



Augusts 2023

autocelu dvīze

**Arturs Smilga:** Lai uzlabotu satiksmes drošību uz Latvijas ceļiem nepieciešama politiskā vēlme mainīt esošos situāciju. Arī attiecībā uz soļiem, lai tos varētu piemērot jau no pirmā pārkāptā kilometra.



[---> 3. lappuse ]

### Satiksmes drošība

Ir nākusi klajā jauna valsts galveno autoceļu bīstamo posmu un krustojumu jeb melno punktu karte, kurā apkopoti ceļu satiksmes negadījumu dati par trīs gadu periodu no 2020. līdz 2022. gadam.

[---> 5. lappuse ]

# Negadījumu izmeklēšanā trūkst analītikas

Lai varētu spriest par piemērotākajiem risinājumiem satiksmes drošības uzlabošanai uz Latvijas ceļiem, jāsaprot galvenie iemesli ceļu satiksmes negadījumiem



### Ceļu tīkls

Vairāk nekā seši tūkstoši kilometru valsts vietējās nozīmes ceļu vairs nepilda valsts ceļu funkcijas. Tos savā īpašumā tiek piedāvāts pārņemt pašvaldībām. Tomēr līdz šim to interese ir bijusi zema.



### Interesanti fakti

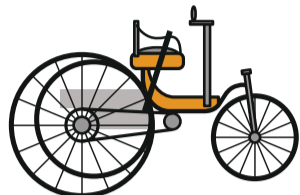
Ko vienmēr esi vēlējies uzzināt par ātrumu.

[---> 7. lappuse ]

[---> 2. lappuse ]

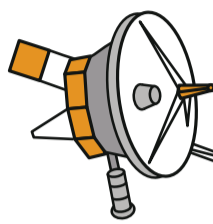
# Interesanti fakti, ko vienmēr esi vēlējies uzzināt par ātrumu

**Ātrums:** vīriešu dzimtes 1. deklinācijas lietvārds. Kustības īpašība, ko raksturo ar zināmā laika posmā noietu ceļu. (AVOTS: [www.tezaurs.lv](http://www.tezaurs.lv))



16 km/h

Pirmās iekšdedzes automašīnas **maksimālais ātrums** bija 16 km/h. To izgudroja vācu inženieris Karls Bencs. Publisks izmēģinājums notika 1886. gada 3. jūlijā.

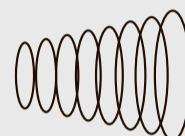


278 280 km/h

Voyager 1 ir **ātrākais** jebkad uzbūvētais kosmosa kuģis un var sasniegt ātrumu 278 280 km/h.



**Gaismas ātrums** ir 1 079 252 848,8 km/h



1188 km/h

**Skaņas ātrums** ir attālums, ko veic vibrācijas jeb skaņas viļņi noteiktā laika posmā. Gaisā normālos apstākļos skaņas ātrums ir 1188 km/h.



Ātrumu, kas ir lielāks par skaņas ātrumu, sauc par **virsskaņas ātrumu**.



Pirmais ātruma ierobežojums tika ieviests 1861. gadā Apvienotajā Karalistē un bija **16 km/h**.

## ATĻAUTAIS BRAUKŠANAS ĀTRUMS



**Eiropā**



Pilsētā  
**50 km/h**

Ārpus pilsētas  
**80 līdz 100 km/h**



Automaģistrāle no  
**80 līdz pat 140 km/h**

## ASV

Ātruma ierobežojumus nosaka katrs štats vai teritorija



var būt **40 km/h**



līdz **137 km/h**



**Austrālijā**



no **5 km/h**

līdz **130 km/h**

## ATĻAUTAIS MAKSIMĀLAIS BRAUKŠANAS ĀTRUMS UZ VALSTS GALVENAJIEM AUTOCEĻIEM BALTIJAS VALSTĪS:

**Latvija**



Uz atsevišķiem galveno ceļu posmiem vasarā 100 un 110 km/h

**Igaunija**

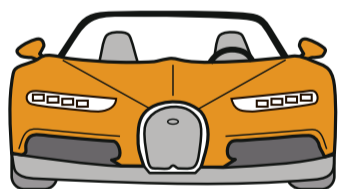


Vasarā dažos ceļu posmos atļautais braukšanas ātrums ir līdz 110 km/h

**Lietuva**



Uz automaģistrālēm dažādos laika periodos 110–130 km/h



Šobrīd pasaulē **ātrākā automašīna** ir Bugatti Chiron Supersport 300+, kas var sasniegt ātrumu pat 490 km/h.



**112 km/h**

Gepards ir **ātrākais sauszemes dzīvnieks**, kas spēj attīstīt skriešanas ātrumu līdz 112 km/h.

**Gliemeža** vidējais ātrums ir aptuveni 1,5 milimetri sekundē.

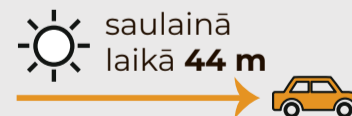


**1,5 mm/sek**



Palielinoties braukšanas ātrumam divas reizes, **bremzēšanas ceļš** palielināsies četras reizes.

Braucot ar ātrumu 90 km/h, **bremzēšanas ceļš:**



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

## ĀTRUMA MĒRVIENĪBAS

### Gaisa transports



**km/h**

Vidējais pasažieru lidmašīnas ātrums ir 800 km/h

### Sauszemes transports



**km/h**

ASV un Apvienotajā Karalistē braukšanas ātrums tiek mērīts jūdzēs stundā (m/h). 1 jūdze = 1,6 km

### Ūdens transports



**mezgli/h**

1 mezgls = 1,9 km

# Vajag politisko vēlmi mainīt esošo kārtību

Lai uzlabotu satiksmes drošību uz Latvijas ceļiem ir nepieciešama politiskā vēlme mainīt esošo situāciju. Arī attiecībā uz sodu piemērošanas kārtību

Tā intervijā *Autoceļu avīzei* norāda Valsts policijas Galvenās kārtības policijas pārvaldes satiksmes drošības pārvaldes satiksmes uzraudzības un koordinācijas biroja priekšnieks Arturs Smilga. Viņš skaidro, ka Valsts policija jau ir vairākas reizes norādījusi, ka atbalsta sodu noteikšanu jau no pirmajiem pārkāptajiem atļautā ātruma kilometriem. Tāpēc sodu politikas maiņa būtu viens no līdzekļiem, lai uzlabotu kopējo satiksmes drošības stāvokli. Pagājušajā gadā ceļu satiksmes negadījumos (CSNg) visā Latvijā bojāgājušo skaits sarucis par 31, salīdzinot ar 2021. gadu un kopumā uz ceļiem gāja bojā 115 cilvēki.

**Kāds no satiksmes drošības viedokļa bija 2022. gads un kā izskatās šī gada pirmais pusgads?**

Pagājušajā gadā ir reģistrēti 115 bojāgājušie CSNg, kas ir Latvijā nebijis zems rādītājs. Faktiski tika uzstādīts, ja tā var izteikties, rekords. Tomēr šogad jau paveras pavisam cita aina un statistika vairs nav tik iepriecinoša. Faktiski šā gada pirmajā pusgadā bojāgājušo skaits CSNg ir jau pārsniedzis attiecīgajā periodā pērn reģistrēto bojāgājušo skaitu par 16.

**Faktiski šā gada pirmajā pusgadā bojāgājušo skaits CSNg ir jau pārsniedzis attiecīgajā periodā pērn reģistrēto bojāgājušo skaitu par 16.**

Gandrīz katru dienu ir kāds CSNg un tas ir ļoti bēdīgi. Mūs satrauc un dara bažīgus arī situācija ar mazāk aizsargātajiem satiksmes dalībniekiem. Ja salīdzina ar pēdējiem 4–5 gadiem, tad šobrīd pus gada griezumā bojāgājušo velosipēdistu skaits ir identisks tam, kāds tas mēdz būt gada laikā. Jautājums savā ziņā ir arī par infrastruktūru, vai tiešām viņiem visos gadījumos bija jāatrodas uz brauktuvēm.

**Vai ir plānots pētīt, kādi bijuši iemesli bojāgājušo velosipēdistu skaita pieaugumam?**

Jā, ir plānots veikt pētījumu, jo iepriekšējos gadus šis rādītājs bija diezgan statisks. Šogad redzam, ka ir pieaugums un tas ir par pamatu vairāk piekerties šim jautājumam un paskatīties, vai tiešām pie vainas ir infrastruktūra vai tomēr tā ir apstākļu sakritība.

**Gandrīz katru dienu ir kāds CSNg un tas ir ļoti bēdīgi.**

**Kādi ir galvenie iemesli smagajiem CSNg?**

Galvenie iemesli smagajiem CSNg ir neuzmanība un ātrums. Vadītāji nepārliecinās par satiksmes drošību pirms uzsāk manevru vai, veicot apdzīšanas manevru,

nepaskatās spoguļos un nepārliecinās, vai kāds cits to jau nav izdarījis. Tā ir neuzmanība un pārgalvība.

**Bet vai tā nav apzināta rīcība nevis neuzmanība?**

Gadās, ka autovadītājs nepamana, ka jau ir pārsniedzis ātrumu. Es ar to gribu teikt, ka citreiz tā ir neapzināta ātruma pārkāpšana. Bet, protams, braukt ar 160 km/h – to nevar izdarīt neapzināti. Tā jau ir apzināta darbība.

**Par pārkāpumiem tiek palielināti sodi utt., bet gausi maina savus paradumus. Kādi varētu būt iemesli?**

Tas, ko esmu novērojis un secinājis, ka cilvēkiem ir iestājies tā saucamais tiesiskais nihilisms un nesodāmības sajūta. Viņi uzskata, ka neaudz pārkāpt ir pilnīgi pieņemami. Pārsniegt ātrumu līdz 10 km/h – lielākā daļa autovadītāju uzskata, ka tas ir normāli, jo atbildība par šādu pārkāpumu gan apdzīvotās vietās, gan ārpus tām ir tikai brīdinājums. Cilvēki savos paskaidrojumos nekautrējās un min, ka apdzina, šķērsojot nepārtraukto līniju, bet tā pēc simts metriem taču jau beidzās. Cik tad te nedaudz tikai bija un tāpēc atļāvās apdzīt uz nepārtrauktās līnijas. Vai arī: ir iededzies aizliedzošais signāls luksoforā: man vajadzēja, es nepaspēju, tas taču nevienam netraucēja utt. Līdzīgi arī par alkohola lietošanu, ja ir atļautas 0,5 promiles, tad jau vienu drikt izdzert. Cilvēki jau nesaprot, ka tas sasummējas kopā. Viens izdara nelielu pārkāpumu, otrs, trešais un beigu beigās uz visu mazo Latviju šādu pārkāpumu sanāk ļoti daudz. Un kaut kur starp visiem simtiem tūkstošu pārkāpumu, kas tiek izdarīti ikdienā, kāds nospēlē tādu lomu, kas ir par pamatu CSNg. Ja izdotos samazināt pārkāpumu skaitu par vienu vai diviem dienā, gada griezumā šis skaitlis jau akumulētos līdz ievērojamam.

**Vidējais ātrums uz Latvijas ceļiem ir salīdzinoši augsts un ar katru gadu pieaug, kā to mierināt?**

Atbilde noteikti ir stingrāka kontrole un lielāki sodi jau no pirmā pārkāptā kilometra. Mēs šo jautājumu esam vairākkārt cilājuši gan Ceļu satiksmes drošības padomes domnīcā, gan citās diskusijās. Tad, kad sāk par šo runāt, sākas arī pretenzijas. Tai pat laikā, iebraucot Igaunijā, pēkšņi visi māk ievērot ātrumu un saprot, ka nedrīkst to pārsniegt, un ka par to pienāksies sods. Es nesaprotu, kāpēc mēs nevaram tādu pašu praksi pārņemt arī Latvijā. Ja tam piekertos un būtu politiska vēlme mainīt un labot situāciju, kādā esam, tad to varētu izdarīt. Vajag tikai gribēt! Valsts policija jau vairākas reizes teikusi, ka atbalsta sodu noteikšanu no pirmajiem pārkāptajiem kilometriem. Tomēr citi uzskata, ka tie ir atļautie 10 km, kur nepienākas naudas sods, bet gan tikai brīdinājums, kas, pēc viņu domām, ir samērīgs soda veids. Bet, ja paskatās ārpus apdzīvotām vietām, pārsniedzot līdz pat 20 km/h, vēl joprojām ir paredzēts gan naudas sods, gan brīdinājums. Tas psiholoģiski rada iespaidu, ka pārkāpums

ir maznozīmīgs. Šobrīd ir atsevišķi ceļu posmi, kur atļautais braukšanas ātrums ir pat 110 km/h, ja autovadītājs uzskata, ka vēl par 20 km/h var to pārsniegt, tad tie jau būs 130 km/h. Ja rodas nepieciešamība strauji bromzēt vai veikt kādu citu manevru, tas visticamāk būs ar smagām sekām. Tāpēc manā skatījumā jautājums būtu risināms tieši ar sodu politikas maiņu. Otra lietas ir kontrole. Valsts policija ar nepacietību gaida vidējā ātruma kontroles sistēmas ieviešanu. Pilotprojekts, kas bija uz autoceļa Tinūži–Koknese (P80) lieliski parādīja, cik šī sistēma ir efektīva. Arī no kolēģiem Lietuvā esam saņēmuši atsauksmes, ka sistēma strādā. Nesen sanāca saruna ar transportlīdzekļa vadītāju, kas bieži brauc Lietuvā pa galvenajiem autoceļiem, viņš saka, ka sistēma darbojas un neviens negrib pārsniegt ātrumu un maksāt sodus.

**Pārsniegt ātrumu līdz 10 km/h – lielākā daļa autovadītāju uzskata, ka tas ir normāli, jo atbildība par šādu pārkāpumu gan apdzīvotās vietās, gan ārpus tām ir tikai brīdinājums.**

**Lietuvā darbojas 131 vidējā ātruma kontroles posms. 28 no esošajiem vidējā ātruma kontroles posmiem tur darbojas kopš 2021. gada, un cietušo skaits šajos posmos ir samazinājies par 70 %, salīdzinot ar periodu pirms vidējā ātruma kontroles ieviešanas.**

Lūk, dati pierāda, ka ātrums ir viens no galvenajiem iemesliem smagiem CSNg. Es teiktu, ka šī sistēma ne tikai kontrolē ātrumu, bet vienlaicīgi arī disciplinē autovadītājus.

**Vai Valsts policijai ir konkrēts rīcības plāns šim gadam – kādas aktivitātes plānojat? Kuras ir VP prioritātes satiksmes drošības jomā?**

Jau vairākus gadus mēs pievēršam pastiprinātu uzmanību transportlīdzekļu vadīšanai alkohola reibumā. Arī statistika parāda, ka CSNg, kuros ir bojāgājušie, krietns procents ir tādu, kur vadītāji bija pie stūres sēdušies alkohola reibumā. Šajā gadījumā svarīgāk ir nevis uzreiz sodīt dzērājšoferus, bet gan dabūt nost no kopējās satiksmes, lai neapdraudētu nevienu. Šādu pārkāpumus nav iespējams izkontrolēt ar tehniskajiem līdzekļiem un ir nepieciešama policijas klātbūtne. Mēs priecājamies par visiem tehniskajiem līdzekļiem, kuri tiek ieviesti, lai uzlabotu satiksmes drošību. Tādējādi mēs varam policijas spēkus pārvirzīt tādu pārkāpumu kontrolei, kur ir nepieciešama policijas klātbūtne. Vēl viena lieta, kam mēs pievēršam pastiprinātu uzmanību, ir agresīvie braucēji. Arī šajā jomā ir nepieciešama policijas uzraudzība un klātesamība. Tāpat, kā jau minēju, mūs dara bažīgus mazaizsargātie ceļu satiksmes dalībnieki.



## CV

**Arturs Smilga**

**Amats:** Valsts policijas Galvenās kārtības policijas pārvaldes Satiksmes drošības pārvaldes priekšnieka vietnieks un Satiksmes uzraudzības un koordinācijas biroja priekšnieks

**Darba stāžs:** 18 gadi Valsts policijā

**Izglītība:** Bakalaura grāds Tiesību zinātnē

**LVC pāris gadus atpakaļ veica ekperimentu-kampaņu, vairākās vietās uz ceļiem uzzīmējot figūru zīmējumus. Vai atbalstāt šādus netradicionālus risinājumus, kas varētu palīdzēt samazināt braukšanas ātrumu kādās konkrētās vietās.**

Protams, ir jāizvērtē, vai šādi zīmējumi nenovērs uzmanību, bet kopumā mēs esam par. Esam arī redzējuši kā darbojas vizuālais māns, kad uz ceļa līnijas tiek savilkta tā, ka rodas sajūta, ka ceļš ir šaurāks, lai gan patiesībā paliek tāds pats. Vadītāji uzreiz piebremzē un brauc lēnāk. Valsts policija ir par inovācijām un visu, kas uzlabo satiksmes drošību.

**Kā satiksmes drošību ietekmējuši dažādi tehniskie līdzekļi – netrafarētās automašīnas un fotoradari? Cik daudz Latvijā ir netrafareto automašīnu?**

Satiksmes uzraudzībā Latvijā Valsts policija izmanto 40 netrafarētās automašīnas. Ja runā par tehniskajiem līdzekļiem, tad ikdienas darbā izmantojam gan pārvietojamos fotoradarus, gan mikroautobusus, kas aprīkoti ar 360 grādu kamerām. Ar pielāgotām meteostacijām veicam vinješu kontroli. Kā jau minēju, cerams, ka drīzumā arī tiksīm pie vidējā ātruma kontroles sistēmām.

**Mēs priecājamies par visiem tehniskajiem līdzekļiem, kuri tiek ieviesti, lai uzlabotu satiksmes drošību. Tādējādi mēs varam policijas spēkus pārvirzīt tādu pārkāpumu kontrolei, kur ir nepieciešama policijas klātbūtne.**

Šobrīd norit pilotprojekts sadarbībā ar VAS *Latvijas dzelzceļš* par sarkanās gaismas kontroli uz


pārbrauktuvēm. Tāpat ar visiem tehniskajiem līdzekļiem tiek pārbaudīts vai transportlīdzeklim ir iegādāta OCTA un izieta tehniskā apskate. Pēdējie grozījumi *Ceļu satiksmes likumā* ļauj pašvaldībām uzraudzīt ātruma kontroli. Tas nozīmē, ka pašvaldības policija arī driktēs veikt ātruma kontroli. Mēs ceram, ka līdz ar to tās naskāk iesaistīsies savas pašvaldības autoceļu un satiksmes uzraudzībā. Vairākus gadus pašvaldībām jau ir iespēja izmantot tehniskos līdzekļus, piemēram, veicot sarkanās gaismas kontroli, bet diemžēl ar lielu iniciatīvu neviens no pašvaldībām nav izcēlusies. Vienīgā sarkanās gaismas kontrole, kas Latvijā darbojas, ir Liepājā. Kopumā, ja arī pašvaldības iesaistītos, tas noteikti uzlabotu kopējo satiksmes drošību valstī.

**Pēdējos gados valsts ceļu tīklā tiek pārbūvēti bīstamākie krustojumi, likvidēti kreisie pagriezieni utt. Kā vērtējat šādus risinājumus?**

Nesen ar kolēģiem tieši spriedām par vienu konkrētu krustojumu, kur agrāk bija atļauts kreisais pagrieziens, bet šobrīd tas ir liegts. CSNg skaits šajā krustojumā ir samazinājies. Aizliedzot kreisos pagriezienus lielā daļā gadījumu satiksmes drošība noteikti uzlabojas.

**Aizliedzot kreisos pagriezienus lielā daļā gadījumu satiksmes drošība noteikti uzlabojas.**

**Kā vērtējat ceļu stāvokli Latvijā kopumā?**

Vienmēr jau liekas, ka citur zāle ir zaļāka nekā pie mums, bet patiesībā tā nemaz nav. Jā, ir atsevišķi ceļu posmi, kuru stāvoklis nav labs, bet atceramies kā bija pirms gadiem 20! Tagad situācija ir kardināli mainījusies. Ceļu kvalitāte Latvijā ir laba un lielās šosejas ir pat ļoti laba stāvoklī. 

# Negadījumu izmeklēšanā trūkst analītikas

Lai varētu spriest, kādi ir labākie risinājumi satiksmes drošības uzlabošanai, ir jāsaprot ceļu satiksmes negadījumu iemesli

Šā gada sešos mēnešos uz valsts autoceļiem 32 ceļu satiksmes negadījumos bojā gājuši 34 cilvēki, liecina VSIA *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) speciālistu un Valsts policijas (VP) apkopotā informācija. 14 cilvēki zaudēja dzīvību sadursmēs. Sadursmju iemesls visbiežāk ir nepārdomāti un riskanti veikti apdzīšanas manevri. Par to, vai pēc CSNg iegūtie dati ir pietiekami, lai analizētu negadījumu iemeslus un izdarītu secinājumus, un kādi varētu būt iespējamie risinājumi, lai samazinātu CSNg diskutē iesaistīto jomu ekspertu.

## Neievēro noteikumus

“Visbiežāk negadījumi notiek cilvēcīgas kļūdas pēc. Tāpēc, manuprāt galvenais iemesls CSNg ir autovadītāju galvās, jo bieži netiek ievērotas pat elementāras lietas. Kā reālu piemēru varu minēt Piņķu krustojumu, kur autovadītāji regulāri brauc pāri ceļa horizontālajam marķējumam. Tāpat autovadītāji neievēro ātrumu, apdzien neapdomīgi un nepareizās vietās. To var nedaudz uzlabot ar vidējā ātruma kontroles posmiem. Tikko sāks darboties vidējā ātruma kontroles sistēma tā skaidrs, ka vienreiz samaksās sodu, otru reiz samaksās un trešo reizi vairs negribēs maksāt. Visi jau ir ievērojuši, ja pie fotoradara ir zīme 90 km/h, tad plūsmas daļa brauc 85 km/h,” norāda bijušais VSIA *Latvijas Valsts ceļi* Satiksmes organizācijas pārvaldes direktors Māris Zaļaiskalns. Arī Valsts policijas Satiksmes uzraudzības un koordinācijas biroja priekšnieks Arturs Smilga piekrist, ka liela daļa no problēmas ir tas, kas notiek autovadītāju galvās. Ir radies tiesiskais nihilisms no vadītāju puses un viņi jau kā normu uzskata, ka mazliet jau var pārkāpt. Driest braukt mazliet ātrāk un būs brīdinājums, kas, acimredzot, ir mazs sods. “Ja ir *Stop* zīme un es lēnām pabraukšu garām, tas skaitīsies, ka es esmu gandrīz ievērojis noteikumus,” situāciju skaidro A. Smilga.

Satiksmes ministrijas Autoceļu infrastruktūras departamenta direktors Tālvāldis Vectirāns salīdzina situāciju Latvijā un abās pārējās Baltijas valstīs. “90. gados visas trīs Baltijas valstīs bija vienādās pozīcijās attiecībā uz satiksmes drošību. Ar Lietuvu bijām līdzvērtīgi pat vēl pirms trīs gadiem, kad tur tika uzstādītas vairāk nekā 100 vidējā ātruma sistēmas. Jāmin arī, ka abās pārējās valstīs soda par ātruma pārkāpšanu no pirmā kilometra. Latvijā Eiropā faktiski ir vienīgā valsts, kurai tā saucamais *piedošanas limits* ir plus 10 km/h.” T. Vectirāns uzsver, ka tas nav piedodami, jo seku smagums, pārsniedzot ātrumu, ir lielāks nekā, piemēram, sarkanā signāla neievērošana. Jo lielāks ātrums, jo lielākas sekas. Kļūdas uz ceļa cilvēki pieļaus neizbēgami, bet būs atšķirība, vai tas notiks pie 105 km/h vai 90 km/h. “Sekas būs tādas, kāds paliks dzīvs vai mazāk savainots. Ja pavēro mūsu kā autovadītāju rīcību uz ceļa aiz Ainažu robežpunkta, tur mēs visi uzreiz perfekti ievērojam Igaunijas likumus, jo tur sods neizbēgami un atlaides nebūs. Mašīnas ar Lietuvas numuriem pie mums radaru vietās pārvietojas ar atļauto ātrumu un viņi nedomā, ka var jau ātrumu nedaudz pārkāpt. Tā ir tā atšķirība, kāpēc kaimiņi ir mums

priekšā, bet mēs esam tur, kur esam,” piebilst T. Vectirāns.

CSDD ceļu drošības audita departamenta vadītāja Beāta Dambīte vērs uzmanību, svarīga ir arī izpratne par drošu dalību satiksmē un drošu tās veidošanu kā satiksmes dalībniekam Jau no bērnības mācīt paredzēt riskus un ievērot noteikumus, bet vēlāk kā ceļa pārvaldītājam plānojot un pārzinot īpatnības, kas ir vajadzīgas satiksmes drošībai. Viņš prāt, jo mēs kļūstam izglototāki, jo vairāk cenšamies ievērot noteikumus.

Nesen sanāca runāt ar kolēģiem no Francijas, Vācijas un Austrijas. Tur negadījums tiek reģistrēts kā CSNg, ja tas notiek uz publiskā ceļa. Tiklīdz tā ir vizināšanās pa meža ceļu vai apgāzies traktors uz lauka, tas vairs nav CSNg. Latvijā tiek skaitīts kopā – pie bojā gājušajiem. Citās valstīs tas tiek uzskatīts par nelaimes gadījumu, kam nav nekāda sakara ar satiksmi.

## Datu iegūšana

Lai varētu pieņemt pārdomātus lēmumus par to, kā uzlabot satiksmes drošību un saprast, kur ir lielākās problēmas, nepieciešama metodika, kādā dati tiek iegūti. Kā arī ir jānodrošina ievākto datu kvalitāte un tikai tad, balstoties uz tiem, var izdarīt saprātīgus secinājumus. A. Smilga atzīst, ka ar CSNg statistikas datiem Latvijā ir problēmas. “Nesen sanāca runāt ar kolēģiem no Francijas, Vācijas un Austrijas. Tur negadījums tiek reģistrēts kā CSNg, ja tas notiek uz publiskā ceļa. Tiklīdz tā ir vizināšanās pa meža ceļu vai apgāzies traktors uz lauka, tas vairs nav CSNg. Latvijā tiek skaitīts kopā – pie bojā gājušajiem. Citās valstīs tas tiek uzskatīts par nelaimes gadījumu, kam nav nekāda sakara ar satiksmi,” stāsta A. Smilga.

Šī gada sākumā LTV raidījums *Aizliegtais paņēmiens* pētīja iemeslus, kāpēc Latvijā aizvien daudz cilvēku smagi cieš un iet bojā CSNg. Raidījumā atklājās, ka daļa CSNg iemeslu nemaz netiek izpētīti. Raidījums smēlās pieredzi arī Somijā. Žurnālists, raidījuma *Aizliegtais paņēmiens* autors Guntis Bojārs diskusijā norāda: “Es nepārmetīšu nevienai institūcijai un nesākšu analizēt, kurš, ko un kad. Mēs par ceļiem un bojā gājušajiem uztraucamies jau ilgi. Es ļoti nepieķeršos skaitļiem, jo patiesībā bojā gājušo statistiku var uztaisīt divas nopietnas avārijas. Patiesībā mēs nezinām, kāpēc mums statistika ir tieši tāda. Mums ir daudz pieņēmumu. Raidījumā apskatījām Somijas un vairāk citu Ziemeļvalstu pieredzes. Tur nav jautājumu par iemesliem, tur amatpersonas ar dokumentiem varētu parādīt, kādi ir bijuši iemesli smagajiem CSNg. Es nezinu vai Latvijā kāda amatpersona man



varētu atbildēt, cik no visiem bojā gājušajiem vai cietušajiem bija vai nebija piesprādzējušies, vai viņiem bija vai nebija veselības problēmas utt. Somija norāda, ka parādās liels CSNg īpatsvars, kuru cēlonis ir tieši veselības problēmas,” uzsver G. Bojārs.

Vecākā tiesu medicīnas ekspertē Inga Martinova skaidro, ka savos atzinumos viennozīmīgi balstās uz pierādītiem un objektīviem datiem.

**32** tik ceļu satiksmes negadījumi ar bojā gājušajiem notikuši uz valsts ceļiem šā gada pirmajā pusgadā.

AVOTS: VP un LVC

Viņa norāda, ka veselības stāvoklis tiek pētīts, bet pierādāms ir tikai tas, kas ir redzams autopsijā, bet ir arī tādas veselības problēmas, kuras nevar saskatīt. Piemēram, redzes problēmas, kas arī varbūt par iemeslu CSNg.

Atgriežoties pie iepriekš sacītā, G. Bojārs norāda, ka Valsts policija precīzi identificē vienu no situācijām. Proti, negadījums notiek mežā un tam nav sakara ar satiksmi, bet tas tāpat parādās kopējā statistikā. Ja šo gadījumu analizētu, tad tam nevajadzētu tur atrasties. “Kā Latvijā veidojas dati: notiek CSNg, brauc ceļu policijas ekipāža, kurai ir uzdevums piefiksēt visus apstākļus, tālāk dati nonāk izmeklēšanā un CSDD, kur tiek aizpildītas statistikas ailes.

Ir jānoskaidro vainīgais un kas ir noticis. Savukārt, ja ir notikusi nobraukšana no ceļa, tad es nezinu vai šī lieta nonāk uz ekspertīzi par veselības stāvokli. Iebrauci grāvi, pats vainīgs – vai tev bija sirdslēkme vai nē, mēs neuzzinām.” Uz datu ievākšanas problēmu norāda G. Bojārs. Viņš arī uzsver, ka policija piefiksē CSNg, bet viņu funkcija nav analizēt cēloņus.

## Somijas pieredze

Somijā uz smagākiem CSNg brauc no izmeklēšanas atsevišķa struktūra, kas ir kaut kas cits nekā policija. Drīzāk līdzīgāka CSDD, kas analizē CSNg informāciju no cēloņu skatu punkta. “Viņi meklē cēloņus un gatavo ziņojumus Ceļus satiksmes drošības padomei, kurā ietilpst CSDD, Iekšlietu ministrija un policijas pārstāvji, kas jau attiecīgi tālāk lemj par tālāko politisko rīcību. Šāds ziņojums Somijā ir, piemēram, kā pamats drošības kampaņām. Tas ir arguments, kāpēc tiek darīts tas vai tas. Tāpēc dati un fakti ir ļoti svarīgi. Nav arī tā, ka Latvijā nekas netiek darīts. 2018. gadā Rīgā un Pierīgu tika veikta satiksmes analīze un viens no secinājumiem bija, ka gājēju pārejas pāri divām joslām ir vienas no bīstamākajām un tur ir daudz cietušo.” uzsver G. Bojārs. Viņš piebilst arī, ja raugās no likuma viedokļa, CSDD likumā ir uzrakstīts – analizēt. CSDD šobrīd apkopo statistiku, nevis analizē.

T. Vectirāns bilst, ka viss apstājas pie kriminālnoslēpuma. Tāpēc statistikai tiek izmantoti tikai vispār

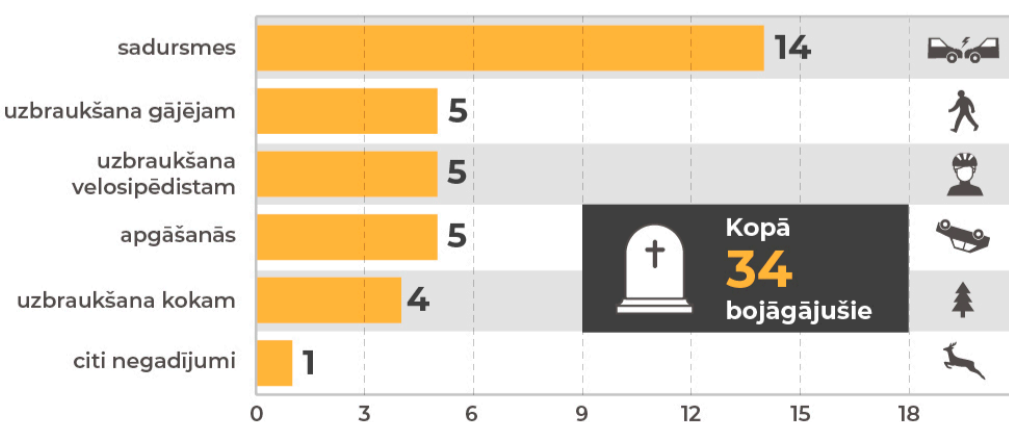
pieejamie dati bez analīzes vai un kā tas notika.

Vispārīgām lietām šie dati der, bet ja runā par infrastruktūras uzlabošanu, tad ir jāpreparē katrs CSNg atsevišķi. “Līdz 2019. gadam darbojās Iekšlietu ministrijas Informācijas centra izveidotais interaktīvais CSNg datu piekļuves portāls, bet, mainoties Administratīvās atbildības likuma ietvaram, tas pazuda no datu ievādišanas sistēmas. Tajā katrs ceļu pārvaldītājs varēja saprast un analizēt CSNg, lai gan virspusējā līmenī, bet varēja. Šobrīd dati nav tik precīzi un nav izveidots šo sakārtot, bet šāds instruments mums bija,” stāsta T. Vectirāns.

VSIA *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) pēdējos trīs, četrus gadus apseko CSNg vietas valsts ceļu tīklā, kur ir bijuši bojā gājušie. “Apsekojam un izvērtējam kādā stāvoklī ir ceļa infrastruktūra. Vai objektīvi CSNg varētu būt par iemeslu, piemēram, nepareizs ceļazīmju izvietojums vai pārāk bieži krūmi utt. Ja ir lielāka problēma un ir nepieciešama pārbūve – to iekļaujam plānā. Savukārt, ja iemesli nav viennozīmīgi, tiek pasūtīts audits,” norāda M. Zaļaiskalns.

Pēc G. Bojāra domām, pienākumu analizēt CSNg cēloņus varētu uzņemt CSDD. Tās varētu būt divas, trīs ekspertu grupas piecu cilvēku sastāvā. Šobrīd ir jēdziens cēloņi vai iemesli smagajiem CSNg. “Šobrīd ceļu policists aizbrauc un notikumu vietu, viņam ir jāuzraksta CSNg apraksts un cēlonis. Viņš uz aci pieņem, ka vadītājs ir braucis par ātru, bet, ja nevar noteikt iemeslu – raksta nezinu. Viņa

## Bojāgājušie uz valsts autoceļiem 2023. gada pirmajā pusgadā



uzdevums nav uz vietas analizēt, kādi ir iemesli un kurš ir vainīgs. Tāpēc pietiek mums bakstīt mākoņus. Izdomājam kā dabūt normālus datus un statistiku, un būvējam politiku balstoties uz tiem,” savu nostāju pauž G. Bojārs.

**Būtu interesanti izanalizēt, cik uz ekspertīzi ir atdodas, piemēram, vientuļās nobraukšanas no ceļa. Informācija netiek ievākta tādā apjomā kā būtu nepieciešams. Jautājums – kāpēc?**

T. Vectirāns atzīmē, ka atbilstoši kopējai Eiropas metodikai, šobrīd tiek vākti dati par astoņiem parametriem jeb tā sauktajiem drošības indeksiem. Proti, cik nesprādzē jostas, cik nevalkā ķiveres, cik brauc par ātru utt. Šie koeficienti jau tiek vākti. Dati tiek vākti pēc metodikas.

Stāv ceļa malā cilvēki un attiecīgajā posmā skaita. Tajā brīdī, kad CSNg vietā ierodas policija, sākas kriminālprocess un neviens cits, kā tikai policisti nevar tur būt un traucēt. Arī datus neviens cits nevar iegūt no krimināllietas. “Svarīgi ir atdalīt kriminālprocesuālās darbības, kam ir cits uzdevums, no pētnieciskā darba. Viena no galvenajām problēmām ir datu pieejamība arī tiem ekspertiem, kas veic pētniecisko darbu. Viņiem ir jāspēj piekļūt pie ļoti sensitīviem datiem, kas ir policijas rīcībā. Protams, ka tas ir atrisināms jautājums, bet to nevar izdarīt šodien vai rīt,” piebilst B. Dambīte. Runājot par negadījumu iemesliem, Ministru kabineta noteikumi nosaka, kāda informācija par CSNg ir jāreģistrē. Tās ir piecas ailiņas: CSNg iesaistīto personu iespējamie pārkāpumi ceļu satiksmes jomā, transportlīdzekļa tehniskais stāvoklis, satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu bojājums un meteoroloģiskie un ceļa apstākļi. Šo informāciju jāievada Ceļu policijas reģistrā, no kura informāciju ņem gan CSDD, gan

valsts sociālās apdrošināšanas aģentūra, gan VUGD utt. “Visi ņem no šejienes izejas datus un nav gluži tā, ka policija uzliek ķepu virsū un nekādu datus jūs nedabūsi, kamēr būsim pabeiguši izmeklēšanu. Šī informācija ir pieejama. Protams, ne visa,” par informācijas ievākšanas kārtību stāsta A. Smilga.

B. Dambīte piebilst, ka policijas protokoli ir pieejami, bet pietrūkst sākotnējās liecības, fotogrāfijas, kas svarīgas ekspertiem, lai modelētu situāciju. “Es domāju, ka tas ir normāli, ka vēl neesam tur, kur ir Somija. Mums ir šis process jāuzsāk pamazām un šobrīd varētu to darīt. Bet ir jāatrisina virkne jautājumu – sākot no finansējuma, uzdevuma, piekļuves datiem, spējai strādāt ar datiem un izveidojot sistēmu,” tā B. Dambīte.


### Ekspertīžu kārtība

Ja notiek CSNg, kurā ir iesaistīta veca automašīna un kuru vadījis vecāka gada gājuma cilvēks. Tā ir iebraukusi grāvi un ieskrējusi kokā un

ir bojā gājušie. G. Bojārs uzdot jautājumus - kas no šīs situācijas aizies uz analīzi? Vai kāds izmēris braukšanas ātrumu? Vai ir konkrēts algoritms vai vadlīnijas, kur ir noteikts, kas policistam, kas ir ieradies CSNg vietā, obligāti ir jāfiksē?

VP pārstāvis A. Smilga skaidro, ja ir cietušie vai bojā gājušie, tiek uzsākts kriminālprocess un notiek izmeklēšana. Bojā gājušajiem vienmēr tiek nozīmēta ekspertīze, lai uzzinātu vai cilvēks ir gājis bojā vēl pirms sadursmes vai nāves iemeslam ir bioloģiski apstākļi vai arī tā iestājusies trieciena – sadursmes rezultātā. Lai noskaidrotu, ar kādu ātrumu ir pārvietojies transportlīdzeklis, tiek nozīmēta tehniskā ekspertīze, kas nosaka aptuveno ātrumu, kāds ir bijis negadījuma brīdī. Tāpat tiek fiksēti visi pārējie apstākļi. Tiek nomērītas bremzēšanas pēdas, atrašanās vieta, cik tālu atrodas transportlīdzekļa detaļas no negadījuma vietas utt. Tiek piefiksētas, protams, arī liecības.

Uzdevumu ekspertīzei un formulu, kas jādara, formulē procesa

virzītājs – šajā gadījumā Valsts policija. “Es domāju, ka pēdējos gados ne vienmēr tiek nozīmēta ekspertīze, jo no 2018. gada no Kriminālprocesa likuma ir izņemts pants par obligāto ekspertīzi. Agrāk obligātā ekspertīze bija vienmēr, ja ir jānosaka nāves cēlonis un ja ir miesas bojājumu smaguma noteikšanas ekspertīze. Tagad procesa virzītājs pats izlemj vai ekspertīze ir nepieciešama vai nē. Tātad viņš to lemj notikuma vietā,” norāda I. Martinova. Būtu interesanti izanalizēt, cik uz ekspertīzi ir atdodas, piemēram, vientuļās nobraukšanas no ceļa. Informācija netiek ievākta tādā apjomā kā būtu nepieciešams. Jautājums – kāpēc, piebilst G. Bojārs. “Valsts policija priecātos, ja būtu iespēja uzskaitīt visu statistiku pa atsevišķām pozīcijām. Katram negadījumam mēs ievadām GPS koordinātas, kur tas ir noticis. Tai pat laikā nevaram uztaisīt atskaiti, kur pēc koordinātām šie punkti būtu uzlikti uz kartes. Kāpēc, nevaru atbildēt. Šo jau jautājumu esam aktualizējuši,” norāda A. Smilga. 

# Melno punktu skaits turpina rukt

Pēdējo trīs gadu laikā melno punktu skaits valsts ceļu tīklā turpinājis samazināties.

Ir izveidota jauna valsts galveno autoceļu bīstamo posmu un krustojumu jeb melno punktu karte, kurā apkopoti ceļu satiksmes negadījumu dati par trīs gadu periodu no 2020. līdz 2022. gadam. Salīdzinot ar iepriekšējiem gadiem, melno punktu skaits ir samazinājies un 2020.–2022. gadā uz valsts galvenajiem autoceļiem ir konstatēti 38 melnie punkti. Desmit punkti sakrīt ar 2017.–2019. gada melnajiem punktiem. Pozitīvi ir arī tas, ka no 14 uz 7 ir samazinājies tādu melno punktu skaits, kur ir notikuši ceļu satiksmes negadījumi (CSNg) ar bojāgājušajiem, un no 3 uz 2 tādu vietu skaits, kur vienā punktā bijuši vairāki bojāgājušie. 2020.–2022. gadā vairāki bojāgājušie vienā punktā bija uz Liepājas šosejas (A9) pie pagrieziena uz Annām (8. km) un Ventspils šoseja (A10) posms gar Varkāļiem un Ezerličiem (25. km).

Kopumā, salīdzinot ar iepriekšējiem periodiem, melno punktu skaits turpina samazināties. No 2017. līdz 2019. gadam valsts ceļu tīklā bija 48 melnie punkti, bet vēl iepriekš no 2014. līdz 2016. gadam šādi punkti bija 99.

### Intensitātes ietekme

Lielākā melno punktu koncentrācija ir Pierīgā, kur ir arī attiecīgi lielākā satiksmes intensitāte 2022. gadā tā bija vidēji 12 558 transporta vienības diennaktī uz vienu ceļa kilometru. Kopumā satiksmes plūsma uz valsts galvenajiem autoceļiem 2022. gadā palikusi gandrīz nemainīga, salīdzinot ar gadu iepriekš un bija vidēji 6052 transporta vienības diennaktī uz vienu ceļa kilometru. Savukārt kravas transporta satiksmes plūsmas pieaugums bija 3,1%.

Runājot par CSNg iemesliem, galvenais smago CSNg iemesls joprojām ir sadursmes. Analizējot datus, secināts, ka daudzos posmos, kur notiek sadursmes, to cēlonis ir neatļautā manevra veikšana jeb apdzīšana, pārkāpjot ceļu satiksmes noteikumus. Visi satiksmes organizācijas tehniskie līdzekļi tajā skaitā horizontālie apzīmējumi, ir atrunāti normatīvajos aktos un ir domāti satiksmes drošības uzlabošanai. Vadītājiem ir jārežģinās ar to, ka noteiktā vietā tie ir uzstādīti vai uzmarķēti ne bez iemesla. Tomēr vēl joprojām ir daudz autovadītāju, kas neievēro ceļu satiksmes noteikumus un turpina pārsniegt atļauto braukšanas ātrumu.

### Veikti uzlabojumi

Melno punktu skaita samazinājums ir skaidrojams arī ar to, ka vairākos posmos ir veikti satiksmes drošības uzlabošanas pasākumi, kas ir nesuši rezultātus. Vienas no būtiskākajām izmaiņām ir veikta Tallinas šosejas (A1) sākumposmā, tādējādi likvidējot piecus melnos punktus, kas bija 2017.–2019. gada kartē. Tallina šosejas posmā no divlīmeņu krustojuma ar Vidzemes šoseju (A2) līdz stāvlaukumam pie Pulksteņezera aiz Gaujas tilta (0,00.–13,85. km) 2021. gadā veiktas satiksmes organizācijas izmaiņas, iekļaujot jaunu ceļa marķējumu un uzstādot aprīkojumu. Kā arī samazināts atļautais maksimālais braukšanas ātrums pamatā līdz 80 km/h. Izmaiņas nepalīdzēja šī posma caurlaides spēju, bet samazināja frontālu sadursmju iespējas, kā arī uzlaboja gājēju drošību Baltezerā.

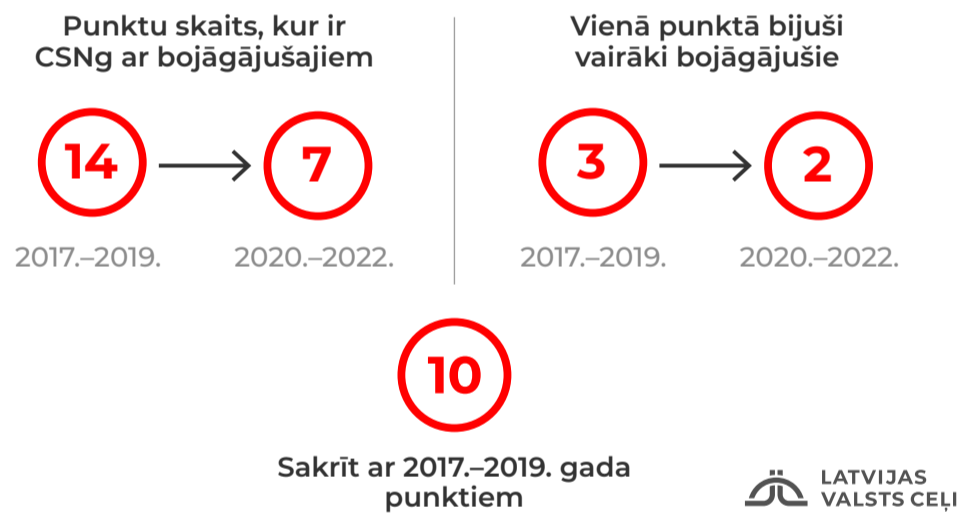
Tāpat vairākos melnajos punktos ir veikta ceļa zīmju pārskatīšana vai atjaunošana. Piemēram, uz Rīgas apvedceļa (Salaspils–Babīte) (A5) no

Ziemeļu ielas līdz krustojumam ar Jelgavas šoseju (A8), uz Jelgavas šosejas (A8) no tilta pār Lielupi līdz Aizsargu ielai, Ventspils šosejas (A10) netālu no Smārdes kroga. Vēl vairākos melnajos punktos ir veiktas ceļa horizontālo apzīmējumu korekcijas – uz Vidzemes šosejas (A2) pie Laugām (59. km). Tāpat pamazām tiek likvidēti kreisie pagriezieni, kas īstermiņā var sagādāt neērtības, bet ilgtermiņā dod ieguldījumu drošībā. Taču ir arī tādas vietas, kur situācijas uzlabošanai ir nepieciešama ceļa rekonstrukcija. Piemēram, veidojot ceļus ar atdalītām brauktuvēm, bez pieslēgumiem uz blakus īpašumiem un nelielu krustojumu skaitu.

### Vidējā ātruma radari

Smago CSNg skaitu varētu palīdzēt samazināt arī vidējā ātruma kontroles posmu ieviešana. Pirmais šāds posms sācis darbu uz Rīgas apvedceļa Salaspils–Babīte (A5). Šogad kopumā pakāpeniski darbu uzsāks 16 šādi posmi. Visus posmus izvērtēja un noteica par prioritāriem, LVC speciālisti. Par pamatu autoceļu posmu izvēlei ņemta CSNg statistika par pēdējiem trim gadiem, kā arī kopējā satiksmes intensitāte, kravas transporta īpatsvars un satiksmes organizācija (aizliegums apdzīt). Vidējā braukšanas ātruma kontroles sistēma ir automātiska mērīšanas sistēma, kas šo funkciju pilda, balstoties uz noteikta ceļa posma nobraukšanai patērēto laiku. Sistēmas ieviešanas mērķis ir kontrolēt transportlīdzekļu vidējo braukšanas ātrumu potenciāli bīstamos autoceļu posmos. Vidējā ātruma kontroles sistēma papildus veiks arī reģistrēto transporta līdzekļu tehniskās apskates (TA), autoceļu lietošanas nodevas samaksas un OCTA samaksas kontroli. Sistēmas uzturēšana tiks īstenota par valsts budžeta līdzekļiem. Lietuvā patlaban darbojas

### Melno punktu izmaiņas



131 vidējā ātruma kontroles posms un jau ir jūtami uzlabojumi satiksmes drošībā. 28 no esošajiem vidējā ātruma kontroles posmiem Lietuvā darbojas no 2021. gada un cietušo skaits šajos posmos ir samazinājies par 70%, salīdzinot ar periodu pirms vidējā ātruma kontroles ieviešanas. Līdz 2021. gadam šajos posmos vidēji ceļu satiksmes negadījumos bija 80 ievainoti un septiņi bojāgājušie, savukārt pēc vidējā ātruma sistēmas uzstādīšanas 2021. gadā tie bija 26 cietušie un divi bojāgājušie.

### Mainīta metodika

Līdz 2021. gada beigām bija spēkā Ministru kabineta (MK) noteikumi Nr.1240 Kārtība, kādā klasificē ceļu posmus, kuros bieži notiek ceļu satiksmes negadījumi, un ceļu tīkla drošību Eiropas ceļu tīklā atbilstoši kuriem reizi trijos gados tika veidotas melno punktu kartes attiecībā uz valsts galvenajiem autoceļiem, balstoties uz CSNg skaitu. Arī 2020.–2022. gada melno punktu karte ir veidota pēc šīs metodes. LVC plāno arī

turpmāk izmantot šo metodi lokāli ceļu posmu un krustojumu pārbaudei, un reizi trijos gados sagatavot melno punktu karti.

Savukārt, sākot ar 2022. gadu, spēkā ir MK noteikumi Nr.613 Tīkla mēroga ceļu satiksmes drošības novērtējuma un ceļu drošības inspekcijas veikšanas kārtība, kas attiecas uz TEN-T autoceļu tīklu un valsts galvenajiem autoceļiem, kas Latvijā lielākajā daļā pārklājas.


Jaunā metode sastāv no divām daļām. Proti, pirmā daļa ietver ceļu satiksmes negadījumu analīzes jeb reaktīvās metodes, kas ceļa posmus klasificē pēc posmā notikušajiem CSNg, kuros ir cietušie, vismaz trīs gadu periodā un pēc CSNg blīvuma, ņemot vērā satiksmes intensitāti. Abi rezultāti tiek apvienoti, lai noteiktu ceļa posma bīstamību.

Otrajā daļā sastāv no ceļa konstruktīvo risinājumu un ceļa elementu raksturlielumu (ceļa iebūvētās drošības) pārbaudes jeb proaktīvās metodes, kas apkopo informāciju tādiem ceļa parametriem kā cēla platums, pieslēgumu blīvums,

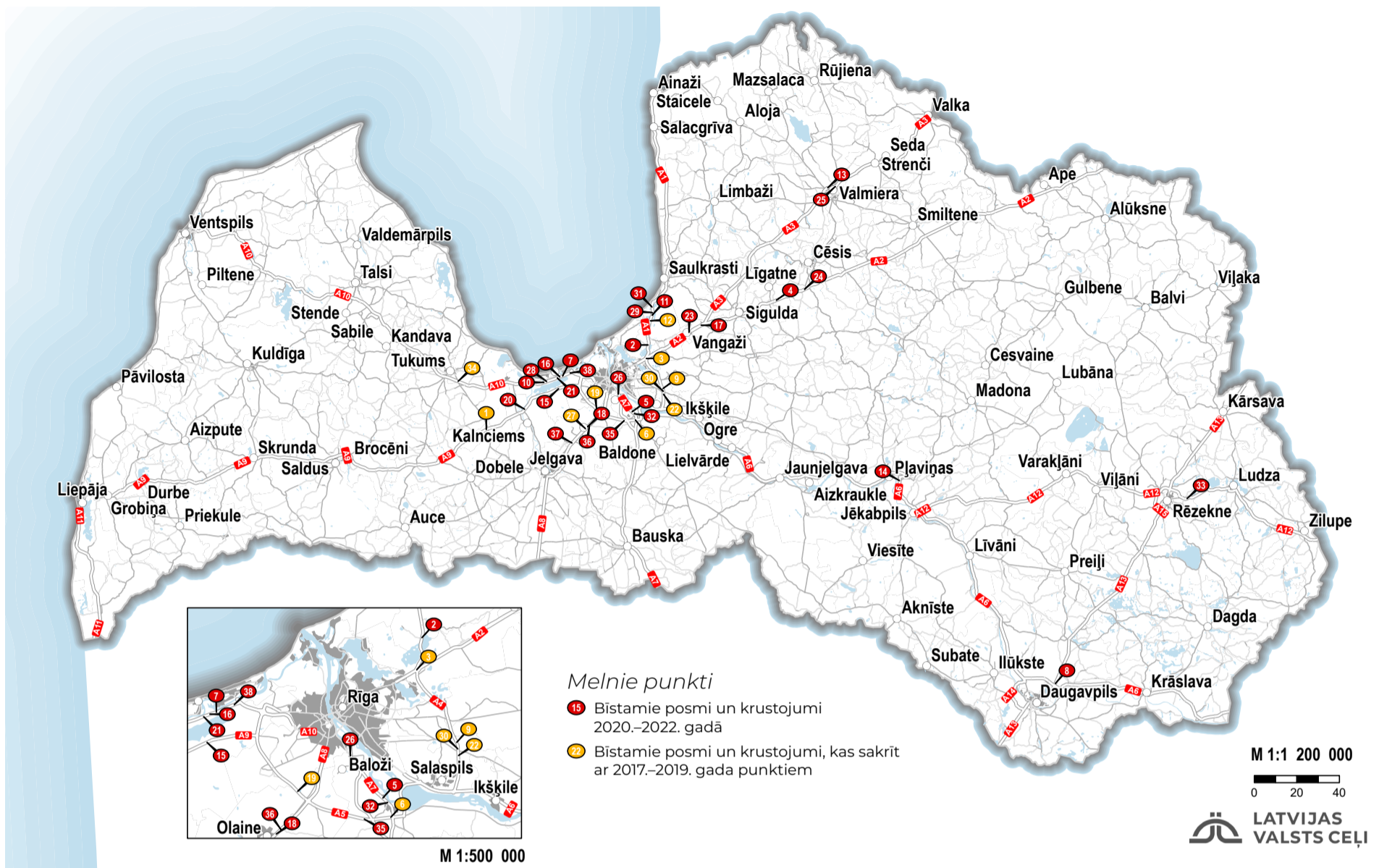
krustojumu veids, nomales platumu u.c. Attiecīgi pēc posmu pārbaudes atbilstoši iegūtajiem rezultātiem, TEN-T un valsts galveno autoceļu tīkls tiek klasificēts trīs kategorijās.

Pēc reaktīvās un proaktīvās metodes rezultātu apvienošanas tiek iegūts TEN-T un valsts galveno autoceļu tīkla sadalījums piecās kategorijās pēc drošības līmeņa un prioritātēm, kur nepieciešams veikt ceļu satiksmes drošības uzlabojumus. Pēc jaunās metodes tiks veidota nākamā melno punktu karte.

### Nebūtu jābūt

Tomēr ir vietas, kur melnajiem punktiem nebūtu jāveidojas, jo infrastruktūra ir sakārtota un nodrošināti apstākļi, lai CSNg nenotiktu, tomēr, neskatoties uz to, negadījumi notiek. Lielākajā daļā šo gadījumu pie vainas ir cilvēcisks faktors un distanču neievērošana. Līdz ar to ne vienmēr pie vainas ir slihta infrastruktūra, bet gan cilvēki paši ar savu rīcību izraisa negadījumus. 

## Bīstamie posmi un krustojumi jeb melnie punkti uz Latvijas valsts galvenajiem autoceļiem (2022.–2022.)



Nr. (MP)	Autoceļš	km	CSNg	CSNg ar cietušajiem	Bojā gājušie	Ievainotie	Autoceļa posms
1	A9	39.	8	7	0	7	Krustojums ar a/c Jelgava (Tušķi)–Tukums (P98)
2	A1	5.	11	5	1	6	Baltezerā (gar Baltezers baznīcu, Baltezers kapiem), krustojums ar a/c Baltezers–Ataru ezers (V47)
3	A2	14.–15.	20	5	0	8	Ceļa mezgls ar a/c Rīga (Baltezers)–Igaunijas robeža (Ainaži) (A1) un Rīgas apvedceļš (Baltezers–Saulkalne) (A4), un posmi pirms un pēc ceļa mezgla
4	A2	66.	7	5	0	8	Krustojums ar a/c Līgatne–Asaru ezers–Nītaure (V284)
5	A7	16.	6	5	0	8	Krustojums ar Ziemeļu ielu, gar Vimbukrogu un Loreķiem (Ķekavā)
6	A5	9.	19	5	0	6	Apļveida krustojums ar a/c Rīga–Bauska–Lietuvas robeža (Grenctāle) (A7)
7	A10	24.	7	4	1	7	Posms aiz Varkaļu kanāla
8	A13	130.	7	4	1	3	Lociki
9	A4	13.	6	4	0	9	Krustojums ar a/c Pievedceļš Cekules stacijai (V52), taisns ceļa posms
10	A10	31.	6	4	0	9	Posms gar Spuņciema sākumu
11	A1	16.	4	4	0	8	Poms gar Dzirnezeru, Dūņezeru
12	A1	14.	8	4	0	5	Posms aiz Gaujas tilta (sākot ar krustojuma ar Dzirunupes ielu), gar Pulksteņezeru
13	A3	70.	4	4	0	5	Apļveida krustojums ar a/c Valmiera–Matīši–Mazsalaca (P16)
14	A6	133.	7	4	0	0	Krustojums ar Lielo ielu uz Gostiņiem
15	A9	8.	6	3	2	5	posms pie pagrieziena uz Annām
16	A10	25.	5	3	2	4	Posms gar Varkaļi, Ezerliči
17	A2	37.	6	3	1	3	Posms gar Krogu “Sorbas, DUS “Totāls”
18	A8	22.	10	3	1	3	Jaunolaine
19	A5	24.	3	3	0	11	Karjers pie Stūniņiem, Sila kapi
20	A9	23.	8	3	0	7	Taisns posms pirms krustojuma ar a/c Jelgava–Kalnciems (P99)
21	A10	26.	4	3	0	7	Taisns posms aiz Varkaļiem, Ezerličiem
22	A4	15.	7	3	0	6	Krustojums ar a/c Ulbroka–Ogre (P5)
23	A2	32.	7	3	0	5	Posms gar Vangažiem
24	A2	77.	5	3	0	4	Krustojums ar a/c Asaru ezers–Melturi (V317), tilts pār Amatu
25	A3	73.	4	3	0	4	Apļveida krustojums ar a/c Valmiera–Rūjiena–Igaunijas robeža (Unguriņi) (P17)
26	A7	8.	4	3	0	4	Pirms nogriešanās uz Jāņa Čakstes gatvi, pie Krustkalniem
27	A8	23.	7	3	0	4	Pārolaine, krustojums ar pievedceļu Olainei (V18)
28	A10	30.	6	3	0	4	Posms gar Silmalas
29	A1	17.	7	3	0	3	Posms gar Dūņezeru
30	A4	14.	6	3	0	3	Autoceļa posms pirms Mažās Juglas
31	A1	19.	5	3	0	3	Posms gar Ummis ezeru
32	A7	17.	6	3	0	3	Loreķi (Ķekava) un gar Vimbukrogu
33	A12	108.	5	3	0	3	Krustojums ar a/c Greiškāni–Sprūževa (V563) un Bērzgale–Sarkaņi–Greiškāni (V550), tilts pār Rēzeknes upi
34	A10	63.	8	3	0	2	Apļveida krustojums ar a/c Jelgava (Tušķi)–Tukums (P98)
35	A5	13.	10	2	0	6	Krustojums ar Ziemeļu ielu
36	A8	21.	8	2	0	2	Jaunolaine, krustojums ar a/c Jaunolaine–Plakanciems (V8)
37	A8	30.	10	2	0	2	Krustojumi ar a/c
38	A10	21.	8	0	0	0	Priedaines mezgls, pagrieziena uz Egluciemu

# Pašvaldības nesteidz pārņemt ceļus

Jau vairākus gadus pašvaldības var pārņemt savā pārziņā autoceļus, kam vairs nav valstiska mēroga nozīmes. Tomēr pašvaldības šo iespēju izmanto salīdzinoši gausi

Vairāk nekā seši tūkstoši kilometru valsts vietējās nozīmes ir zaudējuši valsts ceļu funkcijas, un tiek piedāvāts tos nodot pašvaldību pārziņā. Tālāk lēmumu pieņemšana tiku deleģēta novadiem un pašvaldībām, kuras zina labāk, kur jāinvestē, lai uzlabotu dzīves kvalitāti. Tomēr līdz šim pašvaldības izrādījušas mazu interesi šos ceļu posmus pārņemt savā pārziņā. Pēdējo gadu laikā atsevišķas pašvaldības ir pārņēmušas nedaudz vairāk kā 85 km vietējo autoceļu. Šogad Madonas pašvaldība savā saimniecībā ir pārņēmusi 24,75 km, kas ietver sešus vietējos ceļus pilnībā un vēl viena ceļa posmu vairāk nekā četrus kilometru garumā. Līdz šim pārsvarā pašvaldības pārņēma salīdzinoši īsus posmus, kas nav garāki par kilometru. Kopumā šogad pašvaldībām nodoti 68,19 km, bet plānots

uzlabojumus tur, kur tas visvairāk nepieciešams.

## Interese maza

Atbilstoši Satiksmes ministrijas 2021. gadā veiktajam izvērtējumam liela daļa no valsts vietējo autoceļu pēc administratīvi teritoriālās reformas stāšanās spēkā neatbilst likumā Par autoceļiem noteiktajai valsts vietējā autoceļa definīcijai, jo tie nesavieno novada administratīvos centrus ar pilsētām, apdzīvotām teritorijām, kurās atrodas pagastu pārvaldes, ciemiem vai citiem valsts autoceļiem vai savā starpā atsevišķu novadu administratīvos centrus. Tika secināts, ka 11 604 km jeb 90,4% ceļu neatbilst valsts vietējā autoceļa statusam. Pārņemšanai pašvaldībām pēc Satiksmes ministrijas norādījumiem netika piedāvāti visi valsts vietējie autoceļi, ņemot vērā, ka daži

pašvaldībām savos ceļu posmos būtu jāizvērtē un savlaicīgi jāpārņem šādu ceļu posmus, plānojot būvdarbus visā ceļa garumā. Savukārt Dienvidkurzemes novada domes Attīstības un uzņēmējdarbības daļas vadītājs Gints Ločmelis Latvijas radio norādīja, ka Dienvidkurzemes novada mērogs ir iespējams, un šis nav vienīgais ceļa posms, kam būtu jānonāk pašvaldības rīcībā, diskusijas ir notikušas, bet gala lēmumu nav. Viņš norāda, ka, visticamāk, būtu jāpārņem visa ceļa klātne un summa mērāma vairākos miljonos eiro, un ir jāizvēlas, novads ir spējīgs ieguldīt infrastruktūras attīstībā. Pēc G. Ločmeļa domām būtu jābūt konkrētam risinājumam arī no valsts. Proti, valsts varētu atjaunot un tad nodot pašvaldībai uzturēšanā. Madonas novada pašvaldības pārstāvis Egils Kazakevičs norāda, ka pašvaldība 2022./2023. gadā no LVC pārņēmusi 24,75 km autoceļu, pārņemšanas process ritējis raiti. Tomēr pašvaldība atzīst, ka sākotnēji nav izdiskutētas vairākas lietas ar ko šobrīd ir jāsaskaras. "Būtisks aspekts, par ko netika runāts pārņemšanas sākumposmā, ka autoceļu posmiem īpašumtiesības nav nostiprinātas zemesgrāmatā, kas šobrīd būs jāveic pašvaldībai pa saviem finanšu līdzekļiem. Vēlams vērst uzmanību, ka pieejamais papildu finansējums par 1 km nav pietiekams, jo pārņemtie posmi ilgstošā laika periodā nav atbilstoši uzturēti, tādēļ šobrīd prasa papildu ieguldījumus. Ņemot vērā šos apstākļus, mēs aicinātu pārskatīt finansējuma apmēru, kas tiek iedalīts, ceļus pārņemt. Pašvaldība arī izprot, ka atsevišķu valsts autoceļu pārņemšana ir būtiska, nodrošinot pašvaldības funkciju, tādēļ esam gatavi turpmākai sadarbībai," atzīmē E. Kazakevičs.



## Nodošanas gaita

"Valstij piederošo nekustamo īpašumu – vietējās nozīmes autoceļu – nodošanas pašvaldību īpašumā mērķis ir veicināt autoceļu sakārtošanu un pašvaldību autonomo funkciju īstenošanu," skaidro Tālvāldis Vectirāns, Satiksmes ministrijas Autoceļu infrastruktūras departamenta direktors.

Viņš norāda, ka, pārņemot autoceļus savā īpašumā, pašvaldībām ir iespēja piesaistīt gan valsts pamatbudžeta valsts autoceļu fonda programmas mērķdotācijas līdzekļus pašvaldību ceļiem (ielām), gan Eiropas Savienības (ES) fondu finansējumu ceļu uzlabošanai, kā arī radīt novadā darbavietas un veicināt privāto investīciju piesaisti.


Lai uzsāktu valsts autoceļa nodošanu pašvaldībai, ir nepieciešams pozitīvs pašvaldības lēmums. Saņemot pozitīvu lēmumu no pašvaldības, VSIA Latvijas Valsts ceļi (LVC) uzsāk nekustamā īpašuma formēšanas un noteikšanas darbības – ierosina pašvaldībai veikt nekustamā īpašuma sadali, ja tas nepieciešams, kā arī Valsts zemes dienestā reģistrēt datus par inženierbūvi. Saņemot nekustamā īpašuma dokumentus, tiek gatavots Ministru kabineta (MK) rīkojuma projekts ar anotāciju par valsts autoceļa bezatlīdzības nodošanu pašvaldības īpašumā, kas tiek iesniegts Satiksmes ministrijai tālākai virzībai.

Satiksmes ministrija MK rīkojuma projekta dokumenta paketi jau attiecīgi iesniedz Valsts kancelejā, kas MK rīkojumu. Pēc MK rīkojuma apstiprināšanas LVC gatavo pieņemšanas-nodošanas aktu un to virza parakstīšanai. Pieņemšanas-nodošanas akta gatavošanas laikā, ja nepieciešams, tiek aktualizēti arī dati inventarizācijas sistēmā. Aktu

paraksta LVC, Satiksmes ministrija un attiecīgā pašvaldība. Kopumā ceļa nodošanas process var ilgt no 12 līdz pat 14 mēnešiem.

## Finansējums

Ceļiem, kas ir zaudējuši valsts ceļu funkcijas, veic tikai ikdienas uzturēšanas darbus. Proti, greiderē, planē, applauj, reizēm iztīra grāvjus un veic citus uzturēšanas darbus, taču kapitālus remontdarbus uz tiem veikt neplāno. "Pašvaldību pārziņā nododot vietējās nozīmes ceļus, tiks piešķirts papildu mērķdotācijas finansējums 1560 eiro apmērā par katru pārņemto kilometru un atbilstoši patreiz procesā esošajiem grozījumiem Ministru kabineta noteikumos – bez termiņa ierobežojuma. No vienas puses pašreiz pārņemšanas process noris lēni, no otras puses – pašvaldības izvērtē savas iespējas un novada iedzīvotāju vajadzības un process notiek," uzsver T. Vectirāns. Iepriekš MK noteikumos Nr. 173 Valsts pamatbudžeta valsts autoceļu fonda programmai piešķirto līdzekļu izlietošanas kārtība bija noteikta, ka Satiksmes ministrija ne vairāk kā piecus gadus pārskaita attiecīgajai pašvaldībai papildu mērķdotācijas finansējumu 1560 eiro gadā par katru pašvaldības pārņemto valsts vietējā autoceļa kilometru. Jāmin, ka tā ir summa, kas tiek izlietota to ikdienas uzturēšanas darbiem. Pašvaldības, pārņemot šādus ceļus, tālāk var lemt par prioritātēm novada mērogā – turpināt šo ceļu tikai uzturēt vai plānot remontdarbus, ja pašvaldības mērogā ceļam ir lielāka nozīme. LPS padomnieks tautsaimniecības jautājumos Aino Salmiņš atzīmē, ka pozitīvi ir tas, ka kustība ceļu sadalījumā notiek. Kā svarīgu aspektu viņš atzīmē to, ka ir izņemts no MK noteikumiem

minētais piecu gadu finansēšanas periods, ar ko iepriekš pašvaldības nebija mierā. A. Salmiņš arī norāda, ka tuvākā laikā kopumā būs jāpārskata pašvaldību autoceļu modelis. "Nākamā tikšanās ar iesaistītajām pusēm plānota augustā. Bet šobrīd varu teikt, ka man patīk kā virzās sadarbība ar ministriju, ir sajūta, ka esam uz viena viļņa," piebilst A. Salmiņš. 

**6700** tik km valsts vietējo autoceļu zaudējuši valsts ceļu funkciju.

AVOTS: LVC

vēl – 133,79 km. 2022. gadā tie bija 12,83 km, bet 2021. gadā – 4,47 km. *Latvijas Pašvaldību savienība (LPS)* norāda, ka ir ļoti precīzi nodefinē prasības un saistības, kas attiecas uz šo ceļu nodošanu pašvaldību pārziņā.

Tas, ka ceļi tiek nodoti pašvaldībām, nenozīmē, ka pašvaldības uzreiz tos varēs uzlabot. Gan valsts, gan pašvaldību budžetos trūkt naudas, lai salabotu visus Latvijas ceļus. Valsts funkciju zaudējušo ceļu nodošana ir sistēmiska ceļu tīkla sakārtošana, tas ir pirmais solis. Kad tas ir izdarīts, ceļu īpašniekiem ir jāizvēlas prioritātes, tāpat, kā līdz šim, jāmeklē iespējas veikt

no definīcijai neatbilstošajiem valsts vietējiem autoceļiem savienot savā starpā pagastu pārvaldes vai nodrošina citu vietējās vai reģionālās mobilitātes funkcijas.

Kā piemēru var minēt valsts autoceļa Skatre-Rolavi (V1232) posmu no Liepājas šosejas (A9) līdz Bernātiem (0–3,2 km), ka jau ir zaudējis valsts ceļa funkciju un vairākus gadus atrodas pašvaldībām nododamo ceļu sarakstā. Tālais ceļa posms jau iedar pašvaldībai, kas šogad sakārtots. Savukārt VSIA Latvijas Valsts ceļi (LVC) pārziņā esošajā posmā netiek plānotas investīcijas un tur notiek tikai ikdienas uzturēšanas darbi. Plānojot būvdarbus,

**Valsts autoceļu funkcija** ir savienot objektus, lai būtu ērta to sasniedzamība un augsta satiksmes kvalitāte. Satiksmes kvalitātes nosacījumi:

- braukšanas laika ietaupījums;
- transporta izmaksas;
- garantēta satiksmes drošība.

(likums *Par autoceļiem*)

**Galvenie ceļi** valsts autoceļu tīklu savieno ar citu valstu galvenās nozīmes autoceļu tīklu un galvaspilsētu.

**Reģionālie ceļi** savieno savā starpā novadu administratīvos centrus vai nu ar republikas pilsētām, galvaspilsētu, vai ar galvenajiem vai reģionālajiem ceļiem, kā arī savā starpā savieno republikas pilsētas.

**Vietējie ceļi** savieno novada administratīvos centrus ar novada pilsētām, apdzīvotām teritorijām, kurās atrodas pagastu pārvaldes, ciemiem vai citiem valsts ceļiem, vai arī savieno atsevišķu novadu administratīvos centrus.

**Pašvaldību un privāto ceļu** funkcija ir nodrošināt piekļuvi atsevišķiem objektiem un teritorijām.

## Pašvaldībām nodotie vietējo autoceļu posmi

**2021. gads 4,47 km**  
 Stopiņi – 0,27 km  
 Pāvilosta – 3,44 km  
 Dobeles – 0,37 km  
 Garkalne – 0,40 km

**2022. gads 12,83 km**  
 Balvi – 3,21 km  
 Dobeles – 1,56 km  
 Limbaži – 1,43 km  
 Livāni – 0,24 km  
 Skrīveri – 0,30 km  
 Bauska – 1,96 km  
 Iecava – 3,56 km  
 Smiltene – 0,34 km  
 Garkalne – 0,23 km

**2023. gads 68,16 km**  
 Valmiera – 1,41 km  
 Gulbene – 16,57 km  
 Ventpils – 18,99 km  
 Limbaži – 4,43 km  
 Madona – 24,75 km  
 Ādaži – 0,80 km  
 Ropaži – 0,37 km  
 Dobeles – 0,85 km

**Plānotie/procesā**  
 Mārupe – 0,58 km  
 Koknese – 1,96 km  
 Ādaži – 5,81 km  
 Bauska – 7,18 km  
 Balvi – 36,79 km  
 Dobeles – 2,53 km  
 Kuldīga – 14,29 km  
 Rēzekne – 1,04 km  
 Gulbene – 2,72 km  
 Alūksne – 40,89 km

AVOTS: LVC

**Kāpēc bedru lāpīšanai neizmanto betonu?**

? Ceļus ar bituminizēto segumu remontē ar fizikālajās īpašībās atbilstošiem materiāliem (bitumenu un šķembiņām vai asfaltu). Betonam, kā materiālam, ir atšķirīgas fizikālās īpašības, tas nav elastīgs un temperatūras ietekmē uzvedas atšķirīgi.

**Kad atjaunos segumu uz autoceļa Ragana–Limbaži (P9)?**

? Reģionālā autoceļa Ragana–Limbaži (P9) posma, kas sākas aiz Vidrižiem, līdz krustojumam ar a/c Dravnieki–Kaijas–Straupe–Līgatne (V127) (22.–32,5. km) seguma pārbūve iekļauta Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas sagatavotajā *Investīciju programmā autoceļu attīstībai administratīvi teritoriālās reformas kontekstā*. Projektēšanu plānots pabeigt šogad. Būvdarbu iepirkums un paši būvdarbu būs atkarīgi no pieejamā finansējuma. Projektēšanas darbus autoceļa P9 posmam no Raganas līdz Vidrižiem (2.–22. km) arī plānots pabeigt šogad, autoceļu nozarei pieejamā finansējuma ietvaros šā posma pārbūves darbi plānoti 2025.–2026.gadā.

**Kāpēc, nogreiderējot ceļu, tas pēc tam netiek pieveltņots, kā to darīja agrāk?**

? Grants ceļus pēc greiderēšanas nav paredzēts veltnot. Veltņošana tiek izmantota pēc jauna šķembu materiāla iestrādāšanas esošajā grants segumā.

**Cik ilgs ir garantijas laiks posmiem, kur veikta dubultā virsmas apstrāde?**

? Ikdienas uzturēšanas darbu ietvaros veiktajiem grants segumu divkārtšās virsmas apstrādes darbiem garantija ir divi gadi. Bet būvdarbu ietvaros veiktajiem divkārtšās virsmas apstrādes darbiem garantija ir trīs gadi.

**Cik bieži tiek apsektas sabiedriskā transporta pieturvietas uz reģionālajiem autoceļiem?**

? Pieturvietu vizuālā apsekošana tiek veikta vienlaicīgi ar ceļu apsekošanu. Apsekošanas biežumu nosaka MK noteikumi par valsts un pašvaldību autoceļu ikdienas uzturēšanas prasībām un to izpildes kontroli. Piemēram, ja reģionālajam autoceļam noteikta B uzturēšanas klase, tad vasaras sezonā apsekošana tiek veikta vienu reizi divās nedēļās.

**Kā izvēlas posmus, kur veiks grants ceļu atputekļošanu?**

? Atputekļošanai paredzēto valsts autoceļu posmu sarakstu veido VSIA *Latvijas valsts ceļi* reģionālo nodaļu inženieri, balstoties uz saņemtajiem pašvaldību un to institūciju, iedzīvotāju iesniegumiem un sūdzībām. Iesniegumi tiek izskatīti un tiek izvērtēts lūguma pamatojums –konkrētā ceļa posma atbilstība valsts autoceļu atputekļošanas vadlīnijām. Tomēr ierobežotā finansējuma dēļ ne visus pieprasījumus iespējams apmierināt.

–Tā zilonkaula lādīte, ko jūs pagājušajā nedēļā man pārdevāt, ir viltojums! Tā ir no plastmasas!  
–Nu, nezīnu... Varbūt zilonim bija protēzes?



Ja automašīnai, kas apzīmēta ar trijstūri un burtu M, ieslēdzas logu tīrītāji, tas nozīmē, ka tā tūlīt veiks apgriešanās manevru.



Neviens pasaulē nemāk tā spēlēt futbolu, kā mēs nemākam.



Igauņu zibens sit tik nesteidzīgi, ka tam var pieslēgt mobīlā tālruņa lādēšanas ierīci.



– Tā ir jūsu mašīna?  
– Mana.

– Vai jūs nevarētu to padzīt tālāk?  
– Mierīgi... Tiš, tiš!



Strīdēties ar sievu?! Viņai pat navigators piekrit!



Autovadītājs par pamatīgu ātruma pārsniegšanu nonācis tiesā. Tiesnesis viņam prasa:

–Ko izvēlaties 300 eiro vai 30 dienas?

Autovadītājs atbild:

–Es labāk ņemšu naudu, paldies.



Tev ir jāmaina mašīna, ja:

–tā sarūsējusi tā, ka to kopā tur tikai rūsa;

–vienīgais iemesls, kādēļ ir nepieciešama aizmugurējā stikla apsilde, lai rokas nesaltu stumjot;

–ik pēc 100 km ir jādodas uz autoservisu, lai nomainītu limlenti.



Jaunietis kārtu teorijas eksāmenu autoskolā, pasniedzējs jautā: –Šeit ir krustojums, te tava mašīna, te tramvajs, te smagā mašīna. Kurš

pirmais šķērsos krustojumu?

– Motocikls.

Pasniedzējs dusmās:

–Kur tev te uzradies motocikls! ??

– Kā lai es zīnu, no kurienes tie vienmēr uzrodas!



Uzmanīgs autovadītājs ir tas, kurš braucot spēj pamanīt fotoradaru.



# ZINI? IEVĒRO!



Tu taču nemazgā veļu 60°, ja apzīmējums uz apgērba saka, ka jāmazgā 40°?!



Un būvlaukumā velc ķiveri, jo tā ir tava drošība...



Arī transformatora būdā tu nelidīsi, ja redzi zīmi "Bīstami"?!

