

Soda mērķis ir uzlabot satiksmes drošību

JĀNIS GABRĀNS

Pirms divām nedēļām, 5. jūlijā, stājās spēkā grozījumi Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā, kas paredz bargākus sodus par vairākiem būtiskiem pārkāpumiem ceļu satiksmē. Tostarp, par mobilo tālrunu un citu viedierīču lietošanu.

Ar mobilo pie stūres

Valsts policijas dati liecina, ka mobilā tālruna lietošana pie stūres joprojām ir aktuāla problēma. Šī gada sešos mēnešos par šo pārkāpumu policija noformējusi 1744 protokolus. Ja iepriekš par šādu pārkāpumu piemēroja brīdinājumu vai naudas sodu līdz 15 eiro, tagad nāksies šķirties no 25 līdz 100 eiro, tādš sods kā brīdinājums vairs nepastāv.

Valsts policijas Vidzemes reģionālās pārvaldes Cēsu iecirkņa priekšnieks Aldis Pāže īpaši ak-

centē kādas izmaiņas: “Agrāk Administratīvo pārkāpumu kodeksā par šo pārkāpumu bija rakstīts – par tālruna lietošanu. Taču bija precedenti, ka apturētie autovadītāji norādīja, ka tas nav tālrunis, bet planšetdators, un noteikumos nav minēts, ka aizliegts tos lietot. Tāpēc tagad ir uzskaitījums – par tālruna, piezīmjdatora, planšetdatora vai viedierīces lietošanu, transportlīdzeklim esot kustībā. Tas neattiecas, ja tālruni lieto, izmantojot brīvroku sistēmu. Vēl gribu akcentēt vārdu – lietošanu. Tas nozīmē, ka atliek tikai mobilo vai viedierīci paņemt rokās – jau skaitās, ka cilvēks to lieto. Nav obligāti runāt, jebkura darbība ar to ir aizliegta.”

Patiesībā ikviens var pārlicināties, cik izplatīta ir runāšana pa tālruni pie stūres.

“Vienu dienu, braucot no policijas ēkas Piebalgas ielā līdz pašvaldības ēkai, saskaitīju desmit tālrunu lietotājus un sešus, kuri brauca bez jostām. Vēršu vadītāju uzmanību uz to, ka likums ir tāpēc, lai to ievērotu, nevis, lai dusmotos uz

policistiem, ka viņi soda par noteikumu pārkāpumu. Soda mērķis ir uzlabot satiksmes drošību, samazināt ceļu satiksmes negadījumu skaitu. Tas būs ieguvums visiem, jo netiks nodarīts pāri cilvēku veselībai un dzīvībai. Kādas tik atrunas nenākas dzirdēt, lai autovadītāji attaisnotu savu pārkāpumu! Ļoti reti izskan – jā, esmu vainīgs, atzīstu, vairs tā nedarīšu. Parasti ir argumenti – es taču nevienu avāriju nekad neesmu izraisījis, man nekad sodi nav bijuši. Tad nu jāsaprot, ka šī reize būs pirmā,” saka A. Pāže.

Viņš arī norāda, ka notiks reidi un ceļu satiksmes dalībniekiem nevajadzētu apvainoties, ja tiks sodīti.

Joprojām nesprādzējas

Par nepiesprādzēšanos ar drošības jostu, kā arī par tāda pasažiera vešanu, kurš nav piesprādzējies, šogad jau noformēti 8826 administratīvā pārkāpuma protokoli, liecina Valsts policijas statistika.

Ja līdz šim par šādu pārkāpumu izteica brīdinājumu vai piemēroja naudas sodu 30 eiro apmērā, tagad izteiks brīdinājumu vai piemēros naudas sodu no 30 līdz 70 eiro. Tādu pašu sodu piemēros motociklu, triciklu, kvadriciklu un mopēdu vadītājiem par aizsargķiveres nelietošanu vai pasažiera bez galvā uzliktas aizsprādzētas aizsargķiveres vešanu.

Ceļu satiksmes noteikumi skaidri nosaka arī to, ka pasažieriem, kuru sēdvietas aprīkotas ar drošības jostām, braukšanas laikā jābūt piesprādzētiem. Atbilstoši Administratīvo pārkāpumu kodeksam par pasažieriem noteikto pienākumu pārkāpšanu izsaka brīdinājumu vai uzliek naudas sodu pasažierim piecpadsmit eiro apmērā.

Sodis driftotājus

Grozījumi paredz administratīvo sodu transporta līdzekļu vadītājiem arī par tādām agresīvas braukšanas izpausmēm, kā apzinātas sānslīdes radīšana, braukšana ar mopēdu vai motociklu uz viena riteņa vai triciklu, kvadriciklu uz aizmugurējiem riteņiem uz ceļa vai citās vietās, kur iespējama satiksme. Turpmāk sods par minētajiem pārkāpumiem būs no 70 līdz 280 eiro. Transportlīdzekļu vadītājus sodīs arī par apzināti strauju bremzēšanu, ja tā

nebūs nepieciešama ceļu satiksmes drošībai, par brīdinājuma signāla došanas kārtības noteikumu pārkāpšanu, kā arī drošas distances vai intervāla neievērošanu.

A. Pāže norāda, ka agrāk starp pārkāpējiem nebija minēti driftotāji, tagad pietiks ar vienu uzgrieztu *saulīti*, lai saņemtu sodu: “Tas attiecas ne tikai uz ceļiem, bet jebkurā vietā, kur iespējama satiksme – stāvlaukumos, laukumos, pagalmos un citur. Nekādas atrunas vairs nepalīdzēs. Protams, sporta un paraugdemonstrējumu pasākumu laikā varēs noteikt izņēmumus, to saskaņojot.”

Video pierādījums

Vienmēr ir jautājums, vai policijai būs viegli pierādīt mobilā tālruna vai viedierīces lietošanas faktu, vai notikušais pārkāpums obligāti jāuzņem video? “Tas nav obligāti,” saka A. Pāže. “Normatīvajos aktos precīzi noteikts, kas ir pierādījums, kas – pierādīšanas līdzekļi. Videoieraksts var kalpot kā papildu pierādījums, bet tas neizslēdz to, ko konstatējis un fiksējis policijas darbinieks un ko atspoguļojis kā pierādījumu savā dienesta ziņojumā vai, noformējot administratīvā pārkāpuma protokolu. Protams, videoieraksts mazina strīdu iespējas.” □

Par sprādzēšanos autobusos

Ceļu satiksmes noteikumi paredz, ka pasažieriem, kuru sēdvietas aprīkotas ar drošības jostām, braukšanas laikā jābūt piesprādzētiem. Nezin kāpēc to parasti asociējam ar vieglajām mašīnām, bet arī tie, kuri izmanto sabiedriskā transporta pakalpojumus, ir pasažieri, un arvien vairāk autobusu ir aprīkoti ar drošības jostām.



šies, ja to sēdvietas aprīkotas ar drošības jostām. Tas attiecas arī uz autobusiem, izņemot pilsētas satiksmes autobusus. Arī sods par normas neievērošanu ir vienāds, neatkarīgi no tā, vai pārkāpums veikts, pārvietojoties ar automašīnu vai ar autobusu. Policijā atgādina, ka starppilsētu autobusi ārpus apdzīvotām vietām var braukt ar ātrumu līdz 90 kilometriem stundā, kas sadursmes brīdī nepiesprādzētam cilvēkam var būt nāvējošs.

“CATA” Pasažieru pārvadājumu daļas vadītājs Mārtiņš Rajeckis norāda, ka viņi neveic kontroles, vai pasažieri sprādzējas autobusos, vai šoferi to kontrolē: “Tā tomēr ir pašu pasažieru atbildība. Šoferis varētu pasažierus mudināt to darīt, bet viņš nevar izkontrolēt, kurš to dara, kurš nedara. Autobuss nav vieglā automašīna, kur viss skaidri redzams. Te vajadzētu kādas valsts rīkotas kampaņas, kas aicinātu arī starppilsētu maršrutu pasažierus sprādzēties.”

Par šādu akciju noderību uzskatāmi liecina CSSD kampaņa “Dzīvības josta” veiktais eksperiments. Slēptās kameras, kas tika uzstādīta nejausī izvēlēta autobusā, uzņemtais liecināja, ka drošības jostas nebija lietoti neviens pasažieris. Savukārt pēc atraktīvas instruktāžas, ko, par pārsteigumu pasažieriem, veica lidmašīnas stjuarte, atgādinot, kur atro-

das drošības jostas, kā tās lietot un cik tas būtiski dzīvībai, piesprādzējās un droši turpināja ceļu pilnīgi visi autobussēdošie.

Runājot par starppilsētu autobusiem, dažkārt dzirdēts jautājums, vai tajos drīkst uzņemt vairāk pasažieru, nekā ir sēdvietu. Tie, kuri braukuši autobusu ekskursijās pa Eiropu, labi zina prasību Vācijā un vēl citās valstīs brauciena laikā necelties no savām vietām, nestāigāt pa salonu, jo par to pienākas bargs sods.

M. Rajeckis norāda, ka šobrīd tādas prasības nepastāv, bet esot nākotnes plāns, kurā ir vēlme noteikt, ka starppilsētu autobusus var ņemt tikai tik pasažieru, cik sēdvietu: “Šobrīd, ja ražotājs noteicis, ka var būt arī stāvvietas, pasažierus uzņemam. Autobusu reģistrācijas apliecībās norādīts, cik ir sēdvietu, cik stāvvietu, tas nav pasažieru pārvadātāju izgudrojums. Manuprāt, Latvijā šādus ierobežojumus nevajadzētu, ņemot vērā kopējo situāciju sabiedriskajā transportā. Reisu kļūst mazāk, ja maršrutā Cēsis – Rīga, piemēram, pieturā Ieriķos gaidīs seši cilvēki, vai tad atstāt viņus tur, ja visas sēdvietas aizņemtas? Un ja šis ir pēdējais reiss? Varbūt tomēr pareizāk paņemt viņus stāvvietās, un te ir ne tikai ekonomiskais, bet vairāk cilvēciskais aspekts.” □

KOMENTĀRS

Braukšanas kultūra Latvijā klibo

JĀNIS GABRĀNS

Par sodu paaugstināšanas efektivitāti un braucēju kultūru uz ceļiem lūdzām komentāru autoskolai “Einšteins” pasniedzējai **MARIKAI BĒRZIŅAI**:

Zināmai kategorijai sodu paaugstināšana ļaus vairāk padomāt par noteikumu ievērošanu, bet tiem, kuriem algās tūkstoši, patiesībā vienlīga, vai jāmaksā 30 vai 60 eiro. Vairbūt pareizāks risinājums būtu sodus piemērot atkarībā no ienākumu līmeņa. Tie, kuriem ir prāts, kuri godprātīgi maksā, aizdomāsies. Kuriem nav prāta un ir nauda, visticamāk, nemainīs savus paradumus. Samaksās sodu un braukt tālāk.

Ja runājam par mobilo tālrunu lietošanu pie stūres, es aizliegta pat runāšanu ar brīvroku sistēmu. Jo, sākot sarunu, mūsu domas ir pievērstas tai, nevis ceļam, tam, kas notiek apkārtnē. Katrs var izdarīt vienu nelielu eksperimentu. Aizbraukt sēņot uz nepazīstamu mežu, kad laiks ir apmācies un nevar vadīties pēc saules, ieiet dziļāk biežoknī, tad lai kāds piezvina par svarīgu jautājumu. Sarunas gaitā jūs *autopilotā* kaut ko skatīsieties, kādu sēni no-

griezīsiet, bet, kad pēc sarunas būs jāatrod atpakaļceļš, nevarēsiet to izdarīt, jo domas nebūs bijušas pie ceļa. Tādējādi arī braucot ar auto un runājot, izmantojot brīvroku sistēmu, šis posms tiek nobraukts, nedomājot līdzī, tādā kā aklā režīmā. Patiesībā tas, ka telefons jāņem rokā, netraucē tā, kā tas, ka jāpiedomā pie konkrētās sarunas.

Manā skatījumā ceļu satiksmi var uzlabot vairākas lietas. Pirmkārt, kvalitatīvi ceļi, un ne tikai galvenie, bet arī reģionālās nozīmes; otrkārt, materiālā stāvokļa uzlabošanās, lai cilvēki var nopirkt normālas automašīnas un uzlikt atbilstošas riepas; trešais, drošība, tai skaitā, kad ģimenes ārsti tiešām rūpīgi pārbaudīs veselību potenciālajiem šoferiem, nevis aprobežosies ar divu minūšu vizīti. Paliek vēl viena lieta – nezinu, kā to labot – tā ir mūsu braukšanas kultūra, kas Latvijā ļoti klibo. Ja braucam ca Latuvu, transporta plūsma iet ar 90 kilometriem stundā, Igaunijā – tieši tāpat, bet Latvijā tā ir 100 – 110. Tur laikam jānomainās paaudzei, kamēr situācija uzlabosies. Un tā ne tikai par ātruma ievērošanu. Ir teiciens, ka ārzemēs sprādzējas, lai būtu drošība, pie mums – lai sodu nedabūtu. Varu dalīties, kā mani pieradināja sprādzēties.

Apturēja policists, kurš lika parādīt, vai ir drošības josta, tad jautāja, vai zinu, ko ar to darīt, lika parādīt, ka tiešām māku piesprādzēties un beigās novēlēja laimīgu ceļu. Tas darbojās daudz vairāk nekā, ja man par to būtu uzliktas naudas sods. Tagad nevaru pat iedomāties braukt bez piesprādzēšanās. Piesprādzējoties it kā saaudz ar mašīnu, viņa saprot, ko es gribu, jūtu, ko viņa grib. Ja to neizdara, ir sajūta, ka esam katra par sevi – es un mašīna. □

JĀNIS GABRĀNS

Saskaņā ar Eiropas Savienības direktīvu visos autobusus un mikroautobusus, kuri ražoti kopš 2006. gada, sēdvietām jābūt aprīkotām ar drošības jostām. Izņēmums attiecas uz pilsētas sabiedrisko transportu un īsajiem sabiedriskā transporta maršrutiem.

Kāds pētījums vēsta, ka Latvijā automašīnās drošības jostas vienmēr izmanto 75 procenti pasažieru, bet autobusos – tikai 35 procenti. Salīdzinājumam: Igaunijā gandrīz 90 procentu automašīnu pasažieru vienmēr piesprādzējas, arī autobusus to dara krietni vairāk nekā Latvijā.

Ceļu satiksmes drošības departamenta (CSDD) pārstāvis Jānis Liepiņš norāda, ka jāsprādzējas ir arī autobusus. Vai cilvēki to dara, ir viņu pašu atbildība. Arī Valsts policijā informē, ka nekādas atšķirības nav, vai brauc ar vieglo auto, smago auto, vai autobusu. Noteikumos paredzēts, ka, braucot ar mehānisko transportlīdzekli, kura konstrukcijā ir drošības jostas, vadītājam jābūt piesprādzētam un viņš nedrīkst vest pasažierus, kuri nav piesprādzēju-

Publikācijas sagatavotas ar Valsts reģionālās attīstības aģentūras finansiālu atbalstu no Latvijas valsts budžeta līdzekļiem.

Mērķprogrammā “Reģionālo un vietējo mediju atbalsta programma” atbalstīts projekts nr. Nr.2/MEDIA/18/013



Valsts reģionālās attīstības aģentūra