

There are no translations available.

Taksisto-rašytojo svajonė išsipildė!

Liucijus Suslavičius

Prieš gerus dvidešimt metų, kai dar ėjo savaitraštis „Automobilininkas“ (ar pamenate šį laikraštėlį?), jo puslapiuose gana dažnai pasirodydavo Vilniaus taksi parko vairuotojo Kazėlos rašiniai – apie eismą, vairuotojų darbą, konfliktus su tuometinės Valstybinės automobilių inspekcijos pareigūnais. Bet save visada taksistu- rašytoju vadinęs Kazėla išgarsėjo ne savo straipsneliais ir net ne tuo, kad jo vairuotojo pažymėjimo įspėjimų talone, kuriame ir „sveikos vietos“ nebuvo, galėjai rasti vos ne visų Vilniaus ir respublikinės VAI darbuotojų parašus. Mat, už pažeidimus nuolat baudžiamas Kazėla, kaip tada buvo madinga, kreipėsi į tuometinės TSRS Aukščiausios tarybos pirmininką N.Podgorną su kardinaliu pasiūlymu – visus vairuotojus „pervesti į savikontrolės režimą“, o atsilaisvintus VAI inspektorių etatus panaudoti kriminalinės paieškos tarnyboje! Aišku, Maskva „nuleido“ taksisto laišką Vilniun su standartiniu nurodymu „apsvarstyti pasiūlymą ir atsakyti pareiškėjui“, tad žinia apie jo iniciatyvą netruko pasklisti po miestą... Jei ponas Kazėla dar gyvas, šiandien jo širdis turėtų džiaugtis – taksistų taip nemėgtos VAI teisių ir pareigų perėmėja Lietuvos kelių policija faktiškai panaikinta, jos darbuotojai atleisti arba pervesti į kitas policijos tarnybas. Na, visi Lietuvos vairuotojai „į savikontrolę“ dar nepervesti, bet dabar jų elgesį ir eismo tvarką šalies miestuose bei keliuose daug kur kontroliuos ir autoavarijas formins „universalūs policininkai“, iki šiol, kaip žinia, dažniausia apsiriboję pažeidimų ties pėsčiųjų perėjomis fiksavimu bei ne vietoje pastatytų automobilių vairuotojų baudimu. Tikėkimės, per kelis metus jie išmoks ir sudėtingesnių darbų... Sakau „išmoks“, nes specialiai eismo priežiūros ypatumų vargu ar juos kas mokys. Policijos akademijos, įkurtos specialiai policininkų rengimui ir jų kvalifikacijos kėlimui, senai nebėra, kaip nelabai yra ir lėšų tokio mokymo organizavimui. Galima pasiguosti nebent tuo, kad didesniuose miestuose policijos komisariatų sudėtyje išliko eismo priežiūros tarnybos padaliniai, tad bent jau juose bus kam profesionaliai dirbti – reguliuoti eismą, aiškinti pažeidimus, forminti autoavarijas, eskortuoti pavojingus krovinius, užtikrinti eismo saugumą renginių metu.

Bet pažvelkime plačiau – ar tikrai šiandien buvo būtina daryti tokį drastišką sprendimą, neišvengiamai atsiliepsiantį bendrai eismo situacijai šalyje? Oficiali statistika teigia – 2002-siais Lietuvoje 100 tūkstančių gyventojų teko 20,1 žuvusiojo autoavarijose. Jei įvertintume tuos dešimtis tūkstančių laikinai iš šalies svetur išvykusių gyventi ir dirbti piliečių, tai santykinis žuvusiųjų skaičius šalyje dar šiek tiek išaugtų. Bet argi tai taip jau daug - 20,1 žuvusio 100 tūkstančių gyvųjų? Tik 0,0002 procento... Tačiau tokio nedidelio skaičiaus užtenka, kad pagal avaringumą užimtume vieną aukščiausių pozicijų Europoje. Juk

Europos Sąjungos, į kurią rengiamės stoti, šalių pernai metų šio avaringumo rodiklio vidurkis yra tik 10,7 žuvusio 100 tūkstančių gyventojų, o tokiose ES šalyse, kaip Didžioji Britanija (5,9 žuvusio), Švedija (6,3 žuvusio), Olandija(6,3 žuvusio) žuvusiųjų autoavarijose nuolat mažėja, santykinis avaringumas itin žemas. Ar nebus parodyta pirštu į Lietuvą, „tempiančią žemyn“ šiaip jau neblogus ES eismo saugumo rodiklius? Manote, viskas susitvarkys savaime, vairuotojai supras blogai besielgią ir ims važinėti pavyzdžingai? Kuo kuo, o jau Lietuvos vairuotojų sąmoningumu tikrai suabejočiau. Kaip jie supranta „civilizuotą“ policijos elgesį, parodė Vilniuje vykęs „greičio nematavimo“ eksperimentas, vainikuotas eile skaudžių avarių...

Antra vertus, gal iš tikro nėra to bloga, kas neišeitų į gera. Pavyzdžiui, kai kuriems Seimo nariams, vis siūlantiems keisti įstatymus taip, kad eismo taisyklių pažeidėjams būtų lengviau išsisukti nenubaustiems, jau nebereiks vargti, kuriant įstatymo pataisas, panašias į tą, apie kurią neseniai rašė spauda. Ja buvo siūloma įteisinti „antiradarus“, o policijos pareigūnus vietoje tikrų greičio matuoklių apginkluoti jų muliažais. Europa juoktųsi už pilvų susiėmus, jei apie tai sužinotų! Beje, net didžiausią laisvę vairuotojams savo laiku suteikusios Europos šalys – Prancūzija, Vokietija – suprato, kad eismo saugumas ir visiška laisvė vairuotojams keliuose – nesuderinami. Tad pastaraisiais metais būtent šiose šalyse vis labiau „prisukami varžtai“: imta riboti važiavimo greitį net automagistralėse, didinamos baudos (tame skaičiuje ir už važinėjimą neužsisėgus saugos diržų bei greičio viršijimą), atsisakyta nuostatos, jog jei automatinio greičio matuoklio padarytoje nuotraukoje nematyti pažeidėjo veido, automobilį vairavęs asmuo nebaudžiamas, įstatymu nustatyta bauda už apie veikiančią greičio matavimo radarą įspėjančio prietaiso turėjimą (ne tik už naudojimą!) automobilyje ir kt. Vairuotojų atsakomybės už daromus pažeidimus ir jų elgesio kelyje kontrolės sugriežtinimas kartu su gerai prižiūrimais keliais, moderniu automobilių parku bei kitomis eismo saugumą didinančiomis priemonėmis leidžia ES šalyse kasmet mažinti avarių ir jose nukenčiančių žmonių skaičių. Lietuvoje automobilių parkas senas, vairuotojų ir kitų eismo dalyvių drausmė - patys žinote kokia, o dabar dar ir eismo kontrolės lygis smuks. Nenoriu pranašauti avaringumo lygio augimo, bet tikrai nesu optimistas ir nelaukiu nieko gero iš pastarosios reformos.