

---

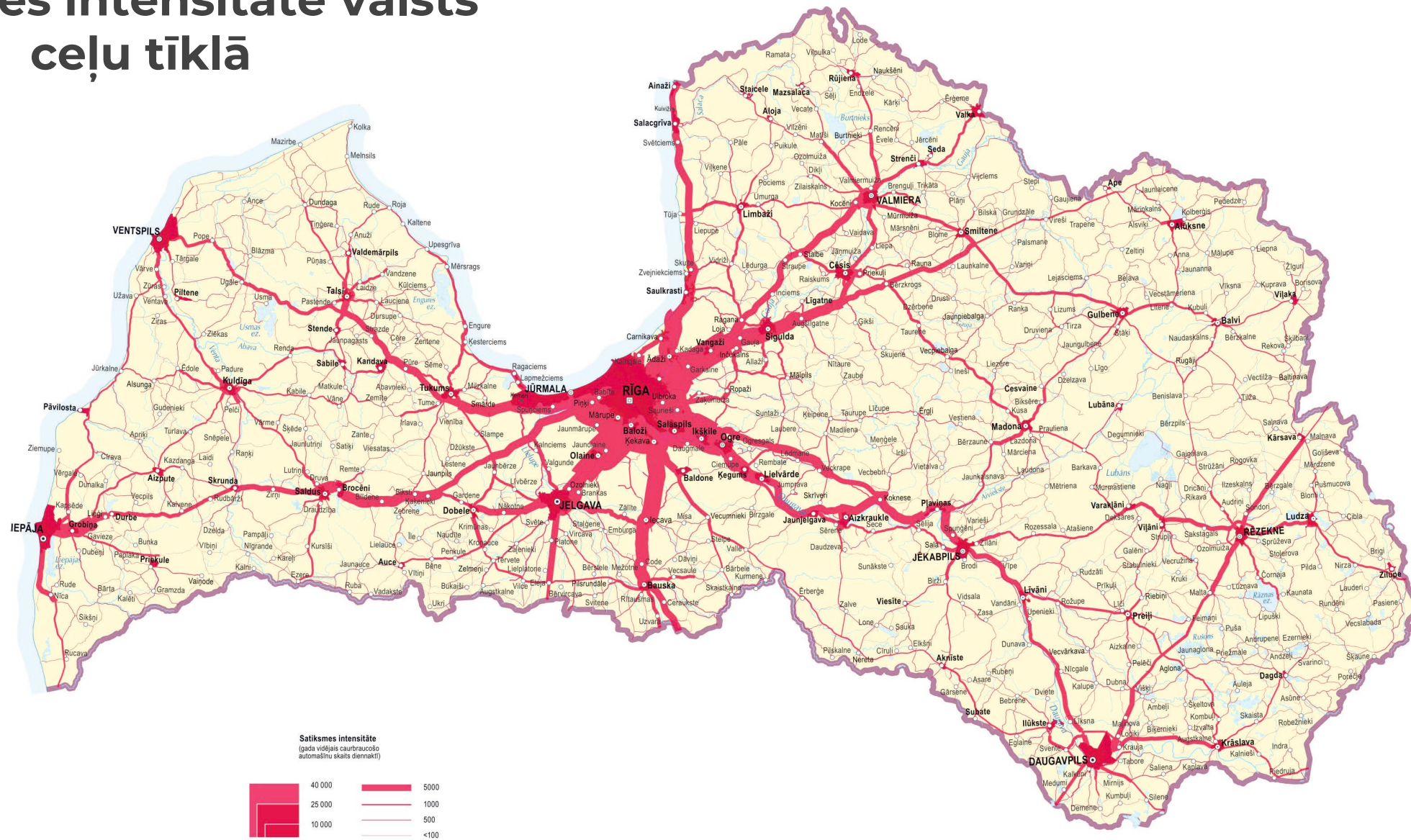
# Pārslogotie galvenie ceļi: sekas un risinājumi

**Ainārs Morozs**

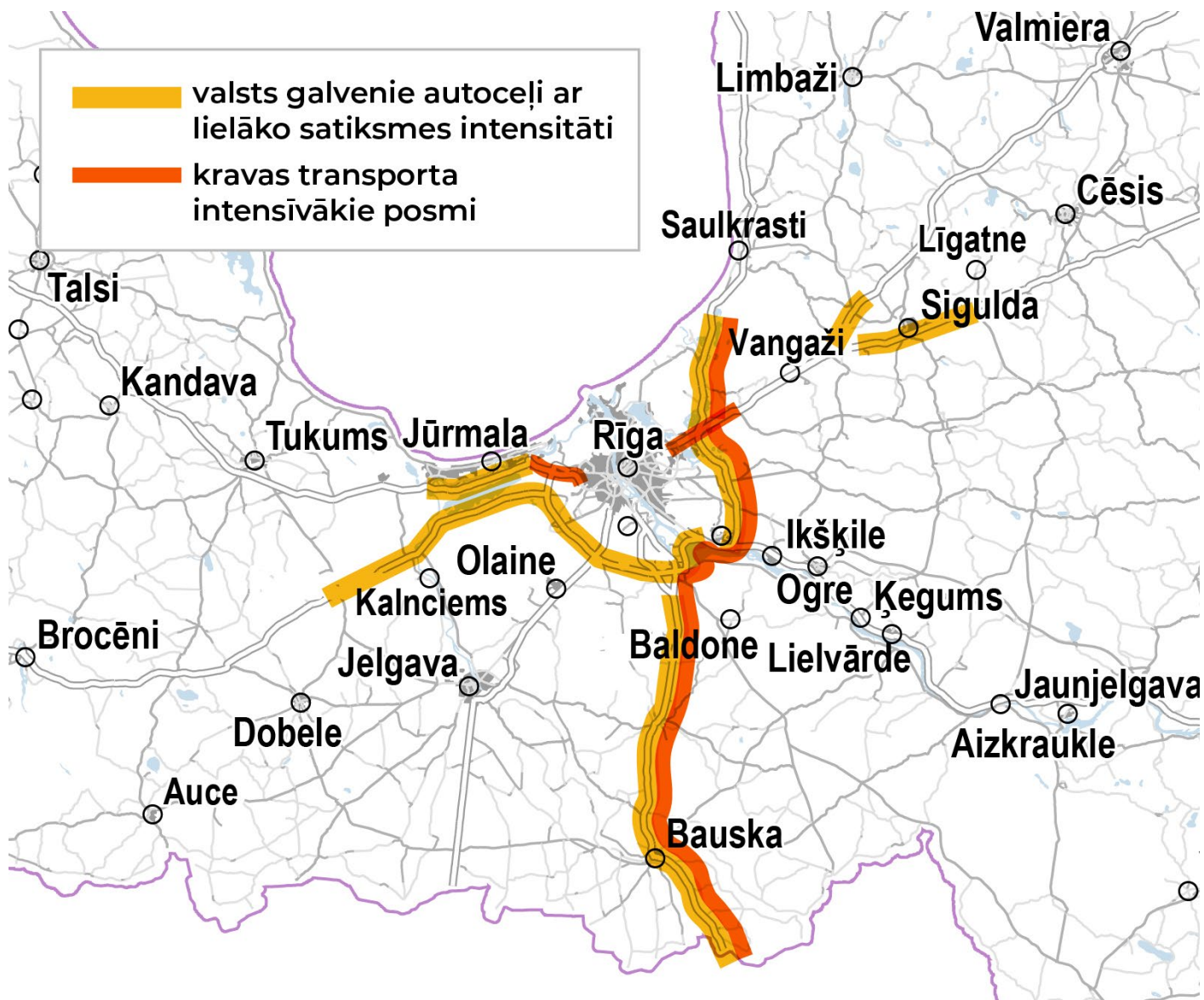
*VSIA Latvijas Valsts ceļi*

Satiksmes organizācijas plānošanas daļas vadītājs

# Satiksmes intensitāte valsts ceļu tīklā



# Valsts galvenie autoceļi ar lielāko satiksmes intensitāti

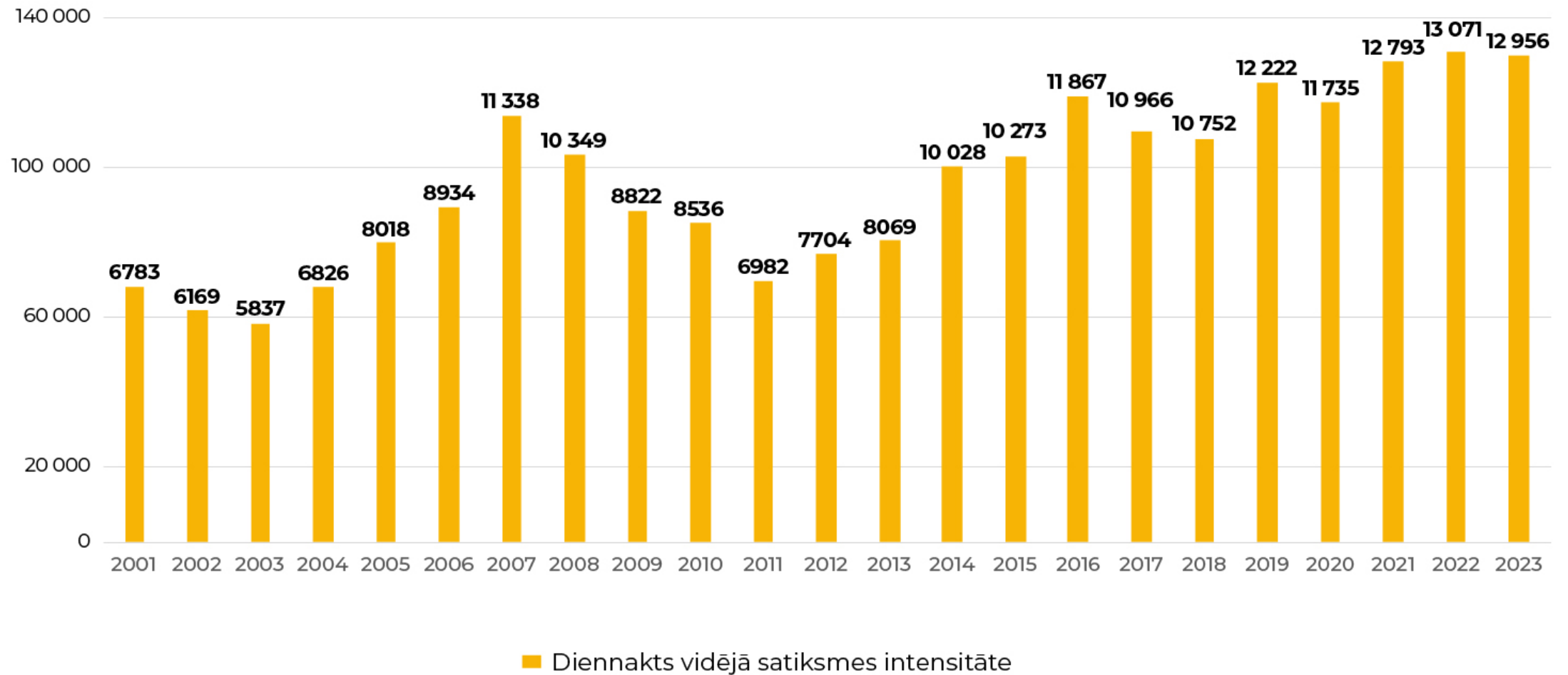


Noslogojuma koeficients parāda, vai ceļš ir ekonomiski efektīvs:

- 0,45 līdz 0,70 – ekonomiski efektīvs;
- 0,70 līdz 1,00 – jādomā par caurlaidi uzlabojošiem pasākumiem;
- 1,00 – ērtības līmenis pavisam zems, steidzami jādomā par caurlaidi uzlabojošiem pasākumiem;
- vairāk nekā 1,00 – ceļa caurlaides spēja ir izsmelta un maksimumstundās braukšanas ērtības līmenis ir ārkārtīgi zems, satiksme notiek nepārtrauktā kolonnā, kas var apstāties.

Attēlotie posmi, kur koeficients ir gandrīz 1 vai pārsniedz 1, atsevišķi posmi sakrīt arī ar kravas transporta intensīvākajiem posmiem.

# A4 satiksmes kopējās intensitātes izmaiņas (2001–2023)



# Veiktās izmaiņas uz Rīgas apvedceļa Baltezers–Saulkalne(A4)

## 2007. gads

Izbūvēti luksofori un apgaismojums šādos ceļa mezglos:

- krustojumā ar a/c Bergi–Upesciems–Langstiņi (V29) (tagadējā Skolas iela);
- krustojumā ar a/c Juglas papīrfabrika–Upesciems (P2);
- krustojumā ar a/c Rīga–Ērgļi (P4);
- Saulkalnes krustojumā ar a/c Ulbroka–Ogre (P5).

## 2008. gads

- Krustojumā ar a/c Juglas papīrfabrika–Upesciems(P2) virzienam no Baltezera uz Sunīšu ciemu izveidota kreisā manevra josla.

## 2014. gads

- Pārbūvēts krustojums ar reģionālo autoceļu Ulbroka–Ogre (P5);
- paplašināts krustojums;
- nomainīti vecā tipa luksofori pret jauniem joslu luksoforiem.

# Veiktās izmaiņas uz Rīgas apvedceļa Baltezers–Saulkalne(A4)

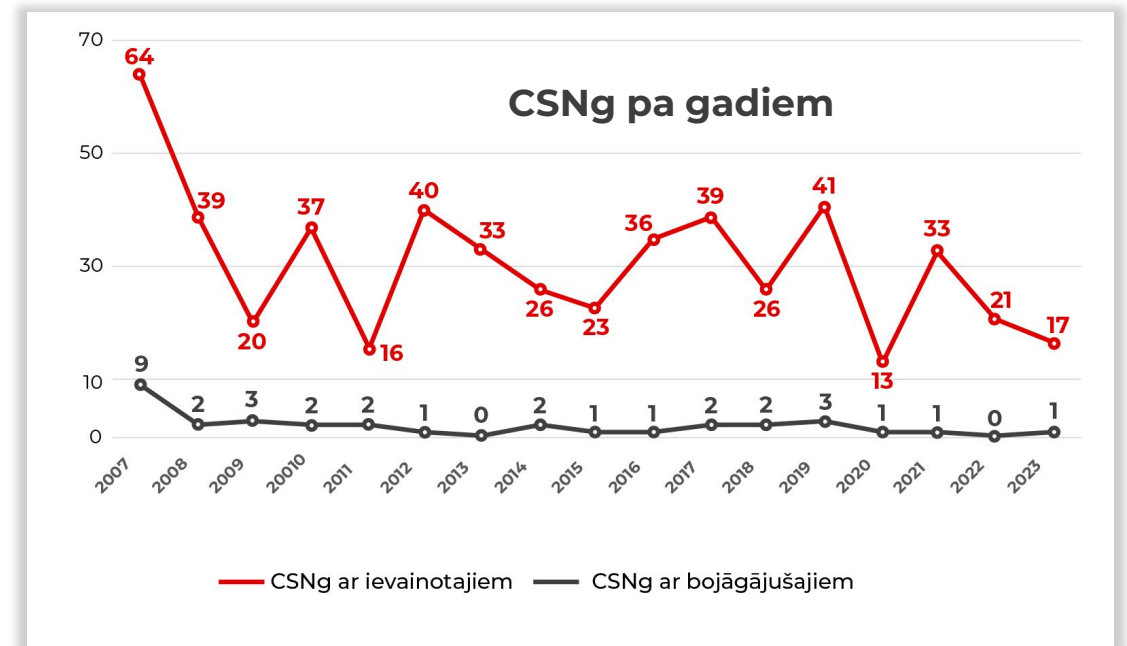
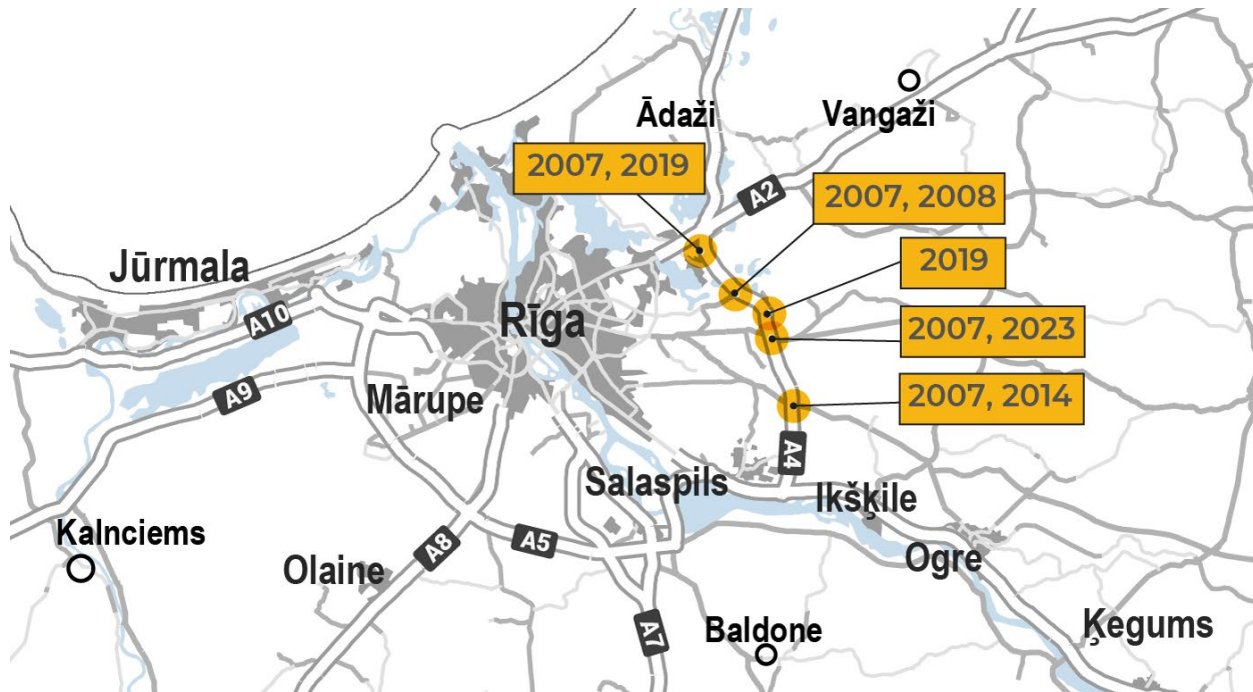
## 2019. gads

- krustojumā ar valsts vietējo autoceļu Pievedceļš Muceniekiem (V31) pārbūvēts krustojums, izbūvētas kreisā manevra joslas, apgaismojums un uzstādīto luksofori.
- krustojumā ar Rožu prospekts aizliegti kreisie manevri no A4.

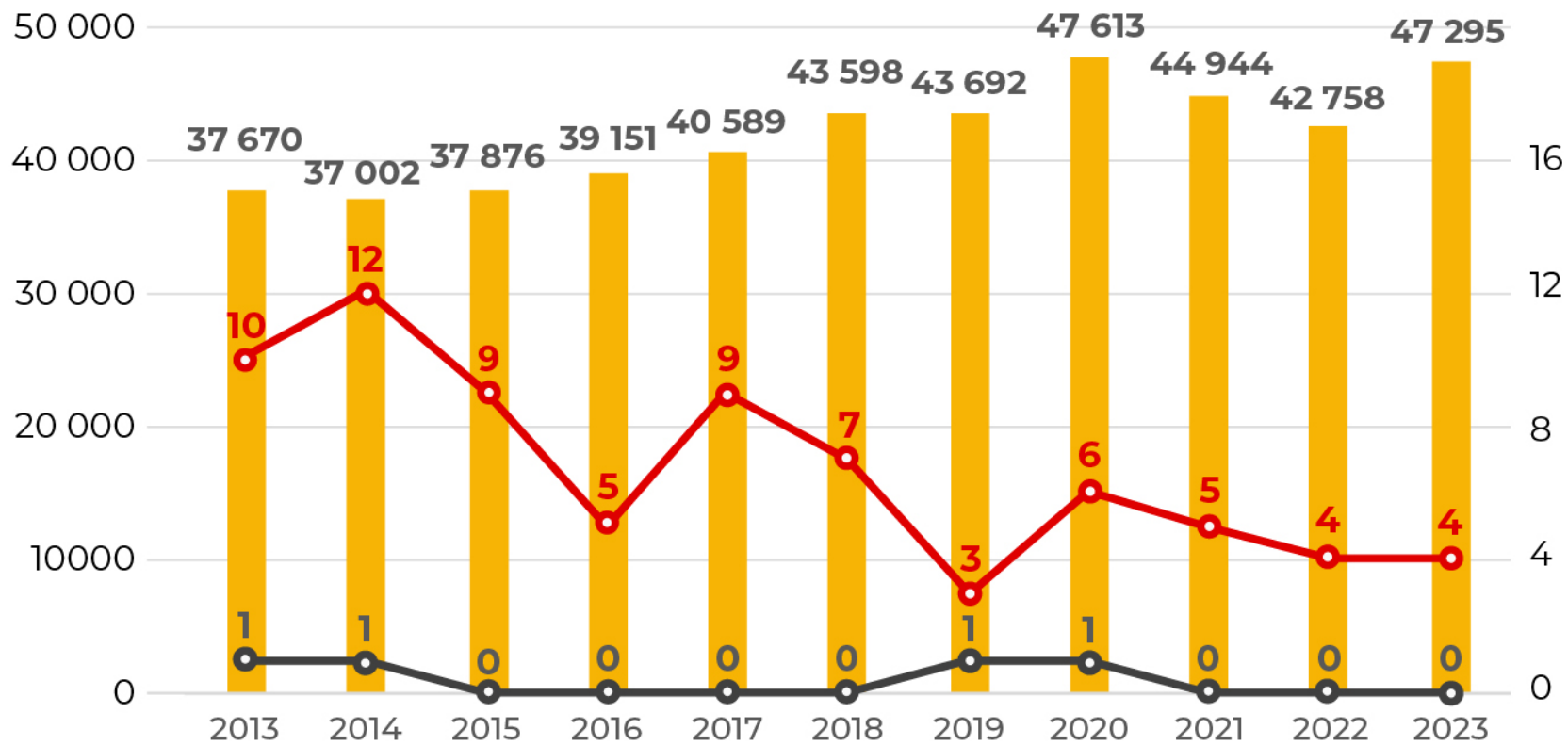
## 2023. gads

- Krustojumā ar reģionālo autoceļu Rīga–Ērgļi (P4) modernizēts apgaismojums un izveidota kreisā manevra joslas uz P4 ceļa virzieniem uz Baltezeru un Saulkalni.

# Veiktās izmaiņas uz Rīgas apvedceļa Baltezers–Saulkalne(A4)



# Jūrmalas šosejas (A10) intensitāte



■ Diennakts vidējā satiksmes intensitāte    — CSNg ar ievainotajiem    — CSNg ar bojāgājušajiem



# Noslogots maģistrālais ceļš un pārslogots divu joslu ceļš

	Jūrmalas šoseja (A10)	Rīgas Apvedceļš (A4)
Satiksmes intensitāte	<b>47 295</b>	<b>12 956</b>
Max ātrums vasarā	<b>110 km/h</b>	<b>90 km/h</b>
Vienlīmeņa pieslēgumi	<b>3</b>	<b>21</b>
CSNg ar ievainotajiem (2021–2023)	<b>5; 4; 4</b>	<b>33; 21; 17</b>
CSNg ar bojāgājušajiem (2021–2023)	<b>0; 0; 0</b>	<b>1; 0; 1</b>

# Ceļu satiksmes negadījumu koeficients (2021–2023)

<b>Jūrmalas šoseja (A10)</b>	Rīga–iebraukšana Jūrmalā (13,45.–19,28. km)	<b>0,13</b>
<b>Rīgas apvedceļš (A4) (Baltezers–Saulkalne)</b>	A2–Daugavpils šosejai (A6) (0,00.–20,45. km)	<b>0,46</b>

Viena posma negadījumu koeficienta noteikšana:

$$NK = \frac{CSNg \times 10^6}{365,25 \times N \times L \times t}$$

kur NK – negadījumu koeficients, [CSNg/10<sup>6</sup> autokm]

CSNg – apskatāmajā ceļa posmā reģistrētais ceļu satiksmes negadījumu skaits

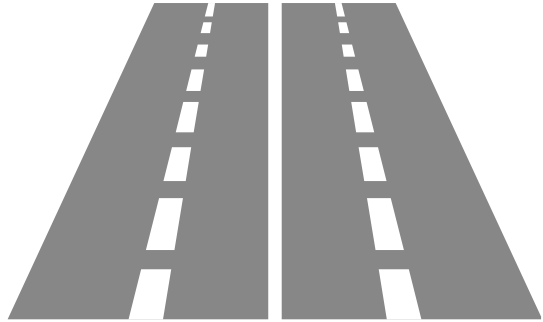
N – gada vidēja diennakts intensitāte (laika periodā t), [trl./24h]

L – apskatāmā ceļa posma garums, [km]

t – apskatāmais laika posms (3 gadi), [gadi]

# Secinājumi

- Veicot uzlabojumus ar maziem kapitālieguldījumiem, ir iespējams samazināt smago CSNg skaitu, taču nav iespējams tos izskaust pavisam, CSNg ar cietušajiem joprojām ir daudz.
- Salīdzinot pēdējo triju gadu statistiku, atbilstoši ceļu satiksmes negadījuma koeficientam **Rīgas apvedceļš (A4) ir 3,47 reizes bīstamāks** nekā **Jūrmalas šosejas (A10)** divu brauktuvju maģistrālā ceļa posms.
- Pārslogotais Rīgas apvedceļš (A4) nespēj pilnvērtīgi pildīt valsts galvenā autoceļa funkciju, jo satiksme ir bīstama, bieži notiek kolonnā, ērtību līmenis ārkārtīgi zems.
- Diskomforta dēļ, autobraucēji var izvēlēties braukt cauri Rīgai, nevis izmantot apvedceļu
- Rīgas apvedceļa (A4) pārbūve par divu brauktuvju maģistrālo ceļu risinās satiksmes drošības problēmu pēc būtības, kā arī šoseja atsāks pildīt valsts galvenā autoceļa funkciju.



---

Paldies par uzmanību!