SAEIMAS AIZSARDZĪBAS, IEKŠLIETU UN KORUPCIJAS

NOVĒRŠANAS KOMISIJAS SĒDES

PROTOKOLS Nr. 255

**2018. gada 28. februārī plkst. 10.00**

Rīgā, Jēkaba ielā 16, komisijas sēžu zālē

Sēdē piedalās:

komisijas locekļi:

**Kārlis Seržants**

**Kārlis Krēsliņš**

**Jānis Ādamsons**

**Aleksejs Loskutovs**

**Jānis Ruks**

**Edvīns Šnore**

**Zenta Tretjaka**

**Juris Vectirāns**

**Mihails Zemļinskis**

uzaicinātie:

* Satiksmes ministrijas parlamentārais sekretārs **Edgars Tavars**
* Satiksmes ministrijas Autosatiksmes departamenta direktors **Tālivaldis Vectirāns**
* Satiksmes ministrijas Autosatiksmes departamenta direktora vietniece – Autotransporta nodaļas vadītāja **Annija Novikova**
* Satiksmes ministrijas Autosatiksmes departamenta Autotransporta nodaļas vecākais referents **Jānis Kalniņš**
* VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” valdes priekšsēdētājs **Andris Lukstiņš**
* VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” valdes loceklis **Jānis Golubevs**
* Iekšlietu ministrijas parlamentārā sekretāre **Evika Siliņa**
* Valsts policijas Galvenās kārtības policijas pārvaldes Satiksmes drošības pārvaldes priekšnieks **Normunds Krapsis**
* Valsts izglītības satura centra Vispārējās izglītības satura nodrošinājuma nodaļas vadītāja **Ineta Upeniece**
* Veselības ministrijas Vides veselības nodaļas vadītāja **Jana Feldmane**
* VAS “Latvijas Valsts ceļi” valdes priekšsēdētājs **Jānis Lange**
* VAS “Latvijas Valsts ceļi” Satiksmes organizācijas pārvaldes direktors **Māris Zaļaiskalns**
* Valsts kontroles Padomes locekle **Inese Kalvāne**
* Valsts kontroles Pirmā revīzijas departamenta Otrā sektora vecākā valsts revidente **Inga Cēsniece**

*komisijas konsultanti:*

vecākā konsultante Ieva Barvika

konsultantes Inese Silabriede, Daina Sunepa

**Sēdi vada:** komisijaspriekšsēdētāja biedrs K.Seržants

**Sēdi protokolē:** D.Sunepa

**Sēdes veids:** atklāta

Izskatītie dokumenti:

1. Satiksmes ministrijas prezentācijas materiāls “Ceļu satiksmes drošības plāna 2017. – 2020. gadam īstenošanas rezultāti”.
2. Ceļu satiksmes drošības direkcijas 20.02.2018. vēstule Nr.11.11-7/4219 (SK reģ. nr.2/479-12/18).
3. Iekšlietu ministrijas 23.02.2010. vēstule Nr.1-28/478 (SK reģ. nr.2/518-12/18).
4. Valsts policijas prezentācijas materiāls “Ceļu satiksmes drošības plāna 2017. – 2020. gadam īstenošanas rezultāti”.
5. Valsts kontroles 21.02.2018. vēstule Nr.1-3.5.4 1e/38 (SK reģ. nr.2/480-12/18) ar tai pievienoto prezentācijas materiālu “Vai atbildīgo iestāžu darbības ceļu satiksmes drošības jomā ir pietiekamas un efektīvas?”

Izskatītā darba kārtība:

**Ceļu satiksmes drošības plāna 2017. – 2020. gadam īstenošanas rezultāti.**

K.Seržants: atklāj sēdi un informē par sēdes darba kārtību.

Informē, ka komisija uzklausīs institūciju pārstāvjus šādā secībā: Satiksmes ministrija, VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” (turpmāk – CSDD), Iekšlietu ministrija, Izglītības un zinātnes ministrija, Valsts kontrole.

Dod vārdu Satiksmes ministrijas parlamentārajam sekretāram E.Tavaram.

E.Tavars: vērš uzmanību, ka Eiropas Savienība (turpmāk – ES) ir izvirzījusi kopīgu mērķi līdz 2020. gadam par 50 % samazināt ceļu satiksmes negadījumos (turpmāk – CSNg) bojāgājušo skaitu (salīdzinot ar 2010. gadu), tas ir par 5 % gadā. Atzīmē, ka uz 2016. gadu ES šis samazinājums ES bija 18,7 %, turpretī Latvijā – 27,5 %. Savukārt 2017. gadā Latvijā šis samazinājums ir jau vairāk nekā 37 %, un tas ir viens no ES valstu labākajiem rādītājiem.

Akcentē, ka bojā gājušo skaita samazinājums ir sasniegts, visām atbildīgajām institūcijām kompleksi risinot attīstības politikas plānošanas dokumentos “Ceļu satiksmes drošības programma 2007.-2013. gadam”, “Ceļu satiksmes drošības plāns 2014.-2016. gadam” un “Ceļu satiksmes drošības plāns 2017. – 2020. gadam” (turpmāk – plāns) noteiktos uzdevumus. Uz ceļiem ievainoto un cietušo skaits nesamazinās tik strauji. Iemesli – satiksmes noteikumu pārkāpumi, autovadītāju nihilistiska attieksme, nepietiekams ielu un gājēju pāreju apgaismojums. Turklāt mazaizsargātie satiksmes dalībnieki – gājēji, tai skaitā bērni, velosipēdisti, u.c. – ne vienmēr izmanto gaismu atstarojošos elementus.

E.Tavars uzsver, ka, lai gan pēdējos gados ceļu infrastruktūra ir ievērojami uzlabota, tomēr priekšā vēl ir liels darbs, ietverot arī preventīvos pasākumus. Pozitīvi vērtē fotoradaru uzstādīšanas efektu, sevišķi punktos ar lielāko ceļu satiksmes negadījumu skaitu.

Iepazinusies ar Valsts kontroles priekšlikumiem un norādījumiem, Satiksmes ministrija atzīst, ka ir jāveic izmaiņas vairākos politikas plānošanas dokumentos, preventīvajos pasākumos, kā arī jāvērtē dažādu kampaņu ietekme uz sabiedrības attieksmi.

T.Vectirāns: sniedz Satiksmes ministrijas sagatavoto prezentāciju “Ceļu satiksmes drošības plāna 2017.-2020. gadam īstenošanas rezultāti” *(informatīvais materiāls pievienots protokolam).*

Raksturo esošo situāciju un informē, ka bojāgājušo skaits uz miljonu iedzīvotāju pēdējos gados ir ievērojami samazinājies – no 106 personām 2014. gadā līdz 70 personām 2017. gadā. ES šis rādītājs ir 51 bojāgājusi persona uz miljonu iedzīvotāju. Lai gan Latvijas rādītājs bojāgājušo skaita samazinājuma ziņā ES 2010. – 2017. gadā ir zem vidējā, tomēr daudz tiek darīts, lai to uzlabotu.

T.Vectirāns demonstrē grafiku par CNSg bojā gājušo cilvēku skaitu no 2005. gada līdz 2007. gadam un atzīmē fotoradaru pozitīvo efektu. Minētajā laika periodā sasniegts bojāgājušo skaita samazinājums par 38 %.

Uzsver, ka, lai sasniegtu mērķi 2020. gadā samazināt CSNg bojā gājušo skaitu par 50% un

2020. gadā samazināt smagi ievainoto skaitu par 50%, plānā uzmanība tiek pievērsta trim pamata faktoriem, kas tiešā mērā ietekmē ceļu satiksmes drošību: cilvēks (satiksmes dalībnieks), transportlīdzeklis (tā tehniskais stāvoklis un aprīkojums) un apkārtējā vide ( ceļu infrastruktūra).

Vērš uzmanību uz četriem plāna rīcības virzieniem:

* preventīvie pasākumi ceļu satiksmes drošībā;
* satiksmes dalībnieku izglītošana un informēšana;
* satiksmes drošības risinājumu ieviešana autoceļu un ielu tīklā;
* reaģēšana uz CSNg un to seku mazināšana un novēršana.

2017. gadā ir uzsākts Visaptverošs pētījums par ceļu satiksmes drošību ietekmējošiem riska faktoriem Latvijā, kura mērķis ir noteikt riskus, kas Latvijā palielina iespēju iekļūt CSNg, kuros ir cietušie vai bojāgājušie. Pētījuma pirmajā kārtā analizēti smagie CSNg ar ievainotajiem vai bojāgājušajiem Rīgas reģionā. Pētījumu veic eksperti no Satiksmes ministrijas, Valsts tiesu ekspertīžu biroja, VAS “Latvijas Valsts ceļi” un CSDD. Pētījuma pirmā kārta tiks pabeigta šā gada aprīlī.

T.Vectirāns demonstrē tabulu, kurā attēloti plāna izpildes tiešo darbības rezultātu kvantitatīvie rādītāji no 2010. līdz 2017. gadam. Norāda, ka 2017. gadā gājuši bojā 136 cilvēki, kas ir nedaudz vairāk, nekā varēja prognozēt. Savukārt bojāgājušo gājēju skaits ar katru gadu samazinās.

Informē, ka Ceļu satiksmes drošības padome ir izveidojusi Domnīcu, kura izskata dažādus priekšlikumus un var tos virzīt tālāk. Tiek apskatītas aktuālas ar ceļu satiksmes drošību saistītas tēmas, piemēram, ir izstrādātas vadlīnijas par automatizētu transportlīdzekļu testēšanu un ieviešanu Latvijā.

T.Vectirāns norāda, ka Satiksmes ministrijas ieskatā Valsts kontroles ziņojums un veiktā revīzija kopumā ir vērtējama pozitīvi - tiek sniegts ieskats par ceļu satiksmes drošības politikas izstrādi un īstenošanu no cita skatupunkta, kā arī satur vairākus ieteikumus esošās politikas pilnveidošanai.

Saskaņā ar Valsts kontroles ieteikumiem Satiksmes ministrija apņemas:

* pārskatīt un uzlabot esošo Ceļu satiksmes drošības plānu izstrādes un saskaņošanas procesu (pētījuma rezultāti – grozījumi plānā);
* sadarbībā ar IeM pilnveidot CSNg datu ievākšanu un analīzi (CAIS sistēmas izveide);
* nodrošināt, ka ceļu satiksmes drošības kampaņu ietekme tiek izvērtēta;
* uzlabot Ceļu satiksmes drošības padomes darba organizāciju (uzdevumu izpildes kontrole, finansējuma sadales kritēriji – grozījumi padomes nolikumā);
* nodrošināt, ka ceļu posmi, kur bieži notiek smagi CSNg, tiktu likvidēti sistemātiski (satiksmes drošības uzlabošanas pasākumi konkrētās vietās).

Kopumā Valsts kontrole sniegusi 7 ieteikumus. Katram no tiem nozīmēts atbildīgais, izpildes termiņš, un darbs jau ir uzsākts.

### K.Seržants: lūdz izteikties CSDD pārstāvjus. Atzinīgi vērtē pēdējo CSDD īstenoto sociālo kampaņu “Apstājies, pirms atslēdzies!”, kura ir arī vizuāli pievilcīgi noformēta.

**A.Lukstiņš:** informē, ka minētā kampaņa no visām tapusi visilgāk. Pirms pieciem gadiem CSDD iepazinās ar ārvalstu praksi. Vācijas kolēģi uzskata, ka vadītāja nogurums pie automašīnas stūres ir lielāka problēma nekā alkoholisms, jo CSNg noguruma dēļ notiek biežāk.

CSDD iegādājās speciālu aparātu un četru gadu laikā pārbaudīja aptuveni 800 autovadītājus. Pētījuma rezultāti parādīja:

* katram astotajam autovadītājam ir augsts iemigšanas risks;
* katrs trešais autovadītājs atzīst, ka viņam pie auto stūres ir gadījies īslaicīgi iemigt;
* trešdaļa autovadītāju hroniski neizguļas.

A.Lukstiņš atzīmē tādus CSNg iemeslus, kā pārāk liels braukšanas ātrums, braukšana alkohola ietekmē, mobilo tālruņu un planšetdatoru lietošana transportlīdzekļa vadīšanas laikā.

Atzīmē Valsts kontroles viedokli, ka var neizdoties īstenot plānā paredzēto mērķi līdz 2020. gadam par 50 % samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu. A.Lukstiņš uzskata, ka šo mērķi sasniegt ir iespējams.

A.Lukstiņš informē, ka turpinās stacionāro radaru ieviešanas programma. Šobrīd Latvijā darbojas 60 stacionārie radari, bet kopā plānoti 100 radari. Lai gan radaru ieviešanas mērķis nav naudas iekasēšana, kopumā autovadītājiem jau piemēroti sodi 17 miljonu *euro* apmērā, bet iekasēti 14 miljoni *euro* apmērā.

Attiecībā uz Valsts kontroles ieteikumu par ceļu satiksmes negadījumu datu vākšanu A.Lukstiņš norāda, ka statistikas dati tika iegūti pēc starptautisko standartu prasībām. CSDD un Iekšlietu ministrija strādā pie tā, lai uzlabotu datu savākšanu un pilnīgotu informāciju pēc katra CSNg.

K.Seržants: dod vārdu VAS “Latvijas Valsts ceļi” valdes priekšsēdētājam J.Langem.

J.Lange: informē, ka VAS “Latvijas Valsts ceļi”, analizējot CSNg iemeslus, ir secinājusi, ka visvairāk CSNg notiek vietās ar lielu satiksmes intensitāti. Norāda, ka 10 % valsts ceļu uztver divas trešdaļas no visas satiksmes.

Viens no Valsts kontroles ieteikumiem ir uzlabot metodiku, kā noteikt konkrētas vietas, kurās ir koncentrēts liels daudzums CSNg un kurās veikt satiksmes infrastruktūras uzlabošanas pasākumus.

Akcentē, ka liela problēma Latvijā ir tā, ka intensīvajā satiksmē pārvietojas arī mazaizsargātie satiksmes dalībnieki – gājēji un velosipēdisti. Uzskata, ka kopīgi ar pašvaldībām un plānošanas reģioniem būtu jārisina jautājums, kā satiksmes dalībnieku plūsmas atdalīt, izbūvējot atbilstošu infrastruktūru.

K.Seržants: izsaka cerību, ka, pateicoties fotoradaru skaita palielināšanai, varētu prognozēt CSNg skaita samazināšanos. Norāda, ka Latvijas Valsts ceļiem sadarbībā ar pašvaldībām ir jārisina jautājums par slikti apgaismotajām gājēju pārejām.

Lūdz izteikties Iekšlietu ministrijas un Valsts policijas pārstāvjus.

E.Siliņa: norāda, ka šobrīd mainās stils, kādā strādā satiksmes drošību kontrolējošie dienesti. Pauž viedokli, ka sodi par pārkāpumiem ceļu satiksmē ir neadekvāti zemi. Uzsver, ka mainās sabiedrības attieksme, piemēram, arvien vairāk apģērbā tiek izmantoti gaismu starojošie elementi. Norāda, ka ceļu satiksmes intensitāte kļūst arvien augstāka, tādēļ ceļu policistu skaits vēl tiks palielināts. Atzinīgi vērtē fotoradaru un netrafarēto automašīnu efektivitāti.

E.Siliņa lūdz Galvenās kārtības policijas pārvaldes Satiksmes drošības pārvaldes priekšnieku N.Krapsi detalizētāk pastāstīt par CSNg statistiku.

N.Krapsis: sniedz Valsts policijas sagatavoto prezentāciju “Par Ceļu satiksmes drošības plāna 2017.-2020. gadam īstenošanas rezultātiem” *(informatīvais materiāls pievienots protokolam).*

Informē, ka kopējais CSNg skaits 2017. gadā ir pieaudzis. To daļēji varētu izskaidrot ar iedzīvotāju ekonomiskā stāvokļa uzlabošanos, kā rezultātā nereti ģimenē tiek iegādātas vairākas automašīnas.

N.Krapsis demonstrē grafikus un norāda, ka bojāgājušo skaits ir samazinājies, nedaudz samazinājies smagi cietušo skaits, tomēr rezultatīvie rādītāji nesasniedz vēlamo.

Akcentē, ka lielākā problēma ir tā, ka nedaudz vairāk nekā viena trešdaļa no visiem bojāgājušajiem ir mazaizsargātie satiksmes dalībnieki. Ar Valsts policijas priekšnieka pavēli mazaizsargātie satiksmes dalībnieki ir noteikti par šā gada galveno prioritāti satiksmes uzraudzības jomā. Tie pārsvarā ir vecāka gadagājuma cilvēki, kuri nereti ir lietojuši alkoholu un aptuveni 75 % gadījumu paši ir vainojami traģiskajos notikumos. 65 % no visiem negadījumiem notiek diennakts tumšajā laikā, un tas liecina, ka atstarojošie elementi tiek lietoti nepietiekami.

Runājot par CNSg bojā gājušo dinamiku, N.Krapsis akcentē, ka CSNg ar smagām sekām pārsvarā notiek vasaras mēnešos, jo uz labāka ceļa autovadītāji kļūst pārgalvīgāki.

CNSg bojā gājušo dinamika pēc statusa nav īpaši mainījusies, nedaudz ir palielinājies vienīgi bojā gājušo velosipēdu vadītāju skaits (2017. gadā – 11).

Pozitīvi vērtējams ir fakts, ka samazinājies to CSNg skaits, kas notikuši alkohola lietošanas dēļ.

N.Krapsis vērš uzmanību uz aktuālu problēmu – neapmierinoši aprīkotas gājēju pārejas, kas ir izaicinājums satiksmes drošībai. Kā piemērus atzīmē Dzelzavas ielu 61 un Kurzemes prospektu 36. 2017. gadā uz gājēju pārejām smagi cietuši, t.sk. gājuši bojā 165 gājēji (2016. gadā - 184), no tiem 37 smagi cieta un 11 gāja bojā (2016. gadā – 52 smagi cieta un 8 gāja bojā). Aicina pašvaldības pievērst uzmanību gājēju pāreju pienācīgai aprīkošanai un apgaismošanai.

Runājot par CSNg prognozēm un rezultātiem, N.Krapsis atgādina, ka 2014. gadā tika pārtraukts *Vitronic* fotoradaru projekts un tā rezultātā situācija satiksmes drošības jomā pasliktinājās. Fotoradariem atkal parādoties uz ceļiem, situācija uzlabojās.

N.Krapsis uzsver, ka pie tā, ka satiksmes negadījumos cieš bērni, nereti ir vainojama vecāku bezatbildība. Kā piemēru min bērnu sēdeklīša nepietiekamu nostiprināšanu automašīnā, kā rezultātā gāja bojā mazs bērns.

N.Krapsis sniedz statistikas datus par Valsts policijā sastādīto administratīvo pārkāpumu protokolu skaitu un informē, ka šis skaits pakāpeniski samazinās. Atzīst policijas darbinieku kapacitātes problēmu, norādot, ka Rīgas reģionā ir 30 % nekomplekts. Cer uz jauno policijas darbinieku ienākšanu.

Atzinīgi vērtē netrafarēto automašīnu izmantošanu, kā rezultātā ir palielinājies fiksēto rupjo ceļu satiksmes pārkāpumu skaits. Policijas rīcībā ir 47 netrafarētās un 195 trafarētās automašīnas.

Kopumā policijas darbu satiksmes drošības jomā 2017. gadā N.Krapsis vērtē pozitīvi.

N.Krapsis akcentē darbības prioritātes 2018. gadā:

* ņemot vērā, ka vairāk kā 1/3 (50 no 136) jeb 36.8% no bojā gājušajiem ir gājēji, jāveic mērķtiecīgs darbs, lai rūpētos par mazaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku drošību;
* satiksmes uzraudzība, fokusējoties uz raksturīgajiem pārkāpumiem ceļu satiksmē – ātrums, tālruņa/ viedierīču lietošana transportlīdzekļa vadīšanas laikā, braukšanas joslu pareiza izvēle u.c.;
* darbs pie vidējā braukšanas ātruma (*POINT TO POINT)* sistēmas ieviešanas Latvijā.

N.Krapsis vērš uzmanību uz plānotajiem pasākumiem saistībā ar Valsts kontroles revīziju “Vai Valsts policijas darbības ceļu satiksmes jomā ir pietiekamas un efektīvas?”. Attiecībā uz norādījumu, ka reģistrētās GPS koordinātes ir nepilnīgas, informē, ka jau 2017. gada beigās tika fiksēti 70 % GPS koordināšu. Valsts policija veiks analīzi, vai šīs koordinātes netiek pilnībā fiksētas policistu vainas vai tehnisku problēmu dēļ. Tāpat tiks izvērtētas arī policijas funkcijas reģionos.

K.Seržants: dod vārdu Valsts izglītības satura centra (turpmāk – VISC) Vispārējās izglītības satura nodrošinājuma nodaļas vadītājai I.Upeniecei.

I.Upeniece: informē par Izglītības un zinātnes ministrijai plānā paredzēto pasākumu izpildi un rezultatīvajiem rādītājiem. Atzīmē, ka šo pasākumu izpildes termiņš ir 2020. gads.

1. pasākums – nodrošināt izglītojošo pasākumu norisi pirmsskolas un pamatskolas skolēniem par ceļu satiksmes drošības jautājumiem.

Katru gadu rudeņos un pavasaros VISC kopīgi ar dažādiem sadarbības partneriem īsteno Drošības nedēļu. VISC ir cieša sadarbība ar CSDD, domājot gan par mācību saturu, gan pedagogu profesionālās pilnveides jautājumiem. Šobrīd skolas sadarbībā ar vecākiem nodrošina iespēju pēc brīvprātības principa 4. klasē kārtot eksāmenu velosipēda vadītāja apliecības iegūšanai. I.Upeniece informē, ka pamatskolā bērni labprāt apgūst ceļu satiksmes noteikumus. Savukārt pedagogiem bieži nākas saskarties ar vecāku nihilismu attiecībā uz to, cik drošs ir bērnu ceļš uz skolu. Šis jautājums būtu jārisina visiem kopīgi.

2. pasākums – veikt 10.-12. klašu skolēnu zināšanu un prasmju diagnostiku par ceļu satiksmes drošības jautājumiem.

Diagnosticējošais darbs paredzēts 2019. gada pavasarī, un šobrīd jau uzsākta tā satura izstrāde.

3. pasākums – nodrošināt pedagogu profesionālās kompetences pilnveides semināru norisi un pedagogu labās prakses pieredzes popularizēšanu par ceļu satiksmes drošības jautājumu apguvi mācību saturā.

Kopā paredzēti 5 semināri. Šā gada rudenī plānots seminārs pirmsskolas pedagogiem par mācību saturā ietvertā satura pasniegšanu, tai skaitā par ceļu satiksmes drošības jautājumiem.

4. pasākums – nodrošināt, ka vispārējā izglītības saturā tiek iekļauts cilvēkdrošības modulis, kurā ietverti ceļu satiksmes drošības jautājumi.

Šis pasākums ir saistīts ar jaunā kompetenču pieejā veidotā satura izstrādi. Saistībā ar to ir bijusi izsludināta publiskā apspriešana, un ir saņemti vairāk nekā 800 priekšlikumi. Satiksmes ministrija pagaidām priekšlikumus nav sniegusi, lai gan tas ir kopīgas sadarbības jautājums.

I.Upeniece informē, ka VSIC šobrīd strādā pie jaunu Ministru kabineta noteikumu izstrādes.

Akcentē, ka satiksmes drošības jautājumi ir būtiski, un izsaka cerību, ka izdosies mazināt Latvijas iedzīvotāju nihilismu un paaugstināt pilsonisko apziņu.

K.Seržants: atzīmē, ka šajā sēdē uzaicināto institūciju pārstāvji Valsts kontroles atzinumu novērtējuši kā konstruktīvu, un dod vārdu Valsts kontroles pārstāvēm.

I.Kalvāne: norāda, ka, ņemot vērā sēdes gaitu, viņa pakavēsies pie atsevišķiem Valsts kontroles sagatavotās prezentācijas “Vai atbildīgo iestāžu darbības ceļu satiksmes drošības jomā ir pietiekamas un efektīvas?” slaidiem *(informatīvais materiāls pievienots protokolam).*

I.Kalvāne akcentē, ka šajā sēdē Valsts kontrole ir sadzirdējusi atbildīgo institūciju ieinteresētību ceļu satiksmes drošības uzlabošanā.

Valsts kontrole revīziju veica par 2010. – 2016. gadu un analizēja milzīgu informācijas apjomu no CSNg protokoliem.

Vērš uzmanību uz prezentācijas materiāla 6. slaidu, kurā attēlots ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo personu profils, sadalot divās grupās. Bojāgājušie gājēji parasti ir 65 gadus veci un vecāki cilvēki, kuriem uzbraukts uz sausa asfaltbetona seguma laika posmā no 16.00 līdz 18.00. Darbības, lai pasargātu mazaizsargātos satiksmes dalībniekus, varētu būt gan preventīvas, gan praktiskas.

Otra grupa, kuru Valsts kontrole analizēja, bija transportlīdzekļa vadītāji vecumā no 25 līdz 34 gadiem, kuri cietuši transportlīdzekļu sadursmē uz sausa asfaltbetona seguma laika posmā no 14.00 līdz 16.00.

I.Kalvāne uzsver, ka ir svarīgi plānu izpildes rezultātus novērtēt periodiski, nevis tikai pēc galīgā termiņa iestāšanās.

Vērš uzmanību uz 11. slaidu un norāda, ka ir svarīgi uzlabot to informācijas krājumu, kas ir mūsu rīcībā par ceļu satiksmes negadījumiem. Šobrīd Valsts kontrole ir konstatējusi trūkumus gan informācijas uzkrāšanā, tai skaitā informācijas sistēmā, gan CSNg vietā. Kad pratīsim šos datus izmantot vērtējot, būs iespējams pieņemt tādus lēmumus, lai sasniegtu maksimāli labāko rezultātu satiksmes drošības uzlabošanā.

I.Kalvāne demonstrē 13. slaidu un norāda, ka Ceļu satiksmes drošības padomes darbs ir atkarīgs no visu padomē iesaistīto institūciju kopīgajiem darba rezultātiem. Minētā padome sadala ceļu satiksmes drošības uzlabošanai paredzētos līdzekļus, kuri no 2010. gada līdz 2016. gadam bija 7,43 miljoni *euro* apjomā. Tā kā līdzekļu apjoms ir ierobežots, ir svarīgi tos iedalīt labākajiem ceļu satiksmes drošības uzlabošanas pasākumiem.

I.Kalvāne vērš uzmanību uz 17. slaidā attēloto “melnajos punktos” notikušo CSNg un cietušo skaita dinamiku. Atzinīgi vērtē Satiksmes ministrijas un CSDD apņemšanos veikt pasākumus situācijas uzlabošanai.

Runājot par ceļu satiksmes dalībnieku kontroli, I.Kalvāne akcentē, ka policijas klātesamībai ir liela loma iedzīvotāju drošības sajūtu nodrošināšanā, tai skaitā, ceļu satiksmes drošības jomā. Pārpalikuma princips, kas izveidojies ceļu policijas darbā, Valsts kontroles skatījumā ir ierobežojošs apstāklis policijas darba rezultātu sasniegšanā.

Revīzijas ietvaros Valsts kontroles revidenti tikās ar ceļu policijas darbiniekiem dažādos Latvijas reģionos un secināja, ka darba organizācija reģionālajās struktūrvienībās ir atšķirīga. Revidenti neguva priekšstatu par to, cik daudz no sava darba laika policijas darbinieki velta ar ceļu satiksmes uzraudzību saistītiem pienākumiem. Līdz ar to nebija iespējams novērtēt, vai tas ir pietiekami, lai nodrošinātu ceļu satiksmes drošības uzlabošanu.

Tāpat Valsts kontrole analizēja arī Valsts policijas reidus, kas ir būtisks ceļu satiksmes drošības prevencijas pasākums, un konstatēja, ka par reidu ietvaros konstatētiem ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem savāktā informācija netiek efektīvi uzkrāta un izmantota ceļu satiksmes drošības politikas plānošanai un īstenošanai.

K.Seržants: aicina deputātus uzdot jautājumus.

Saistībā ar sēdē izskanējušo secinājumu, ka gājēju pārejas nav pietiekami aprīkotas, norāda, ka vidējās pašvaldībās šis jautājums ir daudzmaz sakārtots, savukārt mazajās pašvaldībās nav. Lūdz atbildīgo institūciju pārstāvju viedokli, vai ir kāda iespēja pašvaldības piespiest sakārtot gājēju pārejas, piemēram, piešķirot valsts finansējumu vai struktūrfondu līdzekļus.

E.Tavars: norāda, ka tā ir politiska izšķiršanās, kas jārisina koalīcijai. Var veikt grozījumus normatīvajā regulējumā.

*Notiek diskusija, kurā piedalās J.Ādamsons, E.Tavars, A.Lukstiņš, E.Siliņa, J.Ruks, K.Seržants, N.Krapsis.*

A.Loskutovs: atzinīgi vērtē gaidāmo *POINT TO POINT* sistēmas ieviešanu, lai varētu kontrolēt transportlīdzekļa vidējo ātrumu kādā noteiktā ceļa posmā.

Pozitīvi vērtē arī faktu, ka policija pievērš lielu uzmanību agresīvai braukšanai un bērnu autosēdeklīšu izmantošanai, kam būtu jābūt prioritātei.

Pauž izbrīnu, ka 2017. gadā, salīdzinot ar 2016. gadu, ir mazāk sodītu personu.

Norāda Satiksmes ministrijai, ka drošības plāna mērķi varēja būt ambiciozāki. Uzskata, ka, veicot analīzi, vajadzēja noteikt mērķi līdz 2020. gadam panākt, ka gadā neietu bojā vairāk par 90 cilvēkiem.

E.Tavars: piekrīt deputātam A.Loskutovam, ka mērķi varēja būt ambiciozāki.

J.Ādamsons: atgādina, ka par daudzām ar ceļu satiksmi saistītām problēmām ir runāts jau gadiem, bet īstu rezultātu nav.

Pozitīvi vērtē skolās sākto izglītošanas darbu, jo tas varētu palīdzēt arī vecākiem mainīt nihilistisko attieksmi.

Runā par velosipēdistu un motociklistu attieksmi pret ceļu satiksmes noteikumiem. Aicina ceļu policiju vairāk uzmanības pievērst tā saucamajām fūrēm.

Norāda, ka attiecībā uz GPS problēmas ir ne tikai tehniskā ziņā, bet arī tajā, ka daļa autovadītāju neprot ar šo sistēmu apieties un būtu jāapmāca.

Piekrīt Valsts kontroles viedoklim, ka ceļu policijai jābūt atsevišķai struktūrai. Turklāt reidi katrā reģionā būtu jāveic vismaz reizi ceturksnī un bez iepriekšēja brīdinājuma.

J.Ādamsons uzskata, ka uz ceļiem vairāk būtu jābūt trafarētajām automašīnām, lai disciplinētu autovadītājus.

Aicina CSDD sadarbībā ar ceļu policiju izvērtēt, vai ceļa posmos ar kvalitatīvu segumu tiešām ir nepieciešami ātruma ierobežojumi. Kā piemēru min ceļa posmu ap Ogri. Aicina VAS “Latvijas Valsts ceļi” un Satiksmes ministriju vienoties ar Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministriju beidzot vienoties, lai savestu kārtībā ceļu “Rīga – Ērgļi”. Tāpat aicina Satiksmes ministriju padomāt, kā izmantot bijušo dzelzceļu “Rīga – Ērgļi”. Ierosina dzelzceļa vietā ierīkot, piemēram, veloceliņu.

Z.Tretjaka: pateicas uzaicinātajām amatpersonām par sniegto informāciju.

Atzinīgi vērtē institūciju sadarbību un Valsts kontroles veikto revīziju.

Vērš uzmanību uz problēmu – plaši izplatīto praksi, ka autovadītāji braucot runā pa mobilajiem telefoniem, savukārt ceļu policija bieži uz to nereaģē.

Atgādina par radaru bojāšanu un dedzināšanu uz ceļiem pagājušajā gadā un norāda uz lielajiem materiālajiem zaudējumiem. Interesējas, kāda ir situācija šobrīd.

E.Tavars: uzskata, ka runāšana pa mobilo telefonu, vadot transportlīdzekli, nav pati bīstamākā. Daudz bīstamāka ir sociālo tīklu lietošana pie stūres.

Informē, ka sakarā ar minēto problēmu Satiksmes ministrijas un Iekšlietu ministrijas pārstāvji nesen piedalījās Saeimas Juridiskās komisijas sēdē saistībā ar Administratīvo pārkāpumu kodeksa grozījumiem. Diemžēl priekšlikumi tika noraidīti, bet tie tiks virzīti atkārtoti. Vērš uzmanību uz CSDD organizēto kampaņu par mobilo telefonu lietošanu, vadot transportlīdzekli.

A.Lukstiņš: uz jautājumu par fotoradaru bojāšanu atbild, ka sākumā radari bija apdrošināti, bet, sākoties dedzināšanai, apdrošināšanas kompānijas vairs nevēlējās radarus apdrošināt. Šobrīd dedzināšana nenotiek.

N.Krapsis: informē par plānoto atsevišķu netrafarēto policijas automašīnu aprīkošanu ar sistēmu, kas brauciena laikā no sāniem fotografētu autovadītājus, kuri pie stūres lieto mobilos tālruņus.

K.Seržants: norāda uz problēmu, ka daudzi autovadītāji izmanto aplikāciju *Waze* brauciena laikā.

E.Tavars: norāda, ka vadītājs šo aplikāciju brauciena laikā nedrīkst lietot.

J.Ruks: uzsver, ka viens no svarīgākajiem jautājumiem ir par gājēju pārejām. Novēršot šo problēmu, noteikti būs iespējams sasniegt ES rādītājus. Norāda, ka gājēju pārejas būtu jāaprīko ar luksoforiem, jo gājēji bieži iet pāri ielai, nenovērtējot situāciju.

K.Seržants: atgādina par konsultatīvo Satiksmes drošības padomi, kuras sastāvā ir 22 institūciju pārstāvji. Novēl padomei biežāk sanākt kopā un parunāt arī par konkrētām lietām, piemēram, gājēju pārejām un luksoforiem.

Atzinīgi vērtē, ka par ceļu satiksmi atbildīgās institūcijas Valsts kontroli vērtē kā sadarbības partneri.

J.Ādamsons: ierosina CSDD pārskatīt veidu, kādā transportlīdzekļu vadītājiem tiek izsūtīti paziņojumi par uzliktajiem sodiem. Uzskata, ka elektroniskais paziņošanas veids nav labākais.

*Klātesošie diskutē par minēto jautājumu.*

K.Seržants: pateicas klātesošajiem par piedalīšanos sēdē un slēdz sēdi.

Sēde pabeigta plkst. 11.30

Komisijas priekšsēdētāja biedrs K.Seržants

Komisijas sekretārs K.Krēsliņš

Komisijas konsultante D.Sunepa