

Vadlīnijas, kas uzjundīja sabiedrību

**Cēsnieki nesaprot, kāpēc
nenotiek publiska tikšanās
ar plāna izstrādātājiem, jo tas
būtu viens no soļiem,
lai veicinātu informētību un
izpratni.**

E. Taurene skaidro, ka vadlīniju apspriešanas gaitā pašvaldībai būtiski noskaidrot visu iedzīvotāju grupu viedokļus: "Ja rīko publiskas debates, atnāk noteikta mērķauditorija, bet viņi nepārstāv visu sabiedrības slāņu viedokli. Īsti neredzu veidu, kā organizēt šādu publisku diskusiju, lai tā būtu produktīva."

Varbūt vērts rīkot vairākas tikšanās, ar dažādām sabiedrības grupām: autobraucējiem, gājējiem, velobraucējiem? E. Taurene norāda, ka gatava iet un stāstīt, ja kāda iedzīvotāju grupa to vēlēšies. Šobrīd viedokļu noskaidrošana

notiek ar aptaujas palīdzību un atsaucība esot liela.

Sākotnēji vadlīniju apspriešanas termiņš bija paredzēts ļoti īss, vien divas nedēļas, pēc sacelšanās aģentūras pagarināts.

Skaidrojot, kāpēc izvēlēts tik īss laika posms, M. Malcenieks norāda, ka šis nav stratēģiskās plānošanas normatīvais dokuments, tās ir tikai vadlīnijas:

"Neiedomājāties, ka jautājums izsauks tādu rezonansi. Tā ir mūsu klūda. Redzot to, nebija problēmu pagarināt apspriešanas termiņus, veikt izmaiņas, jo mūsu vēlme ir sakārtot šo jautājumu."

Vadlīnijas minētas kā komplekss plāns, lai satiksmi pilsētā padarītu drošu un draudzīgu dažādām satiksmes dalībnieku un iedzīvotāju grupām. Taču publicētajā plānā nav rodama atsaucība, ka veikti pētījumi, analīze par satiksmes intensitāti.

M. Malcenieks atzīst, ka visaptveroša satiksmes plūsmas analīze tiešām nav veikta. Vasarā skatīta mašīnu plūsma luksuforu krustojumos, ir pieejama satik-

SITUĀCIJA

Mierīgajā Cēsu ikdienā atkal iemests akmens, kas līcis uzbangot iedzīvotāju kaislībām sociālajos tīklos, tālruna zvanos pašvaldībai, redakcijai. Iepriekšējo reizi tik plaša ažiota bija pirms trim gadiem, kad cēsnieki izrādīja satraukumu par pašvaldības piedāvāto Cēsu no-

smes negadījumu karte, izanalizētas plūsmas, kā gājēji pārvietojas no dzīves vietām uz centru. Cita plāna ietvaros veikta plūsmas analīze par satiksmes kustību, lai saprastu, vai apkārt vecpilsētai var būt vienvirziena kustība.

Uz jautājumu, vai vadlīniju izstrādē piedalījušies kādi satiksmes jomas eksperti, M. Malcenieks norāda, ka veikta dažas konsultācijas, taču vadlīniju izstrādei netika ņemts neviens maksas pakalpojums: "Diskusijās izskanējies, ka nevajag tērēt naudu šādām lietām, tāpēc gribu paskaidrot, ka iztērēts vienīgi darbinieku laiks, neviens eksperts, konsultants, pētījums nav apmaksāts."

Pašvaldības pārstāvji atzīst, ka nav gaidījuši tik lielu sabiedrības atsaucību.

"Esam priecīgi par saņemto informāciju," atzīst E. Taurene.

"Iedzīvotāji anketās, komentāros dod norādes, kam jāpievērš lielāka uzmanība, kas jāpārstrādā, jo gribam, lai ieguvēji ir visi.

vada vizuālo identitāti. Tagad pievairas pašvaldības piedāvātais, tā dēvētais satiksmes mierināšanas plāns.

Lai viestu skaidrību vairākos jautājumos, kas svarīgi iedzīvotājiem, uz sarunu aicinājām plāna izstrādātāju, novada pašvaldības galveno teritorijas plānotāju Eviju Taureni, domes deputātu, Transporta kustības organi-

zācijas komisijas priekšsēdētāju Mārtiņu Malcenieku, sarunā piedalījās arī Valsts policijas Vidzemes reģiona pārvaldes Cēsu iecirkņa priekšnieks Aldis Pāže. Šajā laikraksta atvērumā cenšamies rast atbildes uz svarīgākajiem jautājumiem, kas minēti satiksmes mierināšanas plānā, kuri izraisījuši iedzīvotāju emocijas. □

Netrūkst atbalstošu komentāru, domāju, ka no šīs situācijas varam iziet tikai ar pozitīvu rezultātu. Tas cilvēkiem līcis paraudzīties uz situāciju pilsētā, tāpēc var teikt, ka rezultāts panākts, cilvēki par to aizdomājas. Komentāri, protams, ir dažādi, arī tādi, ar kuriem nebiju rēķinājies, bet tas ir sabiedrības diskusiju kultūras jautājums."

Līdz 30. novembrim tupinās aptauja, tad saņemta informācija tiks apkopota un publicēta, pēc

tam vēlreiz tiks pārskatīts viss plāns.

29.novembrī plkst. 14 Cēsu mājaslapā un pašvaldības feisbukā kontā būs video tiešraide, kurā pašvaldības pārstāvji iepazīstinās ar plānu, stāstīs par jau saņemtajiem aptaujas rezultātiem, būs iespēja uzdot jautājumus, var iesūtīt tos arī iepriekš. Ja pēc tam vēl būs neskaidrības, pašvaldības speciālisti gatavi tikties ar iedzīvotājiem un sniegt skaidrojumus. □

Gājēju drošība un uzvedība

Satiksmes mierināšanas plānā daudz runāts par to, kas jā dara, lai uzlabotu gājēju pārvietošanās drošību pilsētā. Cēsnieki ikdienas sarunās gan norāda, ka gājēju un velobraucēju ielās maz, ņemot vērā klimatiskos apstākļus, ir laiks, kad lielais vairums pārvietojas ar auto.

E.Taurene skaidro, ka pilsētplānošanas jautājumā nevar skatīties tikai uz šī brīža situāciju, jāskatās, kas ir vēlāmais variants: "Ja gājējiem un velobraucējiem nav drošas vides, viņi neiet, nebrauc. Radot drošu vidi, viņu skaits var palielināties un palielināsies."

Arī M. Malcenieks pārliecināts, kamēr nebūs radīta vide, cilvēki neies kājām. Viņaprāt, Dārzniecības iela ir labs piemērs, ka, radot vidi, gājēji vairāk sāk izmantot ielu: "Tur nevajadzēja nekādas mehāniskās barjeras, pietika vien uzzīmēt horizontālo marķējumu, iezīmējot gājēju joslu. Šāda prakse tiks izmantota arī citās ielās. Satiksmes mierināšanas plāns vērsts uz to, lai rosinātu cilvēkus vairāk pārvietoties kājām, nevis ar automašīnu. Gribētos, lai mēs vairāk radinātu bērnus to darīt, jo atzīsim, ka viņi pārāk maz pavadā laiku ārpus telpām."

Reālā situācija gan nav tik vienkārša. Jāņem vērā Cēsu reljefs, otrkārt, uz bērnu dārzu vai pirmo, otro klasi bērnu vienu nelaidīs, viņš tiek aizvests ar auto, jo vecākiem nav laika iet kājām kopā ar bērnu. Un, piemēram, ģimene, kas dzīvo Lenču ielas lejas galā, kam viens bērns iet bērnudārzā, otrs pirmajā klasē, viens vecāks strādā Saurlītos, otrs pilsētas centrālajā daļā, bez auto ne maz nevar iztikt.

"Tas ir gandrīz mans piemērs, jo man ir četri bērni, katram no rīta savs virziens," saka M. Malcenieks. "Protams, arī es viņus uz skolu vedu ar mašīnu."

Saprotu, ka to mainīt nevarēs, bet gribam, lai to nedara vairāk kā līdz šim, lai padomā, ka varbūt ir situācijas, kad tomēr var iet kājām. Redzam, ka cilvēki arvien vairāk izvēlas kustības svaigā gaisā, gribas to kaut kādā veidā veicināt."

Taču, runājot par gājējiem, velobraucējiem, ir vēl kāds aspekts, uz ko norāda cilvēki. Proti, ka arī šo sabiedrības daļu vajadzētu rosināt ievērot satiksmes noteikumus. Katrs autobraucējs piedzīvojis situāciju ar neapdomīgiem gājējiem un velobraucējiem.

Arī A.Pāže atgādina, ka satiksmes noteikumi paredzēti visiem, arī velobraucējiem un gājējiem: "Kas teikts Ceļu satiksmes noteikumos? Gājējs pirms ielas šķērsošanas arī pa gājēju pāreju pārliecinās, vai mašīna apstāsies, pārliecinās par drošību. Izveido acu kontaktu ar autovadītāju, tikai tad, kad situācija droša, iet pāri gājēju pārejai. Ja cilvēki tā rīkojos, nebūtu problēmu, bet bieži ir gadījumi, kad gājēji iedomājas, ka viņam atliek vien parādīties pie pārejas un visiem autovadītājiem momentā jāapstājas. Bet Cēsis netrūkst pāreju, kur gājējs pēkšņi parādās aiz mājas stūra un uzreiz šķērso ielu. Tāpēc arī notiek negadījumi."

Plāna izstrādātāji norāda, ka viens no svarīgiem punktiem ir gājēju pāreju sakārtošana, un tieši vadlīnijās noteikts, kā, veidojot jaunas ielas, rekonstruējot esošās, jāizskatās gājēju pārejām. Vai nu paaugstinātām, vai iekrāsotām ar sarkanu svītrojumu, un, kas nav mazsvarīgi, apgaismotām. Tas tiešām ir būtiski, jo katrs autovadītājs būs pārliecinājies, ka ļoti maz gājēju pilsētā lieto atstarotājus, lai gan satiksmes noteikumi paredz, ka tie jālieto jebkurā vietā, kur ceļš nav pietiekami un vienmērīgi apgaismots. □

Otrs jautājums, kas izraisīja daļas cēsnieku satraukumu, bija minētais sadaļā "Vecpilsēta". Tur teikts, ka nepieciešams samazināt vecpilsētas ielu kā tranziņa ielu lomu, tāpēc pie iespējamām risinājumiem minēts: "Slēgt satiksmi periodiski (reizi mēnesī, katru svētdienu vai katru nedēļas nogali); noteikt termiņu, kura ietvaros paredzēt vecpilsētas slēgšanu caurbraukšanai, izņemot piegādes un operatīvo transportu."

Ar šo vecpilsētas uzņēmēji saprata, ka plānots šo pilsētas daļu slēgt transportam, kas var novest pie ielas "pamiršanas", jo ir bēdīga pieredze. Šīs bažas paustas arī laikrakstā publicētajā uzņēmēju, iedzīvotāju vēstulē.

M. Malcenieks, norādot, ka ir cēsnieki, kuri saziņā ar pašvaldību piekrit vecpilsētas slēgšanai transportam, uzsver, ka par to domāts netiek: "Gribu skaidri pateikt, ka vecpilsēta netiks slēgta. Prioritārs ir jautājums par autostāvvietu izveidošanu tieši vecpilsētas tuvumā, lai samazinātu vēlmi un vajadzību iebraukt šajā pilsētas daļā. Varētu domāt, un tas minēts arī vadlīnijās, ka satiksmei vecpilsēta slēdzama nedēļas nogalēs, vakaros, pēc veikalu slēgšanas, lai radinātu pilsētas iedzīvotājus pie sajūtas, ka automašīnas vecpilsētā nav gaidītas, lai cauri vecpilsētai nebrauktu tranzītā, lai nebrauktu vienkārši paskatīties, kas notiek Rožu laukumā, kas pie "Fono kluba". To gribētu izskaust, bet darba kārtībā nav jautājuma par šīs teritorijas slēgšanu."

Valsts policijas Cēsu iecirkņa priekšnieks A.Pāže norāda, ka jārunā ar uzņēmējiem, veikalniekiem, lai preču piegāde notiktu rīta agrumā, jo tagad ir situācijas, kad preču piegādātāji apstājas uz ielas un neviens garām netiek, iela tiek bloķēta.

M. Malcenieks piebilst, ka pašvaldības policijas īstenotā kon-

Vecpilsētu nav paredzēts slēgt

trole par laika limita ieviešanu stāvvietās devusi pozitīvu rezultātu arī vecpilsētā: "Pierādīties, ka stāvvietas izmantoja paši veikalu, biroju darbinieki, lai gan visi saka, ka to nedara. Tiklīdz sākas kontrole, parādījās brīvas vietas. Protams, uzreiz aktualizējas arī minētais jautājums, kur vecpilsētā strādājošajiem likt automašīnas. Viens no reālākiem risinājumiem ir izbūvēt autostāvvietu uz pašvaldībai piederošās zemes aiz vecās dārzniecības. Līdz vecpilsētai gan būs nedaudz tālāk, bet tur varētu novietot vismaz simts automašīnu, un tas būtu liels atspaidis."

Vecpilsētas uzņēmējs Laimonis Stafeckis, norādot, ka vecpilsētu slēgt nav nepieciešams, kā risinājumu piedāvā papildināt esošo laika limitu, ieviešot īpašu maksas režīmu: "Rīgā ir stāvvietas, kur tas atrisināts. Iebraucot šajā zonā, mašīnas numurs ar kameru tiek fiksēts. Stundu var stāvēt bez maksas, braucot ārā, tas tiek atkal ar kameru nofiksēts, tad nekāds nav jāmaksā. Ja uzskatīšies ilgāk, informāciju samaksai par stāvvietu elektroniski aizsūtā mašīnas īpašniekam. Vecpilsētā arī varētu būt tāds nosacījums - stunda bez maksas, tālāk kaut vai pieci, desmit eiro par stundu. Ja kāds grib, lai maksā."

Piekrītu, ka jautājums par vecpilsētas slēgšanu ir ļoti jūtīgs. Tagad šī pilsētas daļa atdzīvojusies, nevajadzētu atkal *iebraukt auzās*, kā tas jau reiz noticis. Vecpilsētas uzņēmējiem jau Rīgas ielas remonts bija zināms izturības pārbaudījums, nevaja-

dzētu vēlreiz viņus izaicināt. Piekrītu, ka vecpilsētu nedrīkst pārvērst par stāvvietu, bet tās slēgšana būtu pārāk represīva metode."

Veikala "Krista" līdzīpašnieks Edgars Pelcis norāda, ka ar vecpilsētas slēgšanas jautājumu nevajadzētu spēlēties: "Paraudzīsimies kaut vai uz galvaspilsētu, tur vecpilsēta nav slēgta, arī mēģinājumi padarīt Tērbatas ielu par gājēju ielu beigušies bez rezultāta. Kāpēc mums Cēsīs to vajadzētu mēģināt? Jāatzīst, nav tā satiksme tik liela, lai vajadzētu domāt par šādu risinājumu. Arī ietves pēc remonta paplašinātas, gājējiem nav problēmu pārvietoties."

Runājot par satiksmes organizāciju vecpilsētā, "Druva" publicētajā vecpilsētas uzņēmēju, iedzīvotāju vēstulē minēts Toma Kokina izstrādātais Līvu laukuma satiksmes organizācijas projekts, kas, kā vēstules autori minējuši, "tika skalī ieviests, bet pēc divu gadu mocībām klusi izbeigts".

M. Malcenieks gan norāda, ka projekts nav izgāzies un paliks tāds, kā bija pirms Rīgas ielas remonta: "Tika piedāvāti vairāki kustības risinājumi šajā laukumā, kā pirmais tika ieviests tas, kur bija jāmet loks ap strūklaku. Tas sevi neattiecināja, tāpēc izvēlējās to, ka laukumā ir slēgtā daļa no augšas, augspus strūklakai, un tā arī paliks, no Rīgas ielas pirms strūklakas nogriezties pa labi uz Lielās Kalēju ielas pusi nevarēs, tā būs zona gājējiem." □

Lappusi sagatavojis **JĀNIS GABRĀNS**

Publikācijas sagatavotas ar Valsts reģionālās attīstības aģentūras finansiālu atbalstu no Latvijas valsts budžeta līdzekļiem.

Mērķprogrammā "Reģionālo un vietējo mediju atbalsta programma" atbalstīts projekts nr. Nr.2/MEDIA/18/013



Valsts reģionālās
attīstības aģentūra

“Zona 30” netiks ieviesta

Vislielāko diskusiju, iebildumu vētru izsauca rakstītais vadlīnijās, ka, ņemot vērā pasaules labās prakses piemērus, arī Cēsu centrālajā daļā atļautais ātrums būs 30km/h, proti, piedāvāts ieviest šādu ierobežojuma zonu pilsētas centrālajā daļā.

Turpat redzama Cēsu karte, kurā norādīts, kur varētu uzstādīt atļautā ātruma zonas zīmes. Cēsnieki saprata, ka no lielveikala “Solo” Jāņa Poruka ielā līdz Cēsu 2.pamatskolai Gaujas ielā nāktos braukt ar ātrumu trīsdes-

mit kilometri stundā. Ja vadlīnijās nebūtu “Zona 30” piedāvājuma, šo dokumentu sabiedrība, visticamāk, vispār nepamanītu.

Lai arī Evija Taurene norāda, ka aptaujā ir cilvēki, kuri šo risinājumu atbalsta, lielum lielais vairums noskaņoti pret to.

Arī Aldis Pāže saka, ka šis ir vienīgais iebildums, ko nācies dzirdēt: “Te man ir šādas pārdomas. Visiem, kuri piedalās satiksmē, tostarp arī gājējiem un velobraucējiem, ne tikai autovadītājiem, galvenais dokuments ir Ceļu satiksmes noteikumi. Ja visi tos ievērotu, nevajadzētu nekādu mīrinājuma plānu. Manuprāt, uz maģistrālajām ielām šie 30 nav lietderīgi, bet piekrītu, ka privātmaņu kvartālos ātruma samazinājums tiešām vajadzīgs. Arī tajās ielās, kur nav ietves, bet ir cilvēku kustība, piemēram, Rūpniecības ielā. Tur liela transporta kustība, cilvēki iet kājām uz darbu, tajā brīdī viņi tiešām ir maz-

aizsargāti. Šādās vietās jādomā par risinājumiem.”

Te jāatgādina, ka visos mazstāvu dzīvojamajos kvartālos atbilstoši šim vadlīnijām tiek noteikts Dzīvojamās zonas statuss, kur atļautais braukšanas ātrums ir 20 km/h.

E. Taurene skaidro, ka jau kopš vadlīniju izstrādes sākuma diskutēts par diviem ātrumiem – 30 un 40: “Tāpat visu laiku bija diskusijas, cik lielu pilsētas teritoriju aptvert. Tagad redzam, ka, ieviešot horizontālos marķējumus, izveidojot paceltās gājēju pārejas, satiksme kļūst organizētāka, lēnāka. Aptaujā daudzi norāda, ja pilsētā veiktu ātruma kontroli, nekādas papildu zīmes nevajadzētu. Bet nevaram uz katras ielas, katra krustojuma uzlikt policistu vai radaru. Jāatzīst, ka ātru-

ma ierobežojuma zīmes īsti nedarbojas, tāpēc paredzēti citi risinājumi – apbraucamie šķēršļi, paceltās gājēju pārejas, kas liek samazināt ātrumu.”

Arī A. Pāže norāda uz autovadītāju braukšanas īpatnībām: “Nezinu, no kurienes radies uzskats, ka Satiksmes noteikumos atļauto ātrumu var pārsniegt līdz 20 kilometriem stundā, šādos gadījumos būs mazais sods, bet varbūt vispār nesodīs. Tā domāt nevajadzētu, jo soda un sodīs. Rīkosim akcijas un kontrolēsim ātrumu arī tajās teritorijās, kur ir “Dzīvojamā zona”, jo saņemam sūdzības, ka ir braucēji, īpaši jaunieši, kuri šajās zonās tomēr brauc ļoti ātri. Gribu atgādināt, ka dzīvojamā zonā priekšroka ir gājējam, ja viņš iet pa ielu, braucējs nevar signalizēt, lai ātrāk

mūk malā, gājējam jāļauj iet. Protams, arī gājēji nedrīkst to izmantot ļaunprātīgi.”

M. Malcenijs skaidro, ka sākotnēji iecere veidot “30 zona” bija kā risinājums, lai katrā posmā nav jāliek zīmes ierobežojumu zīmes 30, kas patlaban atkārtotas ik pēc posma, taču secināts, ka tas tomēr nav ekonomiski izdevīgāk.

Uz jautājumu, kāds, redzot sabiedrības reakciju, būs lēmums attiecībā uz “Zonu 30”, M. Malcenijs norāda, ka, visticamāk, šis jautājums tiek ņemts no dienas kārtības, to parāda arī cilvēku paustais aptaujā: “Vēl gan jāsaņem aptaujas galīgie rezultāti, bet domāju, šis jautājums vairs nav aktuāls.” □

Melno punktu Cēsīs nav

Komentāros sociālajos tīklos bieži teikts, ka minētajā plānā nav rodama statistika par satiksmes negadījumiem Cēsīs, to analīze, lai gan vadlīnijās norādīts, ka drošas un mierīgas satiksmes infrastruktūras izveide nepieciešama, lai samazinātu satiksmes negadījumu skaitu. Internetā pieejamā informācija vēsta, ka Cēsīs 2017.gadā reģistrēti 140 ceļu satiksmes negadījumi, tai skaitā 28 ar cietušajiem. Te gan jāpiebilst, ka tie ir visi reģistrētie satiksmes negadījumi, vairumā tās ir sadursmes starp automašīnām. Tāpēc jautājums, cik starp cietušajiem ir gājēji, velobraucēji? Protams, vienmēr var tīkties uz nulli, bet vai situācija tiešām ir satraucoša? Būsim godīgi, nekad nepienāks nulle, arī braucot ar ātrumu 30 kilometri stundā, būs negadījumi.

M. Malcenijs saka, ka, viņaprāt, piesaukt šādu statistiku ir nekorekti: “Vai tad mums vajag sliktu statistiku, lai sāktu kaut ko darīt lietas labā. Varbūt pareizāk sākt kaut ko darīt preventīvi, lai sliktā statistika neveidojas.”

E. Taurene apkopojusi statistiku par negadījumiem laikā no 2010.gada līdz šim brīdim, un šajā laikā cietuši 19 velosipēdisti un 26 gājēji: “Tas ir astoņos gados, un vienmēr būs jautājums – tas ir daudz vai maz? Un cik jābūt, lai sāktu ko darīt? Gadījumā, kad notiek sadursme starp gājēju un autovadītāju, cieš gājējs. Tāpēc arī tika izvēlēts šis 30 km/h ātrums, jo pētījumi rāda, ka, samazinot atļauto braukšanas ātrumu līdz 30km/h, būtiski sarūk ceļu negadījumu risks. Pie ātruma 30 km/h deviņi no desmit cilvēkiem, kas iekļūst negadījumā, izdzīvo, savukārt

pie ātruma 50 km/h izdzīvo vien 1,5.”

Uz piebildi, ka pilsētā pēdējos gados letālu gadījumu nav bijis, M. Malcenijs atgādina, ka pirms gadiem četriem Poruka ielā pie veikala “Solo” uz gājēju pārejas tika nobraukts gājējs: “Un mums nevajag pat vienu šādu gadījumu.”

Valsts policijas Cēsu iecirkņa priekšnieks A.Pāže norāda, ka svarīgi saprast, kas bijis iemesls katrā konkrētajā negadījumā, kāpēc uzbraukts gājējam, kāpēc – velosipēdistam: “Teiksim, minētajā situācijā uz Poruka ielas gājēju pāreja ir ļoti nepārredzama, es pat teiktu – nepareizā vietā.” Viņš arī paskaidro, ka pēc Ministru kabineta noteikumiem ceļu satiksmes negadījumā cietuši persona ir cilvēks, kam sniegta medicīniskā palīdzība. Pie cietušajiem pieskaitāmi arī tie, kuriem nav nekādu traumu, taču mediķi viņus apseko. Piemēram, negadījumā iekļūst mašīna, kurā sēž bērns, viņš apsekošanai tiek aizvests uz slimnīcu. Lai arī nekādas traumas netiek konstatētas, viņš tiek iereģistrēts kā cietušais.

Jautāts, vai drošības situācija pilsētā ir satraucoša, Valsts policijas pārstāvis skaidro, ka Cēsīs melno punktu nav: “Vienīgā bīstamā vieta ir Valmieras un Dzintara ielas krustojums, kur regulāri notiek ceļu satiksmes negadījumi. Risinājums ir aplveida kustība, saprotu, ka šis risinājums ir jau izprojektēts. Tādu vajadzētu arī Piebalgas un Lapsu ielas krustojumā, jo aplis būtiski samazina negadījumu skaitu. Labs piemērs ir aplis gan pie “Globusa”, gan Valmieras ielā, un šajās vietās ceļu satiksmes negadījumu vairs nav.” □

Horizontālais marķējums, ceļa zīmes



Foto: MARTA MARTINSONE-KAŠA

Satiksmes mīrināšanas plānā liela vēriba pievērsta horizontālā marķējuma sakārtošanai pilsētā, jo arī tas kalpo kā satiksmes plūsmas regulēšanas mehānisms.

M. Malcenijs skaidro, ka Vaļņu ielas sazimēšana devusi labus rezultātus un šī prakse tiks turpināta: “Nākamgad vēlētos sakārtot Vienības laukuma horizontālo marķējumu gan aplī, gan ārējās robežās, jo patlaban laukums izbraukšanai ir diezgan nesaprotams. Tiesa, jāatzīst, ka Vienības laukumam būtu vajadzīga pamatīga rekonstrukcija kopā ar visu teritoriju līdz pat bijušajam ugunsdzēsēju depo, bet pagaidām finansējuma budžetā tam nav. Taču līnijas varam uzvilkt, tik daudz naudas atradīsim.”

Uz jautājumu, vai parēķināts, cik izmaksās gājēju pāreju, hori-

zontālo apzīmējumu sakārtošana, viņš atzīst, ka tas nav rēķināts. Zināms, ka viena paceltā gājēju pāreja izmaksā apmēram trīs tūkstošus eiro, nākamgad plānots ierīkot kādas četras. Vaļņu ielas horizontālais marķējums izmaksājis apmēram tikpat, jo tur izmantoti labāki materiāli, kas nenodilst īsā laikā, tāds plānots izmantot arī citviet.

“Druvā” jau rakstījām par ceļa zīmju nepareizo izvietošanu pilsētā, un situācija jau sāk uzlaboties. M. Malcenijs skaidro, ka tiks veikta ceļa zīmju inventarizācija visā pilsētā, jo dažviet tās saliktas nepareizi, citas ir novecojušas, tāpēc viena no nākamā gada prioritātēm būs profesionāli sakārtot ceļa zīmes, konsultējoties

ar speciālistiem.

Rakstā “Vadlīnijas, kas uzjundīja sabiedrību” minēts par automašīnu plūsmas skaitīšanu luksoforu krustojumos, un cēsnieki atceras, ka uz laiku tie tika izslēgti, kas izraisīja zināmu neskaidrību, pat bīstamas situācijas. Jautāts, kādus secinājumus devis šis eksperiments, M. Malcenijs saka: “Tas tiešām bija eksperiments. Sapratām, ka luksoforus tomēr vajag, bet secinājām arī, ka esošie ir tehniski novecojuši. Tos nevar regulēt attālināti, nevar regulēt pēc plūsmas. Vai nu jāmaina pret modernākiem, vai šajos krustojumos jāveido aplveida kustība, bet kā vienā, tā otrā gadījumā tās ir lielas izmaksas.” □

Lappusi sagatavojis JĀNIS GABRĀNS

Publikācijas sagatavotas ar Valsts reģionālās attīstības aģentūras finansiālu atbalstu no Latvijas valsts budžeta līdzekļiem.

Mērķprogrammā “Reģionālo un vietējo mediju atbalsta programma” atbalstīts projekts nr. Nr.2/MEDIA/18/013



Valsts reģionālās attīstības aģentūra