



Jūnijs 2016

Latvijas Valsts Ceļi



Pasniegtas ikgadējās ceļu nozares Gada balvas, šogad tās tika piešķirtas piecās nominācijās. Gada balvas par ceļu būvdarbiem uz Tallinas šosejas un autoceļa Valka – Rūjiena saņēma uzņēmums SIA Binders.

[---> 3. lappuse]

Satiksmes psihologs: Cilvēka automātiskā domāšana ir jāizmanto viņam par labu. Efektīvākais veids, kas patlaban tiek salīdzinoši intensīvi attīstīts, ir radīt uz ceļa ilūziju, ka tev ir grūtāk braukt, nekā patiesībā.

[---> 7. lappuse]



Kā uzlabot satiksmes drošību uz Latvijas ceļiem?

Lai drošība uz Latvijas ceļiem uzlabotos, jāsadarbojas ir visiem – ceļu plānotājiem un būvniekiem, policijai, normatīvo aktu izstrādātājiem un arī pašiem autovadītājiem.



Šogad VAS “Latvijas Valsts ceļi” plāno realizēt vairākus būtiskus satiksmes drošības uzlabošanas projektus ceļu būvdarbu un atsevišķas programmas ietvaros, tostarp rotācijas apļa, gājēju un velosipēdistu tiltiņa, drošības salīņu un ribjoslu izveidošanu.

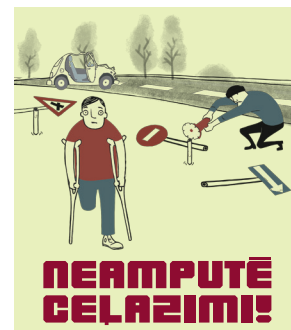
[---> 3. lappuse]

Valsts policijas pētījums: 69% ceļu satiksmes negadījumu notiek uz sausas brauktuves un visbiežāk (40% gadījumu) pārsniegta ātruma dēļ.

[---> 6. lappuse]

Katru gadu ceļazīmju un aprīkojuma bojātāji nodara valstij zaudējumus vairāku simtu tūkstošu eiro apmērā, tomēr būtiskākus zaudējumus viņi nodara satiksmes drošībai. Neapmputē ceļazīmi!

[---> 7. lappuse]



NOZOGĒT VAI SABOJĀJOT ZĪMĪ,
TU VARI IZRAISĪT LIKTENĪGU NEGADĪJUMU!

VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI

Īsumā

Atsevišķās vietās varēs braukt uz 100 km/h

Maksimālais braukšanas ātrums tiek palielināts uz Tallinas šosejas (A1) – Saulkrastu apvedceļa maršrutā no 22.-26.km un no 27.-44.km, kā arī posmos no Jelgavkrastiem līdz Svētiemam – no 55.-71.km un no 75.-81.km.

Uz Vidzemes šosejas (A2) ar 100 km/h varēs braukt no Rīgas apvedceļa līdz atjaunotā seguma beigām (14.-25.km), bet uz Daugavpils šosejas (A6) – no Salaspils līdz Ikšķilei un no Nīcgales līdz Daugavpils apvedceļam. Uz Jelgavas šosejas (A8) no Rīgas robežas līdz satiksmes pārvadam un Jelgavas apvedceļa, izņemot posmus, kuros ir spēkā ātruma ierobežojumi.

Atsevišķos posmos ar 100 km/h varēs braukt arī pa autoceļu Jēkabpils - Rēzekne – Ludza – Krievijas robeža (Terehova).

Sešu gadu laikā piegružoto ceļmalu sakopšanā iztērēti 1,8 milj. eiro

Šogad piegružoto ceļmalu sakopšana izmaksājusi 416 tūkst. eiro, kamēr pērn kopumā tam tika tērēti 444 tūkst. eiro. Sešos gados kopumā šim mērķim iztērēti jau 1,8 milj. eiro.

“Latvijas autoceļu uzturētājs” informē, ka šo naudu lietderīgāk varētu novirzīt aptuveni 60 km grants ceļu nomelnošanai vai biežāk veikt grants ceļu greiderēšanu, atjaunojot greiderējamo kārtu,

vai sakārtot ūdens atvadi uz grants ceļiem.

Ceļmalās izmesto atkritumu daudzums pieaug. Tiek izmesti plastmasas maisiņi, sadzīves atkritumi, papīri, pudeles, riepas.

Darbību atsākusi Līgatnes pārceltuve

Darbību atsākusi Līgatnes pārceltuve, un līdz 1. jūlijam darba laiks ir no pulksten 7 līdz 21.

Lai veiktu klāja demontāžu, tehnisko apsekošanu un nepieciešamo remontu, janvārī pārceltuve tika izcelta no ūdens.

Prāmis pār Gauju Līgatnē ir vienīgā šāda tipa pārceltuve Baltijā. Prāmi veido divas kopā sastiprinātas laivas, uz kurām ir dēļu klājs. Katamāra tipa dzelzs laivas tika izgatavotas un uzstādītas 1972. gadā. Pāri upei nostieptā trose neļauj prāmi aiznest pa straumi uz leju, bet no krasta uz krastu to pārvieto strau-
mes spēks.

Šogad satiksmes negadījumos ievainoti 62 velosipēdisti

Šogad pirmajos četros mēnešos ceļu satiksmes negadījumos bojā gājis viens, bet ievainoti 62 velosipēdisti, liecina VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcijas” (CSDD) apkopotie dati.

Pērn šajā laika posmā bojā gāja trīs velosipēdisti, bet cietušo skaits sasniedza 76. Līdz ar to šogad negadījumu skaits ar cietušajiem ir samazinājies par gandrīz 20%.

Viedoklis

“Ceļiem jābūt viegli uztveramiem, ērti lietojamiem un nepārprotamiem”



Pauls Timrots, žurnālists, auto un autoceļu eksperts, raidījuma *Zebra* vadītājs

Mūsu ceļiem visvairāk pietrūkst ergonomikas speciālistu un ceļu vērtējuma no uztveres un saprotamības viedokļa. Cik daudz, braucot pie noteikta ātruma, mēs varam paspēt izlasīt, ko mēs uztveram, kādus simbolus saskatām? Uz Latvijas ceļiem auto plūsma nav tik liela, lai viegli identificētu klupšanas vietas. Japānas metro ātri saprot, kur ķeras – momentā izveidojas cilvēku sastrēgums, rindas vai visi klūp. Pie mums tas ceļš ir tik reti apdzīvots, ka mēs nespējam ieraudzīt, kas ir tie klupšanas akmeņi un beigās tos nosaucam par melnajiem punktiem. Tāpēc ļoti svarīgs

ir speciālists, kas spēj novērtēt cilvēku uztveres ātrumu un īpatnības. Ceļus vajag sakārtot tā, lai tie ir viegli saprotami un nepārprotami. Kur likt zīmes? Norādēm jābūt pirms krustojuma vai aiz? Ceļu remontu vietu noformējumi pie mums ir vienkārši katastrofāli. Drošība ir jāskatās no ērtību un neklupšanas viedokļa.

Kopumā drošība uz ceļiem uzlabojas. Lai gan es nesaprotu, kāpēc Latvijā, piemēram, abās ceļa pusēs atstarotāji ir balti. Sit nost – nesaprotu. Miglā tu nevari atšķirt divus punktiņus no vienas vertikālas svītriņas, un tu neredzi, starp kuriem kociņiem ir jābrauc. Mēs esam tikuši tajā fāzē – paldies, ka viņi ir, bet neesam vēl tikuši tajā fāzē, ka būtu forši, ja ceļa malas atšķirtos.

Cilvēki nav stulbi – ja viņiem izstāsta, kur ir tā problēma, viņi ir ar mieru savus paradumus mainīt. Agrāk, piemēram, cilvēki nesprādzējās. Parādījām pa televizoru matus stiklā, asiņainus paneļus un izlauztus zobus – pielēca. Agrāk neviens nebūtu ar ziemas riepiem. Cilvēkam izstāstīja, ka bremzēt ar protektoru ir foršāk, un viņš mainīja paradumu. Tā viss, ko mēs izstāstām, lēnā garā iedarbojas.

Piemēram, NP-14 Tallinas un Bauskas šosejas ir bīstamas. Ja divi

pretimbraucošie laiž aizmurgurējo garām un tie vienlaicīgi lec ārā, tad ir ļoti liels risks saskrieties. Tāpat, ja tu kādam piebrauc astē, viņš domā, ka jālaiž, un tu pieklājības pēc esi spiests apdzīt, un tikmēr esi jau tā ieskrējies, ka apdzen arī nākamo, un nu jau brauc tādā ātrumā, kādā nemaz negribēji. Tas ir bīstami. Tiek spriests, ko ar šo ceļu profilu darīt – krāsot nepārtraukto līniju gar nomali ciet vai tomēr atstāt. Ja tā tiks aizkrāsota, tas būs pieminekļi mūsu stulbumam un izšķēdībai. Desmitiem kilometru asfalta mašīnas platumā stāvēs neizmantoti un vēl aizķēpāti ar krāsu. Jā, šis ceļš nav drošs, tas provocē pārratus, ļoti inducē ātrumu, tāpēc man šķiet – pieļaujot kaut kādas nobīdes no normām (saistībā ar ceļa pieslēgumiem), vajadzētu taisīt 2+1 tipa šoseju. Tad tas asfalts vismaz būtu izmantots. Un cilvēki, pacietīgi braucot, zinātu, ka pēc pāris kilometriem tiks tam smagajam garām.

Savukārt Tinūžu ceļš ir ļoti normāls ceļš, bet atrodas mežā. Pats VAS “Latvijas valsts ceļi” priekšnieks Jānis Lange teica, ka, paskaitot avāriju cēloņus, 66% tur ir sadursmes ar dzīvniekiem vakarā krēslas stundā. Bet neviens nesaka, ka ir jāuzmanās nevis no policistiem vai

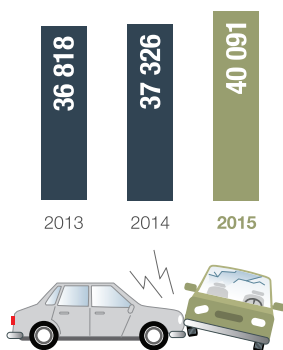
ātruma, bet no dzīvniekiem. It īpaši vakara krēslā, braucot mājās, ir jāsamazina ātrums. Tad pastāstiet, kas te ir bīstami! Pie vecas šosejas alņi jau zina, ka tur ir šoseja. Bet te – mežā izcērtot ceļu – vēl vairākas paaudzes stirnu *desos* pāri, kamēr viņām pielēks. Par to ir jārunā! Nevar vainot ceļu, sakot – par taisnu uzbūvēts. Vajag pētīt cēloņus.

Ergonomists ir vajadzīgs dažādās jomās – arī mašīnas paneļa izveidošanai. Kur izvietot slēdzišus, kur ieslēgt slotiņas, kur atvērt logu. Lai viss ir viegli aizsniedzams un ērti lietojams. Ergonomika ir svarīga liftā, ejot pa metro tuneļiem. Runa ir par cilvēka uztveri, lietošanas ērtumu un nepārprotamību. Ar trešo reizi mēs saprotam, kam tas kļūstis domāts, bet mēs nevērojam cilvēku, kas pirmajā reizē pusstundu blenž, nesaprotot, kas jādara. Kaitnieciska ergonomika, piemēram, ir Rīgas stāvvietu automātiem. Cilvēki tur stāvēja 10 minūtes, kamēr saprata, kā samaksāt. Tā ir cūcība attiecībā pret lietotāju. Mēs neviens nepirktu tējkannu, ja nevarētu saprast, kā to ieslēgt. Mēs negribētu veļasmašīnu, kuras ieslēgšanai pusi dienas jālasa instrukcija. Mēs gribam, lai ir muļķdroši, ērti, vienkārši. Ja ceļš būs kā *iPhone*, viss būs kārtībā!

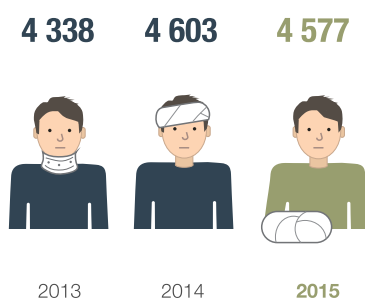
Skaitļi un fakti

Ceļu satiksmes negadījumi 2015. gadā

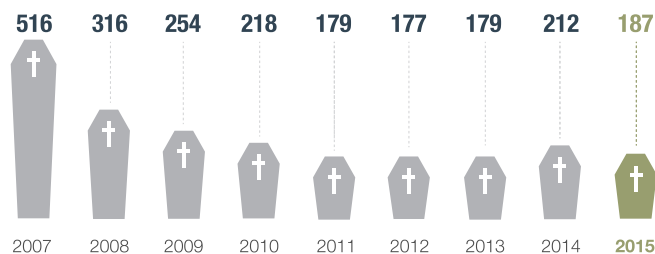
Ceļu satiksmes negadījumi kopā



Ievainoto skaits



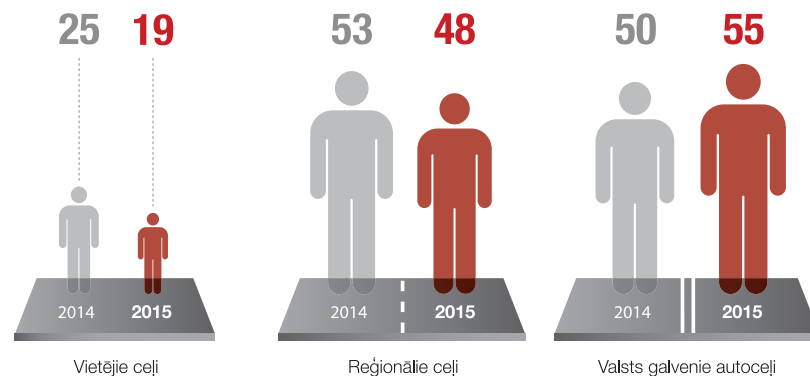
Bojā gājušo skaits



Avots: Valsts policija.

Satiksmes negadījumos bojāgājušie un ievainotie 2015. gadā

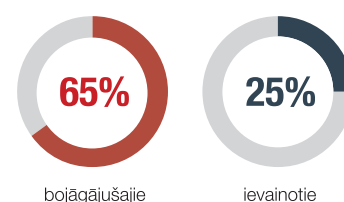
Bojāgājušo skaits uz dažādu kategoriju valsts autoceļiem



Bīstamākās šosejas



Bojāgājušie un ievainotie uz valsts ceļiem



Avots: VAS “Latvijas Valsts ceļi”

Šovasar ieplānoti vairāki būtiski satiksmes drošības uzlabošanas projekti

Šogad VAS "Latvijas Valsts ceļi" (LVC) plāno uzlabot satiksmes drošību, gan rekonstruējot atsevišķus ceļu posmus, gan speciālās programmas ietvaros.



VAS "Latvijas Valsts ceļi" Satiksmes organizācijas pārvaldes direktors Māris Zaļaiskalns

LVC satiksmes drošības uzlabošanas programmas ietvaros katru gadu īsteno vairākus desmitus projektu – uzstāda ceļa zīmes, barjeras un luksoforus, uzlabo un ierīko pieturvietas, ierīko gājēju, velosipēdistu celiņus un apgaismojumu. Savukārt ceļu būvdarbu ietvaros tiek

veidoti rotācijas apli, likvidēti kreisie pagriezieni, izbūvēti divu līmeņu krustojumi.

Šogad plānoti vairāki satiksmes drošības uzlabošanas objekti šogad ir gājēju tiltiņš pāri Jūrmalas šosejai (autoceļa Rīga – Ventspils (A10)) pie Babites. Jaunais tiltiņš ve-

• Vislielākais un visdārgākais satiksmes drošības uzlabošanas objekts šogad ir gājēju tiltiņš pāri Jūrmalas šosejai (autoceļa Rīga – Ventspils (A10)) pie Babites. Jaunais tiltiņš ve-

• Vērienīgs projekts plānots uz Ventspils šosejas (A10), kur 10 km gara posma rekonstrukcijas ietvaros krustojums ar autoceļu Jelgava (Tušķi) – Tukums (P98) tiks pārbūvēts par rotācijas apli. Šis krustojums ir ilggadējs melnais punkts, kas nu tiks likvidēts.

Jau uzsākta gājēju un

velosipēdistu celiņa izbūve uz Vidzemes šosejas Augšligatnē. Tas izmaksās 227 tūkst. eiro.

• Maltā plānota gājēju celiņa un apgaismojuma ierīkošana (uz autoceļa Krievijas rob.(Grebņeva) – Rēzekne – Daugavpils – Lietuvas rob.(Medumi) (A13) 71,1.-73,2. km). Kopējās izmaksas plānotas 318 tūkst. eiro.

• Arī Ieriķos plānota gājēju – velosipēdistu celiņa ierīkošana (uz autoceļa Rīga – Sigulda – Igaunijas rob.(Vec-laicene) 71,21.-72.km). Tas izmaksās 224 tūkst. eiro.

• Riebiņos tiks ierīkots gājēju – velosipēdistu celiņš (uz valsts reģionālā autoceļa Viļāni – Preiļi – Špoģi (P58)), bet šī paša autoceļa krustojums ar vietējo ceļu Puša – Krāce – Silajāņi – Riebiņi (V557) tiks pārbūvēts. Tas viss izmaksās 291,9 tūkst. eiro.

• Gājēju – velosipēdistu celiņš tiks ierīkots arī Kuivīžos (uz Tallinas šosejas (A1)), kas izmaksās 310 tūkst. eiro.

• Nākamgad plānota



Satiksmes drošības uzlabošanas darbi uz autoceļa Ulbroka - Ogre (P5)

Ventspils šosejas (A10) un autoceļu Līgas – Kandava – Veģi (P130) un Līgas – Zentene – Rideļi (V1435) krustojuma rekonstrukcija. Kopējās izmaksas sasniegs 707 tūkst. eiro.

Kreisie pagriezieni

Kreisais pagrieziena manevriem, ko legāli var veikt autovadītājs, tādēļ satiksmes drošības uzlabošanai atsevišķās vietās tie tiek likvidēti.

2015. gadā tika likvidēti trīs kreisie pagriezieni – uz Daugavpils šosejas (A6) pie Likteņdārza (102,1.km), uz Tallinas šosejas (A1) pie Baltezera kokaudzētavas (starp Baltezeru un Ādažiem) un Siguldā – kur Vidzemes šosejas (A2) krustojas ar Nītaures un Pilādžu ielām.

Piemēram, pie Baltezera kokaudzētavas, kur ar kreisā pagriezienu likvidēšanu tika uzstādīts arī apgaismojums, pēdējos sešos mēnešos negadījumu nav bijis.

2016. gada februārī tika likvidēts kreisais pagrieziena Rožu ielā uz Rīgas apvedceļa (A4) pie Upesciema.

Jau šobrīd ir zināms, ka kreisais pagrieziena tiks likvidēts arī uz Jelgavas šosejas (A8) pie Medemciema, taču tur šobrīd vēl notiek projektēšana.

Tīnūžu – Kokneses šoseja

Autoceļš Tīnūži – Koknese (P80) tika atklāts 2013. gada novembrī, un tas tika izbūvēts pilnīgi jaunā trasē, nešķērsojot nevienu apdzīvotu vietu. Kopējais šī ceļa garums ir 58 km, bet paralēlo ceļu garums – 52 km. Tika izveidoti arī 8 divlīmeņu krustojumi un divi rotācijas apli. Šis izmaksu ziņā bija dārgākais projekts kopš neatkarības atjaunošanas. Projekta tehniski ekonomiskais pamatojums tika izstrādāts jau tālajā 1974. gadā, projektēšana atsākta 1998. gadā, bet celtniecība uzsākta 2008. gadā.

Ceļu atklājot, projekta autoruzraugs Elgars Smiltnieks sacīja, ka drošāku autoceļu par šo nosaukt ir grūti, tomēr realitāte ir pretēja – pēdējo divarpus gadu laikā šis ceļš ir prasījis jau 14 cilvēku dzīvības, bet ievainojumus guvuši vairāk nekā 30.

Šogad uz minētā ceļa notikuši četri negadījumi, no kuriem trijos cilvēki guvuši ievainojumus, bet vienā – divi cilvēki dzīvību zaudēja.

Patlaban uz šī ceļa ir viens fotoradars, plānots uzstādīt otru, tomēr pēc policijas domām ar to ir par maz, lai novērstu iespējamās traģēdijas. Šogad būtiski ātruma pārkāpumi uz šī ceļa nav konstatēti, tomēr policijas ekipāžas tur dežūrē regulāri.

Valsts policija uzskata, ka ceļš ir labs, tomēr negadījumu skaits uz 60 kilometriem ir pārāk liels un viens no traģēdijas iemesliem, viņuprāt, ir vienmuļā braukšana, kas, iespējams, cilvēku iemidzina.

Turpinājums 4. lappusē.

Fotoziņa

Pasniegtas ceļu nozares Gada balvas 2016

11. maijā tika pasniegtas ikgadējās ceļu nozares Gada balvas, un šogad tās tika piešķirtas piecās nominācijās. Gada balvas ceļu nozarē tika pasniegtas jau sesto gadu.



Balvu par mūža ieguldījumu nozarē pagājušā gada laureāts Tālis Straume (attēlā: no labās) pasniedza Ēvaldam Akmentiņam.



Autobraucēji par labāko pērn atjaunoto posmu atzina Vidzemes šosejas (A2) posmu no pagriezienu uz Langstiņiem līdz Garkalnes pārvadam. Balvu pasniedza Satiksmes ministrs Uldis Augulis.



Būvniecības kategorijās par seguma atjaunošanu un pastiprināšanu uz Tallinas šosejas (A1) no Svētiema līdz Salacgrīvai un par paplašinātiem būvdarbiem uz autoceļa Valka – Rūjiena (P22) posmā no Kārķiem līdz Naukšēniem uzvaras laurus plūca SIA Binders (attēlā: uzņēmuma rīkotājdirektors Aigars Sēja).



Par perspektīvāko jauno ceļu būvdarbu vadītāju tika atzīts Edgars Kreišmanis, SIA "Lemminkainen Latvija"



Uzvarētāju godināšanā piedalījās arī (attēlā: no kreisās) biedrības "Latvijas Ceļu būvētājs" valdes priekšsēdētājs Andris Bērziņš, VAS "Latvijas Valsts ceļi" (LVC) valdes priekšsēdētājs Jānis Lange, satiksmes ministrs Uldis Augulis un LVC valdes loceklis Edgars Strods.

Plānotie satiksmes drošības uzlabošanas projekti

Turpinājums. Sākums 3. lapaspusē.

Otrs iemesls, kas visbiežāk tiek minēts saistībā ar Tinūžu – Kokneses ceļu, ir meža zvēri, kas regulāri nokļūst uz ceļa, izraisot negadījumus.

Izvērtējot traģiskos negadījumus uz Tinūžu – Kokneses šosejas, LVC ir pieņēmuši lēmumu izveidot tiem akustiskās ribjoslas. Tās palīdzēs saglabāt autovadītāju modribu un bīstamākajās vietās ļaus izvairīties no traģiskiem negadījumiem, kuru iemesls ir uzmanības zaudēšana vai iemigšana pie stūres, stāsta LVC Satiksmes organizācijas pārvaldes direktors Māris Zaļaiskalns.

Ribjoslas



Ribjoslas ir šauras paaugstinātas vai speciāli teksturētas joslas, kurām uzbraucot rodas troksnis un transportlīdzekļu vibrācijas, tādējādi paaugstinot vadītāja modribu un mudinot samazināt ātrumu pirms sevišķi bīstamām vietām (pirms apdzīvotām vietām, krustojumiem vai bīstamiem likumiem).

Ribjoslas var būt iefrēzētas, ievēltnotas, no seguma materiāla izveidotas (veido cementbetona seguma segas formēšanas noslēguma fāzē) vai izceltas (veido no asfaltbetona vai marķējuma).

Ribjoslas liek uz nomalēm un/vai pa vidusliniju. To var likt arī brauktuves vidū, lai ribjosla, automašīnai braucot pa ceļu, atkrastos starp riteņiem. Ir arī transversās ribjoslas – šķērsām ceļam, novietojums tām ir līdzīgs kā gulošajiem policistiem.

šķērsošanas. Baltezersa ribjoslas bija LVC pilotprojekts, lai pirms ziemas iestāšanās pārbaudītu materiālu un krāsojuma izturību. Tomēr kā atzina M. Zaļaiskalns, krāsojums pārbaudījumu nav izturējis – aptuveni 4 mm augstās termoplasta pumpiņas ar sniega tīrāmajām mašīnām ir norautas. Salīņas vidū uzklātie kluciši pārsvarā joprojām ir savās vietās, tomēr kopumā šis eksperiments ir uzskatāms par neizdevušos.

Pašreiz Latvijā ribjoslas ir tikai uz Rēzeknes šosejas pirms Varakļāniem, tur krāsojums ir klāts šķērsām ceļam visā tā garumā. Turklāt tās ir liktas trīs kārtās, tādēļ, neskatoties uz sniega tīrīšanu ziemā, joprojām turas. Vēsturiski ribjoslas bijušas arī uz Liepājas šosejas (A9) pirms Apšupes pārvada, kur kalpojušas kā bridinājums par ceļa sašaurinājumu un pretimbraucošo automašīnu priekšroku. Pēc minētā pārvada rekonstrukcijas ribjoslas vairāk nebija nepieciešamas.

Ribjoslas uz Tinūžu – Kokneses ceļa

No visa Tinūžu – Kokneses (P80) ceļa ribjoslas ir plānots veidot ceļa vidū – bīstamākajos posmos ar kopējo garumu aptuveni 20 km. Bīstamākās vietas jau ir apzinātas. Garākais posms, kuram tiks veidotas ribjoslas, būs apmēram 12 km un divi posmi būs īsāki – 4 km un 2-3 km.

Runājot par iespējamajām izmaksām, M. Zaļaiskalns norāda, ka tās varētu sasniegt 30 tūkstošus eiro, kam jāpieskaita vēl arī marķējuma atjaunošana.

Plānots, ka šie darbi tiks veikti jau šajā sezonā. Līdz maija beigām būs apzināti precīzi apjomi, sagatavotas

Nākotnē, ja šis projekts būs veiksmīgs, ribjoslas tiks veidotas arī uz citiem valsts autoceļiem.

Iespējamie riski

Lai asfalts iefrēzētajās vietās nesāktu bojāties, tas ir jāapstrādā ar bitumenu. LVC Projektu kvalitātes audita daļa plāno izstrādāt specifikācijas šim bitumenam. Tāpat arī parametrus un prasības – kā šo bitumenu iestrādāt. Ir viennozīmīgi skaidrs, ka frēzēšanas laikā notiek strukturāla asfalta salaušana – kaut kas tiek izkustināts, rodas mikroplaisas, kuras vajag apstrādāt.

Standarta virskārtas biežums (LVC seguma pastiprināšanas projektos) ir 35 mm. Iefrēzējot 12 mm, paliek tikai 23 mm, un kļūdišanās iespējamība ir liela. Līdz ar to pret mikroplaisām jāatbilstošas īpašības, kas ziemā var rasties, frēzētajās vietās sakrājoties un sasilstot ūdenim. Tomēr M. Zaļaiskalns šo pieņēmumu noraida, sakot, ka Latvijā ceļi tiek kaisīti pat divas reizes dienā un pie tādas sāls koncentrācijas ledus izveidoties nevar. 30 grādos liels sals, kad ledus tomēr varētu izveidoties, Latvijā ir tikai pāris nakts gadā, turpretī pārējā gada laikā risks aizmigt uz šī ceļa ir lielāks, uzskata M. Zaļaiskalns.

Bez strukturālajām izmaiņām, ko frēzēšana var nodarīt asfaltam, daži speciālisti norāda arī uz risku, kas ziemā var rasties, frēzētajās vietās sakrājoties un sasilstot ūdenim. Tomēr M. Zaļaiskalns šo pieņēmumu noraida, sakot, ka Latvijā ceļi tiek kaisīti pat divas reizes dienā un pie tādas sāls koncentrācijas ledus izveidoties nevar. 30 grādos liels sals, kad ledus tomēr varētu izveidoties, Latvijā ir tikai pāris nakts gadā, turpretī pārējā gada laikā risks aizmigt uz šī ceļa ir lielāks, uzskata M. Zaļaiskalns. Viņš piekrīt viedoklim, ka šis ceļš ir garlaicīgs, uz tā nav, ko redzēt, tādēļ, braucot pieļaujamajā ātrumā, ribjoslas tiešām noderēs kā labs pamodinātājs.

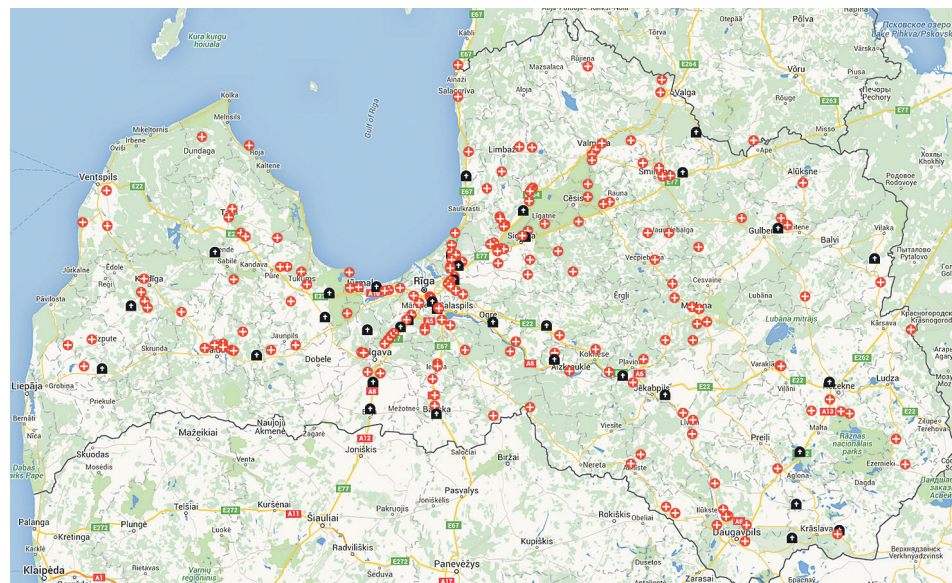
Kaimiņvalstu pieredze

Kaimiņvalstis atšķirībā no Latvijas ribjoslas uz valsts ceļiem tiek veidotas. Piemēram, Lietuvā ir krāsotas ribjoslas – ceļu nomalēs tiek veidotas 10 cm garas svītras ar 20 cm garām līpām jeb ķemmēm. Šāda metode Latvijā ne visur ir īstenojama, jo ceļa nomaļos platums Latvijā ne uz visiem ceļiem aiz nomaļos ir šim krāsojumam nepieciešamie 20 centimetri.

Igaunijā ribjoslas – 30 cm platas un 1,3 cm dziļas – tiek frēzētas ceļa vidū. Tās ir 25 cm garas, kam seko 30 cm pārtraukums.

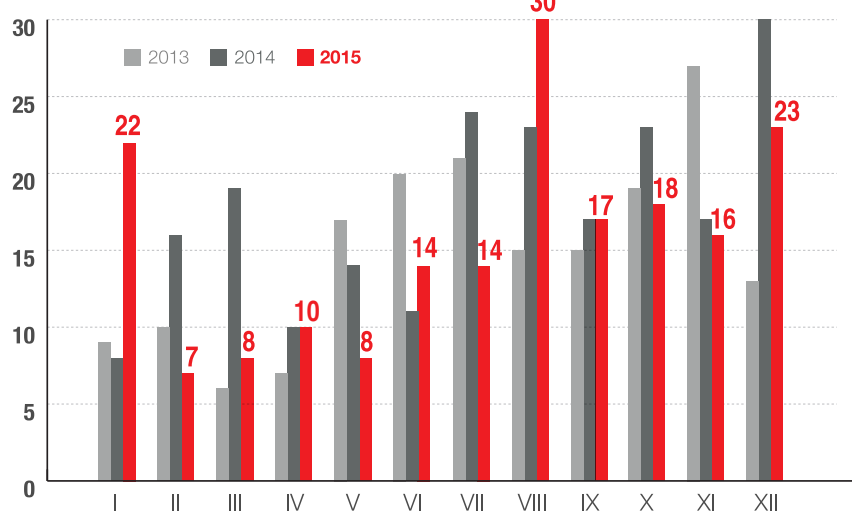
LVC interesanta šķiet Zviedrijas prakse – tur ceļu nomalēs ribjoslas tiek frēzētas attiecībā 17 cm (iefrēzē) – 13 cm (pārtraukums) – 17 cm – 13 cm. Dziļums tām ir 1,3 cm, bet platums no 30-50 cm. Tur frēzē nepilnus 3 m. Vismaz 30 cm platums ir vajadzīgs tādēļ, lai vibrāciju sajūtu arī smagajā automašīnā, kuras riepu platums ir 315 – 385 mm. Turpretī viduslinijā zviedri frēzē 30 cm platumā un 15 cm garumā. Starp gropītēm ir 45 cm.

Ceļu satiksmes negadījumi 2016. gadā uz valsts autoceļiem ar ievainotajiem un bojāgājušajiem



Avots: www.lvceli.lv

Ceļu satiksmes negadījumi ar bojāgājušajiem (2013.–2015. gads pa mēnešiem)



Avots: Valsts policija.

M. Zaļaiskalns uzskata, ka tieši šis modelis ir piemērotākais arī Latvijas ceļiem. Turklāt zviedru kolēģi ir izpētījuši, ka drošības efekts ir augsts – par 7% samazinās negadījumu skaits, un arī izmaksu ziņā šis ir ļoti efektīvs veids.

MELNIE PUNKTI UZ VALSTS CEĻIEM



Par „melno punktu” tiek uzskatīta vieta, kur viena kilometra garumā trīs gadu laikā ir notikuši vismaz astoņi satiksmes negadījumi vai ir gājuši bojā vismaz trīs cilvēki. Savukārt krustojums par „melno punktu” ir uzskatāms, ja negadījumi ir notikuši 150 m rādiusā uz katru pusi.

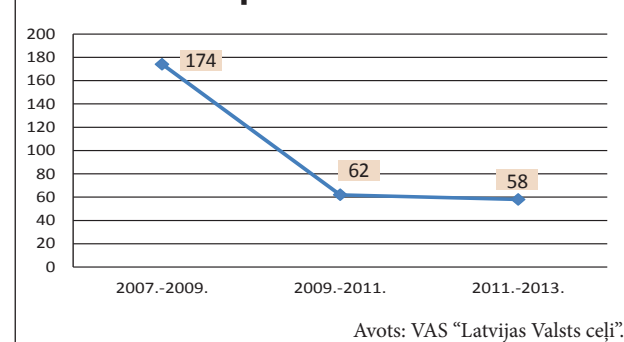
VAS “Latvijas Valsts ceļi” pagājušajā gadā uzsāka negadījumu vietu ar bojāgājušajiem apsekošanu klātienē, lai izvērtētu, vai ir nepieciešami uzlabojumi infrastruktūrā. 2015. gadā kopumā tika apsektas attiecībā 17 cm (iefrēzē) – 13 cm (pārtraukums) – 17 cm – 13 cm. Dziļums tām ir 1,3 cm, bet platums no 30-50 cm. Tur frēzē nepilnus 3 m. Vismaz 30 cm platums ir vajadzīgs tādēļ, lai vibrāciju sajūtu arī smagajā automašīnā, kuras riepu platums ir 315 – 385 mm. Turpretī viduslinijā zviedri frēzē 30 cm platumā un 15 cm garumā. Starp gropītēm ir 45 cm.

Līdz šā gada 12. maijam uz valsts ceļiem notikuši 35 ceļu satiksmes negadījumi ar bojāgājušajiem un 175 – ar cietušajiem. Līdz aprīļa beigām valstī kopā ceļu satiksmes negadījumos bojā gājuši 46. Aktuālā informācija pat ceļu satiksmes negadījumiem par šo gadu ir pieejama www.lvceli.lv.

uz Baložiem (8.-11.km) un pirms Ķekavas (14.-16.km).

Bīstams posms ir arī pirms Jelgavas (Jelgava – Dalbe, P100) no dzelzceļa pārbrauktuves līdz Ozolniekiem. Šajā posmā objektīvi bīstamu apstākļu nav, negadījumos vainojama lielā satiksmes intensitāte un apdzīšanas manevri. Turklāt šeit ir

Melno punktu dinamika



Avots: VAS “Latvijas Valsts ceļi”.

Valsts ceļi, uz kuriem šogad bijis visvairāk negadījumu:

Visbīstamākais un grūtāk braucamais ceļš Latvijā ir Bauskas šoseja (A7) no Rīgas robežas līdz Ķekavas aplim. Rīgā ienāk četru joslų ceļi no Vidzemes, Ogres, Jelgavas un Kurzemes un vienīgais ceļš, kurš Rīgā ienāk ar divām joslām, ir Bauskas šoseja. Tādēļ no satiksmes drošības viedokļa LVC uzskata, ka plānotais Ķekavas apvedceļš kardināli uzlabotu drošību.

Daudz negadījumu šogad bijis divos Bauskas šosejas (A7) posmos – pie pagrieziena

arī labs asfalta segums, kas mudina braukt ātrāk. Vienīgais iespējamais risinājums situācijas uzlabošanai šajā posmā ir fotoradari.

Daudz satiksmes negadījumu šogad ir pie Ādažiem (uz Tallinas šosejas, A1)

Daudz negadījumu ir uz Valmieras šosejas (A3) posmā Straupe – Plācis.

Pietiekami bieži negadījumi notiek arī Stopiņu novadā (P4).

Savukārt visdrošākie posmi uz galvenajiem ceļiem šogad ir bijuši uz Ventspils šosejas (A10) no Talsiem līdz Ventspilij un no Jēkabpils līdz Rēzeknei (A13).



2016. gada oktobrī izveidotās ribjoslas Baltezerā uz Tallinas šosejas (A1)

Pagājušajā gada oktobra beigās uz Tallinas šosejas posmā pirms Baltezersa tika ieklātas krāsojuma ribjoslas uz divām horizontāli marķētām drošības salīnām starp braukšanas joslām. Tām ar skaņas un vibrācijas radiānu bija jābrīdina autovadītājus un jāattur no drošības salīņu

specifikācijas, un vasarā izsludināts iepirkumu. Aktuāls ir jautājums – vai mūsu uzņēmēji šādam darbam ir gatavi, vai viņiem ir atbilstošas frēzes? Tomēr M. Zaļaiskalns uzskata, ka šis darbs ir diezgan perspektīvs, tāpēc vajadzības gadījumā nepieciešamo frēzi uzņēmums var arī iegādāties.

Zagli un vandāļi apdraud satiksmes drošību

Katru gadu ceļazīmju un aprīkojuma bojātāji nodara valstij zaudējumus vairāku simtu tūkstošu eiro apjomā, tomēr būtiskākos zaudējumus viņi nodara satiksmes drošībai.

Brīdinošo vai ierobežojošo ceļazīmju un drošības barjeru trūkums var kļūt par iemeslu smagiem ceļu satiksmes negadījumiem ar traģiskām sekām. Visbiežāk tiek bojātas tieši drošības barjeras, tilta margas, ceļazīmes un to stabi.

“Dienā ceļu aprīkojuma zādzības joprojām ir liela problēma. Līdz ar zīmēm no ceļa pazūd autovadītājiem svarīga informācija un drošības nolūkos uzstādītais aprīkojums – barjeras, signālstabiņi. Tiek demolētas un zagtas pieturvietas un apgaismojums tuneļos, neapzinoties, ka tādā veidā tiek nodarīti ne tikai materiālie zaudējumi, bet tiek apdraudēta ceļa lietotāju dzīvība. Gājēji neizmanto tuneļus, kur izdemolēts apgaismojums, un, riskējot ar dzīvību, šķērsos ceļu neatļautā vietā, autovadītāji nesaņems nepieciešamo informāciju par ceļu, ja ir

nozagtas ceļa zīmes un tas var novest pie avārijas,” skaidro VAS “Latvijas Valsts ceļi” valdes priekšsēdētājs Jānis Lange.

Pagājušajā gadā uz valsts autoceļiem sabojātas ceļazīmes un aprīkojums 276,45 tūkst. eiro vērtībā. Tajā skaitā sabojāti 1317 m barjeru, 192 m tilta margu, 151 ceļa zīme, 147 ceļa zīmju stabi. Pērn bojāti arī signālstabiņi, autobusu pieturvietas, soliņi, bruģis, asfalta segums, apgaismojums, luksofori un atkritumu urnas.

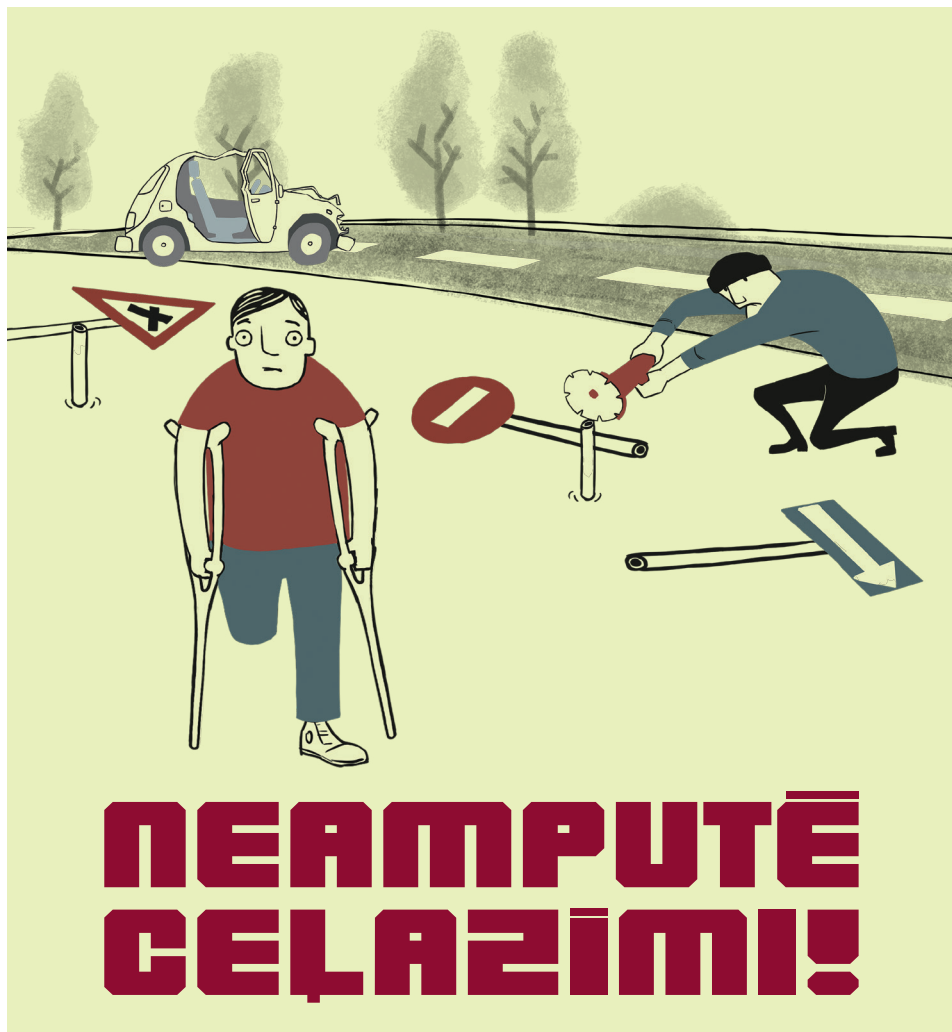
2015. gada novembrī tika konstatēta vēl nepieredzēta zādzība uz valsts vietējā autoceļa Šķirotava-Saurieši – autobusu pieturvietai “Pārvalde” tika nozagts plastikāta jumts.

Visvairāk pagājušajā gadā vandāļi uzdarbojušies Talsu, Ogres, Rīgas, Limbažu un Cēsu rajonos. Turpretī vismērīgākais pagājušais gads bijis Madonas un Balvu rajonos,

kur ceļa aprīkojums nav bojāts nemaz.

Arī 2016. gadā šī tendence turpinās un gada pirmajos mēnešos nodarītie zaudējumi ceļa aprīkojumam sasnieguši gandrīz 49 tūkst. eiro. Visvairāk zaudējumu nodarīti Daugavpils, Kuldīgas, Rēzeknes un Ogres rajonos.

Pavasari jau tradicionāli uz reģionālā autoceļa Jelgava – Tērvete – Lietuvas robeža (Žagare) (P95) tika konstatētas sašautas ceļazīmes. Pirmajās marta nedēļās sašautās zīmes radījušas zaudējumus 947,35 eiro apjomā. Zīmes sašaujot, tiek bojāts metāla pārklājums, kas sāk rūstēt, tādēļ zīmes ir jāmaina. Ceļu zīmju šaušana Jelgavas apkaimē kopš 2012. gada notiek katru gadu. Kopumā šo gadu laikā sašautas vairāk nekā 70 zīmes, radot zaudējumus gandrīz 6000 eiro apjomā.



NOZOGOT VAI SABOJĀJOT ZĪMI,
TU VARI IZRAISĪT LIKTENĪGU NEGADĪJUMU!

VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI



Uz Via Baltica īpaši aprīkos drošības salīņas

VAS “Latvijas Valsts ceļi” (LVC) šogad plāno ierīkot vairākas drošības salīņas uz Via Baltica trases. Šādas salīņas tiek ierīkotas krustojumos, lai mazinātu ceļu satiksmes negadījumu iespējas un paaugstinātu drošību uz ceļiem.



Drošības salīņas uz Via Baltica maģistrāles Lietuvā.

Plānots, ka piecas salīņas tiks ierīkotas uz Bauskas šosejas (A7) posmā no robežas ar Lietuvu līdz Bauskai, un vēl piecas – uz Tallinas šosejas (A1) posmā no Rīgas apvedceļa līdz Baltezeram.

Vasaras vidū LVC plāno izsludināt iepirkumu šo drošības salīņu ierīkošanai, un līdz būvniecības sezonas beigām tās būs gatavas. Šādas salīņas pilda savu funkciju gan ziemas, gan vasaras periodos.

Kaimiņvalstu pieredze rāda, ka šādu salīņu ierīkošanai ir rezultāti un ceļu satiksmes negadījumu skaits ievērojami samazinās. Lietuvā patlaban maģistrālo un galveno ceļu vidū ierīkoto sarkano drošības salīņu kopējais garums ir 18 km. Pirmās drošības salīņas uz valsts autoceļiem tika ierīkotas 2014. gadā. Sākumā tās izveidoja uz Via Baltica, bet pašreiz salīņas ir arī uz atsevišķiem valsts

galveno ceļu posmiem.

Lietuvā, tāpat kā Latvijā liela uzmanība tiek pievērsta satiksmes drošības uzlabošanai. Pirms Via Baltica rekonstrukcijas notika dažāda līmeņa diskusijas par to, kādi pasākumi šajā sakarā ir veicami, jo svarīgi bija uzlabot drošību, būtiski neietekmējot ceļu caurlaidības spēju un nesamazinot satiksmes ātrumu.

Arī šogad lietuvieši turpinās sarkano salīņu ierīkošanu – izveidojot kopumā 5-6 km. Tuvāko piecu gadu periodā šādu salīņu kopējais garums Lietuvā sasnies 100-150 km.

Lai objektīvi analizētu salīņu ietekmi uz satiksmes drošību, nepieciešams ilgāks laiks – vismaz četru gadu periods. Tomēr jau šobrīd pētījums liecina, ka apdzīšana uz ceļiem ar sarkanajām drošības salīņām ir samazinājusies 10-12 reizes. Tieši apdzīšanas manevri iepriekš bija galvenais negadījumu iemesls uz Via Baltica.

Pieaugs fotoradaru skaits, parādīsies netrafaretās ceļu policijas automašīnas

Latvija 2014. gadā pēc bojāgājušo skaita uz vienu miljonu iedzīvotāju ir pēdējā vietā Eiropas Savienībā. Lai situāciju uzlabotu, Valsts policija tuvākajos gados plāno palielināt fotoradaru skaitu un iegādāties 40 netrafaretās policijas automašīnas.

Valsts policijas pēdējos gados paveiktais:

- Sadarbībā ar CSDD izstrādāti grozījumi Ceļu satiksmes noteikumos, kas paredz, ka diennakts tumšajā laikā gājējiem, kas pārvietojas pa brauktuvi vai nomaļi, jābūt tērptiem atstarojošā vestē vai apģērbā ar labi redzamiem gaismu atstarojoša materiāla elementiem (dalība izstrādē, noteikumu saskaņošana).
- Atjaunota fotoradaru darbība uz ceļiem.
- Veikti būtiski grozījumi Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā - palielināti sodi par ātruma pārsniegšanu (VP dalība izstrādē).
- Uzsākta pārrobežu informācijas apmaiņa par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem ar visām Eiropas Savienības dalībvalstīm.

- Lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību, pievērstu uzmanību mazāk aizsargātajiem satiksmes dalībniekiem, kā arī satiksmes drošības uzlabošanai nepieciešamajām normām, tika izstrādāti jauni ceļu satiksmes noteikumi – tie spēkā stājās 2016. gada 1. janvārī.

Tuvākajos gados plānots:

- Valsts policijas fotoradaru skaita palielināšana uz ceļiem - 15 fotoradaru iegāde 2017. gadā.

- 40 netrafaretās policijas operatīvo transportlīdzekļu iegāde 2017. gadā un to izmantošana ceļu satiksmes uzraudzībā.
- Veikt atsevišķus grozījumus Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā par sodu palielināšanu (piemēram, par mobilā telefona lietošanu) (VP dalība izstrādē).
- Turpināt aktīvi rīkot izglītojošas kampaņas ceļu satiksmes dalībniekiem, kā arī ceļu satiksmes drošības jomā (tajā skaitā rīkot kampaņas sadarbībā ar CSDD).

VAS Latvijas valsts ceļi Satiksmes informācijas centra bezmaksas diennakts telefons

80005555

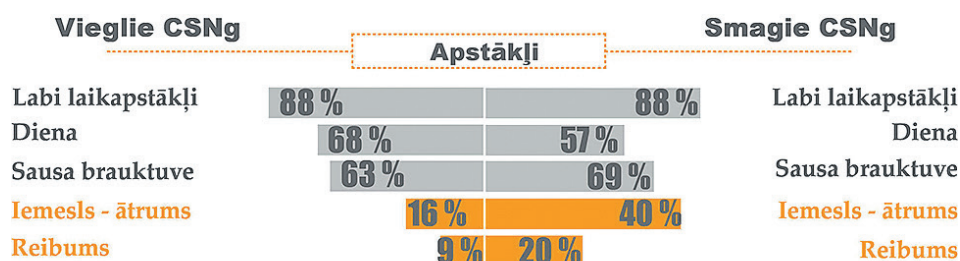
Par apstākļiem, kas negatīvi ietekmē braukšanu pa valsts autoceļiem, aicinām ziņot arī Tvitera kontā @LVceli. Informācija par aktuālajiem braukšanas apstākļiem ir pieejama www.lvceli.lv un Waze aplikācijā.

Valsts policija: 69% smago avāriju notiek uz sausas brauktuves

Valsts policija ir veikusi pētījumu par smagajiem ceļu satiksmes negadījumiem un secinājusi, ka 69% ceļu satiksmes negadījumu (CSN) notiek uz sausas brauktuves un visbiežāk (40% gadījumu) pārsniegta ātruma dēļ.

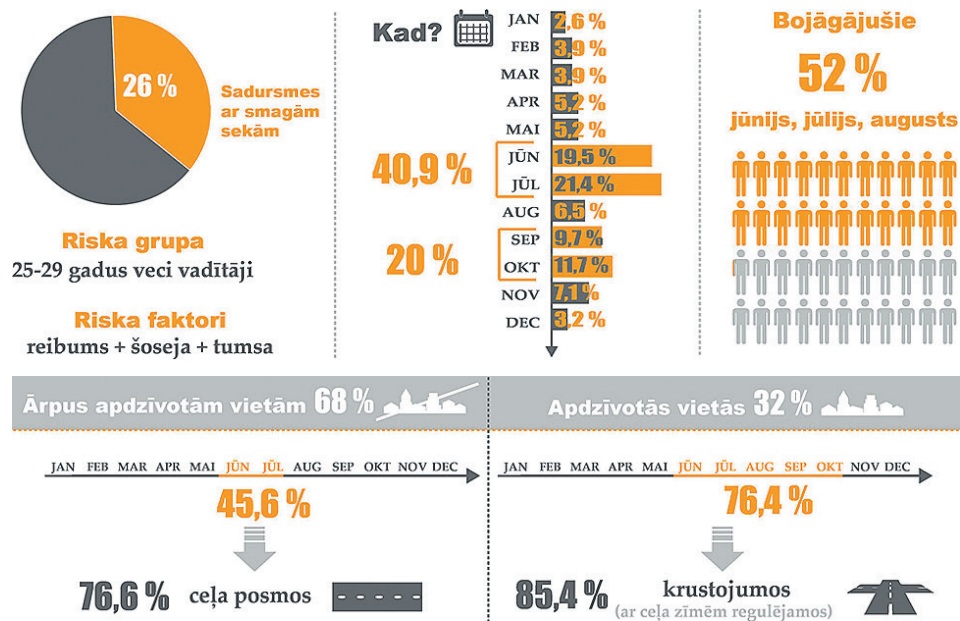
Lielākoties – 88% gadījumu – smagie satiksmes negadījumi notikuši labos laika apstākļos un 57% gadījumu – dienas laikā. Savukārt 20% smago avāriju iemesls ir bijis reibums.

Smago CSN apstākļi



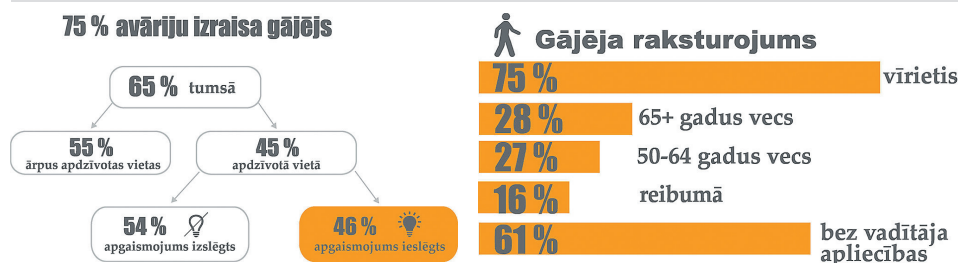
Sadursmes ar smagām sekām

Visvairāk smago CSN notiek jūnijā un jūlijā un pārsvarā tās ir sadursmes vai uzbraukšana gājējam. Ārpus apdzīvotajām vietām negadījumi pārsvarā notiek ceļa posmos, turpretī apdzīvotajās vietās – krustojumos.



Smagie CSN, kuros iesaistīti gājēji

Pie uzbraukšanas gājējam pārsvarā vainojams pats gājējs. Lielākā daļa sadursmju ar gājējiem notikušas tumsā.



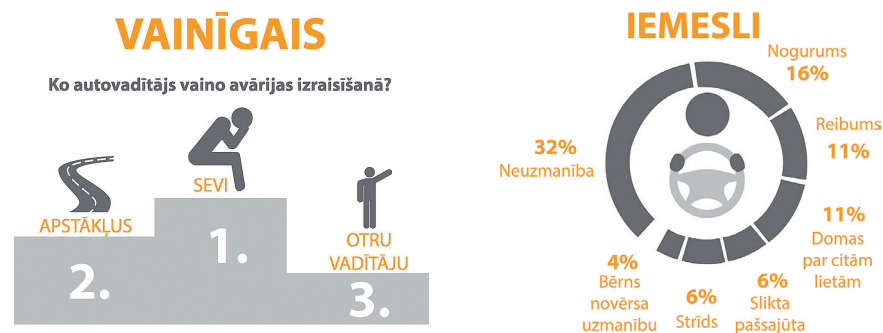
Smago ceļu satiksmes negadījumu izraisītājs

Pētījumā secināts, ka 82,4% gadījumu smagos ceļu satiksmes negadījumus izraisījuši vīrieši, un 36,1% gadījumu autovadītāji bijuši vecumā līdz 29 gadiem. 21,3% CSN izraisījis Audi markas automobilis, bet 32,4% gadījumu – automašīnas, kas vecākas par 20 gadiem.



CSN izraisīšanas iemesli

CSN iekļuvušie autovadītāji kā galvenos iemeslus negadījumiem min neuzmanību (32%), nogurumu (16%), reibumu un domas par citām lietām (pa 11%).



Pētījums par smagajiem ceļu satiksmes negadījumiem veikts, izmantojot datus par periodu no 1.07.2013.–30.06.2014. Tā mērķis bija apzināt riska faktorus, kuri ietekmē ceļu satiksmes negadījumus. Pētījumā analizēti CSN un veikta 225 cilvēku aptauja. Pētījumu finansējis Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs.

CSDD: Mūsu mērķis ir sasniegt labākos Eiropas valstu satiksmes drošības rādītājus

Pēdējo 10 gadu laikā Latvijā ir bijuši labākie sasniegumi Eiropā – uz ceļiem bojāgājušo skaits samazinājies par 70%. “Ceļu satiksmes drošības direkcija” (CSDD) apstāties negrasās, jo tās mērķis ir sasniegt labākos Eiropas valstu rādītājus.

Salīdzinot ar 90. gadu sākumu, kad gada laikā satiksmes negadījumos bojā gāja gandrīz 1000 cilvēku, progress ir milzīgs. CSDD pirmajos gados pēc neatkarības atjaunošanas pētīja ārvalstu pieredzi un pārņēma labāko praksi – gan izstrādājot normatīvos aktus, gan veidojot satiksmes drošības kampaņas.

Pēdējos gados samazināt bojāgājušo skaitu uz Latvijas ceļiem kļūst arvien grūtāk, jo praktiski visi progresīvie risinājumi ir ieviesti.

Drošības kampaņu efekts

Kā zināms, 2000. gada Jāņu brīvdienās gāja bojā 26 cilvēki, turpretī pēdējos gados šajos svētkos bojāgājušo nav vispār. Tas pierāda drošības kampaņu efektivitāti.

Piemēram, pēc drošības jostu kampaņas to lietotāju skaits palielinājās par 6%. Šie nav aptaujas dati, bet reāli novērojumi, kad pētnieki skatījās un skaitīja, vai pasažieri lieto jostas. Un to lietošanas pieaugums tika fiksēts tieši pēc kampaņas.

CSDD ir pārliecināta, ka drošības kampaņas jārīko arī turpmāk. Visās Eiropas valstīs tiek rīkotas līdzīgas kampaņas, arī tajās, kur satiksmes drošības līmenis ir daudz augstāks nekā Latvijā. Tomēr tikai kampaņas situāciju neuzlabos. CSDD uzskata, ka ir

jāseko līdzīgai aktuālajai situācijai, jāveic nepieciešamās izmaiņas likumos, uz ceļiem jābūt Valsts policijas kontrolei. Tādēļ visas kampaņas CSDD rīko sadarbībā ar Valsts policiju.

Velosipēdisti, iereibušie un drošības jostas

Katru gadu Latvijā palielinās velosipēdistu skaits, tādēļ par satiksmes drošību jārunā ar šo mērķauditoriju. Šogad CSDD ir uzsākusi kampaņu par savstarpējo cieņu – starp autovadītājiem un velosipēdu vadītājiem, starp velosipēdistiem un gājējiem. Jaunie satiksmes noteikumi paredz, ka Latvijā velosipēdistiem šobrīd ir atļauts pārvietoties arī pa ietvēm.

Pirms Līgosvētkiem CSDD plāno aktualizēt tēmu par braukšanu reibumā un iespējamajām sekām. Šogad uzrunāti netiks potenciālie iereibušie autovadītāji, bet gan apkārtējie – radi, draugi un paziņas, kuri autovadītāju var ietekmēt un neļaut sēsties pie stūres reibumā. CSDD uzskata, ka pats autovadītājs bieži vien nav spējīgs pats šos riskus izvērtēt.

Tāpat plānots turpināt runāt par drošības jostu lietošanu, it īpaši aizmugurējos sēdekļos. Šajā jomā Latvijā vēl ir daudz darāmā, lai sasniegtu Eiropas līmeni.

CSDD arī uzskata, ka satiksmes noteikumi un attieksme pret to ievērošanu ir jāaudzina

jau no bērnības, tādēļ tiek plānotas aktivitātes arī jaunajai paaudzei. CSDD katrā vecuma grupā ir izstrādājusi dažādus konkursus, kuros bērniem ir interesantāk apgūt satiksmes drošības pamatus.

Savstarpējās attiecības

Visa pamatā ir savstarpējās attiecības – gan sadzīvē, gan arī komunikācijā uz ceļa. Ja uz ceļa būtu iespējams saprasties bez kašķiem un naida, autovadītāji cieņītu cits citu, CSDD uzskata, ka situācija noteikti būtu daudz labāka. Cilvēki pie stūres nereti vēlas kaut ko otram pierādīt, palielināties, pazīmēties. Turklāt pie auto stūres cilvēks zināmā mērā ir anonīms, un tas reizēm provocē rīkoties nepadomīgi. Diemžēl tas noved arī pie traģiskām sekām. Gadās situācijas, kad kāds ir nejauši patraucējis, taču otram autovadītājam noteikti šķiet, ka tas bijis speciāli un gribas atiebties – ja ne tam pašam autobraucējam, tad kādam citam. Un sākas agresijas vilnis.

Vēl nopietna problēma ir autovadītāju nogurums un miegainība. Sekundes miegs, iemigšana pie stūres, un sekas var būt traģiskas. Nogurums veidojas ne tikai no nogulēšanas – arī stress darbā vai nesaskaņas mājās var to provocēt. CSDD uzskata, ka problēmu, par ko runāt, netrūkst, un darbs tuvākajos gados neapstāsies.



Satiksmes psihologs: Autovadītāja vērtību sistēma atspoguļojas viņa braukšanas stilā



Kas, jūsuprāt, ir pirmais, kas ietekmē satiksmes drošību – infrastruktūra, dzelži vai galva?

Viss ietekmē. Tomēr galvenais, kas to visu satur kopā, ir cilvēks kā nosacīti domājoša būtne. Es speciāli saku “nosacīti domājoša būtne”. Mums pašiem šķiet, ka esam ja ne superracionāli, tad vismaz spējīgi ietekmēt apkārt notiekošo vairāk nekā patiesībā. Un tas rada problēmas.

Mašīnas mūsdienās ir objektīvi drošākas, nekā pirms 20 gadiem vai senāk. Tehnoloģijas iet uz priekšu un varētu strādāt cilvēku labā. Arī vide – ceļi un ielas ir labākas nekā pirms 10-20 gadiem. Tomēr avāriju un īpaši smago ceļu satiksmes negadījumu skaits joprojām ir pārāk liels.

Risks dabā nepastāv. Risks ir zinātnieku izdomāts jēdziens, lai varētu novērtēt varbūtību, ar kādu iespējamās negatīvas sekas satiksmē, ekonomikā, medicīnā vai kādā citā jomā. Arī sadzīvē mums ir riska vērtējums situācijai, kurā mēs esam. Ja mēs vadām auto, mēs domājam – cik daudz varam atļauties, lai nenonāktu kritiskā situācijā. Tomēr riska vērtējums nav konstants, mēs nespējam visu laiku kā datoru ņemt vērā visus faktorus. Tas ir kā termostats – noregulējot vēlamo temperatūru, paies zināms laiks, kamēr tā tiks sasniegta. Līdzīgi ir ar riska vērtējumu. Ilgstošā laika posmā tu varbūt esi pietiekoši precīzs, bet tad, strauji mainoties apstākļiem (sākot ar lietu, apledojuumu, beidzot ar satiksmes intensitāti vai automašīnas ķībelēm), paiet kaut kāds brīdis, kamēr tu līdz kaulu smadzenēm saproti, ka kaut ko vajag darīt savādāk. Starposms, kurā var savārit lielas ziepes, ir liels.

Cilvēki, vadot automašīnu, dara visādas muļķības. *Autiņš* pēc būtības ir tas pats, kas nēsāt līdzī pistoli. Tam ir lielas parāles – ļaunums, ko ar to var izdarīt, liela riska varbūtība, taču papildus arī labums un ieguvumi ir milzīgi. Mēs nespējam nepārtraukti domāt intensīvi, dziļi

Autovadītāja vērtību sistēma ļauj prognozēt arī viņa uzvedību uz ceļa, uzskata Latvijas Universitātes Psiholoģijas un mākslas fakultātes Psiholoģijas nodaļas vadītājs profesors Ivars Austers. “Autoceļu Avīze” vēlējās uzziņāt vairāk – kas notiek vidēja autobraucēja galvā un vai viņa braukšanas stilu iespējams ietekmēt.

un pamatīgi – tad mēs vienkārši nogurtu. Tad mēs dienā varētu braukt 10 minūtes. Mums vajag braukt tādā kā autopilotā, tādi mēs, cilvēki, esam.

Mēs nespējam nepārtraukti domāt intensīvi, dziļi un pamatīgi – tad mēs vienkārši nogurtu. Tad mēs dienā varētu braukt 10 minūtes. Mums vajag braukt tādā kā autopilotā, tādi mēs, cilvēki, esam.

Vai Latvijas autobraucēju braukšanas kultūra ar gadiem ir mainījusies?

Protams, ir mainījusies, un ir dažādi faktori, kas to iespaido. Ceļu infrastruktūra ir ārkārtīgi nozīmīga, tā piespiež cilvēkus braukt uzmanīgi. Skaidrs, ka normāls autovadītājs teiktu savādāk – salabojiet ceļus, lai nenāktu būtu bedres. Piedodiet, bet tie, kas tā saka, dzīvo ilūzijā. Manuprāt, ceļi ir salīdzinoši normāli. Ir kaut kādi brīži, vietas, kur varbūt ir draņķīgi, bet ir ārkārtīgi daudz vietu pasaulē, kur ceļi ir nesalīdzināmi sliktāki. Cilvēku atmiņa ir īsa. Es atceros, kad 90. gadu vidū braucu no Rīgas uz Liepāju, kur bedrēs aiz Skrundas bija salikti laukakmeņi. Ir pagājuši 20 gadi, un situāciju nevar salīdzināt. Skaidrs, ka vienmēr var gribēt labāk, un tas ir normāli, ka cilvēki grib labāk. Bet aizmirsts jau tiek kaut kas cits – ja tev būs tas perfektais segums, tu skriesi kā dulls. Tīnūžu šoseja to pierāda.

Cilvēka automātiskā domāšana ir jāizmanto viņam par labu. Labākais veids, kas patlaban tiek salīdzinoši labi attīstīts, ir radīt ilūziju, ka tev ir grūtāk braukt, nekā patiesībā ir. To var panākt dažādos veidos. Arī Latvijā pie Rēzeknes apvedceļa pāris vietās ir uzzīmēts rūtainais

ceļš – no vienas ceļa malas līdz otrai uzvilktas piecas, sešas līnijas. Tas rada ilūziju, ka ātrums ir pārāk liels, tāpēc jāpiebremzē.

Cita iespēja ir radīt ilūziju, ka ceļš ir šaurāks nekā patiesībā. Holandieši to ir mēģinājuši izmantot, virskārtas malās uzklājot viltus ielāpus. Ceļš paliek tikpat plats, taču optiski izskatās šaurāks. Un autovadītāji brauc 10-15 km/h lēnāk. Tā ir nopietna starpība.

Es pats dzīvoju vietā, kas ir apzīmēta kā dzīvojamā zona. Ar gadiem situācija uzlabojas un divas trešdaļas pa to brauc normāli. Tomēr reizēm gadās kāds, kas izbrauc cauri ar 60-70 km/h. Ko darīt? Vajag kaut kā parādīt, atgādināt, ka tā ir dzīvojamā zona. Jaunzēlandē uz šāda ceļa bija uzlikti puķupodi. Pirms tiem ir jāpiebremzē, jābrauc apkārt. Tāds guļošs policista princips, kas autovadītājiem atgādina – šī tomēr nav maģistrālā iela. Arī guļošie policisti nav slikti – tie mehāniski ierobežo ātrumu. Nevienš taču negrib sasist mašīnas apakšu.

Ir dažādas iespējas izmantot cilvēka automātisko domāšanu – tendenci domāt ilūzijās, tā ka ir zināmas atšķirības starp pasauli kā tādu un tās uztveri. Ja apzinās, ka cilvēks tā domā, tad ir iespējams šo domāšanas modeli izmantot pašam autovadītājam par labu.

Cilvēku atmiņa ir īsa. Es atceros, kad 90. gadu vidū braucu no Rīgas uz Liepāju, kur bedrēs aiz Skrundas bija salikti laukakmeņi. Ir pagājuši 20 gadi, un situāciju nevar salīdzināt.

Jūs esat veikuši pētījumu par to kā cilvēka vērtības ietekmē viņa braukšanas stilu. *

Auto lietošanai ir vairākas funkcijas – es pieņemu, ka no

ceļubūves un ceļu uzturēšanas viedokļa primāri tiek ņemti vērā transportēšanas un drošības aspekti. Cilvēkam ar mehanizēto transportlīdzekli ir kaut kur jānokļūst un jāizdara to droši, ātri, ievērojot noteikumus, neļaujot transportlīdzekli.

Bet ir vēl citas funkcijas. Viena ir hedoniskā funkcija, kas iespaido autovadītāju uzvedību – *vālē*. Ir taču baigais kaifs, ka tev ir jaudīga mašīna, ka tu spied pedāli grīdā, spēj visus apdzīt, “slidināt” aizmuguri. Tam paralēli vai reizēm roku rokā ir vēl arī statusa funkcija. Ar automašīnu var izrādīt savu sasniegto vai iegūto stāvokli, un tas ir labs simbols. It kā jau varētu pietikt ar labu un dārgu mašīnu, bet reizēm ar to ir par maz. Jautājums – kādas ir šī cilvēka vērtības? Kas viņu motivē pelnīt naudu? Tas var būt statuss, vēlme iegūt varu pār citiem, darbs procesa dēļ vai laba produkta dēļ. Vadot automašīnu, cilvēks kritiskajā situācijā sekos šai vērtībai: kas te notiek, kāpēc viņš velkas pa priekšu (kur “velkas” nozīmē – brauc ar atļauto ātrumu)? Tad var sākties bezjēdzīga raustišanās, riskanta apdzīšana, bremsēšana.

Ja tev būs tas perfektais segums, tu skriesi kā dulls. Tīnūžu šoseja to pierāda.

Kā izpētīt cilvēka kultūras ietekmi uz viņa braukšanas stilu?

Mēs šo pētījumu veicām kopā ar kolēģi Inesi Muzikanti (viņa rakstīja doktora disertāciju) un nu jau netaiķi Viesturu Renģi. Mēs mērijām vērtības, kas cilvēkiem svarīgas, un viņu

attieksmi pret drošu braukšanu. Runājam ar dažādiem cilvēkiem. Tam klāt nāca arī nosacīti objektīvais rādītājs – cik bieži cilvēks ir iekļuvis ceļu satiksmes negadījumā.

Vēl jūs pētījāt, kā uz ceļa uzvedas vidējais autobraucējs un kā - eksperts? **

Jā, pie abiem šiem pētījumiem mēs strādājām aptuveni vienā laikā. Mēs pētījām, vai Latvijas ekspertu (šajā gadījumā – autoskolu instruktoru) spriedumi par satiksmes drošību būtiski atšķiras no ierindas autobraucēju spriedumiem. Un secinājums ir tāds, ka eksperti neko daudz no vidējā autovadītāja neatšķiras. Par to vajadzētu domāt. Tomēr mēs varētu sagaidīt, ka eksperti mūsu sniegtos datus interpretē drusku savādāk. Ka viņi spēj neitralizēt pirmos acumirklīgos šķitumus, reakcijas.

Cilvēka automātiskā domāšana ir jāizmanto viņam par labu. Labākais veids, kas patlaban tiek salīdzinoši labi attīstīts, ir radīt ilūziju, ka tev ir grūtāk braukt, nekā patiesībā ir.

Ko jūs domājat par satiksmes drošības sociālajām kampaņām? Vai tās ir efektīvas?

Es neredzu iemeslu, lai tās neiedarbotos. Manuprāt, labāk darbojas tās kampaņas, kas vienlaikus uzrunā ne tikai transportlīdzekļu vadītājus, bet plašāku sabiedrību. Vajag iegūt atgriezenisko saiti tam, ko dari. Ja tu pie stūres dari kaut ko sliktu, tajā brīdī tu pats to nesaproti. Tad ir nepieciešams kas tāds, kas tevi *atgriež atpakaļ*. Tā var būt mehāniska ierīce (guļošais policists, linijas uz asfalta, baneris, kokā pakārta dzeltenzaļā veste) vai cilvēki, piemēram, līdzbraucēji vai tie, kuri, zinot, ka esi pie stūres, tev nezvana.

Kas strādā labāk – izskaidrojošās vai biedējošās kampaņas?

Reklāmas, kurās parādās sasistas mašīnas vai liķi, uz vairumu cilvēku strādā kā sekas, no kurām vajadzētu izvairīties.

Bet ir arī mazāka grupa, kas ir tendēta vairāk riskēt, un uztvers to kā papildu izaicinājumu.

Vai jūsu pētījumu rezultātus izmanto kādas institūcijas? Vai jūs aicina sadarboties?

Mēs esam savos pētījumos epizodiski sadarbojušies ar Ceļu satiksmes drošības direkciju. Esam piedalījušies arī diskusijās, prāta vētrās un šo sadarbību vēlētos attīstīt.

Mums – Latvijas Universitātes Psiholoģijas un mākslas fakultātes Psiholoģijas nodaļai – salīdzinoši neilgu laiku ir ~~autovadītājas~~ *simulators*. Tu iesēdies karkasā, kas nav īsts *autiņš*, bet tam ir stūre, pedāļi, sēdekļi. Priekšā ir trīs ekrāni, kas rada ilūziju, ka cilvēks reāli brauc. Braucienam ir iespējams uzlikt dažādus laika apstākļus, mērīt, ko cilvēki dara pie stūres. Ar šo simulatoru cilvēks var atļauties izdarīt to, ko drošības apsvērumu dēļ uz ceļa nevar atļauties darīt. Mūs interesē sakarības, kuras no šiem braucieniem var iegūt.

*Austers, I., Renģe, V., & Muzikante, I. (2012). Predicting traffic accident rate: human values add predictive power to age and gender. In M.Sullman & L.Dorna (eds.), Advances in Traffic Psychology (pp.167-176). Farnham: Ashgate.

Šī pētījuma galvenais uzdevums bija saprast, kā vērtības (abstrakti mērķi, uz kuriem tiekiet) prognozē iekļūšanu ceļu satiksmes negadījumos. Ir divas vērtību grupas, kas būtiski to prognozē, - pirmkārt, egoistiskās vērtības, kā vara, prognozē pozitīvi, tas ir, jo tās svarīgākās, jo biežāk apzināti pārkāpi satiksmes noteikumus un līdz ar to biežāk iekļūst negadījumos. Otrkārt, konservatīvismā vērtības (kā drošība, labvēlība) negatīvi prognozē iekļūšanu negadījumos, tas ir, jo tās svarīgākās, jo retāk apzināti pārkāpi satiksmes noteikumus un līdz ar to retāk iekļūst negadījumos.

**Austers, I., Renģe, V., & Šķilters, J. (2015). Driving instructors are not much better (at least sometimes) in explaining driving safety than ordinary drivers. Mediterranean Journal of Social Sciences, 6 (2), 406-423.

Pētījumā piedalījās gan ierindas autovadītāji, gan eksperti. Eksperti (šajā gadījumā autoskolu instruktori) bija tikai nedaudz precīzāki savos viedokļos par to, kādās situācijās visbiežāk notiek ceļu satiksmes negadījumi.

Eksperti un ierindas autovadītāji neatšķiras savos viedokļos par “nerakstīto” ceļu satiksmes noteikumu ietekmi uz satiksmes drošību.



Ceļu policists aptur auto, pieiet un jautā šoferim:
 - Zīmi redzējāt?
 - Redzēju, - šoferis atbild.
 Policista sejā parādās smaids, un viņš lepni saka:
 - Mans dēlēns pats uzzīmēja!

* * *

Pārdzēries rokeris brauc pa pretējā virziena joslu. Viņu aptur ceļu policists:
 - Cienītāis, kur jūs tā braucat?
 Rokeris atbild:
 - Man po..., visu tāpat esmu nokavējis. Pārējie jau brauc atpakaļ.

* * *

Ceļu policists jautā autovadītājam:
 - Kāpēc jūs pasažiere nav piesprādzēta ar drošības jostu?
 - Viss kārtībā, tā ir mana sievasmāte. Viņa šodien ir rāma.

* * *

- Tagad modē ir sieviešu emancipācija.
 - Kas tas tāds?
 - No laukiem esi? Tas ir tad, kad sieviete cīnās par savām tiesībām.
 - Pats esi no laukiem. Kad sieviete cīnās par savām tiesībām, tas ir eksāmens CSDD.

* * *

Kā ar gadiem mainās motocikla vadīšanas jēga:
 20 gados - aizbraukt ātrāk;
 25 gados - aizbraukt skaistāk;
 35 gados - aizbraukt drošāk;
 40 gados - aizbraukt!

* * *

Jauna sieviete apstādina mašīnu tieši pie zīmes "Apstāties aizliegts". Pienāk ceļu policists:
 - Vai jūs neko neredzat?
 - Nē... Ak, atvainojiet, inspektor, es pirmajā brīdī nepamanīju. Jums ir jauns formastērps?

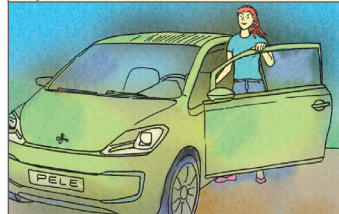
Kā 3 draugi Ceļgrauzi pieveica

Komikss "Kā trīs draugi Ceļgrauzi pieveica" stāsta par to, kā satiekas Pele, Valcis jaunākais un Urbis un liek galvas kopā, lai tiktu galā ar neganto ceļu postītāju Ceļgrauzi.

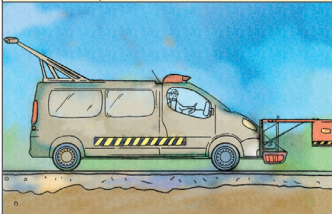
Komiksa sākums iepriekšējos Autoceļu Avīzes numuros."

Mūsu trīs draugi satiekas dienā, kad sākas būvniecības darbi Maģistrāles posmā, kas veda pāri bijušajam ezeriņam.

Pele, kā jau dabas saudzētāja, atbrauc ar mazu elektromobili spilgti zaļā krāsā.



Urbis atripo savā Road Doctor mikroautobusā, gatavs vēlreiz visu noskenēt, pārbaudīt un izanalizēt.



Pēterim ar mašīnām ir lietišķas attiecības - galvenais, lai viņa auto būtu universāls un tā aizmugurē var salikt dažādus instrumentus..



Jaunie pa-ziņas ātri vien atrod kopīgu valodu, jo viņiem taču uzticēts būvēt Maģistrāli!

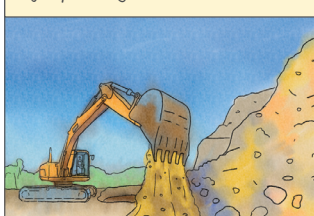


Visi trīs zina, ka tā kalpos paaudžu paaudzēm un par paveikto viņi varēs stāstīt pat mazbērniem.

Pele izstāsta Pēterim, kā iecerējusi tikt galā ar mīksto grunti, un jaunākais Valcis ķeras pie darba.



Visu dienu ekskavators dūc kā bite/nemas rūkdams un vakarā ceļa malā slejas pamatīga kūdras kaudze.



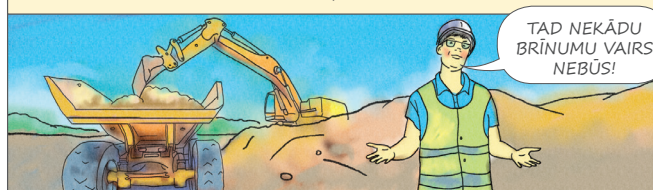
Tomēr nakti notiek kas nelāgs - drūms virs ar mīlīgu lāpstu slepus nēmas šķīpelēt izrakto atpakaļ.



Nākamajā rītā kaudze izskatās uz pusī mazāka, bet bedre - krietni pilnāka.



Urbim pēc padoma kabatā nav jālūko - viņš izprāto, ka turpmāk visu izrakto kūdru uzreiz jākrauj mašīnās un jāved prom.



Turpinājums nākamajā numurā...

Autobraucēju brīvdienų ceļvedis

JŪNIJS, 2016



4.-5. jūnijs

Slīteres nacionālajā parkā
Krāsainās Slīteres ceļotāju dienas



4. jūnijs

Ventspilī, Zilā karoga pludmalē
Zilā karoga pacelšanas svētki



11.-12. jūnijs

Ventspilī, Livonijas ordeņa pili
Bruņinieku turnīrs "Lilium Vindaviensis"



21. jūnijs

pulksten 22, Jūrkalnē
Ventspils novada Saulgriežu svētki



11.-12., 18.-19. jūnijs

Pelču pag., Kuldīgas nov.
Peoniju dārza "Ziedoņi"
3. Peoniju svētki. Vairāk informācijas: www.ziedoni.lv



18. jūnijs

pulksten 19, Liepājā,
Olimpiskā centra arēnā
Kurzemes deju svētki "Pašā jūras vidiņā". Ieejas maksa: 7 eiro



23. jūnijs

pulksten 21, Talsos
TV lielkoncerts - balles
"Līgojam Talsos". Vislatvijas Jāņu gadatirgus Sauleskalnā.
Ieejas maksa: 7-12 eiro



4. jūnijs

Talsos, Tiguljkalnā Brīvdabas koncerts **"Ārpasaules mūzika Tiguljkalnā"**. Vairāk informācijas: www.arpasaule.lv



4.-5. jūnijs

pulksten 7-17, Rīgā,
Latvijas Etnogrāfiskajā brīvdabas muzejā
Latvijas tautas lietišķās mākslas GADATIRGUS. Ieejas maksa: 1,40-4 eiro



22. jūnijs

pulksten 9-19, Rīgā,
Doma laukumā **Zāļu tirgus**



18. jūnijs

pulksten 20, Valmierā, Valmieras estrādē Brīvdabas ieligošana ar dižizrādi **"Skroderdienas Silmačos"**. Ieejas maksa: 7-15 eiro



4. jūnijs

pulksten 19, Cēsīs, Vidzemes koncertzālē Bungu un dūdu mūzikas grupas **"Aulji"** jaunā albuma **"Gadalokos"** prezentācija. Ieejas maksa: 10-15 eiro



11. jūnijs

pulksten 15, Cēsīs, Sv. Jāņa baznīcā
Nedēļas nogale ar Kremerata Baltica - pēcpusdiena ar Pēteri Vasku. Ieejas maksa: 10 eiro



22. jūnijs

Balvu nov., Briežuciēmā,
pie tautas nama **Pirmsjāņu ieligošana un pļaušanas sacensības ar rokas izkaptīm**



18. jūnijs

Ludzā, no pulksten 11, Ludzas pilskalnā **Lielais latgaļu tirgus**

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

autocelu avīze

LUKOIL

GDD

ASTARTE NAFTA

VIRŠI-A

elvi

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

Izdevējs: va/s Latvijas Valsts ceļu sadarbība 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 janvārā.
Komiksa teksts: Ingus Josts;
māksliniece: Maija Liduma

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