įvažiuojama į kelią iš esančių šalia jo teritorijų.“

Išeina, kad sankryža yra ne sankryža, jei kuris nors kelias gali būti pavadintas „teritorija“ – pvz., išvažiavimas iš namo kiemo, stovėjimo aikštelės arba degalinės. Bet visi tokie išvažiavimai taip pat vadinami ir „automobilių kelias“, nes jie turi kelio arba gatvės elementus, ir naudojami viešajam eismui (žr. SEAKĮ apibrėžimą aukščiau).

4-to straipsnio pirmas punktas:

„**Valstybės pareiga** – sudaryti saugias ir vienodas visiems eismo dalyviams dalyvavimo eisme sąlygas, **eismo dalyvių pareiga** – žinoti ir laikytis valstybės nustatytos eismo tvarkos.“

Pirma, valstybės pareiga yra padėti žmonėms laimingai gyventi, o ne „sudaryti saugias ir vienodas sąlygas“. Praktika rodo, kad mažesnis tikslas („sudaryti saugias ir vienodas sąlygas“) prieštarauja didesniajam („padėti žmonėms laimingai gyventi“), nes valstybė beatodariškai remiasi prievartos mechanizmais („profilaktiniais“ tikrinimais, baudomis, ir pan.), kas ir daro žmones nelaimingais. Bandytas per prievartą sukurti laimę buvo naudojamas visų tironų, bet nei vienas to nepasiekė – nes viena prievarta sukuria kitą prievartą – žr. Piešinuką 5 – „kaip šauksi, taip atsiliepsi“!

Antra, eismo dalyviai, negalintys išvengti dalyvavimo eisme, neprivalo žinoti apie valstybės nustatytą eismo tvarką. Žmogus gimsta laisvu nuo bet kokių klaidingų įsitikinimų, o valstybė bando jam tuos įsitikinimus primesti, versdama žinoti aibę nereikalingų „taisyklių“. Valstybės pareiga yra tarnauti žmogui, o ne atvirksčiai, todėl ji negali primetinėti žmogui bet kokių „žinių“ ar taisyklių. (Žinios – tai sėklos, iš kurių išauga ateities vaizdiniai ir elgesio normos, ir žmogus turi teisę pats pasirinkti, kokias sėklas brandinti savyje ir kokią ateitį sau kurti.)

12-to straipsnio pirmas punktas:

“Eismo dalyvių elgesys grindžiamas savitarpio **pagarba ir atsargumu**.”

Pagarba yra gan abstraktus terminas, dažniausiai reiškiantis „tiesioginį neužgauliojimą“. O atsargumas reiškia įtarinėjimą, kad „kažkas gali atsitikti“. Abu šie terminai apibrėžia **įtarumo ir rūpescio strategiją** iš Piešinuko 1, kuri veda prie žmogaus kaltumo prezumpcijos, orumo žeminimo, ir avaringumo skatinimo. Todėl reiktų remtis ne „pagarba ir atsargumu“ o „**draugiškumu ir savitarpio pagalba**“.

12-to straipsnio antras punktas:

“Eismo dalyviai privalo **išmanyti šį įstatymą**, mokėti KET“.

Neįmanoma išmanyti šio įstatymo, nes daugelis jo punktų prieštarauja vieni kitiems ir (ar) sveikai nuovokai. Todėl iš esmės šis punktas reikalauja, kad žmonės nustotų vadovautis sveika nuovoka, atsisakytų savo prigimtinių teisių ir sugebėjimų, ir taptų nesveikais, pusiau miegančiais robotais, kokius matom filmukuose iš Lentelės 6.

Čia peržiūrėjom tik mažą LR SEAKĮ apibrėžimų dalį. Esmė tame, kad tų **apibrėžimų daug, ir visi jie nereikalingi**. Kiekvienas naujas apibrėžimas sukelia ir naują neapibrėžtumą, todėl kuo daugiau jų naudosis, tuo mažiau aiškumo bus. Nereikalingų apibrėžimų mokinimasis skatina dogmatišką mastymą ir mažina sugebėjimą rasti optimalų sprendimą kritinėje situacijoje. Dėl visų šių priežasčių **LR SEAKĮ didina avaringumą**.

6.2. Bereikalingi Draudimai

Pereikim prie Lietuvos Respublikos Kelių Eismo Taisyklių (LR KET), mirgančių nesibaigiančiais draudimais ir jų „patikslinimais“. Kiekvienas bereikalingas draudimas sukelia psichologinę įtampą, kuri galiausiai išsilieja, kaip nekontroliuojamas autoįvykis. Taipogi prisiminkim, koks saugus ir efektyvus yra eismas, kai išvis jokių apribojimų nėra (Lentelė 5) ir koks nesaugus jis gali būti, kai apribojimų per daug (Lentelė 6).

Kad aiškiau iliustruoti kai kurių ribojimų absurdiškumą, čia pasinaudosis LR KET egzaminų klausimų ir atsakymų medžiaga už 2013 metus [27]. Jei žemiau kur nurodomi egzaminavimo klausimų numeriai, tai jie apimti iš ten.

Štai toli gražu nepilnas sąrašas tų draudimų, be kurių galime apsieiti:

1) Draudimas naudotis keliu, kai tai niekam netrukdo. Pavyzdžiui:

- Draudimas pėstiesiems naudotis dviračių takais, kai jais dviračiai retai kada važiuoja
- Draudimas dviračiams naudotis pėsčiųjų takais (šaligatviais), jei tai netrukdo pėstiesiems

- Draudimas dviračiams ir kinkytiems vežimams važiuoti važiuojamąja kelio dalimi, kai šitai leidžiama neįgaliųjų vežimėliams (net jei šalia yra šaligatvis, pesčiųjų ar dviračių takas, arba kelkraštis)
- Draudimas važiuoti per raudoną šviesoforo signalą, kai sankryža tuščia (pavyzdžiui, tamsiu paros metu), reikalavimas būtinai sustoti prie STOP ženklo, kai vairuotojas važiuoja lėtai ir aplinkui nieko nėra, ir taip toliau. Prisiminkim „Shared Space“ koncepciją, kur visi tokie draudimai panaikinami specialiai, taip pat ir tuos atvejus, kai sugedus šviesoforui eismo saugumas ir efektyvumas tik padidėja (žr. filmukus B1 – C3 iš Lentelės 5)

(2) Reikalavimas naudoti bereikšmes (arba nevienareikšmes) priemones

- Saugos diržus – žr. skyrių apie Saugos Diržus
- Atšvaitus ant dviračių, vežimų, priekabų – dienos metu, kai jų atspindėjimo nesimato
- Specialius (baltai dryžuotus) atšvaitus ant didelio gabarito krovinių, kai tą pačią funkciją gali atlikti bet kokie (balti arba raudoni) atšvaitai, o dienos metu jokių atšvaitų išvis nereikia

(3) Dešinės rankos taisyklė, ypač kai sankryžoj susitinka daugiau nei dvi transporto priemonės, kai transporto priemonės suka į kairę, arba kai vyksta važiavimas ratu. Čia susipainioja net patys KET egzaminavimo klausimų sudarytojai! Pvz. Klausimuose 714, 729, 732, 743, 758, 773 transporto priemonė, sukanti į kairę, bet esanti iš dešinės, turi pirmumo teisę, o klausimuose 726, 753, 756 – neturi. Klausimų 739 ir 771 „teisingi“ atsakymai teigia, kad transporto priemonė iš dešinės turi pirmenybę, nors yra ženklas „eismo ratu“. Jei painiojasi patys KET sudarytojai, tai ką šnekėti apie kitus? JAV ir Kanadoj yra paprasta taisyklė – pirmas važiuoja tas, kuris pirmas privažiavo sankryžą. Jei pirmumo teisė neaiški, vairuotojai išsiaiškina pirmumą tiesioginiu akių kontaktu ir (ar) rankų žestais. Kaip liudija „Shared Space“ patirtis, kuo mažiau taisyklių, suteikiančių „pirmumo teisę“, tuo atsargesni eismo dalyviai, ir tuo mažiau autoįvykių.

(4) Perdėtai detalizuoti greičio ribojimai, lyg 10 ar 20 km/h skirtumas turėtų kokios praktinės reikšmės. Piešinukas 4 nedviprasmiškai byloja, kad jokie greičio ribojimai nepadidino eismo saugumo nei Anglijoje (rodyklės 1, 3), nei JAV (rodyklė 4). Tai patvirtina ir Partijos modelis [2]. Todėl drąsiai galima visus greičio ribojimus supaprastinti. Pavyzdžiui, užmiestyje **visur, visiems ir visada leisti važiuoti 90 km/h, o greitkeliais 130 km/h**, ir jei kas viršija šias ribas, nesukeliant neigiamų emocinių padarinių, tai nesiskaito prasižengimu. Detaliau apie tai skyriuje Nuo Ko Pradėti.

6.3. Kita Nereikalinga Informacija

1) Nereikia žinoti daugumos kiekybinės (metrinės) informacijos, pavyzdžiui, už kiek metrų turi matytis transporto priemonės valstybiniai numeriai, kada yra blogas matomumas arba tamsusis paros metas, kada leidžiama naudoti rūko žibintus, koku atstumu nuo pavojingo ruožo statomi kelio ženklai, esant kokiam matomumui apsisukti ar lenkti draudžiama, ką reiškia skirtingo tūrio varikliai, kokiems vaikams galima naudotis saugos diržais, ir panašiai. Dauguma vairuotojų visą tokią „lentelinę“ informaciją užmiršta, vos tik išlaiko teorinį egzaminą, ir tai yra geriausias įrodymas, kad **realiame gyvenime ši informacija nereikalinga**. Gyvenime reikia žinoti tik apytiksles reikšmes, kurios seka iš sveikos nuovokos, saugumo pojūčio, bei intuicijos. Tikslūs teoriniai skaičiai visad skiriasi nuo praktikos, o pagrindinis saugumo kriterijus yra praktika.

2) Jei aš nesu neįgalusis, tai man nereikia žinoti taisyklių, skirtų neįgaliesiems. Jei aš nesiruošiu būti vairavimo instruktorium, tai man nereikia žinoti reikalavimų, skirtų vairavimo instruktoriams. Jei vairuoju tik lengvąjį automobilį, tai man nereikia žinoti taisyklių, skirtų bet kokių kitų transporto priemonių vairuotojams (dviračiams, mopedams, motociklams,

autobusams, specialiam transportui, traktoriams, kroviniams automobiliams, ir t.t.). Taip pat man nereikia žinoti reikalavimų pėstiesiems, nes laikau egzamina vairavimui, o ne vaikščiojimui. O tokie klausimai sudaro bent jau gerą trečdalį visų egzaminavimo klausimų.

3) Vairuotojui nebūtina žinoti kelio konstrukcijų žymėjimų (bordiūrų, tiltų, estakadų ir kt.), nes tuo užsiima kelininkai. Dar daugiau, būtų gerai, jei visi tie žymėjimai nesektų jokiais standartais, o būtų išpaisyti nuotaiką keliančiais vaizdiniais (pvz., gėlytėmis, bitutėmis, vaikučiais, ir panašiai), nes kelių žymėjimo monotonija migdo ir skatina depresiją, o gražūs vaizdiniai gražina į gyvenimą ir kuria gerą nuotaiką.

4) Nereikia žinoti jokių kitų apibrėžimų, kurie nepaminėti aukščiau, bet akivaizdžiai neturi nieko bendro su realiu eismo saugumu – pvz., kas yra „stabdymo kelias“, „sustojimo kelias“, „vairuotojo reakcijos laikas“, „lenkimas“, „persirikiavimas“, ir pan. Visi šie apibrėžimai kažkuria prasme prieštarauja sveikai nuovokai (pvz., lenkimas nesiskaito „lenkimu“, jei neįvažiavai į priešingos krypties eismo juostą), ir jokiais būdais nepadedą išvengti avarinių situacijų

6.4 KET Nuostatos, žeminančios Žmogaus orumą ir įteisinančios Kaltumo Prezumpciją

Su sekančiom prievolėm žmonės sutinka ne iš geros valios, o tik dėl to, kad valstybė naudoja grąsinimus ir prievartos mechanizmus:

- 1) Prievolė sustoti, stabdant pareigūnui, jei nesukėliau pavojingos situacijos,
- 2) Visada turėti vairuotojo teises ir transporto priemonės dokumentus, kuriuos reikia duoti patikrinti uniformuotam pareigūnui,
- 3) Sustabdžius pareigūnui, neišlipti iš mašinos, jei pareigūnas neduoda tam leidimo, lyg būčiau prasikaltęs,
- 4) Leisti patikrinti savo organizmo būklę (dėl narkotinių medžiagų ir alkoholio)

Geranoriškas sutikimas su šiom prievolėm reikštų pripažinimą, kad žmogus pats nesugeba būti atsakingu už savo elgesį. Tačiau tai neteisa. Nuo prigimties žmogus yra harmoninga esybė, sugebanti pasirūpinti savimi ir kitais. **Neharmoningu ir neatsakingu jį daro valstybė, prievartiniu būdu jį tikrindama ir kontroliuodama.** Tokia kontrolė prasideda nuo pat kūdikystės ir tęsiasi visą gyvenimą. Kadangi žmogumi pastoviai nepasitikima ir nuo jo paties mažai kas bepriklauso, su laiku jam tampa nebesvarbios jo veiklos pasekmės ir atsiranda apatijos sindromas. Kitaip tariant, žmogus tampa tokiu, koku jį padaro valstybė. Jei taisyklės sustatytos taip, lyg žmogus būtų pusprotis idiotas, su laiku jis tokiu ir tampa.

Vienintelis būdas to išvengti – palaipsniui mažinti kontrolės mechanizmus. Atsakomybės neišvengiamumas įtvirtintas priežastingumo dėsnyje („kaip šauksi, taip ir atsilies“), todėl jo dubliuoti nereikia jokioms valstybės institucijoms. Prisiminkim, kaip 2004 metais Gruzija keliems mėnesiams liko be kelių policijos, ir per tą laiką esimo saugumas nė kiek nepablogėjo. Pablogėjimas prasidėjo, tik kai buvo įvesta nauja „nekorumpuota“ policija [24]. Tai aiškiai byloja, kad visi eismo dalyviai turi pakankamą atsakomybės jausmą, o štai kontroliuojančios valstybinės instancijos kaip tik to jausmo ir stokoja.

6.5. Teorinio Egzaminavimo Klausimai

Čia remiamės teorinio egzaminavimo klausimais už 2013 metus [27]. Daugelis tų klausimų siekia **ne tiek patikrinti žmogaus pasiruošimą saugiam eismui, kiek jį pažeminti ir pasityčioti.** Tai matosi pagal įvairius „nesąžiningus metodus“, naudojamus, formuluojant klausimus ir atsakymus, o taip pat ir pagal vertinimo sistemą:

1) Klausimai niekaip **nesusiję su saugiu eismu**. Pavyzdžiui, koks įvairių transporto priemonių variklio tūris, kaip dirba akumulatorius ir katalizatorius, kas yra “tamsusis paros metas”, “stabdymo kelias”, kaip žymimi kelių kraštai, bordiūrai, ir pan.

2) Informaciškai “perpildyti” klausimai ir atsakymai, kurių **prasmę sunku suprasti**. Pavyzdžiui, klausimas 852: “Kokiais atvejais specialiųjų transporto priemonių vairuotojai gali nepaisyti kai kurių kelių eismo taisyklių skyrių reikalavimų, jei tai nekelia pavojaus kitiems eismo dalyviams?” Atsakymai:

“Važiuodami tik su įjungtais raudonos spalvos švyturėliais.

Važiuodami su įjungtais mėlynais ir (ar) raudonais (arba tik mėlynais) žybciojančiais švyturėliais ir (ar) specialiais garso signalais.

Važiuodami tik su specialiais garso signalais (sirena).

Važiuodami tik su įjungtais mėlynais ir (ar) raudonais žybciojančiais švyturėliais”

Situacija apsunkinama tuo, kad vienais atvejais reikalaujama nurodyti tik išsamiausią atsakymą, apjungiantį kaip būtinas, taip ir pakankamas sąlygas, kitais atvejais – visus atsakymus su pakankamomis sąlygomis, o trečiais atvejais – visus atsakymus tik su būtinomis sąlygomis. Tuo tarpu, kai visi tokie klausimai mažai ką turi bendro su eismo saugumu!

3) Klausimai su keliais teisingais atsakymais, kai tie **atsakymai vienas kitą kartoja** arba skiriasi tik neesmine žodžių kaita. Jei pažymėsi tik vieną teisingą atsakymą, tai skaitysis, kad atsakei neteisingai, nors iš esmės jau parodei, kad medžiagą žinai. Kiti atsakymai tėra mechaniniai pakartojimai pirmo atsakymo, t.y. jie neneša jokios papildomos prasmės, išskyrus tik siekį „sužlugdyti“ egzaminuojamąjį.

Pavyzdžiui 8-tas klausimas: Kur galima pradėti mokyti vairuoti transporto priemonę? Pateikiami du praktiškai identiški ataskymai – „nustatytus reikalavimus atitinkančioje teritorijoje“ ir „nustatytus reikalavimus atitinkančioje aikštelėje“. Taip pat ir 55-to klausimo visi atsakymai vienas kitą kartoja, perstatant ar pakeičiant žodžius ir įveliant semantines klaidas (nors pats klausimas su eismo saugumu niekaip nesurištas). Klausime 98 pirmas ir paskutinis atsakymai niekuo nesiskiria, o klausimuose 100 ir 104 – antras ir ketvirtas atsakymai identiški

Išskaičiavimas toks, kad žmogus susipainios žodžių gausybėje ir dėl to pridarys klaidų.

4) **Supainiota atsakymų numeracija**. Pvz., 272 klausimas: „Duoti kelių įpareigoja ženklas Nr.:“ ir išvardinti ženklai su numeriais nuo 1 iki 5. Tačiau atsakymų eilės tvarka tokia: 2, 3, 4, 1, 5. Tas pats ir klausime 276 – atsakymų numeracija tokia: 5, 4, 1, 2, 3. Jei tikslas būtų tik patikrinti žinias, tai numeracija būtų paprasta (1, 2, 3, 4, 5). Bet kai tikslas yra kitoks, tai ir numeracija kitokia. Panašus sindromas – kai vienuose klausimuose atsakymų numeriai išdėstyti didėjančia tvarka (264 – 271), o kituose mažėjančia (274 - 275), arba kai vieni klausimai suformuoti, kaip teiginiai, o kiti – kaip neiginiai

5) **Dviprasmiai klausimai**. Pvz., klausimas 303: „Ar galima važiuoti tiesiai?“ ir parodytas ženklas „važiuoti draudžiama“ su lentele „250 m“. Čia atsakymas priklauso nuo vairuotojo tikslų. Jei vairuotojas žino konkrečią vietovę ir jam tereikia pastatyti mašiną, tada važiuoti galima, bet tik 250 metrų. O jei vairuotojas vietovėje nesigauja ir ieško kelio ar išvažiavimo, tada važiuoti negalima, nes tiesiai išvažiavimo nėra. Jei klausimo tikslas būtų patikrinti žinias, tai jis būtų suformuluotais taip: „ką reiškia šis ženklas?“ Arba klausimas 755: „Ar gali visos transporto priemonės važiuoti vienu metu?“ ir pavaizduota siaura sankryža, į kurią iš visų pusių įvažiuoja transporto priemonės, tarp kurių ir miškovežis su priekaba, pagal savo gabaritus sunkiai beįsipašantis į sankryžos posūkį. Jei visi važiuotų kartu, tai miškovežis aiškiai kliudytų priešpriešais važiuojančią transporto priemonę. Klausimas 576: „ar galima lenkti sankryžoje?“ ir parodyti du automobiliai, vienas iš kurių jau persirikiaavo į priešpriešią esimo juostą ir beveik susilygino su automobiliu iš dešinės. Jei automobilis iš dešinės nerodo posūkio signalo, tai galima, bet ši sąlyga neakivaizdi, nes automobilis iš dešinės vis tik suka į kairę, nes taip parodyta

paveikslėlyje. Klausimas 612: „Ar galima lenkti sankryžoje?“ ir parodyti du automobiliai, vienas iš kurių jau pradėjo lenkti kitą. Jei automobilis iš dešinės važiuoja lėtai, tai lenkti ne tik galima, bet ir būtina, o jei automobilis iš dešinės važiuoja pakankamai greitai, tai lenkti pavojinga. Klausimas 771: „ar privalote duoti kelią motociklininkui?“ – o tas motociklininkas nupieštas taip, kad neaišku, kuria kelio juosta jis važiuoja

6) Išgalvotos **nerealios situacijos, kurių praktiškai nebūna**. (Pagrindinė visų teoretikų klaida yra uždavinėti klausimą „o kas, jeigu...?“ Jei apie tokias nesąmones galvoti, tai realaus gyvenimo ir nematysi!) Pvz., sankryžoje vienu metu susitinka trys ar keturios mašinos, ir visoms reikia vadovautis dešinės rankos taisykle. Realiam gyvenime tokio atvejo tikimybė be galo maža, o jei taip ir atsitiktų, tai visi vadovautųsi tiesioginiu akių kontaktu ir rankų žestais. Klausimai 714, 756 – keturios ir penkios (atitinkamai) transporto priemonės didelėje sankryžoje, kur susikerta du keliai po keturias eismo juostas, tačiau nėra jokių eismo ženklų! Klausimas 299 apie neegzistuojančius ženklų derinius (nukreipiamieji ženklai, galiojantys tik lengviesiems automobiliams), klausimas apie neegzistuojančią pesčiųjų perėją (1229), arba kai pavaizduota „lygiareikšmė sankryža“, kur keturių eismo juostų kelias susikerta su dviejų juostų keliu. Žmonės, kurie patiki tokių situacijų realumu, tampa perdėtai įtariais, visko bijančiais subjektais, nesugebančiais pastebėti realaus Gyvenimo Grožio ir visur matantys tik pavojus. Nes juos pastoviai kamuoja klausimas „o kas, jeigu...“

7) Išgalvoti **nerealūs atsakymai, kurie šiaip neateitų į galvą**, ir reiškia, netrukdytų saugiai vairuoti. Bet kai tokie atsakymai peršami per prievartą (nes juk negali jų neperskaityti), jie nusėda kažkur pasąmonėj ir vieną dieną gali iškrėsti netikėtą pokštą. Pavyzdžiui, klausimas 287: „kokiais atvejais galite pravažiuoti šį ženklą („7 tonos“)“? Paskutinis atsakymas – „jei vienos ašies apkrova neviršija nurodyto ženkle“. Realiam gyvenime tokia nesąmonė neateitų į galvą. Bet jei žmogus praleidžia daug laiko su KET klausimais, kur žongliruojama tokiomis „galimybėmis“, tai jam tikrai gali „sisisukti galvelė“. Čia panašu į tai, kaip „dešimt dievo įsakymų“ tvirkina žmones: normaliam žmogui ir į galvą neateitų vogti ar užmušti, bet jei jam pastoviai kartojama „nevok“ ir „neužmušk“, tai su laiku jis ir pradeda mąstyti apie tokias galimybes.

8) Siūlomi atsakymai, kurie **atitinka sveiką nuovoką, tačiau skaitomi neteisingais**. Pavyzdžiui, ar reikia praleisti vaikus, kai juos lydintis suaugęs mojuoja ranka (klausimai 89, 102)? Bet koks normalus žmogus praleistų, bet pasirodo, kad tai neteisingas atsakymas. Arba klausimas 501: „ar galima statyti transporto priemonę ant šaligatvio?“ Atsakymas „taip“ skaitomas teisingu, o „taip, jei tai nemaišo pėstiesiems“ – neteisingu. Tada iškyla klausimas – kokia šaligatvių paskirtis – vaikščioti pėstiesiems ar statyti mašinas? Klausimas 739: „kas turi važiavimo pirmenybę: (a) automobilis, važiuojantis ratu, (b) įsukantis į ratą“. Teisingas atsakymas (b), nors stovi ženklas „eismas ratu“. Jei ženklas „eismas ratu“ neduoda pirmenybės važiuojantiems ratu, tai kam jis išvis reikalingas?

9) Siūlomi du atsakymai, reiškiantys tą patį, bet **vienas skaitomas teisingu, o kitas ne**. Pvz., 838-tas klausimas: „neįgaliųjų automobiliui stovėti šioje vietoje: (a) leidžiama, jei stovi kairiau geltonos linijos, (b) leidžiama, jei stovi ant baltai užbrūkšniuoto ploto“. Abu atsakymai reiškia tą patį, nes baltai užbrūkšniuotas plotas yra kairiau geltonos linijos, bet vienas skaitomas teisingu, o kitas ne. Kitas panašus pavyzdys klausime 222: „Kaip saugiausia važiuoti per nedidelį slidų kelio ruožą: (a) nekeičiant greičio ir krypties, (b) nestipriai spaudžiant akseleratoriaus paminą“. Antras atsakymas neprieštarauja pirmam, o kadangi reikalaujama nurodyti visus teisingus atsakymus, tai atrodo irgi „teisingas“. Bet egzaminuotojai turi kitą nuomonę.

10) Nesąžininga vertinimo sistema. Jei iš penkių teisingų atsakymų pažymėsi tik keturis, tai skaitoma, kad į klausimą neatsakei, t.y. atsakymo **teisingumas lygus 0%, nors 4/5 sudaro 80%**.

Visi šie metodai neigiamai atsiliepia saugiam eismui, nes sumenkina žmogaus pasitikėjimą savo intuicija, kuri iš esmės ir yra vienintelis saugumo garantas. Kad to išvengti, paprasčiausia būtų atsisakyti sistemos, kai vienas klausimas turi daugelį „teisingų“ atsakymų. Teorinio

egzamino paskirtis – įsitikinti, ar egzaminuojamasis susipažinęs su pačiais būtiniausiai važiavimo principais, ir tų principų yra ne tiek jau daug (pvz., kuria kelio puse reikia važiuoti ir ką reiškia šviesoforo signalai). Prisiminkim, kad Airijoje iki 2001 metų nebuvo išvis **jokio teorinio egzamino, o eismas vienas saugiausių Pasaulyje**. Kaip jau minėta, saugumo pagrindą sudaro ne teorinės žinios, o praktiniai įgūdžiai ir gera nuotaika bei kūrybiškumas.

7. Nuo Ko Pradėti?

Taisyklių pakeitimas turi būti kompleksinis, daugiaetapis procesas, nes iš esmės turi apimti ne tik pačias taisykles, bet ir visą saugaus eismo koncepciją, įskaitant policijos misijos patikslinimą, kelių ženklumą, kelių tiesimo ir urbanizacijos politiką, ir apylaimai požiūrį į Įstatymą ir Gyvenimą. Visa tai galima pakeisti tik neskubant ir palaipsniui. Mūsų tikslas – viską pakeisti taip, kad nesukeltume naujos “atoveiksmių bangos”, t.y. nedidinat psichologinės įtampos nei eismo dalyviams, nei policijos pareigūnams, anei įstatymo leidėjams.

7.1. Pakeisti Egzaminavimo Tikslus

Vairuotojų egzaminavimas turi siekti ne “pasodinti”, o patikrinti tik pačius svarbiausius vairavimo įgūdžius. Dėl to reikia:

- (a) Atsisakyti praktikos, kai vienas klausimas turi daug “teisingų” atsakymų. Vienas klausimas turi turėti tik vieną teisingą atsakymą – tai padės išvengti daugelio ginčytinų situacijų
- (b) Sudaryti trumpą sąrašą tų taisyklių, kurias žinoti absoliučiai būtina (pvz., ką reiškia šviesoforo signalai ir koks leistinas greitis mieste ir užmiestyje), ir tikrinti tik jų žinojimą. Tarp tų taisyklių neturi būti jokių apibrėžimų ir kitos nereikalingos informacijos, kritikuotos aukščiau. Taisyklės turi būti tokios, kad vidutinių sugebėjimų žmogus, vieną kartą atidžiai jas perskaitęs, sugebėtų išlaikyti teorinį egzaminą iš pirmo karto.

Su laiku teorinio egzaminavimo reiktų išvis atsisakyti (kaip Airijoje iki 2001 metų), o paskui net ir praktinio vairavimo egzamino, nes bet koks egzaminavimas nuima dalį atsakomybės nuo pačio žmogaus už jo paskesnius veiksmus. Šitai trukdo jam suprasti pagrindinį gyvenimo dėsni – “kaip šauksi, taip atsilies” – ir daro jį mažiau atsakingu. Čia priimtina tik “Tėviška Kontrolė” – geri tėvai ne tiek egzaminuoja, kiek padeda patarimu ir asmeniniu pavyzdžiu. Esmė tame, kad kiekvienas turi egzaminuoti pats save, o ne kitus.

7.2. Supaprastinti Eismo Taisykles

Bet kokios taisyklės mažina mūsų kūrybiškumą ir sukuria naujus neapibrėžtumus, reikalaujančius naujų taisyklių. Gaunasi “užburtas ratas”, iš kurio sunku ištrūkti. Todėl čia reikia ryžtingumo. Galimas sekantis scenarijus:

- (a) Įvesti tokią taisyklę: **eismo saugumas svarbesnis už bet kokias taisykles**. Svarbiausia yra išvengti avarinės situacijos. Pvz., jei automagistralėje visi vaziuoja 140 km per valanda, tai taip ir yra saugiausia. Bendriau šnekant, jei pažeidžiau taisykles, bet nesukėliau avarinės situacijos (ir neužgavau kitų žmonių jausmų), tai iš tikro nieko nepažeidžiau, nes taisyklių tikslas yra padėti Mums Gyventi, o ne atvirkščiai.
- (b) Supaprastinti KET iki tokio lygio, kad jos būtų **savaime aiškios be ilgesnių mokymųsi**. Šitai gali būti kelių etapų procesas, pvz., pradėti nuo nereikalingų apibrėžimų ir reikalavimų atsisakymo (visokiausi atšvaitai, pėstieji, dviračiai, neįgalieji, ir t.t.), pereinant prie greičio ribojimo suvienodijimo (dabar yra kelios dešimtys ribojimo variantų!), kelio ženklų supaprastinimo (ypač visokiausių “patikslinančių lentelių”), “dešinės rankos” taisyklės atsisakymo (užtvirtinant pirmumo teisę tam, kas pirmas

pradėjo judėti), bereikalingų šviesoforo sekcijų ir “inversijų” supaprastinimo, ir t.t. Atminkim, kad daugelio Pasaulio šalių taisyklės žymiai paprastesnės, nei Lietuvos, o eismas ten Saugesnis!

- (c) Taisyklių supaprastinimą derinti su **visuomenės informavimu** apie moralinės atsakomybės perkėlimą ant kiekvieno žmogaus. (Natūralu, kai kiekvienas atsako už savo veiksmų pasekmes pats. Nenatūralu, kai čia “tarpininkauja” valstybė.) Ši informavimą derinti su **sveikos gyvensenos skatinimu**. Sveiki žmonės visad geroj nuotaikoj, todėl nesukelia avarijų. Avarijas sukelia “nesveiki”, kurie blogoj nuotaikoj, “vidiniai nesubalansuoti”.
- (d) Palaiptisniui **mažinti likusių apribojimų griežtumą**. Pvz., jei tuščioje sankryžoje dega raudona šviesa, tai nebūtina tuščiai stovėti ir laukti žalios šviesos, nes tai neekologiška (be reikalo eikvojamas kuras ir teršiama aplinka) – gali važiuot ir per raudoną! Su laiku turėtų išnykti bet kokie „draudžiamieji“ ženklai, nes kiekvienas žmogus pats sugeba nuspręsti, kas saugu o kas ne.
- (e) Nereikalauti vežiotis vairavimo teisių ir bet kokių kitų dokumentų, nes tai pažeidžia žmogaus nekaltumo prezumpciją ir žemina orumą. Dėmesys turi būti nukreiptas į avarinių situacijų mažinimą, o ne į tai, kokius dokumentus vežiotis, kaip sutikti policijos pareigūną, kaip pildyti kelių esimo ivykio formą, ir pan. Jei nebus eismo ivykių, tei nereikės ir visų šių formalumų.

Galiausiai visa Lietuva turėtų tapti vientisa “Shared Space” zona, kur nėra jokių ženklų ir galioja tik viena taisyklė: **už savo ir kitų saugumą esi atsakingas tik pats**. Tai bus atsakingų, subalansuotų, ir Mylinčių Gyvenimą Žmonių visuomenė.

7.3. Pakeisti Kelių Policijos Tikslus

Pagrindiniu policijos tikslu turi tapti rūpinimasis savo ir aplinkinių gera nuotaika. Tai reiškia: visada šypsotis, būti draugiškais, ir stengtis padėti kitiems. Žr. filmukus iš Lentelės 7. Šito siekti palaiptisniui:

- (a) Nustoti tikrinti vairuotojų dokumentus, girtumą, ir važiavimo greitį, nes tai niekaip neįtakoja eismo saugumo. Žr. Piešinuką 4, o taip pat ir Lentelę 2 – tai, kad visose šalyse (neišskiriant ir Lietuvos) matom puikiausiai tiesines priklausomybes, nepakitusias jau daugelį dešimtmečių, besąlygiškai byloja, kad visos šios priemonės yra absoliučiai bereikšmės! Reikia tik sekti, kad nebūtų pavojingų (avarinių) situacijų. Šitai atlaisvins daug pareigūnų nuo bereikalingo darbo, ir sutaupys lėšų ir laiko toliasniam persiorientavimui.
- (b) Pradėti šypsotis – net ir per prievartą, nes tai ugdo vidinę discipliną, atveria plačius asmeninio tobulėjimo kelius, ir tiesiogiai įtakoja kitų žmonių savijautą. Jei aš nusišypsau kitiems, tai ir man kiti nusišypsos. O kai žmonės šypsosi, tai jokių letalinių įvykių ir sapne nesusapnuosi. Tai ypač aktualu lietuviams, kurių veidai tradiciškai pilni rūpesčio. Jei žmogus nusišypsos – jis apsileidęs, nes leido iliuziniams rūpesčiams pakilt aukčiau už patį save. Toks žmogus nemyli Gyvenimo, ir reiškia – jis pavojingas. (Čia pravartu paskaityti M. Narbekovo knygas arba paklausti jo paskaitų.)
- (c) Būti sveikos gyvensenos pavyzdžiais. Geriau asmeniniu pavyzdžiu įkvėpti eismo dalyvius Gyvenimo Džiaugsmui, ne juos tikrinti, ar jie gyvena sveikai (t.y. negeria, nevartoja narkotikų, ir pan.)
- (d) Pagrindinis Policijos veiklos vertinimo kriterijus – ar pamatę policijos pareigūną, žmonės vidiniai įsitempia ar atsipalaiduoja? Jei įsitempia, tai gyvenam prie fašizmo. Jei atsipalaiduoja, tai gyvenam laisvoj šalyj. Kažkuria prasme čia galima orientuotis į užrašą ant JAV policijos mašinų: “To Serve and Protect” – “Tarnauti ir Saugoti”. Kitaip tariant,

policija turi tapti Nuolankiu Tarnu ir Angelu Sargu, arba Tėvu ir Mama. Tik Ne Prižiūrėtoju!

- (e) Policijos pareigūnų atranka turi orientuotis į jų Gyvenimišką Patirtį, Ilgalaikius (Dvasinius) Tikslus, ir Meilę Gyvenimui. Kadangi šiai dienai tokių žmonių reta Lietuvoj, ateityje reikės sudaryti jaunimo ugdymo programą, grindžiamą Meilės Gyvenimui ir Tvirtos Šeimos sampratomis. (Šiandieninės Lietuvos „moterų emancipacijos“ ir „lygių teisių“ idėjos aiškiai prieštarauja Tvirtos Šeimos sampratai.) Čia gali daug pagelbėti Humanistinės Pedagogikos metodai (Šalva Amonašvili) ir surištos dvasinių mokymų pakraipos (pvz., knygų serija Skambantys Rusijos Kedrai)

Su laiku policijos institucija išnyks, nes kiekvienas žmogus taps pakankamai atsakingu ir sugebančiu pasirūpinti savo ir aplinkinių saugumu.

7.4. Pakeisti Kelių Žymėjimą

Monotoniški keliai „migdo“ ir bendrai neigiamai veikia visų žmonių psichiką. Čia pravartu susipažinti su sekančiu laišku, parašytu dar prieš šimtą metų [18]:

Laiškas į The Times redakciją, 1908 metų Liepos 13 dieną,
Nuo Pulkininko *Willoughby Verner*

Brangus Pone,

Prieš Jūsų skaitytojams pradėdant valyti kelius ir genėti medžių šakas, kaip pasiūlyta Automobilių Sąjungos Sekretoriaus, jiems gali būti įdomu susipažinti su mano patirtimi. Prieš ketverius metus aš nugenėjau medžių šakas ir krūmus, skiriančius mano sodą nuo praeinančio automobilių kelio. Rezultatai buvo dvejopi: sekančiais metais mano sodas buvo užneštas dulkėmis nuo greitai prasinešančių automobilių, ir pravažiuojančių automobilių vidutinis greitis žymiai pakilo. Kai policija paaiškino, kad „čia greitai važiuoti saugu, nes vairuotojai gali matyti pakankamai toli į priekį“, aš supratau padaręs didelę klaidą. Nuo to laiko aš niekad nebegenėjau medžių ir krūmų, trukdančių vairuotojams, ir dar prisodinau greitai augančių rožių ir kitokių augalų, kad kiek galima daugiau apsaugot savo sodą ir sumažint pravažiuojančių automobilių greitį. Akivaizdu, kad daugelis vairuotojų galvoja tik apie jų pačių saugumą, todėl genėti medžių šakas – reiškia tiesiogiai skatinti jų neatsakingą mąstyseną.

Jūsų Nuolankus Tarnas,
Willoughby Verner

Šis laiškas byloja, kad „patogesni“ keliai skatina „mažiau atsakingą“ mąstyseną. Bet koks „dirbtinis“ patogumas, ypač jei sukurtas laukinės Gamtos sąskaita, daro mus „mažiau žmogiškais“.

Patogumų siekis ir monotoniškumas atsiranda pirmiausia žmonių mintyse ir gyvenimo būde, o paskui jau ir aplinkoje. Todėl būtina skatinti sveiką gyvenimo būdą, grūdinimąsi, kuo natūralesnę mitybą, ir minčių bei nuomonių „tyrumą“.

Kelių pakraščiuose (ir ant namų sienų) galima iškabinti (išdidintus) gražiausius vaiku piešinius apie paprastą, bet amžiną Gamtos grožį – gėlytes, saulytes, širdeles, vaikučius, mamytes ir tėvelius. Pakelėse sodinti kuo daugiau gėlių ir įvairiausių medžių, nes kiekvienas medis balansuoja tam tikrą žmogaus psichikos aspektą. Galiausiai aplinka turėtų panašėti į vientisą Botanikos Sodą.

7.5. Pakeisti Požiūrį į Įstatymą Bendrai

Įstatymas turi **propaguoti ne-prievartą**, nes bet kokia prievarta sukelia neišvengiamą atoveiksmį. Prievartą galima naudoti, tik esant absoliučiai būtinybei, pvz., kai aiškiai nesubalansuotas žmogus kelia grėsmę kitiems. Šiandien gi didžiausia grėsmė kyla iš pačių valstybinių institucijų, besiremiančių grąšinimais ir prievartiniais mechanizmais.

Nekaltumo prezumpcija – jei įstatymas tarnauja žmogui, tai jis neturi žmogaus žeminti, tikrinant jo dokumentas ar kitaip verčiant kažką „įrodinėti“.

Atsisakyti absurdiško lozungo “įstatymo nežinojimas neatleidžia nuo atsakomybės”. Taip yra tik su Dievišku Priežastingumo Dėsnium, o ne su valstyniais įstatymais. **Žmogaus įgimta nuovoka ir intucija yra aukščiau už bet kokius įstatymus**, todėl jis neprivalo žinoti jokių įstatymų. Džiaugsmingas Žmogus visada teišus, o įstatymas dažniausiai klysta.

Su laiku vienintelis įstatymo tikslas bus **Skatinti Žmonių Tarpusavio Meilę**. Jei pats nemyli kitų – tai pats ir esi už įstatymo ribų, taigi pats save ir kontroliuok. Esant tokiam įstatymui, jokių “išorinių prievartinių mechanizmų” būt negali, nes kiekvienas tik pats žino, ar jis Myli, ar ne. Per prievartą kitų nepamiksi, bet jei labai panorėsi, tai su laiku nugalėsi visus trigdžius ir tikrai pamiksi ☺.

7.6. Kokia Bus Lietuva

Kai daugumas lietuvių išmoks džiaugtis gyvenimu, tada išnyks bet kokios “jėgos struktūros” (armija, policija, ir pan.) Taip bus, nes **Stiprūs žmonės išlieka Džiaugsmingi ir Kūrybingi bet kokiomis sąlygomis**, todėl susitvarko su bet kokiais nesklaidumais be svetimos pagalbos. Tik silpni pasiduoda baimėms, todėl pastoviai ginkluojasi ir kaltina kitus.

Su laiku kiekvienam reikės pasirinkti, kuriuo keliu pasukti: fizinio ir dvasinio tobulėjimo ar materialinio parazitavimo. Pirmas veda link Visagališkos Dievybės, antras - “apsidraudusios silpnybės”. Kurie pasuks Dievybės link, praktiškai parodys kitiems savo kelio pranašumus, todėl su laiku visi tą kelią ir pasirinks.

Visagalio Dievo kelias – tai **Stipri Šeima**, besiremianti gražiausiais Vyriškumo ir Moteriškumo pavyzdžiais. Tai Amžina Visagališkumo ir Švelnumo Sąjunga, gimdanti nuostabiausius Gyvenimo žiedus. Tai Žydintys Rojaus Sodai, glostantys akį visiems aplinkiniams. Tai Džiaugsmingi Vaikai, jaučiantys atsakomybę visos Žemės Planetos mastu.

Literatūra

- [1] Smeed, R. J. Some statistical aspects of road safety research, *J. Royal Stat. Soc.*, A(I), 1949, 1 - 34.
- [2] Adams, J. G. U., *Risk and Freedom: the record of road safety regulation*. Transport Publishing Projects, Cardiff, 1985. <http://www.john-adams.co.uk/books/>
- [3] J. Adams, Where and when is Shared Space safe? Presentation for *PRIAN Public Realm Course*, Bedford, 22 April 2008, <http://www.john-adams.co.uk/presentations/>
- [4] Wikipedia, List of countries by traffic-related death rate. Dauguma duomenų už 2010 metus iš: Global Status Report on Road Safety 2013, World Health Organization.
- [5] Wikipedia, List of countries by vehicles per capita. Dauguma duomenų už 2010 metus iš: World Bank Data: Motor Vehicles (per 1000 people), The World Bank, retrieved 2011-08-27.
- [6] M. Ruikar, National statistics of road traffic accidents in India, *Journal of Orthopedics, Traumatology and Rehabilitation*, 2013, 6 (1), p. 1 – 6.
- [7] Adams, J. G. U., 2010, Managing Transport Risks: What Works? A draft essay for *Risk Theory Handbook*. <http://www.john-adams.co.uk/papers-reports/>
- [8] Wikipedia, List of motor vehicle deaths in Australia by year
- [9] Wikipedia, Number of US traffic fatalities – from List of motor vehicle deaths in U.S. by year (from: Motor vehicle traffic fatalities and fatality rate: 1899 – 2003, based on historical NHTSA and FHWA data, <http://www.saferoads.org/federal/2004/TrafficFatalities1899-2003.pdf>). Number of US motor vehicles – from "Federal Highway Administration, numbers of drivers and motor vehicles since 1960"

- [10] Lietuvos Automobilių Kelių Direkcija prie Susisiekimo Ministerijos:
http://www.lakd.lt/lt.php/eismo_saugumas/eismo_ivykiu_statistika/27#content_412
- [11] Wikipedia, List of motor vehicle deaths in Japan by year
- [12] Partyka S. C., Simple models of fatality trends using employment and population data, *Accident Analysis and Prevention*, 1984, 16(3), 211 – 222.
- [13] Partyka S. C., Simple models of fatality trends revisited seven years later, *Accident Analysis and Prevention*, 1991, 23(5), 423 – 430.
- [14] Vinglis E. R., Guest Editor's Introduction, *Accident Analysis and Prevention*, 1983, 15, 405 – 406.
- [15] Adams, J. G. U., Britain's seatbelt law should be repealed, *Significance*, 2007, 4(2), 86 – 89.
<http://www.john-adams.co.uk/papers-reports/>
- [16] Peltzman S., The effect of automobile safety regulation. *Juornal of Political Economy*, 1975, 83(4), 677 – 725.
- [17] Mayhew, P., Road accident prevention: the lessons for crime control, *Home Office Research Unit Bulletin*, 1979, 7, 25 – 27.
- [18] Adams, J. G. U., The Failure of Seat Belt Legislation, in *Clumsy Solutions for a Complex World: Governance, Politics and Plural Perceptions*, Marco Verweij and Michael Thompson (eds), Palgrave, Macmillan, 2006 <http://www.john-adams.co.uk/papers-reports/>
- [19] Allsop R., Carsten O., Evans A., and Gifford R., Seatbelt laws: why we should keep them, *Significance*, 2008, 5(2), 84 – 86.
- [20] Google “Death by medicine by Gary Null” – įtikinama statistika, kad šiandieninė medicina atneša daugiau žalos, nei naudos
- [21] Wikipedia, Shared Space. Daugiau apie tai galima sužinoti pagal sekančius paieškos žodžius: (a) “Анархия на улицах – что, если отменить правила дорожного движения”. (b) “Austrian Economics and Liberty: Anarchy in the Streets”. (c) “Shared Space – would it work in Los Angeles?”
- [22] Interneto dokumentas: Comparative study of road traffic rules and corresponding enforcement actions in the Member States of the European Union – Final Report, European Comission Directorate-General Energy and Transport
- [23] Interneto dokumentas: Cultural Differences in Traffic Safety and Traffic Law Enforcement between Countries around Baltic Sea - Results of a Survey. Note 7 / Issued 31 May 2012, www.cash-project.eu
- [24] Google paieškos žodžiai – “In 2004 Georgia fired its entire traffic police force”, “Саакашвили угрожает заслуженный импичмент”, “Реформы Саакашвили – анализ и последствия”, “Грандиозная мистификация: статистический анализ реформ Саакашвили в Грузии (2/2)”
- [25] Google “Should Britain make its driving test harder?”
- [26] Iš interneto: SaugausEismoIstatymas_2013-07-01_v03_www.eismas.eu
- [27] LR KET teorinio egzaminavimo klausimai ir atsakymai už 2013 metus iš Torrent'о. Failas paimtas 2013.12.24, failo dydis 972 kB, viso 1386 klausimai.

PRIEDAS

Ginčytini LR KET Egzaminavimo Klausimai ir Atsakymai

Čia pažymėti klausimai (iš [27]), turintys mažai ką bendro su eismo saugumu, arba kurių atsakymai yra ginčytini, nes prieštarauja sveikai nuovokai. Grubiai vertinant, šiai kategorijai galima priskirti didžiąją dalį visų egzaminavimo klausimų (nors skirtingus klausimų blokus perržiūrėjau su skirtingu atidumu).

Klausimai 1 – 20 tiesiogiai nesusiję su eismo saugumu

Klausimo 8 antras ir trečias atsakymai vienas kita kartoja, pakeičiant tik vieną žodį. Taip siekiama suklaidinti egzaminuojamą žmogų semantiniuose pinklėse, nepriklausomai nuo jo pasiruošimo saugiai vairuoti!

Klausimo 18 (ar kelio darbininkas yra pestysis?) antras atsakymas (“ne”) priestarauja klausimo 30 antram atsakymui, apibreziančiam pestį, kaip “asmeni, esanti ne transporto priemonėje”

Klausimo 19 (kas yra kelio vaziuojamoji dalis?) paskutinis atsakymas (variantas C) irgi teisingas, nes vaziuojamoji dalis yra “kelio dalis, skirta vaziuoti transporto priemonėms” (zr. Klausimo 34 pirmą atsakymą)

Klausimo 21 (ka reiskia “duoti kelia?”) antras atsakymas (kuris pažymetas teisingu) is esmes niekuo nesiskiria nuo trecio atsakymo (pazymeto neteisingu), nes zodis “nekludyti” yra sinonimiskas zodziui “praleisti”. Kitaip tariant, pasakymas “tik praleisti” atspindi viska, kas surasyta antrame atsakyme!

Klausimas 23 (kas yra aptarnaujantis transportas) tiesiogiai nesusijęs su eismo saugumu

Klausimo 24 (ar gyvuli varovas yra vairuotojas) atsakymas atitinka pesciojo apibrezima is klausimo 30. Abu klausimai nesusije su eismo saugumu

Klausimo 25 (kas yra sankryza?) antras atsakymas apibrezia, kad ivaziavimas į kelia is salia esancios degalines nera sankryza. Taciau klausimo 32 atsakymai apibrezia sankryza, kaip keliu jungimosi, kirtimosi arba atsiaakojimo viename lygyje vieta. Negi isvaziavimas is degalines neskaitomas keliu? Kitaip tariant, sankryzos apibrezimas yra gincytinas, ir jis niekaip nesusijes su eismo saugumu, nes avarines situacijos isvengiama, nustatant ne sankryzos buvima, o vaziavimo pirmumo teise

Klausimo 30 antrame atsakyme pestysis yra apibreztas, kaip “asmuo, esantis ne transporto priemoneje” (antras atsakymas), o tai priestarauja pirmam atsakymui, apibreziančiam kelio darbininkus, nesancius transporto priemoneje, kaip “ne pesciusius”. Be to, tai priestarauja 18-tam, o taip pat ir 24-tam ir 65-tam klausimams, kur gyvuliu ir pauksciu varovai, esantys ne transporto priemone, traktuojami ne kaip pestieji (pagal 65-ta klausima), o kaip vairuotojai (pagal 24-ta klausima)

Klausimo 31 paskutinis atsakymas apibrezia, kad vairuotojas keliones metu turi imtis visu priemoniu savo ir keleiviu saugumui uztikrinti. Taciau tai automatiškai reiskia, jog jis turi pirmiausiai rupintis savo saugumu – ir reiskia, pirmas atsakymas taipogi teisingas. (Perdetas rupestis keleiviu saugumu priestarautu Klausimo 153 apibrezimui, jog keleiviai gali islipti is transporto priemones be vairuotojo leidimo – reiskia, jie turi patys rupintis savo saugumu.) Tai taip pat reiskia, jog vairuotojas turi rupintis keleiviu gera nuotaika, nes nuo to priklauso jo paties nuotaika ir sugebejimas isvengti avariniu situaciju kritiniu atveju. Visa tai ieina į apibrezima “imtis visu butinu priemoniu savo ir keleiviu saugumui uztikrinti”. Kitaip tariant, Klausime 31 visi atsakymai turi buti skaitomi teisingais.

Klausimo 32 (kas yra sankryza?) atsakymai (sankryza yra keliu jungimosi viename lygyje vieta) priestarauja klausimo 25 atsakymams (isvaziavimas is degalines nera sankryza)

Klausimo 34 pirmame atsakyme kelio vaziuojamoji dalis apibrezta, kaip “kelio dalis, skirta vaziuoti transporto priemonėms”. O tai priestarauja klausimo 19 atsakymams, kur paskutinis atsakymas (variantas C) skaitomas neteisingu, nors ten parodyta eismo juosta, kuria vaziuoja transporto priemones. (Kitaip tariant, klausime 19 turi buti du teisingi atsakymai, antras ir trečias.)

Klausime 36 pagrindinis kelias apibudinamas ne pilnai. Sveika nuovoka sako, jog tai yra kelias su intensyvesniu eismo judejimu. Pavyzdziui, keturiu eismo juostu kelias turi buti pagrindinis dvieju eisamo juostu kelio atzvilgiu (nors tai ir priestarauja KET Klausimams Nr. ...)

40 – sveika nuovoka sako, jog saligatviu gali vaziuoti dviraciai, jei jie netrukdo pestiesiems. Ta pati patvirtina ir paveiksliukas, kuriame matosi dviratininkas, vaziuojantis pustusciu saligatviu

41 (kas yra reguliuojama sankryza?) – antras atsakymas irgi teisingas, nes jei sankryza reguliuojama tik sviesoforu, ir joje nera reguliuotojo, tai visvien ji yra reguliuojama. Trečias atsakymas irgi teisingas, nes jei sankryza reguliuojama tik reguliuotojo, ir joje nera sviesoforo, tai ji irgi lieka reguliuojama. Klausimas nesusijes su eismo saugumu

43 (kas yra skiriamoji juosta?) – pirmas ir paskutinis atsakymai gali buti irgi teisingi, nes skiriamoji juosta gali zymeti vaziuojamosios dalies ir/ar juostos krasta, o tai gali buti traktuojama, kaip ju konstrukcine dalis. Be to, kaip sis klausimas susijes su eismo saugumu?

44 – teisingas atsakymas yra taip pat ir antras (“laikas nuo sutemu pabaigos iki ryto prieblandos pradzios”), nes debesuota ryta ar vakara gali buti taip pat tamsu, kaip ir sviesia nakti, o saulelydzio ar sauletekio gali nesimatyti

45 – issamiausias atsakymas yra pirmas, kiti atsakymai siekia tik lingvistiskai supainioti egzaminuojamaji, ir is esmes niekaip netikrina jo pasirengimo saugiam esimui. Klausimas nesusijes su eismo saugumu

46 – pirmas atsakymas gincytinas, nes “kelio dalis, nepriklausanti vaziuojamai kelio daliai” gali buti ir skiriamoji juosta. Trečias atsakymas taip pat gincytinas, nes prasideda zodziais “jis gali buti atskirtas” – Klausimo klausimas juk labai konkretus (“kas yra kelkrastis”) o sis atsakymas gramatiškai neteisingas ir abstraktus (“jis gali buti ...”)

47 - 49 (kas yra keturratis motociklas, lengvasis keturratis motociklas, transporto priemone) – niekaip nesusije su eismo saugumu

50 – transporto priemonės sustojimas gali būti priverstinis (nenumatytas) arba nepriverstinis (numatytas), todėl visi trys atsakymai teisingi

51 (kas yra didžiausia leidžiamoji masė) – nesusije su eismo saugumu

52 – ketvirtas atsakymas (“asmuo, esantis nejudancioje transporto priemoneje”) yra gincytinas, nes jis gali sedėti prie vairo ir laukti leidimo važiuoti (pvz., reguliuojamoje sankryžoje)

53 (kas yra važiuojamųjų kelio dalių sankirta) – abu atsakymai teisingi, nes išorinės važiuojamosios dalies ribos atitinka išorinius kelkrasčių krastus. Klausimas nesusijęs su eismo saugumu

54 (kas priklauso marsrutiniam transportui) – klausimas nesusijęs su eismo saugumu

Klausimo 55 visi atsakymai vienas kita kartoja, perstatant ar pakeičiant žodžius ir išvėlinant semantines klaidas (nors pats klausimas su eismo saugumu nesusijęs). Taip siekiama suklaidinti, nepriklausomai nuo egzaminuojamojo pasiruosimo saugiai vairuoti

56 – pirmas atsakymas irgi teisingas, nes paminėtas ženklas “gyvenamosios zonos pradžia”, sutinkamas tik gyvenvietėje

Klausimo 57 paskutinis atsakymas nurodo, kad važiuojamosios dalies ženklavimo linijos, žyminčios pėsčiųjų perėją, visi nereiskia pėsčiųjų pėjos, jei tai nepatvirtinta atitinkamais kelio ženklais. Tačiau šito nepaaiskinti vaikams, jei tokia situacija yra ne prie sviesoforo, kur nepastatyti reikiami kelio ženklai. Kitaip tariant, jei akiai vadovautis šiuo apibrezimu, tai sudaromos avarinės situacijos prielaidos. (Tas pats liečia ir klausimą 1229)

59 – paskutinis atsakymas irgi teisingas, nes reguliuotojas taipogi gali tureti ir vėliavėle. Antraip, jei uniformuotas reguliuotojas netycia paims į ranka vėliavėle, tai ji jau reiktu ignoruoti? Šis klausimas nesusijęs su eismo saugumu, nes bet koks uniformuotas žmogus, stovintis sankryžos centre, bus priimtas, kaip reguliuotojas

60 – visi atsakymai gincytini. “Skirta vilkti kitas transporto priemones” – tai gali būti ir arklys, ir traktorius, ne būtinai automobilis. “Skirta važiuoti keliu ir vežti krovinius” – vėlgi gali būti ir kinkytas vežimas, ir traktorius, “vežti keleivius” – gali būti traukinys. O jei “troleibusas” is paskutinio atsakymo yra automobilis, tai ir “motociklas” is priespaskutinio atsakymo gali būti skaitomas automobiliu taipogi. Visas šis klausimas nesusijęs su eismo saugumu

61, 62 – klausimai nesusije su eismo saugumu

65 – antras ir penktas atsakymai (“varantis gyvulius” ir “varantis paukscius”) turi būti pažymėti, kaip teisingi, nes pagal viena is 30-to klausimo atsakymu, pestysis yra “asmuo, esantis ne transporto priemoneje”

66 – pirmas ir antras atsakymai irgi turi automagistrales pozymiu, nes išvardija butinas (nors ir ne pakankamas) automagistrales salygas. Sprendziant pagal kitus klausimus, reikalaujancius pažymeti visus atsakymus su butiniais, bet ne pakankamais pozymiais (kaip pvz klausimai 46, 218, 219, 224, 1357), sie atsakymai irgi galetu būti pažymeti irgi teisingais. Tokia painiava atsiranda del perdetu pastangu suklaidinti (ir pazeminti) egzaminuojamus zmones, kai vienuose klausimuose reikalaujama nurodyti atsakymus tik su butinom salygom, o kituose – tik su pakankamom.

67 – realiam gyvenime dviracių taku pestieji vaiksto VISADA, todėl draudimas sitai daryti yra juokingas (tas pats liečia klausimus 135, 166). Su eismo saugumu nesusije

68, 70 (kas yra mopedas) – su eismo saugumu nesusijęs

71 – abu atsakymai turi būti teisingi, nes, esant pakroutai priekabai, pastaroji irgi sudaro didziaja mases dali. Nebutina zinoti lengvojo automobilio vairuotojui, su eismo saugumu nesusijęs klausimas

73 (kas yra transporto priemonės valdytojas) – su eismo saugumu nesusije

74 – visi atsakymai gali būti pažymėti teisingais, nes žodis “pralenkimas” turi ta pacia sakni, kaip ir “lenkimas”. Toks lingvistinis zongliravimas (“lenkimas” ir “pralenkimas”) neturi nieko bendro su eismo saugumu

75 – su eismo saugumu nesusijęs

76 – pirmas atsakymas gali būti irgi teisingas, nes kai kurie (vienpusio eismo) keliai turi tik viena važiuojamąją dali. Klausimas su eismo saugumu nesusijęs

77 – visi atsakymai gali būti teisingi, priklausomai nuo kelio zenklu. Be to, pirmas atsakymas visada teisingas net ir be jokių kelio zenklu, nes realiam gyvenime nebuna situacijos, jog daugiajuostis kelias nebutu pagrindinis vienos juostos kelio atzvilgiu

79 – persirikiavimas yra lenkimo dalis, todėl abu atsakymai teisingi (A ir B). Klausimas nesusijęs su eismo saugumu

80 – 82, 90, 101 – klausimai, visai nesusije su eismo saugumu

85, 92 – klausimai mopedo ir motociklo vairuotojams, nebutini zinoti automobilio vairuotojui. Be to, sie klausimai su eismo saugu mazai tesusije, nes daugumas vairuotoju vaziuoja atsargiau, kai mato motociklo ar mopedo vairuotojus be salmo.

87, 90, 94, 103, 118, 143 – klausimai, mazai tesusije su eismo saugumu (tam tikra prasme jie netgi priestarauja eismo saugumui), o ju atsakymai zemina zmogaus oruma, nes abejojama zmogaus padorumu ir vadovaujamosi kaltumo prezumpcija – privalau duoti patikrinti dokumentus, nes jie gali būti netvarkoj, privalau neislipti is masinos, nes galiu būti prasikaltęs, privalau leisti patikrinti savo organizmo bukle, ir pan.

89, 102 – organizuota vaiku grupe reikia praleisti bet koku atveju, nepriklausomai nuo to, kaip elgiasi juos lydintys suaugusieji (laiko vėliavėles, kelia rankas, ir pan.), ir kurioje vietoje jie eina per važiuojamąją dali. Antraip psichologiskai traumوسي vaikus, nuodysi juos ismetamomis dujomis, ar net sudarysi avarine situacija. (Juo labiau, kad neigaliuosius reikia praleisti visur ir visada – tai negi neigalieji svarbesni uz sveikus vaikus? Nuo kada invalidumas statomas auksciau uz sveikuma?)

96 – antras atsakymas gali būti irgi teisingas, nes jei nera nei vieno is pirmo atsakymo atributu (Stop linijos, zenklo, ar pėsčiųjų pėjos), tai belieka sustoti pries sankryžos sankirtos linija

Klausime 98 pirmas ir paskutinis atsakymai niekuo nesiskiria (isskyrus zodziu zaidima). Ar tai nerodo perdeto noro suklaidinti, nepriklausomai nuo egzaminuojamojo pasiruosimo saugiai vairuoti?

Klausimuose 100 ir 104 – antras ir ketvirtas atsakymai niekuo nesiskiria. Ar tai nerodo perdeto noro suklaidinti, nepriklausomai nuo egzaminuojamojo pasirusimo saugiai vairuoti?

101 – su eismo saugumu nesusijęs klausimas.

102 – duoti atsakymai teigia, jog neigaliuosius ir neregiuosius praleisti reikia, o sveikus vaikus praleisti nereikia? Tai yra, vaikus galima traumuoti, kad jie pasidarytu neigaliaisiais, o tada jau juos galima bus praleisti? Vaikai turi būti aukščiau už bet kokius neigaliuosius ir neregius, nes jie apsprendžia visu mūsų ateitį! (Panasiai ir klausime 89.)

107 – pirmas atsakymas irgi teisingas, nes sustojęs automobilis gali būti sugedęs. Pagrindinis pozymis, kad vaziuoti galima, nesustojant – jog pesciuju pereja tuscia ir niekam nesukeliamas pavojus

108 – pirmas atsakymas irgi teisingas, nes kliutis gali būti tokia, kad jos salinti ar zymeti nereikia

111 – paskutinis atsakymas gali būti irgi teisingas, nes kelio zenklai ne visada buna pastatyti teisingai, ir gyvo zmogaus sprendimas gali būti teisingesnis, nei negyvo kelio zenklo nurodymas.

113 – jei teisingas paskutinis atsakymas, tai trys pirmi atsakymai irgi teisingi, nes savitarpio pagarba ir atsargumas veda prie visuomenines padeties ir uzimamu pareigu vertinimo. Jei nevertintume pareigu, tai nesustotume, kai stabdo pareigunai! Taip pat ir pareigunai vertina vairuotoju padeti ir pareigas, nes nesubalansuotas atsargumas norom nenorom perauga į pareiguno rupinimasi savo asmeniniu (socialiniu/ekonominiu) saugumu. Si problema atsiranda del to, kad taip vadinami “savitarpio pagarba ir atsargumas” yra uzmaskuotos baimes formos. Bet kokia baime duoda rezultata, kuris yra priesingas norimam. Vienintelis budas sito isvengti – tai pagarba ir atsarguma balansuoti pasitikejimu ir atvirumu, t.y. pasirusimu suprasti kita zmogu, atsisakant bet kokiu isankstiniu nusistatymu ir taisykliu. Kitaip tariant, eismo dalyviu elgesys turi būti grindziamas ne abstrakcia “pagarba ir atsargumu”, o savitarpio PAGALBA ir DRAUGISKUMU.

119 – nesimato jokio zenklo ar kelio zymejimo, nurodancio, kad salutiniame kelyje yra pesciuju pereja. Nors pesciuosius reikia praleisti bet kokiu atveju, taciau KET Klausimuose daznai akivaizdziai (intuicijos siulomi) teisingi atsakymai skaitomi klaidingais, todėl ir bandau vadovautis kelio zenklais, o ne intuicija. O tu zenklu ir nesimato!!

125 – pirmas atsakymas irgi teisingas. Jei zmones del visko sutaria ir policijos kviesti nereikia, tai kam dar kazka rasyti? Klausimas, nesusijęs su eismo saugumu.

127 – 138 – klausimai dviratininkams ir pestiesiems

135 – realiame gyvenime dviraciu taku pestieji vaiksto VISADA, todėl draudimas sitai daryti yra juokingas (tas pats liecia klausimus 67, 166). Su eismo saugumu nesusije

138, 145, 148 – sviesiu paros metu jokie atsvaitai nereikalingi, nes jie nepadidina transporto priemones matomumo.

139 – pirmi du atsakymai gali būti irgi teisingi, priklausomai nuo situacijos (turint omeny kitu klausimu “kintama logika”)

140 - 152 – klausimai vadeliotojams, raiteliams, motociklininkams, dviratininkams (isskyrus 143, kuris velgi nesusijęs su eismo sagumu)

141 – pirmas atsakymas irgi gali būti teisingas, nes 92-ame Klausime sakoma, jog be salmo galima vaziuoti, jei irengti saugos dirzai ir lankai, apsaugantys vairuotoja ir KELEIVI nuo smugiu

142 – vezime arba rogesse uztenka atsvaitu, lygiai kaip ir dviratyje.

147 – jei nera pesciuju, tai kodel negalima? Perdetas atsargumas, tiesiogiai nesusijęs su eismo saugumu

153 – paskutinis atsakymas irgi teisingas, nes vairuotojas atsako uz keleiviu sauguma (zr. Klausima 31)

154 – 159 – klausimai pestiesiems, neigaliesiems, kroviniu transporto priemoni, dviraciu, mopedu vairuotojams, vadeliotojams, varovams, raiteliams

161 – paskutinis atsakymas irgi teisingas, nes vairuotojas gali kazko svarbaus nepastebeti – net ir budriausias vairuotojas kartais klysta! Be to, sis klausimas skirtas keleiviams, o ne vairuotojams, todėl vairuotoju egzaminuose jo neturetu būti

161 - 168 – klausimai keleiviams, vaiku grupiu vadovams, pestiesiems, vadeliotojams, zmoniu grupems, gyvuliu varovams, vadeliotojams

164 – teisingas paskutinis atsakymas, nes abieju vadeliotuju vezimai techniskai netvarkingi (neturi atsvaitu)

166 – realiame gyvenime dviraciu taku pestieji vaiksto VISADA, todėl draudimas sitai daryti yra juokingas (tas pats liecia klausimus 67, 135). Su eismo saugumu nesusije

168 – kinkytas vezimas yra tokia pat transporto priemone, kaip ir visos kitos. Jei neigaliuju vezimeliui leidziama vaziuoti vaziuojamaja dalimi, net ir esant kelkrasciui, tai kodel vezimui neleidziama? Vezimas yra rimtesne transporto priemone (“tikresnis eismo dalyvis”), nei neigaliuju vezimelis

169 – 176 – klausimai, nesusije su eismo saugumu

173 – ketvirtas atsakymas ginčytinas, nes keliu eismo taisyklės gali turėti vidiniu prieštaravimų (ką patvirtina ilgas sąrašas Gincytinų LR KET Egzaminavimo Klausimų)

177 – pirmas atsakymas irgi gali būti teisingas, nes (a) jis nusako butina (nors ir ne pakankama) vairavimo salyga, ir (b) asmuo gali turėti vairuotojo terises, leidziancias vairuoti Lietuvos Respublikoje, taciau isduotas uzsienyje, kur vairavimo kategorijos zymimos kitaip, nei Lietuvoje

191 - 194 – jei as visis nevartuju alkoholio, tai man ir nereikia zinoti situ doziu. O jei kas vartoja, tai jo gebejimas saugiai vairuoti priklauso nuo daug kitu faktoriu, apart alkoholio koncentracijos kraujyje. Todėl šie klausimai mazai tesusije su eismo saugumu.

192 – klausimas autobuso vairuotojams

200 – antras ir trecias atsakymai niekuo nesiskiria, nes jei priklauso nuo pedos dydzio. Klausimas mazai tesusijęs su eismo saugumu

- 201 – antras atsakymas irgi gali būti teisingas (“greičiau devisi stabdžiu trinkeles”), nes visada yra staigaus stabdymo tikimybė. Klausimas mažai tesusijęs su eismo saugumu, nes avariniu situacijoje dažniausia priežastis yra emocinis disbalansas (bloga nuotaika, kaip pavaizduota Piesinuke 1(A)), o ne didelis greitis
- 202 – klausimas grindžiamas lingvistiniu zongliravimu (kuo skiriasi stabdymo kelias nuo sustojimo kelio?), nesusijusiu su eismo saugumu
- 205 – stabdymo kelio kvadrato formulė yra apytikslė, priklauso nuo aktualaus vaziovimo greičio
- 206 – automobilio traukos ir ratų sukibimo su keliu jėgos yra grynai teorinės abstrakcijos, praktiskai nenaudojamos vairuojant (nes saugus vairavimas remiasi pojuciais, o ne loginiais samprotavimais), todėl klausimas niekaip nesusijęs su saugiu eismu.
- 208 – paskutinis atsakymas irgi gali būti teisingas, jeigu toliau vaziuoti nesaugu
- 212 – lingvistinis zongliravimas, nesusijęs su eismo saugumu. Galima saugiai vaziuoti, ir nežinant, kas yra “vairuotojo reakcijos laikas”. Taipogi galima zinoti kita apibrezima, ir vistiek nemokėti vaziuoti saugiai
- 213 – klausimas nesusijęs su saugiu eismu, nes inercijos jėga reikia pajusti praktiskai, o ne “ismastyti teoriskai”
- 220 – visos dangos gali būti slidžios, jei slapios, arba neslidžios, jei sausos. Klausimas nesusijęs su eismo saugumu, nes suformuotas per daug abstrakciai
- 222 – paskutinis atsakymas (“nestipriai spaudziant akseleratoriuas pamina”) nepriestaruja pirmam atsakymui (“nekeiciant greičio”), todėl gali būti pazymetas teisingu taipogi
- 226 – pirmas atsakymas gali būti irgi teisingas, jei toliau vaziuoti nesaugu
- 238 – antras atsakymas (vaziuoti ne gericiau, kaip 40 km/h) gali būti pranasesnis uz pirma (nekeisti greičio ir krypties), priklausomai nuo vaziovimo greičio ir kitu faktoriu
- 252 – pirmas atsakymas irgi teisingas (subraizyti salona) – praktiskai dažniau atsitinka butent sitai, nei ivyksta avarija
- 256 – paskutinis atsakymas (sunkiau pasukti vaira) gali būti irgi teisingas – tika ar tai susije su eismo saugumu, juk esant dideliu greičiui niekas vairo nesukioja?!
- 257 – pirmas atsakymas gali būti irgi teisingas, nes esant blogam matomumui gali būti sunku nustatyti, ar keliamas kam nors pavojus
- 258, 260 – saugos dirzai gali trukdyti, kai uzsikerta ju valdymo mechanizmas. Butent tai gali atsitikti avarijos metu, ir tai pavojinga gyvybei, nes, kilus gaisriui, nesugebesi palikti masinos. Ne maziau pavojinga yra tai, kad smugio metu visa jėga tenka kaklo slanksteliams, reguliuojantiems rysi su svarbiais smegeniu centrais (hipofizes ir konkorezinemis liaukomis). Taip gali “palikti gyvas, bet nepilnavertis”. Taigi, saugos dirzu naudojimas visai nevienareiksmis, ir gali būti susijęs greičiau su automobiliu gamintoju ekonominiu ir politiniu suinteresuotumu, nei su realiu eismo saugumu. Todėl ir klausimo 260 antras atsakymas gincytinas
- 261 – gincytini ataskymai, nes visi automobiliai pastatyti atokiai nuo borteliu (vaziuojamos juostos viduryje)
- 262 – Saugus greitis priklauso ir nuo vairuotojo lyties, nes vyrai ir moterys vistiek turi skirtinga fiziologija, ir skirtingai reaguoja į bet kokias gyvenimiskas situacijas (neziurint į tai, kad kai kuriems politikams noretusi, kad vyrai taptu moterimis, o moterys vyrais, dėl ko jie skatina pozicija, kad jokio skirtumo tarp lyciu nera)
- 264 – Penktas ženklas irgi įspėja apie susiaurejima, nes dviejų juostų susiliejimasis yra susiaurejimas. Šis skirtumas ne toks principialus, kad kaip nors įtakotų eismo sauguma
- 276 – Antras ženklas galėtų atlikti tą pačią funkcija – šis skirtumas niekaip neįtakotų eismo saugumo
- 280 – klausimas niekaip nesusijęs su eismo saugumu, nes 99% visu vairuotoju, islaikiusiu egzamina, jau po keleto menesiu siuos parametrus uzmiršta. O tai yra geriausias irodymas, kad si informacija nereikalinga
- 282 – pirmas atsakymas gali būti neteisingas (“pries kertamos vaziuojamos dalies krasta”), jei kelia kerta pestieji. Antras atsakymas (pries STOP zenkla) gali būti teisingas, priklausomai nuo to, kur jis stovi. Praktikoje, nesant STOP linijai, sustoji ten, kur niekam netrukda ir pats gali viska matyti. Klausimas nesusijęs su eismo saugumu, nes praktika rodo, jog prie STOP zenklo visi pakankamai atsargus, nepriklausomai netgi nuo to, ar sustabdo transporto priemones, ar tik suletina greiti, jei nera jokių kliuciu
- 286 – klausimas painus, nes jei realiai gauciau spacialu leidima, tai ir galeciau pravaziuoti! Be to, jis neskirtas lengvuju automobiliu vairuotojams
- 289 – zenklai 2 ir 4 negalioja marsutiniam transportui?
- 294 – sis zenklas nurodo papildomos juostos atsiradima, todėl paskutinis atsakymas irgi teisingas. O jeigu jis stovi pries sankryza, tai nurodo ir galimas eismo kryptis sankryzoje. Todėl visi ataskymai gali būti teisingi. Klausimas nesusijęs su eismo saugumu, nes jeigu sis zenklas ir nestatomas pries sankryza, tai sito nezinojimas niekaip neitakoja eismo saugumo
- 299 – gyvenimiskai nereali situacija, nes nukripiamieji zenklai niekad negalioja tik lengviesiems automobiliams. Jie galioja arba visoms transporto priemonems, arba tik autobusams ir/ar sunkiosioms krovininems transporto priemonems.
- 303 – atsakymas gincytinas, nes tiesiai galima vaziuoti tik 250 metru. Vairuotojui, ieskanciam kelio, tai yra tas pats, kas ir draudimas vaziuoti. Jei tikslas butu patikrinti zenklu zinojima, tai klausimas butu suformuluotas kitaip (“ka reiskia sie zenklai?”). Dabartines formuluotes tikslas – paprasciausiai supainioti egzaminuojama, nes atsakymas priklauso nuo vairuotojo tikslo. Su erismo saugmu nesuristas
- 305 – trecias atsakymas irgi gali būti teisingas, nes lengvasis automobilis gali būti kaip “aptarnaujantis transportas”, taip ir “transportas su skiriamuoju zenklu “neigalusis””. Be to, paprastam lengvojo automobilio vairuotojui ataskymu į si klausima zinoti ir nereikia – jam reikia tik zinoti, kad jam vaziuoti draudziama. Jam nereikia zinoti, ar sis zenklas draudzia vaziuoti kitiems (neigaliesiems, marsrutiniam transportui, ir t.t.)

528 – kodėl automobiliui A neleidžiama važiuoti tiesiai, jei priekyje esanti juosta tuščia???

530 – jei vaziuojamoji dalis laisva, leidžiama vaziuoti ne bet kuria eismo juosta, o tik krastine juosta, kuo arčiau desiniojo krasto?!

540 – pirmas atsakymas neleidžia isvis vaziuoti, jei eismo juostos pločio neuštenka, net ir turint Susisiekimo Ministerijos leidima?

549 – kodėl kroviniui automobiliui neleidžiama sukti į kairę, jei ant važiavimo juostos pažymėta, kad taip galima sukti???

576 – Dviprasmė situacija, nes jei automobilis Nr. 1 rodo posūkio signalą, tai lenkti pavojinga, o jei nerodo, ir iš priekio nėra kliūtis, tai lyg galima. Bet kyla kalasimas, kodėl paveiksliuke parodyta, kad automobilis iš dešinės suka į kairę, nors posūkio signalas neįjungtas? Ar čia norėta apgauti egzaminuojamąjį, ar klausimų sudarytojai apgavo patys save?

612 – Dviprasmė situacija, nes jei priekyje yra kliūtis, o automobilis iš dešinės važiuoja lėtai, tai lenkti **būtina**, o jei nėra kliūtis ir (ar) automobilis iš dešinės važiuoja pakankamai greitai, tai lenkti nereikia

615 – Trečias atsakymas klaidingas – “kai pasirūpino, kad transporto priemone nepasinaudotų kiti asmenys” – ar leisti kitiems naudotis savo transporto priemone yra kiekvieno žmogaus asmenninis reikalas. Būtų žymiai geriau, jei visi vienas kitu pasitikėtų ir išvis nerakintų transporto priemonių. Reikalavimas viską užrakinti yra perdėtos baimės ir įtarumo atspindys, tokioje visuomenėje niekam nesmagu gyventi

631 – jei juodas automobilis stovbi neteisingai, tai ir kroviniis. O jei skaitoma, kad juodas “truputį išlenda iš už šalikelės”, tai kituose piešinukuose pilna žymiai didesnių nupiešimo netikslumų, todėl čia nėra akivaizdu, kad juodas automobilis pastatytas neteisingai

714, 756 – gyvenimiškai nereali situacija, nes tokioje didelėje sankryžoje, kur kiekvienas iš susikertančių kelių turi po keturias juostas, tik idiotas naudosis dešinės rankos taisykle. Normalus žmogus žiūrės į kelio ženklus (kurių tokioje didelėje sankryžoje visad pilna) ir (ar) elgsis pagal situaciją.

739 – aiškiai klaidingas atsakymas, nes yra ženklas “eismas ratu”, todėl važiuojantis ratu turi pirmenybę

755 – miškovežis gali kliudyti lengvąjį automobilį, todėl teisingas atsakymas “negali”

726, 753, 756 – čia visur transporto priemonė, sukanti į kairę, bet esanti iš dešinės, **neturi** pirmumo teisės, o štai čia lygiai tokia pat transporto priemonė **turi** pirmumo teisę: 714, 729, 732, 743, 758, 773

710 - Pareigunas negali stabdyti vien tik mojuodamas ranka, o butinai turi rankoje kazka laikyti. Realiam gyvenime, jei pareigunas stabdo (bet kaip!), tai vairuotojas į jį atkreipia demesį ir sustoja. (Jei nestoja, tai tik todėl, kad pedantiskai kaikosiu jusu paciui sustatytu perdetai pedantisku taisykliu. Buna ir kitu priezasciu, taciau jos visai ne priklauso nuo to, ar pareigus laiko rankoje kazka, ar ranka tuscia)

Klausime 771 neaisku, kuria eismo juosta vaziuoja motociklininkas, nes jo judejomi krypties rodykle nupiesta per kelio viduri (t.y. atitinkanti balta linija, skiriantia dvi juostas). Realiam gyvenime vairuotojas nerizikuotu ir praleistu motociklininka, taciau Klausimas reikalajau atsakyti, kad praleisti jo nereikia

777 – automobilis negali sukti į desine, o 780 gali, nors is esmes situacija niekuo nesiskiria

782 – Automobiliai 3 ir 4 negali vaziuot, o automobilis 2 gali vaziuot ju kryptimis. Taip pat ir klausimas 783 – sukti į desine negalima, net ir praleidus kertama gatve vaziuojanti autotransporta! Aiškiai prieštarauja intuicijai!

780 – Teisingas atsakymas “Galite”, o atsakymas “Galite, tik praleisdami kertamu keliu vaziuojanti transporta” skaitomas neteisingu. Realiam gyvenime kertamu keliu jokio transporto vaziuoti negali. Todel sis Klausimas stato taisykliu zinojima auksciau uz realu gyvenima. Be to, jei ten kazkokiu budu ir atsidurtu kliudanti transporto priemone, tai ja reiketu vis tiek praleisti – o tai reiskia, kad Klausimas siulo neteisinga atsakyma!

Klausimas 789 skaito, kad vaziuoti per gelezinkelio pervaza nesustojant yra nebutina. T.y., ant pervazos galima ir sustoti?

Klausimas 790 sako, kad nereikia praleisti nebeginiu transporto priemoniu, vaziuojanciu per pervaza. Tai ka, jei tokios priemones realiai butu gyvenime, jas reiketu taranuoti???

Klausime 791 reikia pazymeti visus variantus – privalu sustoti pries Stop linija, zenkla, sviesofora ir uztvara. Bet jei pazymejau tik Stop linija, tai automatskai atitinka ir visus kitus variantus. Gi jei Stop linijos nera, tai vistiek gi kazkur sustosi (nes Klausimo atsakymuose tiesiog nenumatytas galimybe nesustoti). (O jei net ir nesustotum, tai visai ne faktas, kad tokiu budu sukeltum avarine situacija. Gi jei pareigunai mano, kad visi kiti vairuotojai uz juos maziau atsakingi, tai jie tikrai nepadeda eismo saugumui – perdetas uolumas ne maziau pavijingas, nei perdetas issiblaskymas!)

Klausime 797 – net ir gavus gelezinkelio savininko leidima, vistiek negalima vaziuoti per gelezinkelio pervaza? T.y. KET skaito, kad gelezinkelio savininkas yra kvalesnis uz policijos pareigunas ir gali leisti niokoti gelezinkeli?

802 – stabdymo signalas traukinio masinistui – jei noriu sustabdyti traukini, tai jokio skirtumo, ar ranka mojuosiu, ar suksiu kazkokius apskritimus, masinistui tai bus vienodai pastebimi (ir vienodai ne kasdieniniai) zenklai, todel abiem atvejais jis reaguos vienodai

804 – trecias atsakymas “leidžiama, kai ji atskiria vaziuojamosios dalies juosta, skirtą maršrutiniam transportui, pririekus apvažiuoti kliūtį” – neaisku, kas cia noretta pasakyti. Vienintelis tikslas – supainioti žmogų ir priversti jį atmintinai kalti Klausimu atsakymus.

805 – jei tusciamė kieme vaziuosiu ne 20, o 30 km/h, tai jau ir ne saugiai?

838 – abu atsakymai reiskia tą patį, bet vienas skaitomas teisingu, o kitas ne (“kairiau geltonos linijos” ir “ant baltai užbrūkšniuoto ploto”)

839 – Ženklas “Stoveti draudžiama” negalioja taksi su įjungtu taksometru, bet galioja paprastiesiems automobiliams ir marsrutiniam transportui. Svelniai tariant, abejotina logika (prieštaraujanti Klausimui 1119). Ir be to, kodėl ne taksi vairuotojai turi zinoti, kas taksistams leidžiama, o kas ne?

848 – Automobiliui draudžiama paimti keleivius, ivaziuojant į ženklą A pažymeta juosta, net jei ta juosta tuscia ir nekliudo jokiam kitam transportui (Klausimas 848). Jei nekliudom kitiems, tai kodėl negalima? (Nebent istatymo leidejai skaito, kad jie protingesnio už kitus žmones ir geriau susigaušo, kada žmones vienas kitam trukdo?)

852 – visi atsakymai logiskai prietarauja vienas kitam, nes daugumas jų įjungia zodelyti “tik” (pvz., pirmas atsakymas “tik su raudonos spalvos svyturėliais”, antras – “su mėlynais ir/ar raudonais ir/ar garso signalu”, trečias – “tik su garso signalu”, ir tt)

884 – Žmonių neleidžiama vežti prikabinamame namelyje, bet leidžiama vežti velkamame automobilyje (887)

885 – gramatinės klaidos – “ar leidžiama vežti žmonės”

890 – klausimas “ar galima vežti?” (į kuri logiskai egzistuoja tik du atsakymai – “taip” ir “ne”), o siulomi atsakymai susiję su vezimo specifika (“tik tokiu būdu”)

904 – krovinyms gali trukdyti žiureti per centrini veidrodėli?

907 ir 908 – eismo saugumas mazai ka turi bendro su supratimu, kaip dirba akumulatorius ir katalizatorius

909 – eismo saugumas mazai ka turi bendro su supratimu, kokios pavojingos dujos yra ismetaose dujose (beje, siulomas atsakymas yra neteisingas, nes anglies monoksidas nera zmogui labai jau kenksmingas, kenksmingos yra antidetonacines ir kitos medzigos, kurias specialiai prideda į kura, ir ju degimo produktai)

911 – kokius spinduliu posukyje sukasi priekiniai ir galiniai ratai

913 – kada tikrinamas padangu slėgis

914 – kada žymėti transporto priemone ženklą LT (beje, atsakymo teisingumas abejotinas, nes šis ženklas jau yra automobilio numeryje, ir negirdetas atvejis, kad užsienio policija reikalautų, kad šis ženklas būtų specialiai tvirtinamas)

921, 922, 935, 948 – Mažareikšmiai kalusimai, nesisiję su eismo saugumu

922 – benzino atsparumas detonacijai yra vienas iš faktorių, apsprendžiančių benzino kokybę

950 – nurodyta situacija labiau panaši ne į dvi viena po kitos einančias sankryžas, o į vieną sankryžą, kur kelias C yra tiesiog priešpriešine eismo juosta. Jei tai būtų dvi sankryžos su vienpusio eismo juostomis, tai būtų atitinkami vienpusio eismo ženklai!

967 – tiltu, viaduku, tuneliu ir kitu konstrukciju zenklinimas yra zenklintoju reikalas! Vairuotojas turi žiureti ne i zenklus, o i realia situacija (nes visos sios konstrukcijos matomos ir be zenklu)!

958, 959, 1018, 1024 – teisiu kategoriju leidimai ir ribojimai, nesusiję su saugumu

986 – jei sustosiu, kaip siuloma “teisingame” variante (A), sukelsiu avarine situacija, nes busiu prie pat pravaziuojanciu automobiliu

1010 – jei vežti keleivius galima velkamajame automobilyje su priekaba, tai iseina, kad velkam dvi transporto priemones – ir automobili, ir jo priekaba – o sitai draudziama. O jei klystu, tai kuo sitas vilkimo budas saugesnis uz paprasto autobuso vilkima, kuriame vežti keleivius draudziama?

1012 – teisingas atsakymas priklauso nuo duobes dydzio! Jei didele duobe, tai ja geriau apvaziuoti

1016 – jei iskart apvirsiu, tai stabdymo kelias nepadides

1023 – stabdymo kelias nepriklauso nuo vairuotojo reakcijos, o sustojimo kelias priklauso. Kaip sitie lingvistiniai zaidimai itakoja eismo sauguma?

1030 – nupiestas eisma draudziantis zenklas, kuris nieko nedraudzia?

1033 – pirmas atsakymas nepazymetas, nes jis nurodo ne pakankama, o tik butina salyga, taciau kiti atsakymai tame paciame Klausime irgi nurodo tik dalinus (ne issamius atsakymus)!

1041 – blogo matomumo apibrezimas (galiu vaziuoti saugiai, ir nezinodamas, kiek metru matau į prieki)

1042 – stabdymo kelio ilgio formule apytiksle, ir jos zinoti nebutina

1044 – jauno vairuotojo automobilio zymejimo ipatumai (koks skirtumas, ar priekyje yra klevo lapas, ar nera? Tuo tarpu reikalaujama grieztai zinoti)

1047, 1049 – prie gelezinkelio pervazos mirksi raudona sviesa, uztvaras pakeltas, ir nera jokios begines transporto priemones – tai kodėl ne vaziuoti? Ar vel taisykles auksciau uz realu gyvenima?

1059 – gyvenamoje zonoje draudziama stoveti, ijungus varikli, taciau leidziama sustoti ir stoveti, ijungus varikli?

1100 – lenkiant natkti pries kelio vingi, nereikia palaukti, kol isvaziuosim į tiesia atkarpa ([pirmas atsakymas]), o reikia tik “saugotis” (ketvirtas atsakymas)??

1106 – paskutinis atsakymas yra priespaskutinio atsakymo konkretus atvejis, todėl jis irgi turi buti pazymetas, kaip teisingas (nes reikalaujama pazymeti visus teisingus atsakymus)

1109 – antras atsakymas irgi teisingas (vieta, kur dviraciu takas kerta kelia)

1119 – ženklas “stoveti draudziama” negalioja dviraciams ir mopedams, bet galioja motociklams be priekabos? Ir negalioja marsrutiniam transportui, bet galioja invalidus vezanti transporta? Juk tai prietarauja kitu Klausimu atsakymams (pvz 839)!

1121 – Su kokiais kelio zenklais naudojami įvairiausi horizontalieji zenklinimai – tai tik kelininkų reikalas (kaip ir zenklinimai tiltų, viadukų ir pan)

1124 – raudonas automobilis jau nebegali praleisti melyno (nes ivaziaves i kliuties ruoza), todėl jis turi vaziuoti toliau (lygiai kaip uzbaigiant manevara, nesuspejus pravaziuoti per zalia ir geltona sviesoforo signalus), todėl siulomas atsakymas („melyno automobilio pirmumas“) neteisingas

1134 – Klausimo klausimas nesuformuluotas (“transporto priemone draudziama” arba “leidziama” – kas?)

1136 – pažymėti du atsakymai vienas kitam prietarauja, nes prasideda zodziais “visada vaziuojant, isskyrus ...”. Sie zodziai suteikia teise tik vienam teisingam atsakymui, nes yra zodelytis “visada”!!

1138 – antras ir trečias atsakymai gali būti irgi teisingi, jei ruosiesi sukti į desinę

1141 – galima vaziuoti dviraciū su netvarkinga sedyne?

1144 – reikia sustoti prieš kelio ženklą “pesciuju pereja”, net jei tas ženklas yra už 10 metrų nuo pacios perejos? O kodėl ženklas Stop reikalauja sustoti ne prieš ženklą, o prieš pat kertamojo kelio ruožą (nesant Stop linijos)? (nors 1200 reikalauja sustoti prieš Stop ženklą...)

1146 – kaip sitas klausimas susijęs su eismo saugumu?

1149 – kodėl taksi gali, o turistiniai autobusai, vezantys daug daugiau zmoniū, negali? Juk pagal naują redakciją, gali vaziuoti bet kokios transporto priemones, vezancios 4 ir daugiau zmoniū?

1155 – rankinius stabdziū?

1185 – nei vienas atsakymas neteisingas (pvz sulyginkim su 1186)

1189 – jei zmones nenukentejo ir visi ivykio dalyviai sutare dėl aplinkybiū, tai policijos nekvieciama, jokio tyrimo nedaroma, blaivumas netikrinamas, ir reiskia – siulomi atsakymai neteisingi (o teisingas pirmas atsakymas, kuris skaitomas neteisingu)

1197 – paskutiniai du atsakymai numato, kad marsrutinio transporto vairuotojai turi ijungti signalizaciją, jei ilipa ar islipa vaikai. Taciau praktikoje to nepastebejau...

1201 priestarauja 1202

1209 – generatorius reikalimngas tik tam, kad maitinti radijo imtuvus?

1210 priestarauja 1211. 1211 zenklai nurodo stovejimo buda visu transporto priemoniu (ne tik lengvuju automobiliu ir motociklu be priekabu), o 1210 – tik lengvuju automobiliu ir motociklu be priekabu, nors is esmes sie zenklai vienodi.

1213 priestarauja 1214. 1213 taikomas visoms elektros ewnergija varomoms priemonems (t.y., ijungiant ir troleibusus), o 1214 – tik elektromobiliams, bet ne troleibusams

1215 – ženklas 4+ reiskia 3 ir daugiau keleiviu (pirmas atsakymas) ? Pirmas atsakymas niekuo nesiskiria nuo paskutinio, taciau jis skaitomas teisingu, o paskutinis klaidingu!

1216 – eismo juosta, pazymeta raide A, draudziama vaziuoti taksi automobiliams, jei papildomai leidziama elektromobiliams?

1220 – koks turi buti trirates priemones variklio turis

1224 – reikalauja pazymeti tik “ne jaunesnoiems nei 14 metu”, nors kituose Klausimuose butu reikalaujama pazymetyi visus kitus atsakymus, kur metu skaicius mazesnis uz 14 (t.y. “ne jaunesniems, nei 12 metu ir 10 metu)

Klausimas 1229 reikalauja nepraleisti pesciuju, jei jie eina per neteisingai pazymeta pesciuju pereja. Tai sudaro avarines situacijos prielaidas Tas pats liecia ir klausima 57)

1231 – geltonam automobiliui dega zalia sekcija į kaire, bet jis vistiek tutri praleisti kitus automobilius (kuriems dega raudona sviesa, nes kitaip zalia sekcija nedegtu)?

1233, 1243, 1301 reikalauja pazymeti du atsakymus, kur pirmas atsakymas yra dalis antro atsakymo (“raudonas automobilis” ir “raudonas automobilis, nes suka į desinę”). Taciau kituose Klausimuose tokiose situacijose reikalaujama pazymeti tik issamesni (t.y. antra) atsakyma

1234 - 1237 melynām automobiliui dega zalia sekcija į desinę, nors tokio posukio nera!

1240 – neaisku, ar reguliuotojas pakeles desinę ranka, ar ne

1253 – duotas atsakymas priestasrauja realiam gyvenimui, nes ziedu vaziuojantys automobiliai visada elgiasi taip, lyg turetu pirmenybe prieš ne ziedu vaziuojancius. O realus gyvenimas visad auksciau uz taisykles, nes musu tikslas yra eismo saugumas, o ne taisykliu laikymasis!

1252 priestarauja 1255. 1252 violetinis automobilis turi praleisti kitus, nors jis neturi kliuties is desines, bet suka į kaire. O 1255 melynās automobilis yra lygiai tokioje pat situacijoje, bet kazkodėl jis neturi praleisti kitu?

1259 – 1261 – violetini automobile lengva palaikyti raudonu, o melynā violetiniu

1265 – melynās ir zalias gali vaziuoti vienu metu, t.y. cia yra du teisingi atsakymai

1278 – klaidinantys zenklai (kurie statomi prieš ivaziuojant į ziedą, o ne isvaziuojant is jo)

1280 – kam rodyti posukio signala (ir reiskia – elgtis neekologiskai, be reikalo junginejant mechanizmus), jei nera kitu automobiliu?

1285 – jei privaziuojam transporto spusti, neturim sumazinti greicio?

1286 – raudonom automobiliui sukti į kaire draudziama, nes jis suka ne is krastines linijos, t.y. cia reikia pazymeti du teisingus atsakymus

1287 priestarauja 1288

1293 – Keista argumentacija: “neleidziama, nes esi pagrindiniam kelyj”...

1297 – klaidinantys zenklai – ženklas, leidziantis apsisukti, statomas kaireje kelio puseje!

1303 – melynās automobilis negali praleisti raudono, jei jis vaziuoja ratu, o raudonas suka į desinę juosta!

1307 – jei padare avarija, tai kaltas raudonas, bet visai dėl kitos priezasties – sukdamas į kaire, nepraleido tiesiai vaziuojancio

1310 – keturiu joustu kelias lygiareiksmis 2-ju joust keliui? Priestarauja realiam gyvenimui!!!

1315 teisingas atsakymas priestarauja realiam gyvenimui. Jei priespiesinis automobilis akina ilgomis sviesomis, trumpam ijungiam ilgas sviesas ir vaziuojam toliau – tokia praktika priimta visame pasaulyje. Galima ijungti ir avarines sviesas, ir pririskus sustoti, bet praktikoje sito beveik niekad neprisireikia

1313, 1316 – sie klausimai specialiai klaidina, zongliuodami blogo matomumo apibrezimu. Retas kurtis vairuotojas gali tiksliai ivertinti matomumo dydį metrais, todėl atsakymas “esant rukui, sningant ar lyjant, ir esant matomumui tiek-tai metrų“ yra

nekorektiškai suformuluotas. Pirma atsakymo dalis aiškiai nurodo į blogą matomumą, o antra dalis lyg pasityčioja – esant matomumui 300 metrų, rankas jau nebe rankas

1318 – pirmas atsakymas (“transporto priemone tvarkinga”) irgi teisingas

1331 – šis klausimas liečia tik kelininkus, o vairuotojai susigaudys, kaip užtikrinti saugų eismą bet kokioje situacijoje (išskyrus, jei policija reikalauja, kad vairuotojai elgtųsi aklaik pagal kelio ženklus – tada bet kokia kelininkų klaida gali sukelti avariją)

1334 – ar taip jau principialem skirti marsutinius autobusus nuo keleiviniu?

1338 – kam sustoti, jei greitosios pagalbos masina vaziuoja kita juosta ir jai niekas nekliudo?

1348 – jei yra saugos dirzas, tai ji butina uzsisegti nepriklausomai nuo to, ar yra uzrasas, liepantis uzsisegti. Dabar gi iseina taip, kad, esant saugos dirzui, jo nebutina uzsisegti, jei ta padaryti liepia vairuotojas, bet butina uzsisegti, jei ta padaryti liepa uzrasas. Kitaip tariant, turi buti arba tik vienas teisingas atsakymas (“jei irengti saugos dirzai”, arba trys teisingi atsakymai – papildomai “jei liepia vairuotojas” ir “jei liepia uzrasas”)

1349 – tai 4-tas zenklas “vaziuoti su priekaba draudziama” netaikomas autobusui su priekaba?

1350 – jei teisingas 3-cias atsakymas (>18.75 m), tai taipogi teisingas ir pirmas atsakymas (>24 m), nes 24 > 18.75

1357 – nei vienas atsakymas neteisingas, nes nei vienas neisvardina visu reikiamu salygu (t.y. isvardina butinas, bet ne pakankamas salygas). Pvz, vairuotojas gali tureti 3-ju metu staza, bet netureti kebulo su reikiama iranga. Kebulas gali tureti reikiama iranga, bet vaoruotojas gali netureti stazo, ir t.t.

1358 – antras atsakymas (kroviny s kebulo viduryje) taipogi teisingas, nes tik tokiu atveju automobilis isliks stabilus

1360 – logine klaida – klausimas yra “koks atvejis pavojingesnis”, o paskutinis atsakymas – “visi atvejai pavojingi”

1363 – logine klaida – klausimas turi buti ne “pavojingiau vaziuoti”, o “pavojingiausia vaziuoti”

1370 – kodel ne geltono?

1374 – automobilis vaziuoja dvipusiu dviejju juostu keliu, kur kiekviena kryptim yra tik viena juosta. Reiskia, jis yra kaireje krastineje eismo juostoje (nes kitos juostos paprasciausiai nera), ir pirmas atsakymas niekuo nesiskiria nuo paskutinio. Kitaip tariant, teisingi atsakymai yra du – pirmas ir paskutinis. Kitas dalykas - tokia sankryza realiamer gyvenime perdetai sudetinga ir labai nepraktiska. Zymiai paprasciau, aiskiau ir saugiau butu eliminuoti bereikalingus sviesoforus sanryzos viduje

1377 – išcentrinė jėga veikia ne „iš kairės“ o „į dešinę“, t.y. jei nurodyti kryptį, į kurią pusę jėga veikia, tai bus mažiau klaidinančiai.

1381 – iskvietus policija, eismo ivykis apiforminamas taip, kaip aprasyta antrame punkte, todėl šis atsakymas irgi teisingas (t.y. teisingi antras ir trecias atsakymai)

1384 – pirmas atsakymas gincytinas, nes staigaus stabdymo metu saugos dirzai tik prilaiko keleivio kuna sedyneje, koncentruojant visa inercijos jega į galva. Del to gali nukenteti kaklo slanksteliai, betarpiskai itakojantys kuno sarysi su gyvybiniais smegenu centrais (pvz, hipofizes ir konkorezinemis liaukomis), t.y. zmogus gali gauti protine/psichine trauma, likti maziau kurybingas ir pan. Grubiai tariant, zmogus lieka “anatomiskai sveikas” (t.y. be matomu kaulu luziu ir kitu traumų), bet “priedurnis” (t.y. psichiskai nesveikas). Tokiu subtiliu pazeidimu siandienos medicina ivertinti nesugeba. Ypac stipriai sitai gali atsiliepti vaikams. Kartais geriau luzes vienas kitas sonkaulis, nei nervine/psichine trauma visam gyvenimui