

CEĻU DROŠĪBAS AUDITA ATZINUMS Nr.06 AD/14-77

Projekta dokumentācijai

Brīvības ielas rekonstrukcija posmā no Lielā prospekta līdz Latgales ielai, Ventspilī



Ceļu drošības audita stadija
Audita grupas vadītājs

1. iespējamības
Atis Vancovičs

Rīga, 2014.gada augusts

S A T U R S

1.	Iesniegtie dokumenti un informācija	3
2.	Ievads	3
3.	Konstatējošā daļa	4
3.1.	Vispārējā informācija	4
3.2.	Ceļu satiksmes negadījumi	5
3.3.	Audita piezīmes par satiksmes organizāciju objektā	5
3.4.	Projektēšanai izvirzītie nosacījumi	9
3.5.	Projektētāja iesniegtās skices	10
4.	Rezultatīvā daļa	12

1. Iesniegtie dokumenti un informācija

Ventspils pašvaldības iestāde „Komunālā pārvalde” tās direktora Andra Kausenieka personā ir pasūtījusi ceļu drošības auditu projekta Brīvības ielas rekonstrukcija posmā no Lielā prospekta līdz Latgales ielai, Ventspilī dokumentācijai.

Audita grupas rīcībā ir sekojoši iesniegtie dokumenti un informācija:

- Ventspils pilsētas domes Plānošanas un arhitektūras uzdevums.
- Rīkojums par grozījumiem Plānošanas un arhitektūras uzdevumā.
- Projektēšanas uzdevums.
- PSIA „Ūdeka” tehniskie noteikumi.
- AS „Sadales tīkls” tehniskie noteikumi.
- SIA „Lattelecom” tehniskie noteikumi.
- VAS „Latvijas Valsts ceļi” tehniskie noteikumi.
- PI „Ventspils digitālais centrs” tehniskie noteikumi.
- SIA „Skatvis” tehniskie noteikumi.
- PSIA „Ventspils siltums” tehniskie noteikumi.
- Dzīvojamo māju pārvaldnieku un iedzīvotāju iesniegumi par pievienošanas siltumtīklam.
- Rasējumi – plāns un garenprofils.

Papildus informāciju audita grupa ieguvusi uz vietas objektā, no statistikas datu avotiem un publiski pieejamās datu vietnēs.

2. Ievads

Audits objektam Brīvības ielas rekonstrukcija posmā no Lielā prospekta līdz Latgales ielai, Ventspilī tiek prasīts pirmajā iespējamības stadijā (atbilstīgi MK noteikumos Nr. 972 “Ceļu drošības audita noteikumi” noteiktajai gradācijai).

Audita veikšanai CSDD no Ceļu drošības audita daļas darbiniekiem izveidota audita grupa:

auditors Atis Vancovičs (grupas vadītājs),
inspektors Dainis Tūtāns.

Audita grupa ir apmeklējusi rekonstrukcijas ieceres objektu uz vietas, un izskatījusi visus pieejamos materiālus. Apmeklējums veikts darbdienā, skaidros laika apstākļos pie dabīgā apgaismojuma un pozitīvas gaisa temperatūras.

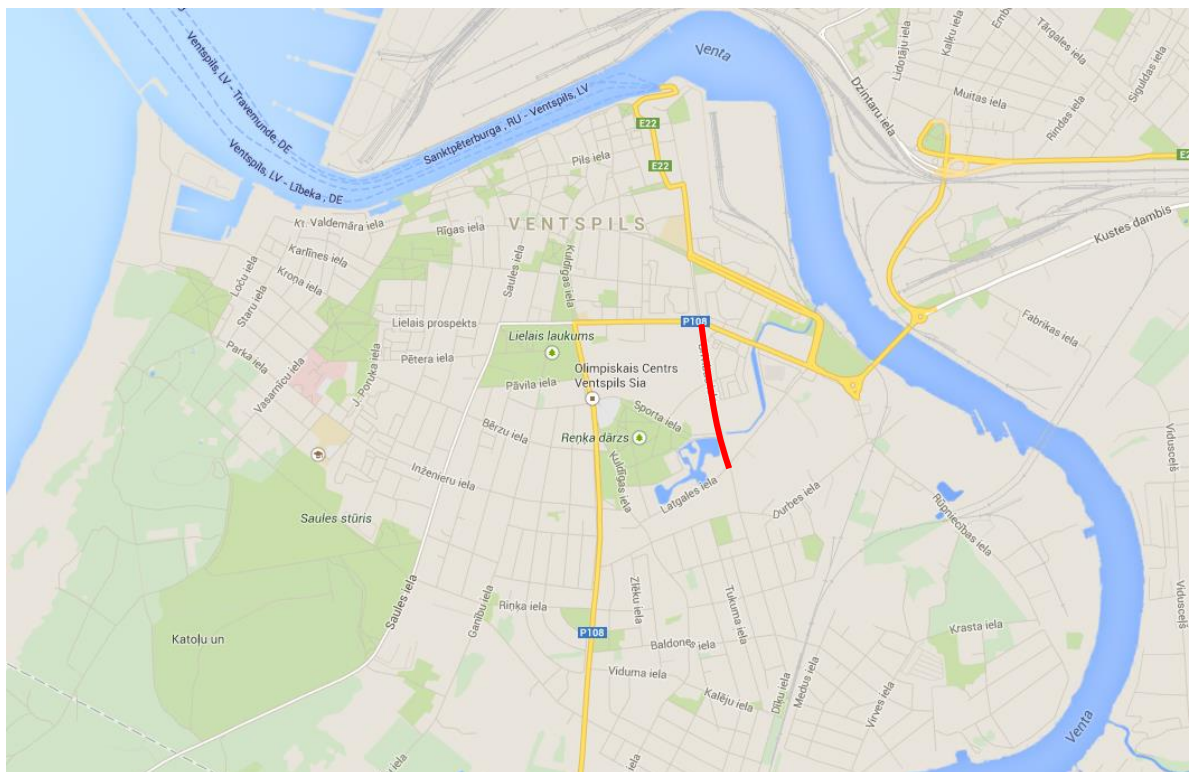
Audita atzinums veidots, balstoties tikai un vienīgi uz satiksmes drošības apsvērumiem un mērķiem. Citi apsvērumi atzinumā nav ievērtēti.

Audita atzinums tiek sagatavots trīs eksemplāros, no kuriem viens tiek nodots Ventspils pašvaldības iestādei „Komunālā pārvalde”, otrs - Satiksmes ministrijas Autosatiksmes departamentam, un trešais paliek audita veicējā institūcijā.

3. Konstatējošā daļa

3.1. Vispārējā informācija.

Objekta novietne:



Brīvības iela atrodas Ventspils pilsētas centrālajā daļā. Brīvības iela – turpinājumā kā Dīķu iela faktiski šķērso visu pilsētu ziemeļu – dienvidu virzienā, taču to nevar uzskatīt par maģistrālās satiksmes ielu, jo Dīķu iela ir

izbūvēta pēc vietējas nozīmes ielas ar pieklūšanas funkciju principiem un daļā posma ir ar vienvirziena satiksmi.

Brīvības ielas raksturojums:

Kategorija (atbilstoši LVS 190-2 un „Ieteikumi. Ceļu tīkla plānošana” – CIV.

Brauktuve – divvirzienu ar divām braukšanas joslām.

Ietve – vienpusēja, apzīmēta kā kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš.

Sabiedriskais transports – apskatāmajā posmā nav.

Apbūve – daudzstāvu daudzdzīvokļu un darījumu ēkas.

Atļautais ātrums – 50 km/h.

Krustojumi – neregulējami, dažādas nozīmes. Krustojums ar Lielo prospektu - regulējams ar luksoforu.

Ierobežojumi – apstāšanās aizliegumi atsevišķos posmos vienā brauktuves pusē.

3.2. Ceļu satiksmes negadījumi

Audita ietvaros ir izskatīta ceļu satiksmes negadījumu statistika Brīvības ielas posmam no Lielā prospekta līdz Latgales ielai, neskaitot minētos krustojumus.

Laika periodā no 01.01.2011. līdz 01.08.2014. Brīvības ielas apskatāmajā posmā notikuši 4 CSNg bez cietušajiem.

CSNg iemesli:

2 gadījumos – distances neievērošana

2 gadījumos – manevrēšana stāvvietā

Netiek konstatēta Brīvības ielas posma paaugstināta bīstamība. Distances neievērošanas rezultātā notikuši CSNg ir vadītāja neuzmanības rezultāts. Šāda veida negadījumi ir tipiski pilsētās krustojumu pieeju zonā, kur notiek transportlīdzekļu bremzēšana un no tiem pilnībā izvairīties ar satiksmes organizācijas metodēm nav iespējams.

3.3. Audita piezīmes par satiksmes organizāciju objektā

Audita grupa apmeklēja rekonstruējamo objektu darbdienā ap plkst. 17 - 19, vasaras sezonas laikā. Satiksmes intensitāte Brīvības ielā apmeklējuma laikā zema – ap 300 – 500 A/h, taču tieša intensitātes skaitīšana objektā netika veikta.

Satiksmes telpa apmeklējuma laikā neuzrādīja pārslogojuma pazīmes nevienā no pozīcijām:

- satiksme reta un neaizkavēta,
- gājēji – atsevišķi cilvēki uz ietves,
- velosipēdisti – ļoti reti, 1 – 2velo/min.
- stāvvietas daļēji aizpildītas.

Brīvības ielas posmā nav tādu būtisku trūkumu, kas tiešā veidā apdraudētu ceļu satiksmi, taču ir daudz sīku nepilnību un paviršību satiksmes organizācijā un ielas elementu konstrukcijā, kas pie noteiktas nelabvēlīgu apstākļu sakritības var radīt traucējumus satiksmes dalībniekiem, vai pat radīt potenciāli bīstamas situācijas.

Audita grupas piezīmes objekta apmeklējuma laikā:

	<p>Pie krustojuma ar Latgales ielu izveidota stāvvietā ieslēpi attiecībā pret brauktuves malu. Tai līdzās atrodas gājēju un velosipēdu celiņš, kas daļēji tiek aizņemts ar stāvošo transportlīdzekļu virsbūvju pārkāres daļām. Faktiski gājēju un velosipēdu celiņam tiek atņemts vismaz 0,5 m platuma. Tā kā stāvvietā izvietota aiz krustojuma, tā minimāli ietekmē satiksmes norises krustojumā un var tikt saglabāta ar attiecīgu papildus aprīkojumu.</p>
	<p>Ielas vienā pusē ir ierīkots kopīgais gājēju un velosipēdu ceļš 2,5 m platumā. Celiņa veids bez satiksmes telpu dalījuma nav optimāls apdzīvotām vietām (LVS190-9 „Velobūvju projektēšanas noteikumi” p.4.2.3.), jo rada konfliktus starp gājējiem un velosipēdistiem attiecībā par samainīšanās kārtību. Papildus apdraudējums bērniem. No brauktuves atdalīta celiņa apzīmēšana ar pilna izmēra 415. ceļa zīmēm nav lietderīga, tās tikai novērš autovadītāju uzmanību.</p>

	<p>Objektu virzienu rādītāja novietojums liecina, ka tas galvenokārt paredzēts autovadītājiem. Norādes izpildītas tik sīkiem burtiem, ka autovadītājam, lai tos izlasītu, ir jākavē satiksme un pat jāaptur automobīlis, tā radot iespējamās konfliktsituācijas.</p>
	<p>Brīvības ielā uzklāto apzīmējumu veids neatbilst LVS 85 „Ceļa apzīmējumi prasībām. Pie krustojumiem nav 920. apzīmējuma ieklājums 20 m garumā, uz mazāksvarīgā ceļa nav 930. ceļa apzīmējuma.</p>
	<p>Privātās apbūves pusē ietvi aizstāj šaurs celiņš no senām betona plātnēm.</p>
	<p>Koku zarotnes nav sakoptas tā, lai neaizsegta ceļa zīmes. Attēlā – aizsegta 201. ceļa zīme.</p>

	<p>529. ceļa zīme uzstādīta ceļa kreisajā pusē, kas ir pretrunā ar ceļa zīmju uzstādīšanas noteikumiem (LVS 77-2). 206. ceļa zīme dzīvojamās zonas beigās nav obligāta, to var aizstāt ar 529. ceļa zīmi.</p>
	<p>Izbrauktuvē no dzīvojamās zonas ir gājēju un velosipēdu ceļa šķērsojums. Veloceļa šķērsojuma vieta nav iezīmēta ar 932. ceļa apzīmējumu. Autovadītājiem ir maz informācijas, ka pa celiņu iespējama velosipēdistu tuvošanās, kam ir priekšroka.</p>
	<p>Akas vāka ielaidums apmalē ar asiem apmales stūriem – potenciāli bīstams automobiļu riepiem.</p>
	<p>Neracionāls hidranta izvietojums pie stāvēšanas paplašinājuma. Hidrantam piekļuvi apgrūtinās stāvošs transports.</p>
	<p>512. ceļa zīmju un ceļa apzīmējumu neatbilstība standartiem LVS 77-2 un LVS 85. Pirmszīme šajā situācijā nav aktuāla, jo josla ir ļoti īsa, bet ja tā lietota, tai jābūt kopā ar 801. papildzīmi. Bultas lietojamas uz joslas ass (joslai bultas vietā jābūt pilnā platumā).</p>

	Pie krustojuma ar Lielo prospektu no daudzstāvu mājas izbruģēts celiņš, pa ko paredzēts šķērsot brauktuvi, lai gan līdzās ir regulējams krustojums ar gājēju pāreju.
	Gājēju pārejas 531. ceļa zīme uzstādīta tikai ceļa kreisajā pusē, lai gan arī tur tās uzstādīšana regulējamā krustojumā nav nepieciešama.

3.4. Projektēšanai izvirzītie nosacījumi

Izskatot dokumentus, kas izdoti Brīvības ielas posma rekonstrukcijas projektēšanas uzsākšanai, audita grupa atzīmē tos jautājumus, kas ir aktuāli saistībā ar ceļu satiksmes drošību un kuru ievērtēšana projektā var būt diskutabla:

Plānošanas un arhitektūras uzdevums

1.5.p. – pilsētas maģistrālā iela atrodas Ventas upes kreisajā krastā, uz DA no pilsētas centrālās daļas. *Brīvības ielu rekonstruējamajā posmā nevar uzskatīt par pilsētas maģistrālo ielu, jo tā neveido savienojumu starp būtiskām pilsētas daļām un to neizmanto tranzītsatiksmē – vēl vairāk – ielā ir ierobežota kravas automobiļu satiksme. Ja Brīvības ielas posma rekonstrukciju uzdevuma izdevējs vēlas veikt, pārbūvējot ielu atbilstoši maģistrālās ielas kritērijiem, ir būtiski jāmaina projekta detaļas un arī projektēšanai izvirzāmās prasības.*

2.7.1.p.1)b) saglabāt esošo apvienoto gājēju ietvi un veloceliņu Brīvības ielas nepāra numuru pusē. *Rekonstrukcijas projekts būtu lieliska iespēja uzlabot gājēju un velosipēdistu apstākļus, celiņu nedaudz paplašinot un nodalot velosatiksmes telpu no gājēju satiksmes telpas, kā arī izmantojot velosatiksmēi piemērotu bruģa segumu.*

h) posmā gar nekustamo īpašumu Latgales ielā 15, Ventspilī starp autostāvvietām un ietvi paredzēt 0,5 m platu laukakmens seguma joslu. *Šādas joslas paredzēšana ir funkcionāli lietderīga, taču to būs jāšķērso no automašīnas*

izkāpušiem cilvēkiem, kam var būt apgrūtināši kāpt uz nelīdzena seguma (veci cilvēki, bērni, augstapēžu apavi).

2.7.5.p. 3) papildus izbūvējamajām autostāvvietām gar nekustamo īpašumu Brīvības ielā 25, paredzēt analogu betona bruģakmens veidu, kāds jau ir esošajām autostāvvietām Brīvības ielā 23 un 25. *Pilsētā ir vairāki stāvēšanas paplašinājuma bruģa krāsu un salikuma veidi. Optimāli būtu definēt „pilsētas iekšējo bruģa krāsu standartu”, kur noteikt attiecīgām ielu tipam paredzētos bruģa krāsu salikumus (veloceļam (sarkans), ietvēm, autobusa pieturām, stāvēšanas vietām, brauktuvēm, pagalmu zonām u.c.). Tas palīdzētu autovadītājiem viegli orientēties izmantojamajās bruģa virsmās.*

VAS „Latvijas Valsts ceļi” tehniskie noteikumi

1.p. Ņemot vērā samērā lielo transporta intensitāti Brīvības ielā, kā arī nesen izbūvēto stāvvietu skaitu Sporta ielā, iesakām paredzēt paralēlās stāvvietas gar nekustamo īpašumu Latgales ielā 15. *Audita grupa atbalsta prasību par paralēlajām stāvvietām, jo tās izvietotas attiecīgajam braukšanas virzienam pirms krustojuma ar Latgales ielu. No stāvvietas izbraucošo transportlīdzekļu manevru veikšana krustojuma tuvumā novērstu pa Brīvības ielu braucošo vadītāju uzmanību, kas varētu radīt bīstamas sekas, ņemot vērā Brīvības un Latgales ielas krustojuma konfigurāciju un regulēšanas veidu.*

Citu ieinteresēto institūciju tehniskajos noteikumos nav ietvertas prasības, kas saistītas ar satiksmes drošību, vai arī tās ir paustas korekti un atbilstoši situācijai.

3.5. Projektētāja iesniegtās skices

Auditam iesniegtajos dokumentos ir projekta rasējumi, kuros pilnā apjomā izstrādāti plāns un garenprofils, kā arī iekļauti atsevišķi satiksmes organizācijas elementi. Pirmās stadijas ceļu drošības audits nevērtē sīkas projekta detaļas, taču, izskatot iesniegtos materiālus, tie novērtēti iesniegtajā apjomā.

Audita piezīmes:

Par konstrukcijas risinājumiem plānā

- No pk 0+10 līdz pk 0+50 ietve tiek sašaurināta līdz 1,50 m platumam. Esošās ietves platums > 2 m. Šajā posmā no stāvlaukuma līdz Lielajam prospektam var būt paaugstināta gājēju satiksmes intensitāte, jo attiecīgajā ielas pusē atrodas daudzdzīvokļu nams. Ietves sašaurināšana norādītajā posmā nav atbalstāma.
- Pk 1+12 servitūta ceļa un īpašuma teritorijas pieslēguma risinājums bez labā stūra noapaļojuma apgrūtinās izbraukšanu no pieslēguma pa labi.
- Projektēts vienpusējs ielas šķērsslīpums, kas nav uzskatāms par optimālu risinājumu, kā arī neatbilst standarta LVS 190-2 „Normālprofili”

nosacījumiem. Negatīvās iezīmes – viena virziena satiksmes plūsmai ir tendence novirzīties pretējās brauktuves puses virzienā, ja tiek zaudēta stūrēšanas kontrole, kā arī ziemā kūstošais sniegs no vienas brauktuves malas tecēs pāri visai brauktuvei un veidos apledoju.

- Stāvlaukums pie Brīvības ielas 43 ēkas ir pietiekami dziļš, lai tajā automobiļi izvietotos, neaizņemot daļu no ietves ar virsbūvju pārkarēm, taču laukumam nav plānots veidot atdures priekšējiem riteņiem, kas ierobežotu nevēlamo parādību.
- Posmā ar 3 braukšanas joslām no gājēju pārejas līdz pk 0+75 nav paredzētas gājēju barjeras, kas būtu aktuālas posmā ar paaugstinātu bīstamību, kā arī lai gājējus vadītu līdz regulējamai gājēju pārejai.
- No jauna veidojamie stāvvietu paplašinājumi pāra numuru māju pusē ir apvienoti ar pieslēgumiem. Vizuāli pieslēgumi ir veidoti citas krāsas bruģī ar apmales līniju. Taču ekspluatācijā šāds risinājums, ja ir augsts pieprasījums pēc stāvvietām, var apgrūtināt pieslēgumu lietotājus, kad automobiļi tiek savietoti blīvā rindā un daļēji aizņem pieslēguma vietu.
- Pie krustojuma ar Latgales ielu paredzēts brauktuves bruģa remonts, bet netiek izmantota iespēja izbūvēt pilieneida salīgas uz mazāksvarīgā ceļa (Brīvības ielā). Tikai 207. ceļa zīme uz taisna ceļa ar turpinājumu aiz krustojuma ir nepietiekama vizuālā informācija par mazāksvarīgā ceļa statusu – šis fakts ir daudzkārt praksē pierādījies un šāda veida krustojumi atkarībā no transporta intensitātes ir satiksmei potenciāli bīstami.

Par garenprofila risinājumu piezīmju nav.

Par satiksmes organizāciju

- Audita grupai nav informācijas par kravas automobiļu satiksmes vadīšanu tuvākajā apkārtnē, taču Brīvības ielas posmā kravas automobiļiem aizliegts iebraukt tikai no Latgales ielas puses. No Lielā prospekta šāda aizlieguma nav. Atsevišķa 306. ceļa zīme vēl uzstādīta pie iebrauktuves pagalmā.
- 530., 531. ceļa zīmju uzstādīšana regulējamā krustojumā ar Lielo prospektu nav nepieciešama (LVS 77-2 p.6.6.18.), jo rada vizuālās informācijas pārsātinājumu. Gājēju drošību zīmes nepalielina, jo pāreja ir regulējama ar luksoforu kopā ar krustojuma regulēšanu.
- Projektā paredzēts aprīkot zīmju balstus, kas atrodas uz ietvēm ar kontrastējošu marķējumu. Risinājums ir atbalstāms, pie nosacījuma, ka marķējuma lentas nav atstarojošas, jo vājredzīgs gājējs nav gaismu izstarojošs objekts, bet autovadītājiem oranži atstarotāji ceļa malās novērš uzmanību no satiksmes uz ceļa.
- 415., 415A. ceļa zīmes nav paredzēts nomainīt uz samazināta formāta (350 mm) ceļa zīmēm, lai ar vadītājiem neaktuālu informāciju (no

brauktuves atdalīts gājēju un velosipēdu ceļš) nenovērstu uzmanību no ceļu satiksmes.

- Pieslēgumā pk 2+80 529. ceļa zīmi nav paredzēts pārcelt uz tai atbilstošo uzstādīšanas vietu – ceļa labajā pusē.
- Rasējumos mazāksvarīgajām ielām nav parādīti ceļa apzīmējumi – trūkst jau šobrīd neesošo 930. ceļa apzīmējumu („Dodiet ceļu” līnija).
- Pieslēgumu un krustojumu vietās gājēju un velosipēdu ceļu nav paredzēts iezīmēt ar 932. ceļa apzīmējumu, tā nedodot pietiekamu informāciju autovadītājiem, ka būs jādod ceļš velosipēdistiem.

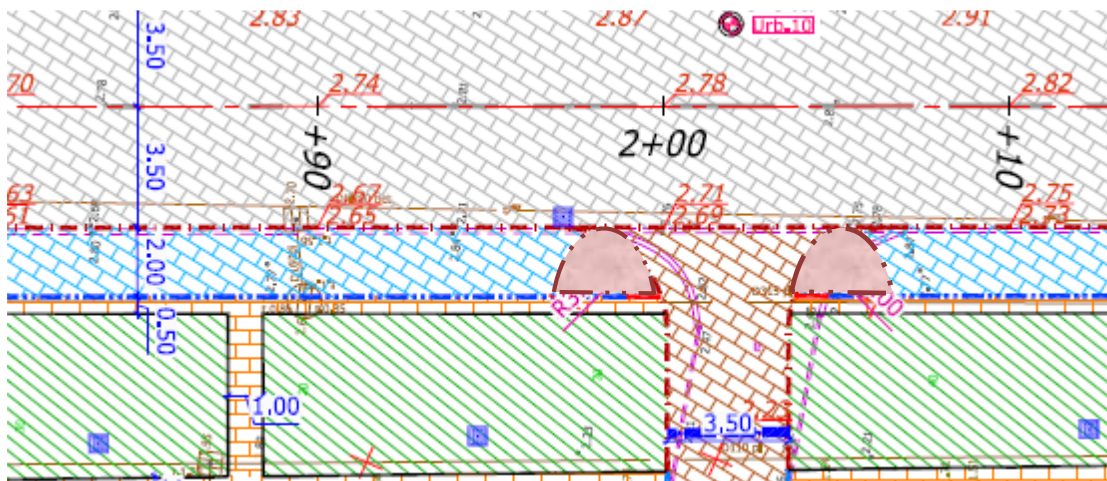
4. Rezultatīvā daļa

Brīvības ielai posmā no Latgales ielas līdz Lielajam prospektam satiksmes organizācija ir apmierinošā stāvoklī, taču ielas elementi ir daļēji nolietojušies un aprīkojumu ir iespējams uzlabot.

Ielas rekonstrukcijas projektēšana vienmēr ir iespēja sakārtot satiksmes organizāciju iespējami labākā veidā, lai tā būtu satiksmes dalībniekiem skaidri saprotama, uzmanību nenovērsoša un atbilstu drošas satiksmes vajadzībām. Ceļu drošības audita konstatējošajā daļā ir aprakstītas satiksmei problemātiskās situācijas un risinājumi, ko iespēju robežās būtu jānovērš projektā.

Audita rekomendācijas

- 1) Mainīt plānošanas un arhitektūras uzdevumā Brīvības ielas apzīmējumu no pilsētas maģistrālās ielas uz vietējas nozīmes ielu (vismaz projektējamajā posmā), lai to būtu iespējams projektēt ar stāvvietām ielas malā un projektētājam nebūtu jāpārkāpj valsts standartu prasības.
- 2) Ja iespējams paplašināt projekta apjomu – paredzēt Brīvības ielai krustojumā ar Latgales ielu izbūvēt pilienvēda salīgas, lai akcentētu mazāksvarīgā ceļa statusu. Ja salīgas izbūvēt nav iespējams – obligāts ir 951. ceļa apzīmējums pirms „STOP” līnijas.
- 3) Brīvības ielas brauktuve projektējama ar divpusēju šķērsslīpumu. Ja tiek paredzēts vienaspusējs šķērsslīpums, tam jābūt nopietnai argumentācijai, kas jāapraksta projektā un jāsaskaņo ar projekta pasūtītāju, jo ielā ar to satiksmes drošība tiek pazemināta.
- 4) Jaunajiem stāvēšanas paplašinājumiem, kas apvienoti ar pieslēgumiem, ieteicams veidot izteiktāku nodalījumu no pieslēgumu vietām – piemērs attēlā (pazeminātas apmales, citas krāsas bruģa elementi).



- 5) Ieteicams rekonstruēt gājēju un velosipēdu ceļu, paredzot tam satiksmes telpu dalījumu un velosatiksmei piemērotu bruģi.
- 6) No pk 0+10 līdz pk 0+50 pāra numuru ēku pusē ietves platums palielināms līdz 2,50 m.
- 7) Pie īpašuma Latgales ielā 15 līdzās stāvvietai paredzētais laukakmens bruģis aizstājams ar citu, līdzenāku, bet no ietves bruģa atšķirīgu materiālu.
- 8) Pk 1+12 servitūta ceļa un īpašuma teritorijas pieslēgumam koriģējams labais stūris, izveidojot noapaļojumu.
- 9) Stāvlaukumam pie Brīvības ielas 43 ēkas izveidojamas automobiļu priekšējo riteņu atdures 0,7 m no ietves malas.
- 10) Pie krustojuma ar Lielo prospektu no gājēju pārejas līdz pk 0+75 nepāra numuru ēku pusē uzstādāma gājēju barjera.
- 11) 530., 531. ceļa zīmes pie regulējama krustojuma nav ieteicams paredzēt.
- 12) 415., 415A. ceļa zīmes nomaināmas pret samazināta formāta (350 mm) ceļa zīmēm.
- 13) Pieslēgumā pk 2+80 529. ceļa zīme pārceļama uz labo pusi – 206. ceļa zīmes vietā.
- 14) Visiem mazāksvarīgajiem ceļiem krustojumos paredzami 930. ceļa apzīmējumi.
- 15) Pieslēgumu un krustojumu vietās gājēju un velosipēdu ceļš visā platumā iezīmējams ar 932. ceļa apzīmējumu.