



Jūnijs 2015

autoceļu dzīve

SATIKSĒMES DROŠĪBA

Sodi par pārkāpumiem ir jāpalielina

„Uz kopējā Eiropas fona mēs pret pārkāpējiem esam vislojālākie, un sodi ir vismaigākie. Domāt - vai pārkāpjot es spēšu samaksāt, ir nepareiza pieeja. Jābūt citai pieejai – sodi ir jāpalielina, lai šo situāciju labotu,” uzskata Valsts policijas Galvenās kārtības policijas pārvaldes Satiksmes drošības pārvaldes priekšnieks Normunds Krapsis.

[---> 6. lapaspuse]

„Pagājušajā gadā ceļu satiksmes negadījumos bojā gājuši 53 pasažieri. Bieži vien mašīnu aizmugurējās daļas pēc negadījumiem ir pilnīgi veselas, un tas nozīmē, ka aizmugurējie nav bijuši piesprādzējušies,” apgalvo VAS „Ceļu satiksmes drošības direkcija” valdes priekšsēdētājs Andris Lukstiņš.

[---> 4. lapaspuse]



Aicina autovadītājus būt pacietīgiem

Sākoties aktīvajai būvniecības sezonai, pie lielākajiem valsts autoceļu būvobjektiem tiks uzstādītas zīmes, kas aicina autovadītājus būt pacietīgiem. Pirmā zīme atklāta uz Siguldas šosejas.

[--> 3. lapaspuse]



GODINA LABĀKOS

Pasniegtas autoceļu nozares Gada balvas

Maijā tika pasniegtas balvas par labākajiem būvniecības projektiem pagājušajā sezonā. Godalgotās vietas saņēma SIA Aizputes ceļinieks un SIA 8CBR, SIA „Limbažu ceļi” un SIA „Strabag”.

[---> 7. lapaspuse]



Ceļazīmju bojāšana ir bīstama

Katru gadu uz Latvijas valsts autoceļiem tiek nozagtas vai sabojātas ceļazīmes un aprīkojums vairāk nekā 200 000 EUR vērtībā. Turklāt šāda rīcība apdraud autobraucēju un citu ceļu lietotāju drošību.

[---> 3. lapaspuse]

Īsumā

VID pastiprināti pārbaudīs lietoto auto tirgotājus

Nemot vērā iepriekš konstatētos pārkāpumus un lai samazinātu negodīgu komercpraksi lietoto auto tirdzniecības vietās, Valsts ieņēmumu dienests (VID) sadarbībā ar VAS „Ceļu satiksmes drošības direkcija” (CSDD), biedrību „Auto asociācija” un Patērētāju tiesību aizsardzības centru (PTAC) ir uzsācis vairākas aktivitātes ar mērķi sakārtot lietoto auto tirdzniecības vietu darbību.

Vēlas panākt autoservisu licencēšanu

Biedrība „Auto asociācija” plāno panākt autoservisu licencēšanu. Tas, iespējams, gan paaugstinās pakalpojumu cenas, gan teju uz pusi samazinās nozarē strādājošo skaitu, tomēr tad nozarē strādās tikai kvalificēti speciālisti. Biedrība uzskata, ka sertifikācija būtu instruments, kas garantētu tirgus dalībnieku atbildību pret klientu par to darbu, ko viņi veic.

Tallinā šovasar plaši ielu remontdarbi

Remontdarbu dēļ šogad Igaunijas galvaspilsētas Tallinas centrā gaidāmi vērienīgi

satiksmes ierobežojumi, ziņo LETA. Remontdarbi ilgs vairākus mēnešus, un satiksme būs sarežģīta, tāpēc pašvaldības pārstāvji aicina pēc iespējas vairāk izmantot sabiedrisko transportu. Visu jūlija mēnesi būs slēgtas arī tramvaja līnijas, kuras daļēji aizstās autobusu satiksme.

Pārdod vairāk automašīnu

Šogad 1.ceturksnī nopirkts par 5,1% vairāk jaunu transportlīdzekļu nekā pērn. Savukārt lietoto automašīnu tirdzniecība pieaugusi par 8,5%, ziņo Latauto.lv. No visām trim Baltijas valstīm transportlīdzekļu tirdzniecības pieaugums vērojams tikai Latvijā – Igaunijā 1.ceturksnī importēto automašīnu skaits samazinājies par 3,4%, bet Lietuvā pat par 17,9%.

Daudzbērnu ģimenēm mazāks ceļa nodoklis

Saeima pieņēmusi likuma grozījumus, kas paredz, ka personai, kurai pašai vai kopā ar laulāto vai kuras laulātajam apgādībā ir trīs vai vairāk nepilngadīgi bērni, ceļa nodoklis par attiecīgo kalendāro gadu būs jāmaksā 50% apjomā. Līdz šim šādai ģimenei nodoklis bija 80%. Turpmāk likumā būs noteikts, ka nodokļa atlaidi persona saņems par vienu tās īpašumā, valdījumā vai turējumā esošu transportlīdzekli.

Viedoklis

Kalvis Margevičs, motobraucējs

Motocikls nav visai drošs pārvietošanās transportlīdzeklis, tāpēc piekritu teicienam: „Ir divu veidu motobraucēji – tie, kas ir krituši, un tie, kas vēl kritīs.” Protams, tas viss ir atkarīgs no paša braucēja, jo viņš vada savu motociklu, nevis otrādi. Runājot par motobraucēju drošību uz Latvijas autoceļiem, es to vērtētu kā diezgan zemu, un tam ir ļoti daudz iemeslu. Vietām ir slikti ceļi, neatbilstošas aizsargbarjeras, brīva dzīvnieku pieeja autoceļiem, citi satiksmes dalībnieki utt. Tomēr es negribu uzskaitīt tikai sliktās lietas, jo motobraukšana ir ļoti patikama nodarbe, un droši nav arī mājās sēdēt. Latvijā, salīdzinot ar dienviņu valstīm, sezona ir ļoti īsa – pavasaros autovadītājiem ir nepieciešams zināms periods, lai pierastu pie motociklistiem, tie ir grūtāk pamanāmi, nereti pārvietojas ātrāk nekā pārējā satiksmes plūsma. Protams, arī pašiem motociklistiem jāpārvietojas īpašu piesardzīgi un, vadot motociklu, jādomā, ka autovadītājs viņu var neredzēt. Tad viss būs kārtībā. Ar katru gadu motociklistu kļūst arvien vairāk, un pilsētu ielās



ir novērojams, ka autovadītāji un motociklisti viens otru sāk cienīt un respektēt arvien

vairāk. Motociklistam ļoti patikams žests no autovadītāja puses ir, ja autovadītājs, stāvot

pilsētas sastrēgumā, nedaudz pavirzās uz joslas malu, lai motociklists tam tiktu brīvu garām. Jo biežāk būs šādas situācijas, jo labākas attiecības būs vienam pret otru. Ir arī tāda autovadītāju daļa, kas uzskata – ja es stāvu sastrēgumā, tad arī motociklistam jāstāv, un viņi vēl speciāli pabrauc tā, lai motociklists netiek garām. Šādi autovadītāji veicina naidu un nevajadzīgas avārijas situācijas. Man gribētos, lai šoferi vairāk ievērotu savstarpējo laipnību, jo ir taču tik patīkami saņemt „paldies”.

Pašiem motobraucējiem ir ļoti būtiski novērtēt braukšanas prasmes. Es aicinu katru motobraucēju vismaz pāris reizes sezonā aizbraukt uz kādu no organizētajiem mototreniņiem sporta kompleksā “333” vai Biķernieku mototrasē. Apmeklējot treniņus trasē, jūs daudz labāk varēsiet izjust savu motociklu, sapratīsiet, kā to vadīt, iemācīsieties to savaldīt ekstremālās situācijās un – pats galvenais – iegūsiet motociklistam tik ļoti svarīgo adrenalīna devu, kā rezultātā uz ielas vairs apkārtējiem nebūs nepieciešams demonstrēt, cik ātrs esmu un kā es māku. Jo vairāk motobraucēju apmeklēs šādus treniņus, jo drošāka kļūs ikdienišķā pārvietošanās pa ielām un autoceļiem.

Arī es kādreiz pārvietojos tikai pa ielām un autoceļiem, līdz uzzināju par iespēju pabraukt pa trasi un nolēmu pamēģināt. Tas aizrāva tik ļoti, ka 2013. gadā izcīnīju Latvijas čempiona titulu motošosejā B1200 klasē.

Skaitļi un fakti

Ceļu satiksmes negadījumu statistika Latvijā

Dati: 01.JANVĀRIS–15.MAIJS

Ievainoto skaits			CSNg dalībnieka statuss	Bojā gājušo skaits		
2015	2014	2013		2015	2014	2013
437	436	399	VADĪTĀJS	22	14	17
288	305	288	GĀJĒJS	16	23	12
378	415	425	PASAŽIERIS	11	18	6
95	108	70	VELOSIPĒDISTS	3	2	2
8	23	15	MOPĒDISTS	1	1	
			NENOSKAIDROTS	1		
	1	3	CITS	1		
1		1	PAJŪGA VADĪTĀJS			
1207	1288	1201	KOPĀ	55	58	37

Valsts policijas Galvenās kārtības policijas pārvaldes Satiksmes drošības pārvaldes priekšnieks Normunds Krapsis: „Sākot no 2001. gada, bojāgājušo skaits ir samazinājies, taču 2013. gadā iestājās stagnācija, mums bija 179 bojāgājušie ceļu satiksmē. Tomēr 2014. gadā šis skaits palielinājās līdz 212. Situācija ir pasliktinājusies, un ir jāstrādā visu laiku. Viens no veidiem, kā situāciju risināt, ir sodu palielināšana. Jābūt arī netrafaretajām policijas automašīnām. Jāvēršas uz to, lai mums būtu ne tikai fotoradari, bet arī luksoforu sarkanās gaismas tehniskie līdzekļi, kas fiksē tos, kas neatļauti šķērso krustojumu.”

Avots: Valsts policija

LEPOJAMIES!

Latvijas Valsts ceļiem atzīstami rezultāti Lattelecom Rīgas Maratonā

17.maijā notikušajā 25. Lattelecom Rīgas maratonā pirmoreiz piedalījās arī VAS Latvijas Valsts ceļi komanda 20 darbinieku sastāvā.

42 km jeb maratona distancē un 21 km jeb pusmaratona distancē katrā startēja 3 puīši, bet 10 km distancē – 9 puīši un 5 meitenes.

Ātrākais no LVC

maratona distancē, noskrienot to 4 h 4 min. 45 s. (477. vieta savā vecuma grupā un 933. vieta kopvērtējumā), bija LVC Administratīvās daļas vadītājs Zigmārs Krūmiņš, pusmaratona distancē, noskrienot to 1 h 31 min. 34 s. (157. vieta savā vecuma grupā un 214. vieta kopvērtējumā), bija Autoceļu

kompetences centra (AKC) Pētniecības vadības un attīstības daļas projektu vadītājs Mārtiņš Zaumanis. Savukārt 10 km distancē ar rezultātu 48 min. 38 s. (420. vieta savā vecuma grupā un 643. – kopvērtējumā) labākais bija AKC Ceļu laboratorijas Būvmateriālu testēšanas daļas ražošanas inženieris Kārlis Bajārs.



No kreisās: LVC Administratīvās daļas vadītājs Zigmārs Krūmiņš un LVC Satiksmes informācijas centra vadītājs Boriss Jelisejevs pēc finiša 42 km jeb maratona distancē.

Ceļazīmju bojāšana apdraud drošību un rada zaudējumus

Katru gadu uz Latvijas valsts autoceļiem tiek nozagtas vai sabojātas desmitiem un simtiem ceļazīmes, drošības barjeras, luksofori un cits autoceļu aprīkojums. Katra šāda zādzība vai vandālisma akts ir ne tikai ievērojami materiālie zaudējumi, galvenā problēma – šāda rīcība apdraud autobraucēju un citu ceļu lietotāju drošību.

2014. gadā valsts ceļu aprīkojumam tika nodarīti zaudējumi vairāk nekā 200 000 EUR apmērā. Visvairāk ir bojātas un zagtas ceļazīmes – piemēram, 2014. gadā tika sabojātas vai nozagtas 254. Tāpat pērn tika sabojāti vai nozagti 212 ceļa zīmju stabi, ir arī bojāti vai nozagti 30 signālstabiņi un cits ceļu aprīkojums. Ir bojāti pieturvietu paviljoni, luksofori, apgaismes stabi. Regulāri tiek demolēti apgaismojums gājēju tunēlos zem valsts autoceļiem, cieš arī pieturvietu stikli.

Piemēram, pērn vasarā uz jaunā autoceļa Tinūži–Koknese (P80) tika izdemolēts elektrības sadales skapis un nozagti apgaismes līnijas kabeļi. Savukārt pagājušā gada februārī uz Rīgas apvedceļa (A4) pie Muceniekiem tika nozagta meteoroloģiskā stacija, kas nodrošina datus par ceļa stāvokli, tai skaitā ceļa virsmas temperatūru, kas ziemas periodā ir īpaši svarīga informācija ceļu uzturētājiem.

Lai pievērstu sabiedrības uzmanību šai problēmai un aturētu cilvēkus no ceļazīmju un cita ceļu aprīkojuma bojāšanas, VAS Latvijas Valsts ceļi (LVC) maijā sāka informatīvo kampaņu "Neamputē ceļazīmi!"

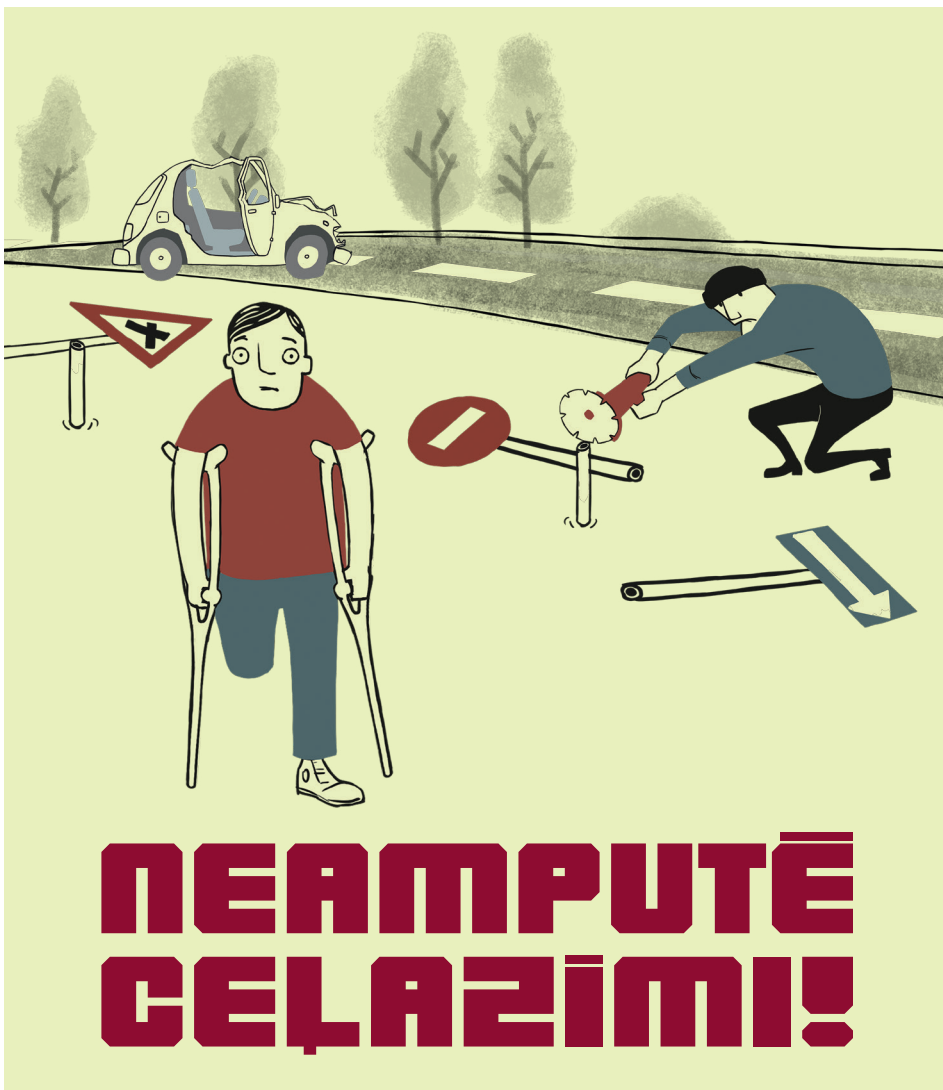
LVC dati liecina, ka visbiežāk ceļu satiksmes aprīkojums tiek bojāts vasarā. Uzmanot skolēnus un viņu ģimenes pirms vasaras brīvlaika, informatīvie plakāti tika piegādāti Latvijas skolām, kampaņas ietvaros ir izgatavoti videoklipi, kā arī vides informatīvie materiāli.

„Ja uz ceļa trūkst ceļazīmes, autovadītājam nav informācijas par attiecīgo ceļa posmu, kas var būt vitāli svarīga; ja tunelī vai uz šosejas nav tur paredzētā pagaismojuma, gājējs vai autobraucējs ir apdraudēts, jo nesapņem maksimāli drošus braukšanas vai iešanas apstākļus, kas bija paredzēti.

Katra ceļa aprīkojuma zādzība vai demolēšanas gadījums var izraisīt ceļa satiksmes negadījumu, tas ir tiešs apdraudējums

ceļu lietotāju drošībai,” stāsta LVC valdes priekšsēdētājs Jānis Lange. „Ceļazīmju zādzības un aprīkojuma bojājumi

notiek katru gadu, tāpēc esam nolēmuši uzrunāt sabiedrību ar kampaņas palīdzību,” viņš norāda.



NOZOGOT VAI SABOJĀJOT ZĪMI,
TU VARI IZRAISĪT LIKTENĪGU NEGADĪJUMU!

VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI



Fotoreportāža

Satiksmes ministrs, LVC vadība un būvnieki apseko darbus uz Siguldas šosejas

Satiksmes ministrs Anrijs Matīss, VAS Latvijas Valsts ceļi (LVC) valdes priekšsēdētājs Jānis Lange, ceļu būvnieki un žurnālisti iepazinās ar vienu no šā gada vērienīgākajiem ceļubūves projektiem uz Siguldas šosejas (A2).

Būvdarbi notiek ceļa posmā no pagrieziena uz Langstiņiem līdz pārvadam pār dzelzceļu Garkalnē (15,4.-25,5. Km), un tie ilgs līdz nākamajai vasarai. Darbus veic SIA Binders.



Satiksmes ministrs Anrijs Matīss, LVC valdes priekšsēdētājs Jānis Lange un projekta vadītājs Andris Brohauzs iepazīstina klātesošos ar projekta gaitu.



A. Matīss un J. Lange atklāj informatīvo zīmi autovadītājiem, kurā LVC atvainojas par būvniecības laikā sagādātajām neērtībām.



Darbu ietvaros paredzēta abu brauktuviņu vecā asfalta seguma reciklēšana, šķembu pamata pastiprināšana un jauna trīs kārtu asfalta seguma ieklāšana.



Tiek rekonstruēts arī reģionālā autoceļa Garkalnē–Alauksts (P3) pārvads pār Vidzemes šoseju Garkalnē.

**VAS Latvijas valsts ceļi Satiksmes informācijas centra
diennakts bezmaksas telefons**

80005555

Par apstākļiem, kas negatīvi ietekmē braukšanu pa valsts autoceļiem, aicinām ziņot arī Tvitera kontā @LVceli. Informācija par aktuālajiem braukšanas apstākļiem ir pieejama www.lvceli.lv un Waze aplikācijā.

Andris Lukstiņš: Latvijā ir maz ceļu, kur ir droši braukt ātrāk par 90 km/h

Latvijas ceļi un drošība uz tiem pamazām uzlabojas, taču uz Eiropas fona mēs joprojām esam pārāk pārgalvīgi. VAS „Ceļu satiksmes drošības direkcija” (CSDD) valdes priekšsēdētājs Andris Lukstiņš intervijā vairākkārt uzsver – pamatā uz Latvijas ceļiem nav paredzēts lielāks pieļaujamais braukšanas ātrumu par 90 km/h.

Kāds jūs esat kā autobraucējs? Vai jums patīk ātrums?

Esmu savā laikā diezgan nopietni nodarbojies ar autoralliju. Man bija mērķis aizbraukt uz Dakāras ralliju, un tam bija ļoti nopietni un ilgi jāgatavojas. Piedalījāties vairākos rallijreidos gan Dubajā, gan Krievijā, gan Turcijā. Trenējāties patiešām rūpīgi, jo bez tā Dakārā jau otrajā dienā sacensības būtu beigušas. Tikām līdz finišam, bet tas bija milzīgs izaicinājums. Esmu piedalījies arī Latvijas čempionātā krosā. Jā, bija tāds mirklis dzīvē, kad kaut ko tādu vajadzēja. Joprojām bieži vien aizbraucu uz Biķernieku trasi, arī pa kartingu trasi pabraukāju, *pafrēzēju*.

Jā, man patīk ātra braukšana, pretējā gadījumā es to nedarītu. Ja jautājums ir par to, kā es braucu pa ielu, tad agresīvi es noteikti nebraucu. Es braucu ar drošu ātrumu. Jo vecāks palieku, jo mazāk gribas ārdīties, bet braucot gribas mierīgi padomāt.

Katram vadītājam ir jāpiedomā, kā viņš brauc, jāizvērtē visi braukšanas apstākļi. Janvārī uz Latvijas ceļiem bojā gāja 22 cilvēki. Mums kārtīgas ziemas vairs nav – ir ļoti mainīgi laika apstākļi, tāpēc autovadītājam ir jābūt gatavam, ka ceļi var būt slidēni. Es uzskatu, ka ceļus nevajag kaisīt no rīta līdz vakaram, autovadītājiem ir jābrauc atbilstoši apstākļiem. Mūsu drošās braukšanas mēģinājumi *Biķerniekos* pierādīja, ka liela daļa cilvēku brauc ļoti, ļoti slikti. Viņi nezina, ko bīstamās situācijās darīt, nezina, kas ir ABS – kā ar ABS palīdzību apbraukt šķērsli, kā bremzēt.

Varbūt drošo braukšanu vajag iekļaut apmācības programmās?

Pašlaik mēs tieši to arī plānojam: iekļaut autoskolu programmās pamatelementus – konsultācijas un dažādus vingrinājumus. Ar to pilnīgi pietiktu.

Turklāt svarīgas ir ne tikai prasmes, bet arī aprikojums. Piemēram, riepās – ja tās ir vecas, tad pat ar normāliem protektoriem bremzējot slid. Ja riepās ir jaunas, tad analogs mašīnas bremzēšanas ceļš ir pat divreiz īsāks.

Kā jūs vērtējat Latvijas ceļus?

Tas ir ļoti nopietns jautājums. Es nespēju ceļus vērtēt kā vienkāršs autobraucējs. Es ļoti labi zinu pašreizējos finansciālos apstākļus, zinu, kā bija iepriekš. Principā situācija uzlabojas, taču ir jautājumi, par kuriem jādomā. Varbūt ir vērts atgriezties pie diskusijām un risinājumiem, par kuriem jau esam agrāk runājuši. Lai ar minimāliem līdzekļiem iegūtu maksimālu efektu.

Pirmais, ko CSDD vienmēr ir atzīmējusi kā satiksmei problemātisku, ir ceļa šķērsprofils NP-14* uz Ainažu un vietām uz Bauskas šosejas. Vai platāku toreiz uzbūvēt visā garumā nebija iespējams, es nezinu, taču esošais variants

Ja riepās ir vecas, tad pat ar normāliem protektoriem bremzējot slid.

nav drošs. To pierāda arī statistika. Četru gadu laikā uz šī Ainažu ceļa A1 gājuši bojā 23 cilvēki, vistraģiskākais bijis 2014. gads, kad gāja bojā 9. Domāju, ka varētu izmantot skandināvu pieredzi, kur šādus ceļus pārtaisa par 2+1 joslu ceļiem – ir posmi, kurā automašīnas brauc vienā rindā, bet autovadītājs zina, ka pēc kāda laika būs divas joslas, kur iespējams apdzīt.

Braukšana uz NP-14 ceļa ir paredzēta katrā virzienā pa vienu joslu. Bet, kā mēs zinām, dzīvē tur brauc četrās vai pat piecās rindās – spiež viens otru malā, brauc *purnā* ar domu, ka pretim braucošais *paies* malā. Taču faktiski tā ir tāda pati nomale kā uz Pleskavas, Jelgavas vai jebkuras citas šosejas, kas domāta gājējiem, velosipēdistiem, automašīnai, ja tā ir saplīsusi. Es gribētu redzēt kādu drosmīgo velosipēdistu, kurš brauktu pa šāda ceļa nomali. Starp citu, arī Polijā, Lietuvā un citās valstīs, no kurienes ņemts šāda ceļa piemērs, agrāk bija daudz traktoru, tāpēc šāda ceļa nomale ar pārtraukto līniju bija paredzēta lēni braucošiem transporta līdzekļiem (zem 30 km/h), lai palaistu garāmbraucošos.

Kad pie mums šī šoseja bija pabeigta, bija diskusijas,

ka vajadzētu tomēr novilkt nepārtraukto līniju, bet bija bail, ka autovadītāji ar ceļa sašaurināšanu būs neapmierināti. Es uzskatu, ka ir pienācis laiks pie šī jautājuma atgriezties un sakārtot to tā, kā tas ir visā pasaulē (Čehijā, Polijā, Lietuvā) – novilkt nepārtraukto līniju. Līnijai būtu jābūt vibrāciju radošai, lai vadītāji apzinātos, ka tās šķērsošana nav paredzēta. Tad šī nedrošā situācija mazinātos.

Bīstami ir arī daudzie kreisie pagriezieni, kas uz šīs šosejas atsevišķos posmos ir ik pa 500 metriem. Ārvalstīs, kā zināms, ja ir vēlēšanās nogriezties, nereti ir jābrauc kilometriem. Arī uz Jūrmalas šosejas ir līdzīgi. Un tas ir normāli. Katrs kreisais pagrieziens ir ļoti bīstams – jo to ir mazāk, jo labāk.

Rīgā šādus kreisos pagriezienus ir izdevies gandrīz visus likvidēt. Tādējādi automašīnu plūsma netiek traucēta un satiksmes drošības līmenis šajos krustojumos ir krasī uzlabojies.

Latvijā ir ļoti maz ceļu, pa kuriem var braukt ātrāk par 90 km/h. Es to atbalstu, jo visā pasaulē ir vairāki nosacījumi tiem ceļiem, pa kuriem var braukt ātrāk par jau pieminētajiem 90 km/h. Uz šādiem ceļiem nav mazāku ceļu pieslēgumu, nav gājēju un velosipēdistu, pa tiem nebrauc lauksaimniecības tehnika, ceļš ir norobežots no meža zvēriem un ir izslēgtas frontālās sadursmes iespējas.

Ja visi šie nosacījumi ir ievēroti, tad auto, kurā vadītājs un pasažieri ir piesprādzējušies, pat pēc kūleņa bojāgājušo parasti nav. Tāpēc, piemēram, uz Liepājas šosejas nevar ļaut braukt ātrāk par 90 km/h – tur ir gājēji, daudz pieslēgumu, velobraucēji, meža zvēri...

Savukārt Jelgavas ceļš, Pleskavas šosejas posms vai Jūrmalas šoseja (pie nosacījuma, ka nav rises) tam ir piemēroti, jo pa vidu ir aizsargbarjeras, daudz divlīmeņu mezglu, maz pieslēgumu ceļam skaits.

Manuprāt, arī Latvijā vajadzētu domāt līdzīgi, kā dara, piemēram, poļi un lietuvieši – pirmkārt, aizkrāsot NP-14 tipa nomales, izveidot krustojumus t.s. „saliņas”, kas autovadītājus, protams, kaitina, jo liek braukt rindā, neļaujot apdzīt vai spiest citus malā. Bet tas ļoti disciplinē, un – pats galvenais – samazina avārijas iespējas.

Es nezinu, kāpēc Latvijā



netiek izmantotas trošu barjeras – tās izmanto Skandināvijā un citur pasaulē. Piemēram, lai izslēgtu apdzīšanu vai netišu izbaukšanu pretējā brauktuves pusē, kas var izraisīt frontālo sadursmi, un zināms, ka šādi ceļu satiksmes negadījumi parasti ir ar smagām sekām, uz daudziem valsts autoceļiem atsevišķās vietās varētu izmantot trošu barjeras, fiziski atdalot pretējās satiksmes plūsmas. Tur, kur trošu barjeras ir plaši izmantotas, autovadītāji apzinās – jā, satiksme kļūst lēnāka, bet daudz drošāka. Šeit gan ir viens faktors, kas jāņem vērā – motociklistu drošība. Motociklu vadītājiem šādas barjeras var būt bīstamas, bet kopējais ieguvums noteikti būtu pozitīvs. Arī motociklistiem frontālās sadursmes ir nāvējošas. Protams, labi, ja ir maksimāli daudz barjeru gan ceļa vidus zonā, gan ceļa malā.

Otra lieta, par ko būvējot

limeņu krustojumiem, kas arī, protams, būtu ideāli, un uz ko nākotnē ir jātiecas. Galvenais mērķis ir samazināt bojāgājušo skaitu.

Par ceļiem es varētu runāt daudz, jo daudz esmu braukājis pa ārzemēm. Mums ir jāmaina domāšana. Arī šajā nozarē ir cilvēki, kas ir gatavi stundām argumentēt un pierādīt, kāpēc kaut ko nevar izdarīt. Un otrs līdzīgs arguments – līdz šim tā ir bijis. 90. gados bija grūti pierādīt, ka vajag uzkrāsot baltu viduslīniju, nemaz nerunājot par malām, kas naktī atvieglo braukšanu, jo toreiz daļai tā likās lieka naudas tērēšana. Tagad tā ir norma.

Kurš ir jūsu mīļākais maršruts Latvijā?

Ir daudz jaunu ceļa posmu. Piemēram, Tīnūžu – Kokneses ceļš, pa kuru, es neslēpšu, gribētos braukt ātrāk. Ļoti labs ceļš ir uzbūvēts no Pleskavas

Tukumu vai caur Dobeli. Būvdarbi notiek, un tas ir pats galvenais.

Kādi ir lielākie sasniegumi, kurus, jūsaprāt, varētu izcelt?

Mēs zinām Latvijas ceļu kopējo garumu, zinām finansējuma apjomu. Mēs zinām, cik Vācijas iedzīvotājs maksā par 1 km ceļa uzturēšanu un cik par to pašu kilometru maksā Latvijas. Es nezinu, vai vajag, lai tiešām pie katras mājas pieved ceļš, kurš ir jāgreiderē, jākopj utt. Tas ir diskutējami.

To, ka situācija uz ceļiem ir būtiski uzlabojusies, pierāda arī satiksmes drošība. Ja 90. gadu sākumā Latvijā katru gadu gāja bojā teju 1000 cilvēku, tad pēdējos gados ir apmēram 200. No 2001. gada līdz 2012.-2013. bojāgājušo skaita ziņā kritums bija pat virs 60%, un mēs ar šo samazinājumu bijām pirmajā vietā Eiropā.

Kāpēc mēs vēl joprojām esam salīdzinoši sliktā situācijā? Viens no iemesliem ir jau pieminētais garais ceļu tikls, bet otrs un būtiskākais – 90. gados mūsu izejas pozīcija bija ļoti, ļoti sliktā, tā bija radikāli jāmaina. Izrauties no pēdējās, priekšpēdējās vietas ar visu lielo samazinājumu ir ļoti grūti.

Arvien vairāk ir jādomā par finansējumu. Mēs bijām ļoti lieli pretinieki tam, ka tika likvidēts Autoceļu fonds. Tā bija milzīga kļūda. Un ir jācinās par tā atjaunošanu – vismaz tādā mērā, ka finansējuma apjoms būtu *iezīmēts* – lai autovadītāji zinātu, ka nauda aiziet konkrētiem mērķiem: satiksmes drošībai, ceļu uzlabošanai utt.

CSDD iekasē ceļa nodokli, kā ar to veicas?

Mēs jau nodokļu iekasēšanas ziņā esam tie cietēji. Kārtība ir tāda, ka nodokli maksā, veicot tehnisko apskati.

Turpinājums 5. lappusē.

*Normālprofils 14, jeb NP-14 ir 14 m plats ceļš, no kuriem 11 m ir asfalta segums. Kustība paredzēta pa vienu 3,75 m platu joslu katrā virzienā. Ceļa malās ir 3,25 m plata nomale, kurai 1,75 m plata daļa ir nostiprināta ar asfaltbetonu, kas atdalīta ar ceļa apzīmējuma līniju. Tomēr tas ir parasts divjoslu ceļš.

Andris Lukstiņš: Latvijā ir maz ceļu, kur ir droši braukt ātrāk par 90 km/h

Turpinājums. Sākums 4. lappusē

Un pēc tam lamā CSDD. Autobraucēji jau nezina, kas ko dara. Nezina, arī, kas ir atbildīgs par ceļiem valstī un kur aiziet nodokļos samaksātā nauda.

Cilvēks atnāk uz direkciju, samaksā simtiem eiro (nodokli, sodus), bet par pakalpojumu ap 20 eiro – kas tad arī paliek mums. Būtībā visa nodokļu nauda un soda naudas tiek ieskaitītas tieši valsts budžetā, šī nauda nepaliek CSDD. Bet cilvēks ir samaksājis lielu summu un, protams, viņš aiziet neapmierināts, neatkarīgi no tā, cik ātri un laipni viņu apkalpo.

Iekasēšana ir perfekta, izšmaukt nav iespējams. Soda naudas tiek iekasētas 90% apjomā, un tā nav nevienā citā valstī. Tāpēc mēs esam ar mieru visas šīs ķēngas un lamas pieciest, ja vien zinātu, ka iekasētā nauda arī aiziet ceļiem.

Latvijā pagājušajā gadā tika ieviestas *Eiropvinjetes* [Autoceļu lietošanas nodeva]. Cerēto 3 miljonu vietā iekasējam ap 10 milj.EUR. Eiropas direktīva nosaka, ka šī nauda paliek nozarē. Bet tāpat vajadzētu darīt ar [ceļu] nodokli. Ja cilvēki zinātu, ka nauda aiziet ceļiem, viņi no mums aizietu ar citu attieksmi, apmierinātāki.

Vai labi ceļi uzlabo drošību uz tiem?

Mēs redzam paradoksus: Tīnūži – Koknese ir ideāls klājums, ideāls ceļš, un ir... liķi. Tātad kaut kas nav līdz galam izdomāts. Cik zinu, nākotnē tam bija paredzētas divas brauktuves ar divām joslām katrā virzienā. Nākamgad šajā posmā ir paredzēts uzstādīt vēl papildus stacionāros radarus. Arī vietā, kur vienkāršā ceļa posmā bez braukšanas apgrūtinājuma kopš ceļa atklāšanas aizgāja bojā 5 cilvēki. Mēs mēģināsim panākt un arī likumdošanā ieviest izmaiņas – ātruma pārbaudi no punkta līdz punktam. Tas nozīmē, ka tiek nofiksēta mašīna, iebraucot noteiktā ceļa posmā un izbraucot no tā, un tad izrēķina vidējo ātrumu. Mēs to varētu izmantot uz Tīnūžu ceļa, arī Baltezerā. Protams, jo vairāk stacionāro radaru, jo labāk, bet skaidrs, ka autovadītāji pie radara piebremzē un, pabraucot garām, atkal spiež pedāli grīdā. Taču šādā veidā uz bīstamākiem ceļu posmiem pieļaujamajā ātrumā būs jābrauc lielāks gabals – 10-20 km. Tāpat, protams, ir vajadzīgi ne tikai stacionārie, bet arī pārvietojamie radari. Būtiska ir arī policijas klātbūtne.

Parunāsim par kampaņām – jums tikko sākusies jauna kampaņa „Dzīvības josta”. Kura kampaņa jums pašam visvairāk palikusi atmiņā, un kura bijusi visefektīvākā?

Mana mīļākā kampaņa ir un laikam līdz mūža galam paliks „Izglāb draugu”. Katra kampaņa domāta noteiktai mērķa auditorijai, un šī kampaņa vairāk bija orientēta uz jauniešiem. Mēs to uzsākām pēc „asiņainajiem Jāņiem” 2001. gadā, kad bojā gāja 26 cilvēki, un bija skaidrs, ka kaut kas ir jādara. Ideju mēs paņēmām no vāciešiem, kuri paši to tā arī

neizmantoja. Pamatdoma bija tāda, ka jauniešiem mašīna ir pašizpaušmes veids. Ja viņš ir iedzēris, tad nav jēgas ar viņu runāt, taču līdzcilvēki, draugi, paziņas nedrīkst ļaut viņam tādā stāvoklī braukt. Arī tagad – ja cilvēks ir ieriebis, viņš jau sakarīgi nedomā, tāpēc atturiet viņu no braukšanas! Pēdējā kampaņā „Dusmīgs, toties dzīvs” ir skaidrs – lai arī šoferītis lamāsies, nākamajā rītā viņš pateiks paldies.

Nākamajā gadā pēc „asiņainajiem Jāņiem” bija viens bojāgājušais, pēc tam – četri, bet pēdējos gados Jāņu dienā nav neviena bojā gājušā. Situācija, protams, jārisina kompleksi – jāveido attiecīga likumdošana, jāpastiprina policijas kontrole un jāveido attieksme ar šādām kampaņām.

Dažas no šīm reklāmas kampaņām bijušas ļoti skarbas.

Ja godīgi, tieši par skarabajām reklāmām mēs esam ieguvuši vairākus starptautiskus apbalvojumus. Ir cilvēki, kuriem skarbās kampaņas nepatīk – negatīvā jau tā esot par daudz. Taču reizēm nevar tikai parunāties vai pajokot, ir arī uzskatāmāk jāparāda iespējamās sekas, lai cilvēki sāktu domāt. Kā pēdējā kampaņā ar ģipša galvām – tas parāda, ar kādu masu avārijas brīdī lido cilvēks. Mēs joprojām redzam, ka mašīnās brauc nepiesprādzēti bērni – klejo kaut kur pa vidu starp beņķiņiem. Tur pat nevajag sadursmi, piebremzē un – lido. Reanimatologs Pēteris Kļava saka, ka šādi vecāki ir potenciālie slepkavas, un par tādu rīcību vajadzētu likt cietumā. Viņš gribētu visus tos vecākus, kas bērnus neliek beņķīšos vai nesprādzē, aizvest uz reanimāciju un parādīt, kādas ir šo negadījumu sekas – galvas un muguras traumas.

Pagājušajā gadā bojā gāja 53 pasažieri (2012. gadā 26). No visām avarējušajām mašīnām 37% bija bez sadursmēm. Piemēram, Zaubē, Jūrmalā, Rīgā – Duntess ielā, pie Siguldas... Pamatā tie bija jauni cilvēki. Mangaļsalā pagājušā gada vasarā bija smaga avārija,

Mēs redzam paradoksus: Tīnūži – Koknese ir ideāls klājums, ideāls ceļš, un ir... liķi. Tātad nav kaut kas līdz galam izdomāts.

un dzīvs palika tas, kurš bija piesprādzējies, bet pārējie 3 aizgāja bojā. Mēs jau redzam, ka bieži vien mašīnu aizmugurējās daļas pēc avārijām ir pilnīgi veselas, un tas nozīmē, ka aizmugurējie nav bijuši piesprādzējušies un lidojuši uz priekšu ar 6,5 tonnu spēku. Tas svars ir pielīdzināms zilonim. Protams, ka viņš sašķaidīda arī priekšā sēdošos, un tāda ir arī šīs kampaņas ideja. Iekāp mašīnā, paskaties uz saviem pasažieriem un apzinies, ka viņi tevi var arī nosist. „Latvijas Faktu” pētījumi pierāda,

ka priekšā sprādzējas 70-80%, bet aizmugurē tikai puse. Un ir rajoni, kur piesprādzējas tikai 17%, savukārt Jelgavā – 70%. No tā var arī secināt, kā kurā vietā strādā ar cilvēkiem, kā policija viņus uzrauga. Sprādzēšanās kampaņas arī ir visvieglāk izmērāmas. Taču, ja runājam par kampaņām kopumā, ir panākts, ka vairums cilvēku tomēr aizdomājas. Man nav apkārt tādu draugu, kas kādās viesībās teiktu – nu, *vienu jau var*.

Tas uzlabojumu apjoms ir straujš kampaņas laikā un kādu brīdi pēc tās, bet vai pēc tam situācija neatgriežas iepriekšējā līmenī?

Nē! Mēs vienmēr mērām kampaņu rezultātus. Nekas nenotiek uz dullo. Katra kampaņa ir vērsta uz konkrētu mērķauditoriju. Pēdējā bija aizmugurē sēdošajiem. Piemēram, mazaizsargātie satiksmes dalībnieki, ņemot vērā iepriekš runāto, Latvijā joprojām ir bīstamā situācijā. Kampaņas laikā mazaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem dalījām vestes, un pagājušajā rudenī bojāgājušo gājēju skaits samazinājās par vairāk nekā 40%. Uz pusi! Tāpēc nemitīgi vajag kaut ko darīt, vajag atgādināt.

Veiksmīga, manuprāt, bija arī kampaņa „Klip, klap, sprādzējies” – ar bruņurupucīti Robīti, ko [Niks] Matvejevs iedziedāja. Bērni vēl joprojām to atceras. Un toreiz nereti tieši bērni vecākiem atgādināja – tēti, piesprādzējies! Redzēsim, kas notiks pēc šīs kampaņas, mērīsim rezultātus. Un cilvēki, kā zināms, dažādi – vieniem vajag emocionālu kampaņu, otram vajag šoka terapiju.

Cik bieži jūs šādas kampaņas veidojat?

Pētām statistiku – kas kurā brīdī ir aktuālāks gadā līdz 3-4 kampaņām. Jāņem, protams, vērā arī finanses. Jāņu kampaņas vienmēr ir pret braukšanu reibumā. Šogad Jāņos turpināsim pagājušā gada tēmu, iesaistot līdzcilvēkus, draugus, lai atturētu no braukšanas dzērumā. Būs iepriekšējie klipi un jauni. Šī nebūs skarbā kampaņa, mēģināsim cilvēkus uzrunāt. Mūsdienās arī mazāk jādoma par TV reklāmām, vairāk jāizmanto sociālie tīkli, interneta mediji – jāpiemērojas apstākļiem. Vēl viena tēma, par kuru jādoma un jāsāk runāt, kas arī pasaulē tiek aktīvi pēģināta un apkarota, – uzmanības novēršana braucot. Tie ir telefoni, gadžeti... Francijā mobilā telefona izmantošanu pie stūres pielīdzina un soda tāpat kā braukšanu vienas promiles reibumā. Tā ir tikai runāšana pa telefonu, es šeit nerunāju par īsziņas sūtīšanu un pārējām lietām. Ar to ir jācinās! Vācieši saka, ka tā ir necieņa pret ceļu satiksmi, nedroša braukšana, par ko autovadītāji jāsoda. Latvijā tādus vārdus nelieto. Taču, ja cilvēks brauc pa šoseju ar 100 km/h, tad pietiek vienu mirkli novērst uzmanību, lai jau atjēgtos pretējā joslā un viss.

Parunāsim par autobraucēju kultūru. Vai jūs piekritat, ka Latvijas problēma ir neiecietība un pārgalvība?

Protams, no atsevišķu autovadītāju puses ir vērojams gan nihilisms, gan pārgalvība. Taču nekaunīgu autobraucēju netrūkst arī citās valstīs. Tur netrafarētas ceļu policistu ekipāžas, šos šoferus ātri vien apstādina. Un šo metodi pasaulē pielieto arvien vairāk.

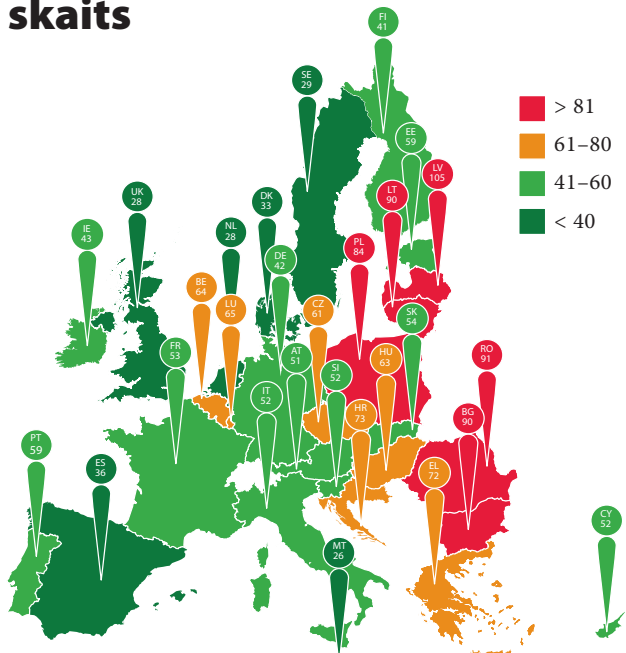
Attieksme pret to visu ir jāsāk mācīt jau no bērnu dienām – bērnudārzā, skolā. Mums skolā ar atsevišķiem izņēmumiem diemžēl māca pārāk maz. CSDD ir izveidojuši gan

tajā mirklī ir runājis pa telefonu, sūtījis īsziņu vai *čatojis* sociālajos tīklos. Vācijā un Zviedrijā uz katru negadījumu izbrauc veselības brigāde. Pēta mašīnu, apstākļus utt.

Vai Latvijas autoparks ir kļuvis jaunāks?

Ir! Un šajā ziņā gan noteikti – jo jaunāks autoparks, jo tas ir drošāks. Ja vēl nesen mēs runājām, ka Latvijas autoparka vidējais vecums ir 16 gadi, tad tagad varam teikt – 12-14 gadi. Tas nozīmē, ka lielākoties mašīnas ir aprīkotas arī ar visām nepieciešamajām drošības sistēmām, kuras sāka ieviest pēc

2014. gadā ES valstīs ceļa negadījumos bojāgājušo skaits



Dati: Eiropas Komisija, 2015

metodiskos materiālus, gan dažādas mācību filmas, bet tam ir jānotiek kaut kādā sistēmā, ar noteiktu metodiku, ar apmācītiem skolotājiem. Ētikā un Sociālajās zinībās pasaka pa vienam teikumam, un tas neko nedod. Mēs esam izdarījuši visu, lai bērni varētu nokārtot velosipēda eksāmenu, turklāt par brīvu.

Arī jaunie Ceļu satiksmes noteikumi, par kuriem tagad ir liels troksnis, ir tās pamatnostādnes, kas katram velosipēdistam ir jāzina. Bērni pa brauktuvi var braukt no 10 gadu vecuma. Un deputāti to pieņēma, jo kā gan savādāk daudzviet Latvijā bērns tiks uz skolu? Bet bērns bieži vien nespēj analizēt situāciju. Ir jāmaca izanalizēt bīstamību, intensitāti uz ceļa. Vispirms ir grūti sadalīt velosipēdistus, jo Rīgā ir vienas problēmas, bet pavisam citas – Rēzeknē. Nākošā amplītuda – vecums, sagatavotība un pieredze: ļoti grūti ir uzrakstīt vienādus noteikumus 10 gadīgam bērnam un velokurjeram. Bērnam ir jāmaca visas situācijas, kas jāizvērtē, lai varētu droši pārvietoties, – kā uztaisīt kreiso pagriezienu utt. Mēs par to ar Izglītības un zinātnes ministriju sākam cīnīties jau pirms gadiem 20. Es uzskatu – ja tajā pašā Zaubes avārijā bojāgājušajiem jau no skolas sākuma būtu veidota adekvāta attieksme pret ceļu satiksmi, varbūt nelaime nebūtu notikusi. Tikai lēnām pilinot un veidojot attieksmi, var kaut ko panākt.

Latvijā ir arī nepietiekama negadījumu analīze. Ja notiek kāds smags negadījums, neviens pat neanalizē, ka autovadītājs

90. gadiem, – stabilitātes un vilkmes kontroles, gaisa spilveni, atbilstošas siksnas.

Paaugstinājušās ir arī tehniskās apskates prasības. Esam uzsākuši elektronisko sistēmu pārbaudes, piemēram, vai darbojas ABS, gan citas lietas. Arī pārdodot automašīnu, par to būs jāinformē pircējs. Lietoto auto tirgotāji gan ļoti protestē, taču es uzskatu, ka, pērkot mašīnu, ir svarīgi zināt, vai ir gaisa spilvens vai nav. Ja rūpnieciskais tas ir bijis paredzēts, bet tagad nav, tātad mašīna ir avarējusi vai pat taisīta no vairākām daļām – mēs tos saucam par „frankenšteiniem”, un tas ir bīstami.

Sadarbībā ar Valsts Ieņēmumu dienestu (VID) tiek gatavotas izmaiņas transportlīdzekļu tirdzniecības noteikumos – būs jāuzrāda, no kā pārdevējs auto ir nopircis, un tirgot varēs tikai tādu auto, kam ir zināms īpašnieks. Jo šobrīd pircējs ir pilnīgi neaizsargāts. Izmaiņu mērķis ir daudz stingrāk aizsargāt pircējus un samazināt pelēko zonu lietotu auto tirgū.

Šobrīd runā, ka būs jāsertificē visi autoservisi. Kā jūs to vērtējat?

Tehniskajā apskatē tos „frankenšteinus” nav tik viegli atklāt. Bieži vien var pat būt pareiza auto *ģeometrija*. Tāpēc ir jābūt garantijai, ka mašīna pēc avārijas ir atbilstoši atjaunota. Ir jau panākts, ka policija pēc avārijas ir tiesīga noņemt pielaidi ceļu satiksmei. Tikai tad, kad automašīna ir atbilstoši atjaunota, ir iespējams saņemt pielaidi satiksmei. Tā tas ir visā pasaulē.

Šobrīd Rīgu mēģina padarīt draudzīgāku velobraucējiem. Kā kompetence ir šo velojoslu ieviešana?

To kā savas teritorijas saimnieks izlemj pašvaldība. Lielākas iespējas velosipēdistiem, protams, ir apsvēicama lieta, taču no drošības viedokļa darāmā vēl ir ļoti daudz. Šobrīd top velojoslas, tiek noteikti standarti – velosipēdisti, protams, grib braukt pa labi un pa kreisi. Tāpēc ar jaunajiem Ceļu satiksmes noteikumiem mēs meklējam kompromisu, kas visām satiksmes dalībnieku grupām būtu vairāk vai mazāk pieņemams. Runājot par pašu braukšanu pa ietvi... Informācija bija korekta – pa ietvēm var braukt tikai izņēmuma gadījumos, bet šo izņēmuma gadījumu ir ļoti daudz. Izņēmuma gadījums ir arī tad, ja ir bīstami braukt pa brauktuvi. Arī, ja tu nejuties drošs. Ko mēs ar šo „izņēmuma gadījumu” gribējam pateikt – ietve pamatā ir domāta tikai gājējiem. Un, ja tu pa to ietvi brauc, tad gājējs ar tevi var nerēķināties – viņam nav jādomā, ka pēkšņi tur brauks ritenbraucējs. Gājējs ir karalis! Un tas ir pats galvenais. Velobraucējiem ir veloceliņi, velojoslas. Ja to nav, tad ir jābrauc pa brauktuvi. Mēs esam palikuši vienīgie Eiropā, kur var braukt pa ietvi. Mēs, protams, apzināmies, ka visu uzreiz mēs nevaram. Arī velosipēdu infrastruktūra nav jāpārtaisa, kā te nesen izskanēja – ja veloceliņš kaut kur beidzas, tad tālāk jābrauc pa brauktuvi tāpat kā līdz šim. Rīgā savs velomaršruts tikls ir jāplāno, kā arī tas jādara visām citām pašvaldībām.

Vai jūs bijāt rēķinājušies, ka reakcija būs tik asa un velosipēdistus grūdis nost no ietvēm?

Vai jūs zināt daudz tādus gadījumus? Mēs gadiem esam saņēmuši pretenzijas no gājējiem pret velosipēdistiem. Sociālajos tīklos par to ir runājuši arī daudzi sabiedrībā pazīstami cilvēki. Ir bijuši gadījumi, kad, iznākot no mājas, velosipēdisti uz ietves notriec bērnu vai arī notiek sadursme ar no pagalma izbraucošu automobili. Tādu gadījumu ir daudz vairāk. Un arī tad gājēji ir dzinuši velosipēdistus nost no ietves. Jo priekšroka bija un ir – gājējiem, tikai tagad mēs to stingrāk uzsverām. Protams, nereti arī gājēji nav labāki – viņi iet pa veloceliņu, kas Amsterdamā vai kaut kur Vācijā vispār nav iedomājams.

Tas laikam viss notiek ar laiku, mūsu sabiedrība vēl nav pie tā pieradusi, jāzaug kādai paaudzei...

Nevajag veselus paaudzi. Kā es saku – ātrāk sāksim, ātrāk būs rezultāts. Ja sāksim tagad, pēc diviem gadiem būs rezultāti. Ja sāksim pēc diviem gadiem, tad jāpieliek vēl divi klāt. Protams, mums nav tā velo infrastruktūra tāda, un mēs neaizliedzam braukt pa ietvēm, bet nosakām striktākus noteikumus – nosakām, kur katram ir vieta, kā veikt manevrus, pagriezienus. Šajā jomā ir vēl ļoti daudz darāmā. Mērķis ir atbrīvot pilsētas centru no mašīnām. Pagaidām man tādas pārliecības, ka, piemēram, Rīgas centrā būtu samazinājies auto skaits, nav.

Uz ceļiem visbīstamākā ir autovadītāju bezatbildība un pārgalvība

Runājot par drošību uz ceļiem un noteikumu ievērošanu, Valsts policijas Galvenās kārtības policijas pārvaldes Satiksmes drošības pārvaldes priekšnieks Normunds Krapsis uzskata, ka nāvējošo negadījumu galvenais iemesls ir autovadītāju bezatbildība un pārgalvība.

Kā jūs raksturotu šā brīža situāciju uz ceļiem?

Viennozīmīgi atbildēt uz šo jautājumu ir grūti. Tomēr es arī nevarētu teikt, ka ir ļoti slikti un nekas nav uzlabojies. Kopumā ar katru gadu situācija uzlabojas, bet, ņemot vērā statistiku, mums ir jārunā par braukšanas kultūru un attieksmi pret likumu ievērošanu. Ceļu satiksmes negadījumu statistika liecina, ka 2013. gadā bija vērojama stagnācija un lielas izmaiņas, salīdzinot ar 2012. gadu, netika konstatētas, taču 2014. gadā situācija pasliktinājās. Ir, protams, pozitīvi piemēri – autovadītāji, kuri ievēro noteikumus un uz ceļa uzvedas, kā pienākas, bet ir atsevišķi indivīdi, kas ar savu attieksmi apliecina nihilistisku likuma izpratni, neiecietību un nievājošu attieksmi pret noteikumiem un pārējiem satiksmes dalībniekiem.

Kas ir galvenais iemesls bēdīgajai statistikai – ātrums, alkohols?

Es negribētu teikt, ka tikai ātrums. To arī mēs Ceļu satiksmes drošības padomes sēdē 2013. gadā esam secinājuši, kur eksperts Oskars Irbītis nāca ar savu pētījumu, ka ātrums ir viens no iemesliem, traģisko negadījumu cēloņiem.

Runājot par alkoholu, mēs katru gadu pieķeram vairāk nekā 4000 autovadītāju, kas sēdušies pie stūres dzērumā. Mēs aktīvi pie tā strādājam un redzam, ka vadītāji ir kļuvuši prātīgāki. 2014. gadā, salīdzinot ar 2013. gadu, iereibušo autovadītāju skaits ir samazinājies par vairāk nekā 100. Bet jāskatās, ka būs šogad un tikai tad varēs izdarīt kaut kādus secinājumus.

Kas attiecas uz mazaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem – gājējiem, riteņbraucējiem un mopēdu vadītājiem, – tā ir 1/3 no visiem bojā gājušajiem. Joprojām redzam, ka daudzi no viņiem pret savu drošību izturas bezatbildīgi – uzskata, ka atstārošie elementi ir jālieto visiem citiem, tikai ne viņiem.



Vai naudas sodu palielināšana ietekmē šo statistiku?

Mēs šobrīd Saeimā esam iesnieguši grozījumus Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā un gaidām 3.lasījumu. Ir jūtama pretestība no Saeimas deputātiem, kuri uzskata, ka tik krasi palielināt sodus ir nesamērīgi un mūsu iedzīvotāju maksātpēja tādām pieaugumam nav pielīdzināma, tomēr, ja mēs gribam iedarboties uz autovadītāja apziņu, tad sodu palielināšana ir viens no veidiem, kas atturētu no noteikumu pārkāpšanas.

Mēs neplānojam tādas sodus, kurus nav iespējams samaksāt, bet tie, protams, ir krietni bargāki nekā esošie. Uz kopējā Eiropas fona mēs esam vislojālākie pret pārkāpējiem un sodi ir vismaigākie. Jābūt citai pieejai – sodi ir jāpalielina, lai šo situāciju labotu. Ja mēs skatāmies uz igauņiem, viņiem pagājušais gads

bojāgājušo ziņā ir ar minus zīmi. Mums ir pieaugums par 18%, viņiem samazinājums par 4%. Un viņi plāno sodus palielināt, neskatoties uz to, ka situācija ir uzlabojusies. Igaunijā ir 59 bojāgājušie uz miljons iedzīvotājiem, bet viņi grib sasniegt Eiropas līmeni – 50 robežu. Jāņem piemērs no kaimiņiem, jo, kā teica Eiropas Komisijas transporta komisāre Violeta Bulca, – ceļu satiksme nav tā joma, kurā var kaut ko ieguldīt kampaņu veidā, par satiksmes drošību ir jādoma nepārtraukti. Pērnais gads arī Eiropā nav ar pozitīvu zīmi – ja bojāgājušo skaits bija samazinājies par 8%, tad pērn tikai par 1%. Viņi arī atzīst, ka tas ir trauksmes signāls. Laiks sasparoties un domāt par to visu laiku.

Fotoradari situāciju uzlabotu?

Lai arī kāds bija

iepriekšējais fotoradaru projekts, tomēr redzējām, ka bojājājušo skaits samazinās, īpaši Rīgas reģionā un apkārtņē, kur tie tika izvietoti. Tas ir precīzs apliecinājums tam, ka fotoradari iedarbojas uz cilvēka apziņu – liekot domāt, ka kaut kur ir radari, un nevar būt tik pārgalvīgi, kā tas ir novērojams tagad. Šobrīd ir atsācies jaunais fotoradaru ieviešanas process, un visi 100 radari tiks izvietoti uz ceļiem 5 gadu laikā. Ir vajadzīgi arī pārvietojamie fotoradari, kas tomēr ir bez brīdinājuma zīmēm. Tas viennozīmīgi disciplinē autovadītājus un samazina vidējo ātrumu, kas attiecīgi neizpauzies tik bēdīgās sekās, kādas var rasties, ja brauc ātri.

Vai jaunie cēļi nemudina braukt ātrāk? Šogad uz diviem šādiem cēļiem nepaliek lināja maksimālo braukšanas ātrumu līdz 100 km/h.

Te laikam runa ir par Tinūžu – Kokneses ceļu (P80). Protams, ir vajadzīgi lieli līdzekļi, lai, būvējot jaunu ceļu, frontālās sadursmes iespēja būtu pielīdzināma nullei. Šīnā situācijā būtu labi, ja tajā brīdī, kad būvē ceļu, uzreiz iepļānotu, piemēram, sadalošo joslu ar dzelzs nožogojumu, tad šādas frontālās sadursmes nebūtu bijušas, nebūtu zaudētas cilvēku dzīvības. Kopš Tinūžu – Kokneses ceļa atklāšanas uz tā bojā gājuši 9 cilvēki. Viena cilvēka bojāeja valstij izmaksātu aptuveni pusmiljonu eiro. Varbūt šos līdzekļus varētu vērst satiksmes drošībā, lai nebūtu jāaudzē cilvēku dzīvības. Viens piemērs – Zviedrija – kura pie ierobežota finansējuma būvē ceļu ar tādu pieeju, ka vienā virzienā kādu posmu ir viena braukšanas joslā, bet tad tā pāriet divās braukšanas joslās, kuru laikā ir iespēja apdzīt smagās automašīnas (2+1). Bet pa vidu ir dzelzs nožogojums, kas nepieļauj frontālu sadursmju iespēju. Tā ir tā mūsu lielākā problēma – ceļu tikls Latvijā ir ļoti sazarots. Tādas šosejas, uz kurām ir sadalošā joslā, ir dažas. Tad šī bezatbildība un pārgalvība noved pie tā, ka kāds veic nepārdomātu apdzīšanas manevru un notiek frontālās sadursmes.

Ko jūs domājat par Waze?

Vērtēju gan pozitīvi, gan negatīvi. No vienas puses tas, protams, darbojas preventīvi. Bieži vien cilvēki kartē atzīmē *policistus*. Skaidrs, ka iezīmētie policisti bieži vien tur nestāv jau vairākas stundas, un tas savā ziņā darbojas preventīvi. Ja cilvēks, kuram ir vēlme, piemēram, pārkāpt ātrumu, šajā vietā to samazinās. No otras puses – ja *Waze* lieto izteikti likumpārkāpēji, kas vērsti uz kādiem sliktākiem noziedzīgiem nodarījumiem, tie var analizēt, kur stāv policija, un tur nebraukt vai izvēlēties apkārtceļu. Vai, piemēram, dzeruši šoferi, kuri izpēta *Waze* karti un tādējādi „izsprūk”, uz ceļa paliekot kā drauds apkārtējiem satiksmes dalībniekiem.

Tikko sākusies LVC kampaņa „Neamputē ceļazīmi”, izskanēja arī CSDD kampaņa par nepieciešamību sprādzēties auto aizmugurē sēdošajiem

„Dzīvības josta”. Kā jūs vērtējat šādas kampaņas?

Šādas kampaņas, protams, akcentē uzmanību uz problēmu. Cilvēki sarosās, kāda daļa sāk rīkoties. Bet, ko mēs esam novērojuši, piemēram, pēc atstarojošo vestu dalīšanas kampaņā – ir aktīvā fāze un tad tā beidzas, un negadījumu skaits atkal pieaug. Acīmredzot kampaņa uz to brīdi iedarbojas. Mērķis jau ir palikt atmiņā. Protams, mēs šīs kampaņas vērtējam pozitīvi. Daudzi satiksmes dalībnieki par to pašu sprādzēšanos aizmugurē domā – jā, pēc likuma tas ir vajadzīgs, bet var arī nelietot, jo neietekmē satiksmes drošību. Es esmu komfortablā zonā. Cilvēki neapzinās, ka trieciena brīdī lido.

Vecāki nedrīkst rādīt sliktu piemēru, jo bērni mācās no viņiem. Pēc būtības šobrīd arī bērnudārzos un skolās par ceļu satiksmes noteikumiem un drošību uz ceļa runā arvien vairāk, bet tajā brīdī, kad bērns iziet ar vecākiem uz ielas un vecāki pāriet ielu pie sarkanā, bērnam tiek kropļota izpratne, liekot saprast, ka citreiz var pārkāpt noteikumus.

Kā Latvija izskatās uz citu Eiropas valstu fona?

Diemžēl mēs esam pirmie no beigām. Mums ir 105 bojāgājušie uz miljons iedzīvotājiem. Nākamie ir Bulgārija, Rumānija un Lietuva, kuriem ir ap 90. Sākot no 2001. gada, bojāgājušo skaits ir samazinājies, taču 2013. gadā iestājās stagnācija, un mums bija 179 bojāgājušie ceļu satiksmē. Tomēr 2014. gadā šis skaits palielinājās līdz 212. Situācija ir pasliktinājusies, un ir jāstrādā visu laiku.

Sodu palielināšana ir viens no veidiem, kā situāciju risināt. Jābūt arī netrafaretajām policijas automašīnām, kas strādā ikdienā. Mums ir 5 mašīnas uz visu valsti, kas ir piliens jūrā. Policijas iniciatīva bija, ka vajadzētu vismaz 40 šādas mašīnas. Šobrīd tas ir procesā, līdz ar 15 pārvietojamajiem fotoradariem

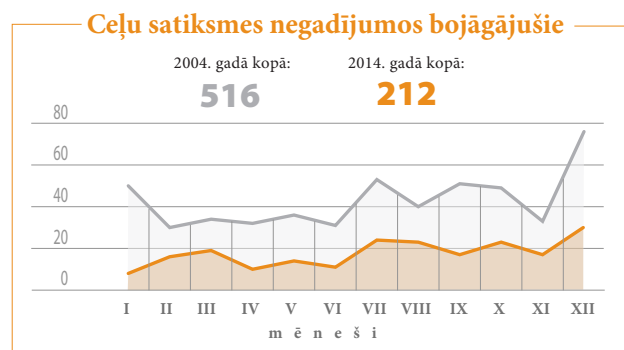
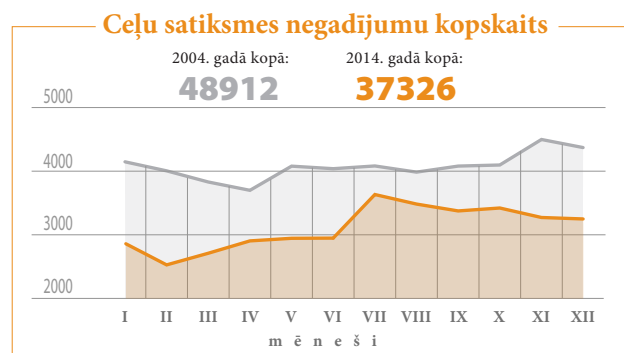
– ministrija virza uz Ministru kabinetu, tomēr saprotu, ka jau-tājums ir par finansējumu, jo tas ir vajadzīgs ne tikai mums.

Jāvīrās uz to, lai mums būtu ne tikai fotoradari, bet arī luksuoforu sarkanās gaismas tehniskie līdzekļi, kas fiksē tos, kas neatļauti šķērsu krustojumu. Šādi tehniskie līdzekļi, kas kontrolē gan braucējus pie sarkanās gaismas, gan sabiedriskā transporta joslā braucošos, tiek izmantoti daudzviet pasaulē, nesn pirmos prezentēja arī Tallinā. Jāsaprot, ka mums policistu ir tik, cik ir, – katrā krustojumā tos nenolikt, un tad efektīvākais veids ir tehniskie līdzekļi, kas var šos pārkāpējus fiksēt visu diennakti. Mēs nereti saņemam iesniegumus, ka autovadītāji un citi satiksmes dalībnieki kādā konkrētā vietā pārkāpj noteikumus. Mēs tur varam nolikt policistu uz pāris stundām, bet jākontrolē arī citas teritorijas, ir arī citi uzdevumi. Uz to brīdi, protams, situācija uzlabojas, bet tiklīdz policists aiziet, tā bezatbildīgi autovadītāji, kas ir tendēti uz pārkāpumiem, atkal pārkāpj.

Vai daudzi autovadītāji apstrīd piemēroto sodu?

Tā laikam ir mūsu mentalitāte. Stāstot kolēģiem no citām Eiropas valstīm, ka mums pārsūdz arī fotoradaru fiksētos pārkāpumus, viņiem ir lielas acis. Tā ir tehniska ierīce, kas ir pārbaudīta, verificēta, kuru izstrādājuši inženieri, taču mūsu cilvēks iedomājas – ja ir kāda situācija, kad varētu sodu apšaubīt, tad labāk pamēģināt. Tā ir mūsu sabiedrības problēma – cilvēks apzinās, ka ir pārkāpis noteikumus, bet vienalga mēģinās izvairīties no soda, meklēs iemeslus, iespējamos likumdošanas robus, atsauksies uz Satversmi. Ir, protams, bijušas kļūdas arī no mūsu puses, taču gadījumos, kad šaubu par veikto pārkāpumu nav, – nevajadzētu centties apstrīdēt. Vecajā Eiropā tā nenotiek. Tāpēc vajadzētu iemācīties arī mums atbildēt par savu rīcību.

2014. gadā Latvijā notikušo ceļu satiksmes negadījumu, tajos bojāgājušo skaits



Dati: Valsts policija, 2015

Sadalītas Autoceļu avīzes Gada balvas par labāko veikumu ceļubūvē

Par labāko 2014. gadā izbūvēto valsts autoceļu posmu, kurā veikti paplašināti pārbūves darbi, tika atzīts autoceļa Rūjiena – Mazsalaca (P21) posms no Virķēniem līdz Idum. Gada balvu par šo būvi saņēma SIA Limbažu ceļi.

Par labāko 2014. gadā izbūvēto valsts autoceļa posmu, kurā veikta seguma atjaunošana un pastiprināšana, tika atzīts autoceļa Rīga (Skulte) – Liepāja (A9) posms no pagrieziena uz Kalveni līdz pagriezienam uz Dižlīmāju pirms Durbes. Gada balvu par šo būvi saņēma piegādātāju apvienība SIA Aizputes ceļinieks un SIA 8 CBR.

Šogad pirmo reizi tika rīkots arī autovadītāju balsojums. Autovadītāji par labāko pērn izbūvēto autoceļu atzina ceļa A12 posmu no Ludzas līdz Nirzai, kur tika veikta pārbūve un arī jauna ceļa izbūve. Autovadītāju gada balvu par šo darbu saņēma SIA Strabag.

Autoceļu posmus šogad vērtēja starptautiska žūrija, kuras sastāvā strādāja eksperti ceļu būvīnženieri Juris Anitens un Uldis Birzleja, ceļu projektētājs Elmārs Daniševskis, Igaunijas

ceļu administrācijas pārstāvis Heiti Poppis un Lietuvas ceļu administrācijas pārstāvis Juozas Gedvilas. Žūrijas darbā piedalījās arī autoceļu drošības eksperts Pauls Timrots.

Autoceļu Avīzes Gada balvas ceļu būvniecībā tika pasniegtas jau piekto reizi. Žūrija vērtēja desmit ceļu būvobjektus, kuri tika pabeigti pērn, tie bija atlasīti saskaņā ar darbu izpildes kvalitātes aprēķiniem. Visus desmit objektus apsekoja dabā, vērtējot asfalta seguma kvalitāti, – līdzenumu, viendabīgumu, šuves, kā arī inženiertehniskās būves, nomales un nogāzes, satiksmes organizācijas aprīkojumu un ūdens novades sistēmas.

Autoceļu Avīzes Gada balvas tika pasniegtas arī par mūža ieguldījumu un perspektīvākajam jaunajam darbu vadītājam ceļu būvprojektos. Šogad Gada balvu par mūža ieguldījumu saņēma kādreizējais VAS Latvijas Valsts ceļu valdes priekšsēdētājs, ilgga-dējais AS Ceļuprojekts darbinieks Tālis Straume, bet par labāko jauno būvdarbu vadītāju tika atzīts Māris Garklāvs no SIA Limbažu ceļi.



Godalgotie ceļu būvnieki un nozares speciālisti.



Biedrības „Latvijas ceļu būvētājs” valdes priekšsēdētājs Andris Bērziņš. Satiksmes ministrs Anrijs Matīss. VAS „Latvijas valsts ceļi” (LVC) valdes priekšsēdētājs Jānis Lange.



SIA Strabag Ražošanas daļas vadītājs Rolands Kugrēns.



SIA Limbažu ceļi valdes loceklis Andis Zaļaiskalns un LVC Satiksmes organizācijas pārvaldes direktors Māris Zaļaiskalns.

Piesakies bezmaksas atgādinājumam par satiksmei noderīgām lietām

CSDD informācija liecina, ka šobrīd 82,4 tūkstošiem autovadītāju jeb nepilniem 10% ir nederīgas medicīniskās izziņas. CSDD piedāvā saņemt bezmaksas atgādinājumu uz e-pastu par medicīniskās izziņas, kā arī vadītāja apliecības, tehniskās apskates un OCTA polises derīguma beigu termiņiem un to tuvošanos.



Atgādinājumu saņemšanai var pieteikties CSDD e-pakalpojumu (<https://e.csdd.lv>) sadaļā „Reģistrācijas datu maiņa”, ieliekot ķeksi „Sūtīt paziņojumus uz e-pastu”.

Vienkārši informāciju (bez atgādinājumiem) par medicīniskās izziņas un vadītāja apliecības derīgumu var uzziņāt CSDD e-pakalpojumus vai mobilajā aplikācijā (sadaļā „Vadītāja apliecības dati”).

CSDD apkopotie dati par vadītāja apliecībām un medicīniskajām izziņām liecina, ka pēdējā laikā šoferi kļuvuši atbildīgāki – palielinājies to

autovadītāju skaits, kuriem ir derīgas medicīniskās izziņas. Proti, ja 2015.gada janvārī nederīgas medicīniskās izziņas bija teju 13% jeb 106,5 tūkstošiem šoferu, tad aprīlī situācija ir uzlabojusies: nederīgas medicīniskās izziņas ir 9,8% jeb 82,4 tūkstošiem autovadītāju.

CSDD aicina autovadītājus reģistrēties CSDD e-pakalpojumos vai lejupielādēt mobilo aplikāciju. Tas izdarāms bez maksas. Turklāt šie pakalpojumi noderēs arī turpmāk, jo tajos iespējams uzziņāt arī citu noderīgu informāciju,

piemēram, ne tikai par vadītāja apliecības, tehniskās apskates, OCTA polises termiņiem, kā arī uzziņāt informāciju par auto tehniskās apskates un nobraukuma datiem, pieteikties CSDD eksāmeni, reģistrēt velosipēdu, noformēt vienas dienas atļauju, veikt maksājumus par tehnisko apskati u.c.

Jau aptuveni piecu gadu garumā CSDD klienti e-pakalpojumus (mobilo aplikāciju) atzīnuši par ērtu, drošu un ātru līdzekli ikdienai – šobrīd tos lieto apmēram 400 tūkstoši klientu, kas ir teju puse no visiem Latvijas autovadītājiem.



Bijušais LVC valdes priekšsēdētājs Tālis Straume.



SIA Aizputes ceļinieks valdes priekšsēdētāja Ruta Kande.

Ja trijos naktī nonākat nezināmā rajonā, labāk nespīdināt sev ceļu ar mobilo telefonu.

* * *

Uz ceļu policijas lūgumu snigšanas laikā atturēties no braukšanas pa pilsētu noraģēja tikai tīrītāji.

* * *

ASV ir ceļi, kurus uzbūvēja, bet aizmirsas iezīmēt kartē. Krievijā ir ceļi, kurus iezīmēja kartē, bet aizmirsas uzbūvēt...

* * *

Ceļu policists apstādina žiguli un jautā – kā izskaidrosiet ātruma pārsniegšanu apdzīvotā vietā? Šeit dzīvo mana sievasmāte, atbild žigula vadītājs.

* * *

Apgalvojat, ka esat dzimis šajā pilsētā, bet nezināt išejo ceļu uz staciju?... Atvainojiet, esmu taksists.

* * *

5:30 no rīta, pilnīgi tukša iela, krustojumā pie sarkanās gaismas stāv mercedess. Pēkšņi aizmugurē atskan braucoša zaporožeca trokšnis... tas arvien straujāk tuvojas... un pilnā ātrumā ietriecas mercedesa aizmugurē. No mercedesa izkāpj griezns un vaicā zaporožeca šoferim – klau, kā tu apstādini auto, ja deg sarkanais, bet manis nav?

* * *

Ceļi uz elli patiesībā ir divi. Pirmais ir labiem nodomiem bruģēts, bet otrais – ar valdības solījumiem.

* * *

Ceļu policists aptur mašīnu. – Jūsu dokumentus, *ser!* Vadītājs neizpratnē – kāpēc pēkšņi, *ser?* – Jūs braucat pa kreiso ceļa pusi!



Autobraucēju brīvdienų ceļvedis

JŪNIJS, 2015



13.–14. jūnijs

Livonijas Ordeņa pils, Ventspils
Brūņinieku turnīrs „Lilium Vindaviensis 2015”
Ieeja bezmaksas



6. jūnijs

Kuldīga, Mordangas ezera apkārtnē
Nakts skrējieni „Zilonis tumsā”
Dalības maksa: 20–35 EUR



13.–14. jūnijs

Kuldīgas nov., Pelču pag., "Ziedoņi"
2. Peoniju dārza svētki
Ieeja: 2 EUR, skolēniem un pensionāriem bezmaksas



27. jūnijs

Pilsrundāle, Rundāles novads, Īslīce
Dārza svētki
Ieejas maksa: 2–4 EUR



3.–5. jūnijs

Majori, Jūrmala
Jomas ielas svētki
Ieeja bezmaksas



3.–5. jūnijs

Saulkrasti
Saulkrastu pilsētas svētki
Ieeja bezmaksas



27. jūnijs

Dikļu pils, Dikļu pagasts, Kocēnu novads
Mūzikas mini festivāls
Ieeja: 20 EUR



21. jūnijs

Turaidas muzejrezervāts, Sigulda
Vasaras saulgrieži Turaidā
Ieejas maksa: 0,71–4,98 EUR



3., 10., 17. jūnijs

Rīga, Berga Bazārs
Jazz & blues brīvdabas koncerti
Ieeja bezmaksas



6.–7. jūnijs

Latvijas Etnogrāfiskais brīvdabas muzejs, Rīga
45. Tautas lietišķās mākslas darinājumu gadatirgus
Ieejas maksa: 1,40–4 EUR



19. jūnijs

Doma laukums, Rīga
Zāļu tirgus
Ieeja bezmaksas



25.–28. jūnijs

Visā Latvijā
VIII Ziemeļu un Baltijas valstu Dziesmu svētki.
Programma:
www.nordicbalticchoir.lv



13. jūnijs

Vietalva, Pļaviņu novads
SEB MTB maratona 3.posms
Dalības maksa: 3–25 EUR