

CEĻU DROŠĪBAS AUDITA ATZINUMS Nr.06 AD/13-107

Projektēšanas iecerei

Celtnieku ielas rekonstrukcija Ventspilī



Ceļu drošības audita stadija
Audita grupas vadītājs

1. iespējamības
Atis Vancovičs

Rīga, 2013.gada decembris

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. Audita piezīmes par satiksmes organizāciju objektā | 5 |
| 3.3. Iesniegtās projekta skices | 6 |
| 4. Rezultatīvā daļa | 8 |

1. Iesniegtie dokumenti un informācija

Ventspils pašvaldības iestāde „Komunālā pārvalde” tās direktora Andra Kausenieka personā ir pasūtījusi ceļu drošības auditu projektēšanas iecerei – Celtnieku ielai Ventspilī, kur paredzēta ielas pilna rekonstrukcija. Pasūtījums motivēts ar nepieciešamību novērtēt satiksmes drošības situāciju objektā, izvērtējot iesniegtās projekta skices un izvirzot rekomendācijas iespējamai satiksmes organizācijas uzlabošanai.

Audita grupas rīcībā ir sekojoši iesniegtie dokumenti un informācija:

- Ventspils PI „Komunālā pārvalde” sniegtā informācija par auditējamo objektu.
- Informatīvs materiāls par satiksmes intensitātēm Ventspils pilsētas ielās un krustojumos.
- Objekta apskates attēli, uzņemti 04.03.2013., 06.12.2013.
- Publiski pieejama informācija:
 - kartes,
 - programma „Google street view”
 - statistikas dati.

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

2. Ievads

Audits objektam Celtnieku iela posmā pie tirdzniecības centriem Ventspilī tiek prasīts 1. 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),
auditors Uģis Rudzītis.

Audita grupa ir apmeklējusi rekonstrukcijas ieceres objektu uz vietas, un izskatījusi visus pieejamos materiālus. Apmeklējums veikts darbdienā, darba laikā skaidros laika apstākļos pie dabīgā apgaismojuma un gaisa temperatūras +3°C.

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.

Celtnieku ielas apskatāmais posms ir Ventspils pilsētas maģistrālās satiksmes iela, kas veido pilsētas centra savienojumu ar Talsu un Kolkas virzienā vedošu Talsu ielu, kas ir arī autoceļš V1307 Ventspils – Dundaga – Melnsils, tas tālākā posmā šķērso ceļu P124 Ventspils – Kolka, attiecīgi nodrošinot tuvāko savienojumu ar Kolku.

Iela atrodas pie pilsētas faktiskās dzīvojamās apbūves robežas Pārventā. Dzīvojamo apbūvi veido vairāki desmiti daudzstāvu daudzdzīvokļu mājas, kas koncentrē šajā rajonā ievērojamu iedzīvotāju skaitu. Ņemot vērā pieprasījumu, rajonā ir uzcelti vairāki pārtikas veikali, divi no kuriem atrodas apbūvei pretējā Celtnieku ielas pusē un cilvēkiem, lai nokļūtu uz veikaliem un atpakaļ ir jāšķērso Celtnieku ielas brauktuve ar četrām braukšanas joslām.

Celtnieku ielas raksturojums posmā no Siguldas ielas līdz Talsu ielai:

Kategorija (atbilstoši LVS 190-2 un „Ieteikumi. Ceļu tīkla plānošana” – CIII ar savienošanas funkciju.

Brauktuve – divvirzienu, četras braukšanas joslas bez sadalošās joslas.

Ietves – abās ielas pusēs, atdalītas no brauktuves.

Sabiedriskais transports – autobuss, ir izveidotas pieturvietas.

Apbūve – daudzstāvu daudzdzīvokļu ēkas ielai dienvidu pusē, veikali un industriālas nozīmes celtnes ielai ziemeļu pusē.

Atļautais ātrums – 50 km/h.

Krustojumi – neregulējami.

Stāvēšana – atļauta, vietām izveidoti stāvēšanas paplašinājumi.

3.2. Audita piezīmes par satiksmes organizāciju objektā

Audita grupa detalizēti ir apskatījusi esošo situāciju Celtnieku ielā pavasarī, par ko izsmeljošs apraksts atrodams Ceļu drošības audita atzinumā 06 AD/13-27. Galvenās tēzes par esošo situāciju ir sekojošas:

Celtnieku iela – plata 4 joslu divvirzienu brauktuve ielai ar zemu satiksmes intensitāti. Ielā vērojami virkne faktoru, kas provocē braukšanas ātruma pārsniegšanu:

- Iela ir plata, ar maksimāli pieļaujamā platuma četrām braukšanas joslām.
- Iela ir taisna un tālu uz priekšu pārskatāma.
- Apbūve ir atvirzīta no brauktuves, radot vizuālu plašuma iespaidu.
- Ielā ir zema transportlīdzekļu satiksmes intensitāte.
- Iela atrodas pilsētas apdzīvotās daļas nomalē.

Par Celtnieku ielas ģeometriju iespējams izdarīt pamatotus secinājumus:

- Četras braukšanas joslas izbūvētas bez pamatojuma – satiksmes intensitāte 133 A/h maksimumstundā vienā virzienā sastāda tikai 11% no vienas braukšanas joslas maksimālās caurlaides spējas.
- Celtnieku ielas krustojumi abos tās galos nerada priekšnosacījumus savienojumam ar četrjoslu ceļu – krustojumā ar Siguldas ielu pastāv būtiskas satiksmes organizācijas problēmas Celtnieku ielas joslu skaita dēļ.
- Malējās braukšanas joslas netiek izmantotas transportlīdzekļu braukšanai, bet tajās tiek novietoti stāvēšanai transportlīdzekļi (to apliecina arī neizbraukāta sniega un ledus paliekas šajā joslā).
- Brauktuves platums un joslu skaits veicina virkni satiksmes drošību pazeminošu apstākļu.
- Nevajadzīga brauktuves platuma dēļ tiek apgrūtināta un sadārdzināta ielas uzturēšana.

Gājējiem, kas cenšas šķērsot brauktuvi pie veikala Maxima, pastāv vairāki satiksmes drošības riski:

- Stāvošo automašīnu aizsegs nelauj autovadītājiem savlaicīgi pamanīt gājējus, kas iznākuši uz brauktuves.

Ierobežota redzamība traucē arī gājējiem novērtēt automašīnu tuvošanos.

- Iespējami palielināts braukšanas ātrums paaugstina potenciālo traumu smagumu gājējiem ceļu satiksmes negadījumos, kā arī samazina iespēju gājējam objektīvi noteikt drošu attālumu līdz transportlīdzeklim, lai šķērsotu brauktuvi.
- Pāriešanas vietā nav nekādu vizuālu akcentu, kas transportlīdzekļu vadītājiem ļautu saprast, ka šajā vietā koncentrējas gājēju plūsma pāri brauktuvei. Vietā nav papildus apgaismojuma.

Esošā neregulējamā gājēju pāreja pie veikala ELVI neatbilst LVS 190-10 „Gājēju pāreju projektēšanas noteikumi” prasībām, jo:

- Pāreja šķērso vairāk par vienu braukšanas joslu katrā virzienā.
- Gājēju pāreja atrodas aiz autobusa pieturas tā braukšanas virzienā.
- Gājēju pārejai nav speciālā apgaismojuma.
- 530. ceļa zīme „Gājēju pāreja” ir apvienota uz viena balsta ar 534. ceļa zīmi „Autobusa pietura”, ko nepieļauj LVS 77-2 „Ceļa zīmes. Uztādīšanas noteikumi”. Gājēju pārejas zīmei jābūt uz atsevišķa balsta, neapvienojot to ar citām zīmēm.

3.3. Iesnietās projekta skices

Izskatot skices, audita grupa vērš uzmanību uz sekojošām satiksmes drošības un organizācijas iezīmēm:

- 1) Pie Talsu ielas tiek atvērta papildjosla labajam pagriezienam. Pie krustojuma veidosies bīstami redzamības aizsegi – labā pagrieziena veicējam skatu uz kreiso pusi aizsegs blakus joslā stāvošais automobilis. Tajā pat laikā labā pagrieziena josla ir tikai 20 m gara un tajā nevarēs iebraukt, ja dominējošās plūsmas krustojuma pa kreisi veikšanai sastāsies vairāk kā piecu automobiļu rinda. Taču, ja paredzams jaunas teritorijas pieslēgums labā pagrieziena joslas sākumā, joslu garumus var nemainīt.
- 2) Pk 0+025 paredzētā stāvvietas 532. ceļa zīme izvietota Celtnieku ielas malā, lai gan stāvvietā ir nost no ceļa un zīmei atbilstošā vieta būtu stāvvietas pieslēgumā.
- 3) Pk 0+080 paredzēts autobusu galapunkts un apgrīšanās vieta. Apgrīšanās vietai nav perspektīvu uzņemt pilna izmēra pilsētas

satiksmes autobusus, jo apgriešanās rādiuss ir mazāks par 12,5 m (apmēram 9,5 m).

- 4) Stāvvietu ar novietojuma veidu 45° slīpumā ģeometriskie parametri ir atbilstoši standarta prasībām, nodrošina ērtu iebraukšanu un izbraukšanu.
- 5) Pk 0+100 stāvvietas savienojums ar autobusa apgriešanās vietas pieslēgumu ir neveiksmīgs. Stāvvietas pēdējā „pusvieta” var likties vilinoša kādam autovadītājam. Ja šajā vietā novieto automašīnu, autobusa iebraukšana apgriešanās vietā ir apgrūtināta.
- 6) Celtnieku ielā netiek ievērots brauktuves papildplatību (stāvvietu un autobusu pieturu) seguma krāsu zonējums, kas izmantots citos projektos, piemēram, Inženieru ielas projektā. Pie rekonstrukcijas būtu iespējams tiekties uz vienotu krāsu kombināciju šīm satiksmes teritorijām.
- 7) Stāvvietai pk 0+040 trūkst papildus savienojuma ar ietvi. Gājēji neies līdz vidū esošajam savienojumam, ja automašīna atradīsies vienā malā.
- 8) Gājēju un velosipēdu celiņš projektēts ar dalītu satiksmes telpu. Celiņa segumam nav satiksmes telpu dalījuma, kā arī nav 941. ceļa apzīmējuma, lai gājēji varētu saprast, kuru ceļa daļu ir tiesīgi aizņemt.
- 9) 828. papildzīmes pietiekami skaidri neatspoguļo automašīnu slīpo novietojumu pie ietves. Šim nolūkam LVS 77-1 ir iekļautas 842.



papildzīmju versijas:

- 10) Stāvvietas pieslēguma pie Ugāles ielas veids nav pieņemams, tas rada bīstamu konfliktpunktu sablīvējumu pie krustojuma. Vadītājiem nav iespējams atbilstoši Ceļu satiksmes noteikumu prasībām veikt manevru no Celtnieku ielas uz Ugāles ielas pieslēgumu.
- 11) Stāvvietu ģeometrija izbraukšanas zonā – ar asu stūri – var radīt vēlmi šajā stūrī novietot automobili, kas traucēs citiem izbraukšanu.
- 12) Gājēju un velosipēdu celiņa platums neatbilst LVS 190-9 „Velobūvju projektēšanas noteikumi” noteiktajam minimālajam platumam.
- 13) Pieslēgumu vietās, tādās kā pk 0+510 netiek regulētas priekšrocības prasības starp gājēju un velosipēdu ceļu un autotransportu pieslēgumā.
- 14) Pk 0+520 līdz pk 0+555 krāsotā salīna uz brauktuves nenovērš bīstamu apdzīšanas manevru iespējamību. Izceltu šķēršļu neesamība ielā saglabā iespēju nelegālu ātrumsacīkšu rīkošanai naktīs, ņemot vērā ielas taisno posmu un nomaļo lokalizāciju.

- 15) Pie Kaiju ielas saglabāts virziena rādītājs uz Kolku. Talsu un Kolkas virziens netiek vadīts pa vienu un to pašu vietu, lai gan maršrutam pilsētas robežās būtu jābūt vienādam.
- 16) Pk 1+140 autobusa pieturas veidošana labā pagrieziens joslā nav objektīvi labākais risinājums, jo rada iespējamus konfliktus starp labā pagrieziens veicējiem un pieturā pietājošu autobusu.
- 17) Braukšanas joslu izvērsums Celtnieku ielā pie krustojuma ar Siguldas ielu nav labākais risinājums, jo kā pamatjosla tiek saglabāta kreisā pagrieziens josla, kas praktiski satiksmē netiek izmantota – nav pieprasījuma pēc virziena uz zemes ceļu. Galvenā satiksmes plūsma virzās no Celtnieku ielas ar labo pagriezienu uz Siguldas ielu.
- 18) Projektējot satiksmes regulēšanu krustojumā ar Embūtes ielu, gājēju un velosipēdu ceļš nav iekļauts krustojuma regulēšanas sistēmā.

4. Rezultatīvā daļa

Ceļu drošības auditā tiek atzīmēts, ka Celtnieku ielas rekonstrukcijas priekšdarbu procesā ir pieņemti būtiskākie lēmumi par ielas pārbūvi atbilstoši tās lietojuma funkcijai un plānotajai satiksmes intensitātei. Principiālais risinājums, veidot ielu ar vienu caurvedošu braukšanas joslu un pagriezieniem paredzētām papildjoslām, ir optimāls un atbilstošs satiksmes apstākļiem objektā. Tas novērsīs vairākus satiksmes apdraudējumus un ilgtermiņā uzlabos satiksmes drošības rādītājus.

Tā kā tehniskā projekta izstrāde vēl nav uzsākta, bet ir izstrādātas atsevišķas projektēšanas ieceri raksturojošas skices, audita grupa saskata vairākus pozīcijas, kur būtu jāpievērš uzmanība tehniskā projekta izstrādē. Audita rekomendācijas ir balstītas uz izvērtēto projekta ieceres skici un tiek izmantota piketāžas piesaiste šim rasējumam.

Rekomendācijas tehniskā projekta izstrādei:

- a) Pārprojektējams braukšanas joslu izvērsums pie krustojuma ar Siguldas ielu. Tas veicams pēc sekojoša principa:
 - Labajam pagriezienam paredzētā braukšanas josla saglabājama kā pamatjosla.
 - Kreisā pagrieziens josla veidojama kā papildjosla.

- Autobusa pietura iedziļināma paplašinājumā pirms krustojuma (ja to nevar paredzēt aiz krustojuma Siguldas ielā).
- b) Celtnieku ielā, veidojot bruģa seguma ieklājumus, paredzams satiksmes telpu krāsu zonējums, kas atbilst citviet jau izveidotajam. Audita grupa rekomendē izvēlēties Inženieru ielā projektētās stāvvietu un pieturu paplašinājumu krāsu kombinācijas.
- c) Pk 0+025 paredzētā stāvvietas 532. ceļa zīme pārceļama uz stāvvietas pieslēguma iebrauktuvi.
- d) Autobusa galapunkta apgriešanās vieta pk 0+080 pārceļama vai pārvietojama tā, lai to varētu izmantot autobuss ar apgriešanās rādiusu 12,5 m, tātad attālumam starp pretējām apmalēm jābūt 25 (+1) m. To var panākt, apgriešanās vietu savienojot ar pretējās puses autobusa pieturas paplašinājumu.
- e) Tāds risinājums kā pk 0+100, savienojot stāvvietu ar pieturas pieslēgumu nav vēlams. Stāvvietai jābūt nepārprotami nobeigtai pie pieslēguma sākuma.
- f) Stāvvietas galā pk 0+040 veidojams papildus savienojums ar ietvi.
- g) Papildzīmēm pie stāvvietām izmantojama 842. papildzīmes modifikācija atbilstoši LVS 77-1.
- h) Stāvvietas pieslēgums pie Ugāles ielas paredzētajā vietā nav pieļaujams. To var veidot vai nu caur esošo paralēlās brauktuves pieslēgumu Ugāles ielai, vai arī tieši no Celtnieku ielas, atkarībā no tā, kas ir šīs stāvvietas mērķauditorija – māju iedzīvotāji vai veikalu apmeklētāji.
- i) Koriģējama stāvvietu ģeometrija izbrauktuves daļā. Stāvvietas 90° leņķī veidotais stūris noapaļojams.
- j) Gājēju un velosipēdu celiņš projektējams ar platumu 3,35 m, atbilstoši LVS 190-9 samazinātā platuma celiņa prasībām. Starp satiksmes telpām veidojama cita seguma nodalošā josla, vai, ja tāda netiek veidota, uzklājams 920. ceļa apzīmējums, ko var aizstāt ar baltas krāsas bruģakmens līniju.
- k) Blakusteritoriju pieslēgumu šķērsošanas vietās gājēju un velosipēdu celiņš veidojams sekojoši:
 - Celiņa segums nav pārtraucams un vadāms pāri pieslēgumam, saskaņojot līmeņus – ieteicams nevis pazemināt veloceļu, bet paaugstināt automašīnu brauktuvi.
 - Šķērsojums apzīmējams ar 932. ceļa apzīmējumu.
 - Pieslēguma vietā uzklājami 941. apzīmējumi abos virzienos.

- Pirms pieslēguma vēlama (bet nav obligāta, jo velosipēdistu priekšroku nosaka Ceļu satiksmes noteikumu



78., 79.p.) 206. ceļa zīme ar 842.papildzīmi

- l) Pk 0+520 līdz pk 0+555 krāsotās salīņas vietā paredzama izcelta salīņa uz pusaugstām apmalēm (5 cm), aprīkota ar atbilstošām šķēršļa apbraukšanas ceļa zīmēm. Gājēju pāriešanas vietā apmale pazemināma.
- m) Pašvaldībai jānosaka, pa kuru ielu – Talsu vai Kaiju tiks vadīta satiksme uz Talsiem un Kolku, attiecīgajā vietā paredzot virziena rādītājus.
- n) Izstrādājot Embūtes ielas krustojuma satiksmes regulēšanas projektu, risināms jautājums par optimālo variantu kādā no veidiem:
 - Embūtes ielā autosatiksmei paredzami divi sinhronas darbības pamatluksofori ar divām stoplīnijām pie veloceļa un pie Celtnieku ielas brauktuves. Dublējošais luksofors var būt viens – kreisajā pusē pie Celtnieku ielas.
 - Gājēju un velosipēdu ceļš pietuvināms Celtnieku ielai, iekļaujot to vienotā regulēšanas kompleksā.
 - Gājēju pāreja un velopārbrauktuve saglabājama esošajā vietā kā neregulējama. Velosipēdistiem uzstādāma 206. ceļa zīme. Šis variants no drošības viedokļa ir visnevēlamākais.