



Septembris 2017

autofotoreporta



Luksoforu priekšnieks.
Viss par 58 luksoforiem,
kas darbojas uz valstij
piederšajiem ceļiem.

[---> 3. lappuse]

Uz Rīgas apvedceļa
Salaspils novadā
remonti. Iesakām
izmantot citus
maršrutus.

[---> 2. lappuse]



Būvnieki un autobraucēji uz viena ceļa

Ceļu remontdarbi neizbēgami ir saistīti ar neērtībām autobraucējiem: luksofori, reversā kustība, satiksmes regulētāji. Kā organizē satiksmi remontdarbu laikā?



CSDD "Tehniskās apskates naktīs" arī šogad atklāj automašīnu bojājumus, kas var apdraudēt drošību uz ceļiem.

[---> 7. lappuse]

Latvijā septembrī būs vēl 12 pārvietojamie fotoradari.

[---> 2. lappuse]

Satiksmes ministrs un LVC vadība apseko plūdu skartos ceļus Latgalē.

[---> 6. lappuse]



Īsumā

Augulis: nākamgad vietējos autoceļos plānots ieguldīt lielāko finansējumu pēdējo 25 gadu laikā

“Grants ceļi visur valstī daudzus gadu ir bijuši pabērna lomā, līdzekļu to uzturēšanai tika atvēlēti ļoti maz, tāpēc vietējās un reģionālās nozīmes ceļu stāvokli nevar nosaukt par labu. Nākamgad ir plānots stipri palielināt finansējumu tieši vietējiem grants ceļiem, novirzot tiem 25 miljonus eiro. Šie līdzekļi nāk no akcīzes nodokļa iekasēšanas plāna papildes 2016.gadā, un saskaņā ar valdības pērn lemtu tiks novirzīti valsts autoceļu tīkla uzturēšanai,” norādīja satiksmes ministrs. “Šis būs lielākais finanšu ieguldījums vietējās nozīmes valsts autoceļos viena gada ietvaros pēdējo 25 gadu laikā,” uzsvēra U.Augulis. Valsts autoceļu tīklā vairāk kā puse – 12 000 km – ir autoceļi ar grants segumu.

Septembrī darbu sāk 12 pārvietojamie fotoradari

Valsts policija ir saņēmusi 12 jaunus pārvietojamos fotoradarus, kas jau septembrī kontrolēs ātrumu uz ceļiem visā Latvijā. Patlaban uz Latvijas ceļiem ir 40 stacionārie fotoradari, šogad tiks pieslēgti vēl 20, bet nākamgad – vēl 40. Policijas mājaslapā var iepazīties ar vietām, kurās atrodas stacionārie fotoradari. Tāpat ir norādītas vairāk nekā 100 vietas Rīgā un visā Latvijā, kurās varētu atrasties pārvietojamie fotoradari, taču autovadītāji nezinās, kurā dienā kurā no šīm vietām tie būs novietoti.

Jūrmalā slēgs dzelzceļa pārbrauktuves Ķemeru, Slokā un Dubultos

Septembrī un oktobrī uz remontdarbu laiku slēgs dzelzceļa pārbrauktuves Ķemeru, Slokā un Dubultos. Autovadītāju ērtībām tiks izvietotas informatīvās ceļa zīmes šo pārbrauktuju apbraukšanai. Slokā apbraukšana paredzēta pa Satiksmes ielu, Dubultos – pa Dārzu ielu, bet Ķemeru – pa Satiksmes ielu Slokā. Dzelzceļa pārbrauktuve uz Ventspils šosejas pie Slokas Stacijas būs slēgta no 11. septembra pulksten 8 līdz 15. septembra pulksten 18. Pārbrauktuve Slokas ielā pie Dubultu stacijas būs slēgta no 25. septembra pulksten 8 līdz 29. septembra pulksten 18. Dzelzceļa pārbrauktuve Tukuma ielā pie Ķemeru stacijas būs slēgta no 2. oktobra pulksten 8 līdz 6. oktobra pulksten 18.

87% velobraucēju Rīgas ielās nejūtas droši

Lielākā daļa (87%) velobraucēju, pārvietojoties pa Rīgas ielām, nejūtas droši, liecina aptaušanas kompānijas “BTA Baltic Insurance Company” aptaujas dati. Lielākā daļa (63%) velobraucēju par lielāko draudu savai drošībai uzskata automašīnas, bet 31% – infrastruktūru un bedres.

Uz Rīgas apvedceļa Salaspils novadā būs īpaši palēnināta satiksme

Remontdarbu laikā autovadītājiem ieteicams izmantot citus maršrutus.

4. septembrī sāksies būvdarbi uz tilta pār Mazo Juglu uz Rīgas apvedceļa A4 (Baltezers–Saulkalne) pirms krustojuma ar autoceļu Ulbroka–Ogre (P5), tāpēc šajā posmā satiksme notiks tikai pa vienu joslu un tiks mainīta satiksmes organizācija. Tiek prognozēts, ka satiksme šajā apvedceļa posmā būs īpaši palēnināta, tāpēc tranzīta transportam un vietējiem iedzīvotājiem iesakām izmantot citus

maršrutus (pielikumā iespējamo apbraucamo ceļu shēmas). Remontdarbi skars arī apvedceļa (A4) krustojumu ar autoceļu Ulbroka–Ogre (P5).

Satiksmes organizācijas izmaiņas:

- gandrīz kilometru garā apvedceļa posmā pirms tilta pār Mazo Juglu, tiltu ieskaitot, Daugavpils šosejas (A6) virzienā tiks slēgta viena josla;
- no autoceļa Ulbroka–Ogre

(P5) krustojumā ar apvedceļu nedrīkstēs nogriezties ne pa labi, ne pa kreisi, tiks atstāts tikai taisns braukšanas virziens;

- Rīgas apvedceļa A4 (Baltezers–Saulkalne) un autoceļa Ulbroka–Ogre (P5) krustojumā tiks izslēgti luksofori;
- satiksmi būvdarbu zonā regulēs pagaidu luksofori. Nepieciešamības gadījumā tiks piesaistīti satiksmes regulētāji.

Lai savlaicīgi informētu satiksmes dalībniekus par

minētajām satiksmes organizācijas izmaiņām, vairākās vietās tiks uzstādītas informatīvās zīmes: Tinūžos, Salaspilī, Sauriešos, Dreiliņos, Ulbrokā, Ličos, autoceļu A2 un A4 divlīmeņu mezglā, kā arī autoceļu P8 un P80 krustojumā

Rekomendējamie apbraukšanas maršruti tranzīta transportam:

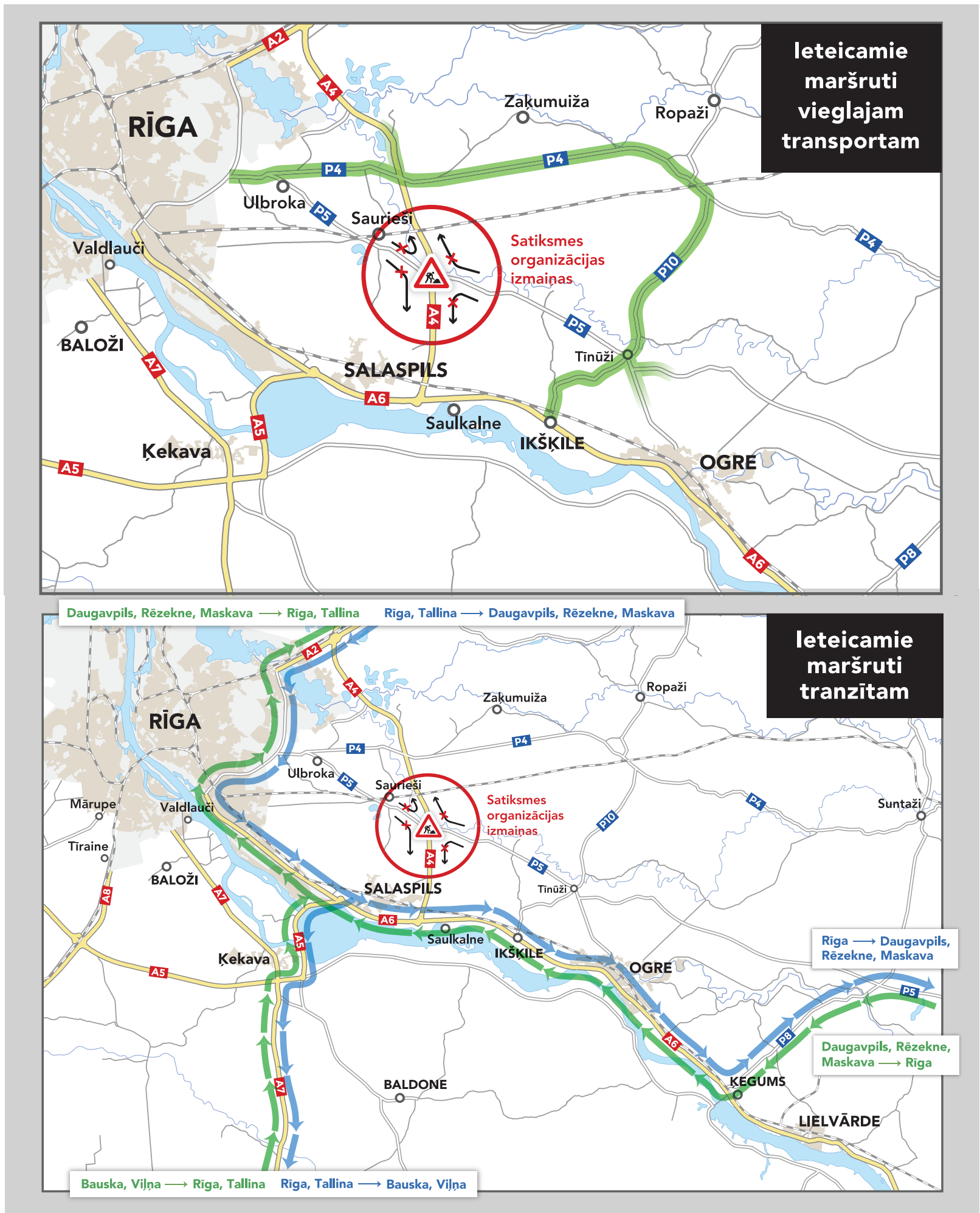
- virzienā no Rīgas un Tallinas uz Daugavpili, Rēzekni vai Maskavu ieteicams izvēlēties autoceļa A6 Rīga–Daugavpils maršrutu;
- virzienā no Bauskas un Viļņas uz Tallinu – caur Rīgu, sekojot informatīvām norādēm;
- virzienā no Daugavpils, Rēzeknes, Maskavas uz Rīgu vai Tallinu – ieteicams

izvēlēties ceļu caur Rīgu;

- virzienā no Rīgas vai Tallinas uz Bausku vai Viļņu – caur Rīgu un pa Daugavpils šoseju (A6).

Vieglajam transportam un vietējiem iedzīvotājiem ieteicamais apbraukšanas maršruts Salaspils un Tallinas virzienā – caur Tinūžiem vai Ikšķili, izmantojot valsts reģionālos autoceļus Inčukalns–Ropaži–Ikšķile (P10) un Rīga–Ērgļi (P4).

Augusta sākumā uz Rīgas apvedceļa A4 (Baltezers–Saulkalne) posmā no Avotiem līdz ceļa pārvadam pār dzelzceļu pie Daugavpils šosejas (12,48.-19,66. km) tika uzsākta autoceļa segas pārbūve. Šo remontdarbu ietvaros tiks atjaunots arī tilts pār Mazo Juglu.



Ieteicamie maršruti vieglajam transportam

Ieteicamie maršruti tranzītam



Cik daudz luksoforu ir uz valstij piederošajiem ceļiem?

Kopā valsts ceļu tīklā ir 58 luksoforu objekti – tajā skaitā gan luksofori pie atsevišķām gājēju pārejām, gan lielajos krustojumos. Ne visi luksofori, kas atrodas pašvaldību teritorijās uz tranzītielas (valsts ceļa turpinājuma pilsētā), ir mūsējie, tomēr arvien biežāk pašvaldības izvēlas tos atdot mūsu pārraudzībā. Esam pārņēmuši tos, kas atrodas uz autoceļa Valdlauči – Rāmava (V1), arī Ogres pašvaldība šosejas.

Jaunajās iekārtās mēs varam kontrolēt satiksmes intensitāti un pielāgoties situācijai – piemēram, sastrēgumu gadījumos ilgāk dot zaļo gaismu.

Kādi luksofori ir LVC īpašumā – ko tie “spēj”?

Luksofori kļūst arvien “gudrāki”. Tām ierīcēm, kuras uzstādām kopš pagājušā gada, netiek vairāk iestatīts tā saucamais signālpilns – kad signāli nomainās automātiski pēc noteikta laika. Tagad katram luksoforu komplektam krustojumā tiek izveidota matrica, pievienotas kameras, kas kontrolē mašīnu plūsmu. Mēs redzam, kas notiek krustojumā. Jaunie luksofori spēj reaģēt uz automašīnām, kas piebrauc, un gājējiem. Pogas, ko gājējam piespiest, joprojām darbojas, jo ne visiem cilvēkiem šis jaunās sistēmas ir saprotams. Jaunajās iekārtās mēs varam kontrolēt satiksmes intensitāti un pielāgoties situācijai – piemēram, sastrēgumu gadījumos ilgāk dot zaļo gaismu.

Pagaidām gan šo “gudro” luksoforu mums nav daudz: tādi ir Daugavpilī (ar 4 kamerām; nakts laikā visi stāv “sarkanajā” režīmā – no kuras puses tuvojas mašīna, tai dod zaļo gaismu), Upesciema ielā uz Rīgas apvedceļa (A4) un Siguldā, Zinātnes ielā. Tomēr

domāju, ka trīs gadu laikā jau 80% mūsu luksoforu tiks modernizēti. Pirmais luksoforu objekts, kuru vēlamies nomainīt, ir Salaspilī, kur ir viens no vissarežģītākajiem krustojumiem (ar Rīgas ielu). Gribētos šo krustojumu uztaisīt tādu, lai tas būtu modernākais Latvijā. Domāju, ka šogad oktobrī tas būs jau izdarīts. Patlaban tiek veikta krustojuma izpēte, kur vislabāk uzstādīt kameras.

Trīs gadu laikā jau 80% mūsu luksoforu tiks modernizēti.

Kurš vada valsts ceļu luksoforu darbību?

Es – no jebkura datora, planšētes. Paziņojumi par visām nebūšanām man pienāk uz telefonu izziņas veidā un uz e-pastu. Vadības pulsts fiziski atrodas katra luksofora vadības sadalnē – tur ir modems ar interneta pieslēgumu. Mūsu vajadzībām (luksoforiem, apgaismojumam) ir speciāli izveidots datu pārraides tīkls un luksoforu kontrole notiek caur šo modemu.

Cik bieži jābrauc labot luksoforus?

Tie 10 luksofori, kuriem ir modemi, problēmas nesagādā. Ja arī elektrība kādreiz izslai-cīgi pazūd, tad jaunās iekārtas atceras pēdējo stāvokli, un atsāk darbu no tās vietas. Arī iemeslus, kāpēc kaut kas ir noticis, mēs zinām uzreiz. Avārijas, protams, ir bijušas, bet visas tikušas operatīvi novērstas. Lielākas nepatikšanas sagādā tie luksofori, kuri mūsu īpašumā nonāca iepirkuma rezultātā, sākot no 2010. gada, – tādu mums ir 12. Šie luksofori ir neizturīgi pret temperatūru. Pēdējais gadījums bija jūlijā Salaspilī, kad pārkarša luksofora procesors, un aparāts izslēdzās. Šādos gadījumos ierīce ir jāizslēdz, jānogaida minūtes 15 un atkal jāieslēdz – tad nedēļu luksofori atkal kalpos. Arī šos luksoforus pārstāvošā uzņēmuma pārstāvji man nespēj paskaidrot, kāpēc tā notiek.

Parasti luksoforu bojājumu rada izdedzis sarkanais

signāls – katra ierīce ir tā ierīcē, kas izdedz jebkura sarkanajam signālam (arī gājēju), es saņemu ziņu. Ja astoņu stundu laikā tas netiks salabots, tad automātiski ieslēdzas dzeltenais režīms. Uz izdegušu zaļo signālu tik ātras reakcijas nebūs.

Vai ir ceļi, uz kuriem vairāki luksofori ir savstarpēji sinhronizēti?

Mums ir sinhronizēti divi luksofori uz Bauskas šosejas: Valdlauču un Baložu krustojumi. Baložu krustojums šajā gadījumā ir galvenais, bet Valdlauču – tam pakārtots. Ja Baložos būs zaļas un redzama liela plūsma, tad Valdlauču krustojumam tiek dots sarkanais signāls. Tiklīdz aste vairāk nav tik gara, tad transportlīdzekļus laiž, lai plūsma nebremzētos. Sevišķi labi tas novērojams vakaros un no rītiem. Šajā posmā transporta plūsma jau tā ir liela, tāpēc mēs izdarījām maksimālo, ko varējām ierīcēt.

Vai to ir plānots darīt arī citviet?

Jā, uz Via Baltica ceļa – Tallinas un Bauskas šosejām.

Nesen Vangažos vecā tipa luksoforam sabojāja gājēju maskas (cilvēciņus) un izdauzīja stikliņu.

Vai LVC aprīko luksoforus ar skaņas signāliem neredzīgajiem?

Jā, tie ir visur. Modernajām ierīcēm signāls ir ļoti kluss – atkarīgi no apkārtējā trokšņu līmeņa. Siguldā to var izmēģināt – pieejot luksoforam klat un sasitot plaukstu, signāls būs skaļāks. Jo lielāks apkārtējās vides trokšnis, jo skaļāks signāls. Parasti šie signāli ir ierīcēti strādāt līdz 22-23 vakarā un atsāk skanēt 6 no rīta.

Cik bieži luksoforus un citu aprīkojumu bojā vandāļi?

2013.gadā, kad sāku strādāt LVC, situācija bija dramatiska. Sevišķi Saulkrastu centrā (īpaši vasarā), Garkalnē un Vangažos. Garkalnē gājēju poga katru reizi tika sabojāta faktiski uzreiz, kad to sabojājam. Vangažos ik

Luksofori kļūst arvien “gudrāki”, bet vandāļiem joprojām niez nagi

VAS “Latvijas Valsts ceļi” (LVC) Satiksmes uzraudzības daļas projektu vadītājs Armands Grīns ir īsts “luksoforu priekšnieks”. Dienā viņš nobrauc ap 400-500 km, jo viņa pārraudzībā ir visi luksofori un apgaismojums, kas atrodas valsts ceļu tīklā. Kādi luksofori uz valsts ceļiem tiek izmantoti, kā tie kalpo un kādas tehnoloģijas mūs gaida nākotnē – Armands Grīns stāsta intervijā “Autoceļu Avīzei”.

nedēļu, uzkāpjot uz barjeras, kāds vandālis rāva vaļā luksofora kastī un sagrieza visas ierīces “iekšas” otrādi. Arī pavisam nesen Vangažos vecā tipa luksoforam sabojāja gājēju maskas (cilvēciņus) un izdauzīja stikliņu. Vēl viens gadījums bija jūlijā Sākulnē – Baltezerā, kas ir otrs vecākais luksoforu valsts ceļu tīklā, pogas bija sabakstīti sērkokociņi. Tas patiesībā notiek regulāri.

Trešo nakti šādi sabojāja automātslēdzus. Apgaismojuma vadības skapī ielikām zīmīti: “Malacis, tu esi nofotografēts; tagad mūc, kamēr vari!” Kopš tā laika viss mierīgi!

Vai luksofori, kas regulē ceļu remontdarbu posmos, tiek uzstādīti atbilstoši satiksmes plūsmai?

Remonta zonās būvniekiem diemžēl neatmaksājas pirkt dārgu aparatūru, tāpēc tur signālu ciklu ierīcē mē un sinhronizē tikai vienam luksoforu pārim.

Remontdarbu laikā bieži ir vietas un apstākļi, kad situāciju var uzlabot tikai regulētāji. **Vai ceļu satiksmes negadījumos bieži tiek bojāti luksofori?**

Gadā 2-3 luksofori tiek “nonesti”. No satiksmes drošības viedokļa to luksoforu, kas cietis avārijā, likt atpakaļ uz ceļa nedrīkst. To var izmantot tikai rezerves daļām. Tas tāpēc, ka nekad nevar droši zināt, ko trieciens nodarījis. **Kādi mēs esam salīdzinājuma ar Lietuvu un Igauniju?**

Leīsi mums ir pussoli priekšā, jo savus luksoforus sāka nomainīt ātrāk. Igaunijā situācija ir līdzīga. **Kāds vēl elektroniskais ceļu aprīkojums valsts ceļu tīklā tiek izmantots?**

Apgaismojums – arī tas viss ir manā pārziņā. Arī lampas mums laiku pa laikam tiek sadauzītas – nupat Secē piecas lampas sadauzīja. Arī apgaismojuma pamatā bojā puīšļi: rauj vaļā uzskaites sadali, izslēdz automātu. Vasaras vidū Iecavā katru otro, trešo nakti šādi sabojāja automātslēdzus. Apgaismojuma vadības skapī ielikām zīmīti: “Malacis, tu esi nofotografēts;

tagad mūc, kamēr vari!”. Kopš tā laika viss mierīgi!

Kā ar apgaismojumu tuneļos? Vēl nesen regulāri tika izsitas spuldzītes.

Pavisam kopā mums ir 11 tuneļi: trīs Ikšķilē, divi pie Sēnītes un pa vienam pie Gaujas tilta, Kīšupē, Inčupē, Gaujā, Latgalē pirms Zilupes un Grobiņā.

Šis ir pirmais gads, kad situācija sāk uzlaboties. Bija mums daži problēmtuneļi – Saulkalnē zem Daugavpils šosejas, Medemciemā uz Jelgavas šosejas un uz Tallinas šosejas – Kīšupē. Uzlikām LED spuldzītes, un brīdinājumu par videonovērošanu. Turklāt visos tuneļos gaisma deg pastāvīgi, nevis tikai diennakts tumšajās stundās. Gaujas tunelī (uz Vidzemes šosejas), kuru agrāk regulāri demolēja, vandāļi mēģināja izdauzīt LED spuldzītes, bet, nespējot neko izdarīt, tās vienkārši aizkrāsoja.

Arī Sēnītes tunelis šogad jūlija vidū tika vairākas reizes sabojāts: nespējot neko izdarīt, tika atlauzta sadales kaste un izrauti visi automātslēdži. Kopumā reizi mēnesī kaut ko padauza, parausta un kādu lampu izsit. Diemžēl nevaru pateikt, ka vandālisma problēma vairāk neeksistē.



VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI

Ceļu būvdarbi un satiksmes organizācija

Valsts ceļu posmos, kā arī pašvaldībās, kurās notiek ceļu būvdarbi, satiksmes organizāciju apstiprina VAS "Latvijas Valsts ceļi" speciālisti. Kā un kāpēc tiek izvēlētas konkrētas satiksmes organizācijas shēmas un metodes, un kurš tās kontrolē?

Satiksmes organizācija seguma atjaunošanas vietās



Uz valsts ceļu posmiem, kuros tiek veikta seguma atjaunošana ar vienkāršoto būvprojektu, satiksmes organizācija notiek saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem nr. 421 "Noteikumi par darba vietu aprikošanu uz ceļiem", stāsta LVC Satiksmes organizācijas pārvaldes direktors **Māris Zaļaiskalns** (attēlā). LVC būvīnženieri saskaņo konkrētas satiksmes organizācijas shēmas. Pamatā tiek vērtēta piedāvāto satiksmes organizāciju shēmu atbilstība minētajiem noteikumiem un vai šīs shēmas konkrēto būvdarbu veikšanai ir izmantojamas. Būvnieki informē par ceļa zīmēm, kādas tiks uzstādītas, par darbavietu aprikojumu. Katrā konkrētā situācijā var pielietot dažādus risinājumus, tāpēc shēmu izstrādātājas, ceļa būvdarbu veicējs un LVC būvīnženieris kopā meklē vislabāko. Satiksmes organizācija būvdarbu laikā var mainīties atkarībā no būvdarbu veida.

Ierobežojumi ir, bet darbi nenotiek!

Gadījumos, kad būvdarbu vietā redzami aktīva darbība nenotiek, bet satiksmes ierobežojumi ir saglabāti, jāatceras, ka ceļu būvniecība ir tehnoloģisks process. Tradicionālā segas rekonstrukcijas metode paredz nofrēzēt iepriekšējo segu, pievienot minerālmateriālus un cementu. Kad tas tiek iestrādāts, ir vajadzīgas dažas dienas, līdz materiāls sacietē. Šajā laikā satiksmi palaiž nedrīkst, lai materiāls saglabātu visas īpašības. Arī citi darbi šajā laikā uz ceļa segas notikt nedrīkst. Uz tiltiem situācija mēdz būt vēl sarežģītāka – betonam ir jācietē normatīvos noteiktu laiku. Maksimālo cietību tas sasniedz pat vairāk nekā pēc 35 dienām. Un visu šo laiku uz tilta virsmas nedrīkst veikt nekādus darbus. Pēc tam uz betona klāj hidroizolāciju, pēc kuras atkal kādu laiku neko nevar darīt, un tikai tad klāj asfaltu. Arī pēc tikko uzklāta asfalta satiksmi uzreiz laist nevar – līdz atdzišanai jāpaiet zināmam laikam.

Ja kādā posmā nepieciešams satiksmi ierobežot, tad parasti to dara ar luksoforiem. Satiksmes organizācijas shēmas būvdarbiem uz valsts galvenajiem autoceļiem tiek saskaņotas LVC Satiksmes organizācijas pārvaldē Rīgā, bet uz reģionālajiem vai vietējiem ceļiem – attiecīgajā LVC rajona nodaļā.

Visos remontdarbu posmos būvniekam jānodrošina, lai satiksmes ierobežojumi būtu pēc iespēji mazāki un satiksmes plūsmas caurlaide – iespējami lielāka.

Lai organizētu satiksmes plūsmu būvdarbu vietās, lielākoties tiek ieviesta reversā kustība ar luksoforiem, nevis apvedceļi. Bet gadījumos ar ļoti intensīvu plūsmu, piemēram, šovasar uz Ventspils šosejas tilta pār Lielupi, satiksmi pamatā organizē regulētāji. Tas ir efektīvāk tāpēc, ka luksoforu posmos ir kāds brīdis, kad abos galos deg sarkanais signāls – tas ir nepieciešams, lai tā mašīna, kas iebraukusi būvdarbu posmā zaļā signāla laikā, paspētu šķērsot visu posmu. Tomēr ātrums, ar kādu automašīnas šķērso remontdarbu zonu, ir mainīgs, tāpēc nereti gadās, ka, izbraucot pēdējai mašīnai, vēl ir jāgaida zaļais signāls pietiekami ilgi, un tas ir nelietderīgi patērēts laiks. Aprīkot luksoforus ar inteliģentajām sistēmām, sevišķi pie maiņvirziena plūsmas (nedēļas griezumā), kas raksturīga Pierīgā, ir dārgi. Rīgā un tās tuvējā apkārtnē ir ļoti jūtams, ka piektdienas pēcpusdienā autobraucēji masveidā dodas prom no pilsētas, bet svētdienās – atgriežas. Un pie lielas satiksmes intensitātes

regulētāji ir efektīvāki. Zinot, ka nedēļas nogalē ir gaidāms pasākums, nereti būvniekiem tiek prasīts veikt izmaiņas satiksmes organizācijā, lai maksimāli nodrošinātu transporta plūsmu. Tā, piemēram, notika uz Tallinas un Liepājas šosejām pirms un pēc vasaras lielajiem festivāliem.

Visos remontdarbu posmos būvniekam jānodrošina, lai satiksmes ierobežojumi būtu pēc iespēji mazāki un satiksmes plūsmas caurlaide – iespējami lielāka.

Satiksmes organizācija ceļu rekonstrukcijas laikā

Gadījumos, kad tiek plānoti lielāki būvdarbi – ceļa rekonstrukcija, satiksmes organizācija tiek aprakstīta jau būvprojektā. Tā kā ne vienmēr ir iespējams potenciālo situāciju izanalizēt jau iepriekš, gadās neprecizitātes, kuras tiek labotas būvdarbu laikā. Ja, piemēram, būvprojektā satiksmes organizācija ir paredzēta ar luksoforiem, bet dzīvē redzams, ka automašīnu sastrēgumi veidojas kilometriem, tad būvniekiem uzdod norīkot satiksmes regulētājus. Piemēram, šovasar visvairāk luksoforu bija uz Rēzeknes šosejas posmā no Varakļāniem līdz Ludzai – dažbrīd pat 22 luksoforu posmi. Tipveida gadījumā arī nopietnas ceļu rekonstrukcijas posmos ir reversā plūsma ar vairākiem luksoforiem, jo nodrošināt apvedceļus lielākoties nav racionāli. Tas sadārdzina projektu, jo jānodrošina apbraucamā ceļa sakārtošana un uzlabošana, lai tas varētu uzņemt attiecīgo transporta plūsmu. Nereti apbraucamie ceļi ir ar grants segumu un autobraucējiem sagādātu vēl lielākas neērtības un papildu laiku ceļā. Apvedceļi tiek paredzēti tiltu pārbūves gadījumos, taču arī tad nereti tiek izvēlēti risinājumi – uzbūvēt pagaidu tiltu, kas pēc būvdarbu beigām tiek demontēts. Tāds tika veidots, rekonstruējot Lielupes tiltu uz Liepājas šosejas. Šis, protams, ir papildu izmaksas, taču valsts tās uzņemas, lai tautsaimniecībai tiktu nodarīti iespējami mazāki zaudējumi.



Gabarītu ierobežojumi kravas transportam zem pārvada pār Vidzemes šoseju pie pagrieziena uz Cēsīm

Šovasar LVC atkārtoti vērsās pie autovadītājiem ar aicinājumu ievērot gabarītu ierobežojumus kravas transportam zem pārvada pār Vidzemes šoseju pie pagrieziena uz Cēsīm. Aprīlī tika sākta valsts reģionālā autoceļa P20 Valmiera–Cēsis–Drabeši posma 29,52.-39,73. km pārbūve. Šo darbu ietvaros notiek arī būvdarbi uz ceļa pārvada pār Vidzemes šoseju (A2) 77,76. km. Lai veiktu būvprojektā paredzētos darbus uz pārvada, ir samazināti pārvada augstuma un platuma gabarīti. Diemžēl veikta pārvada remontdarbus, neieviešot gabarītu ierobežojumus nav iespējams, jo uz pagaidu turām un sastatnēm balstās dažu

betona konstrukciju veidņi. Zem pārvada ir uzstādītas pagaidu turas, sastatnes un veidņi betona konstrukcijām. Uz pārvada un sastatnēm strādā cilvēki. Lai šķērsotu šo remontdarbu posmu, lielgabariņa transports var izmantot apbraucamo ceļu.

Neskatoties uz informējošām ceļa zīmēm un plakātiem, atsevišķi satiksmes dalībnieki ar lielgabariņa kravām vai tehnikas izmēriem ignorē gabarītu ierobežojumus, tādējādi radot ne tikai bojājumus pagaidu konstrukcijām un satiksmes organizācijas aprīkojumam, bet arī reālu dzīvības apdraudējumu uz pārvada un sastatnēm esošajiem strādniekiem. LVC ir vērsusies Valsts policijā

ar lūgumu veikt preventīvus pasākumus, lai novērstu ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumus.

Ceļu satiksmes noteikumi nosaka, ka legāli bez ierobežojumiem par valsts ceļiem drīkst pārvietoties transportlīdzekļi ar augstumu līdz 4m. Ja transportlīdzeklis pārsniedz noteiktos gabarītus (4m augstumā un 2,55m platumā), tad ir jāsaņem atļauja. Šādu atļauju Rīgā izsniedz LVC Satiksmes organizācijas pārvalde, bet pārējā Latvijas teritorijā – LVC nodaļas. Šādu atļauju izsniedz tikai konkrētam maršrutam, bet LVC speciālisti, zinot par gabarīta ierobežojumiem šajā posmā, atļaujas pašlaik šajā maršrutā neizsniedz.

Satiksmes organizācija būvdarbu vietās kontrolē būvuzraudzība

Satiksmes organizāciju, līdzīgi kā visus citus procesus ceļu būvobjektā, kontrolē LVC algoti būvuzraugi un inženieri. Tas ir viens no uzdevumiem, ko šie speciālisti veic – vai uzstādītās ceļazīmes atbilst MK noteikumiem, vai tās ir tīras, pareizi uzstādītas, labi saskatāmas. Viņi ir arī tie, kas seko līdzi, lai tiktu ievērots princips, ka satiksme tiek organizēta pēc iespējas labāk. Ja būvdarbu laikā tiek konstatēti, ka satiksmes organizācijā ir iespējami uzlabojumi, būvuzraudzība ziņo LVC, un LVC pieprasa būvniekiem to darīt. Arī autovadītāji nereti sūdzas ne jau par to, ka būvdarbi notiek, bet par to, ka atsevišķos gadījumos satiksme nav organizēta iespējami labi. Galvenās sūdzības ir par to, ka ir daudz luksoforu posmu, un tāpēc ceļā jāpavada ilgāks laiks.

Ātruma ierobežojumi pēc būvdarbu beigām

Nereti posmos, kuros remontdarbi ir beigušies, ātruma ierobežojošās ceļazīmes 70 km/h vēl tiek atstātas. Tas

notiek gadījumos, kad riepu un jaunā asfalta seguma saķeres koeficients vēl nav atbilstošs. Pēc ceļa seguma virskārtas izbūves tajā esošā bitumena saistviela virskārtā veido plēvīti, kas ir slidenā, un ir nepieciešams laiks, lai ar automašīnu riepiem šo plēvīti nodeldētu. LVC Ceļu laboratorija jaunbūvētos posmos regulāri veic saķeres mērījumus, un, tiklīdz tie atbilst normai, ātruma ierobežojumi tiek noņemti.

Tāpat nereti dzirdam sūdzības par akmentiņiem, kuri pēc ceļa remontdarbiem vairāk atdalās no ceļa seguma. Lai atjaunotu ceļa virskārtu visā pasaulē, arī Latvijā, bieži izmanto tādu metodi kā virsmas apstrāde. Tā ir esošā seguma pastiprināšana ar bitumena emulsijas un sīkšķembu maisījuma kārtiņu. Uz segas tiek izlieta bitumena emulsija, kurai pa virsu tiek uzklāta sīkšķembu kārtiņa dažu centimetru biezumā. Ir nepieciešamas dažas dienas, lai bitumena emulsija atbrīvotos no ūdens un pilnībā sasaistītos ar sīkšķembām. Kad šis process ir beidzies, tiek sīkšķembas no seguma tiek novāktas. Līdzīgi uz grants ceļiem notiek dubultā virsmas

apstrāde, kur bitumens un sīkšķembas tiek klātas divās kārtās. Virsmas apstrādes laikā visbiežāk tiek noteikts ātruma ierobežojums 50 km/h. Ir svarīgi būt pacietīgiem un ievērot šo ātruma ierobežojumu, lai vēl nepielipušās sīkšķembas ne tiktu ar auto riteniem uzrautas gaisā un netrāpītu citu transporta līdzekļu stiklos.

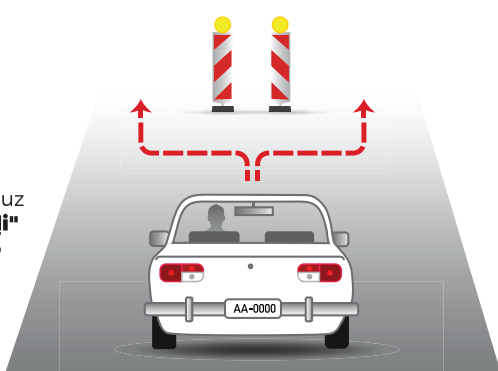
Sodi par satiksmes organizāciju



LVC Būvniecības pārvaldes direktors **Gints Alberiņš** norāda, ka LVC uzdevums nav sodīt būvniekus par kādām nepilnībām satiksmes organizācijā, bet kopā panākt, lai satiksmes ierobežojumi nebūtu

Kā pareizi apbraukt vadstatni?

!
AUTOVADĪTĀJ,
ja redzi, ka vadstatnis
novietots nepareizi, zvani uz
VAS "Latvijas Valsts ceļi"
bezmaksas informatīvo
tālruni
80005555



lielāki, nekā tas ir nepieciešams, un satiksme tiktu organizēta, ievērojot satiksmes noteikumus un drošības prasības.

Sodi tiek piemēroti tikai tad, ja zīmes ir nepareizi izvietotas vai nav aizsegtas, tās ir aizgrieztas vai nogāztas, ko mūsu līgumi nepieļauj. Ja arī atkārtoti vērsties pie būvnieka tas netiek atrisināts, tad tiek piemērots līgumsods. Pēdējā laikā būtiski pārkāpumi tiek konstatēti saistībā ar īslaicīgiem satiksmes ierobežojumiem. Arī tad, ja darbi ir paveicami ātri, ekskavators nedrīkst stāvēt uz ceļa bez ceļazīmēm par apbraukšanu, priekšrocībām vai tamlīdzīgi. Ja šādas situācijas tiek konstatētas vairākkārtīgi, un būvnieks uz aizrādījumiem nereaģē, tad tiek piemērots līgumsods.

Par satiksmes organizācijas un darba vietas aprikojuma shēmas neievērošanu LVC ir tiesības piemērot būvniekam līgumsodu 200 eiro. Konstatējot pārkāpumu otro reizi, līgumsods ir jau 500, bet trešo un katru nākamā reizi - 1000 eiro. Galējā līgumā paredzētā rīcība ir līguma laušana un tūlītēja objekta pārņemšana, kas būtu jāizmanto gadījumā, ja būvdarbi apdraudētu autobraucējus un būvdarbu veicējam pietrūktu kompetences situāciju labot.

Satiksmes organizācija pašvaldībās

LVC saskaņo satiksmes organizācijas shēmas ar pašvaldību, tajā skaitā Rīgas ceļu būvdarbu vietās. Īslaicīgu darbu gadījumā atsevišķas shēmas netiek saskaņotas, darbs norit pēc jau pieminētajiem MK 421.noteikumiem. Taču nopietnākos ielu rekonstrukciju vai atjaunošanas darbos satiksmes organizācijas shēmas saskaņo ar LVC Satiksmes organizācijas pārvaldi. LVC speciālistiem arī ir uzdevums kontrolēt satiksmes organizācijas būvdarbu zonās uz vietas, taču uzņēmuma kapacitāte tam ir ierobežota, un kontrole notiek izlases kārtībā. Pašvaldību teritorijās LVC speciālisti uzlikt sodus par satiksmes organizācijas pārkāpumiem vai nepilnībām nevar. Par konstatētajiem pārkāpumiem vai kādu normu neievērošanu tiek sagatavots administratīvais akts. Sodu pieprīž pašvaldības policija, ko akceptē attiecīgās pašvaldības administratīvā komisija.

Luksofori pirms tilta pār Lielupi uz Ventspils šosejas

Problēmas ar satiksmes organizāciju tika konstatētas jau pirmajā dienā pēc luksoforu uzstādīšanas uz Lielupes tilta. Būvnieks - A.C.B. bija saskaņojis satiksmes organizācijas

shēmas, paredzot luksoforu, tomēr brīvdienās sastrēgums bija tik liels, ka izrādījās, ka šāda satiksmes organizācija nav piemērotākais risinājums. Tas pierādījās arī dzīvē - veidojās milzīgi sastrēgumi. Pēc divu nedēļu pārrunām ar būvnieku un pēc brīdinājuma būvnieki piedāvāja satiksmes organizāšanu ar regulētāju palīdzību - problēma tika atrisināta, sods netika uzlikts.

Šajā posmā (un citos visā Latvijā) nereti ir gadījumi, kad nepatīkami autobraucēji iebrauc zem aizliedzošā signāla vai ignorējot regulētāju. Ja intervāls ir liels un pretimbraucošās automašīnas ir sākušas kustību, rodas sastrēgums, un tad jāmeklē iespējas situāciju atrisināt - ja iespējams, būvnieki ļauj izbraukt zem vadstatņiem. Tomēr vienmēr nav iespējams satiksmi palaist pa būvdarbu zonu, tad jābrauc atpakaļgaitā. Līdz ar to, iebraucot būvdarbu zonā zem sarkanā signāla, viens autovadītājs, nobloķējot ceļu, var radīt sastrēgumu pat uz vairākām stundām.

Tāpat nereti autovadītāji nezina, pa kuru pusi jābrauc garām vadstatnim, tāpēc kāds to apbrauc pa nepareizo pusi. Līdz ar to automašīna uzbrauc uz virsmas, kas satiksmei nav paredzēta, piemēram, uz izolācijas aizsargkārtas.

Viedoklis

Ko par satiksmes organizāciju būvdarbu zonās saka eksperti?



Viesturs Silenieks, Latvijas Riteņbraucēju apvienības valdes priekšsēdētājs

Satiksmes būvdarbu zonās uz starppilsētu autoceļiem tiek organizēta labi. Tas, ko es gribētu, ir taimeris zem luksofora, cik ilgi man jāgaida. Tad varētu mierīgi izkāpt ārā, vai mašīnā palasīt izsiņas. Tas atbrīvo no bezcerības sajūtas. Vēl man patik ārstu pieņemšana - lieliem burtiem uzrakstīts, ka remontu plānots pabeigt tad un tad. Tad ir zināms, cik ilgi būs jānokā. Es esmu gatavs gulēt slimnīcā, bet gribas zināt, cik ilgi. Un vēl viena lieta - noderētu informācija, cik tālu uz priekšu vēl būs remonts: vēl 2 km un bēdīga seja. Būvnieks šoferim pasaka - mēs principā esam vienā laivā. Šādas informatīvās plāksnes cilvēkus nomierina.



Māris Ozoliņš, www.iauto.lv
Satiksmes organizācijas problēmas ceļu remontu vietās īpaši aktuālas ir Rīgas pašvaldībā, kur gājējiem nereti netiek nodrošināta normāla iespēja pārvietoties - ir

jāiet vai nu par remontējamo daļu, kur var būt smiltis vai uzbērtas šķembas, vai arī pa nenorobežotu ielas braucamo daļu.

Otra problēma ir horizontālais marķējums - bieži vien būvdarbu zonās ir redzamas gan baltas, gan dzeltenas līnijas, tādēļ grūti izsekot, kur isti jābrauc. Kā trešo problēmu vēlētos uzsvērt uzturēšanas darbus uz ceļiem, kurus veic, nepienācīgi izvērtējot visus riskus.

Manuprāt, ir jābūt skaidrām prasībām, kā ceļu būvdarbu vietās satiksmi organizēt, un stingrai to kontrolei. Jānosaka barga būvdarbu veicēju atbildība: ja bezdarbības rezultātā notiek nopietns negadījums, tad jāparedz būtiskas kompensācijas cietušajiem.

Ja man kā autovadītājam notiek kāds negadījums pilsētā vai ārpus pilsētas, tad obligāta prasība ir novietot brīdinājuma trijstūri 20 - 100 m pirms negadījuma. Tad kāpēc uzturēšanas darbu veicējam pietiek ar zīmi uz automašīnas vai labākajā gadījumā dzeltenu bākuģuni?

Lai uzlabotu situāciju, nevajag daudz. Piemēram, šogad redzēju pagaidu luksoforu būvdarbu vietā ar laika atskaiti - daudz labāk!



Atis Jansons, Latvian Avīze
Satiksmes organizācija remontdarbu vietās ir normāla - ja neskaitām Rīgu, kur katastrofāli trūkst autobraucējam pietiekami pārskatāmas informācijas par apgrūtinātajām un

otrādi - kustībai rekomendētajām ielām.

Uzskatu, ka ir jāturpina un jāpastiprina "Latvijas Valsts ceļu" aizsāktā Waze aplikācijas popularizēšana un izmantošana - tieši modernie saziņas līdzekļi var būt ļoti noderīgi negadītu stresu novēršanā. Iespējams, ka var izmēģināt vēl kādu jaunu informēšanas formu, piemēram, bezmaksas "braucamlapas". Vai arī atbalstīt un tā padarīt profesionālākas populāru radiostaciju satiksmes informācijas sadaļas.



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

Satiksmes organizācijai remontdarbu vietās visvairāk trūkst tieši empātijas pret lietotāju. Nav padomāts, kā justies tas, kurš dažu sekunžu laikā būs spiests saprast un pieņemt lēmumu, kā svešajos apstākļos braukt.

Ļoti bieži redzamas kļūdas vertikālo stabiņu ar diagonālajām strīpām izvietošanā. Izskatās, ka remontu veicēji pat nenojauš, ka stabiņus paredzēts apbraukt diagonālu krituma virzienā. Vienkārši saliek stabiņus taisnā līnijā un domā, ka darbs padarīts.

Trešā lieta, kas acīmredzami trūkst, ir dzeltenās līnijas. Tās daudz ko palīdzētu saprast, bet laikam ir pārāk dārgas, lai kāds ar tām ķēpātos. Pat ja tās ir uzliktas, problēmas rodas vēlāk, kad pēc remonta netiek kvalitatīvi noņemtas.



KĀPĒC JĀIEVĒRO ĀTRUMA IEROBEŽOJUMS PĒC BEDRĪŠU REMONTA UN VIRSMAS APSTRĀDES?

Lai atjaunotu ceļa virskārtu, arī Latvijā bieži izmanto virsmas pastiprināšanu ar bitumena emulsijas un sīkšķembu maisījumu. Uz ceļa segas uzklāj bitumena emulsiju un virs tās - dažus centimetrus biezu šķembu kārtu.

Lai bitumena emulsija pilnībā sasaistītos ar šķembām, ir nepieciešams laiks - vairākas dienas. Kad šis process ir beidzies, liekās sīkšķembas no seguma novāc.

! Autovadītājiem jābūt pacietīgiem un jāievēro ātruma ierobežojumu 50 km/h, lai auto riteņi vēl nepielīpušās šķembas neuzrautu gaisā un tās netrāpītu citu transporta līdzekļu stiklos.

Vēlams arī palielināt distanci starp automašīnām un braukt vienmērīgi, bez straujiem uzrāvieniem.



KĀPĒC UZ JAUNA CEĻA PALIEK IEROBEŽOJUMS 70 KM/H ARĪ TAD, KAD ASFALTĒŠANA PABEIGTA?

Pēc asfaltēta autoceļa atjaunošanas reizēm pat mēnesi vai ilgāk saglabājas ātruma ierobežojums 70 km/h. Tās nav aizmirstās ceļazīmes.

Pēc seguma virskārtas izbūves ceļu klāj bitumena saistviela - tā veido neredzamu plēvīti, kas var kļūt ļoti slidena.

Ir nepieciešams laiks, lai ar automašīnu riepiem šo plēvīti nodeldētu. VAS "Latvijas Valsts ceļi" regulāri veic saķeres mērījumus, un, tiklīdz tā atbilst normal, ātrumu ierobežojošo zīmi noņem.

PASTĀSTI PAR SAREŽĢĪJUMIEM UZ CEĻA!

80005555

LVC bezmaksas diennakts tālrunis



Zog autoceļu aprīkojumu



Uz ceļa šķērslis



Beigts dzīvnieks



Slidens ceļš



VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI

PLŪDI LATGALĒ

Lai atjaunotu plūdus bojātos valsts ceļus, būs vajadzīgs miljons

Spēcīgo lietavu dēļ, kas augusta beigās vairākas dienas turpinājās Latgalē, nodarīti ievērojami zaudējumi valsts autoceļiem. VAS "Latvijas Valsts ceļi" (LVC) speciālisti lēš, ka zaudējumu apmērs ir miljons eiro, taču precīzāka summa būs zināma vien tad, kad applūdušie ceļi nožūs.

Satiksmes ministrs Uldis Augulis, apsekojot plūdu cietušos reģionus, uzsvēra, ka pats galvenais ir pēc iespējas ātrāk nodrošināt, ka visi ceļi ir caurbraucami. Tikai tad, kad visi plūdus cietušie ceļi būs salaboti, tik lemts, vai dēļ šiem neplānotajiem darbiem būs nepieciešams papildu finansējums citiem ikdienas uzturēšanas darbiem.

Ministrs norādīja, ka jebkurā gadījumā vispirms tiks sakārtoti cietušie ceļi, un tad tik lemts, vai ir nepieciešams papildu finansējums no līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem.

Plūdi bija tik spēcīgi, ka izskaloja valsts galveno autoceļu Krievijas robeža (Grebņeva)-Rēzekne-Daugavpils-Lietuvas robeža (Medumi) (A13), kas ir svarīga tranzitsatiksmes artērija, tāpēc tika piesaistīti visi spēki,

lai maksimāli ātri satiksmi atjaunotu, norādīja LVC valdes priekšsēdētājs Jānis Lange. Ceļš satiksmei pa abām joslām tika atjaunots diennakts laikā.

Jānis Lange arī informēja, ka lielākie zaudējumi ir nodarīti uz reģionālā autoceļa Viļaka – Kārsava (P45) pie Pazlaugas (37.km), šo posmu varēs labot tikai tad, kad ūdens līmenis būs nokrities.

LVC valdes priekšsēdētājs



No kreisās: LAU valdes priekšsēdētāja p.i.Guntis Karps, satiksmes ministrs Uldis Augulis, LVC Ludzas nodaļas vadītājs Imants Kalvītis

izsaka pateicību kolēģiem no VAS "Latvijas Autoceļu uzturētājs" (LAU) un LVC Ludzas nodaļai par darbu šīs ārkārtas situācijas laikā.

LAU valdes priekšsēdētāja p.i. Guntis Karps uzsvēra, ka

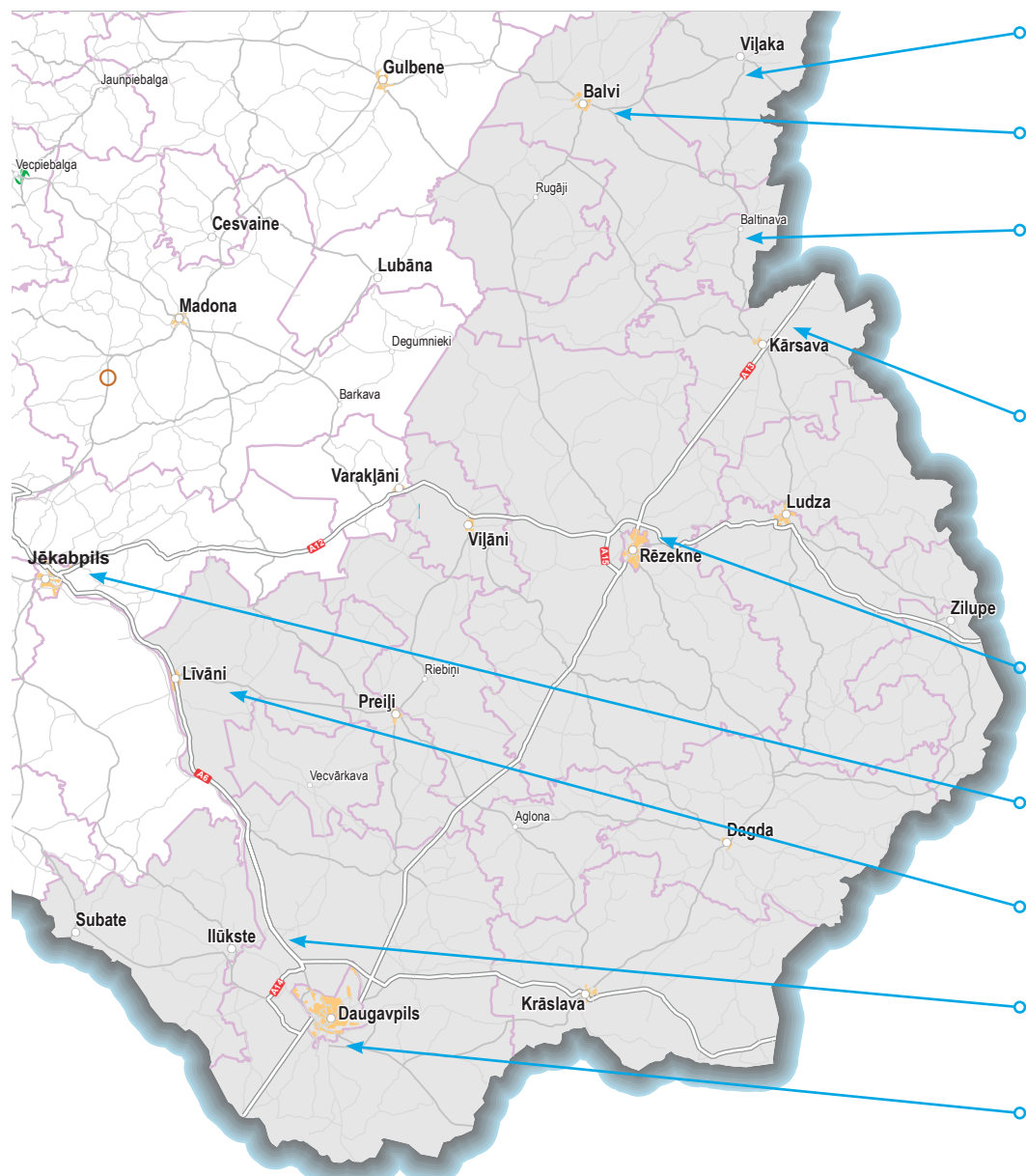
uzņēmuma rīcībā ir viss nepieciešamais, lai veiktu autoceļu atjaunošanas darbus, un darbs uz vietējiem ceļiem norisināsies, tiklīdz ūdens līmenis to pieļaus. Turpretī jau minētā Viļakas – Kārsavas (P45) ceļa

atjaunošanai būs vajadzīgs ilgāks laiks un lielāki ieguldījumi – šeit plānots mainīt upes gultni, lai ievietotu caurteku. Šī ceļa pārrāvuma dēļ vietējiem iedzīvotājiem pie Pazlaugas izbūvēta pagaidu laipa.



No kreisās: LVC Ludzas nodaļas vadītājs Imants Kalvītis, LVC valdes priekšsēdētājs Jānis Lange, satiksmes ministrs Uldis Augulis

Lietavu radītajos plūdus Latgalē cietušie valsts ceļi



Viļakas novads

Valsts vietējais ceļš: Salnava–Motriņa (V531) pie Krutovas (4,5. km).

Balvu novads

Valsts vietējais ceļš: Ruskulova–Bērzpils (V493) pie Zosuļiem (26,5.-27,0. km).

Baltinavas novads

Valsts reģionālais ceļš: Viļaka – Kārsava (P45) pie Pazlaugas (37. km) un pie Baltinavas (32,1. km);

Valsts vietējie ceļi: Tilža–Baltinava (V460) pie Baltinavas (18,8. km); Upītes–Demerova (V478) pie Bukiem (1,76. km) un pie Demerovas (6,7. km).

Kārsavas novads

Valsts galvenais autoceļš: Krievijas robeža (Grebņeva)–Rēzekne–Daugavpils–Lietuvas robeža (Medumi) (A13) posmā starp Kārsavu un Rēzekni Mežvidu pagastā (28.km).

Valsts vietējie ceļi: Mērdzene – Stiglova (V533) pie Mērdzenes (5,5. km); Mērdzene – Čeri (V534) pie Mērdzenes (6. km); Mērdzene–Čeri (V534) pie Rūzoriem (3,4. km); Seļekova–Degļova–Goliševa (V507) pirms Goliševas (26. km); Ludza – Stiglova – Kārsava (V501) ~1 km pirms Latvīšu Stiglovas (18. km); Kārsava–Kārsavas stacija (V503) pie Kārsavas (0,8.-1,1. km).

Rēzeknes novads

Valsts vietējie ceļi: Mērdzene – Stiglova (V533) pirms Silinikim (3. km); Rogovka–Mežvidi–Pušmucova (V499) pie Rogovkas (2. km) un pie Bliseniem (5. km).

Jēkabpils novads

Ilūkste (Virsaīši) —Bebrene—Birži (P72) ceļš pie Kaldabruņas (26,6. km).

Līvānu novads

Valsts vietējais ceļš: Rožupe–Švirksti (V759) pie Švirkstiem (1,3.-2,93. km).

Ilūkstes novads

Valsts vietējais ceļš: Ilūkste–Ilze–Vitkuški (V702) pie Zilītēm (20. km).

Daugavpils novads

Valsts vietējais ceļš: Višķi–Grāveri (V676) pie Ambeļiem (7,4. km).

Kāds partneris attiecībās uz ceļa esi tu – bargā dāma, žubīte vai mačo?



Lai uz ceļa valdītu harmoniskas attiecības starp visiem satiksmes dalībniekiem, mums katram jāpazīnās, ka uz ceļa neesam vienīgie. Ar mērķi pievērst uzmanību savam braukšanas stilam ikdienā, kā arī uzzināt, ko vari darīt, lai būtu labāks līdzgaitnieks citiem satiksmes dalībniekiem, Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) sadarbībā ar apdrošināšanas sabiedrību ERGO piedāvā jautru, bet izglītojošu testu,

kurā noskaidrosi, kas uz ceļa esi - puķu bērns, bargā kundze vai varbūt tomēr misters lieliskais?

Pie stūres cilvēki pārvēršas. Kāds pēkšņi kļūst par sapņainu skuķi, cits – par istu mačo vai bargo kundzi. Lai ikviens no mums aizdomātos par savu uzvedību uz ceļa, izveidots izklaidējošais tests, kurā, atbildot uz vairākiem jautājumiem, var noskaidrot, kāds partneris attiecības uz ceļa tu esi – mačo, misters

lieliskais, žubīte, bargā kundze vai puķu bērns. Testa rezultātā atbilstoši tipam tiek sniegts arī draudzīgs ieteikums – kā uzlabot attiecības ceļu satiksmē. Testu iespējams aizpildīt vietnē: <https://attiecibasuzcela.lv>.

“Transportlīdzekļu, jo īpaši pilsētās, kļūst arvien vairāk, un satiksmes intensitāte turpina pieaugt. Apkopojot informāciju par ERGO pieteiktajiem negadījumiem, secināts, ka bīstams autovadītāja profils ir jaunieši – pilsētnieki, kurš

ikdienā aktīvi piedalās intensīvā satiksmē; nereti brauc ar jaudīgu auto, lai gan nevar lepoties ar lielu braucēja pieredzi. Aicinot autovadītājus ar atraktīvu un jauču testa starpniecību noskaidrot, kuram partnera tipam attiecībās uz ceļa viņš atbilst, vēlamiem vēlreiz atgādināt par drošību uz ceļa, tai skaitā atcerēties, ka brauciena laikā liekām emocijām nav vietas – novēršanās no ceļa pat uz mirkli var izraisīt negadījumu. Tāpēc aicinām visus autovadītājus ievērot gan rakstītos, gan nerakstītos likumus un rūpēties par savu un citu ceļu satiksmes dalībnieku drošību,” uzsver apdrošināšanas sabiedrības ERGO Transportlīdzekļu apdrošināšanas nodaļas vadītājs Aldis Eņģelis.

Lai attiecības uz ceļa būtu labākas, satiksme – raitāka un mierīgāka, CSDD ir apkopojusi desmit nerakstītos ceļu satiksmes likumus, kurus ievērojot, gan mačo, gan misters lieliskais, žubīte, bargā kundze un puķu bērns sapratisies labi un uz ceļa notiks mazāk nepatīkamu gadījumu.

Ceļu satiksmes kultūras kampaņu “Par labām attiecībām” organizē CSDD, un to atbalsta apdrošināšanas sabiedrība ERGO un Latvijā lielākais degvielas mazumtirdzniecības uzņēmums Circle K. Kampaņas oficiālais informatīvais partneris – mediju portāls DELFI.

CSDD velo eksperiments – draudzīgs brauciens vai izdzīvošanas skola?



Ar sociālo eksperimentu Rīgas ielās augustā tika noskaidrotas velosipēdistu un autovadītāju attiecības, īpašu akcentu liekot uz intervāla ievērošanu. Eksperimenta laikā ceļā līdztekus autovadītājiem devās dažādas sagatavotības velobraucēji, lai atgādinātu, ka, cienot vienam otru, satiksme ir drošāka. Minētais eksperiments notika Ceļu satiksmes drošības direkcijas (CSDD) kampaņas “Par labām attiecībām” ietvaros, lai pievērstu pastiprinātu uzmanību velosipēdistiem kā nopietniem satiksmes “spēlētājiem”.

Kampaņā iekļautais nerakstītais ceļu satiksmes likums “Nebāz otru zem tupeles jeb atstāj drošu telpu velobraucējiem” norāda, ka autovadītājam velosipēdisti pilsētās vidē ir jāapbrauc, ievērojot apmēram viena metra intervālu. Savukārt

ārpus pilsētas, palielinoties braukšanas ātrumam, šim intervālam ir jābūt vismaz divi metri. Šī nerakstītā likuma ignorēšana var novest pie traģiskām sekām.

CSDD apkopotā statistika liecina, ka šogad par gandrīz 20% samazinājies ceļu satiksmes negadījumos iesaistīto velosipēdistu skaits, tomēr bojā gājuši jau septiņi velobraucēji.

Atgādinām, ka vietnē www.nerakstitie.lv ir iespēja iepazīties un nobalsot par sev svarīgāko kampaņas izvirzīto nerakstīto likumu un papildināt šo sarakstu ar savu nerakstīto likumu.

Ceļu satiksmes kultūras kampaņu “Par labām attiecībām” organizē CSDD, un to atbalsta apdrošināšanas sabiedrība ERGO un Latvijā lielākais degvielas mazumtirdzniecības uzņēmums Circle K.

Ari šogad liela autovadītāju interese par “Tehniskās apskates naktīm”

Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) jau sesto gadu piedāvā autovadītājiem pārbaudīt auto tehnisko stāvokli bez maksas. Šogad “Tehniskās apskates naktis” notika Cēsīs, Rēzeknē, Tukumā un Rīgā, bet 2.septembrī notiks Rēzeknē un Siguldā.

Cēsīs tika pārbaudīti 177 automobiļi; to vidējais vecums – 15 gadi. 76% transportlīdzekļu speciālisti atklāja lielākus vai mazākus bojājumus, kas potenciāli atstāj negatīvu ietekmi uz satiksmes drošību. Cēsīs atklātie bojājumi bija saistīti ar bremžu un balstiekārtas sistēmām, kā arī neregulētām gaismām.

Kopumā Cēsu tehniskās apskates stacijā pērn kopumā

tika pārbaudīti 19 068 automobiļi. Dienā Cēsīs vidēji apkalpo 76 klientus. Ar pirmo reizi tehnisko apskati Cēsīs iziet 63% auto, savukārt Latvijā šis rādītājs 2016.gadā bija vidēji 59%.

Rēzeknē “Tehniskās apskates nakti” tika pārbaudīti 204 transportlīdzekļi. Kā atzina vairāki pasākuma apmeklētāji, viņi uzticas CSDD veiktajam transportlīdzekļa tehniskā

stāvokļa vērtējumam – tas ir objektīvs un atspoguļo auto reālo tehnisko stāvokli. Vecākais auto Rēzeknē bija 1984. gada žigulis, savukārt jaunākais auto – 2014.gadā ražots Audi markas auto. Rēzeknē top 3 populārākās auto markas bija Audi (47), Volkswagen (30) un Opel (27). Auto vidējais vecums – 16 gadi. Speciālisti atklāja būtiskus bojājumus 73% transportlīdzekļu. Visbiežāk bojājumi



bija saistīti ar bremžu un balstiekārtas sistēmām, kā arī neatbilstošām gaismām.

Savukārt Rīgas tehniskās apskates stacijā uzstādīts “Tehniskās apskates nakts” pasākumu apmeklētības rekords – 10 stundās pārbaudīti 1357 auto. Pērn šajā pasākumā tika pārbaudīti 1210 spēkrati. Šogad lielākā daļa jeb 1132 auto Rīgā izmantoja iespēju veikt bezmaksas transportlīdzekļa diagnostiku, bet tehniskās apskates uzlīmi saņēma

225 spēkrati. Rīgā pārbaudīto automobiļu vidējais vecums bija 16 gadi. Vecākais auto, kas pasākuma ietvaros ierīvoja tehniskās apskates stacijā, bija 1950.gada Moskvich 400. Kopumā Rīgas tehniskās apskates darbinieki visvairāk aizrādījumus izteica par neregulētiem lukturiem, balstiekārtas un bremžu sistēmas bojājumiem.

Pēc aptuvenām aplēsēm Rīgas tehniskās apskates staciju, kura pasākuma ietvaros

notika vairāki izklaidējoši pasākumi, apmeklēja vairāki tūkstoši interesentu. Šovā piedalījās arī vairāki vēsturiski spēkrati – par vienu no elegantākajiem “Tehniskās apskates nakts” apmeklētāji atzina 1979. gada Chevrolet Corvette C3.

Klientu lielās atsaučības mudināti, CSDD šogad izsludinājusi vienu papildu Tehniskās apskates nakti 2.septembrī modernajā jaunuzbūvētajā Siguldas tehniskās apskates stacijā.

Visgarākie ceļojumi sākas ar vārdiem – Es zinu īsāko ceļu.

* * *

Sieva vīram pa telefonu: "Man riepa gaisu izlaida! Ko darīt?"

Vīrs: "Ko, pavisam nolaida?"

Sieva: "Tūlīt apskatīšos... Nē, tikai apakšā!"

* * *

Autoskola. Instruktors jautā kursu dalībniekam:

– Ko darīsiet, ja jums priekšā braucošās mašīnas vadītājs izliec pa logu roku?

– Tas atkarīgs no tā, vai pie stūres ir vīrietis vai sieviete.

– Kā tā?

– Ja pie stūres ir vīrietis, tad skaidrs, ka nestrādā virzienrādītājs un viņš vēlas veikt manevru, nogriežoties pa kreisi, tāpēc es nedaudz piebremzēju. Bet, ja pie stūres ir sieviete, tad gadījumā, ja viņa pa logu izliec roku, tas var nozīmēt gan to, ka viņa vēlas nogriezties pa kreisi, gan pa labi. Nav izslēgts arī, ka viņa izmet izsmēķi vai arī rāda blakus sēdošajai draudzenei cepuri tuvējā skatlogā. Jebkurā gadījumā es dubultošu savu uzmanību.

* * *

Niknums autovadītāja acīs, redzot motobraucēju, ir proporcionāls sastrēguma garumam.

* * *

Jauniešu bariņš ierodas festivālā un atstāj mašīnu ceļmalā. Blakus piesien suni, lai sargā. Nākamajā rītā atnāk un skatās – mašīnai nozagtas riepas un pie stikla pielipināta lapiņa: "Suni nevainojiet. Viņš rēja."

* * *

– Tēt, vai es šovakar varu paņemt tavu mašīnu?

– Dēls, un kam tev kājas domātas?

– Viena – sajūga pedālim, otra – bremzēm un gāzei!

* * *

Degvielas uzpildes stacijā stāv "Hummer", un vīrietis tam uzpilda degvielu. Pāiet pusstunda, bet vīrietis vēl aizvien turpina uzpildīšanu. Pāiet stunda, vīrietis joprojām turpina. Pāiet divas stundas... Vīrietis vēl aizvien turpina degvielas uzpildīšanas procesu... Aiz viņa izveidojusies pamatīga rinda... Viens no rindā stāvošajiem autobraucējiem neiztur un saka: – Vecīt! Tu vismaz varēji motoru noslāpēt!



Attiecības uz ceļa mēdz būt sarežģītas, ne visu iespējams atrunāt ceļu satiksmes noteikumos. Tādēļ CSDD aicina vienoties par nerakstītajiem likumiem uz Latvijas ceļiem.

par labām attiecībām

GOOD ERGO CIRCLE DELFI

* * *

Jaunais krievs benzīntankā lasa lietošanas instrukciju:

1. Izvelciet pistoli!

Jaunais krievs izvelk no mašīnas cimdu nodalījuma ieroci.

2. Ievietojiet pistoli benzīna tvertnē!

Ieliek.

3. Piespiediet mēlīti!

* * *

Meitenes! Jūsu bērni būs līdzīgi tēviem, nevis viņu automobiļiem...

* * *

"Un kam man klusinātājs?" padomāja motocikla vadītājs. "Es taču negrasos nevienu nošaut!"

* * *

Gundars nekādi nesaprata, kāpēc par jaunā auto ekstru *autopilots* jāpiemaksā tik milzīga nauda, jo viņš šādā režīmā brauc jau 20 gadus.

* * *

Verneram bija divi pamatoti iemesli, kādēļ viņš neļāva draudzenei braukt ar "Ferrari". Viņam nebija "Ferrari" un nebija draudzenes.

* * *

Bezgalīgi var skatīties uz trim lietām: kā tek ūdens, kā kaminā deg malca un kā BMW X6 signalizē, jo netiek no labā pagrieziena joslas atpakaļ sastrēguma joslā.

Autobraucēju brīvdienų ceļvedis

SEPTEMBRIS, 2017

9.septembris
Rīga. **Baltā nakts**
Vairāk informācijas: www.baltanakts.lv

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

9.septembris
pulksten 13, Latvijas Lauksaimniecības muzejs, Talsi. **Mašīnballe "Kulš' un ballešan"**. Ieejas maksa: *pieaugušajiem 2,84 eiro*
Vairāk informācijas: www.talsi.lv

16.septembris
Pokaiņu mežs, Dobeles nov., Naudītes pag., Pokaiņi **Zināšanu gadatirgus Pokaiņos**. Ieejas maksa: *pieaugušajiem 2 eiro*
Vairāk informācijas: www.mammadaba.lv

21.–26.septembris
Rīga. **Kino festivāls "Baltijas Pērle"**
Vairāk informācijas: www.balticpearl.lv

23.septembris
Doma laukums, Rīga **Miķeļdienas gadatirgus Vecrīgā**

9.septembris
Kocēnu nov., Kocēni **Kokmuižas svētki**
Tirgus, izstādes, sporta aktivitātes, balle.

23.septembris
"Valmiermuižas alus" darītava, Burtņieku nov., Valmieras pag. **Miķeļdienas svinības un tirdziņš "Ar gardu muti Valmiermuižā"**

2.septembris
Gulbene, Alūksne. **Bāniša svētki**
Vairāk informācijas: www.banitis.lv

3.septembris
Viktora Ķirpa Ates muzejs, Alūksnes nov., Kalncempju pag. **Pļaujas svētki Atē**
Vairāk informācijas: www.atesmuzejs.lv

16.septembris–15.oktobris
Daugavpils. **Starptautiskais mūzikas un mākslas festivāls "ReStArt"**. Vairāk informācijas: www.daugavpils.lv

2.septembris
12–22, Vienības lauk., Dubrovina parks, Daugavpils **Jauniešu festivāls "Artišoks 2017"**
Vairāk informācijas: jaunatne.daugavpils.lv

9.septembris
Bauska. **Bauskas vecpilsētas Pagalmu svētki**
Vairāk informācijas: bauskasvecpilseta.lv

24.septembris
Sigulda. **Mākslas akcija un rudens gadatirgus "Glezno visi!"**

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

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

autocelu avīze

LUKOIL

GOOD

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 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.