



Februāris 2017

drošas ceļu dvīze

“Latvijas Valsts ceļi”:

Trīs gados drošības infrastruktūrā ieguldīti 7,6 milj. eiro.

[---> 3. lappuse]

Uldis Augulis: Visus šos gadus līdzekļi, kurus iekasē no autobraucējiem, tērēti arī citām vajadzībām. Protams, būtu tikai loģiski, ja tie atgrieztos atpakaļ uz ceļiem.

[---> 3. lappuse]



Droša satiksme: cilvēks, ceļš, transportlīdzeklis

Par to, kas ir izdarīts satiksmes drošības uzlabošanai un ko plānots darīt šogad, stāsta atbildīgo institūciju pārstāvji un eksperti.



Valsts policija: Lai samazinātu pārgalvību, ar foto-radariem un netrafaretajām automašīnām gribam panākt visaptverošu ātruma kontroli valstī.

[---> 6. lappuse]



Andris Lukstiņš (CSDD):

2016. gadā par 25% ir samazinājusies bojā gājušo autovadītāju un pasažieru skaits, bet nemainīgi aktuāla ir mazāk aizsargāto satiksmes dalībnieku problēma.

[---> 4. lappuse]

Mašīnu uz ceļa tur četri plaukstas lieluma laukumi. Jo labāka riepa, jo drošāka braukšana. Par to atgādina Drošas braukšanas skola.

[---> 2. lappuse]

Īsumā

Lauksaimnieki: Vinjetes maksājumi jānovirza lauku ceļu remontiem

Šogad noteiktie autoceļu lietošanas nodevas jeb vinjetes maksājumi ir jānovirza lauku ceļu remontdarbiem, nevis jāieplūdina kopējā valsts budžetā, paužis Lauksaimnieku organizāciju sadarbības padomes (LOSP) izpilddirektors Guntis Vilnītis. Kā zināms, vinjete turpmāk jāmaksā arī par tiem kravas transportlīdzekļiem, kuru pilna masa ir no 3000 līdz 3500 kg. Taču lauksaimnieku vidū pastāv satraukums, ka plānotie ienēmumi nesasnies galveno mērķi – lauku ceļu remontus.

“Uzsveram, ka beidzot jāsāk pievērst pastiprināta uzmanība arī lauku ceļu sakārtošanai, jo ceļu stāvoklis laukos ir kritisks, bet tie ir vitāli svarīgs infrastruktūras objekts, lai laukos attīstītos saimnieciskā un uzņēmējdarbība,” norādīja Vilnītis. Iepriekš ilgstošās diskusijās par vinjeti un transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokli no visiem izstrādātajiem piedāvājumiem panākts lauksaimniekiem finansāli izdevīgākais variants. Organizācija arī akcentē, ka jāstrādā pie Autoceļu fonda atjaunošanas, lai uzlabotu ceļu stāvokli un nodrošinātu prognozējamu finansējumu ceļu būvei, remontiem un uzturēšanai.

Latvijas iedzīvotāji ziemā ēd vairāk un sātīgāk

Latvijas iedzīvotāji, iestājoties vēsākam laikam, vairāk izvēlas sātīgus ēdienus, ēd vairāk un labprātāk to dara mājās, liecina pārtikas mazumtirdzniecības tikla ELVI veikta aptauja. SIA “ELVI Latvija” komercdirektore Laila Vārtukapteine stāsta: “Aptaujā par mūsu valsts iedzīvotāju uztura paradumiem ziemā apstiprinājās, ka aukstajā gadalaikā ēdienu izvēle atšķiras. 54,2 % aptaujāto norādīja, ka biežāk sildās ar karstu tēju, un 69% aptaujāto atzina, ka ziemai gatavojušies laicīgi – paši sarīpējuši ievārījumus un marinējumus.” Par ziemas periodā iekārojamākajiem produktiem respondenti atzīst augļus (18,5% aptaujāto), populāra ir arī gaļa, (16,8%), dārzeņi (12,4%) un rieksti (12,4%). Nosaucot savu iecienītāko ziemas ēdienu, daudzi minēja zupas, sautētus kāpostus, sautējumus un pelēkos zirņus. Tāpat iecienīti ziemas laikam raksturīgie svešzemju augļi – mandarīni, apelsīni, hurma. Vēlajā sezonā mainās ne vien ēdienkarte, bet arī maltīšu apjoms. 43,1% cilvēku ziemā izvēlas ēdienu, kas spēj sasildīt, nomierināt un radīt labas sajūtas, kad laikapstākļi nelutina.

Rīgas Motormuzejā pieejams mūsdienīgs audiogids

No šī gada VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcijas” Rīgas Motormuzeja apmeklētājiem iespējams iepazīties ar seno spēkratu vēsturi audioģida pavadībā. Var klausīties

interesantus stāstus par muzeja seno automašīnu kolekcijām, būtiskiem autobūves vēstures notikumiem, kā arī informāciju par katru muzejā apskatāmo spēkratu. Audiogida risinājums piedāvā apmeklētājiem brīvi veidot savu muzeja apskates maršrutu, jo programma automātiski nosaka apmeklētāja atrašanās vietu muzeja ekspozīcijā un atkaņo informāciju par tiem objektiem, kas atrodas netālu no apmeklētāja. Lai atvieglotu orientēšanos muzejā, audiogidā pieejama ekspozīcijas navigācijas karte un spēkratu meklētājs. Audiogidu var saņemt muzeja informācijas centrā, tie pieejami latviešu, angļu un krievu valodās. Drīzumā to plānots papildināt ar lietuviešu, igauņu un vācu valodām.

LVC par neatbilstībām ceļu būvniecībā pērn piemērojuši sodus 160,5 tūkst. eiro apjomā

VAS “Latvijas Valsts ceļi” par neatbilstībām ceļu būvniecībā pagājušajā gadā piemērojuši sodus 160 509 eiro apjomā. Pērn veikti 16 300 kvalitātes testi, 6770 mērijumi valsts ceļu tīklā, neatbilstības konstatējot apmēram 5% pārbaužu. Visbiežāk konstatētas grants/sķembu graudu izmēru un putekļu saturs neatbilstības, kā arī neatbilstošs asfaltbetona sablīvējums.

Pērn apstrīdēti 16 % LVC būvdarbu iepirkumu

Pagājušajā gadā apstrīdēti 15% no VAS “Latvijas Valsts ceļi” būvdarbu iepirkumiem. Pērn kopumā tika organizētas 167 iepirkumu procedūras, par kurām kopumā saņemtas 27 sūdzības. Sešos gadījumos Iepirkumu uzraudzības birojs aizliedza LVC slēgt līgumu, sešas sūdzības tika atsauktas, divās tika izbeigta lietvedība, bet trijās lēmums vēl nav pieņemts. Vienlaikus iepirkumu rezultātā pērn izdevies ietaupīt 5,2 milj. eiro, kas novirzīti virsmas apstrādei uz valsts reģionālās un vietējās nozīmes ceļiem, kā arī grants ceļu segas uzlabošanai.

Pērn pieaugusi jaunu lielo kravas auto iegāde

Pagājušajā gadā par 27% samazinājās jaunu kravas auto iegāde segmentā no 3,5-16 t, bet 16 t un smagāku auto segments piedzīvojis 30% pieaugumu, sasniedzot 1528 jaunu reģistrētu vienību skaitu, liecina Auto asociācijas dati. Pērn no visiem iegādātajiem 16 t un smagākiem kravas automobiļiem 89% bija seglu vilcēji, kas starptautisko pārvadājumu nozarē veido lielāko daļu pa ceļiem pārvietoto kravu segmentā. Pārdotākais smago kravas automobiļu zīmols ir “Volvo” ar vairāk nekā 50% tirgus daļu. Otrajā vietā “Scania” ar 419 jauniem reģistrētiem kravas automobiļiem un vairāk nekā 27% tirgus daļu, bet trešajā DAF – ar 124 pārdotām vienībām un 8% tirgus daļu.

Viedoklis

Drošas braukšanas skola: Bremzēšana ziemā ir vissvarīgākā



Drošas braukšanas skola kopā ar “Ceļu satiksmes drošības direkciju” (CSDD) un Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju biroju (LTAB) arī šoziem rīkoja bezmaksas ziemas braukšanas konsultācijas, kuras apmeklēja 600 autovadītāju. SIA “Drošas braukšanas skola” direktors autosportists Jānis Vanks “Autoceļu Avīzei” atgādina par galveno.

Jaunas vai lietotas riepas

Ziemā drošai braukšanai vissvarīgākās ir riepas. Mašīnu uz ceļa tur četri plaukstas lielumā laukumi – jo efektīvāks to saķeres laukums, jo labāk. Līdz ar to – jo labāka riepa, jo drošāka braukšana. Var saprast, ka cilvēkiem ir limitētas iespējas nopirkt riepas, tās ir diezgan dārgas. Tāpēc nereti ir jāizšķiras – pirkt laba zīmola lietotas riepas vai mazāk zināma zīmola – jaunas. Es, godīgi sakot, neesmu lietoju riepu piekritējs, jo nav zināms, kā tās glabātas. Šoziem es eksperimentēju un pamēģināju braukt ar nosacīti lētām jaunām riepām, kuras varētu atļauties jebkurš, – un godīgi sakot, neko sliktu nevaru pateikt, nevienā kupenā neesmu palicis. Savā laikā esmu braucis ar lietotām ziemas riepām, un ir skaidrs, ka jaunas man patīk labāk.

Ziemas riepu veidi

Riepas ar radzēm es neizmantoju šādu iemeslu dēļ: tās parasti ir skalākas, un ar tām nevar doties uz Eiropu. Var izbraukāt Skandināvijā, bet lielākajā daļā Eiropas valstu radzotās riepas nav atļautas.

Melnais ledus, uz kura radzotās riepas strādā visefektīvāk, pie mums mēdz būt, taču ne tik bieži.

Ir vairāki ziemas riepu

varianti. Ir **vissezonas riepas**, kuras noteikti nebūtu mana izvēle. Ir nosacītās **Eiropas ziemas riepas**, ar kurām labi braukt agrā rudenī vai vēlā pavasarī, kad laiks ir mitrs, parādās nelieli mīnusi, bet nav dziļa sniega. Šādām riepām protektoru dziļums nav tik liels, riepas ir klusākas, ekonomiskāks degvielas patēriņš. Tad ir bezradžu riepas, kuru protektoros ir daudz lameles (nelieli iegriezumi protektorā). Šādām riepām ir cits gumijas sastāvs, tas ir maksimāli mīksts. Gumija ir uztaisīta tā, ka ļauj kontrolēt mašīnu arī uz tīra ledus. Protams, tas nav metāls, kas iecērtas ledū kā radzes, taču darbojas tīri labi. Tā kā gumija šīm riepām ir ļoti mīksta, tad stūrēšana uz sausa asfalta vai mitra bruģa var būt diezgan vilnīga. Šādas riepas mīkstās gumijas dēļ pastiprināti dīst, it sevišķi pie temperatūras, kas ir virs +10 grādiem. Un tad vēl ir **radzotās riepas** un kompromiss – **radzotās riepas bez radzēm**. Tās ir klusākas, protektors ir cietāks nekā bezradžu riepām, taču pietiekami dziļš, lai nodrošinātu labu saķeri sniegā.

Automašīnas gaismas un redzamība

Ziemā visintensīvākās satiksmes laikā – vakaros un no rīta – ir tumšs. Līdz ar to neregulētas automašīnas gaismas ir vajadzīgas ne tikai jums, lai kaut ko redzētu, bet arī tādēļ, lai neapžilbinātu pretimbraucošos. Svarīgi arī pārliecināties, ka strādā visas lampaņas.

Redzamība, protams, nav tikai gaismas. Svarīgi ir logu tīrītāji, logu kvalitāte, logu tīrāmā šķidruma, kā arī sniega tīrāmās slotiņas un ledus skrāpja esamība. Pie mums smalkas sievietes nereti brauc ar lielām mašīnām un nevar notīrīt apsniugušu jumtu, taču drošībai svarīgi ir notīrīt visu mašīnu.

Jābremzē strauji

Bremzēšana ir visefektīvākais veids, kā samazināt mašīnas ātrumu. Pat ja neizdosies izvairīties no šķēršļa, strauja bremzēšana samazinās ātrumu,

Nestrādājošas ABS sistēmas, ziemas riepas, kuru protektora atlikums ir tikai 2 mm, kas pat vasarā būtu bīstami, kā arī dažu automašīnu vispārējais tehniskais stāvoklis liek bažīties. Un ja pie šāda “komplekta” vēl redzi, ka automašīnā ir bērnu sēdekļi, tad nekas cits neatliek, kā ļoti nopietni aprunāties ar auto īpašnieku un izskaidrot, kādas var būt sekas. Arī ar tādu pieredzi drošas braukšanas apmācībās saskāries SIA “Drošas braukšanas skolas” direktors autosportists Jānis Vanks.

ar kādu jūs šķērslī sasniegsiet, tādējādi samazinot iespējamus zaudējumus un traumas. Taču bremzes ir jālieto. Daudziem ir bail pedāli nospiegt līdz galam, turēt to un tad vēl kaut ko darīt ar mašīnu – stūrēt automašīnu, taču tieši strauja bremzēšana un pareizas manipulācijas ar stūri ir efektīvākais veids kā sevi pasargāt.

Tas, ko es šogad janvārī redzēju CSDD un LTAB organizētajās drošas braukšanas apmācībās Bīķernieku trasē, liek man aizdomāties. It kā nav nekāds jaunums, ka dažādi cilvēki ļoti dažādi pieiet savai un citu drošībai, taču nestrādājošas ABS sistēmas, ziemas riepas, kuru protektora atlikums ir tikai 2 mm, kas pat vasarā būtu bīstami, kā arī dažu automašīnu vispārējais tehniskais stāvoklis liek bažīties. Un ja pie šāda “komplekta” vēl redzi, ka automašīnā ir bērnu sēdekļi, tad nekas cits neatliek, kā ļoti nopietni aprunāties ar auto īpašnieku un izskaidrot, kādas var būt sekas.

Ir skaidrs, ka ir cilvēki, kuri neorientējas šajās tehniskajās niansēs, taču visiem noteikti ir iespēja pieteikties kādā no auto servisiem, kas ir spējīgi dot padomus, vai riepas vēl ir lietojamas vai tomēr jāizskata iespējas iegādāties jaunas.

Ierēķini sev papildu laiku

Runājot par stūrēšanu – tas ir refleks, ja pagriežot stūri, kādu brīdi nekas nenotiek (respektīvi, automašīna neseko stūres kustībām), tad liekas – stūre jāgriež vairāk. Kamēr cilvēks nav pieradis pie tā, ka slīd, katrs manevrs aizņems vairāk laika, riepām ir jāsaķeras ar virsmu, ātrumam ir jābūt atbilstošam, tāpēc šo pauzi izturēt ir grūti. Kad es pirmo reizi atnācu uz Drošas braukšanas skolu, izbraucu slidenajā poligonā, arī es izdarīju tieši tās pašas kļūdas, neskatoties uz to, ka es 10 gadus nodarbojos ar autosportu. Tas ir normāli. Arī sportā mēs iedzenam refleksos kaut kādas lietas, lai tās ir zemapziņā un nav īpaši pie tā jāpiedomā.

Latvijas problēma ir divi

gadalaiki – vasara un ziema. Vasarā viss strādā – ja mašīnu vajag pagriezt, tad tā pagriežas. Ziemā tā nenotiek. Godīgi sakot, lai mēs būtu gatavi ziemai, uzsniegot pirmajam sniegam, visiem kādu nedēļu vajadzētu atjaunot iemaņas.

Mans autosports ir vasarā – no marta/aprīļa līdz novembrim. Katru pavasari, kad pirmo reizi ar savu mašīnu nokļūstu trasē (kur esmu nobraucis neskaitāmus aplus), es nevaru nobraukt tikpat labi, kā braucu sezonas beigās. Arī vienkāršam autovadītājam pie sniega vai lietus ir jāpiederod; tas ir normāli.

Ziemā svarīgi atcerēties: “Dodiet sev vairāk laika”. Bremzēšanai, manevru veikšanai, arī citu satiksmes dalībnieku reaģēšanai uz situāciju. Kaut vai elementārā patiesība – lai no rīta sataisītos, vajag vairāk laika. Esam pieraduši celties vienā laikā, bet ziemā vēl jānotīra mašīna un jānoķer ledus. Ja savus ceļsnākus paradumus nemainām, tad 10 minūtes ir jau zaudētas, tad sākas satraukums, ka kavēsim darbu. Ceļi slīd, arī citi brauc nedroši, kāds savu logu nav nokasījis – visi šie nosacījumi sumējās un veido sastrēgumus un uztraukumu. To apzinoties un dodot sev papildus 10 minūtes, pašam būs ērtāk braukt un visiem būs drošāk.

Kam jābūt mašīnā?

Pats svarīgākais ir ledus skrāpis/sniega slotiņa. Es esmu bijis situācijā, kad tā nav, bet visi logi ir ciet. Un ko? Var mēģināt izmantot norēķinu kartes vai ko citu, ar ko noskrāpēt ledu. Taču vislabāk, ja ir sniega tīrīšanai un ledus nokasīšanai piemēroti rīki. Ja ir lielāka mašīna, tad varbūt noderēs garāks tīrāmās slotiņas kāts.

Ja ir šaubas par akumulatoru, būtu labi vadīt līdzī akumulatora vadus. Tas pats attiecas uz trosi – ja nu tomēr gadās ieslidēt kupenā vai jāpalīdz kādam citam no tās izkļūt. Varētu noderēt arī neliela lāpsta. Avārijas brīdinājuma trijstūrim būtu jābūt katrā mašīnā.

Jāņa Vanka ieteikumi:

- Svarīgs ir ne tikai riepas protektora atlikums, bet arī gumijas kvalitāte. Lietotām riepām gumija nereti ir zaudējusi svarīgas īpašības, piemēram, kļuvusi cieta.
- Mans ieteikums būtu izvēlēties labākās ziemas riepas, neskatoties uz to, cik tās maksā. Tad būs droši, ka šajā jautājumā esam izdarījuši maksimumu.
- Domāju, ka radzotās riepas vairāk ir vajadzīgas reģionos, kur ziemā ir netīrīti ceļi, piebraukti un noslidināti grants ceļi, vai arī ceļi bieži atkūst un atkal piesalst, kā rezultātā veidojas rīses un apledojumi.
- Pilsētā dzīvojošajiem pietiks ar labām ziemas riepām.
- Vienmēr svarīgi notīrīt no sniega visu mašīnu. Jūtam uzsilto, sniegs, kas nav notīrīts, sāk kust, tad vienā brīdī tas no automašīnas var atdalīties. Ja tas krīt uz aizmuguri, tad aizmugurē braucošajam var pat izsist auto stiklu. Ja sniegs kritīs uz priekšējā stikla, pilnībā to aizsedzot, tad tas notiks pie straujas bremzēšanas, kas parasti ir saistīta ar avārijas situāciju. Ja vēl šādā situācijā jāizvairās no kāda šķēršļa, tad situācija kļūst bīstama.
- Galvenais, kas jāņem vērā gan vasarā, gan ziemā – ekstremālās situācijās bremzēšana jāveic strauji.

- Nereti mēs braucam un konstatējam temperatūras svārstības, asfalts it kā izskatās tīrs, taču nav skaidrs – slīd vai neslīd. Tad ieteicams samazināt ātrumu līdz drošam un, ja tuvumā nav citu mašīnu, mēģināt bremzēt: ja mašīna saslīd vai bremžu pedālis sāk drebēt (ieslēdzas ABS), tad ir skaidrs – ceļš ir slidens, un jāsamazina ātrums līdz tādām kādām jūs būsi spējīgi savaldīt automašīnu, ja tā sāks slīdēt.
- Jebkurā gadījumā – nevajag baidīties izmantot bremzes. Ja ABS nav vai nestrādā, tad lietderīgi pakonsultēties, kā ziemā bremzēt. Jo bremzējot bez ABS, pedālis ir “jāpumpē”, lai automašīnai saglabātu arī stūrēšanas iespējas. Ar parādīšanu bieži vien nepietiek, šim pamatlietām ir jābūt zemapziņā.
- Ziemai sākoties, iemaņu atjaunošana paņem savas 2-3 dienas. Cilvēkiem vajadzētu pabraukt garāku gabaliņu, aizbraukt uz kādu laukumu. Pieradināt sevi pie ziemas apstākļiem.
- Ziemā svarīgi atcerēties: “Dodiet sev vairāk laika”. Bremzēšanai, manevru veikšanai, arī citu satiksmes dalībnieku reaģēšanai uz situāciju.

Uldis Augulis: Ideja par Autoceļu fondu joprojām aktuāla

Ideja par Autoceļu fonda atjaunošanu nekur nav pazudusi, un šogad diskusijas turpināsies. Paralēli tam Satiksmes un Finanšu ministrijas šogad izvērtēs arī citas iespējas, kā panākt ilgtspējīgu finansējumu valsts ceļiem, intervijā Autoceļu Avīzei stāsta satiksmes ministrs Uldis Augulis.



Pagājušā gada izskaņā valdība tomēr nolēma neatjaunot Autoceļu fondu*. Kas notiks tālāk?

Negribētu piekrist, ka valdība ir pilnībā atteikusies no autoceļu fonda. Joprojām esmu pārliecināts, ka tieši ceļu fonds ir labākais risinājums. Gada nogalē valdībā tomēr spērām soli tuvāk ceļu fonda izveidei. Pašlaik valdība ir uzdevusi Satiksmes un Finanšu ministrijām izvērtēt visas iespējas, tai skaitā analizējot alternatīvus avotus, kā panākt ilgtspējīgu finansējumu ceļiem. Tas jādara, skaidri apzinoties, ka 2019. gads ir pēdējais, kad mums ir pieejami Eiropas Savienības (ES) struktūrfondu līdzekļi. Galvenais uzdevums ir nodrošināt, lai tajā brīdī, kad samazinās ES fondu nauda, mēs varētu saglabāt tādu finansējuma apjomu, kāds tas ir šobrīd. Tāpat valdībā ir panākta vienošanās, ka no 2020.gada ceļiem novirzīto finansējumu palielinās par vismaz 5% gadā, ja Iekšzemes kopprodukts (KP) pieaugs vismaz par 5%. Finanšu ministrijas prognozes liecina, ka šāds

pieaugums iespējams jau nākamgad. Bet jau sākot no 2018. gada arī no akcīzes nodokļa par naftas produktiem pārpildi pret plānoto novirzīs ceļu remontiem un uzturēšanai, kas šobrīd ir ne mazāk kā 7 milj. eiro. Vēl ir izdevies panākt, ka VAS "Latvijas autoceļu uzturētājs" gada beigās neiztērētie līdzekļi ceļu uzturēšanai pāriet uz nākamā gada, kas ļaus efektīvāk ieguldīt finansējumu konkrētiem mērķiem.

Diskusijas par Autoceļu fondu kā speciālo budžetu turpināsies. Ideja par fondu nekur nav pazudusi. Viegli ir izjaukt, kā to savulaik izdara Repšes valdība, bet sarežģīti ir atkal atjaunot kā speciālo fondu – kā iezīmētus līdzekļus. Visus šos gadus līdzekļi, kurus iekasē no autobraucējiem, tērēti arī citām vajadzībām. Protams, būtu tikai loģiski, ja tie atgrieztos atpakaļ uz ceļiem.

Cik reāli ir pārsniegt 5% IKP, lai atbilstoši valdības lēmumam varētu sagaidīt papildus finansējumu ceļiem no valsts budžeta? Un cik reāla ir akcīzes nodokļa par naftas produktiem pārpilde?

Akcīzes nodokļa pārpilde būs atkarīga no fakta – jo vairāk lietos degvielu, jo lielāki būs ieņēmumi, tajā skaitā virs plānotā. Transportlīdzekļu skaits katru gadu palielinās, līdz ar to indikatīvi arī naftas produktu akcīzes nodokļa ieņēmumiem vajadzētu pieaugt.

Kas attiecas uz IKP pieaugumu, tad aprēķinos ņemam vērā Finanšu ministrijas prognozes. Rēķināties ar to, ka nākamajos gados strauji tiks apgūti ES fondu līdzekļi, sekmēta ekonomiskā izaugsme, līdz ar to IKP pieaugums varētu sasniegt Finanšu ministrijas plānotos apjomus. Katrā ziņā ceļu sakārtošanas finansējuma palielinājumam ir iezīmēts jau konkrēts palielinājuma procents.

Vai pēc 2020. gada – jaunajā plānošanas periodā – varētu būt nauda arī ceļiem?

Diskusijas par nākamo plānošanas periodu sāksies 2018. gadā. Paralēli tam līdz 2019. gada beigām notiks esošo fondu pārskatīšana. Un tajās programmās, kurās būs neizpilde, varētu notikt arī pārdale. Pašlaik skaidri

pateikt, ka pēc 2020. gada ceļiem nauda būs, es neapņemos. Taču tāpēc strādāju, lai būtu. Kohēzijas fonds faktiski ir domāts situācijas izlīdzināšanai starp valstīm, un skatoties pēc ceļu stāvokļa Latvijā un salīdzinot to ar pārējām ES dalībvalstīm, būtu tikai un vienīgi loģiski, ja papildu Eiropas fondu finansējums ceļiem būtu arī nākamajā periodā.

Latvijas mērogā – ja šajā periodā citās programmās netiek izlietoti ES līdzekļi – cik ceļi varētu saņemt papildus?

Izvērtēšana sāksies 2018. gadā, pārdale varētu būt 2019. gada beigās. VAS "Latvijas Valsts ceļi" uzdevums ir turpināt aktīvi strādāt, lai efektīvi ieguldītu jau pieejamos fondu līdzekļus. Satiksmes ministrija faktiski ir viens no līderiem, kas visātrāk uzsākusi un veiksmīgāk realizējusi Eiropas Savienības struktūrfondu projektus. Ir, protams, atsevišķas aizķeršanās, bet tikai un vienīgi tādēļ, ka ceļu būvniecībā ir sezonas darbi, ir pārsūdzības iepirkumos, bet kopumā struktūrfondu ieguldīšana satiksmes nozarē norisinās ļoti veiksmīgi.

Vai valsts ceļu uzturētāji, jūsuprāt, šoziem tiek galā ar savu darbu?

Kopumā situācija uzlabojas. Ja atskatās vēsturē, tad šobrīd sūdzību ir stipri mazāk nekā pirms 10 gadiem. Laika apstākļus gan vēl neesam iemācījušies regulēt, tāpēc snigšanas un puteņu laikā autovadītājiem ir jāreķinās, ka pārvietošanās varētu būt apgrūtināta. Ziemas tehnikas vienības strādā ar pilnu jaudu, tiek veikta preventīvā kaisīšana, lai neveidotos melnais ledus. Ziemas sezonā kaisīšanas darbus veic un sniegotos ceļa posmus ik rītu tīra vidēji vairāk nekā 100 ziemas dienesta tehnikas vienības.

Tomēr drošība uz ceļiem ir visu iesaistīto pušu kopīga atbildība. Daudz atkarīgs arī no pašiem autovadītājiem – ātruma un riepu izvēle, riepu protektoru dziļuma ievērošana – šajā jomā viss vēl nav ideāli. Brīvdienās, braucot pa Latvijas ceļiem, joprojām var manīt daudz agresīvu un pārgalvīgu braucēju, kuru rīcība ne vienmēr atbilst ziemas apstākļiem. Ir jāreķinās ar citiem satiksmes dalībniekiem. Kopumā uzskatu, ka ziemā uzturēšana norit sekmīgi. Ņemot vērā laikapstākļus, ir neliels līdzekļu pārtērīšs, bet līdzīgi kā citus gadus valdība lems par izdevumu segšanu no līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem.

Pērn decembrī atkusnis sagādāja lielas problēmas uz grants ceļiem, kuri zaudēja nestspēju. Pavasarī šķidonis atgriezīsies. Vai pārskatāmā nākotnē ir iespējams atrisināt Latvijas problēmas ar grants ceļiem?

Laika apstākļi nelutina – gan sniegs un nesasalūša ceļa, gan bieža ceļu sasalšana un atkuššana ļoti iespaido grantētos ceļus, īpaši tos, kuriem nav veikta virsmas atjaunošana. Būtu labi katrus četrus gadus šos 4 centimetrus

grants atjaunot, lai ceļi neturpinātu sabrukt. Šogad ceļiem no valsts budžeta ir par 10 milj. eiro lielāks finansējums, līdz ar to būs iespējams vairāk pievērsties tieši vietējo un reģionālo ceļu remontdarbiem. Ir būtiski panākt lielāku valsts budžeta finansējumu ceļu sakārtošanai, lai varētu intensīvāk remontēt tieši vietējos un reģionālos ceļus.

Kādi ir jūsu galvenie plāni un prioritātes šim gadam?

Ceļi, protams, ir mana prioritāte, un pagājušais gads to pierāda. Galvenais uzdevums, kā jau teicu, ir panākt nepieciešamo finansējumu ilgtermiņā arī pēc 2019.-2020. gada. Bet šogad ceļu remontdarbi intensīvi turpināsies līdzīgi kā pērn Sarkano gaismu uz valsts ceļiem būvniecības sezonā arī šogad būs daudz un, iespējams, apgrūtinās autovadītājiem pārvietošanos, bet uz gada beigām būs atkal ērti un labi.

Ja mēs skatāmies uz nozari kopumā, būtiski ir ceļu remontdarbi, bet tikpat svarīgi ir nodrošināt lielāku kravu plūsmu pa ceļiem un dzelzceļu, kas dod ieņēmumus tautsaimniecībā. Šogad jāuzsāk vairāki lieli projekti: *Rail Baltic* (dzelzceļu stacijas pārvada līdz lidostai un lidostas stacijas izbūve), jāturpina dzelzceļa elektrifikācijas projekts, lai mēs savā tranzīta koridorā būtu konkurētspējīgi. Kas attiecas uz ceļiem, turpināsies darbs pie PPP projekta – Ķekavas apvedceļa. Tāpat arī visi citi darbi, kas izriet no valdības rīcības plāna. Kopumā darāmā, manuprāt, ir daudz, un gads būs pietiekami intensīvs.

*Autoceļu fonds ir speciālais budžets, kurā tiek novirzīti ieņēmumi no akcīzes nodokļa par naftas produktiem, autoceļu nodoklis un transportlīdzekļu ekspluatācijas nodoklis.

Jānis Lange: Drošības infrastruktūrā šogad ieguldīsim 4 miljonus eiro

Kopš 2014. gada ceļu satiksmes drošības uzlabošanai valsts ceļu tīklā ir ieguldīti 7,6 milj. eiro. Šogad VAS "Latvijas Valsts ceļi" satiksmes drošības paaugstināšanas projektos ieguldīs vēl 3,94 milj. eiro.

Trīs gadu laikā izbūvēti gājēju un velosipēdistu ceļi 10,3 km, gājēju barjeras 3,9 km, uzstādītas aizsargbarjeras 238,2 km, ierīkots apgaismojums 24,8 km, pārbūvēti vairāki krustojumi un likvidēti kreisie pagriezieni, kā arī izveidotas ribjostas 23 km.

"Finansējums satiksmes drošības paaugstināšanas projektiem kopš 2014. gada ir pieaudzis trīskārši. Ja 2014. gadā šim mērķim bija atvēlēti 1,4 miljoni eiro, tad šogad tie ir jau gandrīz četri miljoni eiro. Mēs ieviešam jaunus risinājumus, izmēģinām kolēģu pieredzi, pielietojot kaimiņvalstīs aprobēto tehniku. Ir gadījumi, kad satiksmes drošības paaugstināšanai veiktās izmaiņas izsauca arī neapmierinātību no autobraucēju puses, piemēram,

kreiso pagriezienu likvidēšana, tomēr esam pārliecināti, ka pāris papildus nobrauktie kilometri nevar būs arguments pret drošību," norāda VAS "Latvijas Valsts ceļi" valdes priekšsēdētājs Jānis Lange.

"Viennozīmīgi, veicot ceļu rekonstrukcijas un remonta darbus, satiksmes drošība tiek ievērojami paaugstināta, jo ceļš ar jaunu, gludu segumu bez bedrēm un risām automātiski kļūst drošāks nekā tāds, kas savu laiku jau ir nokalpojis. Līdz ar to ikviens eiro, kas tiek ieguldīts valsts ceļu tīklā, paaugstina satiksmes drošību," piebilst Lange.

2014. gadā satiksmes drošības uzlabošanas projekts valsts ceļu tīklā tika ieguldīti 1,4 milj. eiro.

2014. gadā veiktie lielākie satiksmes drošības paaugstināšanas projekti

Uzstādītas drošības barjeras:

- uz Liepājas šosejas (A9) 0,6 km garumā posmā no 119,1 līdz 122,2 km;
- uz Ventspils šosejas (A10) 0,8 km garumā posmā no 45,5 līdz 50,6 km;
- uz Bauskas šosejas (A7) vairākos posmos: 0,8 km garumā posmā no 0,73 līdz 0,78 km un 0,09 km garumā posmā no 19,5 līdz 19,7 km;
- uz šosejas Rēzekne–Daugavpils (A13) apdzīvotā vietā Vecstropi tika izbūvētas ierobežojošās konsoles;
- uz Daugavpils šosejas (A6) Salaspilī tika ierīkoti jauni luksofori un apgaismojuma elementi.

2015. gadā satiksmes drošības paaugstināšanas projektiem tika novirzīti 2,01 milj. eiro.

2015. gadā veiktie lielākie satiksmes drošības paaugstināšanas projekti

Gājēju un velosipēdistu ceļi:

- uz reģionālā autoceļa Ulbroka–Ogre (P5) no autobusu pieturas "Brasliņas" līdz Ulbrokas vidusskolai;
 - uz valsts reģionālā autoceļa Jelgava–Dobele–Annenieki (P97) no Jelgavas robežas līdz Būriņu ceļa pieslēgumam.
- Jaunas gājēju ietves un pārejas apdzīvotajās vietās:
- Maltā gar autoceļu Malta–Sloboda (P57);
 - Brocēnos uz Liepājas šosejas (A9);
 - Skrīveros uz Daugavpils šosejas (A6);
 - Aconē uz ceļa Šķirotava–Saurieši (V35);
 - pie Beberu ciemata uz ceļa Salaspils–Babīte (A5).
- Pie Baltezers kokaudzētavas pieslēguma gar Tallinas šoseju (A1), kas bija iezīmēts kā "melna punkts", ierīkots apgaismojums.

Uz valsts galvenajiem, reģionāliem un vietējās nozīmes ceļiem uzstādītas barjeras dažādos posmos kopumā 87 km garumā.

Satiksmes drošības projektu realizācijai 2016. gadā tika atvēlēti 4,26 milj. eiro

2016.gadā veiktie lielākie satiksmes drošības paaugstināšanas projekti

- Ulbrokā autoceļu Rīga–Ērgļi (P4) un Ulbroka–Ogre (P5) krustojums pārbūvēts par rotācijas apli;
- uzsākti būvdarbi Ventspils šosejas (A10) un autoceļa Jelgava (Tušķi)–Tukums (P98) krustojumā, kas tiks pārbūvēts par rotācijas apli. Šis krustojums bija viens no "melnajiem punktiem";
- šosejas Tinūži–Koknese (P80) posmos, kopumā 23 km garumā, uz ass līnijas ceļa segumā izveidotas ribjostas, kuras rada brīdinošu vibrācijas un trokšņa efektu, šķērsojot ass līniju;
- Bauskas šosejas (A7) posmā no Bauskas līdz Lietuvas robežai deviņos krustojumos uz markētajām drošības salīnām uzstādīti signālstabiņi;
- izbūvēts gājēju tilts pār Jūrmalas šoseju pie Priēzciema. Tas iekļausies nepārtrauktā gājēju – velosipēdistu maršrutā Rīga–Babīte–Priēzciems–Beberi–Piņķi un nodrošinās Jūrmalas šosejas (A10) šķērsošanu 2 līmeņos;
- Ķekavā uz Bauskas šosejai paralēlās ielas uzstādīts ātrumvalnis, lai nepieļaut ātru satiksmes kustību, apbraucot luksofora sarkano signālu uz Bauskas šosejas;

- veikta barjeru nomainīšana uz valsts galvenajiem un reģionālajiem autoceļiem (13,2 km);
 - uzsākta un daļēji arī pabeigta gājēju – velosipēdistu ceļu ierīkošana 4340 m garumā Augšlīgatnē, Ieriķos, Kuivižos, kā arī pie Valmieras.
2017. gadā satiksmes drošības paaugstināšanas projekts plānots ieguldīt 3,94 milj. eiro.
- 2017. gadā plānotie lielākie satiksmes drošības paaugstināšanas projekti:**
- krustojumu pārbūve (sasaurināšana) uz Ventspils šosejas (A10) un autoceļa Līga–Kandava–Veģi (P130) un Līga–Zentene–Rīdeļi (P1435);
 - Baldonē rekonstruēt autoceļu Mežvidi–Baldone (Rīgas iela) (P91) un Iecava–Baldone–Daugmale (Iecavas iela) (V9) un krustojumā satiksme tiks regulēta ar luksoforu;
 - Rīgas apvedceļa Baltezers–Saulkalne un autoceļa Pievadceļš Muceniekiem (V31) krustojumā tiks ierīkots luksofors;
 - Vidzemes šosejas un Zinātnes ielas Siguldā krustojuma pārbūve, uzstādot jaunus luksoforus esošo vietā;
 - gājēju un velosipēdistu ceļu izbūve kopumā 3300 m garumā Aglonā, Siguldā un pie autoceļa Kuldīga–Aizpute–Līči (P112).

Andris Lukstiņš: Par satiksmes drošības uzlabošanu būs jādome vienmēr

Pagājušajā gadā bojāgājušo skaits ceļu satiksmes negadījumos (CSNg) samazinājies par 16%, kas ir labākais rādītājs līdz šim. Tomēr nemainīgi aktuāla ir mazāk aizsargāto satiksmes dalībnieku – gājēju un velosipēdistu – problēma. VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcijas” (CSDD) valdes priekšsēdētājs Andris Lukstiņš intervijā “Autoceļu Avīzei” stāsta par plānotajiem drošības uzlabošanas pasākumiem šajā un turpmākajos gados.



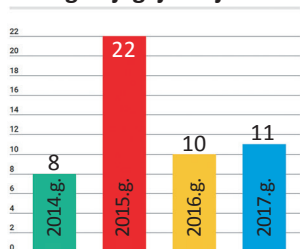
Apkopotā statistika liecina, ka pērn par 16% samazinājies CSNg bojāgājušo skaits. Kā CSDD vērtē – kas ir palīdzējis samazināt šo bēdīgo statistiku?

2016. gadā CSNg gājuši bojā 157 cilvēki (80,2 bojāgājušiem uz miljonu iedzīvotāju), un tas ir zemākais rādītājs, kopš šāda uzskaites vispār tiek veikta. Būtiski, ka Latvijas autoparks palicis nemainīgs vai pat nedaudz pieaudzis, par ko liecina pārbaudīto auto skaits tehniskajās apskatēs. Katru gadu pieaug arī auto tranzīta caur Latviju. Savukārt iedzīvotāju skaits pēdējos 10 gados Latvijā samazinājies par 200 000.

Situācija šajā jomā uzlabojusies, pateicoties vairāku iestāžu kopīgam darbam, jo ceļu satiksmes drošība ir komplicēta sistēma, kuru veido vairākas atbildīgās institūcijas: Satiksmes, Iekšlietu, Veselības, Vides un reģionālās attīstības, Izglītības un zinātnes un Labklājības ministrijas. Katra no tām devusi savu artavu, kas atspoguļojas rezultātos. Tāpat jāuzsver, ka pērn uz ceļiem jau

darbojās 40 stacionārie fotoradari, kas arī palīdzējuši uzlabot statistiku. Radaru darbība sevi ir attaisnojusi, jo to atrašanās vietās būtiski uzlabojas satiksmes rādītāji un samazinās vidējais plūsmas ātrums.

CSNg bojāgājušie janvārī



2016. gadā par 25% ir samazinājies bojā gājušo autovadītāju un pasažieru skaits, bet nemainīgi aktuāla ir mazāk aizsargāto satiksmes dalībnieku problēma. Gaismu atstarojošā apģērba popularizēšanas rezultātā bojā gājušo gājēju skaits ir samazinājies par gandrīz 13%, taču problēma vēl aizvien ir aktuāla – katrs trešais jeb 33% bojāgājušo ir gājēji (Igaunijā 31%). Ja mums būtu labi attīstīta ceļu

infrastruktūra, piemēram, uz šosejām nodalītas gājēju joslas, tad Latvija tuvtos vidējam ES līmenim, kas 2014. gadā bija 21%. Eiropā par gājēju drošību tiek domāts jau 50 gadus. Pēc gājēju infrastruktūras izbūves bojāgājušo skaits samazinās līdz pat 80%. Lielākais bojāgājušo gājēju skaits uz miljonu iedzīvotājiem ir Austrumeiropas valstīs, kur uz miljonu iedzīvotājiem iet bojā 30-36 gājēji. Skandināvijas valstīs, kur regulāri tiek uzlabota infrastruktūra un darīts viss, lai gājēju un transportlīdzekļu telpas pēc iespējas mazāk krustotos, ir četri bojāgājušie gājēji uz miljonu iedzīvotājiem – deviņas reizes mazāk nekā pie mums.

Tomēr jaunā gada sākums ir bijis skarbs – jau septiņi bojāgājušie CSNg. Vai gada sākumā ziemas periodā vienmēr ir vērojams smago negadījumu skaita pieaugums? Vai arī šis gads ir kādā veidā atšķirīgs no citiem un ir skaidri iemesli tik lielam letālo gadījumu skaitam?

Šogad janvāra sākums daudz neatšķiras no citu gadu janvāra mēnešiem. No 1. līdz 18. janvārim šogad gājuši bojā vienpadsmit cilvēki.

2016. gadā par 25% ir samazinājies bojā gājušo autovadītāju un pasažieru skaits, bet nemainīgi aktuāla ir mazāk aizsargāto satiksmes dalībnieku problēma.

Dzīve un daba diktē savu, un šogad janvārī bija ļoti mainīgi laika apstākļi – no kārtīgām kupenām līdz pat atkusnim. Šādi laika apstākļi ietekmē ceļu stāvokli jebkurā valstī – arī Vācijā un Zviedrijā – ar satiksmes negadījumi notiek biežāk. Galvenais avāriju iemesls paliek nemainīgs: slidens ceļš un “plīkas” riepas. Par to liecina arī CSDD un Valsts policijas reidi – katrs 3-4

pārbaudītais transportlīdzeklis ir ar neatbilstošam riepiem. Lai uzlabotu šoferu iemaņas slidēnos laika apstākļos, CSDD organizē drošas braukšanas ziemā konsultācijas. Šogad piedāvājam bezmaksas drošas ziemas braukšanas konsultācijas Rīgā, Bīķerniekos un Latvijas reģionos – Rēzeknē, Gulbenē, Talsos. Iepriekšējos divos gados ziemas konsultācijas saņēma ap 2000 interesentu. Kopumā līdz pavasarim plānots konsultēt ap 1000 autovadītāju. Šo pasākumu mērķis ir uzlabot autovadītāju prasmes un sniegt vairāk informāciju par braukšanu ziemā – par bremzēšanu, šķēršļu apbraukšanu, auto vadāmību un pretslīdēšanas sistēmām.

Reālu sekundes miegu pie stūres gada laikā piedzīvojusi trešdaļa autovadītāju, turklāt vīriešiem tas bijis ievērojami biežāk nekā sievietēm.

VAS “Latvijas Valsts ceļi” katru rītu apkopo informāciju par vieglo automašīnu vidējiem ātrumiem konkrētās vietās uz valsts galvenajiem autoceļiem no satiksmes datu uzskaites iekārtām. Pat stipri apgrūtinātos braukšanas apstākļos nereti braukšanas ātrums tiek pārsniegts. Par ko tas liecina? Vai pārvietojamie radari situāciju uzlabotu?

Pārsniedzot atļauto braukšanas ātrumu ziemā, slidēnos apstākļos, cilvēki pārvērtē savas spējas un rada apdraudējumu satiksmes drošībai. Lai šo situāciju mainītu, jāiesaistās kompleksi – ar stacionāriem un pārvietojamiem fotoradariem, netrafarētiem policijas auto, cilvēku informēšanu un izglītošanu, t.sk. drošas braukšanas apmācībām ziemas apstākļos, lai šoferi saprastu, ko spēj viņa auto un kā uzvesties uz slidēna ceļa. Lai rezultāti būtu labi, ir jāsadarbības visām iesaistītajām iestādēm,

kas atbild par satiksmes drošību uz ceļiem.

Cilvēks no ātruma pārsniegšanas neko neiegūst – pārkāpjot atļauto braukšanas ātrumu par 20 km/h, piemēram, braucot no Rīgas uz Ogrī, viņš galamērķi nonāks kādas 5 minūtes ātrāk. Vai tas ir tā vērts?

Vai varbūt ir nepieciešams palielināt atļauto braukšanas ātrumu, ja jau vidējais ātrums regulāri ir lielāks par atļauto?

Ņemot vērā Latvijas ceļu infrastruktūru un salīdzinot to ar ārvalstīm, šobrīd mūsu valstī ir noteikts vispārējais ātruma ierobežojums 50 km/h uz ceļiem apdzīvotās vietās un 90 km/h uz ceļiem ārpus apdzīvotām vietām. Praktiski visās Eiropas valstīs braukt ātrāk par 90 km/h atļauts tikai uz automaģistrālēm vai ātrgaitas ceļiem. Taču uz automaģistrālēm ir aizliegts braukt velosipēdistiem un traktoriem, nedrīkst pārvietoties gājēji; ceļus no zvēriem norobežo barjeras; uz tiem nav viena līmeņa krustojumu un apgrīšanās vietas, un dzelzceļa pārbrauktuves nav vienā līmenī ar brauktuvi. Diemžēl Latvijā nav tādu ceļu, kuri būtu pielīdzināmi automaģistrālēm. Līdz šim būvētie ceļi nav projektēti lielākam atļautajam ātrumam par 90 km/h. Tas, ka faktiskais braukšanas ātrums ir lielāks par atļauto, ir normāla parādība visās valstīs – to sauc par ātruma kontroles toleranci. Parasti tā ir 3-10 % atļautā braukšanas ātruma robežās, kas dažādās valstīs nedaudz atšķiras. Piemēram, Francijā un Austrijā ir ļoti zems tolerances līmenis (tikai 3-5%). Ja tagad autovadītāji pie atļautā braukšanas ātruma 90 km/h un tolerances 5-10% brauc uz 95-100 km/h, tad, palielinot maksimālo braukšanas ātrumu par 5-10 km/h, tas, ņemot vērā ātruma kontroles toleranci, pieaugs līdz 110 km/h, kas pie esošās infrastruktūras nekādā ziņā nav pieļaujams.

Ceļu satiksmes noteikumi neaizliedz ātruma paaugstināšanu virs 90 km/h, uzstādot attiecīgas ceļa zīmes. Vasarā uz Jelgavas, Siguldas šosejas un vēl atsevišķās vietās

pie apmierinošas brauktuves seguma kvalitātes maksimāli atļautais braukšanas ātrums vieglajām automašīnām tiek palielināts uz 100 km/h. To varētu darīt arī uz citiem ceļiem, ja tajos attiecīgi būtu divas brauktuves, kas novērstu frontālās sadursmes, vairāku līmeņu ceļa mezgli un vairums citu iepriekšminēto nosacījumu.

Patlaban Eiropā vērojams atļautā braukšanas ātruma samazinājums (gan apdzīvotās vietās, gan ārpus tām).

Ja uz automaģistrālēm brīvo (neierobežoto) ātrumu samazina līdz 120 km/h (vidējais braukšanas ātrums samazinājās par 6 km/h), CSNg skaits ar bojāgājušajiem samazinās par 15%, ievainoto skaits – par 14%.

Ja samazina ātrumu no 115-110 km/h līdz 97-88 km/h, CSNg skaits ar bojā gājušajiem samazinās par 54%, bet ievainoto skaits samazinās par 6%.

Ātruma samazinājums uzlabo arī apkārtējās vides kvalitāti – vismazākais degvielas patēriņš ir braucot ar ātrumu 80-90 km/h.

Jāsaka gan, ka ne vienmēr negadījumu izraisa ātra braukšana, bet fakts, ka pie jebkuras sadrumes sekas ir daudz smagākas. Vaina nav bremzēs, bet cilvēkos, kas pārsniedz atļauto ātrumu. Jo lielāks braukšanas ātrums, jo smagākas sekas. Arī CSDD savulaik bija kampaņa “Ātrums nenogalina, bet gan straujā apstāšanās”, kas spilgti raksturo šo situāciju.

Palielinot maksimālo braukšanas ātrumu par 5-10 km/h, tas, ņemot vērā ātruma kontroles toleranci, pieaugs līdz 110 km/h, kas pie esošās infrastruktūras nekādā ziņā nav pieļaujams.

Kas ir būtiskākais, ko CSDD izdevies pērn panākt?

Esam uzlabojuši sniegto pakalpojumu kvalitāti, īpaši vadītāju kvalifikācijā un





CSDD un Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja organizētās bezmaksas ziemas braukšanas konsultācijas

e-pakalpojumus. Pagājušajā gadā 1. novembrī stājās spēkā grozījumi noteikumos par autovadītāju apmācību, kas palīdzēs vēl labāk sagatavot jaunos autovadītājus. Tas ir saistīts ar risku prognozēšanu un bīstamu situāciju novērtēšanu, un pēc autoskolas pabeigšanas jaunajiem šoferiem ir labākas teorētiskās un arī praktiskās iemaņas.

Ir papildināti CSDD e-pakalpojumi, un tos ir ērti var lietot uz visām viedierīcēm: datoriem, viedtālruniem un planšetēm.

Esam pilnveidojuši līdzšinējo transportlīdzekļu reģistrācijas kārtību, samazinot tā saucamo PVN karuseļu iespējamību un PVN izkrāpšanas gadījumus. Turpinājam arī īstenot valdības doto uzdevumu – piecu gadu laikā uzstādīt 100 stacionāros fotoradarus. Patlaban darbojas 40, šogad tiks uzstādīti vēl 20, bet līdz 2018. gada beigām jau darbosies visi 100 radari.

Pagājušajā vasarā atklājām rekonstruēto CSDD Rīgas Motormuzeju, kas ir Baltijā lielākais un modernākais vēsturisko spēkratu muzejs. Kopš atklāšanas to apmeklējuši jau 100 000 cilvēku.

Atklājām arī jaunuzbūvēto 1294 m garo CSDD Bīķernieku rallijkrosa trasi, kur 1. un 2. oktobrī notika augstākā ranga autosporta sacensības, kādas līdz šim sarīkotas Latvijā, – FIA pasaules rallijkrosa čempionāta desmitais posms. Esam gandarīti, ka pasaules vadošie autosportisti deva ļoti augstu novērtējumu rallijkrosa Rīgas posmam.

Patlaban Eiropā vērojams atļautā braukšanas ātruma samazinājums (gan apdzīvotās vietās, gan ārpus tām).

CSDD autovadītājiem piedāvā dažādas bezmaksas iespējas – pārbaudīt auto tehnisko stāvokli, uzlabot braukšanas prasmes ziemā. Kāda ir cilvēku atsaucība? Vai šādi pasākumi ir lietderīgi un no tiem ir atdeve?

Runājot par tehniskās apskates nakts pasākumiem, interese tiešām bijusi ļoti liela. Cilvēki jau pirmajās dienās “izķer” visus pierakstu laikus. Turklāt atsaucība ir liela ne vien Rīgā, bet arī citos Latvijas reģionos. Piecu gadu laikā “Tehniskās apskates nakts”

pārbaudīti 6458 automobiļi. Pērn auto bezmaksas diagnostika tika veikta Gulbenē, Talsos, Daugavpilī un Rīgā.

Kopumā uz šīm pārbaudēm tiek vestas gan jaunas, gan vairākus desmitus gadus vecas mašīnas, bet vidējais pārbaudīto transportlīdzekļu vecums ir 16 gadi. Šādu transportlīdzekļu tehniskais stāvoklis nemaz nav spidošs, un apmēram 80% gadījumos tiek atklāti būtiski defekti. Visbiežāk problēmas tiek konstatētas bremžu sistēmā, balstiekārtā, ar gaismām vai riepām. Tiek konstatētas pārsprāgušas bremžu šļūtenes vai caurules, bīstama degvielas noplūde un tamlīdzīgi. Jebkura no šīm problēmām var apdraudēt satiksmes drošību. Esam panākuši, ka automašīnu īpašnieki uzticas CSDD inspektoriem, kā rezultātā auto šāda pārbaude tiek uztverta kā konstruktīva konsultācija.

Neatbilstošs protektors ir vidēji 15-20% no pārbaudītajiem auto.

Kādi ir CSDD galvenie mērķi 2017. gadā?

Galvenais mērķis ir turpināt uzlabot CSDD sniegto pakalpojumu kvalitāti. Cilvēks no mums sagaida, lai pakalpojums tiktu sniegts maksimāli ātri, lai to darītu laipni un kompetenti darbinieki. Turpināsim attīstīt e-pakalpojumus – ieviešim jaunus un pilnveidosim esošos.

Svarīgs uzdevums šogad būs turpināt stacionāro fotoradaru ieviešanu. Kā jau teicu, šogad plānojam uzstādīt vēl 20 ātruma mērierīces.

Tāpat svarīgs jautājums šogad būs tehnisko apskatu periodiskums. Janvārī Saeimas Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisija skatīja tehniskās apskates periodiskumu, tika atbalstīts Satiksmes ministrijas un CSDD sākotnējais ierosinājums – princips “2+2+1”. Tas nozīmē, ka jaunām automašīnām tehniskā apskate pirmos četrus gadus būtu jāveic reizi divos gados. Līdz martam jāizstrādā grozījumi normatīvajos aktos. CSDD un Valsts policija arī šogad turpinās veikt transportlīdzekļu tehnisko kontroli uz ceļiem. Pārbaudēs, kas veiktas līdz šim, atklājusies ne pārāk iepriecinoša aina – daudzi šoferi vēl joprojām ir ļoti bezatbildīgi, īpaši attiecībā uz riepų

ceļu kvalitāte, transportlīdzekļa vecums, kā arī īpašnieka attieksme. Piecos gados 70% automobiļu nobraukums pārsniedz 100 000 km. Tas ir automašīnas vecums, kad auto visbiežāk parādās pirmās būtiskās tehniskās problēmas.

Pērn uz Latvijas ceļiem parādījies jauns aprīkojums satiksmes drošības uzlabošanai – ribjoslas uz Tīnūžu-Kokneses ceļa un drošības salīņas ar signālstabiņiem uz Bauskas šosejas. Kā jūs tos vērtējat? Vai šādi būtu jāapriko arī citi valsts ceļi?

Risinājums ar ribjoslām ir ļoti labs un tiek izmantots daudzās valstīs. Tas bija tikai laika jautājums, kad šo risinājumu ievieš arī Latvijā. Atliek autovadītājam iemigt pie stūres kaut uz mirkli, lai mašīna jau būtu pretējā joslā, izraisot ceļu satiksmes negadījumu, kas parasti ir ar ļoti smagām sekām.

Daudzās valstīs, tajā skaitā arī Latvijā, šoferu nogurums ir ļoti aktuāla tēma. CSDD pirms vairākiem gadiem veiktie pētījumi parādīja, ka 12% autovadītāju konstatēts augsts iemigšanas risks, un tā ir nopietna stāvoklis atrodas sliktā stāvoklī. Transportlīdzekļu tehnisko stāvokli ietekmē auto izmantošanas apstākļi, intensitāte,

40 gadiem. Reālu sekundes miegu pie stūres gada laikā piedzīvojuši trešdaļa autovadītāju, turklāt viriešiem tas bijis ievērojami biežāk nekā sievietēm. Faktiski bīstamības ziņā šoferu nogurumu pie stūres varētu pielīdzināt auto vadīšanai reibumā.

Tehniskās apskates periodiskumu ir saprātīgi pārskatīt tikai jauniem auto, jo kopējais Latvijas autoparka stāvoklis atrodas sliktā stāvoklī.

CSDD noteikti sadarbojas ar saviem ārvalstu kolēģiem. No kuras valsts pieredzes Latvija varētu smelties idejas? Kura no Eiropas valstīm šobrīd ir visprogresīvākā, ja vērtē pieeju Satiksmes drošības uzlabošanai?

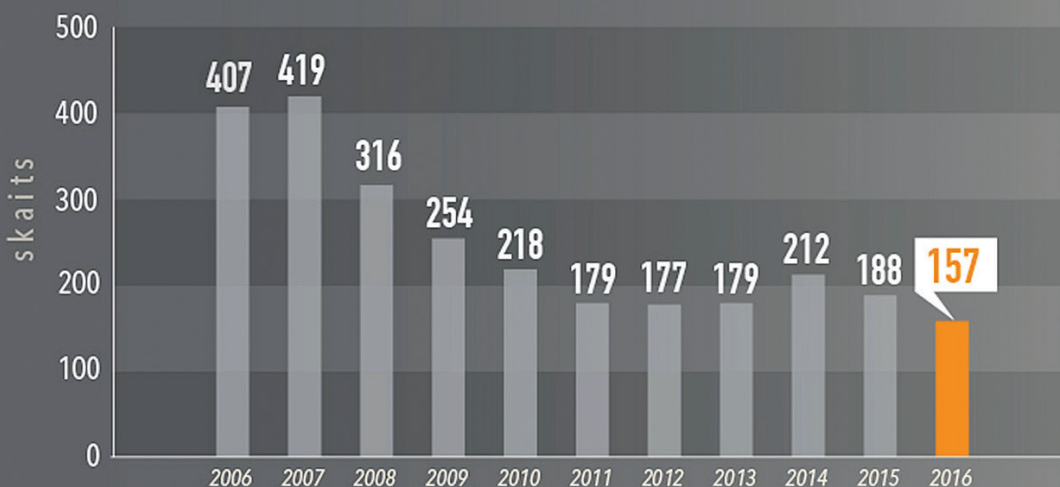
CSDD sadarbojas ar daudzām Eiropas valstīm. Dažādu starptautisku darba grupu ietvaros ir diezgan plašs ārvalstu kolēģu loks, ar kuriem jebkurā laikā varam konsultēties.

Ar ārvalstu kolēģiem aktīvi diskutējam par “Vision

zero” satiksmes programmu, kas paredz autoavārijās bojā gājušo skaitu samazināt līdz nullei. Šī programma tapusi Zviedrijā un ir jau ieviesta Skandināvijā un citviet pasaulē. “Vision zero” būtība ir maksimāli pasargāt satiksmes dalībniekus no negadījumu iespējamības, maksimāli samazināt bojāgājušo skaitu un smagu negadījumu varbūtību, vienlaicīgi minimizējot iespējamību, ka viena cilvēka kļūda var izdzēst vairāku cilvēku dzīvības. Šeit liela loma ir tieši ceļu infrastruktūras sakārtošanai, jo cilvēku attieksme un braukšanas stils ir svarīgs, bet ne mazāk svarīga ir sakārtota ceļu infrastruktūra. Ir jārada sistēma, kas neļauj iet bojā cilvēkiem. Svarīgi radīt tādu infrastruktūru, kas neļauj notikt frontālai sadursmei, bērnam izskriet uz ceļa, autovadītājam runāt pa telefonu auto vadīšanas laikā.

19.gs. pirmajiem auto Lielbritānijā pa priekšu gāja cilvēks ar sarkanu karodziņu – tas liecina, ka jau toreiz tika domāts par satiksmes drošību. Toreiz situāciju risināja šādi, bet mūsdienās mēs varam runāt par jaunām, daudz efektīvākām metodēm. Par šiem jautājumiem būs jādoma mūžīgi!

2016 – drošākais gads uz Latvijas ceļiem



CEĻU SATIKSMES DROŠĪBAS DIREKCIJA © 2017

Valsts policija: Gribam panākt visaptverošu ātruma kontroli



Pagājušajā gadā ceļu satiksmes negadījumos (CSNg) bojāgājušo skaits sarucis par 16%, uz ceļiem gājuši bojā 157 cilvēki. Tomēr CSNg kopējais skaits pieaudzis par 10%, bet CSNg cietušo – par 2%. Uz “Autoceļu Avīzes” jautājumiem par satiksmes drošību atbildēja Valsts policijas Galvenās kārtības policijas pārvaldes Satiksmes drošības pārvaldes priekšnieks Normunds Krapsis.

Kāds no satiksmes drošības viedokļa bijis 2016. gads, salīdzinot ar 2015. gadu? Vai situācija ir mainījusies?

Bojāgājušo skaita ziņā situācija ir uzlabojusies. Ja mēs runājam par ceļu satiksmes negadījumu kopējo skaitu, tad priecāties nevaram – kopējais negadījumu skaits un cietušo skaits ir pieaudzis. Protams, viens no kritērijiem, pēc kuriem tiek vērtēta satiksmes drošība, ir bojāgājušie. Analizējot statistiku, situācija uzlabojusies tieši Rīgā un Rīgas reģionā, kur patlaban ir visvairāk fotoradaru. Arī bojāgājušo samazinājums šajā teritorijā ir gandrīz par 35%. Es domāju, ka fotoradari ir viens no tiem veidiem, kā iedarboties uz satiksmes dalībnieku apziņu. Samazinoties ātrumam, negadījumu sekas nav tik smagas, kādas būtu pie lielāka ātruma. Taču arī kampaņas, kuras rīko Valsts policija, “Ceļu satiksmes drošības direkcija” (CSDD), “Latvijas Valsts ceļi” LVC, gan aktīvais policijas darbs ir nākušas par labu. Līdz ideālam vēl tāls ceļš. Liekam cerības arī uz LVC, kas organizē ceļu būvniecību. Bez drošas infrastruktūras mēs varam pamazām iet uz pozitīviem signāliem, bet infrastruktūras uzlabošanas jomā vēl ir daudz darāmā.

Nākamie 20 fotoradari šogad tiks izvietoti vairāk ārpus Rīgas reģiona. Patlaban Valsts policijas rīcībā ir arī divi pārvietojamie fotoradari, bet šogad plāno iegādāties vēl vismaz 15.

Cik daudz Latvijā ir netrafareto automašīnu?

Uz doto brīdi ir septiņas netrafarētās policijas automašīnas, taču līdz gada beigām būs 40. Rīgā – visvairāk, bet citos reģionos (ņemot vērā iecirkņu skaitu) būs pa sešām – septiņām mašīnām. Tas ir iedarbīgs instruments, lai cīnītos ar rupjajiem likumpārkāpējiem. Skaidrs, ka uzraudzība būs stingrāka.

Bojāgājušo skaita ziņā situācija ir uzlabojusies. Ja mēs runājam par ceļu satiksmes negadījumu kopējo skaitu, tad priecāties nevaram – kopējais negadījumu skaits un cietušo skaits ir pieaudzis.

Latvijas Valsts ceļi katru dienu apkopo statistiku par vidējiem ātrumiem (no mūsu automašīnu uzskaites iekārtām uz galvenajiem autoceļiem). Pat neskatoties uz apgrūtinātiem braukšanas apstākļiem, vidējais ātrums parasti ir virs atļautā. Kā mainīt autovadītāju domāšanu?

Cilvēki ir pārgalvīgi. Šķiet, ka atsevišķiem cilvēkiem ir apziņa – ja viņam ir mūsdienīga mašīna, kas aprīkota ar dažādām drošības sistēmām, tad tā

visu atrisinās viņa vietā. Bet tā tas gluži nav. Ja arī kāds jūtas droši un var ātrāk pabraukt, tad viņš ar savu braukšanu var izprovocēt kādu citu – tas nobīstas, parauj strauji stūri un nespēj vairāk savu auto savaldīt. Šādi gadījumi, es domāju, ir. Lai cīnītos ar šo pārgalvību, mēs gribam panākt visaptverošu ātruma kontroli valstī.

Samazinoties ātrumam, negadījumu sekas nav tik smagas, kādas būtu pie lielāka ātruma.

2017. gada sākums atkal ir diezgan bēdīgs – jau notikušas vairākas īpaši smagas autoavārijas. Kādi ir bijuši to iemesli?

Notiek izmeklēšana, tāpēc no profesionālā un ētiskā viedokļa būtu nepareizi tagad minēt konkrētus iemeslus. Vispārīgi runājot, braukšanas apstākļi, protams, bija ziemai raksturīgi. Divos gadījumos ceļa posmi bija tādi, uz kuriem aplēdējums mēdz būt biežāks, vienā bija likums. Skaidrs, ka šādās vietās jābrauc uzmanīgāk. Atsevišķos gadījumos automašīnu tehniskais stāvoklis bija uz robežas. Vienā no gadījumiem viena riepa ir neatbilstoša tehniskajām prasībām. Mēs pēdējos gados par to daudz runājam – riepām jābūt atbilstoša vecuma, ar atbilstošu protektoru dziļumu. Formāli likums ir noteicis 4 mm, bet, ja mēs gribam braukt droši un nokļūt līdz mājām dzīvi un veseli, tad uz drošības rēķina naudu jāņem vērā. CSDD un Drošas braukšanas skolas apmācības es un mana ģimene esam izmēģinājuši. Būtu labi tādā atkārtot katru gadu, ziemai

Nākamie 20 fotoradari šogad tiks izvietoti ārpus Rīgas reģiona.

Vai Valsts policijai ir konkrēts rīcības plāns šim gadam – kādas aktivitātes plānojat?

Kā jau teicu – netrafarētās automašīnas, fotoradari – gan pastāvīgie, gan pārvietojamie. Nedaudz papētīsim pagājušā gada situāciju, kas skar mazā aizsargātos satiksmes dalībniekus. Runājot par gājēju pārejām, tāds ātrais secinājums – pērn seši cilvēki gājuši bojā uz gājēju pārejām. Tikai 19% no šīm pārejām, uz kurām notikuši negadījumi, bija papildu izgaismotas. Līdz ar to jāsecina, ka gājēju pārejas diemžēl nav tādā tehniskā izpildījumā, lai būtu pilnībā drošas. Kā jau visos gadījumos, šeit arī ir cilvēciskais faktors – vai nu gājējs nepārliecina, ka transportlīdzeklis ir viņu pamanījis un ir spējīgs apstāties. Vai autovadītājs, redzot gājēju, kas tuvojas pārejai, nemaz nesamazina ātrumu. Protams, visbīstamākās ir neregulējamās

gājēju pārejas. Nereti tās nav apgaismotas, nav papildu luminiscējošās joslas ap ceļazīmi, lai to vēl vairāk izceltu. Arī izgaismotajos posmos melnā ģērbtu cilvēku uz neizgaismotās pārejas nereti var ieraudzīt tikai tad, kad viņš jau uz ceļa. Lai mēs šo kopējo statistiku uzlabotu, gājēju pārejas, kas lielākā daļa ir pašvaldību pārziņā, ir jāsakārto.

Kas attiecas uz tiem gājējiem, kas pārvietojas pa ceļa malu un viņiem nav citur, kur iet – nav ietves, gājēju celiņu – tas ir ilgtermiņa jautājums. Skaidrs, ka, remontējot ceļus, tam ir jāatrod risinājums. Transports un gājējs vienā telpā diemžēl ir risks, un tas statistiku neuzlabos.

Par ribjoslām – viennozīmīgi pozitīvi!

Kā Jūs vērtējat Latvijas autovadītāju iemaņas braukšanai ziemā? Vai tās ir pietiekamas?

Ļoti grūti viennozīmīgi atbildēt. Iemaņas ir dažādas. Ikdienā braucot, var redzēt, ka ir cilvēki, kas jūtas labāk un drošāk, ir tādi, kas baidās braukt. Veidojas tāda kā konfliktsituācija – kāds brauc ļoti lēnu un traucē tiem, kas brauc normāli. Satiksme, īpaši apdzīvotās vietās, kļūst nervozāka. Pēdējos gados parādījušās dažādas akcijas un kampaņas, kas runā par drošu braukšanu ziemas apstākļos un sniedz praktiskus ieteikumus – CSDD, Drošas braukšanas skola, Latvijas Valsts ceļi, 333 trase. Tas ir ļoti vērtīgi. CSDD un Drošas braukšanas skolas apmācības es un mana ģimene esam izmēģinājuši. Būtu labi tādā atkārtot katru gadu, ziemai

sākoties. Ja tas būtu pieejamāk, iespējams, ziemā braukt būtu drošāk. Teorētiski izstāstot, uz kuru pusi jāgriež stūri, ja mašīnu samet, nenozīmē, ka tā arī notiks – tas tomēr ir jāizjūt. Te jārunā ne tikai par tehnisko izpildījumu, bet arī attieksmi. Jāmaina autovadītāja psiholoģija un domāšana. Kādam liekas, ka brauc pēc noteikumiem, tāpēc viņam nekas nenotiks, taču diemžēl dzīvē tā nenotiek. Kāds cits kļūdas. Paļauties uz to, ka varu nepiesprādzēties, jo nepārkāpju, nevar. Ja kāds cits pārkāps, tad negadījuma rezultātā nepiesprādzētam cilvēkam sekas var būt krietni bēdīgākas.

Igaunijā mums stāstīja par kampaņu “Vision zero”, kas notiek arī citās Eiropas valstīs – kādi soļi jāse, lai arī pie mums statistika ar katru gadu uzlabotos?

Tas ir programma – maksimums, kas jāsasniedz līdz 2050. gadam. Visa mūsu darbība uz to arī iet.

Stabiņi liek vadītājam būt uzmanīgākam, attiecīgajā ceļa posmā samazināt ātrumu. Tas ir svarīgi, jo šajās vietās, kurās ir iespēja nogriezties pa kreisi, ātrums jāsamazina. Tāpat stabiņi pasargā no apdzīšanas krustojumos, kas arī pie mums bieži notiek.

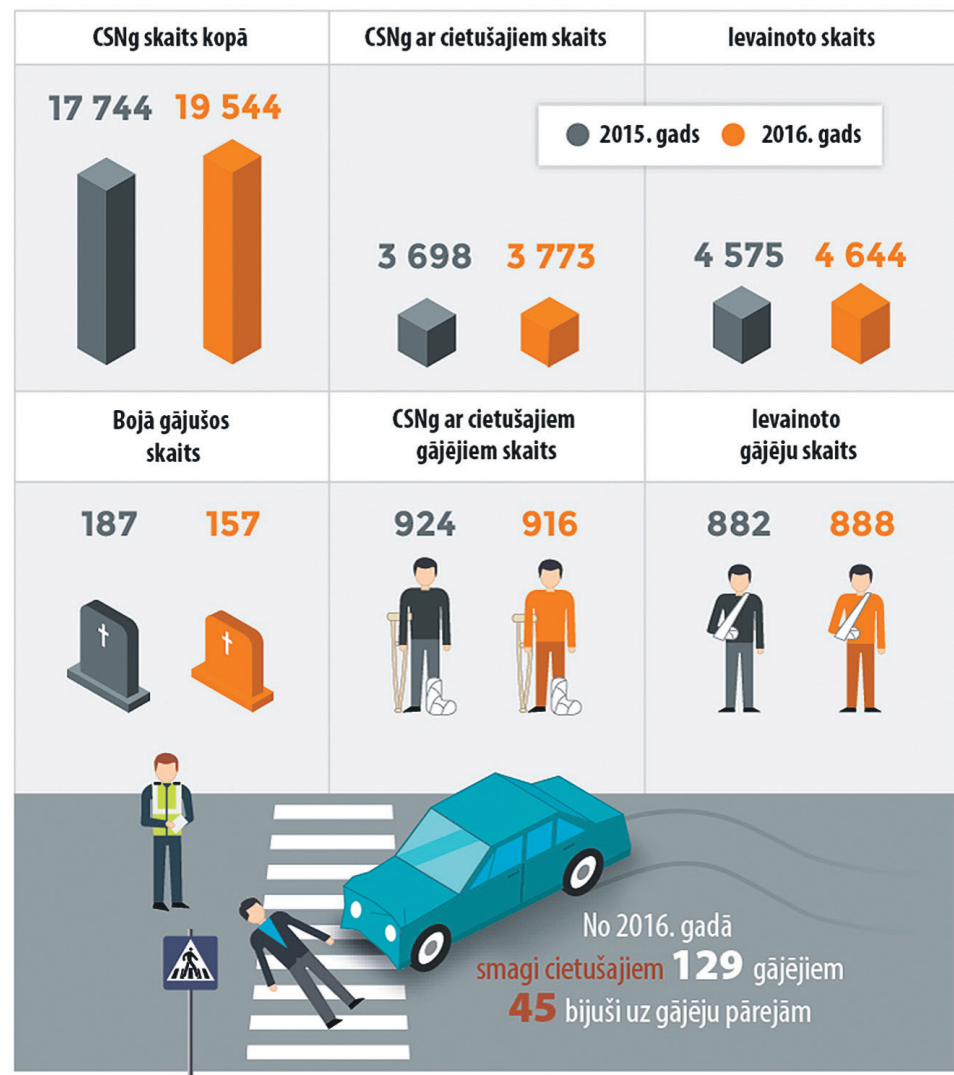
Tinūžu ceļam beidzot ir izveidotas ribjoslas, Bauskas šoseja tikusi pie drošības

salīnām – aprīkotām ar signālstaibiņiem. Tiek pārbūvēti bīstamākie krustojumi, likvidēti kreisie pagriezieni. Kā jūs vērtējat šādas risinājumus?

Tikai pozitīvi. Par ribjoslām – viennozīmīgi pozitīvi! Gribētu, lai to būtu vairāk – ne tikai pa ass līniju, bet arī ceļa malās. Tas ir vajadzīgs, lai autovadītāji neiemigtu un nenobrauktu no ceļa. Runājot par signālstaibiņiem – man personīgi tie patīk. Nesen dzirdēju negatīvu viedokli, un domāju – vai tad tiešām ir tik slikti? Man bieži ir nācies braukt uz Lietuvu, un man ar šiem staibiņiem viss ir skaidrs un saprotams – staibiņi liek vadītājam būt uzmanīgākam, attiecīgajā ceļa posmā samazināt ātrumu. Tas ir svarīgi, jo šajās vietās, kurās ir iespēja nogriezties pa kreisi, ātrums jāsamazina. Tāpat stabiņi pasargā no apdzīšanas krustojumos, kas arī pie mums bieži notiek – tos ir grūti izmeklēt, jo vienmēr ir strīds, kurš manevru uzsāka pirmais. Man personīgi liekas, ka šis risinājums ir pareizs. Varbūt šādas pilotprojektus vajag likt vairākās vietās, pieradinot autobraucējus.

Mēs Ceļu satiksmes drošības padomē ierosinājām (līdzīgi kā Lietuvā), ka, iebraucot apdzīvotā vietā, ceļa konfigurācija nedaudz mainās, un parādās šie signālstaibiņi, lai no 90 km/h samazinātu ātrumu. Atsauces, ka tur krāsies sniegs, kas kustot veidos aplēdējumu, manuprāt, ir pārspīlētas – vai lietuviešiem šajās vietās veidojas melnie punkti? Mani šāds negatīvs vērtējums pārsteidz, biju pārliecināts, ka konkrētais risinājums visiem patiks. Tomēr tas ir atsevišķu nespeciālistu vērtējums, nedomāju, ka mums tāpēc būtu jāatsakās no visiem šiem drošības uzlabošanas pasākumiem.

Ceļu satiksmes negadījumi 2016. gadā



Uz Via Baltica uzstādīs mainīgās ceļa zīmes

Trīs gadu laikā VAS "Latvijas Valsts ceļi" īsteno projektā SMART E67, Via Baltica (E67) maršrutā ieviešot viedās transporta sistēmas.

Līdz 2018. gada rudenim plānots uzstādīt mainīgās informācijas ceļa zīmes, modernizēt esošos luksoforus un pielāgot tos adaptīvam darba režīmam (gaismas tiek pārslēgtas, ņemot vērā aktuālo

satiksmes situāciju), uzstādīt jaunas laikapstākļu stacijas un modernizēt esošās, kā arī izveidot satiksmes reāllaika videonovērošanu un negadījumu novēršanas risinājumus atsevišķos satiksmes mezglos.

Latvijā projekts SMART E67 ir vērsts uz pasažieru transporta plūsmas un kravu pārvadājumu efektivitātes (samazināt braukšanas laiku) un drošības paaugstināšanu Via Baltica posmā no Ainažiem līdz Lietuvas robežai.

SMART E67 tiek realizēts ERAF pārrobežu sadarbības programmas *Interreg Central Baltic* ietvaros. Iniciators un vadošais partneris ir "Latvijas Valsts ceļi", un projekts tiek īstenots sadarbībā ar Igaunijas

Ceļu administrāciju. Viedās transporta sistēmas elementus paredzēts uzstādīt uz Via Baltica gan Latvijā, gan Igaunijā, posmā Tallina–Rīga–Bauska–Lietuvas robeža. Projekta kopējās izmaksas ir 2,5 milj. eiro, no tiem 85% ir ERAF līdzfinansējums. Latvijai pieejamais finansējums ir 1,4 milj. eiro, no kuriem 1,2 milj. ir ERAF līdzfinansējums.

Patlaban norisinās iepirkums par objektu tehnisko projektēšanu un pirmsinstalācijas darbiem. Projekts ir iesācies 2015. gadā un faktiskie darbi, ko sabiedrība varētu redzēt, plānojams, sāksies 2018. gada pavasarī. Atsevišķi sagatavošanās darbi sāksies jau šopavasār.

LVC diennakts info līnijā saņemto zvanu skaits pieaudzis par 60%

VAS "Latvijas Valsts ceļi" Satiksmes informācijas centrs (SIC) nodrošina diennakts informācijas servisu par situāciju uz Latvijas valsts ceļiem. Centrā saņemto zvanu skaits pēdējo piecu gadu laikā pieaudzis par 60%. Visvairāk cilvēki šo tālruni izmanto novembrī un janvārī, kad galvenās tēma ir braukšanas apstākļi uz valsts ceļiem, stāsta SIC pārstāvis Lauris Vilnītis.

Satiksmes informācijas centrs (SIC), kā VAS "Latvijas Valsts ceļi" (LVC) pastāvīga struktūrvienība izveidots 2005. gada beigās ar nolūku nodrošināt nepārtrauktu saikni ar sabiedrību.

Visā SIC pastāvēšanas laikā tā nozīme arvien augusi, jo strauji attīstās arī ceļu lietotāju pieprasījums pēc satiksmes informācijas apjoma un kvalitātes, kā arī to izmantošanas tehnoloģiskās iespējas (smartfoni, automašīnu IKT aprīkojums, lietu internets u.c.). Tirgū arvien vairāk ienāk privātie informācijas sniedzēji.

Sākotnēji SIC dibināts kā tradicionālais diennakts režīma dispečerpostenis, bet laika gaitā tam nāca klāt atbildība par LVC ceļu telemātikas un telemetrijas sistēmām, kā arī informācijas tehnoloģiju sistēmu (ITS) risinājumu ieviešanu.

Kas zvana uz SIC?

Pirmkārt, cilvēki interesējas par LVC pakalpojumiem – par ceļazīmju un reklāmu saskaņošanu, lielgabariņa pārvadājumu atļaujām, dažādiem tehniskajiem uzdevumiem u.c. Otra grupa ir paziņojumi vai informācijas pieprasījumi par satiksmes apstākļiem. Ziemā lielākoties cilvēki zvina, lai noskaidrotu par konkrētu ceļu posmu kaisīšanu, informētu par ceļu stāvokli, apgrūtinātiem braukšanas apstākļiem – ziemas periodam raksturīgiem puteņiem, stipru apledojumu, spēcīgiem nokrišņiem. Vasarā lielākā interese ir par remontdarbiem – gan tiem, kas jau norisinās, gan par plānotajiem. Gada siltajos mēnešos zvanītāji interesējas arī par satiksmes ierobežojumiem dažādu pasākumu laikā. Citos gadalaikos tie ir stipri vēji, kad daudzviet tiek sagāzti koki, notiek avārijas. Pavasarī un rudenī aktuālākā tēma ir masas ierobežojumi uz grants ceļiem.

Konstruktīvākas sarunas

Pēdējo gadu laikā zvanītāju attieksme ir mainījusies. Mazāk ir to, kas vēlas tikai *nolaist tvaiku*. Sarunas kļuvušas konstruktīvas. To varētu skaidrot gan ar pieejamās informācijas daudzumu, LVC veiktajām skaidrojošajām kampaņām, gan ar to, ka pēc autovadītāja paziņojuma salīdzinoši ātri (ja tas ir iespējams) problēma tiek novērsta – bedre aizlāpīta, ceļazīme atjaunota, grants ceļš nogreiderēts un slidenais posms – nokaisīts.

Konsultē operatīvi

Sarunas pārsvarā ir īsas. Paziņojumu gadījumā tiek precizēta informācija, lai nodotu to atbildīgajiem dienestiem, un izskaidrots, kāda varētu būt viņu rīcība. Gadījumos, kad zvanītājs jautā par kādu no LVC pakalpojumiem, SIC speciālists īsumā izskaidro tā saņemšanas kārtību un sniedz zvanītājam speciālista kontaktinformāciju, lai šo pakalpojumu saņemtu.

Cik ilgā laikā atrisina problēmu

Problēmas atrisinājums ne vienmēr ir atkarīgs no SIC. Ja problēma ir uz ceļa, tad to risina VAS "Latvijas Autoceļu uzturētājs" (LAU) vai LVC atbildīgie cilvēki normatīvajos aktos noteiktajā laikā. SIC uzdevums ir maksimāli precīzi noskaidrot notikuma vietu, problēmas apmēru un apstākļus, lai precīzi informētu atbildīgos cilvēkus, kas problēmu risina. Krīzes laikā SIC no notikuma sākuma līdz tā atrisinājumam seko līdzīgai gaitai un sadarbībā ar LVC Komunikācijas daļu informē sabiedrību. SIC cenšas skaidrot iedzīvotājiem arī to, kā problēmas tiek risinātas, proti – autoceļu ziemas uzturēšanas specifiku, uzturēšanas klases un pieļaujamo ceļa stāvokli. Pavasarī skaidrojam bedrīšu remonta specifiku, rudenī – masas ierobežojumu nepieciešamību.

Sadarbība ar citiem dienestiem

Viens no svarīgākajiem SIC uzdevumiem ir konsultēt autovadītājus, sniegt viņiem precīzu un objektīvu informāciju un veicināt, ka problēmas, kas rodas uz ceļiem, tiek operatīvi risinātas. Lai to veiksmīgi varētu izdarīt, SIC jāstrādā ciešā sadarbībā ar LAU, LVC speciālistiem, neatliekamo dienestu un sabiedrības pārstāvjiem. SIC nepārtraukti cenšas pilnveidot un uzlabot sadarbību. Šajā sakarā SIC vēlas pateikt paldies autovadītājiem, kas aktīvi informē par problēmām uz valsts ceļiem, kā arī LAU un LVC kolēģiem.

2018. gadā uz Via Baltica uzstādīs elektroniskās ceļa zīmes, adaptīvos luksoforus un citu aprīkojumu

Finansējuma avots:

INTERREG Centrālās Baltijas jūras reģiona pārrobežu sadarbības programmas 2014.–2020.gadam 3.prioritātes „Labi savienots Centrālās Baltijas reģions”/Specifiskā mērķa 3.1. „Uzlabota transporta plūsma kravu un pasažieru transportam” (www.centralbaltic.eu)

Budžets:

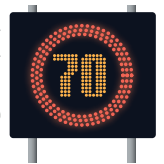
Latvijai pieejamais finansējums: kopā **1 412 250,8 EUR**

Igaunijai pieejamais finansējums: kopā **1 045 248,6 EUR**

212 062,6 EUR
(līdzfinansējums 15%)
1 201 688,2 EUR
(ERAF 85%)

156 787,3 EUR
(līdzfinansējums 15%)
888 461,3 EUR
(ERAF 85%)

Projekta mērķis:



Uzlabot pasažieru transporta plūsmas un kravu pārvadājumu efektivitāti un drošību, kā arī samazināt CO2 izmešu daudzumu autoceļā E67 Tallina–Rīga–Bauska–Lietuvas robeža, ieviešot inteligentās transporta sistēmas/Intelligent Transport Systems (ITS)

Projekta ietvaros paredzēts piegādāt un uzstādīt:

- 2** elektroniskās maksimālā ātruma ierobežojuma ceļa zīmes
- 13** elektroniskās brīdinājuma un informācijas ceļa zīmes pie ceļu meteoroloģiskajām stacijām
- 10** esošo luksoforu modernizēšana un pielāgošana adaptīvam darba režīmam/ luksoforu savstarpēja sinhronizācija
- 5** jaunu meteoroloģisko staciju izveide un 8 esošo meteoroloģisko staciju modernizēšana
- 2 vietās** krustojumu aprīkošana ar novērošanas un automātiskajām satiksmes negadījumu identificēšanas sistēmām

E67 ceļa posmi:



Mašīnai caura riepa mēdz būt pēc Mērfija likuma – tālu no autoservisa un pēc mārketinga likumiem – pie paša autoservisa.

* * *

Satiekas divi draugi. Viens lec uz kruķiem.

- Kas tev noticis?
- Iekļuvi avārijā?
- Kādas šausmas! Bez kruķiem nekādi?
- Kas to zina – ārsts saka, ka var, advokāts – nekādā gadījumā!

* * *

- Aizvizināties uz jūru!
- Uz jūru nē, tur stresaini.
- Kāpēc?
- Poliči posteni pašā jūras malā uzcēlušī ar visu bākuguni!

- Nomierinies, tā ir bāka.

* * *

Man uz balkona lāsteka aug – tieši virs mašīnas, kuras signalizācija man katru nakti neļauj gulēt. Es to lāsteku no tējkannas katru dienu piebaroju.

* * *

Policists apstādina kādu iedzēršu šoferi un noskaidro viņa personību:

- Vai jūs esat precējies?
- Mjā...
- Ar ko?

- Ar sievieti..
- Nejokojiet, tas taču skaidrs.
- Nejokoju. Man, piemēram, ir māsa, kura ir precējusies ar vīrieti..

* * *

- Atvaino par kavēšanos, tādi korķi..
- Tu taču dzīvo 100 metru attālumā no šejienes?!
- Bāc, aizmirsu, ka tu to zini.

* * *

Kāds vīrietis izbrauc no stāvvietas un atstāj zīmīti: "Vietu neaizņemt, pārduršu riepas". Atgriežas, bet tajā vietā noparkots ceļarullis, kuram piestiprināta zīmīte: "Veiksmi, brāl'!"

* * *

Ieteikums pieredzējušiem autovadītājiem: "Ja jums pie stūres kļūst garlaicīgi un jūs ieraugāt mašīnu ar burtu M, uzmidžiniet un uzpipiniet vienlaicīgi – viņi tik smieklīgi palecas un noraustās."

* * *

Ieteikums autovadītājam iesācējam. Ja esat sākuši pamanīt daudz meiteņu īsos svārkos, ir iestājies pavasaris un ir laiks nomainīt riepas.

Aicinām ceļu lietotājus informēt

slidens ceļš

A

aizputinājums

B

beigts dzīvnieks

C

uz ceļa šķērslis

D

zogs autoceļu aprīkojumu

E

Zvani

Satiksmes informācijas centram

par sarežģījumiem uz autoceļa.

Bezmaksas diennakts tālrunis

8000 5555

VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI

No paskaidrojuma policijai: "...signalizācija iedarbojās ne tāpēc, ka mašīnas priekšējam stiklam uzkrīta ķieģelis, bet ķieģelis uzkrīta priekšējam stiklam tāpēc, ka iedarbojās signalizācija."

Taksometrs ved kādu pāri. Vīrietis:
- Apstāties, lūdzu, pie šīs mājas. Pie pēdējās kāpņu telpas.
Sieviete piemetina:
- Tur, kur stāv tas kaķis.

Taksists jautā:
- Jums pie kaķa priekšējām vai pakalējām ķepiņām?
* * *
Jauns vīrietis stopē automašīnas. Apstājas maza

sarkana mašīna, simpātiska blondīne jautā:
- Tev uz kurieni?
- Uz Cēsīm!
- Super, man arī! Davai, kurš ātrāk!
Un mašīna aizbrauc...

Autobraucēju brīvdienu ceļvedis

FEBRUĀRIS, 2017

25.februāris
pulksten 19, Arēna Rīga, Rīga. **King of Kings pasaules GRAND PRIX 2016 turnīrs ciņas mākslās.** Ieejas maksa: € 15–40

11.februāris
pulksten 19, Limbažu kultūras nams, Limbaži. **Jolanda Suvorova un draugi superšovā/burleskā "91,5 minūtes apkārt pasaulei"**

4.februāri
Valmiermuižas alus darītava, Burtņieku nov., Valmieras pag. **Metēdienes svinības un tirdziņš "Ar gardu muti Valmiermuižā"**

25.februāris
pulksten 18, Valmieras kultūras centrs, Valmiera. **Koncertspēle "Es šonakt būšu laimīgs".** Ieejas maksa: € 12–20

4.februāris
pulksten 19, Vidzemes koncertzāle, Cēsis. **Koncerts "Viktors Lapčenko – 70"** Ieejas maksa: € 15–30

26.februāris
pulksten 16, Latgales vēstniecība Gors, Rēzekne. Latgaliešu kultūras gada balvas pasniegšanas ceremonija **"Boņuks 2016"** Ieejas maksa: € 5

12.februāris
pulksten 15, Lūznavas muiža, Lūznava. **Koncerts "Stēpa un džēza ritmos".** Ieejas maksa: € 5–7

25.februāris
Vienības laukums, Daugavpils. **"Plašā Masleņica". Spēles, atrakcijas, vizināšanās ar zirgiem, loterija, pankūku ēšana, salmu lelles dedzināšana u.c. atrakcijas** Ieeja bezmaksas

5.-11.februāris
Jelgava. **Starptautiskais ledus skulptūru festivāls**

26.februāris
pulksten 17, Ogres novada Kultūras centrs, Ogre. **Koncerts "Latvijas džēza svīta".** Latvijas Radio bigbenda mūziķu sakomponētie skaņdarbi. Ieejas maksa: € 12–20

4.februāris
pulksten 18, Mālpils muiža, Mālpils. **100 gadi ar Piafu.** Ielūdz dziedātāja un pianiste Katrīna Gupalo un pianists Andrejs Osokins. Ieejas maksa: € 20

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

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

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

autocelu avīze

LUKOIL

CSDD

ASTARTE NAFTA

VIRŠI-A

elvi

Redakcijas adrese:
Gogoja 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.