



Vai Valsts policijas darbības ceļu satiksmes kontroles jomā ir pietiekamas un efektīvas?

Rīga 2017



Latvijas Republikas
Valsts kontrole

Revīzijas ziņojums

Vai Valsts policijas darbības ceļu satiksmes kontroles jomā ir pietiekamas un efektīvas?

2017.gada 22.decembris

Lietderības revīzija “Vai atbildīgo iestāžu darbības ceļu satiksmes drošības jomā ir pietiekamas un efektīvas?”

Revīzija veikta, pamatojoties uz Valsts kontroles Pirmā revīzijas departamenta 03.02.2017. revīzijas apakšuzdevumu Nr.2.4.1-19-1/2016.

Vāka noformējumā izmantota fotogrāfija no tīmekļa vietnes Depositphotos (autors: ssuaphoto).



Cienījamais lasītāj!

Valsts kontrole ir pabeigusi revīziju ceļu satiksmes drošības jomā “Vai Valsts policijas darbības ceļu satiksmes kontroles jomā ir pietiekamas un efektīvas?”. Ziņojums ir sagatavots lietderības revīzijas “Vai atbildīgo iestāžu darbības ceļu satiksmes drošības jomā ir pietiekamas un efektīvas?” ietvaros kā daļa no ceļu satiksmes drošības jomas lietderības revīzijas ziņojumu kopuma.

Atbildība ceļu satiksmes drošības jomā ir sadalīta starp vairākām ministrijām un to padotības iestādēm, arī Iekšlietu ministriju un Valsts policiju.

Lai gan pēdējos gados ir vērojama rādītāju uzlabošanās ceļu satiksmes drošības jomā un ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaita samazinājums Latvijā ir viens no dinamiskākajiem Eiropas Savienībā, tomēr bojā gājušo skaits uz miljons iedzīvotājiem mūsu valstī ir liels.

Tāpēc ceļu satiksmes drošības jomā iesaistītajām iestādēm būtu rūpīgi jāvērtē, vai, īstenojot plānotos pasākumus, tās sasniedz noteiktos mērķus un ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo un ievainoto skaits samazinās.

Mūsaprāt, kvalitatīvi un pilnīgi dati par ceļu satiksmes negadījumiem, to rūpīga analīze ļautu noteikt ceļu satiksmes negadījumu iemeslus un īstenot iedarbīgākos ceļu satiksmes drošības pasākumus. Valstī tiek uzkrāta apjomīga informācija par ceļu satiksmes negadījumiem, un tā būtu prasmīgi jāizmanto. Valsts policijas klātesamība un redzamība ir būtiska ceļu satiksmes drošības kontrolē. Ieviešot Valsts kontroles ieteikumus, Valsts policijas reģionālo struktūrvienību darbība ceļu satiksmes drošības kontrolē palielināsies, par ceļu satiksmes negadījumiem tiks uzkrāti un analizēti kvalitatīvi un vajadzīgi dati.

Pateicamies Iekšlietu ministrijai, Valsts policijai un tās reģionālajām struktūrvienībām par sadarbību revīzijas ietvaros, par diskusijām un viedokļu apmaiņu, par revidentiem sniegto informāciju un atbalstu.

Mūsu kopīgais mērķis ir, lai cilvēki uz ceļiem neietu bojā un neciestu satiksmes negadījumos.

Ar cieņu
departamenta direktore

Inese Kalvāne

Saturs

Kopsavilkums	6
Galvenie secinājumi	6
Būtiskākie ieteikumi.....	8
Ziņojuma struktūra	8
Ceļu satiksmes drošība – vispārīgs raksturojums.....	9
Iekšlietu ministrijas un Valsts policijas uzdevumi ceļu satiksmes drošības jomā	14
1. Nepilnības uzkrātajos datos par ceļu satiksmes negadījumiem un informācijas analīzē.....	16
Vispārīgā informācija par ceļu satiksmes negadījumu datiem	17
Ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo satiksmes dalībnieku statistiskais portrets un negadījumu apstākļi.....	18
Ceļu satiksmes negadījumu datu kvalitāte.....	20
2. Valsts policijas darbības ceļu satiksmes kontrolē.....	27
Darba rezultātu apkopošana ceļu satiksmes kontrolē	29
Valsts policijas organizētie reidi ceļu satiksmes jomā	31
Iekšlietu ministrijas viedoklis.....	34
Revīzijas raksturojums, kritēriji un metodes.....	36
Revīzijas mērķis	36
Juridiskais pamatojums.....	36
Revidentu un revidējamās vienības atbildība	36
Revīzijas apjoms.....	36
Vērtēšanas kritēriji.....	37
Revīzijas metodes	38
Termini un skaidrojumi	39
1.pielikums. Apkopojums par attīstības plānošanas dokumentiem ceļu satiksmes drošības jomā.	40

2.pielikums. Ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo un ceļa satiksmes negadījumu apstākļu profili laika posmā no 2010.gada līdz 2016.gadam.....	43
3.pielikums. Apkopojums par Ceļu policijas reģistrā konstatētajiem neizpildītajiem laukiem laika periodā no 2010.gada līdz 2016.gada beigām.	47
4.pielikums. Ceļu satiksmes negadījumu vietas, ko fiksējusi Valsts policija.	48
5.pielikums. Ceļu satiksmes negadījumi Merķeļa ielā 13, Rīgā.	50
6.pielikums. Ceļu satiksmes negadījumu reģistrēšanas protokolos norādītie ceļa satiksmes negadījumu iemesli (iekrāsoti seši biežākie).....	52
7.pielikums. Apkopojums no Ceļu satiksmes drošības padomes sēžu protokoliem par ceļu satiksmes uzraudzību.	55
8.pielikums. Valsts policijas noteikumos noteiktais attiecībā uz sabiedriskās kārtības nodrošināšanu un ceļu satiksmes drošības uzraudzību.....	57
Atsauces.....	58

Kopsavilkums

Valsts kontrole atzinīgi novērtē ceļu satiksmes drošības attīstības plānošanas dokumentos norādīto, ka ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaita samazinājums Latvijā ir viens no dinamiskākajiem Eiropas Savienībā, tomēr, fakts, ka ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaits uz miljons iedzīvotājiem 2016.gadā Latvijā joprojām ir trešais augstākais rādītājs Eiropas Savienībā, norāda uz nepieciešamību veikt rūpīgu ceļu satiksmes drošības politikas īstenošanas novērtējumu.

Ceļu satiksmes drošības joma ir svarīga un nozīmīga katram valsts iedzīvotājam. Ceļu satiksmes drošības jomā ir jātiecas uz galveno mērķi, lai cilvēki uz ceļiem neietu bojā un neciestu satiksmes negadījumos. 2016.gadā ceļu satiksmes negadījumos bojā gāja 158 cilvēki un 525 tika smagi ievainoti¹, kas atstāj ietekmi arī uz tautsaimniecību. Ceļu satiksmes drošības joma ir atkarīga ne tikai no ceļu satiksmes dalībnieku rīcības un uzvedības, bet arī – no ceļu satiksmes drošības politikas un institūciju, kuras iesaistītas šīs politikas īstenošanā, darba rezultātiem.

Veicot ceļu satiksmes drošības politikas attīstības un ieviešanas izvērtējumu Satiksmes ministrijas un Iekšlietu ministrijas pārraudzības jomā, Valsts kontroles revidenti vērtēja pasākumus, kuru efektīvāka norise var veicināt ceļu satiksmes drošības politikas rezultātu sasniegšanu pašreiz un nākotnē.

Galvenie secinājumi

Lai noteiktu attīstības plānošanas dokumentu ceļu satiksmes drošības jomā un definētu nepieciešamo rīcību nolūkā īstenot politiski noteiktās prioritātes, Satiksmes ministrija sadarbībā ar citām atbildīgajām institūcijām laika posmā no 2010.gada līdz 2016.gadam bija izstrādājusi divus ceļu satiksmes drošības attīstības plānošanas politikas dokumentus – Ceļu satiksmes drošības programmu 2007.–2013.gadam² un Ceļu satiksmes drošības plānu 2014.–2016.gadam³.

Ceļu satiksmes negadījumu dati – vai pietiekami izmantojam uzkrāto informāciju par ceļu satiksmes negadījumiem?

Lai pēc iespējas precīzāk varētu analizēt informāciju par ceļu satiksmes negadījumu apstākļiem un analīzes rezultātus izmantot efektīvai attīstības plānošanas politikas dokumentu izstrādei un uzraudzībai, nepieciešami pilnīgi un kvalitatīvi dati par ceļu satiksmes negadījumu apstākļiem. Par šo datu iegūšanu un uzglabāšanu atbildīgas ir Valsts policija un Informācijas centrs.

Valsts kontroles ieskatā trūkumi informācijas par ceļu satiksmes negadījumiem uzkrāšanā un analīzē negatīvi ietekmējusi politikas plānošanas un uzraudzības procesu. Līdzšinējā pieeja ceļu satiksmes negadījumu informācijas dokumentēšanā un šo datu iekļaušana Ceļu policijas reģistrā nenodrošina kvalitatīvu datu uzkrāšanu, visaptverošu to analīzi, jo Ceļu policijas reģistrā uzkrātie dati par ceļu satiksmes negadījumiem nav pilnīgi un tāpēc tikai daļēji izmantojami politikas un ceļu satiksmes drošības uzlabošanas pasākumu plānošanai un uzraudzībai.

Revīzijā konstatēts, ka laika posmā no 2010.gada līdz 2016.gadam Ceļu policijas reģistrā, kurā tiek fiksēti Valsts policijas sagatavotie ceļu satiksmes negadījumu protokoli, atsevišķi lauki nav aizpildīti no 3,02% – 97,69% gadījumos, piemēram lauks “Ceļa apstākļi” nav aizpildīts 97,69% gadījumu, lauks

“Transportlīdzekļa kategorija” nav aizpildīts 31% gadījumu. 20-30% gadījumos Ceļu satiksmes negadījumu protokolos nav norādīta informācija par ceļu satiksmes negadījumu iemesliem.

Nozīmīga informācija ceļu satiksmes negadījumu kvalitatīvai analīzei ir dati par ceļu satiksmes negadījumu notikšanas vietu. Pozitīvi vērtējams, ka 2015.gadā Ceļu policijas reģistrā būtiski palielinājās ceļu satiksmes negadījumu protokolu skaits ar uzrādītām ceļu satiksmes negadījumu vietu GPS koordinātēm, taču Valsts kontroles ieskatā jāturpina darbs pie kvalitatīvu un precīzu GPS koordinātu norādīšanas. Revīzijā konstatēts, ka 2016.gadā Ceļu policijas reģistrā 41,4% ceļu satiksmes negadījumu protokolos nebija aizpildīta informācija ar GPS koordinātēm, kur noticis ceļu satiksmes negadījums. Turklāt arī norādītās GPS koordinātes ne vienmēr ir izmantojamas analīzei par ceļu satiksmes negadījumu vietām, jo ir neprecīzas vai pat kļūdainas.

Gan Valsts policijā, gan valsts akciju sabiedrībā “Latvijas Valsts ceļi” (turpmāk – Latvijas Valsts ceļi) tiek analizēti smago ceļu satiksmes negadījumu iemesli. Latvijas Valsts ceļi pārbauda, vai smaga ceļu satiksmes negadījuma vietā ceļa infrastruktūra ir atbilstoša prasībām, savukārt Valsts policija dažādi apkopo informāciju par smagajiem ceļu satiksmes negadījumiem pamatā pēc vadības norādījumiem. Dati arī pēc veiktajām ekspertīzēm (ierosinātas krimināllietas ietvaros) netiek reģistrēti atkārtoti Ceļu policijas reģistrā, tādējādi netiek izmantota iespēja uzkrāt un analizēt kvalitatīvus datus par ceļu satiksmes negadījuma iemesliem, kuru iegūšanai izmantoti ievērojami resursi gan negadījumu vietā, gan veicot ekspertīzi. Valsts kontrole revīzijā secinājusi, ka valstī kopumā netiek noteikti smago ceļu satiksmes negadījumi iemesli, iestādes tos analizē atsevišķi un atbilstoši to kompetencei.

Nezinot kur, kad un kāpēc noticis ceļu satiksmes negadījums, nav iespējams veikt darbības, lai ceļu satiksmes negadījumu skaitu mazinātu un uzlabotu ceļu satiksmes drošību!

Valsts kontroles ieskatā pastāv risks, ka arī Ceļu satiksmes drošības plānā 2017.–2020.gadam ietvertie pasākumi var nenodrošināt noteikto rezultatīvo rādītāju – ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo un ievainoto personu skaits – samazinājumu, jo plānošanas darbs balstīts uz nepilnīgiem un nekvalitatīviem datiem par ceļu satiksmes negadījumiem.

Ceļu satiksmes dalībnieku kontroles ietekme uz ceļu satiksmes drošību

Policijas klātesamība un redzamība vistiešākajā veidā ietekmē iedzīvotāju drošības sajūtu, tai skaitā, ceļu satiksmes drošības jomā, jo maz ticams, ka ceļu satiksmes dalībnieks izdarīs pārkāpumu (piemēram, pārsniegs atļauto braukšanas ātrumu, sēdīsies pie stūres alkohola reibumā, šķērsos krustojumu pie aizliedzošā signāla), zinot, ka pārkāpums tiks fiksēts un ceļu satiksmes dalībnieks par to tiks sodīts.

Kaut gan Valsts policijas reģionālo pārvalžu funkcijas un uzdevumi ir noteikti to reglamentos, tomēr darba organizācija šajās struktūrvienībās un kontrole par paveikto ir atšķirīga. Tādējādi Valsts policijas veikto darbību ceļu satiksmes drošības uzlabošanā ietekme uz plānoto rezultātu sasniegšanu atšķiras starp reģioniem. Ja Valsts policijas reģionālo pārvalžu darba organizācijas un rezultātu uzraudzības sistēma būtu vienota un rezultatīvie rādītāji starp reģioniem būtu savstarpēji salīdzināmi, ļautu Valsts policijas reģionālajām struktūrvienībām informācijas apmaiņas rezultātā pilnveidot darba organizāciju un pārņemt labo praksi tādai darba organizācijai, kura ar esošiem resursiem ļauj sasniegt labākus rezultātus ceļu satiksmes drošības jomā.

Valsts policijas reģionu pārvaldēs tiek rīkoti dažādu tematiku un teritoriālā pārklājuma reidi. Reidentu ieskatā reidi ir būtisks ceļu satiksmes drošības prevencijas pasākums. Visaptverošu reidu organizāciju ierobežo Valsts policijas Patruļpolicijas struktūrvienību nespēja vienlaicīgi piedalīties gan reidos, gan veikt ikdienas uzdevumus, lai nodrošinātu kārtību uz ceļiem. Kā trūkums Valsts policijas reidu organizēšanā norādāms tas, ka par notikušajiem reidiem un to ietvaros konstatētiem ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem savāktā informācija netiek efektīvi uzkrāta un izmantota ceļu satiksmes drošības politikas plānošanai un īstenošanai.

Būtiskākie ieteikumi

Pamatojoties uz lietderības revīzijas “Vai atbildīgo iestāžu darbības ceļu satiksmes drošības jomā ir pietiekamas un efektīvas?” secinājumiem, Iekšlietu ministrijai sniegti ieteikumi, kurus ieviešot:

- ❖ tiks nodrošināta kvalitatīva ceļu satiksmes negadījumu datu uzkrāšana, analīze un izmantošana ceļu satiksmes drošības politikas veidošanai un uzraudzībai;
- ❖ tiks nodrošināta tāda Valsts policijas reģionālo struktūrvienību darba organizācija un darba rezultātu izvērtēšanas sistēma, kas ar esošiem resursiem ļauj sasniegt vislabākos rezultātus ceļu satiksmes drošības jomā;
- ❖ par notikušajiem ceļu satiksmes reidiem un to gaitā konstatētiem ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem savāktā informācija tiks efektīvi uzkrāta un izmantota ceļu satiksmes drošības politikas īstenošanai.

Ziņojuma struktūra

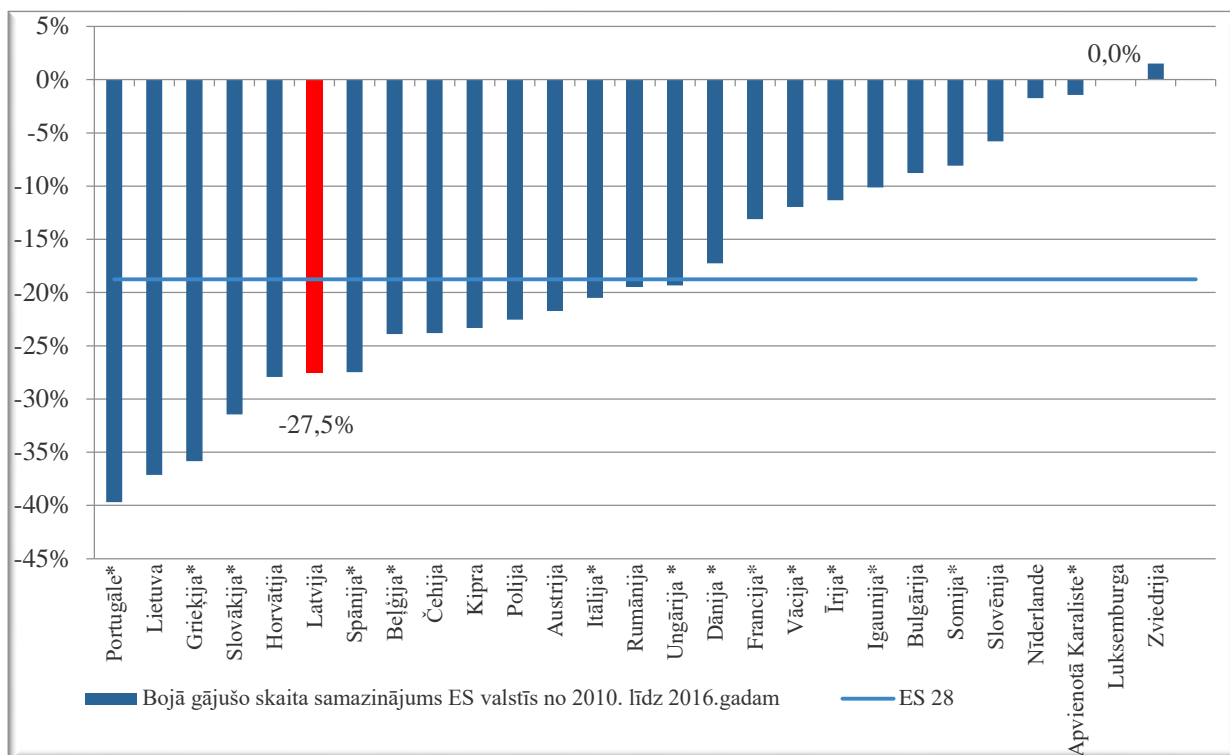
Informācija ziņojumā izklāstīta šādā secībā:

- ❖ kopsavilkums;
- ❖ ceļu satiksmes drošības jomas raksturojums;
- ❖ revīzijas secinājumi, konstatējumi un ieteikumi par ceļu satiksmes drošības jomu;
- ❖ revidējamās vienības iesniegtais viedoklis par veikto revīziju;
- ❖ revīzijas raksturojums (revīzijas mērķis, juridiskais pamatojums, Valsts kontroles un revidējamās vienības atbildība, revīzijas apjoms un ierobežojumi), kritēriji un metodes;
- ❖ ziņojumā izmantotie termini un skaidrojumi;
- ❖ ziņojuma pielikumi.

Katras nodaļas ievadā ir sniegts Valsts kontroles viedoklis, norādot būtiskāko, kas turpmāk pamatots ar revīzijas konstatējumiem.

Ceļu satiksmes drošība – vispārīgs raksturojums

Ceļu satiksmes drošības attīstības plānošanas politikas dokumentos norādīts, ka ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaita samazinājums Latvijā ir viens no dinamiskākajiem Eiropas Savienībā (skatīt 1.attēlu).



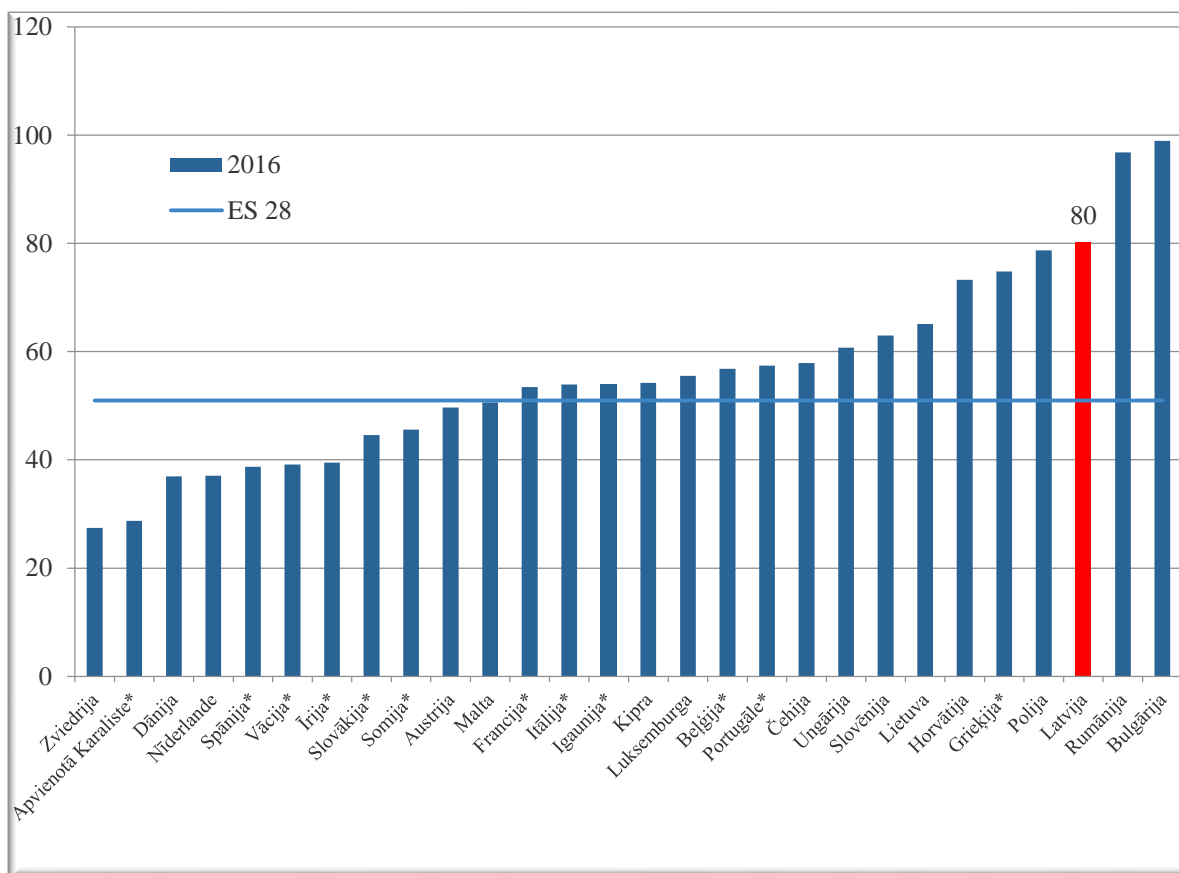
* - Nacionālie provizoriskie novērtējumi 2016

1.attēls. Ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo cilvēku skaita samazinājuma dinamika Eiropas Savienībā 2016.gadā⁴.

Ceļu satiksmes drošība ir pasākumu kopums, kas tiek realizēts ar mērķi samazināt satiksmes negadījumos bojā gājušo un ievainoto personu skaitu. Eiropas Komisija ir norādījusi⁵, ka ceļu satiksmes drošībai ir nepieciešama integrēta pieeja un tā ir ņemama vērā citās ES politikas jomās (piemēram, enerģētika, vide, sabiedrības veselības politika).

Eiropas Savienības līmenī kā galvenais rādītājs, kas raksturo ceļu satiksmes drošību valstī tiek izmantots ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaits uz miljons iedzīvotājiem.

Diemžēl Latvija ierindojas vienā no pēdējām vietām Eiropā ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaita ziņā uz miljons iedzīvotājiem. 2016.gadā Eiropā sliktāka situācija ceļu satiksmes drošības jomā ir bijusi tikai Rumānijā un Bulgārijā (skatīt 2.attēlu).



2.attēls. Ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo cilvēku skaits uz 1 000 000 iedzīvotājiem 2016.gadā⁶.

Ceļu satiksmes drošība rada ietekmi uz tautsaimniecību. Ir veikti aprēķini par ceļu satiksmes negadījumu ietekmi uz tautsaimniecību. Ceļu satiksmes drošības direkcijas mājaslapā⁷ ir iekļauta informācija par kopējiem zaudējumiem, ko rada ceļu satiksmes negadījumi.

Lai šos zaudējumus aprēķinātu, Ceļu satiksmes drošības direkcija izmanto 1995.gada “Ceļu satiksmes negadījumu rezultātā valstij radīto tautsaimniecības zaudējumu aprēķina metodika” (turpmāk – Metodika).

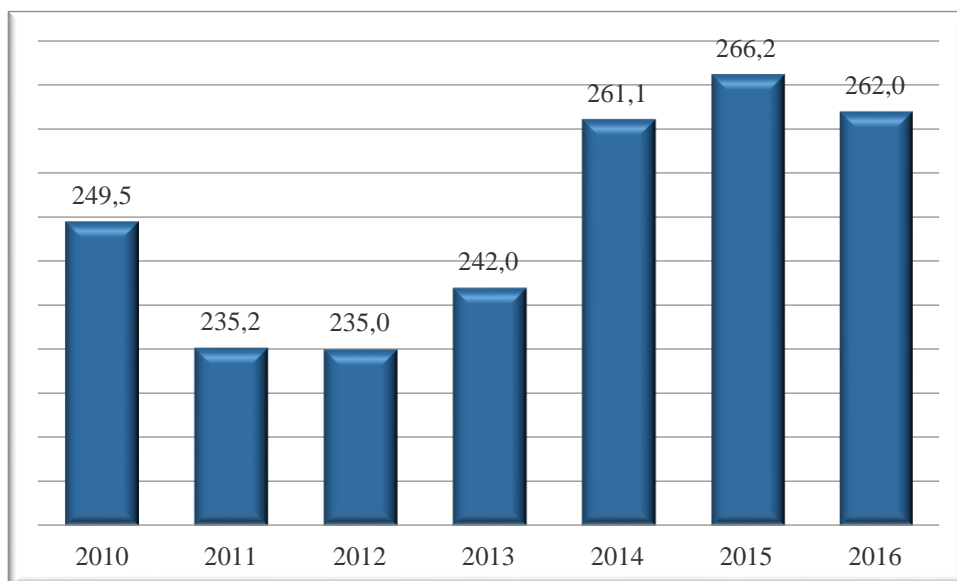
Metodikā norādīts, ka:

- ❖ tiešie tautsaimniecības zaudējumi ir naudas izteiksmē novērtētās medicīniskās izmaksas, zaudētās un bojātās mantas vērtība un administratīvās izmaksas, ko radījuši ceļu satiksmes negadījumi;
- ❖ netiešie tautsaimniecības zaudējumi ir tā kopprodukta daļa, kura netiek saražota sakarā ar to, ka ceļu satiksmes negadījumā cilvēks ir gājis bojā, ieguvis invaliditāti vai smagu ievainojumu, kā rezultātā noteiktu laika sprādi nav piedalījies ražošanā.

Pēdējo gadu tendences norāda, ka ceļu satiksmes negadījumi rada lielus zaudējumus valsts tautsaimniecībai un būtiski nemainās (skatīt 3.attēlu), tā piemēram:

- ❖ 242 milj. *euro* lieli zaudējumi bija 2013.gadā;
- ❖ 261,1 milj. *euro* lieli zaudējumi bija 2014.gadā;
- ❖ 266,2 milj. *euro* lieli zaudējumi bija 2015.gadā;

❖ 262 milj. *euro* lieli zaudējumi bija 2016.gadā.



3.attēls. Ceļu satiksmes negadījumu kopējie zaudējumi (milj. *euro*)⁸.

Lai situāciju uzlabotu, Latvija ir apņēmusies līdz 2020.gadam samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo un smagi ievainoto skaitu par 50%, salīdzinot ar 2010.gadu⁹.

Latvijā galvenie ceļu satiksmes drošības organizatoriskie un tiesiskie pamati ir noteikti Ceļu satiksmes likumā¹⁰, atbilstoši kuram:

- ❖ ceļu satiksmes kārtību Latvijā nosaka Ministru kabinets, apstiprinot Ceļu satiksmes noteikumus¹¹;
- ❖ ceļu satiksmes tiesiskais pamats ir Ceļu satiksmes likums un citi likumi, Ceļu satiksmes noteikumi un citi Ministru kabineta normatīvie akti, valsts standarti, kā arī starptautiskie līgumi, kuru dalībvalsts ir Latvija.

Ceļu satiksmes likuma mērķis ir:

- ❖ noteikt ceļu satiksmes norises un ceļu satiksmes drošības organizatoriskos un tiesiskos pamatus Latvijā, lai aizsargātu cilvēku dzīvību un veselību, vidi, kā arī fiziskajām un juridiskajām personām piederšo mantu¹²;
- ❖ regulēt mehānisko transportlīdzekļu īpašuma, turējuma un lietošanas tiesību iegūšanu, kā arī transportlīdzekļu īpašnieku, turētāju un lietotāju atbildību¹³.

Ceļu satiksmes likumā ir noteiktas institūcijas un amatpersonas, kas nodrošina likumā noteikto uzdevumu izpildi (skatīt 1.tabulu).

1.tabula. Institūcijas un amatpersonas, kas nodrošina Ceļu satiksmes likuma izpildi.

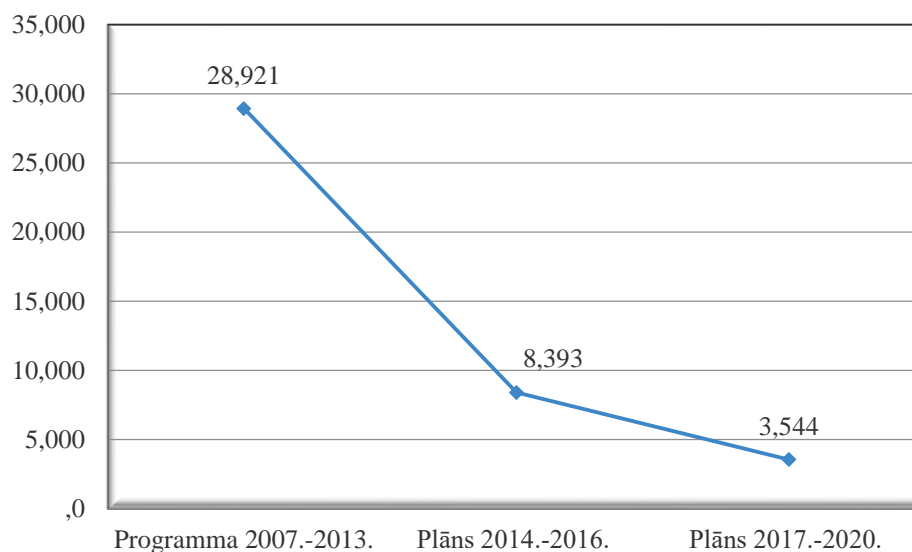
Institūcija/amatpersona	Noteiktie uzdevumi
Satiksmes ministrija ¹⁴	<ul style="list-style-type: none"> ❖ organizē un koordinē valsts politikas izstrādi un īstenošanu; ❖ veic valsts uzraudzību pār likumu un citu normatīvo aktu ievērošanu ceļu satiksmes drošības jomā.
Satiksmes ministrs ¹⁵	<ul style="list-style-type: none"> ❖ izdod ar ceļu satiksmes drošību saistītus aktus.
Valsts policija ¹⁶	<ul style="list-style-type: none"> ❖ nodrošina kārtību uz ceļiem; ❖ regulē transportlīdzekļu un gājēju kustību; ❖ veic satiksmes uzraudzību;

Institūcija/amatpersona	Noteiktie uzdevumi
Valsts akciju sabiedrība "Ceļu satiksmes drošības direkcija" ¹⁷	<ul style="list-style-type: none"> ❖ kontrolē ceļu stāvokli, kā arī satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu un transportlīdzekļu tehnisko stāvokli. ❖ reģistrē transportlīdzekļus; ❖ piešķir un anulē transportlīdzekļu vadīšanas tiesības un izsniedz transportlīdzekļu vadītāju apliecības; ❖ nodrošina un uztur transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistru; ❖ veic transportlīdzekļu valsts tehnisko apskati un kontrolē ekspluatācijā esošo transportlīdzekļu tehnisko stāvokli, transportlīdzekļu vadītāju apmācības procesu; ❖ dod atļauju piedalīties ceļu satiksmē; ❖ veic ceļu drošības auditu un vispārējo pārraudzību; ❖ pamatojoties uz informāciju, ko Iekšlietu ministrijas Informācijas centrs sniedz Ministru kabineta noteiktajā apjomā un kārtībā¹⁸, nodrošina statistiku par ceļu satiksmes negadījumiem un tās analīzi; ❖ kā arī veic citas ar ceļu satiksmes drošību saistītas darbības atbilstoši savai kompetencei; ❖ savas kompetences ietvaros izdod ar ceļu satiksmes drošību saistītus aktus.
Valsts tehniskās uzraudzības aģentūra ¹⁹	<ul style="list-style-type: none"> ❖ reģistrē traktortehniku un tās piekabes; ❖ veic traktortehnikas un tās piekabju valsts tehnisko apskati; ❖ kontrolē ekspluatācijā esošās traktortehnikas tehnisko stāvokli, traktortehnikas vadītāju un instruktoru apmācības procesu; ❖ dod atļauju piedalīties ceļu satiksmē; ❖ piešķir un anulē traktortehnikas vadīšanas tiesības un izsniedz traktortehnikas vadītāju apliecības; ❖ nodrošina un uztur traktortehnikas un tās vadītāju informatīvo sistēmu.
Izglītības un zinātnes ministrija ²⁰	<ul style="list-style-type: none"> ❖ nodrošina Ceļu satiksmes noteikumu un ceļu satiksmes drošības pamatu mācīšanu pirmsskolas un vispārējās izglītības mācību iestādēs pēc programmām, kuras saskaņotas ar Ceļu satiksmes drošības direkciju.
Valsts akciju sabiedrība "Latvijas Valsts ceļi" ²¹	<ul style="list-style-type: none"> ❖ uzrauga ceļu būvniecību, remontu, rekonstrukciju un uzturēšanu satiksmei drošā stāvoklī atbilstoši normatīvajiem aktiem un standartiem ceļu satiksmes drošības jomā; ❖ veic ar ceļu satiksmi saistītu objektu būvniecības un rekonstrukcijas projektu saskaņošanu un uzrauga satiksmes organizāciju un tās tehnisko līdzekļu izvietojuma atbilstību Latvijā obligāti piemērojamo standartu un citu normatīvu prasībām.
Zemkopības ministrija ²²	<ul style="list-style-type: none"> ❖ izstrādā normatīvo aktu projektus par ceļu satiksmes drošības jautājumiem attiecībā uz traktortehnikas un tās piekabju izmantošanu ceļu satiksmē; ❖ normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā īsteno Valsts tehniskās uzraudzības aģentūras pārraudzību.

Revidējamā laika posmā no 01.01.2010. līdz 30.06.2016. spēkā bija šādi ceļu satiksmes drošības attīstības plānošanas politikas dokumenti:

- ❖ Ceļu satiksmes drošības programma 2007.–2013.gadam²³;
- ❖ Ceļu satiksmes drošības plāns 2014.–2016.gadam²⁴.

Ministru kabinets 04.04.2017. atbalstīja Ceļu satiksmes drošības plānu 2017.–2020.gadam²⁵.



4.attēls. Attīstības plānošanas dokumentos norādītais nepieciešamais finansu līdzekļu apjoms²⁶, tūkst. euro gadā.

Apkopojumu par attīstības plānošanas dokumentos noteiktajiem mērķiem, darbības/rīcības virzieniem, uzdevumiem un nepieciešamajiem finansu līdzekļiem skatīt 1.pielikumā.

Valstī ir izstrādāti un apstiprināti attīstības plānošanas politikas dokumenti, taču ne visi tajos noteiktie pasākumi ir vērsti uz attīstības plānošanas politikas dokumentos noteikto mērķu sasniegšanu. Piemēram:

❖ Ceļu satiksmes drošības plānā 2014.–2016.gadam:

- ◇ norādīts²⁷, ka Iekšlietu ministrijai (Valsts policijai un Valsts robežsardzei) trīs gadu periodā nepieciešami 1318,99 tūkst. euro dažādu ikdienas materiālu nodrošināšanai:
 - alkometru iegādei;
 - portatīvo mērierīču alkohola koncentrācijas noteikšanai izelpojamā gaisā iemušu iegādei;
 - digitālo fotoaparātu iegādei;
 - augstas kvalitātes rokas lukturīšu iegādei;
 - automašīnu logu stiklu gaismas caurlaidības noteikšanas mērierīču iegādei;
 - video radaru iegādei,
 - augstas kvalitātes fotoaparātu ar lielformāta objektīviem iegādei;
 - 3d lineālu iegādei;
 - videokameru iegādei;
 - binokļu iegādei;
 - digitālās tahogrāfu kontroles karšu iegādei;
 - kontroles atslēgu iegādei;
 - transportlīdzekļu svaru iegādei;

- pārnēsājamo LED lukturu un digitālo videokameru iegādei;
 - gaismu atstarojošu vestu un zižļu iegādei;
 - Valsts robežsardzes automašīnu aprīkošanai ar navigācijas iekārtām, GPS, datoriem ar iespēju piekļūt attiecīgajām datu bāzēm;
- ❖ Ceļu satiksmes drošības plānā 2017.–2020.gadam:
- ◇ kā viens no rīcības apakšvirzieniem ir noteikts “Zaudējumu noregulēšanas procesa uzlabošana”²⁸;
 - ◇ definēts pasākums “OCTA zaudējumu pieteikšanas un administrēšanas procesa pilnveidošana, lai nodrošinātu ātrāku un efektīvāku ceļu satiksmes negadījumu rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzību cietušajiem”²⁹;
 - ◇ noteikts darbības rezultāts “Veikta Kriminālprocesa informācijas sistēmas tiešsaistes informācijas apmaiņas procedūru integrācija OCTA informācijas sistēmā. Veiktas izmaiņas zaudējumu administrēšanas procesā (biedrības “Latvijas transportlīdzekļu apdrošināšanas birojs” (turpmāk – LTAB) un apdrošināšanas sabiedrību sistēmās), nodrošinot ātrāku nodarīto zaudējumu novērtēšanu un atlīdzību”³⁰;
 - ◇ noteikts rezultatīvais rādītājs “Samazināts laiks no apdrošināšanas gadījuma pieteikšanas līdz apdrošināšanas atlīdzības izmaksas cietušajiem”³¹;
 - ◇ norādīts, ka pasākuma realizācijai nepieciešami 50 tūkst. *euro* no OCTA līdzekļiem³².

Iekšlietu ministrijas un Valsts policijas uzdevumi ceļu satiksmes drošības jomā

Iekšlietu ministrija ir vadošā valsts pārvaldes iestāde iekšlietu nozarē, kas ietver noziedzības apkarošanas, sabiedriskās kārtības un drošības aizsardzības, personas tiesību un likumīgo interešu aizsardzības, valsts robežas drošības, ugunsdrošības, ugunsdzēsības, glābšanas, civilās aizsardzības, iedzīvotāju uzskaites un dokumentēšanas, kā arī migrācijas un pilsonības jautājumu apakšnozares³³.

Atbilstoši Iekšlietu ministrijas nolikumā³⁴ noteiktajam ministrijas funkcijas ir:

- ❖ izstrādāt iekšlietu politiku;
- ❖ organizēt un koordinēt iekšlietu politikas īstenošanu;
- ❖ veikt citas ārējos normatīvajos aktos noteiktās funkcijas.

Lai nodrošinātu funkciju izpildi, ministrija³⁵ izstrādā un īsteno politiku personu un sabiedrības drošības un noziedzības apkarošanas jomās.

Iekšlietu ministrija saskaņā ar noteikumiem³⁶ ministrijas darbības stratēģijā³⁷ 2014.–2016.gadam plāno politikas jomās sasniedzamos rezultātus:

- ❖ uzlabota ceļu satiksmes drošība, kā arī drošība uz iekšējiem ūdeņiem (ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaits);
- ❖ veicamo pārbaužu skaits autopārvadājumu jomā, lai veicinātu satiksmes dalībnieku drošību un mazinātu pārkāpumu būtisku ietekmi uz ceļu stāvokli, kā arī veicinātu autopārvadājumu nozares attīstību.

Lai gan Ministru kabineta noteikumos³⁸ ir noteikts, ka informāciju par darbības stratēģijā plānoto rezultātu izpildi iestāde katru gadu iekļauj iestādes gada publiskajā pārskatā atbilstoši normatīvajiem aktiem par gada publisko pārskatu saturu un sagatavošanas kārtību, revīzijā konstatēts, ka Iekšlietu ministrija gada publiskajos pārskatos³⁹ nav iekļāvusi informāciju par darbības stratēģijā plānoto rezultatīvo rādītāju izpildi.

Pēc revidentu pieprasījuma Iekšlietu ministrija sniedza informāciju, ka tās darbības stratēģijā plānotie rezultatīvie rādītāji⁴⁰ 2016.gadā tika sasniegti⁴¹, savukārt 2015.gadā un 2014.gadā rezultatīvā rādītāja “Ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaits” plānotais apmērs netika sasniegts (plānoja, ka bojā gājušo skaits nepārsniegs 170 cilvēkus, bet faktiski 2015.gadā gāja bojā 187 cilvēki un 2014.gadā – 210 cilvēki⁴²). Dokumentos⁴³ kā galvenie rezultatīvo rādītāju neizpildes iemesli tika minēti fakti, ka laikus nav ieviests stacionāro fotoradaru projekts, kā arī tas, ka liela daļa policijas darbinieku, kas ikdienā veic ceļu satiksmes uzraudzību, tika iesaistīti dažādu uzdevumu izpildē, lai nodrošinātu Latvijas prezidentūru Eiropas Savienības Padomē⁴⁴.

Savukārt rezultatīvā rādītāja “Ceļu satiksmes negadījumos smagi ievainoto personu skaits” izpildes apmērs 2014.gadā un rezultatīvā rādītāja “Ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo personu skaits” izpildes apmērs 2016.gadā bija mazāks par rādītāju plānoto apmēru. Dokumentos⁴⁵ norādīts, ka šo rādītāju izpildes uzlabojums saistīts ar preventīvo pasākumu īstenošanu, tai skaitā ar to, ka iedzīvotājiem tika dalītas atstarojošas vestes.

Kaut gan informācija par rezultatīvo rādītāju izpildi Iekšlietu ministrijā tika apkopota katru gadu, revīzijā konstatēts, ka Iekšlietu ministrija veikusi korekcijas stratēģijā iekļautajos plānoto rezultatīvo rādītāju apmēros⁴⁶ nevis pēc būtības un atbilstoši izpildes rādītājiem un to analīzei (informācija par rezultatīvo rādītāju izpildi tika apkopota katru gadu), bet lai precizētu plānoto rādītāja apmēru ar faktiski sasniegto⁴⁷.

Iekšlietu ministrijas darbības stratēģijā⁴⁸ nav uzskaitīti plānotie pasākumi, kurus īstenojot, nozarē plānots sasniegt rezultatīvos rādītājus, bet sniegtas⁴⁹ atsaucis uz Ceļu satiksmes drošības plānu 2014.–2016.gadam⁵⁰, kurā ietverti gan plānotie ceļu satiksmes drošības uzlabošanas pasākumi, gan to realizācijai nepieciešamo finanšu līdzekļu apjoms.

Valsts policija ir iekšlietu ministra pārraudzībā esoša tiešās pārvaldes iestāde, kas atbilstoši kompetencei īsteno valsts politiku noziedzības apkarošanas un sabiedriskās kārtības un drošības aizsardzībā, kā arī personu tiesību un likumīgo interešu aizsardzībā⁵¹.

Valsts policijas darbības tiesiskais pamats, uzdevumi un funkcijas noteiktas likumā “Par policiju” un citos normatīvajos aktos, kas regulē Valsts policijas darbību⁵².

Likumā “Par policiju” ir noteikts, ka policija ir apbruņota militarizēta valsts vai pašvaldības institūcija, kuras pienākums ir aizsargāt personu dzīvību, veselību, tiesības un brīvības, īpašumu, sabiedrības un valsts intereses no noziedzīgiem un citiem prettiesiskiem apdraudējumiem⁵³.

Ceļu satiksmes likumā⁵⁴ Valsts policijai ir noteikti šādi uzdevumi:

- ❖ nodrošināt kārtību uz ceļiem;
- ❖ regulēt transportlīdzekļu un gājēju kustību;
- ❖ veikt satiksmes uzraudzību;
- ❖ kontrolēt ceļu stāvokli, kā arī satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu un transportlīdzekļu tehnisko stāvokli.

Valsts policijas struktūrā ir noteiktas piecas reģionālās pārvaldes (skatīt 5.attēlu).



5.attēls. Valsts policijas reģionālo pārvalžu teritoriālais iedalījums⁵⁵.

1. Nepilnības uzkrātajos datos par ceļu satiksmes negadījumiem un informācijas analīzē

Līdzšinējā pieeja ceļu satiksmes negadījumu informācijas dokumentēšanā un šo datu iekļaušana Ceļu policijas reģistrā nenodrošina kvalitatīvu datu uzkrāšanu, visaptverošu ceļu satiksmes negadījumu datu analīzi un tādējādi apdraud efektīvu ceļu satiksmes drošības politikas plānošanu un īstenošanu, jo Ceļu policijas reģistrā uzkrātie dati par ceļu satiksmes negadījumiem nav pilnīgi, un tāpēc tikai daļēji izmantojami politikas un ceļu satiksmes drošības uzlabošanas pasākumu plānošanai, jo:

- ❖ 3,02% – 97,69% gadījumos atsevišķos Ceļu policijas reģistra laukos nav ievadīta informācija;
- ❖ 44% gadījumos jeb 16 557 protokolos no kopumā 2015.gadā un 2016.gadā reģistrētajiem 37 250 ceļu satiksmes negadījumiem nav reģistrētas ceļu satiksmes negadījuma vietu koordinātes;

- ❖ konstatēti gadījumi, kad Ceļu satiksmes negadījumu protokolos reģistrētās ceļu satiksmes negadījuma vietu koordinātes ceļu satiksmes negadījumu datu apkopošanai un analīzei nav izmantojamas, jo tās ir piesaistītas adresei, nevis norāda konkrētu vietu uz ceļa, kur negadījums noticis;
- ❖ 20 – 30% gadījumos Ceļu satiksmes negadījumu protokolos nav norādīta informācija par ceļu satiksmes negadījumu iemesliem un arī dati pēc veiktajām ekspertīzēm (ierosinātas krimināllietas ietvaros) netiek reģistrēti atkārtoti Ceļu policijas reģistrā.

Valstī kopumā netiek noteikti smago ceļu satiksmes negadījumu iemesli.

Valsts kontroles ieskatā pastāv risks, ka, bez mērķtiecīgas politikas ceļu satiksmes drošības jomā noteikšanas un tās īstenošanas visaptverošas analīzes, arī Ceļu satiksmes drošības plānā 2017.–2020.gadam ietvertie pasākumi var nenodrošināt ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo un ievainoto personu skaita samazinājumu.

Vispārīgā informācija par ceļu satiksmes negadījumu datiem

Mērķtiecīgas un pamatotas politikas definēšana ceļu satiksmes drošības uzlabošanas veicināšanai ir cieši saistīta ar ceļu satiksmes negadījumu analīzi, analizējot un plānojot/veicot korekcijas atbilstoši secinātajam gan par negadījumu skaitu, gan to iemesliem, gan vietām, kur ceļu satiksmes negadījumi notikuši.

Pamata informācijas avots par notikušajiem ceļu satiksmes negadījumiem ir Iekšlietu ministrijas Informācijas centra uzturētais Ceļu policijas reģistrs. Ceļu policijas reģistrs ir valsts informācijas sistēmas “Integrētā iekšlietu informācijas sistēma” sastāvdaļa, kurā reģistrējamo informāciju reglamentē noteikumi⁵⁶.

Noteikumos⁵⁷ ir noteikts, ka ziņas par negadījumu un tajā cietušajām personām Valsts policija vienas darbdienu laikā pēc negadījuma fiksēšanas ievada Ceļu policijas reģistrā un ir atbildīga par šo ziņu atbilstību to apliecinājošiem dokumentiem.

Informācijas centrs 2008.gadā ir izstrādājis un apstiprinājis lietotāja rokasgrāmatu “Iekšlietu ministrijas Informācijas centra Integrētās informācijas sistēmas (IeM IIS) programmatūras izmaiņas un papildinājumi. Ceļu policijas reģistrs”, kura mērķis ir aprakstīt Informācijas centra Integrētās informācijas sistēmas apakšsistēmas Ceļu policijas reģistrs lietotāja saskarni un darbu ar to, kā arī nodrošina lietotāju ar nepieciešamo informāciju, lai lietotājs varētu strādāt ar Ceļu policijas saskarni.

Lietotāja rokasgrāmatā ir noteikti obligāti aizpildāmie lauki, lai ievadītu Ceļu satiksmes negadījuma protokolā esošo informāciju.

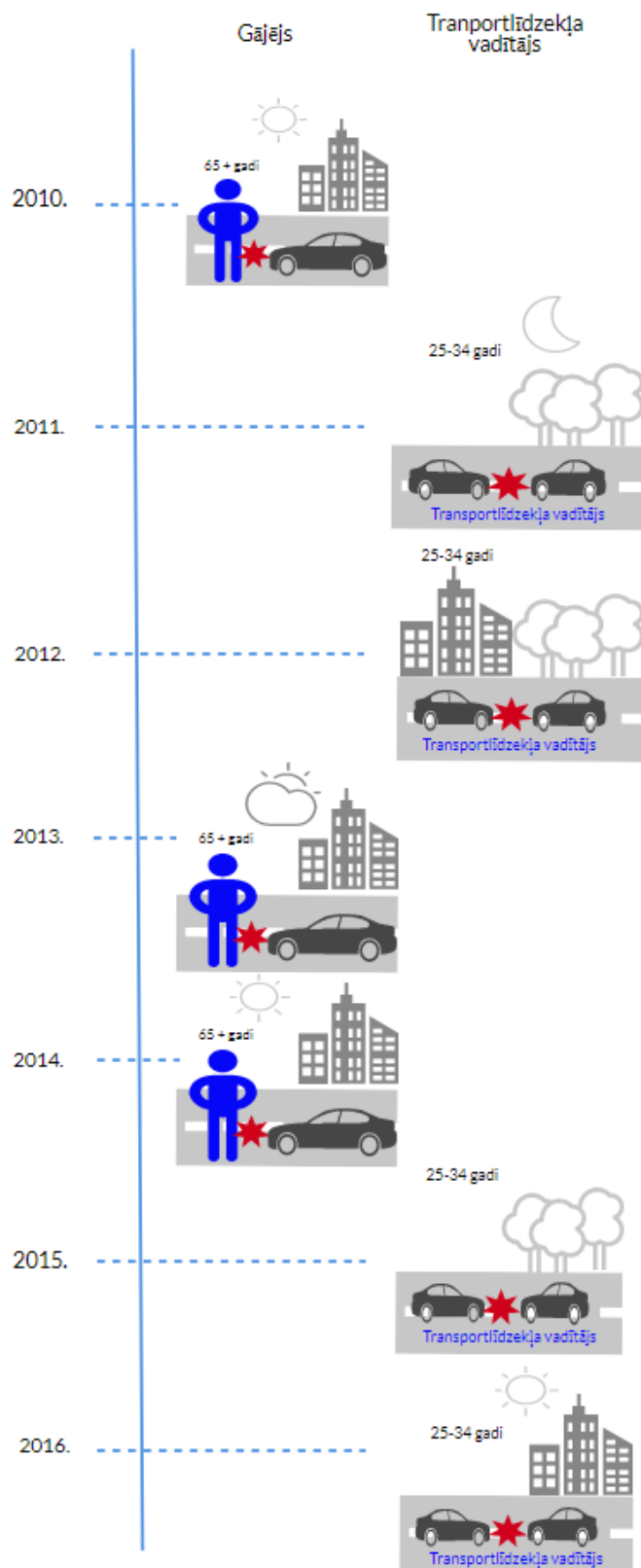
Valsts kontroles revidenti revīzijā analizēja Ceļu policijas reģistrā esošos ceļu satiksmes negadījumu datus par laika posmu no 2010.gada līdz 2016.gadam. Datu apjoms veidoja 1 861 729 ierakstus par 120 075 Ceļu satiksmes negadījumu reģistrēšanas protokoliem.

Ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo satiksmes dalībnieku statistiskais portrets un negadījumu apstākļi

Valsts kontroles revidenti analizēja Ceļu policijas reģistrā esošos datus par ceļu satiksmes negadījumiem, kuros ir bojā gājušie, lai novērtētu, vai pasākumi ceļu satiksmes drošības uzlabošanai noteikti, pamatojoties uz šiem datiem.

Revidenti konstatēja, ka laika posmā no 2010.gada līdz 2016.gada beigām no visiem bojā gājušajiem:

- ❖ 35,1% jeb 461 persona bija gājēji;
- ❖ 34,3% jeb 451 persona bija transportlīdzekļu vadītāji;
- ❖ 19,8% jeb 260 personas bija pasažieri;
- ❖ 7% jeb 92 personas bija velosipēda vadītāji;
- ❖ 2,4% jeb 32 personas bija mopēda vadītāji;
- ❖ 1% jeb 13 personām nebija noskaidrots statuss;
- ❖ 0,2% jeb 3 bija citas personas;
- ❖ 0,2% jeb 2 personas bija pajūga vadītāji.



6.attēls. Laika posmā no 2010.gada līdz 2016.gadam visvairāk ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo personu un ceļu satiksmes negadījumu apstākļu statistiskie profili.

Analizējot apstākļus, kādos ceļu satiksmes negadījumos gājuši bojā gājēji un transportlīdzekļu vadītāji, konstatēts, ka:

- ❖ no 461 bojā gājušā gājēja 33% ir bijuši vecumā no 65 un vairāk gadiem, kuri gājuši bojā apdzīvotā vietā (65%). No minētajiem bojā gājušajiem gājējiem 96% gadījumu ceļu satiksmes negadījuma veids ir bijis uzbraukums gājējam, 35% gadījumu laiks ir bijis apmācies. Negadījums noticis uz sausa (48%) asfaltbetona (94%) seguma laika posmā no plkst. 16.00 līdz 18.00 (20%);
- ❖ no 451 bojā gājušā transportlīdzekļu vadītāja 23% ir bijuši vecumā no 25 līdz 34 gadiem, kuri gājuši bojā uz autoceļa (46%). No minētajiem bojā gājušajiem transportlīdzekļu vadītājiem 64% gadījumu ceļu satiksmes negadījuma veids ir bijis sadursme, 32% gadījumu laiks ir bijis apmācies. Negadījums noticis uz sausa (57%) asfaltbetona (98%) seguma laika posmā no plkst. 14.00 līdz 16.00 (19%).

Analizējot minētos datus pa gadiem (skatīt 2.pielikumu), konstatēts, ka visvairāk no ceļu satiksmes dalībniekiem ceļu satiksmes negadījumos bojā iet transportlīdzekļu vadītāji un gājēji (skatīt 6.attēlu).

Ceļu satiksmes negadījumu datu kvalitāte

Analizējot datus (par laika posmu no 2010.gada līdz 2016.gadam) un pārbaudot to kvalitāti, konstatēts, ka Ceļu policijas reģistrā no 3,02% līdz 97,69% gadījumos atsevišķos laukos nav ievadīta informācija (skatīt 3.pielikumu).

Valsts policija norādīja⁵⁸, ka laika gaitā atsevišķi lauki vairs nav noteikti kā obligāti aizpildāmie, taču izmaiņas lietotāja rokasgrāmatā par to nav veiktas. Turklāt atsevišķiem laukiem, piemēram, “Konstatēts/nekonstatēts reibums ceļu satiksmes negadījuma dalībniekiem” lauka aizpildīšanas kodifikatorā ir paredzēts ievadīt arī “0” vērtības, taču revīzijā tika konstatēts, ka gadījumos, kad lauks būtu jāaizpilda ar “0” vērtību, tas netiek aizpildīts, lai taupītu laiku⁵⁹.

Neaizpildot visus laukus, arī tos, kuros būtu ievadāma vērtība “0”, tiek radīts dažāds datu interpretācijas risks, kurš ietekmē informācijas par ceļu satiksmes negadījumiem analīzi, secinājumus par veicamām darbībām ceļu satiksmes drošības uzlabošanai.

Ceļu satiksmes negadījumu vietu koordinātes – svarīgs ceļu satiksmes negadījuma vietas informācijas avots

Ceļu satiksmes drošības uzlabošanai būtiski ir konstatēt vietas, kurās bieži notiek satiksmes negadījumi, lai rūpīgi analizētu satiksmes organizāciju šajos ceļu posmos un krustojumos un veiktu darbības, lai samazinātu ceļu satiksmes negadījumu skaitu tajos.

2015.gadā Valsts policijas priekšnieks izdeva cirkulāru⁶⁰, ar kuru informē Galvenās kārtības policijas pārvaldi un reģionu pārvalžu priekšniekus par veiktajām izmaiņām mobilās aplikācijas pārlūkprogrammas versijā (*MobApp WEB*) un Integrētās iekšlietu informācijas sistēmas apakšsistēmā Ceļu policijas reģistrs, kuru rezultātā ir iespējams noteikt ceļu satiksmes negadījuma vietas koordinātes, ievadīt ceļu satiksmes negadījuma protokola numuru un nodot koordinātes Integrētās iekšlietu informācijas sistēmas koordināšu glabātuvei. Veicot ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokola ievadi Integrētās iekšlietu informācijas sistēmas apakšsistēmā Ceļu policijas reģistrs, ceļu satiksmes negadījuma koordinātes automātiski tiks pievienotas vietas aprakstam.

Valsts policijas priekšnieks uzdod nodrošināt ceļu satiksmes negadījumu vietu koordināšu fiksēšanu un nodošanu Integrētās iekšlietu informācijas sistēmas apakšsistēmai Ceļu policijas reģistrs.

Analizējot Ceļu policijas reģistra datus par revidējamo laika posmu, konstatēts, ka no kopumā 2015.gadā un 2016.gadā reģistrētajiem 37 250 ceļu satiksmes negadījumiem 44% gadījumu jeb 16 557 protokolos nav reģistrētas ceļu satiksmes negadījuma GPS koordinātes, tai skaitā:

- ❖ 2015.gadā no reģistrētajiem 17 711 ceļu satiksmes negadījumiem 47,9% gadījumu jeb 8476 protokolos;
- ❖ 2016.gadā no reģistrētajiem 19 539 ceļu satiksmes negadījumiem 41,4% gadījumu jeb 8081 protokolos.



Gandrīz pusei protokolu nav norādītas GPS koordinātes.

Lai arī ceļu satiksmes negadījumu protokolu skaitam bez informācijas par GPS koordinātēm ir tendence samazināties, tomēr vēl arvien vairāk nekā 40% ceļu satiksmes negadījumu protokolos nav informācijas par precīzu satiksmes negadījuma vietu.

LTAB ir izstrādājis interaktīvo karti⁶¹, kurā ir iekļauta informācija par ceļu satiksmes negadījumu vietām.

Revīzijā konstatēti gadījumi, kad LTAB izstrādātajā interaktīvajā kartē reģistrētās GPS koordinātes ceļu satiksmes negadījumu datu apkopošanai un analīzei nav izmantojamas, jo tās ir neprecīzas, tas ir, tās piesaistītas adresei, nevis norāda konkrētu vietu uz ceļa, kur negadījums noticis.

LTAB izstrādātajā interaktīvajā kartē⁶² ir iekļauti un vizualizēti Latvijā notikušie ceļu satiksmes negadījumi. Kā norādījis LTAB valdes priekšsēdētājs⁶³, šī karte var kalpot par labu līdzekli satiksmes drošības uzlabošanai Latvijas pašvaldībām un ceļu uzturētājiem, jo ļauj precīzi identificēt ceļu satiksmes negadījuma vietu, apstākļus, smaguma pakāpi un citus faktorus. Atlasot un analizējot šos datus ilgākā laika posmā, iespējams noskaidrot, kādēļ vienā vai otrā punktā ceļu satiksmes negadījums notiek biežāk vai ar smagākām sekām.

Revidentu vērtējumā arī šīs interaktīvās kartes informāciju par ceļu satiksmes negadījumu vietām nevar izmantot ceļu satiksmes negadījuma apstākļu izvērtēšanā un satiksmes organizācijas uzlabojumu plānošanā, jo konstatēti gadījumi, kad interaktīvajā kartē kā ceļu satiksmes negadījuma vieta norādīta adrese (skatīt 4.pielikumu), kā arī – interaktīvā kartē nesniedz pilnīgu informāciju par konkrētajā vietā notikušajiem ceļu satiksmes negadījumiem (skatīt 5.pielikumu). Piemēram, analizējot ceļu satiksmes negadījumus, kas notikuši Merķeļa ielā 13, Rīgā, konstatēts, ka LTAB interaktīvajā kartē⁶⁴:

GPS koordinātes nav korektas un nav izmantojamas analīzē.

- ❖ atlasot ceļu satiksmes negadījumus, kas notikuši 2014.gadā, tiek attēlots tikai viens negadījums, lai gan pēc Informācijas centra sniegtās informācijas 2014.gadā minētajā adresē ir notikuši trīs ceļu satiksmes negadījumi (protokols Nr.286569, Nr.289042 un Nr.290049);
- ❖ atlasot ceļu satiksmes negadījumus, kas notikuši 2016.gadā, tiek attēlots tikai viens negadījums, lai gan pēc Informācijas centra sniegtās informācijas 2016.gadā minētajā adresē ir notikuši divi ceļu satiksmes negadījumi (protokols Nr.331069 un Nr.333167).

Ceļu satiksmes negadījumu iemesli

Ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokolā ir paredzēta aile, kurā jānorāda negadījuma iemesls. Ceļu satiksmes reģistrēšanas protokola veidlapā pavisam ir norādīti 15 šādi ceļu satiksmes negadījuma iemesli:

- ❖ nepārlicināšanās par ceļu satiksmes drošību (neuzmanība);
- ❖ manevrēšanas noteikumu neievērošana (braukšanas sākšana, pārkārtošanās, nogriešanās, apgrīšanās braukšanai pretējā virzienā, apdzīšana, transportlīdzekļa apturēšana u.tml.);
- ❖ nepareiza ātruma izvēle;
- ❖ drošas distances neievērošana;
- ❖ droša intervāla neievērošana;
- ❖ neregulējama krustojuma izbraukšanas noteikumu neievērošana (priekšroka, ceļazīmes, attiecīgā malējā stāvokļa neieņemšana u.tml.);
- ❖ regulējama krustojuma izbraukšanas noteikumu neievērošana (luksofors, priekšroka, ceļazīmes, attiecīgā malējā stāvokļa neieņemšana u.tml.);
- ❖ dzelzceļa pārbrauktuvju šķērsošanas noteikumu neievērošana;
- ❖ gājēju atrašanās uz brauktuves tam neparedzētā vietā;
- ❖ transportlīdzekļa tehniskais stāvoklis (neatbilstošas riepas, bremžu, stūres iekārtas, lukturu bojājumi u.tml.);
- ❖ satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu bojājums vai neatbilstība Valsts standartā noteiktajām prasībām;
- ❖ vadītāja nogurums, aizmigšana;
- ❖ meteoroloģiskie apstākļi;
- ❖ ceļa apstākļi;
- ❖ cits iemesls.

Savukārt analizējot datus no Ceļu policijas reģistra, konstatēts, ka kopumā pieejams 51 ceļu satiksmes negadījuma iemesla kods, turklāt konstatēts, ka (skatīt 6.pielikumu):

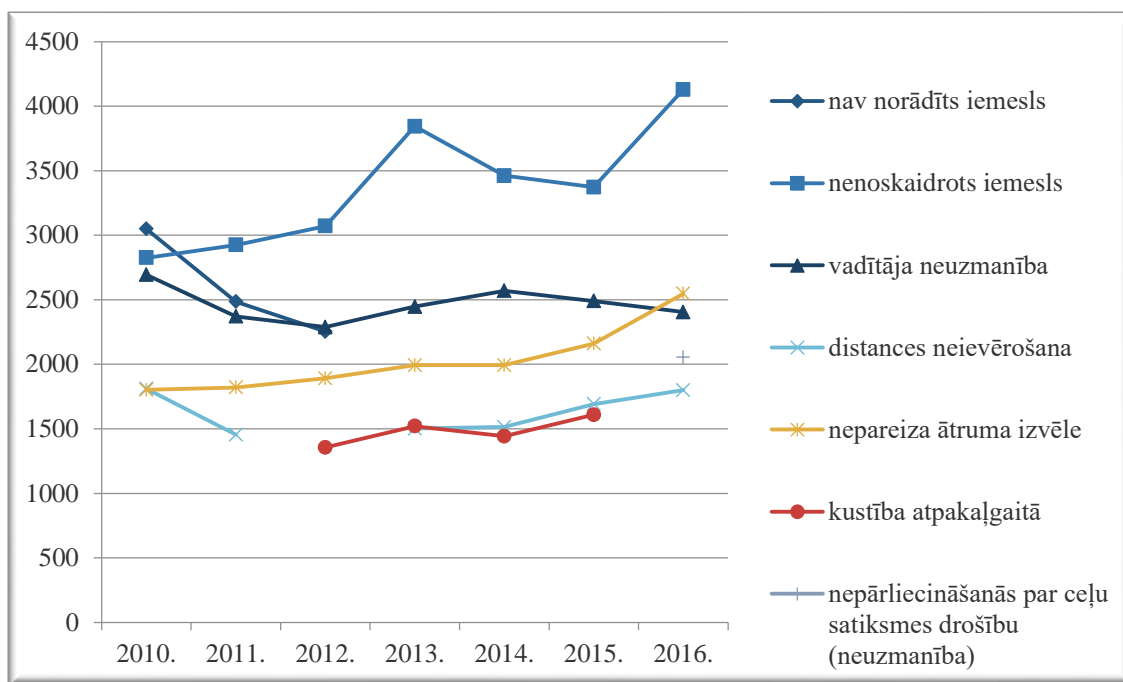
- ❖ revidējamā laika periodā ir izmantoti visi ceļu satiksmes negadījuma iemesla kodi, izņemot:
 - ◇ Nr.85 – transportlīdzekļa vadītāja darba un atpūtas laika noteikumu pārkāpšana (autopārvadājumu jomā);
 - ◇ Nr.86 – manipulācijas ar tahogrāfu, ātruma ierobežotāju, impulsa devēju u.tml. (autopārvadājumu jomā);
- ❖ atsevišķi kodi no kodifikatora atkārtojas;
- ❖ kodifikatorā ir vairāk definētu kodu par ceļu satiksmes negadījumu iemesliem, nekā paredzēts Ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokolā.

Analizējot Ceļu satiksmes negadījumu reģistrēšanas protokolos norādīto informāciju pa gadiem, konstatēts, ka 20–30% ceļu satiksmes negadījuma iemesls nav norādīts vai nav zināms (skatīt 2.tabulu un 7.attēlu).

2.tabula. Ceļa satiksmes negadījumu reģistrēšanas protokolos norādīto ceļa satiksmes negadījumu iemeslu apkopojums pa gadiem, norādot piecus biežāk sastopamos.

2010.gads			2011.gads			2012.gads			2013.gads		
iemesls	skaitis	%	iemesls	skaitis	%	iemesls	skaitis	%	iemesls	skaitis	%
nav norādīts iemesls	3049	16,66	nenoskaidrots iemesls	2924	17,98	nenoskaidrots iemesls	3071	19,30	nenoskaidrots iemesls	3844	22,74
nenoskaidrots iemesls	2825	15,44	nav norādīts iemesls	2486	15,28	vadītāja neuzmanība	2288	14,38	vadītāja neuzmanība	2447	14,48
vadītāja neuzmanība	2694	14,72	vadītāja neuzmanība	2372	14,58	nav norādīts iemesls	2253	14,16	nepareiza ātruma izvēle	1993	11,79
distances neievērošana	1811	9,90	nepareiza ātruma izvēle	1821	11,19	nepareiza ātruma izvēle	1892	11,89	kustība atpakaļgaitā	1520	8,99
nepareiza ātruma izvēle	1802	9,85	distances neievērošana	1455	8,94	kustība atpakaļgaitā	1356	8,52	distances neievērošana	1502	8,89

2014.gads			2015.gads			2016.gads		
iemesls	skaitis	%	iemesls	skaitis	%	iemesls	skaitis	%
nenoskaidrots iemesls	3462	19,67	nenoskaidrots iemesls	3372	18,08	nenoskaidrots iemesls	4129	19,79
vadītāja neuzmanība	2570	14,60	vadītāja neuzmanība	2491	13,36	nepareiza ātruma izvēle	2547	12,21
nepareiza ātruma izvēle	1993	11,32	nepareiza ātruma izvēle	2161	11,59	vadītāja neuzmanība	2405	11,52
distances neievērošana	1514	8,60	distances neievērošana	1692	9,07	nepārliecināšanās par ceļu satiksmes drošību (neuzmanība)	2055	9,85
kustība atpakaļgaitā	1443	8,20	kustība atpakaļgaitā	1609	8,63	distances neievērošana	1800	8,63



7.attēls. Biežākie ceļu satiksmes negadījumu iemesli, kas norādīti Ceļu satiksmes negadījumu reģistrēšanas protokolos.

Analizējot Ceļu satiksmes negadījumu reģistrēšanas protokolos norādītos ceļu satiksmes negadījumus laika posmā no 2010.gada līdz 2016.gadam, konstatēts, ka vienam ceļu satiksmes negadījumam norādīti vairāki dažādi ceļu satiksmes negadījuma iemesli:

- ❖ piecos gadījumos norādīti pieci ceļu satiksmes negadījumu iemesli, tā:
 - ◇ protokolā Nr.EZ257985 (2014.gads) norādīti šādi ceļu satiksmes negadījumu iemesli:
 - nepareiza ātruma izvēle (kods Nr.11);
 - distances neievērošana (kods Nr.13);
 - nepārliecināšanās par ceļu satiksmes drošību (neuzmanība) (kods Nr.71);
 - manevrēšanas noteikumu neievērošana (braukšanas sākšana, pārkārtošanās, nogriešanās, apdzīšana u.tml.) (kods Nr.72);
 - cits iemesls (kods Nr.87);
 - ◇ protokolā Nr.257998 (2014.gads) norādīti šādi ceļu satiksmes negadījumu iemesli:
 - nepareiza ātruma izvēle (kods Nr.11);
 - nepārliecināšanās par ceļu satiksmes drošību (neuzmanība) (kods Nr.71);
 - manevrēšanas noteikumu neievērošana (braukšanas sākšana, pārkārtošanās, nogriešanās, apdzīšana u.tml.) (kods Nr.72);
 - droša intervāla neievērošana (kods Nr.75);
 - cits iemesls (kods Nr.87);

- ◇ protokolā Nr.277098 un Nr.298732 (2015.gads) norādīti šādi ceļu satiksmes negadījumu iemesli:
 - nepareiza ātruma izvēle (kods Nr.11);
 - nepārlicināšanās par ceļu satiksmes drošību (neuzmanība) (kods Nr.71);
 - manevrēšanas noteikumu neievērošana (braukšanas sākšana, pārkārtošanās, nogriešanās, apdzīšana u.tml.) (kods Nr.72);
 - drošas distances neievērošana (kods Nr.74);
 - droša intervāla neievērošana (kods Nr.75);
- ◇ protokolā Nr.299639 (2016.gads) norādīti šādi ceļu satiksmes negadījumu iemesli:
 - nepareiza ātruma izvēle (kods Nr.11);
 - nepārlicināšanās par ceļu satiksmes drošību (neuzmanība) (kods Nr.71);
 - manevrēšanas noteikumu neievērošana (braukšanas sākšana, pārkārtošanās, nogriešanās, apdzīšana u.tml.) (kods Nr.72);
 - ceļa apstākļi (kods Nr.80);
 - meteoroloģiskie apstākļi (kods Nr.81);
- ❖ 22 gadījumos norādīti četri ceļu satiksmes negadījumu iemesli, piemēram:
 - ◇ protokolā Nr.258000 (2014.gads) norādīti šādi ceļu satiksmes negadījumu iemesli:
 - nepareiza ātruma izvēle (kods Nr.11);
 - nepārlicināšanās par ceļu satiksmes drošību (neuzmanība) (kods Nr.71);
 - manevrēšanas noteikumu neievērošana (braukšanas sākšana, pārkārtošanās, nogriešanās, apdzīšana u.tml.) (kods Nr.72);
 - drošas distances neievērošana (kods Nr.74);
 - ◇ protokolā Nr.277102 (2014.gads) norādīti šādi ceļu satiksmes negadījumu iemesli:
 - nepareiza ātruma izvēle (kods Nr.11);
 - nepārlicināšanās par ceļu satiksmes drošību (neuzmanība) (kods Nr.71);
 - ceļa apstākļi (kods Nr.80);
 - cits iemesls (kods Nr.87);
 - ◇ protokolā Nr.273718 (2014.gads) norādīti šādi ceļu satiksmes negadījumu iemesli:
 - nepārlicināšanās par ceļu satiksmes drošību (neuzmanība) (kods Nr.71);
 - manevrēšanas noteikumu neievērošana (braukšanas sākšana, pārkārtošanās, nogriešanās, apdzīšana u.tml.) (kods Nr.72);
 - drošas distances neievērošana (kods Nr.74);
 - droša intervāla neievērošana (kods Nr.75);
- ❖ 426 gadījumos norādīti trīs ceļu satiksmes negadījumu iemesli;
- ❖ 3488 gadījumos norādīti divi ceļu satiksmes negadījumu iemesli.

Revīzijā konstatēts, ka Ceļu policijas reģistrā vienam ceļu satiksmes negadījumam tiek ievadīti vairāki ceļu satiksmes negadījuma iemesli vai norādīts nezināms negadījuma iemesls, vai tas nav norādīts vispār.

Jāatzīmē, ka Ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokolā un Ceļu policijas reģistrā norādītais ceļu satiksmes negadījuma iemesls vai to kopums bieži bez padziļinātas negadījumu apstākļu analīzes nevar tikt uzskatīts par ceļu satiksmes negadījuma iemeslu. Tā noskaidrošanai nepieciešama padziļināta izpēte vai ekspertīze. Turklāt dati arī pēc veiktajām ekspertīzēm (ierosinātas krimināllietas ietvaros) netiek reģistrēti atkārtoti Ceļu policijas reģistrā, tādējādi netiek nodrošināta atgriezeniskā saite par izpētītajiem smago ceļu satiksmes negadījumu iemesliem.



Netiek analizēti ceļu satiksmes negadījumu iemesli.

Revīzijā konstatēts, ka gan Valsts policijā, gan Latvijas Valsts ceļos ir darbinieki, kuru viens no amata pienākumiem ir veikt smago ceļu satiksmes negadījumu analīzi.

Kā noskaidrots⁶⁵ revīzijā, Valsts policijas darbinieks pēc vadības pieprasījuma veic Ceļu policijas reģistra ceļu satiksmes negadījumu datu analīzi dažādos aspektos par smagiem ceļu satiksmes negadījumiem. Darbinieks datus no Ceļu policijas reģistra ievada savā *Excel* programmas failā, lai tos pēc nepieciešamības varētu izanalizēt. Atsevišķos gadījumos tiek izmantotas arī Ceļu policijas reģistrā pieejamās atskaites formas. Lai gan ceļu satiksmes negadījumu datu bāzē ir informācija ar negadījumu vietas GPS koordinātēm, tomēr bez atbilstoša programmnodrošinājuma tās datu analīzē nav efektīvi izmantojamas.

Savukārt Latvijas Valsts ceļu darbinieks analizē tikai tos ceļu satiksmes negadījumus, kuros ir bojā gājušie, kā arī analizē šos negadījumus tikai par ceļa aprīkojuma atbilstību negadījuma vietā, tas ir, pārbauda vai smaga ceļu satiksmes negadījuma vietā ceļa zīmes, barjeras, luksofori un horizontālais apzīmējums atbilst prasībām⁶⁶.

Valsts kontroles revidentu ieskatā valstī kopumā netiek noteikti smago ceļu satiksmes negadījumu iemesli.

Vienlaikus Galvenās kārtības policijas pārvaldes Satiksmes drošības pārvaldes Satiksmes uzraudzības un koordinācijas biroja Metodikas un analītikas nodaļas pārstāvis tikšanas laikā⁶⁷ revidentiem norādīja, ka ceļu satiksmes negadījumu iemeslu analīzi ir jāvērtē piesardzīgi, neaizmirstot, ka cēloņu analīze tiek veikta, pamatojoties uz Ceļu policijas reģistra datiem, bet ceļu satiksmes negadījuma notikšanas brīdī bieži nevar precīzi identificēt īsto notikuma iemeslu. Parasti smago ceļu satiksmes negadījumu gadījumos tiek ierosinātas krimināllietas, un līdz ar to tiek pasūtītas arī negadījuma ekspertīzes. Ekspertīzes atzinumi (un negadījuma iemesli) netiek reģistrēti atkārtoti Ceļu policijas reģistrā, tādējādi noteikt īstenos ceļu satiksmes negadījuma iemeslus, pamatojoties uz esošajām datu bāzēm, nav iespējams.

Ieteikums

Iekšlietu ministrijai pārskatīt ceļu satiksmes negadījumu dokumentēšanas procesu, lai nodrošinātu pilnīgu, precīzu un patiesu ceļu satiksmes negadījumu datu uzkrāšanu.

2. Valsts policijas darbības ceļu satiksmes kontrolē

Policijas klātesamība un redzamība vistiešākajā veidā ietekmē iedzīvotāju drošības sajūtu, t.sk. ceļu satiksmes drošības jomā, jo maz ticams, ka ceļu satiksmes dalībnieks izdarīs pārkāpumu (piemēram, pārsniegs atļauto braukšanas ātrumu, sēdīsies pie stūres alkohola reibumā, šķērsos krustojumu pie aizliedzošā signāla), zinot, ka pārkāpums tiks fiksēts un ceļu satiksmes dalībnieks par to tiks sodīts.

Lai gan Valsts policijas reģionālo pārvalžu funkcijas un uzdevumi ir noteikti to reglamentos, tomēr darba organizācija un kontrole par paveikto šajās struktūrvienībās ir atšķirīga. Tādējādi Valsts policijas veikto darbību ceļu satiksmes drošības uzlabošanā ietekme uz plānoto rezultātu sasniegšanu atšķiras starp reģioniem. Ja Valsts policijas reģionālo pārvalžu darba organizācijas un rezultātu uzraudzības sistēma būtu vienota, rezultatīvie rādītāji – savstarpēji salīdzināmi starp reģioniem, tas ļautu Valsts policijas reģionālajām struktūrvienībām informācijas apmaiņas rezultātā pilnveidot darba organizāciju un pārņemt labo praksi tādai darba organizācijai, kas ar esošiem resursiem ļauj sasniegt vislabākos rezultātus ceļu satiksmes drošības jomā.

Valsts policijas reģionu pārvaldēs tiek rīkoti dažādu tematiku un teritoriālā pārklājuma reidi. Reidentu ieskatā reidi ir būtisks ceļu satiksmes drošības prevencijas pasākums. Visaptverošu reidu organizāciju ierobežo Valsts policijas Patruļpolicijas struktūrvienību nespēja vienlaicīgi piedalīties gan reidos, gan veikt ikdienas uzdevumus, lai nodrošinātu kārtību uz ceļiem. Kā trūkums Valsts policijas reidu organizēšanā norādāms tas, ka par notikušajiem reidiem un to ietvaros konstatētiem ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem savāktā informācija netiek efektīvi uzkrāta un izmantota ceļu satiksmes drošības politikas plānošanai un īstenošanai.

Policijas klātesamība un redzamība vistiešākajā veidā ietekmē iedzīvotāju drošības sajūtu, jo tā ikdienā novērš lielāko daļu likumpārkāpumu, tas ir, gandrīz visus sabiedriskās kārtības pārkāpumus, kā arī virkni noziedzīgus nodarījumus⁶⁸. Minētais ir attiecināms arī uz ceļu satiksmes drošības jomu, jo maz ticams, ka ceļu satiksmes dalībnieks izdarīs pārkāpumu (piemēram, pārsniegs atļauto braukšanas ātrumu, sēdīsies pie stūres alkohola reibumā, šķērsos krustojumu pie aizliedzošā signāla), zinot, ka pārkāpums neizbēgami tiks fiksēts un ceļu satiksmes dalībnieks par to tiks sodīts.

Valsts policijas attīstības koncepcijā⁶⁹ norādīts, ka patrolēšanas, satiksmes uzraudzības un konvojēšanas uzdevumu iekļaušana vienā struktūrā ir daļēji pamatota, jo gan vispārējo patrolēšanas uzdevumu, gan ceļu satiksmes uzraudzības izpildītāji (“ceļu policisti”), izņemot konvoja veicējus, nodrošina nepieciešamo policijas redzamību un likumpārkāpumu vispārējo prevenciju. Turklāt minēto

uzdevumu iekļaušana vienā struktūrā ir ērta, ja nepieciešams nodrošināt personāla iztrūkuma vienā darbības jomā fizisku aizstāšanu ar personāla resursiem no citas darbības jomas. Taču, patrulēšanas funkciju nodrošināšana šādā situācijā tiek īstenota pēc pārpalikuma principa, primāri novirzot resursus ar patrulēšanu nesaistītiem uzdevumiem (piem., aizturēto personu konvojēšanai, aizturēto personu apsargāšanai ārstniecības iestādēs, caurlaižu režīma nodrošināšanai un tamlīdzīgu uzdevumu izpildei), kuru neizpilde apdraudētu kādu noteiktu un tiesību aktos tieši nostiprinātu uzdevumu (piemēram Kriminālprocesa likuma prasību) izpildi. Likumsakarīgi, ka līdz ar satiksmes uzraudzības piederību patrūlpolicijai, tās struktūrvienībās ir tādas pašas problēmas kā ar vispārējo patrulēšanu, un arī risinājumi, lai nodrošinātu šo struktūrvienību redzamību un pietiekamu kapacitāti, ir vienoti.

Valsts policijas attīstības koncepcijā⁷⁰ norādītas šādas problēmas policijas darbā:

- ❖ Valsts policijas reģionālajās struktūrvienībās iedibinātā atšķirīgā patrūlpolicijas personāla resursu pārvaldības strukturālā uzbūve un savstarpēji konceptuāli atšķirīgu konvoja un patrūlpolicijas funkciju apvienošana veicina nevienmērīgu patrulēšanas intensitāti un vāju policijas redzamību valsts reģionos;
- ❖ patrūlpolicijas amatpersonas tiek iesaistītas ar patrulēšanu tieši nesaistītu uzdevumu izpildē, policijas redzamības mērķu sasniegšanu nodrošinot pēc pieejamo resursu pārpalikuma principa;
- ❖ pārmērīga patrūlpolicijas amatpersonu kompetences universalizēšana mazina nepieciešamo specializētās kvalifikācijas un praktisko iemaņu, jo īpaši satiksmes uzraudzības jomā, līmeni;
- ❖ ārējo apstākļu (atalgojumam paredzētā finansējuma trūkuma un atalgojuma sistēmas trūkumi, pietiekama dienestam piemērotu cilvēkresursu trūkuma, u.c) ietekmētais personāla nekomplekts, kopsakarībā ar iepriekš norādītajām problēmām padara par neiespējamu pietiekamas policijas redzamības nodrošināšanu;
- ❖ policijas redzamības nodrošināšanai paredzētais (patrūlpolicijas, t.sk. satiksmes uzraudzības) amata vietu skaits neatbilst faktiskajām nepieciešamībām.

Ministru kabinets ir atbalstījis⁷¹ Valsts policijas struktūrvienību pārstrukturēšanu un to pienākumu sadali, atslogojot patrūlpolicijas pienākumus veicošās amatpersonas no ar patrulēšanu nesaistītu uzdevumu izpildes, vienlaikus palielinot un nokomplektējot patrulēšanai tieši paredzēto štata vienību skaitu.

Analizējot Padomes sēžu protokolus, var secināt, ka arī Padome uzskata, ka ceļu satiksmes uzraudzība jāpildveido, jāpastiprina ceļu satiksmes kontrole un jāturpina organizēt masveida reidi uz ceļiem (skatīt 7.pielikumu).

Valsts policijā ir noteikta kārtība⁷², kādā tiek organizēts un plānots Valsts policijas darbinieku darbs, kuri saistīti ar sabiedriskās kārtības nodrošināšanas un ar ceļu satiksmes drošības uzraudzību. Šajos noteikumos⁷³ tiek definēts, ka viens vai vairāki Valsts policijas darbinieki, kuri veic noteiktus uzdevumus, veido norīkojumu.

Valsts policijas noteikumos⁷⁴ ir definēts norīkojuma galvenais uzdevums, tas ir, veicot satiksmes uzraudzību, ir jāpanāk satiksmes negadījumu un tajos cietušo personu skaita samazināšana (skatīt 8.pielikumu).

Revīzijā konstatēts, ka Valsts policijas iekšējos normatīvajos aktos⁷⁵ ir noteiktas konkrētas ikdienas darbības, kas ceļu satiksmes drošības uzraudzībā iesaistītiem policijas darbiniekiem ir jāveic.

Revīzijā konstatēts, ka norīkojumā parasti iekļauj trīs Valsts policijas darbiniekus: vienu patruļdienesta darbinieku (sabiedrības kārtības uzraudzības funkciju veicošas amatpersona), vienu patruļdienesta funkciju un satiksmes uzraudzības funkciju veicošo amatpersonu un vienu iecirkņa inspektoru⁷⁶.

Kopumā uz 01.01.2017.⁷⁷ ceļu satiksmes drošības uzraudzībai valstī ir paredzētas 702 amatu vietas Valsts policijā, tajā skaitā:

- ❖ 593 jeb 84,5% ceļu satiksmes drošības uzraudzībā iesaistīti tiešā veidā (norīkojumos, reidos);
- ❖ 77 jeb 10,5% vakances (no tām 74 – tieši saistītas ar ceļu satiksmes uzraudzību);
- ❖ 32 jeb 5% administrācijas darbinieki.

Ceļu satiksmes drošības politikas attīstības plānošanas dokumentos – gan Ceļu satiksmes drošības plānā 2007.–2013.gadam⁷⁸, gan Ceļu satiksmes drošības plānā 2014.–2016.gadam⁷⁹ – par ceļu satiksmes noteikumu kontroli ir noteikts:

- ❖ kā pastāvīgo ceļu satiksmes drošības pasākumu risinājums ceļu satiksmes noteikumu kontrolē noteikts intensificēt ceļu satiksmes dalībnieku kontroli:
 - ◇ ceļu satiksmes kontroles intensitātes palielināšana, iesaistot citu Valsts policijas dienestu, kā arī Pašvaldību policijas dienesta darbiniekus;
 - ◇ auto mobilizācijai pieaugot, risināt jautājumu par ceļu policijas štatu palielināšanu;
 - ◇ nodrošināt pietiekamu komunikāciju starp ceļu policijas patruļām.

Savukārt Ceļu satiksmes drošības plānā 2017.–2020.gadam⁸⁰ ir noteikts, ka jāaktivizē ceļu satiksmes dalībnieku kontrole, jāpastiprina Valsts policijas darbinieku fizisko klātbūtni satiksmes uzraudzības procesā, īpaši attālākajos valsts reģionos, lai uzlabotu velosatiksmes drošības situāciju.

Darba rezultātu apkopošana ceļu satiksmes kontrolē

Valsts policijas noteikumos⁸¹ ir noteikta Valsts policijas darbinieku, kuri saistīti ar ceļu satiksmes drošības uzraudzību, atskaitīšanās kārtība:

- ❖ par fiksētajiem notikumiem un likumpārkāpumiem, reģistrētajiem satiksmes negadījumiem, veiktajiem pasākumiem, aizturētajām personām un transportlīdzekļiem, kā arī par atskaiti saistībā ar padarīto darbu, norīkojuma darbinieks izdara ierakstu Dienesta pienākumu izpildes uzskaites grāmatā⁸²;
- ❖ pabeidzot dienesta pienākumu izpildi, norīkojuma darbinieks nodod Struktūrvienības priekšniekam, viņa pilnvarotai amatpersonai vai Operatīvās vadības struktūrvienībai: sastādītos materiālus (administratīvā pārkāpuma protokolu, satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokolu, dienesta ziņojumu u.c.)⁸³.

Noteikumos⁸⁴ tiek paredzēta arī norīkojuma dienesta pienākumu izpildes kontrole⁸⁵. Pārbaudei tiek noteikti šādi dokumenti: dienesta pienākumu izpildes uzskaites grāmatā ierakstītā informācija par meklēšanā izsludināto personu, transportlīdzekli (kuģošanas līdzekli) un mantu, sastādītie administratīvo pārkāpumu protokoli un citi procesuālie dokumenti par personu, kura nogādāta mājoklī, ārstniecības iestādē vai Operatīvās vadības struktūrvienībā, kā arī cita izpildei saņemtā informācija⁸⁶.

Valsts policijas reģionu pārvalžu Kārtības policijas biroju reglamentos⁸⁷ ir noteikti šo biroju uzdevumi un funkcijas, vienā no uzdevumiem⁸⁸ ir uzdots analizēt satiksmes negadījumu un Ceļu satiksmes

noteikumu, kā arī citu normatīvo aktu pārkāpumu cēloņus, izstrādāt un kompetentām institūcijām iesniegt priekšlikumus ceļu satiksmes negadījumu un normatīvo aktu pārkāpumu skaita samazināšanai. Šajos reglamentos⁸⁹ nav apstiprināta detalizēta kārtība, kad un cik bieži ir jāveic satiksmes negadījumu un ceļu satiksmes noteikumu, kā arī citu normatīvo aktu pārkāpumu cēloņu analīze.

Valsts policijas reģionu pārvalžu Reglamentos⁹⁰ ir noteikta kārtība, kādā darbiniekiem jāatskaitās par darba rezultātiem un kādā kārtībā darba rezultāti jāanalizē. Valsts policijas Rīgas, Kurzemes, Latgales reģionu pārvalžu Kārtības policijas pārvaldes/biroju reglamentos ir noteikts analizēt pārvaldes/biroju struktūrvienību un iecirkņu Kārtības policijas nodaļu darba rezultātus un praksi sabiedriskās kārtības, ceļu un ūdens satiksmes drošības nodrošināšanā, noziedzīgu nodarījumu izmeklēšanā un administratīvajā praksē, kā arī izstrādāt priekšlikumus nepieciešamajiem grozījumiem normatīvajos aktos⁹¹. Sagatavotā informācija ir jānodod šo biroju struktūrvienību priekšniekiem vai šo biroju nodaļu priekšniekiem, lai tie izvērtētu un sniegtu biroja priekšniekam informāciju par tieši pakļauto struktūrvienību darba rezultātiem⁹².

Normatīvie akti neregulē policijas darbinieku darba laika uzskaiti vai darba laika analīzi sadalījumā pa pildāmām funkcijām, līdz ar to Valsts policijas reģionālās pārvaldes⁹³ patstāvīgi izlemj, vai uzskaitīt un analizēt norīkojuma darba laiku sadalījumā pa pildāmajām funkcijām. Piemēram, Valsts policijas Rīgas reģiona pārvalde gada ietvaros ir apkopojusi⁹⁴ informāciju:

- ❖ par kopējo atklāto ceļu satiksmes noteikumu pārkāpēju skaitu, norādot, cik administratīvie materiāli noformēti (piemēram, par transportlīdzekļu vadīšanu alkohola vai narkotisko vielu vai citu apreibinošo vielu reibumā, ceļu satiksmes negadījumiem bez cietušajiem, transportlīdzekļu vadīšanu bez vadītāja apliecības, par tāda transportlīdzekļa izmantošanu ceļu satiksmē, attiecībā uz kuru nav izdarīta tā īpašnieka civiltiesiskās atbildības obligātā apdrošināšana, par agresīvu braukšanu, par luksofora signāla neievērošanu u.tml.);
- ❖ par līdzdalību noziedzīgu nodarījumu atklāšanā;
- ❖ par aizturētajām personām par administratīvajiem likumpārkāpumiem;
- ❖ par piedalīšanos pasākumos, kas nav saistīti ar ceļu satiksmes uzraudzību, norādot patērētās cilvēkstundas;
- ❖ citu informāciju.

Revidenti, apkopojot un analizējot Valsts policijas reģionālo pārvalžu informāciju, neguva priekšstatu par to, cik daudz no sava darba laika policijas darbinieki velta ar ceļu satiksmes uzraudzību saistītiem pienākumiem un vērtējumu, vai tas ir pietiekams, lai nodrošinātu ceļu satiksmes drošības uzlabošanu.

Revīzijā konstatēts, ka Vidzemes reģionālajā pārvaldē viena mēneša ietvaros tika veikta analīze par darbinieku darba laika sadalījumu⁹⁵. Vidzemes reģionālās pārvaldes pārstāvis⁹⁶ sniedza informāciju, ka kopumā norīkojuma laikā darbu sadalījums ir ap 50% ceļu satiksmes uzraudzībai un 50% citu darbu veikšana, tai skaitā konvoju nodrošināšana un aizturēto, apcietināto un notiesāto personu apsardzības nodrošināšana tiesu namos tiesas sēžu laikā. Visbiežāk primārais norīkojuma patrulēšanā – pēc iespējas ātrāk reaģēt uz izsaukumu. Līdz ar to bieži vien uz izsaukumiem, kas nav saistīti ar ceļu satiksmes uzraudzību, izbrauc ceļu satiksmes uzraudzības inspektori.

Valsts policijas organizētie reidi ceļu satiksmes jomā

Valsts policija katru gadu piedalās TISPOL (Eiropas ceļu policijas tīkls) plānotajos starptautiskajos reidos, kā arī organizē dažādus reidus valsts līmenī. Par plānotajiem reidiem Valsts policijā tiek izdoti cirkulāri, kuros noteikta reida tematika, reida norises laiks un cita informācija.

Valsts policijas reģionālās pārvaldes papildus reidiem, kas noteikti ar Valsts policijas cirkulāriem, nosaka arī vietējas nozīmes profilaktiskos reidus⁹⁷. Revīzijā konstatēts, ka Valsts policijas Vidzemes reģionālā pārvalde arī ikdienas norīkojumiem papildu informācijai par pārbaudāmo maršrutu, tiek noteikts, kam pastiprināti pievērst uzmanību, veicot patrulēšanu, piemēram, transportlīdzekļu vadīšanai alkohola reibumā, transportlīdzekļu vadīšanai bez vadītāja apliecības, atļautā braukšanas ātruma ievērošanai⁹⁸.

Valsts policijas reģionālo pārvalžu reidi tiek organizēti ar dažāda veida tematiku⁹⁹, piemēram:

- ❖ reidi, sākoties aktīvai moto un velo sezonai;
- ❖ reidi, sākoties jaunajam mācību gadam;
- ❖ preventīvs darbs tumšajā diennakts laikā ar mazaizsargātajiem ceļu satiksmes dalībniekiem (gājējiem, velosipēdistiem) par atstarojošu drēbju vai zīmju lietošanu;
- ❖ reidi, kas veikti, lai pārbaudītu gadalaikam atbilstošu riepu izmantošanu;
- ❖ reidi, lai pārbaudītu transportlīdzekļu vadītājus, kas ir alkoholisko vielu vai narkotisko vielu reibumā;
- ❖ reidi, lai pievērstu uzmanību transportlīdzekļu vadītājiem, kas, vadot automobili, lieto mobilos telefonus;
- ❖ reidi, lai pievērstu uzmanību transportlīdzekļu vadītājiem, kas brauc agresīvi.

Valsts policijas reģionu pārvaldēs plānotajiem reidiem tiek veidoti reidu plāni¹⁰⁰.

Revīzijā konstatēts, ka vienotas pieejas reidu datu dokumentēšanā Valsts policijas reģionālajām pārvaldēm nav.

Valsts policijas reģionālās pārvaldes reidu dokumentēšanā rīkojas atbilstoši iekšējiem normatīviem aktiem. Piemēram, Valsts Policijas Vidzemes reģionālās pārvaldes rīkoto reidu dati saskaņā ar reidu plāniem¹⁰¹ tiek dokumentēti divos pielikumos¹⁰², kuros tiek uzrādīts:

- ❖ norīkojuma inspektoru dati;
- ❖ sagatavoto protokolu skaits, iekļaujot informāciju par pārkāpumu un personas statusu (gājējs, velosipēdistis, transportlīdzekļa vadītājs u.tml.), kura izdarījusi pārkāpumu;
- ❖ kopējo pārbaudīto transportlīdzekļu vadītāju skaits;
- ❖ iesaistīto darbinieku skaits reidā;
- ❖ transportlīdzekļu vadītāju skaits, kuriem tika aizpildīts protokols par transportlīdzekļa vadīšanu (ar transportlīdzekļa vadīšanas tiesībām) alkohola reibumā;
- ❖ transportlīdzekļu vadītāju skaits, kuriem tika aizpildīts protokols par transportlīdzekļa vadīšanu (bez transportlīdzekļa vadīšanas tiesībām) alkohola reibumā;

- ❖ transportlīdzekļu vadītāju skaits, kuriem tika aizpildīts protokols par transportlīdzekļa vadīšanu narkotisko vielu ietekmē;
- ❖ transportlīdzekļu vadītāju skaits ar noteiktu alkohola koncentrāciju asinīs/izelpā (norādot promilēs);
- ❖ transportlīdzekļu vadītāju vecuma diapazons.

Šie pielikumi norīkojuma maiņas beigās tiek iesniegti iecirkņa dežūrmaiņas vecākajam, kurš abus pielikumus nosūta Valsts policijas Vidzemes reģiona pārvaldes Patruļpolicijas nodaļas priekšniekam. Valsts policijas Galvenās kārtības policijas pārvaldes Satiksmes uzraudzības un koordinācijas biroja vadībai tiek nodotas atskaites tikai par valsts mēroga kopējiem reidiem.

Turklāt Valsts policijas Vidzemes reģiona pārvalde ir izstrādājusi veidlapu, kurā jānorāda informācija par apturēto transportu, gadījumā, ja netiek sagatavots protokols. Šīs atskaites neapkopo, bet glabā iecirkņos.

Reidu dati tiek analizēti un vērtēti reģionālās pārvaldes līmenī¹⁰³.

Savukārt Valsts Policijas Zemgales reģiona pārvaldes rīkoto reidu laikā tiek dokumentēta informācija tikai gadījumos, ja atklāti pārkāpumi. Tie tiek dokumentēti norīkojuma darbinieka Dienesta pienākumu izpildes uzskaites grāmatā (viena grāmata uz vienu ceturksni). Dienesta pienākumu izpildes uzskaites grāmata ir aizpildāma tikai manuāli. Elektroniski reidu dati netiek apkopoti. Reidu nobeigumā Patruļpolicijas nodaļas priekšniekam ir pieejama informācija par kopumā veikto pārbaūžu skaitu, bet informācija netiek apkopota, uzglabāta, vai kā citādi izmantota¹⁰⁴. Valsts Policijas Zemgales reģionālajā pārvaldē reidu dati netiek analizēti un/vai izmantoti norīkojumu un reidu plānu koriģēšanai¹⁰⁵.

Valsts Policijas Kurzemes reģionālā pārvalde revīzijas laikā sniedza informāciju¹⁰⁶, ka rīkoto reidu dati tiek dokumentēti. Atskaites par reidiem tiek gatavotas katras darbadienas rītā par iepriekšējo diennakti, kā arī atsevišķi tiek gatavotas atskaites par TISPOL reidiem un valstiskas nozīmes reidiem. Tiek gatavotas atskaites gan par veiktajām operācijām, gan par veiktajiem reidiem. Papildus tiek gatavotas mēneša kopējās, katra darbinieka un gada atskaites.

Savukārt Valsts Policijas Rīgas reģionālā pārvalde norādīja¹⁰⁷, ka tiek sagatavota Ceļu policijas bataljona darba rezultātu atskaite par gadu, kurā norādīta informācija par to, cik un par kādiem pārkāpumiem aizturēti vai sodīti transportlīdzekļu vadītāji¹⁰⁸.

Valsts kontroles revidentu ieskatā, neesot vienotai pieejai reidu rezultātu apkopošanā un analizē, nav iespējams iegūt visaptverošu informāciju par notikušo reidu efektivitāti, par nākotnē nepieciešamo reidu tematiku, kā arī par vispārējām tendencēm valsts ceļu satiksmes drošības jomā. Turklāt standartizētas informācijas neesamība rada risku neatbilstošu vai neefektīvu ceļu satiksmes drošības uzlabojumu veikšanai.

Ieteikumi

Valsts policijai nodrošināt tādu Valsts policijas reģionālo struktūrvienību darba organizāciju un darba rezultātu izvērtēšanas sistēmu, kura ar esošiem resursiem ļauj sasniegt labākos rezultātus ceļu satiksmes drošības jomā.

Lai par notikušajiem ceļu satiksmes reidiem un to ietvaros konstatētiem ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem savāktā informācija tiktu efektīvi uzkrāta un izmantota ceļu satiksmes drošības politikas

Īstenošanai, Valsts policijai pilnveidot un organizēt vienotu atskaitīšanās sistēmu par ceļu satiksmes reidu rezultātiem.

Iekšlietu ministrijas viedoklis

Par veikto revīziju

Iekšlietu ministrija pateicas par Valsts kontroles ieguldīto darbu un informē, ka šāda revīzija bija nepieciešama un tā ir veikta īstajā brīdī, laikā, kad Iekšlietu ministrijai atbilstoši Ministru kabineta 24.11.2017. rīkojumam Nr.701 "Par Valsts pārvaldes reformu plānu 2020" ir uzdots veikt visaptverošu iestāžu funkciju un institucionālās sistēmas analīzi, kurās tiek nodarbinātās amatpersonas ar speciālajām dienesta pakāpēm, un īstenot strukturālās pārmaiņas, izveidojot racionālu un efektīvu valsts pārvaldes funkciju un institucionālo sistēmu. Savukārt, lai īstenotu iepriekš minēto, Iekšlietu ministrija atzīst par ļoti aktuālu un nepieciešamu nodrošināt tādu struktūrvienību darba organizāciju un darba rezultātu izvērtēšanas sistēmu, kura ar esošiem resursiem ļauj sasniegt labākos rezultātus, tai skaitā, ceļu satiksmes drošības jomā.

Iekšlietu ministrija atzinīgi novērtē Valsts kontroles ieguldīto darbu situācijas izpētē un revīzijas ziņojuma sagatavošanā, lai atbildētu uz uzdoto jautājumu "Vai Valsts policijas darbības ceļu satiksmes jomā ir pietiekamas un efektīvas?" un sniegtu praktiskus ieteikumus nepilnību novēršanai Valsts policijā. Revīzijas ziņojumā ir atklāta faktiskā situācija un iekļauta būtiskākā informācija, kas ir objektīvi pamatota.

Par revīzijas secinājumiem

Iekšlietu ministrija atzīst, ka darbs pie ceļu satiksmes negadījumu dokumentēšanas procesiem ir pilnveidojams, lai nodrošinātu pilnīgu, precīzu un patiesu ceļu satiksmes negadījumu datu uzkrāšanu. Taču vienlaikus, vērtējot Valsts kontroles atziņas attiecībā uz nepieciešamību veikt apkopoto datu analīzi, lai īstenotu politiku ceļu satiksmes drošības jomā, vēlamies atzīmēt, ka Valsts policijai noteiktās funkcijas paredz nodrošināt kārtību uz ceļiem, regulēt transportlīdzekļu un gājēju kustību, veikt satiksmes uzraudzību, kontrolēt ceļu stāvokli, kā arī satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu un transportlīdzekļu tehnisko stāvokli. Valsts policijas resursi tiek plānoti tai noteikto funkciju izpildei. Savukārt, analītiskais darbs, kas ir nepieciešams ceļu satiksmes drošības jomas pilnveidošanai, ir vairāku atbildīgo iestāžu sadarbības rezultāts, kas ļauj īstenot pārdomātu politiku ceļu satiksmes drošības jomā kopumā.

Tāpat ministrija piekrīt Valsts kontroles secinājumiem, kas saistīti ar Valsts policijas reģionālo struktūrvienību atšķirīgo darba organizāciju un apliecina, ka darbs pie šo ieteikumu ieviešanas tiks veikts, īstenojot Valsts pārvaldes reformu plānā 2020 paredzētos pasākumus, tai skaitā, izvērtējot Valsts policijas resursu efektivitāti un pietiekamību Valsts policijai noteikto funkciju īstenošanai. Ir būtiski atzīmēt, ka Iekšlietu ministrijas ieskatā Valsts policijas resurss tiek izmantots vairāku tai neraksturīgu funkciju veikšanai, kas būtiski ietekmē Valsts policijas resursu pieejamību, tai skaitā ceļu satiksmes uzraudzībai un ir uzskatāms par vienu no būtiskākajiem cēloņiem Valsts kontroles izdarītajiem secinājumiem.

Par revīzijas ieteikumiem

Valsts kontroles sniegtie ieteikumi, kas izriet no revīzijas ziņojumā atspoguļotās informācijas, ir skaidri un saprotami, un to īstenošana kopumā palīdzēs Valsts policijai noteikto funkciju izpildei ceļu satiksmes jomā, tas ir, nodrošināt kārtību uz ceļiem un veikt satiksmes uzraudzību.

Par revīzijas ieteikumu ieviešanu

Iekšlietu ministrija un Valsts policija sadarbībā ar Iekšlietu ministrijas Informācijas centru, pēc nepieciešamības iesaistot citas kompetentās institūcijas, veiks nepieciešamos pasākumus revīzijas ieteikumu ieviešanai nolūkā pilnveidot normatīvo aktu regulējumu un no tā izrietošo IT atbalsta rīku izmantošanas efektivitātes paaugstināšanu, lai pilnveidotu ceļu satiksmes negadījumu dokumentēšanu.

Kā jau iepriekš tika minēts, tad revīzijas ieteikumus ir plānots īstenot arī veicot pasākumus, kas izriet no Valsts pārvaldes reformu plāna 2020, taču vienlaikus vēlamies atzīmēt, ka arī starptautiski ir atzīts, ka satiksmes drošība kopumā ir atkarīga no trīs galvenajiem faktoriem – transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa, ceļu infrastruktūras un autovadītāju uzvedības kontroles uz ceļa, jo gan mūsdienās, gan iepriekš, ceļu satiksmes negadījumu galvenie iemesli ir attiecīgajiem braukšanas apstākļiem nepiemērots un pārmērīgs ātrums, novērsta uzmanība, transportlīdzekļa vadīšana alkohola reibumā un pārmērīgs nogurums, tādēļ ceļu satiksmes drošības uzlabošanas nolūkā valstij ir jākontrolē transportlīdzekļu vadītāji uz ceļiem.

Iepriekšminētā uzdevumu realizācija ir iespējama vien, veicot pastiprinātu autovadītāju kontroli uz ceļa, kam nepieciešams pietiekams satiksmes uzraudzības darbinieku resurss, kas nav iesaistīts citu funkciju īstenošanā.

Revīzijas raksturojums, kritēriji un metodes

Revīzijas mērķis

Izvērtējot Satiksmes ministrijas attīstības plānošanas politikas dokumentu izstrādes gaitu un izpildes uzraudzības gaitu, kā arī izvērtējot Ceļu satiksmes drošības padomes pieņemtos lēmumus, gūt pārlicību, ka atbildīgo iestāžu darbības ceļu satiksmes drošības jomā ir pietiekamas un efektīvas.

Juridiskais pamatojums

Lietderības revīzija “Vai atbildīgo iestāžu darbības ceļu satiksmes drošības jomā ir pietiekamas un efektīvas?” ir veikta, pamatojoties uz Valsts kontroles 2016.gada darba plānu un Pirmā revīzijas departamenta 03.02.2017. revīzijas apakšuzdevumu Nr.2.4.1-19-1/2016.

Revīziju veica revīzijas grupas vadītāja – vecākā valsts revidente Inga Cēsniere un valsts revidentes Laila Kikuste un Karina Baranovska.

Revidentu un revidējamās vienības atbildība

Valsts kontroles revidenti ir atbildīgi par revīzijas ziņojuma sniegšanu, kas pamatojas uz revīzijas laikā gūtiem atbilstošiem, pietiekamiem un ticamiem revīzijas pierādījumiem.

Iekšlietu ministrija ir atbildīga par normatīvo aktu ievērošanu un revidentiem sniegtās informācijas patiesumu.

Revīzijas apjoms

Revīzija ir veikta saskaņā ar Latvijas Republikā atzītiem starptautiskajiem revīzijas standartiem. Revīzija plānota un veikta tā, lai iegūtu pietiekamu pārlicību par revīzijas apjomā iekļauto revidējamo vienību – Satiksmes ministrijas, Ceļu satiksmes drošības direkcijas un Latvijas Valsts ceļu, Iekšlietu ministrijas un Valsts policijas – veiktajiem pasākumiem, lai nodrošinātu ceļu satiksmes drošību.

Revīzija veikta par laika posmu no 01.01.2010. līdz 31.12.2016.

Revīzijas apjomā iekļauta Satiksmes ministrija, kā ceļu satiksmes jomu atbildīgā iestāde, un Ceļu satiksmes drošības direkcija un Latvijas Valsts ceļi, kurās valsts kapitāla daļu turētāja ir satiksmes ministrija, kā arī Iekšlietu ministrija un tai padotā Valsts Policija.

Revīzijas apjomā netika iekļautas:

- ❖ revīzijas pārbaudes netika veiktas Zemkopības ministrijas padotības iestādē Valsts tehniskās uzraudzības aģentūra;
- ❖ revīzijas pārbaudes netika veiktas Izglītības un zinātnes ministrijā;
- ❖ izlases apjomā netika iekļautas pašvaldības.

Vērtēšanas kritēriji

Revīzijas jautājums	Noteiktais kritērijs	Kritērijs ir sasniegts/nav sasniegts?
Vai atbildīgo iestāžu darbības ceļu satiksmes drošības jomā ir pietiekamas un efektīvas? Latvijā ir noteikta un tiek realizēta skaidra politika un pasākumu kopums ceļu satiksmes drošības uzlabošanai?		
1. Vai valstī ir izstrādāta attīstības plānošanas politika ceļu satiksmes drošības jomā ar noteiktām prioritātēm, atbildīgajām institūcijām, to pienākumiem un atbildību, lai nodrošinātu ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo un smagi ievainoto iedzīvotāju skaita samazinājumu par 50% līdz 2020.gadam?		
Vai politikas plānošanas dokumentos noteiktie uzdevumi / virzieni / pasākumi ir vērsti uz mērķu sasniegšanu un to noteikšanai izmantotas atbilstošas analīzes metodes, pamatojoties uz pilnīgiem, salīdzināmiem un visaptverošiem datiem?	Pasākumi ceļu satiksmes drošības uzlabošanai valstī noteikti, pamatojoties uz kvalitatīviem datiem par ceļu satiksmes drošību.	⊙ Kritērijs sasniegts daļēji – dati par ceļu satiksmes negadījumiem, kas raksturo arī ceļu satiksmes drošību, vērtējami kā nekvalitatīvi.
2. Vai ar īstenoto ceļu satiksmes drošības politiku tiek uzlabota ceļu satiksmes drošības situācija valstī un noteiktais mērķis tiek sasniegts?		
Vai Valsts policijas veiktās darbības ceļu satiksmes dalībnieku kontrolē uzlabo ceļu satiksmes drošību?	Valsts policija ir noteikusi minimālo kontroļu skaitu, lai veicinātu ceļu satiksmes drošību.	⊗ Kritērijs nav sasniegts – minimālo kontroļu skaits nav noteikts.
	Valsts policijas sagatavotajos protokolos tiek atspoguļota pilnīga ar ceļu satiksmes negadījumu saistītā un turpmāk analizēšanas procesā nepieciešamā informācija.	⊗ Kritērijs nav sasniegts – ceļu satiksmes negadījumu reģistrēšanas protokolos nav atspoguļota pilnīga informācija.

Revīzijas metodes

Revīzijā izmantotas šādas galvenās metodes:

- ❖ analizēti dati no Ceļu policijas reģistra par 2010.–2016.gadā notikušajiem ceļu satiksmes negadījumiem;
- ❖ analizēti attīstības plānošanas dokumenti un to novērtējumi;
- ❖ pārbaudīti revidējamo vienību uzrādītie attaisnojuma dokumenti;
- ❖ analizētas ārējo normatīvo aktu prasības;
- ❖ veiktas intervijas ar revidējamo vienību atbildīgajām personām.

Revīzijas grupas vadītāja

Vecākā valsts revidente

I.Cēsniece

Revīzijas grupa:

Valsts revidente

L.Kikuste

Valsts revidente

K.Baranovska

Termini un skaidrojumi

Saīsinājums / termins	Skaidrojums
CSDD	Ceļu satiksmes drošības direkcija
GPS	Globālā pozicionēšanas sistēma
Informācijas centrs	Iekšlietu ministrijas Informācijas centrs
LTAB	biedrība "Latvijas transportlīdzekļu apdrošināšanas birojs"
NVO	Nevalstiskās organizācijas
OCTA	Obligātā civiltiesiskā transportlīdzekļu apdrošināšana
OCTA līdzekļi	atbilstoši likumam ¹⁰⁹ , tādi naudas līdzekļi, kurus ceļu satiksmes negadījumu novēršanas pasākumu veikšanai apdrošinātāji katru ceturksni ieskaita biedrības "Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs" kontā 2% apmērā no parakstīto apdrošināšanas prēmiju summas, kas norādīta apdrošināšanas līgumā tā noslēgšanas brīdī (atskaitot likumā ¹¹⁰ minētajos gadījumos apdrošinājuma ņēmējam atmaksāto prēmijas daļu)
Padome	Ceļu satiksmes drošības padome

1.pielikums. Apkopojums par attīstības plānošanas dokumentiem ceļu satiksmes drošības jomā.

	Ceļu satiksmes drošības programma 2007.–2013.gadam ¹¹¹	Ceļu satiksmes drošības plāns 2014.–2016.gadam ¹¹²	Ceļu satiksmes drošības plāns 2017.–2020.gadam ¹¹³
Mērķis	Panākt, lai līdz 2013.gadam bojā gājušo skaits ceļu satiksmes negadījumos, salīdzinot ar 2001.gadu, samazinātos par 70%. Starpmērķis atbilstoši Eiropas Savienības izvirzītajam mērķim ir līdz 2010.gadam panākt bojā gājušo skaita samazinājumu par 50%.	Panākt, lai līdz 2020.gadam bojā gājušo skaits ceļu satiksmes negadījumos salīdzinājumā ar 2010.gadu samazinātos vismaz par 50% un panākt, lai līdz 2020.gadam smagi ievainoto skaits ceļu satiksmes negadījumos salīdzinājumā ar 2010.gadu samazinātos vismaz par 50%.	2020.gadā ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo un cietušo skaita samazinājums par 50%, salīdzinot ar 2010.gadu.
Darbības / rīcības virzieni	Darbības virzieni: <ul style="list-style-type: none"> ❖ normatīvo aktu pilnveidošana; ❖ ceļu satiksmes dalībnieku uzvedības kontrole; ❖ ceļu satiksmes dalībnieku apziņas veidošana; ❖ inženiertehniskie pasākumi autoceļu un ielu tīklā; ❖ ceļu satiksmes dalībnieku izglītošana un apmācība; ❖ glābšanas dienests un neatliekamā medicīniskā palīdzība; ❖ ceļu satiksmes drošības pētījumi. 	Darbības virzieni: <ul style="list-style-type: none"> ❖ normatīvo aktu pilnveidošana; ❖ ceļu satiksmes dalībnieku uzvedības kontrole; ❖ ceļu satiksmes dalībnieku apziņas veidošana; ❖ inženiertehniskie pasākumi autoceļu un ielu tīklā; ❖ ceļu satiksmes dalībnieku izglītošana un apmācība; ❖ ITS ieviešana ceļu satiksmē; ❖ glābšanas dienests; ❖ Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienests; ❖ Ceļu satiksmes drošības pētījumi. 	Rīcības virzieni: <ul style="list-style-type: none"> ❖ preventīvie ceļu satiksmes drošības pasākumi: <ul style="list-style-type: none"> ◇ pētnieciskie pasākumi par ceļu satiksmes drošību Latvijā; ◇ kopējā TL tehniskā stāvokļa uzlabošana; ◇ informācijas apmaiņas par ceļu satiksmes negadījumiem uzlabošana; ◇ preventīvie pasākumi ceļu satiksmes dalībnieku kontrolei; ◇ grozījumi normatīvajos aktos, lai novērstu pārkāpumus ceļu satiksmē; ◇ grozījumi normatīvajos aktos, lai pilnveidotu TL vadītāju veselības pārbaūžu kārtību. ❖ satiksmes dalībnieku izglītošana un informēšana: <ul style="list-style-type: none"> ◇ satiksmes dalībnieku izglītošanas pasākumi; ◇ informatīvās kampaņas par ceļu satiksmes drošību.

	Ceļu satiksmes drošības programma 2007.–2013.gadam ¹¹¹	Ceļu satiksmes drošības plāns 2014.–2016.gadam ¹¹²	Ceļu satiksmes drošības plāns 2017.–2020.gadam ¹¹³
			<ul style="list-style-type: none"> ❖ satiksmes drošības risinājumu ieviešana autoceļu un ielu tīklā: <ul style="list-style-type: none"> ◇ valsts autoceļu infrastruktūras uzlabošana; ◇ veloinfrastruktūras un gājēju infrastruktūras uzlabošanas pasākumi; ◇ pilsētu un pašvaldību autoceļu infrastruktūras uzlabošana. ❖ reaģēšana uz ceļu satiksmes negadījumiem un to seku mazināšana un novēršana: <ul style="list-style-type: none"> ◇ glābšanas dienestu nodrošināšana ar nepieciešamo aprīkojumu; ◇ informācijas izziņošanas sistēmas par ceļu satiksmes negadījumiem uzlabošana; ◇ zaudējumu noregulēšanas procesa uzlabošana.
Uzdevumi	<ul style="list-style-type: none"> ❖ mazaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku drošības garantēšana; ❖ bērnu drošības līmeņa paaugstināšana ceļu satiksmē; ❖ transportlīdzekļu droša braukšanas ātruma ievērošanas nodrošināšana; ❖ transportlīdzekļu vadīšanas alkohola reibumā izskaušana; ❖ samazināt transportlīdzekļu vadīšanu nogurumā; ❖ ceļu satiksmes negadījumu smaguma pakāpes samazināšana; 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ gājēju drošības garantēšana; ❖ velosipēdistu drošības garantēšana; ❖ moto transporta vadītāju un pasažieru drošības garantēšana; ❖ vieglo automobiļu vadītāju un pasažieru drošības garantēšana; ❖ cietušo skaita samazināšana ceļu satiksmes negadījumos; ❖ bērnu drošības līmeņa paaugstināšana ceļu satiksmē; ❖ transportlīdzekļu droša braukšanas ātruma ievērošanas 	Nav noteikti.

	Ceļu satiksmes drošības programma 2007.–2013.gadam ¹¹¹	Ceļu satiksmes drošības plāns 2014.–2016.gadam ¹¹²	Ceļu satiksmes drošības plāns 2017.–2020.gadam ¹¹³
	<ul style="list-style-type: none"> ❖ veicināt sabiedrības iesaistīšanu ceļu satiksmes drošības problēmu risināšanā; ❖ veikt pastāvīgos pasākumus, kas nodrošina normālu ceļu satiksmes funkcionēšanu atbilstoši satiksmes drošības prasībām. 	<ul style="list-style-type: none"> nodrošināšana; ❖ transportlīdzekļu vadīšanas alkohola reibumā un narkotisko vielu iespaidā izskaušana; ❖ transportlīdzekļu vadīšanu nogurumā gadījumu skaita samazināšana; ❖ ceļu satiksmes negadījumu smaguma pakāpes samazināšana; ❖ veicināt inteligento transporta sistēmu (ITS) aktīvāku izmantošanu ceļu satiksmes drošības līmeņa uzlabošanā; ❖ veicināt sabiedrības izpratni un iesaistīšanu ceļu satiksmes drošības problēmu apzināšanā un risināšanā; ❖ veikt pastāvīgos autotransporta infrastruktūras pārvaldīšanas pasākumus. 	
Finanšu līdzekļi	Kopējais finansējums 202 444,19 tūkst. <i>euro</i> (142 278 tūkst. lati). 28 920,60 tūkst. <i>euro</i> gadā (7 gadi).	Kopējais finansējums 25 178,94 tūkst. <i>euro</i> . 8392,98 tūkst. <i>euro</i> gadā (3 gadi).	Kopējais finansējums 14 174,53 tūkst. <i>euro</i> . 3543,63 tūkst. <i>euro</i> gadā (4 gadi).

2.pielikums. Ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo un ceļa satiksmes negadījumu apstākļu profili laika posmā no 2010.gada līdz 2016.gadam.

Gājuši bojā ceļu satiksmes negadījumos

Personu statuss	2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016	
	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%
	217	100	181	100	179	100	179	100	214	100	187	100	157	100
Vadītāji	71	33	61	34	64	36	65	36	65	30	68	36	57	36
Pasažieri	47	22	39	22	31	17	28	16	51	24	38	20	26	17
Gājēji	78	36	60	33	63	35	70	39	73	34	63	34	54	34
Velosipēda vadītāji	13	6	16	9	18	10	13	7	16	7	9	5	7	4
Mopēdisti	4	2	4	2	2	1	3	2	6	3	7	4	6	4
Pajūga vadītāji	1	0	-	-	-	-	-	-	1	0	-	-	-	-
Citas personas	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	1	1	1	1
Nenoskaidrotas personas	3	1	1	1	-	-	-	-	2	1	1	1	6	4

Relatīvās vienībās nozīmīgāko personu grupu sadalījums vecuma grupās

	2010.		2011.		2012.		2013.		2014.		2015.		2016.															
	Gājēji 78 (36%)		Vadītāji 71 (33%)		Vadītāji 61 (34%)		Gājēji 60 (33%)		Vadītāji 64 (36%)		Gājēji 63 (35%)		Gājēji 70 (39%)		Vadītāji 65 (36%)		Gājēji 73 (34%)		Vadītāji 65 (30%)		Vadītāji 68 (36%)		Gājēji 63 (34%)		Vadītāji 57 (36%)		Gājēji 54 (34%)	
	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%
0-14 bērni	6	8	-	-	-	-	1	2	1	2	1	2	3	4	-	-	2	3	-	-	-	-	5	8	-	-	-	-
15-17	-	-	2	3	1	2	-	-	-	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	2	-	-	2	4
18-20	2	3	4	6	8	13	-	-	2	3	-	-	-	-	3	5	1	1	3	5	6	9	-	-	3	5	2	4
21-24	1	1	13	18	2	3	1	2	5	8	1	2	-	-	6	9	1	1	11	17	7	10	2	3	4	7	-	-
25-34	5	6	8	11	16	26	4	7	14	22	8	13	9	13	21	32	4	5	12	18	17	25	5	8	14	25	7	13
35-44	10	13	16	23	9	15	15	25	11	17	12	19	6	9	12	18	15	21	9	14	8	12	11	17	6	11	8	15
45-54	19	24	15	21	12	20	7	12	12	19	9	14	10	14	11	17	12	16	11	17	13	19	6	10	11	19	9	17
55-64	13	17	7	10	6	10	6	10	12	19	12	19	11	16	5	8	12	16	10	15	9	13	12	19	11	19	5	9
65...	20	26	6	8	7	11	24	40	6	9	19	30	27	39	7	11	24	33	8	12	7	10	16	25	8	14	20	37
Persona bez definēta vecuma	2	3	-	-	-	-	2	3	1	2	-	-	4	6	-	-	2	3	1	2	-	-	5	8	-	-	1	2

VAI VALSTS POLICIJAS DARBĪBAS CEĻU SATIKSMES KONTROLES JOMĀ IR PIETIEKAMAS UN EFEKTĪVAS?

Relatīvās vienībās būtiskāko vecuma grupu sadalījums pa ceļu satiksmes negadījuma notikšanas vietām

	2010.		2011.		2012.		2013.		2014.		2015.		2016.															
	Gājēji 65+ gadu vecumā 20 (26%)		Vadītāji 35-44 gadu vecumā 16 (33%)		Vadītāji 25-34 gadu vecumā 16 (26%)		Gājēji 65+ gadu vecumā 19 (30%)		Vadītāji 25-34 gadu vecumā 14 (22%)		Gājēji 65+ gadu vecumā 27 (39%)		Vadītāji 25-34 gadu vecumā 21 (32%)		Gājēji 65+ gadu vecumā 24 (33%)		Vadītāji (tālāka analīze netika veikta) 17 (25%)		Gājēji 65+ gadu vecumā 16 (25%)		Vadītāji 25-34 gadu vecumā 14 (25%)		Gājēji 65+ gadu vecumā 20 (37%)					
	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%				
Apdzīvotas vietas	14	70	4	25	5	31	14	58	5	36	13	68	21	78	7	33	15	63	-	-	5	29	12	75	8	57	9	45
Autoceļi	5	25	7	44	8	50	9	38	5	36	4	21	3	11	9	43	7	29	-	-	10	59	2	13	3	21	6	30
Nenosākama vieta	1	5	5	31	3	19	1	4	4	29	2	11	3	11	5	24	2	8	-	-	2	12	2	13	3	21	5	25

Relatīvās vienībās būtiskāko ceļu satiksmes negadījumu notikšanas vietu sadalījums pēc pārējām ceļu satiksmes negadījumu raksturojošām pazīmēm

Ceļu satiksmes negadījuma veids	2010.		2011.		2012.		2013.		2014.		2015.		2016.																
	Apdzīvotas vietas 14 (70%)		Autoceļi 7 (44%)		Autoceļi 8 (50%)		Apdzīvotas vietas 14 (58%)		Tālāka analīze netika veikta		Apdzīvotas vietas 13 (68%)		Apdzīvotas vietas 21 (78%)		Autoceļi 9 (43%)		Apdzīvotas vietas 15 (63%)		Tālāka analīze netika veikta		Autoceļi 10 (59%)		Apdzīvotas vietas 12 (75%)		Apdzīvotas vietas 8 (57%)		Apdzīvotas vietas 9 (45%)		
	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	
Sadursme	-	-	5	71	4	50	-	-	-	-	-	-	-	-	7	78	-	-	-	-	5	50	-	-	3	38	-	-	
Apgāšanās	-	-	1	14	1	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	10	-	-	2	25	-	-	
Uzbraukšana šķērslim	-	-	-	-	2	25	-	-	-	-	-	-	-	-	1	11	-	-	-	-	2	20	-	-	1	13	-	-	
Uzbraukšana gājējam	13	93	-	-	-	-	14	100	-	-	10	77	21	100	-	-	15	100	-	-	-	-	12	100	-	-	9	100	
Cits veids	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	25	-	-
Pasažiera krišana	1	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Uzbraukšana šķērslim un apgāšanās	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	20	-	-	-	-	-	-	
Sadursme un	-	-	-	-	1	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

VAI VALSTS POLICIJAS DARBĪBAS CEĻU SATĪKSMES KONTROLES JOMĀ IR PIETIEKAMAS UN EFEKTĪVAS?

	2010.		2011.		2012.		2013.		2014.		2015.		2016.															
	Apdzīvotas vietas 14 (70%)		Autoceļi 7 (44%)		Autoceļi 8 (50%)		Apdzīvotas vietas 14 (58%)		Tālāka analīze netika veikta		Apdzīvotas vietas 13 (68%)		Apdzīvotas vietas 21 (78%)		Autoceļi 9 (43%)		Apdzīvotas vietas 15 (63%)		Tālāka analīze netika veikta		Autoceļi 10 (59%)		Apdzīvotas vietas 12 (75%)		Apdzīvotas vietas 8 (57%)		Apdzīvotas vietas 9 (45%)	
	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%
uzbraukšana stāvošam transporta līdzeklim																												
Sadursme un uzbraukšana gājējam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Uzbraukšana šķērslim un cits veids	-	-	1	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Uzbraukšana gājējam un dzīvniekam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Uzbraukšana šķērslim un gājējam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Laika apstākļi																												
Skaidrs	4	29	3	43	4	50	2	14	-	-	3	23	5	24	3	33	8	53	-	-	1	10	6	50	3	38	3	33
Saulains	2	14	3	43	1	13	3	21	-	-	2	15	3	14	2	22	2	13	-	-	3	30	3	25	3	38	-	-
Apmācies	2	14	1	14	3	38	9	64	-	-	5	38	9	43	4	44	3	20	-	-	3	30	1	8	1	13	5	56
Migla	1	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	11
Lietus	2	14	-	-	-	-	-	-	-	3	23	3	14	-	-	2	13	-	-	3	30	2	17	1	13	-	-	-
Sniegs	3	21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Apgaisojums																												
Diena	7	50	5	71	3	38	6	43	-	-	8	62	9	43	6	67	7	47	-	-	6	60	5	42	5	63	4	44
Krēsla	-	-	2	29	-	-	-	-	-	-	-	-	4	19	2	22	1	7	-	-	1	10	-	-	-	-	-	-
Tumsa	2	14	-	-	5	63	1	7	-	-	1	8	3	14	1	11	2	13	-	-	2	20	1	8	-	-	3	33
Apgaisojums ieslēgts	1	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	10	-	-	1	7	-	-	1	10	-	-	-	-	-	-
Apgaisojums nav ieslēgts	1	7	-	-	-	-	1	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tumsa,	3	21	-	-	-	-	4	29	-	-	3	23	2	10	-	-	4	27	-	-	-	-	4	33	2	25	1	11

VAI VALSTS POLICIJAS DARBĪBAS CEĻU SATIKSMES KONTROLES JOMĀ IR PIETIEKAMAS UN EFEKTĪVAS?

	2010.				2011.				2012.				2013.				2014.				2015.				2016.			
	Apdzīvotas vietas 14 (70%)		Autoceļi 7 (44%)		Autoceļi 8 (50%)		Apdzīvotas vietas 14 (58%)		Tālāka analīze netika veikta		Apdzīvotas vietas 13 (68%)		Apdzīvotas vietas 21 (78%)		Autoceļi 9 (43%)		Apdzīvotas vietas 15 (63%)		Tālāka analīze netika veikta		Autoceļi 10 (59%)		Apdzīvotas vietas 12 (75%)		Apdzīvotas vietas 8 (57%)		Apdzīvotas vietas 9 (45%)	
	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%	cilvēki	%
apgaisojums ieslēgts																												
Tumsa, apgaisojums nav ieslēgts	-	-	-	-	-	-	1	7	-	-	-	-	1	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tumsa, apgaisojuma nav	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	8	-	-	-	-
Nav norādīts apgaisojuma tips	-	-	-	-	-	-	1	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	8	1	13	1	11
Tumsa*(visi rādītāji, kas apzīmē tumsu)	7	50	-	-	5	63	7	50	-	-	5	38	8	38	1	11	7	47	-	-	3	30	6	50	2	25	4	44
Seguma veids																												
Asfaltbetons	14	100	7	100	8	100	11	79	-	-	13	100	21	100	9	100	14	93	-	-	10	100	11	92	6	75	8	89
Brūģis	-	-	-	-	-	-	1	7	-	-	-	-	-	-	-	-	1	7	-	-	-	-	1	8	-	-	-	-
Dažāds	-	-	-	-	-	-	1	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	13	-	-
Nav norādīts seguma veids	-	-	-	-	-	-	1	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	13	1	11
Seguma stāvoklis																												
Sauss segums	5	36	6	86	6	75	7	50	-	-	6	46	8	38	7	78	9	60	-	-	4	40	8	67	5	63	4	44
Slapjš segums	4	29	1	14	2	25	4	29	-	-	5	38	12	57	2	22	5	33	-	-	4	40	4	33	1	13	3	33
Noblietēts sniegs	1	7	-	-	-	-	1	7	-	-	2	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Slapjš sniegs	1	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	7	-	-	1	10	-	-	1	13	1	11
Apledojais segums	3	21	-	-	-	-	1	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	10	-	-	-	-	-	-
Nav definēts seguma stāvoklis	-	-	-	-	-	-	1	7	-	-	-	-	1	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	13	1	11

3.pielikums. Apkopojums par Ceļu policijas reģistrā konstatētajiem neaizpildītajiem laukiem laika periodā no 2010.gada līdz 2016.gada beigām.

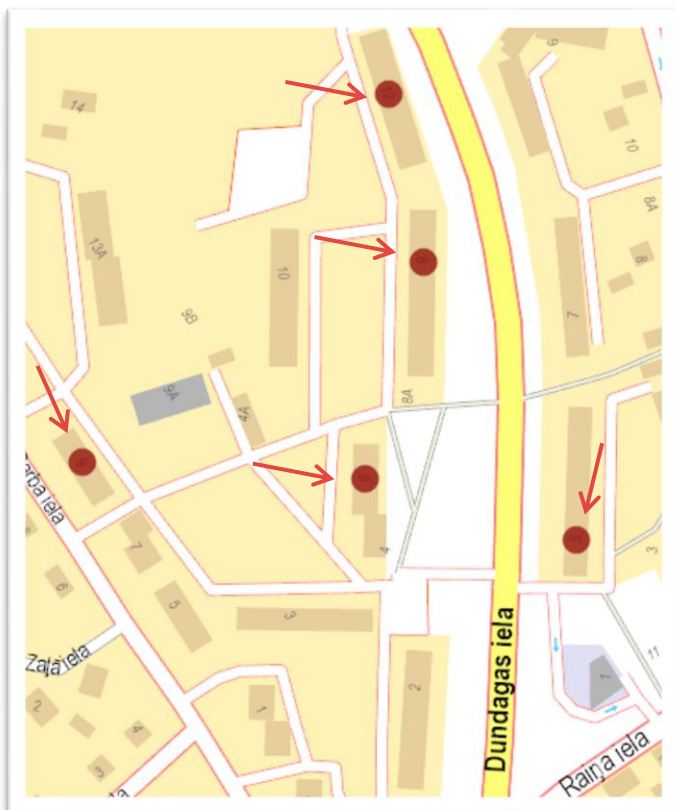
Analizējot Ceļu policijas reģistra datus par ceļu satiksmes negadījumu protokoliem laika posmā no 2010.–2016.gadam un pārbaudot to kvalitāti, konstatēts, ka:

- ❖ 97,69% jeb 69 088 protokolos nav aizpildīts lauks “Ceļa apstākļi” (no 2015.gada noteikts kā obligāti aizpildāms);
- ❖ 44% jeb 16 557 protokolos nav aizpildīts lauks “GPS koordinātes” (no 2015.gada noteikts kā obligāti aizpildāms);
- ❖ 31,14% jeb 37 395 protokolos nav aizpildīts lauks “Konstatēts/nekonstatēts reibums ceļu satiksmes negadījuma dalībniekiem”, lai gan lietotāja rokasgrāmatā tas norādīts kā obligāti aizpildāms;
- ❖ 31% jeb 11 802 protokolos nav aizpildīts lauks “Transportlīdzekļa kategorija” (izveidots 22.04.2015.);
- ❖ 23,15% jeb 27 795 protokolos nav aizpildīts lauks “Vadītāja apliecības derīguma termiņš”;
- ❖ 21,64% jeb 25 981 protokolā nav aizpildīts lauks “Transportlīdzekļa vadītāja apliecības kategorija”;
- ❖ 19,92% jeb 23 920 protokolos nav aizpildīts lauks “Transportlīdzekļa vadītāja apliecības numurs”;
- ❖ 15,66% jeb 18 808 protokolos nav aizpildīts lauks “Transportlīdzekļa valsts reģistrācijas numurs”, lai gan lietotāja rokasgrāmatā tas norādīts kā obligāti aizpildāms;
- ❖ 6,6% jeb 7922 protokolos nav aizpildīts lauks “Ceļa satiksmes negadījuma iemesls”;
- ❖ 5,98% jeb 7180 protokolos nav aizpildīts lauks “Pagrieziena”;
- ❖ 5,53% jeb 6646 protokolos nav aizpildīts lauks “Transportlīdzekļa veids”, lai gan lietotāja rokasgrāmatā tas norādīts kā obligāti aizpildāms;
- ❖ 4,23% jeb 5084 protokolos nav aizpildīts lauks “Ceļa garenkritums”;
- ❖ 3,95% jeb 4746 protokolos nav aizpildīts lauks “Seguma veids”;
- ❖ 3,88% jeb 4664 protokolos nav aizpildīts lauks “Seguma stāvoklis”;
- ❖ 3,45% jeb 4144 protokolos nav aizpildīts lauks “Ceļu satiksmes negadījuma notikšanas laiks”;
- ❖ 3,02% jeb 3627 protokolos nav aizpildīts lauks “Apgaisojums”.

4.pielikums. Ceļu satiksmes negadījumu vietas, ko fiksējusi Valsts policija.

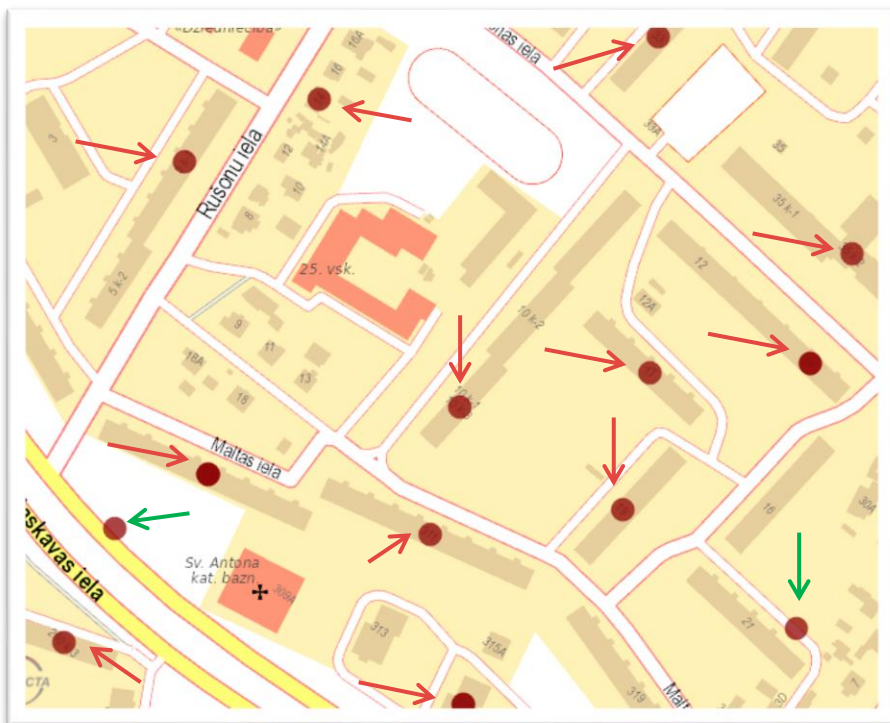


Ceļu satiksmes negadījumu vietas Limbažu pilsētā¹¹⁴.



Ceļu satiksmes negadījumu vietas Talsu pilsētā¹¹⁵.

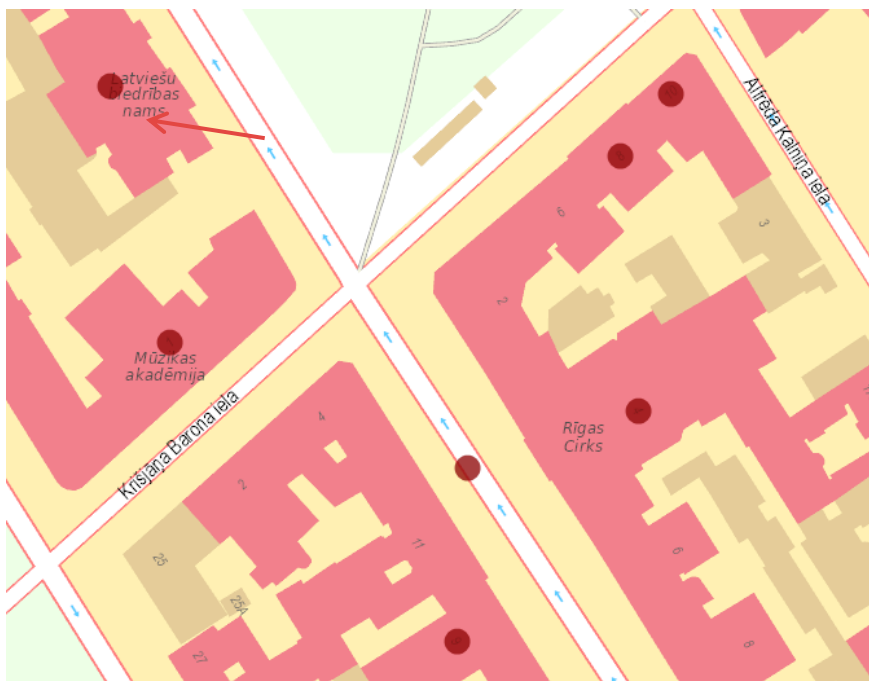
VAI VALSTS POLICIJAS DARBĪBAS CEĻU SATIKSMES KONTROLES JOMĀ IR PIETIEKAMAS UN EFEKTĪVAS?



Ceļu satiksmes negadījumu vietas Rīgas pilsētā¹¹⁶.

5.pielikums. Ceļu satiksmes negadījumi Merķeļa ielā 13, Rīgā.

2013.gads



CSNg ISN: 516465

Datums un laiks: 16.12.2013 16:36

Veids: CP protokols

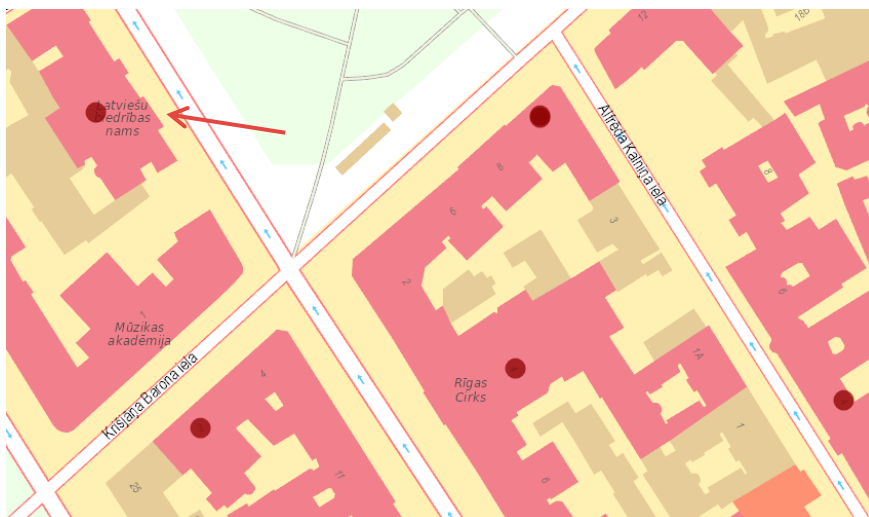
Adrese: Rīga

RĪGA, MERĶEĻA 13

Zaudējumu veids: Zaudējumi TRL

Izmaksas: 1062,52 EUR

2014.gads



CSNg ISN: 541097

Datums un laiks: 05.09.2014 15:28

Veids: CP protokols

Adrese: Rīga

RĪGA, MERĶEĻA 13

Zaudējumu veids: Zaudējumi TRL

Izmaksas: 325,04 EUR

2015.gads



CSNg ISN: 568509

Datums un laiks: 07.06.2015 21:20

Veids: CP protokols

Adrese: Rīga

RĪGA, MERĶEĻA 13

Zaudējumu veids: Zaudējumi TRL

Izmaksas: 645,51 EUR

2016.gads



CSNg ISN: 645034

Datums un laiks: 31.12.2016 11:29

Veids: CP protokols

Adrese: Rīga

RĪGA, MERĶEĻA 13

Zaudējumu veids: Zaudējumi TRL

Izmaksas: 463,85 EUR

6.pielikums. Ceļu satiksmes negadījumu reģistrēšanas protokolos norādītie ceļa satiksmes negadījumu iemesli (iekrāsoti seši biežākie).

Kods	Ceļu satiksmes negadījuma iemesls	Piezīme	Ceļu satiksmes negadījumi no 2010.gada līdz 2016.gadam	
			skaits	%
11	nepareiza ātruma izvēle	sakrīt ar 73 kodu “nepareiza ātruma izvēle”	14 209	11,41
12	ātruma pārsniegšana		749	0,60
13	distances neievērošana	sakrīt ar 74 kodu “drošas distances neievērošana”	11 119	8,93
21	apdzīšanas noteikumu neievērošana		808	0,65
22	krustojumu pārbraukšanas noteikumu neievērošana		5469	4,39
23	joslų maiņas noteikumu neievērošana		2840	2,28
24	apgriešanās noteikumu neievērošana		666	0,53
25	intervāla neievērošana	sakrīt ar 75 kodu “droša intervāla neievērošana”	3744	3,01
26	kustība atpakaļgaitā		10 421	8,37
27	kustība pa ietvēm		12	0,01
31	luksofora signālu neievērošana		650	0,52
32	ceļa zīmju neievērošana		5040	4,05
33	sabiedriskā transporta pieturvietas	nav saprotama koda saistība ar ceļu satiksmes negadījumu iemesliem	9	0,01
34	gājēju pāreju šķērsošanas noteikumu neievērošana		323	0,26
35	dzelzceļa pārbrauktuves šķērsošanas noteikumu neievērošana	sakrīt ar 78 kodu “dzelzceļa pārbrauktuves šķērsošanas noteikumu neievērošana”	65	0,05
36	apstāšanās un stāvēšanas noteikumu neievērošana	nav saprotama koda saistība ar ceļu satiksmes negadījumu iemesliem	48	0,04
41	transporta līdzekļu bojājums	sakrīt ar 82 kodu “transportlīdzekļa tehniskais stāvoklis (riepas, riepu protektors, bremžu, stūres iekārtas u.tml.)”	346	0,28
42	apgaismes ierīču lietošanas noteikumu neievērošana		10	0,01
43	brīdinājuma signāla lietošanas noteikumu pārkāpums	nav saprotama koda saistība ar ceļu satiksmes negadījumu iemesliem	21	0,02
44	transportlīdzekļu vilkšanas noteikumu pārkāpums		7	0,01
51	vadītāja nogurums, aizmigšana	sakrīt ar 84 kodu “vadītāja nogurums, aizmigšana”	153	0,12
52	vadītāja neuzmanība	sakrīt ar 71 kodu “nepārliecināšanās par ceļu satiksmes drošību (neuzmanība)”	17 267	13,87
53	braukšanas apmācības noteikumu		7	0,01

Kods	Ceļu satiksmes negadījuma iemesls	Piezīme	Ceļu satiksmes negadījumi no 2010.gada līdz 2016.gadam	
			skaits	%
	neievērošana			
54	pasāžieru pārvadāšanas noteikumu neievērošana	nav saprotama koda saistība ar ceļu satiksmes negadījumu iemesliem	17	0,01
55	pasāžieru iekāpšana, izkāpšana	nav saprotama koda saistība ar ceļu satiksmes negadījumu iemesliem	52	0,04
56	cits iemesls vadītājiem		2651	2,13
61	šķērso ceļu aizliegtā vietā		349	0,28
62	neievēro regulēšanas signālus		15	0,01
63	pēkšņi iziet no aizsega		158	0,13
64	šķērso ceļu tuvu braucoša transportlīdzekļa priekšā		528	0,42
65	bērni spēlējas uz ceļa		2	0,00
66	iet pa brauktuvi, ja ir ietve (nomale)		53	0,04
67	cits gājēju pārkāpums		196	0,16
70	nenoskaidrots iemesls		23 627	18,98
71*	nepārliecināšanās par ceļu satiksmes drošību (neuzmanība)	sakrīt ar 52 kodu "vadītāja neuzmanība"	5639	4,53
72*	manevrēšanas noteikumu neievērošana (braukšanas sākšana, pārkārtošanās, nogriešanās, apdzīšana u.tml.)		2275	1,83
73*	nepareiza ātruma izvēle	sakrīt ar 11 kodu "nepareiza ātruma izvēle"	372	0,30
74*	drošas distances neievērošana	sakrīt ar 13 kodu "distances neievērošana"	429	0,34
75*	droša intervāla neievērošana	sakrīt ar 25 kodu "intervāla neievērošana"	279	0,22
76*	neregulējama krustojuma izbraukšanas noteikumu neievērošana (priekšroka, ceļazīmes u.tml.)		468	0,38
77*	regulējama krustojuma izbraukšanas noteikumu neievērošana (luksofors, priekšroka, ceļazīmes u.tml.)		466	0,37
78*	dzelzceļa pārbraukuvju šķērsošanas noteikumu neievērošana	sakrīt ar 35 kodu "dzelzceļa pārbrauktuves šķērsošanas noteikumu neievērošana"	9	0,01
79*	gājēja atrašanās uz brauktuves tam neparedzētajā vietā		174	0,14
80*	ceļa apstākļi		211	0,17
81*	metroloģiskie apstākļi		414	0,33
82*	transportlīdzekļa tehniskais stāvoklis (riepas, riepju protektors, bremžu, stūres iekārtas u.tml.)	sakrīt ar 41 kodu "transporta līdzekļu bojājums"	79	0,06
83*	satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu bojājums/neatbilstība valsts standartā noteiktajām prasībām		5	0,00

VAI VALSTS POLICIJAS DARBĪBAS CEĻU SATIKSMES KONTROLES JOMĀ IR PIETIEKAMAS UN EFEKTĪVAS?

Kods	Ceļu satiksmes negadījuma iemesls	Piezīme	Ceļu satiksmes negadījumi no 2010.gada līdz 2016.gadam	
			skaits	%
84*	vadītāja nogurums, aizmigšana	sakrīt ar 51 kodu "vadītāja nogurums, aizmigšana"	16	0,01
85	transportlīdzekļa vadītāja darba un atpūtas laika noteikumu pārkāpšana (autopārvadājumu jomā)	nav izmantots	-	-
86	manipulācijas ar tahogrāfu, ātruma ierobežotāju, impulsa devēju u.tml. (autopārvadājumu jomā)	nav izmantots	-	-
87*	cits iemesls		4123	3,31
	nav norādīts iemesls		7911	6,35

* - ir Ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokolā.

7.pielikums. Apkopojums no Ceļu satiksmes drošības padomes sēžu protokoliem par ceļu satiksmes uzraudzību.

Ceļu satiksmes drošības padomes 18.04.2013. sēdē CSDD valdes priekšsēdētājs A.Lukstiņš ir teicis:

- ❖ galvenie pasākumi tālākai ceļu satiksmes drošības uzlabošanai ir:
 - ◇ pareizas attieksmes par drošu pārvietošanos ceļu satiksmē veidošana – jāturpina veidot pareizu sabiedrības attieksmi par drošu pārvietošanos ceļu satiksmē (kampanjas), tomēr tā pilnībā nevar aizstāt inženiertehniskos pasākumus autoceļu tīklā un ceļu satiksmes dalībnieku kontroli;
 - ◇ ceļu satiksmes dalībnieku kontrole – jāturpina pilnveidot ceļu satiksmes dalībnieku kontroli, īpašu uzmanību pievēršot ātruma pārsniegšanas kontrolei uz autoceļiem, vēl intensīvāk izmantojot fotoradarus, kā arī ieviešot informācijas apmaiņu par pārkāpējiem starp Eiropas Savienības dalībvalstīm.

Ceļu satiksmes drošības padomes 02.12.2013. sēdē (protokola 2.punkts) CSDD valdes priekšsēdētājs A.Lukstiņš ir teicis:

- ❖ nākamās jomas, kurām jāpievērš liela vērība, ir satiksmes drošības kampanjas, izglītība, polīcijas uzraudzība uz ceļiem, kā arī ceļu drošības audits.
- ❖ galvenās problēmas, kuras nekavējoties ir jārisina tālākai ceļu satiksmes drošības uzlabošanai:
 - ◇ cilvēku attieksme pret satiksmes drošību – bieži ir vērojama visatļautība, nihilisms un nesodāmības sajūta. Uzskatām, ka situācijas uzlabošanai nepalīdzēs nekādi sodi, ja nebūs kontroles. Šajā gadījumā galvenais ir tas, ka cilvēkam ir jāapzinās, ka, izdarot jebkuru pārkāpumu, sods būs neizbēgams.

Ceļu satiksmes drošības padomes 02.12.2013. sēdē (protokola 2.punkts) Valsts policijas Galvenās kārtības policijas pārvaldes priekšnieka vietnieks, Satiksmes drošības pārvaldes priekšnieks N.Krapsis ir teicis:

- ❖ palielināt netrafarēto Valsts policijas transportlīdzekļu skaitu – gan Latvijas, gan citu valstu pieredze ir pierādījusi, ka šie transportlīdzekļi ir ļoti efektīvi, fiksējot bīstamākos pārkāpumus ceļu satiksmē;
- ❖ palielināt masveida pārbažu skaitu – masveida pārbaudes ir ļoti efektīvas, jo ietekmē satiksmes dalībniekus preventīvi.

Ceļu satiksmes drošības padomes 13.03.2014. sēdē (protokola 1.punkts) Iekšlietu ministrs ir teicis:

- ❖ Valsts policijas regulārie reidi ir parādījuši to, ka spējam panākt ceļu satiksmes drošības uzlabošanu, taču ir jāsaprot, ka bez pašu satiksmes dalībnieku attieksmes maiņas pret drošību to izdarīt ir sarežģīti, jo policija nevar būt klāt visur un vienmēr – to parāda arī pēdējo dienu traģiskie notikumi uz ceļiem. Bez tam, šādi regulāri un plaši reidi prasa papildu resursus.

Ceļu satiksmes drošības padomes 13.03.2014. sēdē (protokola 2.punkts “Ceļu satiksmes drošība – 2013.gada rezultāti, problēmas, nākotnes vīzija” un 3.punkts “Informācija par 2013.gada 2.decembrī CSDP sēdē nolemtā izpildi”) Valsts policijas Galvenās kārtības policijas pārvaldes priekšnieka vietnieks, Satiksmes drošības pārvaldes priekšnieks N.Krapsis ir teicis:

- ❖ pēc pagājušā gada traģiskā novembra uz ceļiem satiksmes uzraudzībā tika piesaistīti ļoti lieli policijas spēki un gada nogalē jau bija redzams rezultāts – ceļu satiksmes negadījumos cietušo un bojā gājušo skaits jau samazinājās. Protams, strādāt visu laiku tādā režīmā ir diezgan sarežģīti, jo tika piesaistīti iecirkņu inspektori un tie dienesti, kas ikdienā ar ceļu satiksmes uzraudzību nenodarbojas. (..) Aktīvi tiks veiktas arī masveida pārbaudes, kas dod pozitīvu rezultātu.
- ❖ 02.12.2013. arī policija izteica savus priekšlikumus un tika nolemts par to, kas ir jāizdara situācija uz ceļiem uzlabošanai. Jau esam saņēmuši atzinīgus vārdus par vadītāju masveida pārbaudēm un socioloģiskie pētījumi liecina, ka šādas pārbaudes atbalsta 83% no ekonomiski aktīvajiem iedzīvotājiem. Šajās pārbaudēs jāatzīmē divi pozitīvi momenti – pārbaudīti tiek pilnīgi visi vadītāji un sabiedrība jūt policijas klātbūtni uz ceļiem, kā rezultātā var būt drošāki, ka ceļu satiksmē nepiedalīsies potenciālie noziedznieki.

Ceļu satiksmes drošības padomes 13.03.2014. sēdē (3.punkts “Informācija par 2013.gada 2.decembrī CSDP sēdē nolemtā izpildi”) Satiksmes ministrs A.Matīss ir teicis:

- ❖ ir gandarījums par to, ka uz ceļiem ir palielināta kontrole, taču šeit nopietns jautājums ir resursi, kas nepieciešami šādu masveida pārbauzu organizēšanai.

Ceļu satiksmes drošības padomes 13.03.2014. sēdē (3.punkts “Informācija par esošo ceļu satiksmes drošības stāvokli”) Valsts policijas Galvenās kārtības policijas pārvaldes priekšnieka vietnieks, Satiksmes drošības pārvaldes priekšnieks N.Krapsis ir teicis:

- ❖ par braukšanu reibumā fiksēto pārkāpumu skaits ir nedaudz samazinājies, un mēs to gribētu skaidrot ar palielināto policijas aktivitāti uz ceļiem – regulārās masveida pārbaudes, kuras ir devušas rezultātus un vadītāji, kuri kādreiz grēkoja, iespējams, tagad par to aizdomājas un nebrauc;
- ❖ protams, arī reģionos nedēļas nogalēs darbinieki strādā virsstundas, lai pastiprinātu satiksmes uzraudzību. Turpinām palielināt arī masveida pārbauzu skaitu, jo to pozitīvie rezultāti ir redzami un arī sabiedrības attieksme pret šīm pārbaudēm kļūst saprotošāka.

Ceļu satiksmes drošības padomes 26.01.2015. sēdē Iekšlietu ministrijas Parlamentārā sekretāre E.Siliņa ir teikusi:

- ❖ piekrītam, ka policijas esamībai uz ceļiem ir liela nozīme, taču, ņemot vērā mūsdienu tehnoloģijas, policijas darbinieku redzamība ir jākombinē ar tehniskajiem risinājumiem, lai efektīvāk cīnītos ar pārkāpējiem.

Ceļu satiksmes drošības padomes 26.01.2015. sēdē (protokola 1.punkts “Ziņojumi par situāciju satiksmes drošības jomā (VP, CSDD, LVC, LAU) un priekšlikumi situācijas uzlabošanai”) Valsts policijas Galvenās kārtības policijas pārvaldes priekšnieka vietnieks, Satiksmes drošības pārvaldes priekšnieks N.Krapsis ir teicis:

- ❖ 2014.gadā Valsts policija ir aktīvi strādājusi un to pašu turpina darīt arī šogad. Kopējais sastādīto protokolu skaits ir samazinājies, taču pārkāpumu skaits, kuri saistīti ar atļautā braukšanas ātruma pārkāpšanu, ir palielinājies, un varam secināt, ka attieksme pret pārkāpumu izdarīšanu no vadītāju puses nemainās. Samazinājies ir piekerto dzērājsoferu skaits, un tas ir pateicoties policijas regulāri veiktajiem reidiem, kuru veikšana ir nostrādājusi arī preventīvi.

Ceļu satiksmes drošības padomes 12.04.2016. sēdē Iekšlietu ministrs ir teicis:

- ❖ attiecībā uz iekšlietu nozari, kas ir kontroles un zināmā mērā arī represīvais dienests, ceru, ka ar valdības atbalstu jau nākamajā gadā uz ceļiem parādīsies lielāks netrafarēto automobiļu un pārvietojamo fotoradaru skaits, kas būs liels ieguldījums efektīvākas satiksmes kontroles nodrošināšanā.

Ceļu satiksmes drošības padomes 12.04.2016. sēdē (protokola 1.punkts “CSNg analīze par 2015.gadu. Secinājumi. Satiksmes dalībnieku braukšanas ātruma pārvietojamās kontroles sistēmas”) Valsts policijas Galvenās kārtības policijas pārvaldes priekšnieka vietnieks, Satiksmes drošības pārvaldes priekšnieks N.Krapsis ir teicis:

- ❖ 64% ceļu satiksmes negadījumiem notiek ārpus apdzīvotām vietām un 83% ceļu posmos. Līdz ar to Valsts policijai, jo īpaši vasaras mēnešos, ir jāpastiprina kontrole uz ceļiem tieši šajās vietās gan ar trafarētajiem, gan nākotnē ar netrafarētajiem automobiļiem.

8.pielikums. Valsts policijas noteikumos¹¹⁷ noteiktais attiecībā uz sabiedriskās kārtības nodrošināšanu un ceļu satiksmes drošības uzraudzību.

Noteikumos¹¹⁸ ir norādīta kārtība, kādā tiek organizēts un plānots Valsts policijas darbinieku darbs, kuri saistīti ar sabiedriskās kārtības nodrošināšanu un ar ceļu satiksmes drošības uzraudzību:

- ❖ norīkojuma sastāvu, skaitu, bruņojumu un sakaru līdzekļus, kā arī nepieciešamos speciālos un tehniskos līdzekļus atbilstoši operatīvajai situācijai vai objektu apsardzes kārtībai, nosaka attiecīgās Struktūrvienības priekšnieks vai viņa pilnvarota amatpersona¹¹⁹;
- ❖ struktūrvienības atbildīgā amatpersona sastāda nākamās diennakts Norīkojumu izvietojumu un iesniedz to apstiprināšanai Struktūrvienības priekšniekam vai viņa pilnvarotai amatpersonai¹²⁰;
- ❖ norīkojumu izvieta, ņemot vērā tā darbinieku skaitu, operatīvās situācijas (likumpārkāpumu, noziedzīgu nodarījumu vai satiksmes negadījumu) analīzi, kā arī citu informāciju, kas saistīta ar sabiedriskās kārtības nodrošināšanu vai satiksmes uzraudzību, vai saskaņā ar attiecīgās Struktūrvienības priekšnieka apstiprinātu pasākuma plānu sabiedriskās kārtības nodrošināšanai un satiksmes uzraudzībai publiska pasākuma laikā¹²¹;
- ❖ struktūrvienības atbildīgā amatpersona apstiprināto norīkojumu izvietojumu iesniedz Operatīvās vadības struktūrvienībai un ne vēlāk kā līdz iepriekšējās darba dienas plkst.16.00 nosūta elektroniskā veidā Valsts policijas Galvenajai kārtības policijas pārvaldei uz e-pastu: izvietojums@vp.gov.lv¹²²;
- ❖ norīkojuma instruktāžu veic attiecīgās Struktūrvienības priekšnieks, komandieris vai viņu vietnieki, Operatīvās vadības struktūrvienība vai pilnvarota amatpersona¹²³;
- ❖ norīkojuma instruktāžu veic dienesta pienākumu izpildes laika sākumā¹²⁴;
- ❖ norīkojums veic sabiedriskās kārtības nodrošināšanu vai satiksmes uzraudzību, pārvietojoties patrolēšanas maršrutā vai atrodoties patrolēšanas postenī¹²⁵;
- ❖ par fiksētajiem notikumiem un likumpārkāpumiem, reģistrētajiem satiksmes negadījumiem, veiktajiem pasākumiem, aizturētajām personām un transportlīdzekļiem, kā arī par atskaiti saistībā ar padarīto darbu, norīkojuma darbinieks izdara ierakstu Dienesta pienākumu izpildes uzskaites grāmatā¹²⁶;
- ❖ pabeidzot dienesta pienākumu izpildi, norīkojums nodod Struktūrvienības priekšniekam, viņa pilnvarotai amatpersonai vai Operatīvās vadības struktūrvienībai:
 - ◇ sastādītos materiālus (administratīvā pārkāpuma protokolu, satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokolu, dienesta ziņojumu u.c.);
 - ◇ speciālo un tehnisko līdzekli, par ko izdara ierakstu Sakaru līdzekļu, speciālo un tehnisko līdzekļu izdošanas/pienēmšanas grāmatā;
 - ◇ dienesta ieroci un bruņojumu¹²⁷;
- ❖ uzsākot dienesta pienākumu izpildi, ieslēdz videosistēmu, un to aizliegts izslēgt visā patrolēšanas laikā līdz dienesta pienākumu izpildes beigām¹²⁸.

Atsauces

- ¹ Resurss pieejams: <https://www.csdd.lv/celu-satiksmes-negadijumi/celu-satiksmes-negadijumu-skaitis> , sadaļa “Ceļu satiksmes negadījumu skaita dinamika Latvijā.
- ² Ministru kabineta 13.04.2007. rīkojums Nr.209 “Par Ceļu satiksmes drošības programmu 2007.–2013.gadam”.
- ³ Ministru kabineta 18.02.2014. rīkojums Nr.72 “Par Ceļu satiksmes drošības plānu 2014.–2016.gadam”.
- ⁴ Resurss pieejams: <http://etsc.eu/11th-annual-road-safety-performance-index-pin-report-2/>, resurss skatīts 14.12.2017.
- ⁵ Komisijas paziņojums Eiropas parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Virzoties uz Eiropas ceļu satiksmes drošības telpu: satiksmes drošības politikas ievirzes 2011.–2020.gadam” (COM(2010) 389).
- ⁶ Resurss pieejams: <http://etsc.eu/11th-annual-road-safety-performance-index-pin-report-2/>, resurss skatīts 14.12.2017.
- ⁷ Resurss pieejams: <https://www.csdd.lv/celu-satiksmes-negadijumi/celu-satiksmes-negadijumu-skaitis> (sadaļa Ceļu satiksmes negadījumu radīto zaudējumu izmaksas), resurss skatīts 21.08.2017.
- ⁸ Resurss pieejams: <https://www.csdd.lv/celu-satiksmes-negadijumi/celu-satiksmes-negadijumu-skaitis> (sadaļa Ceļu satiksmes negadījumu radīto zaudējumu izmaksas), resurss skatīts 21.08.2017.
- ⁹ Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.–2020.gadam (apstiprināts ar Ministru kabineta 27.12.2013. rīkojumu Nr.683), Ceļu satiksmes drošības plāns 2014.–2016.gadam (apstiprināts ar Ministru kabineta 18.02.2014. rīkojumu Nr.72), Ceļu satiksmes drošības plāns 2017.–2020.gadam (apstiprināts ar Ministru kabineta 04.04.2017. rīkojumu Nr.180).
- ¹⁰ Ceļu satiksmes likuma 3.panta pirmā un otrā daļa.
- ¹¹ Ministru kabineta 02.06.2015. noteikumi Nr.279 “Ceļu satiksmes noteikumi” (spēkā no 01.01.2016.) un Ministru kabineta 29.06.2004. noteikumi Nr.571 “Ceļu satiksmes noteikumi” (spēkā līdz 31.12.2015.).
- ¹² Ceļu satiksmes likuma 2.panta pirmā daļa.
- ¹³ Ceļu satiksmes likuma 2.panta otrā daļa.
- ¹⁴ Ceļu satiksmes likuma 4.panta trešā daļa.
- ¹⁵ Ceļu satiksmes likuma 4.panta trešā daļa.
- ¹⁶ Ceļu satiksmes likuma 4.panta ceturrtā daļa.
- ¹⁷ Ceļu satiksmes likuma 4.panta piektā daļa.
- ¹⁸ Ministru kabineta 26.01.2010. noteikumi Nr.75 “Ceļu satiksmes negadījumu, tajos cietušo un bojā gājušo personu reģistrācijas un uzskaites noteikumi”.
- ¹⁹ Ceļu satiksmes likuma 4.panta sestā daļa.
- ²⁰ Ceļu satiksmes likuma 4.panta septītā daļa.
- ²¹ Ceļu satiksmes likuma 4.panta astotā daļa.
- ²² Ceļu satiksmes likuma 4.panta devītā daļa.
- ²³ Ministru kabineta 13.04.2007. rīkojums Nr.209 “Par Ceļu satiksmes drošības programmu 2007.–2013.gadam”.
- ²⁴ Ministru kabineta 18.02.2014. rīkojums Nr.72 “Par Ceļu satiksmes drošības plānu 2014.–2016.gadam”.
- ²⁵ Ministru kabineta 04.04.2017. rīkojums Nr.180 “Par Ceļu satiksmes drošības plānu 2017.–2020.gadam”.
- ²⁶ Ceļu satiksmes drošības programmā 2007.–2013.gadam norādīts nepieciešamais finanšu līdzekļu apjoms 202 444 tūkst. *euro*, Ceļu satiksmes drošības plānā 2014.–2016.gadam norādīts nepieciešamais finanšu līdzekļu apjoms 25 179 tūkst. *euro* un Ceļu satiksmes drošības plānā 2017.–2020.gadam norādīts nepieciešamais finanšu līdzekļu apjoms 14 175 tūkst. *euro*.
- ²⁷ Ceļu satiksmes drošības plāna 2014.–2016.gadam (atbalstīts ar Ministru kabineta 18.02.2014. rīkojumu Nr.72 “Par Ceļu satiksmes drošības plānu 2014.–2016.gadam”) 5.tabula.
- ²⁸ Ceļu satiksmes drošības plāna 2017.–2020.gadam (atbalstīts ar Ministru kabineta 04.04.2017. rīkojumu Nr.180 “Par Ceļu satiksmes drošības plānu 2017.–2020.gadam”) 2.punkts.
- ²⁹ Ceļu satiksmes drošības plāna 2017.–2020.gadam (atbalstīts ar Ministru kabineta 04.04.2017. rīkojumu Nr.180 “Par Ceļu satiksmes drošības plānu 2017.–2020.gadam”) 6.tabulas 3.4.rīcības virziena “Reaģēšana uz ceļu satiksmes negadījumiem un to seku mazināšana un novēršana” 4.punkts.
- ³⁰ Ceļu satiksmes drošības plāna 2017.–2020.gadam (atbalstīts ar Ministru kabineta 04.04.2017. rīkojumu Nr.180 “Par Ceļu satiksmes drošības plānu 2017.–2020.gadam”) 6.tabulas 3.4.rīcības virziena “Reaģēšana uz ceļu satiksmes negadījumiem un to seku mazināšana un novēršana” 4.punkts.

- ³¹ Ceļu satiksmes drošības plāna 2017.–2020.gadam (atbalstīts ar Ministru kabineta 04.04.2017. rīkojumu Nr.180 “Par Ceļu satiksmes drošības plānu 2017.–2020.gadam”) 6.tabulas 3.4.rīcības virziena “Reaģēšana uz ceļu satiksmes negadījumiem un to seku mazināšana un novēršana” 4.punkts.
- ³² Ceļu satiksmes drošības plāna 2017.–2020.gadam (atbalstīts ar Ministru kabineta 04.04.2017. rīkojumu Nr.180 “Par Ceļu satiksmes drošības plānu 2017.–2020.gadam”) 6.tabulas 3.4.rīcības virziena “Reaģēšana uz ceļu satiksmes negadījumiem un to seku mazināšana un novēršana” 4.punkts.
- ³³ Ministru kabineta 29.04.2003. noteikumu Nr.240 “Iekšlietu ministrijas nolikums” 1.punkts.
- ³⁴ Ministru kabineta 29.04.2003. noteikumu Nr.240 “Iekšlietu ministrijas nolikums” 4.punkts.
- ³⁵ Ministru kabineta 29.04.2003. noteikumu Nr.240 “Iekšlietu ministrijas nolikums” 5.punkts.
- ³⁶ MK 01.09.2009. noteikumu Nr. 979 “Rezultātu un rezultatīvo rādītāju sistēmas darbības kārtība” 5.punkts.
- ³⁷ Iekšlietu ministrijas 23.02.2016. rīkojuma Nr.1-12/238 pielikuma “Iekšlietu ministrijas darbības stratēģija 2014.–2016.gadam (precizēta atbilstoši likumam “Par valsts budžetu 2015.gadam” un atbilstoši likumam “Par valsts budžetu 2016.gadam”)” Darbības virziena Nr.2 Iekšlietu politikas īstenošana Valsts policijas darbības jomā 4.2.2. un 4.2.3. apakšpunkti.
- ³⁸ MK 01.09.2009. noteikumu Nr. 979 “Rezultātu un rezultatīvo rādītāju sistēmas darbības kārtība” 15.punkts.
- ³⁹ Resurss pieejams: http://www.iem.gov.lv/lat/statistika_un_publicacijas/gada_parskats/; resurss skatīts: 07.07.2017.
- ⁴⁰ Iekšlietu ministrijas 23.02.2016. rīkojuma Nr.1-12/238 pielikuma “Iekšlietu ministrijas darbības stratēģija 2014.–2016.gadam (precizēta atbilstoši likumam “Par valsts budžetu 2015.gadam” un atbilstoši likumam “Par valsts budžetu 2016.gadam”)” Darbības virziena Nr.2 Iekšlietu politikas īstenošana Valsts policijas darbības jomā 4.2.2. un 4.2.3. apakšpunkti.
- ⁴¹ Dokuments “1.Iekšlietu ministrijas darbības stratēģijas vispārīgā daļa” (politikas rezultāti 2016.gada izpilde).
- ⁴² Dokuments “1.Iekšlietu ministrijas darbības stratēģijas vispārīgā daļa” (politikas rezultāti 2015.gada izpilde); Dokuments “1.Iekšlietu ministrijas darbības stratēģijas vispārīgā daļa” (politikas rezultāti 2014.gada izpilde).
- ⁴³ Dokuments “1.Iekšlietu ministrijas darbības stratēģijas vispārīgā daļa” (politikas rezultāti 2015.gada izpilde); Dokuments “1.Iekšlietu ministrijas darbības stratēģijas vispārīgā daļa” (politikas rezultāti 2014.gada izpilde).
- ⁴⁴ Dokuments “1.Iekšlietu ministrijas darbības stratēģijas vispārīgā daļa” (politikas rezultāti 2015.gada izpilde); Dokuments “1.Iekšlietu ministrijas darbības stratēģijas vispārīgā daļa” (politikas rezultāti 2014.gada izpilde).
- ⁴⁵ Dokumentu “Darbības rezultātu un to rezultatīvo rādītāju izpilde 2016.gadā” un “Darbības rezultātu un to rezultatīvo rādītāju izpilde 2014.gadā” 3.punkta rezultatīvie rādītāji.
- ⁴⁶ Iekšlietu ministrijas 27.02.2014. rīkojuma Nr.1-12/486 pielikums “Iekšlietu ministrijas darbības stratēģija 2014.–2016.gadam”. Darbības virziena Nr.2 Iekšlietu politikas īstenošana Valsts policijas darbības jomā 4.punkts.
- ⁴⁷ Iekšlietu ministrijas 23.02.2016. rīkojuma Nr.1-12/238 pielikums “Iekšlietu ministrijas darbības stratēģija 2014.–2016.gadam (precizēta atbilstoši likumam “Par valsts budžetu 2015.gadam” un atbilstoši likumam “Par valsts budžetu 2016.gadam”)” Darbības virziena Nr.2 Iekšlietu politikas īstenošana Valsts policijas darbības jomā 4.punkts.
- ⁴⁸ Iekšlietu ministrijas 23.02.2016. rīkojuma Nr.1-12/238 pielikums “Iekšlietu ministrijas darbības stratēģija 2014.–2016.gadam (precizēta atbilstoši likumam “Par valsts budžetu 2015.gadam” un atbilstoši likumam “Par valsts budžetu 2016.gadam”)”.
- ⁴⁹ Iekšlietu ministrijas 23.02.2016. rīkojuma Nr.1-12/238 pielikuma “Iekšlietu ministrijas darbības stratēģija 2014.–2016.gadam (precizēta atbilstoši likumam “Par valsts budžetu 2015.gadam” un atbilstoši likumam “Par valsts budžetu 2016.gadam”)” Darbības virziena Nr.2 Iekšlietu politikas īstenošana Valsts policijas darbības jomā 2.punkts.
- ⁵⁰ Ceļu satiksmes drošības plāns 2014.–2016.gadam (apstiprināts ar Ministru Kabineta 18.02.2014. rīkojumu Nr.72 “Par Ceļu satiksmes drošības plānu 2014.–2016.gadam”) 6.daļa.
- ⁵¹ Ministru kabineta 18.01.2005. noteikumu Nr.46 “Valsts policijas nolikums” 1.punkts.
- ⁵² Ministru kabineta 18.01.2005. noteikumu Nr.46 “Valsts policijas nolikums” 2.punkts.
- ⁵³ Likuma “Par policiju” 1.pants.
- ⁵⁴ Ceļu satiksmes likuma 4.panta ceturtnā daļa.
- ⁵⁵ Resurss pieejams: <http://www.vp.gov.lv/?id=62>, resurss skatīts: 29.05.2017.
- ⁵⁶ Ministru kabineta 26.01.2010. noteikumi Nr.75 “Ceļu satiksmes negadījumu, tajos cietušo un bojā gājušo personu reģistrācijas un uzskaites noteikumi”.
- ⁵⁷ Ministru kabineta 26.01.2010. noteikumu Nr.75 “Ceļu satiksmes negadījumu, tajos cietušo un bojā gājušo personu reģistrācijas un uzskaites noteikumi” 10.punkts.
- ⁵⁸ 11.05.2017. Galvenās kārtības policijas pārvaldes Satiksmes uzraudzības un koordinācijas biroja priekšnieces V.Mistres sniegtā informācija – Valsts policijas paskaidrojumi par tukšajiem ierakstiem Ceļu policijas reģistrā.

- ⁵⁹ 02.05.2017. apspriede ar Galvenās kārtības policijas pārvaldes Satiksmes uzraudzības un koordinācijas biroja priekšnieci V.Mistri un vecāko inspektori I.Lubiņu.
- ⁶⁰ Valsts policijas priekšnieka 03.07.2015. cirkulārs Nr.20/21091 “Par CSNg vietu koordināšu noteikšanu”.
- ⁶¹ Resurss pieejams: <https://www.ltab.lv/map/>, resurss skatīts: 14.06.2017.
- ⁶² Resurss pieejams: <https://www.ltab.lv/map/>, resurss skatīts: 14.06.2017.
- ⁶³ Resurss pieejams: https://www.ltab.lv/par-mums/aktualitates/?a_year=2016, resurss skatīts: 14.06.2017.
- ⁶⁴ Resurss pieejams: <https://www.ltab.lv/map/>, resurss skatīts: 14.06.2017.
- ⁶⁵ 11.05.2017. tikšanās ar Galvenās kārtības policijas pārvaldes Satiksmes uzraudzības un koordinācijas biroja Metodikas un analītikas nodaļas inspektoru S.Bukanu.
- ⁶⁶ 24.05.2017. tikšanās ar Latvijas Valsts ceļi Satiksmes organizācijas inženieri G.Sovetovu.
- ⁶⁷ 11.05.2017. intervija ar Galvenās kārtības policijas pārvaldes Satiksmes uzraudzības un koordinācijas biroja Metodikas un analītikas nodaļas inspektoru S.Bukanu.
- ⁶⁸ Valsts policijas attīstības koncepcijas (apstiprināta ar Ministru kabineta 06.04.2016. rīkojumu Nr.248 “Par Valsts policijas attīstības koncepciju”) 1.3.sadaļa.
- ⁶⁹ Valsts policijas attīstības koncepcijas (apstiprināta ar Ministru kabineta 06.04.2016. rīkojumu Nr.248 “Par Valsts policijas attīstības koncepciju”) 1.3.sadaļa.
- ⁷⁰ Valsts policijas attīstības koncepcijas (apstiprināta ar Ministru kabineta 06.04.2016. rīkojumu Nr.248 “Par Valsts policijas attīstības koncepciju”) 1.3.sadaļa.
- ⁷¹ Ministru kabineta 06.04.2016. rīkojuma Nr.248 “Par Valsts policijas attīstības koncepciju” 1.4.apakšpunkts.
- ⁷² Valsts policijas 22.02.2010. noteikumi Nr.5 “Dienesta pienākumu izpildes organizācija un kontrole sabiedriskās kārtības nodrošināšanas un satiksmes uzraudzības jomā”.
- ⁷³ Valsts policijas 22.02.2010. noteikumu Nr.5 “Dienesta pienākumu izpildes organizācija un kontrole sabiedriskās kārtības nodrošināšanas un satiksmes uzraudzības jomā” 3.1.apakšpunkts.
- ⁷⁴ Valsts policijas 22.02.2010. noteikumu Nr.5 “Dienesta pienākumu izpildes organizācija un kontrole sabiedriskās kārtības nodrošināšanas un satiksmes uzraudzības jomā” 4.punkts.
- ⁷⁵ Valsts policijas 22.02.2010. noteikumi Nr.5 “Dienesta pienākumu izpildes organizācija un kontrole sabiedriskās kārtības nodrošināšanas un satiksmes uzraudzības jomā” un piemēram 20.05.2017. Vidzemes reģiona pārvaldes diennakts norīkojums (Valsts policijas Vidzemes reģiona pārvaldes Kārtības policijas biroja Patrūlpolicijas nodaļas priekšnieka 22.05.2017. e-pasts).
- ⁷⁶ 02.05.2017. tikšanās ar Galvenās kārtības policijas pārvaldes Satiksmes uzraudzības un koordinācijas biroja priekšnieci V. Mistri un vecāko inspektori I.Lubiņu.
- ⁷⁷ Valsts policijas Galvenās kārtības policijas pārvaldes Satiksmes uzraudzības un koordinācijas biroja vecākās inspektore I.Lubiņas 02.05.2017. sniegtā izziņa “Satiksmes uzraudzībā iesaistīto amatpersonu skaits”.
- ⁷⁸ Ceļu satiksmes drošības plāns 2007.–2013.gadam 4.8.4.sadaļa.
- ⁷⁹ Ceļu satiksmes drošības plāns 2014.–2016.gadam 5.9.4.sadaļa.
- ⁸⁰ Ceļu satiksmes drošības plāns 2017.–2020.gadam 1.3.3.sadaļa.
- ⁸¹ Valsts policijas 22.02.2010. noteikumi Nr.5 “Dienesta pienākumu izpildes organizācija un kontrole sabiedriskās kārtības nodrošināšanas un satiksmes uzraudzības jomā”.
- ⁸² Valsts policijas 22.02.2010. noteikumu Nr.5 “Dienesta pienākumu izpildes organizācija un kontrole sabiedriskās kārtības nodrošināšanas un satiksmes uzraudzības jomā” 29.punkts.
- ⁸³ Valsts policijas 22.02.2010. noteikumu Nr.5 “Dienesta pienākumu izpildes organizācija un kontrole sabiedriskās kārtības nodrošināšanas un satiksmes uzraudzības jomā” 34.punkts.
- ⁸⁴ Valsts policijas 22.02.2010. noteikumi Nr.5 “Dienesta pienākumu izpildes organizācija un kontrole sabiedriskās kārtības nodrošināšanas un satiksmes uzraudzības jomā”.
- ⁸⁵ Valsts policijas 22.02.2010. noteikumu Nr.5 “Dienesta pienākumu izpildes organizācija un kontrole sabiedriskās kārtības nodrošināšanas un satiksmes uzraudzības jomā” 17.daļa.
- ⁸⁶ Valsts policijas 22.02.2010. noteikumu Nr.5 “Dienesta pienākumu izpildes organizācija un kontrole sabiedriskās kārtības nodrošināšanas un satiksmes uzraudzības jomā” 152.3.apakšpunkts.
- ⁸⁷ Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes 05.09.2011. reglaments Nr.14 “Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes Reglaments”; Valsts policijas Kurzemes reģiona pārvaldes 30.04.2010. reglaments Nr.6 “Valsts policijas Kurzemes reģiona pārvaldes Kārtības policijas biroja Reglaments”; Valsts policijas Latgales reģiona pārvaldes 27.10.2009. reglaments Nr.2 “Valsts policijas Latgales reģiona pārvaldes Kārtības policijas biroja Reglaments”; Valsts policijas Vidzemes reģiona pārvaldes 17.03.2015. reglaments Nr.1 “Valsts policijas Vidzemes reģiona pārvaldes Reglaments”; Valsts policijas Zemgales reģiona pārvaldes 13.11.2009. (spēkā līdz 14.03.2013.) reglaments Nr.6 “Valsts policijas Zemgales reģiona pārvaldes Kārtības policijas biroja Reglaments”; Valsts policijas

Zemgales reģiona pārvaldes 14.03.2013. reglaments Nr.2 “Valsts policijas Zemgales reģiona pārvaldes Kārtības policijas biroja Reglaments”.

- ⁸⁸ Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes 05.09.2011. reglamenta Nr.14 “Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes Reglaments” 26.10.apakšpunkts; Valsts policijas Kurzemes reģiona pārvaldes 30.04.2010. reglamenta Nr.6 “Valsts policijas Kurzemes reģiona pārvaldes Kārtības policijas biroja Reglaments” 6.9.apakšpunkts; Valsts policijas Latgales reģiona pārvaldes 27.10.2009. reglamenta Nr.2 “Valsts policijas Latgales reģiona pārvaldes Kārtības policijas biroja Reglaments” 22.10. apakšpunkts; Valsts policijas Zemgales reģiona pārvaldes 13.11.2009. (spēkā līdz 14.03.2013.) reglamenta Nr.6 “Valsts policijas Zemgales reģiona pārvaldes Kārtības policijas biroja Reglaments” 9.10.apakšpunkts; Valsts policijas Zemgales reģiona pārvaldes 14.03.2013. reglamenta Nr.2 “Valsts policijas Zemgales reģiona pārvaldes Kārtības policijas biroja Reglaments” 9.9.apakšpunkts.
- ⁸⁹ Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes 05.09.2011. reglaments Nr.14 “Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes Reglaments”; Valsts policijas Kurzemes reģiona pārvaldes 30.04.2010. reglaments Nr.6 “Valsts policijas Kurzemes reģiona pārvaldes Kārtības policijas biroja Reglaments”; Valsts policijas Latgales reģiona pārvaldes 27.10.2009. reglaments Nr.2 “Valsts policijas Latgales reģiona pārvaldes Kārtības policijas biroja Reglaments”; Valsts policijas Zemgales reģiona pārvaldes 13.11.2009. (spēkā līdz 14.03.2013.) reglaments Nr.6 “Valsts policijas Zemgales reģiona pārvaldes Kārtības policijas biroja Reglaments”; Valsts policijas Zemgales reģiona pārvaldes 14.03.2013. reglaments Nr.2 “Valsts policijas Zemgales reģiona pārvaldes Kārtības policijas biroja Reglaments”.
- ⁹⁰ Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes 05.09.2011. reglaments Nr.14 “Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes Reglaments”; Valsts policijas Kurzemes reģiona pārvaldes 30.04.2010. reglaments Nr.6 “Valsts policijas Kurzemes reģiona pārvaldes Kārtības policijas biroja Reglaments”; Valsts policijas Latgales reģiona pārvaldes 27.10.2009. reglaments Nr.2 “Valsts policijas Latgales reģiona pārvaldes Kārtības policijas biroja Reglaments”; Valsts policijas Zemgales reģiona pārvaldes 13.11.2009. (spēkā līdz 14.03.2013.) reglaments Nr.6 “Valsts policijas Zemgales reģiona pārvaldes Kārtības policijas biroja Reglaments”; Valsts policijas Zemgales reģiona pārvaldes 14.03.2013. reglaments Nr.2 “Valsts policijas Zemgales reģiona pārvaldes Kārtības policijas biroja Reglaments”.
- ⁹¹ Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes 05.09.2011. reglamenta Nr.14 “Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes Reglaments” 26.17.apakšpunkts; Valsts policijas Kurzemes reģiona pārvaldes 30.04.2010. reglamenta Nr.6 “Valsts policijas Kurzemes reģiona pārvaldes Kārtības policijas biroja Reglaments” 6.17.apakšpunkts; Valsts policijas Latgales reģiona pārvaldes 27.10.2009. reglamenta Nr.2 “Valsts policijas Latgales reģiona pārvaldes Kārtības policijas biroja Reglaments” 22.18. apakšpunkts; Valsts policijas Zemgales reģiona pārvaldes 13.11.2009. (spēkā līdz 14.03.2013.) reglamenta Nr.6 “Valsts policijas Zemgales reģiona pārvaldes Kārtības policijas biroja Reglaments” 9.17.apakšpunkts; Valsts policijas Zemgales reģiona pārvaldes 14.03.2013. reglamenta Nr.2 “Valsts policijas Zemgales reģiona pārvaldes Kārtības policijas biroja Reglaments” 9.16.apakšpunkts.
- ⁹² Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes 05.09.2011. reglamenta Nr.14 “Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes Reglaments” 19.3. un 20.3.apakšpunkti; Valsts policijas Kurzemes reģiona pārvaldes 30.04.2010. reglamenta Nr.6 “Valsts policijas Kurzemes reģiona pārvaldes Kārtības policijas biroja Reglaments” 19.3. un 20.3.apakšpunkti; Valsts policijas Zemgales reģiona pārvaldes 13.11.2009. (spēkā līdz 14.03.2013.) reglamenta Nr.6 “Valsts policijas Zemgales reģiona pārvaldes Kārtības policijas biroja Reglaments” 20.5.apakšpunkts; Valsts policijas Zemgales reģiona pārvaldes 14.03.2013. reglamenta Nr.2 “Valsts policijas Zemgales reģiona pārvaldes Kārtības policijas biroja Reglaments” 20.5.apakšpunkts.
- ⁹³ Informāciju par savu darbu sniedza struktūrvienības: Zemgales reģiona pārvalde, Vidzemes reģiona pārvalde, Rīgas reģiona pārvalde; Kurzemes reģiona pārvalde.
- ⁹⁴ 02.06.2017. Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes Patruļpolicijas pārvaldes Ceļu policijas bataljona komandiera e-pasta dokuments “VP RRP KPP Patruļpolicijas pārvaldes Ceļu policijas bataljona darba rezultāti par 2016.g. JANVĀRA–DECEMBRA mēnešiem”.
- ⁹⁵ 22.05.2017. apspriede ar Valsts policijas Vidzemes reģiona pārvaldes Patruļpolicijas nodaļas priekšnieku J.Lūku.
- ⁹⁶ Valsts policijas Vidzemes reģiona pārvaldes Patruļpolicijas nodaļas priekšnieks J.Lūks.
- ⁹⁷ Valsts policijas Vidzemes reģiona pārvaldes 13.04.2017. Plānoto reidu Vidzemes reģiona pārvaldes apkalpojamā teritorijā 2017.gadā 1.un 2.punkti; 06.06.2017. Valsts policijas Kurzemes reģiona pārvaldes Kārtības policijas biroja Patruļpolicijas nodaļas Satiksmes uzraudzības rotas Liepājas iecirkņa vecākā inspektora e-pasts; 31.05.2017. Valsts policijas Kurzemes reģiona pārvaldes Kārtības policijas biroja Patruļpolicijas nodaļas Satiksmes uzraudzības rotas

- Saldus iecirkņa vecākā inspektora e-pasts; 25.05.2017. Valsts policijas Zemgales reģiona pārvaldes Kārtības policijas biroja Patruļpolicijas nodaļas priekšnieka e-pasts.
- ⁹⁸ Valsts policijas Vidzemes reģiona pārvaldes Kārtības Policijas Biroja Patruļpolicijas nodaļas Valmieras iecirkņa 23.05.2017.gada Norīkojumu izvietojums;
- ⁹⁹ Valsts policijas Vidzemes reģiona pārvaldes 13.04.2017. Plānoto reidu Vidzemes reģiona pārvaldes apkalpojamā teritorijā 2017.gadā 3.un 4.punkti.; 02.06.2017. Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes Patruļpolicijas pārvaldes Ceļu policijas bataljona komandiera e-pasts; 06.06.2017. Valsts policijas Kurzemes reģiona pārvaldes Kārtības policijas biroja Patruļpolicijas nodaļas Satiksmes uzraudzības rotas Liepājas iecirkņa vecākā inspektora e-pasts; 31.05.2017. Valsts policijas Kurzemes reģiona pārvaldes Kārtības policijas biroja Patruļpolicijas nodaļas Satiksmes uzraudzības rotas Saldus iecirkņa vecākā inspektora e-pasts; 25.05.2017. Valsts policijas Zemgales reģiona pārvaldes Kārtības policijas biroja Patruļpolicijas nodaļas priekšnieka e-pasts.
- ¹⁰⁰ 03.06.2017. Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Ceļu policijas bataljona komandiera e-pasts; 22.05.2017. Valsts policijas Vidzemes reģiona pārvaldes Kārtības policijas biroja Patruļpolicijas nodaļas priekšnieka e-pasts; 25.05.2017. Valsts policijas Zemgales reģiona pārvaldes Kārtības policijas biroja Patruļpolicijas nodaļas priekšnieka e-pasts; 01.06.2017. Valsts policijas Kurzemes reģiona pārvaldes Kārtības policijas biroja Patruļpolicijas nodaļas Satiksmes uzraudzības rotas komandiera e-pasts.
- ¹⁰¹ Valsts policijas Vidzemes reģiona pārvaldes 13.04.2017. Plāns “Vispārējie profilaktiskie reidi Vidzemes reģiona pārvaldes apkalpojamā teritorijā Lieldienu brīvdienu laikā no 2017.gada 14.aprīļa līdz 2017.gada 17.aprīlim.”;
- ¹⁰² Valsts policijas Vidzemes reģiona pārvaldes 13.04.2017. plāna “Vispārējie profilaktiskie reidi Vidzemes reģiona pārvaldes apkalpojamā teritorijā Lieldienu brīvdienu laikā no 2017.gada 14.aprīļa līdz 2017.gada 17.aprīlim.” pielikums Nr.1 Atskaites tabula par darba rezultātiem profilakses laikā, pielikums Nr.2 Atskaite par reidā pārbaudītiem mehānisko transportlīdzekļu vadītājiem.
- ¹⁰³ Valsts policijas Vidzemes reģiona pārvaldes “Nedēļas nogale Vidzemes reģiona pārvaldes apkalpojamā teritorijā”
- ¹⁰⁴ 18.05.2017. apspriede ar Valsts policijas Zemgales reģiona pārvaldes Patruļpolicijas nodaļas priekšnieku A.Putniņu
- ¹⁰⁵ 18.05.2017. apspriedē ar Valsts policijas Zemgales reģiona pārvaldes Patruļpolicijas nodaļas priekšnieku A.Putniņu kā iemesls, kāpēc dati netiek analizēti, tika norādīts, ka reidu laikā iegūtā informācija nav objektīva, jo informācija par reida veikšanu ātri izplatās un tām personām, kas regulāri un vairākkārt pārkāpj ceļu satiksmes noteikumus, ir iespēja izvairīties no pārbaudes – braukt citu maršrutu vai nebraukt vispār.
- ¹⁰⁶ 08.06.2017. Valsts policijas Kurzemes reģiona pārvaldes Kārtības policijas biroja Patruļpolicijas nodaļas Satiksmes uzraudzības rotas komandiera e-pasts.
- ¹⁰⁷ 02.06.2017. Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes Patruļpolicijas pārvaldes Ceļu policijas bataljona komandiera e-pasts.
- ¹⁰⁸ 02.06.2017. Valsts policijas Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes Patruļpolicijas pārvaldes Ceļu policijas bataljona komandiera e-pasts.
- ¹⁰⁹ Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 57.panta pirmā daļa.
- ¹¹⁰ Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 10.pants.
- ¹¹¹ Ceļu satiksmes drošības programma 2007.–2013.gadam (atbalsēta ar Ministru kabineta 13.04.2007. rīkojumu Nr.209).
- ¹¹² Ceļu satiksmes drošības plāns 2014.–2016.gadam (atbalsēts ar Ministru kabineta 18.02.2014. rīkojumu Nr.72).
- ¹¹³ Ceļu satiksmes drošības plāns 2017.–2020.gadam (atbalsēts ar Ministru kabineta 04.04.2017. rīkojumu Nr.180).
- ¹¹⁴ Resurss pieejams: <https://www.ltab.lv/map/>, resurss skatīts: 14.06.2017.
- ¹¹⁵ Resurss pieejams: <https://www.ltab.lv/map/>, resurss skatīts: 14.06.2017.
- ¹¹⁶ Resurss pieejams: <https://www.ltab.lv/map/>, resurss skatīts: 14.06.2017.
- ¹¹⁷ Valsts policijas 22.02.2010. noteikumi Nr.5 “Dienesta pienākumu izpildes organizācija un kontrole sabiedriskās kārtības nodrošināšanas un satiksmes uzraudzības jomā”.
- ¹¹⁸ Valsts policijas 22.02.2010. noteikumi Nr.5 “Dienesta pienākumu izpildes organizācija un kontrole sabiedriskās kārtības nodrošināšanas un satiksmes uzraudzības jomā”.
- ¹¹⁹ Valsts policijas 22.02.2010. noteikumu Nr.5 “Dienesta pienākumu izpildes organizācija un kontrole sabiedriskās kārtības nodrošināšanas un satiksmes uzraudzības jomā” 10.punkts.
- ¹²⁰ Valsts policijas 22.02.2010. noteikumu Nr.5 “Dienesta pienākumu izpildes organizācija un kontrole sabiedriskās kārtības nodrošināšanas un satiksmes uzraudzības jomā” 13.punkts.
- ¹²¹ Valsts policijas 22.02.2010. noteikumu Nr.5 “Dienesta pienākumu izpildes organizācija un kontrole sabiedriskās kārtības nodrošināšanas un satiksmes uzraudzības jomā” 15.punkts.

-
- ¹²² Valsts policijas 22.02.2010. noteikumu Nr.5 “Dienesta pienākumu izpildes organizācija un kontrole sabiedriskās kārtības nodrošināšanas un satiksmes uzraudzības jomā” 18.punkts.
- ¹²³ Valsts policijas 22.02.2010. noteikumu Nr.5 “Dienesta pienākumu izpildes organizācija un kontrole sabiedriskās kārtības nodrošināšanas un satiksmes uzraudzības jomā” 19.punkts.
- ¹²⁴ Valsts policijas 22.02.2010. noteikumu Nr.5 “Dienesta pienākumu izpildes organizācija un kontrole sabiedriskās kārtības nodrošināšanas un satiksmes uzraudzības jomā” 20.punkts.
- ¹²⁵ Valsts policijas 22.02.2010. noteikumu Nr.5 “Dienesta pienākumu izpildes organizācija un kontrole sabiedriskās kārtības nodrošināšanas un satiksmes uzraudzības jomā” 28.punkts.
- ¹²⁶ Valsts policijas 22.02.2010. noteikumu Nr.5 “Dienesta pienākumu izpildes organizācija un kontrole sabiedriskās kārtības nodrošināšanas un satiksmes uzraudzības jomā” 29.punkts.
- ¹²⁷ Valsts policijas 22.02.2010. noteikumu Nr.5 “Dienesta pienākumu izpildes organizācija un kontrole sabiedriskās kārtības nodrošināšanas un satiksmes uzraudzības jomā” 34.punkts.
- ¹²⁸ Valsts policijas 22.02.2010. noteikumu Nr.5 “Dienesta pienākumu izpildes organizācija un kontrole sabiedriskās kārtības nodrošināšanas un satiksmes uzraudzības jomā” 103.punkts.