



Jūnijs 2018

autoceļu drošība

Drošas braukšanas skolas eksperts: Vasarā satiksme ir daudz intensīvāka, bet manevri – pārgalvīgāki.

[---> 3. lappuse]

Normunds Krapsis: Statistika uzrāda – 77% smago ceļu satiksmes negadījumu notiek ar autovadītājiem, kas braukuši vieni, bez pasažieriem.



[---> 6. lappuse]

Nulle bojāgājušo uz ceļiem – realitāte vai utopija?

Pasaulē arvien plašāk ievieš Zviedrijas iniciēto pieeju ceļu satiksmē *Vision Zero*, kuras mērķis ir panākt, lai uz ceļiem nebūtu bojāgājušo un smagi ievainoto. Lai to panāktu, būtiski ir sadarboties visām iesaistītajām pusēm – ceļu tīkla plānotājiem, autovadītājiem, politisko lēmumu pieņēmējiem. Kā to panākt, un kādi ir Latvijas lielākie riski drošības uzlabošanā?



Kreisie pagriezieni – manevri ar visaugstāko drošības risku, tāpēc LVC mērķtiecīgi veic to likvidēšanu.

[---> 7. lappuse]

Sadalītas Gada balvas ceļu būvniecībā. Autobraucēji balsojumā par labāko pērn remontēto autoceļa posmu atzina tiltu pār Gauju Siguldā, un balvu par šo darbu saņēma SIA Rīgas tilti.

[---> 2. lappuse]

Sausā laikā uz grants ceļiem pastiprināti veidojas putekļi; autovadītāji tiek aicināti ievērot distanci un atbilstošu ātrumu.

[---> 2. lappuse]

Īsumā

Sākas līdz šim vērienīgākie būvdarbi uz valsts vietējās nozīmes autoceļiem

Pateicoties labvēlīgiem laika apstākļiem sākušies būvdarbi uz vietējās nozīmes autoceļiem, tai skaitā uz ceļiem ar grants segumu. Maijā beigās darbi sākušies uz pieciem vietējās nozīmes autoceļiem Jelgavas novadā, kā arī uz autoceļiem Kārsavas un Ludzas novados. Jelgavas novadā darbi sākas uz sekojošiem autoceļiem (a/c):

- a/c Pūri – Bramberģe – Ģinduļi (V1059) posmā km 7,01 – 8,50;
- a/c Vilce – Blankenfelde (Saulīte) (V1055) posmā km 5,98 – 8,53;
- a/c Veczāmeļi Blankenfelde (Saulīte) – Augstkalne (V1078) posma km 8,99 – 9,39;
- a/c Tušķi – Kalnciems (V1065) posmā km 15,10 – 16,07;
- a/c Vilce – Blankenfelde (Saulīte) (V1055) posmā km 0,000 – 5,985.

Visi šie autoceļu posmi, izņemot autoceļa V1055 posmu, patlaban ir ar grants segumu, bet pēc pārbūves būs ar melno dubultās virsmas apstrādes segumu, tādēļ tie neputēs un nodrošinās komfortablu pārvietošanos un dzīves apstākļus vietējiem iedzīvotājiem. Savukārt autoceļa Vilce – Blankenfelde piecus kilometrus garā posmā tiks apstrādāts novecojis asfalta segums. Šādi iegūts melna seguma ceļš nav ideāli gluds, tomēr ir daudz komfortablāks par grants seguma ceļu. Pa virsmas apstrādes ceļiem nevar intensīvi pārvietoties kravas autotransports. Dubultā virsma neaizstāj asfaltu, bet nodrošina, lai cilvēki varētu dzīvot bez putekļiem; šie ceļi arī nav jāgreiderē. Darbi uz vietējiem autoceļiem sākas arī Latgalē.

Kārsavas novadā 1. jūnijā tiks uzsākti darbi uz autoceļa Mērdzene–Goliševa (V505) posmā no 11,1.-12,59. km, kur grants segumam tiks veikta divkārtšā virsmas apstrāde. Tāpat arī Ludzas novadā uz autoceļa Pakalni–Lauderi–Ploski (V517) posmā no 19,87.-22,285. km tiks veikta grants seguma divkārtšā virsmas apstrāde.

Kā zināms, šogad valsts vietējo autoceļu atjaunošanai tiek novirzīts rekordliels investīciju apjoms – vairāk kā 30 miljoni eiro. Par šiem līdzekļiem būs iespējams sakārtot gandrīz 400 kilometrus ceļu. Vienā daļā vietējās nozīmes objektu tiks veikta dubultās virsmas apstrāde, panākot melnu segumu, kas ir komfortablāks braukšanai un neput, daļā tiks atjaunots esošais grants segums, sakārtota ūdens atvades sistēma un noņemts apaugums. Valsts autoceļu tīklā ir 20 081 km ceļu, no tiem 10 989 km ir ar grants segumu.

CSDD teorijas eksāmenos ieviesti video jautājumi

Visiem, kas VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” (CSDD) plāno kārtot B kategorijas teorijas eksāmenu, no 30 teorijas eksāmena jautājumiem trīs būs video jautājumi.

Video jautājumu mērķis ir veicināt jauno autovadītāju izpratni par drošu rīcību uz ceļa, kā arī sekmēt pieklājību un toleranci starp satiksmes dalībniekiem. Interesenti tika aicināti iesniegt arī savas idejas situācijām ceļu satiksmē, ar kurām papildināt eksāmenu jautājumus. Ierosinājumi tiek apkopoti, izvērtēti un par dažām situācijām jau izveidoti jauni video jautājumi. Priekšlikumus var sūtīt uz e-pasta adresi iebrucviedo@csdd.gov.lv.

Latvija ir trešā valsts Eiropā, kas līdzās tādām satiksmes drošības ziņā vadošajām valstīm kā Lielbritānija un Vācija vērtē ne tikai jauno autovadītāju ceļu satiksmes noteikumu zināšanas, bet arī spēju izprast dažādas situācijas uz ceļa, kas atspoguļotas video formātā. Video jautājumus joprojām iespējams izmēģināt vietnē: <http://csnt2.csdd.lv/>

Sausā laikā uz grants ceļiem pastiprināti veidosies putekļi, aicinām ievērot distanci un atbilstošu ātrumu

Pieturoties ilgstošam sausam un karstam laikam, uz grants ceļiem pastiprināti veidojas putekļi. Aicinām autobraucējus rēķināties ar to, ka, braucot pa grants ceļiem, veidosies putekļu mākoņi, kuri apgrūtinās redzamību.

Lai izvairītos no negadījumiem, braucot pa grants segumiem, aicinām ievērot lielāku distanci un izvēlēties laika apstākļiem un ceļa segumam piemērotu braukšanas ātrumu.

LVC izsludina iepirkumu Vidzemes šosejas Sēnītes posma pārbūvei

VAS “Latvijas Valsts ceļi” (LVC) ir izsludinājusi publisku iepirkumu valsts galvenā autoceļa A2 Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene) posma no Garkalnes līdz Sēnītei (25,50.-39,40. km) un valsts galvenā autoceļa A3 Inčukalns–Valmiera–Igaunijas robeža (Valka) posma no Sēnītes līdz tiltam pār Gauju (0,00.-1,65. km) pārbūvei. Šī Vidzemes šosejas (A2) posma kopējais garums ir 13,90 km un vēl 1,65 km uz Valmieras šosejas (A3).

Vidzemes šosejas posmā ir divas brauktuves ar divām joslām katrā virzienā un deviņi satiksmes pārvadi Sēnītes mezglā un viens pie Vangažiem. Projekta ietvaros plānots veikt seguma pārbūvi visā posma garumā, kā arī visu satiksmes pārvadu pārbūvi. Asfaltbetona segums paredzēts trīs kārtās.

Projekta realizācijas ietvaros paredzēta Straujupītes caurtekas pārbūve, kā arī mazāku caurteku pārbūve un tīrīšana, gājēju tuneļa Sēnītes satiksmes mezglā atjaunošana, 14 autobusu pieturvietu atjaunošana un 6 paviljonu izbūve. Tiks nomainītas un izbūvētas transporta un gājēju drošības barjeras, uzstādīti drošības žogi brauktuveju sadalītajā joslā, atjaunots gājēju luksofors un ceļa apgaismojums Vangažos. Tiltam pār Gauju (A3) tiks mainīts asfaltbetona segums.

Projekta kopējās plānotās būvdarbu izmaksas ir 42 miljoni eiro. Darbi tiks finansēti no valsts budžeta un ES Kohēzijas fonda līdzekļiem. Pretendentiem savi piedāvājumi ir jāiesniedz līdz 2018. gada 29. jūnija plkst. 10:00.

Vidzemes šoseja (A2) no Garkalnes līdz Sēnītei ir izbūvēta 1974. (kreisā brauktuve) un 1976. gadā (labā brauktuve), seguma remonts īsos posmos veikts 1999. un 2003. gadā. Šoseja no Sēnītes mezgla līdz Gaujai ir būvēta no 1977. līdz 1983. gadam, bet no Gaujas līdz divu brauktuveju posma beigām – līdz 1984. gadam. Sēnītes satiksmes mezgls pēdējo reizi remontēts 1999. gadā. Satiksmes intensitāte 2017. gadā: no Tallinas šosejas (A1) līdz Garkalnei – 27 516 auto/diennaktī; no Garkalnes līdz Sēnītei – 21 336 auto/diennaktī; no Sēnītes līdz Siguldai – 12 985 auto/diennaktī.

Gada balva ceļu būvē

Noskaidroti labākie ceļi un tilti

Maijā Rīgā tika pasniegtas ikgadējā Gada balvas ceļu būvniecībā, kuras saņēma būvnieki par pagājušā gada labākajiem tilta būvniecības darbiem, ceļa pārbūvi un ceļa seguma atjaunošanu.

Tiltu pārbūves un jaunu tiltu būvniecības grupa

- Gada balva: SIA *Viadukts* par tilta būvniecību pār Mazo Juglu Suntažos uz autoceļa Inciems–Sigulda–Ķegums (P8);
- 2.vieta: Otrā vieta SIA *Rīgas tilti* par tilta pār Gauju pārbūvi Siguldā uz autoceļa Inciems–Sigulda–Ķegums (P8);
- 3.vieta: SIA *Viadukts* par pārvada pār dzelzceļu pārbūvi uz Daugavpils šosejas (A6) pie Pļaviņām.

Autoceļu pārbūves darbu grupa

- Gada balva: SIA *Binders* par autoceļa Rēzekne–Daugavpils (A13) pārbūvēto posmu no Daugavpils līdz Medumiem;
- 2.vieta: SIA *Binders* par Valmieras šosejas (A3) posmu pirms Straupes;
- 3.vieta: SIA *Igate* par autoceļa Ķekava–Skaistkalne (P89) pārbūvēto posmu no Bārbeles līdz Lietuvas robežai.

Segumu atjaunošanas būvdarbu grupa

- Gada balva: SIA Strabag par Liepājas šosejas (A9) atjaunotajiem posmiem no Anneniekiem līdz Kaķeniekiem un no Kalnkroga DUS līdz Blidenei;
- 2.vieta: SIA *Igate* par autoceļa Bauska–Aizkraukle (P87) posmu no Vecsaules līdz Ozolainei;
- 3.vieta: SIA *Latgales ceļdaris* par atjaunoto segumu posmā no Grāveriem līdz Aglonai uz autoceļa Krāslava–Preiļi–Madona (P62).



Autobraucēju balsojumā par labāko atzīts tilts pār Gauju Siguldā, un Gada balvu par šo darbu saņēma SIA *Rīgas tilti*.

Balvu par mūža ieguldījumu saņēma SIA *Rīgas tilti* ilggadējs vadītājs Albins Jasaitis (attēlā).

Būvobjektu vērtēšana notika trīs kārtās: pirmajā kārtā katrā no nominācijām tika atlasīti būvobjekti, kas atbilda nolikuma prasībām, otrajā notika atlase atbilstoši būvzinātnieku kvalitātes novērtējuma ziņojumam, bet trešajā kārtā ekspertu komisija būvobjektus novērtēja dabā. Ekspertu komisijas sastāvā strādāja: Rīgas

Tehniskās universitātes Būvniecības fakultātes dekāns profesors Juris Smirnovs, Lietuvas ceļu administrācijas pārstāvis Eduards Grīnaveckas, ceļu un tiltu būvzinātnieks Juris Anitens, ceļu būvzinātnieks, Transportbūvju inženieru asociācijas valdes loceklis Elmārs Daniševskis un VAS *Latvijas Valsts ceļi* Projektu kvalitātes audita daļas vadītājs Juris Tauriņš.



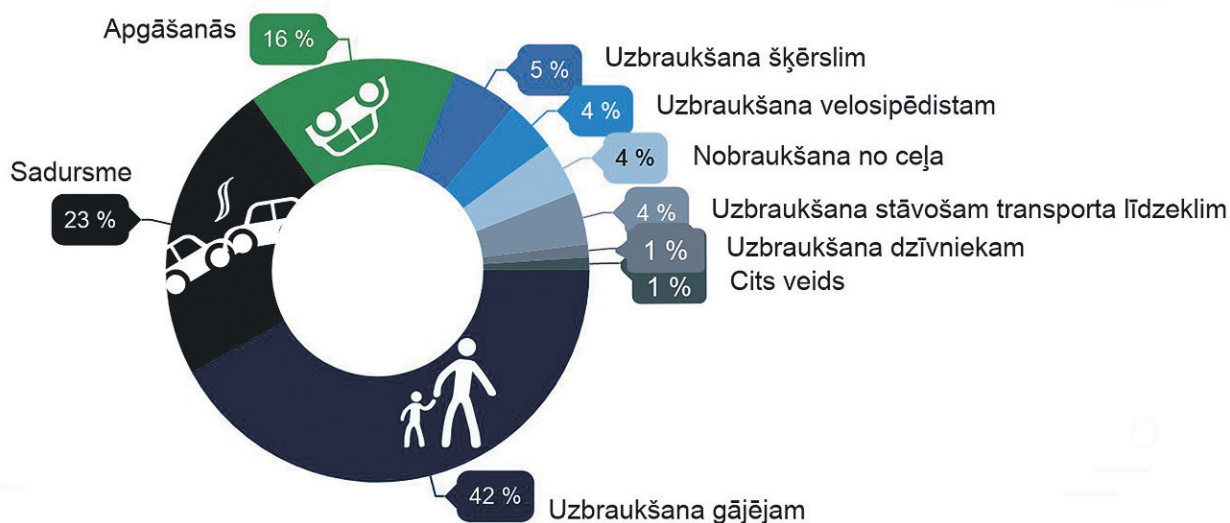
Tilts pār Gauju Siguldā.

Skaitļi un fakti

Smago* CSNg veidi

(2016.gada 1.augusts – 31.decembris, Rīgas reģions)

CSNg VEIDI



*Kaut vienam no iesaistītajiem ir smagi ievainojumi vai kāds ir gājis bojā

Avots: Valsts policijas veiktais pētījums par smagajās ceļu satiksmes negadījumos (CSNg) iesaistītajām personām un to recidīvu ceļu satiksmē (Rīgas reģions).

Jānis Vanks: pie stūres jākoncentrējas. Arī vasarā!

Autovadītājiem šķiet, ka vasarā uz ceļiem ir daudz drošāk nekā gada tumšajos un aukstajos mēnešos. Tomēr statistika un ekspertu teiktais liecina par pretējo – smagākie negadījumi, pārkāpumi vairāk ir tieši vasarā. Kādi ir iemesli un kas autovadītājiem jāatceras, “Autoceļu Avīze” jautāja *Drošas braukšanas skolas* direktoram autosportistam Jānim Vankam.

Kāpēc smagākās avārijas notiek vasaras periodā, kad braukšanas apstākļi ir labāki, nekā ziemā?

Pasaulē ir veikti pētījumi, kas pierādījuši – uz nedrošiem ceļiem (tādiem, kuriem nav marķējumu, apzīmējumu, speciālu nomaļu) negadījumi notiek retāk nekā uz perfekti sakārtotiem ceļiem. Kāpēc? Tāpēc, ka uz laba, gluda ceļa cilvēks jūtas drošāk, nepievērš pietiekamu uzmanību tam, ko dara, nekonzentrējas uz braukšanu. Ar vasaru ir kaut kas līdzīgs - autobraucēji ir relaksēti, nekā ziemā.

Pētījumi pierādījuši – uz nedrošiem ceļiem negadījumi notiek retāk nekā uz perfekti sakārtotiem ceļiem.

Kuri ir galvenie riski uz ceļa vasarā?

Vasarā brauc pilnīgi visi - ne tikai tie, kas uz ceļa ir visu gadu, bet arī tie, kas ziemā nebrauc, tostarp ne tikai ar automašīnu, bet arī ar motociklu un velosipēdu. Mašīnu ir daudz, daudzviet notiek ceļu remonts, daudzi brauc steigā.

Vasarā mums ir lielāka drošības sajūta - ceļš neslid, ir gaišs, viss ir labi pārredzams. Transporta plūsma ir kļuvusi lielāka un dažādāka - ir cilvēki, kuriem bail braukt ātrāk par 60 km/h, ir cilvēki, kas negrib braukt lēnāk par 110 km/h.

Uz ceļiem ir pārgalvīgie, bet ir arī saprātīgie – kā tiem uzvesties, lai sevi pasargātu?

Es teiktu, ka autovadītāji dalās trīs nosacītās kategorijās – pārgalvīgie, saprātīgie un bailīgie. Tie, kuriem ir bail, ir tikpat bīstami kā pārgalvīgie. Ja ceļa posmā atļautais ātrums ir 90 km/h, bet kādam ir bail braukt ātrāk par 70 km/h, tas uzreiz izraisīs ķēdes reakciju, nevajadzīgai bīstamai apdzīšanai. Tie saprātīgie, loģiski domājošie par sevi parūpēties. Ar to es domāju autovadītājus,

kas piedalās ceļu satiksmē (nevis sēž telefonā), saprot, ko dara, seko līdzī visam, kas notiek uz ceļa. Tad arī var sekot adekvāta rīcība – redzot kādu veicam pārgalvīgu manevru, šāds autovadītājs pavirzīsies nedaudz malā vai, ja nu kaut kas notiek, paredzēs kādus izejas variantus – domās divus trīs soļus uz priekšu. Savukārt bailīgajiem braucējiem ir jāiet uz kursiem, jāmacās, lai iekļautos plūsmā.

Kas vēl jāņem vērā uz ceļa vasarā?

No 1. jūnija uz ielām parādīsies daudz vairāk bērnu - viņi arī būs ar velosipēdiem, skrituldeļiem vai vienkārši skries. Bērniem galvā ir vasara, brīvlaiks un rotaļas – autobraucējiem jābūt ļoti prātīgiem.

Vēl bīstama ir migla, par dzīvniekiem pat nerunājot – tos nekad nevar iepriekš prognozēt. Var tikai kārtējo reizi atgādināt skarbo patiesību – ja dzīvnieks nav augstāks par dzinēja pārsegu, tad diemžēl drošāk ir braukt virsū nevis raut mašīnu malā. Ja dzīvnieks augumā ir virs motora pārsega, jāmēģina izvairīties, jo, uzbraucot tam tieši virsū, ir liels risks, ka dzīvnieks būs iekšā logā.

Un vēl – karstums! Karstumā satiksme bieži kļūst agresīva, intensīva un saraustīta.

Un uz grants ceļiem?

Klasiska lieta uz grants ceļiem - tie kas grib pabraukt ātrāk, bieži vien neievēro savu joslu. Grants ceļi parasti ir likumaini, un, pazaudējot savu joslu, var gadīties frontālās sadursmes. Sausā laikā putekļi, ko atstāj priekšā braucošais, mazina redzamību, bet lietus laikā grants ceļi kļūst ļoti slideni.

Vasarā atsevišķos posmos braukšanas ātrums tiek palielināts līdz 100 km/h. Kā jūs to vērtējat?

Tas ir normāli. Problēma ir tāda, ka Latvijā nav šoseju, kurām būtu pilnvērtīgas divas joslas vienā virzienā, bet 1,5 joslu, kas ir uz Tallinas un Bauskas šosejas, cilvēki

neprot izmantot. Autovadītāji nesaprot tādu *pabidišanos, sarūmēšanos*. Problēmas rada ātrums, pārgalvība un nemācēšana apdzīt. Viens paiet malā, cits nepaiet, kāds brauc kā pa divu joslu ceļu, sanāk bardaks. Ja vēl pa vidu kāds *mocis* gadās...

Vasarā brauc pilnīgi visi - tie, kas uz ceļa ir visu gadu, tie, kas ziemā nebrauc, tostarp gan ar automašīnu, gan ar motociklu un velosipēdu.

Traki ir arī ar *fūrēm*, ja tās brauc vairākas vienā rindā, bet vieglie mēģina iespraukties pa vidu. *Fūrenieki* reizēm brauc ļoti cieši, lai, pirmkārt, iekonomētu degvielu, bet arī lai starp viņiem neviens *nelien* un braukšana nav tik saraustīta.

Autovadītāji dalās trīs nosacītās kategorijās – pārgalvīgie, saprātīgie un bailīgie. Tie, kuriem ir bail, ir tikpat bīstami kā pārgalvīgie.

Tās nebeidzamās čūskas no/uz Rīgu piektdienās un svētdienās tiešām ir problēma.

Problēma ir tāda, ka šajās rindās parādās gan nekaunība, gan pārgalvība, gan arī autovadītāji, kas baidās – rodas liels stress.

Man ir elementārs piemērs par lēnajiem braucējiem. Pērn mēs braucām no Jūrmalas uz Kolku. Atļautais ātrums 90 km/h, plūsma – klasiskais variants – 100 km/h. Viena mašīna brauc uz 70 km/h, aiz viņas



braucošais nevar saņemties veikt apdzīšanu, tad braucu es, aiz manis vēl viens, bet aiz tā – *mocis*. Te pēkšņi uzrodas viens, kas ir ātrāks par visiem un iet šai rindai garām, iespraucas man priekšā, es ieturu distanci – viņu palaižu. Viņam vēl divas mašīnas priekšā. Ari preti nāk plūsma, bet šis *ātrais* tomēr iet uz apdzīšanu - *izrauj* mašīnu ārā, vienu apdzen, otram nonāk blakus, kad pretimbraucošais jau *rauj* malā, putekļiem paceļoties. Apdzinējs galu galā nonāk rindas priekšā, bet pirmais - bailīgais strauji bremzē, un visi pārējie ir spiesti darīt to pašu, turklāt katram nākamajam jau jābremzē arvien spēcīgāk. Un beidzamajam jau ir *jāmet pa mēmajiem*. Turpreti *mocis* fiziski tā nevar nobremzēt (apdzīt arī nevar, jo preti brauc mašīna). Kas viņam atliek – *raut* pa labi uz sāniem. *Mocis* aizlido, vadītājs un pasažieris nokrīt. Nevienam neviens nav pieskāries, neviens it kā nav vainīgs, bet *mocis* - pamatīgi apdauzījies. Mēs apstājamies, tie cilvēki bija pilnā ekipējumā, tāpēc viņiem par laimi viss bija kārtībā. Taču vainīgs šajā situācijā bija ne tikai tas, kurš apdzina, bet arī tas, kurš visam priekšā brauca uz 70 km/h. Ķēdes efekts. Šīs lietas ir jāņem vērā.

Karstumā satiksme bieži kļūst agresīva, intensīva un saraustīta.

Drošas braukšanas padomi

Koncentrēšanās

Pie stūres mums vienmēr ir jābūt *ieslēgtiem*. Tajā brīdī, kad jāpieņem lēmums, ir jāapzinās – kurā joslā tu atrodies, kas notiek priekšā, kas – aizmugurē. Vai kāds nāk pretī, vai labajā malā ir kāds riteņbraucējs vai gājējs. Ja tu kā autovadītājs esi *ieslēgts* un skaties, kas notiek apkārt, seko līdzī tam, ko dari, tad nevajadzētu būt problēmām. Ja vēl ir izietas speciālās apmācības, tad šīs funkcijas ir jau iekšā zemapziņā – kājas un rokas strādā kopā ar galvu. Ari profesionāls sportists, ja *sēdēs telefonā*, noreagēs.

Apdzīšana

Tas ir viens no visbīstamākajiem manevriem. Ziemā arī pārgalvīgs braucējs divreiz padomās vai apdzīt priekšā braucošo, savukārt vasarā bieži vien nedomā – vienkārši dzen garām. Līdz ar to lēmumi tiek pieņemti, neizvērtējot situāciju. Autovadītājs nereti nevar precīzi noteikt, cik pretim braucošā automašīna ir tālu, ar kādu ātrumu tā brauc. Mēs arī nezinām, vai pretim braucošais *nesēž telefonā* un vispār redz, ka mēs apdzenam. Un tas viss notiek daudz lielākā ātrumā.

Bremzēšana

Bīstamās situācijās jābremzē ir jebkurā gadījumā, bet manevri ar stūri ir atkarīgi no situācijas. Galvenais, protams, ir samazināt ātrumu, jo, pat tad, ja neizdosies izvairīties no šķēršļa, mēs ar to satiksimies mazākā ātrumā, un tas mūs pasargās. Savukārt ar stūri ir jāskatās pēc situācijas: ja transporta plūsma ir intensīva, *uz astes* sēž smagā mašīna, kura nespēj tik strauji nobremzēt, un pretī neviens nenāk – tad jāmēģina šķērslī apbraukt. Ja aizmugurē neviena nav, tad var pietikt ar bremzēšanu. Tomēr autovadītājam ir jābūt gatavam veikt manevru, jo ar bremzēšanu vien bieži vien nepietiks.

Sākere

Vēl jāatceras, ka saulē un karstumā asfalts nereti paliek mikstāks un sākere vairāk nav tik ideāla, tāpēc bremzēšanas ceļš var palielināties. Ja sausā laikā sākas lietus, pārmaiņa ir ļoti krasa – arī tad sākere samazinās. Lietus laikā iebrauktajās risēs uz ceļiem krājas ūdens, palielinās akvaplanēšanas risks. Pērkona lietusgāzu gadījumā lietus nevis list, bet reāli *nogāž*, rodas dziļas peļķes, kas var radīt problēmas arī automašīnas motoram.

**PASTĀSTI PAR
SAREŽĢĪJUMIEM
UZ CEĻA!**

80005555
LVC bezmaksas diennakts tālrunis



Zog autoceļu
aprikojumu



Uz ceļa šķērslis



Beigts dzīvnieks



Slidens ceļš



VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI

VISION ZERO – kopīga atbil

Vision Zero iniciatīva nāk no Zviedrijas, kur 1997.gadā parlaments pieņēma Ceļu satiksmes drošības likumprojektu, kura galvenais mērķis ir panākt, ka Zviedrijā ceļu satiksmē nav bojāgājušo vai smagi ievainoto, vienlaicīgi tiek palielināta drošība un mobilitātes iespējas. Šo pieeju izmanto arī citās Eiropas valstīs – Norvēģijā, Holandē, Apvienotajā Karalistē, Igaunijā, kā arī daudzviet ASV un Kanādā.

Vision Zero pieeja sākas kā ētiska pārliecība, ka ikvienam ir tiesības droši pārvietoties savās kopienās, tāpēc transporta sistēmu plānotājiem, transporta politikas veidotājiem un auto vadītājiem ir kopīga atbildība, lai satiksmes drošība uzlabotos. *Vision Zero* pieeja paredz, ka ceļu tikls un ar to saistītā

politika ir jāveido tā, lai auto vadītāju kļūdas neradītu smagus savainojumus vai nāves gadījumus, tas paredz uzlabot satiksmes vidi, pieņemot attiecīgus politiskus lēmumus (piemēram, samazinot maksimāli pieļaujamo ātrumu) un citas darbības, lai mazinātu avāriju smagumu.

Zviedrijas eksperts: Viegklāk ir mainīt vidi, nevis cilvēku uzvedību

Nulle bojāgājušo nav nekāda utopija, bet pavisam reāls, sasniedzams mērķis, kura iedzīvotājiem, pirmkārt, nepieciešama stingra politiska apņemšanās. Par to ikgadējā ceļu nozares konferencē, ko organizēja VAS “Latvijas Valsts ceļi”, pastāstīja Zviedrijas transporta administrācijas un *Vision Zero* akadēmijas satiksmes drošības eksperts Larss Ekmans.

Vision Zero ir politiska griba

Lai ieviest *Vision Zero* pieeju, ir jābūt politiskajai gribai, atbalstam. Zviedrijā šādu atbalstu izdevās panākt 1997. gadā, turklāt to atbalstīja ne tikai valdošā valdība, bet viss parlaments, un tas nav zudis joprojām. “Līdz ar to mums visiem Zviedrijā ir kopīgs redzējums, kopīga stratēģija, lai šo mērķi sasniegtu. Jo neviens mērķis nozarē nav svarīgāks par šo,” stāsta Larss Ekmans.

“Ja jūs kādam cilvēkam pajautātu – cik būtu normāls bojāgājušo skaits, tas atbildētu: divi simti. Tad seko nākamais jautājums – kuri ir tie divi simti? Vai no jūsu ģimenes, draugu vidus? Ko tad viņš atbildēs? Tāpēc loģiski ir – nulle bojāgājušo vai smagi ievainoto. Nekādus citus mērķus savai ģimenei, draugiem jūs uzstādīt nevarat.” Satiksmei ir jābūt tādai, lai, dodoties uz skolu, veikalu vai vienkārši slidot, neviens neciestu. Tas ir vienīgais pieņemamais mērķis.

Vision Zero pieeja paredz, ka atbildību par drošību sākotnēji un galvenokārt uzņemas sistēmas plānotāji un veidotāji.

Mobilitāte pieaug, bojāgājušo skaits – samazinās

Zviedrijā satiksme pieaug nepārtraukti, un līdz 70.gadiem pieauga arī ceļu satiksmes negadījumu (CSNg) skaits. Tomēr vēlāk, mobilitātei turpinot palielināties, bojāgājušo skaits strauji samazinājās. “Mums vēl nekad iepriekš nav bijusi tik augsta satiksmes intensitāte un tik zems bojāgājušo skaits, kā tagad. Tas parāda, ka var panākt sabiedrības mobilitāti bez bojāgājušajiem. Un tā arī ir *Vision Zero* pieeja,” pauda L.Ekmans.

Dati par bojāgājušajiem CSNg uz iedzīvotāju skaitu Eiropā liecina, ka Zviedrijā situācija ir vislabākā. Ļoti zems riska līmenis šajā valstī ir arī attiecībā uz ievainojumiem uz iedzīvotāju skaitu. Larss Ekmans uzteica arī Latviju, kurai, salīdzinot ar 90.gadu beigām, panākts vislielākais kritums bojāgājušo skaita ziņā. “Ir iespējams sasniegt tādus rezultātus, kādi ir mums – Zviedrijā,” sacīja eksperts. Viņš gan atzina, ka pagaidām vēl nav sasniegts izvirzītais mērķis, tāpēc ir jāturpina iesāktais darbs.

Vision Zero un tradicionālā pieeja

Agrāk tika pieņemts, ka uz ceļiem vienmēr būs kādi negadījumi, turpretī *Vision Zero* pieeja paredz, ka, iespējams, palielināsies CSNg skaits, bet būs maz vai nemaz tādu negadījumu, kas izraisa nopietnas traumas vai nāvi. Mēs nevaram ignorēt vissliktāko scenāriju, tomēr visi CSNg nav iekļaujami vienā statistikā. Nokrīt uz ceļa no velosipēda, nebūs nopietnu traumu vai bojāejas.

Tradicionālā pieeja lielākoties bija orientēta uz lekciju lasīšanu vai atsevišķu ceļu lietotāju apmācību, turpretī *Vision Zero* pieeja paredz, ka atbildību par drošību sākotnēji un galvenokārt uzņemas

sistēmas plānotāji un veidotāji. Turpretī saskaņā ar tradicionālo pieeju galveno atbildību par drošību uz ceļiem uzņēmās galvenokārt tieši ceļa lietotāji. “Protams, vienmēr var vainot gājēju, autovadītāju – vainīgo var atrast vienmēr, bet tas neatrisinās problēmu un neuzlabos satiksmes drošību,” ir pārliecināts Larss Ekmans. Tradicionālā pieeja ietver stereotipu, ka cilvēki nemaz nevēlas drošību, savukārt *Vision Zero* pieeja paredz – cilvēki pieprasa drošību. Viņi vēlas iegādāties drošākas automašīnas, un, jo augstāks ir viņu dzīves līmenis, jo lielāku drošību viņi vēlas. Svarīgāk ir mainīt vidi, un to izdarīt noteikti ir vieglāk nekā mainīt cilvēku uzvedību. “Mainot vidi, pakāpeniski mainīsies arī cilvēku uzvedība, tāpēc ir svarīgi, lai uz mūsu ceļiem būtu atbilstoša drošību veicinoša vide,” sacīja Larss Ekmans. Tradicionālā pieeja bija vērsta uz risku samazinājumu, savukārt *Vision Zero* pieejas mērķis ir pilnībā novērst nāves gadījumus un nopietnus ievainojumus.

Dalīta atbildība

Eksperts atzina, ka *Vision Zero* pat nav mērķis, bet stratēģija, un runa ir par dalītu atbildību. Transporta sistēmas plānotāji: skolotāji, inženieri, politiķi, ceļu būvnieki – visi



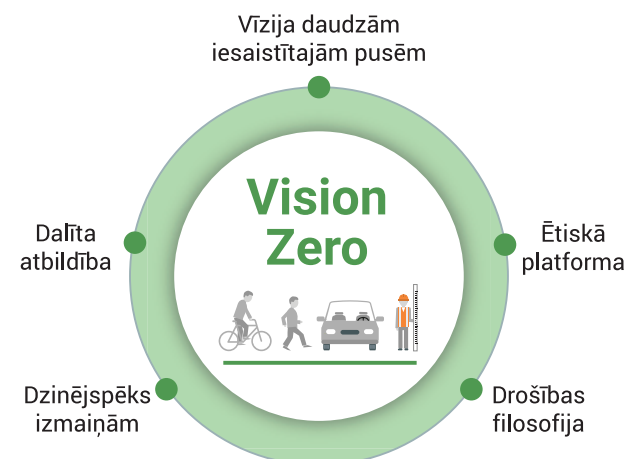
kas šo sistēmu veido, ir atbildīgi par tās drošību. “Ja to pareizi izmanto, tai būtu jābūt drošai. Neviens neplāno tādu sistēmu, kurā kāds varētu iet bojā,” viņš sacīja.

Arī ceļa lietotājiem ir atbildība: par ceļu satiksmes noteikumu (CSN) ievērošanu un pareizu ceļa lietošanu. “Tomēr reālajā dzīvē ļoti bieži mūsu paredzētie noteikumi netiek ievēroti – cilvēki pārsniedz ātrumu, brauc dzērumā, brauc ar motociklu bez vadītāja apliecības,” sacīja L.Ekmans. “Vai mēs varam mazgāt rokas nevainībā un teikt – ja viņi šo sistēmu lieto pareizi, viss būtu kārtībā? Nē, ja mums ir mērķis nulle bojāgājušo, mēs nevaram uzvelt atbildību tikai uz ceļa lietotājiem – ir jādomā, ko darīt, lai ceļa lietotāji izmantotu ceļus un satiksmi, tā, kā tas ir paredzēts. Mums ir radari, drošības kameras, – tās jāizmanto ceļu lietotāju uzraudzībai.”

“Un tad mēs nonākam pie tā, ka ceļu lietotāji noteikumus neievēro, tad mums ir

jāizvēlas, ko darīt. Piemēram, ja jūs dzīvojat otrajā stāvā un jums ir mazi bērni, jums jāizlemj, kas ir vieglāk – iestādīt bērniem, lai tie neiet pie loga, jo var izkrist, vai padomāt par tādu logu uzstādīšanu, kurus bērni nevar atvērt,” skaidro ek-

sperts. “Tāpēc ir jāizveido tāda sistēma, kur ceļu lietotājiem ir grūti neievērot noteikumus. Un atbildība jāuzņemas visiem: plānotājiem, ceļu lietotājiem, policijai, skolām, NVO, privātajiem uzņēmumiem, politiķiem – visai sabiedrībai.”



sperts. “Tāpēc ir jāizveido tāda sistēma, kur ceļu lietotājiem ir grūti neievērot noteikumus. Un atbildība jāuzņemas visiem: plānotājiem, ceļu lietotājiem, policijai, skolām, NVO, privātajiem uzņēmumiem, politiķiem – visai sabiedrībai.”

Vision Zero pat nav mērķis, bet stratēģija, un runa ir par dalītu atbildību.

Drošība kā kultūra

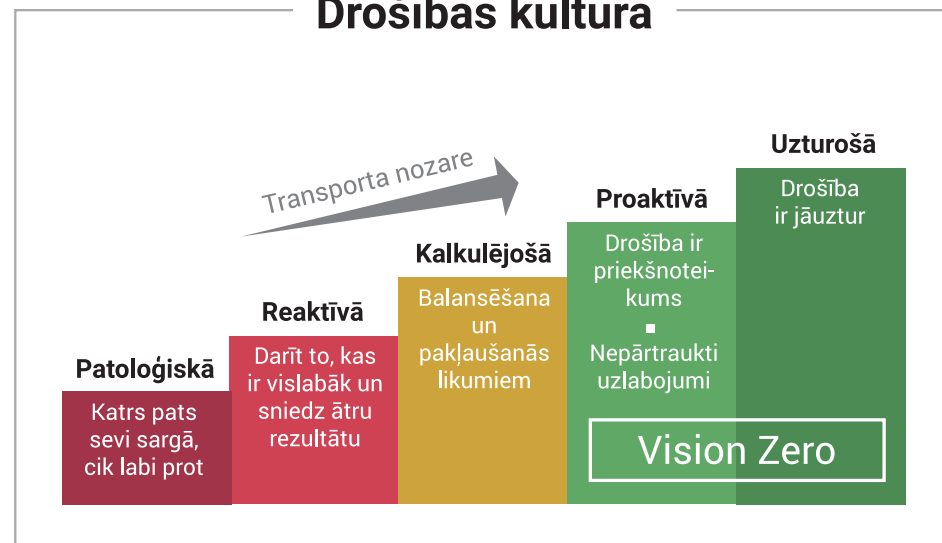
Vision Zero nav mērķis pats par sevi, tas drīzāk ir domāšanas veida izmaiņas. *Vision Zero* ir arī daļa no mūsu drošības kultūras. Ir dažas jomas, piemēram, gaisa satiksme, kur *Vision Zero* pieeja ir pati par sevi saprotama, savukārt ceļu satiksmē joprojām

drošāki, ceļu lietotāji ir labāk informēti par nepieciešamību bērnu pārvadāt speciālajos sēdekļos, to lietojums ir būtiski pieaudzis. “Varbūt ir pārāk ātri svinēt uzvaru, bet šis ir pierādījums, ka *Vision Zero* ir iespējams panākt, ka uz ceļiem nav bojāgājušo,” sacīja Larss Ekmans.

Iepriekšējo kļūdu novēršana

Visi ceļi pilda vienu un to pašu funkciju – nodrošina mobilitāti, tomēr uz dažādiem ceļiem, atkarībā no to plānojuma, joslu skaita, izvietojuma, drošības līmeņa ir atšķirīgs. Tāpēc būtisku pienesumu drošības uzlabošanā uz ceļiem var sniegt ceļu pārbūve. “Ceļu būvētāji, plānotāji, lēmumu pieņēmēji var daudz darīt, lai novērstu iepriekšējās ceļu būves kļūdas,” sacīja eksperts. Labi piemēri ir lielas intensitātes ceļi ar nodalitām brauktuvmēm,

Drošības kultūra



dība par drošību uz ceļiem

kas mazina frontālo sadursmju risku.

“Tipisks elements, kas arī iekļaujas *Vision Zero* stratēģijā un palīdz uzlabot drošību uz ceļiem, ir aplveida kustība jeb tā sauktie rotācijas apli. Tie nodrošina gan labu redzamību, gan zemāku braukšanas ātrumu, mazina frontālo sadursmju iespējamību. Pat tad, ja būs mazāki satiksmes negadījumi, svarīgākais ir samazināt bojāgājušo un smagi ievainoto personu skaitu.”

Ceļš un automašīna ir jālieto pareizi.

Ātrums – lielākā problēma

“Daudzi pārsniedz atļauto braukšanas ātrumu. Ir daudzi ceļa posmi, uz kuriem ir atļauts pārāk liels braukšanas ātrums. Lai izdzīvotu frontālajā sadursmē, ātrums nedrīkst pārsniegt 80 km/h. Līdz ar to ir jāsamazina atļautais braukšanas ātrums, jāpanāk, lai braucēji ievērotu šos ierobežojumus. Taču tas ir komplicēts jautājums, pauda Larss Ekmans.

“Mans ieteikums ir saprast un identificēt, kāda būtu droša sistēma - tā ietver infrastruktūru, transportlīdzekļa pazīmes, kā arī paša ceļa lietotāja ieradumus. Ir jābūt atbilstošas kvalitātes ceļam, atbilstošas kvalitātes automašīnai. Ceļš un automašīna ir jālieto pareizi. Svarīgi ievērot gan drošības jostu lietošanu, gan citus aspektus, kas ir atkarīgi no paša ceļa lietotāja. Tāpat ir jādoma, kā noteikt ātruma ierobežojumus bīstamākajās vietās, lai drošību uzlabotu.”

Lai izdzīvotu frontālajā sadursmē, ātrums nedrīkst pārsniegt 80 km/h.

“Nākamais, par ko jādoma, ir ētiskā platforma. Jautājums ir par to, vai mēs izveidojam tikai sistēmu, kurā nav bojāgājušo vai smagi ievainoto, un vai tas attiecas tikai uz autoceļiem. Vai arī mēs domājam par transporta vai dzīves sistēmu kā tādu,” norāda Larss Ekmans. Mums

jāparedz nulle bojāgājušos no datora izmantošanas, citu transporta veidu izmantošanas, no vienalga kā. Mums ir jārada tāda situācija, lai cilvēki ir gatavi mainīties. “Tie cilvēki, kas jau ir gājuši bojā, jau vairāk nevar balsot par labu šīm pārmaiņām, tāpēc mums ir jāatrod kāds cits dzinulis, kas cilvēkus piespiež mainīt domāšanu,” uzskata eksperts. Cilvēka ķermenim ir ierobežojumi. Jā, mēs spējam lēkt un skriet, un, ieskrienot kādā šķērslī, nekas nenotiks. Pat, ja nokritīšu, es izturēšu - dienu divas man pasāpēs kāds muskulis vai būs zilums. Bet cilvēka ķermenis nav veidots tā, ka tas var izturēt triecienu no automobiļa, kas brauc ar 50 km/h. Kur nu vēl 120 km/h. *Volvo Cars* uzstādījis mērķi – līdz 2020.gadam neviens cilvēks netiks nogalināts vai smagi ievainots ar *Volvo* automobiļiem. *Volvo Cars* ir arī pieprasījis noteiktus ātruma ierobežojumus 80 km/h. Un tā, salīdzinot ar iepriekšējo auto industrijas priekšnosacījumu, ka ātruma ierobežojumus vajadzētu samazināt, jau ir pilnīgi pretēja nostāja.

– šī programma nav formalitāte. “Igaunijas ceļu drošības iestāde tiešām strādā pie šiem jautājumiem, un ieņem galveno lomu ceļu drošības programmas izstrādē, vadībā un pārvaldībā. Cilvēki, kas strādā pie šiem jautājumiem, var teikt ir labā nozīmē apsēsti ar ceļu drošību.”

Pēdējo piecu gadu laikā būtiskas izmaiņas ceļu satiksmes negadījumu (CSNg) skaita ziņā Igaunijā nav vērojamas, taču satiksmes intensitāte ik gadu pieaug par vidēji 5%.

Proaktīva rīcība

Igaunijas eksperti ir pārliecināti – lai uzlabotu satiksmes drošību, satiksmes sistēmu plānotājiem jābūt gan proaktīviem, gan reaktīviem. “Ar risku noteikšanu vien nepietiek, jo tad sanāk, ka mēs gaidām, kad notiks negadījums, lai mazinātu riskus. Tas ir ačgārnī!” Marija Paškeviča norādīja, ka drošības problēmas daudz efektīvāk var risināt, plānojot ceļu drošības sistēmu. ““Nē” satiksmes negadījumiem ir līdzvērtīgs “nē” satiksmes riskiem.” Apmēram pirms trīs gadiem kaimiņvalsts eksperti mainīja atsevišķus ceļu tiklu drošības vērtēšanas sistēmas rādītājus: sadursmes biežuma aprēķinu vietā tika paredzēta sadursmju iespējamība. Tika noteiktas prioritārās vietas, kurām būtu jāpievēršas, pamatojoties uz izmaksu/ieguvumu koeficientu. Tādējādi bija skaidrs, kurās vietās visvairāk nepieciešami uzlabojumi, un nauda tiek atvēlēta tām vietām, kurās ir iespējams sasniegt vislabākos rezultātus.

Katrs smagais CSNg tiek izmeklēts

Marija Paškeviča arī uzsvera, ka lēmumi ir jāpieņem, balstoties uz pierādījumiem nevis spriedumiem. Nereiti arguments ir “kāds teica, ka vajag darīt tā...”, taču pozitīvu lēmumu ir iespējams pieņemt tikai, balstoties uz

pierādījumu – kādu ietekmi (pozitīvu vai negatīvu) tas atstās uz drošību.

Pagājušajā gadā visā Igaunijas teritorijā sāka izmeklēt un pētīt visus negadījumus ar bojāgājušajiem un vairākiem smagi ievainotajiem. “Šajās komandās ietilpst policists, speciālists transportlīdzekļu jautājumos un citi eksperti. Kopumā Igaunijā darbojas 15 šādas izmeklēšanas komandas – pa vienai katrā reģionā. Tās saņem zvanu no policijas, dodas uz negadījuma vietu, veic izmeklēšanu, sastāda ziņojumu, pēc tam to analizē, rezultātā sniedz atzinumu par notikušo un rekomendācijas, kas būtu jādara – ne tikai attiecībā uz veicamajiem pasākumiem, bet arī tiesību aktiem,” informēja Marija Paškeviča.

Satiksmes drošību ir iespējams uzlabot, praktizējot sistēmātisku pieeju, un viens no labākajiem piemēriem ir valsts mērogā koordinētas drošības programmas.

2017.gadā tika izmeklēti 50 negadījumi, no tiem 45 bija ar bojāgājušajiem. “Sākām ar to, ka meklējām – kas ir sadursmes iemesls, kādi ir sadursmes apstākļi, kas slēpjas aiz katra negadījuma.” Igaunijas eksperte arī atzina, ka parasti nav viens negadījuma iemesls, bet vairāku faktoru kopums. Ja tiek konstatēts, ka viens no šiem faktoriem ir infrastruktūra, tad ekspertu grupa vēršas pie ceļu īpašnieka, lūdzot infrastruktūru šajā vietā uzlabot. Šie dati tiek izmantoti arī tam, lai parādītu tos sabiedrībai, uzsāktu debates, jo nereiti, rekonstrējot negadījumu, tiek konstatēts, ka pie vainas ir alkohola reibums (pērn 12 gadījumi) vai ātruma pārsniegšana (10 gadījumi). Tāpat negadījuma iemesls atstājis smagajos gadījumos pērn bijis ceļa un laika apstākļi. Šie un drošības jostu

nelietošana (14 gadījumos) arī ir klasiskie riska faktori. Tos papildina riepu stāvoklis, automašīnas vecums, kondīcija, infrastruktūra, ceļu lietotāja veselības stāvoklis, uzmanības novēršana, nekonzcentrēšanās uz satiksmi un citi.

Marija Paškeviča atzina, ka eksperti saprot – ar datiem par sadursmi vien nepietiek, lai pieņemtu ilgtspējīgus lēmumus, ir jāizmanto visi iespējamie informācijas avoti un datu analīze. Piemēram, satiksmes intensitāte, ceļu apsekojumi, dati par noteikumu pārkāpumiem un citi. “Ja jums ir augstas kvalitātes dati, bet jūs nezināt, kā tos izmantot, tad līdzekļi būs iztērēti velti – jābūt arī izglītotam šajos jautājumos.”

Eksperte arī norādīja - lai dzīvī redzētu kaut kādu datu patieso ietekmi, ir jābūt pacietīgiem un jāturpina strādāt. “Tas nav vienas dienas darbs, viena gada kampaņa, un viss uzreiz kā brīnums mainīsies, tas ir nepārtraukts un konstants darbs, kurā iesaistītas daudzas puses.”

Lai uzlabotu satiksmes drošību, satiksmes sistēmu plānotājiem jābūt gan proaktīviem, gan reaktīviem.

Informācijas un izglītojošās kampaņas

“Būtiska ietekme drošības uzlabošanā Igaunijā ir informācijas, izglītības kampaņām. Piemēram 2005. gadā pieaugušo vidū atstarotājus lietoja 45%, 2017.gadā – jau 87%. Arī tendences atturēties no braukšanas reibumā un ātruma pārsniegšanā ir pozitīvas,” saka Marija Paškeviča.

“Aiz skaitļiem vienmēr slēpjas dzīvi cilvēki ar īstiem dzīvesstāstiem. Tas, pieņemot kārtējo lēmumu, vienmēr jāpatur prātā. Mūsu ceļu administrācija ir pilnīgi pārliecināta, ka mēs varam novērst jebkuru CSNg ar fatālām sekām vai smagiem ievainojumiem, un tas ir atkarīgs no ikviena no mums,” pauda Igaunijas drošības eksperte. 

Igaunijas panākumu atslēga



“Mēs varam novērst jebkuru ceļu satiksmes negadījumu ar fatālām sekām vai smagiem ievainojumiem,” apgalvo Igaunijas Ceļu administrācija. Kāds ir Igaunijas veiksmes stāsts? Kā Igaunijai ir izdevies būtiski samazināt bojāgājušo skaitu uz ceļiem? To konferencē stāstīja Igaunijas ceļu administrācijas satiksmes drošības speciāliste Marija Paškeviča.

Pēdējo piecu gadu laikā būtiskas izmaiņas ceļu satiksmes negadījumu (CSNg) skaita ziņā Igaunijā nav vērojamas, taču satiksmes intensitāte ik gadu pieaug par vidēji 5%. Pavērojot situāciju kaimiņvalstīs, ir redzams, ka 2003.gadā CSNg bojāgājušo skaits Baltijas un Ziemeļvalstīs bija ļoti

atšķirīgs, taču tagad Igaunija ir spējusi panākt būtisku samazinājumu, pietuvojoties Eiropas Savienības vidējam rādītājam.

Sistemātiska pieeja

“Satiksmes drošību ir iespējams uzlabot, praktizējot sistemātisku pieeju, un viens no labākajiem piemēriem šādas pieejas ieviešanai ir valsts

mērogā koordinētas drošības programmas,” pauž Marija Paškeviča. Pirmā valsts ceļu drošības programma Igaunijā tika sākta 2013.gadā un *Vision Zero* pieeja Igaunijā ieviesta 2015.gadā, jo bija skaidrs, ka situācijas uzlabošanai nepieciešams uzlabot sadarbību starp iesaistītajām pusēm.

Vision Zero pieeja Igaunijā ieviesta 2015.gadā

Patlaban kaimiņvalstī ir spēkā drošības programma 2016.-2025.gadam, kuras kopējais mērķis ir sasniegt mazāk nekā 50 bojāgājušo (vidēji trīs gadu periodā) 2020.gadā un mazāk nekā 40 – 2025.gadā. Salīdzinājumam – 2015.-2017. gadu periodā Igaunijā bija vidēji 62 bojāgājušo gada laikā.

Arī Igaunijā cilvēki nereiti ir pārāk skeptiski, atzīst Marija Paškeviča, taču viņa uzsver

Smago CSNg iemesli 2017.gadā Igaunijā

Izmeklēti **50 smagi ceļu satiksmes negadījumi (CSNg)**, tostarp 45 ar letālām sekām

Klasiskie riska faktori					Papildu apstākļi				
14	12	10	8	8	6	4	4	3	3
									
Drošības ekipējums (drošības jostas)	Alkohols	Ātrums	Laika un braukšanas apstākļi	Riepas (vecums, stāvoklis)	Infrastruktūra	Autovadītāja veselības stāvoklis	Neuzmanība	Dzelzceļa pārbrauktuve	Suicīds

Valsts policija: visbiežāk cieš gājēji

Arī Latvijā ceļu satiksmes drošības uzlabošanā pēdējos gados darīts gana daudz, un rezultāti atspoguļojas statistikā. Tomēr mūsu valstī joprojām pārāk bieži notiek negadījumi ar letālām vai smagām sekām. Valsts policija izanalizēja 2016. gada pēdējos piecos mēnešos Rīgas reģionā notikušos smagos CSNg, tajos iesaistītās personas, meklējot likumsakarības. Par pētījuma rezultātiem VAS "Latvijas Valsts ceļi" rīkotajā ikgadējā konferencē pastāstīja Valsts policijas Galvenās kārtības policijas pārvaldes Satiksmes drošības pārvaldes priekšnieks Normunds Krapsis.

"Latvijā attiecībā uz *Vis-ion Zero* mēs domājam līdzīgi kā Zviedrijā un Igaunijā, un arī turpmāk iesaistītajām institūcijām ir jāstrādā kopā," pauda Normunds Krapsis. Dati, ko, reģistrējot ceļu satiksmes negadījumus (CSNg), iegūst policija, neko daudz nedod, tos nepieciešams arī izanalizēt, tāpēc Latvijā, līdzīgi kā Igaunijā, nepieciešams vienoties par modeli, kā, speciālistu komandai izbraucot uz notikumu vietu, dziļāk analizēt negadījuma apstākļus – vai pie vainas ir cilvēciskais faktors vai arī infrastruktūra. "Protams, tam ir vajadzīgs laiks un kapacitāte."

Dominē uzbraukšana gājējam – tie ir 142, jeb 42% no visiem smagajiem CSNg.

Pētījums par recidīvu ceļu satiksmē

Policija ir veikusi pētījumu par smagajiem CSNg iesaistītajām personām un to recidīvu ceļu satiksmē. Šī pētījuma mērķis bija izanalizēt CSNg, kurā kaut vienam cilvēkam bijuši smagi ievainojumi vai tas gājis bojā, – noraksturot iesaistītās personas un saprast likumsakarības recidīva jautājumos. Šajā pētījumā tika analizēti 194 Rīgas reģionā un atsevišķi citviet pērn no 1.augusta līdz 31.decembrim notikušie smagie CSNg. Šādi CSNg ar smagi ievainotajiem vai bojāgājušajiem veido 3% no visiem pētījuma laikā notikušajiem negadījumiem.

Būtiski strādāt tieši ar gājēju auditoriju.

Tāpat minētā pētījuma ietvaros tika apkopoti un analizēti dati par negadījumiem, sākot no 1999.gada. Visi secinājumi šajā pētījumā gan ir par personām, nevis pašu negadījumu.

Biežākie negadījumi

Attiecīgajā periodā dominē uzbraukšana gājējam – tie ir 142 gadījumi, jeb 42% no visiem smagajiem CSNg, atzina Normunds Krapsis. Viņš norādīja, ka mazaizsargātie satiksmes dalībnieki ir viena no aktuālākajām problēmām mūsu valstī, tāpēc patlaban ir izdota pavēle pastiprināt uzraudzību attiecībā uz tiem. Pārējie biežākie CSNg veidi bija sadursme (23%) un apgāšanās (16%). Šajos negadījumos iesaistītie 2/3 gadījumu bija autovadītāji, bet 1/3 – gājēji. "No tā var secināt, ka, neatkarīgi no tā, kurš ir vainīgs, ir būtiski strādāt tieši ar gājēju auditoriju, jo 2016. gadā pēc šīs izlases ir cietuši 152 gājēji, kas, protams, ir ļoti daudz," atzina Normunds Krapsis.

63% no CSNg iekļuvušajiem gājējiem nav vadītāja apliecības.

Smagajos CSNg bieži iekļūst jauni vīrieši

Gājēji-vīrieši satiksmes negadījumos iekļūst 1,45 reizes biežāk, bet vīrieši-autovadītāji – trīs reizes biežāk nekā sievietes. Negadījumos visbiežāk iekļūst cilvēki, kas ir vecumā virs 60 gadiem. 63% no CSNg iekļuvušajiem gājējiem nav vadītāja apliecības. "Viņiem bieži vien trūkst izpratnes par satiksmes noteikumiem un to, ko redz autovadītājs, jo jaunākiem gājējiem vai citiem satiksmes dalībniekiem izpratne par satiksmes noteikumiem ir lielāka. To uzlabo arī aktīvais preventīvais darbs. Savukārt, ja runājam par autovadītāju vecumu, tad riska grupa ir 18-29 gadi. Kopumā autovadītāšanas tiesības saņem mazāk cilvēku nekā iekļūst satiksmes negadījumos," atzīmē Normunds Krapsis.

Šajā pētījumā tika konstatēts, ka šīs 18-29 gadus vecais vieglā automobiļa vadītājs 84% gadījumu jau iepriekš ir

izdarījis kādu pārkāpumu vai iekļūvis negadījumā. Katrs otrais ir notriecis gājēju. Raksturīgākie negadījumu veidi, kuros šie autovadītāji iekļūva, ir sadursme un uzbraukšana gājējam. "Skaidrs, lai šo skaitli samazinātu, mums ir jāmaina ceļa infrastruktūra, jāuzlabo, jācinās par 2+1 ceļiem, lai nebūtu frontālās sadursmes," pauda Normunds Krapsis. Tāpat, viņaprāt, ir jādoma par gājēju pārejām, kā arī atbilstošu infrastruktūru, kur gājējiem pārvietoties.

Ja runājam par autovadītāju vecumu, tad riska grupa ir 18-29 gadi.

Gājēji cieš nopietnāk

Tiem, kas pārvietojas ar transportlīdzekli, ievainojumu ir mazāk, tie ir vieglāki, salīdzinot ar smagajiem CSNg iekļuvušajiem gājējiem – viegli ievainojumi vai negadījums bez ievainojumiem autovadītājiem ir bijis 66% gadījumu, turpretī gājēji 96% smagi ievainoti vai gājuši bojā.

Katram otram gājējam-vīrietim virs 60 gadiem, kas smagi cietis vai gājis bojā, bijis pārkāpums ceļu satiksmē, katrs piektais bijis iesaistīts citā negadījumā, un katrs sestais bijis alkohola reibumā.

83% no vadītājiem, kas smagi cietuši (un 93%, kas gājuši bojā), paši attiecīgo CSNg arī izraisījuši. Gājēji, kas iesaistīti smagos CSNg, 43% gadījumu paši tos izraisījuši. Normunds Krapsis uzskata, lai situācija uzlabotos, nepieciešams skaidrojošais un audzināšanas darbs.

"Interesants apstāklis šajā pētījumā, kas, man šķiet, būtu vēra ņemams – lai izvairītos no šādiem traģiskiem negadījumiem, ir jābrauc mašīnā ar kādu kopā," pauda Normunds Krapsis. Negadījumi ar bojāgājušajiem vai smagi ievainotajiem 77% gadījumu notikuši ar autovadītāju, kurš mašīnā



braucis viens. "Tas nozīmē, ka pasažieri mums neļauj novērsties no ceļa, iemigt, darīt blakus lietas, iespējams, aizrāda par braukšanas stilu," sacīja Normunds Krapsis.

Lai izvairītos no šādiem traģiskiem negadījumiem, ir jābrauc mašīnā ar kādu kopā.

Pozitīvi, ka braukšana (ar automašīnu) reibumā mazinās. Un no pētījumā aplūkoto smagajiem negadījumiem reibumā izraisīti 6%. "Patreizējā sodu politika, sociālās akcijas un proaktīvais policijas darbs ir devis labus rezultātus," atzina policijas priekšnieks. Tomēr no mazaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem 39% mopēdistu, 28% velosipēdistu un 12% gājēju bija reibumā. Tāpēc

policija arī turpmāk aktīvi pārbaudīs mopēdistus un velosipēdistus, soliņa Normunds Krapsis.

Ir jāmaina ceļa infrastruktūra, lai nebūtu frontālās sadursmes.

Negadījums izraisīts atkārtoti

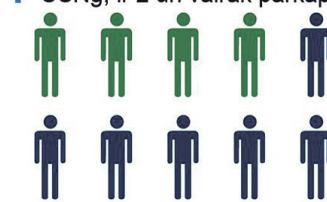
"Kāds var iebilst, sakot – nevar apgalvot, ka cilvēks, kas divreiz pārkāpis satiksmes noteikumus un iekļūvis smagā negadījumā, nākotnē atkārtoti iekļūs CSNg. Protams, tas nav rādītājs, un šiem negadījumiem nereti par pamatu ir kādi neizskaidrojami apstākļi, taču tie cilvēki, kas iekļuvuši 40-50 negadījumos, protams, ir policijas uzmanības lokā," sacīja Normunds Krapsis. "Jautājums, ko ar šādiem autovadītājiem darīt, patlaban nav atrisināts

– iespējams, viņus jāsūta uz "Ceļu satiksmes drošības direkcijas" rīkotajiem uzvedības korekcijas kursiem." Kā piemēru viņš minēja gadījumu, kad kāda persona, kas kopš 2001. gada (kad tai bija 25 gadi) 52 reizes izdarījusi pārkāpumus, līdz vienā no negadījumiem uzbrauca gājējam, kurš guva smagus miesas bojājumus.

33% autovadītāju, kas izraisījuši smagus negadījumus, ir izraisījuši arī citus. "Vajadzētu analizēt šos negadījumus, kas tiem bijis par cēloni – ja autovadītājs izraisījis CSNg, rupji veicot apziņātu manevru, tad, protams, ir pamats domāt, ka arī turpmāk varētu būt pārkāpumi. Piemēram, pēc cik ilga laika cilvēks, kas astoņas reizes nav ievērojis ceļazīmes, iekļūs negadījumā, kurā cietis pats vai kāds cits," pauda Normunds Krapsis. "Tas liecina par atsevišķu satiksmes dalībnieku braukšanas kultūru."

PĀRKĀPUMI CEĻU SATIKSMĒ

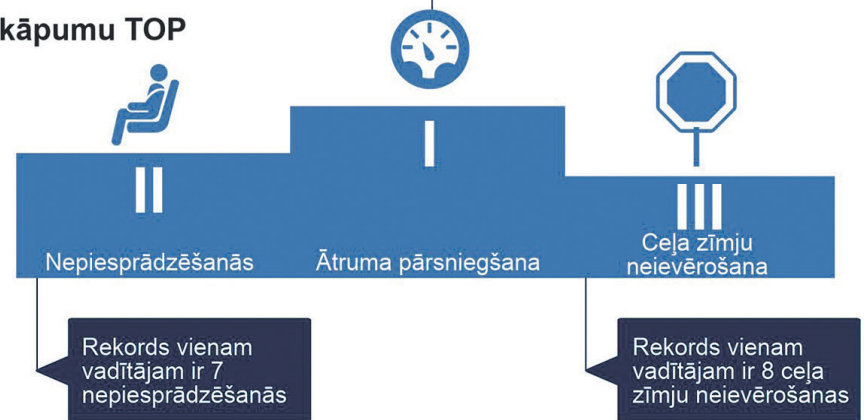
63 % no vadītājiem, kas ir bijuši smagā CSNg, ir 2 un vairāk pārkāpumi



Rekordi vienam vadītājam ir 39, 42, 46 un 49 pārkāpumi

Rekords vienam vadītājam ir 35 ātruma pārkāpumi

Pārkāpumu TOP





Kreisie pagriezieni – manevri ar visaugstāko drošības risku

Lai uzlabotu satiksmes drošību valsts autoceļu posmos ārpus apdzīvotām vietām, kas izbūvēti ar dubultām brauktuvmēm, VAS Latvijas Valsts ceļi (LVC) mērķtiecīgi veic kreiso manevru likvidēšanu.

Nedaudz ilgāks laiks ceļā, veicot drošu apgriešanos divlīmeņu šķērsojumā, nevar būt arguments, lai atteiktos no iespējas uzlabot satiksmes drošību. Droša satiksme ir prioritāte, un ir jāuzstāda mērķis maksimāli samazināt potenciāli bīstamo posmu skaitu valsts autoceļu tīklā, uzskata drošas braukšanas eksperti.

Pēc LVC pasūtījuma VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” (CSDD) speciālisti ir veikuši Ceļu drošības auditu uz Daugavpils šosejas starp Ikšķili un Ogrī pie Elkšņiem, kur pašlaik ir atļauts kreisais pagrieziens. Audita secinājumos ir ietverta rekomendācija izslēgt kreisos pagriezienus krustojumā, jo to veicēji ir pakļauti augstam satiksmes drošības riskam. Turklāt, apstājoties pirms kreisā pagrieziena veikšanas, transporta līdzeklis daļēji aizņem kreiso malējo braukšanas joslā, izraisot citu transportlīdzekļu bremsēšanu un pārkārtošanos uz labo braukšanas joslā. Satiksmes intensitāte šajā posmā ir sasniegusi gandrīz 18 000 aut./diennakti.

Ši un Saulkalnes kreisā pagrieziena dēļ augstas kategorijas divu brauktuvmju Daugavpils šosejas (A6) posms nespēj kvalitatīvi pildīt tam paredzēto funkciju – nodrošināt drošu un intensīvu satiksmi. Krustojumi uz šādas klases ceļiem būtu jāveido tikai divos līmeņos 5 līdz 10 km attālumā vienu no otra, pilnībā izslēdzot visbīstamāko – kreiso manevru – veikšanu tajos. Iespēja uzbraukt uz a/c A6 būtu jānodrošina tikai caur minētajiem divlīmeņu

krustojumiem, vienlaikus nodrošinot piekļuvi tiem caur pakārtoto ceļu tīklu. Diemžēl pašlaik nav iespējams uzreiz izveidot pakārtoto ceļu tīklu, un uzbraukšana uz Daugavpils šoseju (A6) joprojām notiek pa vecajiem pieslēgumiem.

Arī Saulkalnes krustojumu nākotnē būtu nepieciešams pārbūvēt par divlīmeņu mežglu. Vienlaicīgi tiktu slēgts arī kreisais pagrieziens uz Saulkalnes dzelzceļa staciju, nodrošinot piekļuvi tai ar labajiem pagriezieniem caur Saulkalnes divlīmeņu mežglu un paralēlo ceļu tīklu. Šobrīd Saulkalnes krustojuma risinājums ir līdzīgs Elkšņu krustojumam un, neskatoties uz fotoradara un ātrumu ierobežojošo zīmju uzstādīšanu, tas joprojām atrodas tā saucamo “Melnā punktā” sarakstā.

Mērķtiecīgi likvidē kreisos pagriezienus

Visur, kur vien iespējams, LVC no kreisajiem pagriezieniem cenšas izvairīties. Daudz tiek paveikts ar ceļu pārbūves projektiem, piemēram:

- pērn likvidēts kreisais pagrieziens uz Ventpils šosejas (A10) krustojumā ar Jelgavas – Tukuma ceļu (P98), tā vietā izbūvējot rotācijas apli;
- jauns rotācijas aplis pagājušajā gadā izbūvēts Rēzeknes šosejas (A13) un Daugavpils apvedceļa (A14) krustojumā;
- pēdējos gados rotācijas apli izbūvēti arī uz autoceļa Jēkabpils–Rēzekne–Ludza–Krievijas robeža (Terehova) (A12) krustojumā ar autoceļu Rēzekne – Gulbene (P36) un jauno minētā Jēkabpils – Rēzekne

ceļa krustojumā ar autoceļu Krievijas robeža (Grebņeva)–Rēzekne–Daugavpils–Lietuvas robeža (Medumi) (A13). Likvidēti kreisie pagriezieni:

- no Baltezers kokaudzētavas līdz krustojumam ar Muižas ielu;
- uz Rīgas apvedceļa (Baltezers–Saulkalne) (A4) krustojumā ar Rožu ielu;
- uz Daugavpils šosejas pie Likteņdārza;
- uz Jelgavas šosejas līdz autoceļam Jelgava – Dalbe (P100) sadalošajā joslā tika uzlikta barjera, tādējādi aizliedzot vairākus kreisos pagriezienus. (Palika tikai tie, kuriem bija izveidotas kreisā pagrieziena joslas un Medemciema krustojums, kura pārbūve patlaban tiek projektēta.)

Uz Vidzemes šosejas (A2) Siguldā kreisie pagriezieni tagad ir atļauti tikai regulējamajos krustojumos. Arī uz autoceļa Tīnūži – Koknese (P80) kreisie pagriezieni uz galvenā ceļa nav iespējami. Arī uz Bauskas šosejas Ķekavā pie “Rimi” veikala tika uzlikta sadalošā barjera, lai no autovadītāji nebrauktu uz veikalu pa sadalošo joslā ar kreiso manevru. Turpretī Vidzemes šosejas posmā pie “Sēnītes” sadalošajā joslā, lai izslēgtu kreiso pagriezienu, uzlikti betona bloki. Šajā vietā autovadītāji no degvielas uzpildes stacijas brauca pa sadalošo joslā Rīgas virzienā, nevis izmantoja “Sēnītes” satiksmes mezglu.

Kaimiņvalstu pieredze

Arī Igaunijā joprojām uz četrus joslus viena līmeņa ceļiem ir iespējams kreisais pagrieziens, tomēr

jauni kreisie pagriezieni ierīkoti netiek un pamazām slēdz esošos, kas lielākoties izbūvēti pagājušajā gadsimtā. Kaimiņu kolēģi uzskata, ka no kreisajiem pagriezieniem un apgriešanās braukšanai pretējā virzienā uz četrus joslus ceļiem drošības apsvērumu dēļ ir jāizvairās cik vien iespējams. Parasti uz 2+2 ceļiem pavasarī tiek paaugstināts atļautais braukšanas ātrums līdz 110 km/h un atsevišķās vietās, kur atļauti kreisie pagriezieni vai apgriešanās pretējā virzienā, drošības apsvērumu dēļ ātrums nedrīkst būt lielāks par 90 km/h. Slēdzot šos pagriezienus, jāņem vērā, ka attiecīgajās vietās dzīvojošie pie šī pagrieziena ir jau pieraduši, tāpēc plānotās izmaiņas nepieciešams rūpīgi izskaidrot. Apbraukšanas maršrutam nevajadzētu pārsniegt 3 km, tāpēc jāizanalizē visi iespējamie varianti. Ja attālums ir lielāks par 3 km, tad jāmeklē alternatīvi risinājumi (daudzlīmeņu mezgls, jauns savienojamais ceļš, mazāka vietējā ceļa rekonstrukcija un tamlīdzīgi). Labākā prakse šādā gadījumā būtu vairāku līmeņu satiksmes mezgls, kas savienos mazākas nozīmes ceļus ar galveno. Ja satiksmes intensitāte nav augsta, ir iespēja atļaut tikai labos pagriezienus (taču arī šis risinājums paredz barjeru sadalošajā joslā).

Lietuvas ceļu administrācija cenšas samazināt kreisā pagrieziena iespējas, jo, viņuprāt, nekreisais pagrieziens, ne apgriešanās braukšanai pretējā virzienā uz magistralēm nav pieļaujama.

Atsevišķās vietās kaimiņvalstī uz četrus joslus ceļiem ir iespējas apgriezties braukšanai pretējā virzienā, bet ne nogriezties pa kreisi.



Zviedrijai uz automaģistrālēm kreisie

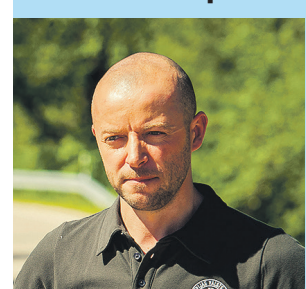
Pauls Timrots, autožurnālists



Ja kādam šķiet, ka kreisais pagrieziens ir domāts viņa ērtībām, lai paskatās youtube avāriju video. Tur 2/3 smago avāriju notiek, veicot kreiso pagriezienu.

Ja kāds domā, ka viņš zina, ka tas ir bīstami, bet viņš personīgi būs ļoti uzmanīgs, kad griezīsies pa kreisi, tad tie ir aizkustinoši maldi. Uz ceļa ir arī citi, neuzmanīgāki braucēji.

Jānis Vanks, motosportists, drošas braukšanas eksperts



Man kreisie pagriezieni nepatīk. Uz šosejām kreisie un apgriešanās pretimbraucošajā virzienā gan pieļaujama tikai tad, ja ir atsevišķa bremsēšanas un kustības uzsākšanas josla. Kur ir problēma? Problēma ir tajā, ka līdzīgi kā pie apdzīvotības pretimbraucošā

ātrumu un distanci noteikt īsti nevar. Otrs ir tas, ka teorētiski no divu joslus ceļa griezt pa kreisi, un iet gājējs, tas ir jāpalaiž. Nākamā lieta, kas ir vasarā – motocikli. Tie brauc ne tikai joslām pa vidu, bet arī pa kreiso malu. Ja tu griezt pa kreisi, viens variants, ja motocikls brauc tev no muguras, bet, ja viņš nāk pretī, viņus neievēro, jo ar acīm pirms manevra tiek meklētas mašīnas, mēs moci neredzam. Kreisais pagrieziens ir moču killeris numur viens – klasiskākais no variantiem. Un ne tikai no galvenā ceļa nogriezties pa kreisi, bet arī griezties uz galvenā ceļa.

Man patīk rotācijas apli, lai arī liela daļa autovadītāju tos joprojām neprot pareizi izbraukt.

Aicina samazināt ātrumu bedru remontdarbu vietās

VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs” (LAU) visā valstī uz asfalta segumiem ir uzsācis bedru masveida remontu un aicina ceļu lietotājus ievērot ātruma ierobežojumus, būt uzmanīgiem un ar atbildību attiekties pret savu un citu drošību.

Veicot bedru remontu, uz autoceļa tiek izvietotas ātruma ierobežojuma un brīdinājuma zīmes. Remontdarbu laikā to norises vietā lokāli sašaurina brauktuvi un ierobežo braukšanas ātrumu līdz 70 km/h un 50 km/h. Šāds ātruma ierobežojums ir nepieciešams, lai satiksmes dalībnieki neapdraudētu viens otru, kā arī darbiniekus, kuri strādā uz ceļa.

Savukārt pēc darbu veikšanas uz vienu diennakti tiek ieviests ātruma ierobežojums 70 km/h un remonta posmu apzīmē ar ceļa zīmi „Uzbērtā grants vai šķembas”. Tas ir

nepieciešams, lai emulsijas un šķembu kārtā saformētos. Pirms ātruma ierobežojumu noņemšanas brīvās šķembas no autoceļa tiek noslaucītas.

Pērn bedru remontdarbu laikā notika vairāki ceļu satiksmes negadījumi, kuros cieta LAU tehnika un darbinieki. Remontdarbu vietas tiek aprīkotas atbilstoši normatīviem, lai LAU tehnika būtu autovadītājiem labāk pamanāma, piemēram, gaismas elementi, mirgojošas bultas, pārvietojami ceļa zīmju vairogā, tomēr joprojām ir gadījumi, kad autobraucēji neievēro brīdinājuma un

ātruma ierobežojošās zīmes. Remontdarbi tiek veikti ceļu lietotāju ērtībām un drošībai.

Lai ceļu lietotāji savlaicīgi varētu plānot savus maršrutus un rēķināties ar īslaicīgiem satiksmes ierobežojumiem, bedru remontdarbu vietām tiešaistes režīmā var sekot līdzi Waze un kartē VAS Latvijas Valsts ceļi mājaslapā www.lvceli.lv. Patlaban šajā kartē ir pieejama informācija par bedru remontdarbu vietām Pierīgas reģionā, kur ir visintensīvākā satiksme, bet līdz jūnijai vidus šie darbi tiks atzīmēti kartē visā Latvijas teritorijā.



DROŠI NOKLŪT UN ATGRIEZTIES! PRIECĪGUS SVĒTKUS!



VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI



Autobraucēju brīvdienu ceļvedis

Jūnijs, 2018

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

9.jūnijs
Livonijas ordeņa pils, Ventspils.
Bruņinieku turnīrs "Lilium Vindaviensis"
www.visitventspils.com

2.jūnijs
pulksten 20, Tigulkalns, Talsi. **Ārpasaulas mūzika Tigulkalnā**

17.jūnijs
no pulksten 10, Ēdoles pils, Ēdole, Kuldīgas novads.
8. Emīla tirgus ar 17 sieriem un vēžiem

21.jūnijs
pulksten 19, Kandavas brīvdabas estrāde "Ozolāji".
Izrāde Skroderdienas Silmačos

9.-10.jūnijs
Slīteres nacionālais parks, Dundagas novads.
Slīteres ceļotāju dienas
www.sliteresdiena.lv

9.jūnijs
pulksten 22, Limbaži, Lielzera krastā. **Brīvdabas deju lielkoncerts "Izrakstiju goda kreklu"**. € 7,50–15

16.jūnijs
Āraišu arheoloģiskais parks, Āraiši, Amatas nov., Drabešu pagasts. **Zaļās brīvdienas Āraišos**

3.jūnijs
Cēsis. **Viduslaiku diena Cēsis**

2.-3.jūnijs
Latvijas Etnogrāfiskais brīvdabas muzejs. **Latviešu tautas lietišķās mākslas darinājumu gadatirgus**

30.jūnijs–8.jūlijs
Rīga. **XXVI Vispārējie latviešu Dziesmu un XVI Deju svētki**
www.dziesmusvetki.lv

22.jūnijs
pulksten 19–1, Daugavas muzejs, Doles sala, Salaspils. **Dabas koncertzāle**

23.jūnijs
Ludzas pilskalns. **Lielais latgaļu tirgus**. www.ludza.lv

7.-10.jūnijs
Rēzekne, Latgales kultūrvēstures muzejs. **Rožu izstāde Rozes pilsētā**

4.-10.jūnijs
Daugavpils. **Daugavpils pilsētas svētki**

3.jūnijs
Daugavpils. **Šmakovkas muzeja dzimšanas diena**. Ekskursijas, degustācija, meistarklase

21.jūnijs
"Senpokaīni", Naudītes pag., Dobeles novads. **Vasaras saulgrieži Pokaiņu mežā**

3.jūnijs
Rundāles pils laukums, Pilsrundāle, Rundāles pag., Rundāles novads. **Rundāles novada svētki**

23.jūnijs
"Lutauši", Kurmenes pag., Vecumnieku novads. **Līgo pa Mēmeli Kurmenē!**
www.laivunomalutausi.lv

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

17.jūnijs
LVM Kalsnavas arborētums "Ogu īves", Jaunkalsnava, Kalsnavas pag., Madonas nov. **Peoniju svētki**

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

autocelu avīze



LUKOIL



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.