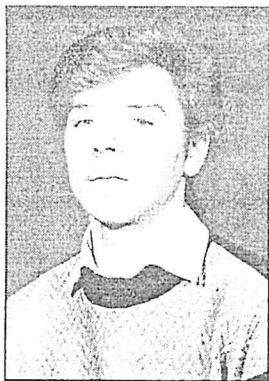


TREŠDIENAS INTERVIJA



Cik Latgales puisi un meitu pēc izglītības devušies uz Rīgu, diez vai iespējams saskaitīt. Tāpat kā tos specialistus, kuri beiguši augstskolas un iekārtojušies labi apmaksātās un prestižās darba vietās galvaspilsētā vai pat ārzemēs. Šoreiz Jāņu dienas priekšvakarā gadījums mani saveida ar JĀNI GOLUBEVU, kādreizējo Turku pagasta puiku, kurš bērnībā nevarēja sevi iedomāties savādāk kā, braucot pie smagās mašīnas stūres pa dzimtā kolhoza «Zelta vārpa» ceļiem. Dzīve izrīkojās savādāk. Tagad viņš ir rīdzinieks un uz Latgali atbrauc reti, lai gan pats atzīst, ka saknes nekur nav pazudušas.

● Drīzāk pareizais zēns nekā palaidnis. Tā par sevi pamatskolas laikā saka Jānis. Esot bijis pat priekšnieks — klases vecākais.

«Mans stils – strādāt pēc labākās sirdsapziņas»

— Jūs esat Ceļu satiksmes drošības direkcijas (CSDD) juridiskās daļas priekšnieka vietnieks. Stāsta, ka esat viens no galvenajiem atbildīgajiem, kuru dēļ šoferiņiem jau kopš pagājušā gada 1. jūlija tiek skaitīti soda punkti par dažādiem pārkāpumiem. Vai tas ir tiesa?

— Jā, tā tas ir. Kad 2000. gadā sāku strādāt CSDD, bija jau sākusies konceptuāla diskusija par to, vai Latvijā vispār iespējams kaut ko tamlīdzīgu ieviest. Eiropā soda punktu sistēma darbojas, viss bija labi izpētīts, bet pie mums tai bija ļoti daudz pretinieku. Par ideju mēs runājām divus gadus.

— Ja Eiropā viss bija tik gludi, kāpēc tad pie mums negribēja sistēmu ieviest?

— Man šķiet, ka Latvijā daudzas jaunas idejas tiek uztvertas konservatīvi, it īpaši, ja kaut ko grib izmainīt ceļu satiksmē. Tas tik tiešām ir ļoti jūtīgs jautājums, jo patiesībā skar katru otro valsts iedzīvotāju. Pašlaik statistiķi saskaitījuši, ka Latvijā auto vadītāju skaits tuvojas 800 tūkstošiem cilvēku. Aktīvo braucēju, protams, ir mazāk, bet tas nebūt nenozīmē, ka viņiem nav sava vienkārša par ceļu satiksmes drošības uzlabošanu. Gluži kā medicīnā, pedagogijā vai citās sfērās, katrs iedzīvotājs uzskata sevi par lietpratēju arī satiksmes jautājumos. Tāpēc es nebrīnījos par pretestību, kāda sabiedrībā valdīja pirms soda punktu sistēmas ieviešanas. Galvenais arguments bija tāds, sak, cilvēks, nabadziņš tāds, par vienu un to pašu pārkāpumu tiks sodīts divreiz – būs jāsamaksā nauda, piemēram, par ātruma pārsniegšanu un vēl soda punkti uzskaitīti.

Paldies Dievam saprāts nēma virsroku un valdība pieņēma jauno koncepciju. Vēlāk tika grozīts Ceļu satiksmes likums, bet 2004. gada 1. jūlijā stājās spēkā valdības noteikumi par to, kādā kārtībā piemērojami soda punkti, par kādiem pārkāpumiem tos piešķir.

— Pēc nedēļas būs jau pagājis gads, kopš šoferiņi skaita soda punktus. Kā raksturojat situāciju?

— No vienas puses situācija ir dramatiska, no otras – līdzīga Eiropai. Statistika liecina, ka no kopējā automašīnu vadītāju skaita punktus iegūst apmēram viens procents. Tiesa, šis viens procents braucēju ir tie, kuri iegūst maksimālo soda punktu skaitu. Kopējais sodīto vadītāju skaits ir krietni lielāks, taču tā nav problēma. Automašīnas vadīšana ir sarežģīta lieta. Visi esam cilvēki un reizēm varam kļūdīties, nepamanīt kādu ceļa zīmi, jo tās nebūt nav ideāli izvietotas. Tāpēc viens vai divi soda punkti var gadīties, tas nav nekas traģisks, jo pēc diviem gadiem tie tiek dzēsti.

Soda punktu sistēma nav domāta, lai barbariski vērstos pret visiem autovadītājiem, bet gan lai atpazītu tos cilvēkus, kuri sistematiski un rupji pārkāpj ceļu sa-

tiksmes noteikumus. Uzskatu, ka uz tiem šī sistēma iedarbojas perfekti. Gala laikā apmēram 100 jauno vadītāju (ar stāžu līdz diviem gadiem) sakrājuši maksimālo soda punktu skaitu. Tas nozīmē, ka viņi atļaujas daudz vairāk nekā pieredzējuši šoferi, pavisam viegli sapelna punktus par agresīvu braukšanu, kas pašiem šķiet tikai tāda neliela izrādīšanās.

— Vai šī gada laikā satiksmes dalībnieku attieksme pret soda punktu sistēmu ir mainījusies?

— Esmu sapratis, ka cilvēki tagad vairāk baidās nevis no soda naudas, bet gan no punktiem. Naudu var samaksāt – 10, 20 vai 100 latus – dažam labam tas ir nieks. Bet, ja ir piešķirti punkti, tad tie būs un nekur tu, mīlīt, neļiksies.

— Vai līdzīga sistēma nebija padomju laikos, kad šoferiem talonos «knība» caurumiņus?

— Būtbūt arī toreiz bija līdzīga sistēma. Vienīgā atšķirība, ka tagad nebojājam dokumentus. Laikmets ir cits, informācija tiek ievadīta datorā nevis rakstīta uz papīra lapas. Tomēr, ja iegūts maksimālais soda punktu skaits, tiesības tiek atņemtas un apliecība iznīcināta. Pēc tam, ja grib šofera apliecību iegūt, viss jāsāk no gala – ar eksāmeniem teorijā un praktiskajā braukšanā.

Sistēma ir iedarbīga. Latvijā tā ir atklājusi, kur ir mūsu pamatproblēmas. Pirmā – pie mums ļoti daudz cilvēku sēstas pie stūres bez tiesībām. Otrā – ļoti daudz cilvēku brauc dzērumā. Trešā – brauc dzērumā bez tiesībām. Tās ir lietas, par kurām ļoti nopietni pašlaik domā Saeimā gatavojoties pieņemt likumu par transportlīdzekļu konfiskāciju un aizturēšanu līdz naudas soda samaksāšanai. Lai cik skumji arī nebūtu, šķiet, ka pašlaik nav citu līdzekļu, kā situāciju uz ceļiem padarīt drošāku. Interesanti, bet latvietis, kurš izbrauc ārpus savas valsts, ārzemēs uz ceļiem uzvedas gluži normāli. Igaunijā, piemēram, neviens mūsējais neatļaujas braukt ar ātrumu 150 kilometri stundā, jo zina, kas par to būs. Taču Latvijā viņi it kā kļūst citi cilvēki, sistematiski pārkāpj ceļu satiksmes noteikumus. Kopš pagājušā gada 1. jūlija desmit mēnešu laikā dzērumā aizturēti 8885 vadītāji. No šī skaita 3309 autovadītāji braukuši bez tiesībām, tas ir, 37%. Tas vienkārši ir kaut kas unikāls un grūti izskaidrojams. Nevienā citā valstī tik dramatisks statistikas nav.

— Ko tad darīt?

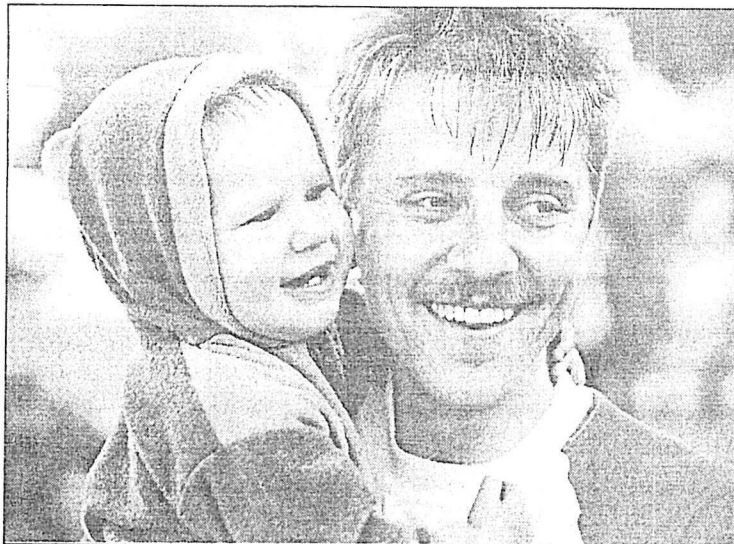
— Esam ierosinājuši izmaiņas likumdošanā, jo uzskatām, ka tajā gadījumā, ja persona transportlīdzekli vada alkohola reibumā un bez vadītāja tiesībām, nav citu variantu – automašīna ir jākonfiscē. Pie tam, neatkarīgi no tā, kam automašīna pieder.

Konfiskācijas pretinieki uzskata, ka tā tikšot pārkāptas auto īpašnieku cilvēktiesības. Mans pretarguments ir šāds. 2004. gadā



● Runājot par lauku cilvēka saknēm, Jānis Golubevs ar sajūsmu stāsta, kā pats Jelgavas rajona Ozolniekos iegādājies vecu dzīvojamo māju, ko tagad būvē, remontē un pārplāno, kā kopā ar sievu Sandru ierīko dārzu, kā, braucot ciemos pie vecākiem, priecējas par fantastiski skaistajām Latvijas dabas ainavām. Jā, tur neko nevar padarīt, pat lielpilsētas mūros iesprototam, mūsdienu cilvēkam joprojām dzīva ir laucinieka daba.

Foto:M.Rukosujs



● Jānis ir divu bērnu tētis. Šajā attēlā pirms diviem gadiem viņš ir kopā ar savu dēlenu Raivi. Jo dienas, jo abiem ģimenes vīriešiem vairāk kopīgu darīšanu. Foto no J.Golubeva albuma

uz ceļiem gāja bojā 516 cilvēki, no tiem ap 150 bojāgājušo bija dzērušo autovadītāju upuri. Vai viņiem nebija cilvēktiesību dzīvot?.. Saeimā izskatīšanai tiek gatavoti grozījumi Administratīvo pārkāpumu kodeksā. Ceru, ka līdz ar šī likuma pieņemšanu tiks atrisinātas lielākās problēmas, kuru dēļ uz valsts ceļiem ir tik daudz smagu negadījumu ar traģiskām sekām. Arī auto īpašnieki, domājams, izjutīs lielāku atbildību un nedos savu auto vadīt cilvēkam alkohola reibumā. Līdzko tiks konfiscētas pirmās 100 automašīnas, informācija par to publicēta presē, īpašnieki atmodīsies.

Starp citu, Eiropas Savienības prasība ir līdz 2010. gadam uz ceļiem bojā gājušo skaitu samazināt par 50 procentiem.

— Kā jūs pats nokļūvat CSDD?

— Ja godīgi, tad mani «nopirka». 1997. gadā beidzu Policijas akadēmiju un sāku strādāt Iekšlietu ministrijas sistēmā. Triju mēnešu laikā sapratu, ka policijā ne-

spēju ilgi palikt. Toreiz nebija iespēju veltīt sevi darbam pēc labākās sirdsapziņas.

— Diezgan skarbi teikts.

— Jā, es secināju, ka ir atsevišķas lietas, ko es nespēju mainīt. Tas nebija manā stilā, tāpēc devos uz ministriju meklēt jaunu darbu. Saņēmu piedāvājumu strādāt Tieslietu ministrijā pie likumdošanas.

— Papīru darbs jūs saistīja?

— Tas mani «aizķēra». Trīs gadus nostrādāju Tieslietu ministrijā. Tajā laikā biju viens no pieredzējušākajiem darbiniekiem departamentā, jo cilvēki nāca un gāja. Algas bija ļoti mazas, nevienam negribēja ilgi palikt darbā, kur alga 200 latu «uz papīra». Es redzēju sava darba novērtējumu, tas bija labs stimulants.

Taču no Tieslietu ministrijas aizgāju, jo tajā pašā laikā man piedāvāja labāk atalgotu darbu Ministru kabinetā. Tā kā bija izveidojusies laba sadarbība ar CSDD, mani mēģināja pārvilcināt uz turieni. Sākumā atteicu, bet

tad sapratu, ka CSDD ir interesanta un sabiedrībā atpazīstama iestāde, ļoti aktīvi nāca klajā ar savām iniciatīvām. Man likās, ka tur varētu būt interesanti strādāt. Un tā 20. jūnijā palika četri gadi, kopš strādāju CSDD.

— Kāpēc jūs stājāties Policijas akadēmijā, ja reiz ātri vien sapratāt, ka policista darbs nav pa prātam?

— Tas bija laika periods, kad valstī ļoti daudz kas mainījās. Kad beidzu Gaiņu pamatskolas astoto klasi, aizgāju turpat, kur mans vecākais brālis Oļegs – uz Saukas lauksaimniecības skolu. Bija kolhozi, bija normālas profesijas – šoferis, mehanizators. Tā kā mans tēvs visu mūžu bija šoferis, arī es citu neko pat nedomāju. Bet 1992. gadā sāka jukt un brukt kolhozi. Bija jāsāk domāt, ko darīt tālāk, jo bērnības sapnis izšķīda kā ziepju burbulis. Uzzināju, ka pirms gada atvērta Policijas akadēmija, tur arī iestājās. Lai cik jocīgi arī nebūtu, pirmajā klasē, kad man jautāja, par ko vēlos dienās būt, teicu, ka par milici. Tā arī sanāca, jo eksāmenus nokārtoju un mani uzņēma. Ar vēsturi un svešvalodām gāja grūtāk, taču ar fizisko sagatavotību problēmu nebija. Biju viens no 360 jauniešiem, kas 1992. gada rudenī sāka mācības, bet pēc pieciem gadiem beidzām vairs tikai 110. Daļa no studiju biedriem neizturēja slodzi. Bez tam trešajā kursā nevarēja mācīties, ja nav iegūtas autovadītāja tiesības. Man tās bija jau no Saukas laikiem.

Visu laiku brīnos, cik daudz pie mums visādu dīvainību. Piemēram, studēt Policijas akadēmijā algas ziņā izrādījās pat izdevīgāk nekā strādāt. Stipendija bija lielāka nekā alga reālajā policijas darbā. Kopumā par studiju gadiem ir tikai patīkamas atmiņas.

— Kā jums šķiet, ja apstākļi būtu sagrozījušies savādāk, vai jūs būtu labs policists?

— Zinot savu raksturu, domāju, ka savādāk nemaz nevarētu būt. Starp citu, man bija piedāvājums pēc akadēmijas nākt strādāt uz Preiļiem. Šī vieta man nav sveša, tomēr es sapratu, ka atpakaļceļa nav.

— Patiesībā tā ir liela problēma, ka jaunieši aiziet mācīties un tā arī neatgriežas.

— Es to zinu. Bet man liekas, ka situācija valstī pamazām mainās, algas tiek paaugstinātas, dzīves apstākļi kļūst labāki. Lai viss notiktu ātrāk, jāmainās valsts attieksmei. Mums ir pārāk daudz dažādu prioritāšu, bet visām nepietiek ne laika, ne līdzekļu. Kaut vai policija, ja policistam algas pietiek tikai izdzīvošanai, bet ne ģimenes uzturēšanai, nevienam nav noslēpums, uz ko tas mudina.

Kādos apstākļos es atgrieztos dzimtajā pusē? Ja te man būtu labāki vai vismaz līdzvērtīgi apstākļi un iespējas. Taču laucinieka saknes mani joprojām dzīvas.

L.Kirillova