(Ministru kabineta

2017. gada

rīkojums Nr.           )

**Ceļu satiksmes drošības plāns 2017.-2020.gadam**

**Rīga**

**2017**

**Saturs**

[Lietotie saīsinājumi 3](#_Toc477177747)

[Kopsavilkums 4](#_Toc477177748)

[1. Esošās situācijas raksturojums 5](#_Toc477177749)

[1.1. Eiropas Savienības politikas dokumentos noteiktie mērķi 5](#_Toc477177750)

[1.2. Latvijas plānošanas dokumentos noteiktie mērķi un to izpildes novērtējums 6](#_Toc477177751)

[1.3. Ceļu satiksmes drošības situācija. 8](#_Toc477177752)

[1.3.1. Ceļu satiksmes negadījumu statistika un tās izvērtējums 8](#_Toc477177753)

[1.3.2. “Melno punktu” karte 14](#_Toc477177754)

[1.3.3. Mazaizsargātāko ceļu satiksmes dalībnieku drošība 14](#_Toc477177755)

[1.3.4. Pārkāpumi ceļu satiksmē 16](#_Toc477177756)

[1.3.5. Ceļu satiksmes dalībnieku izglītošana 17](#_Toc477177757)

[1.3.6. Ceļu satiksmes negadījumu seku samazināšana un novēršana 18](#_Toc477177758)

[1.3.7. Preventīvie pasākumi ceļu satiksmes negadījumu novēršanā 19](#_Toc477177759)

[1.3.8. Esošā ceļu infrastruktūra 24](#_Toc477177760)

[1.3.9. TL tehniskā stāvokļa ietekme uz ceļu satiksmes drošību 26](#_Toc477177761)

[1.4. Secinājumi par ceļu satiksmes drošības līmeni 28](#_Toc477177762)

[1.5. Tiešie darbības rezultāti un to novērtējums 31](#_Toc477177763)

[2. Plāna mērķis un rīcības virzieni 33](#_Toc477177764)

[3. Rīcības virzienu apraksts 34](#_Toc477177765)

[3.1. Preventīvie ceļu satiksmes drošības pasākumi. 34](#_Toc477177766)

[3.2. Satiksmes dalībnieku izglītošana un informēšana 43](#_Toc477177767)

[3.3. Satiksmes drošības risinājumu ieviešana autoceļu un ielu tīklā 47](#_Toc477177768)

[3.4. Reaģēšana uz ceļu satiksmes negadījumiem un to seku mazināšana un novēršana 49](#_Toc477177769)

[4. Plāna iekļauto pasākumu finansējuma plānojums, ietekmes novērtējums uz valsts un pašvaldību budžetu. 50](#_Toc477177770)

# Lietotie saīsinājumi

|  |  |
| --- | --- |
| CSDD | Valsts akciju sabiedrība „Ceļu satiksmes drošības direkcija” |
| CSNg  CSL | Ceļu satiksmes negadījums  Ceļu satiksmes likums |
| CSN | Ceļu satiksmes noteikumi |
| CSDP  eCall – eZvans  EM | Ceļu satiksmes drošības padome  Transportlīdzekļu tehnoloģija, kura nelaimes gadījumā sazinās ar eZvana sadarbspējīgo pakalpojumu uz tālruņa līnijas 112 bāzes.  Ekonomikas ministrija |
| ES  FM  IAL | Eiropas Savienība  Finanšu ministrija  Individuālie aizsardzības līdzekļi |
| IeM  IeM IC | Iekšlietu ministrija  Iekšlietu ministrijas Informācijas centrs |
| IZM | Izglītības un zinātnes ministrija |
| ITS  LM | Inteliģentās (viedās) transporta sistēmas  Labklājības ministrija |
| LPS  LTAB  LVC  MAIS  NAP2020 | Latvijas Pašvaldību savienība  Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs  Valsts akciju sabiedrība „Latvijas Valsts ceļi”  Maximum Abbreviated Injury Scale  Nacionālais attīstības plāns 2014. – 2020. gadam |
| NVO  OCTA  PTAC  RA | Nevalstiskās organizācijas  Obligātās civiltiesiskās atbildības apdrošināšana  Patērētāju tiesību aizsardzības centrs  Biedrība “Latvijas Riteņbraucēju apvienība” |
| RTU | Rīgas Tehniskā universitāte |
| RD SD  TAP2020  TL  TA  TM | Rīgas domes Satiksmes departaments  Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020.gadam  Transportlīdzeklis  Transportlīdzekļu valsts tehniskā apskate  Tieslietu ministrija |
| SM | Satiksmes ministrija |
| VARAM | Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija |
| VISC | Valsts izglītības satura centrs |
| VUGD | Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests |
| VP  VRS  VM | Valsts policija  Valsts robežsardze  Veselības ministrija |

# Kopsavilkums

Ceļu satiksmes drošība skar ikvienu mūsu valsts iedzīvotāju. Salīdzinot ES dalībvalstīs CSNg statistiku par bojāgājušajiem un cietušajiem, jāatzīst, ka CSNg bojāgājušo un cietušo personu skaits Latvijā joprojām ir ievērojami lielāks nekā citās ES dalībvalstīs.

Ceļu satiksmes drošības plāns 2017.-2020.gadam (turpmāk – Plāns) ir izstrādāts saskaņā ar Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.-2020.gadam (turpmāk – TAP2020) noteikto uzdevumu un lai sasniegtu izvirzīto politikas rezultātu- samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu par 50%, salīdzinot ar 2010.gadu. Plānots arī par 50% samazināt smagi ievainoto skaitu, salīdzinot ar 2010.gadu. Plāns paredz noteiktus rīcības virzienus ceļu satiksmes drošības uzlabošanā, nosakot atbildīgās institūcijas un rīcības virzienu īstenošanas termiņus un tiem nepieciešamo finansējumu.

Ceļu satiksmes drošības uzlabošanas pasākumu sekmīgā īstenošanā būtiska nozīme ir sadarbības nodrošināšanā un veicināšanā starp visām atbildīgajām institūcijām. Šīs institūcijas ir iesaistītas procesos, kuri saistīti ar sabiedrības izglītošanu, informēšanu, prevenciju, ceļu auditu un infrastruktūras uzlabošanu, normatīvo aktu un sodu sistēmas pilnveidi un arī CSNg cietušo glābšanu un cietušo veselības atjaunošanu. Plāna izveidē un realizācijā ir iesaistīta IeM un tās pārziņā esošās institūcijas, IZM un tās pārziņā esošās institūcijas, SM un tās pārziņā esošās institūcijas, VM, RD SD, TM Valsts tiesu ekspertīžu birojs, LPS, kā arī dažādas biedrības un nevalstiskās organizācijas. Plāna realizāciju pārrauga CSDP.

Latvijā kopš 1994.gada noteiktam laika periodam tiek izstrādāti plānošanas dokumenti ceļu satiksmes drošības jomā. Latvijā viskritiskākā situācija ceļu satiksmes drošības jomā bija 1991. gadā, kad CSNg gāja bojā 923 cilvēki. Statistika liecina, ka pēdējo 15 gadu laikā ceļu satiksmes drošības situācija Latvijā ir būtiski uzlabojusies, pat ņemot vērā, ka ir ievērojami pieaudzis TL un autovadītāju skaits. Tomēr ir jāņem vērā arī fakts, ka, lai arī bojāgājušo skaita samazinājums ir viens no straujākajiem ES, bojāgājušo skaits uz miljons iedzīvotājiem 2015. gadā ir viens no augstākajiem ES.

Plānā tiek pievērsta uzmanība faktoriem, kas tiešā mērā ietekmē ceļu satiksmes drošību (CSNg skaitu, tajos bojāgājušo un cietušo skaitu). Jānorāda, ka ceļu satiksmes drošības ir atkarīga no trīs pamata faktoriem: no cilvēka (satiksmes dalībnieka), TL (tā tehniskā stāvokļa un aprīkojuma) un apkārtējās vides (ceļu infrastruktūras).

Lai sasniegtu TAP2020 un attiecīgi Plānā noteikto mērķi, ir noteikti četri rīcības virzieni: preventīvie pasākumi ceļu satiksmes drošībā, satiksmes dalībnieku izglītošana un informēšana, satiksmes drošības risinājumu ieviešana autoceļu un ielu tīklā, reaģēšana uz CSNg un to seku mazināšana un novēršana.

Plānā iekļauto pasākumu īstenošanai 4 gadu periodam ir nepieciešami finanšu līdzekļi 14 174 525 *euro* apmērā, no tiem 5 950 000 *euro* ir valsts budžeta līdzekļi, 4 322 635 CSDD dividendes, savukārt 3 901 890 *euro* tiek plānots piešķirt no OCTA pieejamā finansējuma, turklāt atsevišķiem pasākumiem finansējuma apmēru varēs noteikt tikai pēc sākotnējās izpētes.

# Esošās situācijas raksturojums

## Eiropas Savienības politikas dokumentos noteiktie mērķi

Ceļu satiksmes drošības uzlabošana ES, novēršot CSNg, ievērojami samazinot cietušo un bojāgājušo skaitu, ir liels izaicinājums tuvākajiem gadiem, kura sasniegšanai ir jāveic liels darbs. Līdz šim Eiropas Komisija kā galveno mērķi bija uzstādījusi cilvēku bojāejas novēršanu CSNg, tomēr pašlaik uzmanība tiek pievērsta arī centieniem samazināt smagu CSNg skaitu, kas ir saistīts arī ar tā saucamo “zero vision”[[1]](#footnote-1) mērķi, lai novērstu CSNg izraisītus nāves gadījumus un nopietnus ievainojumus ES teritorijā.

Ir vērts pieminēt, ka saskaņā ar Pasaules Veselības organizācijas norādīto informāciju aptuveni 1,25 miljoni cilvēku iet bojā CSNg katru gadu visā pasaulē, kā arī 20 līdz 50 miljoni cilvēku tiek tajos smagi ievainoti, tādēļ jānorāda, ka CSNg sekas atstāj postošu ietekmi uz ģimenēm katrā pasaules valstī. Tāpat CSNg rada milzīgus ekonomiskos zaudējumus, kas pēc aplēsēm sastāda apmēram 2-5% no iekšzemes kopprodukta. Lielais bojāgājušo un cietušo cilvēku skaits ir nepieņemams gan no individuālu personu pārdzīvojumu aspekta, tāpat jānovērtē arī kopējie sabiedrības finansiālie zaudējumi, turklāt transportam nākotnē ir jābūt ilgtspējīgam, tātad arī drošam.[[2]](#footnote-2)

Lai arī pēdējo gadu laikā ir novērojama pozitīva tendence ceļu satiksmes drošības uzlabošanā ES, tomēr kopējais ES CSNg bojāgājušo cilvēku skaits ir liels – 2014.gadā ES ir bojāgājuši aptuveni 25 000 cilvēku, tas nozīmē, ka ik dienas uz ES ceļiem iet bojā aptuveni 70 cilvēku[[3]](#footnote-3). Tāpat statistika liecina, ka 2015.gadā bojāgājušo skaits ir pieaudzis – tās ir 26 300 personas, kas kopumā sastāda 1 % pieaugumu salīdzinājumā ar 2014.gadu. Ievērojams ir arī CSNg cietušo personu skaits – 2015.gadā cietušas aptuveni 200 000 personas.

Laika posmā no 2010.gada līdz 2015.gadam CSNg bojāgājušo skaits ES ir samazinājies aptuveni 17 % apmērā, kas nozīmē vidēji 3,6 % gadā[[4]](#footnote-4). Lai sasniegtu kopīgo ES mērķi par 2020.gadā bojāgājušo un cietušo skaita samazinājumu par 50% pret 2010.gadu, ik gadu būtu bijis nepieciešams nodrošināt šo samazinājumu aptuveni 7 % robežās no 2010.gada līdz 2020.gadam, tādēļ turpmākajos gados būs jāpieliek lielas pūles, lai mērķi īstenotu. Pašlaik, lai pilnībā īstenotu mērķi un atgūtu nokavēto, samazinājumam ir jābūt jau 9,7 % ik gadu.

Jānorāda, ka lielākā daļa no CSNg pie neierobežotiem resursiem un līdzekļiem būtu prognozējami un tomēr arī novēršami. Zināms arī, ka valstis ar lieliem ienākumiem ir spējušas līdzsvarot autotransporta vienību pieaugumu un CSNg skaitu – transporta popularitāte nav veicinājusi krasu CSNg bojāgājušo un cietušo skaita pieaugumu. Šāds rezultāts pamatā ir panākts izveidojot sistemātisku pieeju problēmai – nodrošinot efektīvas visaptverošas un pārbaudītas ceļu satiksmes drošības uzlabošanas programmas ieviešanu.2

Eiropas Komisijas 2011.gada 28.marta ***Baltā grāmata*** ***“Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzībā uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu”*** saistībā ar ceļu satiksmes drošību nosaka ļoti ambiciozu mērķi - līdz 2050. gadam panākt, lai uz autoceļiem bojāgājušo skaits tuvotos nullei. Saskaņā ar šo uzdevumu ES mērķis ir uz pusi samazināt bojāgājušo skaitu līdz 2020.gadam, tālāk turpinot proporcionālu bojāgājušo skaita samazinājumu līdz 2050.gadam.

Lai gan CSNg bojāgājušo skaits ES pēdējā desmitgadē ir samazinājies, jebkurš negadījums, kurā ir gājis bojā cilvēks, vienmēr būs par daudz, lai sasniegtu ambiciozo 2050.gada mērķi. Lai vēl vairāk strauji samazinātu bojāgājušo skaitu, svarīgākais turpmāk būs iniciatīvas tehnoloģiju, īstenošanas un izglītības jomā, kā arī īpašas uzmanības pievēršana neaizsargātākajiem ceļu satiksmes dalībniekiem.

Lai virzītos uz Baltajā grāmatā noteikto mērķi, ir nepieciešami kompleksi risinājumi ceļu satiksmes drošības sekmēšanai, tādēļ ceļā uz 2050.gada mērķi samazināt CSNg bojāgājušo un smagi ievainoto skaitu līdz nullei Baltajā grāmatā tiek likts uzsvars uz sekojošām lietām:

* Ir nepieciešams saskaņot un izvērst ceļu satiksmes drošības tehnoloģijas — piemēram, autovadītāja palīdzības sistēmas, (viedos) ātruma ierobežotājus, drošības jostu lietošanas atgādinājuma sistēmas, eCall, TL un infrastruktūras savstarpējās savietojamības sistēmas, kā arī uzlabot tehniskā stāvokļa kontroli, ieskaitot TL, kuri tiek darbināti ar alternatīvajām degvielām, elektrību, ūdeņradi u.c.
* Ir nepieciešams izstrādāt visaptverošu stratēģiju rīcībai attiecībā uz traumām, kas gūtas uz ceļiem, un avārijas dienestiem, tostarp traumu un nāves gadījumu vienotu definīciju un standarta klasifikāciju nolūkā noteikt traumu samazināšanas mērķi.
* Ir jāpievērš uzmanību visu satiksmes dalībnieku apmācībai un izglītībai, tāpat jāveicina drošības aprīkojuma izmantošana (drošības jostas, aizsargapģērbs, pret neatļautu iejaukšanos vērsti pasākumi).
* Ir jāpievērš īpašu uzmanību mazaizsargātiem satiksmes dalībniekiem, piemēram, gājējiem, riteņbraucējiem, motociklistiem, tostarp izmantojot drošāku infrastruktūru un TL tehnoloģijas.

Eiropas Komisijas 2010. gada 20. jūlija ***paziņojumā Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Virzoties uz Eiropas ceļu satiksmes drošības telpu: ceļu satiksmes drošības politikas ievirzes 2011. – 2020. gadam”***(turpmāk – Ceļu drošības politikas ievirzes) tiek norādīts, ka iepriekšējo ES ceļu satiksmes drošības programmu panākumi nevar būt par iemeslu neturpināt iesāktos darbus un neuzsākt jaunus. ES autoceļi joprojām ne tuvu nav droši - Ceļu drošības politikas ievirzēs ir minēts, ka 2009. gadā CSNg bojā gāja 35000 cilvēku, tāpat vairāk nekā 1,7 miljoni guva ievainojumus. Atkārtoti atsaucoties uz ES nosprausto mērķi 2020.gadam par bojāgājušo un cietušo skaita samazinājumu, ir jānodrošina tādu pasākumu kopums, kas sabalansēti aptvers visas nozares, kuras ir tiešā vai netiešā mērā saistītas ar ceļu satiksmes drošību.

Būtiskākie veicamie pasākumi, kas minēti Ceļu drošības politikas ievirzēs un varētu tikt attiecināti uz Latviju, ir šādi:

* ir jāievieš ES līmeņa ceļu satiksmes drošības regulējumu, lai CSN pārkāpuma gadījumā garantētu vienādu attieksmi pret visiem ES iedzīvotājiem;
* ir jāpaaugstina mazāk aizsargāto satiksmes dalībnieku drošība, uzlabojot saziņu starp iestādēm un satiksmes dalībniekiem;
* ir jāuzlabo rīkus, kas ļauj vākt un analizēt informāciju par negadījumiem, lai efektīvāk uzraudzītu progresu, kas dalībvalstīs panākts ceļu satiksmes drošības jomā, un nodrošinātu precīzus datus, kas būtu izmantojami jaunu ceļu satiksmes drošības noteikumu izstrādē.

Kā tiek uzsvērts Ceļu drošības politikas ievirzēs, ceļu satiksmes drošības problēmas ir kopīgas visām ES dalībvalstīm un ES var palīdzēt dalībvalstīm sadarboties un apmainīties ar informāciju.

Pieredze liecina, ka, īstenojot iepriekšējās ES ceļu satiksmes drošības programmas no 2001.gada līdz 2010. gadam, tika glābtas78 000 cilvēku dzīvības, kas tika panākts, īstenojot plašu pasākumu kopumu.

## Latvijas plānošanas dokumentos noteiktie mērķi un to izpildes novērtējums

Latvijā kopš 1994.gada noteiktam laika periodam tiek izstrādāti plānošanas dokumenti ceļu satiksmes drošības jomā. Saskaņā ar Ceļu satiksmes drošības plānu 2014.-2016.gadam Ceļu satiksmes drošības programma 2007. - 2013. gadam realizēta aptuveni par 90%. Šajos piecos gados potenciāli izglābtas 1167 dzīvības un par 6988 mazāk cilvēku guvuši savainojumus, traumas, nekā pie 2006. gada līdzvērtīgā satiksmes drošības līmeņa. Lai arī kopš 1999.gada vērojami būtiski rādītāju uzlabojumi cietušo un bojāgājušo skaita samazināšanā ceļu satiksmes negadījumos, pēdējos gados vērojama zināma stagnācija un situācija uzlabojas ļoti lēnām - Latvijā 2015.gadā 33,5% no CSNg ar bojāgājušajiem ir bijuši negadījumi ar gājējiem. Latvijā viskritiskākā situācija ceļu satiksmes drošības jomā bija 1991. gadā, kad CSNg gāja bojā 923 cilvēki. Tieši šī traģiskā statistika, kā arī tas, ka sāka strauji attīstīties Latvijas sakari ar Eiropas valstīm, konsekventi augot starptautisko, tajā skaitā tranzīta pārvadājumu apjomam, aktualizēja jautājumu par satiksmes drošības garantēšanu uz Latvijas autoceļiem Eiropas līmenī. 1994. gadā Latvijā Transporta attīstības programmas ietvaros, tika izstrādāta pirmā Ceļu satiksmes drošības programma. Realizējot tajā minētos pasākumus, jau 1998. gadā, salīdzinot ar 1991. gadu, izdevās samazināt bojāgājušo skaitu 1,47 reizes. Vienlaikus 1994. gada Ceļu satiksmes drošības programmā nospraustie mērķi 1999. gada sākumā kopumā bija izpildīti. Straujais automobilizācijas līmeņa pieaugums, kā arī Latvijas virzība uz ES izvirzīja jaunus mērķus, un 2000. gada 25. janvārī Ministru kabinets apstiprināja “Ceļu satiksmes drošības nacionālo programmu 2000. - 2006. gadam”. Savukārt “Ceļu satiksmes drošības nacionālajā programmā 2000.-2006.gadam” nospraustie mērķi 2007. gada sākumā kopumā bija izpildīti – bojāgājušo skaits 2006. gadā samazinājās 1,6 reizes, salīdzinot ar 1999. gadu. 2007. gada 13. aprīlī Ministru kabinets ar rīkojumu Nr.209 apstiprināja „Ceļu satiksmes drošības programmu 2007. - 2013. gadam”, kuras starpmērķis – līdz 2010. gadam samazinot bojāgājušo skaitu divas reizes, salīdzinot ar 2001. gadu, tika sasniegts.

***Nacionālais attīstības plāns 2014. – 2020. gadam*** (turpmāk - NAP2020) ir hierarhiski augstākais nacionāla līmeņa vidēja termiņa plānošanas dokuments. NAP2020 ir cieši saistīts ar “Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju līdz 2030.gadam” (Latvija2030) un “Nacionālo reformu programmu stratēģijas "ES2020" īstenošanai”. Arī NAP2020 ir iekļauti pasākumi, kas tieši vai netieši attiecas uz ceļu satiksmes drošības uzlabošanu.

Kā norādīts NAP2020, tad svarīgi ir uzlabot veselības aprūpes pieejamību, kas attiecas arī uz cietušo ārstēšanos pēc CSNg. NAP2020 rīcības virzienā “Vesels un darbspējīgs cilvēks” ir norādīts, ka aptuveni 30 % no visiem Latvijā mirušajiem dzīvību zaudējuši priekšlaicīgi, esot darbspējas vecumā. Tā kā priekšlaicīgas mirstības un darbspēju zaudējuma cēloņi vairumā gadījumu saistīti ar dažādiem veselības riskiem, tad, mazinot to ietekmi, iespējams palielināt cilvēku veselīgi nodzīvotos mūža gadus un dzīves kvalitāti, tādā veidā uzlabojot arī dabīgo pieaugumu un sekmējot nodarbinātību valstī, lai nodrošinātu “ekonomikas izrāvienu”.

***Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020.gadam*** (turpmāk - TAP2020) ir vidēja termiņa politikas plānošanas dokuments, kurā noteikti transporta politikas attīstības mērķi, pamatprincipi, prioritātes un sasniedzamie rezultāti transporta nozarē. Pamatnostādnes ietver turpmākās rīcības plānojumu ar konkrētiem pasākumiem noteikto mērķu sasniegšanai.

Pamatnostādnes izstrādātas, ievērojot Baltajā grāmatā noteikto mērķi - izveidot sistēmu, kas atbalsta Eiropas ekonomikas attīstību, paaugstina konkurētspēju un nodrošina augstas kvalitātes mobilitātes pakalpojumus, vienlaicīgi efektīvāk izmantojot resursus, - un izaicinājumus, izvērtējot ES Stratēģijā Baltijas jūras reģionam noteiktās prioritātes, mērķus un sasniedzamos rezultātus transporta jomā, nodrošinot atbilstību Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030.gadam noteiktajiem mērķiem un uzdevumiem, nodrošinot atbilstību Nacionālajā attīstības plānā 2014.-2020.gadam noteiktajiem mērķiem un uzdevumiem, izvērtējot un ņemot vērā Rīgas Ekonomikas augstskolas veikto Eiropas Sociālā fonda finansēto pētījumu "Latvijas konkurētspējas novērtējums 2011", kā arī nodrošinot sasaisti ar citu nozaru politikas plānošanas dokumentiem.

Kā norādīts TAP2020, tad ilgtspējīgas transporta sistēmas vīzija ietver arī augstu satiksmes drošības līmeni.

TAP2020 tiek norādīts, ka **drošība** ir viens no būtiskākajiem faktoriem, izvēloties dažādus transporta risinājumus, tādēļ būtiski ir arī izvērtēt līdz šim paveiktos darbu ceļus satiksmes drošības uzlabošanā. Latvija no 2001. gada līdz 2010. gadam veikusi nozīmīgu darbu ceļu satiksmes drošības uzlabošanas jomā, panākot bojāgājušo skaita samazinājumu par 60,9%. Lai gan pēc bojāgājušo skaita samazinājuma no 2001. līdz 2010. gadam Latvija ir bijusi vienā no vadošajām vietām ES, tomēr tāds rādītājs kā bojāgājušo skaits uz miljons iedzīvotājiem joprojām ir augsts – 94 personas, kur vidējais ES bojāgājušo skaits ir gandrīz divas reizes mazāks – 51,5 personas.

TAP2020 tiek identificētas būtiskākās autoceļu infrastruktūras problēmas, kur viena no tām ir neapmierinoša autoceļu stāvokļa kvalitāte, kas ir viens no būtiskiem ceļu satiksmes drošības riskiem.

## 1.3. Ceļu satiksmes drošības situācija.

1.3.1. Ceļu satiksmes negadījumu statistika un tās izvērtējums**.**

Izvērtējot CSNg statistiku, jāņem vērā, ka no 1985.gada līdz 2003.gadam Latvijā par bojāgājušajiem CSNg uzskata tos, kuri miruši negadījuma vietā vai 7 dienu laikā pēc negadījuma, bet citās valstīs - 30 dienu laikā. Lai Latviju pēc CSNg salīdzinātu ar citām valstīm, šobrīd izmanto starptautiski atzītu koeficientu – no iepriekš izmantotā 7 dienu perioda pārejot uz 30 dienu periodu. Precizējot iepriekš minēto, no 2004. gada Latvijā par bojāgājušajiem CSNg uzskata tos, kuri miruši negadījuma vietā vai 30 dienu laikā pēc negadījuma, savukārt no 2004.gada Latvijā par smagi ievainotiem uzskata tos, kuri hospitalizēti ilgāk par 24 stundām. Tāpat jānorāda, ka plānā norādītajā CSNg statistikā par bērnu tiek uzskatīts ceļu satiksmes dalībnieks, kura vecums ir līdz pilniem 15 gadiem. Atbilstoši starptautiski pieņemtajai praksei un standartiem par ceļu satiksmes negadījumu statistiku ceļu satiksmes negadījumu statistika pēc vecuma tiek iedalīta sekojoši:

• Bērns – persona vecumā līdz 15 pilniem gadiem;

• Pusaudzis – persona vecumā no 15 līdz 17 pilniem gadiem.

**Par smagu ceļu satiksmes negadījumu** tiek uzskatīts CSNg, kuros ir vismaz viens cietušais.

**Par** **cietušo** tiek uzskatīta persona, kura CSNg rezultātā ir gājusi bojā vai ievainota (ir sniegta medicīniskā palīdzība).

**Par TL vadītāju** tiek uzskatīta persona, kura vada mehānisko TL, bet no vadītājiem atsevišķi izdala velosipēdistu, mopēdistu, motociklistu un kvadriciklistu.

**B kategorijas TL vadītājs** ir persona, kura vada mehānisko TL, kura pilna masa nepārsniedz 3500 kg un sēdvietu skaits, neskaitot vadītāja vietu, nepārsniedz 8 vietas.

**Pie mazaizsargātajiem** **ceļu satiksmes dalībniekiem** tiek pieskaitīti - gājējs, velosipēda vadītājs un tā pasažieri, mopēda vadītājs un tā pasažieri, motocikla vadītājs un tā pasažieri, kvadricikla vadītājs un tā pasažieri.

Saistībā ar CSNg statistiku ir vērts pieminēt, ka CSN 40. pants (2015.gada 2.jūnija noteikumi Nr.279) nosaka: ja ceļu satiksmes negadījumā nav cietuši cilvēki, nav nodarīti bojājumi trešās personas mantai, kā arī TL nav radušies bojājumi, kuru dēļ tie nevar vai tiem aizliegts braukt, TL vadītājs:

- nekavējoties apstājas un paliek negadījuma vietā, iededz avārijas gaismas signalizāciju un uzstāda avārijas zīmi, bet, ja tas nav iespējams, citādā veidā brīdina pārējos ceļu satiksmes dalībniekus par ceļu satiksmes negadījumu;

- vienojas ar otra ceļu satiksmes negadījumā iesaistītā TL vadītāju par visiem būtiskajiem negadījuma apstākļiem, aizpilda saskaņoto paziņojumu un, neziņojot policijai par negadījumu, atstāj negadījuma vietu.

Statistika liecina, ka pēdējo 15 gadu laikā ceļu satiksmes drošības situācija Latvijā ir būtiski uzlabojusies, pat ņemot vērā, ka ir ievērojami pieaudzis TL un autovadītāju skaits – skat. 1.attēlu. Tomēr ir jāņem vērā arī fakts, ka, lai arī bojāgājušo skaita samazinājums ir viens no labākajiem ES, bojāgājušo skaits uz miljons iedzīvotājiem 2015. gadā ir viens no augstākajiem ES. Tas ir (106 bojāgājušie – 2014.gadā, 94 – 2015.gadā) apmēram divas reizes augstāks nekā ES vidējais rādītājs (vidēji 51 bojāgājušais – 2014. un 2015.gadā). Vienlaikus pēdējo 5 gadu statistikā redzams, ka bojāgājušo skaits un cietušo skaits samazinās nepietiekošā apjomā. Jāņem vērā, ka noteikto mērķu sasniegšanai par bojāgājušo un cietušo skaita samazinājumu ir jāveic izpēti par visefektīvākajiem pasākumiem, kuri būtu jāveic.

Jānorāda, ka daļēji bojāgājušo skaita un CSNg samazinājums 2009. un 2010.gadā ir izskaidrojams ar TL skaita samazinājumu ekonomiskās krīzes laikā, tomēr tas ir tikai viens no iemesliem. Vienlaikus šajā laika posmā parādījās arī pirmie fotoradari, kas nodrošināja ievērojamu vidējā kustības ātruma samazinājumu uz valsts ceļiem, tādejādi paaugstinot satiksmes drošību.

Aplūkojot statistiku par iepriekšējo periodu, Latvija no 2001. gada līdz 2010. gadam veikusi nozīmīgu darbu ceļu satiksmes drošības uzlabošanas jomā, panākot bojāgājušo skaita samazinājumu par 60,9%, tādējādi sasniedzot ES izvirzīto ambiciozo mērķi – līdz 2010. gadam par 50% samazināt bojāgājušo skaitu. Bojāgājušo skaits arī 2011.gadā samazinājās – par 24,6%, salīdzinot ar 2010.gadu.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | | | | | | |
| |  | | --- | |  | |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |

**1.attēls Satiksmes drošības raksturlielumu izmaiņas – TL skaits/autovadītāju skaits/CSNg skaits ar cietušajiem/bojāgājušo skaits (izmaiņas procentos pret 2000.gadu - 2000.gads = 100 %)**

Ceļu satiksmes drošības statistika laika posmā no 1990.gada līdz 2010.gadam.

2010. gadā Latvijā bija notikuši 3193 CSNg ar cietušajiem, kuros bojā gājuši 218 cilvēki un ievainoti 4023 cilvēki. Jāatzīmē, ka 218 bojāgājušie bija vismazākais bojāgājušo skaits, kopš Latvijā tiek reģistrēta CSNg statistika (tā tiek reģistrēta no 1970. gada).

Ņemot vērā, ka ES bija izvirzījusi mērķi līdz 2010. gadam samazināt bojāgājušo skaitu divas reizes, salīdzinot ar 2001.gadu, pēc šī uzstādījuma Latvijā bojāgājušo skaits nedrīkstēja pārsniegt 280 bojāgājušos cilvēkus 2010.gadā, līdz ar to Latvija bija izpildījusi šo mērķi. Tātad tā brīža bojāgājušo personu skaita samazinājums 61% apmērā bija viens no labākajiem ES.

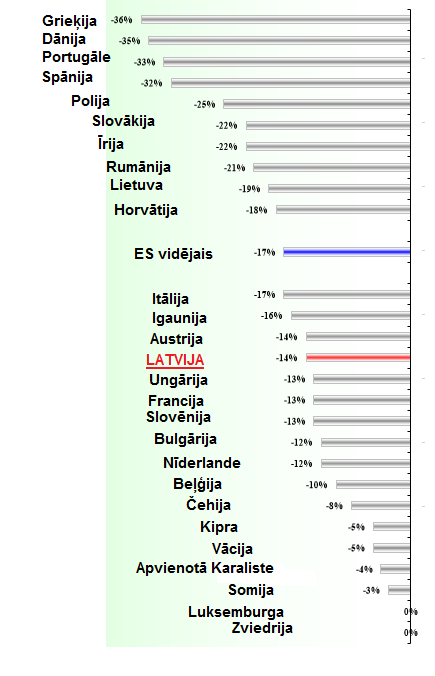
**2.attēls. Ceļu satiksmes negadījumu dinamika (procentos – 100 %) Latvijā laika periodā no 1985.gada līdz 2015.gadam.[[5]](#footnote-5)**

Pat ņemot vērā, ka pēc bojāgājušo skaita samazinājuma no 2001 līdz 2010. gadam (ar samazinājumu 61% apmērā) Latvija atradās vienā no vadošajām vietām ES, tomēr tāds rādītājs kā bojāgājušo skaits uz miljons iedzīvotājiem (97 personas – 2010. gadā) vēl bija krietni augstāks nekā ES vidējais (70 personas – 2009. gadā).

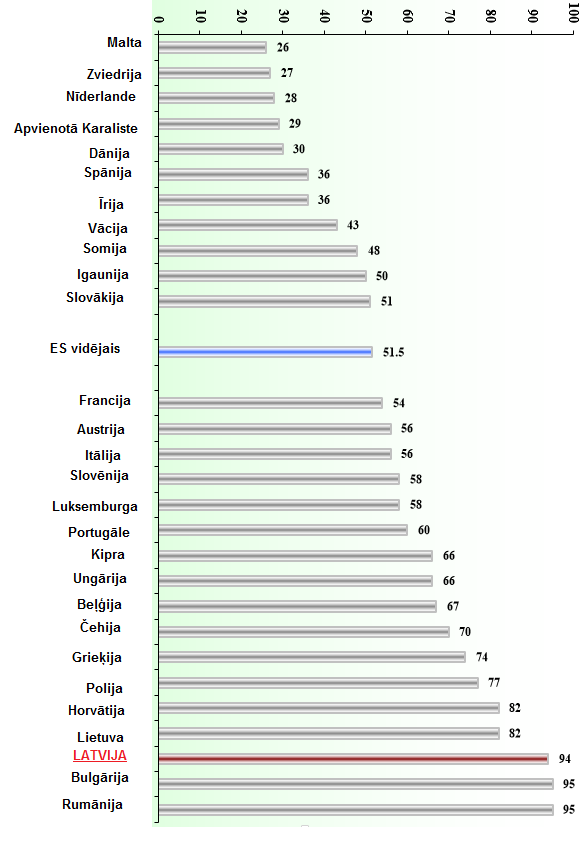
Ir vērts atzīmēt, ka salīdzinot ar 1990.gadu 2010.gadā bojāgājušo skaits CSNg bija samazinājies 5 reizes no 947 personām 1990.gadā līdz 218 personām 2010.gadā, savukārt ievainoto skaits bija samazinājies par 13,4 % no 4646 personām 1990.gadā līdz 4023 personām 2010.gadā.

Ceļu satiksmes drošības statistika laika posmā no 2010.gada līdz 2015.gadam.

2015. gadā, salīdzinot ar 2010. gadu, bojāgājušu skaits samazinājies par 13,8%, ievainoto skaits pieaudzis par 13,5%.

****

**3.attēls. CSNg bojāgājušo skaita samazinājums ES dalībvalstīs no 2010.gada līdz 2015.gadam (**informācijas avots: Eiropas Komisija**).**



**4.attēls. Bojāgājušo skaits uz miljons iedzīvotājiem ES dalībvalstīs 2015.gadā.** (informācijas avots: Eiropas Komisija)

**Ceļu satiksmes drošības statistika par 2015.gadu**

Ņemot vērā, ka 2015.gada 31.janvārī Latvijā iedzīvotāju skaits bija 1 971 300, reģistrēto TL skaits bija 887 969, kā arī kopējais autovadītāju skaits bija 839 424, **2015.gadā** kopā ir notikuši 40091 CSNg, kas ir par 7,4 % vairāk nekā 2014.gadā, kad tika reģistrēti 37326 CSNg. Kopumā visvairāk negadījumi ir notikuši vasaras atvaļinājumu laika periodā – jūlijs (3633), augusts (3729) un septembris(3634), savukārt ziemas mēnešos ceļu satiksmes negadījumu skaits ir pat mazāks, piemēram, 2015.gada februārī ir reģistrēti 2691 CSNg.

**CSNg, kuros ir cietuši cilvēki,** 2015.gadā ir tikuši reģistrēti 3692 reizes, kas ir par 1 % mazāk kā 2014.gadā – 3728. Visvairāk CSNg ar cietušajiem atkal ir reģistrēti atvaļinājumu laikā – jūlijā (402), augustā (482) un septembrī (378), savukārt ziemas mēnešos CSNg skaits ar cietušajiem ir šāds – janvārī 239, februārī 194, martā 234, oktobrī 321, novembrī 261, decembrī 297. Statistika liecina, ka no negadījumiem un negadījumiem ar cietušajiem, visbīstamākie ne vienmēr var būt arī ziemas mēneši, kad braukšanas apstākļi mēdz būt apgrūtināti.

Latvijā 2015.gadā 25 % no CSNg ar cietušajiem ir bijuši negadījumi ar gājējiem, divu vai vairāku TL sadursme ir 45 % gadījumu, savukārt viena TL negadījumi, kuros ir cietušie, ir 30 %.

**2015.gadā CSNg kopā ir bojāgājušas** ir 188 (187[[6]](#footnote-6)) personas, kas ir par 11,3 % mazāk kā 2014.gadā, kad CSNg bojā gāja 212 personas. Visvairāk bojāgājušie bija 2015.gada augustā – 30 personas, savukārt tumšajos ziemas mēnešos jau mazāk – janvārī 22, februārī 7, novembrī 17, decembrī 23 personas. Līdzīga tendence ir arī 2014.gadā, kad jūlijā bija 24 bojāgājušie, savukārt augustā 23. 2015.gada augusts, kad ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo cilvēku skaits sasniedza 30, veido 16% no visiem bojā gājušajiem 2015.gadā. Trīs negadījumos 2015.gada augustā dzīvību zaudēja 8 cilvēki.

Latvijā 2015.gadā 33,5% no CSNg ar bojāgājušajiem ir bijuši negadījumi ar gājējiem, 34,8% bojāgājušie ir bijuši negadījumos, kur notikusi divu vai vairāku transportlīdzekļu sadursme, savukārt viena transportlīdzekļa negadījumi, kuros ir bojāgājušie, ir 29,6%.

2015.gadā CSNg bojāgājušo transportlīdzekļu vadītāju negadījuma iemesls ir neatbilstoša ātruma izvēle (17,6%), manevrēšanas noteikumu neievērošana (0,5%), kā arī neuzmanība (10,6%).

2015.gadā 45,2% no bojāgājušiem CSNg ir vieglo automobiļu vadītāji un pasažieri, tāpat aptuveni puse no šiem negadījumiem ir viena TL negadījumi.   
Vienlaikus jānorāda, lai gan 2015. gadā par 16,5% samazinājies bojāgājušo mazaizsargāto satiksmes dalībnieku skaits, tie vēl aizvien ir 45,7% no visiem bojāgājušajiem (gājēji, velosipēdisti, mopēdisti, motociklisti un kvadraciklu braucēji).

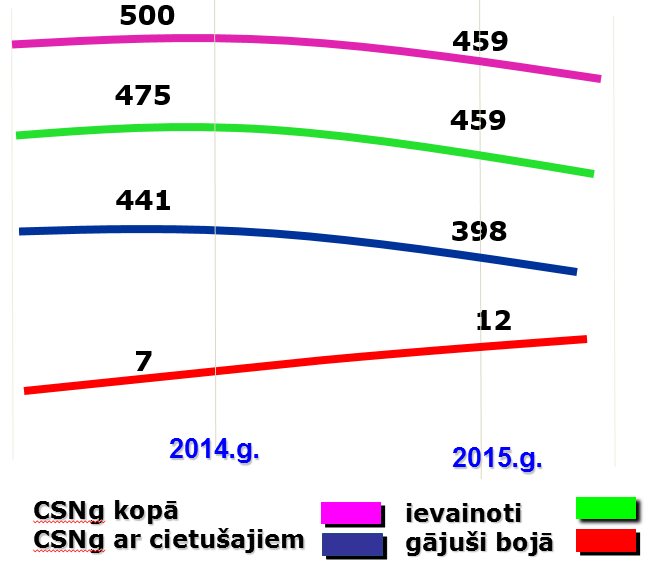
1. tabula. 2015.gadā CSNg cietušo un bojāgājušo skaits pēc TL veida vai ceļu satiksmes dalībnieka statusa.



**2015.gadā CSNg cietušo skaits** ir 4566, kas ir par 0.8 % mazāk kā 2014.gadā – 4603 personas, tātad kopējais ievainoto skaits nav būtiski mainījies. **Smagi ievainotas** 2015.gadā ir479 personas (2014.gadā – 434 personas), tātad pieaugums ir + 10,4%.Augusta mēnesī ir cietušas 593 personas, jūlijā 511, bet septembrī 440 personas. Ziemas mēnešos – janvārī 294 personas, februārī 247, martā 283, oktobrī 422, novembrī 306, decembrī 339 personas.

**2015.gadā mazaizsargātākie** ceļu satiksmes dalībnieki no bojāgājušo skaita veido 45.7 %, tas ir 86 personas. 2014.gadā bija par 16,5 % vairāk – 103 personas. No bojāgājušiem tieši gājēji ir 63 personas (33,5 % no bojāgājušajiem), kas ir par 11,3 % mazāk kā 2014.gadā – 71 persona. Tāpat jānorāda, ka 60% no gājējiem negadījuma laikā atradušies uz brauktuves. 2015.gadā CSNg gājuši bojā ir 9 velosipēdisti, ievainoti 548, bet smagi ievainots 31 velosipēdists.

**Motociklisti** kā bojāgājušie CSNg ir tikai 7 personas 2015.gadā, savukārt 2014.gadā tās bija 10 personas. Svarīgi, ka lielākā daļa no mazaizsargātajiem bojāgājušajiem ir tieši gājēji – 33,5 %.



**5. attēls. Statistika par 2014. un 2015. gadā CSNg cietušajiem bērniem[[7]](#footnote-7).**

**2015.gadā** ir pieaudzis **bojāgājušo bērnu7** skaits CSNg – 12 personas, savukārt 2014.gadā 7 personas. Cietušo bērnu skaits CSNg 2015.gadā ir nedaudz samazinājies – 398 personas pret 441 persona 2014.gadā. Ņemot vērā bēdīgo statistiku, būtiska ir nepieciešamo drošības līdzekļu lietošana (bērnu sēdeklīši, velosipēdu aizsargķiveres, atstarojošās vestes u.c.), jo par bērnu sēdeklīšu vai paliktņu nelietošanu 2015.gadā ir sastādīti protokoli 459 reizes (2014.gadā 503 sastādīti protokoli).

**CSNg Rīgā un uz valsts autoceļiem.**

**2015.gadā** uz valsts autoceļiem ir notikuši 25% no visiem CSNg ar cietušajiem, tāpat uz valsts autoceļiem reģistrēti 64,9% no visiem bojāgājušajiem un 30,3% no visiem ievainotajiem.

Rīgā 2015.gadā notikušie CSNg un to ietekme uz ceļu satiksmes drošību Latvijā:

* 2015.gadā Rīgā tika reģistrēti aptuveni 30% no kopējā TL skaita (vieglie, kravas, autobusi);
* 2015.gadā Rīgā ir reģistrēti aptuveni 43% no kopējā CSNg skaita, kuros ir cietuši cilvēki;
* 2015.gadā Rīgā tika reģistrēti 12,8% no visiem CSNg ar bojāgājušajiem;
* 2015.gadā Rīgā tika reģistrēti 39,6% no visiem CSNg, kuros gūti ievainojumi.

Uz valsts autoceļiem 2015.gadā visvairāk smago CSNg ir reģistrēti uz ceļa A10 (Rīga –Ventspils) – 53 smagi ceļu satiksmes negadījumi, tāpat arī uz valsts autoceļa A2 (Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene) 2015.gadā ir reģistrēti 50 smagi CSNg. Visvairāk bojāgājušie CSNg uz valsts autoceļiem 2015.gadā ir reģistrēti uz ceļa A6 (Rīga – Daugavpils – Krāslava – (Pāternieki) – 8 personas, tāpat 2014.gadā visvairāk bojāgājušajie – 9 personas, ir reģistrēti uz ceļa A10 (Rīga – Ventspils). Balstoties uz 2.tabulā sniegto informāciju par CSNg ar cietušajiem un bojāgājušajiem uz valsts autoceļiem, lai gūtu pilnīgāku ieskaitu par bīstamākajiem ceļiem, būtu jāņem vērā arī šo ceļu garums un satiksmes intensitāte. Precīzāku ieskatu par bīstamākajiem ceļa posmiem un vietām sniedz LVC izdotā “Melno punktu” karte.

**Ceļu satiksmes drošības statistika par 2016.gadu[[8]](#footnote-8)**

2016.gada provizoriskie8 dati liecina, ka CSNg ir bojāgājušas 157 personas, no tiem lielākā daļa -70 personas, ir vieglo automobiļu vadītāji vai pasažieri), 55 gājēji, 7 velosipēdisti, 12 motociklisti un 13 citu transportlīdzekļu vadītāji un pasažieri (mopēdi, kradricikli, traktori u.c.). Tādējādi statistika liecina, ka 2016.gadā samazinājies CSNg bojā gājušo auto vadītāju un pasažieru skaits, bet aktuāla problēma joprojām ir gājēju, velosipēdistu un moto braucēju drošība.

2016.gada provizoriskie dati liecina, ka kopumā 2016.gadā ir notikuši 19 544 CSNg, no kuriem 3 773 ir CSNg ar cietušajiem (no tiem 916 CSNg ir bijuši ar gājējiem). 2016.gadā CSNg ir ievainotas 4 644 personas, turklāt no tiem 888 ir gājēji.

Būtiski, ka pie nemainīga vai pat nedaudz augoša Latvijas autoparka, 2016.gadā par 16 % ir samazinājies avārijās bojā gājušo skaits pret 2015.gadu (2017.gada 1.janvārī – vairāk nekā 752 000 TL, kuri piedalās ceļu satiksmē). 2016.gads ar 157 bojā gājušajiem ir bijis rekordgads Latvijas valsts vēsturē. Salīdzinoši, 2015.gadā bojā gāja 188 personas, bet līdz šim labākajā - 2012.gadā bojā gājušo skaits uz Latvijas ceļiem bija 177. Pērn labākais mēnesis ir bijis maijs, kad bojā gāja septiņi cilvēki, bet satiksmes drošības jomā sliktākais izrādījās septembris ar 20 bojā gājušajiem.

Tāpat jānorāda, ka pēdējos gados būtiski ir samazinājies CSNg skaits, kuras izraisa reibumā pie stūres sēdušies autovadītāji. Piemēram, ja 2007.gadā dzērājšoferu izraisītajās avārijās bojā gāja 84 personas, pērn šis skaits ir samazinājies septiņas reizes (2016.gadā 12 personas zaudēja dzīvības reibumā izraisītajās avārijās). Svarīgi, ka visievērojamākais progress ir panāks bērnu dzīvību nosargāšanā. Pagājušajā gadā CSNg bojā gāja 2 bērni vecumā līdz 15 gadiem; 2015.gadā – 11 bērni.

**Pētījuma “Pētījums par smagajiem ceļu satiksmes negadījumiem” galvenie secinājumi**

VP sadarbībā ar speciālistiem no Latvijas Universitātes 2015.gadā ir veikusi pētījumu par smago CSNg iemesliem, kas notikuši laika posmā no 2013. gada 1.jūlija līdz 2014.gada 30.jūnijam, un to ietekmējošiem faktoriem. Pētījumā tika apskatīti trīs faktori, kas ietekmē CSNg – cilvēks (iekšējie faktori), TL un tā tehniskais aprīkojums un ārējā vide. VP veiktais pētījums sastāvēja no 2 daļām, kur lielāko pētījuma daļu sastāda notikumu (statistikas) analīze, savukārt otrā daļa sastāv no iedzīvotāju aptaujas (tika aptaujāti 225 respondenti). Statistikas analīzē tika veikta analīze par minēto laika periodu (kopā 2122 CSNg), kur notikumi tika atlasīti proporcionāli CSNg apjomam katrā mēnesī un katrā notikuma veidā. Tāpat šajā laika posmā tika analizēti visi smagie CSNg - 393 CSNg, kur vismaz vienam no dalībniekiem bija smagi miesas bojājumi, un 207 CSNg, kur bija vismaz viens bojāgājušais.

Reģistrētie notikumi tika analizēti, salīdzinot tādus CSNg, kuros gūti smagi miesas bojājumi vai CSNg ir bojāgājušajas personas, un tādus CSNg, kuros nav bijuši cietušie vai ir bijuši cietušie, bet ar viegliem miesas bojājumiem. Veicot salīdzināšanu, tika konstatēts, kādi faktori ir bijuši galvenie iemesli smagiem CSNg.

Pētījumā ir norādīts, ka procentuāli vislielāko daļu no smagajiem CSNg veido uzbraukšana gājējam (31%), tālāk 26% no smagajiem CSNg ir TL sadursmes, 17% ir TL apgāšanās, 10% ir uzbraukšanas šķērslim, 6% ir uzbraukšana velosipēdistam, bet atlikušie 10% veido cita veida negadījumi. Aplūkojot smago CSNg statistiku gada griezumā par mēnešiem, kuros ir visbiežāk notikuši šādi negadījumi, ir secināts, ka 32,3% ir bijuši jūnijā un jūlijā (ņemot vērā statistiku par attiecīgo gadu). Tomēr jānorāda, ka līdzīga tendence ir arī par citiem gadiem, kur vasaras mēnešos (jūnijs, jūlijs, augusts) bieži vien notiek vairāk smagu CSNg, nekā citos mēnešos.

Tāpat šajā pētījumā tika noteikts, kāds ir tipiskais smaga CSNg izraisītājs. Visbiežāk tas ir vīrietis (82,4%), kas ir vecumā līdz 29 gadiem (36,1%), kurš vada *AUDI* markas vieglo automašīnu (21,3%), kā arī visbiežāk šī automašīna ir vecāka par 20 gadiem (32,4%).

Veicot analīzi par apstākļiem smago CSNg brīdī, tika secināts, ka 88% no smagajiem CSNg notiek labos laika apstākļos dienas laikā (57%), tāpat jānorāda, ka lielākoties brauktuve ir bijusi sausa (69%), kā arī CSNg brīdī ir pārsniegts atļautais braukšanas ātrums (40%), bet alkohola lietošana vai citu apreibinošo līdzekļu lietošana ir bijusi par vienu no iemesliem 11%. Lai arī tikai 11% no smagajiem CSNg pētījumā ietvertajā laika periodā ir izraisītas alkohola vai citu apreibinošo vielu ietekmē, jānorāda, ka 54,4% no šiem vadītājiem ir jau iepriekš sodīti par braukšanu reibumā (41,7% motociklu, mopēdu vai motorolleru vadītāji, savukārt 58,3% vieglā automobiļa vadītāji).

Tālāk pētījumā secināts, ka šajā laika periodā 68% no smagajiem CSNg ir notikuši ārpus apdzīvotām vietām, savukārt 32% ir notikuši apdzīvotās vietās.

Analizējot statistiku noteiktajā laika periodā par smagajiem CSNg ar gājējiem, secināts, ka 75% avārijas izraisītājs ir bijis gājējs (nav rīkojies atbilstoši CSN prasībām), tāpat 65% no šādiem CSNg ir notikuši tumsā, 55% tie ir notikuši ārpus apdzīvotām vietām (45% apdzīvotās vietās). Jānorāda arī, ka apdzīvotās vietās notikušie CSNg ar gājējiem 46% gadījumu ir bijuši pie ieslēgta apgaismojuma.

Pētījumā secināts, ka tipisks gājējs, kurš smagajā CSNg tiek notriekts, ir vīrietis (75%) vecumā virs 65 gadiem (28%) alkohola reibumā (16%), kuram nav derīga vadītāja apliecība (61%).

Veicot aptauju par smago CSNg iemesliem, autovadītāji 32% ir minējuši, ka nav bijuši uzmanīgi vadīšanas laikā, 16% gadījumu iemesls ir bijis nogurums, reibums 11%, domas par citām lietām 11%, slikta pašsajūta 6%, strīds 6%, bet atlikušajos 4% kā iemesls ir minēts cita pasažiera (bērna) ietekme uz uzmanības novēršanu no ceļa. Šajā aptaujā ir arī secināts, ka 77% autovadītāju ir novērtējuši savas auto vadīšanas prasmes kā labas uz sausas brauktuves, taču tieši 69% no smagajiem CSNg tieši notiek uz sausas brauktuves.

### 1.3.2. *“Melno punktu” karte*

**“Melno punktu”** karti LVC atjauno ik pēc 3 gadiem, punktu noteikšanā balstoties uz informāciju par notikušo CSNg skaitu, savukārt Ministru kabineta 2010.gada 28.decembra noteikumi Nr.1240 “Kārtība, kādā klasificē ceļu posmus, kuros bieži notiek ceļu satiksmes negadījumi, un ceļu tīkla drošību Eiropas ceļu tīklā” nosaka kārtību, kādā klasificē ceļu posmus (“melnos punktus”), kuros bieži notiek CSNg.

Par “melno punktu” ārpus apdzīvotām vietām tiek uzskatīta vieta, kur viena kilometra garumā trīs gadu laikā ir notikuši astoņi vai vairāk CSNg vai arī ir trīs vai vairāk bojāgājušie CSNg. Savukārt ceļu krustojums uzskatāms par “melno punktu”, ja CSNg pēc iepriekš minētajiem faktoriem ir notikuši 150m rādiusā uz katru pusi. Pēdējo gadu laikā “melno punktu” skaits ir samazinājies, tomēr daudzviet aizvien īpaši apdraudēti ir gājēji un citi mazāk aizsargātie ceļu satiksmes dalībnieki.

Jānorāda arī, ka kritēriji “melno punktu” un ceļu satiksmes drošībai bīstamu vietu noteikšanai apdzīvotās vietās ir katras pašvaldības kompetencē.

Pēc 2016.gada jūlijā pieejamās informācijas šobrīd ir uzskaitīti **58 “melnie punkti” uz valsts ceļiem,** aktuālā “melno punktu” karte ir pieejama LVC tīmekļa vietnē [www.lvceli.lv](http://www.lvceli.lv).

No 2009.gada līdz 2011.gadam uz valsts autoceļiem bija 62 “melnie punkti”, savukārt no 2007.gada līdz 2009.gadam – 174. Lielākoties bīstamās vietas ir uz ceļiem pie Rīgas ar lielāko satiksmes intensitāti, bet tendence rāda, ka arvien vairāk “melnie punkti” parādās arī reģionos.

Viens no iemesliem “melno punktu” skaita samazinājumam ir satiksmes drošības uzlabošanas pasākumi. Piemēram, autoceļa A5 (Rīgas apvedceļš (Salaspils-Babīte)) pašā sākumā bīstamā krustojuma vietā šobrīd ir izveidots rotācijas aplis, tāpat autoceļa A7 (Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle)) krustojumā uz Baložiem ir uzstādīts luksofors. Tāpat daudzās vietās tiek ieguldīti līdzekļi arī pārējā ceļa infrastruktūrā.

2015. gadā tika veikti uzlabošanas darbi šādā “melnajā punktā: tika ierīkots apgaismojums gar a/c A1 Rīga (Baltezers) - Igaunijas robeža (Ainaži), 5,90 km (pie Baltezera kokaudzētavas pieslēguma).

Jānorāda, ka, lai mazinātu negadījumu skaitu, visbiežāk tiek ierobežots braukšanas ātrums, taču autovadītāji to ne vienmēr ievēro, tādēļ turpmāk pie “melnajiem punktiem” tiek plānots uzstādīt arī fotoradarus.

2015.gadā ir ieviesta CSNg vietas reģistrācija ar GPS[[9]](#footnote-9) koordināšu piesaisti, lai pēc iespējas precīzāk noteiktu CSNg vietu.

### 1.3.3. *Mazaizsargātāko ceļu satiksmes dalībnieku drošība*

**Mazaizsargātākie (gājēji, velosipēdu vadītāji).**

Jaunu pasīvo un aktīvo drošības sistēmu ieviešana vieglajās, kravas automašīnās un autobusos ir ievērojami paaugstinājusi šo TL drošības līmeni, turpretī mazāk aizsargāto satiksmes dalībnieku, it sevišķi gājēju, drošības līmenis joprojām ir ļoti zems. CSNg ar mazāk aizsargātajiem satiksmes dalībniekiem parasti ir arī ar vissmagākajām sekām, bieži vien ar letālām. Gaismas atstarojošo elementu vai vestes ar gaismu atstarojošiem elementiem lietošana prasa mazākus ieguldījumus, nekā ievērojamas satiksmes un pilsētvides izmaiņas – gājēju plūsmas atdalīšana no pārējās satiksmes (it īpaši ārpus apdzīvotām vietām) un speciālu velosipēdu joslu izveidošana. Jebkurā gadījumā abi šie piemēri ir būtiski un, ja pirmais ir realizējams salīdzinoši ātrā laika posmā, tad nākotnē jebkurā gadījumā, veidojot jaunus satiksmes risinājumus vai atjaunojot esošos, ir jāpievērš uzmanība arī, lai mazāk aizsargāto satiksmes dalībnieku plūsmas (gājēju, velosipēdistu) pēc iespējas mazāk būtu saistītas ar pārējo satiksmes plūsmu.

Saskaņā ar Latvijas un ES normatīvajiem aktiem[[10]](#footnote-10), gaismu atstarojošie elementi, bērnu sēdeklīši, kā arī aizsargķiveres uzskatāmi par individuālajiem aizsardzības līdzekļiem. Lai arī individuālo aizsardzības līdzekļu izmantošana ir būtiska, ne mazāk svarīgi ir izmantot prasībām atbilstošus individuālos aizsardzības līdzekļus, kas CSNg brīdī pildītu savas funkcijas un nodrošinātu paredzēto aizsardzību. PTAC katru gadu veic IAL tirgus uzraudzību, lai patērētājiem samazinātu risku iegādāties neatbilstošu preci. IAL lietošanas vai izmantošanas mērķis ir novērst vienu vai vairākus riska faktorus, kas var būt saistīti ar dažādu traumu gūšanu. Tādējādi, izvēloties atbilstošus IAL, jāņem vērā ne tikai to drošības pakāpe, bet arī ērtums. Lietojamajiem IAL ir jābūt darba kārtībā, bez plīsumiem vai nodilumiem, un tiem jānodrošina pilnīga aizsardzība. IAL drīkst lietot tikai tam mērķim, kam tie ir paredzēti, ievērojot ražotāja dotās lietošanas instrukcijas. Pirms IAL iegādāšanās patērētājiem jāpārliecinās, vai tiem ir nepieciešamais marķējums:

• ražotāja nosaukums un adrese;

• CE marķējums;

• informācija valsts valodā par to lietošanu (uzglabāšanu, izmantošanu, tīrīšanu, apkopi utt.). Lai saglabātu IAL iespējami ilgāku laiku un novērstu kaitējumus lietotāja veselībai, ir nepieciešams rūpēties, lai tie tiktu atbilstoši kopti. Tikai precīza ražotāja sniegtās mazgāšanas un uzglabāšanas instrukcijas ievērošana garantē nemainīgu aizsardzību.

Saskaņā ar Ministru kabineta 2003.gada 11.februāra noteikumiem Nr.74 „Prasības individuālajiem aizsardzības līdzekļiem, to atbilstības novērtēšanas kārtība un tirgus uzraudzība”, atstarotāji ir nepieciešami ne tikai gājējiem, bet ar tiem būtu jābūt aprīkotiem arī velosipēdiem, bērnu un invalīdu ratiņiem. Ir atbalstāmi iegādāties apģērbu, kurā iestrādāts atstarojošs materiāls, tomēr drošuma ziņā nevar aizstāt atstarotāja vai atstarojošās vestes lietošanu.

**Velosipēdisti** ir satiksmes dalībnieki un viņiem ir atļauts pārvietoties pa vispārējās lietošanas ceļiem. Visdrošāk velosipēdisti varētu justies tad, ja velosatiksme tiktu nodalīta no autotransporta pa speciāli izveidotiem veloceļiem. Tā kā valsts autoceļu tīklā ir ceļi vairāk nekā 20 000 km garumā, izveidot šāda apjoma veloceļu tīklu nebūs iespējams, tādēļ nodalītu veloceļu izveidošana ir iespējama tikai atsevišķos gadījumos pie apdzīvotām vietām ar intensīvu velosipēdistu pārvietošanos konkrētajā maršrutā apvienojumā ar intensīvu gājēju plūsmu. Katru gadu atbilstoši iespējām tiek plānota un veikta gājēju – velosipēdu ceļu būvniecība.

Ņemot vērā sabiedrības pieprasījumu, teritorijas plānošanas ietvaros pašvaldībām ir iespējas plānot velomaršrutus, izbūvējamus veloceļus un velojoslas, kā arī nodrošināt to izbūvi, piesaistot gan pašvaldības, gan dažādu fondu un programmu finansējumu. Vairākas pašvaldības ir sagatavojušas velosatiksmes attīstības koncepcijas, velotransporta organizācijas shēmas, kā arī veloceļu tīklojuma kartoshēmas un bukletus, kuros ir ietverta informācija par ierīkotajiem velomaršrutiem un izbūvētajiem veloceļiem, kā arī svarīgākajiem drošības nosacījumiem, pārvietojoties ar velosipēdiem.

Būtiskākās velosatiksmes drošības problēmas Latvijā:

• Velosipēdisti diennakts tumšajā laikā nelieto apģērbu ar gaismu atstarojoša materiāla elementiem un uz autoceļiem ir nepietiekošs apgaismojums diennakts tumšajā laikā, kā arī gājēju un velosipēdistu plūsmas lielākoties nav atdalītas no mehānisko TL plūsmām;

• Izglītības iestādēs nav metodiskas bērnu izglītības par ceļu satiksmi un satiksmes drošību;

• Daļa velosipēdu vadītāju ceļu satiksmē piedalās alkohola reibumā.

Lai velosatiksmes drošības situāciju uzlabotu, būtu jāveic darbs pie šādiem pasākumiem:

• Sabiedrība un sociālie partneri aktīvāk jāinformē par apģērba ar gaismu atstarojoša materiāla elementu lietošanu diennakts tumšajā laikā, kā arī spilgta apģērba, kas izceļas uz apkārtējā fona, lietošanu diennakts gaišajā laikā;

• Jāturpina attīstīt velosipēdu ceļu un joslu tīklu;

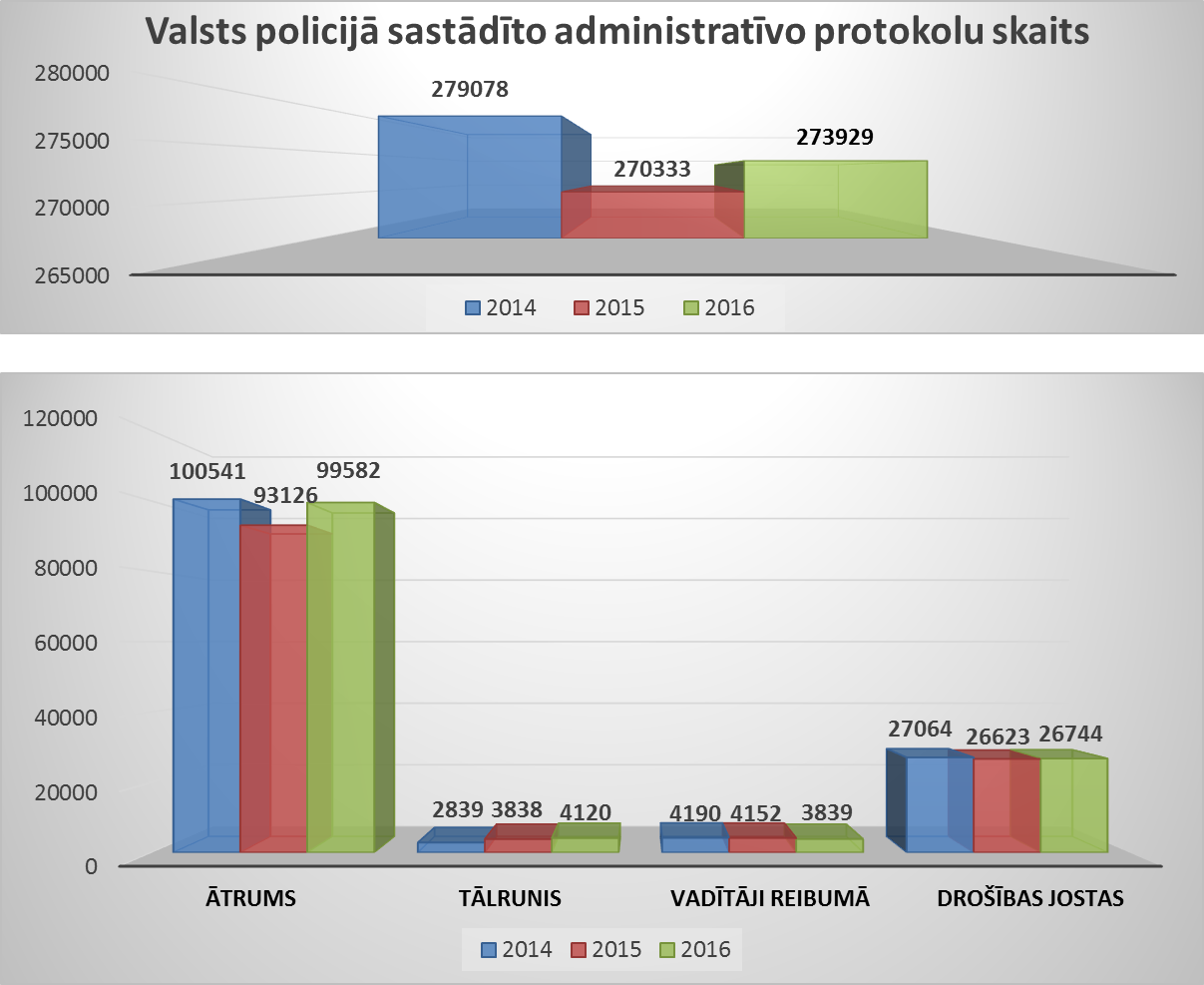
• Jāaktivizē ceļu satiksmes dalībnieku kontrole, jāpastiprina VP darbinieku fizisko klātbūtni satiksmes uzraudzības procesā, īpaši attālākajos valsts reģionos;

• Jāveido metodiska bērnu apmācība ceļu satiksmes drošības jautājumos izglītības iestādēs;

• Jāturpina veidot sabiedrības attieksmi par drošu pārvietošanos ceļu satiksmē (katru gadu organizēt sabiedrības informēšanas un izglītošanas kampaņas par aktuālām tēmām).

### 1.3.4. *Pārkāpumi ceļu satiksmē*

VP par pārkāpumiem ceļu satiksmē kopumā 2014.gadā sastādīti 279078 administratīvo pārkāpumu protokoli, 2015.gadā 270333, bet 2016.gadā 273929. Par atļautā braukšanas ātruma pārsniegšanu 2014.gadā sastādīti 100541 administratīvā pārkāpuma protokoli, 2015.gadā 93126, bet 2016.gadā 99582. Par telefona lietošanu vadītājam braukšanas laikā 2014.gadā sastādīti 2839 administratīvā pārkāpuma protokoli, 2015.gadā 3838, bet 2016.gadā 4120.

****

**6. attēls. Valsts policijā 2014.- 2016.gadā fiksēto pārkāpumu statistika ceļu satiksmē.**

Par transportlīdzekļa vadīšanu reibumā 2014.gadā sastādīti 4190 administratīvā pārkāpuma protokoli, 2015.gadā 4152, bet 2016.gadā 3839. Par drošības jostu nelietošanu 2014.gadā kopumā sastādīti 27064 administratīvā pārkāpuma protokoli, 2015.gadā 26623, bet 2016.gadā 26744. Par atļautā braukšanas ātruma pārkāpšanu, kas fiksēti neapturot transportlīdzekli (ar fotoradariem) 2016.gadā sastādīti 128409 administratīvā pārkāpuma protokoli, tai skaitā ārvalstu autovadītājiem (no tiem 97155 ar CSDD fotoradariem, savukārt 31254 ar VP fotoradariem).

### 1.3.5. *Ceļu satiksmes dalībnieku izglītošana*

Lai pilnveidotu jauno ceļu satiksmes dalībnieku izglītošanas procesu, ir jāsāk ar ģimeni, jo ģimene ir tā, kas veido bērnu, ieaudzina attieksmi pret satiksmes drošību un ceļu satiksmes noteikumu ievērošanu. Jāņem vērā, ka nevar pilnībā attiecināt esošo zināšanu līmeni par ceļu satiksmes noteikumiem uz praktisko rīcību un uzvedību, piedaloties ceļu satiksmē, jo ļoti svarīga ir attieksmes veidošana, pareizas uzvedības modeļa veidošana bērnos. Tātad pamati par drošību bērnam ir jāapgūst jau no agras bērnības. Ir jādomā risinājumi, kā bērniem iemācīt uz ceļa uzvesties un justies droši.

Ir novērots, ka apmācība par satiksmes drošību dažādās skolās šobrīd ir atšķirīga. Daudzviet tas aprobežojas tikai ar pārrunām par satiksmes drošību mācību gada sākumā vai beigās. Tā rezultātā bērns saņem virspusēju informāciju, taču nav iemācīts to izprast un reāli pielietot ceļu satiksmē.

Zināšanu sniegšana par ceļu satiksmes drošību bērniem ir nepieciešama saistībā arī ar to, ka šobrīd velosipēda vadītāja apliecību var iegūt no 10 gadu vecuma. Jāņem vērā, ka šāds bērns ar velosipēdu piedalīsies kopējā ceļu satiksmē, tādēļ viņš ir atbilstoši jāsagatavo jau laicīgi pirms tam. Bērnam pilnībā ir jābūt gatavam dalībai ceļu satiksmē, jo velosipēdu vadītājs ir mazāk aizsargāts ceļu satiksmes dalībnieks.

Liels darbs ieguldīts sabiedrības informēšanā un izglītošanā satiksmes drošības jomā - kopš 2001.gada CSDD sadarbībā ar iesaistītajām institūcijām regulāri veido satiksmes drošības kampaņas par aktuālām tēmām – braukšanu reibumā (*Izglāb draugu!, Stūrē skaidrā! u.c.),* drošības jostu lietošanu (*Izdzīvo, kas piesprādzējas)*, ātruma pārsniegšanu (*Ātrums, nāvīgi viltīgs!)*, mazaizsargāto satiksmes dalībnieku drošību. Jau 23 gadus (kopš 1994.gada) Latvijā tiek organizētas Jauno satiksmes dalībnieku sacensības jaunajiem velosipēdistiem, kā arī konkurss mopēdistiem „Gribu būt mobils” un topošajiem autovadītājiem – „Gada labākais topošais autovadītājs”.

Jāpiemin arī, ka CSDD katru gadu veido mācību līdzekli satiksmes drošībā, kas tiek dāvināts Latvijas skolām.

2015.gadā tika realizētas kampaņas par velosipēdistu drošību, drošības jostu lietošanu un braukšanu reibumā. 2015.gada rudens sezonā tika realizēta kampaņa gājējiem “Esi gaismas vest-nesis”, kuras laikā Latvijas mazturīgajiem iedzīvotājiem tika izdalītas 20 000 gaismu atstarojošas vestes.

CSDD ir izveidots interaktīvs mācību līdzeklis topošajiem velosipēdistiem. Skolēni, viņu vecāki un pedagogi to var izmantot mācību procesā un ar to var iepazīties tīmekļa vietnē – [www.berniem.csdd.lv](http://www.berniem.csdd.lv).

**Valsts izglītības satura centrs** ir izstrādājis un 2015. gada rudenī piedāvājis izglītības iestādēm diagnosticējošo darbu par ceļu satiksmes noteikumiem 4.klases un 8.klases skolēniem. Tā mērķis bija noskaidrot skolēnu zināšanas, prasmes un attieksmi par ceļu satiksmes noteikumu ievērošanu un paradumiem ikdienas situācijās uz ceļa, ielas, apdzīvotās vietās un ārpus tām.

Diagnosticējošā darba organizēšanu atbalstīja CSDP, tā sagatavošana un organizēšana tika finansēta no apdrošināšanas līdzekļiem, ko saskaņā ar Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumu apdrošinātāji ceļu satiksmes negadījumu novēršanas pasākumu veikšanai ieskaita biedrības „Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs” kontā.

Kopumā tika apkopoti 19793 skolēnu darba rezultāti (4.klasēs - 10766; 8. klasēs - 9027).

**4.klašu skolēniem** diagnosticējošā darbā bija ietverti jautājumi, piemēram, par *Gājēju un pasažieru pienākumiem; Papildus prasībām velosipēdu un mopēdu vadītājiem; Ceļu satiksmes regulēšanu un Neregulējamiem krustojumiem*; *Ceļa zīmēm un to raksturojumu; Braukšanas ātrumu, distanci un intervālu; TL vadītāju un atsevišķu kategoriju ceļu satiksmes dalībnieku vecuma ierobežojumiem* un *Vispārīgiem jautājumiem.*

Vidējais 4.klases darba pareizo atbilžu procentuālais daudzums ir 77,5%. Skolēnu zināšanu līmenis ir augsts, jo pēc jautājumu analīzes redzams, ka lielākajam vairumam skolēnu (35,1%) pareizo atbilžu skaits svārstās no 90% - 100%, savukārt vājus rezultātus (zem 33% pareizo atbilžu) uzrādījuši vien 2,7% skolēnu.

**8.klašu skolēniem** diagnosticējošā darbā bija ietverti jautājumi, piemēram, par *Vispārīgiem jautājumiem; Gājēju un pasažieru pienākumiem; TL vadītāju vispārīgie pienākumiem; TL vadītāju pienākumiem īpašos gadījumos; TL vadītāja rīcību pēc ceļu satiksmes negadījuma; Ceļu satiksmes regulēšanu; Braukšanas sākšanu un braukšanas virzienu maiņu; Braukšanas ātrumu, distanci un intervālu; Ceļu satiksmi dzīvojamās zonās; Dzelzceļa pārbrauktuvju šķērsošanu; Avārijas zīmju lietošanu; Papildu prasībām velosipēdu un mopēdu vadītājiem; TL pazīšanas zīmēm; Mācību braukšanu; Braukšanu krustojumos; TL un to reģistrāciju; Ceļu satiksmes dalībnieku pienākumiem un to tiesībām.*

Vairumam skolēnu rezultāti grupējas ap vidējo rezultātu, kas darbā kopumā ir 59,25%. Turklāt skolēni ar ļoti zemiem rezultātiem (9%) ir tikpat, cik skolēnu ar ļoti augstiem rezultātiem (9%). Labāk skolēni atbild uz jautājumiem par CSN, taču vājāk pārzina būtiskākus jautājumus par CSL.

Lieki piebilst, ka visu jautājumu apguvei nepietiek vien ar pedagoga darbu izglītības iestādē, šeit būtu ļoti nepieciešama arī vecāku un visas sabiedrības droša un pareiza rīcība ceļu satiksmē.

Kopējai ceļu satiksmes dalībnieku izglītošanai un informētībai būtu nepieciešami **mūsdienīgi pašmācības izglītības modeļi satiksmes drošībā:**

* Interaktīvu digitālo materiālu (satiksmes drošības tīmekļa vietnē – [www.bērniem.csdd.lv](http://www.bērniem.csdd.lv), datorspēle u.tml.) pilnveidošana, attīstīšana un veidošana;
* IZM, CSDD, VP un citu atbildīgo institūciju satiksmes drošības izglītības projektu dažādām vecuma un satiksmes dalībnieku grupām (gājēji, pasažieri, velosipēdu, mopēdu un automobiļu vadītāji), masu pasākumu skolās un Latvijas pilsētās drošības jautājumu aktualizēšanai organizēšana.

Tāpat būtiskas ir arī **izglītojoši informatīvas kampaņas par aktuālām ceļu satiksmes drošības problēmām visiem ceļu satiksmes dalībniekiem:**

* Par braukšanu reibumā;
* Par droša ātruma neievērošanu;
* Par drošības jostu, aizsargķiveru un bērnu sēdeklīšu nelietošanu;
* Par mazaizsargāto satiksmes dalībnieku (gājēju, velosipēdu, mopēdu un motociklu vadītāju) drošību;
* Par agresīvu braukšanas stilu;
* Par autovadītāju nogurumu un sekundes miegu pie stūres;
* Par satiksmes dalībnieku savstarpējās sapratnes un cieņas trūkumu u.c.

### 1.3.6. *Ceļu satiksmes negadījumu seku samazināšana un novēršana*

Bojāgājušo skaita samazināšanai ir būtiski, lai tiktu apzinātas un pievērsta uzmanība tieši tām traumām, kas rada invaliditāti vai letālas sekas.

Atļautā kustības ātruma pārsniegšana un nepiemērota ātruma izvēle, kas bieži vien ir par iemeslu CSNg, tāpat var būt iemesls smagām cietušo traumām pēc CSNg. Ātruma ietekme uz negadījumu traumu smagumu ir tieša, tāpat svarīgi ir arī citi faktori: negadījumā cietušo glābšana, glābšanas laika samazināšana. Šeit kā vienu no galvenajiem pasākumiem, kas turpmāk ievērojami samazinātu šo laiku, var minēt eZvana sistēmas ieviešanu, tomēr jāņem vērā, ka šī sistēma būs pieejama tikai jauniem automobiļiem.

Bieži vien vissmagākās traumas ir negadījumos, kuros cieš vismazāk aizsargātākie ceļu satiksmes dalībnieki, tādēļ ir būtiski, lai tiktu samazinātas traumas gājējiem un velosipēdistiem.

Ceļu satiksmes negadījumos ar smagām traumām vai letālām sekām kā viens no negadījuma iemesliem parasti ir vadītāja atrašanās alkohola reibumā vai narkotisko vielu iespaidā, taču vēl viens iemesls, kuram līdz šim ir pievērsta mazāka uzmanība, ir vadītāja nogurums (arī profesionālo vadītāju atpūtas/darba laika kontrole).

Svarīgs elements, kas spētu samazināt smagi cietušo skaitu, ir drošības jostu lietošana visiem TL pasažieriem (ne tikai vadītājam). Tāpat svarīgi, lai visi motociklu un mopēdu vadītāji un to līdzbraucēji lietotu aizsargķiveres, lai visi bērni tiktu pārvadāti bērnu krēsliņos, nepieciešams uzlabot sabiedrības zināšanas un prasmes par pirmās palīdzības sniegšanu satiksmes negadījumos, kā arī nepieciešams samazināt glābēju ierašanās laiku ceļu satiksmes negadījuma vietā. Papildus ir nepieciešams efektīvāk veikt glābšanas darbus un nodrošināt efektīvu, savlaicīgu un kvalitatīvu neatliekamo medicīnisko palīdzību ceļu satiksmes negadījumos cietušajiem, to ārstēšanu slimnīcās un rehabilitāciju.

### 1.3.7. *Preventīvie pasākumi ceļu satiksmes negadījumu novēršanā*

**Atļautā braukšanas ātruma kontrole – stacionārie fotoradari**

Lai samazinātu atļautā braukšanas ātruma neievērošanu ceļu satiksmē, ir jāturpina pilnveidot ceļu satiksmes dalībnieku kontroli, tāpat būtiska ir arī informācijas apmaiņas nodrošināšana par pārkāpējiem starp ES dalībvalstīm.

Laikā, kad Latvijā tika pārtraukta stacionāro fotoradaru darbība, ceļu satiksmes drošība neuzlabojās, tā pasliktinājās. Proti, 2012.gadā, kad darbojās radari, no aprīļa līdz septembrim negadījumu skaits ar cietušajiem samazinājās par 3,6% (salīdzinot ar 2011.gada tādu pašu laika posmu, kad stacionārie radari faktiski nedarbojās). Taču jau 2013.gadā negadījumu skaits ar cietušajiem palielinājās par 5,3%. Līdzīgas tendences vērojamas arī bojāgājušo skaita ziņā. Proti, stacionāro radaru darbības laikā vasaras mēnešos bojāgājušo skaits samazinājās par 3,5%, bet pēc radaru darbības pārtraukšanas 2013.gadā palielinājās par 14,6%.

Līdz 2018.gadam tiek realizēts plāns izveidot stacionāro ātruma mērierīču tīklu ar 100 fotoradariem visā Latvijā, lai sekmētu satiksmes drošības situācijas uzlabošanos. Ministru kabineta 2016.gada 14.novembra rīkojums Nr.678 ”Par konceptuālo ziņojumu “Par valsts akciju sabiedrības “Ceļu satiksmes drošības direkcija” uzstādīto stacionāro fotoradaru darbības rezultātiem, priekšlikumiem par tehnisko līdzekļu (fotoiekārtu vai videoiekārtu) turpmāko izmantošanu un fotoradaru iegādes, uzstādīšanas un darbības nodrošināšanas finansēšanu”” paredz atbalstīt konceptuālajā ziņojumā ietverto turpmākās fotoradaru ieviešanas risinājuma variantu, kas paredz ieviest 100 fotoradarus 4 kārtās šādos termiņos: 1.kārta – 16 (realizēta 2015.gadā), 2.kārta – 24 (tika realizēta 2016.gada laikā), 3.kārta – 20 (2017.gadā), 4.kārta – 40 (2018.gadā), paredzot izdevumus segt tikai no CSDD valstij izmaksājamo dividenžu daļas

Sākot no 2016.gada 6.decembra, ceļu satiksmē ātruma kontrolei tiek izmantoti 40 stacionārie radari, tāpat tiek veikti sagatavošanas darbi vēl 20 fotoradaru potenciālajās uzstādīšanas vietās. Stacionāro fotoradaru vietas ir izvēlētas, SM sadarbojoties ar CSDD, VP, LVC, LPS un RD SD.

Stacionāro fotoradaru kartes aktuālā versija ir pieejama CSDD tīmekļa vietnē [www.csdd.lv](http://www.csdd.lv). Līdz 2016.gada novembrim visvairāk radaru ir izvietoti Rīgas reģionā, jo Rīgas reģionā ir arī lielākā satiksmes intensitāte un līdz ar to arī vairāk bīstamo vietu. Radari tiek izvietoti pēc noteiktas metodikas, kuras pamatā ir ceļu satiksmes negadījumu un negadījumos cietušo skaits. Pirms katra radara tiek uzstādītas atgādinošas ceļa zīmes.

Izstrādājot plānu par radaru atrašanās vietām, tika analizēta un ņemta vērā gan citu valstu pieredze, gan līdzšinējie ceļu satiksmes dati un faktori Latvijā. Šie faktori ir ceļu satiksmes negadījumu analīze (negadījumu, cietušo un bojāgājušo skaits konkrētajā vietā), ceļa posma funkcionālā nozīme satiksmē, potenciālā braukšanas ātruma pārsniegšanas rezultātā radītais apdraudējums citiem satiksmes dalībniekiem, satiksmes intensitāte un raksturīgās braukšanas tendences. Jāpiebilst, ka vairākos aktuālajos ceļa posmos stacionāro fotoradaru uzstādīšana atlikta līdz nākamajam periodam, jo šajās vietās tuvākajā laikā plānoti ceļa remonta vai rekonstrukcijas darbi.

Savukārt ārvalstu pieredze liecina, ka radaru darbībai un izvietošanai ir jābūt līdzsvarotai – stacionārajiem un pārvietojamajiem radariem jādarbojas pamīšus, uz ceļiem neiztikt arī bez policijas. Būtiski, lai radaru ieviešana ir caurskatāma, lai to darbības un atrašanās vietas ir rūpīgi izsvērtas. Radariem jābūt sabiedrībai saprotamam instrumentam, kas darbojas, lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību, nodrošinātu atļautā braukšanas ātruma ievērošanu.

**TL uzstādīto drošības jostu nelietošanas ietekme uz CSNg sekām**

TL uzstādītās drošības jostas ir visvienkāršākais un vislētākais paņēmiens, kā novērst vai samazināt CSNg traumas. Būtiski, ka šobrīd ar drošības jostām ir aprīkotas praktiski visas vieglās automašīnas, tāpat drošības jostu lietošana jau labu laiku ir obligāta visās ES dalībvalstīs. Jāpiemin, ka ES tiesību normas paredz, ka gan autovadītājiem, gan pasažieriem jāpiesprādzējas ar drošības jostu, ja sēdeklim tāda paredzēta. Tāpat ne mazāk svarīgi par drošības jostas atvilkšanas un piesprādzēšanas faktu ir to izdarīt pareizi, jo tikai tā var izvairīties no dzīvībai bīstamām traumām, ja notiek CSNg.

Tomēr jāņem vērā, ka ES dalībvalstīs nepiesprādzēšanās ir otrais biežākais letālu CSNg iemesls (otrajā vietā ir atļautā braukšanas ātruma pārsniegšana, bet trešo vietu ieņem braukšana reibumā). Zīmīgi arī, ka TL uzstādītie gaisa drošības spilveni spēj veikt savu funkciju (samazināt CSNg traumas) tikai kopā ar drošības jostām, tādēļ ir būtiski vienmēr piesprādzēties, it īpaši, ja automašīnai ir drošības spilveni.

2015.gadā veicot aptauju un īstenojot pētījumu[[11]](#footnote-11) par drošības jostu lietošanu Latvijā, tika secināts, ka, atrodoties automašīnas priekšējos sēdekļos, drošības jostas lieto lielākā daļa jeb 81% autovadītāju un pasažieru, savukārt, sēžot aizmugurē, sprādzējas vien aptuveni trešā daļa (aptuveni 30%). Jānorāda, ka aizmugurējā sēdekļu rindā Latvijā drošības jostas lieto ievērojami retāk (aptuveni 2,5 reizes) nekā citur ES. Lai arī statistikas dati liecina, ka kopumā situācija ar drošības jostu lietošanu TL pēdējos gados Latvijā ir uzlabojusies, tomēr, kā liecina šī aptauja, 17% autovadītāju joprojām uzskata, ka drošības jostu lietošana vispār nav nepieciešama.

Tāpat pētījumā tika secināts, ka drošības jostu lietošanas popularitāte atšķiras starp dažādiem Latvijas reģioniem un pilsētām, jo Rīgā drošības jostas aizmugurējā sēdekļu rindā lieto aptuveni 58% satiksmes dalībnieku, taču ārpus Rīgas situācija atšķiras, piemēram, Rēzeknē aizmugurējā sēdekļu rindā piesprādzējas vien 14% aizmugurē sēdošo pasažieru, turklāt tikai puse no visiem bērniem tiek pārvadāti atbilstoši CSN prasībām (lietojot bērnu sēdeklīšus).

Ņemot vērā statistiku par CSNg cietušo un bojāgājušo (2015.gadā bojā gājuši 12 bērni, 2014.gadā - 7 bērni) bērnu skaitu, jāatceras, ka bērnu drošība, ja tas ir TL pasažieris, ir atkarīga no papildus faktoriem, kas ietekmē CSNg sekas. Saskaņā ar CSN, bērniem, kura augums nepārsniedz 150 cm, ir jāatrodas viņa vecumam un svaram piemērotā bērnu sēdeklītī vai uz paliktņa, kas uzstādīts atbilstoši tā izgatavotāja norādījumiem, un jābūt piesprādzētam ar drošības jostu.

Ir jāpatur prātā, ka garākiem bērniem ir obligāti jālieto pieaugušo drošības josta. Bērnu drošībai ir arī svarīgi, lai priekšējā sēdekļu rindā netiktu lietots bērnu krēsliņš, kur bērns sēž ar seju pret braukšanas virzienu, izņemot, ja atslēgts gaisa drošības spilvens.

**TL vadīšana alkohola reibumā vai narkotisko vai citu apreibinošu vielu ietekmē**

Lai arī Latvijā par šādu pārkāpumu ceļu satiksmē ir noteikti lieli sodi, joprojām daļa TL vadītāju piedalās ceļu satiksmē alkohola reibumā vai narkotisko vielu iespaidā. Par šādu faktu liecina VP statistika par pārbaudēm ceļu satiksmē, atklājot ik dienas vairākus TL vadītājus, kas atrodas alkohola reibumā un sēžas pie stūres. Tāpat alkohola vai narkotisko vielu reibumā notiek arī CSNg ar cietušajiem, tajos vainīgie šoferi arī saņem Krimināllikumā noteikto sodu.

**7. attēls. Statistika par alkohola reibumā izraisīto CSNg procentuālo daudzumu no kopējā CSNg skaita no 2001. līdz 2015.gadam**

Pēdējo trīs gadu laikā uz Latvijas ceļiem ir sastādīti vairāk kā 12 000 administratīvo pārkāpumu protokoli TL vadītājiem, kuri pie stūres sēdušies alkohola, narkotisko vai citu apreibinošo vielu reibumā. Turklāt 10% no 2015.gadā izraisītiem CSNg ar letālām sekām iemesls ir bijis TL vadīšana alkohola vai citu apreibinošo vielu ietekmē. Šajos negadījumos dzīvību zaudējuši 18 cilvēki. Tāpat alkohola reibumā izraisītos CSNg 2015.gadā ir cietuši 280 cilvēki, kas kopumā veido 6 % no visiem CSNg cietušajiem. Kopumā reibumā izraisīto CSNg bojāgājušo skaits ir samazinājies, lai gan tas vēl joprojām atstāj lielu ietekmi uz kopējo statistiku par bojāgājušajiem un cietušajiem.

TL vadīšana alkohola reibumā vai narkotisko vielu ietekmē palielina CSNg risku, jo vadītājs nav gatavs kritiskā situācijā pietiekami ātri reaģēt, lai pieņemtu pareizu lēmumu un izpildītu drošu manevru, kas varētu novērst CSNg. Tāpat jāatceras, ka TL vadīšana alkohola reibumā vai narkotisko vielu ietekmē palielina CSNg seku smagumu. Šādu faktu pierāda arī statistika, jo CSNg, kur viens no vadītājiem vai abi vadītāji ir bijuši alkohola reibumā vai narkotisko vielu ietekmē, sekas parasti ir ļoti smagas un ir bojāgājušie. Lielākoties tam par iemeslu ir fakts, ka alkohola reibumā (tāpat arī narkotisko vielu iespaidā) parasti tiek pārsniegts arī ātrums, netiek ievēroti arī citas CSN prasības, iestājas ignorance pret satiksmes drošību.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | | | | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |
|  | **CSNg ar cietušajiem** | | | | | | | | | | | | | | | | | |  | | **Bojā gājušie** | | | | | | | | | | |
| |  | | --- | |  | | | | | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |
|  | | | | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |
|  | | | | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |
|  | | | | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |
|  | | | | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |
|  | | | | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |
|  | | | | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |
|  | | | | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |
|  | | | | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |
|  | | | | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |
|  | | | | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |
|  | | | | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |
|  | | | | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |
|  | | | | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  |  |  |  |  |
|  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |  | |
|  |  | |

**8.attēls. Statistika par alkohola reibumā izraisīto CSNg cietušo un bojāgājušo skaitu no 2001. līdz 2015.gadam**

Lai samazinātu un novērstu TL vadīšanu alkohola reibumā vai narkotisko vielu ietekmē, ir nepieciešams mainīt sabiedrības attieksmi pret alkohola un narkotisko vielu ietekmi uz ceļu satiksmes drošību. Viens no veidiem, kā panākt sabiedrības attieksmes maiņu, ir dažādu kampaņu īstenošana, tomēr jāuzsver arī sodu nozīmīgums.

**TL vadīšana nogurumā**

2014.gadā tika publicēts pētījums[[12]](#footnote-12) par miegainības sastopamības biežumu Latvijas TL vadītāju vidū, kas tika veikts vairākos posmos laika periodā no 2010. gada līdz 2013. gada septembrim vairākās vietās Latvijā. Pētījumā tika uzaicināti piedalīties garāmbraucošo TL vadītāji. Izmeklējamo personu piesaiste notika pēc brīvprātības principiem. Visi dati par respondentiem tika fiksēti anonīmi.

Pētījumā būtiskākie secinājumi:

* Latvijas TL vadītāju vidū samērā bieži **konstatēts augsts (11,7 %) iemigšanas risks**. Šādi rezultāti liecina par to, ka palielināta TL vadītāju miegainība ir nopietna, ceļu satiksmes drošību apdraudoša problēma Latvijā.
* Biežāk nekā citiem TL vadītājiem augsts iemigšanas risks tika konstatēts vecuma grupā no 18 līdz 40 gadiem.
* **Kravas automašīnu** vadītājiem augsts iemigšanas risks tika konstatēts ievērojami biežāk (20,5 %) nekā vieglo automašīnu vadītājiem (11,2 %).
* Pētījumā konstatētas būtiskas augsta iemigšanas riska sastopamības biežuma atšķirības dažādās diennakts stundās. Laikā starp 15:00 un 18:00 augsts iemigšanas risks TL vadītāju vidū sastopams 1,7 reizes biežāk nekā laika periodā starp 9:00 un 15:00.
* Bieži sastopamu miegainību autovadītāju vidū apliecina arī aptaujas rezultāti. Ievērojami paaugstinātu risku iemigt pie stūres pēdējā gada laikā vismaz vienu reizi piedzīvojuši 63,5 % autovadītāju, 22,5 % paaugstinātu iemigšanas risku piedzīvojuši vismaz vienu reizi mēnesī, bet 6,9 % paaugstinātu iemigšanas risku piedzīvojuši katru nedēļu. Starp vīriešiem šādu personu bija vairāk, nekā starp sievietēm.
* Sekundes miegu pie stūres pēdēja gada laikā piedzīvojuši 34,6 % autovadītāju. Vīrieši (īpaši vecumā no 18 līdz 40 gadiem) piedzīvojuši sekundes miegu pie stūres ievērojami biežāk, nekā sievietes (īpaši vecumā no 18 līdz 40 gadiem). Atšķirības starp jaunākiem un vecākiem autovadītājiem nav būtiskas.
* Pētījumā nav konstatēta ļoti cieša saistība starp autovadītāju miegainības pašvērtējumu un objektīvā miegainības mērījuma rezultātiem, tātad autovadītāji nespēj pietiekami precīzi paši novērtēt savu miegainību, vismaz daļa autovadītāju miegainību nespēj atšķirt no noguruma.
* Būtiskākais pētījumā konstatētais faktors, kurš radikāli samazina augsta iemigšanas riska sastopamības biežumu, ir atvaļinājums (strādājošiem) vai mācību brīvlaiks (tiem, kuri mācās). Atvaļinājuma laikā /mācību brīvlaikā ļoti būtiski (vairāk nekā 7 reizes) samazinās iemigšanas riska sastopamības biežums.
* Autovadītāji, kuri nebija pietiekami izgulējušies pēdējā naktī/nedēļā pirms pētījuma, ievērojami biežāk piedzīvojuši miegainību/sekundes miegu pie stūres iepriekšējā gada laikā. Tas apstiprina pieņēmumu, ka nepietiekama izgulēšanās nereti nav gadījuma rakstura, bet gan attiecīgās personas dzīvesveids - tie, kuri hroniski neizguļas, neizdara secinājumus (vai arī nespēj mainīt savu dzīvesveidu, ieradumus, darba vai mācību grafiku) un turpina dzīvot neizgulējušies.
* Kofeīnu saturošu dzērienu pozitīvā ietekme uz iemigšanas riska samazināšanu šajā pētījumā nav apstiprinājusies.
* Kā biežākos cēloņus nepietiekami ilgam un kvalitatīvam miegam respondenti norādījuši: pārmērīgu mācību slodzi, stresu, nespēju atslēgties no darba vai personīgām problēmām un pārmērīgu darba slodzi.
* Darbs maiņās dažādos laikos būtiski paaugstina miegainību, salīdzinot ar standarta darba laiku. Respondenti, kuriem ir darbs maiņās dažādos laikos, pēdējā gada laikā biežāk nekā citi izjutuši miegainību pie stūres.
* Darba slodze salīdzinājumā ar mācību slodzi, daudz biežāk izraisa augstu iemigšanas risku (objektīvi).
* Sekundes miegu pie stūres pēdējā gada laikā ievērojami biežāk piedzīvojuši strādājošie autovadītāji (salīdzinājumā ar nestrādājošiem).

Par miegainību pie stūres un tā nozīmīgumu ceļu satiksmes drošības risku izvērtēšanā var liecināt arī šāds CSNg izmeklēšanas scenārija piemērs[[13]](#footnote-13): **CSNg scenārijs** - profesionāls kravas auto vadītājs iemieg pie stūres un nobrauc no ceļa ar ātrumu 70 km/h, tālāk kravas auto ietriecas ceļa apgaismes stabā. Negadījuma rezultātā kravas auto vadītājs iet bojā. Lai analizētu šo CSNg, būtu jāpievērš uzmanība šādiem jautājumiem:

• Kāpēc kravas auto vadītājs nobrauca no ceļa? Jo tas iemiga pie stūres (lielāka daļa no CSNg izmeklēšanām ar šī fakta konstatāciju arī beidzas, kā iemesls tiek noteikts iemigšana pie stūres).

• Kāpēc kravas auto vadītājs iemiga pie stūres? Tāpēc, ka viņš bija piekritis strādāt papildu darba maiņu, pat ņemot vērā, ka viņš bija manāmi noguris (viņam bija nepieciešams nopelnīt vairāk naudas).

• Kāpēc kravas auto vadītājs varēja strādāt papildu darba maiņā? Tāpēc, ka darba vietā nebija ieviesta pareiza sistēma, kas kontrolē darbiniekus, lai tie nestrādātu pārslodzē.

• Kāpēc darba vietā nebija ieviesta darbinieku kontroles sistēma? Tāpēc, ka tā nav normatīvajos aktos noteikta kā obligāta un uzņēmuma vadībai nav motivācijas tādu ieviest.

• Kāpēc ceļa apgaismes stabs atradās tiešā ceļa tuvumā? Tādēļ, ka normatīvajos aktos šāda veida risinājums tiek pieļauts.

• Kāpēc normatīvajos aktos šāds risinājums tiek pieļauts? Tāpēc, ka atbildīgajām institūcijām par ceļu infrastruktūru nav sistemātiska pieeja ceļu projektēšanai – balstoties uz CSNg izmeklēšanu.

• Kāpēc atbildīgajām institūcijām par ceļu infrastruktūru nav sistemātiska pieeja ceļu projektēšanai? Tāpēc, ka augstāk stāvošām valsts institūcijām nav vēlmes palielināt ceļu projektēšanas un izbūves izmaksas, lai tos padarītu drošākus.

Tajā pat laikā atbilde uz jautājumu “kāpēc kravas auto vadītājs iemiga pie stūres?” varētu būt arī šāda: kravas auto nebija aprīkots ar vadītāja brīdināšanas sistēmu, kad tas ir noguris un sāk iemigt pie stūres. Tālākā izmeklēšanā jau tiktu secināts, ka kravas auto ražotājam nav bijis iemesls uzstādīt vadītāja brīdināšanas sistēmu, jo tā pārdevējs (lokālais dīleris) nav pietiekoši pilnvērtīgi informējis par šādu papildu aprīkojumu, kā arī kravas auto pircējs nav radis ekonomisko pamatojumu šādu sistēmu iegādāties kopā ar kravas auto. Papildus tiktu secināts arī, ka atbildīgās valsts institūcijas nav radušas nepieciešamību šādas sistēmas ieviest kā obligātas jauniem kravas auto, jo auto ražotāji tās uzstāda tikai kā papildu aprīkojumu par noteiktu samaksu.

**TL vadītāju uzmanības novēršana no ceļa un mobilo ierīču lietošana pie stūres**

Autovadītāju uzmanības novēršana no ceļa ir pieaugoša parādība pēdējos gados, un tā kļūst par vienu no galvenajiem faktoriem CSNg. TL arvien vairāk tiek uzstādītas dažādas komforta un izklaides sistēmas, kas var novērst vadītāja uzmanību no ceļa. Tāpat joprojām augsts risks iekļūt CSNg ir vadītājiem, kas pie stūres izmanto dažādas mobilās ierīces, piemēram, mobilos telefonus, navigācijas iekārtas un planšetdatorus. Būtiski, ka tuvākajā laikā arvien pieaugs šo ierīču popularitāte, tātad pieaugs arī risks šādiem TL vadītājiem iekļūt CSNg.

Ņemot vērā, ka iemesli, kas var novērst autovadītāja uzmanību, var būt ļoti dažādi, tiek identificēti četri galvenie:

- vizuāli izraisīta uzmanības novēršana (piemēram, autovadītājam skatoties prom no ceļa, uz apkārtni, uz pasažieriem u.c.),

- akustiski izraisīta uzmanības novēršana (piemēram, tālruņa zvans, mūzika u.c.),

- biomehāniskā uzmanības novēršana (piemēram, vadītājam regulējot radiostaciju u.c.),

- kognitīvā[[14]](#footnote-14) uzmanības novēršana (piemēram, aizsapņošanās u.c.).

Pasākumi, lai risinātu šo jautājumu, parasti tiek iedalīti piecās kategorijās: nodrošinot atbilstošas prasības normatīvajos aktos un kontrolējot to izpildi, papildinot autovadītāju apmācību procesu, īstenojot dažādas reklāmas kampaņas, ieviešot dažādus pasākumus un darbības, kas saistītas ar ceļu infrastruktūras tehnoloģijām, lai tās palīdzētu samazināt uzmanības novēršanu (piemēram, ribjoslas). Jāatceras, ka šo pasākumu īstenošanā tiek iesaistīti autovadītāji, transporta uzņēmumi, ceļu apsaimniekotāji un uzturētāji un TL izgatavotāji.

Visbiežāk uzmanības novēršana no ceļa ir sastopama tieši TL vadītāju vidū, tomēr liels risks iekļūt CSNg, kas izraisīta, novēršot uzmanību no ceļa, pastāv arī gājējiem, velosipēdistiem un motociklistiem, jo mobilās ierīces tiek lietotas arvien plašāk, turklāt to lietošanas popularitāte tikai palielinās.

**Satiksmes dalībnieku pieļauto kļūdu ietekme uz ceļu satiksmes drošību**

Cilvēki pieļauj kļūdas, tas ir pašsaprotami, turklāt šādas kļūdas tiek pieļautas arī piedaloties ceļu satiksmē gan kā autovadītājam, gan kā velosipēda vadītājam, gan arī kā gājējam. Lai noteiktu potenciālos riskus un paaugstinātu ceļu satiksmes drošību, būtiski ir apzināties, kāda veida kļūdas cilvēki pieļauj. Galvenokārt kļūdas[[15]](#footnote-15) ceļu satiksmē var iedalīt šādi:

* **Pārprašana.** Šajā gadījumā rīcība iziet no neplānotas darbības – tiek pārprastas ceļa zīmes, ceļa konfigurācija, vai arī notiek cita ceļu satiksmes dalībnieka rīcības pārprašana.
* **Neuzmanība.** Neuzmanība ir sekas tam, ka noteiktā brīdī cilvēks ir bijis pārāk maz pievērsts uzmanībai uz ceļa, ir aizdomājies vai arī aizmirsis, kā jārīkojas konkrētā situācijā (aizmirsis, ko nozīmē noteikta ceļa zīme, kāds ir atļautais kustības ātrums noteiktā ceļa posmā u.c.).
* **Kļūdīšanās.** Cilvēks rīkojas nepareizi, jo ir pieņēmis kļūdainu lēmumu, vai arī tam liekas, ka rīkojas pareizi, taču patiesībā viņš kļūdās.
* **Apzināta rīcība.** Cilvēks apzināti rīkojas pretēji pieņemtajai kārtībai (pārkāpj ātrumu, neievēro aizliegumu apdzīt u.c.).

**Datubāzes un to nozīme CSNg risku novērtēšanā**

Pasaules prakse liecina, ka pēdējos gados ir būtiski pieaugusi dažādu ar ceļu satiksmi un ceļu satiksmes drošību saistītu datubāžu nozīme un to savstarpējā integritāte. Lai iegūtie statistikas dati par ceļu satiksmi un ceļu satiksmes drošību būtu lietderīgi, būtu svarīgi integrēt vienotā sistēmā šāda veida statistikas datus15:

* pamatinformācija (valsts iedzīvotāju skaits, sociālekonomiskie indikatori, ģeogrāfiskie indikatori u.c.);
* dati par ceļu infrastruktūru (ceļu garums, tehniskais stāvoklis, ceļu aprīkojums, ceļa zīmes, ceļu kategorijas u.c.);
* dati par satiksmi (vidējie ikdienas/gada/mēneša nobraukumi, satiksmes plūsmas, turklāt arī dati par mazaizsargātākajiem ceļu satiksmes dalībniekiem);
* dati par CSNg (CSNg skaits, bojāgājušie, cietušie u.c.);
* dati par CSNg gūtajiem ievainojumiem (Maximum Abbreviated Injury scale – MAIS);
* dati par satiksmes dalībniekiem (sodi, pārkāpumi u.c.);
* dati par CSNg zaudējumiem.

Parasti līdzīgas datubāzes sastāv no liela apjoma informācijas, taču bieži vien šī informācija tiek nepietiekoši strukturēta, analizēta. Būtiski, ka analīze būtu jāveic, sasaistot dažādus faktorus no katras atsevišķās datubāzes. Tas ir svarīgi tādēļ, ka šādā veidā var tālāk noteikt potenciālos riskus, tos modelēt un tālāk jau arī novērst vai samazināt.

### 1.3.8. *Esošā ceļu infrastruktūra*

**Valsts autoceļu infrastruktūra**

Lai arī nav iespējams pārbūvēt visus ceļus, ietves, brauktuves vai velosipēdu ceļus, ņemot vērā, ka izmaksas šādā gadījumā pārsniegtu jebkādus ekonomiskos ieguvumus, ceļu satiksmes drošību var uzlabot, pilnveidojot ceļu satiksmes drošību esošajā ceļu tīklā. Šajā gadījumā ceļus var, piemēram, aprīkot ar ātrumu samazinošiem vaļņiem, var izveidot ceļu sašaurinājumus, izveidot apļveida krustojumus, kā arī citādi ierobežot iespēju pārsniegt ātrumu, kas ir galvenais riska faktors. Tabulā nr. 2 ir attēlota dažādu ceļu infrastruktūras īpašību ietekme uz ātrumu.

**2.tabula Ceļu infrastruktūras īpašības un to ietekme uz ātrumu[[16]](#footnote-16).**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Ceļu infrastruktūras īpašība** | **Paātrinošs efekts**  **(vēlme pārsniegt ātrumu)** | **Palēninošs efekts**  **(vēlme ātrumu samazināt)** |
| Taisns ceļa posms | Garš taisna ceļa posms | Īss taisna ceļa posms |
| Ātruma ierobežotāji | Nav uzstādīti | Ir uzstādīti |
| Ceļa apkārtne | Plata un pārskatāma ceļa apkārtne | Šaura un nepārskatāma ceļa apkārtne |
| Ceļa platums | Plats ceļš | Šaurs ceļš |
| Ceļa virsma | Gluda ceļa virsma | Nelīdzena ceļa virsma |

Jānorāda, ka valsts autoceļi tiek pakāpeniski rekonstruēti visos galvenos savienojumus veidojošos maršrutos, taču joprojām saglabājas satiksmes drošību pazeminošas iezīmes ceļiem. Būtiskākās problēmas, kas pazemina satiksmes drošību uz Latvijas autoceļiem:

**1) Satiksmes intensitātei nepiemērots bīstams ceļa šķērsprofils**

Uz augstākās satiksmes intensitātes ceļu posmiem saglabāts šķērsprofils ar paplašinātām asfaltētām nomalēm, kas rada bīstamus apdzīšanas precedentus, par ko vairākkārtīgi sniegta informācija, veicot esošo ceļu auditus tādiem ceļu posmiem kā A1 posmā no Baltezera līdz Skultei, A7 vairākos posmos Ķekava – Bauska. Netiek izmantota iespēja bīstamos ceļa posmos veidot apdzīšanas aizliegumus ar marķētu un segumā iefrēzētu rievjoslu. Turklāt pastāv iespēja ceļus bez centrālās sadalošās joslas ar daļēji asfaltētu nomali (NP14) pārveidot par ceļiem, kur tiek izmantots “2+1 joslas princips”, tādējādi radot drošas apsteigšanas zonas. Šajā gadījumā vienlaikus būtu jārisina jautājums par paralēlajiem viensētu un uzņēmumu transportu savācošajiem ceļiem, kas spēj uzņemt arī lauksaimniecības tehniku.

**2) Infrastruktūra gājējiem un velosipēdistiem**

Ir nepieciešama infrastruktūras gājējiem un velosipēdistiem (galvenokārt atdalot abas ceļa lietotāju kategorijas) izveide.

- visās apdzīvotās vietās vismaz uz caurejošiem valsts autoceļu posmiem;

- uz apdzīvotas vietas iekšējiem maģistrālas nozīmes ceļiem;

- uz valsts un pašvaldību ceļiem posmos starp pilsētām un to tiešā tuvumā esošiem ciemiem;

- starptautiskos un nacionālajos velomaršrutos starp apdzīvotām vietām.

Gājēju un velosatiskmes infrastruktūras neesamība starp tuvu izvietotām apdzīvotām vietām, jo īpaši starp lielajām apdzīvotajām vietām ir nepieciešami gājēju un velosipēdu ceļi, lai velosipēdistiem nebūtu jābrauc vienotā augstas satiksmes intensitātes plūsmā ar citiem TL. Piemēram Rīga – Ķekava, Liepāja – Grobiņa, Rīga – Garciems, Ogre – Ikšķile u.c. Līdz 10 km attālums ir tāds, ko cilvēki labprāt veic ar velosipēdu, dodoties uz darbu, ja nav apvidus reljefa apgrūtinājumu.

**3) Rotācijas apļi**

Ir nepieciešama rotācijas apļu vēl plašāka pielietošana apdzīvotās vietās un ārpus tām, respektējot katras konkrētas vietas uzdevumus satiksmes norisei krustojumā (maksimāla caurlaides spēja, ātruma samazināšana, negadījumu ar smagām sekām skaita reducēšana u.c.).

**4) Optiskā vadāmība un pašizskaidrojamība**

Ir nepieciešama jebkura ceļa kā kompleksas inženierbūves tuvināšana “pašizskaidrojoša, piedodoša” ceļa koncepcijai. Nepietiekama ceļa vizuālā uztveramība diennakts tumšajā laikā (būtiski sliktāka kā tuvāko Eiropas valstu autoceļiem). Viens no būtiskākajiem ceļa drošības faktoriem ir tā saskatāmība tumšajā diennakts laikā. Ceļam un tā turpinājumam jābūt viegli vizuāli uztveramam tumsā, lai nerastos nepieciešamība veikt straujus manevrus tikai tādēļ, ka tumsā nav redzams ceļa turpinājums apvidū. Galvenās problēmas:

- Ceļa apzīmējumu trūkums – sevišķi atzīmējams, ka nepietiekamā apjomā tiek atjaunotas ceļa malu līnijas, kas ekspluatācijas laikā nodilst un kļūst vāji saskatāmas.

- Nepietiekams ceļa apzīmējumu platums un atstarošanas spēja. Daudziem valsts galvenajiem autoceļiem joprojām ir 100 mm plati garenapzīmējumi.

- Signālstabiņu nepietiekams blīvums. Vairumā tuvāko valstu maģistrālo autoceļu signālstabiņi ir izvietoti ik pēc 50 m.

- Signālstabiņu atstarotāju iznīcināšana paviršas ceļa uzturēšanas veikšanas rezultātā. Ar nomaļu pļāvēja asmens izlici tiek noskrāpēta stabiņu virsma un iznīcināti atstarotāji. Rezultātā tumsā tiek apgrūtināta ceļa trases uztveramība.

- Atvairbarjeras ne vienmēr tiek aprīkotas ar atstarotājiem.

- Ceļa zīmes nereti (konstatēts inspekcijās) ir tik senas un saplaisājušas, ka tumsā atsevišķi zīmju segmenti neatstaro gaismu un neļauj uztvert zīmes attēlu.

**5) Ceļa šķērsgriezuma uzbūve**

Ceļa uzbēruma nogāžu slīpums, ja tas ir pārāk stāvs (Lundas universitātes Zviedrijā – stāvāks par 1:4, LVS – 1:3), veicina automašīnas apgāšanos, ja tā zaudē kontrolētu kustības trajektoriju un nobrauc pa uzbēruma nogāzi. Galvenās problēmas:

- Ceļi pat jaunos projektos tiek būvēti ar uzbēruma nogāzēm 1:1,5, kas ir kritiski bīstams un izraisa automašīnas apgāšanos, nobraucot no ceļa. Apgāžoties automašīnai, pieaug CSNg seku smagums.

- Neraugoties un standartā LVS 190-2 noteikto, stāvās nogāzes netiek aizsargātas ar atvairbarjerām.

Visa veida ceļu zonas blakus ceļam atbrīvošana no liekiem un bīstamiem objektiem un uzbērumu ārējo nogāžu risinājumu, kas neveicina TL, kas nobraukuši no ceļa, apgāšanos un kūleņošanu, izvēle, nepieļaut jaunos un rekonstrukcijas projektos, ka tiek izveidotas nogāzes ar slīpumu, mazāku kā 1:3.

**6) Tieši blakusteritoriju pieslēgumi autoceļiem**

Pieslēgumu hierarhiska pakārtotība liedz māju un citu vietēju ceļu pieslēgšanu valsts galvenajiem autoceļiem, kas pilda galvenā savienojuma funkciju (AI kategorija). Neraugoties uz to, vietējo ceļu un māju pieslēgumu blīvums ir ļoti augsts, kas rada būtiskus satiksmes draudus, vadītājiem apstājoties uz ceļa ārpus apdzīvotām vietām, lai veiktu manevru (it īpaši kreiso pagriezienu). Nepieciešams valsts mērogā risināt jautājumu par paralēlo ceļu izveidi – sākotnēji vismaz tajos autoceļu posmos, kur satiksmes intensitāte pārsniedz noteiktu līmeni (10 000 A/24h).

**7) Grants ceļi**

Grants ceļu plaša pārveide par ceļiem ar cieto segumu, ietverot transporta dinamikai un drošībai atbilstošu plāna un profila korekciju kopu.

**8) Stāvlaukumi**

Pie ceļiem nav izveidoti atpūtai piemēroti laukumi. Esošie, pirms vairākiem gadu desmitiem veidotie, laukumi tiek fiziski norobežoti ar barjerām, tie netiek rekonstruēti un iebraukšana tajos netiek atļauta. Eiropas un valsts nozīmes transporta tīkla ceļos stāvvietu, kas ļauj kravas transporta vadītājiem ievērot darba un atpūtas laika sadalījuma prasības, ierīkošana.

### 1.3.9. *TL tehniskā stāvokļa ietekme uz ceļu satiksmes drošību*

**Pasīvā un aktīvā drošība**

Jaunu TL pasīvās un aktīvās drošības risinājumu ietekme uz satiksmes drošību ir tiešā mērā saistīta ar **Latvijas autoparka vecumu** un tā spēju tikt atjaunotam ar jaunākām automašīnām, kuru pasīvās un aktīvās drošības līmenis ir ievērojami lielāks. Izpētot ceļu satiksmes negadījumā starp diviem TL radušās deformācijas, kur viens no tiem ir izgatavots pirms aptuveni 20 gadiem, savukārt otrs pirms pāris gadiem, TL deformācija pēc sadursmes jaunākajai automašīnai ir ievērojami mazāka – ir saglabāta braucēju dzīvības telpa, savukārt vecākās automašīnas konstrukcija bieži vien nespēj paglābt braucējus no smagām traumām.

Jāpiemin arī fakts, ka dažādi jauno TL aktīvās drošības līdzekļi un risinājumi palīdz novērst sadursmes, pievēršot uzmanību autovadītāja kļūdām un izlabojot tās.

Par vienu no svarīgākajām nākotnes tehnoloģijām tuvākajā nākotnē varētu kļūt **automatizētu un savienotu TL tehnoloģijas**. Jāņem vērā, ka lielākā daļa ceļu satiksmes negadījumu tiek izraisīti nepareiza TL vadītāja rīcības vai lēmuma dēļ. TL, kurš tiek vadīts automatizēti, tiek samazināta vadītāja kļūdas vai kļūdaina lēmuma ietekme uz ceļu satiksmes drošību. Vērts pieminēt, ka galvenais ieguvums no automatizētiem un savienotiem TL ir to potenciālais devums ceļu satiksmes drošības uzlabošanā: pielietojot šādus TL, var samazināt ceļu satiksmes negadījumu skaitu un glābt cilvēku dzīvības. Šajos TL izmantotās tehnoloģijas varētu padarīt autotransportu drošu un uzticamu. Ilgtspējīga ES transporta sistēmas attīstība ir ļoti nozīmīga, jo īpaši, lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību, tomēr saistībā ar automatizētu un savienotu autotransportu būtu jāpievērš uzmanība datu aizsardzībai, lietotāja datu konfidencialitātei, tāpat savietojamība ar pārējiem satiksmes dalībniekiem ir īpaši būtiska. Gadījumā, ja notiek negadījums, lielāka uzmanība būtu jāpievērš pārējiem ceļu satiksmes dalībniekiem, lai ceļu satiksmes drošība tiktu uzlabota kopumā.

Automatizēto TL ieviešanas pamatā ir inteliģentā transporta sistēma (ITS). ES līmenī ITS ieviešanu regulē Eiropas Parlamenta un Padomes 2010.gada 7.jūlija Direktīva 2010/40/ES par pamatu inteliģento transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem īstenošana (turpmāk - Direktīvas 2010/40/ES), ar kuru izveido pamatu, lai atbalstītu inteliģento transporta sistēmu (ITS) koordinētu un saskaņotu ieviešanu un izmantošanu ES, jo īpaši pāri robežām starp dalībvalstīm, un nosaka vispārējus nosacījumus šim nolūkam. Vienlaikus Direktīvas 2010/40/ES ieviešana ir brīvprātīga, bet Latvijā tās ieviešana vēl nav īstenota pilnībā.

**TL tehniskais stāvoklis**

TL tehnisko stāvokli kontrolē TA. TA Latvijā tiek veikta visiem vieglajiem TL, autobusiem, kravas automobiļiem un to piekabēm, kas piedalās ceļu satiksmē un kas reģistrēti Latvijā, kā arī motocikliem. TA netiek veikta mopēdiem, sniega motocikliem un mazizmēra kuģošanas līdzekļiem.

Jānorāda, ka TL Latvijā ir pakļauti ne tikai krasām temperatūras svārstībām, bet arī ļoti agresīvas vides iedarbībai, jo brauktuves tiek apstrādātas ar pretslīdes materiāliem, kas ietekmē TL tehnisko stāvokli.

Eiropas Komisijas sagatavotājā ietekmes novērtējumā saistībā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 3.aprīļa Direktīvas 2014/45/ES par mehānisko TL un to piekabju periodiskajām tehniskajām apskatēm izstrādi un pieņemšanu ir norādīts, ka neatbilstošs TL tehniskais stāvoklis ir bijis par iemeslu 3 līdz 19% ceļu satiksmes negadījumu.

**3. tabula. Statistikas dati par veiktajām tehniskajām kontrolēm uz ceļiem 2015. un 2016.gadā**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **2015.gads** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Kravas automobiļi, piekabes (puspiekabes), autobusi** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Kopējais pārbaudīto kravas TL skaits** | **Pārbaudīto ārvalstu kravas TL skaits** | | | **Ārvalstu kravas TL skaits %** | | **Pārbaudīto kravas TL skaits ar 2. vērtējumu (būtisks trūkums vai bojājums)** | | | | **Skaits % ar 2. vērtējumu** | **Pārbaudīto kravas TL skaits ar 3. vērtējumu (bīstams trūkums vai bojājums)** | | **Skaits % ar 3. vērtējumi** | | | **Pārbaudīto TL skaits ar būtiskiem vai bīstamiem defektiem % kopā** |
| **4488** | **1652** | | | **37%** | | **382** | | | | **9%** | **30** | | **1%** | | | **10%** |
| **Vieglie automobiļi** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Kopējais pārbaudīto vieglo automobiļu skaits** | | | **Pārbaudīto TL skaits ar Riepu defektiem** | | | | **Skaits % ar riepu defektiem** | | **Pārbaudīto TL skaits ar gaismas ierīču defektiem** | | | **Skaits % ar gaismas ierīču defektiem** | | | **Pārbaudīto TL skaits ar riepu vai gaismas ierīču defektiem % kopā** | |
| **4659** | | | **118** | | | | **3%** | | **385** | | | **8%** | | | **11%** | |
| **2016.gads (līdz 01.11.)** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Kravas automobiļi, piekabes (puspiekabes), autobusi** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Kopējais pārbaudīto kravas TL skaits** | **Pārbaudīto ārvalstu kravas TL skaits** | | | **Ārvalstu kravas TL skaits %** | | **Pārbaudīto kravas TL skaits ar 2. vērtējumu (būtisks trūkums vai bojājums)** | | | **Skaits % ar 2. vērtējumu** | | **Pārbaudīto kravas TL skaits ar 3. vērtējumu (bīstams trūkums vai bojājums)** | | | **Skaits % ar 3. vērtējumi** | | **Pārbaudīto TL skaits ar būtiskiem vai bīstamiem defektiem % kopā** |
| **4555** | **1592** | | | **35%** | | **451** | | | **10%** | | **32** | | | **1%** | | **11%** |
| **Vieglie automobiļi** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Kopējais pārbaudīto vieglo automobiļu skaits** | | **Pārbaudīto TL skaits ar Riepu defektiem** | | | **Skaits % ar riepu defektiem** | | | **Pārbaudīto TL skaits ar gaismas ierīču defektiem** | | | **Skaits % ar gaismas ierīču defektiem** | | | | **Pārbaudīto TL skaits ar riepu vai gaismas ierīču defektiem % kopā** | |
| **4600** | | **188** | | | **4%** | | | **432** | | | **9%** | | | | **13%** | |

TA mērķis ir panākt, lai lietošanas laikā TL būtu droši dalībai ceļu satiksmē un neradītu kaitējumu apkārtējai videi. TL TA defektu trūkumu (defektu) savlaicīga nekonstatēšana veicinātu šo defektu pastiprināšanos un papildus tam citu defektu kaskādi, t.i., viens esošs defekts izraisa atsevišķu citu mezglu vai iekārtu defektus, tādējādi radot negatīvu ietekmi ceļu satiksmes drošībai. Ceļu satiksmes drošības un tās ietekmes uz sabiedrību kontekstā ir svarīgi, lai TL, kas tiek izmantoti ceļu satiksmē, būtu pienācīgā tehniskā stāvoklī. Lai šo mērķi sasniegtu, nepieciešams balstīties ne tikai uz ES mēroga normatīvajos aktos noteiktajām minimālajām prasībām, kas sniedz dalībvalstīm zināmu rīcības brīvību, bet arī ņemt vērā vietēja rakstura īpatnības, lai, izmantojot sniegtās iespējas, adekvāti veidotu nacionālos tiesību aktus, sasniedzot maksimālo satiksmes drošības efektu.

Daži no būtiskākajiem faktoriem, kas tieši ietekmē saistību TL tehniskajam stāvoklim ar ceļu satiksmes drošību:

- Sākotnējā apskatē 2015.gadā 41% TL tika konstatēti būtiski tehniskā stāvokļa un aprīkojuma trūkumi vai bojājumi. No šī skaita 17,5% TL ir būtiski trūkumi vai bojājumi balstiekārtā, 7,4% - tuvās gaismas regulējumā, 6,4% - korozijas bojājumi un 4,6% - nevienmērīga bremžu iekārtas darbība;

- katru dienu TA vidēji 13 TL tiek konstatēti bīstami trūkumi vai bojājumi, no kuriem 8 TL bremžu iekārta ir nepieļaujami bojāta, tādējādi radot tiešus un nepārprotamus draudus satiksmes drošībai un cilvēku dzīvībām;

- CSDD rīkotās akcijas “Tehniskās apskates nakts” ietvaros pārbaudīto TL un to aprīkojuma tehniskā stāvokļa statistika ir ievērojami negatīvāka, proti, 80% TL tiek konstatēti būtiski vai bīstami trūkumi vai bojājumi. Šāda bezmaksas diagnostikas akcija, kas nav saistīta ar juridiski saistošām sekām, norāda to, kāds ir TL reālais tehniskais stāvoklis ikdienas ceļu satiksmē;

- 3 gadu laikā veicot vieglo automobiļu tehniskā stāvokļa pārbaudes uz ceļiem, kontrolējot vieglo automobiļu gaismas ierīču un riepu tehnisko stāvokli, 10% tika TL konstatēti defekti, kas liedz tiem dalību ceļu satiksmē;

2015.gadā ir ieviesta iespēja **anulēt atļauju piedalīties ceļu satiksmē TL, kas bijis iesaistīts CSNg atbilstoši** grozījumiem Ministru kabineta 2015.gada 13.oktobra noteikumos Nr.583 “Kārtība, kādā Valsts policija ceļu satiksmes negadījumā iesaistītam TL anulē atļauju piedalīties ceļu satiksmē”. 2015.gadā ir anulētas 169 atļaujas, savukārt 2016.gadā ir anulētas 932 atļaujas.

## 1.4. Secinājumi par ceļu satiksmes drošības līmeni

Dažādu valstu nacionālajos politikas plānošanas dokumentos un pētījumos tiek pieminēti dažādi modeļi, kas būtu pielietojami ceļu satiksmes drošības uzlabošanā. Viens no tiem ir “Drošas Sistēmas”[[17]](#footnote-17) pieeja, kas tiek minēta pētījumā *“Zero Road Deaths and Serious Injuries: Leading a Paradigm Shift to a Safe System”.17*

“Droša Sistēmas”17 pieeja (“Safe System” – angļu val.) ir balstīta uz holistisku (visaptverošs) un aktīvu rīcības modeli. Tās būtība izpaužas tajā, ka katrs sistēmas elements spēlē ļoti būtisku lomu kopējā vērtējumā, taču viena elementa atteikuma gadījumā sistēma netiek būtiski bojāta, tā turpina strādāt. Pēc šīs pieejas galvenais uzsvars tiek likts uz to, lai pilnībā novērstu letālus CSNg un tādus, kuros rodas smagas traumas. “Drošajā Sistēmā” tiek ietverta ceļu satiksmes dalībnieku kontrole, izglītība, informētība, droša ceļu infrastruktūra, satiksmes plūsmas un ātruma kontrole, droši TL un atbilstoša reaģēšana uz CSNg.

Šīs sistēmas (“Drošas sistēmas”) četri pamata principi ir sekojoši:

1. Cilvēki pieļauj kļūdas, kas noved pie CSNg.

2. Cilvēka ķermenim ir ierobežota fiziskā spēja izturēt CSNg brīdī radušās pārslodzes.

3. Starp ceļu satiksmes drošības nodrošināšanā iesaistītajām institūcijām ir jānodrošina dalīta atbildība – atbildīgā institūcija par drošu ceļu infrastruktūru, atbildīgā institūcija par TL tehnisko stāvokli, atbildīgā institūcija par glābšanas darbiem pēc CSNg u.t.t.

4. Visas sistēmas daļas ir jāstiprina vienoti un savstarpēji saistīti, tai pat laikā jānodrošina, lai vienas daļas kļūdas nerada būtiskus riskus pārējās daļās.

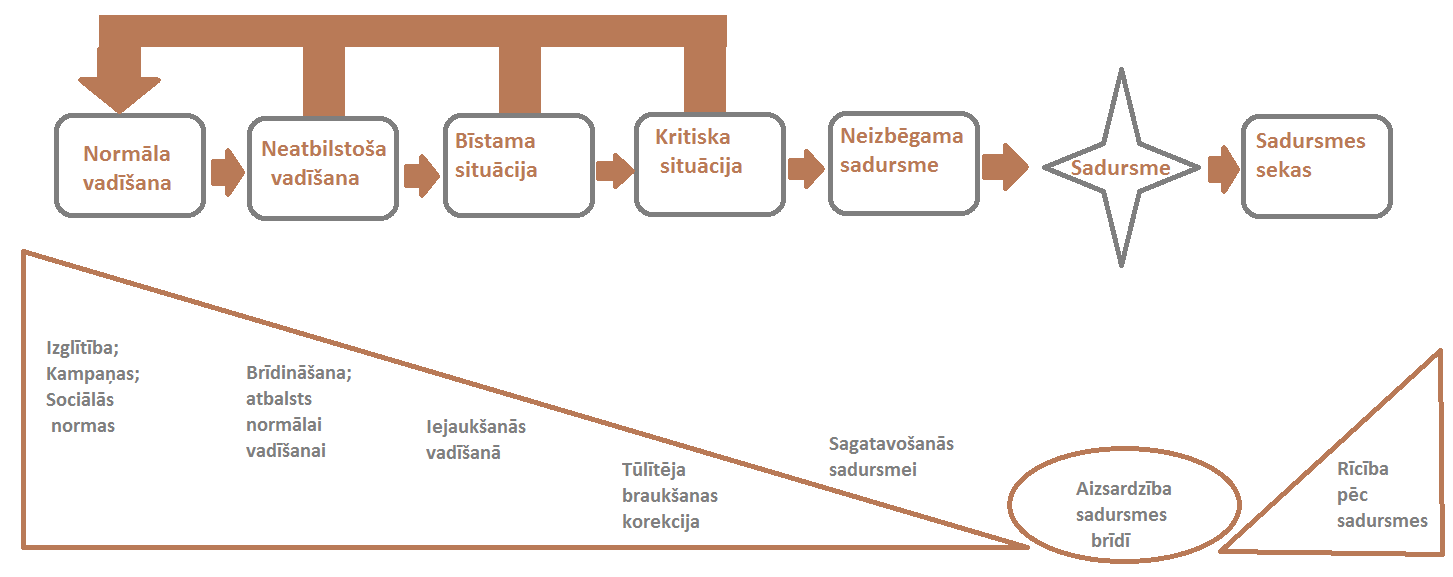
2008.gadā Starptautiskais Transporta Forums (International Transport Forum – ITF) publicēja ziņojumu *Towards Zero Ambitious, Road Safety Targets and the Safe System Approach (ITF/OECD, 2008).* Šajā ziņojumā tika norādīts uz būtisku nepieciešamību mainīt līdzšinējo nacionālo politiku ceļu satiksmes drošības jomā. Jaunā pieeja nosaka, ka jebkādas nopietnas traumas CSNg rezultātā un letāli CSNg nav pieņemami, tādēļ jāvirzās turpmāk uz nākotnes vīziju – pilnībā novēršot CSNg ar cietušiem un bojāgājušiem.

Pēc šādas pieejams ir jāsaprot, ka ceļu satiksmē iesaistītajiem risinājumiem, arī ceļu infrastruktūrai, ir jābūt pilnībā drošai – “piedodošai”. Tas nozīmē, ka šajā gadījumā cilvēku kļūdas ir un paliks pieņemamas, taču bojāgājušie un cietušie CSNg nav pieņemami. Lai šādu sistēmu izveidotu, pieejai ir jābūt pilnīgai un visaptverošai, tāpat atbildībai ir jābūt dalītai, katrai iesaistītajai institūcijai pilnībā uzņemoties atbildību par savu jomu. Drošas ceļu satiksmes sistēmas mērķis ir panākt, lai cilvēku kļūdas, neuzmanība vai apzināta rīcība neradītu letālas vai traumējošas sekas ceļu satiksmē.

**4. Tabula.** **“Drošas sistēmas” un tradicionālā pieeja**[[18]](#footnote-18)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Virzieni** | **Tradicionālā pieeja** | **Drošas sistēmas pieeja** |
| Kāda ir problēma? | Jānovērš visi CSNg | Jānovērš tie CSNg, kas izraisa letālas sekas vai smagas traumas |
| Kāds mērķis tiek piemērots? | Samazināt bojāgājušo un cietušo skaitu | Novērst letālus CSNg un ar smagām traumām |
| Kādi ir galvenie virzieni plānojot pasākumus? | Aktīva rīcība pēc CSNg.  Pakāpeniska pieeja, lai novērstu problēmu. | Aktīva pieeja un risku modelēšana, neatkarīgi no CSNg. Sistemātiska pieeja, lai izveidotu drošu sistēmu. |
| Kas izraisa CSNg? | Neatbilstoša CSNg dalībnieku rīcība | Cilvēki pieļauj kļūdas un cilvēki tiek pakļauti traumām CSNg. Sistēma jāveido ‘’kļūdu droša”. |
| Kas ir atbildīgs par CSNg | Atsevišķs ceļu satiksmes dalībnieks | Visas ceļu satiksmes drošības nodrošināšanā iesaistītās institūcijas ar dalītu atbildību. |
| Kā darbojas sistēma? | Sistēma sastāv no neatkarīgiem pasākumiem. | Katrs atsevišķs elements iekļaujas vienotā sistēmā, lai panāktu lielāku kopējo efektu. Sistēmā vienlaicīgi tiek nodrošināts, ka vienam elementam atsakot, pārējie nodrošina sistēmas darbību. |

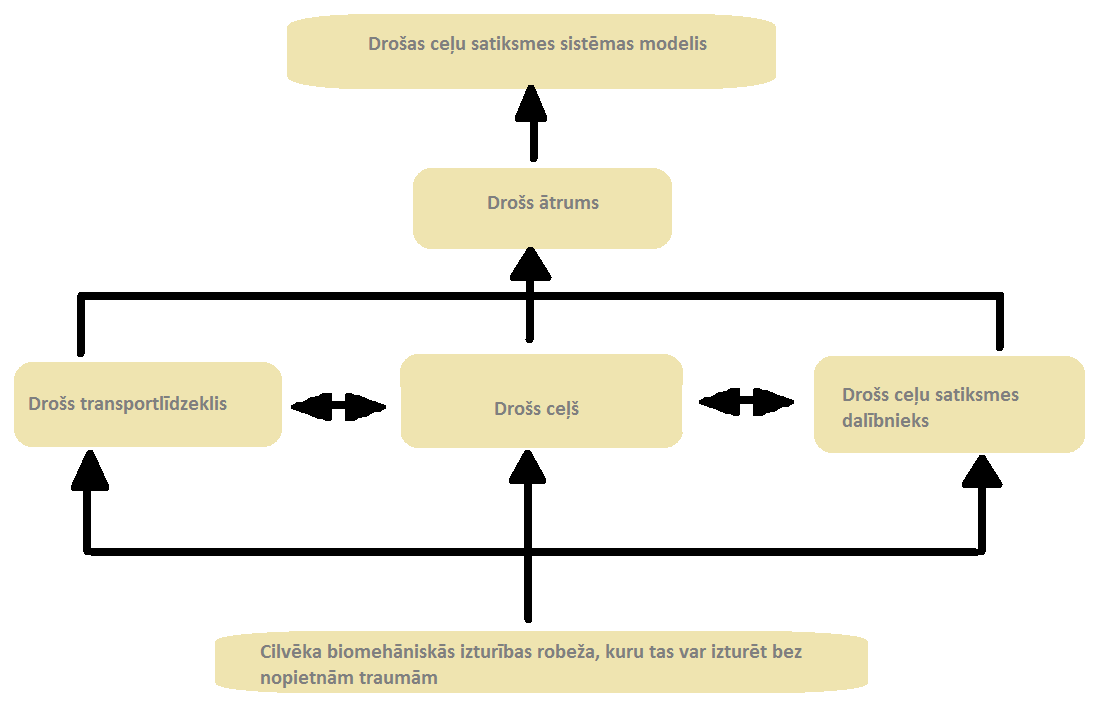
Svarīgi, ka ceļu satiksmes drošības sistēmas darbībai ir jānodrošina, lai līdz minimumam tiek samazināta un novērsta iespēja cilvēkam kļūdoties iegūt traumas CSNg vai iet bojā. Būtiski arī ņemts vērā “integrētās drošības ķēdes” (skat. 9 att.) posmos noteiktos principus – katrā no tiem var tikt noteikti konkrēti pasākumi un arī noteiktas atbildīgās institūcijas.



**9. att. Integrētā drošības ķēde18**

“Drošas sistēmas” ceļu satiksmes drošības sistēmas modelis sevī ietver vairākus elementus, kas savā starpā ir cieši saistīti. Jānorāda, ka ātrums un tā ietekme ir būtiskākais risks, kas jāņem vērā attiecībā uz pārējiem elementiem (skat. attēlu nr. 10). Par drošu TL ir uzskatāms tāds TL, kuram ir vismaz 5 zvaigžņu novērtējums *Euro NCAP*[[19]](#footnote-19) sadursmju testos, kā arī tas ir aprīkots ar elektronisko stabilitātes programmu, kā arī citiem jaunākajiem pasīvās un aktīvās drošības risinājumiem automobiļu industrijā.

Par drošu ceļu tiek uzskatīts tāds ceļš, kas atbilst 4 zvaigžņu novērtējumam pēc *Euro RAP[[20]](#footnote-20)* vērtēšanas kritērijiem, savukārt drošs ceļu satiksmes dalībnieks lieto drošības jostu, ievēro atļauto braukšanas ātrumu, nelieto apreibinošas vielas pirms vadīšanas un vadīšanas laikā, ir saprātīgs un pārzin CSN prasības.



**10.** **att. Drošs ceļu satiksmes sistēmas modelis[[21]](#footnote-21)**

Lai panāktu ievērojamu ceļu satiksmes drošības uzlabošanos, ir jāapzinās, ka būtiski ir veidot drošus, nevis drošākus ceļus, tāpat svarīgi ir nodrošināt spēcīgu un ilgtspējīgu pārvaldību pār ceļu satiksmes drošību. Kā liecina pasaule prakse, svarīgi ir arī izveidot dalītu atbildību par ceļu satiksmes drošību, nosakot atbildīgās institūcijas par konkrētiem rīcības virzieniem. Ņemot vērā arvien pieaugošo velosipēdu popularitāti, kā arī pilsētu attīstību, svarīgi ir izveidot pilnībā drošu satiksmi mazaizsargātākajiem ceļu satiksmes dalībniekiem pilsētās. Tāpat nedrīkst aizmirst arī, ka ir jānodrošina pilnvērtīgu datu ieguvi, to analīzi un pētījumu norisi par ceļu satiksmi, kā arī sekot līdzi jaunākajām tendencēm datu iegūšanā un analīzē.21

Kā liecina vairāki pētījumi un pasaules prakse, tad būtiskākie un galvenie ceļu satiksmes drošību ietekmējošie faktori ir: cilvēciskais faktors (satiksmes dalībnieks), TL un tā aprīkojuma tehniskais stāvoklis un apkārtējā vide (ceļu infrastruktūra). Vislielākā ietekme pēc nozīmes tomēr ir cilvēciskajam faktoram, savukārt pārējo ietekme ir mazāka.

Jāatceras, ka visi trīs faktori ir cieši savstarpēji saistīti, tādejādi izvirzīto mērķu sasniegšanai par ceļu satiksmes drošības līmeņa uzlabošanu tie visi ir jāapzinās un jāņem vērā. Tomēr nedrīkst aizmirst arī vēl kādu faktoru, jo būtiska ir arī glābšanas dienestu rīcība pēc CSNg – ir jānodrošina efektīva glābšanas dienestu darbība.

**Ņemot vērā CSNg statistiku, plānā ietverto izvērtējumu, kā arī citu ar ceļu satiksmes drošību saistīto faktoru analīzi, tiek noteiktas šādas būtiskākās ceļu satiksmes drošības problēmas Latvijā[[22]](#footnote-22):**

* Būtisku un satiksmes drošību tiešā mērā ietekmējošu CSN neievērošana – atļautā braukšanas ātruma pārsniegšana, priekšrocības ceļa zīmju neievērošana, luksofora signālu neievērošana, vadīšana reibumā u.c.
* Nevienmērīgs dažādu TL braukšanas ātrums ceļu satiksmē – apdzīšanas manevru veikšana bīstamās situācijās.
* Nav veikta padziļināta izpētīte smagiem CSNg iemesliem vasaras periodā uz sausa un tīra ceļa seguma – negadījumu iemeslu izpēte.
* TL vadītāju un pasažieru drošības prasību neievērošana – drošības jostu nelietošana (it īpaši aizmugurē sēdošajiem).
* Procentuāli liels no kopējā skaita CSNg bojāgājušo un cietušo gājēju skaits – ietvju trūkums, atstarojošo elementu nelietošana, brauktuves šķērsošana neatļautās vietās, nepietiekama redzamība, apgaismojums pieturās, uz gājēju pārejām, satiksmes drošības prasībām neatbilstošas gājēju pārejas u.c.
* Procentuāli liels no kopējā skaita CSNg cietušo un bojāgājušo velosipēdistu skaits – velosipēdu ceļu trūkums, velosipēdu un to vadītāju redzamība (atstarojošo elementu, apgaismes ierīču, atstarojošo vestu nelietošana), velosipēdu vadītāju CSN zināšanu trūkums, savstarpējās (autovadītājs – velosipēdists) iecietības trūkums.
* Nav izstrādāta vienota metodika bīstamo posmu un vietu (“melnie punkti”) noteikšanai apdzīvotās vietās.
* Atļautā braukšanas ātruma pārsniegšana – nepietiekošs stacionāro fotoradaru skaits, vidējā kustības ātruma radaru neesamība, nepietiekams VP pārvietojamo fotoradaru skaits.
* Zināšanu līmenis un attieksme pret CSN bērnu un jauniešu vidū – vienotu izglītības programmu trūkums, vecāku attieksme pret CSN, ignorējot tos.
* TL vadīšana nogurumā un uzmanības novēršana no ceļa (viedierīces u.c.) – nepietiekoša prasību ievērošanas kontrole, nepietiekošs sodu apmērs.
* Nepietiekoša ceļa apzīmējumu, ceļa zīmju uztveramība - daudzviet neesoši horizontālie ceļu apzīmējumi, horizontālo ceļa apzīmējumu nepietiekoša lietošana (kustības ātrums, joslas u.c.).
* Drošība ceļu krustojumos – rotācijas apļu neesamība, krustojumi neatbilstoši drošības prasībām, nav fiziski ierobežots apdzīšanas manevrs.
* TL vadītāju attieksme pret ceļu satiksmes drošību – agresīva braukšana, savstarpējā neiecietība, drošības līdzekļu nelietošana (drošības jostas), TL neatbilstošs tehniskais stāvoklis (riepas, apgaismes ierīces u.c.).
* automobiļu vidējais vecums (Latvijā 13gadi), kas ir lielāks 2 reizes nekā vidēji Eiropā – Eiropā 6-8 gadi (ražošanas brīdī a/m drošības aprīkojums, ekoloģija u.tml. ir mazākas nekā jaunākām a/m);
* Sliktais autoparka tehniskais stāvoklis - 45% automobiļu tehnisko apskati neiziet ar pirmo reizi;

## 1.5. Tiešie darbības rezultāti un to novērtējums

2020. gadā sasniedzamie tiešie darbības rezultāti definēti Ceļu satiksmes drošības plānā 2014.-2016.gadam, ņemot vērā Eiropas Komisijas izvirzīto mērķi – līdz 2020.gadam divkārt samazināt CSNg bojāgājušo un smagi ievainoto skaitu. Saskaņā ar Transporta attīstības pamatnostādnēm 2014. – 2020. gadam bojāgājušo skaits, salīdzinot ar 2010.gadu, jāsamazina par 50%. Tas nozīmē, ka līdz 2020.gadam bojāgājušo skaitam ik gadu, salīdzinājumā ar 2010.gadu, jāsamazinās par 7 – 10%. Zinot gala mērķi, ar lineārās interpolācijas metodes palīdzību tika plānots, par cik katru gadu vajadzētu samazināties bojāgājušo un cietušo skaitam, ņemot vērā Ceļu satiksmes drošības programmas 2007. – 2013.gadam izvirzītos sasniedzamos tiešos darbības rezultātus.



# Plāna mērķis un rīcības virzieni

**Mērķis: 2020.gadā ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo un cietušo skaita samazinājums par 50%, salīdzinot ar 2010.gadu.**

Plāna rīcības virzienos tiek noteikti katras kompetentās institūcijas veicamie pasākumi ceļu satiksmes drošības situācijas uzlabošanai.

**Rīcības virzieni:**

* + 1. **Preventīvie ceļu satiksmes drošības pasākumi:**
* *Pētnieciskie pasākumi par ceļu satiksmes drošību Latvijā;*
* *Kopējā TL tehniskā stāvokļa uzlabošana;*
* *Informācijas apmaiņas par CSNg uzlabošana;*
* *Preventīvie pasākumi ceļu satiksmes dalībnieku kontrolei;*
* *Grozījumi normatīvajos aktos, lai novērstu pārkāpumus ceļu satiksmē;*
* *Grozījumi normatīvajos aktos, lai pilnveidotu TL vadītāju veselības pārbaužu kārtību.*
  + 1. **Satiksmes dalībnieku izglītošana un informēšana:**
* *Satiksmes dalībnieku izglītošanas pasākumi;*
* *Informatīvās kampaņas par ceļu satiksmes drošību.*
  + 1. **Satiksmes drošības risinājumu ieviešana autoceļu un ielu tīklā:**
* *Valsts autoceļu infrastruktūras uzlabošana;*
* *Veloinfrastruktūras un gājēju infrastruktūras uzlabošanas pasākumi;*
* *Pilsētu un pašvaldības autoceļu infrastruktūras uzlabošana.*
  + 1. **Reaģēšana uz ceļu satiksmes negadījumiem un to seku mazināšana un novēršana:**
* *Glābšanas dienestu nodrošināšana ar nepieciešamo aprīkojumu;*
* *Informācijas izziņošanas sistēmas par CSNg uzlabošana;*
* *Zaudējumu noregulēšanas procesa uzlabošana.*

# Rīcības virzienu apraksts

## 3.1. **Preventīvie ceļu satiksmes drošības pasākumi.**

**6. Tabula. Plānā iekļautie rīcības virzieni un pasākumi.**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Politikas rezultāti un rezultatīvie rādītāji | | *Uzlabota ceļu satiksmes drošība, 2020.gadā panākot ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo un cietušo skaita samazinājumu 50% apmērā, salīdzinot ar 2010.gadu.* | | | | | |
| Rīcības virziens | | **3.1. Preventīvie ceļu satiksmes drošības pasākumi.** | | | | | |
| Nr. | Pasākums | Darbības rezultāts | Rezultatīvais rādītājs | Atbildīgā institūcija | Līdzatbildīgās institūcijas | Izpildes termiņš | Nepieciešamais finansējums (*euro*) un tā avoti |
| *3.1.1. Pētnieciskie pasākumi par ceļu satiksmes drošību Latvijā* | | | | | | | |
| 1. | Veikt visaptverošu pētījumu par ceļu satiksmes drošību ietekmējošiem riska faktoriem Latvijā, kā arī informēt atbildīgās institūcijas par pētījuma rezultātiem (semināri, konferences, tematiska apmācība). | Izstrādāts visaptverošs pētījums, kurā apzināti riski, kas palielina risku Latvijā iekļūt CSNg un ciest vai iet bojā CSNg, kā arī tiks gatavoti priekšlikumi risku ievērojamai samazināšanai. Par pētījuma rezultātiem informētas atbildīgās institūcijas. | Īstenots 1 pētījums par ceļu satiksmes drošību ietekmējošiem riska faktoriem, notikuši 5 semināri par pētījumu. | SM | CSDD, FM (LTAB), IeM (VP), IZM, TM (VTEB), VM | 31.12.2018. | 100 000, OCTA līdzekļi |
| *3.1.2. Kopējā TL tehniskā stāvokļa uzlabošana* | | | | | | | |
| 2. | Paplašināt TL tehnisko kontroli kontrolēs uz ceļiem | Ieviesta plašāka TL kontrole tehniskajās kontrolēs uz ceļiem kravas automašīnām, autobusiem, taksometriem, vieglajām automašīnām, motocikliem u.c. | Pārbaudīti 4300 TL katru gadu. | CSDD | VP | 31.12.2020. | Esošā CSDD budžeta ietvaros, papildus finansējums nav nepieciešams. |
| 3. | Pilnveidot TL tehnisko kontroli ikgadējā tehniskajā apskatē atbilstoši ES Direktīvas prasībām. | Atbilstoši ES Direktīvas prasībām harmonizētas ikgadējo tehnisko apskašu vērtējuma prasības, noteiktos parametros ieviešot stingrāku vērtējumu. | Sagatavoti jauni MK noteikumi par TL valsts tehnisko apskati un tehnisko kontroli uz ceļiem. | CSDD | SM | 31.12.2017. | Nav nepieciešams. |
| *3.1.3. Informācijas apmaiņas par CSNg uzlabošana* | | | | | | | |
| 4. | Izstrādāt CSNg un pārkāpumu notikuma vietu analīzes informācijas sistēmu (CAIS) | Izstrādāta informācijas sistēma CAIS, kas pētniecības institūcijām nodrošina pieeju IeM datiem par CSNg | Informācija par CSNg, administratīvo pārkāpumu un noziegumu ceļu satiksmes jomā notikumu vietām pieejama tiešsaistes režīmā bez maksas un autorizācijas jebkuram interesentam pēc noteiktiem atlases kritērijiem. | IeM IC | VP | 31.12.2020.  (paredzamais izstrādes termiņš 14 mēneši no finansējuma saņemšanas.) | 140 000, OCTA līdzekļi vai valsts budžets |
| 5. | Pilnveidot apdrošinātāju, LTAB, valsts institūciju un tiesībsargājošo institūciju informācijas apmaiņu kriminālprocesa gadījumā | Veikti grozījumi attiecīgajos normatīvajos aktos (OCTA likums, Kriminālprocesa likums, Kriminālprocesa informācijas sistēmas MK noteikumi u.c.) lai ieviestu elektronisku informācijas apmaiņu tiešsaistē starp apdrošinātājiem, LTAB, valsts institūcijām un tiesībsargājošajām iestādēm kriminālprocesā. | Ieviesta Elektroniska informācijas apmaiņa tiešsaistē starp apdrošinātājiem, LTAB, valsts institūcijām un tiesībsargājošajām iestādēm par CSNg apstākļiem, cietušajām un atbildīgajām personām, kā arī kriminālprocesā pieņemtajiem lēmumiem, lai nodrošinātu apdrošināšanas atlīdzības izmaksu cietušajām personām negaidot gala nolēmumu kriminālprocesā. | FM | IeM (VP), Ģenerālprokuratūra, LTAB; | 31.12.2020. | Tiks noteikts pēc izpētes. |
| *3.1.4. Preventīvie pasākumi ceļu satiksmes dalībnieku kontrolei* | | | | | | | |
| 6. | Veikt stacionāro tehnisko līdzekļu (fotoiekārtu vai videoiekārtu) iegādi un uzstādīšanu. | Papildināta ceļu satiksmes dalībnieku uzraudzība ar stacionārajiem radariem. | Iegādāti un uzstādīti 60 (2017.gadā – 20, 2018.gadā – 40) stacionārie foto un video radari. | SM (CSDD) | IeM (VP) | 31.12.2017.  31.12.2018. | CSDD dividendes  1 440 878  2 881 757 |
| 7. | Veikt portatīvo mērierīču alkohola koncentrācijas noteikšanai izelpojamā gaisā iegādi. | Nodrošināta vadītāju, kas vada TL, būdami alkoholisko dzērienu iespaidā, kontrole. | Iegādātas 130 (2017.gadā - 30, 2018.gadā - 50, 2020.gadā - 50) portatīvās mērierīces alkohola koncentrācijas noteikšanai izelpojamā gaisā. | IeM (VP) | SM | 31.12.2017.  31.12.2018.  31.12.2020. | OCTA vai valsts budžeta līdzekļi  27 000  43 000  43 000  Kopā: 113 000 |
| 8. | Veikt portatīvo mērierīču alkohola koncentrācijas noteikšanai izelpojamā gaisā iemušu iegādi. | Nodrošināta vadītāju, kas vada TL, būdami alkoholisko dzērienu iespaidā, kontrole. | Katru gadu iegādāti 300 000 portatīvo mērierīču alkohola koncentrācijas noteikšanai izelpojamā gaisā iemuši. | IeM (VP) | SM | 31.12.2017.  31.12.2018.  31.12.2019.  31.12.2020. | OCTA vai valsts budžeta līdzekļi  40 000  40 000  40 000    40 000  Kopā: 160 000 |
| 9. | Veikt daudzfunkcionālo narkotiku testēšanas iekārtu iegādi. | Nodrošināta vadītāju, kas vada TL, būdami narkotisko vielu iespaidā, kontrole. | Iegādātas 6 (2018.gadā - 2, 2019.gadā - 2, 2020.gadā - 2) daudzfunkcionālās narkotiku testēšanas iekārtas. | IeM (VP) | SM | 31.12.2018.  31.12.2019.  31.12.2020. | OCTA vai valsts budžeta līdzekļi  50 000  50 000  50 000  Kopā: 150 000 |
| 10. | Veikt ierīču (antiradars u.tml.), kas var uztvert TL braukšanas ātruma kontroles mērierīču (radaru) raidītos signālus, detektēšanas ierīču iegādi. | Pastiprināta atļautā braukšanas ātruma kontrole, vienlaicīgi radot vadītājos soda neizbēgamības sajūtu. | Iegādātas 63 (2018.gadā - 21, 2019.gadā - 21, 2020.gadā - 21) ierīces (antiradars u.tml.), kas var uztvert TL braukšanas ātruma kontroles mērierīču (radaru) detektēšanas ierīču raidītos signālus. | IeM (VP) | SM | 31.12.2018.  31.12.2019.  31.12.2020. | OCTA vai valsts budžeta līdzekļi  36 000 (OCTA līdzekļi)  36 000  36 000  Kopā: 108 000 |
| 11. | Nodrošināt tehniskā aprīkojuma iegādi ceļu satiksmes uzraudzībai - autopārvadājumu kontrolei un CSNg vietas noformēšanai (zižļi, svilpes, lukturi, videolukturi, prožektori, fotoaparāti, videokameras, “droni” u.c.). | Nodrošināta ceļu satiksmes uzraudzība, kā arī nodrošināta ES un Latvijas normatīvajos aktos noteikto uzdevumu izpilde autopārvadājumu kontroles jomā. | Iegādāts tehniskais aprīkojums - zižļi, svilpes, lukturi, videolukturi, prožektori, fotoaparāti, videokameras, “droni” u.c. (Nepieciešamā tehniskā aprīkojuma skaitu un veidu katram gadam nav iespējams noteikt, jo tā iegāde un apjoms atkarīgi no nepieciešamības, izvērtējot konkrēto ceļu satiksmes drošības situāciju). | IeM (VP) | SM | 31.12.2017.  31.12.2018.  31.12.2019.  31.12.2020. | OCTA vai valsts budžeta līdzekļi  59 500  40 000  40 000  30 000  Kopā: 179 500 |
| 12. | Nodrošināt nepieciešamo **mērinstrumentu** iegādi ceļu satiksmes uzraudzībai - autopārvadājumu kontrolei un CSNg vietas noformēšanai (riepu protektora dziļuma mērītāji, mērlatas, mērlentes, mērriteņi, automašīnu logu stiklu gaismas caurlaidības noteikšanas mērierīces u.c.). | Nodrošināta ceļu satiksmes uzraudzība, kā arī nodrošināta ES un Latvijas normatīvajos aktos noteikto uzdevumu izpilde autopārvadājumu kontroles jomā. | Iegādāti mērinstrumenti (Nepieciešamā tehniskā aprīkojuma skaitu un veidu katram gadam nav iespējams noteikt, jo tā iegāde un apjoms atkarīgi no nepieciešamības, izvērtējot konkrēto ceļu satiksmes drošības situāciju). | IeM (VP) | SM | 31.12.2017.  31.12.2019.  31.12.2020. | OCTA vai valsts budžeta līdzekļi  11 990 (OCTA līdzekļi)  30 000  30 000  Kopā: 71 990 |
| 13. | Nodrošināt portatīvo autotransporta svaru un aprīkojuma iegādi. | Nodrošināta ES un Latvijas normatīvajos aktos noteikto uzdevumu izpilde autopārvadājumu kontroles jomā. | Iegādāti 3 (2018. - 1, 2019. - 1, 2020. - 1) portatīvie autotransporta svari un to aprīkojums. | IeM (VP) | SM | 31.12.2018.  31.12.2019.  31.12.2020. | OCTA vai valsts budžeta līdzekļi.  25 000  25 000  25 000  Kopā: 75 000 |
| 14. | Pirms ceļu satiksmes dalībnieku kontrolei tiek izmantoti vidējā kustības ātruma radari, veikt izpēti par nepieciešamību grozīt un nepieciešamības gadījumā sagatavot grozījumus normatīvajos aktos, kā arī sagatavot priekšlikumus piemērotākajam vidējā kustības ātruma radaru finansēšanas modelim. | Sagatavots 1 vai vairāki piemērotākie finansēšanas modeļi vidējā kustības ātruma radaru iegādei un kustības nodrošināšanai, nodrošināta normatīvo aktu atbilstība vidējā kustības ātruma radaru izmantošanai ceļu satiksmes dalībnieku kontrolē. | Sagatavoti 1 vai vairāki finansēšanas modeļi, ieviesti grozījumi normatīvajos aktos. | IeM (VP) | SM (CSDD) | 31.12.2018. | Nav nepieciešams |
| 15. | Pirms ceļu satiksmes dalībnieku kontrolei tiek izmantotas automatizētas iekārtas, kas fiskē luksofora signālu neievērošanu, veikt izpēti par nepieciešamību grozīt un nepieciešamības gadījumā sagatavot grozījumus normatīvajos aktos, kā arī sagatavot priekšlikumus piemērotākajam automatizētu iekārtu, kas fiksē luksofora signālu neievērošanu, finansēšanas modelim. | Sagatavots 1 vai vairāki piemērotākie finansēšanas modeļi automatizētu iekārtu, kas fiksē luksofora signālu neievērošanu, iegādei un darbības nodrošināšanai, nodrošināta normatīvo aktu atbilstība automatizētu iekārtu, kas fiksē luksofora signālu neievērošanu, izmantošanai ceļu satiksmes dalībnieku kontrolē. | Sagatavoti 1 vai vairāki finansēšanas modeļi, ieviesti grozījumi normatīvajos aktos. | IeM (VP) | SM (CSDD) | 31.12.2018. | Nav nepieciešams |
| 16. | Nodrošināt tehnisko līdzekļu, kas fiksē aizliedzošo luksofora signālu neievērošanu, ieviešanu. | Nodrošināta automatizēta luksofora signāla ievērošanas kontrole bīstamos krustojumos | Uzstādīti tehniskie līdzekļi, kas fiksē aizliedzošo luksofora signālu neievērošanu (skaits tiks noteikts pēc izvērtējuma). | IeM (VP) | SM (LVC),  RD SD | 31.12.2020. | Tiks noteikts pēc izpētes |
| 17. | Nodrošināt ierīču, kas veic automātisku TL reģistrācijas numura zīmju nolasīšanu, iegādi. | Veicot ceļu satiksmes uzraudzību, nodrošināta iespēja automātiski konstatēt, vai TL ir meklēšanā, vai tas ir apdrošināts un ir izieta tehniskā apskate, kā arī, iespējams, citu svarīgu informāciju | Iegādātas 3 (2018. - 1, 2019. - 1, 2020. - 1) ierīces automātiskai TL reģistrācijas numura zīmju nolasīšanai. | IeM (VP) | SM, LVC | 31.12.2018.  31.12.2019.  31.12.2020. | Valsts budžets vai OCTA līdzekļi.  50 000  50 000  50 000  Kopā: 150 000 |
| 18. | Nodrošināt dienesta velosipēdu (bez motora vai ar 250W elektromotoru) iegādi VP. | Veicot ceļu satiksmes uzraudzību apdzīvotās vietās, nodrošināta iespēja kontrolēt, vai citi satiksmes dalībnieki neapdraud velosipēdistus. | Iegādāti 200 velosipēdi, kas tiek izmantoti Valsts policijas darbā ceļu satiksmes dalībnieku kontrolei. | IeM (VP) | SM | 31.21.2020. | finansējuma apmērs un finansējuma avots tiks noteikts pēc izpētes |
| 19. | Nodrošināt 3D lineālu iegādi VP CSNg seku novēršanas un izmeklēšanas procesa nodrošināšanai. | Būtiski uzlabota CSNg noformēšanas kvalitāte, izmantojot jaunākās tehnoloģijas | Iegādāti 5 (2017.gadā – 1, 2018.gadā – 1, 2019.gadā – l, 2020.gadā – 2) 3D lineāli. | IeM (VP) | SM | 31.12.2017.  31.12.2018.  31.12.2019.  31.12.2020. | OCTA vai valsts budžeta līdzekļi  2017.gadā – 100 000 (OCTA līdzekļi) 2018.gadā – 100 000    2019.gadā – 100 000  2020.gadā – 200 000  Kopā: 500 000 |
| 20. | Nodrošināt nakts redzamības termokameru iegādi VP ceļu satiksmes dalībnieku kontrolei. | Nodrošināta iespēja konstatēt personās (transportlīdzekļa vadītājus), kas pēc CSNg izraisīšanas vai CSN pārkāpuma izdarīšanas diennakts tumšajā laikā, bēgot no policijas, slēpjas aiz dabīgiem vai mākslīgiem aizsegiem, tādējādi mēģinot izvairīties no likumā paredzētās atbildības. Papildus šādas ierīces varētu tikt izmantotas pierobežā, lai konstatētu personas, kas pēc nelegālas robežas šķērsošanas turpina ceļu transportlīdzekļa kravas kastē, furgonā u.tml. | Iegādāta 8 nakts redzamības termokameras. | IeM (VP) | SM | 31.12.2017. | 2017.gadā – 28 000 (OCTA līdzekļi) |
| 21. | Nodrošināt individuālu kompakto videokameru iegādi VP ceļu satiksmes dalībnieku kontrolei. | Nodrošināta dažādu CSN pārkāpumu fiksēšana ar videoierakstu pierādījumu nostiprināšanai, t.sk. veikti videoieraksti konfliktsituācijās vai situācijās, kad policijas darbinieku mēģina korumpēt (piedāvā “kukuli”). | Iegādātas 300 (2018.gadā – 100, 2019.gadā – l00, 2020.gadā – 100) individuālās kompaktas videokameras. | IeM (VP) | SM | 31.12.2018.  31.12.2019.  31.12.2020. | OCTA vai valsts budžeta līdzekļi.  60 000,  60 000,  60 000  Kopā: 180 000 |
| 22. | Veikt speciālā aprīkojuma iegādi, lai nodrošinātu VRS uzdevumu izpildi ceļu satiksmes drošības paaugstināšanā | VRS struktūrvienības, kas veic VRS uzdevumus uz valsts autoceļiem, ir nodrošinātas ar kvalitatīvu speciālo aprīkojumu | Iegādāti:  zižļi - 400 ;  lukturi - 200; prožektori ar statīvu- 30 gab.; | IeM (VRS) | SM | 31.12.2017.  31.12.2018.  31.12.2019.  31.12.2020. | OCTA līdzekļi  8 200  8 200  4 800  8 200  Kopā: 29 400 |
| 23. | Veikt videoreģistratoru iegādi robežpārkāpēja ceļu satiksmes pārkāpuma pierādījumu fiksēšanai, sākotnējā CSNg apstākļu fiksēšanai. | Iegādāti videoreģistratori, kas ļauj fiksēt robežpārkāpēja izdarītos pārkāpumus ceļu satiksmē, sākotnējā CSNg situācijas apstākļu fiksēšanai | Iegādāti 100 videoreģistratori ar datu apstrādei nepieciešamo papildus aprīkojumu | IeM (VRS) | SM | 31.12.2017.  31.12.2019. | OCTA līdzekļi:  3 000  17 000  Kopā:20 000 |
| *3.1.5. Grozījumi normatīvajos aktos, lai novērstu pārkāpumus ceļu satiksmē* | | | | | | | |
| 24. | Veikt izpēti par nepieciešamību sagatavot grozījumus 2004.gada 21.jūnija Ministru kabineta noteikumos Nr.551”Pārkāpumu uzskaites punktu sistēmas piemērošanas noteikumi”. | Izvērtēta iespēja ieviest diferencētu soda punktu skaita sistēmu par atsevišķiem pārkāpumiem ceļu satiksmē (uz riska novērtējumu balstīta sankciju sistēma), kā arī noteikts palielināts soda punktu skaits par atsevišķiem pārkāpumiem un pārkāpumiem autopārvadājumu jomā, lai motivētu satiksmes dalībniekus ievērot CSN prasības. | Pieņemti grozījumi 2004.gada 21.jūnija Ministru kabineta noteikumos Nr.551”Pārkāpumu uzskaites punktu sistēmas piemērošanas noteikumi”. | SM (CSDD) | IeM (VP) | 31.12.2018. | Nav nepieciešams. |
| 25. | Veikt izpēti par nepieciešamību sagatavot grozījumus Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā, pārskatot sodu apmērus un izvērtējot iespēju noteikt diferencētu sodu apmēru (uz riska novērtējumu balstīta sankciju sistēma) ceļu satiksmes jomā. | Izvērtēta iespēja ieviest diferencētu soda apmēru sistēmu par atsevišķiem pārkāpumiem ceļu satiksmē (uz riska novērtējumu balstīta sankciju sistēma), kā arī noteikti palielināti soda apmēri par pārkāpumiem ceļu satiksmē (Palielināti sodi par apzinātiem vai citus satiksmes dalībniekus apdraudošiem pārkāpumiem: par transportlīdzekļa vadīšanu alkohola vai citu apreibinošo vielu ietekmē (jo īpaši, ja tas notiek atkārtoti) un smaga CSN izraisīšanu (gadījumos, ja persona bijusi iepriekš sodīta par transportlīdzekļa vadīšanu alkohola vai citu apreibinošo vielu ietekmē), par neatbilstošu apgaismes ierīču lietošanu, neatbilstošu riepu lietošanu, demontētām bremžu sistēmu detaļām, nenostiprinātas kravas pārvadāšanu, ceļa nedošanu, drošas distances un intervāla neievērošanu, atļautā ātruma pārsniegšanu, tālruņu, piezīmjdatoru, planšetdatoru un viedierīču lietošanu u.c.), motivējot satiksmes dalībniekus ievērot CSN prasības. | Veikti grozījumi Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā. | SM (CSDD) | IeM (VP) | 31.12.2017. | Nav nepieciešams. |
| 26. | Veikt grozījumus Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā, pārskatot sodu apmērus un izvērtējot iespēju noteikt diferencētu sodu apmēru (uz riska novērtējumu balstīta sankciju sistēma) autopārvadājumu jomā. | Izvērtēta iespēja ieviest diferencētu soda apmēru sistēmu par atsevišķiem pārkāpumiem autopārvadājumu jomā (uz riska novērtējumu balstīta sankciju sistēma), kā arī noteikti palielināti soda apmēri par pārkāpumiem autopārvadājumu jomā, motivējot satiksmes dalībniekus ievērot CSN prasības. | Veikti grozījumi Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā. | SM (CSDD) | IeM (VP) | 31.12.2020. | Nav nepieciešams. |
| 27. | Izvērtēt piemērotāko risinājumu iespējai veikt grozījumus Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas (OCTA) likumā, CSL un Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā (LAPK), lai nodrošinātu iespēju fiksēt visu transportlīdzekļu un to vadītāju reģistrā esošu transportlīdzekļu OCTA spēkā esamību, un ietekmēt šādu transportlīdzekļu iespēju piedalīties ceļu satiksmē bez OCTA. | Veikti grozījumi OCTA likumā, Ceļu satiksmes likumā (CSL) un Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā. | Izvērtēts un ieviests piemērotākais risinājums, kas nodrošina iespēju fiksēt visu transportlīdzekļu un to vadītāju reģistrā esošu transportlīdzekļu OCTA spēkā esamību, un ietekmēt šādu transportlīdzekļu iespēju piedalīties ceļu satiksmē bez OCTA. | FM, LTAB | VP, IeM IC, SM, CSDD | 31.12.2020. | Nav nepieciešams. |
| 28. | Izvērtēt nepieciešamību veikt grozījumus normatīvajos aktos, lai atvieglotu iespēju noslēgt OCTA līgumus tieši no apdrošinātājiem. | Izvērtēta nepieciešamība un veikti grozījumi OCTA likumā, Apdrošināšanas un pārapdrošināšanas starpnieku darbības likumā, u.c. | Satiksmes dalībniekiem (TL īpašniekiem un tiesīgajiem lietotājiem ) nodrošināta iespēja tiešsaistē OCTA informācijas sistēmā iegūt informāciju par iespējām noslēgt OCTA līgumus. | LTAB | EM, FM, PTAC | 31.12.2018. | Nav nepieciešams |
| *3.1.6. Grozījumi normatīvajos aktos, lai pilnveidotu TL vadītāju veselības pārbaužu kārtību* | | | | | | | |
| 29. | Izstrādāt (izvērtēt nepieciešamību/veikt grozījumus) grozījumus normatīvajos aktos, kas nosaka TL vadītāju veselības pārbaudes procesu, pilnveidojot noteikumos noteiktās prasības, kā arī ieviešot papildus pārbaudes | Ieviesti grozījumi MK noteikumos par veselības pārbaudēm transportlīdzekļu vadītājiem un personām, kuras vēlas iegūt transportlīdzekļu vadītāju kvalifikāciju, kā arī par pirmstermiņa veselības pārbaudes izdevumu segšanas kārtību, nosakot stingrākas pārbaudes vadītāju veselības kontrolei, lai pārņemtu Eiropas Komisijas 2016.gada 7.jūlija Direktīvas 2016/1106/EK, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2006/126/EK par vadītāju apliecībām, prasības. | Veikti grozījumi normatīvajos aktos, kas nosaka TL vadītāju veselības pārbaudes procesu | SM | CSDD | 31.12.2018. | Nav nepieciešams. |

## 3.2. Satiksmes dalībnieku izglītošana un informēšana

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Politikas rezultāti un rezultatīvie rādītāji | | ***Uzlabota ceļu satiksmes drošība, 2020.gadā panākot ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo un cietušo skaita samazinājumu 50% apmērā, salīdzinot ar 2010.gadu.*** | | | | | |
| Rīcības virziens | | **3.2. Satiksmes dalībnieku izglītošana un informēšana** | | | | | |
| Nr. | Pasākums | Darbības rezultāts | Rezultatīvais rādītājs | Atbildīgā institūcija | Līdzatbildīgās institūcijas | Izpildes termiņš | Nepieciešamais finansējums (*euro*) un tā avoti |
| ***3.2.1. Satiksmes dalībnieku izglītošanas pasākumi*** | | | | | | | |
| 1. | Nodrošināt izglītojošo pasākumu norisi pirmsskolas un pamatskolas skolēniem par ceļu satiksmes drošības jautājumiem. | Īstenoti izglītojošie pasākumi pirmskolas un pamatskolas skolēniem. | Īstenoti 4 pasākumi VISC Drošības nedēļas ietvaros. | IZM  (VISC) | CSDD, SM, VP | 31.12.2020. | Valsts budžeta līdzekļi, esošā finansējuma ietvaros |
| 2. | Veikt 10.-12.klašu skolēnu zināšanu un prasmju diagnostiku par ceļu satiksmes drošības jautājumiem. | Īstenoti izglītojošie pasākumi 10.-12.klašu skolēniem. | Īstenots 1diagnosticējošais darbs un izstrādātas rekomendācijas ceļu satiksmes drošības jautājumu apguvē izglītības iestādē. | IZM  (VISC) | CSDD, SM, VP | 31.12.2020. | OCTA līdzekļi  14 000 |
| 3. | Nodrošināt pedagogu profesionālās kompetences pilnveides semināru norisi un pedagogu labās prakses pieredzes popularizēšanu par ceļu satiksmes drošības jautājumu apguvi mācību saturā. | Notikuši semināri pedagogu profesionālā pilnveidē par mācību saturā ietverto  ceļu satiksmes drošības jautājumu apguvi vispārējā izglītībā. | Īstenoti 5 pasākumi. | IZM  (VISC) | SM, CSDD, VP | 31.12.2020. | OCTA līdzekļi  5 000 |
| 4. | Nodrošināt, ka vispārējā izglītības saturā tiek iekļauts cilvēkdrošības modulis, kurā ietverti ceļu satiksmes drošības jautājumi. | Veicināta harmoniskas, radošas, sociāli aktīvas un atbildīgas personības attīstība. | Īstenoti pasākumi (pasākumu skaits atkarīgs no pieprasījuma). | VISC | SM, CSDD, VP | 31.12.2020. | Specifiskais atbalsta mērķis (SAM) 8.3.1. “Attīstīt kompetenču pieejā balstītu vispārējās izglītības saturu” finansējuma ietvaros. |
| ***3.2.2. Informatīvās kampaņas par ceļu satiksmes drošību.*** | | | | | | | |
| 5. | Izgatavot ceļu satiksmes drošības veicināšanai nepieciešamos preventīvos materiālus un uzskates līdzekļus (veicināšanas balvas – pildspalvas, blociņi u.c., īsfilma, spēle mācību klasēm u.c.) | Sagatavoti materiāli, lai nodrošinātu preventīvo pasākumu īstenošanu ceļu satiksmes drošības jomā. | Izgatavotas balvas un materiāli, lai 2017., 2018., 2019. un 2020.gadā nodrošinātu VP dalību 1650 (katru gadu) pasākumos/nodarbībās par ceļu satiksmes drošības vai ar to saistītu tēmu ar aptuveno auditoriju - 33 000 bērni. | IeM (VP) | SM | 31.12.2017.  31.12.2018.  31.12.2019.  31.12.2020. | OCTA līdzekļi.  75 500 (OCTA līdzekļi)  100 000  100 000  100 000  Kopā: 375 500 |
| 6. | Iegādāties ceļu satiksmes drošības veicināšanas preventīvo pasākumu nodrošināšanai nepieciešamos līdzekļus (Runča Rūda un Bebra Bruno maska, kostīmi, atstarotāji, atstarojošās vestes un elementi, velosipēdu lukturi, teltis u.c.). | Sagatavoti materiāli, lai nodrošinātu preventīvo pasākumu īstenošana ceļu satiksmes drošības jomā. | Izgatavotas balvas un materiāli, lai 2017., 2018., 2019. un 2020.gadā nodrošinātu VP dalību 1650 (katru gadu) pasākumos/nodarbībās par ceļu satiksmes drošības vai ar to saistītu tēmu ar aptuveno auditoriju - 33 000 bērni. | IeM (VP) | SM | 31.12.2017.  31.12.2018.  31.12.2019.  31.12.2020. | OCTA līdzekļi.  84 500 (OCTA līdzekļi)  60 000  60 000  60 000  Kopā: 264 500 |
| 7. | Nodrošināt kampaņas pret TL vadīšanu reibumā īstenošanu. | Īstenotas kampaņas, lai sabiedrībā mainītu priekšstatu par alkohola ietekmi uz TL vadīšanu | Īstenotas 2 kampaņas par braukšanu reibumā. | CSDD | SM, IeM (VP) | 2017.-2020. | 70 000  OCTA/CSDD budžets/privātais finansējums |
| 8. | Nodrošināt kampaņas īstenošanu par drošības līdzekļu izmantošanu – drošības jostas, bērnu krēsliņi, ķiveres, atstarojošie elementi u.c. | Īstenota kampaņa, lai sabiedrībā mainītu priekšstatu par drošības līdzekļu lietošanas nozīmīgumu ceļu satiksmes drošībai. | Īstenota viena kampaņa par drošības līdzekļu lietošanu TL. | CSDD | SM, IeM (VP) | 2017.-2020. | 40 000  OCTA/CSDD budžets/privātais finansējums |
| 9. | Nodrošināt kampaņas par atļautā ātruma pārsniegšanu, drošas distances u.c. CSN normu ievērošanu | Īstenota kampaņa, lai sabiedrībā skaidrotu jautājumus par palielināta ātruma un samazinātas distances ietekmi uz CSNg sekām. | Īstenota viena kampaņa par ceļu satiksmes noteikumu normu ievērošanu. | CSDD | SM, IeM (VP), LVC | 2017.-2020. | 50 000  OCTA/CSDD budžets/privātais finansējums |
| 10. | Nodrošināt kampaņas par mazaizsargāto satiksmes dalībnieku (gājēju, velosipēdistu, mopēdistu) drošību īstenošanu. | Īstenota kampaņa, lai sabiedrībā skaidrotu mazaizsargāto satiksmes dalībnieku drošību. | Īstenota viena kampaņa par mazaizsargāto satiksmes dalībnieku drošību. | CSDD | SM, IeM (VP) | 2017.-2020. | 50 000  OCTA/CSDD budžets/privātais finansējums |
| 11. | Nodrošināt kampaņas īstenošanu pret mobilo ierīču lietošana bīstamību TL vadīšanas laikā vai kādu citu aktuālu tēmu atkarībā no aktualitātes | Īstenota kampaņa, lai sabiedrībā mainītu priekšstatu pret mobilo ierīču lietošanas ietekmi uz ceļu satiksmes drošību TL vadīšanas laikā vai cita aktuāla kampaņa. | Īstenota viena kampaņa par aktuālu ceļu satiksmes drošības tēmu. | CSDD | SM, IeM (VP) | 2017.-2020. | 40 000  OCTA/CSDD budžets/privātais finansējums |
| 12. | Īstenot informatīvo kampaņu: “Iedzīvotāju izglītošana par rīcību pēc CSNg”. | Īstenota kampaņa, lai sabiedrībā mainītu priekšstatu par pareizu rīcību pēc CSNg. | Izveidoti **3** video klipi par rīcību pēc ceļu satiksmes negadījuma, video klipi un kampaņas sociālajos tīklos ar atgādinājumu vispirms zvanīt uz 112 un tikai pēc tam fotografēt; informatīvie plakāti CSDD un citās iestādēs, informatīvie bukleti, bērnu krāsojamās grāmatiņas par 112, gaisa atsvaidzinātāji ar atgādinājumu par 112 (dalīt var piemēram visiem, kas CSDD iziet auto tehnisko apskati), automašīnas pulkstenītis par 112 un rīcību pēc avārijas un citi reprezentatīvie materiāli. | IeM (VUGD) | SM | 2017.-2020.  **2017.**  Video  Krāsojamā grāmata  Gaisa atsvaidzinātāji ar 112 logo  Uzlīmes, plakāti, u.c.  **2018.**  Video  Gaisa atsvaidzinātāji ar 112 logo  Uzlīmes, plakāti, u.c  **2019.**  Video  Gaisa atsvaidzinātāji ar 112 logo  Uzlīmes, plakāti, u.  2020.  Gaisa atsvaidzinātāji ar 112 logo  Uzlīmes, plakāti, u.  Kopā par periodu: | OCTA budžets  15 000  15 000  10 000  10 000  15 000  10 000  10 000  15 000  10 000  10 000  10 000  10 000  140 000 |
| 13. | Preventīvo pasākumu īstenošana ceļu satiksmes drošības uzlabošanai. Gaismas atstarotāju, priekšmetu ar gaismu atstarojošiem elementiem iegāde izsniegšanai uz robežas un pierobežā. | Iegādātas 10 000 vienības ar gaismu atstarojošiem elementiem.  Priekšmeti ar gaismu atstarojošiem elementiem izsniegti personām, kuras piedalījās VRS teritoriālo pārvalžu rīkotajos publiskajos, preventīvajos pasākumos. | Iegādātas 10 000 vienības ar gaismu atstarojošajiem elementiem  (2017.gadā – 2 500 gab.;  2018.gadā – 2 500.gab.;  2019.gadā – 2 500 gab.;  2020.gadā – 2 500 gab.) | IeM (VRS) | SM | 31.12.2017.  31.12.2018.  31.12.2019.  31.12.2020. | OCTA līdzekļi.    5 000  5 000  5 000  5 000  Kopā: 20 000 |

## 3.3. Satiksmes drošības risinājumu ieviešana autoceļu un ielu tīklā

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Politikas rezultāti un rezultatīvie rādītāji | | ***Nodrošināts paaugstināts ceļu satiksmes drošības līmenis autoceļiem un ielām, ieviešot jauna veida un pilnveidojot esošos ceļu satiksmes drošības risinājumus.*** | | | | | |
| Rīcības virziens | | **3.3. Satiksmes drošības risinājumu ieviešana autoceļu un ielu tīklā** | | | | | |
| Nr. | Pasākums | Darbības rezultāts | Rezultatīvais rādītājs | Atbildīgā institūcija | Līdzatbildīgās institūcijas | Izpildes termiņš | Nepieciešamais finansējums (*euro*) un tā avoti |
| ***3.3.1. Valsts autoceļu infrastruktūras uzlabošana*** | | | | | | | |
| 1. | Veikt sākotnējo izpēti ribjoslu ieviešanai uz a/c P80 (E22) Tīnūži – Koknese. | Veikta sākotnējā izpēte un ieviestas ribjoslas noteiktās vietās, lai samazinātu vadītāju horizontālu ceļa apzīmējumu neievērošanu. | Veikta izpēte un ieviesta ribjoslas (daudzums tiks noteikts izpētes rezultātā). | LVC | SM, CSDD | 31.12.2017. | Papildus finansējums nav nepieciešams |
| 2. | Nodrošināt minimālās distances informatīvo apzīmējumu ieviešanu. | Uzstādīti minimālās distances informatīvie apzīmējumi, lai samazinātu distances neievērošanu | Uzstādīti minimālās distances informatīvie apzīmējumi bīstamos ceļa posmos. | LVC | SM, CSDD | 31.12.2020. | Tiks noteikts pēc sākotnējā izvērtējuma. |
| 3. | Nodrošināt informatīvo atbalstu, lai tiktu veicināta drošo stāvlaukumu izveide kravas TL TEN-T ceļu tīklā. | Nodrošinot informatīvo atbalstu, veicināta šādu stāvlaukumu izveide un uzņēmējiem nodota informācija par šādu stāvlaukumu izveides nepieciešamību un uzņēmējdarbības iespēju. | Ieviesta un regulāri atjaunota paplašināta informācija par drošajiem stāvlaukumiem TEN-T ceļu tīklā un stāvlaukumiem autoceļu tuvumā VAS “Latvijas Valsts ceļi” tīmekļa vietnē “[www.lvceli.lv](http://www.lvceli.lv)”. | LVC | SM, CSDD | 31.12.2018. | Nav nepieciešams. |
| ***3.3.2. Veloinfrastruktūras un gājēju infrastruktūras uzlabošanas pasākumi*** | | | | | | | |
| 4. | Izveidot kopīgus velosipēdu-gājēju ceļus valsts autoceļu tīklā. | Izveidoti velosipēdistu-gājēju celi ārpus blīvi apdzīvotām teritorijām, kur gājēju un velosipēdu satiksme nav intensīva, tādejādi no brauktuves atsevišķi nodalot velosipēdistus un gājējus. | Izveidoti velosipēdu-gājēju ceļi 17 km (2017.gadā - 5km, 2018.gadā-4 km, 2019.gadā -5 km, 2020.gadā - 3 km) garumā valsts autoceļu tīklā. | SM | LVC | 31.12.2017.  31.12.2018.  31.12.2019.  31.12.2020. | Valsts budžets  2 900 000  1 000 000  1 100 000  800 000  Kopā: 5 800 000 |
| ***3.3.3. Pilsētu un pašvaldības autoceļu infrastruktūras uzlabošana*** | | | | | | | |
| 5. | Izstrādāt “melno punktu” un bīstamo vietu noteikšanas kritērijus apdzīvotās vietās. | Nodrošināta satiksmes drošības izvērtēšana apdzīvotās vietās bīstamos posmos un vietās. | Izstrādāti Ministru kabineta noteikumi par “melno punktu” un bīstamo vietu noteikšanas kritērijiem apdzīvotās vietās. | LVC, CSDD | SM, VARAM, LPS | 31.12.2018. | Nav nepieciešams. |

## 3.4. **Reaģēšana uz ceļu satiksmes negadījumiem un to seku mazināšana un novēršana**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Politikas rezultāti un rezultatīvie rādītāji | | ***Papildināta Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta tehnisko līdzekļu izmantošanas sistēma un nodrošinātas apmācības sadarbībā ar iesaistītajām institūcijām.*** | | | | | |
| Rīcības virziens | | **3.4.Reaģēšana uz ceļu satiksmes negadījumiem un to seku mazināšana un novēršana** | | | | | |
| Nr. | Pasākums | Darbības rezultāts | Rezultatīvais rādītājs | Atbildīgā institūcija | Līdzatbildīgās institūcijas | Izpildes termiņš | Nepieciešamais finansējums (*euro*) un tā avoti |
| ***3.4.1. Glābšanas dienestu nodrošināšana ar nepieciešamo aprīkojumu*** | | | | | | | |
| 1. | Paplašināt un nostiprināt VUGD materiāli tehnisko bāzi glābšanas darbu veikšanai un ceļu braucamās daļas atbrīvošanai CSNg. | Iegādāti hidrauliskie un elektrohidrauliskie glābšanas instrumentu komplekti, mehāniskie instrumenti, medicīniskie komplekti, imobilizācijas dēļi, teču noblīvētāji, pārklāji, absorbents, speciālās segas, aptieciņas u.c. aprīkojums CSNg seku novēršanai glabšanas darbu veikšanai un ceļu braucamās daļas atbrīvošanai. | Nodrošinot VUGD materiāli tehnisko bāzi glābšanas darbu veikšanai un ceļu braucamās daļas atbrīvošanai CSNg, nepieciešams iegādāties ik gadu no 799 līdz 1000 specializētā aprīkojuma vienībām\* | IeM (VUGD) | SM | 31.12.2017.  31.12.2018.  31.12.2019.  31.12.2020. | OCTA  150 000  150 000  150 000  150 000  Kopā par periodu:  600 000 |
| 2. | Iegādāties videoreģistratorus sākotnējā CSNg apstākļu fiksēšanai ar fototehniku. | Iegādāti videoreģistratori, kas ļauj fiksēt CSNg sākotnējās situācijas apstākļus un materiālu nodot VP | Iegādāti 200 video reģistratori CSNg sākotnējās situācijas fiksēšanai.  Videoreģistratoru reģistrēšana, lai piefiksētajai informācijai būtu juridiskais spēks. | IeM (VUGD) | SM | 31.12.2018. | OCTA  28 000 |
| ***3.4.2. Informācijas izziņošanas sistēmas par CSNg uzlabošana.*** | | | | | | | |
| 3. | eZvana tehniskā risinājuma sertificēšana | Ieviests ES prasībām atbilstošs eZvana pakalpojums | Sertificēts eZvana tehniskais risinājums, lai nodrošinātu ātrāku reaģēšanu uz CSNg. | IeM (IeM IC) | VUGD | 31.12.2017. | 150 000, OCTA līdzekļi |
| ***3.4.3. Zaudējumu noregulēšanas procesa uzlabošana*** | | | | | | | |
| 4. | OCTA zaudējumu pieteikšanas un administrēšanas procesa pilnveidošana, lai nodrošinātu ātrāku un efektīvāku CSNg rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu cietušajiem. | Veikta Kriminālprocesa informācijas sistēmas tiešsaistes informācijas apmaiņas procedūru integrācija OCTA informācijas sistēmā. Veiktas izmaiņas zaudējumu administrēšanas procesā (LTAB un apdrošināšanas sabiedrību sistēmās), nodrošinot ātrāku nodarīto zaudējumu novērtēšanu un atlīdzināšanu. | Samazināts laiks no apdrošināšanas gadījuma pieteikšanas līdz apdrošināšanas atlīdzības izmaksas cietušajiem. | LTAB | FM | 31.12.2020. | OCTA līdzekļi  50 000 |

# 4. Plāna iekļauto pasākumu finansējuma plānojums, ietekmes novērtējums uz valsts un pašvaldību budžetu.

**7. Tabula. Plāna iekļauto pasākumu finansējuma plānojums, ietekmes novērtējums uz valsts un pašvaldību budžetu.**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Rīcības virziens** | **2017.gadā**  **(euro)** | | **2018.gadā**  **(euro)** | | | | **2019.gadā**  **(euro)** | | | | | **2020.gadā**  **(euro)** | | | | | **Kopā**  **(euro)** |
| **Piešķirtais finansējums, tā avots un**  **budžeta programmas (apakš-**  **programmas)**  **kods un nosaukums[[23]](#footnote-23)** | **Nepieciešamais**  **papildus finansējums un tā avots** | **Piešķirtais finansējums, tā avots un**  **budžeta programmas (apakš-**  **programmas)**  **kods un nosaukums**10 | | **Nepieciešamais**  **papildus finansējums un tā avots** | | **Piešķirtais finansējums, tā avots un**  **budžeta programmas (apakš-**  **programmas)**  **kods un nosaukums10** | | **Nepieciešamais**  **P38**  **apildus finansējums un tā avots** | | | **Piešķirtais finansējum, tā avots un**  **budžeta programmas (apakš-**  **programmas)**  **kods un nosaukums10** | | **Nepieciešamais**  **papildus finansējums un tā avots** | | |  |
| **3.1. Preventīvie ceļu satiksmes drošības pasākumi** |  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1.1.  1. Veikt visaptverošu pētījumu par ceļu satiksmes drošību ietekmējošiem riska faktoriem Latvijā. |  | 50 000, OCTA līdzekļi[[24]](#footnote-24) |  | | 50 000, OCTA līdzekļi22 | |  | |  | | |  | |  | | | 100 000, OCTA līdzekļi |
| 3.1.3.  4. Izstrādāt CSNg un pārkāpumu notikuma vietu analīzes informācijas sistēmu (CAIS) |  |  |  | |  | |  | |  | | |  | | 140 000, OCTA līdzekļi  (06.01.00 “Iekšlietu ministrijas vienotā sakaru un informācijas sistēma”) | | | 140 000 OCTA līdzekļi vai valsts budžets  (06.01.00 “Iekšlietu ministrijas vienotā sakaru un informācijas sistēma”) |
| 3.1.4.  6. Veikt stacionāro tehnisko līdzekļu (fotoiekārtu vai videoiekārtu) iegādi un uzstādīšanu, neapturot TL. | 1 440 878  CSDD dividendes[[25]](#footnote-25) |  | 2 881 757  CSDD dividendes24 | |  | |  | |  | | |  | |  | | | 4 322 635  CSDD dividendes24 |
| 3.1.4.  7. Veikt portatīvo mērierīču alkohola koncentrācijas noteikšanai izelpojamā gaisā iegādi. |  | 27 000 OCTA līdzekļi vai valsts budžets  (06.01.00 “Valsts policija”) |  | | 43 000 OCTA līdzekļi vai valsts budžets  (06.01.00 “Valsts policija”) | |  | |  | | |  | | 43 000 OCTA līdzekļi vai valsts budžets  (06.01.00 “Valsts policija”) | | | 113 000 OCTA līdzekļi vai valsts budžets  (06.01.00 “Valsts policija”) |
| 3.1.4.  8. Veikt portatīvo mērierīču alkohola koncentrācijas noteikšanai izelpojamā gaisā iemušu iegādi. |  | 40 000 OCTA līdzekļi vai valsts budžets (06.01.00 “Valsts policija”) |  | | 40 000 OCTA līdzekļi vai valsts budžets (06.01.00 “Valsts policija”) | |  | | 40 000 OCTA līdzekļi vai valsts budžets (06.01.00 “Valsts policija”) | | |  | | 40 000 OCTA līdzekļi vai valsts budžets (06.01.00 “Valsts policija”) | | | 160 000 OCTA līdzekļi vai valsts budžets (06.01.00 “Valsts Policija”) |
| 3.1.4.  9.Veikt daudzfunkcionālo narkotiku testēšanas iekārtu iegādi. |  |  |  | | 50 000 OCTA līdzekļi vai valsts budžets (06.01.00 “Valsts policija”) | |  | | 50 000 OCTA līdzekļi vai valsts budžets (06.01.00 “Valsts policija”) | | |  | | 50 000 OCTA līdzekļi vai valsts budžets (06.01.00 “Valsts policija”) | | | 150 000 OCTA līdzekļi vai valsts budžets (06.01.00 “Valsts policija”) |
| 3.1.4.  10. Veikt ierīču (antiradars u.tml.), kas var uztvert TL braukšanas ātruma kontroles mērierīču (radaru) raidītos signālus, detektēšanas ierīču iegādi.. |  |  |  | | 36 000 OCTA līdzekļi vai valsts budžets (06.01.00 “Valsts policija”) | |  | | 36 000 OCTA līdzekļi vai valsts budžets (06.01.00 “Valsts policija”) | | |  | | 36 000 OCTA līdzekļi (06.01.00 “Valsts policija”) | | | 108 000 OCTA līdzekļi vai valsts budžets (06.01.00 “Valsts policija”) |
| 3.1.4.  11. Nodrošināt tehniskā aprīkojuma iegādi ceļu satiksmes uzraudzībai - autopārvadājumu kontrolei un CSNg vietas noformēšanai (zižļi, svilpes, lukturi, videolukturi, prožektori, fotoaparāti, videokameras, “droni” u.c.). |  | 59 500 OCTA līdzekļi vai valsts budžets (06.01.00 “Valsts policija”) |  | | 40 000 OCTA līdzekļi vai valsts budžets (06.01.00 “Valsts policija”) | |  | | 40 000 OCTA līdzekļi vai valsts budžets (06.01.00 “Valsts policija”) | | |  | | 30 000 OCTA līdzekļi vai valsts budžets (06.01.00 “Valsts policija”) | | | 179 500 OCTA līdzekļi vai valsts budžets (06.01.00 “Valsts policija”) |
| 3.1.4.  12. Nodrošināt nepieciešamo **mērinstrumentu** iegādi ceļu satiksmes uzraudzībai - autopārvadājumu kontrolei un CSNg vietas noformēšanai (riepu protektora dziļuma mērītāji, mērlatas, mērlentes, mērriteņi, automašīnu logu stiklu gaismas caurlaidības noteikšanas mērierīces u.c.). |  | 11 990 OCTA līdzekļi vai valsts budžets (06.01.00 “Valsts policija”) |  | |  | |  | | 30 000 OCTA līdzekļi vai valsts budžets (06.01.00 “Valsts policija”) | | |  | | 30 000 OCTA līdzekļi vai valsts budžets (06.01.00 “Valsts policija”) | | | 71 990 OCTA līdzekļi vai valsts budžets (06.01.00 “Valsts policija”) |
| 3.1.4.  13. Nodrošināt portatīvo autotransporta svaru un aprīkojuma iegādi. |  |  |  | | 25 000 OCTA līdzekļi vai valsts budžets (06.01.00 “Valsts policija”) | |  | | 25 000 OCTA līdzekļi vai valsts budžets (06.01.00 “Valsts policija”) | | |  | | 25 000 OCTA līdzekļi vai valsts budžets (06.01.00 “Valsts policija”) | | | 75 000 OCTA līdzekļi vai valsts budžets (06.01.00 “Valsts policija”) |
| 3.1.4.  16. Nodrošināt tehnisko līdzekļu, kas fiksē aizliedzošo luksofora signālu neievērošanu, iegādi. |  |  |  | |  | |  | |  | | |  | |  | | | Finansējuma apmērs un avots tiks noteikts pēc izpētes |
| 3.1.4.  17. Nodrošināt ierīču, kas veic automātisku TL reģistrācijas numura zīmju nolasīšanu, iegādi. |  |  |  | | 50 000 valsts budžets vai OCTA līdzekļi (06.01.00 “Valsts policija”) | |  | | 50 000 valsts budžets vai OCTA līdzekļi (06.01.00 “Valsts policija”) | | |  | | 50 000 valsts budžets vai OCTA līdzekļi (06.01.00 “Valsts policija”) | | | 150 000 valsts budžets vai OCTA līdzekļi (06.01.00 “Valsts policija”) |
| 3.1.4.  18. Nodrošināt dienesta velosipēdu (bez motora vai ar 250W elektromotoru) iegādi Valsts policijai. |  |  |  | |  | |  | |  | | |  | |  | | | Finansējuma apmērs un avots tiks noteikts pēc izpētes |
| 3.1.4.  19. Nodrošināt 3D lineālu iegādi VP CSNg seku novēršanas un izmeklēšanas procesa nodrošināšanai. |  | 100 000 OCTA līdzekļi (06.01.00 “Valsts policija”) |  | | 100 000 OCTA līdzekļi (06.01.00 “Valsts policija”) | |  | | 100 000 OCTA līdzekļi (06.01.00 “Valsts policija”) | | |  | | 200 000 OCTA līdzekļi (06.01.00 “Valsts policija”) | | | 500 000 OCTA līdzekļi vai valsts budžets (06.01.00 “Valsts policija”) |
| 3.1.4.  20. Nodrošināt nakts redzamības termokameru iegādi VP ceļu satiksmes dalībnieku kontrolei. |  | 28 000 OCTA līdzekļi (06.01.00 “Valsts policija”) |  | |  | |  | |  | | |  | |  | | | 28 000 OCTA līdzekļi vai valsts budžets (06.01.00 “Valsts policija”) |
| 3.1.4.  21. Nodrošināt individuālu kompakto videokameru iegādi VP ceļu satiksmes dalībnieku kontrolei. |  |  |  | | 60 000 OCTA līdzekļi vai valsts budžets (06.01.00 “Valsts policija”) | |  | | 60 000 OCTA līdzekļi vai valsts budžets (06.01.00 “Valsts policija”) | | |  | | 60 000 OCTA līdzekļi vai valsts budžets (06.01.00 “Valsts policija”) | | | 180 000 OCTA līdzekļi vai valsts budžets (06.01.00 “Valsts policija”) |
| 3.1.4.  22. Veikt speciālā aprīkojuma iegādi, lai nodrošinātu VRS uzdevumu izpildi ceļu satiksmes drošības paaugstināšanā |  | 8200  OCTA līdzekļi  (10.00.00. “Valsts robežsardzes darbība”) |  | | 8200  OCTA līdzekļi  (10.00.00. “Valsts robežsardzes darbība”) | |  | | 4800  OCTA līdzekļi  (10.00.00. “Valsts robežsardzes darbība”) | | |  | | 8200  OCTA līdzekļi  (10.00.00. “Valsts robežsardzes darbība”) | | | 29 400  OCTA līdzekļi  (10.00.00. “Valsts robežsardzes darbība”) |
| 3.1.4.  23. Veikt videoreģistratoru iegādi robežpārkāpēja ceļu satiksmes pārkāpuma pierādījumu fiksēšanai, sākotnējā CSNg apstākļu fiksēšanai. |  | 3000  OCTA līdzekļi  (10.00.00. “Valsts robežsardzes darbība”) |  | |  | |  | | 17 000  OCTA līdzekļi  (10.00.00. “Valsts robežsardzes darbība”) | | |  | |  | | | 20 000  OCTA līdzekļi  (10.00.00. “Valsts robežsardzes darbība”) |
| **3.2. Satiksmes dalībnieku izglītošana un informēšana** |  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.2.1.  1. Nodrošināt izglītojošo pasākumu norisi pirmsskolas un pamatskolas skolēniem par ceļu satiksmes drošības jautājumiem. | 42.02.00  “Izglītības satura un vērtēšanas nodrošināšana” |  |  | |  | | 42.02.00  “Izglītības satura un vērtēšanas nodrošināšana” | |  | | |  | |  | | | Papildus nav nepieciešamas |
| 3.2.1.  2. Veikt 10.-12.klašu skolēnu zināšanu un prasmju diagnostiku par ceļu satiksmes drošības jautājumiem. |  |  |  | | 14 000, OCTA  līdzekļi | |  | |  | | |  | |  | | | 14 000, OCTA  līdzekļi |
| 3.2.1.  3. Nodrošināt pedagogu profesionālās kompetences pilnveides semināru norisi un pedagogu labās prakses pieredzes popularizēšanu par ceļu satiksmes drošības jautājumu apguvi mācību saturā. |  |  |  | | 2 000, OCTA  līdzekļi | |  | | 3 000, OCTA  līdzekļi | | |  | |  | | | 5 000, OCTA  līdzekļi |
| 3.2.1.  4. Nodrošināt, ka vispārējā izglītības saturā tiek iekļauts cilvēkdrošības modulis, kurā ietverti ceļu satiksmes drošības jautājumi | SAM 8.3.1. “Attīstīt kompetenču pieejā balstītu vispārējās izglītības saturu” finansējuma ietvaros |  | SAM 8.3.1. “Attīstīt kompetenču pieejā balstītu vispārējās izglītības saturu” finansējuma ietvaros | |  | | SAM 8.3.1. “Attīstīt kompetenču pieejā balstītu vispārējās izglītības saturu” finansējuma ietvaros | |  | | | SAM 8.3.1. “Attīstīt kompetenču pieejā balstītu vispārējās izglītības saturu” finansējuma ietvaros | |  | | | SAM 8.3.1. “Attīstīt kompetenču pieejā balstītu vispārējās izglītības saturu” finansējuma ietvaros |
| 3.2.2.  5. Izgatavot ceļu satiksmes drošības veicināšanai nepieciešamos preventīvos materiālus un uzskates līdzekļus (veicināšanas balvas – pildspalvas, blociņi u.c., īsfilma, spēle mācību klasēm u.c.) |  | 75 500 OCTA līdzekļi  (06.01.00 “Valsts policija”) |  | | 100 000 OCTA līdzekļi  (06.01.00 “Valsts policija”) | |  | | 100 000 OCTA līdzekļi  (06.01.00 “Valsts policija”) | | |  | | 100 000 OCTA līdzekļi  (06.01.00 “Valsts policija”) | | | 375 500 OCTA līdzekļi  (06.01.00 “Valsts policija”) |
| 3.2.2.  6. Iegādāties ceļu satiksmes drošības veicināšanas preventīvo pasākumu nodrošināšanai nepieciešamos līdzekļus (Runča Rūda un Bebra Bruno maska, kostīmi, atstarotāji, atstarojošās vestes un elementi, velosipēdu lukturi, teltis u.c.) |  | 84 500 OCTA līdzekļi  (06.01.00 “Valsts policija”) |  | | 60 000 OCTA līdzekļi  (06.01.00 “Valsts policija”) | |  | | 60 000 OCTA līdzekļi  (06.01.00 “Valsts policija”) | | |  | | 60 000 OCTA līdzekļi  (06.01.00 “Valsts policija”) | | | 264 500 OCTA līdzekļi  (06.01.00 “Valsts policija”) |
| 3.2.2.  7. Nodrošināt kampaņas pret TL vadīšanu reibumā īstenošanu. |  | 35 000 OCTA/CSDD/ privāti līdzekļi |  | | 35 000 OCTA/CSDD/privāti līdzekļi | |  | |  | | |  | |  | | | 70 000 OCTA/CSDD/privāti līdzekļi |
| 3.2.2.  8. Nodrošināt kampaņas īstenošanu par drošības līdzekļu izmantošanu – drošības jostas, bērnu krēsliņi, ķiveres, atstarojošie elementi u.c. |  |  |  | |  | |  | | 40 000 OCTA/CSDD/ privāti līdzekļi | | |  | |  | | | 40 000 OCTA/CSDD/ privāti līdzekļi |
| 3.2.2.  9. Nodrošināt kampaņas par atļautā ātruma pārsniegšanu, drošas distances u.c. CSN normu ievērošanu |  | 50 000 OCTA/CSDD/ privāti līdzekļi |  | |  | |  | |  | | |  | |  | | | 50 000 OCTA/CSDD/ privāti līdzekļi |
| 3.2.2.  10. Nodrošināt kampaņas par mazaizsargāto satiksmes dalībnieku (gājēju, velosipēdistu, mopēdistu) drošību īstenošanu. |  |  |  | | 50 000 OCTA/CSDD/privāti līdzekļi | |  | |  | | |  | |  | | | 50 000 OCTA/CSDD/privāti līdzekļi |
| 3.2.2.  11. Nodrošināt kampaņas īstenošanu pret mobilo ierīču lietošana bīstamību TL vadīšanas laikā vai kādu citu aktuālu tēmu atkarībā no aktualitātes |  |  |  | |  | |  | |  | | |  | | 40 000 OCTA/CSDD/ privāti līdzekļi | | | 40 000 OCTA/CSDD/privāti līdzekļi |
| 3.2.2.  12. Īstenot informatīvo kampaņu: “Iedzīvotāju izglītošana par rīcību pēc CSNg”. |  | 50 000, OCTA līdzekļi  (07.00.00. “Ugunsdrošība, glābšana un civilā aizsardzība”) |  | | 35 000, OCTA līdzekļi  (07.00.00. “Ugunsdrošība, glābšana un civilā aizsardzība”) | |  | | 35 000, OCTA līdzekļi  (07.00.00. “Ugunsdrošība, glābšana un civilā aizsardzība”) | | |  | | 20 000, OCTA līdzekļi  (07.00.00. “Ugunsdrošība, glābšana un civilā aizsardzība”) | | | 140 000, OCTA līdzekļi  (07.00.00. “Ugunsdrošība, glābšana un civilā aizsardzība”) |
| 3.2.2.  13. Preventīvo pasākumu īstenošana ceļu satiksmes drošības uzlabošanai. Gaismas atstarotāju, priekšmetu ar gaismu atstarojošiem elementiem iegāde izsniegšanai uz robežas un pierobežā |  | 5000, OCTA līdzekļi  (10.00.00. “Valsts robežsardzes darbība”) |  | | 5000, OCTA līdzekļi  (10.00.00. “Valsts robežsardzes darbība”) | |  | | 5000, OCTA līdzekļi  (10.00.00. “Valsts robežsardzes darbība”) | | |  | | 5000, OCTA līdzekļi  (10.00.00. “Valsts robežsardzes darbība”) | | | 20 000, OCTA līdzekļi  (10.00.00. “Valsts robežsardzes darbība”) |
| **3.3. Satiksmes drošības risinājumu ieviešana autoceļu un ielu tīklā.** |  |  |  | |  | |  | |  | | |  | |  | | |  |
| 3.3.1.  2. Veikt sākotnējo izpēti ribjoslu ieviešanai uz a/c P80 (E22) Tīnūži – Koknese. |  |  |  | |  | |  | |  | | |  | |  | | | Papildus finansējums nav nepieciešams |
| 3.3.1.  4. Nodrošināt minimālās distances informatīvo apzīmējumu ieviešanu. |  | Tiks noteikts pēc izpētes |  | | Tiks noteikts pēc izpētes | |  | |  | | |  | |  | | | Tiks noteikts pēc izpētes |
| 3.3.2.  4. Izveidot kopīgus velosipēdu-gājēju ceļus valsts autoceļu tīklā. | 2 900 000,  valsts budžets  (23.06.00. Valsts autoceļu pārvaldība, uzturēšana un atjaunošana) |  | 1 000 000,  valsts budžets  (23.06.00. Valsts autoceļu pārvaldība, uzturēšana un atjaunošana) | |  | | 1 100 000, valsts budžets  (23.06.00. Valsts autoceļu pārvaldība, uzturēšana un atjaunošana) | |  | | | 800 000  valsts budžets  (23.06.00. Valsts autoceļu pārvaldība, uzturēšana un atjaunošana) | |  | | | 5 800 000,  valsts budžets  (23.06.00. Valsts autoceļu pārvaldība, uzturēšana un atjaunošana) |
| **3.4. Reaģēšana uz ceļu satiksmes negadījumiem un to seku mazināšana un novēršana.** |  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.4.1.  1. Paplašināt un nostiprināt VUGD materiāli tehnisko bāzi glābšanas darbu veikšanai un ceļu braucamās daļas atbrīvošanai CSNg. |  | 150 000, OCTA līdzekļi  (07.00.00. “Ugunsdrošība, glābšana un civilā aizsardzība”) |  | | 150 000, OCTA līdzekļi  (07.00.00. “Ugunsdrošība, glābšana un civilā aizsardzība”) | |  | | 150 000, OCTA līdzekļi  (07.00.00. “Ugunsdrošība, glābšana un civilā aizsardzība”) | | |  | | 150 000, OCTA līdzekļi  (07.00.00. “Ugunsdrošība, glābšana un civilā aizsardzība”) | | | 600 000, OCTA līdzekļi  (07.00.00. “Ugunsdrošība, glābšana un civilā aizsardzība”) |
| 3.4.1.  2.Iegādāties videoreģistratorus sākotnējā CSNg apstākļu fiksēšanai ar fototehniku. |  | 28 000, OCTA līdzekļi  (07.00.00. “Ugunsdrošība, glābšana un civilā aizsardzība”) |  | |  | |  | |  | | |  | |  | | | 28 000, OCTA līdzekļi  (07.00.00. “Ugunsdrošība, glābšana un civilā aizsardzība”) |
| 3.4.2.  3. eZvana tehniskā risinājuma sertificēšana |  |  |  | | 150 000, OCTA līdzekļi  (02.00.00 “Iekšlietu ministrijas vienotā sakaru un informācijas sistēma”) | |  | |  | | |  | |  | | | 150 000, OCTA līdzekļi  (02.00.00 “Iekšlietu ministrijas vienotā sakaru un informācijas sistēma”) |
| 3.4.3.  4. OCTA zaudējumu pieteikšanas un administrēšanas procesa pilnveidošana, lai nodrošinātu ātrāku un efektīvāku CSNg rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu cietušajiem. |  |  |  | | 50 000, OCTA līdzekļi[[26]](#footnote-26) | |  | |  | | |  | |  | | | 50 000, OCTA līdzekļi23 |
| **Plāna ietekmes novērtējums uz valsts un pašvaldību budžetu[[27]](#footnote-27) *(euro)*** | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Uzdevums** | **Pasākums** | **Budžeta programmas (apakš- programmas) kods un nosaukums** | **Vidēja termiņa budžeta ietvara likumā plānotais finansējums** | | | | | | **Nepieciešamais papildu finansējums** | | | | | | | | **Pasākuma īstenošanas gads (ja pasākuma īstenošana ir terminēta)** |
| **2017** | **2018** | | **2019** | | **2020** | **2017** | **2018** | **2019** | | **2020** | | **turpmākajā laikposmā līdz pasākuma pabeigšanai (ja pasākuma īstenošana ir terminēta)** | **turpmāk ik gadu (ja risinājuma (risinājuma varianta) izpilde nav terminēta)** |
| **Finansējums plāna realizācijai kopā** |  |  |  |  | |  | |  |  |  |  | |  | |  |  |  |
| **tajā skaitā** |  |  |  |  | |  | |  |  |  |  | |  | |  |  |  |
| **Satiksmes ministrija** |  |  |  |  | |  | |  |  |  |  | |  | |  |  |  |
| **Iekšlietu ministrija** |  |  |  |  | |  | |  |  |  |  | |  | |  |  |  |
| **Pašvaldību budžets** |  |  |  |  | |  | |  |  |  |  | |  | |  |  |  |
|  |  | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **1.uzdevums** |  | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | 3.1.4.  17. Nodrošināt ierīču, kas veic automātisku TL reģistrācijas numura zīmju nolasīšanu iegādi. |  |  |  | |  | |  |  |  |  | |  | |  |  |  |
|  |  | 06.01.00 “Valsts policija” | x | x | | x | | x | x | 50 000 | 50 000 | | 50 000 | | x | x | 2020.gads |
|  | Pašvaldību budžets | x | x | x | | x | | x | x | x | x | | x | | x | x | x |
| **2.uzdevums** |  | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | 3.3.2.  4. Izveidot kopīgus velosipēdu-gājēju ceļus valsts autoceļu tīklā. |  |  |  | |  | |  |  |  |  | |  | |  |  |  |
|  |  | 23.06.00. Valsts autoceļu pārvaldība, uzturēšana un atjaunošana | 2 900 000 | 1 000 000 | | 1 100 000 | | 800 000 | x | x | x | | x | | x | x | 2020.gads |
|  | Pašvaldību budžets | x | x | x | | x | | x | x | x | x | | x | | x | x | x |
| **Valsts budžeta finansējuma sadalījums starp ministrijām, (*euro*)** | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | **2017.gadā** | | **2018.gadā** | | | | **2019.gadā** | | | | | **2020.gadā** | | | | | **Kopā** |
| **Piešķirts** | **Papildus** | **Piešķirts** | | **Papildus** | | **Piešķirts** | | **Papildus** | | | **Piešķirts** | | **Papildus** | | |
| **Satiksmes ministrija** | **2 900 000** | **x** | **1 000 000** | | **x** | | **1 100 000** | | **x** | | | **800 000** | | **x** | | | **5 800 000** |
| **Iekšlietu ministrija** | **x** | **x** | **x** | | **50 000** | | **x** | | **50 000** | | | **x** | | **50 000** | | | **150 000** |
| **Veselības ministrija** | **x** | **x** | **x** | | **x** | | **x** | | **x** | | | **x** | | **x** | | | **0** |
| **Izglītības un zinātnes ministrija** | **x** | **x** | **x** | | **x** | | **x** | | **x** | | | **x** | | **x** | | | **0** |
| **Kopā** | **2 900 000** |  | **1 000 000** | | **50 000** | | **1 100 000** | | **50 000** | | | **800 000** | | **50 000** | | | **5 950 000** |
| **Kopējais plāna finansējums** | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Valsts budžets[[28]](#footnote-28), summa (*euro*)** | | | | | | | | | | | | **5 950 000** | | | | | |
| **OCTA budžets[[29]](#footnote-29), summa (*euro*)** | | | | | | | | | | | | **3 901 890** | | | | | |
| **CSDD dividendes, summa (*euro)*[[30]](#footnote-30)** | | | | | | | | | | | | **4 322 635** | | | | | |
| **KOPĀ (*euro*)** | | | | | | | | | | | | **14 174 525** | | | | | |

Satiksmes ministrs U.Augulis

Vīza: valsts sekretāra vietā

valsts sekretāra vietniece Dž.Innusa

22.03.2017. 16:10

19726

J.Kalniņš

67028118;

janis.kalnins@sam.gov.lv

1. “Zero vision” (angļu val.) - vīzija par ceļu satiksmes drošību nākotnes autotransporta sistēmās. Tā galvenokārt ir saistīta ar vairākiem faktoriem, kas ilgtermiņā būtu jāņem vērā ceļu satiksmes drošības uzlabošanai. Galvenais vīzijas mērķis pilnībā novērst CSNg cilvēku bojāeju un smagus ievainojumu gadījumus. “Baltā Grāmata” arī paredz šādu mērķi, nosakot, ka līdz 2050. gadam ir jāpanāk, lai uz autoceļiem bojāgājušo skaits tuvotos nullei. Saskaņā ar šo uzdevumu ES mērķis ir uz pusi samazināt bojāgājušo skaitu līdz 2020. gadam. Nodrošināt, ka ES ieņem vadošo vietu pasaulē visu transporta veidu drošības un drošuma jomā. [↑](#footnote-ref-1)
2. ITF (2016), Zero Road Deaths and Serious Injuries: Leading a Paradigm Shift to a Safe System, OECD Publishing, Paris. http://dx.doi.org/10.1787/9789282108055-en [↑](#footnote-ref-2)
3. Informācijas avots: Eiropas Komisija. [↑](#footnote-ref-3)
4. Informācijas avots: “10th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report”, izdevējs – European Transport Safety Council” [↑](#footnote-ref-4)
5. Aprēkinos 2008.-2013. gada datiem izmantots iedzīvotāju skaits, kas novērtēts izmantojot 2011.gada tautas skaitīšanas galīgos rezultātus. [↑](#footnote-ref-5)
6. Valsts policijas statistika – 187, CSDD statistika 188. [↑](#footnote-ref-6)
7. Par bērnu šajā statistikā ir uzskatāmas personas, kas ir vecumā līdz 15 gadiem. [↑](#footnote-ref-7)
8. 2017.gada 2.februārī ir pieejami 2016.gada provizoriskie dati. [↑](#footnote-ref-8)
9. Global Positioning System (angļu val.) –globālā pozicionēšanas sistēma. [↑](#footnote-ref-9)
10. Ministru kabineta 2003.gada 11.februāra noteikumi Nr.74 „*Prasības individuālajiem aizsardzības līdzekļiem, to atbilstības novērtēšanas kārtība un tirgus uzraudzība*” un Eiropas Padomes Direktīva 89/686/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz individuālajiem aizsardzības līdzekļiem; [↑](#footnote-ref-10)
11. 2015.gadā CSDD īstenotās kampaņas „Dzīvības josta” ietvaros veiktā aptauja un pētījums. [↑](#footnote-ref-11)
12. L.Blumfelda pētījums: “Miegainības sastopamības biežums Latvijas transporta līdzekļu vadītāju vidū” rezultāti un secinājumi (2014.gads). [↑](#footnote-ref-12)
13. ITF (2016), Zero Road Deaths and Serious Injuries: Leading a Paradigm Shift to a Safe System, OECD Publishing, Paris. http://dx.doi.org/10.1787/9789282108055-en [↑](#footnote-ref-13)
14. Kognitīvs - ar izziņu (izzinātājdarbību) saistīts; tāds, ka pamatā ir izziņa (izzinātājdarbība). Avots: http://www.vardnica.lv/ [↑](#footnote-ref-14)
15. ITF (2016), Zero Road Deaths and Serious Injuries: Leading a Paradigm Shift to a Safe System, OECD Publishing, Paris. http://dx.doi.org/10.1787/9789282108055-en [↑](#footnote-ref-15)
16. ITF (2016), Zero Road Deaths and Serious Injuries: Leading a Paradigm Shift to a Safe System, OECD Publishing, Paris. http://dx.doi.org/10.1787/9789282108055-en [↑](#footnote-ref-16)
17. ITF (2016), Zero Road Deaths and Serious Injuries: Leading a Paradigm Shift to a Safe System, OECD Publishing, Paris. http://dx.doi.org/10.1787/9789282108055-en [↑](#footnote-ref-17)
18. ITF (2016), Zero Road Deaths and Serious Injuries: Leading a Paradigm Shift to a Safe System, OECD Publishing, Paris. http://dx.doi.org/10.1787/9789282108055-en [↑](#footnote-ref-18)
19. Eiropas Savienības jaunu automobiļu sadursmju drošības novērtēšanas programma (Euro NCAP), vadība atrodas Briselē (Beļģijā) un dibināta 1997.gadā. [↑](#footnote-ref-19)
20. Eiropas Ceļu novērtēšanas programma (EuroRAP) ir starptautiska bezpeļņas organizācija, kas reģistrēta Beļģijā. [↑](#footnote-ref-20)
21. ITF (2016), Zero Road Deaths and Serious Injuries: Leading a Paradigm Shift to a Safe System, OECD Publishing, Paris. http://dx.doi.org/10.1787/9789282108055-en [↑](#footnote-ref-21)
22. Izkārtojums nav veidots prioritārā secībā – visu faktoru ietekme jāņem vērā ceļu satiksmes drošības uzlabošanai. [↑](#footnote-ref-22)
23. Pasākumiem, kas tiek finansēti no valsts budžeta, tiek norādīts valsts budžeta Budžeta programmas (apakšprogrammas) kods un nosaukums. [↑](#footnote-ref-23)
24. Budžeta apakšprogramams kods un numurs tiks noskaidrots pētījuma uzdevuma sagatavošanas laikā. [↑](#footnote-ref-24)
25. Detalizēts pasākuma izpildei plānotā finansējuma aprēķins ir pieejams konceptuālajā ziņojumā "Par valsts akciju sabiedrības "Ceļu satiksmes drošības direkcija" uzstādīto stacionāro fotoradaru darbības rezultātiem, priekšlikumiem par tehnisko līdzekļu (fotoiekārtu vai videoiekārtu) turpmāko izmantošanu un fotoradaru iegādes, uzstādīšanas un darbības nodrošināšanas finansēšanu" (apstiprināts ar Ministru kabineta 2016. gada 14. novembra rīkojumu Nr.678) [↑](#footnote-ref-25)
26. LTAB budžeta plāns [↑](#footnote-ref-26)
27. Tabulā iekļauti pasākumi, kuriem tiek plānots prioritāri piešķirt finansējumu no valsts vai pašvaldību budžeta, nevis alternatīva finansējuma avota (OCTA līdzekļi). [↑](#footnote-ref-27)
28. Pasākumos, kur norādīti vairāki finansējuma avoti, tiek ņemts vērā prioritārais finansējuma avots. [↑](#footnote-ref-28)
29. Saskaņā ar Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma 57.pantu - Par naudas izlietojumu lemj Ceļu satiksmes drošības padome (Ministru kabineta 2003.gada 23.septembra noteikumu Nr.530 “Ceļu satiksmes drošības padomes nolikums” 2.10.apakšpunkts). [↑](#footnote-ref-29)
30. Detalizēts pasākuma izpildei plānotā finansējuma aprēķins ir pieejams konceptuālajā ziņojumā "Par valsts akciju sabiedrības "Ceļu satiksmes drošības direkcija" uzstādīto stacionāro fotoradaru darbības rezultātiem, priekšlikumiem par tehnisko līdzekļu (fotoiekārtu vai videoiekārtu) turpmāko izmantošanu un fotoradaru iegādes, uzstādīšanas un darbības nodrošināšanas finansēšanu" (apstiprināts ar Ministru kabineta 2016. gada 14. novembra rīkojumu Nr.678) [↑](#footnote-ref-30)