



Oktobris 2019

Autoceļu dzīve

Arī vienkārši risinājumi palīdz atturēt autovadītājus no lieka riska.

Ir izvērtētas visas uz valsts galvenajiem autoceļiem esošās gājēju pārejas un uzsākts darbs pie nepilnību novēršanas, lai padarītu drošākas tās pārejas, kas neatbilst LVS standartam. Paralēli uzsākts darbs arī pie to gājēju pāreju apzināšanas, kas atrodas uz reģionālajiem un vietējiem autoceļiem.

[---> 7. lappuse]

[---> 5. lappuse]

Autoceļu fonds nav dienas kārtībā

Speciālā budžeta izveide nepalielinās ceļu lietotāju maksāto nodokļu un nodevu apmēru. Tas nerisinās ceļu nozares izvirzīto pamata problēmu ar finansējuma nepietiekamību autoceļu sakārtošanai.



Autoceļu uzturēšana. Lielākā daļa līdzekļu ieguldīti seguma uzturēšanā.

Uzstādīs signālstabiņus 37 posmos uz 21 reģionālā autoceļa vairāk nekā 750 km kopgarumā. Sāk darboties arī iekārtas, kas brīdina dzīvniekus uz Ventspils šosejas (A10) posmā no Ķemeru meža līdz Ozolpilij.

Autobraucēju ceļvedis oktobrim.

[---> 6. lappuse]

[---> 4. lappuse]

[---> 8. lappuse]

Īsumā**Autovadītājus aicina pārsēties sabiedriskajā transportā**

Lai motivētu Latvijas iedzīvotājus pārsēties no privātā automobiļa sabiedriskajā transportā, mazinot satiksmes sastrēgumus, ietaupot resursus un saudzējot vidi, VSLA *Autotransporta direkcija* sadarbībā ar AS *Pasažieru vilciens* uzsākusi informatīvu kampaņu *Pamēģini sabiedriski!* Šobrīd Latvijā vidējais braucēju skaits vienā vieglajā automobiļā ir no 1,6 līdz 1,9 personām. Uz tūkstošiem iedzīvotājiem ir reģistrēti vairāk nekā 350 automobiļi, un to skaits turpina palielināties īpaši Rīgā un Pierīgā. Tāpēc veidojas arvien lielāki sastrēgumi, liekot iedzīvotājiem ik dienu vairāk laika pavadīt ceļā, kā arī atstājot negatīvu ietekmi uz apkārtni. Vieglo automobiļu skaita samazināšanu uz Latvijas ceļiem paredz arī Sabiedriskā transporta nākotnes koncepcija 2021.–2030. gadam. Jaunā koncepcija paredz, ka sabiedriskā transporta mugurkauls būs dzelzceļa transports, jo tieši vilciens ir transportlīdzeklis, kas paredzēts lielu masu pārvadāšanai. Šobrīd rīta un vakara maksimumstundās AS *Pasažieru vilciens* pārvadā 18 tūkst. pasažieru.

Izmaiņas vieglo automobiļu vadīšanas eksāmenā

Turpmāk ceļu satiksmes drošības direkcijas (CSDD) B kategorijas vadīšanas eksāmena figūras *braukšanas uzsākšana augšupceļā* un *apgriešanās braukšanai pretējā virzienā* tiks izpildītas ceļu satiksmē, informē CSDD. Šo figūru izpilde tiks iekļauta kopējā eksāmena novērtējumā, un šie braukšanas elementi netiks speciāli izdalīti. Braucot ceļu satiksmē uz šaura ceļa, būs raiti un nekavējot satiksme jāapgriežas braukšanai pretējā virzienā, izmantojot atpakaļgaitu. Tāpat eksāmena maršrutā tiks iekļauta vieta ar kāpumu, kur pretendents būs, netraucējot satiksmei, jāuzsāk kustība augšupceļā. Minētās izmaiņas vēl vairāk pietuvinās vadīšanas eksāmenu reālajai dzīvei. Pēc CSDD statistikas datiem B kategorijas vadīšanas eksāmenu ar pirmo reizi nokārto apmēram 44% kursos, savukārt figūru laukumā ar pirmo reizi nokārto 90% topošo vadītāju.

Aizvada bez bojājumiem

Eiropas diena bez ceļu satiksmes negadījumiem bojā gājušiem un smagi ievainotiem cilvēkiem Latvijā tiešām ir aizvadīta bez avārijām bojāgājušajiem, tomēr vairāki cilvēki ir guvuši traumas, norāda Valsts policija. Kopumā 26. septembrī tika noformēti 899 administratīvo pārkāpumu protokoli, kas ir būtiski vairāk nekā ikdienā. Par atļautā braukšanas ātruma

pārsniegšanu noformēti 426 protokoli, no tiem visvairāk – 163 – Vidzemē. Arī šis rādītājs ir būtiski lielāks nekā ikdienā. Tāpat dienas laikā ir fiksēti vairāki gadījumi, kad autovadītāji pie stūres ir lietojuši telefonus, kā arī izteikti aizrādījumi par nepiesprādzēšanu. Policija aizturēja astoņus autovadītājus, kuri pie stūres bija sēdušies alkohola reibumā. 26. septembrī jau ceturto gadu pēc kārtas Eiropas Savienības dalībvalstīs norisinājās akcija Eiropas diena bez ceļu satiksmes negadījumiem bojā gājušiem un smagi ievainotiem cilvēkiem, kuru rīko Eiropas ceļu policijas tīkls sadarbībā ar Eiropas Komisiju (EK). Šogad policija akcijas laikā pastiprinātu uzmanību pievērsa gan autovadītājiem, gan mazāk aizsargātajiem ceļu satiksmes dalībniekiem, skaidrojot riskus, kas rodas satiksmes noteikumu neievērošanas gadījumos. Tāpat tika solīts intensīvi kontrolēt drošības jostu un bērnu sēdekļu lietošanu. Eiropā ceļu satiksmes negadījumos ik dienu dzīvību zaudē aptuveni 70 cilvēku. Latvijā šogad līdz 23. septembrim avārijās gājuši bojā 92 satiksmes dalībnieki, bet 340 tikuši smagi ievainoti. Pērn šajā pašā periodā ceļu satiksmes negadījumos bojā gāja 91 cilvēks, bet smagi cieta 402 personas.

Pārbūvēs autoceļu no Tinūžiem līdz Ikšķilei

Ir uzsākti segas pārbūves darbi uz autoceļa Inčukalns–Ropaži–Ikšķile (P10) posmā no Tinūžiem līdz Ikšķilei (35,59.–40,58. km). Būvdarbi sāksies no rotācijas apļa krustojumā ar autoceļu Ulbroka–Ogre (P5) Ikšķiles virzienā. Jau šoruden tur paredzēti līdz trim ar pagaidu luksoforiem regulēti posmi. Būvdarbu laikā tiks izbūvēts jauns salturīgais slānis un šķembu pamatne, sakārtota ūdens novades sistēma un ieklātas divas asfalta kārtas. Augstspiediena gāzvadādam autoceļa šķērsojuma vietā izbūvēs apvalkcauruli, bet Ikšķilē – lietus ūdens novades sistēmu un apgaismotu gājēju celiņu, kā arī pārbūvēs gājēju pāreju dzelzceļa pārbrauktuves zonā. Autoceļa būvdarbus veic SIA *Ostas celtnieks* par līgumcenu 4,58 milj. eiro (ar PVN), ko sedz valsts budžets, savukārt gājēju celiņa izbūvi apmaksā Ikšķiles novada pašvaldība. Saskaņā ar līgumu darbiem atvēlētās 210 kalendārās dienas, un, ņemot vērā ziemas pārtraukumu, tie tiks pabeigti nākamgad.

Aicina sprādzēties arī aizmugurē

Pētot automašīnu pasažieru paradumus, redzama būtiska atšķirība starp to, kā pasažieri uzvedas auto priekšējā un aizmugurējā sēdekļi. Vairākums jeb 86% pasažieru lieto drošības jostu, sēžot automašīnas priekšā, bet aizmugurē uz pusi mazāk – tikai 43% pasažieru vienmēr piesprādzējas, liecina Ceļu satiksmes drošības direkcijas (CSDD) veiktais pētījums. 53% gadījumu pasažieri

nesprādzējas, jo jābrauc neliels attālums. Savukārt 40% pasažieru aizbīdinās, ka josta ir neērta, nepraktiska un to ir grūti uzlikt. 22% respondentu nesprādzējas tāpēc, ka pilnībā uzticas autovadītājam, savukārt 18% uzsver, ka šoferis viņam nav atgādinājis, ka mašīnā ir jāpiesprādzējas. “Satraucošs ir fakts, ka paši autovadītāji pieļauj pasažieru nepiesprādzēšanu. Pētījums atklāj, ka tikai 28% šoferu pārliecinās, ka viņu pasažieri ir piesprādzējušies auto aizmugurējā sēdekļi. Bieži vien nelietot drošības jostu pasažierus mudina neracionāla pārliecība par situācijas drošumu. Taču satiksmes negadījums var notikt arī dzimtajā ciematā, veicot pavisam nelielu attālumu, piemēram, braucot uz veikalu,” stāsta Andris Lukstiņš, CSDD valdes priekšsēdētājs. Pētījums atklāj, ka biežāk drošības jostu lieto sievietes, kā arī Pierīgas, Zemgales un Vidzemes iedzīvotāji. Savukārt drošības jostu aizmugurējā sēdekļi retāk lieto vīrieši, it īpaši no Kurzemes un Latgales. Drošības jostas nelietošanu biežāk praktizē autovadītāji, kuri arī kā pasažieri sprādzējas retāk. “Pērn ceļu satiksmē gāja bojā 25 pasažieri, un, šo traģēdiju iemesls, visticamāk, ir drošības jostu nelietošana. Šogad astoņos mēnešos ceļu satiksmē bojā gājuši 10, bet cietuši 610 pasažieri. Braucot ar ātrumu

50 km/h, sadursmes brīdī cilvēks, kurš nav piesprādzējies, virzīsies uz priekšu ar spēku, kas pielīdzināms vismaz tonnai, iztrieksies cauri priekšējā stiklam vai arī salauzīs priekšā sēdošā krēslu.

Mazina klimata pārmaiņu ietekmi

Veikts pētījums, lai novērtētu, kā klimata pārmaiņas ietekmē Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūras darbību un tehnisko uzturēšanu visa dzīves cikla laikā. Lai gan šis pētījuma mērķis ir novērtēt klimata pārmaiņu ietekmi uz dzelzceļu un piedāvāt risinājumus, kā to novērst, arī pati jaunā infrastruktūra palīdzēs mazināt klimata pārmaiņas, veicinot CO2 izmešu, gaisa un skaņas piesārņojuma līmeņa samazinājumu. Klimata pārmaiņas var ietekmēt dzelzceļa būvniecību, uzturēšanu un darbību. Smagas lietusgāzes, vējš un vētras, kā arī sniegs, stindzinošs lietus un salnas var apturēt dzelzceļa darbību vai nopietni kaitēt infrastruktūrai un ietekmēt pasažierus. Pētījumā ir identificēti dzelzceļa infrastruktūras elementi, kas visvairāk pakļauti klimata pārmaiņu ietekmei, un sagatavoti pielāgošanas un novēršanas pasākumi, kas tiks integrēti dzelzceļa līnijas būvprojektā un ieviesti būvniecības laikā.

Viedoklis**Cerība uz 2021. gadu**

Tālis Linkaits,
Satiksmes ministrs*:

“Ceļu nozarei pēc labajiem gadiem, kad bija pieejams Eiropas Savienības (ES) fondu finansējums, pietrūkst aptuveni 100 milj. eiro. Satiksmes ministrija prioritāriem pasākumiem 2020. gadā papildus autoceļu sakārtošanas programmai 2014.–2023. gadam līdz piešķirt vairāk nekā 70 milj. eiro, tika piešķirti septiņi miljoni eiro. Labāk nekā nulle ir, tomēr skaidrs, ka 2020. gada budžets iezīmējas ar sociālo ievirzi: medicīnu, skolotāju un citu profesiju pārstāvju algām.

Līdz ar to investīcijas nākamajā gadā nebūs prioritāte, bet mēs ceram uz 2021. gadu. Gatavojoties administratīvi teritoriālajai reformai, ir iezīmēta nauda ceļu sakārtošanai uz novadu centriem. Cik liels būs šis finansējums, būs zināms, kad sāks dalīt nākamā gada budžeta pīrāgu. Papildu līdzekļus mēs varam atrast arī no iekšējiem resursiem, strādājot racionālāk, realizējot publiskās privātas partnerības (PPP) projektus, kā arī, iespējams, papildu finansējumu ceļiem var iegūt, realizējot nodokļu izmaiņas. Tiklīdz beigsies budžeta sarunas un budžets tiks apstiprināts, valdība ķersies pie nodokļu politikas izvērtēšanas. Skatīsimies, kas ir racionalizējams, un tad arī nonāksim pie iespējamiem risinājumiem. Ņemot vērā pieejamo finansējumu ceļu nozarei, nākamgad koncentrēsimies uz galveno valsts ceļu un reģionālo ceļu būvniecību un mazāk tiks remontēti vietējās nozīmes ceļi.

*Rīta panorāma
(24.09.19.)

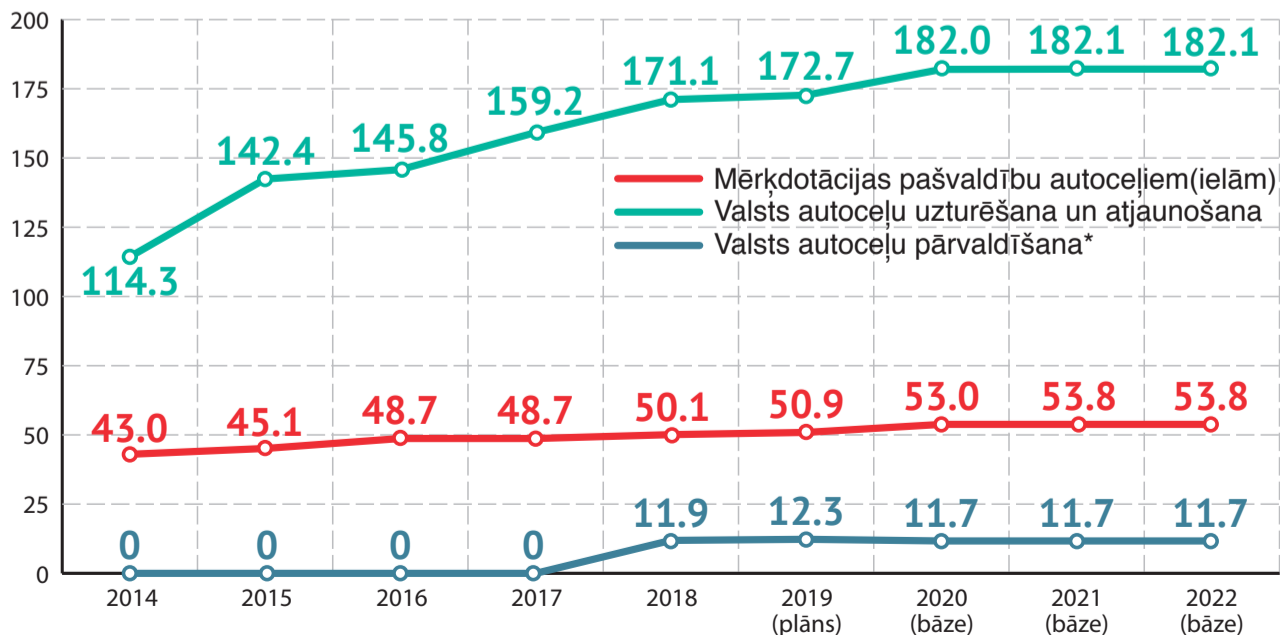
Skaitļi un fakti

637



tik miljoni eiro gadā būtu nepieciešami valsts autoceļu remontdarbiem un uzturēšanai

Avots: LVC

Valsts autoceļu fonda finansējuma sadalījums

* finansējums valsts autoceļu pārvaldīšanai līdz 2018. gadam tika plānots vienā budžeta apakšprogrammā ar valsts autoceļu uzturēšanu un atjaunošanu

Avots: Finanšu ministrija

Finanšu ministrs: Autoceļu finansējums jāpiesaista ekonomiskajai attīstībai

Būtu nepieciešams attīstīt ideju par algoritma izstrādi, kā finansējums Latvijas autoceļiem sasniedz adekvātu apjomu, vienlaicīgi neradot nepieciešamību veikt izdevumu samazināšanu citās jomās.

Tā intervijā Autoceļu Aviāzei norāda finanšu ministrs Jānis Reirs. Viņš skaidro, ka viens no valdības rīcības plāna pasākumiem paredz noteikt algoritmu, ka finansējums autoceļiem tiek piesaistīts valsts ekonomiskajai attīstībai. J. Reirs arī atzīmē, ka paaugstinot akcīzes nodokli dīzeļdegvielai, visticamāk, netiks sasniegts pozitīvs efekts un degvielas realizācijas apjomi kritīsies. Līdz ar to papildus nodokļa ieņēmumi, kurus varētu tālāk novirzīt, piemēram, ceļu nozarei, izpaliks.

Ikvienam jāsaprot, ka finanšu resursi ir ierobežoti un visas prioritātes ir rūpīgi jāizvērtē.

2020. gada budžets būs lielākais Latvijas vēsturē. Kāda ir kopējā summa, ko ministrijas un valsts iestādes ir iesniegušas dažādām vajadzībām?

Kopumā ministrijas iesniegušas 334 pieteikumus dažādiem prioritāriem pasākumiem turpmākajiem diviem gadiem. Nākamajam gadam ministrijas dažādiem pasākumiem papildus lūgušas piešķirt 953,5 milj. eiro., 2021. gadā šī summa veido jau 1,82 mljrd. eiro, bet 2022. gadā – 2,14 mljrd. eiro. Savukārt citas valsts institūcijas prioritārām vajadzībām vēlas 2020. gadā saņemt 23,4 milj. eiro. Kopumā visas ministrijas un citas valsts iestādes un institūcijas no nākamā gada budžeta prioritāriem pasākumiem pieprasījušas 976,8 milj. eiro. Savukārt 2021. gadā tie jau ir 1,84 mljrd. eiro.

17,1 par tik milj. eiro atpaliel plānotie akcīzes nodokļa ieņēmumi no naftas produktiem šā gada astoņos mēnešos.

AVOTS: Finanšu ministrija

Ņemot vērā, ka 2020. gadā plānots 2,8% IKP pieaugums un 2,5% inflācija, valsts budžetā nonāks papildus gandrīz 600 milj. eiro. Kādiem mērķiem tie tiks sadalīti?

Ministru kabinets šobrīd vēl nav pieņēmis lēmumu par atbalstāmajiem prioritāriem pasākumiem. Ir pieņemti tikai konceptuālie lēmumi. Ikvienam jāsaprot, ka finanšu resursi ir ierobežoti un visas

prioritātes ir rūpīgi jāizvērtē. Trešdaļa no papildus pārdalāmā finansējuma ir paredzēta veselības nozarei – medicīnu algām un veselības nozares prioritātēm atvēlēti 50 milj. eiro. Būtiska papildu sadalāmā finansējuma daļa 30,3 milj. eiro apmērā piešķirta pedagogu atalgojumam un zinātnēi. Tāpat nozīmīgs finansējums atvēlēts kultūras, iekšlietu un tieslietu sistēmas darbinieku algām. No nākamā gada tiek palielināts diferencētais neapliekamais minimums, kā arī valsts budžetā ir iekļauta šā gada pensiju indeksācija.

Kuras nozares ir valdības prioritāte? Vai starp šīm nozarēm varētu parādīties arī ceļu nozare, jo, kā zināms, jau ilgstoši tā darbojas nepietiekama finansējuma apstākļos?

Valdības prioritātes ir noteiktas valdības deklarācijā. Proti, finanšu sistēmas sakārtošana, valsts drošības stiprināšana, tiesiskuma stiprināšana, administratīvi teritoriālās reformas īstenošana, veselības aprūpes sistēmas un izglītības sistēmas kvalitātes un pieejamības uzlabošana, obligātā iepirkuma komponentes atcelšana, tautsaimniecības konkurētspējas, produktivitātes un investīciju apjoma paaugstināšana, kā arī demogrāfiskās situācijas uzlabošana. Deklarācijā arī norādīts, ka valdības darbs šo prioritāšu īstenošanā tiks balstīts uz stingru fiskālo disciplīnu ar tiekšanos uz pārpalikuma veidošanu valsts budžetā. Ir sagatavots un apstiprināts arī valdības rīcības plāns, kurā ir paredzēts turpināt autoceļu atjaunošanu visā Latvijā, tomēr vienlaikus ir noteikts, ka rīcības plānā iekļautie finansiāli ietilpīgie

diskusijās tiek vērtētas iespējas pasākumu atbalstīšanai.

Latvijas iedzīvotāji atzinuši transporta un ceļu jomu par ceturto svarīgāko, kam būtu jāpiešķir vairāk līdzekļu no nākamā gada budžeta. Pavisam minimāli atpalielot no izglītības jomas. Varbūt ir jāņem vērā sabiedrības viedoklis?

Kā jau minēju jautājumā par papildu finansējuma piešķiršanu attiecīgajām nozarēm, ir svarīgi ievērot fiskālo disciplīnu.

Satiksmes ministrs Tālis Linkaits ir diezgan skarbi izteicies budžeta veidošanas kontekstā. Proti, viņš norādīja, ka ceļi tiek pieminēti tikai kā avots, no kura pasmelt. Kad un vai ceļu nozare varētu piedzīvot reālu valsts finansējuma palielināšanu, kas varētu kompensēt ES fondu naudas atbalsta izbeigšanos?

Valsts autoceļu fondam pieejamais finansējums pēdējos gados ir pieaudzis, jo iepriekšējos gados budžeta veidošanas procesā autoceļu finansēšanai jau ir ticis piešķirts papildu finansējums. Piemēram, 2018. gadā valsts autoceļu fonda finansējums attiecībā pret šo gadu ir palielinājies par 1,2% jeb 2,8 milj. eiro.

Pēc akcīzes nodokļa paaugstināšanas 2020. gadā dīzeļdegvielas cena Latvijā būs par 0,10 eiro litrā augstāka nekā Lietuvā.

Ar cik lielu valsts finansējumu 2020. gadā ceļu joma varētu rēķināties? Cik plānots novirzīt valsts autoceļu tīklam, un cik pašvaldību ceļiem?

Saskaņā ar Ministru kabineta šā gada 20. augusta sēdē apstiprinātajiem ministriju bāzes izdevumiem 2020. – 2022. gadam Satiksmes ministrijas (SM) budžeta programmā *Valsts autoceļu fonds* pieejamais finansējums nākamajam gadam ir 247,5 milj. eiro. No šīs summas 53,8 milj. eiro ir mērķdotācijas pašvaldības autoceļiem un ielām, 182 milj. eiro paredzēti valsts autoceļu uzturēšanai un atjaunošanai, bet 11,7 milj. eiro – valsts autoceļu pārvaldīšanai.

Vienlaikus, kā minēts iepriekš, šobrīd notiek budžeta veidošanas diskusijas



par papildu finansējuma piešķiršanu prioritāriem pasākumiem.

Vai atbalstāt ideju, ko izteica satiksmes ministrs, ka papildu līdzekļus ceļiem varētu iegūt, palielinot akcīzes nodokli dīzeļdegvielai un ieņēmumu pieaugumu novirzot ceļiem?

Jautājums par jebkādu nodokļu likmju izmaiņām ir jāskata, izstrādājot nākamās vidēja termiņa valsts nodokļu politikas pamatnostādnes (valsts nodokļu politika). Nākamās pamatnostādnes tiks izstrādātas nākamgad. Vienlaikus valdības rīcības plāna viens no pasākumiem paredz noteikt algoritmu, ka autoceļu finansējums tiek piesaistīts valsts ekonomiskajai attīstībai, par kura īstenošanu atbildīga ir SM. Šobrīd Finanšu ministrijā (FM) nav saņemts SM piedāvājums šī pasākuma īstenošanai. Nodokļu reformas pieņemtie grozījumi likumā *Par akcīzes nodokli* jau paredz paaugstināt akcīzes nodokli degvielai 2020. gadā. Dīzeļdegvielas akcīzes nodokļa likme tiks paaugstināta no 372 eiro līdz 414 eiro par tūkstoš litriem. Tas palielinās dīzeļdegvielas cenu par 0,051 eiro litrā. Jau šobrīd Latvijā degvielas cenas ir augstākas nekā Lietuvā, bet pēc akcīzes nodokļa paaugstināšanas 2020. gadā dīzeļdegvielas cena Latvijā būs par 0,10 eiro litrā augstāka nekā Lietuvā.

Latvijā būs par 0,10 eiro litrā augstāka nekā Lietuvā.

Ar cik lielu valsts finansējumu 2020. gadā ceļu joma varētu rēķināties? Cik plānots novirzīt valsts autoceļu tīklam, un cik pašvaldību ceļiem?

Saskaņā ar Ministru kabineta šā gada 20. augusta sēdē apstiprinātajiem ministriju bāzes izdevumiem 2020. – 2022. gadam Satiksmes ministrijas (SM) budžeta programmā *Valsts autoceļu fonds* pieejamais finansējums nākamajam gadam ir 247,5 milj. eiro. No šīs summas 53,8 milj. eiro ir mērķdotācijas pašvaldības autoceļiem un ielām, 182 milj. eiro paredzēti valsts autoceļu uzturēšanai un atjaunošanai, bet 11,7 milj. eiro – valsts autoceļu pārvaldīšanai.

Jautājums par Autoceļu fonda izveidi kā atsevišķu speciālu budžetu šobrīd netiek apspriests.

Kā ir mainījies dīzeļdegvielas patēriņš?

Saskaņā ar Valsts ieņēmumu dienesta (VID) datiem šā gada septiņos mēnešos, salīdzinot ar pagājušā gada attiecīgo periodu, dīzeļdegvielas patēriņš pieaudzis vien par 0,7%, un maijā un jūnijā pret

Fiskālā politika ir principu un lēmumu kopums, kas nosaka valsts funkcijas ienākumu un izdevumu pārdalē.

Fiskālās politikas īstenošanā tiek ievēroti šādi principi:

- 1) taupības princips – pieejamie resursi izmantojami lietderīgi un efektīvi;
- 2) uzkrājuma veidošanas princips – ja to ļauj ekonomiskā situācija, budžets tiek plānots un izpildīts ar pārpalikumu;
- 3) precīziskas fiskālās politikas princips – ekonomikas cikla augšupejas fāzē tiek realizēta ierobežojosa, bet lejupslīdes fāzē – stimulējoša fiskālā politika;
- 4) stabilitātes princips – finanšu politika ir paredzama un pēctecīga;
- 5) ilgtspējīgas fiskālās politikas princips – lai vispārējās valdības parāda apjoms neuzliek nesamērīgu slogu ekonomikai, bet veicina tās attīstību ilgtermiņā;
- 6) paaudžu savstarpējās atbildības princips – fiskālajā politikā tiek ņemta vērā tās finansiālā ietekme uz sabiedrību gan šobrīd, gan nākamajās paaudzēs;
- 7) atklātuma princips – tiek nodrošināta publiski pieejama informācija par fiskālās politikas mērķiem, to sasniegšanas metodēm un rezultātiem;
- 8) solidaritātes princips – valsts institūcijas ievēro Fiskālajā likumā noteiktos un uz vispārējās valdības sektoru attiecināmos fiskālos nosacījumus.

AVOTS: FM

iepriekšējā gada attiecīgajiem mēnešiem tas samazinājies par 3,8% un 3,3%. Patēriņa pieauguma tempa samazinājuma rezultātā akcīzes nodokļa ieņēmumi no naftas produktiem šī gada astoņos mēnešos atpaliel no plānotajiem par 17,1 milj. eiro jeb 4,6% un, salīdzinot ar 2018. gada astoņiem mēnešiem, ieņēmumi pieauguši vien par 4,4 milj. eiro jeb 1,2%. Ņemot vērā iepriekš minēto, pašlaik neatbalstām vēl straujāku akcīzes nodokļa dīzeļdegvielai likmes kāpumu.

20. gs. 40. gados ceļu nozarei tika novirzīta arī daļa no nodokļu ieņēmumiem, kas iekasēti no pārdotā alkohola. Šī nauda nonāca Autoceļu fondā. Vai Autoceļu fonda atjaunošana tiek apspriesta?

Kā jau minēju, finansējums autoceļiem šobrīd tiek nodrošināts no SM budžeta programmā *Valsts autoceļu*

fonds paredzētajiem līdzekļiem. Jautājums par Autoceļu fonda izveidi kā atsevišķu speciālu budžetu šobrīd netiek apspriests. Šobrīd valsts speciālais budžets ir tikai sociālās apdrošināšanas budžets. Vēl viena speciāla budžeta izveide radīs papildu administratīvo slogu un apgrūtinās budžeta plānošanas procesu. Turklāt speciāla budžeta izveide nepalielinās ceļu lietotāju maksāto nodokļu un nodevu apmēru, bet nodrošinās esošo valsts budžeta ieņēmumu pārdali. Attiecīgi tas nerisina nozares izvīzīto pamata problēmu par finansējuma nepietiekamību autoceļu sakārtošanai. Tā vietā varētu attīstīt ideju par algoritma izstrādi, kā to jau paredz valdības rīcības plāns, kā finansējums autoceļu uzturēšanai sasniedz adekvātu apjomu, vienlaicīgi neradot nepieciešamību veikt izdevumu samazināšanu citās publisko pakalpojumu jomās.

PASTĀSTI PAR SAREŽĢĪJUMIEM UZ CEĻA!

80005555

LVC bezmaksas dienakts tālrunis

Zog autoceļu aprīkojumu

Uz ceļa šķērslis

Beigts dzīvnieks

Slidens ceļš

VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI

Tehniskie līdzekļi palīdz organizēt un padarīt drošāku satiksmi

Satiksmes organizācijas tehniskie līdzekļi, piemēram, tādi kā signālstabīņi, barjeras u.c. tiek uzstādīti ceļu posmos ar intensīvu transportlīdzekļu satiksmi. To uzstādīšanu regulē noteiktie Latvijas valsts standarti.

Autoceļu aprīkojums, apzīmējumi, ceļa zīmes un citi tehniskie līdzekļi palīdz ceļu satiksmes dalībniekiem orientēties uz ceļa un izvairīties no bīstamu situāciju veidošanās, tādējādi nodrošinot drošāku pārvietošanos. Tāpēc ik gadu tiek apzināti autoceļi, kur nepieciešams nomainīt vai no jauna uzstādīt kādus no satiksmes organizācijas tehniskajiem līdzekļiem. Šobrīd uz valsts autoceļiem kopumā ir vairāk nekā 105,88 tūkst. signālstabīņu, 125,63 tūkst. ceļa zīmju un 306 luksoforu. Tāpat ir uzstādītas barjeras vairāk nekā 7,4 tūkst. km garumā, savukārt gājēju barjeras stiepjas 26 km garumā.

Aprīko reģionālos ceļus

Lai uzlabotu satiksmes drošību uz valsts autoceļiem, vairāk nekā 30 valsts pārzinā esošu reģionālo autoceļu posmi tiek aprīkoti ar atstarojošiem signālstabīņiem, kas diennakts tumšajā laikā ļauj autovadītājiem labāk orientēties uz ceļa. Stabīņi tiek uzstādīti 37 posmos uz 21 reģionālā autoceļa, vairāk nekā 750 km kopgarumā. "Ceļa pārrēķināšana ir ļoti būtiska no satiksmes drošības viedokļa. Latvijas klimatiskajos apstākļos, kad vairāk nekā sešus mēnešus gadā rīta un vakara stundās ilgi pieturas krēsla, atstarojošais ceļu aprīkojums ir īpaši nepieciešams. Tāpēc arī nākamgad būtu jārealizē līdzīgs projekts, aprīkojot vēl vismaz 700 km valsts autoceļu ar signālstabīņiem," norāda VAS Latvijas valsts ceļi (LVC) valdes priekšsēdētājs Jānis Lange. Saskaņā ar valsts standartu LVS93 signālstabīņi jāuzstāda uz valsts galvenajiem ceļiem, tai skaitā arī šķērsojuma mezglu nobrauktuvēs un apdzīvotās vietās posmos, kur ceļa brauktuve ir bez apmales un/vai bez apgaismojuma. Uz pārējiem ceļiem signālstabīņi jāuzstāda, ja pašreizējā satiksmes intensitāte ir ne mazāka par tūkstoš transportlīdzekļiem diennaktī. Signālstabīņus ieteicams uzstādīt arī tad, ja satiksmes intensitāte ir mazāka nekā tūkstoš transportlīdzekļi

diennaktī, it īpaši liknēs.

Tomēr, ņemot vērā to, ka finansējums valsts autoceļiem jau ilgstoši nav pietiekams, daudzi ceļu posmi joprojām nav aprīkoti ar signālstabīņiem. Konkrētais projekts, kura ietvaros tiks aprīkoti 750 km autoceļu, tiek veikts, pateicoties 300 tūkst. eiro (ar PVN) finansējumam, ko satiksmes drošības uzlabošanai uz valsts autoceļiem ir novirzījusi Ceļu satiksmes drošības padome no Satiksmes drošības fonda. Šajā fondā uzkrājas daļa no transportlīdzekļu apdrošināšanas (OCTA) polisēm. Signālstabīņu projekta ietvaros tiek uzstādīti ceļu posmos, kur to nebija vispār un kur ir lielāka satiksmes intensitāte. Šī projekta ietvaros signālstabīņus plānots uzstādīt Zemgalē, Kurzemē, Pierīgā un Vidzemē. VAS Latvijas valsts ceļi Satiksmes organizācijas pārvaldes vadītājs Māris Zaļaiskalns norāda, ka ir rasti līdzekļi, lai 2020. gadā turpinātu iesāktu programmu un uzstādītu signālstabīņus vēl aptuveni 100 tūkst. eiro vērtībā, un tuvākā laikā varētu tikt izsludināts iepirkums. Šī iepirkuma ietvaros signālstabīņus paredzēts uzstādīt arī uz Latgales autoceļiem. M. Zaļaiskalns gan skaidro, ka kritērijs, pēc kura tiek izvēlēti objekti, kur uzstādīt signālstabīņus, ir satiksmes intensitāte. Latgalē esot mazāka transportlīdzekļu satiksmes, un līdz ar to arī signālstabīņus tur uzstāda mazāk.

Daudzveidīgs pielietojums

Pagājušajā gadā uz valsts autoceļiem notikuši vairāk nekā 50 ceļu satiksmes negadījumi (CSN), kuros transportlīdzekļi cietuši, saduroties ar dzīvniekiem. Lai vērstu situāciju uz labo pusi, eksperimentālā kārtā sāks izmēģināt tehnoloģijas, kas palīdzēs novērst potenciālās sadursmes ar dzīvniekiem. Proti, uz Ventspils šosejas (A10) posmā no Ķemeru meža līdz Ozolpilij (49,0.–57,3 km) ceļa signālstabīņiem tiks piestiprināti meža dzīvnieku

brīdinātāji. Diennakts tumšajā laikā, automašīnai tuvojoties, no ieslēgtām gaismām aktivizēsies ierīces, kas pievērsīs dzīvnieku uzmanību ar vizuāli akustiskiem signāliem, kā rezultātā dzīvniekiem tiks kavēta autoceļa šķērsošana, tuvojoties transportlīdzeklim. Kopumā paredzētas 300 šādas ierīces. LVC projekta vadītājs Jānis Putniņš uzsver: "Galvenais ir uzsvērt, ka ierīces ir domātas dzīvnieku brīdināšanai par tuvojošos transportlīdzekļi, nevis biedēšanai. Faktiski mērķis ir iemācīt zvēriem to, ka tajā brīdī, kad ierīce mirgo un izdala skaņu, nav droši šķērsot ceļu, jo tuvojās transportlīdzeklis." Savukārt M. Zaļaiskalns, jautāts, cik liels efekts no šādi aprīkotiem signālstabīņiem varētu būt, bilst, ka pagaidām par to ir pārāgi spriest, tomēr citu valstu pieredze ir pozitīva.

Vienlaikus ir izsludināts iepirkums otram izmēģinājuma projektam, lai uz Jelgavas šosejas (A8) Platones pagastā iepirktu Vircavai (53,55.–55,83 km) gar ceļa malām uzstādītu žogu ar pārtraukumu posma vidusdaļā, pa kuru dzīvnieki šķērso tu autoceļu. Šajā aptuveni 300 m garā pārtraukumā tiks izvietotas dzīvnieku klātbūtnes noteikšanas ierīces, kas aktivizēs mainīgās ceļazīmes pirms šīs dzīvnieku pārejas zonas, brīdinot autovadītājus un liekot samazināt braukšanas ātrumu. Abi šie posmi izvēlēti, jo pēdējo triju gadu laikā negadījumu skaits ar meža dzīvniekiem šajos posmos bija salīdzinoši liels. Uz Ventspils šosejas bijuši astoņi negadījumi ar uzbraukšanu dzīvniekam pēdējo triju gadu laikā, uz Jelgavas šosejas 11 negadījumi ar uzbraukšanu dzīvniekam pēdējo triju gadu laikā.

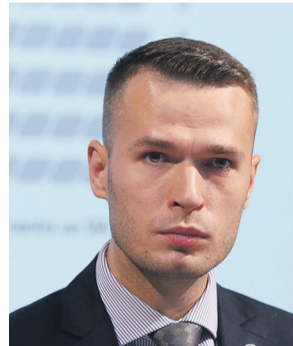
Sevi attaisno pilnībā

Vēl viens elements, kas palīdz izvairīties no sadursmēm un jau pāris gadus ir ierīkots uz atsevišķiem valsts autoceļu posmiem, ir akustiskās ribjoslas. Uz autoceļa ass līnijas tiek iefrēzētas 10 mm dziļas iedobes ar soli 0,6 m. Automašīnai uzbraucot uz šādas ribjoslas, rodas vibrācijas un troksnis, brīdinot autovadītāju no iebraukšanas pretējā joslā. Parasti ribjoslas tiek ierīkotas tajos šosejas posmos, kuros ir bijis visvairāk ceļu satiksmes negadījumu. Latvijā šobrīd ar ribjoslām ir aprīkotas divas šosejas: Tīnūži–Koknese (P80) aptuveni 60 km garumā un Tallinas šosejas (A1) posms no


Duntes līdz Svēciemam. "Vajadzība pēc akustisko ribjoslu ierīkošanas joprojām pastāv. Kopumā es domāju, ka tās ir sevi ļoti labi parādījušas un attaisnojušas. Pirmās ribjoslas Latvijā tika ierīkotas 2016. gadā un kalpo ļoti labi. Ja finansējums ļautu, tad, protams, varētu savilkt ribjoslas visās nepieciešamajās vietās, tomēr ir viens bet – akustisko ribjoslu ierīkošana iet roku rokā ar ceļa marķējuma atjaunošanu. Tas nozīmē, ka pareizi ribjoslas būtu ierīkotas tajos posmos, kur notiek jauna asfalta seguma ieklāšana vai arī ir paredzēta marķējuma atjaunošana. Mēs arī pieturamies pie šī principa, ka kopā ar segas virskārtas atjaunošanu tiks iestrādātas arī akustiskās ribjoslas," stāsta M. Zaļaiskalns. Uz jautājumu, kāda autoceļa posmu ar ribjoslām varētu aprīkot nākamā, viņš norāda, ka, visticamāk tas varētu būt Saulkrastu apvedceļš (A1). Arī ziemā īpaša uzturēšana ceļa posmiem, kur ir ierīkotas ribjoslas, nav nepieciešama. Tāpat tiek notīrīts sniegs, bet tas, kas paliek "bedrītē" tiek izkausēts, uzkaisot sāli. 

Viedoklis

Negadījumi pieaug



Kristaps Liecinieks, AAS Balta Transporta produktu un riska parakstīšanas pārvaldes vadītājs.

"Salīdzinot ar iepriekšējiem gadiem, šogad ne tikai ievērojami pieaudzis reģistrēto negadījumu skaits, bet tie ir arī krietni smagāki, automašīnām nodarot ievērojami lielākus postījumus un pamatīgus zaudējumus. Vidējā KASKO atlīdzība pēc auto sadursmes ar dzīvnieku ir 1,52 tūkst. eiro. Par auto sadursmēm ar meža zvēriem šā gada pirmajā pusē atlīdzības izmaksātais apjoms jau tuvojās vienam miljona eiro. Kopumā šādu atlīdzību pieteikumu skaits ir palielinājies par 10%, salīdzinot ar iepriekšējo gadu." 



Ceļu posmi Zemgalē un Kurzemē, kas tiks aprīkoti ar signālstabīņiem:

- uz a/c P97 Jelgava–Dobele–Annenieki posmā 8,055.–17,615. km un posmā 12,100.–37,000. km;
- uz a/c P98 Jelgava (Tušķi)–Tukums posmā 5,350.–12,100. km, posmā 12,100.–23,972. km un posmā 23,972.–46,508. km;
- uz a/c P103 Dobele–Bauska posmā 2,660.–19,225. km, posmā 19,225.–28,90 km, posmā 40,0.–48,606. km un posmā 48,606.–70,439. km;
- uz a/c P125 Talsi–Dundaga–Mazirbe posmā 2,595.–57,290. km un posmā 33,577.–33,844. km (paralēlā brauktuve);
- uz a/c P128 Sloka–Talsi posmā 6,150.–50,100. un posmā 50,100.–73,868. km;
- uz a/c P129 Talsu apvedceļš posmā 0,000.–6,714. km un 0,236. km – rotācijas apļa otra puse;
- uz a/c P108 Ventspils–Kuldīga–Saldus posmā 3,930.–36,000. km, posmā 36,088.–53,582. km, posmā 57,994.–79,983. km un posmā 79,983.–103,320. km;
- uz a/c P109 Kandava–Saldus posmā 28,645.–52,040. km;
- uz a/c P112 Kuldīga–Aizpute–Liči posmā 0,802.–27,862. km un posmā 27,862.–69,072. km;
- uz a/c P118 Kuldīgas apvedceļš posmā 0,000.–9,360. km;
- uz a/c P121 Tukums–Kuldīga posmā 4,630.–52,378. km.

Ceļu posmi Pierīgā un Vidzemē, kas tiks aprīkoti ar signālstabīņiem:

- uz a/c P1 Rīga (Jaunciems)–Carnikava–Ādaži posmā 15,800.–32,291. km;
- uz a/c P2 Juglas papīrfabrikas ciemats–Upesciems posmā km 0,000.–2,727. km;
- uz a/c P4 Rīga–Ērgļi posmā 5,726.–30,125. km;
- uz a/c P5 Ulbroka–Ogre posmā 0,000.–9,450. km;
- uz a/c P7 Ragana–Turaida posmā 0,000.–9,760. km;
- uz a/c P8 Inciems–Sigulda–Ķegums posmā 0,000.–46,440. km un posmā 46,440.–74,408. km;
- uz a/c P14 Umurga–Cēsis–Līvi posmā 0,000.–13,452. km un posmā 13,452.–42,700. km;
- uz a/c P85 Rīgas HES–Jaunjelgava posmā 0,000.–11,500. km un posmā 11,500.–56,900. km;
- uz a/c P91 Mežvidi–Baldone posmā 0,000.–3,235. km;
- uz a/c P132 Rīga–Jaunmārupe posmā 1,800.–9,920. km.

VAS Latvijas Valsts ceļi pārzinā ir 20 066 km autoceļu, no tiem:

patlaban uz valsts autoceļiem ir 105 883 signālstabīņi:

- uz galvenajiem autoceļiem – 48 442;
- uz reģionālajiem autoceļiem – 50 806;
- uz vietējiem autoceļiem – 6635.

Uzlabo gājēju pārejas

Veicot visu uz valsts galvenajiem autoceļiem esošo gājēju pāreju auditu, noskaidrotas tās, kurām jāveic uzlabojumi, lai tās atbilstu LVS standartam. Atsevišķas gājēju pārejas būs arī jādemonē, jo tās apdraud gājēju drošību.

Pagājušajā gadā tika veikts visu uz valsts galvenajiem autoceļiem esošo gājēju pāreju audits. Kopumā tās ir 98 gājēju pārejas, kas atrodas gan apdzīvotās vietās, gan ārpus apdzīvotām vietām. Pēc situācijas analīzes tika konstatēts, ka 63 gājēju pārejas atbilst LVS standartam 190-10. Savukārt 35 gājēju pārejas, kas atrodas uz galvenajiem valsts autoceļiem neatbilst LVS standartam, vēl 16 ir rekomendēts demontēt. Tomēr pirms pieņemt lēmumu par demontāžu vēl tiks veikta padziļināta izpēte un atkārtota gājēju un automašīnu intensitāšu skaitīšana dažādos laika posmos. Citu valstu veiktie pētījumi un, piemēram, Oslo

apgaisojumu, nedz ar speciālo apgaisojumu, kas paredzēts gājēju pārejām. Dati rāda, ka, piemēram, 14 gājēju pārejas ir bez ielas un arī bez speciāla apgaisojuma. Četras no šīm gājēju pārejām ir saglabājams, bet desmit ir jādemonē. Savukārt 13 gājēju pārejām ir tikai ielas apgaisojums bez speciāla apgaisojuma, līdz ar to atsevišķās vietās situācija ir ļoti bīstama, jo gājēju pārejas atrodas ārpus laternu izgaismošanas ielas daļas un tās ir sevišķi grūti pamanīt. Apgaisojums nav vienīgā problēma, 27 gājēju pārejām ir nepieciešami dažāda veida ar apgaisojumu nesaistīti uzlabošanas pasākumi, tādi kā ietvju un pievedceļu

skaitis, kurām šogad piekērāties, ir nedaudz mazāks. Tas gan nenozīmē, ka atlikušās tiks aizmirstas. To sakārtošana atbilstoši standartam tikai prasīs ilgāku laiku,” norāda M. Zaļaiskalns. Viņš atzīmē, ka divas problemātiskās gājēju pārejas atrodas Baltezerā, kur trotuārs ir ļoti tuvu dzīvojamā ēku žogam, tāpēc radās problēmas pievilkt elektrību. “Sanāk, ka ir vai nu jālauž bīstama, jo gājēju pārejas atrodas ārpus laternu izgaismošanas ielas daļas un tās ir sevišķi grūti pamanīt. Apgaisojums nav vienīgā problēma, 27 gājēju pārejām ir nepieciešami dažāda veida ar apgaisojumu nesaistīti uzlabošanas pasākumi, tādi kā ietvju un pievedceļu

Baltezerā šī iela ir labi apgaismota ar ielas laternām, pagaidām situāciju atstājām tādu kā ir, jo tā nerada apdraudējumu. Vēl viena problemātiskā gājēju pāreja atrodas Lielvārdē, un to būtu jāpārceļ par 30 metriem, jo netālu ir uzcelts veikals, un cilvēki šķērso ceļu preti veikalam, nevis pa gājēju pāreju. Lai pāreja tiktu pārvietota, ir nepieciešams izstrādāt projektu, tāpēc arī šīs pārejas sakārtošana prasīs nedaudz vairāk laika, nekā domājām,” situāciju ieskicē M. Zaļaiskalns. Savukārt Jersikā (Līvānu novads) uz autoceļa Rīga–Daugavpils–Krāslava–Baltkrievijas robeža (Pāternieki) (A6) 186,7 km gājēju pārejai nav iespējams ierīkot speciālo apgaisojumu, jo šajā vietā AS *Sadales tīkli* tikai vēl ir jāievieš elektrība. Runājot par nākotni, M. Zaļaiskalns min, ka nākamgad iecerēts sakārtot astoņas gājēju pārejas, kurās ir nepieciešams veikt kādus pārbūves darbus. Šogad tiks pasūtīti projekti, kas būs

gatavi nākamā gada pavasarī un vasarā arī realizēti. Tāpat šobrīd VAS *Latvijas Valsts ceļi* reģionālās nodaļas sākušas apkopot un izvērtēt informāciju par valsts pārziņā esošajām gājēju pārejām uz reģionālajiem un vietējiem valsts autoceļiem.

Jāseko standartam

Gājēju pārejas uzdevums ir dot priekšroku gājējiem, kuri šķērso brauktuvi, jo gājēji ceļu satiksmē veido skaitliski ievērojamu satiksmes dalībnieku grupu, kurai ir liels kustīgums, bet vienlaicīgi tā ir neaizsargāta un ceļu satiksmes negadījumos visvairāk apdraudēta. Kā jau minēts, gājēju pāreju projektēšana un ierīkošana ir stingri regulēta LVS standartā 190-10, kas, balstoties uz satiksmes un gājēju intensitātes mērījumiem, nosaka, kāda veida gājēju pāreja var tikt ierīkota nepieciešamajā vietā. Tomēr gājēju pāreja var tikt ierīkota

arī pie zemākām intensitātēm, ja pārejai jānodrošina maz aizsargātus satiksmes dalībniekus, piemēram, skolēnus. Pastāv divlīmeņu gājēju pārejas, kas ir vai nu gājēju tilts, vai tunelis, kā arī vienlīmeņa gājēju pārejas, kas ir attiecīgi brauktuves daļa, kas paredzēta gājēju pārešanai pāri brauktuvei un ir apzīmēta ar attiecīgām ceļa zīmēm, ceļa apzīmējumiem, un var būt aprīkota arī ar luksoforiem – tāpēc ir vai nu regulējamas, vai arī neregulējamas gājēju pārejas.

Vietas izvēli, kur gājēju pāreja tiks ierīkota, nosaka vairāki faktori. Pirmkārt, tās gandrīz vienmēr atrodas apdzīvotās vietās, jo te ir intensīvāka gājēju plūsma. Tomēr ir arī atsevišķi izņēmumi, kad pāreja var tikt ierīkota arī ārpus apdzīvotām vietām. Uz valsts galvenajiem autoceļiem šādas ir septiņas gājēju pārejas. Tās ir ar luksoforu regulējamas vienlīmeņa gājēju pārejas vai arī divlīmeņa gājēju pārejas.

Šobrīd ir veikts iepirkums, un tiek izvērtēti pretendenti, lai, izveidojot apgaisojumu, modernizētu četras gājēju pārejas:

- Lielvārdē un Koknesē uz a/c Rīga–Daugavpils–Krāslava–Baltkrievijas robeža (Pāternieki) (A6) (2 gājēju pārejas);
- Ulbrokā gājēju pāreja uz a/c Ulbroka–Ogre (P5),
- Vecumniekos gājēju pāreja uz a/c Ķekava–Skaistkalne (P89).

Tiek gatavoti projektēšanas uzdevumi gājēju pāreju uzlabošanai:

- Lielvārdē uz autoceļa Rīga–Daugavpils–Krāslava–Baltkrievijas robeža gājēju pārejas pārcelšanai un apgaisošanai (A6);
- Jersikā uz autoceļa Rīga–Daugavpils–Krāslava–Baltkrievijas robeža (A6) gājēju pārejas apgaisošanai.

AVOTS: SOP

Transporta un ekonomikas institūta izdotā rokasgrāmata par satiksmes drošību, pierāda, ka ceļu satiksmes negadījumu skaits palielinās uz gājēju pārejām, kas nav atbilstoši aprīkotas, jo autovadītāji nespēj laicīgi tās identificēt un pamanīt gājējus. Pētījumi arī parāda, ka, iespējams, viens no iemesliem salīdzinoši augstajam negadījumu skaitam, kuros iesaistīti gājēji, ir nepietiekama cieņa pret pārejām kā no autovadītāju tā arī no pašu gājēju puses. Protī, gājēju pārejas, kurās intensitāte ir liela ir salīdzinoši drošākas par tām, kuras gājēji šķērso reti.

Apgaisojuma jautājums

Lielākajā daļā gadījumu gājēju pāreja neatbilst noteiktajam LVS standartam, jo tā netiek apgaismota nedz ar ielas

izbūve, ceļa zīmju nomaīņa vai pārvietošana, kā arī gājēju barjeru uzstādīšana.

VAS *Latvijas Valsts ceļi* Satiksmes organizācijas pārvaldes direktors Māris Zaļaiskalns norāda: “Pagājušajā gadā tika savākta informācija par visām valsts galveno ceļu gājēju pārejām kopā, no tām vairāk nekā 60% ir atbilstošas noteiktajam standartam. Savukārt atlikušās varētu iedalīt divās daļās: tajās, kuras jāsakārto un tajās, kuras jālikvidē,” atzīmē M. Zaļaiskalns.

Ķeras klāt

“Šogad sākotnēji bija plānots sakārtot sešas līdz astoņas gājēju pārejas no saraksta, aprīkot tās ar speciālo apgaisojumu, bet diemžēl atsevišķos gadījumos situācija bija sarežģītāka, nekā mēs bijām domājuši. Līdz ar to gājēju pāreju

A/c	Apgaisojuma veids	Piezīmes	Gājēju 1st.	Transporta līdzekļu 1st.	Apdzīvotās vietas nosaukums
Nepieciešams apgaisojums (nav ne ielas, ne speciālais apgaisojums) (4)					
A02	Bez apgaisojuma	Ir izstrādāts rekonstrukcijas projekts.	6	292	Bērzkrogs
A03	Bez apgaisojuma	Ir izstrādāts rekonstrukcijas projekts.	22	613	Murjāņi
A06	Bez apgaisojuma	Atrodas vietā, kas nav apzīmēta ar ceļa zīmi Nr.519 – apdzīvota vieta – tāpat atrodas ārpus apdzīvotas vietas.	0 (intensitāte skaitīta vasaras sezonā)	272	Jersika (administratīvā teritorija)
A09	Bez apgaisojuma	Gājējiem jāšķērso sabiedriskā transporta apstāšanās josla, lai pārietu pāri autoceļam.	17	471	Kaķenieki
Vēlams apgaisojums (ielas apgaisojums neapgaiso gājēju pāreju) (3)					
A02	Ir ielas apgaisojums, kas neapgaiso GP	Ir izstrādāts rekonstrukcijas projekts. GP savieno autobusu pieturvietas.	3	276	Bērzkrogs
A06	Ir ielas apgaisojums, kas neapgaiso GP	Abās brauktuves pusēs ir izbūvēts gājēju/velosipēdistu celiņš, kas savieno esošo GP. Vasaras sezonā GP tiek izmantota.	0	311	Lielvārde
A12	Ir ielas apgaisojums, kas neapgaiso GP	GP savieno esošās autobusu pieturvietas abpus autoceļam. Skolas laikā GP, iespējams, tiek izmantota.	0	243	Kūkas
Virs gājēju pārejas ir ielas apgaisojums, bet nav LVS standartā paredzētais speciālais apgaisojums (4)					
A01	Virs gājēju pārejas esošs ielas apgaisojums	Blakus atrodas kapsēta. Rīta un vakara stundās bez GP brauktuvi šķērso būtu gandrīz neiespējami.	1	1063	Baltezers
A01	Virs gājēju pārejas esošs ielas apgaisojums	Rīta un vakara stundās bez GP brauktuvi šķērso būtu gandrīz neiespējami.	0	1173	Baltezers
A06	Virs gājēju pārejas esošs ielas apgaisojums	GP tiek intensīvi izmantota. Papildus apgaisojuma izbūvei būtu nepieciešama pievedceļu rekonstrukcija	35	385	Lielvārde
A06	Virs gājēju pārejas esošs ielas apgaisojums		8	342	Koknese
Iespējams, jādemonē (ja netiek demontētas, tad vajadzīgs apgaisojums un/vai citi uzlabojumi) (16)					
A02	Ir ielas apgaisojums	Netālu no GP ir veikals, ražotne un privātmājas. Abās brauktuves pusēs ir izbūvēts gājēju/velosipēdistu celiņš, kas savieno GP. GP savieno autobusu pieturvietas.	3	155	Grundzāle
A03	Bez apgaisojuma	Vienā brauktuves pusē ir ļoti tuvu esoša autobusu pieturvietas, otrā brauktuves pusē pieturvietas ir, šķērsojot a/c Umurga–Cēsis–Līvi (P14). Blakus pieturvietai nav apdzīvotu ēku. Liela transportlīdzekļu satiksmes intensitāte. Nav pievedceļu, SOTL nav uzstādīti atbilstoši LVS standartam.	4	448	Stalbe
A06	Ir ielas apgaisojums, kas neapgaiso GP	Abās GP pusēs intensīva apbūve.	5	311	Lielvārde
A06	Bez apgaisojuma. Ārpus apdzīvotas vietas GP neparedz		0	311	
A06	Ir ielas apgaisojums	GP savieno autobusu pieturas pie Skrīveru institūta.	8	212	Skrīveri
A06	Bez apgaisojuma. Ārpus apdzīvotas vietas GP neparedz		0		
A06	Ir ielas apgaisojums	GP savieno esošās autobusu pieturvietas abpus a/c un nodrošina piekļuvi pie muzeja.	2	246	Naujene
A06	Bez apgaisojuma	GP bez apgaisojuma pirms Krāslavas nov. pašvaldības ceļa pieslēguma, blakus veikals.	4	125	Kalnīši
A07	Ir ielas apgaisojums, kas neapgaiso GP	GP savieno pieturvietas. Nav gājēju pievedceļu.	0	947	Ķekava
A 09	Bez apgaisojuma	GP savieno esošās autobusu pieturvietas abpus autoceļam. A/c labajā pusē gājēju ceļš beidzas autobusu pieturvieta. A/c labajā pusē nav gājēju piesaistes. GP tiek izmantota vienīgi nokļūšanai uz pieturvietu.	0	480	Annenieki
A10	Bez apgaisojuma	GP abās pusēs mežs.	0		Spuņciems
A10	Bez apgaisojuma	GP nodrošina piekļuvi autobusu pieturvietai.	2		Spuņciems
A12	Bez apgaisojuma	GP nodrošina piekļuvi autobusu pieturvietai.	2	243	Zilāni
A12	Bez apgaisojuma	Gājēju pāreja savieno Ludzas pilsētu ar Martišu ciematu.	2	212	Ludza
A13	Ir ielas apgaisojums	Ir izstrādāts rekonstrukcijas projekts (rotācijas aplis), kurā gājēju pāreja tiek demontēta.			Kārsava
A14	Bez apgaisojuma	GP atrodas pie skolas, bet autobusa pietura ir tālu no pārejas. Nav pievedceļu.	0	142	Svente

visticamāk jādemonē

GP – gājēju pāreja
SOTL – satiksmes organizācijas tehniskie līdzekļi

AVOTS: Standartizācijas likums

Noslēdzas vasaras sezona uz valsts autoceļiem

Pavisam drīz uz valsts autoceļiem noslēgsies vasaras uzturēšanas darbu sezona. No kopējām izmaksām apjomīgākie ikdienas uzturēšanas darbi ir segumu uzturēšana. Šajos darbos ietilpst bedru remonts asfalta ceļiem, virsmas apstrāde, greiderēšana, bedru un iesēdumu remonts grants ceļiem un atputeļošana.

Vasaras sezona uz valsts autoceļiem ilgst no 1. aprīļa līdz 31. oktobrim, un uzturēšanas darbus, pamatojoties uz deleģēšanas līgumu, veic VAS Latvijas autoceļu uzturētājs (LAU), kas regulāri apseko valsts autoceļus un atbilstoši to uzturēšanas klašu prasībām veic konstatēto defektu novēršanu. Lai uzlabotu satiksmes drošību un informētu ceļu lietotājus par posmiem, kuros konkrētajā brīdī norit ikdienas uzturēšanas darbi, autoceļu uzturētāja greideri un bedru remontbrīģades tehnika ir aprīkota ar GPS iekārtām. Tiešsaistes režīmā tam var sekot līdz VAS Latvijas Valsts ceļi (LVC) tīmekļvietnes kartē un lietotnē Waze. LAU veiktā aptauja par iedzīvotāju informētību par Latvijas autoceļiem un to uzturēšanu, atklāja, ka teju puse aptaujāto jeb 45% brauc ar auto katru dienu vai vismaz vairākas reizes nedēļā un 83% autoceļu uzturēšanas kvalitāti vasarā vērtē kā labu vai viduvēju. Lielākais vairākums jeb 89% respondentu ikdienā biežāk izmanto autoceļus ar asfalta segumu, lai arī 40% no autobraucējiem katru dienu vai vismaz dažas reizes nedēļā brauc arī pa grants ceļiem.

Uzturēšanas izmaksas

Kā norāda LVC pārstāvis Valdis Mesters, ik gadu valsts autoceļu uzturēšanai tiek piešķirts aptuveni 61 milj. eiro, šajā summā ietilpst gan ziemas, gan vasaras uzturēšanas darbu izmaksas. Šogad kopumā LAU ikdienas uzturēšanas darbus uz valsts autoceļiem ir veicis vairāk nekā 48 milj. eiro apmērā. Bedru remontdarbi uz melnā seguma autoceļiem veikti jau vairāk nekā 300 tūkst. m² apjomā, savukārt dilumkārtā jeb greiderējamā kārtā atjaunota 10,4 m³ apjomā, bet grants segumu iesēdumu un bedru remontdarbi veikti teju 149 tūkst. m³ apjomā. No kopējām izmaksām apjomīgākie ikdienas uzturēšanas darbi ir segumu uzturēšana, izmaksām sasniedzot vairāk nekā 20,7 milj. eiro. Šajos darbos ietilpst bedru remonts asfalta ceļiem, virsmas apstrāde, greiderēšana, bedru un iesēdumu remonts grants ceļiem un atputeļošana. Autoceļu

kopšanā šogad ieguldīti 7,3 milj. eiro – darbos ietilpst zāles un krūmu pļaušana, grāvju tīrīšana, nomaļu apauguma noņemšana u.c. Satiksmes organizēšanā ieguldīti vairāk nekā 1,2 miljoni eiro, savukārt caurteku nomaiņā vai tīrīšanā ieguldīti teju 887 tūkst. eiro. Ūdens atvades sistēmas sakārtošanas darbu ietvaros grāvju tīrīšana veikta vairāk nekā 275 tūkst. m³ apjomā, bet nomaļu grunts uzauguma noņemšana 56,41 tūkst. m³ apjomā. Zāles pļaušana veikta 10,24 ha apjomā, bet krūmu pļaušana 912 ha apjomā. Caurteku tīrīšana veikta 1315 m garumā, bet bojāto caurteku nomaiņa – 3134 m garumā. Satiksmes organizēšanas darbu izpildes ietvaros uzstādītas vai nomaiņātas 3435 ceļazīmes, kā arī atjaunots 5581 signālstabiņš.

Bedres pieaug

Lai gan, salīdzinot ar 2014. gadu, remontējamo bedru apjoms uz Latvijas valsts autoceļiem ir samazinājies, šogad tas atkal ir palielinājies, norāda V. Mesters. Piemēram, pagājušajā gadā kopumā uz valsts autoceļiem ar asfaltbetona segumu tika saremontēti 284,6 tūkst. m² bedru, šogad nepilnos deviņos mēnešos šis apjoms jau sasniedza vairāk nekā 300 tūkst. m², kas ir par 23,89 tūkst. m² vairāk nekā visā pagājušajā gadā kopā. V. Mesters skaidro, ka

pārsniegs sešus miljonus eiro šogad. Jāatgādina, ka bedru remontdarbi tiek veikti prioritārā secībā atbilstoši uzturēšanas klasēm – A, B, C, D. Autoceļu melno segumu bedres A uzturēšanas klases autoceļos tiek saremontētas līdz katrā gada 1. jūnijam, B uzturēšanas klases ceļos līdz 15. jūnijam, un līdz 1. jūlijam C un D uzturēšanas klases ceļos. Satiksmi bīstamo bedru remontdarbi uz melnā seguma autoceļiem, kam ir noteikta A uzturēšanas klase, tiek veikti 24 h laikā no brīža, kad bedre ir konstatēta, B uzturēšanas klases autoceļiem – piecu diennakšu laikā, C uzturēšanas klases ceļiem – nedēļas laikā un D uzturēšanas klases ceļiem – divu nedēļu laikā. Par satiksmi bīstamām jeb avārijas bedrēm tiek uzskatītas tādas bedres asfalta segumos, kuru laukums ir lielāks par 0,1 kvadrātmētru (~32 cm x 32 cm), un tās ir dziļākas par pieciem centimetriem.

Grants ceļu uzturēšana

Arī uz grants ceļiem, atkarībā no laikapstākļiem, tiek veikti darbi. Visbiežāk tā ir greiderēšana, tas ir, seguma līdzināšana, planēšana un profilēšana. Šie darbi ir domāti seguma līdzenuma atjaunošanai bez jauna materiāla pievienošanas. Lai grants segums normāli kalpotu, tam jābūt ar

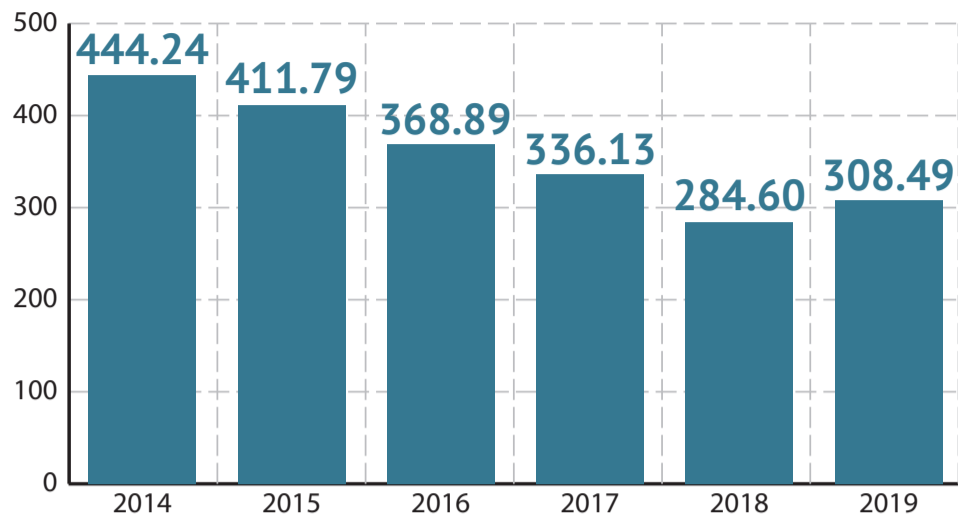
Galvenie valsts autoceļu uzturēšanas vasaras sezonas darbi:

- Melno segumu bedru remonts;
- Virsmas raupjuma atjaunošana;
- Grants autoceļu seguma uzturēšana un remonts;
- Satiksmes organizācijas līdzekļu (ceļa zīmju) uzturēšana un uzstādīšana;
- Grāvju tīrīšana un to profila atjaunošana;
- Zāles, krūmu un to atvašu pļaušana;
- Autoceļu nomaļu atkritumu savākšana.

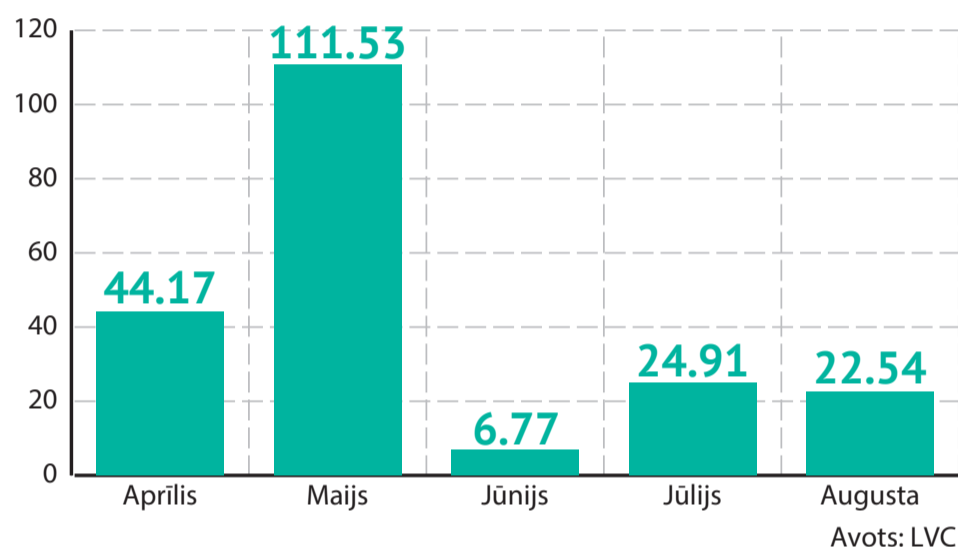
šāda situācija izveidojusies, jo nepietiekama finansējuma apstākļos valsts autoceļu stāvoklis sāk pasliktināties, tāpēc arī pastiprināti sāk veidoties bedres. Visvairāk bedru šogad labots maijā. Dati liecina, ka tie bija vairāk nekā 11,34 tūkst. m². Jāmin gan, ka sākotnējās prognozes liecināja: bedru apjoms šogad būs līdzīgs kā pērn, un nepārsniegs 300 tūkst. m². Tomēr prognozes nav piepildījušas, un līdz ar to, visticamāk, arī šo darbu izmaksas

šķērskritumu 3% līdz 5% no vidus uz malām. Lai to nodrošinātu, segas virskārtā ir jābūt vismaz 5 cm līdz 8 cm biezai planējamai kārtai. Svarīgi ir panākt, lai ūdens brīvi noplūst no segas. Gar ceļa malām nedrīkst būt grunts vaļņi. Diemžēl gada laikā satiksmes putekļu veidā nones apmēram vienu centimetru no grants seguma, un apmēram pusei no visiem grants segumiem nav planējamās kārtas un malā ir izveidojies grunts valnis. Šādiem

Bedrīšu remonts (tūkst. m²)



Grants segumu atputeļošana 2019. gadā (km)



Avots: LVC

Daļa no veiktajiem darbiem laika posmā no 1.04.2019. līdz 30.09.2019.

• Bedru remonts autoceļiem ar asfaltbetona segumu	334.39 tūkst. m ²
• Nomaļu grunts uzauguma noņemšana	54.82 tūkst. m ³
• Asfalta seguma izlīdzinošā frēzēšana	5.28 tūkst. m ²
• Grants seguma mitrināšana	414.48 tūkst. m ²
• Divkārtu virsmas apstrāde	26.51 tūkst. m ²
• Selektīvā vienkārtas apstrāde	861.12 tūkst. m ²
• Ceļa seguma planēšana	56.33 tūkst. km
• Biezu krūmu griešana	18.25 ha
• Grāvju tīrīšana	278.4 tūkst. m ³
• Atkritumu urnas uzstādīšana	32 gb.
• Ceļa nodalījuma joslas sakopšana	3.4 km
• Latvāņu pļaušana ceļa nodalījuma joslā	2.12 ha
• Mehānizēta zāles pļaušana ceļa nodalījuma un sadalošajā joslā	281 ha

AVOTS: LVC/LAU informācijas sistēma

autoceļiem līdzina segumu, veicot ar greideri divus līdz četrus gājienus pa brauktuvi, greiderēšanas dziļums ir mainīgs, 2 cm līdz 4 cm. Šogad greiderēšanas darbi uz grants autoceļiem līdz šim izpildīti teju 82 tūkst. km apjomā, un izmaksas par šo darbu veikšanu pārsniedz trīs miljonus eiro. Pagājušajā gadā kopumā tie bija 104,8 km par kopējo summu 4,4 milj. eiro. Sausā laikā grants autoceļu segums satiksmes ietekmē noput, kā rezultātā tiek atsegta autoceļa konstruktīvā kārtā – to veido smiltis. Līdz ar to autoceļu posmos, kuros ir nepietiekami biezs segums, intensīvas satiksmes laikā veidojas "smilšu vannas". Tāpat satiksmes rezultātā uz grants seguma veidojas šķērsviļņi jeb "trepe", atsevišķas bedres un iesēdumi. Savukārt nokrišņu laikā grants segums tiek pārmitrināts, un

tam samazinās nestspēja. Šādos gadījumos greiderēšanu nav iespējams veikt. Ilgstais sausuma periods šogad arī ietekmēja grants autoceļu stāvokli vasaras sākumā, un tie pastiprināti putēja. Šādos apstākļos redzamība uz grants ceļiem pasliktinās. Savukārt, lai iespēju robežās uzlabotu dzīves apstākļus tiem, kas dzīvo grants autoceļu tuvumā, valsts ceļu uzturētāji LAU atsevišķās vietās veica atputeļošanu ar kalcija hlorīdu. Protī, ceļa posmu greiderē, un tad Ca Cl₂ pārslas tiek vienmērīgi izkaisītas uz ceļa virsmas. Ja mitrums grants segumā ir nepietiekams, tad pirms kaisīšanas ceļš tiek arī laistīts. Tomēr, ņemot vērā nepietiekamo finansējumu, šāda atputeļošana tiek veikta tikai atsevišķās vietās, šogad to ir paredzēts veikt uz 137 km grants autoceļu, tomēr apjoms ir lielāks, un

kopumā atputeļošana ir veikta uz 209 km grants autoceļu jeb 1,26 milj. m², un tas ir izmaksājis 250 tūkst. eiro. Jāpiebilst gan, ka atsevišķos posmos atputeļošana ir veikta divas vai pat trīs reizes. Salīdzinājumam pērn atputeļošana ar kalcija hlorīdu tika veikta uz 133 km, bet 2017. un 2016. gadā attiecīgi uz 87 km un 72 km grants autoceļu.

Dažādi darbi

Vasaras periodā tiek veikti arī dažādi citi darbi, kas ir saistīti ar autoceļu kopšanu. Piemēram, latvāņu iznīcināšana. Šogad ceļu nodalījuma joslā latvāņi izplauti 2,12 ha platībā. Atsevišķi likvidēti 2,59 tūkst. latvāņu, bet ar rokām izplauti 2,33 tūkst. m² latvāņu audžu. Tāpat tiek mainītas ceļa apmales, ceļa zīmes, uzstādīti jauni soliņi, krāsoti vecie un vēl virkne citu darbu.

Atturēt autovadītājus no riska

Lai ierobežotu riskantu auto vadīšanu, ir jānotiek mijiedarbībai starp apkārtējo vidi un infrastruktūru. Piemēram, mainīgs ceļa segums, fotoradaru zīme, neparastāks ceļu horizontālais apzīmējums vai kas tamlīdzīgs dod mājienu autovadītājam, ka, iespējams, viņš pārāk riskē.

Tā, balstoties gan uz pašas pieredzi, gan paša veiktiem pētījumiem, Autoceļu Avīzei norāda Latvijas Universitātes (LU) profesors Ivars Austers. Arī VAS Latvijas Valsts ceļi (LVC) un LU kopīgi veiktajā eksperimentālajā pētījumā par uztveres ilūzijām uz ceļa. Proti, pētījuma ietvaros tika veikti eksperimenti, lai noskaidrotu, vai 3D zīmējumi uz ceļa atstāj labvēlīgu ietekmi uz autovadītāju uzvedību. Lai to izdarītu, tika izvēlētas piecas vietas: trīs gājēju pārejas, no kurām divas atrodas Spuņciemā un viena Priekulā, kā arī tika izvēlēti divi krustojumi: viens Stalbē, bet otrs Mārupē. Eksperimenta laikā pie gājēju pārejām tika fiksēti autovadītāju dzimums, vecums, automašīnas marka, gājēju dzimums, vecums, vai autovadītāji palaiž gājējus, cik laicīgi samazina braukšanas ātrumu utt. Līdzīgi novērojumi tika veikti arī krustojumos, papildus fiksējot, vai autovadītāji ieslēdz pagrieziena rādītāju, skatās pa labi un kreisi, vai pie stop zīmes apstājas pilnībā utt.

Efekts ir

Braukšanas ātrums ir nozīmīgs faktors ceļu satiksmes drošībā. Tas ne tikai ietekmē negadījumu smagumu, bet arī risku iekļūt negadījumā. Braucot ar lielāku ātrumu, autovadītājam ir mazāk laika reaģēt uz izmaiņām uz ceļa, pieņemt pareizus lēmumus. Bremzēšanas ceļš pieaug, bet manevrēšanas iespējas ir ierobežotākas. Piemēram, ātrums, ar kādu auto tuvojas krustojumam, ir nozīmīgs vēstnesis tam, vai vadītājs dos ceļu mašīnai, kurai ir galvenais ceļš. Lai gan gājēju pāreju vietās atrodas zīmes, uz asfalta ir uzkrāsota "zebra" un uzstādītas arī ātrumu ierobežojošas zīmes, ne vienmēr šie faktori noved pie tā, ka autovadītāji pietiekami samazina ātrumu. Līdz ar to ir

malā. Ir pierādīts, ka autovadītāji mēdz samazināt ātrumu vai pat gandrīz apstāties, ja nespēj uztvert to, kas ir attēlots uz ceļa zīmes.

Atgādināt vai piekudināt

"Katrs autovadītājs reizi pa reizei lieki riskē, jautājums ir – kāpēc. Atbildes ir daudz un sarežģītas, bet laikam tā, ko katrs no mums ir piedzīvojis – mēs nespējam precīzi un objektīvi novērtēt riskus. Ja mēs brauktu ideālos apstākļos ar ideālu transporta līdzekli, mēs varētu saprast, ko varam atļauties uz ceļa, un ka tajā pašā laikā viss būs kārtībā. Tomēr uz ceļa var gadīties daudz negaidītu un grūti prognozējamu situāciju, kuras var saukt par nejausībām. Kad tas notiek, mēs nespējam tik ātri piemēroties un adaptēties situācijai, tāpēc mūsu riska vērtējums ir neadekvāts," skaidro profesors I. Austers. Viņš atzīmē, ka pašas pieredze rāda: labākais risinājums, lai šādas situācijas novērstu, ir likt mijiedarboties videi un infrastruktūrai. Piemēram, pirms potenciāli riskantām vietām uz autoceļiem izveidot kādu atgādinājumu. Tas var būt gan mainīgs ceļa segums, gan fotoradara zīme, gan kaut kas cits. Tas dotu mājienu autovadītājam, ka, iespējams, viņš pārāk riskē un ir jāpiebremzē. Ar infrastruktūru, atgādinājumiem, uzmanības pievēršanu kaut kam citam var ierobežot riskantu auto vadīšanu, uzskata I. Austers. Tāpēc eksperimenta laikā uz ceļa tika uzkrāsoti 3D zīmējumi, kam vajadzēja pievērst autovadītāju uzmanību. "Kad mācāmies vadīt automašīnu, visu laiku domājam līdzī, ko darām, bet kādā brīdī mēs sākam braukt automātiski. Mums vairs nav jāpiedomā. Mums ir plāns, kur braukt, bet ko dara rokas, kājas un galva, tas paliek perifērijā. Mūsu mērķis bija,

satiksmes drošība ir augstākā līmenī, vērtību sistēmā jau ir iestrādāts tas, vai tu ar savu uzvedību neaizskar citus. Savukārt tajās valstīs, kur vara un statuss ir nozīmīgāki par citām vērtībām, arī satiksmes drošība ir zemākā līmenī," piebilst I. Austers.



Latvijas Universitātes profesors Ivars Austers: "Vienkāršas metodes strādā un var sniegt savu ieguldījumu satiksmes drošības situācijas uzlabošanā uz ceļiem."

Vienkāršas metodes strādā

Profesors I. Austers atzīmē, ka eksperimenta rezultāti ir salīdzinoši optimistiski. Parādoties 3D zīmējumiem, autovadītāji biežāk samazinājuši ātrumu, biežāk lietojuši pagrieziena rādītāju, kā arī palaiduši gājējus. Jāmin, ka apstājas, kas tapusi VAS Latvijas Valsts ceļi sadarbībā ar pētījuma aģentūras Norstat Latvija, dati liecina, ka aptuveni 2% autovadītāju nepalaiž gājējus pie gājēju pārejām. I. Austers gan pieļauj, ka apmēri varētu būt arī lielāki. Salīdzinot autovadītāju uzvedību pie gājēju pārejām ar 3D zīmējumu, secināts, ka tajās gājēji tiek palaisti par 17,3% biežāk nekā tad, kad zīmējuma tur nebija. Pozitīva tendence tika novērota arī krustojumā ar stop zīmi – pagriezieni parādīja vairāk nekā 97% vadītāju. Savukārt, kad zīmējuma nebija, tie bija 82% autovadītāju. Arī vidējais automašīnu ātrums pētījuma vietās pēc 3D zīmējuma parādīšanās samazinājās. I. Austers uzsver, ka 3D zīmējumi uz asfalta iespaido autovadītāju uzvedību. Proti, ar lielāku varbūtību tiek palaisti gājēji pār gājēju pārejām, un tā tiek pārbraukta ar mazāku



ātrumu. Tāpat pēc apstāšanās pie stop zīmes pirms galvenā ceļa krustojšanās tiek ieslēgts pagrieziena rādītājs. Arī pirms krustojuma ar galveno ceļu tiek samazināts ātrums. "Arī vienkāršas metodes strādā un var sniegt savu ieguldījumu drošības situācijas uzlabošanā uz ceļiem, tomēr ir divi jautājumi, kas prasa padziļinātāku analīzi. Proti, kur būtu istās vietas šādiem elementiem, kā arī, vai, vadītājiem pierodot pie šiem zīmējumiem, to efekts mazinātos," piebilst I. Austers.

Apziņa, ka tevi vēro

Šis nav pirmais eksperiments, kas veikts, izmantojot ilūzijas, lai noskaidrotu autovadītāju reakciju. Pirms diviem gadiem Liepājas šosejas (A9) un Ventspils šosejas (A10) malās atsevišķos posmos tika uzstādīti plakāti, katru nedēļu mainot attēlus uz tiem. Proti, tika novietots tukšs plakāts, ziedu attēls un arī acu pāris, nesniedzot nekādus paskaidrojumus, kas ar šiem attēliem ir domāts. I. Austers skaidro, ka mērķis bija noskaidrot, vai ar šādiem vienkāršiem līdzekļiem var ietekmēt autovadītājus un likt tiem centties ievērot ātruma

Pētījuma metodoloģija Palīdz mākslīgais intelekts

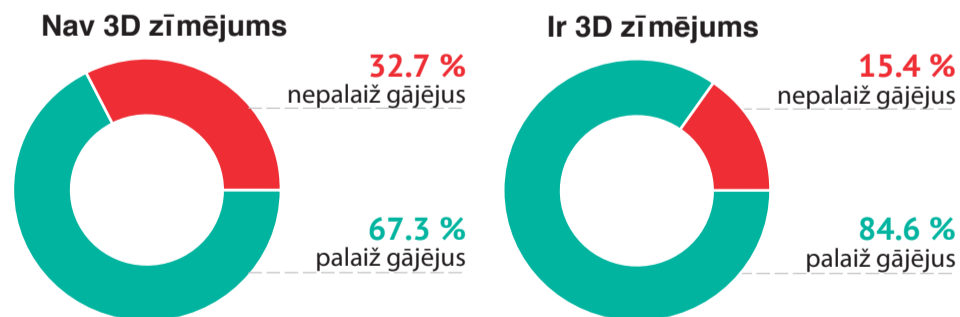
Novērojumi visa pētījuma ietvaros tika veikti visās nedēļas dienās, izņemot piektdienās. Novērojuma laiki bija viena stunda no rīta, laika posmā no 7.00 līdz 9.00, un viena stunda pēcpusdienā laika posmā no 17.00 – 19.00. Visās piecās lokācijas vietās sākotnēji tika novērota autovadītāju uzvedība parastos apstākļos. Pēc nedēļas visās vietās uz ceļā tika uzkrāsots 3D zīmējums četrus līdz 10 metrus pirms

gājēju pārejām, un tādā pašā attālumā pirms krustojumiem. Novērojumi turpinājās vēl divas nedēļas. Visās pētījuma vietās katru dienu novērošanas laikā ar GoPro videokameras palīdzību tika filmēta transporta plūsma. Pēc tam video, kas nekādā veidā neļāva identificēt autovadītāju personas datus, tika pakļauti mākslīgā intelekta algoritma analīzei, lai noteiktu transporta līdzekļu kustības vidējo ātrumu.

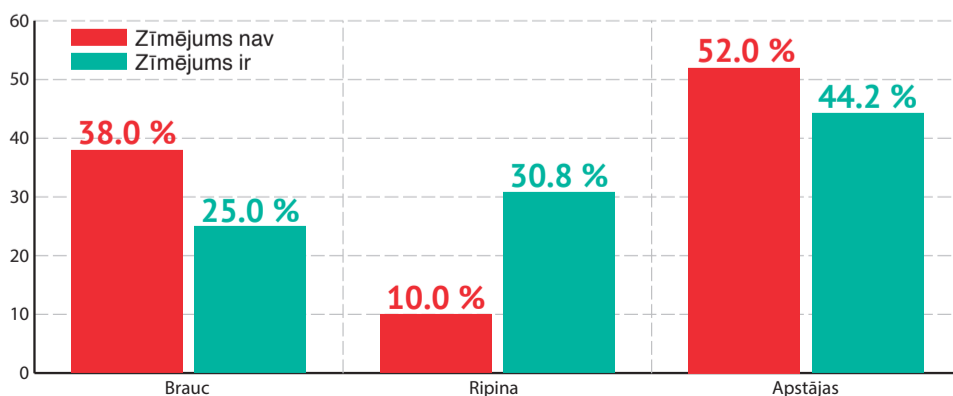
ierobežojumu. Vislielāko ietekmi uz autovadītājiem atstāja acis. I. Austers norāda, ka tā ir ideja par sociālu stimulu, ka tiek vērots. Pētījumi apliecina, ja autovadītājs atrodas automašīnā viens, tad pastāv lielāka varbūtība, ka viņš pārkaņps satiksmes noteikumus vai rikosies riskantāk uz ceļa. "Jau fakts, ka kāds sēž mums blakus, liek turēties rāmjos. Acis šajā gadījumā ir kā šis līdzbraucējs, kas tevi pieskata. Rezultāti, ko ieguvām uz Liepājas šosejas, parādīja, ka autovadītāji tiešām samazināja ātrumu un

brauca lēnāk par aptuveni 2,5 km/h. Tas saskaņā ar Eiropas Komisijas vērtējumu nozīmē satiksmes negadījumu skaita samazināšanos par 5 līdz 10 procentiem," norāda profesors I. Austers. Viņš arī atzīmē, ka eksperimenta rezultāti dažādos ceļa posmos atšķiras, līdz ar to "acu ideja strādā vienmuļos ceļa posmos ar pietiekami intensīvu satiksmi. Jēga un rezultāts no šādiem neparastiem objektiem, kas pievērš autovadītāju uzmanību, ir tad, ja tas ir novietots istajā vietā. Kā vēl viens pluss – tie neizmaksā dārgi."

Autovadītāju uzvedība pie gājēju pārejām



Autovadītāju uzvedība pie STOP zīmes krustojumā ar un bez 3D zīmējuma



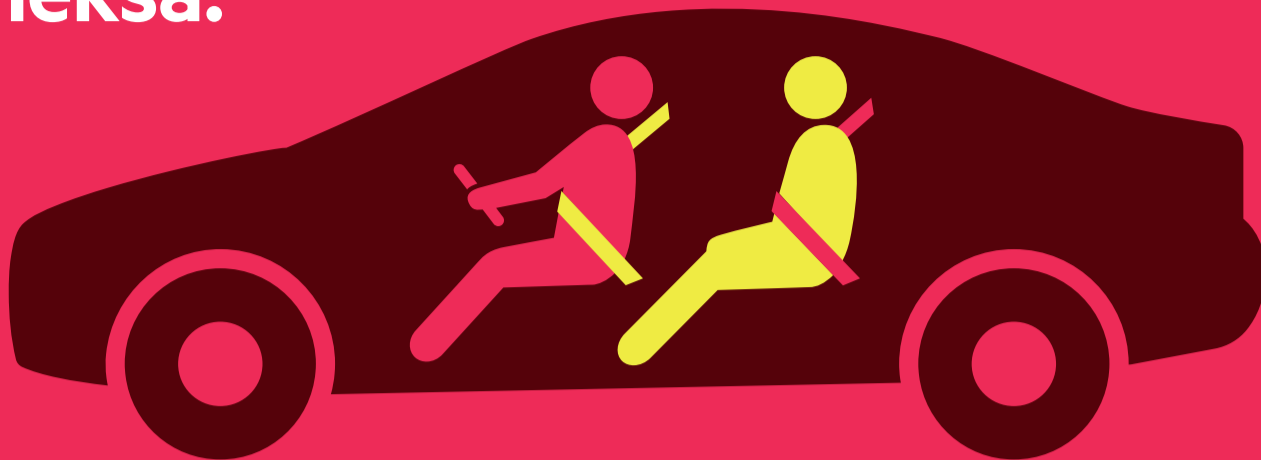
17,3 par tik % biežāk autovadītāji palaida gājēju, ja pirms gājēju pārejas bija uzzīmēts 3D zīmējums.

AVOTS: LU pētījums

būtiski saprast, ko vēl var darīt, lai stimulētu autovadītājus samazināt ātrumu vēl vairāk, norāda I. Austers. Viņš skaidro, ka, iespējams, autovadītāji, "skenējot" apkārtējo vidi, vairāk uzmanības pievērš tieši ceļa seguma vērošanai, nevis tam, kas notiek ceļmalā, tāpēc brīdinājumi, kuri attēloti uz asfalta, var būt efektīvāki nekā tādi paši brīdinājumi ceļa

ja uzzīmē uz asfalta negaidītu zīmi, lai cilvēks sāktu domāt," skaidro profesors. Jautāts, kura ir bīstamākā grupa pie automašīnas stūres, I. Austers norāda, ka tie ir vīrieši vecumā līdz 25 gadiem, bioloģiskā nozīmē tā ir grupa, kam joprojām trako hormoni. Savukārt, ja paskatās no socioloģiskās puses, ir jādama par cilvēku vērtībām. "Tajās valstīs, kur

Vari priekšā.



Vari arī aizmugurē.

Sprādzējies!



Autobraucēju brīvdienu ceļvedis

Oktobris, 2019

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

5. oktobris
9.00, Bulduru dārzkopības
vidusskola, Jūrmala.
**Zelta rudens ražas svētki
Bulduros**

2. oktobris
9.30, Limbažu Kultūras
nams. **Izrāde bērniem
Kapteinis Apakšbiksis**

12. oktobris
8.00, Valka – Valga
Latvijas robeža. **Rogai-
nings Kuiteņa maldonis,
2019.** Informācija:
www.rogaining.lv

12. – 19. oktobris
Valmieras restorānu
nedēļa
19. oktobris
19.00, Alūksnes kultūras centrs,
Brūžu iela 7. **Grupā Astro'n'out
koncerts Multitūre**
Biļetes: www.bilesuserviss.lv

11. – 13. oktobris
Kuldīgas jauniešu māja,
Jelgavas iela 26. **Sociālo
inovāciju hakatons**



5. oktobris
10.00, Cēsis.
Ozolkalna Stirnu buks
Informācija: www.stimubuks.lv

5. oktobris
10.00, Ceriņu dārzā,
Graudu iela 1, Dobeļe.
Ābolu svētki Dobeļē
Informācija:
www.kulturadobeļe.lv

5. oktobris
18.30 – 23.59, Vienkoču parkā,
Līgatne. **Uguns nakts**
Informācija: www.vienkoci.lv

5. oktobris
18.00, Liepājas koncertzāle
Lielais dzintars. **Vācieša un
Ziedoņa dzeja mūzikā.**
Biļetes: www.bilesuparadize.lv

Rudenīgas pastaigas
Tērvetes dabas parkā
visai ģimenei

21. – 25. oktobris
13.00, Bauskas Motor-
muzejā, Sarkanmuiža 6,
Codes pagasts, Bauskas
novads. **Radošās darbnīcas**
11. – 12. oktobris
Hanzas Perons, Hanzas
iela 16A, Rīga. **Skaņu mežs,
2019 17. izlaidums.**

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

Zelta rudens Siguldā,
Turaidā un Krimuldā

25. oktobris
18:30, Daugavpils teātris,
Rīgas iela 22a. **Izrāde
Džeina Eira.** Biļetes:
www.bilesuparadize.lv

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

autoceļu avīze

VIADA

CSDD

ASTARTE
NAFTA

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

Izdevējs: 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.