

Visaptverošs pētījums par ceļu satiksmes drošību ietekmējošiem riska faktoriem Rīgas reģionā



Valsts tiesu
ekspertīžu birojs



Rīga 2018

Autoru kolektīvs: Jānis Kalniņš, Jānis Dundurs, Oskars Irbītis, Aleksandrs Karlins, Georgijs Sovetovs, Ziedonis Lazda, Dainis Tutāns.

“Visaptverošs pētījums par ceļu satiksmes drošību ietekmējošiem riska faktoriem Rīgas reģionā.”
Rīga. Autoru kolektīvs, 2018. – 63 lpp., 51. attēls, 13 tabulas, 18031 vārdi.

Pētījuma atskaite iesniegta 2017. gada 21.decembrī

Saturs

Lietotie saīsinājumi	4
Kopsavilkums.....	5
Ievads	7
1. CSNg statistika 2016.gadā	8
2. Pētījuma mērķis un uzdevums	9
3. Pētījumā analizētie CSNg.....	10
3.1. Negadījumu veidi un norises vietas	10
3.2. Cietušo skaits un iepriekš notikušo negadījumu skaits.....	11
3.3. Negadījumos iesaistīto dalībnieku statuss	11
3.3.1. Transportlīdzekļu vadītāji	11
3.3.2. Gājēji	13
3.3.3. Velosipēdu vadītāji.....	15
3.3.4. TL pasažieri	15
3.4. Negadījumos iesaistīto transportlīdzekļu statuss.....	16
3.4.1. CSNg iesaistīto TL veidi, to vecums un markas.....	16
3.4.2. TL tehniskā stāvokļa novērtējums	19
4. Ceļa infrastruktūras ietekme uz ceļu satiksmes negadījumu sekām un iemesliem	21
4.1. Konstatētie trūkumi ceļu satiksmes infrastruktūrai	21
4.2. Piemēri, kuros norādīti trūkumi ceļu satiksmes infrastruktūrai.....	22
4.3. Secinājumi.....	29
5. Ceļu satiksmes negadījumu iemesli un to klasifikācija.....	30
5.1. Primārais negadījuma veids.....	30
5.2. Sekundārais negadījuma veids	31
5.3. Negadījuma mehānisma apraksts.....	32
5.4. Negadījuma kustības ātrums	35
5.5. Negadījuma iemesls.....	35
5.6. Skaidrojums par CSNg iemeslu un ietekmējošie faktori	36
5.7. Secinājumi.....	46
5.7.1. Transportlīdzekļu vadītāju rīcība.....	46
5.7.2. Gājēju rīcība.....	46
5.7.3. Infrastruktūra.....	46
5.7.4. Transportlīdzekļu tehniskais stāvoklis.....	47
5.7.5. CSNg seku likvidēšana	47
6. Vides faktoru ietekme uz ceļu satiksmes negadījumu iemesliem un ceļu drošības auditu ieteikumi.....	48
6.1. Laika apstākļi CSNg brīdī.....	48
6.2. Ceļa seguma stāvoklis CSNg brīdī	49
6.3. Apgaismojums CSNg brīdī.....	50
6.4. Bīstamības elementi ceļa nodalījuma joslā	51
6.5. Vides faktoru ietekme uz CSNg norisi un sekām	51
6.6. CSNg vietā veiktie ceļu drošības auditi un tajos dotie ieteikumi	55
6.7. Secinājumi un priekšlikumi.....	57
7. Secinājumi un priekšlikumi	58
8. Izmantotie informācijas avoti	63

Lietotie saīsinājumi

CSDD	Valsts akciju sabiedrība „Ceļu satiksmes drošības direkcija”
CSNg	Ceļu satiksmes negadījums
CSL	Ceļu satiksmes likums
CSN	Ceļu satiksmes noteikumi
ES	Eiropas Savienība
GPS	Global Positioning Service (angļu val.) – globālā pozicionēšanas sistēma
IeM	Iekšlietu ministrija
LTAB	Biedrība “Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs”
LVC	Valsts akciju sabiedrība “Latvijas Valsts ceļi”
TM	Tieslietu ministrija
TL	Transportlīdzeklis
TA	Transportlīdzekļu valsts tehniskā apskate
SM	Satiksmes ministrija
VTEB	Valsts tiesu ekspertīžu birojs
VP	Valsts policija

Kopsavilkums

Ceļu satiksmes drošības plāns 2017.-2020.gadam ir izstrādāts, lai sasniegtu mērķi - samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu par 50%, salīdzinot ar 2010.gadu, kā arī par 50% samazināt smagi ievainoto skaitu, salīdzinot ar 2010.gadu. Ceļu satiksmes drošības plāns 2017.-2020.gadam paredz noteiktus rīcības virzienus ceļu satiksmes drošības uzlabošanā, nosakot atbildīgās institūcijas un rīcības virzienu īstenošanas termiņus un tiem nepieciešamo finansējumu. Ceļu satiksmes drošības plānā 2017.-2020.gadam ir minēts, ka ir jānodrošina arī dažādu pētījumu norise par ceļu satiksmes drošību.

Atbilstoši Ceļu satiksmes drošības plānā 2017.-2020.gadam plānā iekļautajam pasākumam "Veikt visaptverošu pētījumu par ceļu satiksmes drošību ietekmējošiem riska faktoriem Latvijā, kā arī informēt atbildīgās institūcijas par pētījuma rezultātiem", ir veikta pētījuma 1.kārtas "Visaptverošs pētījums par ceļu satiksmes drošību ietekmējošiem riska faktoriem Rīgas reģionā" izstrāde, ko veikuši eksperti no Satiksmes ministrijas, Tieslietu ministrijas Valsts tiesu ekspertīžu biroja, VAS "Latvijas Valsts ceļi", VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija". Šajā pētījumā ir analizēta informācija, ko Valsts policijas pārstāvji ir snieguši par noteiktiem ceļu satiksmes negadījumiem aizpildot speciāli šim pētījumam sagatavotas formas. Šajā pētījumā ir vērtēti un analizēti visi ceļu satiksmes negadījumus ietekmējošie faktori – satiksmes dalībnieki, transportlīdzekļi un apkārtējā vide (infrastruktūra un laika apstākļi).

Pētījumā "Visaptverošs pētījums par ceļu satiksmes drošību ietekmējošiem riska faktoriem Rīgas reģionā" VAS "Latvijas Valsts ceļi" eksperts ir veicis par ceļu satiksmes negadījumu pieejamās informācijas analīzi, nodrošinot, ka tiek noteikta ceļa infrastruktūras ietekme uz ceļu satiksmes negadījuma sekām un iemesliem, un to klasifikācija. Savukārt Tieslietu ministrijas Valsts tiesu ekspertīžu biroja eksperti ir veikuši par ceļu satiksmes negadījumu pieejamās informācijas analīzi, identificējot un aprakstot ceļu satiksmes negadījumu iemeslus un tos klasificējot, tāpat ir sagatavoti secinājumi un priekšlikumi, lai novērstu šādus ceļu satiksmes negadījumus. Pētījumā iesaistītie VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija" eksperti ir veikuši par ceļu satiksmes negadījumu pieejamās informācijas analīzi, nosakot vides faktoru ietekmi uz ceļu satiksmes negadījumu iemesliem, kā arī ir sagatavojuši priekšlikumus ceļu satiksmes organizācijas uzlabošanai ceļu satiksmes negadījuma vietā. Satiksmes ministrijas eksperts ir nodrošinājis pētījuma izpēti procesā iegūtās informācijas apstrādi un tās iekļaušanu Pētījumā.

Valsts policija pētījuma "Visaptverošs pētījums par ceļu satiksmes drošību ietekmējošiem riska faktoriem Rīgas reģionā" veikšanai ir sniegusi ekspertiem informāciju par 84 2016.gadā Rīgas reģionā notikušajiem smagajiem ceļu satiksmes negadījumiem, kuros ir cietušie vai bojāgājušie. Pētījumā ir veikta analīze un sniegta informācija par ceļu satiksmes negadījumu veidiem un to norises vietām, par ceļu satiksmes negadījumā cietušām personām un iepriekš notikušo negadījumu skaitu konkrētā vietā, par ceļu satiksmes negadījumā iesaistītajiem dalībniekiem un transportlīdzekļiem, par ceļa infrastruktūras ietekmi uz ceļu satiksmes negadījumu sekām un iemesliem, par ceļu satiksmes negadījumu iemesliem un ietekmējošiem faktoriem, par vides faktoru ietekmi (to neievērošanu) uz ceļu satiksmes negadījumu iemesliem, par ceļu satiksmes negadījumu vietā veiktajiem ceļu drošības auditiem un par auditos sniegto ieteikumu saistību ar ceļu satiksmes negadījumu.

Nemot vērā pētījuma "Visaptverošs pētījums par ceļu satiksmes drošību ietekmējošiem riska faktoriem Rīgas reģionā" uzdevumu, kas nosaka, ka Pētījuma rezultātā ir jānosaka secinājumi par ceļu satiksmes negadījumu iemesliem un priekšlikumi rīcībām, kuras palīdzētu sasniegt bojāgājušo un ievainoto skaita samazināšanu 50% apmērā līdz 2020.gadam pret 2010.gadu, pētījumā ir iekļauti priekšlikumi un identificēti būtiski riski, kas palielina iespēju iekļūt ceļu satiksmes negadījumā, kurā ir smagi ievainotie vai bojāgājušie:

- Gājēju drošības nodrošināšana.

Problēmas - neatbilstoši aprīkotas gājēju pārejas, gājēju atrašanās uz brauktuves bez atstarojošiem elementiem un alkohola reibums.

Risinājumi – gājēju pāreju pārbūve, gājēju infrastruktūras izveide, gājēju kontrole, vai tiek lietoti atstarojošie elementi, papildus esošajām kampaņām ir nepieciešams organizēt kampaņas, kas vērstas tieši uz pārējo satiksmes dalībnieku attieksmes maiņu pret gājējiem/velosipēdistiem bez atstarotājiem un/vai alkohola reibumā.

- Transportlīdzekļu vadītāju rīcība.

Problēmas – neuzmanība (nogurums, mobilo ierīču lietošana), drošības jostu nelietošana transportlīdzekļos (it īpaši aizmugurējās sēdvietās), attieksme pret satiksmes drošību (transportlīdzekļu tehniskais stāvoklis, ātruma samazināšana atkarībā no ceļa apstākļiem, attieksmes pret citiem satiksmes dalībniekiem u.c.).

Risinājumi - autovadītāju kvalifikācijas celšana mainīgos ceļa apstākļos, rīcības, kas palīdzētu mazināt transportlīdzekļu vadītāju nogurumu un mobilo ierīču lietošanu pie stūres (satiksmes drošības kampaņas, Valsts policijas kontrole).

- Ceļu satiksmes negadījumu iemeslu analīzes process un rīcība pēc ceļu satiksmes negadījuma.

Problēmas – ceļu satiksmes negadījumu reģistrēšanas protokolos norādīta nepilnīga informācija (atstarotāju lietošana gājējiem/velosipēdistiem, drošības jostu lietošana transportlīdzekļos, rīpu atbilstība ceļu satiksmes noteikumu prasībām – nav iespējams pilnvērtīgi veikt analīzi par ceļu satiksmes negadījuma iemesliem un smaguma pakāpes sekām, lai plānotu tālākas rīcības un pasākumus ceļu satiksmes drošības uzlabošanai. Tāpat arī bieži transportlīdzekļu vadītāji rīkojas pēc ceļu satiksmes negadījuma nepareizi, kā rezultātā tiek

izraisīts jau otrs ceļu satiksmes negadījums ar smagākām sekām. Transportlīdzekļu vadītāji mēdz arī pamest notikuma vietu (piemēram, pēc gājēja notriekšanas), tādējādi pakļaujot dzīvības briesmām ievainoto personu.

Risinājumi – jāpārskata process, kā tiek organizēta informācijas iekļaušana ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokolā. Nepieciešams turpināt izglītēt visus satiksmes dalībniekus par pareizu un atbildīgu rīcību pēc ceļu satiksmes negadījuma, lai pēc iespējas ātrāk sniegtu palīdzību cietušajiem, veicinot atlabšanas un ārstēšanās procesu, mazinātu un novērstu ceļu satiksmes negadījuma radītās sekas, neradot papildu bīstamību ceļu satiksmē, kas var radīt vēl smagākas sekas jau ievainotām personām.

Pētījumā identificēti arī citi faktori un riski, kas palielina iespēju iekļūt ceļu satiksmes negadījumā, kurā ir smagi ievainotie vai bojāgājušie - tie ir saistīti ar dažādām satiksmes organizācijas izmaiņām (krustojuma pārbūve, ātruma ierobežošana, luksofora uzstādīšana u.c.), kā arī ar grozījumiem normatīvajos aktos (apdzīšanas manevra ierobežošana krustojumā, transportlīdzekļu vadītāju veselības pārbaudēm u.c.).

Ievads

Ar Ministru kabineta 2017.gada 4.aprīļa rīkojumu Nr.180 "Par Ceļu satiksmes drošības plānu 2017.-2020.gadam" tika apstiprināts *Ceļu satiksmes drošības plāns 2017.-2020.gadam* (turpmāk – Plāns). Plāna mērķis ir samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu par 50%, salīdzinot ar 2010.gadu, kā arī par 50% samazināt smagi ievainoto skaitu, salīdzinot ar 2010.gadu.

Plānā citkārt minēts, ka svarīgi ir nodrošināt spēcīgu un ilgtspējīgu pārvaldību pār ceļu satiksmes drošību. Tāpat nedrīkst aizmirst arī to, ka ir jānodrošina pilnvērtīga datu iegūvi, to analīze un dažādu pētījumu norise par ceļu satiksmes drošību, kā arī ir jāseko līdzi jaunākajām tendencēm datu iegūšanā un analīzē. Viens no Plānā iekļautajiem pasākumiem ir "Veikt visaptverošu pētījumu par ceļu satiksmes drošību ietekmējošiem riska faktoriem Latvijā, kā arī informēt atbildīgās institūcijas par pētījuma rezultātiem" (turpmāk – Pētījums).

Nodrošinot Plānā iekļautā pasākuma (Pētījuma) izpildi, Ceļu satiksmes drošības padome 2017.gada 10.marta sēdē ir atbalstījusi Pētījuma izstrādi. Ar SM 2017.gada 21.augusta rīkojumu Nr.01-03/126 ir izveidota darba grupa "Par starpinstiūciju darba grupu visaptveroša pētījuma par ceļu satiksmes drošību ietekmējošiem faktoriem uzraudzībai", kura nodrošina Pētījuma iesniegšanu Ceļu satiksmes drošības padomē, savukārt ar 2017.gada 21.augusta rīkojumu Nr.01-03/125 ir izveidota darba grupa "Par starpinstiūciju darba grupu visaptveroša pētījuma par ceļu satiksmes drošību ietekmējošiem faktoriem veikšanai", kura nodrošina Pētījuma izstrādi.

Atbilstoši Plānā noteiktajam uzdevumam, ir veikta Pētījuma 1.kārtas izstrāde, ko veikuši eksperti no SM, TM Valsts tiesu ekspertīžu biroja, LVC, CSDD, analizējot informāciju, ko VP pārstāvji ir snieguši par Pētījumā apskatītajiem CSNg aizpildot speciāli šim pētījumam sagatavotas formas. Pētījumā ir vērtēti un analizēti visi CSNg ietekmējošie faktori – satiksmes dalībnieki, transportlīdzekļi, apkārtējā vide. Katrs no iesaistītajiem ekspertiem atbilstoši kompetencei ir vērtējis visu pieejamo informāciju par katru no CSNg – VP sagatavoto informāciju par CSNg, fotoattēlus no CSNg vietas, kas fiksēti tieši pēc CSNg, krimināllietas materiālus, liecinieku/dalībnieku un iesaistīto personu paskaidrojumus, kā arī atsevišķos gadījumos ir veikta vietas apskate klātienē.

Atbilstoši kompetencei šajā Pētījumā LVC eksperts ir veicis par CSNg pieejamās informācijas analīzi, nodrošinot, ka tiek noteikta ceļa infrastruktūras ietekme uz CSNg sekām un iemesliem, un to klasifikācija. Savukārt TM VTEB eksperti ir veikuši par CSNg pieejamās informācijas analīzi, identificējot un aprakstot CSNg iemeslus un tos klasificējot, tāpat ir sagatavoti secinājumi un priekšlikumi, lai novērstu šādus CSNg. Pētījumā iesaistītie CSDD eksperti ir veikuši par CSNg pieejamās informācijas analīzi, nosakot vides faktoru ietekmi uz CSNg iemesliem, kā arī ir sagatavojuši priekšlikumus ceļu satiksmes organizācijas uzlabošanai CSNg vietā. SM eksperts ir nodrošinājis Pētījuma izpēti procesā iegūtās informācijas apstrādi un tās iekļaušanu Pētījumā.

1. CSNg statistika 2016.gadā

2016.gadā Latvijā CSNg ir bojāgājušas 158 personas, kas ir līdz šim mazākais reģistrētais bojāgājušo skaits gadā. Salīdzinot 2015.gadā CSNg gāja bojā 188 personas, turklāt līdz šim vismazāk bojāgājušo CSNg tika reģistrēti 2012.gadā, kad CSNg bojāgājušo skaits bija 177 personas. Jāņem vērā, ka, jebkurš ievainotais vai bojāgājušais rada valstij zaudējumus, turklāt CSNg lielais upuru skaits uz miljons iedzīvotājiem Latvijā joprojām ir viens no augstākajiem arī ES - 2016. gadā CSNg ir bojāgājuši 80 personas uz miljons iedzīvotājiem. Jānorāda, ka tikai divās ES valstīs – Bulgārijā (99 personas) un Rumānijā (97 personas) - šajā gadā bojāgājušo skaits uz miljons iedzīvotājiem ir vēl lielāks, bet ES vidējais rādītājs ir gandrīz divas reizes mazāks – aptuveni 50 personas uz miljons iedzīvotājiem.

Būtiski, ka lielākā daļa no CSNg 2016.gadā bojāgājušajām 158 personām ir bijuši TL pasažieri vai vadītāji (71 persona), taud 55 no tiem ir bijuši gājēji (34.8%), 7 velosipēdisti, 12 motociklisti un 13 citi autovadītāji un pasažieri (mopēdi, gājēji, traktori utt.). Statistika liecina, ka 2016.gadā ir samazinājies CSNg bojāgājušo autovadītāju un pasažieru skaits, taču gājēju drošība joprojām ir aktuāla problēma.

Interesanti arī tas, ka ar pastāvīgu vai pat nedaudz pieaugošu Latvijas automobiļu parku 2016.gadā kopējais CSNg skaits līdz 2015. gadam ir samazinājies par 16% (2017. gada 1. janvārī - vairāk nekā 752 000 transportlīdzekļu piedalās ceļu satiksmē).

Jāatzīmē arī tas, ka pēdējo gadu laikā ievērojami samazinājies CSNg skaits, kur autovadītājs ir bijis reibumā. Ja 2007.gadā CSNg dzēruša vadītāja dēļ gāja bojā 84 cilvēki, tad 2016.gadā šis skaits ir samazinājies septiņas reizes (2016.gadā 12 personas). Zināms progress ir arī sasniegts bērnu drošības paaugstināšanā. 2016.gadā CSNg bojā gāja 2 bērni, kas jaunāki par 15 gadiem, bet 2015.gadā - 11 bērni.

2016.gadā Rīgā ir notikuši 1660 smagie CSNg, kas ir 44% no kopējā smago CSNg skaita valstī. Pārējās pilsētās šis skaits ir 729 (19%), citās apdzīvotās vietās 150 (4%), bet uz valsts autoceļiem 990 (26%), citās vietās 263 (7%).

Bojāgājušo skaits Rīgā 2016.gadā ir bijis 13 personas (8% no kopējā skaita), pārējās pilsētās 10 personas (6%), citās apdzīvotās vietās 7 personas (4%), uz valsts autoceļiem 109 personas (69%), bet citās vietās 19 personas (12%).

2. Pētījuma mērķis un uzdevums

Ceļu satiksmes drošības pētījumos iegūtie secinājumi bieži vien ir būtisks pamats dažādām jaunām iniciatīvām un rīcībām, kas palīdzētu uzlabot ceļu satiksmes drošību un samazināt CSNg cietušo un bojāgājušo skaitu. Ņemot vērā, ka katrs CSNg cietušais vai bojāgājušais rada tautsaimniecībai zaudējumus, tad Pētījuma rezultātā būtu jāapzina visi riski, kas varētu palielināt iespēju iekļūt CSNg, kurā ir cietušie vai bojāgājušie.

Lai sasniegtu Plānā noteiktu uzdevumu, kas jāpaveic realizējot šo Pētījuma, Pētījumam tiek noteikts šāds **mērķis: noteikti riski, kas Latvijā palielina iespēju iekļūt CSNg, kuros ir smagi ievainotie vai bojāgājušie.**

Mērķis

Noteikti riski, kas Latvijā palielina iespēju iekļūt CSNg, kuros ir smagi ievainotie vai bojāgājušie.

Izstrādājot Plānu, iesaistītās institūcijas konstatēja, ka esošie ceļu satiksmes drošības pasākumi, kas veikti, nav bijuši pietiekoši, lai sasniegtu Plānā noteikto mērķi. Lai sasniegtu Plānā noteikto mērķi būtu vēl nepieciešami jauni pasākumi, kā arī būtu padziļināti jāizvērtē jau uzsāktie un veicamie pasākumi. Vienlaikus jāņem vērā, ka jaunu pasākumu ieviešanu nevar veikt bez izpētes, turklāt padziļināta izpēte un tajā iegūtie secinājumi, kurā iesaistītas vairākas atbildīgās institūcijas par ceļu satiksmes drošību, norādītu uz prioritārajiem rīcības virzieniem un prioritāri veicamajiem pasākumiem. Tādējādi Pētījuma iekļaušana Plānā ir pamatojama ar padziļinātas izpētes par smagiem CSNg trūkumu līdz šim, tāpēc iegūtie rezultāti būtu svarīgi arī kopējā Plānā noteiktā mērķa sasniegšanai.

Pētījuma uzdevums: Sagatavoti secinājumi par CSNg iemesliem un priekšlikumi rīcībām, kuras palīdzētu sasniegt bojāgājušo un smagi ievainoto skaita samazināšanu 50 % apmērā līdz 2020.gadam pret 2010.gadu.

Uzdevums

Sagatavoti secinājumi par CSNg iemesliem un priekšlikumi rīcībām, lai sasniegtu mērķi – samazināt smagi ievainoto un bojāgājušo skaitu

Ņemot vērā pētījuma veikšanai pieejamo un iegūstamo informācijas apjomu, Pētījuma īstenošanā iesaistītās institūcijas vienojās, ka Pētījumā tiks apskatīti visi tie CSNg, kuros ir bijuši smagi ievainotie vai bojāgājušie un kuri ir notikuši laika posmā no 2016.gada 1.janvāra līdz 2016.gada 31.decembrim Rīgas reģionā. **Pētījums tika veikts par 2016.gadā Rīgas reģionā notikušajiem smagajiem CSNg, kuros ir smagi ievainotie vai bojāgājušie.** Ar Rīgas reģionu šajā pētījumā tiek izprasti šādi novadi: Ādažu, Babītes, Baldones, Carnikavas, Garkalnes, Ikšķiles, Inčukalna, Jūrmala, Krimuldas, Ķeguma, Ķekavas, Lielvārdes, Mālpils, Mārupes, Ogres, Olaines, Rīga, Ropažu, Salaspils, Saulkrastu, Stopiņu, Sējas un Siguldas novads.

Šajā reģionā laika posmā no 2016.gada 1.janvāra līdz 2016.gada 31.decembrim Valsts policijā ir reģistrēti kopā 12 534 CSNg (64,18% no valstī kopējā CSNg skaita), savukārt valstī kopumā šajā laika posmā reģistrēti 19 527 CSNg¹. CSNg ar cietušajiem 2016.gadā Rīgas reģionā ir konstatēti 2350 reizes (61,97%), savukārt valstī kopumā 3792 reizes, savukārt Rīgas reģionā ir bojāgājušas 48² personas 2016.gadā, bet valstī kopumā 158 personas. Tāpat Rīgas reģionā 2016.gadā CSNg ir reģistrētas 2819 cietušas personas (60,6%), no tiem 175 smagi ievainotas personas, bet valstī kopā 4648 personas, no tiem smagi ievainotas 525 personas.

Šajā Pētījumā kopumā ir veikta padziļināta izpēte par 84 smagajiem CSNg (ar smagi ievainotiem vai bojāgājušajiem), kas notikuši Rīgas reģionā, analizējot speciāli Pētījumam sagatavotu informāciju, ko ekspertiem ir sniedzis VP Satiksmes noziegumu izmeklēšanas birojs.

¹ Valsts policijas reģistrā fiksētie CSNg. Jāņem vērā, ka biedrības "Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs" reģistrā ir reģistrēti 23821 CSNg bez cietušajiem (iesniegti saskaņotie paziņojumi), tātad summāri 2016.gadā fiksēti 43348 CSNg.

² SM aprēķins, kur ņemti vērā Pētījuma informācijas avoti. CSDD statistikas datus iekļautā informācija – 50 personas.

3. Pētījumā analizētie CSNg

Pētījuma veikšanai no VP tika saņemta informācija par:

- CSNg datumu un laiku;
- CSNg veidu;
- CSNg norises vietu;
- CSNg vietā atļauto braukšanas ātrumu;
- šajā vietā iepriekš notikušajiem CSNg (vērtējot arī iepriekš notikušo CSNg veidu – sadursme, uzbraukšana gājējam, nobraukšana no ceļa u.c.);
- CSNg iesaistītajiem dalībniekiem (to vecums, dzimums, pilsonība (Latvijas/ārvalstu), gūtie miesas bojājumi, statuss (gājējs/vadītājs/pasažieris), vai ir TL vadītāja apliecība, vai ir piesprādzējies/ar aizsargķiveri (vadītājiem/pasažieriem), vai ir gaismu atstarojošie elementi (gājējiem/velosipēdistiem), reibuma stāvokli (ir/nav, alkohols/narkotikas);
- transportlīdzekļiem (to veidu, marķu, modeli, izlaiduma gadu, tehniskās apskates datiem (atkārtota/pamata apskate), piekabi (ir/nav), riepām (to atbilstību sezonai un protektora atbilstību prasībām). Vienlaikus ir jāņem vērā, ka riepju protektora dziļumu nosaka tikai tiesu eksperts, ja tiek veikta autotehniskā ekspertīze konkrētam transportlīdzeklim, turklāt CSNg vietā VP to nevar nemaz veikt, jo visas VP ekipāžas nav aprīkotas ar atbilstošām mērierīcēm.

Pētījuma veikšanai tika saņemta arī informācija par apstākļiem CSNg brīdī:

- laika apstākļiem;
- ceļa seguma veidu;
- brauktuves stāvokli;
- apgaismojumu,

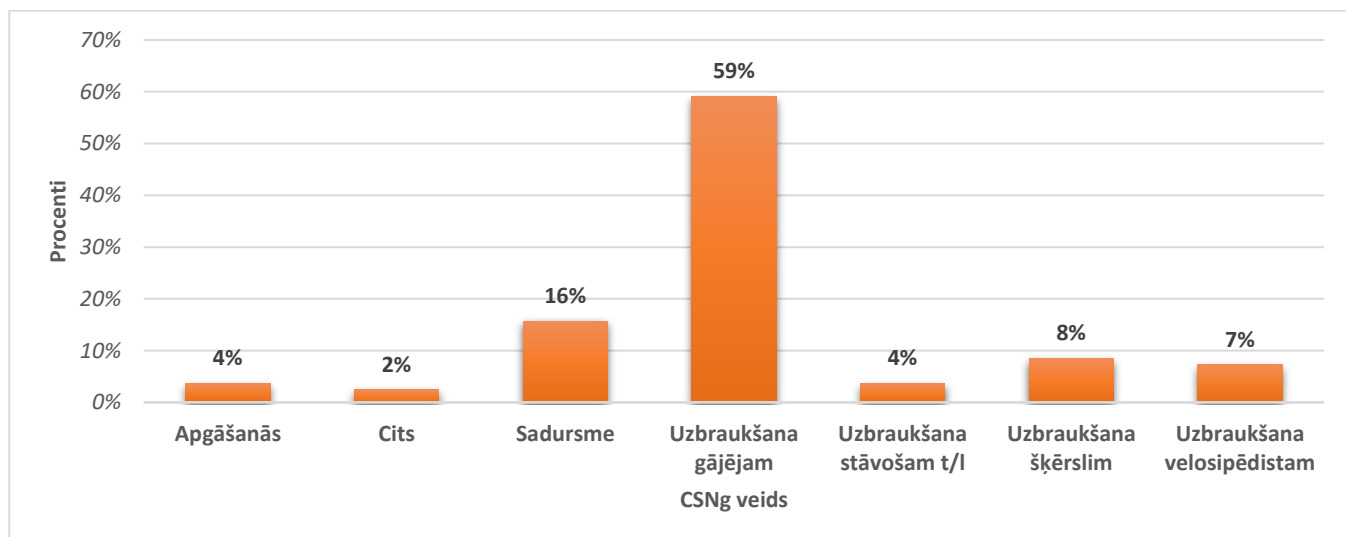
kā arī tika analizētas VP sastādītās CSNg shēmas.

Jānorāda, ka būtisks elements, kas deva iespēju novērtēt arī papildus apstākļus un faktorus, kas varēja izraisīt CSNg, ir arī fotoattēli no CSNg vietām, jo tajos dažreiz var konstatēt lietas, kas netiek fiksētas VP sastādītajā CSNg reģistrēšanas protokolā.

Šajā nodaļā (3.nodaļā) ir apkopota un analizēta informācija par VP sniegto informāciju no CSNg reģistrēšanas protokola, kas tika atsevišķi apkopota speciālās VP aizpildītās CSNg formās.

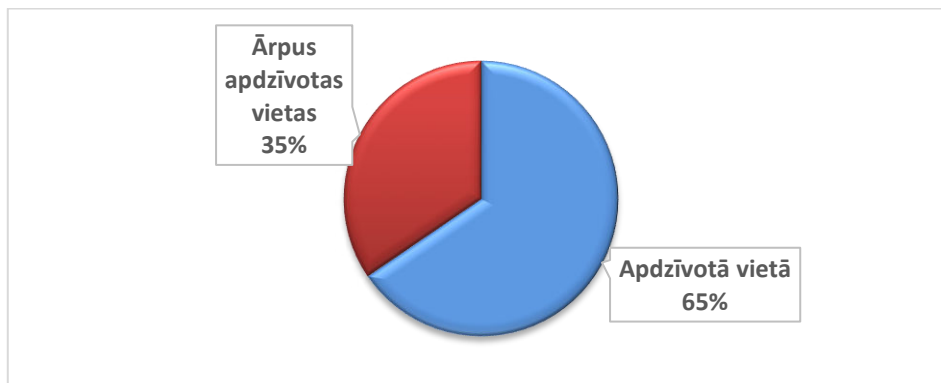
3.1. Negadījumu veidi un norises vietas

No Pētījumā 84 apskatītajām lietām VP CSNg reģistrēšanas protokolos 49 gadījumos ir fiksēta uzbraukšana gājējam (59%), uzbraukšana šķērslim ir bijusi 7 gadījumos (8 %), uzbraukšana velosipēdam ir bijusi 6 gadījumos (7 %), uzbraukšana stāvošam TL ir fiksēta 3 gadījumos (4%), sadursmes ir bijušas 13 gadījumos (16%), apgāšanās ir 3 gadījumos (4%), cits negadījuma veids ir 2 gadījumos (2%).



1.attēls. CSNg veidi (iedalījums procentos).

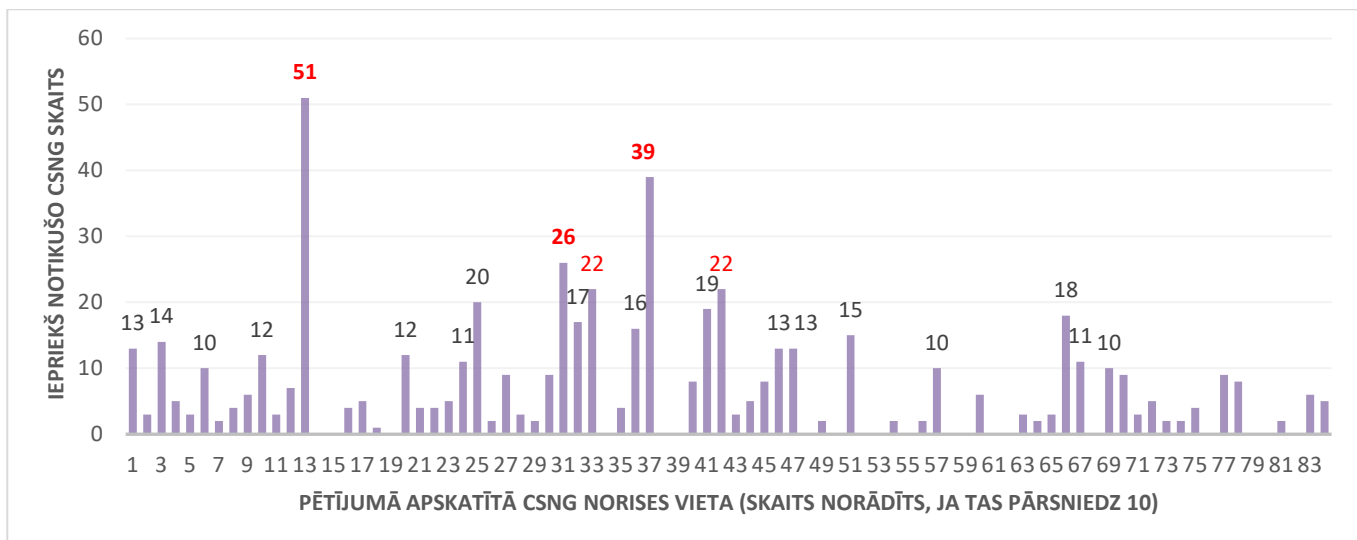
No Pētījumā apskatītajiem CSNg 65 % ir notikuši apdzīvotās vietās (55 gadījumi), savukārt 35 % gadījumu ir notikuši ārpus apdzīvotām vietām (29 gadījumu), turklāt no visiem CSNg 41 ir fiksēts tieši Rīgā.



2.attēls. CSNg pēc to norises vietas.

3.2. Cietušo skaits un iepriekš notikušo negadījumu skaits

CSNg kopējais cietušo skaits ir 99 personas, kur 48 gadījumos persona ir gājusi bojā, savukārt 39 gadījumos persona ir smagi cietusi. Tāpat tika vērtēta arī statistika, cik bieži šajās vietās ir iepriekš notikuši CSNg. Jāpaskaidro, ka tās ir vietas, kur laika posmā no 2014.gada 1.janvāra līdz 2016.gada 31.decembrim tika konstatēti CSNg, kā arī tās atrodas aptuveni 2 - 5 km robežās no CSNg vietas ārpus apdzīvotām vietām, savukārt apdzīvotās vietās tas ir ielas posms aptuveni ielas kvartāla robežās vai attiecīgajā krustojumā, kur noticis CSNg.



3.attēls. No 2014. līdz 2016.gadam iepriekš notikušo CSNg skaits pētījumā apskatītajās CSNg vietās (skaits norādīts, ja tas pārsniedz 10 CSNg).

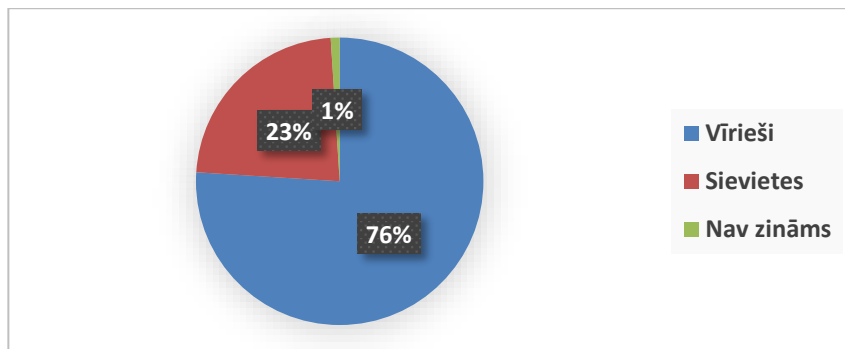
Bīstamākās vietas, kur iepriekš notikušo CSNg skaits pārsniedz 20 laika posmā no 2014.gada 1.janvāra līdz 2016.gada 31.decembrim tika konstatētas 5 reizes, tad vietas, kur iepriekš notikuši līdz 20 CSNg tika konstatētas 17 reizes, kur iepriekš notikuši līdz 10 CSNg tika konstatētas 42 reizes, savukārt vietas, kur iepriekš nebija notikuši CSNg, tika konstatētas 20 reizes. Šeit arī jāpiebilst, ka atsevišķi tika skatīts, vai iepriekš notikušo CSNg veids ir tāds pats kā Pētījumā apskatītajiem CSNg, tādēļ atsevišķi var minēt, ka šādi gadījumi tika konstatēti 63 reizes, turklāt vienā gadījumā 2016.gadā tāda paša veida CSNg ir noticis vairāk kā 10 reizes.

3.3. Negadījumos iesaistīto dalībnieku statuss

Pētījumā tika atsevišķi analizēta informācija par visiem CSNg iesaistītajiem dalībniekiem, ņemot vērā CSNg veidu. Jānorāda, ka Pētījumā nebija sastopami tādi CSNg veidi kā sadursme ar meža dzīvnieku vai pajūgu, CSNg ar mopēdu vadītājiem, CSNg, kurā iesaistīta traktortehnika, tāpēc arī šo transportlīdzekļu dalībnieku analīze Pētījumā netika veikta. Turpmāk šajā nodaļā apkopota informācija par Pētījumā sastopamajiem CSNg dalībniekiem.

3.3.1. Transportlīdzekļu vadītāji

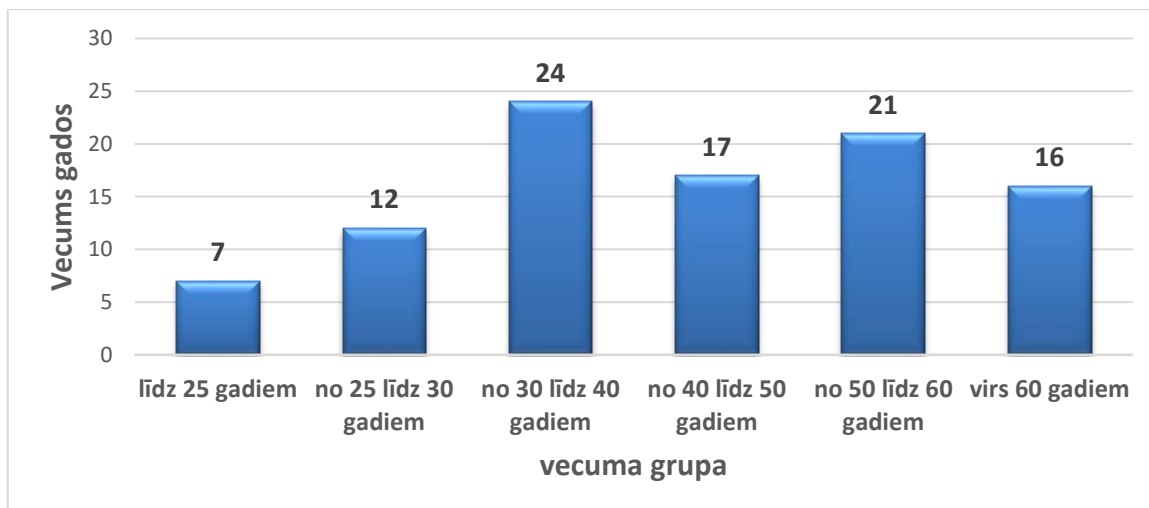
Transportlīdzekļu vadītāji (kopā 98 TL vadītāji), kas iesaistīti CSNg lielākoties bija vīrieši (76%), savukārt sievietes-autovadītājas, kas iesaistītas CSNg tika konstatētas 23% gadījumu, bet 1% bija CSNg, kur vadītājs nav noskaidrots vai aizbēdzis no notikuma vietas.



4.attēls. CSNg iesaistīto vadītāju dzimums.

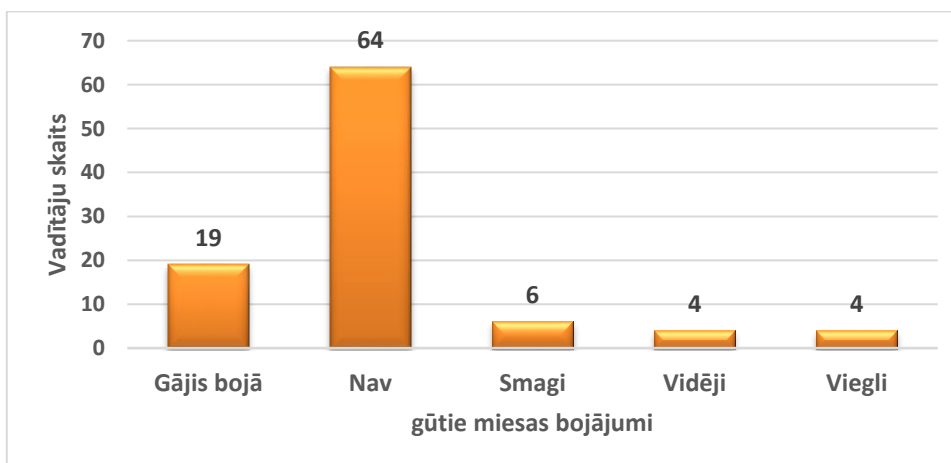
Tāpat tika noteikts, ka 94% no CSNg iesaistītajiem autovadītājiem ir bijuši Latvijas valstspiederīgie, ārvalstu vadītāji ir bijuši 6% gadījumu.

Tālāk vērtējot CSNg iesaistīto autovadītāju vecumu, tika konstatēts, ka visvairāk ir bijis TL vadītāju vecumā no 30 līdz 40 gadiem - 24.gab., no 50 līdz 60 gadiem ir bijuši 21 gab., 18 ir bijuši vecumā no 40 līdz 50 gadiem, 16 ir vecumā virs 60 gadiem, 12 ir vecumā no 25 līdz 30 gadiem, bet 7 ir vecumā līdz 25 gadiem, kā arī 1 vadītāja vecums nav noskaidrots.



5.attēls. CSNg iesaistīto TL vadītāju vecums.

Vērtējot TL vadītājiem gūtos miesas bojājumus, iezīmējas arī zināma tendence. No 98 CSNg iesaistītajiem TL vadītājiem 19 ir gājuši bojā, savukārt 5 TL vadītāji CSNg ir smagi ievainoti, savukārt lielākā daļa - 64 TL vadītāji traumas CSNg nav guvuši, par 1 vadītāju nav informācijas.



6.attēls. CSNg iesaistīto TL vadītāju gūtie miesas bojājumi.

Ir vērts arī pieminēt, ka 5 TL vadītājiem CSNg brīdī nav bijusi derīga transportlīdzekļa vadītāja apliecība, savukārt alkohola reibuma stāvoklī CSNg brīdī ir bijuši 9 TL vadītāji. Jānorāda, ka nevienam no pētījumā apskatītajiem TL vadītājiem netika konstatēts narkotisko vai citu vielu reibums.

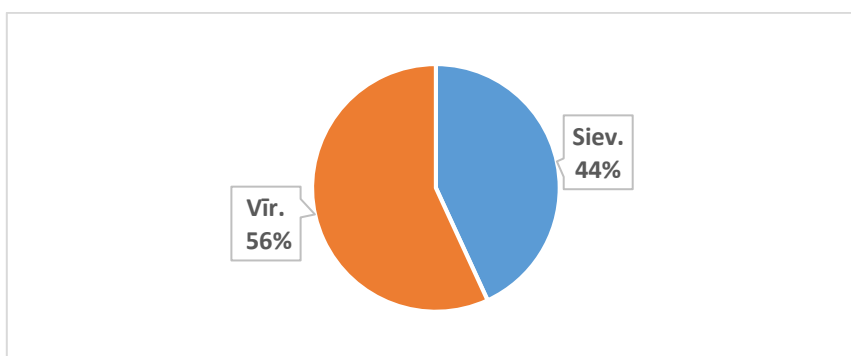
Tāpat jāņem vērā, ka saskaņā ar VP norādīto informāciju, 37 vadītāji ir bijuši piespīdzējušies, savukārt VP ir konstatējusi, ka TL vadītājs nav piespīdzējies 3 gadījumos³. Ņemot vērā, ka VP ne vienmēr ierodas pirmie CSNg vietā, kā arī pēc CSNg primāri ir veicama cietušo personu glābšana, tad VP ne vienmēr var fiksēt šo faktu, turklāt atsevišķi šo faktoru nepieciešamības gadījumā vērtē tiesu ekspertīzē. Tādējādi VP fiksētajos CSNg reģistrēšanas protokolos 59 gadījumos nav fiksēts, vai TL vadītājs ir bijis piespīdzēts vai nē.

No 98 vadītājiem:			
Nav derīga vadītāja apliecība	Alkohola reibums	Ir lietotas drošības jostas ³	Nav lietotas drošības jostas ³
5 gadījumi	9 gadījumi	37 gadījumi	3 gadījumi
5%	9%	38%	3%

1.tabula. Faktori par CSNg iesaistītajiem TL vadītājiem, kas konstatēti CSNg brīdī.

3.3.2. Gājēji

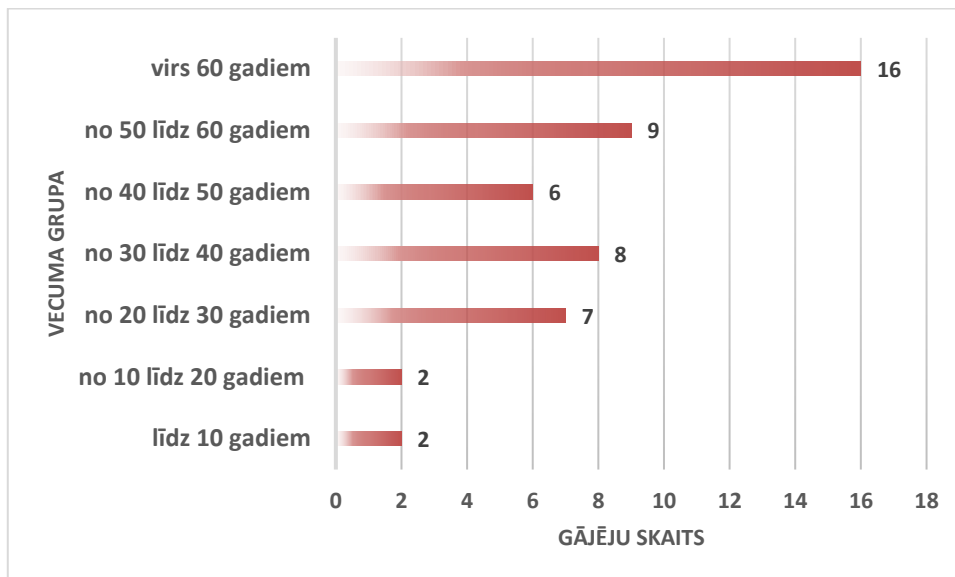
No Pētījumā apskatītajiem CSNg gājēji (kopā 50 gājēji) lielākoties bija vīrieši (56%), savukārt sievietes, kas kā gājējas cietušas CSNg tika konstatētas 44% gadījumu. Tāpat viens no gājējiem ir bijis ārvalstu pilsonis, pārējie ir bijuši Latvijas valstspiederīgie.



7.attēls. CSNg iesaistīto gājēju dzimums.

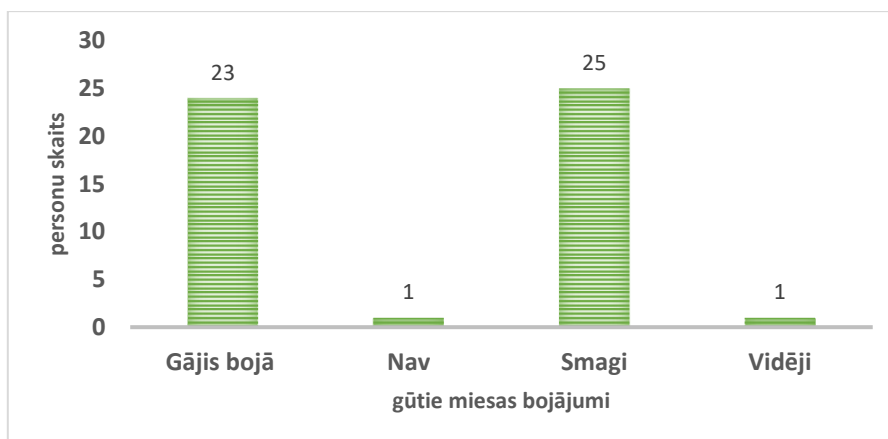
Analizējot CSNg iesaistīto gājēju vecumu, tika konstatēts, ka visvairāk ir bijis gājēju vecumā virs 60gadiem –16 gājēji, tad 9 ir bijuši gājēji vecumā no 50 līdz 60 gadiem, vecumā no 30 līdz 40 gadiem ir 8 gājēji, vecumā no 20 līdz 30 gadiem ir 7 gājēji, vecumā no 40 līdz 50 gadiem ir 6 gājēji, vecumā no 10 līdz 20 gadiem ir 2 gājēji un 2 gājēji vecumā līdz 2 gadiem.

³ Ņemta vērā informācija, ko VP fiksējusi CSNg reģistrēšanas protokolā.



8.attēls. CSNg iesaistīto gājēju vecums.

Vērtējot CSNg iesaistītajiem gājējiem gūtos miesas bojājumus, jānorāda, ka šādos CSNg gājēji parasti gūti ļoti smagas vai letālas traumas. Tādējādi arī pētījumā no 50 CSNg iesaistītā gājēja 23 ir gājuši bojā, savukārt 25 gājēji CSNg ir smagi ievainoti, bet 1 gājējs ir guvis vidējas traumas un arī 1 gājējs traumas nav guvis (šajā CSNg traumas ir guvuši citi iesaistītie gājēji).



9.attēls. CSNg iesaistīto gājēju gūtie miesas bojājumi.

No CSNg iesaistītajiem gājējiem tikai 9 gadījumos no 50 gājējam tam ir bijusi derīga autovadītāja apliecība, tātad jāpieņem, ka lielākajai daļai nav bijusi izpratne par pareizu rīcību ceļu satiksmē (nav autovadītāji). Turklāt ļoti būtiski ir pieminēt, ka 24 gājēji no 50 ir bijuši alkohola reibumā. Savukārt nevienam gājējam netika konstatēts narkotisko vai citu vielu reibums.

Vērtējot citus faktorus – tādus, kā atstarojošo elementu un atstarojošo vestu lietošana, jāuzsver, ka VP lielākoties ir norādījusi, ka šāda informācija nav zināma. Tomēr atstarojošo elementu un atstarojoši vestu nelietošana ir konstatēta 15 gadījumos no 50 (35 gadījumos informācija nav norādīta)⁴. Šajā situācijā ir līdzīgi kā ar drošības jostu lietošanu – ir jāņem vērā, ka VP ierodoties CSNg notikuma vietā bieži vien šādu faktoru vairs nevar konstatēt (piemēram, cietušais jau ir aizvests uz slimnīcu), tāpat atsevišķi šo faktoru nepieciešamības gadījumā vērtē tiesu ekspertīzē (pēc fotoattēliem, liecinieku liecībām u.c.).

⁴ Ņemta vērā informācija, ko VP fiksējusi CSNg reģistrēšanas protokolā.

No 50 gājējiem:			
Ir derīga vadītāja apliecība	Alkohola reibums	Ir lietoti atstarotāji/atstarojošās vestes ⁴	Nav lietoti atstarotāji/atstarojošās vestes ³
9 gadījumi 18%	24 gadījumi 48%	0 (35 gadījumos norādīts – nav zināms, 1 gadījumā informācija nav norādīta)	15 gadījumi

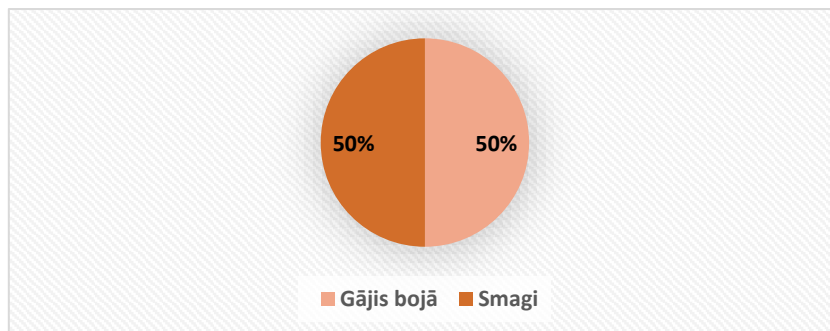
2.tabula. Faktori par CSNg iesaistītiem gājējiem un CSNg ietekmējošie faktori.

3.3.3. Velosipēdu vadītāji

No Pētījumā apskatītajiem CSNg velosipēdu vadītājiem, kas iesaistīti CSNg kopumā bija 6 personas, kur viena no personām bija sieviete, savukārt pārējie vīrieši, tāpat visi velosipēdu vadītāji ir bijuši Latvijas valstspiederīgie.

Vērtējot CSNg iesaistīto velosipēdu vadītāju vecumu, jānorāda, ka divi velosipēdu vadītāji ir bijuši vecumā virs 60 gadiem, tāpat divi velosipēdu vadītāji ir bijuši vecumā no 50 līdz 60 gadiem, savukārt 1 velosipēda vadītājs ir bijis vecumā no 30 līdz 40 gadiem un 1 vecumā līdz 30 gadiem.

Velosipēdu vadītāji, kas bijuši iesaistīti Pētījumā apskatītajos CSNg, 3 gadījumos ir gājuši bojā, kā arī 3 gadījumos ir guvuši smagus miesas bojājumus.



10.attēls. CSNg iesaistīto velosipēdu vadītāju gūtie miesas bojājumi.

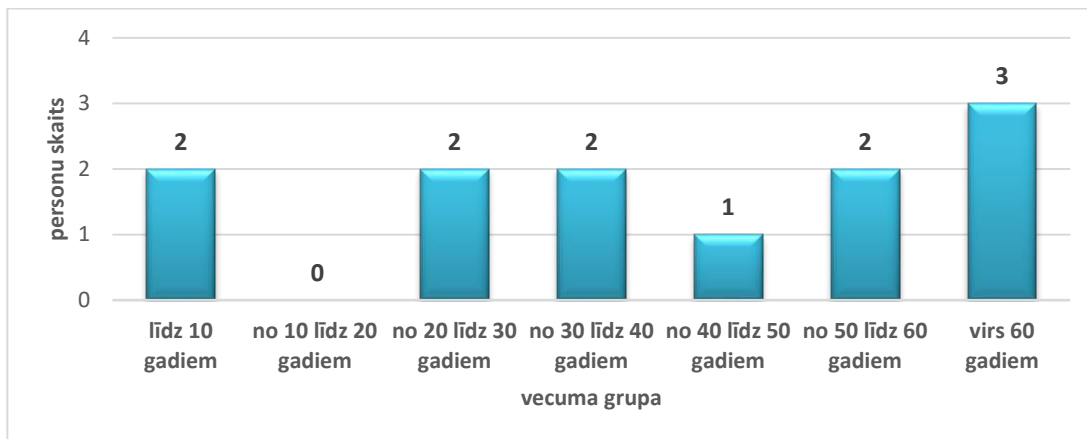
No CSNg iesaistītajiem velosipēdu vadītājiem tikai 1 gadījumā no 6 ir bijusi derīga autovadītāja apliecība, tāpat šajā gadījumā arī ir būtiski, ka iztrūkst izpratnes trūkums par satiksmes drošību un uzvedību ceļu satiksmē. Divi no 6 velosipēdu vadītājiem ir bijuši alkohola reibumā (gandrīz puse), bet narkotisko vai citu apreibinošo vielu lietošana nav konstatēta.

Līdzīgi kā ar drošības jostu lietošanu TL un atstarojošo elementu un atstarojošo vestu lietošanu gājējiem, arī velosipēdu vadītājiem VP nav fiksējusi, vai ir lietota atstarojošā veste/apģērbs ar atstarojošiem elementiem, kā arī vai ir lietota aizsargķivere. Visos Pētījumā apskatītajos CSNg, kuros iesaistīti velosipēdu vadītāji, ir norādīts, ka šāda informācija nav zināma.

3.3.4. TL pasažieri

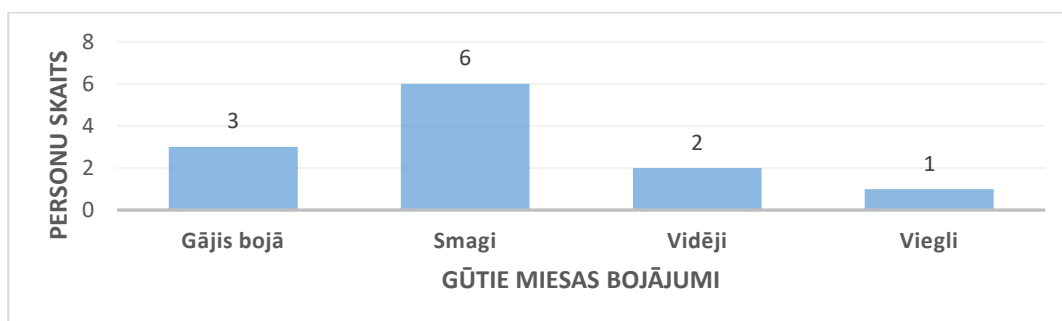
No Pētījumā apskatītajiem CSNg TL pasažieriem, kas iesaistīti CSNg kopumā bija 12 personas, kur četras no personām bija sievietes, savukārt pārējie vīrieši, tāpat 1 TL pasažieris ir bijis ārvalstu pilsonis.

Vērtējot CSNg iesaistīto TL pasažieru vecumu, jānorāda, ka divi no 12 CSNg apskatītajiem pasažieriem ir bijuši vecumā līdz 10 gadiem, turklāt viens no šiem pasažieriem nebija sasniedzis vēl gada vecumu un guva smagas traumas, savukārt otrs 2 gadu vecumā CSNg gāja bojā. Kopumā visvairāk ir bijis TL pasažieru vecumā virs 60 gadiem – 3 gadījumos, tad vecumā no 50 līdz 60 gadiem, vecumā no 30 līdz 40 gadiem un vecumā no 50 līdz 60 gadiem ir bijušas 2 personas attiecīgi katrā vecuma grupā, bet 1 persona ir bijusi vecumā no 40 līdz 50 gadiem.



11.attēls. CSNg iesaistīto TL pasažieru vecums.

TL pasažieri, kas bija iesaistīti Pētījumā apskatītajos 84 CSNg, 6 gadījumos ir guvuši smagas traumas, 3 personas ir gājušas bojā, 2 personas ir guvušas vidēji smagas traumas, bet 1 persona ir guvusi vieglus miesas bojājumus



12.attēls. CSNg iesaistīto TL pasažieru gūtie miesas bojājumi

No CSNg iesaistītajiem pasažieriem 3 gadījumos VP ir fiksējis, ka TL pasažieriem arī ir bijusi derīga TL vadītāja apliecība, tālāk 2 gadījumos TL pasažieri ir bijuši alkohola reibumā (narkotisko vai citu apreibinošo vielu ietekme nav konstatēta).

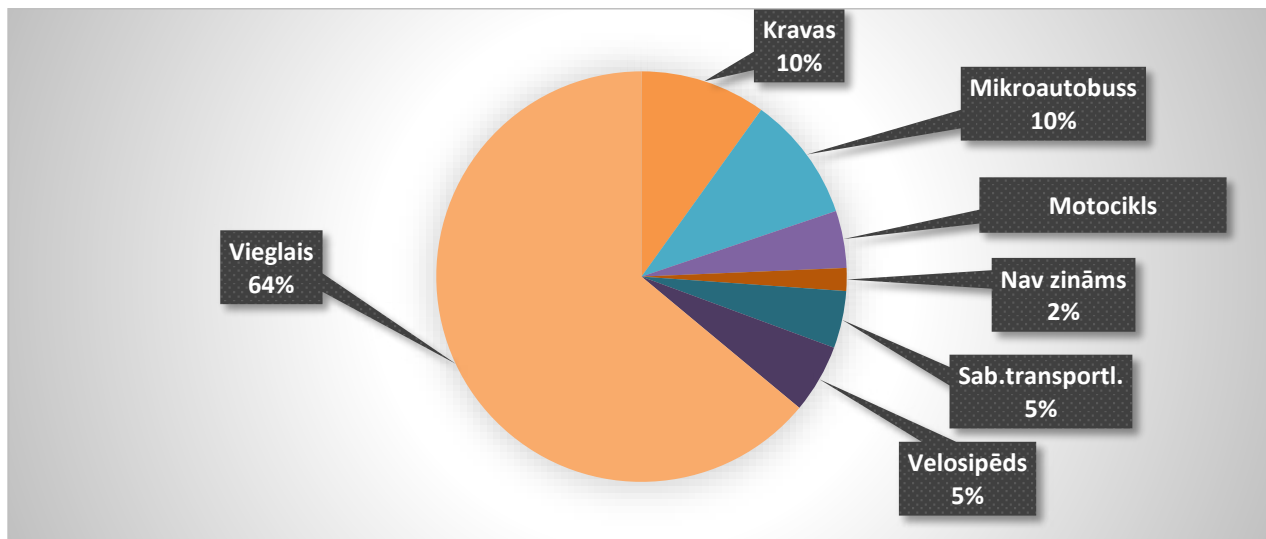
Arī CSNg iesaistīto TL pasažieru drošības līdzekļu (drošības jostu) lietošana nav tikusi fiksēta lielākajā daļā no apskatītajiem CSNg – tā ir fiksēta tikai 4⁵ gadījumos, savukārt pārējos gadījumos šāda informācija nav zināma, tādējādi izdarīt secinājumus par šā faktora (drošības jostu nelietošanu) ietekmi uz cietušo traumām bez papildus izpēti (ko veic tiesu ekspertīzē) nevar. Vienlaikus pētījuma ietvaros minētais faktors tika vērtēts izpētot fotoattēlus u.c. papildus informāciju.

3.4. Negadījumos iesaistīto transportlīdzekļu statuss

3.4.1. CSNg iesaistīto TL veidi, to vecums un markas.

No CSNg iesaistītajiem kopumā 109 TL visvairāk ir bijuši vieglie automobiļi – attiecīgi 69 vieglie automobiļi (64%), tālāk otrs izplatītākais ir kravas (10 %, 11 gab.) un mikroautobuss (10%, 11 gab.). Tālāk 5% no CSNg iesaistītajiem TL veidiem ir bijuši velosipēdi (6 gab.), tad 4,5 % ir sabiedriskā transporta līdzekļi (autobusi – 5 gab.), 4,5% ir motocikli (5 gab.), bet 2 gadījumos (2%) TL ir aizmucis no notikuma vietas un nav noskaidrots.

⁵ Ņemta vērā informācija, ko VP fiksējusi CSNg reģistrēšanas protokolā.



13.attēls. CSNg iesaistīto TL veidi.

Veicot analīzi par TL markām (iekļauti kravas TL, autobusi, motocikli, nav iekļauti velosipēdi), kuras no Pētījumā apskatītajām visbiežāk ir iekļuvušas CSNg tika konstatēts, ka visbiežāk CSNg ir iesaistīti Audi markas transportlīdzekļi (14%), savukārt otrā visbiežāk izplatītā auto marka ir Volkswagen (10%), tālāk seko Volvo (7%), Mercedes-Benz (6%), Toyota (5%), Ford (5%), BMW (5%) un pārējās TL markas – skatīt 3.tabulu.

CSNg iesaistītie TL			
Nr.	Auto marka	skaits	%
1	Audi	13	14%
2	Volkswagen	10	10%
3	Volvo	7	7%
4	Mercedes - Benz	6	6%
5	Toyota	5	5%
6	Ford	5	5%
7	BMW	5	5%
8	Suzuki	4	4%
9	Škoda	4	4%
10	Renault	4	4%
11	Scania	4	4%
12	Nissan	4	4%
13	Mazda	3	3%
14	Solaris	3	3%
15	MAN	3	3%
16	Opel	2	2%
..un citas(17%)			
kopā (bez velosipēdiem)		103	100 %

3.tabula. CSNg iesaistīto TL markas un to skaits.

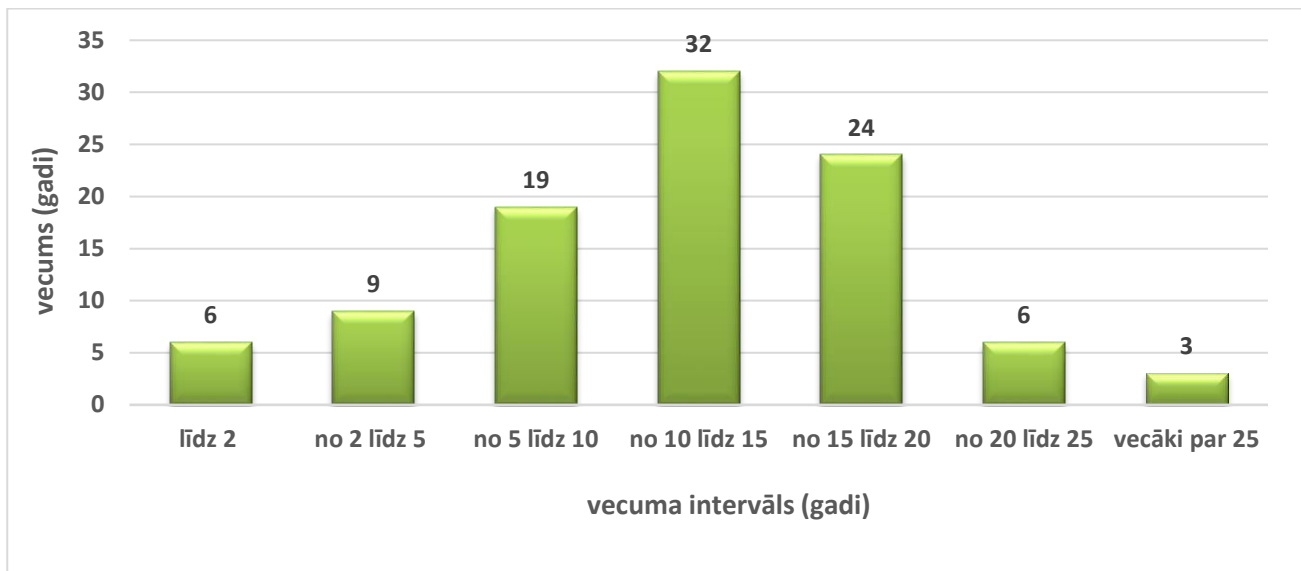
Jāsecina, ka CSNg visbiežāk iesaistītās TL markas ir arī visbiežāk sastopamās – skat. 4.tabulu, tādēļ nevarētu teikt, ka noteiktas TL markas ir biežāk iekļuvušas CSNg neizskaidrojumu iemeslu dēļ, lai arī ir novērojams, ka atsevišķas TL markas iekļūst CSNg retāk (piemēram, Opel).

Reģistrēto vieglo automobiļu populārākās markas (CSDD dati 01.01.2016.)		
Nr.	MARKA	skaits
1	Volkswagen	130773
2	Audi	95254
3	Opel	54524
4	BMW	49172
5	Volvo	46206
6	Toyota	34661
7	Ford	33618
8	Mercedes-Benz	29993
9	Mazda	23627
10	Renault	17769
11	Nissan	16595
12	Honda	16276
13	Mitsubishi	16045
14	Chrysler	12712
15	Škoda	12331
	...un citas	

4.tabula. Reģistrēto vieglo automobiļu populārākās markas un to skaits (01.01.2016.).

Tika veikta arī datu analīze par CSNg iesaistīto TL vecumu, attiecīgi nosakot vidējo vecumu TL, kuri visbiežāk no Pētījumā apskatītajām lietām iekļuvuši CSNg – 11,66 gadi. Šeit gan būtu vienlaikus ir arī jānorāda, ka Latvijā kopumā ir ceturtais vecākais autoparks ES⁶, kur vidējais reģistrēto transportlīdzekļu vecums 2016.gadā ir bijis 13,95 gadi (viegļajiem 14,19 gadi)⁶, savukārt tehniskā kārtībā (ar tehnisko apskati) esošu transportlīdzekļu vidējais vecums ir 12,92 gadi (viegļajiem 13,17 gadi)⁶. ES vidējais transportlīdzekļu vecums 2014.gadā bija 9,7 gadi 88⁶.

⁶ Alternatīvo degvielu attīstības plāns 2017.-2020.gadam, skatīt saiti - <https://likumi.lv/doc.php?id=290393>



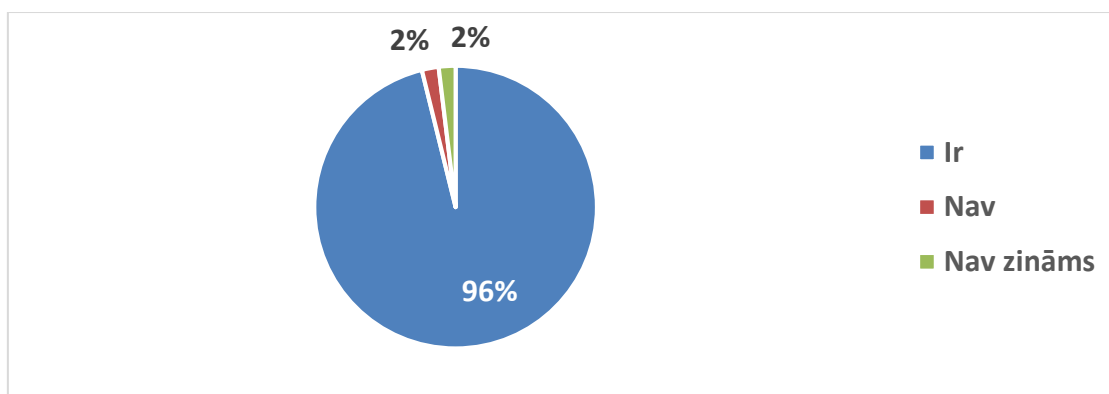
14.attēls. CSNg iesaistīto TL vecums.

No Pētījumā aplūkotajiem CSNg visbiežāk ir sastopami TL (kopā 99 TL – 3 TL nav norādīts, 1 TL aizmucis no CSNg vietas) ar vecumu no 10 līdz 15 gadiem (32%, 32 gab.), savukārt 24% ir TL, kas ir vecumā no 15 līdz 20 gadiem (24 gab.), tad 19% ir TL vecumā no 5 līdz 10 gadi (19 gab.), 9% ir TL, kas ir vecumā no 2 līdz 5 gadiem (9 gab.), 6% ir vecumā līdz 2 gadiem, 6% ir vecumā no 20 līdz 25 gadiem (6 gab.), savukārt TL, kas ir vecāki par 25 gadiem veido 3% (3 gab.).

3.4.2. TL tehniskā stāvokļa novērtējums

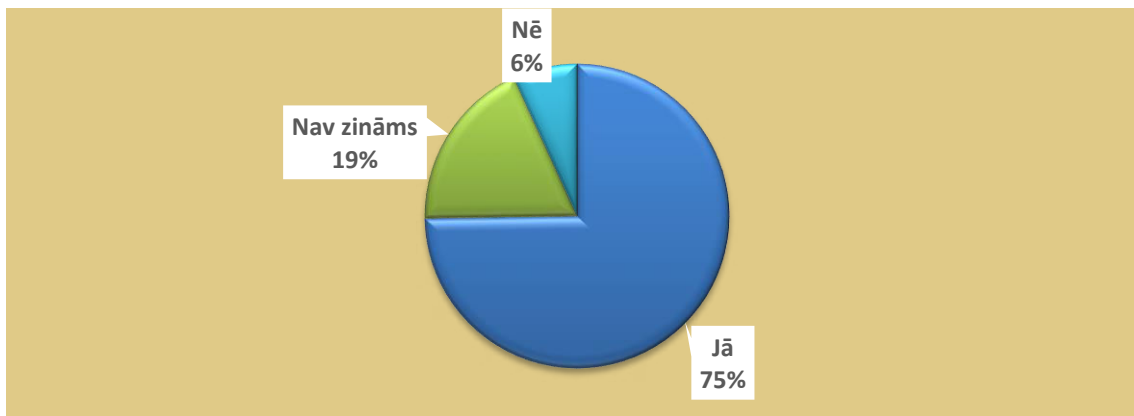
Atsevišķi tika vērtēti arī TL tehniskais stāvoklis – TA esamība CSNg brīdī, iepriekšējo TA novērtējums (atkārtota apskate/pamata apskate), kā arī riepu stāvoklis – vai riepas atbilst sezonai vai nē. Kā jau iepriekš minēts Pētījuma ievadā, VP nebija veikusi riepu protektora augstuma mērīšanu, tādēļ šādi dati šajā sadaļā netika apkopoti.

Vērtējot TL TA esamību (vai tā ir derīga CSNg brīdī), tika secināts, ka 96% gadījumu TL ir bijusi derīga TA CSNg brīdī, bet 2% tā nav bijusi, kā arī 2% gadījumu informācija nav pieejama (piemēram, ārvalstīs reģistrētiem TL).



15.attēls. CSNg iesaistīto TL derīgas TA esamība.

Tālāk tika apkopota informācija no VP ierakstiem CSNg reģistrēšanas protokolā par riepu atbilstību sezonai (VP norādītā informācija CSNg reģistrēšanas protokolā), kurā tika secināts, ka 75% gadījumu riepas CSNg brīdī atbilst sezonai (76 gadījumi), savukārt 6% gadījumu ir konstatēts, ka riepas sezonai CSNg brīdī neatbilst (6 gadījumi), savukārt 19% gadījumu šāda informācija nav pieejama (19 gadījumi).



16.attēls. CSNg iesaistīto TL riepju atbilstība sezonai⁷

Ņemot vērā Transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistrā norādīto informāciju, tika analizēta arī informācija, vai CSNg iesaistītie TL TA 2016., 2015. un 2014.gadā ir veikta atkārtoti vai ar vienu reizi – veicot tikai pamata apskati. Šādas informācijas analīze daļēji var arī liecināt par transportlīdzekļa īpašnieka/pārvaldītāja/lietotāja attieksmi pret tā tehnisko stāvokli, jo atbildīgs TL vadītājs seko līdzī TL tehniskajam stāvoklim visā tā lietošanai laikā, ne tikai tad, kad ir jāveic TA. Vienlaikus jāņem arī vērā, ka pilnībā sekot TL tehniskajam stāvoklim autovadītājs var tikai veicot pārbaudi autoservisā, jo autovadītājam vienmēr nav iespējams izsekot visiem TL parametriem un defektiem – bremžu stāvoklis, balstiekārtas defekti u.c., tomēr sekot līdzī apgaismes ierīču darbībai, riepju stāvoklim un atbilstībai var katrs vadītājs.

CSNg iesaistīto TL veiktās TA 2014., 2015., 2016.gadā ⁸			
	gads		
	2014.	2015.	2016.
1x veikta atkārtota apskate (TL skaits procentos)	40,98%	31,94%	25%
2x veikta atkārtota apskate (TL skaits procentos)	3,27%	5,55%	9,72%
3x veikta atkārtota apskate (TL skaits procentos)	0%	0%	1,38%
Kopā (TL skaits procentos, kas veicis atkārtotu apskati)	44,26%	37,5%	36,11%

5.tabula. CSNg iesaistīto TL veiktās TA 2014., 2015., 2016.gadā.

Jānorāda, ka Pētījumā apskatītie TL, kas bija iesaistīti CSNg, bieži vien TA neiegūst ar pirmo reizi – veicot tikai pamata apskati. Tā 2014.gadā 44,26% TL, kas bija iesaistīti CSNg TA veica atkārtoti, 2015.gadā 37,5% veica atkārtotu TA, savukārt 2016.gadā 36,11% no CSNg iesaistītajiem veica atkārtotu TA, turklāt 2016.gadā arī neliela daļa (1,38%) atkārtoto TA veica veselas 3 reizes.

⁷ Ņemti vērā VP veiktie ieraksti CSNg reģistrēšanas protokolā.

⁸ Informācija no CSDD transportlīdzekļu un to vadītāju valsts nozīmes reģistra.

4. Ceļa infrastruktūras ietekme uz ceļu satiksmes negadījumu sekām un iemesliem

4.1. Konstatētie trūkumi ceļu satiksmes infrastruktūrai

LVC Pētījumā iesaistītajam ekspertam veicot CSNg vietu apskati klātienē, tika noteikta ceļa infrastruktūras ietekme uz CSNg norisi un sekām. Kopumā klātienē tika apskatītas 83 vietas (1 vieta netika apskatīta, jo tā ir privāta teritorija, kas nav publiski pieejama). Katrā CSNg vietā tika veikta vizuāla apskate, izpēte, veikti fotouzņēmumi, kā arī tika salīdzināts, vai kopš CSNg ir veiktas kādas izmaiņas satiksmes organizācijā.

Kopumā dažāda veida trūkumi ceļu satiksmes organizācijā, kas tiešā mērā saistīti ar ceļa infrastruktūru tika konstatēti 24 gadījumos (15 gadījumos - nav tieša ietekme uz Pētījumā apskatītajiem CSNg). Trūkumi, kas saistīti ar gājēju pāreju aprīkojumu (to atbilstība standartam LVS 190-10 "Gājēju pāreju projektēšanas noteikumi") tika konstatēti 13 gadījumos, **kur 9 vietās tas tiešā veidā varēja veicināt CSNg norisi vai tā smaguma pakāpi**, savukārt neatbilstoši uzstādītas ceļa zīmes (standarts LVS 77-2) tika konstatētas 10 gadījumos. Vairākos gadījumos (7 gadījumi) tika arī konstatēts, ka luksofori neatbilst standartam (standarts LVS 370), tad 2 gadījumos tika konstatēta ceļa apzīmējumu neatbilstība standartam (standarts LVS 85), kā arī 1 gadījumā tika konstatēta ātruma vaļņa neatbilstība standartam (standarts LVS 99).

Jānorāda, ka vairākos gadījumos konstatētajiem trūkumiem ir bijusi arī tieša ietekme uz Pētījumā apskatīto CSNg norisi un tā smaguma pakāpi – 9 gadījumi (no tām visas ir gājēju pārejas – 2 atrodas valsts autoceļu tīklā, 1 atrodas Jūrmalā, 1 atrodas Siguldā un 6 atrodas Rīgā).

Ceļa infrastruktūras ietekme uz CSNg norisi un tā smaguma pakāpi				
1. Trūkumi ceļu satiksmes infrastruktūrai (neatbilstības) – <u>nav tieša ietekme uz CSNg</u>				
24 gadījumi				
Gājēju pārejas	Ceļa zīmes	Luksofori	Ceļa apzīmējumi	Ātruma valnis
				
13 gadījumi	10 gadījumi	7 gadījumi	2 gadījumi	1 gadījums
2. Trūkumi ceļu satiksmes infrastruktūrai (neatbilstības) – <u>ir tieša ietekme uz CSNg</u>				
Gājēju pārejas				
				
9 gadījumi				
Gājēju pāreju atrašanās vieta				
Valsts autoceļi	Rīga		Jūrmala, Sigulda	
2 gadījumi	5 gadījumi		2 gadījumi	

6.tabula. Ceļa infrastruktūras ietekme uz CSNg norisi un tā smaguma pakāpi.

4.2. Piemēri, kuros norādīti trūkumi ceļu satiksmes infrastruktūrai

Ņemot vērā, ka Pētījuma ietvaros tika veikta arī CSNg vietu apskate klātienē, Pētījumā tiek sniegta informācija par tiešajiem trūkumiem ceļa infrastruktūrai – neatbilstības fiksētas fotoattēlos - skat. zemāk attēlus un paskaidrojumus zem attēla.



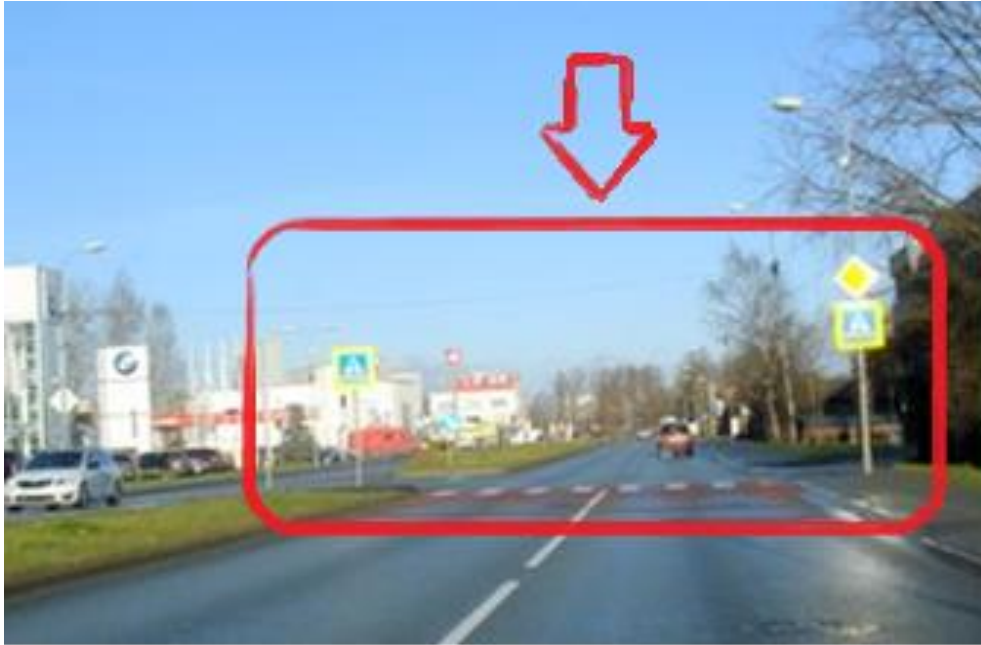
17.attēls. Gājēju pāreja, kas neatbilst LVS 190-10 4.1.1.punktam.

Skatīt 17.attēlu – attēlā redzamā gājēju pāreja neatbilst LVS 190-10 4.1.1.punktam – gājēju pārejai vairāk par vienu joslu katrā virzienā. Jānorāda, ka šajā gadījumā tam nav tieša ietekme uz pētījumā apskatīto CSNg norisi vai tā smaguma pakāpi.



18.attēls. Gājēju pāreja, kas neatbilst LVS190-10 5.2.punktam.

Skatīt 18.attēlu – attēlā redzamā gājēju pāreja neatbilst LVS190-10 5.2.punktam - galvenais ceļš maina virzienu. Jānorāda, ka šajā gadījumā tam varētu būt tieša ietekme uz pētījumā apskatīto CSNg norisi vai tā smaguma pakāpi.



19.attēls. Gājēju pāreja, kas neatbilst LVS190-10 4.1.1.punktam.

Skatīt 19.attēlu - gājēju pāreja neatbilst LVS190-10 4.1.1.punktam - vairāk par vienu joslu katrā virzienā. Jānorāda, ka šajā gadījumā tam varētu būt tieša ietekme uz pētījumā apskatīto CSNg norisi vai tā smaguma pakāpi.



20.attēls. Gājēju pāreja, kas neatbilst LVS 190-10 4.1.1.punktam.

Skatīt 20.attēlu - gājēju pāreja neatbilst LVS 190-10 4.1.1.punktam - vairāk par vienu joslu katrā virzienā. Jānorāda, ka arī šajā gadījumā tam varētu būt tieša ietekme uz CSNg norisi vai tā smaguma pakāpi.



21.attēls. Luksofors, kas neatbilst LVS 370 8.1.punktam.

Skatīt 21.attēlu - luksofors neatbilst LVS 370 8.1.punktam - izbauktuve no ostas teritorijas bez luksofora. Šajā gadījumā tam nav tieša ietekme uz pētījumā apskatīto CSNg norisi vai tā smaguma pakāpi.



22.attēls. Gājēju pāreja, kas neatbilst LVS 190-10 4.1.1.punktam.

Skatīt 22.attēlu – arī šī gājēju pāreja neatbilst LVS 190-10 4.1.1.punktam - vairāk par vienu joslu katrā virzienā. Tāpat arī šajā gadījumā ir iespējama tieša ietekme uz pētījumā apskatīto CSNg norisi vai tā smaguma pakāpi.



23.attēls. Gājēju pāreja, kas neatbilst LVS 190-10 4.1.1.punktam.

Skatīt 23.attēlu - gājēju pāreja neatbilst LVS 190-10 4.1.1.punktam - vairāk par vienu joslu katrā virzienā. Šajā gadījumā tam ir iespējama tieša ietekme uz pētījumā apskatīto CSNg norisi vai tā smaguma pakāpi.



24.attēls. Gājēju pāreja, kas neatbilst LVS 190-10 4.1.1.punktam.

Skatīt 24.attēlu – arī šī gājēju pāreja neatbilst LVS 190-10 4.1.1.punktam - vairāk par vienu joslu katrā virzienā. Šajā gadījumā tam ir iespējama tieša ietekme uz pētījumā apskatīto CSNg norisi vai tā smaguma pakāpi.



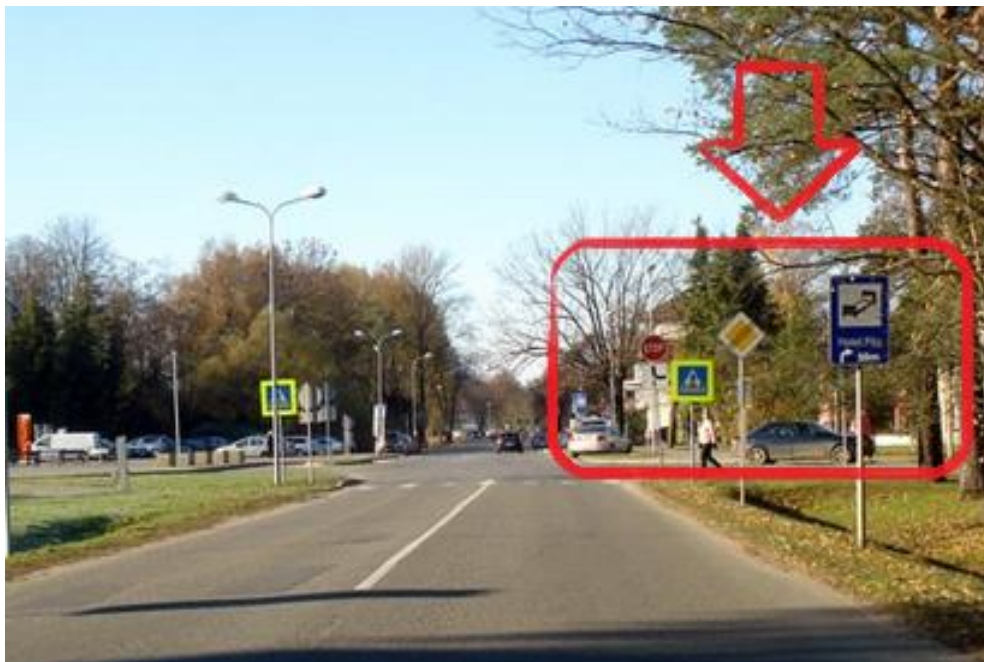
25.attēls. Luksofors, kas neatbilst LVS 370 8.8., 8.9., 8.10.punktam.

Skatīt 25.attēlu - luksofors neatbilst LVS 370 8.8., 8.9., 8.10.punktam - ātruma ierobežojums 70km/st. Šajā gadījumā tam nav tieša ietekme uz pētījumā apskatīto CSNg norisi vai tā smaguma pakāpi.



26.attēls. Krustojums, kurā nav ievērotas LVS 77-2 6.1.3.punkta un LVS 77-2 6.8.3.punkta prasības.

Skatīt 26.attēlu – krustojums, kurā konstatēta standartu LVS 77-2 6.1.3.punkta - ceļa zīmes 206.novietojums - nav redzamības, un LVS 77-2 6.8.3.punkta - ceļa zīmes 704. un 705. uzstādītas nepareizi, neievērošana. Šajā gadījumā tam nav tieša ietekme uz pētījumā apskatīto CSNg norisi vai tā smaguma pakāpi.



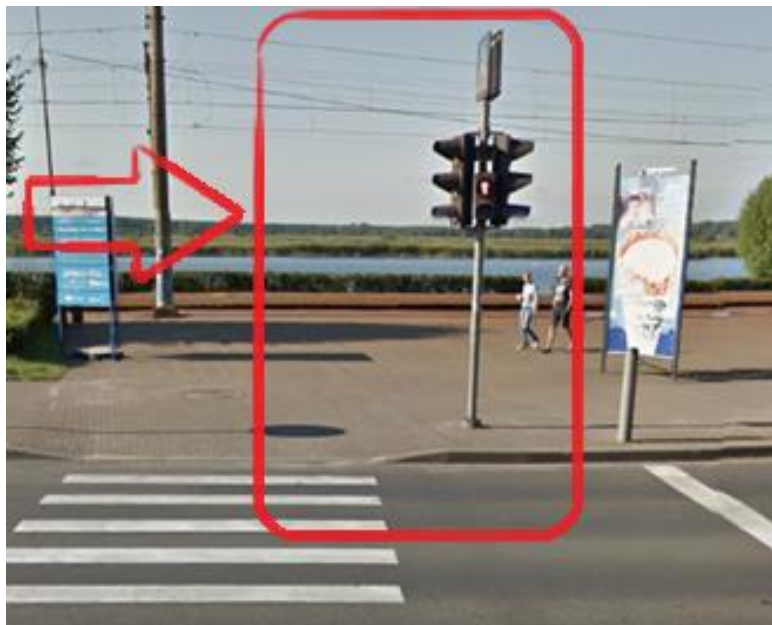
27.attēls. Ceļa posms, kurā nav ievērotas standartu LVS 77-2 6.1.9., 6.1.11., 6.1.15.punkta un LVS 190-10 5.2.punkta prasības.

Skatīt 27.attēlu – ceļa posms, kurā konstatēta standartu LVS 77-2 6.1.9., 6.1.11., 6.1.15.punkta - ceļa zīmes uzstādītas nepareizi, un LVS 190-10 5.2.punkta - galvenais ceļš maina virzienu, neievērošana. Šajā gadījumā tam varētu būt tieša ietekme uz pētījumā apskatīto CSNg norisi vai tā smaguma pakāpi.



28.attēls. Gājēju pāreja, kas neatbilst LVS 77-2 6.6.18.punktam.

Skatīt 28.attēlu - gājēju pāreja neatbilst LVS 77-2 6.6.18.punktam - 535. zīme aiz gājēju pārejas. Šajā gadījumā tam ir iespējama tieša ietekme uz pētījumā apskatīto CSNg norisi vai tā smaguma pakāpi.



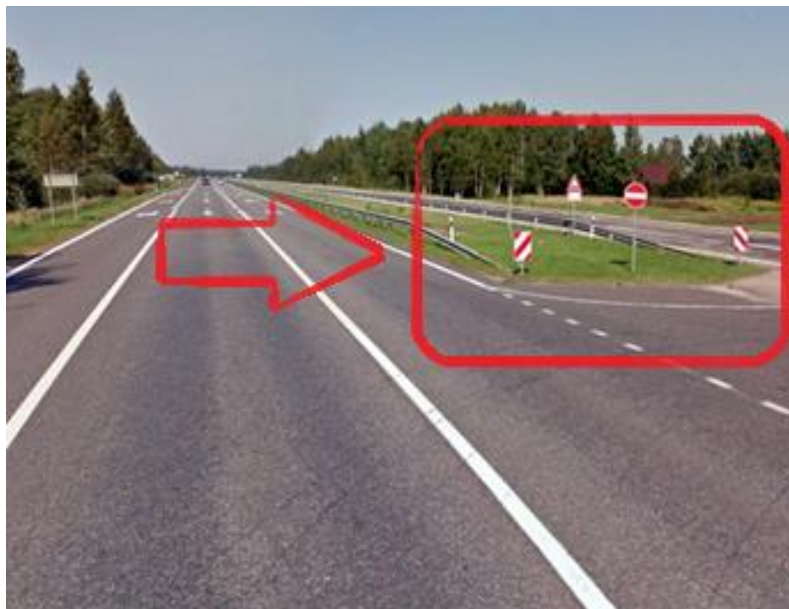
29.attēls. Luksofors un gājēju pāreja, kurā nav ievērotas LVS 77-2 6.6.18.punkta un LVS 370 6.13.punkta prasības.

Skatīt 29.attēlu - Luksofors un gājēju pāreja, kurā nav ievērotas standarta LVS 77-2 6.6.18.punkta - ceļa zīme 535. nesakrīt ar gājēju pārejas robežu, un LVS 370 6.13.punkta - gājēju luksofors nesakrīt ar gājēju pārejas robežu, prasības. Šajā gadījumā tam nav tieša ietekme uz pētījumā apskatīto CSNg norisi vai tā smaguma pakāpi.



30.attēls. Gājēju pāreja, kas neatbilst LVS 190-10 5.1.punktam.

Skatīt 30.attēlu - gājēju pāreja neatbilst LVS 190-10 5.1.punktam - nav trotuāra. Šajā gadījumā tam ir iespējama tieša ietekme uz pētījumā apskatīto CSNg norisi vai tā smaguma pakāpi.



31.attēls. Apgriešanās vieta, kurā nav ievērotas standartu LVS 77-2 6.4.3.punkta un LVS 85 5.2.punkta prasības.

Skatīt 31.attēlu - Apgriešanās vietā ir konstatēta standartu LVS 77-2 6.4.3.punkta un LVS 85 5.2.punkta - ceļa zīmes 301. pretruna ar 906. apzīmējumu, neievērošana. Šajā gadījumā tam nav tieša ietekme uz pētījumā apskatīto CSNg norisi vai tā smaguma pakāpi.

4.3. Secinājumi

Pētījuma ietvaros LVC ekspertam veicot izvērtējumu tika konstatēts, ka ceļu īpašniekiem (ceļu pārvaldītājiem) ir jāpievērš pastiprinātu uzmanību satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu uzstādīšanai un, pirmkārt, gājēju pāreju aprīkošanai atbilstoši standartu un drošības prasībām. Papildus iepriekšminētajam ir nepieciešams izskatīt iespēju veikt izmaiņas Latvijas standartos, kuros noteiktas prasības gājēju pāreju aprīkošanai un Ministru kabineta 2014.gada 14.oktobra noteikumos Nr.633 "Autoceļu un ielu būvnoteikumi".

Papildus ir nepieciešams organizēt visu gājēju pāreju apsekošanu, lai konstatētu to atbilstību Latvijas standartos un normatīvajos aktos noteiktajām prasībām. Tālāk ir nepieciešams izstrādāt programmu gājēju pāreju uzlabošanai (vai atsevišķās vietās - likvidācijai).

Ņemot vērā, ka lielākā daļa no gājēju pārejām atrodas pašvaldību pārziņā, ir nepieciešams sagatavot vēstules pašvaldībām, kopā ar pašvaldības amatpersonām veikt kontrolpārbaudes, sagatavot trūkumu novēršanas plānu, kā arī papildus nepieciešams organizēt mācības atbildīgajām pašvaldības amatpersonām, kas nodarbojas ar satiksmes organizāciju savā pašvaldībā.

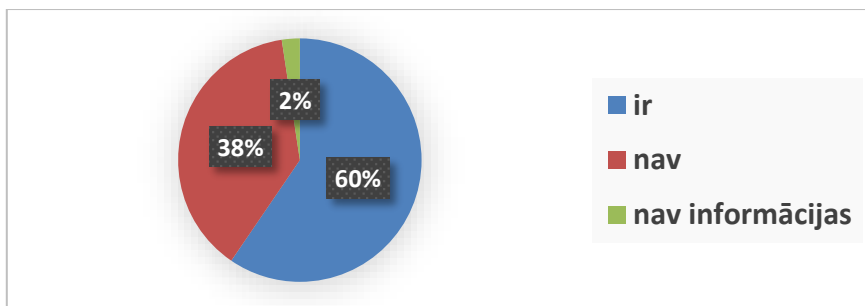
5. Ceļu satiksmes negadījumu iemesli un to klasifikācija

VTEB eksperti Pētījuma ietvaros analizēja pieejamo informāciju par 84 CSNg lietām, nosakot šādus pētāmos parametrus:

- vai par CSNg ir veikta tiesu ekspertīze;
- kāds ir bijis primārais CSNg veids;
- kāds ir bijis sekundārais CSNg veids;
- kādi ir bijuši CSNg apstākļi un tā mehānisms;
- kāds ir bijis aptuvenais pierādāmais automobiļa kustības ātrums CSNg brīdī;
- vai ir noticis pieļautā ātruma pārsniegums;
- kāds ir bijis CSNg iemesls;
- primārais ietekmējošais CSNg faktors;
- sekundārais ietekmējošais CSNg faktors;
- ietekmējošā faktora cēloniskais sakars ar CSNg rašanās mehānismu;
- ietekmējošā faktora cēloniskais sakars ar CSNg sekām;
- vai ir bijusi tehniska iespēja novērst CSNg.

Jānorāda, ka VTEB eksperti papildus VP fiksētajai informācijai CSNg reģistrēšanas protokolā un CSNg fotoattēliem atsevišķos CSNg analizēja arī krimināllietas materiālus, lai gūtu pēc iespējas plašāku priekšstatu par CSNg norisi un tā iemesliem. Tā 60% no Pētījumā apskatītajiem CSNg ir bijusi veikta tiesu ekspertīze, 38% tā nav veikta, bet par 2% nav pieejama informācija.

VTEB tiesu ekspertīzes veic kriminālprocesa, civilprocesa un administratīvā procesa ietvaros. 2016.gadā VTEB ir kopumā veiktas 606 CSNg izpētes un transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa ekspertīzes. Šajās ekspertīzēs konstatētais ir bijis par būtisku informācijas avotu, lai tiesībsargājošās iestādes pieņemtu lēmumus.

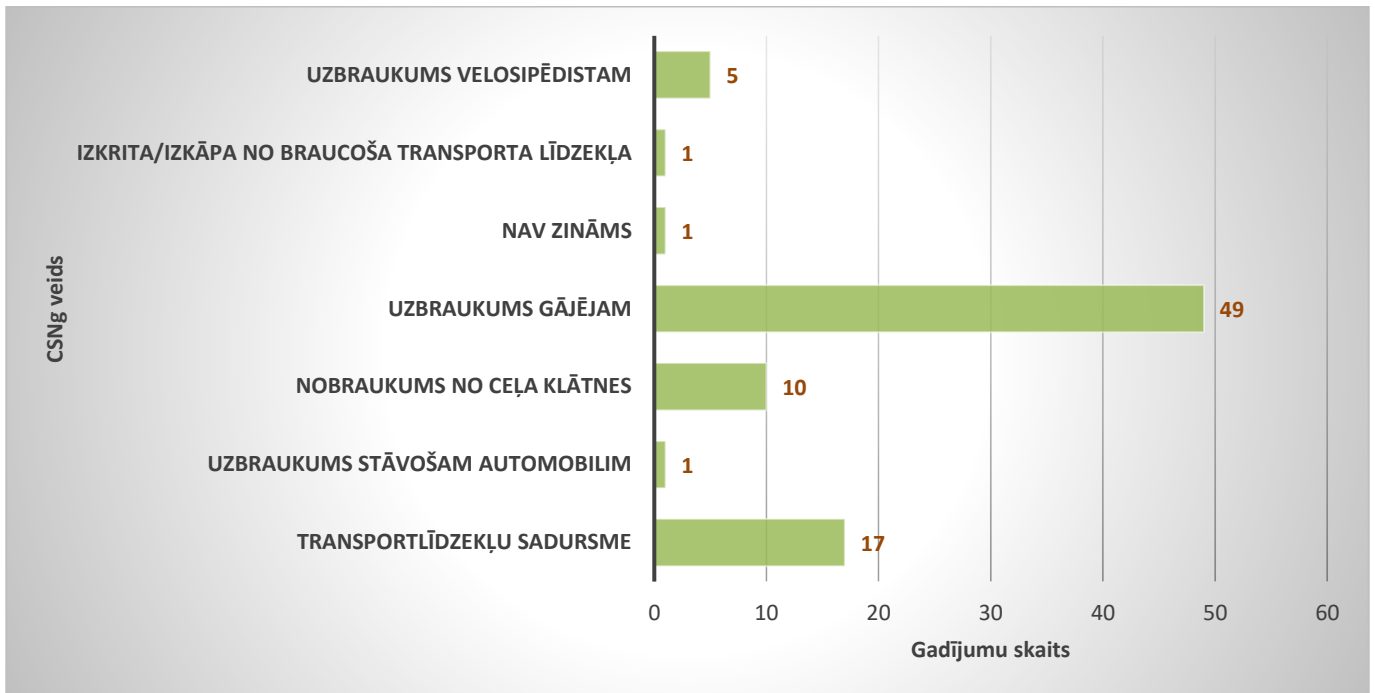


32.attēls. Informācija, vai par CSNg ir veikta tiesu ekspertīze.

5.1. Primārais negadījuma veids.

Jānorāda, ka Pētījuma 3.1.sadaļā ir norādīts VP CSNg reģistrēšanas protokolā fiksētais CSNg veids, savukārt VTEB eksperti ir papildus vērtējuši, vai CSNg nav sastāvējis no vairākām sadursmēm, kāds ir bijis primārais CSNg veids (sadursme, uzbraukšana gājējam u.c.) un kāds ir bijis sekundārais (ja ir bijis) CSNg veids (nobraukšana no ceļa un apgāšanās, ietriekšanās kokā, sadursme ar stāvošu TL u.c.). Ņemot vērā minēto, 5.1. un 5.2.sadaļā norādītie CSNg veidi un sadursmju skaits var atšķirties no 3.1.sadaļā norādītiem CSNg veidiem.

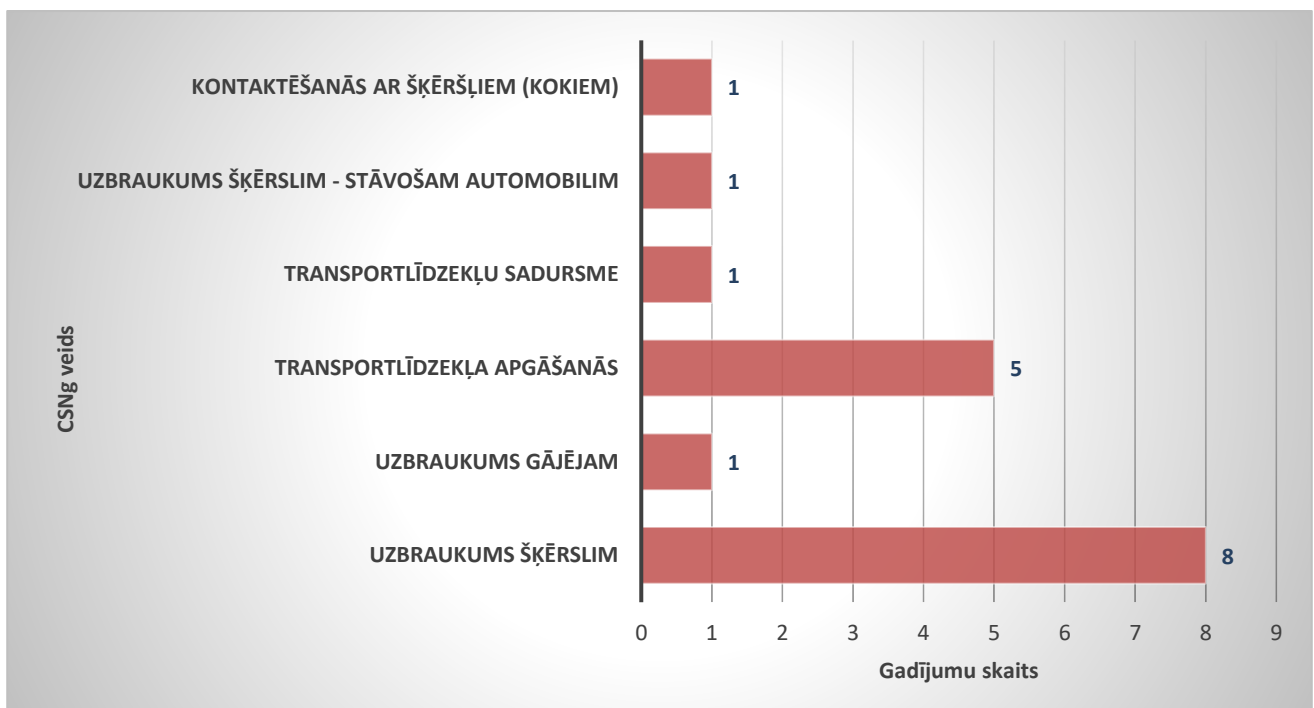
Tādējādi ir noskaidrots, ka 49 (58 %) gadījumos no 84 primārais CSNg veids ir bijis uzbraukums gājējam, 17 (21%) gadījumos ir bijusi TL sadursme, 10 (12%) ir bijis nobraukums no ceļa klātnes, 5 (6%) ir bijis uzbraukums velosipēdistam, tad 1 (1%) ir bijis izkrišana no braucoša TL, 1 (1%) ir uzbraukums stāvošam un 1 (1%) gadījums nav zināms primārais CSNg veids.



33.attēls. Primārais CSNg veids.

5.2. Sekundārais negadījuma veids

Sekundārais CSNg tika fiksēts 17 gadījumos no 84, kur visvairāk (8 gadījumos (47%)) tas ir bijis uzbraukums šķērslim, 5 gadījumi (29%) ir bijuši TL apgāšanās (nobraukšana no ceļa klātnes un apgāšanās), tad 1 gadījums (6%) ir bijusi kontaktēšanās ar šķēršļiem; kā arī 1 (6%) ir bijis uzbraukums šķērslim – stāvošam TL; 1 (6%) - TL sadursme; 1 (6%) - uzbraukums gājējam.



34.attēls. Sekundārais CSNg veids.

Ņemot vērā, ka bieži tieši sekundārajā CSNg tiek radītas smagas traumas un iet bojā personas, tad būtiski ir arī vērtēt kompleksi, kā ir attīstījies katrs konkrētais CSNg, kas ir bijis par tiešo iemeslu sekundārajam CSNg. Turpmākajās sadaļās tad arī ir vērtēta šo apstākļu likumsakarība (gadījumos, ja ir bijis sekundārais CSNg).

5.3. Negadījuma mehānisma apraksts

Lai noskaidrotu CSNg negadījumu mehānismu, Pētījumā VTEB eksperti vērtēja gan VP fiksēto informāciju CSNg reģistrēšanas protokolā, gan papildus VP sagatavotos materiālus, gan fotoattēlus un citu pieejamo informāciju, taču 2 lietās no 84 CSNg mehānisma aprakstu nebija iespējams izveidot nepietiekošas informācijas dēļ. Turklāt vismaz 2 CSNg ir redzams, ka CSNg iemesls ir bijis TL vadītāja veselības problēmas, jo TL CSNg konstatētie bojājumi pēc sadursmēm neliecina, ka TL vadītājs ir gājis bojā no trieciena vai sadursmes, bet iespējams veselības problēmu saasinājuma rezultātā.

Tālāk pētījuma 7.tabulā ir apkopoti ir visu 84 lietu CSNg mehānisma apraksti kopā ar skaidrojumiem (CSNg numerācija ir atbilstoši lietu izskatīšanas secībai un apkopojumam 8.tabulā), savukārt 8.tabulā redzami atsevišķi strukturēti CSNg pēc to veida un ar papildus informāciju.

CSNg Nr. ⁹	CSNg apstākļi un mehānisms ¹⁰
Uzbraukums gājējam	
2	Autovadītājs apturēja automobili, lai sniegtu palīdzību citā CSNg cietušajam, savukārt aiz viņa braucošais automobilis nepamanīja stāvošo transporta līdzekli, pēc transportlīdzekļu sadursmes notika uzbraukums gājējam.
5	Gājējs uzsāka brauktuves šķērsošanu pa gājēju pāreju pie aizliedzoša luksofora signāla tiešā automobiļa tuvumā, kā rezultātā notika uzbraukums gājējam
7	Gājējs šķērsoja braucamo daļu ārpus gājēju pārejas
8	Automobiļa vadītājs ievērojami pārsniedzot kustības ātrumu uzbrauca gājējam, kurš, nepārliecinoties par kustības drošību, šķērsoja brauktuvi
10	Gājējs šķērsoja brauktuvi ārpus gājēju pārejas, tiešā automobiļa tuvumā
13	Motocikla vadītājs ar ceļa zīmēm regulējamā krustojumā uzbrauc gājējam, kurš šķērso brauktuvi ārpus gājēju pārejas
14	Gājējs tumšās drēbēs bez gaismu atstarojošiem elementiem diennakts tumšajā laikā sēdēja uz ceļa braucamās daļas, kā rezultātā notika uzbraukums
15	Gājējs šķērso brauktuvi pa neregulējamu gājēju pāreju gaišajā diennakts laikā un notiek uzbraukums
18	Gājējs diennakts tumšajā laikā izgāja uz brauktuves ārpus gājēju pārejas tiešā automobiļa tuvumā
20	Gājējs gāja pa brauktuvi diennakts tumšajā laikā pretim automobiļa braukšanas virzienam, notika uzbraukums
21	Gājējs šķērsoja brauktuvi pa neregulējamu gājēju pāreju diennakts tumšajā laikā, pie ieslēgta gājēju pārejas apgaismojuma, notika uzbraukums
22	Gājējs izgāja uz brauktuves ārpus gājēju pārejas, tiešā automobiļa tuvumā, notika uzbraukums
23	Gājējs diennakts tumšajā laikā pārvietojās pa brauktuvi, notika uzbraukums
27	Gājējs pārvietojās pa brauktuvi diennakts tumšajā laikā, lietū. Automobiļa vadītājs no notikuma vietas aizbrauca
28	Gājējs izgāja uz brauktuves neatļautā vietā, tiešā automobiļa tuvumā
30	Gājējs ejot pa ietvi tuvāk ielas braucamajai daļai, nenoturēja līdzsvaru un nokrita zemē daļēji uz brauktuves, pakļūstot zem autobusa riteņa.
31	Operatīvais TL brauca ar ieslēgtām bākugunīm un skaņas signālu pie aizliedzošā sarkanā luksofora signāla. Gājējs, nepārliecinoties par kustības drošību, izgāja uz brauktuves pie atļaujošā luksofora signāla
33	Gājējs šķērsoja brauktuvi tiešā automobiļa tuvumā neatļautā vietā
34	Gājējs šķērsoja brauktuvi pa neregulējamu gājēju pāreju. Automobiļa vadītājs nepārliecinājās par kustības drošību un uzbrauca gājējam
37	Gājējs šķērsoja brauktuvi pa neregulējamu gājēju pāreju
38	Gājējs šķērsoja ceļa braucamo daļu ārpus gājēju pārejas tiešā TL tuvumā

⁹ CSNg Nr. atbilstoši 8.tabulai

¹⁰ Norādīts galvenais (kas izraisīja smagākās sekas) CSNg sadursmes veids, neizdalot primāro CSNg un sekundāro CSNg.

39	Gājējs uzsāka brauktuves šķērsošanu pa gājēju pāreju pie aizliedzoša luksofora signāla tiešā automobiļa tuvumā, kā rezultātā notika uzbraukums gājējam
40	Kravas automobiļa vadītājs veica puspiekabes savienošanu ar automobili, nebija veicis pasākumus, lai TL neizkustētos no vietas, kā rezultātā TL atpakaļgaitā uzbrauca viņam pašam
42	Gājējs šķērsoja brauktuvi neatļautā vietā, tiešā automobiļa tuvumā
43	Gājējs šķērso brauktuvi pa neregulējamu gājēju pāreju un notiek uzbraukums
45	Gājējs šķērsoja brauktuvi ārpus gājēju pārejas
49	Gājējs uz brauktuves izgāja pie aizliedzošā luksofora signāla tiešā automobiļa tuvumā
51	Gājējs šķērsoja brauktuvi neatļautā vietā, tiešā automobiļa tuvumā
52	Divas nepilngadīgas meitenes stūma bērnu ratiņus un brīdī, kad viņas šķērsoja brauktuvi, automobiļa vadītājs viņas nepamanīja
54	Gājējs šķērso brauktuvi pa neregulējamu gājēju pāreju un notiek uzbraukums
55	Gājējs šķērso brauktuvi pa neregulējamu gājēju pāreju un notiek uzbraukums
56	Gājējs šķērsoja ceļa braucamo daļu tiešā TL tuvumā.
57	Ar luksoforu regulējamā krustojumā automobiļa vadītājs veicot kreisā pagrieziena manevru uzbrauca gājējam, kas šķērsoja brauktuvi pa regulējamu gājēju pāreju
58	Gājējs pa gājēju pāreju uz brauktuves izgāja pie aizliedzošā luksofora signāla tiešā automobiļa tuvumā
60	Ar luksoforu regulējamā krustojumā automobiļa vadītājs uzbrauca gājējam, kas šķērsoja brauktuvi pa regulējamu gājēju pāreju
64	Gājējs izgāja uz brauktuves neatļautā vietā, tiešā automobiļa tuvumā
66	Gājējs šķērsoja brauktuvi pa neregulējamu gājēju pāreju un notika uzbraukums
67	Gājējs šķērsoja brauktuvi neatļautā vietā, tiešā automobiļa tuvumā
70	Gājējs šķērsoja brauktuvi neatļautā vietā, tiešā automobiļa tuvumā
73	Gājējs šķērso brauktuvi ārpus gājēju pārejas, tiešā TL tuvumā , kā rezultātā notika uzbraukums gājējam
74	Gājējs šķērso brauktuvi pa neregulējamu gājēju pāreju un notiek uzbraukums
75	2 gājēji šķērso brauktuvi pa neregulējamu gājēju pāreju un notiek uzbraukums
76	Gājējs šķērso brauktuvi pa neregulējamu gājēju pāreju un notiek uzbraukums
77	Gājējs šķērso brauktuvi pa neregulējamu gājēju pāreju un notiek uzbraukums
78	Gājējs šķērso brauktuvi pa ar luksoforu regulējamu gājēju pāreju un notiek uzbraukums
79	Gājējs pārvietojās pa brauktuvi. <u>Automobiļa vadītājs no notikuma vietas aizbrauca.</u>
80	Gājējs šķērso brauktuvi pa neregulējamu gājēju pāreju. Automobilis 1 uzbrauc gājējam, pēc kā gājējs tiek atsviests uz pretējo braukšanas joslu, kur tam uzbrauc pretim braucošais automobilis 2
81	Gājējs šķērsoja ceļa braucamo daļu tiešā TL tuvumā
82	Gājējs šķērso brauktuvi (iespējams pa neregulējamu gājēju pāreju), notiek uzbraukums. <u>TL vadītājs aizbrauc no notikuma vietas</u>
84	Gājējs šķērso brauktuvi pa neregulējamu gājēju pāreju.
Uzbraukšana šķērslim	
25	Autovadītājs (<u>saasinoties veselības problēmām</u>) zaudēja kontroli pār automobiļa vadību un nobrauca no ceļa klātnes, uzbrauca ceļazīmei
26	Automobiļa vadītājs nobrauca no ceļa klātnes un kontaktējās ar šķērslī - koku
32	Automobiļa vadītājs zaudēja kontroli pār automobiļa vadību, nobrauca no ceļa klātnes un uzbrauca šķērslim - ceļa nožogojumam un kokam
41	Automobiļa vadītājs zaudēja kontroli pār automobiļa vadību, kā rezultātā ietricās apgaismes stabā
61	Automobiļa vadītājs zaudēja kontroli pār automobiļa vadību, kā rezultātā ietricās apgaismes stabā
68	Automobiļa vadītājs zaudēja kontroli pār automobiļa vadību, kā rezultātā nobrauca no ceļa klātnes un kontaktējās ar šķēršļiem (kokiem)
71	Automobiļa vadītājs zaudēja kontroli pār automobiļa vadību, kā rezultātā nobrauca no ceļa klātnes un uzbrauca šķērslim

Uzbraukšana velosipēdistam	
11	Automobiļa vadītājs šķērso krustojumu pie luksofora aizliedzošā signāla un veic kreiso pagriezienu un notiek sadursme ar velosipēdu
16	Automobilis nogriezās pa labi uz teritoriju un uzbrauca velosipēdam, kas brauca tajā pašā virzienā pa ietvi
44	Automobiļa vadītājs veic kreisā pagriezienu manevru un notiek sadursme ar pretim taisni braucošo velosipēdu
48	Automobiļa vadītājs uzbrauc uz brauktuves guļus stāvoklī esošam velosipēdam un tā vadītājam, kuram iepriekš jau bija noticis uzbraukums
63	Automobiļa vadītājs veicot labo pagriezienu, nepārlicinājās par kustības drošību, un nedeva ceļu velosipēda vadītājam, kuram bija priekšroka
69	Velosipēdists šķērsoja galveno ceļu, nepārlicinoties par drošību, tiešā kravas automobiļa tuvumā
Sadursme	
4	Automobiļa 1 vadītājs iebruc pretējā virziena brauktuves pusē un izraisa sadursmi ar automobili 2
9	Automobiļa 1 vadītājs iebruc pretējā virziena brauktuves pusē, notiek sadursme ar pretim braucošo automobili 1. Pēc pirmās sadursmes automobilis 1 paliek šķērsām uz brauktuves un tajā iebruc automobilis 1.
12	Automobiļa vadītājs visticamāk noguruma dēļ iebruc pretējās kustības joslā, kur sadūrās ar pretimbraucošo autobusu.
17	Automobiļa vadītājs iebruc pretējās kustības joslā, kur izraisīja sadursmi ar pretim braucošo autobusu un pēc tam vēl kontaktējās ar brauktuve malā stāvošo automobili
46	Vieglā automobiļa vadītājs netika galā ar automobiļa vadību, kā rezultātā to sanesa un automobilis iebruc tajā pašā virzienā priekšā braucošā kravas automobiļa puspiekabē
47	Autobusa vadītājs veic nogriešanās pa kreisi manevru un notiek sadursme ar pretim taisni braucošo motociklu
50	Automobiļa vadītājs, izvairoties no cita TL, veica kustības maiņas virziena manevru, iebruc pretējās kustības joslā un izraisīja sadursmi ar pretimbraucošo TL.
53	Automobiļa vadītājs izbruc uz galvenā ceļa un notika sadursme ar pa galveno ceļu braucošo motociklu
62	Notikusi sadursme starp diviem pretim braucošajiem transportlīdzekļiem
65	Automobiļa 1 vadītāja netiek galā ar automobiļa vadību, automobilis saslīd un ieslīd pretējā virziena kustības joslā, kā rezultātā notiek sadursme ar pretējā virzienā braucošo automobili 2
72	Automobiļa 1 vadītāja veica apgrīšanās manevru no neatbilstoša stāvokļa uz brauktuves, nedodot ceļu automobilim 2, kuram bija kustības priekšroka. Saskaroties ar kustības bīstamību, automobiļa 1 vadītāja mainīja kustības virzienu pa kreisi, bet no sadursmes izvairīties neizdevās un automobilis 1 ar priekšdaļu ietriecās automobiļa 2 kreisajos sānos.
83	Automobiļa vadītājs veic kreisā pagriezienu manevru un notiek sadursme ar pretim taisni braucošo motociklu
Apgāšanās	
3	Automobiļa vadītājs zaudēja kontroli pār automobiļa vadību, kā rezultātā nobruca no ceļa klātnes un apgāzās
24	Pārkārtošanās laikā automobiļa 1 vadītājs nepārlicinājās par kustības drošību un uzsāka manevru tiešā automobiļa 2 tuvumā, kā rezultātā notika kontakts starp automobiļiem, pēc kā automobilis 2 nobruca no ceļa un apgāzās
35	TL vadītājs netika galā ar TL vadību, nobruca no ceļa braucamās daļas un apgāzās
59	Automobiļa vadītājs zaudēja kontroli pār automobiļa vadību, kā rezultātā nobruca no ceļa klātnes un apgāzās
Uzbraukšana stāvošam TL	
19	Automobiļa vadītājs, ievērojami pārsniedzot maksimāli atļauto braukšanas ātrumu, alkohola reibumā, uzbrauc stāvošam automobilim, kurš veic ceļa uzturēšanas darbus

36	Automobiļa vadītājs <u>veselības problēmu</u> dēļ zaudēja kontroli pār automobiļa vadību un uzbrauca stāvošam automobilim
Cits	
1	Nepietiekoša informācija
6	Nepietiekoša informācija
29	Automobiļa pasažieris izkāpa no braucoša automobiļa

7.tabula. CSNg apstākļi un mehānisms.

5.4. Negadījuma kustības ātrums

VTEB eksperti noteica, ka 18 gadījumos no 41 (41 no 84 lietām iespējams noteikt TL kustības ātrumu CSNg brīdī vai tieši pirms tā) pieejamās informācijas analīze norādīja¹¹, ka CSNg brīdī ir noticis CSNg vietā atļautā braukšanas ātruma pārsniegums kādam no CSNg iesaistītajiem TL, tātad tas ir bijis vai varētu būt kā viens no iemesliem CSNg norisei vai tā smaguma pakāpei.

Jānorāda, ka 9 gadījumos no 18 tika konstatēts ātruma pārsniegums robežās no 20 līdz 40 km/st., tad 8 gadījumos tika konstatēts ātruma pārsniegums robežās no 5 līdz 20 km/st., savukārt 1 gadījumā tika konstatēts ātruma pārsniegums virs 100 km/st. (TL kustības ātrums ~174-199 km/st.), kas ir bijis tiešs faktors CSNg smaguma pakāpei. Pieļaujamā ātruma pārsniegums savukārt nav novērots 23 gadījumos no 41, tātad no izskatāmajiem gadījumiem lielākajā daļā. Vienlaikus šeit gan jāpiebilst, ka ātruma pārsniegumu var konstatēt tikai pirms iespējamo pēdu (piemēram, bremzēšanas pēdu) konstatēšanas. Nevar izslēgt tādus gadījumus, kuros autovadītājs īsi pirms CSNg ir pārvietojies virs atļautā ātruma, taču tieši pirms CSNg (pamanot gājēju pāreju, krustojumu u.c.) to ir samazinājis.



35.attēls. Konstatētais atļautā ātruma pārsniegums CSNg brīdī.

5.5. Negadījuma iemesls

Nosakot CSNg iemeslus, tika iegūta šāda informācija:

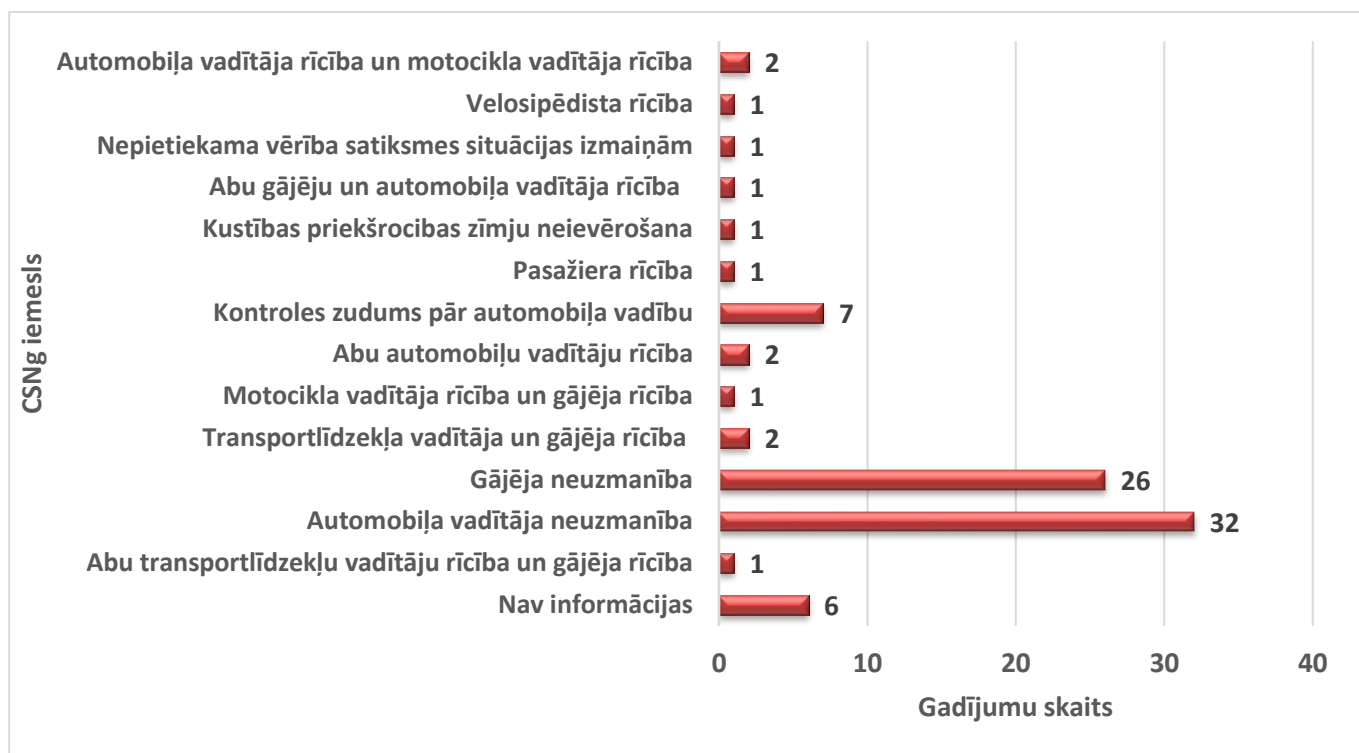
nepilnīgas informācijas dēļ CSNg iemeslu nebija iespējams noteikt 6 gadījumos (7.1%), abu transportlīdzekļu vadītāju rīcība un gājēja rīcība bija iemesls CSNg 1 gadījumā (1.2%), bet visbiežāk kā CSNg iemesls tika noteikts kā automobiļa vadītāja neuzmanība (32 gadījumi, 38.1%). Savukārt otrs izplatītākais CSNg iemesls tika noteikts - gājēja neuzmanība – 26 gadījumi (31.0%), kā arī transportlīdzekļa vadītāja un gājēja rīcība bija iemesls CSNg 2 gadījumos (2.4%), motocikla vadītāja rīcība un gājēja rīcība - 1 gadījumā (1.2%), abu automobiļu vadītāju rīcība – 2 gadījumos (2.4%), kontroles zudums pār automobiļa vadību – 7 gadījumos (8.3%), pasažiera rīcība – 1 gadījums (1.2%), kustības priekšrocības zīmju neievērošana – 1 gadījumā (1.2%), abu gājēju un automobiļa vadītāja rīcība – 1 gadījumā (1.2%), nepietiekama vērtība satiksmes situācijas izmaiņām -1 gadījumā (1.2%), velosipēdista rīcība – 1 gadījumā (1.2%), bet automobiļa vadītāja rīcība un motocikla vadītāja rīcība – 2 gadījumos (2.4%).

No minētā secināms, ka būtisku risku ceļu satiksmē veido gājēji, kas klaji ignorē būtiskus ceļu satiksmes drošību ietekmējošus faktorus – atrašanās uz brauktuves diennakts tumšajā laikā bez atstarojošiem

¹¹ Pierādāmo gadījumu skaits – ņemot vērā visu vērtēto informāciju.

elementiem, pārvietošanās pa to pašu ceļa pusi, nevis pretējo – kā noteikts CSN, kā arī atrašanās uz brauktuves alkohola reibumā – nespējot novērtēt apdraudējumu savai veselībai un dzīvībai.

Jāpiemin arī, ka galvenokārt CSNg iemesls ir bijis TL vadītāja rīcība vai neuzmanība – tātad autovadītājs pirms noticis CSNg nav spējis novērtēt riskus, kas var izraisīt CSNg.



36.attēls. Konstatētie CSNg iemesli.

5.6. Skaidrojums par CSNg iemeslu un ietekmējošie faktori

Veicot analīzi par 84 CSNg iemesliem, tika sastādīta tabula (skat.8.tabulu), kurā iekļauts skaidrojums par CSNg iemeslu un to ietekmējošajiem faktoriem. Tabulā uzskatāmi redzams, ka ļoti lielu risku ceļu satiksmē rada gājēji, kas pārvietojas pa brauktuvi vai pa ceļa nomali vai arī šķērso brauktuvi, gājēju pāreju un atrodas alkohola reibumā. Šādi gājēji diennakts tumšajā laikā vai apgrūtinātās redzamības apstākļos arī neizmanto nekādus atstarojošos elementus, nav pamanāmi un apdraud savu dzīvību un veselību. Tāpat, līdzīgi kā norādīts Pētījuma 4.sadaļā, būtisku risku rada arī gājēju pārejas, kas ir neatbilstoši aprīkotas, tātad gājējs nevar droši šķērsot brauktuvi tam paredzētajā vietā.

Citkārt zīmīgi arī, ka atsevišķos gadījumos VTEB eksperti ir novērojuši TL tehniskā stāvokļa neatbilstību CSN prasībām – nodilis riepu protektors (šī faktora konstatēšanai tika papildus vērtēti arī fotoattēli no CSNg vietas un cita papildus pieejamā informācija).

Būtu arī jāpiemin, ka vismaz 2 gadījumos ir konstatēts - CSNg iemesls vistiešākā mērā ir bijis TL vadītāja veselības stāvoklis, tādējādi būtu jāvērtē, vai CSNg traumas un TL vadītāju bojāeja nav tiešā veidā saistāma ar CSNg norisi un sekām.

CSNg Nr.	Apraksts par CSNg apstākļiem un mehānismu	CSNg iemesls	Skaidrojums par CSNg norises iemeslu un smaguma pakāpi un primārais ietekmējošais faktors	Papildus CSNg norises un smaguma pakāpi ietekmējošais faktors (ja ir konstatēts)	Būtiski ierosinājumi un komentāri par <u>atsevišķiem CSNg</u>
1	Nepietiekoša informācija	Nav informācijas	Nav informācijas		
2	Autovadītājs apturēja automobili, lai sniegtu palīdzību citā CSNg cietušajam, savukārt aiz viņa braucošais automobilis nepamanīja stāvošo TL, pēc TL sadursmes notika uzbraukums gājējam.	Abu TL vadītāju rīcība un gājēja rīcība	Apstāšanās noteikumu neievērošana, Nepietiekama vērība satiksmes situācijas izmaiņām, atstarojošās vestes nelietošana TL vadītājam atrodoties uz brauktuves un avārijas gaismas signalizācijas nelietošanas apstājoties intensīvas satiksmes ceļa posmā		TL vadītājam (ja apturēts TL) atrodoties uz ceļa nepietiekamas redzamības apstākļos jāpievērš uzmanība atstarojošās vestes lietošanai un avārijas gaismas signalizācijas ieslēgšanai TL
3	Automobiļa vadītājs zaudēja kontroli pār automobiļa vadību, kā rezultātā nobrauca no ceļa klātnes un apgāzās	Automobiļa vadītāja rīcība	Kontroles zaudēšana pār automobiļa vadību – alkohola reibums TL vadītājam.	TL tehniskais stāvoklis (riepu neatbilstība CSN)	Ja konstatēta riepu neatbilstība CSN, tad VP inspektoriem pēc CSNg būtu jāveic riepu protektoru mērīšana un jāatzīmē protokolā, lai turpmāk varētu objektīvi izvērtēt riepu stāvokļa ietekmi uz CNSg rašanos
4	Automobiļa 1 vadītājs iebruc pretējā virziena brauktuves pusē un izraisa sadursmi ar automobili 2	Automobiļa vadītāja rīcība	Alkohola reibums TL vadītājam	Automobilis nav aprīkots ar drošības spilveniem	
5	Gājējs uzsāka brauktuves šķērsošanu pa gājēju pāreju pie aizliedzoša luksofora signāla tiešā automobiļa tuvumā, kā rezultātā notika uzbraukums gājējam	Gājēja rīcība	Šķērsojot brauktuvi pa regulējamu gājēju pāreju pie luksofora aizliedzošā signāla		
6	Nepietiekoša informācija	Nav informācijas	Nav informācijas		
7	Gājējs šķērsoja braucamo daļu ārpus gājēju pārejas	Gājēja rīcība	Gājējs šķērso brauktuvi tam neparedzētā vietā		
8	Automobiļa vadītājs ievērojami pārsniedzot kustības ātrumu uzbrauca gājējam, kurš, nepārlicinoties par kustības drošību, šķērsoja brauktuvi	TL vadītāja un gājēja rīcība	Maksimāli atļautā kustības ātruma pārsniegšana un nepārlicināšanās par kustības drošību	Sniega kupenas ielas malā	
9	Automobiļa 1 vadītājs iebruc pretējā virziena brauktuves pusē, notiek sadursme ar pretim braucošos automobili 1. Pēc pirmās sadursmes automobilis 1 paliek šķērsām uz brauktuves un tajā iebruc automobilis 1.	Automobiļa vadītāja rīcība	Neuzmanība veicot apdzīšanas manevru		

10	Gājējs šķērsoja brauktuvi ārpus gājēju pārejas, tiešā automobiļa tuvumā	Gājēja rīcība	Alkohola reibums gājējam	Gājējs bez atstarojošiem elementiem vai lukturīša	
11	Automobiļa vadītājs šķērso krustojumu pie luksofora aizliedzošā signāla un veic kreiso pagriezienu un notiek sadursme ar velosipēdu	Automobiļa vadītāja rīcība	Neuzmanība ceļu satiksmē		
12	Automobiļa vadītājs visticamāk noguruma dēļ iebrauca pretējās kustības joslā, kur sadūrās ar pretimbraucošo autobusu.	Automobiļa vadītāja rīcība	Kontroles zudums pār automobiļa vadību	TL vadītāja nogurums	
13	Motocikla vadītājs ar ceļa zīmēm regulējamā krustojumā uzbrauc gājējam, kurš šķērso brauktuvi ārpus gājēju pārejas	Motocikla vadītāja rīcība un gājēja rīcība	Maksimāli atļautā braukšanas ātruma pārsniegums un nepārlicināšanās par drošību	Gājējam alkohola reibums	
14	Gājējs tumšās drēbēs bez gaismu atstarojošiem elementiem diennakts tumšajā laikā sēdēja uz ceļa braucamās daļas, kā rezultātā notika uzbraukums	Gājēja rīcība	Gājējam alkohola reibums	Atstarojošo elementu neesamība gājējam	
15	Gājējs šķērso brauktuvi pa neregulējamu gājēju pāreju gaišajā diennakts laikā un notiek uzbraukums	Automobiļa vadītāja rīcība	Neuzmanība un maksimāli atļautā braukšanas ātruma pārsniegums	Neatbilstoša gājēju pāreja	Likvidēt vai atbilstoši aprīkot ar luksoforu gājēju pārejas, kur jāšķērso vairāk par vienu joslu katrā braukšanas virzienā
16	Automobilis nogriezās pa labi uz teritoriju un uzbrauca velosipēdam, kas brauca tajā pašā virzienā pa ietvi	Automobiļa vadītāja rīcība	ceļa nedošana velosipēdam, automobiļa vadītāja neuzmanība		Velosipēda vadītājiem braucot pa ietvi ir jāpievērš īpaša uzmanība apkārtējai situācijai un jābrauc ar mazāku ātrumu (ar gājēju ātrumu) kā braucot pa brauktuvi, lai šādās situācijās autovadītāji var paredzēt vai pamanīt velosipēdu, kas tuvojas
17	Automobiļa vadītājs iebrauca pretējās kustības joslā, kur izraisīja sadursmi ar pretim braucošo autobusu un pēc tam vēl kontaktējās ar brauktuves malā stāvošo automobili	Automobiļa vadītāja rīcība	Kontroles zudums pār automobiļa vadību, ātruma pārsniegums	Alkohola reibums TL vadītājam	
18	Gājējs diennakts tumšajā laikā izgāja uz brauktuves ārpus gājēju pārejas, tiešā automobiļa tuvumā	Gājēja rīcība	Alkohola reibums gājējam	Atstarojošo elementu neesamība gājējam	
19	Automobiļa vadītājs, ievērojami pārsniedzot maksimāli atļauto braukšanas ātrumu, alkohola reibumā, uzbrauc stāvošam automobilim, kurš veic ceļa uzturēšanas darbus	Automobiļa vadītāja rīcība	Maksimāli atļautā braukšanas ātruma pārsniegšana	Alkohola reibums TL vadītājam	Pēc CSNg apskatot TL jāpievērš uzmanība drošības jostu stāvoklim (piemēram, vai ir nostrādājusi piropatrons, vaļīga josta, savilkta josta, pārgriezta u.c.)
20	Gājējs gāja pa brauktuvi diennakts tumšajā laikā pretim automobiļa braukšanas virzienam, notika uzbraukums	Gājēja rīcība	Alkohola reibums gājējam	Atstarojošo elementu neesamība gājējam	Jāpievērš uzmanība gājēju atrašanās faktam uz brauktuves diennakts tumšajā laikā bez gaismu atstarojošiem elementiem

21	Gājējs šķērsoja brauktuvi pa neregulējamu gājēju pāreju diennakts tumšajā laikā, pie ieslēgta gājēju pārejas apgaismojuma, notika uzbraukums	Automobiļa vadītāja rīcība	Automobiļa vadītāja neuzmanība		
22	Gājējs izgāja uz brauktuves ārpus gājēju pārejas, tiešā automobiļa tuvumā, notika uzbraukums	Gājēja rīcība	<u>Alkohola reibums gājējam</u>	Atstarojošo elementu neesamība gājējam	
23	Gājējs diennakts tumšajā laikā pārvietojās pa brauktuvi, notika uzbraukums	Gājēja rīcība	Atstarojošo elementu neesamība gājējam		
24	Pārkārtošanās laikā automobiļa 1 vadītājs nepārlicinājās par kustības drošību un uzsāka manevru tiešā automobiļa 2 tuvumā, kā rezultātā notika kontakts starp automobiļiem, pēc kā automobiļi 2 nobrauca no ceļa un apgāzās	Abu automobiļu vadītāju rīcība	Manevra veikšana nepārlicinoties par drošību un atļautā ātruma pārsniegums	Bojā gājušā pasažiera nepiesprādzēšanās	
25	Autovadītājs (<u>saasinoties veselības problēmām</u>) zaudēja kontroli pār automobiļa vadību un nobrauca no ceļa klātnes, uzbrauca ceļazīmei	Kontroles zudums pār automobiļa vadību	<u>Vadītāja veselības problēmas</u>		Jāvērtē mediku slēdziens. <u>Visticamāk TL vadītājs nav gājis bojā sadursmes rezultātā.</u>
26	Automobiļa vadītājs nobrauca no ceļa klātnes un kontaktējās ar šķērslī - koku	Kontroles zudums pār automobiļa vadību	<u>Alkohola reibums TL vadītājam</u>		Jāvērtē vai TL vadītājs un pasažieris bija piesprādzējušies, jo miesas bojājumu raksturs neatbilst TL bojājumu apjomam
27	Gājējs pārvietojās pa brauktuvi diennakts tumšajā laikā, lietū. Automobiļa vadītājs no notikuma vietas aizbrauca	Gājēja rīcība	<u>Gājēja alkohola reibums</u> un atstarojošo elementu neesamība	Aizbraukšana no notikuma vietas	
28	Gājējs izgāja uz brauktuves neatļautā vietā, tiešā automobiļa tuvumā	Gājēja rīcība	<u>Gājēja alkohola reibums</u> un atstarojošo elementu neesamība		
29	Automobiļa pasažieris izkāpa no braucoša automobiļa	Pasažiera rīcība	Alkohola reibums pasažierim		
30	Gājējs ejot pa ietvi tuvāk ielas braucamajai daļai, nenoturēja līdzsvaru un nokrita zemē daļēji uz brauktuves, pakļūstot zem autobusa riteņa.	Gājēja rīcība	<u>Alkohola reibums gājējam</u>		Izvērtēt papildus barjeru ierīkošanas iespēju ielās ar intensīvu gājēju un TL kustību.
31	Operatīvais TL brauca ar ieslēgtām bākugunīm un skaņas signālu pie aizliedzošā sarkanā luksofora signāla. Gājējs, nepārlicinoties par kustības drošību, izgāja uz brauktuves pie atļaujošā luksofora signāla	Automobiļa vadītāja rīcība	Gājēja rīcība, nepārlicinoties par drošību		
32	Automobiļa vadītājs zaudēja kontroli pār automobiļa vadību, nobrauca no ceļa klātnes un uzbrauca šķērslī - ceļa nožogojumam un kokam	Kontroles zudums pār automobiļa vadību	ceļa apstākļiem nepareizi izvēlēts kustības ātrums	Nenotīrīts ceļš un snigšana	<u>Jāvērtē mediku slēdziens.</u> <u>Visticamāk TL vadītājs nav gājis bojā sadursmes rezultātā.</u>
33	Gājējs šķērsoja brauktuvi tiešā automobiļa tuvumā neatļautā vietā	Gājēja rīcība	Nav informācijas		Notikuma vietā būtu nepieciešams uzstādīt nožogojumu, kas atturētu gājējus šķērsot brauktuvi neejot pa tuneli.

34	Gājējs šķērsoja brauktuvi pa neregulējamu gājēju pāreju. Automašīna vadītājs nepārliecinājās par kustības drošību un uzbrauca gājējam	Automašīna vadītāja rīcība	Nepietiekama vērība satiksmes situācijas izmaiņām		
35	TL vadītājs netika galā ar TL vadību, nobrauca no ceļa braucamās daļas un apgāzās	Automašīna vadītāja rīcība	Kontroles zudums pār automašīna vadību	Alkohola reibums TL vadītājam	
36	Automašīna vadītājs veselības problēmu dēļ zaudēja kontroli pār automašīna vadību un uzbrauca stāvošam automobilim	Kontroles zudums pār automašīna vadību			Jāvērtē mediku slēdziens. Visticamāk TL vadītājs nav gājis bojā sadursmes rezultātā. Iespējams ir nepieciešams risināt jautājumu par medicīnisko diagnozi sasaisti ar CSDD datubāzēm.
37	Gājējs šķērsoja brauktuvi pa neregulējamu gājēju pāreju	Automašīna vadītāja rīcība	Nepietiekama vērība satiksmes situācijas izmaiņām		Likvidēt vai atbilstoši aprīkot ar luksoforu gājēju pārejas, kur jāšķērso vairāk par vienu joslu katrā braukšanas virzienā.
38	Gājējs šķērsoja ceļa braucamo daļu ārpus gājēju pārejas tiešā TL tuvumā	Gājēja rīcība	Alkohola reibums un atstarojošo elementu neesamība gājējam		
39	Gājējs uzsāka brauktuves šķērsošanu pa gājēju pāreju pie aizliedzoša luksofora signāla tiešā automašīna tuvumā, kā rezultātā notika uzbraukums gājējam	Gājēja rīcība	Alkohola reibums gājējam		
40	Kravas automašīna vadītājs veica puspiekabes savienošanos ar automobili, nebija veicis pasākumus, lai TL neizkustētos no vietas, kā rezultātā TL atpakaļgaitā uzbrauca viņam pašam	Gājēja rīcība	Neuzmanība veicot piekabes savienošanas darbus kravas automašīnai (nenodrošināšana pret izkustēšanos)		
41	Automašīna vadītājs zaudēja kontroli pār automašīna vadību, kā rezultātā ietriecās apgaismes stabā	Kontroles zudums pār automašīna vadību	Alkohola reibums TL vadītājam		
42	Gājējs šķērsoja brauktuvi neatļautā vietā, tiešā automašīna tuvumā	Gājēja rīcība	Alkohola reibums gājējam		
43	Gājējs šķērso brauktuvi pa neregulējamu gājēju pāreju un notiek uzbraukums	Automašīna vadītāja rīcība	Nepietiekama vērība satiksmes situācijas izmaiņām		
44	Automašīna vadītājs veic kreisā pagrieziena manevru un notiek sadursme ar pretim taisni braucošo velosipēdu	Automašīna vadītāja rīcība	Nogriešanās manevra veikšana, nedodot ceļu pretim taisni braucošā transportlīdzekļa vadītājam		TL vadītāji velosipēdus neuztver kā pilnvērtīgus satiksmes dalībniekus.
45	Gājējs šķērsoja brauktuvi ārpus gājēju pārejas	Transportlīdzekļa vadītāja un gājēja rīcība	Gājēja brauktuves šķērsošana neatļautā vietā	Novēlota reaģēšana uz gājēju	
46	Vieglā automašīna vadītājs netika galā ar automašīna vadību, kā rezultātā to sanesa un automašīna iebrauca tajā pašā virzienā priekšā braucošā kravas automašīna puspiekabē	Automašīna vadītāja rīcība	maksimāli atļautā braukšanas ātruma pārsniegums un kontroles zaudēšana pār TL vadību		

47	Autobusa vadītājs veic nogriešanās pa kreisi manevru un notiek sadursme ar pretim taisni braucošo motociklu	Abu automobiļu vadītāju rīcība	Autobusa vadītāja kreisā pagriezienu manevra veikšana	Motocikla vadītāja maksimāli atļautā braukšanas ātruma pārsniegšana	
48	Automobiļa vadītājs uzbrauc uz brauktuves guļus stāvošam velosipēdam un tā vadītājam, kuram iepriekš jau bija noticis uzbraukums	Automobiļa vadītāja rīcība	Uzbraukums velosipēdam un aizbraukšana no notikuma vietas		
49	Gājējs uz brauktuves izgāja pie aizliedzošā luksofora signāla tiešā automobiļa tuvumā	Gājēja rīcība	Gājēju pārejas šķērsošana pie sarkanā luksofora signāla	<u>Alkohola reibums gājējam</u>	
50	Automobiļa vadītājs, izvairoties no cita transporta līdzekļa, veica kustības maiņas virziena manevru, iebrauca pretējās kustības joslā un izraisīja sadursmi ar pretimbraucošo TL.	Kustības priekšrocības zīmju neievērošana	Kustības virziena maiņas manevrs		
51	Gājējs šķērsoja brauktuvi neatļautā vietā, tiešā automobiļa tuvumā	Gājēja rīcība	<u>Alkohola reibums gājējam</u>		
52	Divas nepilngadīgas meitenes stūma bērnu ratiņus un brīdī, kad viņas šķērsoja brauktuvi, automobiļa vadītājs viņas nepamanīja	Abu gājēju un automobiļa vadītāja rīcība	Bērnu atstāšana bez uzraudzības	TL vadītāja nepietiekama vērība satiksmes situācijas izmaiņām	<u>Ir nepieciešams pievērst papildu vērību bērnu un vecāku izglītošanai par satiksmes drošību.</u> Savukārt autovadītājiem dzīvojamā māju rajonā (dzīvojamā zonā) jābūt īpaši vērīgiem.
53	Automobiļa vadītājs izbrauca uz galvenā ceļa un notika sadursme ar pa galveno ceļu braucošo motociklu	Automobiļa vadītāja rīcība	Izbraukšana uz galvenā ceļa (situācijas neizvērtēšana)		
54	Gājējs šķērso brauktuvi pa neregulējamu gājēju pāreju un notiek uzbraukums	Automobiļa vadītāja rīcība	Nepietiekama vērība satiksmes situācijas izmaiņām	Gājēja šķērsojot brauktuvi nepievērsa uzmanību situācijai (bija uzlikta kapuce un austiņas ausīs)	<u>Likvidēt vai atbilstoši aprīkot ar luksoforu gājēju pārejas, kur jāšķērso vairāk par vienu joslu katrā braukšanas virzienā.</u>
55	Gājējs šķērso brauktuvi pa neregulējamu gājēju pāreju un notiek uzbraukums	Automobiļa vadītāja rīcība	Nepietiekama vērība satiksmes situācijas izmaiņām		<u>Nepieciešams sašaurināt brauktuvi vietā, kur atrodas gājēju pāreja .</u>
56	Gājējs šķērsoja ceļa braucamo daļu tiešā TL tuvumā.	Gājēja rīcība	<u>Alkohola reibums gājējam</u>	Atstarojošo elementu neesamība gājējam	
57	Ar luksoforu regulējamā krustojumā automobiļa vadītājs veicot kreisā pagriezienu manevru uzbrauca gājējam, kas šķērsoja brauktuvi pa regulējamu gājēju pāreju	Automobiļa vadītāja rīcība	Nepietiekama vērība satiksmes situācijas izmaiņām		
58	Gājējs pa gājēju pāreju uz brauktuves izgāja pie aizliedzošā luksofora signāla tiešā automobiļa tuvumā	Gājēja rīcība	Brauktuves šķērsošana pie aizliedzošā luksofora signāla		

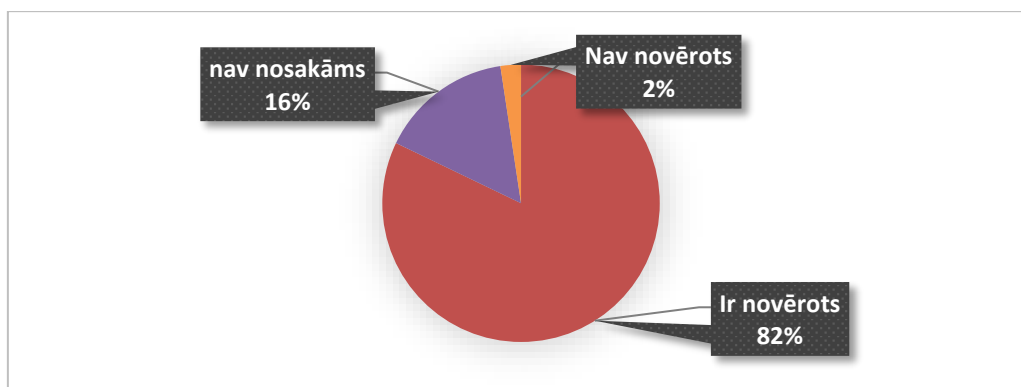
59	Automobiļa vadītājs zaudēja kontroli pār automobiļa vadību, kā rezultātā nobrauca no ceļa klātnes un apgāzās	Kontroles zudums pār automobiļa vadību			
60	Ar luksoforu regulējamā krustojumā automobiļa vadītājs uzbrauca gājējam, kas šķērsoja brauktuvi pa regulējamu gājēju pāreju	Nav informācijas	Nav informācijas		
61	Automobiļa vadītājs zaudēja kontroli pār automobiļa vadību, kā rezultātā ietriecās apgaismes stabā	Kontroles zudums pār automobiļa vadību	<u>Alkohola reibums TL vadītājam</u>		
62	Notikusi sadursme starp diviem pretim braucošajiem transportlīdzekļiem	Nav informācijas	Nav informācijas		CSNg vietas apskate ir veikta neprofesionāli, visas lauskas un TL pēc sadursmes ir noņemti no vietām. Nav iespējams rekonstruēt CSNg apstākļus
63	Automobiļa vadītājs veicot labo pagriezīenu, nepārlicinājās par kustības drošību, un nedeva ceļu velosipēda vadītājam, kuram bija priekšroka.	Nepietiekama vērība satiksmes situācijas izmaiņām	Nepārlicināšanās par to vai tiek dots ceļš		Ir nepieciešams velosipēdistus kā arī autovadītājus izglītēt par satiksmes situācijām un potenciālo bīstamību. Velosipēdistiem šādā situācijā jāpārvietojas ar gājēja ātrumu.
64	Gājējs izgāja uz brauktuves neatļautā vietā, tiešā automobiļa tuvumā	Gājēja rīcība	<u>Alkohola reibums gājējam</u>		
65	Automobiļa 1 vadītāja netiek galā ar automobiļa vadību, automobilis saslīd un ieslīd pretējā virziena kustības joslā, kā rezultātā notiek sadursme ar pretējā virzienā braucošo automobili 2	Automobiļa vadītāja rīcība	<u>Automobiļa 1 tehniskais stāvoklis (riepas).</u> Pasažiera nepiesprādzēšanās automobilī 2.	Brauktuves stāvoklis – nenotīrīta (stipri sasnigusi, apledojusi)	<u>Jāpievērš uzmanība pasažieru piesprādzēšanai, tai skaitā bērnu sēdekļiņu pareizai izmantošanai</u>
66	Gājējs šķērsoja brauktuvi pa neregulējamu gājēju pāreju un notika uzbraukums	Automobiļa vadītāja rīcība	Nepietiekama vērība satiksmes situācijas izmaiņām	<u>Neatbilstoša gājēju pāreja</u>	<u>Likvidēt vai atbilstoši aprīkot ar luksoforu gājēju pārejas, kur jāšķērso vairāk par vienu joslu katrā braukšanas virzienā</u>
67	Gājējs šķērsoja brauktuvi neatļautā vietā, tiešā automobiļa tuvumā	Gājēja rīcība	<u>Alkohola reibums gājējam</u>		
68	Automobiļa vadītājs zaudēja kontroli pār automobiļa vadību, kā rezultātā nobrauca no ceļa klātnes un kontaktējās ar šķēršļiem (kokiem)	Automobiļa vadītāja rīcība	Iespējams nepiesprādzējies pasažieris		CSNg vietā uzreiz jānosaka (ja tas ir iespējams) un jānofotografē, vai drošības jostas tika lietotas un jānorāda protokolā. Šajā gadījumā cietušais visticamāk nebija piesprādzējies.
69	Velosipēdists šķērsoja galveno ceļu, nepārlicinoties par drošību, tiešā kravas automobiļa tuvumā	Velosipēdista rīcība	kustības priekšrokas neievērošana	Diennakts tumšais laiks	CSNg pasē nepieciešama papildus informācija par CSNg apstākļiem, piemēram – riepas pēdu apraksts un garums (no CSNg protokola)
70	Gājējs šķērsoja brauktuvi neatļautā vietā, tiešā automobiļa tuvumā	Gājēja rīcība	<u>Alkohola reibums</u> un atstarojošo elementu neesamība gājējam	Diennakts tumšais laiks	

71	Automobiļa vadītājs zaudēja kontroli pār automobiļa vadību, kā rezultātā nobrauca no ceļa klātnes un uzbrauca šķērslim	Automobiļa vadītāja rīcība	Kontroles zaudēšana pār automobiļa vadību. Autovadītāja pieļautais kustības ātruma pārsniegums atbilstošs ceļa un laika apstākļiem	Gaisa drošības spilvenu nenostādāšana	CSNg vietā uzreiz jānosaka (ja tas ir iespējams) un jānofotografē, vai drošības jostas tika lietotas un jānorāda protokolā (fotoattēlos redzams, ka šajā gadījumā bija lietotas, bet tas nav norādīts protokolā).
72	Automobiļa 1 vadītāja veica apgriešanās manevru no neatbilstoša stāvokļa uz brauktuves, nedodot ceļu automobilim 2, kuram bija kustības priekšroka. Saskaroties ar kustības bīstamību, automobiļa 1 vadītāja mainīja kustības virzienu pa kreisi, bet no sadursmes izvairīties neizdevās un automobilis 1 ar priekšdaļu ietriecās automobiļa 2 kreisajos sānos.	Automobiļa vadītāja rīcība	Apgriešanās noteikumu neievērošana (manevrs no neatbilstošas joslas)		
73	Gājējs šķērso brauktuvi ārpus gājēju pārejas, tiešā TL tuvumā, kā rezultātā notika uzbraukums gājējam	Gājēja rīcība	Autovadītāja pieļautais kustības ātruma pārsniegums		Viens no galvenajiem iemesliem bojā gājušajiem gājējiem ir gājēju atrašanās uz brauktuves tumsā bez atstarojošiem elementiem.
74	Gājējs šķērso brauktuvi pa neregulējamu gājēju pāreju un notiek uzbraukums	Automobiļa vadītāja rīcība	Gājējas nepārliedzināšanās par kustības drošību pirms gājēju pārejas šķērsošanas	Gājēju pārejas izvietojums attiecībā pret ēkas stūri – neatbilstoša gājēju pāreja	Jāpārskata konkrētās gājēju pārejas izvietojums
75	2 gājēji šķērso brauktuvi pa neregulējamu gājēju pāreju un notiek uzbraukums	Automobiļa vadītāja rīcība	Nepietiekama vērība satiksmes situācijas izmaiņām		
76	Gājējs šķērso brauktuvi pa neregulējamu gājēju pāreju un notiek uzbraukums	Automobiļa vadītāja rīcība	Nepietiekama vērība satiksmes situācijas izmaiņām	Neatbilstoša gājēju pāreja	Likvidēt vai atbilstoši aprīkot ar luksoforu gājēju pārejas, kur jāšķērso vairāk par vienu joslu katrā braukšanas virzienā.
77	Gājējs šķērso brauktuvi pa neregulējamu gājēju pāreju un notiek uzbraukums	Automobiļa vadītāja rīcība	Nepietiekama vērība satiksmes situācijas izmaiņām		
78	Gājējs šķērso brauktuvi pa ar luksoforu regulējamu gājēju pāreju un notiek uzbraukums	Nav informācijas	Nav informācijas		
79	Gājējs pārvietojās pa brauktuvi. Automobiļa vadītājs no notikuma vietas aizbrauca.	Gājēja rīcība	TL vadītāja aizbraukšana no notikuma vietas – gājējam iespējams uzbraukts vairākas reizes (nenoskaidroti apstākļi)	Slikti laika apstākļi – tumsa, lietus	Uz autoceļiem apdzīvotu vietu tuvumā būtu nepieciešams izveidot gājēju celiņus.
80	Gājējs šķērso brauktuvi pa neregulējamu gājēju pāreju. Automobilis 1 uzbrauc gājējam, pēc kā gājējs tiek atsviests uz pretējo braukšanas joslu, kur tam uzbrauc pretim braucošais automobilis 2	Automobiļa vadītāja rīcība	Nepietiekama vērība satiksmes situācijas izmaiņām		Nepietiekami veikta fotografēšana CSNg vietā.
81	Gājējs šķērsoja ceļa braucamo daļu tiešā TL tuvumā	Gājēja rīcība	Alkohola reibums gājējam		

82	Gājējs šķērso brauktuvi (iespējams pa neregulējamu gājēju pāreju), notiek uzbraukums. TL vadītājs aizbrauc no notikuma vietas	Nav informācijas	Nav informācijas		
83	Automobiļa vadītājs veic kreisā pagrieziena manevru un notiek sadursme ar pretim taisni braucošo motociklu	Automobiļa vadītāja rīcība un motocikla vadītāja rīcība	Manevra veikšana un ceļa nedošana pretim braucošā transportlīdzekļa vadītājam	Maksimāli atļautā braukšanas ātruma pārsniegums	
84	Gājējs šķērso brauktuvi pa neregulējamu gājēju pāreju.	Automobiļa vadītāja rīcība	Nepietiekama vērība satiksmes situācijas izmaiņām	Alkohola reibums gājējam	<u>Likvidēt vai atbilstoši aprīkot ar luksoforu gājēju pārejas, kur jāšķērso vairāk par vienu joslu katrā braukšanas virzienā.</u>

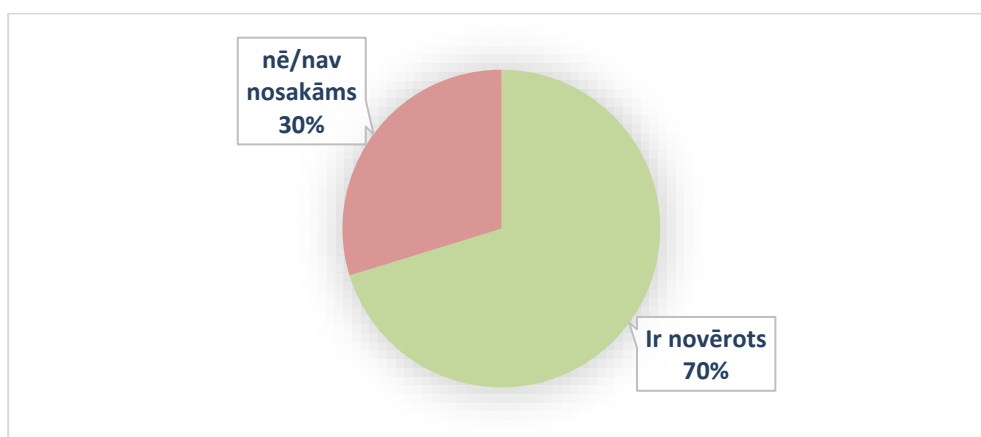
8.tabula. Skaidrojums par CSNg norises iemeslu un smaguma pakāpi, kā arī ietekmējošie faktori.

Nosakot CSNg ietekmējošā faktora cēlonisko sakaru ar CSNg rašanās mehānismu, lielākajā daļā tas tika konstatēts - 82% gadījumu, 2 % gadījumu netika konstatēts. Savukārt 16% gadījumu tas nebija nosakāms.



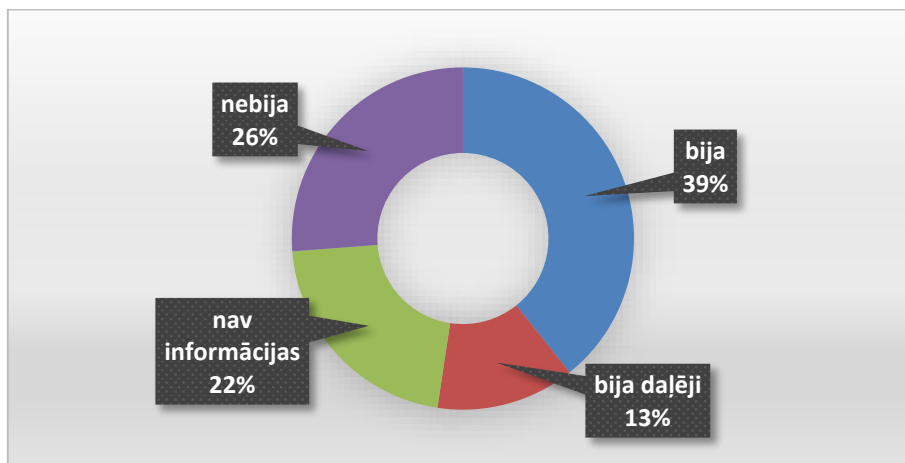
37.attēls. CSNg ietekmējošā faktora cēloniskais sakars ar CSNg rašanās mehānismu.

Tālāk nosakot CSNg ietekmējošā faktora cēlonisko sakaru ar CSNg sekām, jāsecina, ka lielākajā daļā tas tika konstatēts - 70% gadījumu, savukārt 30% gadījumu tas nebija nosakāms vai tas netika konstatēts. Jāpiebilst, ka tiešā mērā noteikt ietekmējošā faktora saistību ar CSNg sekām ir sarežģītāk, jo ne vienmēr ir pilnībā pieejama visa nepieciešamā informācija, lai varētu noskaidrot visus CSNg ietekmējošos faktoros. Ir situācijas, kad CSNg iemesls ir tikai viens un nekādi citi faktori nav konstatējami vai nav bijuši. Visbiežāk CSNg iemesls ir vairāku apstākļu kombinācija – vairāki CSNg iesaistītie ir veikuši kādas darbības, kas kādā pakāpē ir ietekmējušas negadījuma rašanos vai tā sekas. Spilgtākais piemērs ir atļautā kustības ātruma pārsniegums, kas var nebūt tiešais CSNg iemesls, bet būtiski ietekmē TL deformāciju apjomu un iesaistīto personu traumu smagumu. Bieži ir arī konstatējams, ka satiksmes dalībnieki neveic visas iespējamās darbības, lai novērstu CSNg – kādam satiksmes dalībniekam pieļaujot kļūdu, citi TL vadītāji nekavējoties neuzsāk ātruma samazināšanu.



38.attēls. CSNg ietekmējošā faktora cēloniskais sakars ar CSNg sekām.

Pētījumā tika arī vērtēts, vai ir pastāvējusi tehniska iespēja novērst CSNg. Tehniska iespēja transportlīdzekļa vadītājam novērst CSNg ir iespēja izvairīties no sadursmes, apgāšanās vai uzbraukuma gājējam, savlaicīgi samazinot kustības ātrumu, apturot transportlīdzekli vai manevrējot. Tādējādi tika noteikts, ka lielākajā daļā (summāri – bija + bija daļēji) bija tehniska iespēja novērst CSNg – 39%, 13% bija daļēja iespēja novērst CSNg, 26% nebija, savukārt par 22% ir nepietiekoša informācija, lai izvērtētu, vai bija tehniska iespēja novērst CSNg.



39.attēls. CSNg ietekmējošā faktora cēloniskais sakars ar CSNg sekām - Vai bija tehniska iespēja novērst CSNg.

5.7. Secinājumi

VTEB ekspertiem veicot izpēti par 84 Pētījumā apskatītajiem CSNg ir konstatēti šādi zemāk minētie galvenie CSNg rašanās iemesli un problēmas.

5.7.1. Transportlīdzekļu vadītāju rīcība.

TL vadītāji nereti neievēro maksimālo atļauto braukšanas ātrumu, ārpus apdzīvotām vietām, apdzīvotās vietās un dzīvojamo zonu rajonos. Vadītāji nav piesardzīgi, tuvojoties neregulējamām gājēju pārejām. Veicot remontdarbus uz ceļa diennakts tumšajā laikā, netiek ievērotas satiksmes drošības prasības: gaismas signalizācijas ieslēgšana, avārijas trīsstūra izlikšana vai atstarojošās vestes lietošana. Salīdzinoši liels skaits CSNg ir notikuši, autovadītājam zaudējot kontroli pār TL vadību un nobraucot no ceļa klātnes. Šie negadījumi pārsvarā ir saistāmi ar vadītāju nogurumu vai neatbilstošajām veiktajām darbībām (nepareiza ātruma izvēle ceļa, laika apstākļiem, neadekvāta reakcija uz ceļu situāciju). Būtu nepieciešams risināt jautājumu par autovadītāju kvalifikācijas celšanu sarežģītos ceļa apstākļos.

Autotransporta vadītāji, nogriežoties uz iebrauktuvēm vai krustojumos, šķērsojot gājēju pārejas, nepārlicinās, vai bez gājējiem pa ietvi nebrauc velosipēdi, kuri bieži brauc ar lielāku ātrumu nekā gājēji (tādēļ arī autotransporta vadītājiem tos ir grūti pamanīt).

Velosipēdu vadītājiem, braucot pa ietvi, būtu jāpievērš īpaša uzmanība ātrumam, ar kādu tie pārvietojas krustojumos un pa gājēju pārejām un šķērso iebrauktuves. CSN jānosaka, ka velosipēda vadītājam, braucot pa brauktuvi, ir tādas pašas tiesības kā autotransportam ("velo kļūst par auto"). Savukārt, pārvietojoties pa ietvi, velosipēdu vadītājiem būtu jādod ceļš visiem pārējiem satiksmes dalībniekiem.

Nav tieši nosakāms, bet samērā bieži iemesli smagām traumām vai tam, kāpēc ir bojā gājušie, ir nepiesprādzēšanās, atrodoties transportlīdzeklīs, īpaši tas novērojams pasažieriem (arī bērniem, bērnu sēdekļiem). Rekomendējam turpināt jau iesāktās akcijas šajā jomā, veikt kontroli uz ceļiem, un, iespējams, jāvērtē soda apmēra palielināšana par nepiesprādzēšanos.

5.7.2. Gājēju rīcība.

Lielākajā daļā CSNg, kuros ir iesaistīti gājēji, par CSNg iemeslu vai sekundāro CSNg iemeslu ir uzskatāma gājēja rīcība. CSNg cietušie gājēji ir klaji ignorējuši CSN prasības, izejojot vai atrodoties uz brauktuves tam neparedzētā vietā. Liels daudzums cietušo gājēju ir atradušies apreibinošo vielu iespaidā vai tumsā uz brauktuves bez atstarojošās vestes, lukturīša vai gaismu atstarojošiem elementiem apģērbā. Jādomā, kā uzrunāt tos, kuri ārpus pilsētu teritorijām pārvietojas bez gaismu atstarojošiem elementiem apģērbā. Arī pilsētu teritorijās, kur ir vājš apgaismojums, ir liela problēma ar "neredzamajiem" gājējiem. Tāpat samērā liela problēma ir gājēju priekšstats par gājēju pāreju šķērsošanu: gājēji nenovērtē attālumu līdz TL, kas tuvojas, vai pat šķērso brauktuvi pa gājēju pāreju, pat nepievēršot uzmanību tam, kas notiek uz brauktuves.

5.7.3. Infrastruktūra.

Gājēju pārejas.

Atsevišķos gadījumos ir konstatējams, ka gājēju pāreju aprīkojums ir bijis viens no CSNg veicinošajiem faktoriem. Gājēju pārejas, uz kurām gājēji var iznākt no aizsega (celtnes, reklāmas plakāti, sabiedriskā transporta pieturas konstrukcijas utt.), rada būtisku apdraudējumu, jo TL vadītājiem nav tehniskas iespējas laikus pamanīt gājēju tuvošanos brauktuvei. Būtu nepieciešams izvērtēt gājēju pāreju vai to tuvumā esošo (traucējošo) objektu pārvietošanu. Kā viens no tehniskajiem risinājumiem – būtu arī "labirintu" uzstādīšana pirms

brauktuves un nožogojumu izveide pirms un pēc gājēju pārejas. Tādējādi tiktu samazināts risks, ka gājējs vai velosipēdists pēkšņi iziet vai izbrauc uz brauktuves, un dots pietiekams laiks TL vadītājiem samazināt kustības ātrumu un pārliecināties par kustības drošību. Tāpat vietās, kur gājēju pārejas izvietotas uz platākām brauktuvēm (1,5 josla katrā virzienā), jāizbūvē sašaurinājumi uz brauktuves, lai TL vadītāji var savlaicīgi pamanīt gājēju, kurš pietuvojas gājēju pārejai, un gājējam attiecīgi mazāks attālums jāšķērso pa brauktuvi. Speciālais gājēju apgaismojums ļoti labi izgaismo gājēju pāreju un nelielu laukumiņu brauktuves malā, bet, ja apkārtējā teritorijā nav apgaismota, tad gājējs "iznirst" no tumsas un jau atrodas uz gājēju pārejas, kad vadītājs vairs nespēj noreagēt. Tādēļ būtu jāizgaismo pie gājēju pārejām esošās teritorijas. Nav pieļaujama neregulējama gājēju pāreju izveide nepaapgaismotos posmos un vietās, kur jāšķērso vairāk kā viena josla katrā braukšanas virzienā. Uz autoceļiem apdzīvotu vietu tuvumā būtu nepieciešams izveidot gājēju ceļus.

Krustojumi.

Liels skaits CSNg ir notikuši krustojumos. Lai samazinātu šādu CSNg skaitu, būtu vēlams apsvērt iespēju ierobežot kreisā pagrieziena veikšanu, regulējumos krustojumos būtu vēlams apsvērt iespēju ieviest atsevišķas luksofora papildsekcijas, lai būtu iespēja veikt kreiso pagriezienu bezkonflikta situācijā. Atkārtoti būtu jāizskata izmaiņas CSN –būtu vērts ekspertu līmenī izvērtēt, vai nav nepieciešams aizliegt apdzīšanas manevru apzīmētos krustojumos.

Jāpievērš uzmanība (arī jauno vadītāju apmācībā un satiksmes drošības kampaņu veidā), lai skaidrotu apdzīšanas manevra bīstamību – acinot vadītājus izvērtēt drošības riskus - vai apdzīšana tiek veikta vietā, kur tas atļauts un vai konkrētājā situācijā manevrs ir veicams droši.

5.7.4. Transportlīdzekļu tehniskais stāvoklis.

Jāpievērš uzmanība drošības jostu un drošību spilvenu stāvoklim uzreiz pēc CSNg, ko var konstatēt uzreiz CSNg vietā. Šāda informācija būtu svarīga CSNg iemeslu izvērtēšanā. Patreiz ļoti liela uzmanība tiek pievērsta riepu protektoru dziļumu novērtēšanai, tiek veikti mērījumi, fotografētas riepas, bet tādas pašas darbības būtu vēlam veikt, apskatot un, ja nepieciešams, fotografējot drošības spilvenus un drošības jostas.

5.7.5. CSNg seku likvidēšana

Papildus ir arī jāņem vērā, ka būtiska ir reaģēšana uz jau notikušu CSNg, kas ir pasākumu kopums, kurā ietilpst gan preventīvi pasākumi ceļu satiksmes drošībā, gan arī CSNg seku mazināšana un to novēršana. Satiksmes drošībā ļoti būtiskas ir sabiedrības zināšanas par rīcību, kad jau noticis ceļu satiksmes negadījums, jo satiksmes dalībniekiem ir jābūt sagatavotiem, informētiem un zinošiem par saviem pienākumiem un tiesībām. Pēc iespējas ātrāka CSNg seku novēršana un drošas ceļu satiksmes atjaunošana mazina sastrēgumu rašanos, novērš jaunu CSNg rašanos, līdz ar to arī veicina CSNg ievainoto un bojā gājušo skaita samazinājumu.

Reaģējot uz CSNg ar smagām sekām ļoti būtisks ir Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta un Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta tehniskais nodrošinājums un sakaru pieejamība šo dienestu izsaukuma tālrunim.

Jānorāda, ka Pētījumā bija novērojami arī tādi CSNg, kas radušies nepareizas TL vadītāja rīcības pēc CSNg rezultātā, kas izraisīja jau otru CSNg ar jau smagākām sekām. Bija novērojams, ka CSNg notriekti gājēji netiek pasargāti – izliekot avārijas trīsstūri vai bloķējot ceļu, tā rezultātā tiem tiek uzbraukts atkārtoti, radot vēl smagākas traumas. Tātad pirms vēl ierodas CSNg vietā glābēji, ir īpaši svarīga pareiza sākotnējā rīcība pēc CSNg, lai nenotiktu atkārtots CSNg ar jau smagākām sekām.

Savukārt attiecībā uz CSNg bez smagām sekām, svarīgu lomu ieguvis ir saskaņotais paziņojums. CSNg, kas tiek noformēti, izmantojot saskaņotā paziņojumu, atvieglo VP darbu, jo VP darbinieki nav noslogoti CSNg reģistrēšanā, kas ir laikietilpīgs process, radot iespēju izmantot šo laiku preventīvajam darbam un ļaujot pastiprināt VP darbinieku fizisko klātbūtni satiksmes uzraudzības procesā – veicot tiešos pienākumus satiksmes drošības nodrošināšanā. Ja salīdzina CSNg īpatsvaru, kas noformēti ar saskaņotā paziņojuma palīdzību, tad, piemēram, 2006.gadā tie bija 51,7%, savukārt 2016.gadā jau 64,8%.

Vienlaikus ir arī jāatzīmē tendence, ka TL vadītāji, kuri piedalās ceļu satiksmē ar TL, kuram nav izieta tehniskā apskate un iegādāta OCTA, izdara arī citus pārkāpumus, piemēram, pamet CSNg notikuma vietu, baidoties no soda un tā, ka zaudējumi būs jāatlīdzina pašiem, tādējādi atstājot cietušos notikuma vietā bez palīdzības un riskējot, ka var iestāties CSNg cietušās personas nāve. Arī šajā Pētījumā bija novērots, ka TL vadītāji mēdz pamest notikuma vietu (pēc gājēja notriekšanas), tādējādi pakļaujot dzīvības briesmām ievainoto personu.

6. Vides faktoru ietekme uz ceļu satiksmes negadījumu iemesliem un ceļu drošības auditu ieteikumi

Pētījuma ietvaros CSDD ekspertiem veicot analīzi par vides faktoru ietekmi (to neievērošanu, neņemšanu vērā, ignorēšanu) uz CSNg iemesliem un to sekām, tika vērtēti šādi faktori: laika apstākļi CSNg brīdī, ceļa seguma stāvoklis CSNg brīdī, apgaismojuma esamība CSNg brīdī, tāpat tika vērtēts, vai tika konstatēti bīstamības elementi ceļa nodalījuma joslā. Tika arī vērtēts, vai ir bijusi vides faktoru ietekme uz CSNg iemeslu un to sekām (cietušo traumām vai nāvi).

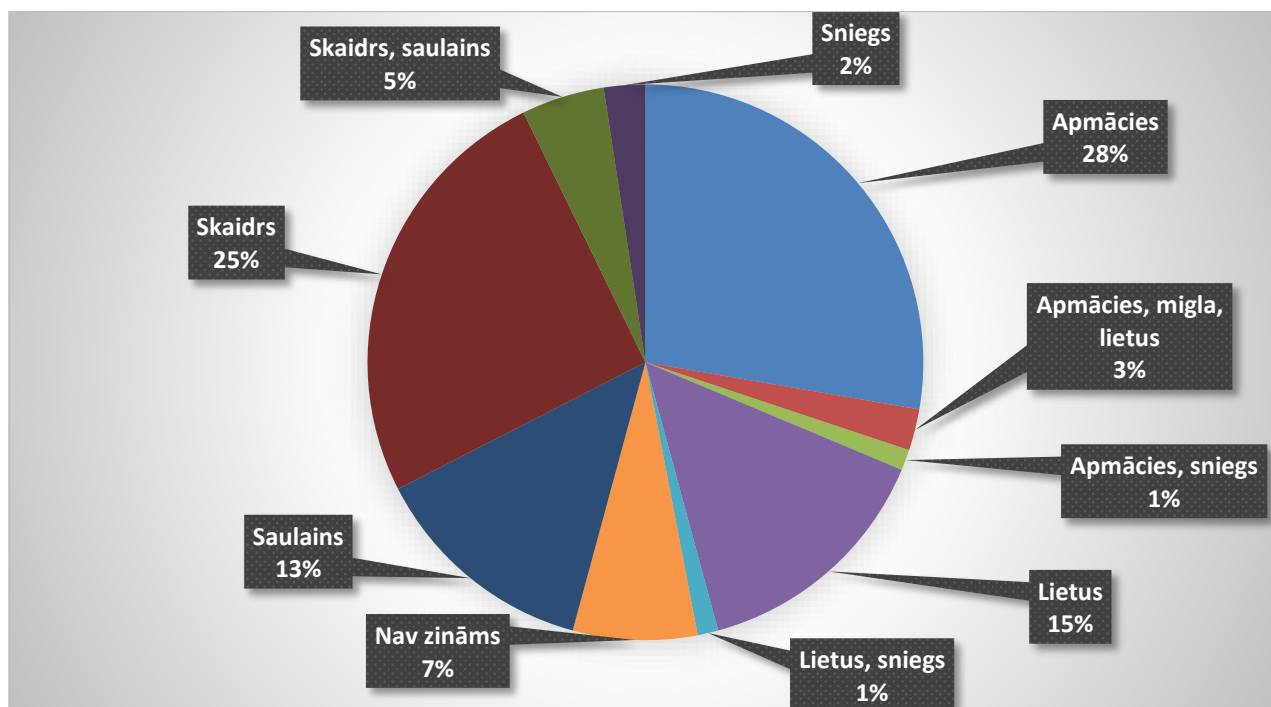
Būtu arī jāņem vērā, ka vides faktori ietver gan dabiskos vides faktoros (laika apstākļus), gan arī mākslīgi veidotās vides (infrastruktūru) faktoros, jo vistiešāk var ietekmēt mākslīgi veidoto vidi, savukārt dabiskos vides faktoros ietekmēt nevar, bet tie ir jāņem vērā gan autovadītājam, gan ceļa pārvaldītājam, gan gājējam gan arī visiem pārējiem, kas iesaistīti ceļu satiksmē gan kā dalībnieki, gan kā infrastruktūras turētāji, apsaimniekotāji, projektētāji u.c.

Papildus tika arī vērtēts, vai CSDD ir iepriekš veikuši Ceļu drošības auditu vietā (vai ceļa posmā), kur noticis CSNg. Ja audits tika veikts, tika vērtēts, vai audita ieteikumi ir ņemti vērā, tāpat, ja audita ieteikumi nav ņemti vērā, vai šiem ieteikumiem ir bijusi ietekme uz CSNg iemesliem un sekām.

Jānorāda, ka vienā no CSNg VP sniegtā informācija nebija pietiekoša, lai veiktu izvērtējumu par vides faktoru ietekmi uz CSNg norisi un tā smaguma pakāpi, tādēļ atsevišķās Pētījuma 6.sadaļas apakšsadaļās sniegtā informācija ir par 83 CSNg lietām.

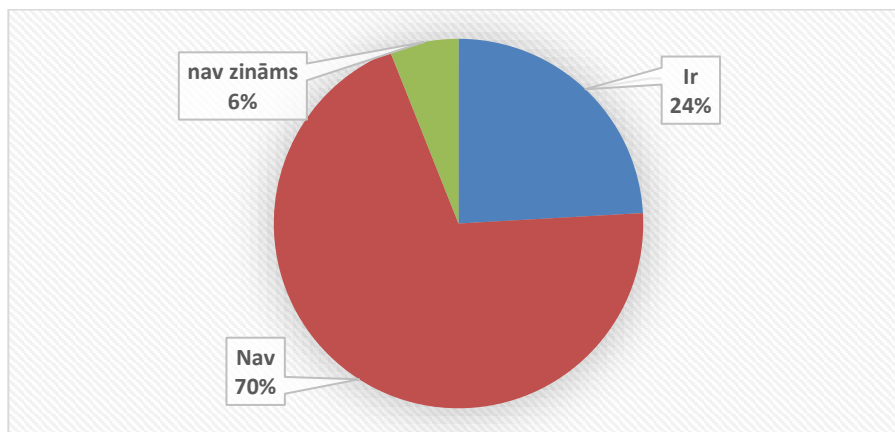
6.1. Laika apstākļi CSNg brīdī

CSNg brīdī visbiežāk laika apstākļi (tādi tiešā veidā ietekmējoši apstākļi kā lietus, sniegš, migla) būtiskus riskus neradīja – 43 % gadījumu laika apstākļi novēroti skaidri vai saulaini, turklāt 28% ir bijis apmācies, kas arī būtiski neietekmē CSNg norisi. Tālāk vērtējot jāsecina, ka būtiski varbūtēji CSNg norisi ietekmējoši laika apstākļi ir novēroti 22% gadījumi (CSNg tiešā mērā ietekmē lietus, sniegš vai migla). Vienlaikus arī jāsecina, ka 7 % gadījumu VP nav fiksējusi laika apstākļus CSNg brīdī. Papildus jāņem vērā, ka arī saulainā laikā saule var ietekmēt redzamību, tomēr atsevišķi šis faktors netika pētīts.



40.attēls. Laika apstākļi CSNg brīdī.

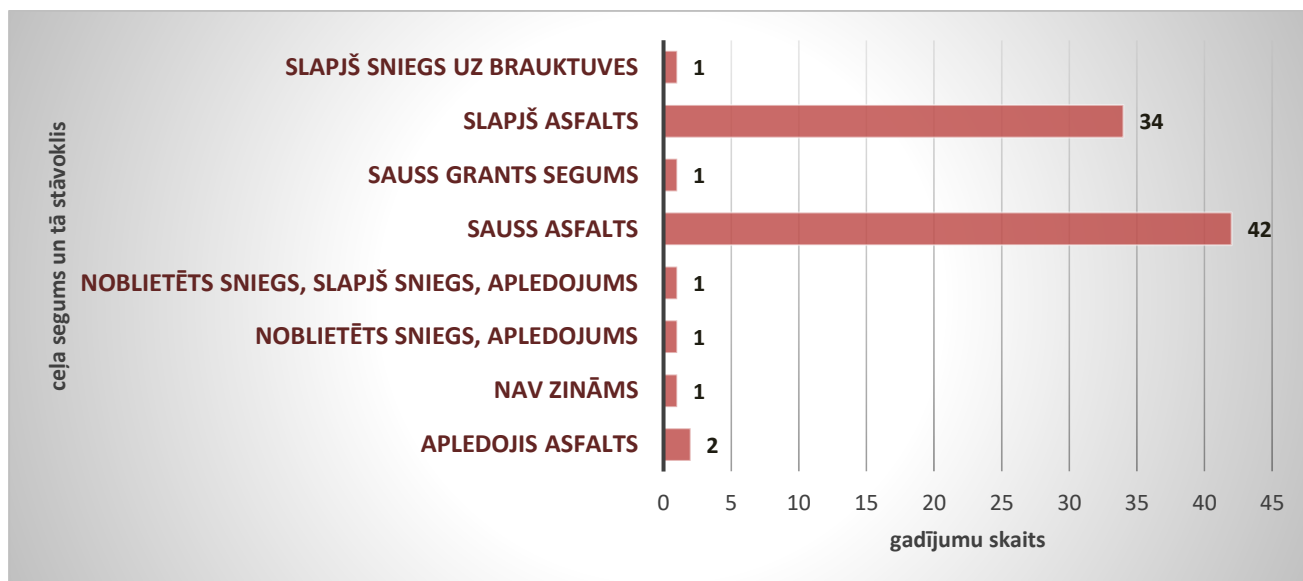
Veicot plašāku CSNg analīzi par laika apstākļu ietekmi uz konkrētā CSNg norisi, tika konstatēts, ka tāda ir bijusi 24% no visiem CSNg, savukārt 70% laika apstākļiem nav bijusi būtiska ietekme uz CSNg norisi, tāpat 6% gadījumu šo informāciju nav iespējams iegūt (nav informācijas).



41.attēls. Laika apstākļu ietekme uz CSNg norisi

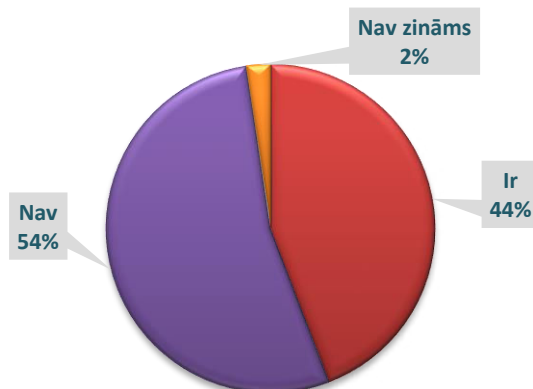
6.2. Ceļa seguma stāvoklis CSNg brīdī

Ņemot vērā, ka Latvijā ir bieži sastopami ceļi bez asfaltbetona seguma, tad jāsecina, ka CSNg ar smagām sekām uz tādiem notiek salīdzinoši reti. Analizējot 83 CSNg lietas ([skatīt paskaidrojumu nodaļas sākumā](#)), tika konstatēts, ka lielākajā daļā - 42 gadījumos ceļa segums ir bijis labā stāvoklī – sauss asfalts, 34 gadījumos ceļa segums ir bijis slapjš asfalts, 2 gadījumos ir bijis asfalts, kurš ir apledojis, 1 gadījumā ir bijis slapjš sniegs uz brauktuves, 1 gadījumā ir bijis sauss grants segums, tālāk 1 gadījumā ir bijis noblietēts, slapjš sniegs un apledojs, tad 1 gadījumā ir bijis noblietēts sniegs un apledojs, bet 1 gadījumā ceļa seguma stāvoklis CSNg brīdī nav zināms. Šeit gan jāpiebilst, ka arī slapja asfalta ietekme uz saķeri var ievērojami atšķirties – jāņem vērā, kāds ir bijis ceļa segums, tā stāvoklis, kā arī lietus intensitāte – šādus faktorus CSNg reģistrēšanas protokolā nefiksē.



42.attēls. Ceļa seguma stāvoklis CSNg brīdī

Vērtējot ceļas seguma stāvokli CSNg brīdī un tā varbūtējo ietekmi uz CSNg norisi, tika konstatēts, ka 54% gadījumu ceļa segumam nav bijusi ietekme uz CSNg norisi, savukārt 44% gadījumu tāda ir bijusi, bet 2% gadījumu šādu informāciju iegūt nevar.

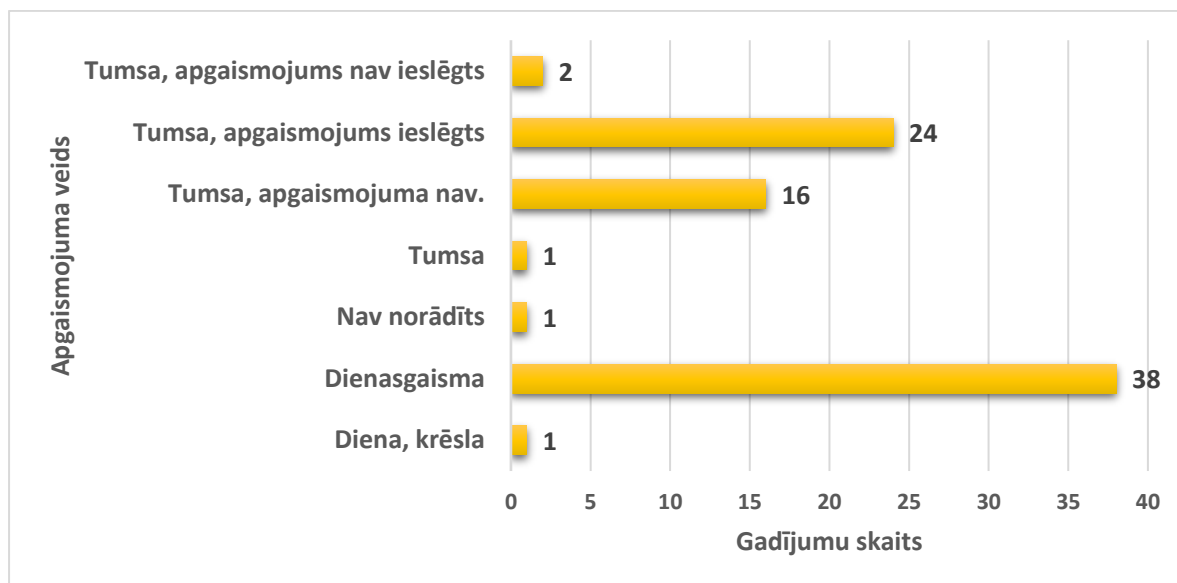


43.attēls. Ceļa seguma ietekme uz CSNg norisi.

6.3. Apgaismojums CSNg brīdī

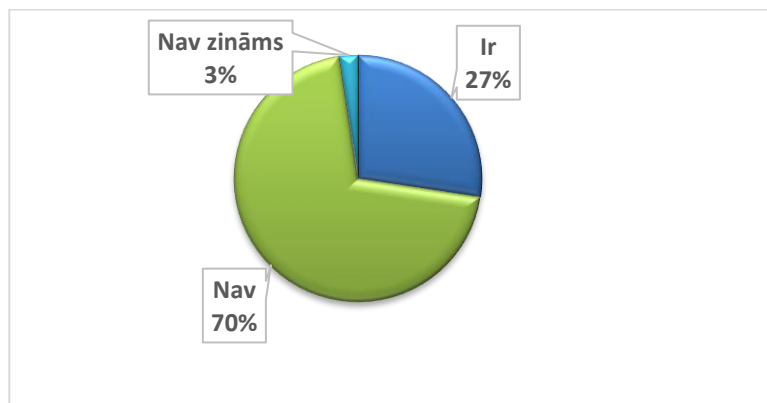
Jau iepriekš pētījumā bija minēts, ka 65 % no CSNg ir notikuši apdzīvotās vietās, savukārt 35 % gadījumu ir notikuši ārpus apdzīvotām vietām, tādējādi būtu jāvērtē arī ceļa apgaismojums CSNg brīdī.

Veicot analīzi par apgaismojumu CSNg brīdī, tika konstatēts, ka 38 gadījumos ir bijusi dienasgaisma, savukārt 24 gadījumos ir bijusi tumsa un apgaismojums ir bijis ieslēgts, 16 gadījumos ir bijusi tumsa, bet nav bijis apgaismojuma, tad 2 gadījumos ir bijusi tumsa un nav ieslēgts apgaismojums, 1 gadījumā ir bijusi tumsa, tad 1 gadījumā ir bijusi diena, krēsla un 1 gadījumā nav norādīts apgaismojums CSNg brīdī.



44.attēls. Apgaismojums CSNg brīdī.

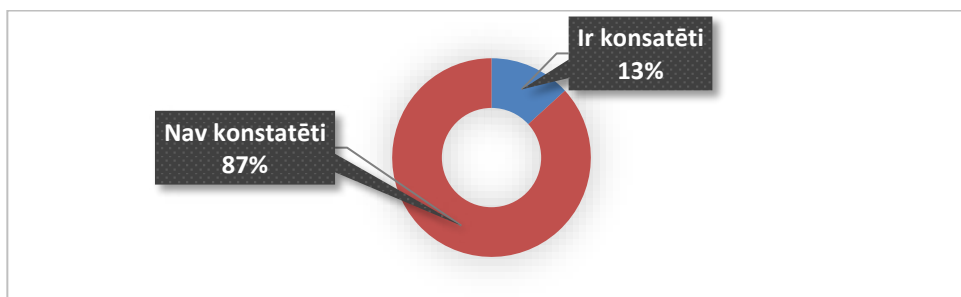
Jānorāda, ka izvērtējot apgaismojuma veida un tā esamības ietekmi uz CSNg norisi, tika konstatēts, ka gadījumi, kad tika konstatēta apgaismojuma ietekme uz CSNg norisi ir bijuši 27%, savukārt 70% gadījumu apgaismojuma (tās esamība/neesamība, veids u.c.) ietekme nav konstatēta, kā arī par 3% no CSNg iztrūkst informācija par apgaismojumu CSNg brīdī.



45.attēls. Apgaismojuma ietekme uz CSNg norisi.

6.4. Bīstamības elementi ceļa nodalījuma joslā

Pētījumā tika arī analizēts, vai CSNg vietā ir konstatējami kādi bīstamības elementi, kas var veicināt CSNg norisi un palielināt tā smaguma pakāpi – dažādi koki vai krūmi ceļa nodalījuma joslā. Tādējādi CSNg vietas, kurās tika konstatēti bīstamības elementi ceļa nodalījuma joslā bija sastopami 13% gadījumu, savukārt atlikušajos 87% gadījumu bīstamības elementi netika konstatēti.



46.attēls. Konstatēti bīstamības elementi ceļa nodalījuma joslā.

Tāpat papildus vēl izvērtējot, vai šiem bīstamības elementiem ir bijusi kāda ietekme uz tieši šā CSNg norisi un tā smaguma pakāpi, tika konstatēts, ka šāda ietekme ir bijusi 9,5% gadījumu, savukārt 8,3% šāda ietekme nav konstatēta.

Bīstamības elementi (koki, krūmi) ceļa nodalījuma joslā – to ietekme uz CSNg norisi un smaguma pakāpi	
Ietekme ir (%)	Ietekmes nav (%)
9,5	8,3

9.tabula. Bīstamības elementi ceļa nodalījuma joslā – to ietekme uz CSNg norisi un smaguma pakāpi.

6.5. Vides faktoru ietekme uz CSNg norisi un sekām

Veicot analīzi par Pētījumā apskatītajiem CSNg un vides faktoru ietekmi (ceļu satiksmes dalībnieku vides faktoru neievērošanu) uz CSNg norisi un sekām, tika konstatēts, ka vides faktoriem vai to neievērošanai 20 gadījumos (24%) ir bijusi ietekme uz CSNg norisi, 63 gadījumos (75%) tā nav bijusi konstatēta, par 1 gadījumu nav informācijas. Tad vērtējot vides faktoru ietekmi uz CSNg norisi un autovadītāja rīcību, tika konstatēts, ka vides faktoriem ir bijusi ietekme uz autovadītāja rīcību 49 gadījumos (58%) gadījumu, 34 gadījumos (41%) tāda nav bijusi, savukārt 1 gadījumā šāda informācija nav zināma. Vērtējot vides faktoru ietekmi uz CSNg smaguma pakāpi, tika konstatēts, ka vides faktoriem ir 15 gadījumos (18%) bijusi ietekme uz CSNg smaguma pakāpi, 68 gadījumos (81%) tāda nav bijusi, bet par 1 gadījumu nav informācijas. Tālāk vērtējot vides faktoru ietekmi uz CSNg smaguma pakāpi un autovadītāja rīcību, tika konstatēts, ka tāda ir bijusi 46 gadījumos (55%), 37 gadījumos tāda nav bijusi (44%), bet 1 gadījumā nav nosakāma vides faktoru ietekme uz CSNg smaguma pakāpi un autovadītāja rīcību.

Vai ir konstatēta vides faktoru tieša ietekme uz:				
	CSNg norisi		CSNg smaguma pakāpi	
	Vides faktori	Autovadītāja rīcība	Vides faktori	Autovadītāja rīcība
	lr	lr	lr	lr
Gadījumu skaits	20	49	15	46
Procenti (%)	24%	58%	18%	55%
	Nav	Nav	Nav	Nav
Gadījumu skaits	63	34	68	37
Procenti (%)	75%	41%	81%	44%
	Nav inform.	Nav inform.	Nav inform.	Nav inform.
Gadījumu skaits	1	1	1	1
Procenti (%)	1%	1%	1%	1%

10.tabula. Vides faktoru tieša ietekme uz CSNg norisi un tā smaguma pakāpi.

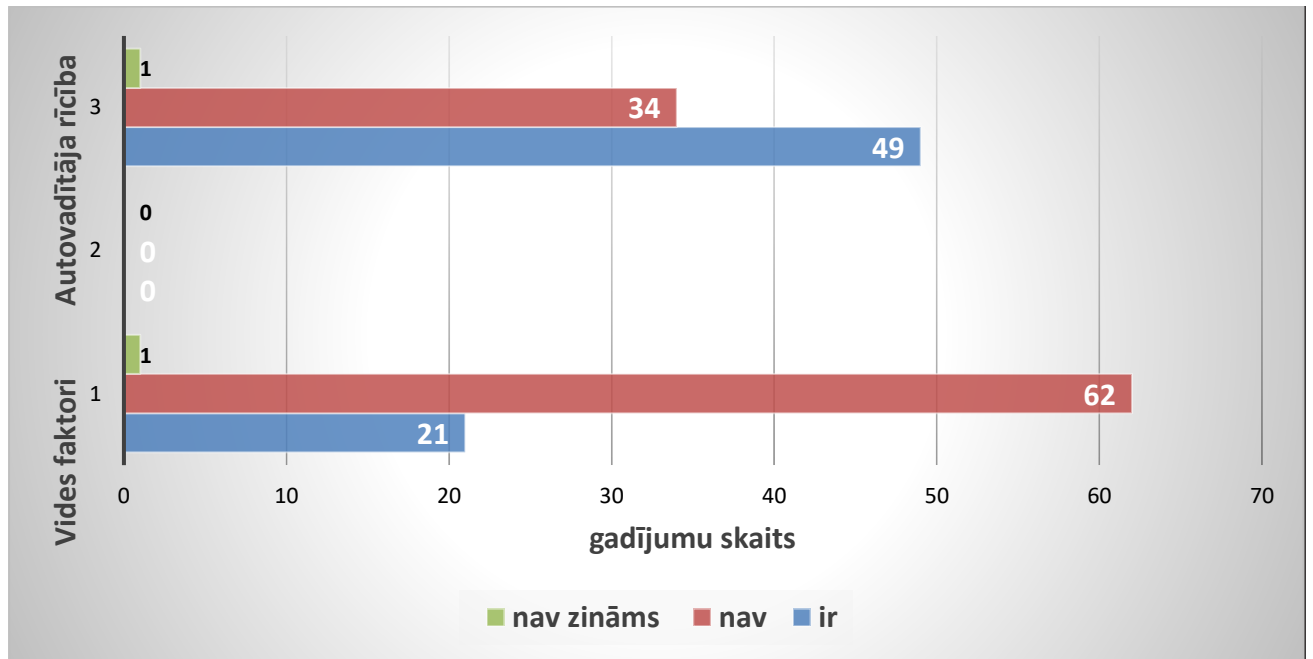
Vides faktora veids	Gadījumu skaits ¹²
IEROBEŽOTA VADĪTĀJA REDZAMĪBA Piemēri konstatētiem vides faktoriem ¹³ : -Vadītāja redzamības attālums samazināts – tumsa, nakts u.c.; -Vadītājam rodas redzamības ierobežojumi – lietus, migla u.c.; -Vadītājam ierobežota tuvošanās redzamība – šķēršļi u.c.; -Citu transportlīdzekļu no brauktuves paceltais mitrums var ierobežot redzamību. -Vadītāja redzamības attālums samazināts, turklāt, gājēju pārejai nav atsevišķs, uz to un pārejas pieejām vērsts apgaismojums;	49
KOKI (CEĻA NODALĪJUMA JOSLĀ VAI ĀRPUS CEĻA NODALĪJUMA JOSLAS – IR TIEŠA IETEKME) Piemēri konstatētiem vides faktoriem: -Zaudējot transportlīdzekļu kontrolētu vadāmību, koki ir kā stingi šķēršļi; -Nobraucot no ceļa, koki ir stingi šķēršļi; -Koks ārpus nodalījuma joslas (pēc sadursmes TL iebraucis kokā).	7
IEROBEŽOTA SAĶERE AR CEĻA VIRSMU Piemēri konstatētiem vides faktoriem: -Uz apledojušas/ar sniegu klātas brauktuves samazinās riepu saķere; -Uz grants seguma riepu saķere ir samazināta; -Samazinās TL riepu saķere; -Uz slapjas brauktuves samazinās riepu saķere, kā arī brauktuves segumā ir risas un tajās stāv ūdens; -Uz apledojušas brauktuves samazinās riepu saķere; -Uz apledojušas/klātas ar sniegu brauktuves samazinās riepu saķere;	36

¹² vienā CSNg var būt vairāki vides faktori

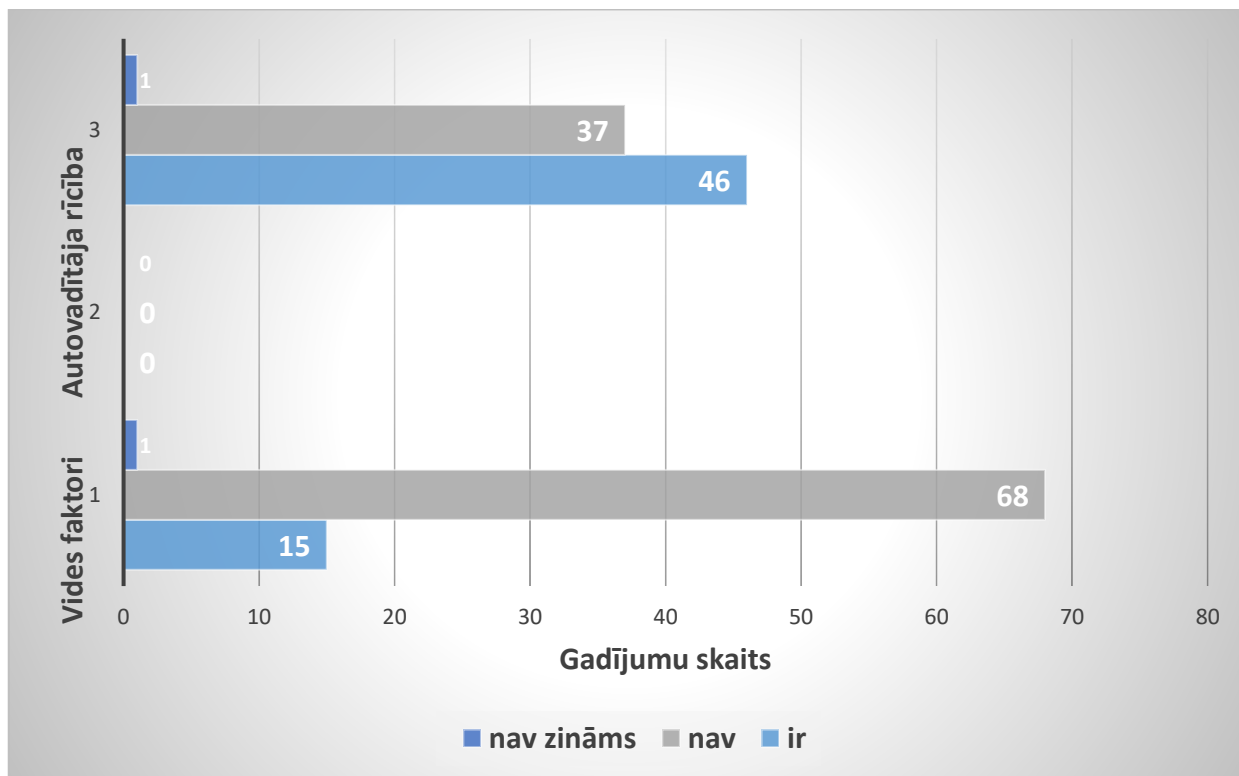
¹³ Katrā konkrētā CSNg konstatētie vides faktori, kam bijusi tieša vai netieša ietekme uz CSNg norisi un sekām.

-Uz slapjas/apledojušas brauktuves samazinās riepu saķere; -Uz noblietēta sniega/ apledojušas brauktuves ievērojami samazinās riepu saķere.	
KOKI (CEĻA NODALĪJUMA JOSLĀ VAI ĀRPUS CEĻA NODALĪJUMA JOSLAS – NAV TIEŠA IETEKME) Piemēri konstatētiem vides faktoriem: -Koki atrodas ceļa nodalījuma joslā, tomēr to ietekme CSNg nav; -Krūmi atrodas tuvošanās redzamības brīvlaukā (nav tiešs ietekmējošs faktors)	3

11.tabula. Skaidrojums par vides faktoru ietekmi un konstatēto gadījumu skaits.



47.attēls. Vides faktori un to ietekme uz CSNg norisi.



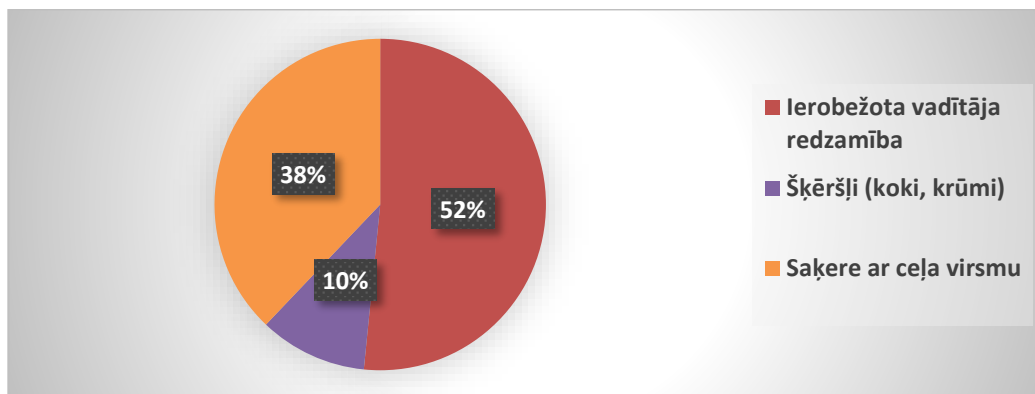
48.attēls. Vides faktori un to ietekme uz CSNg smaguma pakāpi.

Apskatot 11. tabulu, 47. un 48. attēlus redzams, ka visbiežāk (49 gadījumi) tika konstatēta kāda vides faktora ietekme. Tas saistāms ar autovadītāja rīcību apstākļos, kas samazina TL vadāmību (slapjš segums, sniegs, apledojis u.c.), kā arī ar redzamības ierobežojumiem (lietus, sniegs, sniegs tumsas laikā u.c.) – tātad vides faktoriem, kas nav ietekmējami, bet ir jāņem vērā autovadītājam – izvēloties braukšanas ātrumu, distanci, intervālu.

Vides faktoru tieša ietekme uz CSNg norisi konstatēta 21 gadījumā, tieša ietekme uz CSNg smaguma pakāpi 15 gadījumos. Tas galvenokārt saistīts ar tiešu vadītāja redzamību - tumsa, lietus, sniegs, migla. Šādā situācijā vadītājam samazinās redzamības attālums un bīstamā situācija ceļu satiksmē vadītājam nepietiek laiks, lai atbilstoši reaģētu un izvairītos no CSNg vai samazinātu tā smaguma pakāpi. Tas attiecināms arī uz gājēju pārejām apdzīvotās vietās – ar ielu vispārējo apgaismojumu nepietiek, lai pie neregulējamām gājēju pārejām savlaicīgi pamanītu tai tuvojošos gājējus. Kā otrs vides faktors, kas pētījumā tika novērots visbiežāk, ir saistīts ar ceļa virsmu – tā ir bijusi vai nu apledojusi, mitra, kā arī ceļa segums ir ar samazinātu riepu saķeri (grants segums). Ļoti kritiski vērtējams lietus laiks, kad brauktuve ir slapja un risēs (ceļa garenvirziena deformācijās) ir stāvošs ūdens, kas samazina transportlīdzekļu riepu saķeri un var izraisīt akvaplanēšanu. Būtiski, ka bieži (7 gadījumi) tika konstatēts, ka ceļa nodalījuma joslā vai netālu ārpus tās atrodas koki, kas zaudējot transportlīdzekļu kontrolētu vadāmību un nobraucot no ceļa ir bīstami un var palielināt CSNg smaguma pakāpi.

Būtu tomēr arī jānorāda, ka konstatēt tiešu vai netiešu konkrētā vides faktora saistību ar CSNg norisi vai sekām apgrūtina arī dažādi apstākļi – vai ir pieejamas liecinieku liecības, vai vadītājs ir sniedzis paskaidrojumus, u.c. iemesli. Balstoties uz VP norādīto informāciju ir vieglāk konstatēt, vai CSNg noticis tumsā vai diennakts gaišajā laikā, taču konstatēt, vai ceļš ir bijis apledojis, ir jāvērtē gan vadītāju un liecinieku sniegtie paskaidrojumi, VP fiksētais, laika prognoze u.c. faktori.

Tāpat jāņem vērā, ka bieži vien vides faktori ir nevis CSNg iemesls, bet tie ir tiešs iemesls CSNg smaguma pakāpei – attiecīgi samazinās bremzēšanas ceļš, vadītājam ir mazāks laiks, lai atbilstoši reaģētu (ierobežota redzamība), kā arī citos gadījumos tieši ceļa malā esošais koks izraisa smagas CSNg sekas, jo, ja šāda koka nebūtu, tad TL iespējams apstātos bez sadursmes ar šķērslī.



49.attēls. CSNg ietekmējošie vides faktori (%).

6.6. CSNg vietā veiktie ceļu drošības auditi un tajos dotie ieteikumi

Pētījumā tika arī analizēta informācija, vai CSNg vietā CSDD ir veicis ceļu drošības auditu. Šeit jāsniedz skaidrojums, ka saskaņā ar Ceļu satiksmes likuma 6.panta otro daļu Ministru kabinets nosaka ceļu drošības auditēšanas un ceļu drošības auditoru sertificēšanas kārtību – to nosaka Ministru kabineta 2008.gada 25.novembra noteikumi Nr.972 "Ceļu drošības audita noteikumi". Ceļu drošības audita mērķis ir panākt, lai ceļu projekti (arī būvprojekti) un ar ceļu satiksmi saistītu objektu būvprojekti tiktu izstrādāti atbilstoši ceļu lietotāju drošības prasībām un lai esošo ceļu tīkls atbilstu satiksmes drošības prasībām, novēršot iespējamās CSNg.

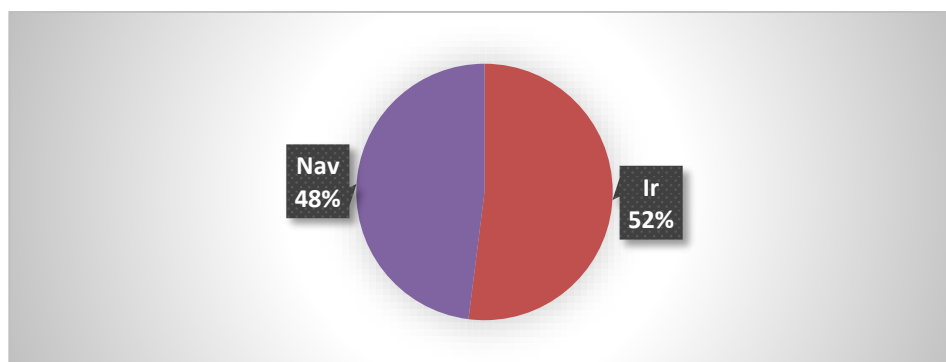
Būtu arī jāņem vērā, ka par ceļa projekta (būvprojekta) ceļu drošības audita atzinumā sniegto ieteikumu ievērošanu vai noraidīšanu, kā arī par noraidīšanas sekām ir atbildīgs projekta (būvprojekta) pasūtītājs, bet par esošā ceļa audita atzinumā sniegto ieteikumu ievērošanu vai noraidīšanu, kā arī par noraidīšanas sekām – ceļa pārvaldītājs.

CSNg vietās veiktie ceļu satiksmes drošības auditi un tajos dotie ieteikumi.			
	Ir veikts ceļu drošības audits	Ceļa pārvaldītājs nav sniedzis atbildi par auditā konstatētajām nepilnībām	Auditos sniegtajiem ieteikumiem ir ietekme uz Pētījumā apskatīto CSNg
gadījumu skaits	25 no 84	17 no 25	13 no 25

12.tabula. CSNg vietās veiktie ceļu satiksmes drošības auditi un tajos dotie ieteikumi.

CSDD ceļu drošības auditu ir veikusi 25 ceļu posmos, kur notika Pētījumā apskatītie CSNg, turklāt 17 gadījumos no 25 ceļa pārvaldītājs vai projekta pasūtītājs nav sniedzis atbildi uz auditā sniegtajiem ieteikumiem, līdz ar to nav bijis iespējams pārliecināties, ka ir veikti jebkādi ceļu satiksmes drošību uzlabojoši pasākumi. Būtiski, ka 13 gadījumos no 25 ceļu satiksmes drošības auditā sniegtajiem ieteikumiem par satiksmes drošības uzlabošanas pasākumiem ir bijusi ietekme uz Pētījumā apskatītā CSNg norisi vai sekām. Tādējādi secināms, ka nodrošinot ceļu satiksmes drošības auditā sniegto ieteikumu realizēšanu šajā ceļu posmā, samazinātos varbūtība par konkrētā CSNg norisi.

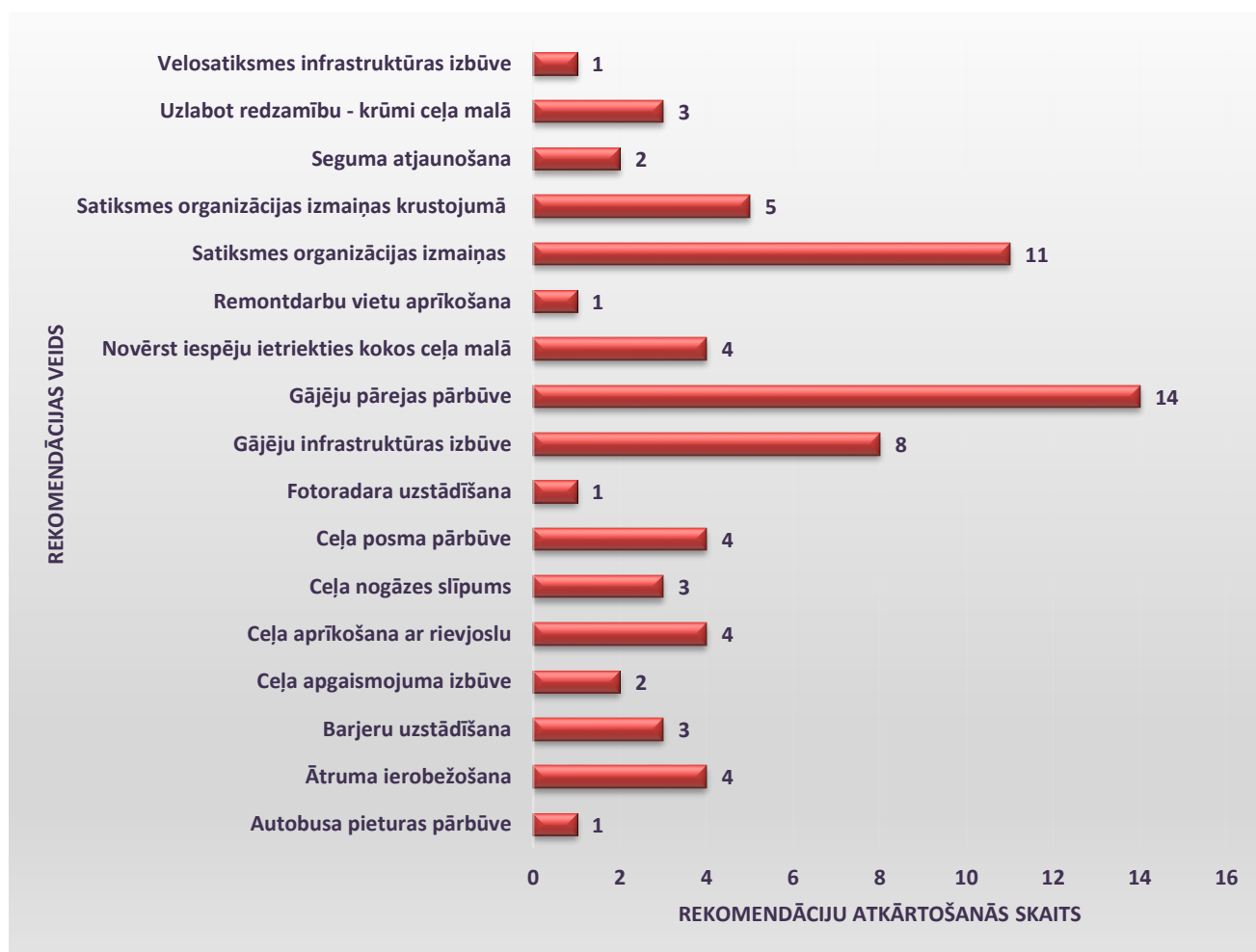
Ceļu drošības auditu doto ieteikumu ietekme uz konkrēto CSNg norisi aplūkojama tālāk 50. attēlā.



50.attēls. Ceļu drošības audita ieteikumu ietekme uz CSNg norisi un sekām (%).

Pētījuma ietvaros CSDD ekspertiem veicot analīzi par Pētījumā apskatīto CSNg vietu un ceļu drošības auditos sniegtajiem ieteikumiem, tika konstatēts¹⁴, ka visbiežāk Pētījumā apskatītajās CSNg vietās (skat.51.attēlu) ir nepieciešams nodrošināt mazaizsargātāko ceļu satiksmes dalībnieku- gājēju drošību. Tā nepieciešamība pēc gājēju infrastruktūras (gājēju ceļu izbūve, apgaismojuma ietvei uzstādīšana, gājēju divlīmeņa šķērsojuma izveidi pār brauktuvi u.c.) izbūves nepieciešamība tika konstatēta 8 reizes, savukārt gājēju pārejas pārbūve (gājēju pārejas pārbūve atbilstoši standarta LVS 190-10 "Gājēju pāreju projektēšanas noteikumi" prasībām, gājēju pārejas izbūve vietā, kur tādas nav, apgaismojuma ierīkošana gājēju pārejai u.c.) 14 reizes.

Tālāk tika konstatēts, ka CSNg vietās ir nepieciešamas arī dažādas salīdzinoši vienkārši īstenojamas satiksmes organizācijas izmaiņas (noteiktu ceļa zīmju uzstādīšana, atsevišķu manevru ierobežošana u.c.) – 11 reizes, savukārt nepieciešamība nodrošināt satiksmes organizācijas izmaiņas krustojumā (atsevišķu manevru ierobežošana, luksoforu uzstādīšana, krustojuma pārbūve u.c.) tika konstatēta 5 reizes. Tad attiecīgi tika konstatēti arī šādi gadījumi, kuros nepieciešams nodrošināt šādas izmaiņas Pētījumā apskatītajās CSNg vietās: nepieciešamība veikt autobusa pieturas pārbūvi - 1 reizi, veikt atļautā braukšanas ātruma ierobežošana – 4 reizes, nepieciešamība veikt ceļa barjeru uzstādīšanu – 3 reizes, veikt ceļa apgaismojuma izbūvi – 2 reizes, īstent ceļa aprīkošanu ar rievjoslu – 4 reizes, nodrošināt ceļa nogāzes slīpumu atbilstoši standartam LVS 190-2 "Ceļu projektēšanas noteikumi" – 3 reizes, veikt pilnīgu ceļa posma pārbūvi (brauktuves platums, pievadceļu izbūve, ceļa pārvadu izbūve u.c.) – 4 reizes, veikt fotoradara uzstādīšanu - 1 reizi, novērst iespēju ietriekties kokos ceļa malā – 4 reizes, pilnīga ceļa posma pārbūve – 2 reizes, pilnveidot ceļa remontdarbu vietu aprīkošanu - 1 reizi, veikt esošā ceļa seguma atjaunošana – 2 reizes, nepieciešamība uzlabot redzamību ceļa posmā – konstatēti koki vai krūmi ceļa malā - 3 reizes, nepieciešamība nodrošināt velosatiksmes infrastruktūras izbūvi – 1 reizi.



51.attēls. Rekomendācijas ceļu satiksmes drošības uzlabošanai CSNg vietās - ņemot vērā ceļu drošības auditu ieteikumus.

¹⁴ Vienā CSNg vietā var būt vairāk par vienu rekomendāciju, jo ceļu satiksmes drošības uzlabošanai jāveic kompleksu pasākumu virkne.

6.7. Secinājumi un priekšlikumi

- 1) CSNg protokolā jānorāda notikuma vietas GPS koordinātas, lai precīzāk varētu noteikt CSNg notikuma vietu. Jo īpaši grūti noteikt CSNg vietu ir tādiem CSNg, kas notikuši naktī ārpus apdzīvotām vietām un uz ceļiem, kuriem nav uzstādīti kilometru stabi (739. ceļa zīme) un signālstabiņi ar piketa skaitli (917., 918. ceļa zīmes).
- 2) CSNg labākai izpētei, nepieciešams kvalitatīvāk aizpildīt liecības no iesaistīto autovadītāju un liecinieku puses. Tādējādi būtu precīzāk iegūstama informācija, kas tieši ir izraisījusi CSNg, kas ir CSNg cēlonis (autovadītāju liecības). CSNg shēmās pārsvarā norādītas CSNg sekas, bet nav dots tā iemesls.
- 3) CSNg ar gājējiem/velosipēdistiem raksturīga alkohola klātbūtne, atrašanās uz brauktuves un atstarojošu elementu nelietošana. Nepieciešamas "asiņainas" kampaņas un ne tikai televīzijā, bet arī drukātā veidā, piemēram, plakāti uz ielām, vietējos laikrakstos, pastkastītēs bukletu veidā u.c. par atstarotāju lietošanas nepieciešamību. Būtu jādomā risinājumi kampaņām, lai informāciju saņemtu visi satiksmes dalībnieki (autovadītāji, gājēji, velosipēdisti).
- 4) Veikt biežākas un padziļinātas veselības pārbaudes cilvēkiem gados (piemēram, autovadītājiem virs 70 gadiem).
- 5) Aktualizēt informāciju par distances ievērošanas nepieciešamību.
- 6) Ieviest distances apzīmējumu un realizēt praksē uz valsts galvenajiem autoceļiem, kā arī pilsētu maģistrālajām ielām.
- 7) Nepieciešams aktualizēt informāciju par autovadītāju/gājēju rīcību gājēju pāreju tuvumā. Daudzi CSNg notikuši uz neregulētām gājēju pārejām. Tam par iemeslu ir arī tas, ka tumšajā laikā gājēju pārejām nav speciālais apgaismojums (gājējs uz un pie brauktuves nav redzams savlaicīgi); dienas laikā konstatēta autovadītāju neuzmanība, lai gan gājējam arī ir jāpārliecinās par drošību pirms šķērso brauktuvi. Vienlaikus gājēju pārejas jāveido atbilstoši drošības prasībām un jāpielieto risinājumi, kādi tiek izmantoti valstīs ar augstu satiksmes drošības līmeni.
- 8) Ir acīmredzama Ceļu drošības auditos doto ieteikumu ietekme uz CSNg norisi un to sekām (skat. 50. attēlu).

7. Secinājumi un priekšlikumi

Nemot vērā Pētījuma uzdevumu, kas nosaka, ka Pētījuma rezultātā ir jā sagatavo secinājumi par CSNg iemesliem un priekšlikumi rīcībām, kuras palīdzētu sasniegt bojāgājušo un smagi ievainoto skaita samazināšanu 50 % apmērā līdz 2020.gadam pret 2010.gadu, Pētījuma eksperti ir sagatavojuši un apkopojuši galvenos secinājumus un priekšlikumus par pētījumā apskatītajiem CSNg – skatīt 13.tabulu.



1. Satiksmes dalībnieks

1.1. Secinājumi:

1.1.1. Lielākā daļa no Pētījumā apskatītajām lietām ir uzbraukšana gājējam. Gājēji šādos CSNg parasti gūst ļoti smagas vai letālas traumas. Tādējādi arī Pētījumā konstatēts, ka gandrīz pusē no apskatītajiem CSNg, kur iesaistīti gājēji, ir gājuši bojā. Viens no galvenajiem iemesliem CSNg bojā gājušajiem gājējiem ir gājēju atrašanās uz brauktuves tumsā bez atstarojošiem elementiem, kā arī ļoti bieži alkohola reibums.

1.1.2. CSNg cietušie gājēji ir klaji ignorējuši CSN prasības, izejot vai atrodoties uz brauktuves tam neparedzētā vietā. Liels daudzums cietušo gājēju ir atradušies apreibinošo vielu iespaidā vai tumsā uz brauktuves bez atstarojošās vestes, lukturīša vai gaismu atstarojošiem elementiem apģērbā.

1.1.3. Visbiežāk kā CSNg iemesls tika noteikts kā automobiļa vadītāja rīcība/neuzmanība, bet otrs izplatītākais CSNg iemesls bija gājēja rīcība/neuzmanība/CSN prasību ignorēšana. Tikai nelielai daļai no TL vadītājiem CSNg brīdī nav bijusi derīga transportlīdzekļa vadītāja apliecība, kā arī alkohola reibuma stāvoklī CSNg brīdī ir bijuši aptuveni desmitā daļa no TL vadītājiem (nevienam no pētījumā apskatītajiem TL vadītājiem netika konstatēts narkotisko vai citu vielu reibums).

1.1.4. No 98 CSNg iesaistītajiem TL vadītājiem 19 ir gājuši bojā, savukārt 5 TL vadītāji CSNg ir smagi ievainoti, savukārt lielākā daļa - 66 TL vadītāji traumas CSNg nav guvuši. Pēc VP fiksētās informācijas, 37 vadītāji ir bijuši piespārdzējušies, 3 nav, pārējiem nav fiksēts.

1.1.5. No lietām, kurās to varēja noteikt, pieļaujamā ātruma pārsniegums tieši pirms CSNg vai tā brīdī novērots 18 gadījumos no 41, tātad lielākajā daļā tas nav fiksēts. Vienlaikus nevar izslēgt, ka autovadītājs tieši pirms CSNg to ir samazinājis un iepriekš ātrumu pārsniedzis.

1.1.6. Vismaz divos no 84 CSNg būtu jāvērtē mediķu slēdziens par TL vadītāja nāvi. Visticamāk TL vadītājs nav gājis bojā sadursmes rezultātā, bet gan veselības problēmu dēļ.

1.1.7. Salīdzinoši liels skaits CSNg ir notikuši, autovadītājam zaudējot kontroli pār TL vadību un nobraucot no ceļa klātnes. Šie CSNg pārsvarā ir saistāmi ar vadītāju nogurumu vai neatbilstošajiem veiktajām darbībām (nepareiza ātruma izvēle ceļā, laika apstākļiem, neadekvāta reakcija uz ceļu un satiksmes situāciju).

1.1.8. TL vadītāji, nogriežoties uz iebrauktuvēm vai krustojumos, šķērsojot gājēju pārejas, nepārliecinās, vai bez gājējiem pa ietvi nebrauc velosipēdi, kuri bieži brauc ar lielāku ātrumu nekā gājēji (tādēļ arī TL vadītājiem tos ir grūti pamanīt).

1.1.9. Nav tieši nosakāms (netiek fiksēta šāda informācija), bet samērā bieži iemesli smagām traumām vai tam, kāpēc CSNg ir bojā gājušie, ir nepiespārdzēšanās, atrodoties transportlīdzeklī, īpaši bieži tas novērojams pasažieriem.

1.2. Priekšlikumi:

1.2.1. Pastiprināta gājēju kontrole – vai tie neatrodas uz brauktuves, ceļa malā tumsā bez atstarojošiem elementiem, tāpat - vai tie nav alkohola reibumā. Izvērtēt iespējamās rīcības, kas iespaidotu reibumā esošu gājēju skaitu (kā to samazināt), kas pārvietojas pa brauktuvi, ceļa nomali vai neatbilstošā vietā ceļu šķērsojošu gājēju skaitu.

1.2.2. Kampanju organizēšana, kas vērsta uz ceļu satiksmes dalībnieku attieksmes maiņu pret mazaizsargātākajiem ceļu satiksmes dalībniekiem – ja tiek pamanīts gājējs/velosipēdists bez atstarotāja/atstarojošās vestes diennakts tumšajā laikā ārpus apdzīvotas vieta ceļa malā un/vai alkohola reibumā, vienaldzīgi neturpināt ceļu, bet iespēju robežās informēt policiju vai vērst gājēja uzmanību uz tā dzīvības apdraudējumu. Jāmaina TL vadītāju attieksme pret mazaizsargātākajiem ceļu satiksmes dalībniekiem – nevienlīdzīga attieksme (kā pret nelīdzvērtīgu ceļu satiksmes dalībnieku), risku neizvērtēšana, ātruma un intervāla nesamazināšana u.c.

1.2.3. TL vadītāju veselības pārbaudes - nepieciešams risināt jautājumu par medicīnisko diagnožu sasaisti ar CSDD datubāzēm. Tāpat nepieciešams izvērtēt, vai nebūtu jāveic biežākas un padziļinātas veselības pārbaudes cilvēkiem gados (piemēram, TL autovadītājiem virs noteikta vecuma), vienlaikus ir jāņem vērā citu valstu prakse un Latvijas starptautiskās saistības (tai skaitā Eiropas Savienības tiesību aktus).

1.2.4. TL vadītāju dalība satiksmē nogurušiem un mobilo ierīču lietošana vadot TL - būtu nepieciešams risināt jautājumu par autovadītāju kvalifikācijas celšanu sarežģītos ceļa apstākļos, kā arī izvērtēt risinājumus TL vadītāju noguruma konstatēšanai un rīcībām, kas palīdzētu mazināt nogurumu. Tāpat būtu jāpastiprina VP kontrole, pievēršot pastiprinātu uzmanību mobilo ierīču lietošanai vadot TL, kā arī jāmeklē risinājumi, kā mazināt vadītāju uzmanības novēršanu no ceļa (mobilās ierīces, navigācijas iekārtu vadība, pasažieru rīcība u.c.)

1.2.5. TL vadītāju un pasažieru kontrole – paplašināt jau iesāktās akcijas, kas attiecas uz drošības jostu lietošanu, veikt kontroles uz ceļiem, vai tiek lietotas drošības jostas. Izvērtēt soda apmēra palielināšana par drošības jostu nelietošanu.



2. Vide un infrastruktūra

2.1. Secinājumi:

2.1.1. Trūkumi ceļu satiksmes organizācijā, kas tiešā mērā saistīti ar ceļa infrastruktūru tika konstatēti 24 gadījumos, bet 9 vietās tas tiešā veidā varēja veicināt CSNg norisi vai tā smaguma pakāpi. Jānorāda, ka šajās 9 vietās ir konstatēti trūkumi gājēju pāreju aprīkojumā. Tādas ir, piemēram, gājēju pārejas, uz kurām gājēji var iznākt no aizsega (celtnes, reklāmas plakāti, sabiedriskā transporta pieturas konstrukcijas utt.), tās rada būtisku apdraudējumu, jo TL vadītājiem nav tehniskas iespējas laikus pamanīt gājēju tuvošanos brauktuvei.

2.1.2. Lielā daļā no apskatītajiem CSNg bija tehniska iespēja novērst CSNg – 39%, 13% bija daļēja iespēja novērst CSNg, 26% nebija.

2.1.3. CSNg brīdī visbiežāk laika apstākļi vai to neievērošana/ignorēšana būtiskus riskus neradīja – 43 % gadījumu laika apstākļi novēroti skaidri vai saulaini, turklāt 28% ir bijis apmācies, kas bieži vien būtiski neietekmē CSNg norisi, vienlaikus jāņem vērā, ka arī saulainā laikā saule var apgrūtināt redzamību. Atsevišķi saules gaismas ietekme uz CSNg smaguma pakāpi vai ietekmi netika vērtēta (nav pieejama informācija). Tāpat arī lielākajā daļā - 42 gadījumos ceļa segums ir bijis labā stāvoklī – sauss asfalts. Vērtējot ceļas seguma stāvokli CSNg brīdī un tā varbūtējo ietekmi uz CSNg norisi, tika konstatēts, ka 54% gadījumu ceļa segumam nav bijusi ietekme uz CSNg norisi, savukārt 44% gadījumu tāda ir bijusi, bet 2% gadījumu šādu informāciju iegūt nevar. Tāpat ir konstatēts, ka 38 gadījumos ir bijusi dienasgaisma, savukārt 24 gadījumos ir bijusi tumsa un apgaismojums ir bijis ieslēgts, apgaismojuma ietekme uz CSNg norisi ir bijusi 27%, savukārt 70% gadījumu apgaismojuma (tās esamība/neesamība, veids u.c.)

2.1.4. CSNg vietas, kurās tika konstatēti bīstamības elementi ceļa nodalījuma joslā (koki, krūmi, šķēršļi, barjeras) bija sastopami 13% gadījumos, savukārt atlikušajos 87% gadījumos bīstamības elementi netika konstatēti.

2.1.5. Kopumā vides faktoriem 20 gadījumos (24%) ir bijusi ietekme uz CSNg norisi, 63 gadījumos (75%) tā nav bijusi konstatēta. Tālāk vides faktoriem ir bijusi ietekme uz autovadītāja rīcību 49 gadījumos (58%) gadījumos, 34 gadījumos (41%) tāda nav bijusi. Vērtējot vides faktoru ietekmi uz CSNg smaguma pakāpi, tika konstatēts, ka vides faktoriem ir 15 gadījumos (18%) bijusi ietekme uz CSNg smaguma pakāpi, 68 gadījumos (81%) tāda nav bijusi. Vides faktoru ietekme galvenokārt saistīta ar tiešu vadītāja redzamību - tumsa, lietūs, sniegs, migla. Šādā situācijā vadītājam samazinās redzamības attālums un bīstamā situācija ceļu satiksmē vadītājam nepietiek laiks, lai atbilstoši reaģētu un izvairītos no CSNg vai samazinātu tā smaguma pakāpi. Tas attiecināms arī uz gājēju pārejām apdzīvotās vietās – ar ielu vispārējo apgaismojumu nepietiek, lai pie neregulējamām gājēju pārejām savlaicīgi pamanītu tai tuvojošos gājējus. Kā otrs vides faktors, kas pētījumā tika novērots visbiežāk, ir saistīts ar ceļa virsmu – tā ir bijusi vai nu apledususi, mitra, kā arī ceļa segums ir ar samazinātu riepu saķeri (grants segums). Ļoti kritiski vērtējams lietūs laiks, kas brauktuve ir slapja un risēs (ceļa garenvirziena deformācijās) ir stāvošs ūdens, kas samazina transportlīdzekļu riepu saķeri un var izraisīt akvaplanēšanu. Būtiski, ka bieži (7 gadījumi) tika konstatēts, ka ceļa nodalījuma joslā vai netālu ārpus tās atrodas koki, kas zaudējot transportlīdzekļu kontrolētu vadāmību un nobraucot no ceļa ir bīstami un var palielināt CSNg smaguma pakāpi.

2.1.6. 13 gadījumos no 25 gadījumiem (kuros tika veikti ceļu drošības auditi) ceļu satiksmes drošības auditā sniegtajiem ieteikumiem par satiksmes drošības uzlabošanas pasākumiem ir bijusi ietekme uz Pētījumā apskatītā CSNg norisi vai sekām. Pētījuma ietvaros izskatot ceļu drošības auditos sniegtos vērtējumus tika konstatēts ka visbiežāk Pētījumā apskatītajās CSNg vietās ir nepieciešams nodrošināt mazaizsargātāko ceļu satiksmes dalībnieku- gājēju drošību.

2.1.7. Vairākās CSNg vietās ir nepieciešamas arī dažādas salīdzinoši vienkārši īstenojamas satiksmes organizācijas izmaiņas (noteiktu ceļa zīmju uzstādīšana, atsevišķu manevru ierobežošana u.c.) – 11 reizes, savukārt nepieciešamība nodrošināt satiksmes organizācijas izmaiņas krustojumā (atsevišķu manevru ierobežošana, luksoforu uzstādīšana, krustojuma pārbūve u.c.) tika konstatēta 5 reizes, tāpat tika konstatēta nepieciešamība veikt citas satiksmes organizācijas izmaiņas.

2.2. Priekšlikumi:

2.2.1. Pārskatīt Latvijas standartos noteiktās prasības, kā arī likvidēt vai atbilstoši aprīkot ar luksoforu gājēju pārejas, kur jāšķērso vairāk par vienu joslu katrā braukšanas virzienā. Tāpat ir nepieciešams sašaurināt brauktuvi vietās, kur atrodas gājēju pāreja un atsevišķās vietās arī ierobežot ātrumu. Tādējādi ir nepieciešams izskatīt iespēju veikt izmaiņas Latvijas standartos, kuros noteiktas prasības gājēju pāreju aprīkošanai un Ministru kabineta 2014.gada 14.oktobra noteikumos Nr.633 "Autoceļu un ielu būvnoteikumi".

2.2.2. Papildus ir nepieciešams organizēt visu gājēju pāreju apsekošanu, lai konstatētu to atbilstību Latvijas standartos un normatīvajos aktos noteiktajām prasībām.

2.2.3. Nepieciešams izstrādāt programmu gājēju pāreju uzlabošanai/sakārtošanai (vai atsevišķās vietās - to likvidācijai).

2.2.4. Ņemot vērā, ka lielākā daļa no gājēju pārejām atrodas pašvaldību pārziņā, ir nepieciešams sagatavot vēstules pašvaldībām, kopā ar pašvaldības amatpersonām veikt kontrolpārbaudes, sagatavot trūkumu novēršanas plānu, kā arī papildus nepieciešams organizēt mācības atbildīgajām pašvaldības amatpersonām, kas nodarbojas ar satiksmes organizāciju savā pašvaldībā.

2.2.5. Atkārtoti būtu jāizskata izmaiņas CSN – ir nepieciešams aizliegt apdzīšanas manevru apzīmētos krustojumos.

2.2.6. Nodrošināt, ka ceļu pārvaldītāji, ceļu īpašnieki un ceļu būvnieki stingri ievērotu ceļu drošības auditos sniegtos slēdzienus un norādījumus.

2.2.7. Ieviest distances apzīmējumu un realizēt praksē uz valsts galvenajiem autoceļiem, kā arī pilsētu maģistrālajām ielām.



3. Transportlīdzeklis

3.1. Secinājumi:

3.1.1. Pētījumā arī novērots, ka atsevišķas TL markas iekļūst CSNg retāk. Piemēram, salīdzinot pētījumā apskatītos CSNg un kopējo reģistrēto TL skaitu Latvijā 2016.gadā (nevērtējot nobraukumu gadā), tika novērots, ka pētījumā apskatītajos CSNg Opel markas TL CSNg ir iekļuvuši retāk. Papildus vērtējot šā faktora ietekmi būtu jāvērtē arī TL nobraukums gadā, vecums, kas pētījumā atsevišķi netika vērtēti.

3.1.2. Pētījumā apskatītie TL bieži vien TA neiegūst ar pirmo reizi – veicot tikai pamata apskati. Gandrīz puse TA iegūst ar atkārtotu apskati – TL īpašnieki bieži ikdienā nekontrolē TL tehnisko stāvokli (piemēram, riepas, apgaismes ierīces u.c.). Tomēr ir arī jāņem vērā, ka TL vadītājs kopējo TL tehnisko stāvokli bez vizītes/apskates atbilstoši aprīkotā autoservisā nevar veikt.

3.2. Priekšlikumi:

3.2.1. Izvērtēt iespējas paplašināt tehniskās kontroles uz ceļiem, nodrošinot, ka šajās pārbaudēs tiek papildus arī kontrolētas tieši tās TL sistēmas, sastāvdaļas, kas vistiešāk rada riskus gūt smagas traumas CSNg (piemēram, gaisa drošības spilveni, drošības jostas, bremžu sistēma, stūres iekārta u.c.)



4. Ceļu satiksmes negadījums

4.1. Secinājumi:

4.1.1. VP lielākoties CSNg reģistrēšanas protokolos nav norādījusi atstarojošo elementu un atstarojoši vestu lietošana (gājējiem, velosipēdistiem). Nav norādīta arī informācija par velosipēdistu aizsargķiveru lietošanu.

4.1.2. Arī CSNg iesaistīto TL vadītāju un pasažieru drošības līdzekļu (drošības jostu) lietošana nav tikusi fiksēta lielākajā daļā no apskatītajiem CSNg - tādējādi izdarīt uzskatāmus secinājumus par šā faktora (drošības jostu nelietošanu) ietekmi uz cietušo traumām nevar. Turpmāk būtu jāpievērš uzmanība drošības jostu un drošību spilvenu stāvoklim uzreiz pēc CSNg, ko var konstatēt uzreiz CSNg vietā. Šāda informācija būtu svarīga CSNg iemeslu izvērtēšanā. Patreiz ļoti liela uzmanība tiek pievērsta riepu protektoru dziļumu novērtēšanai, tiek veikti mērījumi, fotografētas riepas, bet tādas pašas darbības būtu vēlām veikt, apskatot un, ja nepieciešams, fotografējot drošības spilvenus un drošības jostas.

4.1.3. Jānorāda arī, ka VP nevienā no CSNg lietām nebija veikusi tieši riepu protektora augstuma mērīšanu.

4.1.4. Nevienā no CSNg reģistrēšanas protokoliem nav norādītas notikuma vietas GPS koordinātes.

4.1.5. CSNg reģistrēšanas protokolos ir nepilnīgi norādītas liecības no iesaistīto TL autovadītāju, cietušo un liecinieku pusēs.

4.1.6. Jānorāda, ka Pētījumā bija novērojami arī tādi CSNg, kas radušies nepareizas TL vadītāja rīcības pēc CSNg rezultātā, kas izraisīja jau otru CSNg ar jau smagākām sekām. Satiksmes drošībā ļoti būtiskas ir sabiedrības zināšanas par rīcību, kad jau noticis ceļu satiksmes negadījums, jo satiksmes dalībniekiem ir jābūt sagatavotiem, informētiem un zinošiem par saviem pienākumiem un tiesībām. Pēc iespējas ātrāka CSNg seku novēršana un drošas ceļu satiksmes atjaunošana novērš jaunu CSNg rašanos, līdz ar to arī veicina CSNg ievainoto un bojā gājušo skaita samazinājumu.

4.1.7. Būtiski ir arī atzīmēt, ka saskaņotais paziņojums atvieglo VP darbu, jo VP darbinieki nav noslogoti CSNg reģistrēšanā, kas ir laikietilpīgs process, radot iespēju izmantot šo laiku preventīvajam darbam un ļaujot pastiprināt VP darbinieku fizisko klātbūtni satiksmes uzraudzības procesā – veicot tiešos pienākumus satiksmes drošības nodrošināšanā.

4.1.8. Tāpat arī TL vadītāji, kuri piedalās ceļu satiksmē ar TL bez izietas tehniskās apskates un OCTA apdrošināšanas, izdara arī citus pārkāpumus, piemēram, pamet CSNg notikuma vietu, baidoties no soda un tā, ka zaudējumi būs jāatlīdzina pašiem, tādējādi atstājot cietušos notikuma vietā bez palīdzības un riskējot, ka var iestāties CSNg cietušās personas nāve. Arī šajā Pētījumā bija novērots, ka TL vadītāji mēdz pamest notikuma vietu (piemēram, pēc gājēja notriekšanas), tādējādi pakļaujot dzīvības briesmām ievainoto personu.

4.2. Priekšlikumi:

4.2.1. VP pēc ierašanās CSNg vietā vēlams uzreiz noteikt (ja tas ir iespējams) un nofotografēt, vai drošības jostas tika lietotas un jānorāda šī informācija protokolā. Tāpat vēlams uzņemt fotoattēlus ar drošības spilveniem pēc CSNg.

4.2.2. Līdzīgi kā ar drošības jostu lietošanu TL, tāpat VP pēc ierašanās CSNg vietā ir jāveic atstarojošo elementu un atstarojošo vestu lietošanas fakta noteikšana gājējiem, tāpat arī velosipēdu vadītājiem, vai ir lietota atstarojošā veste/apģērbs ar atstarojošiem elementiem, kā arī vai ir lietota aizsargķivere.

4.2.3. VP CSNg protokolā jānorāda notikuma vietas GPS koordinātas, kā arī jāizvērtē, vai būtu iespējams VP veikt riepu protektora augstuma mērīšanu CSNg iesaistītiem TL.

4.2.4. Lai nodrošinātu kvalitatīvāku CSNg datu izpēti, nepieciešams kvalitatīvāk aizpildīt liecības no iesaistīto autovadītāju un liecinieku puses.

4.2.5. Nepieciešams turpināt izglītēt visus satiksmes dalībniekus par pareizu un atbildīgu rīcību pēc CSNg, lai pēc iespējas ātrāk sniegtu palīdzību cietušajiem, veicinot atlabšanas un ārstēšanās procesu, mazinātu un novērstu CSNg radītās sekas, neradot papildu bīstamību ceļu satiksmē, kas var radīt vēl smagākas sekas jau ievainotām personām.

13.tabula. Galvenie secinājumi un priekšlikumi par pētījumā apskatītajiem CSNg.

8. Izmantotie informācijas avoti

1. VP CSNg reģistrēšanas protokoli smagajiem CSNg, kas notikuši Rīgas reģionā 2016.gadā;
2. VP veiktie fotouzņēmumi CSNg vietā;
3. CSDD statistika (<https://www.csdd.lv/csdd/statistika/izvelne/>);
4. CSNg krimināllietas materiāli;
5. Alternatīvo degvielu attīstības plāns 2017.-2020.gadam (<https://likumi.lv/doc.php?id=290393>);
6. Ceļu satiksmes drošības plāns 2017.-2020.gadam (<https://likumi.lv/ta/id/289986-par-celu-satiksmes-drosibas-planu-2017-2020-gadam>);
7. Ceļu drošības auditi, kas veikti CSNg vietā vai posmā, kur noticis CSNg (līdz 2016.gadam);
8. LTAB CSNg karte (<https://www.ltab.lv/map/>);
9. CSDD transportlīdzekļu un to vadītāju valsts nozīmes reģistrs;