



Janvāris 2016

autoceļu drošība

CSDD:

Lai piedalītos satiksmē, automašīnai reizi gadā jāiziet tehniskā apskate. Normāli būtu, ja mašīna atbilstošā tehniskā kārtībā būtu visu gadu.

[---> 4. lapaspuse]

Valsts policija:

Satiksmes drošībai jābūt aktuālai vienmēr, nevis kampaņveidīgai.

[---> 6. lapaspuse]



Satiksmes drošība uz Latvijas ceļiem

Lai Latvijā uzlabotos ceļu satiksmes drošība, ar labām automašīnām, infrastruktūru un aktīvu policijas darbu nepietiek. Daudz ir atkarīgs arī no autovadītāju braukšanas prasmēm un visu ceļu lietotāju savstarpējās tolerances.



No 2016. gada 1. janvāra spēkā stājas jaunie satiksmes noteikumi.

[---> 4. lapaspuse]

„Latvijas Valsts ceļi” un „Latvijas autoceļu uzturētājs” aicina: **„Ir ziema. Slīd. Neriskē!”**



Ceļu satiksmes negadījumu skaits pieaudzis; bojāgājušo ir nedaudz mazāk.

[---> 7. lapaspuse]

Īsumā

15 ceļu būvobjektos ieviests tehnoloģiskais pārtraukums

Šo būvobjektu realizācija plānota divu gadu laikā, tāpēc lielākajā daļā šo objektu tehnoloģiskais pārtraukums ilgs līdz pavasarim. No visiem šiem būvobjektiem septiņi ir uz valsts galvenajiem autoceļiem. Lai pēc iespējas mazāk traucētu satiksmi, objektos atjaunota divvirzīnu kustība pa cietu līdzenu segumu, saglabājot ātruma ierobežojumus. Autovadītāji ir aicināti ievērot ierobežojumus pat uz vizuāli šķietami pabeigta ceļa, jo tam var pagaidām nebūt seguma virskārtas, brauktuves marķējuma vai cita satiksmei būtiska aprīkojuma.

CSDD palielinās maksu par tehnisko apskati

Cenas izmaiņas skars tikai vieglos automobiļus un kravas automobiļus ar pilnu masu līdz 3,5 tonnām. Cenas par tehnisko apskati vidēji palielināsies par 2,80 eiro (3,61 eiro par pamata apskati, 1,98 eiro par atkārtotu apskati).

Turpmāk tehniskajā apskatē tiks kontrolētas tādas satiksmes drošībai nozīmīgas lietas kā automobiļu elektroniskās vadības un drošības sistēmas, notikis pieslēgšanās pašdiagnostikas sistēmai (OBD) – bremžu antibloķēšanas sistēmas (ABS) pārbaude, elektroniskās stabilitātes kontroles sistēmas (ESC) pārbaude un gaisa spilvenu drošības sistēmas (SRS) pārbaude, kā arī pastiprināta riepu protektora un vecuma kontrole. Tā rezultātā nepieciešams modernāks aprīkojums, kā arī palielinās patērētais laiks automobiļa kontroles veikšanai. Vienlaikus jaunā kārtība paredz, ka vairākās pozīcijās netiek piemērota maksa par pakalpojumiem, piemēram, par elektromobiļu pirmreizējo reģistrāciju un par transportlīdzekļu tehnisko kontroli uz ceļiem. Tāpat tiek mazināts administratīvais slogs transportlīdzekļu mazumtirdzniecībā. Turklāt vairāki pakalpojumi ir pārcelti uz e-vidi. Vēl no 16,01 eiro uz 24,58 eiro pieaugs maksa par autovadīšanas eksāmenu. Tas ir saistīts ar papildu eksāmenu transportlīdzekļu iegādi un lielākām darbaspēka izmaksām.

Būs stingrākas prasības autovadītāju tiesību atjaunošanai

Saeima pieņēmusi grozījumus Ceļu satiksmes likumā, kas nosaka – lai atjaunotu transportlīdzekļu vadīšanas tiesības, kas atņemtas uz laiku līdz vienam gadam, šoferiem būs jākārt teorētiskais ceļu satiksmes noteikumu eksāmens. Iepriekš likums noteica tikai tiesību atjaunošanu tām personām, kurām tās bija atņemtas uz gadu vai ilgāk, kā arī par braukšanu alkohola reibumā vai narkotisko vielu ietekmē uz jebkādu termiņu. Minētie likuma grozījumi arī paredz, ka, braucot mašīnā,

nedrīkstēs darboties ar piezīmētajiem, planšetdatoriem, viedierīcēm. Līdz šim bija noteikts, ka šoferi nedrīkst pie stūres runāt pa tālruni, ņemot to rokās.

Aptauja: Negadījumos cietušajiem ir būtiski sazināties ar operatīvajiem dienestiem un tuviniekiem

Iekļūstot ceļu satiksmes negadījumā, autovadītājiem vissvarīgāk ir sazināties ar operatīvajiem dienestiem, tuviniekiem un savu apdrošinātāju, liecina Swedbank veiktā aptauja. Primāri autovadītāji pēc palīdzības vai padoma vērstos pie operatīvajiem dienestiem (42%). Gandrīz tikpat daudz aptaujāto (41%) vispirms zvanītu tuviniekiem – dzīvesdraugam vai vecākiem. Pēc dienestu apzināšanas autovadītāji vērstos pie sava apdrošinātāja (37%). Trešdaļa autovadītāju (29%), iekļūstot ceļu satiksmes negadījumā, mēģinātu tikt galā pašu spēkiem, bet katrs desmitais (12%) mēģinātu sarunāt palīdzību no citu satiksmes dalībnieku pušes. 12% atzinuši, ka nezinātu, kā šādā nestandarta situācijā uz ceļa rīkoties.

Latvija un Baltkrievija paplašinās sadarbību transporta, loģistikas un tranzīta jomā

Tas nolemts Latvijas–Baltkrievijas Starpvaldību komisijas ekonomiskās, zinātniskās un tehniskās sadarbības jautājumos sēdē. Sēdē panākta vienošanās nākamā gada pirmajā pusē Rīgā rīkot vērīgu biznesa forumu, kurā plānots sīkāk apspriest sadarbības paplašināšanu transporta un loģistikas, informācijas tehnoloģiju, biržas tirdzniecības un finanšu kreditēšanas jomās.

Šogad nozagti transportlīdzekļi 6 milj. eiro vērtībā

Šogad 10 mēnešos Latvijā nozagti transportlīdzekļi 6,08 milj. eiro vērtībā, liecina Autonomas dati. Tas ir par 305 tūkst. eiro vairāk nekā pērn attiecīgajā laika periodā. Aprēķini veikti, ņemot vērā attiecīgo automašīnu tirgus cenu. Lielāko daļu šo automašīnu veido transportlīdzekļi, kas vecāki par septiņiem gadiem. 130 nozagtas automašīnas bija salīdzinoši jaunas – ražotas pēc 2009. gada. Saskaņā ar Valsts policijas datiem, kopumā 10 mēnešos nozagts 781 transportlīdzeklis. Starp visvairāk zagtajām automašīnu markām ir Volkswagen, Audi, BMW, Toyota un Mercedes Benz. Atrasto automašīnu skaits pieaudzis par 7%, sasniedzot 390 vienības.

Kļūdas labojums

Iepriekšējā „Autoceļu Avīzes” numurā rakstā „Autoceļu ziemas uzturēšana Ziemeļeiropas valstīs” (5.lpp) Dānijas ziemas uzturēšanas budžets uz 3796 km valsts autoceļu ir 30, nevis 300 milj. eiro gadā.

Viedoklis

„Visiem ceļu lietotājiem ir jābūt mazliet neapmierinātiem!”



Juris Zvirbulis, Latvijas Automoto biedrības (LAMB) prezidents

Katrs ceļu redz no sava skatpunkta, un katram ir savas specifiskās intereses. Smagā transporta vadītāji gribētu, lai tie visur var iebraukt un aizbraukt bez ierobežojumiem. Vieglo automašīnu vadītājiem būtu labi, ja smago nebūtu vai tie pārvietotos tikai naktī. Riteņbraucēji pieprasa velomaģistrāli no pilsētas centra līdz Juglai, un citiem, viņuprāt, būtu jāpaceļas uz otro stāvu vai jāierokas pazemē.

Es piekritu viedoklim, ka labi ir tad, ja visi ceļu lietotāji ir mazliet neapmierināti un katram kaut kas nedaudz nepatīk. Labāk, ja visi ir mazliet neapmierināti, bet kopumā sadzīvo vairāk vai mazāk draudzīgi, nevis kādai grupai viss ir sakārtots perfekti uz citu ceļu satiksmes dalībnieku rēķina.

Galvenais, kas uz Latvijas ceļiem trūkst, ir satiksmes drošība. Absolūtos ciparos bojājājušo skaits nav milzīgs (ja

tā vispār var teikt), bet, rēķinot uz iedzīvotāju skaitu, mēs esam pēdējie Eiropā. Mums vajadzētu darīt visu, lai sasniegtu vismaz Eiropas vidējo līmeni – samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojājājušo skaitu uz pusi.

Mēs parasti sūdzamies, ka Latvijā ir īpaši klimatiskie apstākļi – gara ziema, gari un tumši vakari, jākaisa un jātira ceļi. Taču visdrošākā satiksme ir Zviedrijā, un tur apstākļi ir līdzīgi. Turklāt zviedri līdz 2020. gadam ir apņēmušies sasniegt tādu stāvokli, kad bojājājušo uz ceļiem nav vispār.

Jaunās automašīnas kļūst arvien gudrākas – parādās automātiskā bremzēšana, aklās zonas brīdinājumi. Autovadītājs tiek brīdināts par šķēršļiem uz ceļa vai joslu maiņu. Ir pat tādas tehnoloģijas, kas ceļa malas izgaismo ar infrasarkanā gaismu, brīdinot par gājējiem. Pie mums gājēji ļoti bieži ir satiksmes negadījumu upuri. Sākotnēji, protams, visas šīs ekstras ir pieejamas dārgākos un ekskluzīvākos modeļos, bet ar gadiem kļūst par standartu aprīkojumu. Latvijā ir aptuveni 600 tūkstoši vieglo automašīnu, kas izgaismo tehnisko apskati un ir apdrošinātas – tāpat piedalās ceļu satiksmē. Taču to vidējais vecums ir 13 gadi. Līdz ar to pie mums visi jauninājumi masveidā ienāk ar diezgan lielu nokavēšanos.

Satiksmes drošībai ļoti svarīgas ir dažādas sociālās

kampaņas, autovadītāju uzraudzība un kontrole (tajā skaitā dažādi tehniskie līdzekļi), kā arī pareiza autovadītāju sagatavošana.

Tā kā no pēdējās vietas zemāk nokrist nevar, atbildīgajām institūcijām ir jādara viss, lai situācija uz ceļiem uzlabotos. Tas nenozīmē, ka mums būtu jāpārstāj būvēt jaunus ceļus vai jāsaliek visur luksoforus un guļošos policistus. Taču tos projektus, kuros vēl ir iespējams veikt uzlabojumus no satiksmes drošības viedokļa, varbūt būtu vērts pārskatīt. Un nākotnes projektos pastiprināti domāt par satiksmes organizāciju un drošību. Arī tiem ceļa posmiem, kas tikko ir pabeigti un kuriem pēc gadiem pieciem vai septiņiem gadiem plānoti uzturēšanas darbi, jau tagad vajag paredzēt vajadzīgās izmaiņas.

Liela problēma ir mazaizsargātie ceļu satiksmes dalībnieki – gājēji un riteņbraucēji. Lai viņu pārvietošanos padarītu drošāku, jāveido atbilstoša infrastruktūra. Skaidrs, ka nodrošināt iespēju šķērsot šoseju pie katras autobusu pieturas nav iespējams, bet arī atstāt neregulējamus gājēju pārejas pār četrām un sešām joslām ir nepieļaujami.

Ir jānedefinē velobraucēju statuss, viņu atrašanās vieta uz ceļa, iespēju robežās jāveido veloceliņi. Es arī uzskatu, ka velobraucējiem un gājējiem pašiem ir jādara viss, lai viņi būtu redzami. Kamēr mēs ejam uz gaišo nākotni, vajag

sevi padarīt gaišu. Ir jāatrod sadarbības modelis, lai visi ceļu satiksmes dalībnieki justos ērti. Jo galu galā mēs visi esam kājāmgājēji, kas beigās ierodas mājās.

Ja tiek uzbūvēts kilometriem garš ceļš, visi to redz, bet neliels posms, kas padarīts drošāks, bieži paliek nepamanīts. Lai gan ieguldīto līdzekļu apjoms nereti ir tikpat liels.

Akcentēt uzstādījumu – satiksmes drošību padarīt par prioritāti – ir politisks lēmums. Tas nes līdzīgu konsekvenci – ilgtermiņa plānošanu, prioritāšu izvirzīšanu, finanšu pārdali, fondu sadali. Ja šāda prioritāte būs, tā būs arī attiecīgi visos līmeņos jāizstāst.

Starptautiskās automobiļu federācijas (FIA) un LAMB satiksmes drošības ZELTA LIKUMI:

- Vienmēr piesprādzējies
- Ievērot ceļu satiksmes noteikumus
- Nepārkāpt ātruma ierobežojumus
- Regulāri pārbaudīt auto riepas
- Nebraukt nogurumā
- Nebraukt reibumā
- Bērni – bērnu sēdekliņos
- Mobilais – tikai ar brīvroku sistēmu
- Valkāt ķiveri, kad brauc uz diviem riteņiem
- Respektēt citus satiksmes dalībniekus

Peldbaseina garuma aklā zona

„Automašīna, braucot ar ātrumu 50 km/h, vienā sekundē nobrauc 14 metrus. Paskatoties uz tālruni un atkal paceļot acis, paiet divas sekundes. Tas ir viens peldbaseina garums, kura laikā jūs ceļu nekontrolējat nemaz,” uzsver CSDD Biķernieku kompleksās sporta bāzes direktora vietnieks, drošas braukšanas speciālists Normunds Lagzdīņš.

75% Latvijas autovadītāju pie stūres lieto mobilās ierīces

75% dažreiz
20% bieži

KĀDAM NOLŪKAM LIETO TĀLRUNI PIE STŪRES?

16% internetam

43% īsziņām

75% sarunām

LVC: Satiksmes drošību uzlabojam nepietiekama finansējuma apstākļos

Neskatoties uz ierobežoto finansējumu, VAS „Latvijas Valsts ceļi” (LVC) 2015. gadā veikusi vairākus būtiskus satiksmes drošības uzlabojumus. Izveidoti jauni rotācijas apli, uzstādītas drošības barjeras, ierīkoti gājēju un velosipēdistu celiņi, kā arī apgaismojums. Tāpat likvidēti vairāki kreisie pagriezieni un izveidotas pirmās ribjoslas. Arī 2016. gadā darbs šajā jomā turpināsies ar vairākiem satiksmes drošības uzlabojumiem.

Satiksmes drošībai 2015. gadā tika atvēlēti 2,3 milj. eiro, kas, protams, ir nepietiekami. Taču ierobežota finansējuma apstākļos mēs darām visu, lai tomēr katru gadu īstenotu vairākus svarīgus projektus, saka LVC valdes priekšsēdētājs Jānis Lange. Nākamgad satiksmes drošības uzlabošanai paredzēti 2,56 milj. eiro.

J.Lange informē, ka vērienīgākie šogad realizētie darbi satiksmes drošības uzlabošanā, kas saistīti ar satiksmes organizācijas izmaiņām, ir ierīkoti rotācijas apli Dreiliņos (Juglas – Kaivas – Augusta Deglava – Lubānas ielas un P4 krustojumā) un autoceļa Rīga – Ērgļi (P4) un Ulbroka – Ērgļi (P5) krustojumā. Ulbrokā uz P4 arī pieslēgts apgaismojums.

Pērn sāka gājēju un velosipēdistu tilta būvniecība pār autoceļu Rīga – Ventspils (A10) pie Priēziema, kas noslēgsies 2016. gadā. Šogad iesākts un pabeigts darbs pie vairāku gājēju un velosipēdistu celiņu ierīkošanas dažādās vietās, tostarp uz autoceļa Ulbroka – Ogre (P5). 2016. gada sākumā šādi celiņi būs arī Ierīkos, Špoģos, Augšligatnē un Maltā. Izveidotas vairākas regulējamas gājēju pārejas. 11 kilometros autoceļu dažādās posmos uzstādītas drošības barjeras.

Ceļu satiksmes negadījumu operatīvās analīzes veikšanai VAS „Latvijas valsts ceļi” kopš pagājušā gada marta paši apseko mazāko ceļu satiksmes negadījumu vietas uz valsts autoceļiem. Kopā pērn tika apsekotas 79 šādas vietas, no kurām 13 vietās tika konstatēti trūkumi satiksmes organizācijā vai ceļa aprīkojumā. „Tādā veidā mēs iegūstam nepastarpinātu informāciju par iespējamajām vietām uz valsts ceļiem, kur jāveic uzlabojumi satiksmes drošībai,” norāda J.Lange.

Viņš arī pauž gandarījumu par pērn rudenī noslēgto sadarbības līgumu ar Valsts policiju par informācijas apmaiņu par apstākļiem un notikumiem, kas ietekmē ceļu satiksmes drošību un kārtību uz valsts autoceļiem. Līgums paredz, ka policija LVC informēs par ceļu satiksmes negadījuma veidu, laiku un vietu, ja viens no iespējamajiem tā iemesliem ir ceļa brauktuves seguma stāvoklis. Tāpat LVC turpmāk tieši no VP saņems informāciju, ja negadījuma dēļ ir traucēta vai bloķēta satiksme, ir

bojātas ceļa inženierbūves vai brauktuves, ceļa aprīkojuma kvalitāte rada draudus satiksmes drošībai.

Informāciju par satiksmei apgrūtinātajiem ceļu posmiem LVC iegūst arī no ceļu lietotājiem, atbildīgajiem dienestiem un meteo, video novērošanas sistēmām. Ja kādā ceļa posmā vai konkrētā vietā ir apgrūtināta satiksme, LVC ar savas mājaslapas, masu mediju, sociālo mediju starpniecību nodod informāciju tiem ceļu lietotājiem, kuriem šī informācija ir būtiska. Tāpat aktīva sadarbība jau otro gadu ir ar Waze – informējot autovadītājus par remontdarbiem.

Esam izveidojuši jaunus rotācijas aplis, uzstādījuši drošības barjeras, ierīkojuši gājēju un velosipēdistu celiņus un apgaismojumu.

Ir vairāki atbildīgo institūciju akcentēti virzieni, kuros LVC strādāja pērn un turpinās darbu arī šogad:

Platās brauktuves nomales

Avārijas situācijas un ceļu satiksmes negadījumi ir nereta parādība arī uz tā saucamajiem NP-14 profila ceļiem. Tas ir 14 m plats ceļš un kustība ir paredzēta pa vienu 3,75 platu joslu katrā virzienā, tomēr 3,25 m platā nomale (no kuras 1,75 m ir ar asfaltbetona segumu) ir atdalīta ar pārtrauktu līniju. Šāds profils Latvijā ir kopumā uz 83,74 km ceļa, tajā skaitā uz autoceļa Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenstāle) vairākos posmos un Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži) no 0.–57,7 km. Lie-lākā problēma, ka autovadītāji joprojām isti nezina, kā pa šādu ceļu braukt, kā veikt apdzīšanu, vai nomales drikst izmantot stāvēšanai un vai pa tām drikst pārvietoties gājēji un velobraucēji.

Iespējamie risinājumi, kas šobrīd tiek izvērtēti, ir paredzēt nomali nodalīt ar nepārtrauktu līniju. Tad uz šī ceļa nedrīkstēs apstāties un stāvēt un kustība būs iespējama tikai vienā rindā.

Otrs variants ir izvērtēt iespēju uz šī profila ceļiem izveidot 2+1 principa brauktuvi,

pretējo braukšanas joslu atdalot ar barjeru vai tikai horizontālo marķējumu. Tas nozīmē, ka tā ir brauktuve ar vienu joslu katrā virzienā, bet ik pa kādam posmam ir izveidota vēl viena josla apdzīšanas manevra veikšanai.

Skandināvijā tik populāro 2+1 brauktuvi ir iespējams izveidot abos virzienos vismaz 1500 m garumā. Tomēr atļautie manevri mazāk nozīmīgos krustojumos un nobrauktuvēs tiktu ierobežoti, kā arī tiktu paredzētas apgrīšanās vietas. Tāpat speciālisti uzskata, ka uz šādas brauktuves ir būtiski nodalīt gājēju un velosipēdistu satiksmi. Daudz arī jāstrādā šāda braukšanas principa izskaidrošanai sabiedrībai, jo līdz šim Latvijā 2+1 ceļu nav bijis.

Trešais variants ir NP-14 profilu saglabāt nemainītu un veikt plašu izglītojošu darbu.

Iesaistītajām institūcijām būs jāizlemj, kuru variantu īstenot satiksmes drošības uzlabošanai.

Kreisais pagrieziens

Kreisais pagrieziens ir viens no bīstamākajiem manevriem, ko legāli var veikt autovadītājs. 2015. gadā tika likvidēti trīs kreisie pagriezieni – uz Daugavpils šosejas (A6) pie *Likteņdārza* (102,1 kilometrā) un uz Tallinas šosejas (A1) posmā starp Balt ezeru un Ādažiem un Siguldā, kur Vidzemes šoseja krustojas ar Nītaures un Pilādžu ielām. LVC arī turpmāk plāno samazināt šādu pieslēgumu skaitu uz galvenajiem valsts autoceļiem ar lielu satiksmes intensitāti, piemēram, tuvākajā laikā uz Rīgas apvedceļa (A4) – pagrieziens uz Berģiem (uz Rožu prospektu). Kreisais pagrieziens tiks likvidēts arī uz Jelgavas šosejas pie Medemciema – šobrīd notiek projektēšana, un būvniecība tiks pabeigta 2017. gadā.

Ribjoslas

2015. gada oktobra beigās uz Tallinas šosejas posmā pirms Baltezers tika nodrošināta krāsojuma ribjoslu ieklāšana uz divām horizontāli marķētām drošības salīņām starp braukšanas joslām.

Ārvalstīs ribjoslas nav nekāds retums, un to galvenā funkcija, automašīnai uzbraucot virsū, ir skaņas un vibrācijas radīšana, kas brīdinās autovadītājus un atturēs no drošības salīņu šķērsošanas.

Šis ir pilotprojekts. Ribjoslu uzklāšana pirms ziemas

iestāšanās ļauj pārbaudīt materiālu un krāsojuma izturību, lai jau pavasarī varētu lemt par turpmāko šāda krāsojuma izmantošanu uz valsts autoceļiem. Savukārt ceļu uzturētājiem līdz tam ir jāiepraktizējas, kā šādus ceļus attīrīt no sniega, tos nesabojājot.

Ātruma kontrole

Lai arī LVC nav tie, kas fotoradarus izvieto uz valsts autoceļiem, satiksmes drošības uzlabošanai 11 vietās Latvijā uz bīstamākajām šosejām autovadītāju disciplinēšanai plānots uzstādīt informatīvos displejus. Tie darīs zināmu autovadītājiem viņu vadītās mašīnas ātrumu.

Displejus plānots uzstādīt, piemēram, uz Tallinas šosejas Ādažos – preti Gaujas ielai – virzienā uz Rīgu un preti Gaujas ielai – virzienā uz Ainažiem, kā arī Salacgrīvā – virzienā no Rīgas. Uz Valmieras šosejas plānots tos izvietot Murjānos pie sporta internātskolas – virzienā no Rīgas, kā arī šosejas 65,5 kilometrā pie Valmieras ATU. Uz Bauskas šosejas displeju plānots izvietot desmitajā kilometrā pie krustojuma un pagriezienu uz Katlakalnu. Tāpat plānots tos uzstādīt uz Liepājas šosejas, Ulbrokā, kā arī Latgalē – Špoģu centrā pie skolas – un Maltā, kā arī uz autoceļa Dobeles–Bauska, 13,5 kilometrā pie Brigaderes pamatskolas.

Pasaules prakse liecina, ka, uzstādot šādus displejus, ceļu satiksmes negadījumu skaits samazinās par 20%, bet pārkāpēju skaits kritīs par 10%.

Līgums ar iepirkuma uzvarētāju ir jau noslēgts, un informatīvie displeji šogad tiks izvietoti.

Kreisais pagrieziens ir viens no bīstamākajiem manevriem, ko legāli var veikt autovadītājs.

Viedās transporta sistēmas

Lai uzlabotu autobraucēju drošību un veicinātu raitāku satiksmes plūsmu uz autoceļa Tallina – Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (E67), līdz 2018. gada rudenim tiks ieviestas viedās transporta sistēmas. Tās ietvaros tiks uzstādītas divas informatīvas ceļa zīmes, kurās informāciju autovadītājiem varēs ievadīt pēc nepieciešamības, un 13 informatīvas



VAS „Latvijas Valsts ceļi” valdes priekšsēdētājs Jānis Lange.

ceļa zīmes ar ekrāniem pie LVC meteoroloģiskajām stacijām. Tajā skaitā tiks modernizētas astoņas esošās stacijas un izvietotas četras jaunas. Šīs ceļa zīmes brīdinās, piemēram, par apledoju un ceļa, kā arī ekrānos attēlos stacijas mērījumus.

Projekta ietvaros tiks modernizēti arī 10 luksofori. Tie savā darbībā nems vērā satiksmes plūsmu un tās intensitāti un darbosies atbilstoši tai, proti, zaļās gaismas režīmi būs mainīgi un sarkanā gaisma lieki iedegta netiks.

Satiksmes drošības nolūkos divos krustojumos uzstādīs arī novērošanas un automātisko ceļu satiksmes negadījumu fiksešanas sistēmu, kas ļaus nekavējoties reaģēt uz notikumu un maksimāli ātri atjaunot satiksmes kustību, kā arī nodrošinās nekavējošu atbildīgo dienestu nosūtīšanu uz notikuma vietu.

Šis projekts tiks realizēts ar 85% ERAF līdzfinansējumu.



Ribjoslas uz Tallinas šosejas pirms Baltezers.

Kopējais projekta budžets ir 2,457 milj. eiro, no tiem Latvijā tiks investēti 1,063 milj. eiro. Šis ir „Interreg” Centrālās Baltijas jūras reģiona pārrobežu sadarbības programmas projekts. Plānots, ka LVC ieguldīs 212 tūkst. eiro, bet Igaunijas Ceļu administrācija – 156 tūkst. eiro.

Pārkrauto transportlīdzekļu kontrole

Pārkrautās smagās automašīnas bojā brauktuvi, un ar laiku pat uz jaunizbūvēta ceļa var veidoties rīses. Tās, protams, apdraud satiksmes drošību un rada lielus izdevumus. Tādēļ ļoti būtiska ir šādu automašīnu kontrole. Sadarbībā ar Valsts policiju, 2016. gadā plānots realizēt pilotprojektu uz autoceļa Tinūži – Koknese (P80) 13,4 kilometrā smago transportlīdzekļu svēršanai gaitā. Šobrīd ir apzināts tehniskais risinājums un tiek gatavots iepirkums. Kopējais šī projekta budžets ir ap 45 tūkst. eiro.

CSDD: Satiksmes drošību ietekmē paši autovadītāji

Pastiprināta kontrole, sodi un informatīvās kampaņas uzlabo satiksmes drošību, taču ar to ir par maz. Jāpanāk, lai cilvēki paši to apzinās un attiecīgi uzvedas dienu no dienas, intervijā "Autoceļu Avīzei" atzina VAS „Ceļu satiksmes drošības direkcijas” (CSDD) Biķernieku kompleksās sporta bāzes direktora vietnieks, drošas braukšanas speciālists Normunds Lagzdīņš.

Kas ir drošas braukšanas apmācība?

Latvijā drošas braukšanas apmācība, atšķirībā no atsevišķām Eiropas valstīm, nav obligāta. Tomēr mūsu pieredze liecina, ka interese par to ir liela, it īpaši ziemas sezonā. Parasti šīs apmācības ietver pāris stundu teoriju un četru stundu braukšanu trasē. Praktiskajai daļai nav svarīgi laika apstākļi un ceļa segums. Svarīgākās ir prasmes, braucot pa ceļu, – stūrēšana, bremzēšana, distance, ātrums, pagriezieni.

Ir jāsaprot, ka droša braukšana nav viena, divas vai trīs lietas, kuras izpildot viss būs kārtībā. Tā sastāv no daudziem lielākiem un mazākiem komponentiem, kas ietekmē to labo sajūtu, braucot ar automašīnu, un pārliecību, ka, atrodoties uz ceļa, zināsit, kas kurā mirkli ir jādara – jāgāzē, jābremzē vai jāizspiež sajūgs.

Interese par satiksmes drošības uzlabošanu, braukšanas prasmju pilnveidošanu no autobraucēju puses ir liela.

Vai šādas zināšanas ir vajadzīgas katram autovadītājam?

Es uzskatu, ka katram braucējam nenāktu par ļaunu ik pa laikam atsvaidzināt gan zināšanas, gan iemaņas. Tās ir specifiskākas praktiskās iemaņas, kuras autoskolās nemāca un kuras sākumā, ņemot vērā Eiropas autovadītāju apmācību standartus, nemaz nav vajadzīgas. Taču tad, kad tiesības ir jau kabatā, jādoma, kā paaugstināt savu braukšanas māku, pasargājot sevi un citus no nevēlamām situācijām, kas var rasties uz ceļa. Statistikas par to, cik avārijas situāciju dienā ir uz Latvijas ceļiem, nav. Ir informācija par reģistrētajām avārijām, taču avārijas situāciju ir krietni vairāk. Tas nozīmē, ka braucēji tiek galā. Taču ne visi. Ir, protams, avārijas, no kurām nav iespējams izvairīties, bet ir arī tādas, no kurām izvairīties ir ļoti vienkārši – neskriet tik ātri, nebraukt tik tuvu, savlaicīgi nobremzēt, paskatīties ne tikai uz to ceļa daļu, kas ir priekšā, bet uz malām, mēģināt noprognozēt citu autovadītāju rīcību.

Vai sodi uzlabo satiksmes drošību?

Protams, kontrole un sodi ir daļa no ceļu satiksmes drošības uzlabošanas. Citādi uz

ceļiem valdītu visatļautība. Taču, izmantojot izglītojošas kampaņas, ir jāturpina autovadītājiem atgādināt būtiskas lietas. Esmu pārliecināts, ka tās dod lielu efektu, bet diemžēl savā darbībā nereti ir īslaicīgas. Ir jābūt pastāvīgam spiedienam, lai uzmanībai pret satiksmes drošību neļautu atslābt. Interese par satiksmes drošības uzlabošanu, braukšanas prasmju pilnveidošanu no autobraucēju puses ir liela. To pierādīja pagājušā gada ikvakara drošas braukšanas konsultācijas, kas ilga veselu mēnesi. Tajās piedalījās 1500 cilvēki, kas klausījās teoriju, saņēma atbildes uz interesējošiem neskaidrajiem jautājumiem. Tās bija brīvprātīgas bezmaksas konsultācijas. Un atsaucība bija tik liela, ka mēs nevarējām apmierināt pieprasījumu.

Vai arī šogad veiksi šādas konsultācijas?

Jā, noteikti! Salīdzinot ar pagājušo gadu, konsultācijas būs vēl plašākas un padziļinātākas. Un notiks ne tikai Biķerniekos, bet arī Latvijas lielākajās pilsētās. Gaidām ziemu, un viss varēs notikt. Mūs patiesi priecē tas, ka cilvēkus šādas lietas interesē. Tas varbūt nav nekas pārāk liels, taču uzlabo drošības sajūtu, un tas ir pats galvenais.

Daļa cilvēku savu dzīvību un veselību nevērtē pārāk augstu. Šajos tumšajos mēnešos staigā bez atstarotājiem, sevi pakļaujot nevajadzīgam riskam.

Bet statistika ir kļūdzoša, uz Latvijas ceļiem joprojām ir daudz bojāgājušo. Kāpēc?

Mēs nevaram identificēties ar "visiem". Ir cilvēki, kuri tādi vienkārši ir un ar kuriem ir jāstrādā pastiprināti. Tie ir tie, līdz kuriem sociālās kampaņas nav aizsniegušas. Daļa cilvēku savu dzīvību un veselību nevērtē pārāk augstu. Šajos tumšajos mēnešos staigā bez atstarotājiem, sevi pakļaujot nevajadzīgam riskam.

Policijas reidi apliecina, ka cilvēki zina, ka jānēsā atstarotāji, taču nedara to. Viņiem šķiet, ka uz viņiem tas neattiecas – tāda nevēriba un ignorance.

Vai Latvijā velobraucēji var justies droši?

Man personīgi velobraucēji simpātīši. Vismaz Rīgas

robežās rodas iespāids, ka viņi lieto ķiveres, velk pamanāmu apģērbu, ir lampiņas, atstarotāji. Lielākā daļa, kas ikdienā pārvietojas ar velosipēdiem, sevi uzskata par pilnvērtīgiem satiksmes dalībniekiem un rūpējas, lai ir redzami.

Autovadītājiem ir jādomā, kā būt tolerantākiem pret mazāk aizsargātajiem satiksmes dalībniekiem.

Ja velobraucēju skaits pieaug, autovadītājiem ir jādomā, kā būt tolerantākiem pret šiem mazāk aizsargātajiem satiksmes dalībniekiem, kā šo kustību, piemēram, pilsētā radīt tā, lai velobraucēji nesagādātu problēmas autovadītājiem un otrādi. Šobrīd mums veloinfrastruktūra nav konsekventa – ir veloceliņi uz ietvēm, ir veloceliņi uz brauktuvēm, vai nav veloceliņu vispār. Tad nu jādomā līdzī, kur drīkst braukt. Nav vienotas koncepcijas velobraucēju kustības nodrošināšanai pilsētās, bet arī šīs lietas attīstās.

Pēdējā CSDD kampaņa ir par mobilo ierīču lietošanas bīstamību pie stūres. Vai tas jau nav kļuvis par grūti atmetamu paradumu?

Modernās tehnoloģijas ienāk mūsu dzīvēs milzu soļiem. Parādās jaunas iespējas, kā strādāt attālināti no biroja, mājām. Tas viss ir tik vilinoši, ka savā ziņā veicina šo ierīču lietošanu pie stūres. Runāt pa telefonu braukšanas laikā bez brīvroku sistēmas nekad nav bijis atļauts. Mobilais telefons jau gadus 20 ir neatņemama dzīves sastāvdaļa, un šobrīd telefons ir teju katram, nereti pat divi. Problēma ir tajā, ka līdz šim nav bijušas izglītojošas un audzinājošas kampaņas, vai pastiprinātas kontroles/soda sistēmas. Pieķert šādus autovadītājus nav grūti. To varētu darīt ar tām pašām kamerām, kas šobrīd policijas mašīnām ir priekšā un aizmugurē – noliekot tās sānu logos. Katrā krustojumā būtu pārskatījami.

Taču medaļas otra puse ir neatliekamās situācijas. Ja 10% vai pat 5% autovadītāju būtu jānobrauc ceļa vai ielas malā, lai atbildētu uz neatliekamu zvanu, tiktu paralizēta satiksmē. Nereti nemaz nav tādas vietas, kur apstāties, un tas var būt bīstami.

Vienīgais risinājums ir brīvo roku sistēma, ar kuru nu jau aprīkota liela daļa



Būtiskākie jaunumi Ceļu satiksmes noteikumos

2016. gada 1. janvārī stāsies spēkā jaunie Ceļu satiksmes noteikumi. To mērķis ir uzlabot ceļu satiksmes drošību, īpašu uzmanību pievēršot mazaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem, un ieviest jaunas, satiksmes drošības uzlabošanai nepieciešamas normas.

Braukšana ar velosipēdu

- Precīzāk noteikta atļautā velosipēdu atrašanās vieta satiksmē: braukšana ar velosipēdiem atļauta pa tiem paredzēto infrastruktūru. Piemēram, pa velojoslu (brauktuves daļa, kas paredzēta braukšanai tikai ar velosipēdiem). Ja šīs infrastruktūras nav vai tā attālināta no ceļa, velosipēdistiem jābrauc pa brauktuvi;
- braukšana ar velosipēdu pa ietvi: atļauta kā izņēmuma gadījums, ja braukšana pa brauktuvi, ņemot vērā ceļu satiksmes intensitāti, ceļa un meteoroloģiskos apstākļus nav iespējama, ir apgrūtināta vai bīstama. Gājējiem uz ietves ir priekšroka, un velosipēdistiem jāizvēlas braukšanas ātrums, kas neapdraud un netraucē gājējus. Braukšana pa ietvi jebkurā gadījumā atļauta bērniem līdz 12 gadu vecumam un viņu pavadītājiem;
- ar velosipēdiem atļauts braukt pa sabiedriskā transporta joslām, ja uzstādīta attiecīgā papildzīme;
- ielas un gājēju pārejas šķērsošana: nenokāpjot no velosipēda, atļauts šķērsot brauktuvi pa ietves vai nomales iedomāto turpinājumu, kā arī, netraucējot gājējus un gājēju ātrumā, pa gājēju pārejām – gan pa tādām, kas aprīkotas ar luksoforu, gan pa neregulējamām (bez luksofora). Pirms brauktuves šķērsošanas velosipēdistam savlaicīgi jāsamazina ātrums, nepieciešamības gadījumā – jāaptur braucamais un jāpārliecinās par drošību;
- precīzāk noteikti kreisā pagrieziena veikšanas varianti: jāizvēlas drošākais pagrieziena veikšanas veids, lai neradītu satiksmei bīstamas situācijas, izvērtējot ceļa veidu (vienvirziena, divvirziena, joslu skaits, atļautie braukšanas virzieni tajās u.tml.) un satiksmes intensitāti;
- braukt ar velosipēdu ceļu satiksmē patstāvīgi atļauts no 10 gadu vecuma; jābūt velosipēdistam apliecībai;

Ātrums, satiksmes organizēšana un bērnu pārvadāšana

- Atļautais maksimālais braukšanas ātrums uz grants ceļiem – 80 km/h (iepriekš – 90 km/h);
- aizliegts izmainīt, aizsegt, pārkārt ar aizsargmateriāliem vai citā veidā aplsēpt transportlīdzekļu numura zīmes;
- ieviestas jaunas ceļa zīmes. Piemēram, zīmes, kas apzīmē apdzīvotu vietu sākumu un beigas. Proti, līdztekus jau esošajām ceļa zīmēm – melns uzraksts uz balta fona (un pārsvītrots uzraksts), turpmāk apdzīvotas vietas beigas un sākumu varēs apzīmēt arī ar melnu ēku kontūrām uz balta fona (un pārsvītrotām ēku kontūrām). Tāpat ieviesta zīme, kas informē un aicina ceļa remonta laikā ievērot "rāvējslēdzēja" principu;
- ieviestas jaunas (vizuāli nedaudz atšķirīgas) ceļa zīmes, kas apzīmē dzīvojamo zonu sākumu un beigas. Esošās ceļa zīmes, kas apzīmē dzīvojamo zonu sākumu un beigas, ceļu īpašniekiem (valdītājiem) jānomaina līdz 2018. gada 1. janvārim;
- ieviesti vairāki jauni ceļa horizontālie apzīmējumi. Piemēram, uz ceļa uzzīmēta lidmašīna norāda ceļu / virzienu uz lidostu;
- iespēja uzstādīt un izmantot maināmās informācijas ceļa zīmes;
- aizliegts pārvadāt bērnus līdz trīs gadu vecumam automobili, kas nav aprīkots ar drošības jostām.

Transportlīdzekļu apstāšanās un stāvēšana

- Aizliegta transportlīdzekļu stāvēšana un apstāšanās krustojumos, tajā skaitā apļveida krustojumos un tuvāk par 5 metriem no krustojuma robežas (krustojuma robeža – vieta, kur pirms krustojuma sākas ielas malas noapaļojums);
- aizliegta transportlīdzekļu stāvēšana un apstāšanās uz gājēju un velosipēdu ceļiem.

Elektromobiļi

- Izstrādātas speciālas, vizuāli atšķirīgas valsts reģistrācijas numura zīmes elektromobiļiem;
- elektromobiļiem ar šīm numura zīmēm atļauts braukt pa sabiedriskā transporta joslām.

Par jauno Ceļu satiksmes noteikumu projektu diskutēts Ceļu satiksmes drošības padomes sēdēs, tie saskaņoti ar valsts un nevalstiskā sektora organizācijām. Jaunie noteikumi atrodami: <http://likumi.lv/ta/id/274865>.

automašīnu. Austiņas var apgrūtināt dzirdamību ārpusē, taču iespēju šos noteikumus ievērot ir plašas.

Ieradums ir aizgājis pārāk tālu, tas ir kļuvis bīstams.

Vadošie riepu ražotāji paredz krietni garāku riepu garantijas laiku, ar nosacījumu par atbilstošu glabāšanu un periodisku kontroli specializētos riepu servisos.

Kā jūs vērtējat automašīnu tehniskā stāvokļa kontroli? Tā ir pietiekama?

Lai piedalītos satiksmē, mašīnai reizi gadā ir jāveic tehniskā apskate. Normāli būtu, ja mašīna atbilstošā tehniskā kārtībā būtu visu gadu, nevis tikai uz to brīdi, kad šī tehniskā apskate jāiziet. Ļoti liela daļa automašīnu īpašnieku dara tieši tā. Protams, jaunām mašīnām dabiskais nolietojums ir lēnāks, taču 10 un vairāk gadus vecām automašīnām nolietojums ir straujāks un to uzturēšanai atbilstošā tehniskā kārtībā ir vajadzīgi vērā ņemami resursi. Tā ir cilvēku apziņa – kā kurš pret savu mašīnu attiecas, cik augstu vērtē savu dzīvību un veselību. Manā skatījumā tehnisko apskati vajadzētu vēl stingrāku, nopietnāku.

Tāpat esmu novērojis, ka liela daļa autovadītāju cenšas tehnisko apskati iziet pirms 1. decembra vai uzreiz pēc 1. decembra. Tas tādēļ, ka viņam īpašumā ir labas kvalitātes ziemas vai vasaras riepas, ar kurām tehnisko apskati varēs iziet bez problēmām, bet ar sliktākām riepiem būtu problēmas. To ir ļoti grūti nokontrolēt.

Riepu stāvokli policija sevišķi nekontrolē. Vai tas būtu jādara?

Ir bijuši un notiek reidi. Pagājušajā gadā tie bija arī neilgi pēc mūsu drošas braukšanas konsultācijām, kuru laikā mēs visu dalībnieku automašīnām veicām riepu protektoru dziļuma mērījumus un pārbaudījām riepu ražošanas gadu. Ļoti daudziem bija pārsteigumi, piemēram, ka nupat nopirkta jauna riepa patiesībā ir 5 – 6 gadus veca. Tāpat ar protektoru dziļumu – visas mašīnas veica vienu uzdevumu – vienādā ātrumā noteiktā vietā bremzējot, bremzēšanas ceļi būtiski atšķiras. Jo labākas ir riepas, jo apstāšanās ir ātrāka.

Kā pārbaudīt riepu protektoru dziļumu?

Ļoti vienkārši – ir primitīvi atslēgu piekariņi, ar kuriem izmērīt. Sliktākajā gadījumā var ar lineālu vai bīdmēru. Ja ziemas riepai tas ir 4 mm vai mazāks, ar tādām riepiem braukt

nevar. Visuāli 3 vai 4 mm ir grūti atšķirt. Jaunai riepai atkarībā no ražotāja tas ir 9 vai 10 mm.

Kāpēc jauna riepa, kas ir 5 gadus veca, ir sliktā?

Noteikti nevar apgalvot, ka sliktā. Uzskats par gumijas novecošanu un tās fizikālo īpašību zudumu nāk no laikiem, kad riepu ražošanas procesi bija daudz primitīvāki. Mūsdienu riepu gumijas sastāvos aizvien lielāku īpatsvaru ieņem mākslīgi radīti, sintētiski komponenti, kuru tehniskie raksturojumi krietni pārsniedz dabīgā kaučuka pamatīpašības. Turklāt visi vadošie riepu ražotāji paredz krietni garāku riepu garantijas laiku, ar nosacījumu par atbilstošu glabāšanu un periodisku kontroli specializētos riepu servisos. Jebkurā gadījumā jauna, 5-gadīga riepa būs labāka un drošāka par lietotu riepu ar nezināmu izcelsmi.

Normāli būtu, ja mašīna atbilstošā tehniskā kārtībā būtu visu gadu, nevis tikai uz to brīdi, kad šī tehniskā apskate jāiziet.

Vai vissezonas riepas ir drošas?

Joprojām daudzi autobraucēji un autobraucējas vēlas iegādāties “vissezonas” riepas. Iemesli ir dažādi – mazs nobraukums ziemas periodā, informācijas trūkums. Lai gan visizplatītākā ir vēlme ietaupīt, respektīvi – nepirkt vasaras riepas! Likumīgi aizliegt to nevar, jo ziemas braukšanai ir obligātais “m+s”, bet vasarā visas riepas ir apaļas un melnas (ar nosacījumu – bez radzēm). Ziemas riepu optimālas darbības temperatūras diapazons ir līdz +10 C, lielākās temperatūrās pieaug gan rītes pretestība, gan nodilums, būtiski samazinās to veikspēja kritiskās situācijās. Tāpat

sanāk, ka tas, kas der visam, tā isti neder nekam. Ziemas un vasaras sezonām ir atšķirīgs gumijas sastāvs, atšķirīgi protektori. Tomēr katram ražotājam savā piedāvājumā ir iekļauti modeļi “all season”, “4 season” vai tamlīdzīgi, kas kā likums ir dārgāks par standarta ziemas vai vasaras riepu. Un, protams, tur jābūt apzīmējumam “m+s”. Šis apzīmējums bieži ir sastopams arī Eiropas tirgum neparedzētiem atzītu ražotāju modeļiem, kas parasti ievesti no ASV. Otra galējība ir nezināmas vai grūti nosakāmas izcelsmes riepas, kuru vasaras modeļi dižojas ar “m+s” un visdrīzāk ziemā ir galēji bīstami.

Izvelkot vidējo, kas sanāk? Es to parasti salīdzinu ar apaviem – vai ir tādi, kas der gan vasarā, gan ziemā? Jā – gumijas zābaki, kuros vasarā svīst kājas, bet ziemā ir auksti. Līdzīgi ir ar vissezonas riepiem, kas nenodrošinās patiesi komfortablu un drošu braukšanu ne vasarā, ne ziemā. Tā ir mana personīgā pārlicība. Katrs lai izdara secinājumus un lemj pats.

Kas vēl varētu uzlabot drošību uz ceļa?

Ja paskatāmies statistikas datus, kampaņu aizsniēdamība ir liela. Bet cilvēki to nepamana un nepieņem ziņāšanai, tā isti neaizdomājas.

Pretalkohola kampaņas taču iedarbojas. Komplektā ar lieliem soļiem, tiesību zaudēšanu.

Šīs kampaņas, kas saistītas ar nebraukšanu dzērumā, strādā labi, un rezultāti ir tad, ja video ir skarbi, asiņaini. Diemžēl kampaņām jābūt tādām, jo tikai tādas aiziet līdz cilvēku apziņai. Vainadziņš un pārsvītrotā alus pudelīte nestrādā. Tas raksturo sabiedrību. Jāparāda vismelnākā krāsā, lai cilvēki aizdomātos.

Cilvēkus biedē arī iespējamā tiesību zaudēšana. Ja autovadītājam šo iespēju atņem, viņš izjūt lielu diskomfortu. Turklāt pēc tam ir jāliek eksāmens, kas nav viegli.



Ir ziema. Slīd. Neriskē!

Velosipēdisti ceļu satiksmē



Brauktuve

✓ Braukt ar velosipēdu ceļu satiksmē patstāvīgi atļauts no 10 gadu vecuma

✓ Līdz jābūt vadītāja apliecībai

NO 10 GADIEM

APLIECĪBA

Ietve

✓ Velobraucējam, izņēmuma gadījumos, gājēju ātrumā, izvērtējot laika apstākļus, satiksmes intensitāti, drošību un savas iemaņas, atļauts braukt pa ietvi

✓ Bērniem līdz 12 gadu vecumam un viņu pavadītājiem atļauts braukt pa ietvi

LĪDZ 12 GADIEM

Velosipēdu ceļš

✓ Atļauts braukt tikai ar velosipēdiem. Netraucējot velosipēdistiem atļauts iet arī gājējiem

Divvirzienu velosipēdu ceļš

✓ Jābrauc pēc iespējas tuvāk labajai malai, netraucējot pretējā virzienā braucošos

Gājēju un velosipēdu ceļš

✓ Atļauts braukt ar velosipēdiem un iet gājējiem atbilstoši zīmē norādītajai pusei

Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš

✓ Atļauts braukt ar velosipēdiem un iet gājējiem netraucējot vienam otru

Velojosla

✓ Brauktuves daļa, kas paredzēta tikai braukšanai ar velosipēdiem

Sabiedriskā transporta josla

✓ Ja uzstādītas attiecīgās ceļa zīmes, tad velosipēdistam atļauts braukt pa sabiedriskā transporta joslām

Valsts policija: Satiksmes drošības uzlabošanai ar sodīšanu nepietiek



Lai uzlabotu satiksmes drošību, ar pārkāpēju sodīšanu ir par maz. Ir nepieciešami sistemātiski infrastruktūras uzlabojumi, autovadītāju kontrole, Eiropas līmeņa sodi un pašu autovadītāju līdzdalība, uzskata Valsts policijas Galvenās kārtības policijas pārvaldes Satiksmes drošības pārvaldes priekšnieks Normunds Krapsis.

Kā jūs vērtējat aizgājušo gadu no ceļu satiksmes drošības viedokļa? Situācija uzlabojas?

Runājot par satiksmes drošību, galvenais indikators ir bojā gājušo skaits. Šogad, salīdzinot ar 2014. gadu, mēs vairāk nevaram piemērot vārdu „traģisks”, jo situācija ir nedaudz stabilāka. Vienu brīdi bija pavisam pozitīvi signāli, taču augusts ar 29 bojā gājušajiem atkal pārvilka treknu svītru.

Kādi bija iemesli tik traģiskiem negadījumiem?

Lielā mērā tas ir cilvēciskais faktors. Vasaras mēneši diemžēl vienmēr ir raksturīgi ar nelielu pieaugumu. Transportlīdzekļu skaits ir lielāks, kustība intensīvāka, ceļš šķiet ideāls un noteikumi nepastāv. Tā nu sakrita, ka tieši augustā cilvēku bezatbildība mijās ar pārgalvību un tiesisko nihilismu. Iepriekšējos gados augustā bija 14, 15, 22 bojā gājušie, un pieaugums pa gadiem bija jau vērojams.

Šogad kopumā ir vērojams neliels bojā gājušo samazinājums – 183, kamēr pērn pa visu gadu bija 211. Gadu būsīm beiguši pozitīvāk. Tomēr prieka vai gandarījuma par to nav.

Ja mēs skatāmies uz kopējo ceļu satiksmes negadījumu skaitu, tas ir nedaudz pat pieaudzis. Ir pieaudzis arī ievainoto skaits, bet ne būtiski, un šie ievainojumi ir bijuši mazāk smagi. Kopējā aina nav slikta. Tomēr mērķis ir 2020. gadā bojā gājušo skaitu samazināt uz pusi salīdzinājumā ar 2010.

gadū. Lai šo mērķi sasniegtu, ir jāiet lieliem soļiem. Taču policija viena pati šo līmeni varēs tikai noturēt, nevis uzlabot.

Vai jau ir zināmi pasākumi, kas ļauj cerēt, ka nākamgad situācija uzlabosies?

Pieaugošais radaru skaits situāciju varētu uzlabot. Nākamgad tie būs ne tikai ap Rīgu, bet arī reģionos. Arī mēs paši tuvākajā laikā iegādāsimies vismaz piecus pārvietojamos fotoradarus. Tas ir vēl viens labs veids, kā iedarboties uz autovadītāju apziņu. Par ceļu satiksmes noteikumiem – vai tas sniegs attiecīgu ieguldījumu – ir grūti tā uzreiz pateikt. Tie tomēr ir kritēriji ceļu satiksmes dalībniekam, kas jāievēro, lai nebūtu negadījumu. Tas ir atkarīgs no pašiem ceļu satiksmes dalībniekiem. Velosipēdistiem nu būs jaunas prasības, precīzāki noteikumi, kur var un nevar braukt. Tomēr arī autovadītājiem šie noteikumi ir jāzina. Ja nebūs skaidrojumu, informatīvo kampaņu, tad var būt nepatīkami gadījumi.

Vēl mēs plānojam virzīt grozījumus Administratīvo pārkāpumu kodeksā. Mūsu sodi, salīdzinot ar citām Eiropas valstīm, ir nesamērīgi zemi. Un viens no autovadītāju ietekmēšanas līdzekļiem ir tieši sods. Te gan nav runa tikai par sodu palielināšanu, tas ir jārisina kompleksi.

Lielākā daļa iesaistīto institūciju ir atzinušas, ka ļoti būtiska ir arī infrastruktūras

uzlabošana. Arī pie tās ir jāstrādā. Bez infrastruktūras attīstīšanas un pielāgošanas mūsdienu prasībām visas kampaņas un policijas aktivitātes būtiskus uzlabojumus nesniegs. Jābūt atbilstošiem ceļiem, atdalošajām joslām. Protams, tas viss ir nākotnes jautājumi, kam vajadzīgi lieli ieguldījumi.

Vai jūsu statistika uzrāda mobilo ierīču lietotāju pieaugumu?

Mēs esam aktivizējuši darbu dažādos reidos – mobilo ierīču lietošana, pagrieziena nerādīšana, riepu protektoru nepietiekošs dziļums. Tas viss būtiski ietekmē satiksmes drošību, un šo pārkāpumu skaits šobrīd ir ļoti liels. Šogad 11 mēnešos par tālrunu lietošanu esam sodījuši vairāk nekā 3,5 tūkstošus autovadītāju. Pērn bija 2700. Neskatoties uz to, mēs redzam, ka ikdienā katrs otrs, katrs trešais joprojām pie stūres lieto telefonu bez sirdsapziņas pārmetumiem un uzskata to par pieņemamu. Par to ir jārunā, jāveido kampaņas, varbūt daļai cilvēku tas paliks atmiņā, zemāpziņā. Daudzi cilvēki saka – kamēr tās sekas uz savas ādas neizjutīs, attieksmi nemainīs. Bet es domāju, ka nevajadzētu gaidīt šādus gadījumus.

Vai, jūsuprāt, kaut kas ir jā dara, lai vairāk kontrolētu tieši smago transportu? Sekas negadījumiem, kuros iesaistītas smagās automašīnas, nereti ir īpaši smagas.

Mēs to darām savas kapacitātes ietvaros. Gribētos, lai kontrole būtu intensīvāka. Situācija visur ir līdzīga – trūkums kadros, citas problēmas. Ir arī jārada vide – atbilstoša infrastruktūra. Mēs šajās dienās tikāmies ar „Latvijas Valsts ceļu” pārstāvjiem, apspriedām laukumu nepieciešamību. Tie ir vajadzīgi ne tikai smago automašīnu vadītājiem, lai atpūstos, bet arī mums – pārbaužu nodrošināšanai. Šobrīd veikt pārbaudes uz parasta divvirzienu ceļa ir diezgan bīstami, jo šī mašīna aizņems pusi ceļa. Skaidrs, ka domāsim arī par sodu palielināšanu, jo uz kopējā Eiropas fona pret smagā autotransporta vadītājiem esam ļoti toleranti. Jāmeklē arī sadarbības iespējas no uzņēmēju puses, jo nereti pārkāpumus provocē pats darba devējs. Ja sabiedrība pati nemainīsies un neaizdomāsies par šiem drošības jautājumiem, ar mūsu darbībām nepietiks. Jābūt pretimnāksmai no pašiem pārvadātājiem. Arī viņi var privāti atrasties uz ceļa brīdī, kad noguris smagās automašīnas vadītājs iebrauc pretējā braukšanas joslā.

Kā jūs vērtējat sadarbību ar citām institūcijām, piemēram, Ceļu satiksmes drošības padomes (CSDP) darbību?

Es to vērtēju pozitīvi. Atbildīgo institūciju sanāksnā tiek pārrunāti aktuālie jautājumi un vienlaicīgi par to tiek informēti arī sabiedrība. Labs ir arī jaunais ierosinājums par CSDP domnīcas izveidošanu, negaidot lielās

padomes sēdes. Šajos starplaiķos būs iespējams sanākt kopā un risināt aktuālos jautājumus šaurākā lokā, ne tik formāli. Pirmais jautājums, kas domnīcā būs jārisina, ir NP-14* profila izmaiņas. Ko darīt? Veidot 2+1 joslu vai aizkrāsot pārtraukto līniju ar nepārtrauktu? Ir vairāki jautājumi, kurus vajag risināt. CSDP formātā debātes ievilkos.

Bez infrastruktūras attīstīšanas un pielāgošanas mūsdienu prasībām visas kampaņas un policijas aktivitātes būtiskus uzlabojumus nesniegs.

„Latvijas Valsts ceļi” (LVC) šoruden noslēdza līgumu ar Valsts policiju par informācijas apmaiņu, lai informētu autovadītājus par aktuālajiem negadījumiem, kuru rezultātā ir traucēta satiksme. Kā jūs vērtējat šādu sadarbību?

Mūsu sadarbība gan ar LVC, gan ar CSDD vienmēr ir bijusi laba, mums nav jāraksta vēstules, lai noskaidrotu jautājumus. Esam arī vienojušies ar LVC par pilotprojektu uz Tīnūžu – Kokneses šosejas par svēršanu kustībā. Šī sadarbība nekad nav bijusi slikta, bet pēdējā laikā ir uzlabojusies vēl vairāk. Redzēsim, kā noritēs darbs CSDP domnīcā, un vai tas nepārvērtīsies tikai

par tādu parunāšanu, un vai būs arī rezultāti.

Vai līdz 2020. gadam mums izdosies samazināt bojā gājušo skaitu uz pusi, salīdzinot ar 2010. gadu?

Gribētu cerēt, ka tā notiks. Būsim reāli – pašreiz ir 183. 2010. gadā bija 218. Tas nozīmē, ka četru gadu laikā ir jāsamazina līdz 109. Grūti būs, bet tas ir iespējams.

Vai tam nav vajadzīgs politisks lēmums? Zviedrijā drošība uz ceļiem ir galvenā prioritāte un viņu mērķis tuvākajos gados ir nulle bojāgājušo.

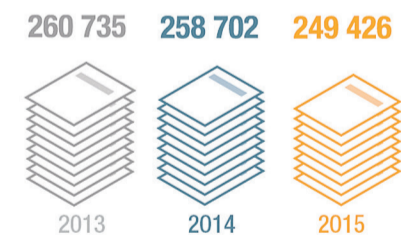
Šobrīd ceļu satiksmes drošība jau ir viena no valdības prioritātēm – ja nemaldos, 4.vietā. Arī pirmā prioritāte – valsts drošība – zināmā mērā iekļauj satiksmes drošību. Katra zaudētā cilvēka dzīvība valstij izmaksā dārgi. Labāk ieguldīt satiksmes drošībā, nekā zaudēt dzīvības.

Jācer, ka aktivitātes satiksmes drošības uzlabošanai nebūs tikai tāpēc, ka kāds gads vai mēnesis ir bijis slikts, – drošība nedrīkst būt aktuāla kampaņveidīgi. Uz to arī mudina Eiropas Savienības atbildīgās institūcijas. Līdzekļi tam jānovirza pastāvīgi.

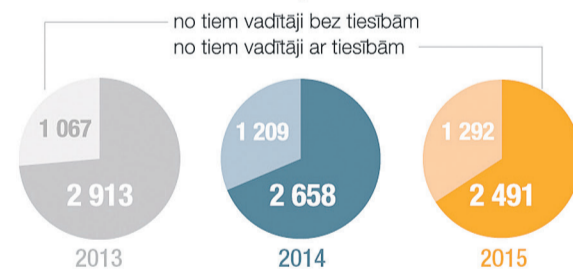
*Normālprofils 14 jeb NP-14 ir 14 m plats ceļš, no kuriem 11 m ir asfalta segums. Kustība paredzēta pa vienu 3,75 m platu joslu katrā virzienā. Ceļa malās ir 3,25 m plata nomale, kurai 1,75 m plata daļa ir nostiprināta ar asfaltbetonu, kas atdalīta ar ceļa apzīmējuma līniju. Tomēr tas ir parasts divjoslu ceļš.

Satiksmes drošības kontrole

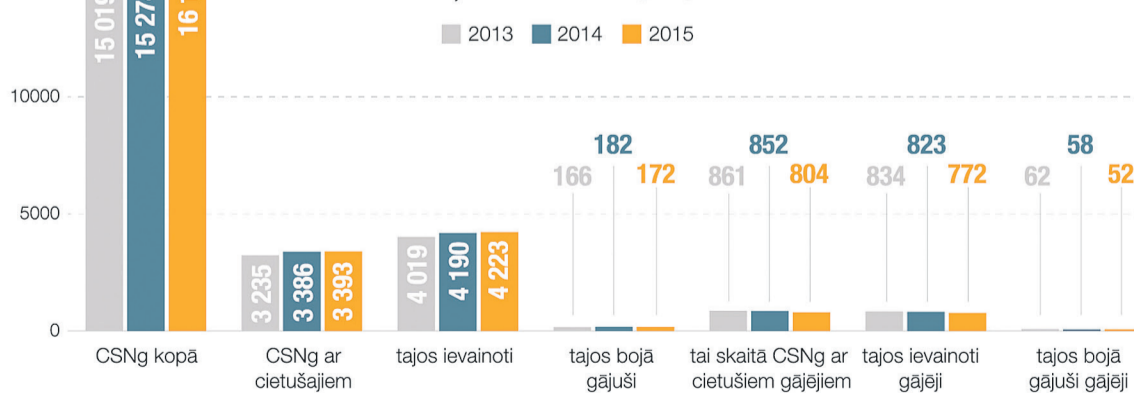
Kopējais sastādīto protokolu skaits



Autovadītāji reibumā



Ceļu satiksmes negadījumi



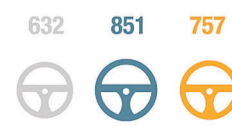
Drošības jostas



Tālruna lietošana



Agresīva braukšana



Ātruma pārsniegšana



Asociācija „Latvijas Auto”: Satiksmes drošībai svarīga ir tehnika, šoferis un infrastruktūra



No satiksmes drošības viedokļa ir svarīgi trīs aspekti – tehnika, cilvēciskais faktors - autovadītājs un infrastruktūra, uzskata autopārvadātāju asociācijas „Latvijas Auto” prezidents Valdis Trēziņš.

Starptautisko autopārvadātāju, kurus pārstāv „Latvijas Auto”, autoparkā pārsvarā ir 4., 5. un 6. (ekoloģiskās) klases automašīnas „Volvo”, „Scania”, „Mercedes”, „Iveco” un MAN. Tās pašreiz no tehniskā viedokļa ir drošas. „Mūsu tehnika tiešām ir tā labākā, un mēs tehnikas ziņā pat konkurējam ar Rietumu kompānijām,” apgalvo V. Trēziņš. Viņš to skaidro ar starptautisko autopārvadātāju pirmsākumiem atjaunotajā Latvijā, kad pirms iestāšanās Eiropas Savienībā citu valstu prasības bija ļoti augstas. Viņaprāt, toreizējā atļauju sistēma bija vērsta uz mūsu autopārvadātāju ierobežošanu. Līdz ar to parka atjaunošana sākas jau tad, un patlaban patiešām ir viena no labākajām Eiropā.

Šoferu prasību pilnveidošana

Otrs svarīgais aspekts ir šoferi. „Šoferis ir galvenais darba veicējs, un no viņa arī ir atkarīgs tas, kā tehnika uz ceļa uzvedīsies,” saka „Latvijas Auto” prezidents.

Viņš arī uzskata, ka šajā jomā ir, ko darīt. Satiksmes negadījumi bieži vien notiek tieši šoferu vainas dēļ, jo viņš ir tas, kas pieņem lēmumus uz ceļa. Aktuāla problēma nozarē ir šoferu trūkums. „Jaunieši nelabprāt iet šajā virzienā – tas ir pietiekoši sarežģīti. Lai tiktu līdz attiecīgajai kategorijai, ir jāiziet vesels cikls – B, C, D kategorija. Vadīt šādas mašīnas var no 21 gada vecuma, un jaunieši ne vienmēr ir gatavi gaidīt attiecīgo vecumu.” Vidējais šoferu vecums nozarē ir virs 50 gadiem. Līdz ar to uzņēmēji meklē, kā iziet no šīs situācijas. „Šoferi novoco, jaunie nenāk - mēs esam spiesti meklēt šoferus no ārpuses, un šobrīd Latvijas uzņēmumos strādā daudzi ārvalstnieki.” Pārsvarā tie ir baltkrievi, ukraiņi un krievi. Ir šoferi arī no Eiropas un Aizkaukāza valstīm. Piedrēze šiem šoferiem ir atšķirīga, un tieši komersanta atbildība ir – pilnveidot viņu prasmes vai nē.

„Mums pārvadātāju tirgū ir daudz mazo uzņēmumu, bet lielos var saskaitīt uz pirkstiem. 70-80% uzņēmumu ir līdz 10 mašīnām. Mazie uzņēmumi ne vienmēr investē šoferu pilnveidošanā. Lielie un vidējie var un arī dara,” saka V. Trēziņš. Piemēram SIA „Kreiss” – lielākajam

„Latvijas Auto” dalībniekam, kam ir 1000 automašīnas, ir pat sava akadēmija, kas piestrādā pie šoferu kvalifikācijas – iegulda līdzekļus šoferu pārbaušē un pilnveidošanā.

Prasmju pilnveidošana

Asociācijas prezidents uzskata, ka tieši prasmju pilnveidošana ir viens no iespējamajiem veidiem, kā uzlabot satiksmes drošību. Kopš 2011. gada profesionālajiem šoferiem ir jāiziet 80 stundu apmācības, kas pamatā iekļauj teoriju un likumdošanas aktualitātes. „Bet varbūt apmācības būtu jāvirza uz praktisko vadīšanu, situācijas analīzi? Daudzas valstis to praktizē, izmantojot simulatorus vai īpaši pielāgotus poligonus. Tie ir ieguldījumi, ko ne visi var atļauties. Mēs asociācijā esam domājuši, kā perspektīvā šādu apmācību veikt kravas automašīnu un autobusu šoferiem,” klāsta V. Trēziņš.

Infrastruktūra neatbilst prasībām

Trešais aspekts, pēc viņa vārdiem, ir infrastruktūra. „Es pat teiktu, ka infrastruktūra pēc nozīmes ir pirmajā vietā.” Asociācija uzskata, ka Latvijas tranzītkārti, salīdzinot ar citām valstīm, pēdējos gados uzlabojas. „Es neteiktu, ka situācija ir laba, bet tā noteikti uzlabojas.” Galvenie tranzītkārti, kas iet Krievijas, Lietuvas, Igaunijas virzienā, vairāk vai mazāk ir kārtībā. „Var, protams, diskutēt, cik lielā mērā tie atbilst prasībām, salīdzinot ar citām valstīm. Arī jaunie ceļi, kas izveidoti, neatbilst prasībām – mums nav nevienus ātrgaitas ceļus. Bet tie ceļi, kas ir vairāk vai mazāk sakārtoti, reālajām plūsmām un ritošajam sastāvam neatbilst,” uzskaita V. Trēziņš. Viņš arī kritizē satiksmes organizāciju uz jaunā Tinūžu – Kokneses (P80) ceļa, kuru, viņaprāt, varēja organizēt savādāk. Apdzīšana un šī ceļa, viņaprāt, ir ļoti riskanta, nav arī kur apstāties. Un tālāk – pie Jēkabpils ceļi ir vēl šaurāki. Tāpēc notiek negadījumi.

Stāvlaukumu trūkums

Vēl viena liela problēma Latvijā, pēc „Latvijas Auto” vērtējuma, ir stāvlaukumu trūkums smagajam autotransportam. Šoferiem ir jāpilda Eiropas regulas un prasības ar darba un atpūtas režīmu - pēc noteikta laika jāieplāno īsie un garie pārtiekumi. Latvijā nav vietu,

kur šoferim mierīgi atpūsties un nedomāt par mašīnas, kravas drošību. Vienīgi pie degvielas uzpildes stacijām, bet arī tur drošība līdz galam nav atrisināta. V. Trēziņš stāsta, ka ir bijuši gadījumi, kad stāvošām automašīnām izpumpē degvielu, izgrīz tentu. Nereti pārvadātājs ved dārgu kravu un par to atbild. „Mēs vairākkārt esam to akcentējuši Satiksmes ministrijai un „Latvijas Valsts ceļiem” – būvējot vai rekonstrējot ceļus, jāparedz arī iespējamie stāvlaukumi. Asfaltēti laukumi, kurus nodod nomā uzņēmējam, kurš arī organizē stāvlaukumus. Mēs pat esam norādījuši iespējamās vietas, kur šādus laukumus varētu paredzēt,” apgalvo V. Trēziņš. Šādus laukumus vajadzētu dažus – vienu pie Bauskas, vēl vienu Salaspils tuvumā pie apvedceļa, un pa vienam pie Jēkabpils, Daugavpils. „Trīs, četri laukumi, un Latvija būtu nosepta,” viņš rezumē.

Kāpēc tas ir svarīgi? Ja šoferis nav atpūties, kaut formāli tās stundas nav braucis, tas var būt bīstami.

Saistībā ar Eiropas regulām, V. Trēziņš akcentē arī īpašas nianse Latvijas iekšienē. „Veicot pārvadātāju Rīga – Daugavpils, šoferim ir jāatgriežas mājās, bet, atpakaļceļā, atbraucot līdz Salaspilij, pēc noteikumiem, viņam ir jāatpūšas. Rīga ir rokas stiepiena attālumā, 30-40 minūtes,” saka V. Trēziņš.

Smagās automašīnas un riteņbraucēji

„Latvijas Auto” prezidents uzskata, ka saistībā ar pagājušā gada negadījumu, kurā Polijas šofers vadījis smagās automašīnas uzbrauca riteņbraucējiem, kas trenējās uz Vidzemes šosejas, galvenais veicamais uzlabojums ir padarīt riteņbraucēju pavadīto automašīnu redzamāku. Viņš arī uzskata, ka izņēmuma kārtā riteņbraucēju kolonnai varētu atļaut braukt pa ceļa malu, neskatoties uz pārtraukto līniju, bet pavadītais automašīnas brauktu pa brauktuvi noteiktos paredzētajā kārtībā.

Uz jautājumu, vai ir jānosaka minimālā distance, V. Trēziņš uzdod pretjautājumu: „Kā to noteikt? 20-30-50 vai 100 metri? Arī ārvalstīs tā nekur nav noteikta. Distance jāievēro tā, lai novērstu iespējamus starpgadījumus. Tas jānovērtē un jāievēro pašam autovadītājam.”

Fotoziņa

VAS „Latvijas autoceļu uzturētājs” (LAU) valsts autoceļu ziemas dienestā izmantojamā tehnika

201 kravas automašīna ar ziemas dienesta aprīkojumu (sniega lāpsta un kaisīšanas iekārta)



Tehniskie parametri:

Trīspusēji izgāzama kravas kaste
Riteņu formula 6x4
Motora jauda 420 ZS
Pilna masa 33 t
Hidrauliskā sistēma, kas nodrošina lāpstu un kaisītāju darbību
Priekšējās sniega lāpsta platums 3,9 m
Sānu sniega lāpsta platums 1 8 m
Sāls-smilts kaisītāja beramā materiāla tilpums 7 m³, sāls šķīduma tvertnu tilpums 3 m³

Pielietojums:

Izmanto ziemas dienesta darbos, uzturot valsts galvenos autoceļus aptuveni 50 km rādiusā no attiecīgā iecirkņa bāzes vietas. Ārpus ziemas sezonas automašīnas tiek izmantotas, pārvadājot beramo materiālu un transportējot speciālās iekārtas (bedrīšu remonta iekārtas, ekskavatoru).

184 autogreideri



Tehniskie parametri:

Riteņu formula 6x4
Motora jauda 195 ZS
Pilna masa 18 t
Aprīkots ar: priekšējo, vidējo un sānu lāpstu, aizmugures izlīdzinātāju, vidējās vērsta līmeņošanas sistēmu

Pielietojums:

Izmanto sniega tīrīšanai no braucamās daļas, sniega pārvietošanai nomalēs un grāvjos, kā arī grants seguma autoceļu rievšanai.

117 riteņtraktori



Tehniskie parametri:

Riteņu formula 4x4
Motora jauda 120 ZS
Pilna masa 2 t

Pielietojums:

Traktori tiek aprīkoti ar dažādiem papildu agregātiem, kas paredzēti sniega tīrīšanai (priekšējā un apakšējā lāpsta), ceļu nomaļu un grāvju attīrīšanai, beramā materiāla pārvietošanai (piekabe), grants segas uzturēšanai (piekabināms greiders).

114 frontālie iekrāvēji ar ekskavatora iekārtu



Tehniskie parametri:

Mehānisms aprīkots ar priekšējo iekraušanas kausu un aizmugurējo rakšanas iekārtu
Riteņu formula 4x4
Motora jauda 157 ZS
Pilna masa 12 t
Priekšējā kausa tilpums 2 m³
Aizmugurējā kausa tilpums 0.4 m³

Pielietojums:

Izmanto sniega tīrīšanai, beramā materiāla pārvietošanai un kraušanai, autoceļu nomaļu un grāvju attīrīšanai, caurteku nomainīšanai un tranšēju rakšanai.

Sieva brokastīs cep olas. Pēkšņi virtuvē iebražas vīrs:

“Uzmanīgi! Pieliec vairāk sviesta! Ak, nē! Tu pārāk ilgi cep uz vienas puses! Pārāk ilgi! Apgriez! Tagad! Vajag vairāk sviesta! Ak, mans Dievs, vajag vairāk sviesta! Tās piedegs! Uzmanīgi! UZMANĪGI! Tu NEKAD neklausies, ko es saku! Pieliec sāli! Ātrāk! Vai tu traka esi? Vai galīgi esi prātu zaudējusi? Nem nost no uguns! Tūlīt!”

“Kas ar tevi? Vai tiešām tev liekas, ka es neprotu uzcept olas?” sieva jautā.

“Vienkārši gribēju tev parādīt, kā es jūtos pie stūres,” vīrs mierīgi atbild.

Kāds vīrs brauc pa ielu, līdz pēkšņi pamana radara zibspuldzi, kas viņu nofotografē. Virietis samulst, jo ir pārliecināts, ka atļauto ātrumu nav pārsniedzis. Viņš apbrauc apkārt kvartālam un vēlreiz brauc garām fotoradaram. Tas atkal nozibsnī. Virietis trešo reizi apbrauc kvartālu, vēl vairāk samazina ātrumu, taču fotoradars viņu atkal nofotografē. Virietis turpina ceturto reizi – tas pats. Piektajā reizē viņš brauc garām fotoradaram tik lēnu, cik iespējams. Un atkal tiek nofotografēts.

Pēc divām nedēļām virietis saņem piecas soda kvītis par braukšanu bez drošības jostas.

– Tagad modē ir sieviešu emancipācija.
– Kas tā tāda?
– No laukiem esi? Tas ir tad, kad sievietes cīnās par tiesībām.
– Pats no laukiem esi! Kad sievietes cīnās par tiesībām – tas ir eksāmens CSDD.

Zariņš tiek apsūdzēts Mercedes zādzībā, bet pēc ilgas tiesāšanās tiesa viņu attaisno. Tās pašas dienas vakarā Zariņš ierodas pie tiesneša un lūdz, lai tiek apcietināts nelietīgais advokāts, kas viņu aizstāvēja.

– Kādēļ? Viņš taču panāca jūsu attaisnošanu. Par ko gan lai es viņu arestēju?

– Jūsu godība, man nebija naudas, lai samaksātu par viņa pakalpojumiem, tādēļ viņš kā kompensāciju paņēma mašīnu, ko es biju nozadzis.

Kā 3 draugi Ceļgrauzi pieveica

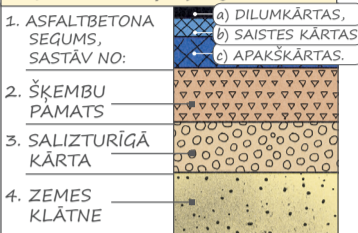
Komikss “Kā trīs draugi Ceļgrauzi pieveica” stāsta par to, kā satiekas Pele, Valcis jaunākais un Urbis un liek galvas kopā, lai tiktu galā ar neganto ceļu postītāju Ceļgrauzi.

Komiksa sākums iepriekšējos Autoceļu Avīzes numuros.”

Pēc liela konkursa projektēšanas darbus Maģistrāles daļai Igaunijas pusē uzticēja birojam, kurā strādāja arī Pele.



Pelei ļoti patika projektēt ceļus. Viņa ar lielu rūpību zīmēja datorā katru slāņa biezumu ceļa šķērsgriezumā.



Pelei dzīvot traucēja vienīgi Ceļgrauzis. Viņa dēļ bieži nācās strādāt līdz vēlam vakaram.

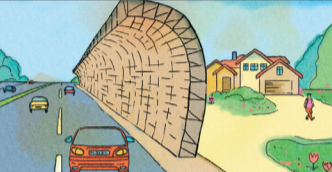


Pirmkārt, viņš mēdza sagādāt āķīgus uzdevumus projektos. Bet tie Pelei kā skolas matemātikas olimpiāžu zvaigznei patika.

Tikpat nopietni viņa pārdomāja katru bremzēšanas un paātrinājuma joslu pie pagriezieniem.



Pele vienmēr paturēja prātā arī cilvēkus, kuri dzīvoja ceļa tuvumā. Te vajadzēja uzcelt skaņu slāpējošu aizsargsienu.



Otrkārt, Ceļgrauzis nevirījās no sīkām sadzīvīskām nelietībām. Datora tuvumā nolikta kafijas krūze?



Pelei uz galda bija uzziņmēts liels dzeltens aplis, kura vidū stāvēja dators. Un viss slāpējais bija jāliek ārpus tā!



Te – izbūvēt gājēju tuneli vai tiltiņu, lai ikviens droši nokļūtu Maģistrāles otrā pusē.



“ES SAVĀ DATORĀ PROTU UZBURT VESELU PASAULI, KURU CILVĒKI IZMANTOS SIMTIEM GADU!”



Reiz Ceļgrauzis pat bija izsitis Peles auto sānlogu un...



...nočiepis datorsomu, cerēdams, ka tā aizkavēs projektēšanu.



Vecais kaitnieks nezināja, ka viss projekts vienmēr glabājas mākonī. Vienīgais, Pelei bija jēl vecās labās... peles.

Turpinājums nākamajā numurā...

Autobraucēju brīvdienu ceļvedis

JANVĀRIS, 2016

Latvijas ceļu muzejs

Šlokenbeka, Milzkalne, Smārdes pag., Engures novads. Informācija: www.celumuzejs.lv leēja bezmaksas

30. janvāris

pulksten 20, Arēna Rīga, Rīgā
Imagine Dragons
leejas maksa: 40–50 €

31. janvāris

pulksten 16, Valmieras Sv.Simaņa baznīcā
Collegium musicum Rīga koncerts ar Elinu Šimkus
leejas maksa: 7€

9. janvāris

pulksten 18, koncertzālē „Baltais flīgelis”, Siguldā.
Mirage Jazz Orchestra un Ievas Kerēvicas džeza mūzikas vakars
leejas maksa: 8–12€

23. janvāris

pulksten 19, Olimpiskais centrs Ventspils.
Dziesmu aptaujas „Muzikālā banka 2015” apbalvošanas ceremonija
leejas maksa: 8–15€

30. janvāris

pulksten 19, Vidzemes koncertzālē Cēsis
Imanta Kalniņa 75.jubilejas koncerts
leejas maksa: 10–15€

15. decembris – 10. februāris

Dobelē. **Satiec Dobeles dižos sniegavīrus!** Karte ar sniegavīru izvietojumu pilsētā pieejama Tūrisma informācijas centrā

23. janvāris

Mālpils muižā, Mālpilī
Pasaules garšu un sajūtu vakars „Portugāle”
leejas maksa: 48€

Vienmēr svaiga maize

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

23. janvāris

pulksten 15, Lūznavas muižā, Lūznavā
Čells un Herzlauta – kamermūzikas koncertu cikla atklāšana
leēja: 4–5 €