



Jūnijs 2019

autocelu dzīve

Pieslēgumi šosejām – drauds drošībai. Pierīgas pieredze.

[---> 3. lappuse]

Nulles vīzija sākas no pieņēmuma, vai var pieņemt to, ka cilvēki tiek nogalināti uz ceļiem vai nē, – Juris Kreicbergs, RTU.

[---> 2. lappuse]



Vasarā satiksme pārgalvīgāka

Statistika apliecina, ka siltā laikā braucam ātrāk un manevrus veicam neapdomīgāk. Šī iemesla dēļ tieši vasaras periodā notiek vairāk smago ceļu satiksmes negadījumu. To, kā mainīt braukšanas paradumus un kā ceļu infrastruktūru var padarīt drošāku, izzinām šajā avīzes numurā. Tāpat stāstām par to, kā mūsu kaimiņi lietuvieši redz sava valsts ceļu tīkla attīstību.



Ceļi kaimiņvalstīs. Lietuva.



[---> 6.–7. lappuses]

Vasarā braucam vairāk un ātrāk, pieaug arī smago negadījumu skaits.

[---> 4. lappuse]

Autobraucēju ceļvedis jūnijam.

[---> 8. lappuse]

Reģistrē vairāk jaunu automašīnu

Latvijā šā gada pirmajos četros mēnešos jaunu vieglo automašīnu reģistrācija pieaugusi par 8,1%, salīdzinājumā ar attiecīgo laika periodu pērn, liecina Eiropas Automašīnu ražotāju asociācijas (ACEA) jaunākie dati. Kopumā šajā periodā Latvijā ir reģistrēti 6,1 tūkst. jaunu vieglo automašīnu. Kāpums šā gada pirmajos četros mēnešos fiksēts vēl 11 Eiropas valstīs, to skaitā arī Lietuvā. Savukārt Igaunijā fiksēts kritums. Eiropas Savienībā vidēji janvārī-aprīlī jaunu vieglo automašīnu reģistrācija gada salīdzinājumā samazinājās par 2,6%.

Ceļu uzturēšanai izlieto ti vairāk nekā 4 milj. eiro

Šogad bedru remontdarbi uz melnā seguma autoceļiem

veikti 61,22 tūkst. m² apjomā. Grants autoceļu caurbraucamības uzlabošanai greiderēšana veikta 22,9 tūkst. km apjomā, kā arī iesēdumu un bedru remontdarbi veikti vairāk nekā 37,9 tūkst. m³ apjomā, informē VAS Latvijas autoceļu uzturētājs (LAU). Kopumā autoceļu seguma ikdienas uzturēšanas darbu izmaksas ir 4,34 milj. eiro. LAU regulāri veic autoceļu apsekošanu un, ja tiek konstatēti, ka autoceļš neatbilst attiecīgā autoceļa uzturēšanas klases prasībām, tiek uzsākta darba organizācija, ja darbu veikšanas tehnoloģijai ir atbilstoši laikapstākļi un grants autoceļi ir optimālā mitrumā. Lai uzlabotu satiksmes drošību un informētu ceļu lietotājus par posmiem, kuros konkrētajā brīdī norit ikdienas uzturēšanas darbi, autoceļu uzturētāja greideri un remontbrigādes ir aprīkotas ar GPS iekārtām. Tiesas saistes režīmā tiem var sekot līdz VAS *Latvijas Valsts ceļi* mājaslapas kartē un aplikācijā *Waze*.

Pārbūvēta Kaķupītes caurteka

Pabeigti vienas no senākajām valsts ceļu būvēm Kaķupītes caurtekas pārbūves darbi. Tā atrodas Vaivē Vidzemes šosejas (A2) 85,6 kilometrā. Šis caurtekas izbūve ir datēta ar 1850. gadu, un tā bija viena no senākajām un lielākajām caurtekām valsts ceļu tīklā. Kaķupītes caurtekas garums ir 27 metri un platums – 7,5 metri. Pārbūves laikā ir izveidota jauna dzelzsbetona konstrukcija, kurai iekšpusē vienā kārtā ir izklāti ķieģeļi, kas ņemti no vecās caurtekas veltes. Būvdarbu gaitā tika pārrakti 7500 m³ grunts. Lielākais izaicinājums būvdarbu laikā bija nodrošināt satiksmi pa saliekamo tiltu virs 12 m dziļas būvbedres, bet sarežģītākais darbs bija atjaunot caurtekas konstrukciju, arī ieteces un izteces nostiprinājumus to vēsturiskajā izskatā. Pārbūvi veica SIA *Rīgas tilti*, darbu līgumcena bija 862 tūkst. eiro (ar PVN), būvdarbi ilga gadu.

Viedoklis

Pierādījumos balstīta satiksmes drošība



Juris Kreicbergs,
docents, RTU MTAF TI
Automobiļu katedra

Manuprāt, Latvijā pārāk bieži paļaujas uz "ekspertu" viedokļiem un par maz uz pilnvērtīgiem pētījumiem. Ir satiksmes drošības jautājumi, kuri ir ļoti pamatoti dažādos pētījumos, un kur ekspertu no satiksmes drošības jautājumu pārzinātāja atšķir tikai spēja precīzi izskaidrot pamatojumu vai pētījumu secinājumus. Piemēram, jo lielāks braukšanas ātrums, jo smagākas negadījuma sekas, neatkarīgi no tā, kādi apstākļi noveda pie negadījuma, un pat 10 km/h ātruma palielinājums ir ļoti būtisks. Apreibinošo vielu lietošana un nogurums ļoti ievērojami palielina iespēju iekļūt negadījumā gan autobraucējiem, gan gājējiem un citiem satiksmes dalībniekiem. Drošības jostu, bērnu sēdekliņu un citu drošības līdzekļu lietošana ievērojami palielina iespēju izdzīvot negadījumā un gūt mazāk smagus ievainojumus. Regulāri jāseko līdzī automobiļa tehniskajam stāvoklim, un ar zināmiem defektiem nedrīkst ļaut piedalīties ceļu satiksmē. Novēršanās no ceļa, lai spaidītu telefonu, meklētu mūziku vai pat tikai emocionāla pārlēgšanās no auto vadīšanas vai ielas šķērsošanas uz telefonu vai klātienē sarunu, vai apkārtnē autobraucēju pamācīšanas vai rīcības nosodīšanu, ievērojami palielina risku iekļūt smagā negadījumā. Jācenšas paredzēt situācijas attīstība, ne tikai jāanalizē, kuram satiksmes dalībniekam

ir priekšroka. Iepriekš uzskaitītais attiecas uz satiksmes dalībnieku rīcību, tāpēc šiem jautājumiem pievērš uzmanību sabiedriskās kampaņas. Eksperti varēs izskaidrot arī vairāku līmeņu krustojumu un lokveida satiksmes priekšrocības, ieguvumus no plūsmu un dažādu satiksmes dalībnieku nodalīšanas, atsevišķus gājēju pāreju bīstamības jautājumus, ceļa konstruktīvo elementu pasīvo drošību, taču šos jautājumus vairāk ir jāpārrunā profesionālā vidē, tajā skaitā ar dažādiem lēmumu ietekmētājiem un pieņēmējiem, jo infrastruktūras pilnveidošana ir ne tikai ļoti efektīva, bet arī prasa lielus ieguldījumus, līdz ar to optimālai plānošanai ir milzu nozīme. Savukārt eksperti nevar kvalitatīvi atbildēt uz jautājumiem, kas prasa balstīties uz iegūtiem pierādījumiem un pētījumiem. Visbiežāk uzdotie jautājumi ir: kāpēc šogad uz Latvijas ceļiem ir vairāk bojāgājušie nekā pirms gada tajā pašā laikā; ko vajadzēja darīt, lai sasniegtu izvirzītos drošības mērķus; kuras no drošības kampaņām nebija efektīvas; ko vajadzētu darīt vispirms; ko nav izdarījušas par drošību atbildīgās struktūras; un citi uz viszinību orientēti jautājumi. Īstenībā nopietnu pētījumu trūkst par daudz vienkāršākiem jautājumiem – kā laika gaitā mainījusies drošības jostu lietošana dažādos transportlīdzekļos; kāpēc arvien nevēlīgāk attiecas pret aizliedzošajiem luksoforu signāliem; kā vadītāji izprot dažādus satiksmes drošības jautājumus. Ar pētījumiem šajā gadījumā nedomāju prasības, kādas izvirza akadēmiskajai zinātnē, bet publicētāji darbu, kurā ir apskatīti citu pētnieku un valstu pieredze un, tikai, ja tas bijis nepieciešams, veikta arī aktīva pētniecība Latvijā. Pētījuma rezultātiem jābūt arī publiski pieejamiem, kā arī publicētājam nevar būt atbildība par rezultātu ieviešanu,

jo, iespējams, netiek publicētas visas pētījuma atziņas. Man šķiet efektīva Zviedrijā redzētā pieredze, ja lēmuma pieņēmējiem ir kāds jautājums, viņi uzdod izveidot sākotnējo izpēti. Tajā tiek aplūkots, kas notiek pasaulē, kas pie viņiem pašiem, un analizēta informācija. Ja nepieciešams dziļāks pētījums, tas tiek nodrošināts. Piemēram, tā vajadzēja darīt, kad lēma par aizliedzošā luksofora signāla kameru projektu, nevis paļauties uz ekspertu domām un pārrunām, kuru pamatotībai ir grūti izsekot. Ja jautājumu neapskata vispusīgi, ļoti bieži ir pieredzēts, ka katrs sadzird to, ko vairāk vēlas sadzirdēt. Piemēram, apskatot jau vairāk nekā 20 gadus pastāvošo nulles vīziju, reti tiek uztverta būtība, bet gan izcelts sev tīkamais: "par drošību lai rūpējas infrastruktūras veidotāji", "kamēr nebūs 100% droša infrastruktūra, uzlabojumu nebūs", "klūdiņi ir cilvēciņi", "nulli ir plānots sasniegt pēc 30 gadiem, kad visi lēmēji jau būs pensijā", "re, kā viņiem neizdosies to nulli sasniegt". Īstenībā pamati ir skaudrāki, jo nulles vīzija sākas no pieņēmuma, vai var pieņemt, ka uz ceļiem cilvēki tiek nogalināti un smagi ievainoti vai nē. Vai katrs dara visu iespējamo, lai to novērstu vai nē. Rīgas Tehniskās universitātes pētnieku ieguldījums ceļu satiksmes drošībā, kamēr nav pieejams regulārs finansējums drošības pētījumiem, ir aicināt maģistrantūras studentus radīt savus maģistra darbus par ceļu satiksmes drošības jautājumiem. Arī šogad maģistrantūras studenti gan analizē tehniskās apskates, gan pēta autovadītāju priekšstatus par dažādām bremsēšanas situācijām, mēra ceļa zīmju atstarošanas īpašības, analizē profesionālo autovadītāju darbu un atpūtas laiku ievērošanu, apskata jauno autovadītāju apmācību, kā arī analizē motobraukšanas īpatnības uz Latvijas ceļiem.

Uz Jūrmalas šosejas sākas remontdarbi

Ir sākta ceļa pārbūve uz Jūrmalas šosejas, autovadītājiem jāreķinās ar ierobežojumiem.

Jūnija sākumā Ventspils šosejas sākumposmā uz Jūrmalas šosejas (A10) uzsākti remontdarbi abām brauktuvēm. Pārbūve skars posmu no gājēju tilta iepretī Babītes ciematam līdz pieejām Jūrmalas caurlaižu punktam (13,41.–19,25. km). Līdz 17. jūnijam būvdarbu zonā paredzēts vietām sašaurināt abas brauktuves līdz

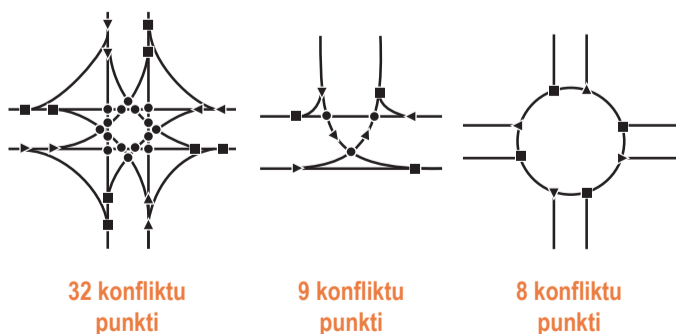
divām joslām un noteikt ātruma ierobežojumu 90 km/h un 70 km/h. Savukārt no 17. jūnija satiksmei tiks slēgta viena no brauktuvēm, un satiksme abos virzienos tiks organizēta pa otru brauktuvi pa divām joslām katrā virzienā. Šosejas pārbūves laikā ar reciklētu veco asfaltu tiks pastiprināti ceļa pamati un uzklātas trīs

jauna asfalta kārtas. Atjaunos arī nobrauktuves satiksmes mezglā ar Rīgas apvedceļu A5 (Salaspils–Babīte). Būvdarbus veic piegādātāju apvienība *A.C.B. un Binders* par līgumcenu 22,97 milj. eiro (ar PVN), ko sedz valsts budžets. Saskaņā ar līgumu būvdarbiem ir atvēlētas 300 kalendārās dienas, un tie tiks pabeigti 2020. gadā.



Skaitļi un fakti

Satiksmes mezglos notiek 20% līdz 40% negadījumu no visa kopējo negadījumu skaita

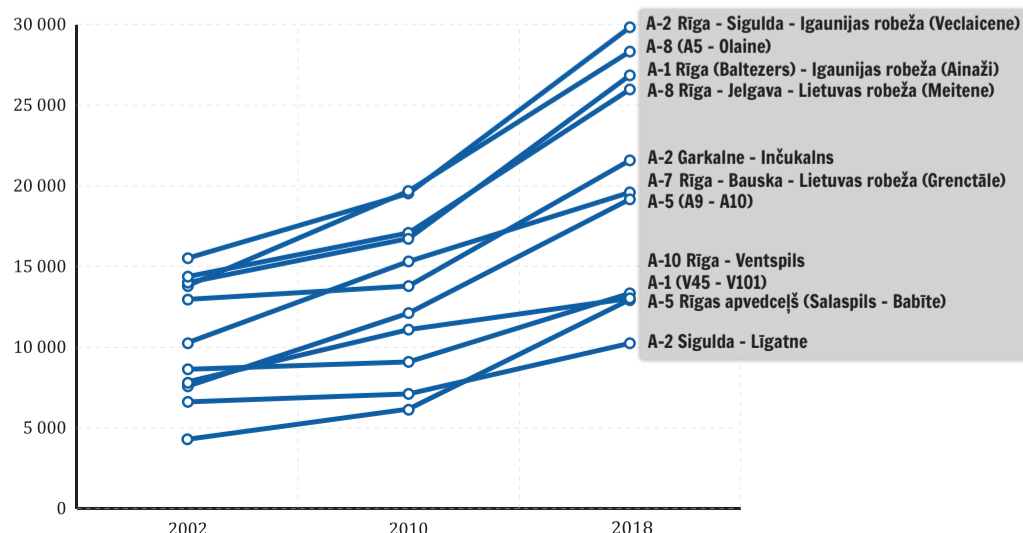


- plūsmu saplūšanas konfliktpunkti
- ▶ plūsmu sadalīšanās konfliktpunkti
- plūsmu krustojšanās konfliktpunkti

Negadījumu skaitu ceļu mezglos ietekmē:

- Tehniskie risinājumi
- Mezglu blīvums – skaits uz 1km
- Savstarpējais attālums starp mezgliem

Satiksmes intensitātes pieaugums uz ceļiem Pierīgā Valsts galvenie autoceļi



Vairāk pieslēgumu, mazāk drošības

Palielinoties ceļu pieslēgumu skaitam, pasliktinās satiksmes drošība un tiek degradēta valsts autoceļu galvenā funkcija – savienošana. Īpaši aktuāla šī problēma ir Pierīgā, kur pieaug iedzīvotāju skaits un attīstās uzņēmējdarbība.



Tā ikgadējā ceļu nozares konferencē uzsvera VAS Latvijas Valsts ceļi (LVC) Rīgas nodaļas vadītāja Antra Roze. Viņa skaidro, ka pieslēgums, kas izbūvēts, ignorējot satiksmes drošības prasības, ir potenciāla vieta, kur notikt ceļu satiksmes negadījumam (CSN). Tomēr zemju īpašnieki, investori un bieži arī pašvaldības neizprot kopumā ceļu tīklu un pieslēgumu ietekmi uz satiksmes drošību, līdz ar to arī neizrāda interesi par piekļuves jautājumu kompleksiem risinājumiem. A. Roze vērs uzmanību, ka lielākā daļa no jaunajiem ceļu pievienojumiem ir kompromiss, kas bieži vien tiek panākts uz satiksmes drošības rēķina. Veidojot jaunus pieslēgumus, ir jāapzinās, ka atbildība par sekām ir jāuzņemas visām iesaistītajām pusēm. Palielinoties ceļu pieslēgumu skaitam, tiek degradēta arī valsts ceļu funkcija, jo valsts ceļu tīkls ir paredzēts, lai savienotu punktus nevis, lai privātiem īpašniekiem nodrošinātu piekļuvi viņu īpašumiem, līdz ar to lielais tiešo pieslēgumu skaits veido jaunas vietas, kur notikt CSN.

Maksā dārgi

“Likumā par autoceļiem ir noteikts, ka valsts autoceļu tīkls pilda savienojošo funkciju, un tam nebūtu jāapkalpo katrs zemes gabals, bet gan jānodrošina, ka satiksme pa ceļiem ir droša un ērta. Proti, augstākās nozīmes autoceļiem ir jānodrošina mobilitāte, savukārt zemākas nozīmes ceļi nodrošina piekļuvi īpašumiem. Kad cilvēki vēlas veidot jaunu pieslēgumu valsts autoceļiem, viņu argumenti parasti ir balstīti uz savām individuālajām prasībām nevis sabiedrības vajadzībām un drošu satiksmi. Tomēr ir jāatceras, ka negadījumi uz ceļiem rada papildu izmaksas ceļu lietotājiem un arī valstij. Nevērtējot emocionālos aspektus un ietekmi uz līdzilvēkiem, viens bojājīgākais valsts ekonomikai izmaksā vismaz 500 tūkst. eiro,” norāda A. Roze. Vēl viens no argumentiem, ko cilvēki parasti min: kaimiņam jau ir nobrauktuve, kāpēc man nevarētu tāda būt. Te A. Roze norāda, ka

daudzviet mūsdienu satiksmes drošības un mobilitātes prasībām neatbilstošie pievienojumi un ceļu mezgli ir tapuši laikā, kad satiksmes intensitāte uz šiem ceļiem bija krietni mazāka. Pierīgas reģionā 20 gadu laikā atsevišķos posmos satiksmes intensitāte ir palielinājusies pat četras reizes un vairāk. Arī kopējais ceļu pievienojumu skaits agrāk bija krietni mazāks. Arī uz atsevišķiem vietējiem autoceļiem Rīgā un Pierīgā ir paaugstinājusies satiksmes intensitāte, un tie faktiski ir kļuvuši par ielām. Piemēram, Granīta iela Rīgā. Tāpēc ir aktualizējies jautājums tieši par vietējiem autoceļiem apdzīvotās vietās, kas pēc intensitātes un apbūves apstākļiem jau ir sasnieguši ielas statusu. LVC turpina pārvaldīt šos ceļus kā valsts autoceļus, tomēr, visticamāk, pašvaldībām būtu jāpieņem atbilstošs lēmums un šis faktiski jau novadu un pilsētu ielas jāpārņem savā īpašumā, lai varētu attīstīt tādu apbūvi un infrastruktūru, kāda pašvaldībai ir nepieciešama.

Augsta bīstamība

Saskaņā ar CSN statistiku Eiropā un pasaulē, satiksmes mezglos un pieslēgumus notiek no 20% līdz 40% no kopējā CSN skaita. A. Roze skaidro, ka to ietekmē ceļu mezglu tehniskie risinājumi, mezglu blīvums un attālums starp šiem mezgļiem. “Katrs ceļa mezgls ģenerē noteiktu konfliktu punktu skaitu, un tas ir atkarīgs no virzieniem, kādi ir atļauti. Bojājājus skaits satiksmes mezglos samazinās proporcionāli,” uzsvēr A. Roze. Lielākais vairums negadījumu ceļu mezglos notiek pa dienu, un tas ir atkarīgs no virzieniem, kādi ir atļauti. Bojājājus skaits satiksmes mezglos samazinās proporcionāli,” uzsvēr A. Roze. Lielākais vairums negadījumu ceļu mezglos notiek pa dienu, un tas ir atkarīgs no virzieniem, kādi ir atļauti. Bojājājus skaits satiksmes mezglos samazinās proporcionāli,” uzsvēr A. Roze. Lielākais vairums negadījumu ceļu mezglos notiek pa dienu, un tas ir atkarīgs no virzieniem, kādi ir atļauti. Bojājājus skaits satiksmes mezglos samazinās proporcionāli,” uzsvēr A. Roze.

attīstība un daudzi ciemi pēc iedzīvotāju skaita jau ir sasnieguši mazas pilsētas apjomu. Arī nesen publicētie statistikas dati rāda, ka atsevišķās pašvaldībās ap Rīgu iedzīvotāju skaits ir dubultojies. Iedzīvotāju skaita pieaugums nozīmē to, ka teritorijas, kuras agrāk tika izmantotas, piemēram, lauksaimniecības vajadzībām un kur, piemēram, tika audzēti dārzeņi vai lopi, mūsdienās ir ieguvušas citu atļauto izmantošanas veidu. Ir teritorijas, kuras vēl nav apbūvētas, bet tas, visticamāk, notiks tuvākā nākotnē. Daudzviet gan apbūve ir veikta un notiek attīstība jau atbilstoši jaunajai plānotajai izmantošanai. Zemes reformas laikā daudzviet netika risināts jautājums, kā zemes gabaliem nodrošināt piekļuvi un kā tie tiks apkalpoti. Arī teritorijas plānošanas procesos, kas notika jau pēc zemes reformas, jauni risinājumi piekļuves nodrošināšanai visbiežāk nav rasti, vai arī tie ir bijuši fragmentāri, problēmu ieskicē A. Roze.

Pašvaldībām cita pieeja

Mērķis un pieeja, ar kādu pašvaldība skatās uz pievienojumu vietām, būtiski atšķiras no LVC uzstādījumiem, stāsta Mārupes pašvaldības Attīstības nodaļas teritorijas plānotāja Dace Žigure. Pēc pašvaldības domām valsts autoceļš ciema teritorijā ir publiskās

Rīgas apvedceļš A4 Garkalnes novada teritorijā



Situācija:

- Pašvaldības ielu un ceļu infrastruktūra nav pārdomāta un nav savienota savā starpā
- Ir atļauta dzīvojamā apbūve
- Satiksmes intensitāte pieaug
- Pašvaldība nepiekrīt tam, ka tiek aizliegts kreisais pagrieziens uz A4
- 1 km uz priekšu no neregulētā kreisā pagriezienu ir regulēts krustojums ar luksoforu, kur var droši veikt manevru

Sekas:

- Upesciema iedzīvotāji veic kreiso pagriezienu uz A4, kas pie šādas satiksmes intensitātes ir ļoti bīstams manevrs
- Iedzīvotāji izvēlas apbraukt savu un citu ceļu lietotāju dzīvību, nevis nobraukt liekas 5 minūtes
- Pārējiem satiksmes dalībniekiem tiek radīti apgrūtinājumi: ātruma samazinājums, riskants manevrs uz ceļa

Risinājums:

- Aizliegt neregulētu kreiso pagriezienu
- Pašvaldībai plānot attīstībai atbilstošu ielu tīklu

ārtelpas daļa, kas kļūs arvien blīvāk apbūvēta dzīvojamā un darījumu teritorijā, ar ērtu iespēju piekļūt īpašumam un tirdzniecības vai pakalpojumu objektiem. Savukārt LVC galvenais mērķis ir satiksmes drošības uzlabošana, kas uz intensīvas satiksmes ceļiem nozīmē pēc iespējas mazāk tiešu pievienojumu. “Pašvaldībā saskaramies ar dažādiem īpašnieku viedokļiem – komerciālo teritoriju attīstītājiem ir nepieciešami tiešie pievienojumi, jo vietējo joslu vai paralēlo ielu izbūve ir ne tikai finansiāli, bet arī juridiski sarežģīti risināms jautājums, savukārt dzīvojamā teritorijā īpašnieki bieži nevēlas intensīvu satiksmi pa iekškvartālu ielām,” norāda D. Žigure. Diemžēl bieži individuāls īpašuma pievienojums valsts autoceļiem ir vienīgais iespējamais risinājums, jo īpaši teritorijās, kur apbūve jau vēsturiski veidojusies gar autoceļa malām. Šādi gadījumi ir viens no problemātiskajiem jautājumiem diskusijās ar LVC. Teritorijas plānojuma grozījumu izstrādes gaitā tikāmies ar LVC speciālistiem, un ir arī panākti kompromīsa risinājumi atsevišķu jaunu pievienojumu izveidei. Tomēr reizēm, mainoties transporta intensitātei, iepriekš atbalstīti risinājumi vairs netiek uzskatīti par drošiem, kas nes līdzīgu teritorijas īpašnieku iebildumus par jaunu nosacījumu piemērošanu. Šobrīd ir sagatavots izvērtējums par kritiskākajām pievienojumu vietām un krustojumiem, kas kopā ar teritorijas plānojuma grozījumiem tiks nodots publiskai apspriešanai un institūciju atzinumu saņemšanai.

Fakti par TIEŠU* piekļuvi no valsts autoceļa

- Pieaugot pievienojumu skaitam, proporcionāli pieaug satiksmes negadījumu skaits
- Pasliktinās citu satiksmes dalībnieku mobilitāte
- Pievienojumu skaita pieauguma dēļ pasliktinās valsts autoceļu galvenā funkcija – savienošana
- Palielinās brauciena izmaksas citiem satiksmes dalībniekiem
- Palielinās CO₂ izmešu skaits
- Ilgāks brauciens citiem satiksmes dalībniekiem
- Klienti izvēlas citu objektu, pie kura ir ātrāk un drošāk piebraukt
- Apgrūtināta pamatceļa uzturēšana (īpaši ziemā)
- Sadārdzinās pārbūves/uzlabošanas projekti
- Ar ceļiem tiek aizņemta daudz lielāka platība, nekā plānoto kompleksi
- CSN var izrādīties tautsaimniecībai neizdevīgāks nekā atbilstošā infrastruktūrā ieguldītie līdzekļi

* teritorijai nav atbilstošs pakārtoto ceļu/ielu tīkls

AVOTS: VAS LVC

Jāuzlabo sadarbība

Lai rastu risinājumus un uzlabotu situāciju, LVC cenšas rosināt dialogu ar pašvaldībām, piedaloties gan lielāku plānošanas dokumentu izstrādē, gan arī lokālu problēmsituācijas risināšanā. Tāpat sadarbībā ar Satiksmes ministriju (SM) un Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministriju (VARAM) ir ieguldīts darbs un veikti grozījumi Ministru kabineta noteikumos, kas nosaka to, kas ir jāņem vērā, izstrādājot teritorijas plānošanas dokumentus. “Katrā pārbūves projektā skatāmies, lai uzlabotu situāciju ar pievienojumiem, cenšamies tos samazināt vai apvienot. Labs piemērs, ko varēs jau pavisam drīz redzēt

dzīvē, ir piekļūšana krogam Sorbas, blakus esošajiem īpašumiem un degvielas uzpildes stacijai uz Vidzemes šosejas, kas tagad apkalpo šos objektus, bet ir satiksmes drošības prasībām neatbilstoša. Piekļuve tiks sakārtota tā, lai ceļu lietotājs un piegulošie īpašnieki varētu droši piekļūt teritorijai un izbraukt no tās, kā arī ērti apgriezies braukšanai pretējā virzienā (Sigulda, Valmiera). Runājot kopumā, mēs jau sadarbojamies ar pašvaldībām, cik tas ir iespējams, tomēr mēs sagaidām arī pretimnākšanu. Tāpat ir jāuzlabo sadarbība ar investoriem un projektētājiem, no kuriem sagaidām godīgu un atbildīgu pieeju, izstrādājot jaunu pievienojumu projektus,” piebilst A. Roze.

Rīgas apvedceļš A5 pie Beberiem



Situācija:

- Savulaik, plānojot ciema Beberiem attīstību, risinājumi, kas bija paredzēti vairākās kārtās, ietvēra arī investora izbūvētu divlīmeņu šķērsojumu, kas savienotu Piņķus ar Beberiem
- Ciems tika uzbūvēts, taču divlīmeņu šķērsojums tā arī diemžēl netapa
- Satiksmes intensitāte kopš 1999.gada ir pieaugusi no 8130 līdz 19178 automašīnām dienā, un investori plāno arvien jaunu apbūvi, tai skaitā RIMI veikalus
- Tuvākajā apkārtnē ārpus Rīgas nav šādu objektu, kur pirms došanās ceļā (principā visi virzieni no Imanta/Zolitūde uz pārējiem galvenajiem a/c, jo A5 un A4 savieno ar A9, A8, A7, A6, A3, A2, A1, +P ceļi, kā arī izteikti Liepājas un Saldus virzieni) varētu piebraukt un iegādāties nepieciešamo, tāpat arī Piņķos, Beberos, Babītē nav šādu objektu, kas piedāvātu gana plašu sortimentu
- Arī dzīvojamā apbūve Piņķos, Babītē, Beberos un Brīvkalnās pieaug, kas piesaistīs būtisku vietējo iedzīvotāju plūsmu (gan ar auto, gan velo, gan kājāmgājēji)

Secinājums:

- Nepieciešams drošs risinājums gājēju satiksmei: divlīmeņu šķērsojums

Pie auto stūres jālemj atbildīgi

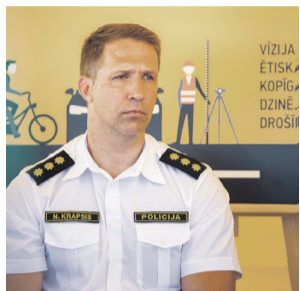
Vasarā satiksme uz ceļiem kļūst intensīvāka un negadījumi notiek biežāk. Arī smagākie ceļu satiksmes negadījumi (CSN) visbiežāk notiek tieši siltajā periodā. Tāpēc ceļu satiksmes drošības jautājumi kļūst īpaši aktuāli.

Statistika rāda, ka bieži vien cilvēki savas spējas novērtē augstāk tieši labos laikapstākļos, īpaši vasarā, kad ceļu segums ir labs, nav lietus, sniega un dubļu. Taču spēju pārvērtēšana noved pie traģiskajiem negadījumiem uz ceļa, jo fizikas likumus nevar apmānīt. Šogad Latvijā turpina saglabāties augsts satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits, liecina Valsts policijas (VP) apkopotā informācija. Šā gada pirmajos četros mēnešos avārijās dzīvību zaudējuši 38 cilvēki, bet pērn identiskā laika posmā bija 35 bojāgājušie. Šogad arī nedaudz pieaudzis satiksmes negadījumu skaits. Minētajā laika periodā reģistrētas 6366 avārijas, kas ir par 139 negadījumiem vairāk nekā 2018. gadā. Jāatgādina, ka pagājušajā gadā ceļu satiksmes negadījumos dzīvību zaudēja 148 personas, kas ir par 12 cilvēkiem vairāk nekā vēl gadu iepriekš.

Pārgalvīgi veicot apdzīšanas manevru, nepārliecinoties, vai spēs atgriezties savā braukšanas joslā, neizvēloties drošu braukšanas ātrumu, notiek frontālās sadursmes, kas ir vissmagākās.

Visas Eiropas Savienības dalībvalstīs, tostarp Latvijā, ir apņēmusies līdz 2020. gadam salīdzinājumā ar 2010. gadu uz pusī samazināt avārijās bojāgājušo skaitu. 2010. gadā Latvijā avārijās bija 218 bojāgājušie. VP Satiksmes drošības pārvaldes priekšnieks Normunds Krapsis norāda lai samazinātu CSN bojāgājušo skaitu Latvijā, 2019. gadā satiksmes dalībnieku apziņas un attieksmes maiņai ir jābūt kardinālai. Viņš izsaka šaubas, vai Latvija spēs mērķi sasniegt, ņemot vērā, ka policijas rindas diez vai tiks ātri aizpildītas, ceļu infrastruktūras projekti un tehniskie kontroles līdzekļi vēl nebūs sagādāti pietiekamā daudzumā. Eksperti un atbildīgās institūcijas norāda, ka šis ir kompleks jautājums, kas ietver gan pašu cilvēku attieksmes maiņu, gan arī ceļu infrastruktūras sakārtošanu. Bieži vien kā iemesls avārijām tiek minēts, ka automašīnu vadītāji nav izvēlējušies atbilstošu braukšanas ātrumu vai arī bijuši pārgalvīgi uz ceļa, piemēram, veicot apdzīšanas manevrus nepārredzamos ceļa posmos.

Attieksmes jautājums



VP min dažādus iemeslus pērn notikušajiem traģiskajiem negadījumiem uz valsts autoceļiem. Piemēram, 25 gadījumos automašīna ir iebraukusi pretējā joslā, septiņos gadījumos auto vadītāji nav ievērojuši priekšrocības zīmes, bet astoņos gadījumos bijuši citi iemesli. 13% negadījumu notikuši, automašīnām apgāžoties, 8% – ticis uzbraukts velobraucējiem, 4% – vadītāji uzbraukuši kādam citam šķērslim, vēl četriem negadījumiem ir bijuši citi iemesli. Pagājušajā gadā valsts autoceļu tīklā notikuši 93 smagi ceļu satiksmes negadījumi, kuros bojā gāja 102 cilvēki. Gadu iepriekš uz valsts autoceļiem bojāgājušo skaits bija 85, bet 2016. gadā – dzīvību zaudēja 109 cilvēki. VP norāda, ka iemesli 2018. gada sliktajiem satiksmes drošības rādītājiem ir jau iepriekš vairākkārt publicēti, proti, ceļu policistu trūkums, neatbilstoša ceļu infrastruktūra un satiksmes dalībnieku attieksme pret ceļu satiksmes noteikumu ievērošanu. Joprojām visvairāk negadījumos cieš tieši gājēji. Četri no bojāgājušajiem gājējiem gulējuši uz brauktuves. “Iemesli atkal ir divi: gan pašu cilvēku attieksme, gan arī infrastruktūra, kas laikam ir viena no mūsu būtiskākajām problēmām. Protams, mēs saprotam, ka infrastruktūra netiks sakārtota tik ātri, cik mēs vēlētos, tāpēc gājējiem ir jāliek atstarojoši elementi. Tomēr cilvēki ir spītīgi, un bieži vien to nedara.

Salīdzinot ar 2017. gadu, ievainoto velosipēdistu skaits ir palielinājies par 13%.

Šī problēma nav tikai ārpus apdzīvotām vietām, bet arī pilsētās. Pēc manām domām, ar nelieliem ieguldījumiem situāciju varētu uzlabot,” norāda N. Krapsis. Pēc viņa teiktā un statistikas datiem visvairāk negadījumu notiek uz valsts galvenajiem autoceļiem. Tas ir saistīts ar to, ka uz šiem ceļiem ir lielāka satiksmes intensitāte, kā arī lielākā daļā gadījumu

atļautais ātrums ir 90 km/h. Diemžēl ir maz ceļu, uz kuriem būtu joslu atdalošas barjeras, tāpēc, pārgalvīgi veicot apdzīšanas manevru, nepārliecinoties, vai spēs atgriezties savā braukšanas joslā, neizvēloties drošu braukšanas ātrumu, notiek frontālās sadursmes, kas ir vissmagākās. Uz jautājumu, ko darīt, lai situāciju uzlabotu, N. Krapsis ir diezgan skeptiski noskaņots: “Tiesiskais nihilisms Latvijā ir diezgan augstā līmenī. Visi saprot, ka zagst un laupīt ir prettiesiski un par to var saņemt cietumsodu. Savukārt daļa sabiedrības uzskata, ka satiksmes noteikumus var neievērot, un par to nekas īpašs nebūs. Te var vilkt paralēles ar cilvēku attieksmi pret nodokļu maksāšanu. Daudzi mēģina to nedarīt, jo tāpat nekas labāk nebūs. Es domāju, kāda ir mūsu attieksme citās dzīves jomās, lielā mērā tas atspoguļojas arī satiksmes drošībā. Lolot īpašas cerības, ka vienā dienā viss uzlabosies, ir naīvi. Ir jāmaina sava attieksme, un tad arī varēs redzēt rezultātus,” uzskata N. Krapsis.

Alkohola reibumā esošu vadītāju iesaistītajos ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits pagājušajā gadā salīdzinājumā ar 2001. gadu samazinājies vairākkārtīgi.

Kampanju spēks

Jau ir ierasts, ka katru gadu tiek rīkotas vairākas kampanjas, kas mēģina pievērst sabiedrības uzmanību dažādām problēmām, kas ir saistītas ar satiksmes drošību. Viena no aktīvākajām kampanju rīkotājām ir Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD). Vienas no pilgtācijām kampanjām vērstas tieši pret dzērājšoferiem, kuru skaits ir samazinājies, norāda CSDD. Līdz ar satiksmes drošības sociālajām kampanjām un pastiprinātu kontroli uz ceļiem pēdējos gados ir samazinājies avāriju skaits, kuras izraisa reibumā pie stūres sēdušies autovadītāji. Kampanjas ir efektīvas, jo tās maina cilvēku apziņu un uzvedību. To pierādot arī statistikas dati, skaidro CSDD sabiedrisko attiecību speciālists Rolands Rumba. Alkohola reibumā esošu vadītāju iesaistītajos ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits pagājušajā gadā salīdzinājumā ar 2001. gadu samazinājies vairākkārtīgi. Ja 2001. gadā tie



Biežākie iemesli smagiem CSN

- Pārgalvīgā braukšana (apdzīšana, manevru veikšana bīstamos ceļu posmos, vai veicot apdzīšanu tuvu pretī braucošam transportlīdzeklim)
- Neatbilstoša ātruma izvēle ceļu līkumos vai pie sliktā ceļu seguma
- Sēšanās pie stūres alkohola reibumā

AVOTS: VP



bija 111 bojāgājušie, tad 2018. gadā – 11. Jāatgādina, ka tā saucamajos asiņainajos Jāņos 2000. gadā avārijās uz Latvijas ceļiem dzīvību zaudēja 26 cilvēki. “Šobrīd gan Jāņi ir kļuvuši par drošiem svētkiem, un cilvēki ir iemācījušies svi-

autovadītāji un velobraucēji tiek aicināti ceļu satiksmē ievērot “drošas telpas” principu. Šis jautājums aktualizēts, jo pie nemitīgi augošas velosipēdistu pieaudzis arī avāriju skaits, kurās iesaistīti velosipēdisti. 2018. gadā 900 negadījumos

nevajag,” uzsver N. Krapsis. Viņš arī piebilst, ja ģimenē tiek runāts par satiksmes drošības lietām, tad arī bērni saprot, kāpēc ir jāievēro tādi vai citādi noteikumi. Diemžēl ir sāpīgi redzēt, ka vecāki paši ne vienmēr rāda piemēru, un tas bērniem rada neizpratni. Ja tētis un mamma nesprādzējas, brauc ātri vai runā pa telefonu pie stūres, tad laikam atkāpe ir iespējama. Pieaugušajiem ir jāmaina bērniem, kā ir jādara pareizi, un nevajag rādīt sliktos piemērus, jo vieglprātīgā attieksme noved pie traģiskām situācijām.

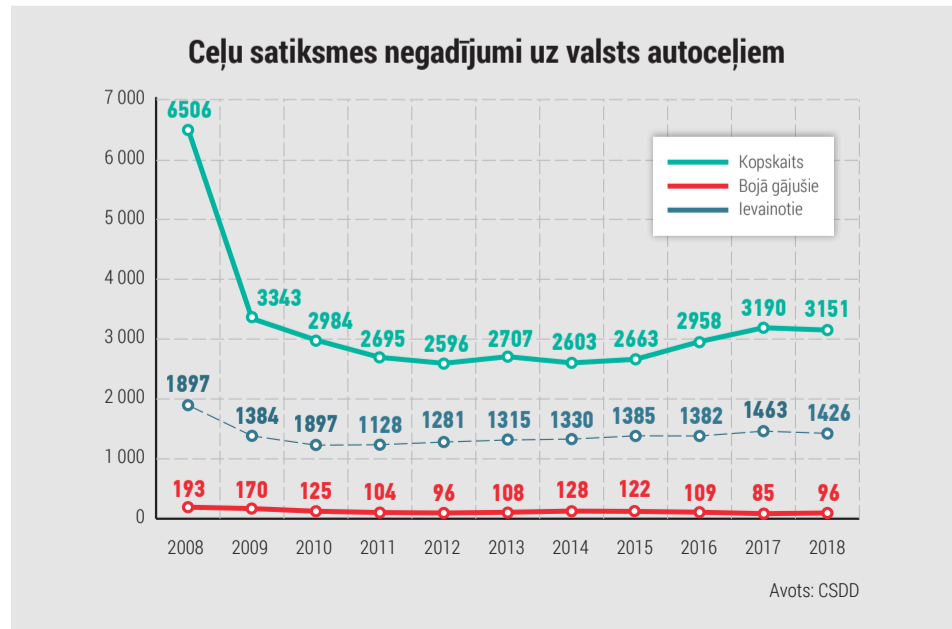
Tehnika un infrastruktūra



Moderna un droša ceļu infrastruktūra ir viens no nosacījumiem, lai samazinātu ceļu negadījumu skaitu uz autoceļiem. Tomēr, lai līdz tādai nonāktu, ir nepieciešams veikt arī investīcijas.

nēt ar prātu. Faktiski upuru Jāņos gandrīz nav nemaz. Un ir pilnībā skaidrs, ka šo drūmo statistiku palīdzējušas uzlabot arī sociālās kampanjas,” norāda R. Rumba. Arī citos svarīgos jautājumos cilvēku attieksme ir mainījusies. To, ka informējošajām kampanjām par ceļu satiksmes drošības jautājumiem ilgtermiņā ir bijusi pozitīva ietekme, pierādījis arī, piemēram, pētījums, kurā konstatēts pastāvīgs drošības jostu lietotāju skaita īpatsvara pieaugums. Pēdējo trīs gadu laikā tas ir palielinājies par 11%, sasniedzot 85%. Pēdējā CSDD īstenotā kampanja saucas *Tuvāk NĒ!*, kurā

ievainoti 620, bet bojā gājuši deviņi velosipēdisti. Salīdzinot ar 2017. gadu, ievainoto velosipēdistu skaits ir palielinājies par 13%. Arī N. Krapsis uzskata, ka sabiedrība ir jāizglīto. “Tas nav Latvijas fenomēns, kampanjas tiek rīkotas visā pasaulē, aktualizējot dažādas problēmas. Izglītošanai ir jābūt, varbūt nevar precīzi izmērīt no tās ieguvumu. Iespējams, kādam kampanjas var šķist apnicīgas. Tomēr tuvojās Jāņi un ir skaidrs, ka tiks lietots alkohols, lieku reizi ir jāatgādina, ka stūre un alkohols nav savienojamas lietas, un alkohols tik ātri organismu neatstāj, tāpēc eksperimentēt



“Tomēr, kā zināms, Latvijā autoceļu nozare pastāv nepietiekama finansējuma apstākļos, tāpēc bieži vien, realizējot ceļu projektus, nevar atļauties visu iecerēto. *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) gribētu veikt daudz vairāk, pārveidojot ceļu infrastruktūru, piemēram, izbūvējot divas braukšanas joslas katrā virzienā tajos posmos, kur satiksmes intensitāte ir liela un ar tendenci pieaugt arī turpmāk. Tas ļautu izvairīties no frontālajām sadursmēm, kas ir viens no biežākajiem smago ceļu satiksmes negadījumu iemesliem. Tomēr finansējuma trūkums ir ļoti liels, un tāpēc šādus pārbūves projektus realizēt nevaram,” norāda LVC Satiksmes organizācijas pārvaldes direktors Māris Zaļaiskalns. Arī N. Krapsis norāda, ka drošībā ir jāiegulda regulāri, tad ilgākā laikā periodā var panākt negadījumu skaita samazinājumu. “Nav jāizdomā ritenis no jauna. Zviedrija ir reāls piemērs. Protams, nevar salīdzināt abu valstu ekonomisko situāciju, un tomēr ir jāņem vērā, ka dzīves līmenis ir augstāks, tāpēc jāskatās uz citu klūdām un jāizdara secinājumi. Mēs runājam par ceļu būvi 2+1, bet mēs tikai runājam, mēģinām

600 līdz tik tūkst. eiro lielus zaudējumus valstij rada viens bojā gājušais uz ceļa.

rikot pilotprojektus utt. Es domāju, ka nevajag rīkot, bet gan rīkoties, tad būs arī rezultāts. Cilvēki neizbēgami pieļauj kļūdas, ja neveido vidi tādu, lai kļūdas mazinātos, tad statistika būs tāda, kā ir. Aplūvējot krustojumus, nodalošās barjeras jau mazinātu problēmas,” piebilst N. Krapsis.

Fotoradaru vietās visā darbības periodā ceļu satiksmes negadījumu kopskaitis samazinājies par 33%.

Kā viens no galvenajiem iemesliem smagiem CSN ir nepareiza ātruma izvēle, līdz ar to ir jāpanāk vidējā ātruma samazinājums valstī. Situācija ir uzlabojusies līdz ar fotoradaru nonākšanu uz Latvijas ceļiem. Šobrīd darbojas jau simts stacionārie

fotoradari. R. Rumba norāda, ka ir izpildīts projekta galvenais mērķis – radaru tuvumā samazināts bojāgājušo un ievainoto skaits. Pagājušajā gadā fotoradaru vietās ceļu satiksmes negadījumu skaits bija samazinājies par 18%, smago ceļu satiksmes negadījumu skaits par 27%, ievainoto skaits par 36%, bet gājuši bojā par 79% mazāk cilvēku. Savukārt stacionāro fotoradaru vietās visā darbības periodā ceļu satiksmes negadījumu kopskaitis samazinājies par 33%, bet par 36% samazinājies smago ceļu satiksmes negadījumu skaits. Līdz ar to var teikt, ka stacionārie fotoradari ir pierādījuši savu efektivitāti. Jāpiemin arī, ka nu jau divus mēnešus uz autoceļa Tīnūži-Koknese sāka darboties vidējā ātruma kontroles sistēma. Aptuveni pusotra mēneša laikā tā ir “pieķērusi” gandrīz 300 ātruma pārkāpējus, no kuriem liela daļa ir tieši ārvalstnieki.

Jānis Vanks, Drošas braukšanas skolas vadītājs



Vasaras periodā uz ielām un ceļiem ir daudz intensīvāka satiksme, kā arī parādās tādi transportlīdzekļi, kas ziemā uz ceļiem nav. Piemēram, skūteri, velosipēdi, motocikli utt. Tas nozīmē, ka autovadītājiem būtu jābūt īpaši uzmanīgiem, tomēr labais laiks liek kļūt pārgalvīgiem, braukt drošāk un veikt bīstamākus manevrus. Arī ātrums uz ceļiem vasarā ir lielāks. Savukārt karstums var ietekmēt autovadītāja koncentrēšanās spējas un novērst uzmanību no būtiskām lietām. Tāpat ir jāpadomā, kādas lietas mēs turam mašīnā karstā, saulainā laikā, vai tās, piemēram, neatspīd un tā netraucē automašīnas vadīšanu. Tāpat es noteikti ieteiktu pāriet uz vasaras riepām, nevis braukt ar nobrauktām ziemas riepām, jo gumijas sastāvs tām ir atšķirīgs, neveidojot vajadzīgo saķeri ar ceļa virsmu. Nobrauktas ziemas riepas nepārvēršas par vasaras riepām. Intensīvāka kļūst arī meža dzīvnieku kustība uz šosejām. Runājot par sociālajām kampaņām, es domāju, ka tās savu ieguldījumu satiksmes drošības uzlabošanā dod, bet, pēc manām domām, visefektīvākās ir akcijas, kuras ir apvienotas ar praktiskām apmācībām. Attiecībā uz infrastruktūru, protams, ja tā ir sakārtota, tad, piemēram, izvairīšanās no bedrēm vai kas cits nenovērs vadītāja uzmanību. Tajā pašā laikā, ja ir labāks ceļš, mēs braucam ātrāk un pārgalvīgāk. Tas ir koks ar diviem galiem.

Bedres labo ar šķembām un bitumenu

Valsts autoceļu tīklā patlaban notiek bedru masveida remonts, to veic VAS Latvijas autoceļu uzturētājs (LAU). Atbilstošu remonta tehnoloģiju nosaka pēc autoceļa tehniskā stāvokļa. Uz valsts autoceļiem, kas ir sliktā vai ļoti sliktā tehniskā stāvoklī, izmanto šķembu un bitumena emulsijas tehnoloģiju. Jāmin, ka sliktā un ļoti sliktā tehniskā stāvoklī ir 43% valsts asfaltēto autoceļu. Šķembu un bitumena emulsijas tehnoloģija ir ekonomiski pamatota metode, un to izmanto arī Lietuvā un Igaunijā uz autoceļiem, kas ir novecojuši. Pirms bedres labošanas notīra, tad gruntē ar bitumena emulsiju un noslēgumā aizpilda ar šķembām un piesūcina

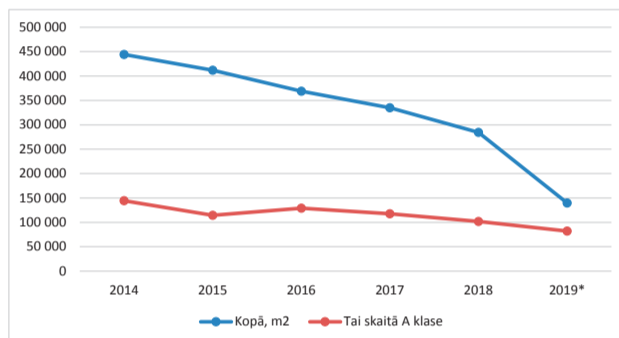
ar bitumena emulsiju. Pēc veiktajiem darbiem ātruma ierobežojums 70 km/h tiek ieviests uz vienu diennakti, un remonta posmu apzīmē ar ceļa zīmi “Uzbērtā grants vai šķembas”. Pirms ātruma ierobežojuma noņemšanas brīvās šķembas no autoceļa tiek noslaucītas. Savukārt karstā asfaltbetona tehnoloģija pārsvarā tiek izmantota, lai veiktu bedru remontdarbus uz salīdzinoši jauniem asfalta autoceļiem, un ir teju 1,5 reizes dārgāka nekā šķembas un bitumena emulsija. Bedru remonts ar karsto asfaltbetonu ir sarežģītāks – bedri nepieciešams izfrēzēt ar precīzām kontūrām, iztīrīt, gruntēt ar bitumena emulsiju,

aizpildīt ar karsto asfaltu un noblīvēt. Pēc šāda remonta uz autoceļa paliek pareizas formas, kantains “ielāps”. Šādu bedru remontu neveic uz sliktā stāvoklī esošajiem, novecojušajiem autoceļiem, jo asfalta segums uz tiem ir neviendabīgs un saplaisājis.

Bedru veidošanos uz melnajiem autoceļiem segumiem ietekmē autoceļa seguma vecums un tehniskais stāvoklis. Bedres galvenokārt veidojas uz novecojušiem autoceļiem segumiem.

Satiksmes dalībniekiem jāņem vērā, ka remontdarbu vietās tiek noteikti īslaicīgi satiksmes ierobežojumi – darbu laikā tiek izvietotas brīdinājuma zīmes, lokāli tiek sašaurināta brauktuve un ierobežots braukšanas ātrums, attiecīgi 70 km/h un 50 km/h. Lai neapdraudētu savu un remontdarbu veicēju drošību, aicinām ievērot ātruma ierobežojumus un distanci starp transportlīdzekļiem. Lai uzlabotu satiksmes drošību un informētu ceļu lietotājus par posmiem, kuros konkrētajā brīdī norit ikdienas uzturēšanas darbi, LAU remontbrigādes ir aprīkotas ar GPS iekārtām. Tām tiešsaistes režīmā var sekot līdz VAS Latvijas Valsts ceļi mājaslapas kartē un aplikācijā Waze.

VAS Latvijas autoceļu uzturētājs veiktie bedru remonta darbi



* LAU Operatīvā informācija par periodu 01.01.019.–27.05.2019.



Bedre pirms remontdarbiem



Bedre tiek gruntēta ar bitumena emulsiju, ja nepieciešams, pirms tam attīrīta



Tiek iestrādātas šķembas un piesūcinātas ar bitumena emulsiju



Noslēdzošā šķembu kārtā tiek izlīdzināta



Bedre pēc remontdarbiem



Remontdarbu laikā tiek uzstādīta zīme “Ātruma ierobežojums 70 km/h” uz vismaz vienu diennakti, un remonta posmu apzīmē ar ceļa zīmi “Uzbērtā grants vai šķembas”. Pirms ātruma ierobežojuma noņemšanas brīvās šķembas no autoceļa tiek noslaucītas

ESI PIE STŪRES – ATCERIES FIZIKU!

VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI

DBS

LTAB OCTA

Lauz netikumus, nevis kaulus.

1.5m

600

CIRCLE

Lietuva mērķtiecīgi realizē lielos projektus

Kaimiņvalsts Lietuva joprojām aktīvi asfaltē grants ceļus. Iecerēts, ka līdz 2020. gadam noasfaltēti jau būs vairāk nekā 1600 km šādu ceļu.



Vladislavs Kondratovičs, Lietuvas Transporta un sakaru ministrijas Ceļu un gaisa transporta nodaļas vadītājs

Lietuvai ir ne tikai lielākais ceļu tīkls starp Baltijas valstīm, bet arī lielākais valsts un arī kopējais finansējums ceļu tīklam. Proti, šajā gadā tas veido vairāk nekā 600 milj. eiro, no kuriem 563 milj. eiro ir valsts budžeta līdzekļi un tikai 41 milj. eiro ir Eiropas Savienības (ES) fondu līdzekļi, norāda Lietuvas Ceļu administrācija. Līdzīgi kā katru gadu arī šogad lielāko daļu līdzekļu iecerēts novirzīt galveno autoceļu uzturēšanai un attīstībai. Lietuvas Transporta un sakaru ministrijas Ceļu un gaisa transporta nodaļas vadītājs Vladislavs Kondratovičs skaidro, lai gan kopumā Lietuvā valsts finansējums ir salīdzinoši liels, pēdējo desmit gadu laikā tas ir tomēr samazinājies. Daļu no šī finansējuma veido ieņēmumi no akcīzes nodokļa par degvielu, kas šobrīd ir tikai 48%, bet iepriekš sasniedza pat 80% un vairāk procentus no nodokļa ieņēmumiem. Šobrīd gan tiek gatavoti likuma grozījumi,

kas paredz 2020. gadā šo daļu palielināt līdz 50%, bet vēl pēc gada tie jau varētu būt 52%.

No kopējā valsts piešķirtā finansējuma ceļiem 35% tiek novirzīti pašvaldībām, lai tās varētu attīstīt savus infrastruktūras projektus. Savukārt vēl 5% iegulst rezerves fondā. Jāmin, ka Lietuvā ir izveidojusies cieša sadarbība starp Transporta un sakaru ministriju un pašvaldībām, līdz ar to daudzas ieceres ministrija un vietvaras realizē kopīgi. Tāpat ceļu remontdarbiem un uzturēšanai tiek atvēlēta arī daļa no iekasētajām soda naudām par pārkāpumiem, kurus ir fiksējuši radari. Savukārt Eiropas fondu nauda veido tikai 10% no kopējā finansējuma apjoma. Tie ir aptuveni 30 milj. eiro līdz 40 milj. eiro ik gadu.

Ceļi ir prioritāte

“Es domāju, ka ceļi ir tāds infrastruktūras objekts, no kura daudz kas valstī ir atkarīgs, tāpēc ne tikai mūsu ministrija, bet arī citas iesaistītās puses ir ieinteresētas, lai tie būtu labā stāvoklī. Arī valdībai ir sava mērķprogramma attiecībā uz valsts ceļiem, un tā aktīvi iesaistās, lai to realizētu. Piemēram, šobrīd tiek pievērsta pastiprināta uzmanība grants ceļu asfaltēšanai. Runāt par to, ka esam apmierināti ar finansējuma apjomu valsts autoceļiem, nav pamata, jo pirms desmit gadiem tas bija krietni lielāks. Galvenais finansējuma ienākuma avots ir akcīzes nodokļa ieņēmumi no degvielas. Šobrīd tie ir 48%, bet agrāk tie bija 80% un pat vairāk. Līdz ar to var teikt, ka finansējums ir samazinājies par 30% līdz 40%, bet pamazām tas atkal sāk pieaugt. Šobrīd arī norit

darbs pie ceļu attīstības programmas izveides tuvākajiem 15 gadiem. Tajā būs jau iezīmēti konkrēti darbi, ko ir jāpaveic. Pagaidām tā vēl gan ir izstrādes stadijā un nav apstiprināta. Tomēr, lai cik svarīga būtu ceļu tīkla attīstība, vēl būtiskāka ir šā brīža infrastruktūras uzturēšana. Pagājušajā gadā Lietuvas transporta un sakaru ministrs apstiprināja metodiku, ar kuras palīdzību mēs nosakām, kādā stāvoklī ir katrs ceļš. Mēs redzam, ka dažviet ceļi neatbilst mūsu izvirzītajiem kritērijiem. Katrs valsts ceļš, atkarībā no klases, tiek pakļauts auditam. Tiek noteikti kritiskie posmi un ieteiktas rekomendācijas. Šādam auditam ir pakļauti visi valsts pārvaldībā esošie ceļi, ne tikai tie, kuru rekonstrukcijai izmantoti ES fondu līdzekļi,” skaidro V. Kondratovičs.



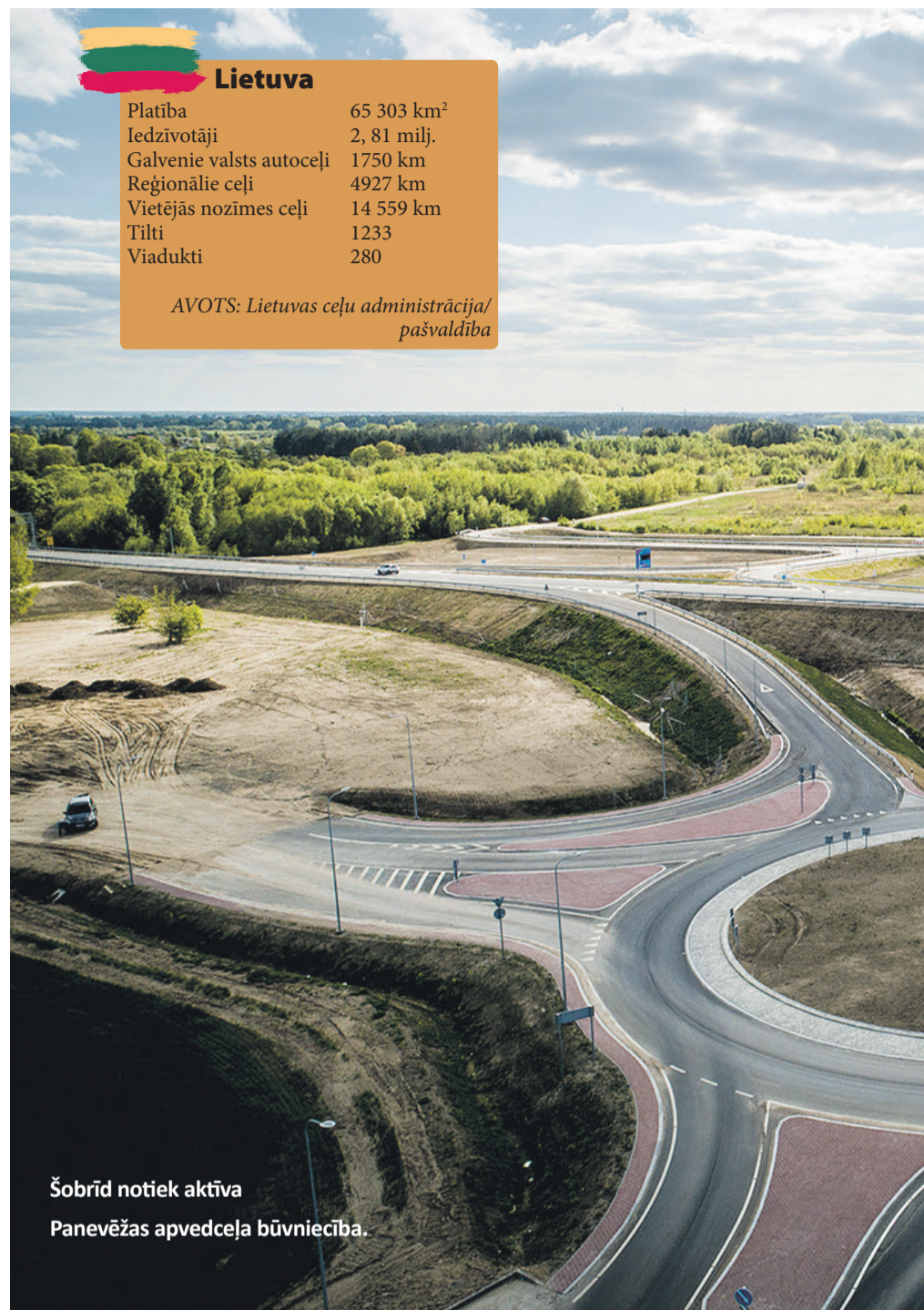
Grants ceļu asfaltēšana Lietuvā

2015–2016	136 km
2017–2018	713 km
2019–2020*	892 km
Kopā:	1741 km

*plānotais

AVOTS: Lietuvas Ceļu administrācija

Lietuva ir arī iegādājusies radaru, kas nosaka ceļu vizuālo un tehnisko stāvokli. Šī informācija kalpo par pamatu remontdarbu plānu izstrādē. Pēc V. Kondratoviča teiktā pirmo reizi, iespējams, ir pieejams tik objektīvs novērtējums, kas ļautu nākotnē arī pareizāk izprojektēt ceļus. Tehnoloģijas palīdz ietaupīt līdzekļus, kurus pēc tam ir iespēja ieguldīt ceļos. Runājot par būtiskiem



Šobrīd notiek aktīva

Panevėžas apvedceļa būvniecība.

projektu, viņš min, ka viens no tādiem ir *Via Baltica*, kas ir viena no svarīgākajām valsts artērijām, kas visu laiku tiek attīstīta. Pagājušajā gadā atklāts ceļa posms virzienā no Kauņas līdz Marianpolei, kas šobrīd jau ir kļuvis par autoģiātrāli. Savukārt posmam no Marianpoles līdz Polijas robežai šobrīd norit darbs pie teritoriālās plānošanas. Iespējams, ka šogad varētu tikt uzsākta zemju atsavināšana projekta vajadzībām. “Mūsu plāns paredz 2023. gadā savienot Kauņu ar Polijas robežu, jo šajā laikā arī Polija plāno realizēt savu ceļa projektu virzienā uz Lietuvas robežu. Tā jau būs autoģiātrāle līdz pat Berlīnei. Vēl viens liels projekts ir saistīts ar ceļu Viļņa–Kauņa–Klaipēda. Tas ir ļoti liels objekts, jo ģiātrāle iet arī cauri Kauņai, pa šo ceļu ik dienu pārvietojas vairāk nekā 100 tūkst. automašīnu. Lai atslodotu pilsētu, tiks investēti lieli līdzekļi, veidojot paralēlos ceļus un tiltus. Vēl viens apjomīgs projekts – Kauņa–Utena, kuru patlaban klāj betona pārklājums un tas ir salīdzinoši sliktā stāvoklī. Šogad sākam pārbūvēt arī šī ceļa posmu. Tuvāko desmit gadu laikā ceļš no Daugavpils līdz Utenai tiks pārbūvēts. Vēl gan norit diskusijas, vai tas varētu būt 2+1 vai kāds cits ceļa risinājums,” piebilst V. Kondratovičs. Šobrīd Lietuvā tiek pārskatītas arī ceļu specifikācijas. Pašvaldības

Lietuvā var izmantot pašu izstrādātās specifikācijas, bet, ja tiek realizēts lielāks projekts, tad gan visbiežāk tās izmanto valsts noteiktās prasības attiecībā uz ceļiem. Viņš arī piebilst, ka tilti šobrīd ir atstāti nedaudz novārtā, tāpēc šogad Lietuvā ir iecerēts novērtēt visu tiltu stāvokli un izveidot programmu, lai risinātu konstatētās problēmas.

No grants uz asfaltu

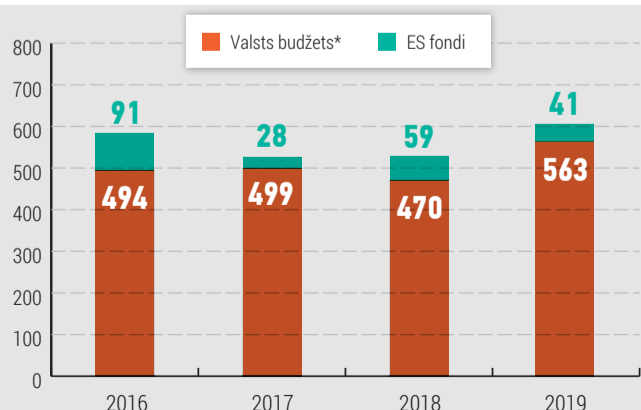
Jau vairākus gadus Lietuvā realizē jau minēto valdības programmu, kurā uzsvars ir likts tieši uz grants ceļu asfaltēšanu. Šobrīd programma ir apstiprināta līdz 2020. gadam un izveidots pilns saraksts ar ceļiem, kuri tiks asfaltēti. Plānots, ka līdz 2020. gadam būs noasfaltēti jau 1600 km grants ceļu, tomēr šis cipars noteikti būs lielāks. Asfaltēti tiek reģionālie grants ceļi, kuru noslodze ir aptuveni 250 līdz 300 automašīnas dienā, tomēr, pēc V. Kondratoviča teiktā, iespējams, ka ar laiku tiks asfaltēti arī tie ceļi, kur satiksmes intensitāte ir zemāka. Šogad plānots noasfaltēt vairāk nekā 440 km. Jāmin, ka laika posmā no 2015. gada līdz 2016. gadam programmas ietvaros tika noasfaltēti 136 kilometri šādu ceļu. Kopumā Lietuvā ir 6,82 tūkst. kilometru grants ceļu. Uz ceļiem, kuriem ir zems noslogojums un maza satiksmes intensitāte asfaltēšanā tiek izmantots tā saucamais

mīktais asfalts. V. Kondratovičs skaidro, ka šī metode ir līdzīga dubultajai virsmas apstrādei. Tomēr pārsvarā grants ceļi tiek asfaltēti pēc pilnās tehnoloģijas. Iespējams, ka nākotnē grants ceļu asfaltēšanas programma mainīs savu formu un varētu kļūt par ikgadēju programmu ar stabilu finansējumu no valsts budžeta.

Satiksmes drošība

V. Kondratovičs uzsver, ka, pārbūvējot ceļus, ir svarīgi paaugstināt satiksmes drošību ne tikai transportam, kas pa to pārvietojas, bet arī mazāk aizsargātajiem ceļu satiksmes dalībniekiem, piemēram, gājējiem, velosipēdistiem utt. Uz to šobrīd tiek likts liels uzsvars. Kā liecina informācija Lietuvas Ceļu administrācijas mājaslapā, pagājušajā gadā ceļu satiksmes negadījumos Lietuvā gājuši bojā 170 cilvēki, bet ievainoti vairāk nekā 3780. Tāpat tuvāko gadu laikā ir plānots standartizēt visas gājēju pārejas, kas atrodas uz valsts īpašumā esošajiem ceļiem. Šobrīd ir veikta pāreju inventarizācija un izveidots standarts, kas nosaka, drošības prasības, apgaismojuma nepieciešamību. V. Kondratovičs skaidro, ka šī standartizācija ir ļoti svarīga un paredz, kādām būs jāizskatās gājēju pārejām tuvāko gadu laikā. Dažas pārejas būs jālikvidē, jo tās nav drošas. Pat vēl vairāk, tās apdraud cilvēku

Finansējums valsts ceļiem Lietuvā (milj. eiro)



*iekļaujot valsts finansējumu pašvaldībām

AVOTS: Lietuvas Ceļu administrācija



dzīvību, uzsver V. Kondratovičs. Ja skatās uz bojā gājušo cilvēku skaitu uz ceļiem, tad lielākā daļa jeb līdz pat 50% Lietuvā ir tieši gājēji. Tā ir vismazāk aizsargātā ceļu satiksmes dalībnieku grupa, tāpēc tiek pastiprināti pievērsta uzmanība šim jautājumam. Lietuvas Transporta un sakaru ministrijai ir izveidojusies cieša sasaiste ar pašvaldībām, tādā veidā palīdzot tām realizēt dažādus ar ceļu infrastruktūras attīstību saistītus jautājumus. Piemēram, attiecībā uz veloceļu un gājēju ceļu attīstību. V. Kondratovičs skaidro, ka ir izstrādāta kopēja

valsts stratēģija attiecībā uz šādu objektu būvniecību. Šajā plānā ir izvērtēta nepieciešamība un vietas, kur veikt uzlabojumus. Tomēr ir vietas, kur valsts ceļš pilda arī pašvaldības ceļa funkcijas un iedzīvotāji to bieži izmanto. Tāpēc 20 pašvaldības sagatavoja plānus, caur kuriem ministrija mēģina iedrošināt tās rīkoties, lai attīstītu velo un gājēju infrastruktūru. Pārorientēt satiksmi un infrastruktūru, lai tā būtu ērti lietojama visiem satiksmes dalībniekiem. Ministrija izveidoja darba grupu, kurā piedalījās dažādi sociālie partneri un asociācijas, kā arī dažādu

ministriju pārstāvi. “Šos plānus mēs sasaistījām ar vēl vienu finanšu instrumentu, kas ļauj piesaistīt Eiropas naudu. Mēs izvērtējam izstrādātos plānus, ja tos apstiprinām, tad pašvaldība var saņemt finansējumu. Arī šī programma nav maza un kopējais naudas apjoms sasniedz aptuveni 60 milj. eiro. Tūlīt jau būs arī pirmie rezultāti, ko varēsim izvērtēt. Galvenais, kam mēs pievēršam uzmanību, ir auto transporta samazinājums, lai iedzīvotāji pārietu uz sabiedrisko transportu un velo,” piebilst V. Kondratovičs.



2+1 joslas uz šosejas Bauska - Paņeveža.

Varēs neņemt līdzi dokumentus

Autovadītājiem vairs nav obligāti jāvadā līdzi reģistrācijas un vadītāja apliecība.

To paredz izmaiņas Ceļu satiksmes likumā, kas tik tikko ir stājušās spēkā. Vadītājiem turpmāk var nebūt līdzi transportlīdzekļa reģistrācijas apliecības un vadītāja apliecības, ja ir līdzi personu apliecinošs dokuments. Līdz ar to vadītājiem vairs nebūs

jābaidās saņemt sodu, ja viņiem nav līdzi kāds no šiem dokumentiem, informē Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD). Tomēr CSDD iesaka vadītājiem ņemt līdzi šos dokumentus, lai būtu vieglāk risināt situācijas dažādos neparedzētos gadījumos, piemēram, ceļu

satiksmes negadījumos. Dokumentus varēs neņemt līdzi arī vadot citas personas īpašumā esošu transportlīdzekli. Šis jauninājums darbosies attiecībā uz tiem, kam ir Latvijā izsniegta vadītāja apliecība un Latvijā reģistrēts transportlīdzeklis.

KĀDIEM DOKUMENTIEM JĀBŪT, VADOT TRANSPORTLĪDZEKLI LATVIJĀ

Jaunie varianti:

VADĪTĀJA APLIECĪBA	TRANSPORTLĪDZEKĻA REĢISTRĀCIJAS APLIECĪBA	ID DOKUMENTS

ID DOKUMENTS	VADĪTĀJA APLIECĪBA	TRANSPORTLĪDZEKĻA REĢISTRĀCIJAS APLIECĪBA

Joprojām spēkā esošs variants:

VADĪTĀJA APLIECĪBA	TRANSPORTLĪDZEKĻA REĢISTRĀCIJAS APLIECĪBA	ID DOKUMENTS

VADOT TRANSPORTLĪDZEKLI ĀRZEMĒS, REĢISTRĀCIJAS UN VADĪTĀJA APLIECĪBA BŪS JĀŅEM LĪDZI TĀPAT KĀ LĪDZ ŠIM!



PASTĀSTI PAR SAREŽĢĪJUMIEM UZ CEĻA!

80005555

LVC bezmaksas diennakts tālrunis



Zog autoceļu aprīkojumu



Uz ceļa šķērslis



Beigts dzīvnieks



Slidens ceļš



VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI

Ceļu policisti vienmēr jautā:

– Vai jūs esat dzēris?

Kaut viens būtu kādreiz pajautājis:

– Vai jūs esat ēdis?

* * *

Stāv divi ceļu policisti ar radaru.

– Tas nu gan traucas kā lidmašīna!

– Kāds ātrums?

– Piecdesmit eiro.

* * *

Ceļu policists autovadītājam:

– Kāpēc jūs pasažiere nav piesprādzēta ar drošības jostu?

– Viss kārtībā, tā ir sievasmāte. Viņa šodien ir rāma.

* * *

Vakar glābēju dienestā atskanēja satraucošs tālruna zvans. Glābēji tā sanervozējās, ka nolēma klausuli necelt.

* * *

Šorīt sapratu, ka vieta autostāvētā stundā nopelna vairāk nekā es.

$$\text{☀} + \text{🚗 70} = 27\text{m}$$



$$\text{☀} + \text{🚗 90} = 44\text{m}$$



ESI PIE STŪRES – ATCERIES FIZIKU!



VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI



Autobraucēju brīvdienų ceļvedis

Jūnijs, 2019

Latvijas Ceļu muzejs
Šlokenbeka, Milzkalne,
Smārdes pag., Engures
novads. Vairāk informācijas:
www.celumuzejs.lv
Ieeja bez maksas

8. jūnijs
Livonijas ordeņa pils,
Jāņa iela 17, Ventspils
**Viduslaiku mūzikas
festivāls un bruņi-
nieku turnīrs Lilium
Vindaviensis 2019**

16. jūnijs
Ēdoles pils, Pils iela 1,
Ēdole. **9. Emīla tirgus
ar 17 sieriem un vēžiem**

27. – 29. jūnijs
13.00, Liepāja. **Kuģa
Saratov sagaidīšanai
Liepājā – 100**

8. – 9. jūnijs
10.00 – 24.00. Pasta sala,
Jelgava. **Starptautiskais
smilšu skulptūru festivāls**

23. jūnijs
23.00 – 04.30. **Ligošana**
11. novembra krastmalā un
Dzegužkalnā. *Ieeja bez maksas*
Sīkāka informācija:
www.kultura.riga.lv

15. jūnijs
14.00 – 20.00 Biķernieku
trase, S. Eizenšteina iela 4,
Rīga. **Vasaras drifta
festivāls**

28. – 29. jūnijs
12.00, Cēsu pils parks,
Lenču iela 9A, Cēsis
**Sarunu festivāls
LAMPA 2019**

22. jūnijs
Pilssalas un atpūtas kompleksa
Jaunsētas, Alūksne. **Starptautiskās
sacensības pludmales volejbolā
Katrinas kauss**. *Sīkāka informācija:*
www.aluksne.lv

20. jūnijs
Turaidas muzejrezervāts
**Jāņu ieligošanas pasākums
Visim ozolu vītņi saulgriežiem!**

15. – 16. jūnijs
12.00 – 18.00. Trase Zelta zirgs,
Ķegums. **Pasaules čempionāts
motokrosā MXGP of Latvia 2019**
Biļetes: www.bilesuserviss.lv

16. jūnijs
9.00 – 18.00. Ogu īves,
Jaunkalsnava. LVM
Kalsnavas arborētums rīkotie
Peoniju svētki 2019

18. jūnijs
19.00 – 21.00. Latgales vēstniecība
Gors, Pils iela 4, Rēzekne.
**Rūdolfa Blaumaņa luga
Skroderdienas Silmačos**
Biļetes: www.bilesuparadize.lv

29. jūnijs
10.00 – 21.00. Pilsrundāle,
Rundāles pag. **Rundāles pils
Dārza svētki un 42. puķu
draugu salidojums**

7. – 9. jūnijs
16.00. Bauskas Pilskalna
parks Estrāde. **Mūzikas
festivāls Zobens un
Lemess 2019**. *Biļetes:*
www.ticketshop.lv

Vienmēr svaiga maize
Maiznīca/veikals/kafejnīca
Liepkalni. „Liespalās”
(Rīga–Daugavpils 117. km)
Katru dienu 8–22

Autoceļu Avīze tiek izplatīta CSDD nodaļās, Viada, Astarte Nafta, Virši-A degvielas uzpildes stacijās un Elvi veikalos.

autoceļu avīze

VIADA

CSDD

ASTARTE
NAFTA

VIRŠI-A

ELVI

Redakcijas adrese:
Gogoja iela 3, Rīga, LV-1050
Tālrunis: 67028140,
e-pasts: avize@lvceli.lv

Izdavējs: va/s Latvijas Valsts ceļi sadarbībā ar
biedrību Latvijas ceļu būvētājus, Transportbūvju
inženieru asociāciju, VAS Latvijas autoceļu
uzturētājus un VAS Ceļu satiksmes drošības direkciju.

Reģistrācijas Nr. 000700076,
iznāk reizi mēnesī kopš 2004. gada janvāra.

Foto: LETA,
F64, Renārs Koris,
publicitātes foto.