

Valsts akciju sabiedrība
“Ceļu satiksmes drošības direkcija”

Ceļu drošības audita atzinums

Nr. Spec-CDA-atz/39/26

Objektam:

**“Satiksmes organizācijas izmaiņu iecere
Pilskalna ielā Bauskā”**

Ceļu drošības audita stadija: 1. (iespējamības)
Audita grupas vadītājs: **Alvis Puķītis**

Rīga, 2026. gads

CSDD

SATURS

1.	Ievads	3
2.	Informācija	4
2.1.	Izmantotie normatīvi un saīsinājumi.....	4
2.2.	Iesniegtie dokumenti.....	5
3.	konstatējošā daļa	6
3.1.	Ceļu drošības audita 1. stadijas būtība	6
3.2.	Veiktie auditi	7
3.3.	Objekta apraksts	7
3.4.	Ceļu satiksmes negadījumi.....	20
3.5.	Satiksmes intensitāte.....	23
3.6.	Ieceres projektā iekļaujamie aspekti un piedāvātie risinājumi	24
3.7.	Secinājumi.....	28
4.	Rezultatīvā daļa	30
4.1.	Audita ieteikumi	30

1. IEVADS

Ceļu drošības audits (turpmāk – audits) tiek veikts ar mērķi panākt, lai ceļu projekti un ar ceļu satiksmi saistītu objektu būvprojekti tiktu izstrādāti atbilstoši ceļu satiksmes dalībnieku drošības prasībām un lai esošo ceļu tīkls atbilstu satiksmes drošības prasībām, novēršot iespējamus ceļu satiksmes negadījumus. Audits tiek veikts atbilstoši 2008.gada 25.novembra Ministru kabineta noteikumiem Nr.972 "Ceļu drošības audita noteikumi".

Audita objekts	"Satiksmes organizācijas izmaiņu iecere Pilskalna ielā Bauskā"		
Audita pasūtītājs	Bauskas novada pašvaldības iestāde "Bauskas apvienības pārvalde"		
Pasūtītāja pārstāvis	Jānis Briģis		
CSDD Līguma Nr.	LĪG-ieņ/81/26	Līguma izpildes termiņš	15.04.2026
Audita stadija	1. (iespējamības)	Audits uzsākts	14.03.2026
Audita grupas sastāvs	Grupas vadītājs, auditors	Alvis Puķītis	
	auditors	Atis Vancovičs	
	auditors	Dainis Tūtāns	
Audita atzinuma adresāti	Pasūtītāja pārstāvis	janis.brigis@bauskasnovads.lv	
	Ceļa pārvaldītājs	bauska.parvalde@bauskasnovads.lv edgars.leonovs@lvceli.lv	
	Satiksmes ministrija	satiksmes.ministrija@sam.gov.lv	

Audita grupa nav atkarīga no projektā iesaistītajiem - ceļa pārvaldītāja (īpašnieka), būvprojekta pasūtītāja, projektētāja (izstrādātāja), konsultanta, būvnieka vai uzturētāja un nepārstāv viņu intereses.

Audita laikā ir izskatīti iesniegtie materiāli, informācija un citi pieejamie dati. No tiem atbilstoši objekta apjomam un komplicētībai ir identificēti jautājumi, kas tiek pārbaudīti, pētīti un ievērtēti atbilstoši MK noteikumu Nr.972 III nodaļas 18. – 22. un 26. punktos par katru no audita stadijām prasītajam. Audita atzinumā piezīmes ir izteiktas tikai par pozīcijām, kas nenodrošina lielāko iespējamo satiksmes drošības līmeni. Risinājumi, kas ir satiksmes drošībai optimāli, netiek komentēti.

Audita atzinumā satiksmes drošības jautājumi tiek aprakstīti:

- konstatējošā daļā, kurā norāda trūkumus un neatbilstību normatīviem, kā arī citus faktorus, kas var ietekmēt ceļu satiksmes drošību;
- rezultatīvā daļā, kurā ietver secinājumus un, ja nepieciešams un iespējams, sniedz ieteikumus konstatēto trūkumu novēršanai.

Audita atzinums ir sagatavots un elektroniski parakstīts eDoc PDF formātā un tiek nosūtīts audita pasūtītājam, ceļa pārvaldītājam, Satiksmes ministrijai, kā arī saglabāts audita veicēja institūcijā.

2. INFORMĀCIJA

2.1. Izmantotie normatīvi un saīsinājumi

Ceļu drošības audita atzinuma sagatavošanā var tikt izmantoti apgāda SIA "Jāņa sēta" karšu fragmenti, resurss [google.com/maps](https://www.google.com/maps) un šādi pieņemtie saīsinājumi:

CSL – Ceļu satiksmes likums

CSN – Ministru kabineta noteikumi Nr.279 (02.06.2015.) "Ceļu satiksmes noteikumi"

CDA – Ceļu drošības audits

CDA noteikumi – Ministru kabineta noteikumi Nr.972 (25.11.2008.) "Ceļu drošības audita noteikumi"

VAN – Ministru kabineta noteikumi Nr.240 (30.04.2013.) "Vispārējie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi"

LVS – Latvijas Valsts standarts

LVS 77-1 - LVS 77-1:2016 "Ceļa zīmes. 1.daļa: Ceļa zīmes"

LVS 77-2 - LVS 77-2:2016 "Ceļa zīmes. 2.daļa: Uzstādīšanas noteikumi"

LVS 77-3 - LVS 77-3:2016 "Ceļa zīmes. 3.daļa: Tehniskās prasības"

LVS 85 - LVS 85:2016; LVS 85:2016/A1:2018 "Ceļa apzīmējumi"

LVS 93 - LVS 93:2006 "Ceļa signālstabiņi. Lietošanas noteikumi"

LVS 94 - LVS 94:2012 "Ceļu norobežojošās sistēmas. Transportlīdzekļus norobežojošās sistēmas. Drošības barjeras. Lietošanas noteikumi"

LVS 99 - LVS 99:2010 "Ceļa ātrumvaļņi"

LVS 190-1 - LVS 190-1:2000 "Ceļu projektēšanas noteikumi - 1.daļa: Ceļa trase"

LVS 190-2 - LVS 190-2:2007; LVS 190-2:2007/A1:2010; LVS 190-2:2007 /A2:2013 "Ceļu projektēšanas noteikumi. Normālprofili"

LVS 190-3 - LVS 190-3:2012 "Ceļu projektēšanas noteikumi. 3. daļa: Vienlīmeņa ceļu mezgli"

LVS 190-4 - LVS 190-4:2001; LVS 190-4:2001/A1:2002 "Ceļu projektēšanas noteikumi - 4.daļa: Vairāklīmeņu ceļumezgli"

LVS 190-5 - LVS 190-5:2011 "Ceļu projektēšanas noteikumi. 5.daļa: Zemes klātne"

LVS 190-6 - LVS 190-6:2009 "Ceļu projektēšanas noteikumi. 6. daļa: Autoceļu un tiltu būvprojektu saturs un noformēšana"

LVS 190-7 - LVS 190-7:2002 "Vienlīmeņa autostāvvietu projektēšanas noteikumi"

LVS 190-8 - LVS 190-8:2012 "Ceļu projektēšanas noteikumi. 8. daļa: Autobusu pieturu projektēšanas noteikumi"

LVS 190-9 - LVS 190-9:2015 "Ceļu projektēšanas noteikumi. 9.daļa: Velosatiksmē"

LVS 190-10 - LVS 190-10:2007; LVS 190-10:2007/A1:2010; LVS 190-10:2007/A2:2020 "Gājēju pāreju projektēšanas noteikumi"

LVS 370 - LVS 370:2010 "Ceļu satiksmes regulēšanas luksofori"

CSDD – VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija"

LVC – VSIA "Latvijas Valsts ceļi"

LTAB – Latvijas Transportlīdzekļu apdrošināšanas birojs

RVP ĀMD – Rīgas valstspilsētas pašvaldības Ārtelpas un mobilitātes departaments

CSNg – ceļu satiksmes negadījums

CSNgsm – ceļu satiksmes negadījums, kurā ievainoti vai gājuši bojā cilvēki

GVDI – gada vidējā diennakts intensitāte

GP – gājēju pāreja

GVC – gājēju un velosipēdu ceļš

KGVC – kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš

MMI – mikromobilitātes infrastruktūra

NP - normālprofils

SOTL – satiksmes organizēšanas tehniskie līdzekļi

DUS – degvielas uzpildes stacija

2.2. Iesniegtie dokumenti

CSDD ir saņēmusi lūgumu no Bauskas novada pašvaldības iestādes "Bauskas apvienības pārvalde" veikt ceļu drošības auditu pirmajā (iespējamības) stadijā Pilskalna ielas posmam Bauskā.

Iesniegumā sniegts pasūtītāja vēlmju uzskaitījums:

- Izvērtēt iespēju Pilskalna ielā paredzēt divvirzienu satiksmi visā ielas garumā vai tikai ielas posmā,
- Izvērtēt satiksmes mierināšanas pasākumus Pilskalna ielas krustojumā ar Parka ielu pie pilsētas stadiona,
- Izvērtēt iespējas no Zaļās ielas (autoceļa A7) nokļūt uz Robežu ielas, sniedzot vērtējumu par iespējamiem papildus satiksmes organizācijas pasākumiem,
- Īpašu vērību akcentēt gājēju un velosipēdistu drošībai, bērnu pārvietošanās paradumiem, redzamībai krustojumos, bīstamu situāciju novēršanai intensīvas satiksmes laikā,
- Saņemt ieteikumus, uz kuriem balstīt turpmāko satiksmes organizāciju Pilskalna ielā un pieguļošajā ielu tīklā.

Iesniegums neietver informāciju, kas raksturotu ceļa (ielas) tehniskos parametrus, satiksmes dalībnieku (motorizēto un nemotorizēto) sastāvu un daudzumu, potenciālos mērķa objektus pilsētā un ārpus tās divvirzienu un vienvirziena satiksmes organizācijas gadījumos, vēsturisko aspektu par vienvirziena satiksmes organizācijas ieviešanu Pilskalna ielā vai cita pilsētas ielu tīkla pārvaldītāja pārziņā esoša informācija.

Audita atzinuma sagatavošanas laikā pasūtītājs ir informējis par satiksmes organizācijas shēmu Pilskalna ielas izbūves 2. kārtas krustojumiem (Pilskalna ielas krustojumam ar Robežu ielu un Robežu ielas krustojumam ar Zaļo ielu (autoceļu A7/E67)).

Iesniegumā "Bauskas apvienības pārvalde" izklāsta pieņēmumus, ka divvirzienu satiksmes organizācija Pilskalna ielā:

- Samazinās braukšanas laiku, nešķērsojot pilsētas centru,
- Padarīs vienmērīgāku satiksmes plūsmu,
- Veicinās drošāku satiksmi pilsētas centrā,
- Uzlabos gaisa kvalitāti un trokšņu līmeni,
- Uzlabos dzīves kvalitāti centrālās apbūves teritorijās.

3. KONSTATĒJOŠĀ DAĻA

3.1. Ceļu drošības audita 1. stadijas būtība

Ceļu drošības audits ir viens no satiksmes drošības un analītikas darba instrumentiem. Tas izpaužas kā sistemātiska un neatkarīga pārbaude, kuras mērķis ir novērtēt satiksmes drošību dažādos projekta posmos. Ceļu drošības audits, nosakot projektu ieceres vai būvprojekta kļūdas, kalpo par preventīvu (apsteidzošu) pasākumu, kas ļauj novērst ceļu satiksmes negadījumus vai ar infrastruktūras un satiksmes organizācijas elementiem mazināt potenciālo negadījumu smaguma pakāpi.

Ceļu drošības audita 1. stadija (*feasibility stage- angl.*) – iespējamības stadija tiek veikta pašā projekta (ieceres) sākumā, kad tiek izvērtētas trases vai risinājumu alternatīvas. 1. audita stadijai piemīt stratēģisks, konceptuāls, bet nevis detalizēts, raksturs.

1. stadijā tiek izmantota vispārīga informācija (kartes, skices, plānošanas dokumenti), nav nepieciešami detalizēti rasējumi. Var tikt vērtēti alternatīvi risinājumi un galvenā uzmanība ir potenciālajiem riskiem, bet nevis konkrētām detaļām. Galvenais jautājums šajā audita stadijā ir- vai izvēlētais risinājums var radīt paaugstinātu satiksmes negadījumu risku nākotnē?

Parasti audits analizē ceļa (ielas) trases izvēli no novietojuma apdzīvotā vieta vai ārpus tās, no reljefa un redzamības faktoriem, kā arī no konfliktu iespējamības ar gājējiem un MMI rīku lietotājiem.

Satiksmes organizācijas principi tiek saistīti ar pieslēgumu daudzumu, krustojumu tipu, tranzīta satiksmes ietekmi un piekļūšanas iespēju saglabāšanu.

Audita 1. stadijā tiek novērtēta arī apkārtējā vide, ar to saprotot atrašanos apdzīvotas vietas vai lauku teritorijā, rūpnieciskās vai tirdzniecības zonās, bērnu iestāžu un sabiedriskā transporta pieturvietu tuvumu.

Vispārējā skatījumā tiek definēti potenciālie riski nākotnē (pārāk liels ātrums, sarežģīti krustojumi, slikta pārredzamība un konfliktējošas trajektorijas) un tas tiek atspoguļots audita atzinumā.

Atzinumā tiek doti ieteikumi (nevis risinājumi!) ieceres projekta vai būvprojekta vispārējā rakstura vai tēmas virzībai- koriģēt trasi, mazināt krustojumu skaitu vai tos pārvietot, paredzēt MMI infrastruktūru, izvēlēties atšķirīgu no sākotnēji nodomātas satiksmes organizāciju. Var tikt novērtēti (augsts, vidējs, zems) riski.

Jo agrāk tiek veikts ceļu drošības audits, jo lielāka ir sagaidāmā ietekme uz satiksmes drošību. Iespējamības stadija ir svarīga, jo ar tās palīdzību var izvēlēties drošāko variantu vēl pirms lieli līdzekļi tiek iztērēti projektēšanai. Kļūdu novēršana notiek ar lētākajām izmaksām un tiek mazināta iespēja nākotnē notikt CSNg (gan ar, gan bez cietušajiem).

Ceļu drošības audits neaizvieto projektēšanu, bet ir profesionāls konsultatīva rakstura pakalpojums, kas ieceres vai projekta iniciatoram palīdz veikt izvēli turpmākajai attīstībai pietiekami respektējot ceļu satiksmes drošības jautājumus.

3.2. Veiktie auditi

Konstatējams, ka CSDD Ceļu drošības analītikas departamenta darbinieki pēdējo desmit gadu laikā (kopš 2015. gada) Pilskalna ielai vai tās posmiem nav veikuši projektu vai to ieceru ceļu drošības auditu.

3.3. Objekta apraksts

Vispārēji. Auditējamais Bauskas Pilskalna ielas posms (ar esošiem vienvirziena un divvirziena satiksmes posmiem) un krustojuma, ko veido Zaļā iela (valsts galvenais autoceļš A7, kas vienlaikus ir Eiropas maģistrāļu tīkla daļa ar ceļa numuru E67) un Robežu iela, uzrādīts 3.3.1. attēlā.



3.3.1. attēls

Atbilstoši Bauskas TIAN funkcionāla zonējuma kartei (<https://www.bauskasnovads.lv/lv/bauskas-novada-teritorijas-planojums>) Pilskalna iela atrodas lielākoties (no Brīvības bulvāra līdz Kraujas ielai) mazstāvu dzīvojamās apbūves teritorijā un nelielā posmā daudzstāvu dzīvojamās apbūves ielas kreisajā un rūpnieciskās apbūves ielas labajā pusē teritorijā (3.3.2. attēls).



3.3.2. attēls

Zaļās ielas krustojums ar Robežu ielu ietilpst jaukta centra apbūves teritorijā.

TIAN Pilskalna ielai 1. pielikuma 2. tabulā uzrādīta D kategorija ar 14 m sarkano līniju platumu. Robežu ielai uzrādīta D kategorija (6-15 m sarkano līniju platumš). Zaļā iela, kas ir valsts autoceļš, ir B kategorijas iela.

Atbilstoši Ministru kabineta noteikumu Nr. 240 "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi" 86.punktam (MK 13.10.2020. noteikumu Nr. 630 redakcijā) ielu kategorijas raksturo sekojoši.

Pilsētas nozīmes iela (D kategorija) – nodrošina piekļūšanu atsevišķiem zemesgabaliem, noteiktās diennakts stundās var veikt arī savienošanas funkciju;

Tranzīta iela (B kategorija) – valsts galveno vai reģionālo autoceļu sākums, turpinājums vai beigas ar dominējošu savienošanas funkciju un pakārtotu piekļūšanas funkciju. Šādu ielu izbūvē noteicošā ir savienošanas funkcijas īstenošana un atbilstošu kvalitātes prasību ievērošana.

Publiskā informācijas avotā (<https://www.bauskasnovads.lv/lv/jaunums/bauska-noslegusies-pilskalna-ielas-parbuve>) ir norādīts, ka Pilskalna iela pilda tranzītielas funkciju un ir tās funkcionāls savienojums. Pilskalna ielā ir ievērojama satiksmes plūsma - aptuveni 5000 auto diennaktī (audita grupas viedoklis par uzrādīto satiksmes intensitāti – tālāk atzinumā).

Acīmredzot ir sagaidāmas TIAN korekcijas, nosakot Pilskalna ielai B kategoriju.

No publiskās informācijas par 2021. gadā realizēto Pilskalna ielas 1. kārtas (no Brīvības bulvāra līdz Upmalas ielai) izbūvi konstatējams sekojošais.

Kopējās pārbūvētās ielas brauktuves garums ir 1270 m, platumš – 6 m. Ietves 545 m garumā un 1.50-2.30 m platumā ir rekonstruētas, savukārt konstruējamo gājēju - velosipēdu celiņu platumš ir no 2.60 m - 3.10 m. Rekonstruējamo ietvju un celiņa segums – bruģis.

Bauskas novada mājaslapā uzrādīts, ka visā ielas garumā līdz Kraujas ielai paredzēts izbūvēt "gājēju - velosipēdistu celiņu" (audita grupas piezīme- publiskajos avotos pašvaldība nekur tieši nenorāda MMI formu- GVC vai KGVC). Ņemot vērā ierobežoto ielas izbūves zonu un esošo, nesen izbūvēto laternu novietojumu, trases sākumā (līdz Skolas ielai) un trases beigās (trases posms Pionieru iela-Kraujas iela) paredzēta 1.50 m plata ietve, bet trases vidusdaļā, kur paredzēta lielākā velosipēdistu plūsma - dalītais celiņš (GVC) ar platumu - 3.10 metri.

Ir informācija par trīs ātruma ierobežojošo vaļņu izbūvi, ierīkotām gājēju pārejām Pilskalna - Parka ielas, kā arī Pilskalna - Upmalas ielas krustojumā.

Turpat norādīts, ka lai uzlabotu satiksmes drošību un krustojumu pārredzamību, Pilskalna - Skolas, Pilskalna - Pionieru un Pilskalna - Parka ielas krustojumos ir ieklāti horizontālie ceļa marķējumi, lai autovadītāji no Pilskalna ielas pa kreisi nogrieztos no labās joslas, nevis kreisās, kā tas ierasts citviet vienvirziena ielās.

Šāds risinājums pieņemts, lai nogriežoties, uzbrauktu uz vai no Pilskalna ielas, uzlabotos krustojumu pārredzamība un autovadītājiem būtu vieglāk veikt nogriešanās manevrus, jo šajos Pilskalna ielas krustojumos, nereti veidojas bīstamas situācijas, kad autovadītāji, cenšoties uzbraukt uz Pilskalna ielas, ar saviem spēkratiem iebrauc pārāk tālu Pilskalna ielā, radot bīstamas situācijas konkrētā krustojumā.

Audita grupa iepazīnās arī ar sabiedrības pārstāvju sacilājos medijos pausto gan par Pilskalna ielas 1. būvniecības kārtā paveikto, gan vērtējumu par 2. būvniecības kārtas nepieciešamību

un izpildījumu. Komentāri pauda gan atbalstu, gan noraidījumu un aizdomu izteikumus (auditoru aplūkotajā komentāru klāstā dominēja negatīvie viedokļi, bet jāņem vērā, ka statistiski vairāk ir to respondentu, kuri ir ar noliedzošu attieksmi pret pārmaiņām un par to aktīvi izsakās).

Publiski pieejamos apskatos par Pilskalna ielas vienvirziena vai divvirzienu satiksmi rodams pašvaldības izpildītāja vietnieka Jāņa Kalinkas teiktais: «Kad uzbūvēs Pilskalna ielas otro kārtu, vērtēsim Pilskalna ielas divvirzienu atvēršanu līdz stadionam. Tā ir perspektīva.» Audita grupa minēto informāciju ņem vērā, vienlaikus sekojot audita pasūtītāja norādītajam uzdevumam "izvērtēt iespēju Pilskalna ielas posmu atvērt divvirzienu satiksmei" (ar to saprotot visu vienvirziena satiksmes posmu).

Audita grupas konstatētais uz vietas.

Audita grupa apmeklēja Pilskalna ielu un Robežu ielu Bauskā martā darba dienā laikā no 11:00 līdz 13:20. Tika veikta apsekošana, ejot kājām abos virzienos un izbraucot ielu posmus ar vieglo automobili virzienos, kādos satiksmes organizācija to atļauj. Ejot kājām tika novērtēta uzbraukšanas redzamība katrā no mazāksvarīgajiem ceļiem (ielām). Tika pārmērīts Pilskalna ielas brauktuves platums divās vietās trases sākuma daļā, stāvvietu ielas malā garumi, ātruma ierobežojumi, ietves un KGVC platums.

Pilskalna ielas auditējamā posma garums ir aptuveni 1.3 km. Iela plānojumā faktiski ir taisne (precizitātei var norādīt uz vienas liela rādiusa plāna līknes esamību krustojuma ar Skolas ielu rajonā; līkne vizuāli nerada redzamības vai citus apgrūtinājumus). Iela vērtējama kā ceļš bez redzamām vai braukšanu (iešanu) apgrūtināšanām garenprofila izmaiņām.

Auditējamā ielas posmā ir konstants brauktuves platums, kas ļauj gan vienvirziena, gan divvirzienu satiksmi nodrošināt uz ielas brauktuves divām braukšanas joslām.

Ielas abās pusēs gājēju un velosipēdistu infrastruktūra nav identiska visā posma garumā. Gar ielas kreiso pusi ar 417. ceļa zīmi (kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš) apzīmēta infrastruktūra ir posmā no Skolas ielas līdz krustojumam ar Kraujas ielu. KGVC platums ir 2.5 m līdz 3.0 m. (publiskajā informācijā tiek uzrādīts platums 2.60 m - 3.10 m.) Sākuma posmā (līdz Skolas ielai) KGVC ir attālināts no brauktuves. Labajā pusē ir 1.5 m plata ietve, kas ir nodalīta no brauktuves ar zālāju un ir nodrošināta no Brīvības bulvāra līdz Skolas ielai. Kreisajā pusē posmam starp Brīvības bulvāri un Skolas ielu, kā arī Kraujas un Upmalas ielām ir 1.5 m plata ietve ielas kreisajā pusē. MMI posmā no Skolas ielas līdz Upmalas ielai atrodas tieši blakus brauktuvei.

Gājēju pārejas un ātruma ierobežojumi atrodas posmos, kuri korelē ar samazinātu līdz 30 km/h ātrumu.

Apsekojot Pilskalna ielu kājām, paralēli tika veikta aptuvena transporta intensitātes uzskaitē. Tika konstatēts, ka 30 minūšu laikā Pilskalna ielas vienvirziena posmu izbrauca aptuveni 40 vieglie automobiļi. Šajā laikā pa KGVC tika novēroti 6-8 velosipēda vadītāji.

Auditējamais ielas posms ietver 13 krustojumus. No tiem 8 krustojumi ir četrzaru, bet 5 ir T veida krustojumi (3 kreisajā pusē, 1 labajā un krustojums ar Brīvības bulvāri trases sākumā).

Krustojumu izvietojums tabulas veidā (ietverot organizatoriskos un tehniskos ierobežojumus) uzrādīts 3.1. tabulā.

3.1. tabula

Pilskalna ielas krustojums ar citu ielu	Aptuvens attālums līdz nākamajam krustojumam (m)	Ātruma ierobežojumi	Gājēju pārejas	Sašaurinājumi	Ierobežojumi
Brīvības bulvāris	263	X (pie 4. nama)		X	30 km/h
Skolas	133		X (pirms)	X	
1. Maija	47				
Lauku	75				30 km/h 326. zīme labajā pusē
Parka	105	X (pirms)	X (aiz)	X	326. zīme labajā pusē
Vārpas	58				326. zīme labajā pusē
Sporta	128				
Pionieru	65			X	326. zīme labajā pusē
Strēlnieku	77				326. zīme labajā pusē
Miera	83				326. zīme labajā pusē
Liepu	77				326. zīme labajā pusē
Kraujas	170	X (pie 54. nama)			30 km/h 326. zīme labajā pusē
Upmalas	800 jauns ceļš		X (pirms)		
Robežu	88				
Zaļā (A7; E77)			X (pirms)		

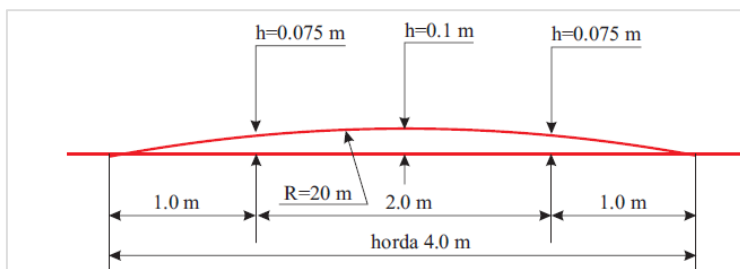
Tālāk ar fotogrāfijām tiek uzrādīts konstatētais infrastruktūras un satiksmes organizācijas izpildījums uz vietas objektā.



3.3.3. attēls. Brauktuve vienvirziena posma sākumā tiek piemērota (sašaurināta) izmantošanai tikai pa vienu braukšanas joslu ar 936. brauktuves apzīmējumu. Sašaurinātie posmi atrodas pie Brīvības bulvāra, pie gājēju pārejām un pirms posma, kur beidzas vienvirziena satiksmes organizācija.



3.3.4. attēls. Aploces veida ātrumvalnis ir veidots ar 1.0 m gariem uzbraukšanas un nobraukšanas posmiem, kas apzīmēti ar 933. brauktuves apzīmējumu. Iekšējais attālums starp 933. apzīmējumiem 1.8 m. Līdz ar to aploces veida ātrumvaļņa hordas garums ir 3.8 m, kas ir nedaudz mazāks nekā LVS 99 (3.3.5. attēls) noteiktais pie atļautā braukšanas ātruma 30 km/h.



3.3.5. attēls



3.3.6. attēls. KGVC pie māju pieslēgumiem ir veidots tā, ka MMI segums lēzeni tiek pazemināts līdz pieslēguma brauktuves līmenim un veidojas KGVC "viļņots" garenprofils. Risinājums nepanāk pilsētās sasniedzamo mērķi- ar infrastruktūras palīdzību uzrādīt MMI nepārtrauktību un prioritāti attiecībā pret autotransportu, kas ie brauc/izbrauc uz īpašumu. Piemērs, kā ar MMI izveidi panākams minētais efekts, dots 3.3.7. attēlā. Pionieru ielas krustojuma tuvumā ļoti tuvu KGVC telpai neveiksmīgi izvietots elektrosadales skapis, kas sašaurina KGVC.



3.3.7. attēls



3.3.8. attēls. Pilskalna ielas kreisajā pusē infrastruktūras telpas dalījums ar pelēkas un sarkanas krāsas dalījumu ir pretrunā tam, ka infrastruktūra ir apzīmēta ar 417. ceļa zīmi. Dabā MMI lielākajā ielas daļā atrodas tieši pie brauktuves un tās platums pamatā ir 3.0 m un pelēkas krāsas bruģis (ar vadulām vājredzīgiem gājējiem) ir aptuveni vienāds ar sarkanas krāsas seguma joslu (ko parasti lieto gadījumos, kad gājēju un velosipēdistu telpa ir atdalīta un apzīmēta ar GVC (419., 421.) ceļa zīmi.

Standarts LVS 190-9 uzrāda prasības KGVC un GVC parametriem (standarta p. 7.3.5. un 7.3.4.). Abām infrastruktūras formām, ja tās izvietotas pie brauktuves, jānodrošina 0.5 m plata sānu sadalošā josla.

Pilskalna ielas infrastruktūras kopējais platums atbilst KGVC (standarta 7.3.27. attēls). Vienlaikus sarkanas krāsas segumu platums neatbilst sānu sadalošā joslas platuma, kā arī satiksmes telpu dalījumam.,

GVC (ar divvirzienu satiksmi velosipēdiem) būtu jāparedz ar izmēriem, kas uzrādīti standarta 7.3.24. attēlā (0.5 m sānu nodalošā josla, 2.50 (2.00) josla velosipēdiem un 1.50 m josla ietvei). Standarts prasa arī vismaz 0.25 m nodalošo joslu starp gājēju un velosipēdistu satiksme telpām, bet pilsētās platības ekonomijai to aizstāj ar minimālu augstuma līmeņu starpību starp ietvi un velosipēdu brauktuvi, savienojumu veidojot slīpu.

Jāsecina, ka izbūvētā infrastruktūra Pilskalna ielā ir apzīmēta ar KGVC atbilstīgiem parametriem un ir apzīmēta ar atbilstošām ceļa zīmēm, bet seguma ieklājums rada maldīgu priekšstatu par GVC esamību.

Krustojumos KGVC daļa ar sarkanu bruģa segumu ir virzīta pāri brauktuvei ar 932. brauktuves apzīmējumu. Tas neatbilst LVS 85:2016/A12018 prasībām.

LVS 85:2016/A12018 nosaka, ka 932. apzīmējums apzīmē vietu, kur brauktuvi vai gājēju ceļu šķērso velosipēdu ceļš, gājēju un velosipēdu ceļa velosipēdiem paredzētā daļa, vai kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš.



3.3.9. attēls. Vadulu un taktilā bruģa sistēma veidota loģiski un pietiekami (demonstrēta gājēju pāreja pie Parka ielas). Audita grupas vērtējumā pārejas izvietojumā saskatāma problēma.

Pašvaldība iesniegumā par ceļu drošības audita veikšanu ir norādījusi uz bīstamības faktu, ka pāreju (un krustojumu ar Parka ielu) intensīvi izmanto bērni, kuriem stadions ir piesaistes punkts fiziskām aktivitātēm.

Kā redzams attēlā, Pilskalna ielas labajā pusē aiz pārejas atrodas vienlaidus mūra siena, bet ieeja sporta būvē atrodas novirzīta trases sākuma virzienā. Tādējādi bērni vai nu neizmanto pāreju, bet dodas uz ieeju krustojuma robežās jeb veic ielas pāriešanu leņķī, pāreju izmantojot tikai daļēji (ar sarkanu bultu iezīmēts 3.3.9. attēlā).

Uz Pilskalna ielas ierīkotajām neregulējamām gājēju pārejām nav lietots speciālais gājēju pārejām paredzētais apgaismojums.



3.3.10. attēls. Stāvvietā ielas labajā pusē pie Pilskalna ielas Nr. 40 (iepakojuma ražotnes). Stāvvietā veidota leņķī pret ielas garenasi. Stāvvietas garums ir 4.0 m. Tas ir mazāks nekā

LVS 190-7 2. tabulā norādītais garums pie jebkura lieluma slīpā leņķa. Praksē garāku automobiļu aizmugures daļa vai nu ir uz ielas brauktuves robežas vai pat to aizņem. Ja vienvirziena satiksmes režīmā bīstamo vietu ir viegli apbraukt novirzoties uz ielas vidusdaļu, tad divvirzienu satiksmes norisē šaurajā vietā satiekoties divām pretim braucošām automašīnām, pastāv sadursmes iespējas.

Acīmredzot, ka var nākties mainīt automašīnu novietojumu stāvvietā, paredzot to paralēli ielas brauktuvei (neesot uz vietas uzņēmuma vadītājam, auditori lūdza darbiniekus informēt viņu vadību par potenciālajām pārmaiņām).



3.3.11. attēls. Sporta ielas pieslēgumā Pilskalna ielai konstatēta 206. un 503. ceļa zīmju savstarpējā izvietojuma secības neatbilstība LVS 77-2 (503. zīmei vienmēr jāatrodas virs 206. zīmes).

Piezīmējams arī tas, ka 206. un 534. zīmes uzstādīšana uz viena balsta nav nepieciešama, jo tās atbilstīgi CSN 143. punktam ir ar vienādu nozīmi - izbraucot no dzīvojamās zonas ir jādod ceļš citiem ceļu satiksmes dalībniekiem.



3.3.12. attēls. Audita grupa pievērsa uzmanību Pilskalna ielas krustojumam ar Pionieru ielu vairāku apsvērumu dēļ.

Salīdzinot ar citām ielām, apsekošanas laikā pa Pionieru (mazāk svarīgo) ielu bija vērojama izteikti lielāka satiksmes intensitāte nekā uz citām mazāk svarīgajām ielām Pilskalna ielas krustojumos.

Nobraukšana uz Pionieru ielu un uzbraukšana no Pionieru ielas uz Pilskalna ielu tika veikta ar nepiemēroti lielu ātrumu, neievērojot ar 936. (saliņas) apzīmējumu norādīto trajektoriju. Par šādas rīcības regularitāti un ilglaicīgumu norāda 936. apzīmējuma lielāks nodilums un melnas riepu atstātas švīkas uz seguma un brauktuves apzīmējuma.

Pa kreisi no Pilskalna ielas uz brauktuves 930. apzīmējums (dodiet ceļu līnija) nav atbilstošs LVS 85:2016/A1:2018 prasībām. Standarts nosaka, ka 930. apzīmējums jāveido visā attiecīgā virziena brauktuves platumā vai katrai braukšanas joslai atsevišķi vai velojoslai. Apzīmējumam jābūt paralēli šķērsojamai brauktuvei un ne tuvāk par 1 m no krustojamās brauktuves malas (ja nav gājēju pārejas), un ne tuvāk par 3 m pirms gājēju pārejas. Dabā apzīmējums ir leņķīt pret Pilskalna ielas malu.



3.3.13. attēls. Skats no Pionieru ielas pa labi trases beigu virzienā. Ieviešot divvirzienu satiksmi Ir nepieciešama apauguma apjoma samazināšana.



3.3.14. attēls. Pilskalna iela posmā starp Kraujas ielu un Upmalas ielu ir ar divvirzienu satiksmi. Pie Kraujas ielas ir izveidots ātrumvalnis un saistībā ar to ir ātruma ierobežojums 30 km/h. Ātruma ierobežojums abos braukšanas virzienos nedarbojas vienādā ielas posma garumā. Virzienā uz trases sākumu tas darbojas īsā posmā (no 323. zīmes uzstādīšanas vietas pirms ātrumvalņa līdz krustojumam ar Kraujas ielu), bet pretējā virzienā tā darbība ir līdz krustojumam ar Upmalas ielu. Rodas situācija, ka pretējos braukšanas virzienos ir atšķirīgi atļautie braukšanas ātrumi.

Stāvvietā pie AS GASO ir 6m gara perpendikulāri Pilskalna ielai un nerada apdraudējumu satiksmei pa ielu.



3.3.15. attēls. Aiz krustojuma ar Upmalas ielu ir izbūvēts (un turpinās tālāka būvniecība Robežu ielas virzienā) jauns Pilskalna ielas posms. Atšķirībā no esošā posma MMI forma tiek apzīmēta ar 421. ceļa zīmi kā GVC. Audita grupas uz vietas veiktais gājēju un velosipēdu ceļa platuma mērījums (3.0 m) gan neapliecina, ka projektā būtu paredzēta pilna standartam atbilstoša platuma GVC izveidošana. Sānu nodalošā josla starp brauktuvi un velosipēdiem paredzēto GVC daļu netiek akcentēta (parasti to veic ar cita materiāla segumu).



3.3.16. attēls. Robežu iela (skats no Zaļās ielas (autoceļa A7/E67) virzienā uz krustojuma ar esošo Pūriņu ielu (pa kreisi) un būvniecības procesā esošo Pilskalna ielas posmu (pa labi)). Esošajā situācijā Robežu iela ir šaura iela bez ietvēm, ielā nav apgaismojuma.

Robežu ielas posmā ir veikta trases izspraušana, kas provizoriski norāda uz ielas paplašināšanu.

Pēc auditoru lūguma audita līgumā uzrādītā kontaktpersona piegādāja papildus informāciju par Pilskalna ielas 2. kārtas izbūves projekta satiksmes organizācijas risinājumiem Robežu ielas krustojumos ar Pilskalna ielu un ar Zaļo ielu (autoceļu A7/E67).

Audita grupa izsaka labticīgu pieņēmumu, ka Robežu ielas posma brauktuves un infrastruktūras gājējiem un velosipēdistiem platums ir paredzēts analogs tam, kāds dabā ir izbūvēts krustojuma ar Upmalas ielu tuvumā.

Pēc Pilskalna ielas pievienošanas Robežu ielai veidosies jauns krustojums (patreiz pret jaunā ceļa vietu Robežu ielai pieslēdzas nobrauktuve gar namu Nr. 3 uz diviem īpašumiem). Pilskalna ielas jaunā posma izbūves projektā ir uzrādīts, ka krustojumā ar Robežu ielu būs satiksmes organizācija, kas ietvers galvenā ceļa virziena maiņu krustojumā.

Audita grupa saredz potenciālu problēmu nākotnē, kad gar Pūriņu un Robežu ielu dzīvojošie iedzīvotāji gribēs, lai pāri galvenajam ceļam tiktu ierīkota gājēju pāreja, pa kuru nonākt uz patreiz būvniecības stadijā esošā GVC. Ierobežojumu iedzīvotāju vēlmes izpildei radīs LVS 190-10:2007/A2:2020 noteiktais: vietās, kur galvenais ceļš maina virzienu (apzīmēts ar 201. ceļa zīmi un 847. papildplāksni), gājēju pāreju ierīkot nedrīkst.

Robežu ielas pieslēgumā Zaļajai ielai papildus iesniegtais satiksmes organizācijas risinājums uzrāda 206. ceļa zīmes (dodiet ceļu) un 930. brauktuves šķērsapzīmējuma paredzēšanu pirms Zaļās ielas. GVC gar Robežu ielas pilsētas centram tuvāko pusi tiek savienots ar ietvi gar Zaļo ielu. Gājēju pāriešanai pār Robežu ielu īpaši risinājumi nav paredzēti.



3.3.17. attēls. Zaļā iela (ceļš A7/E67) ar Robežu ielas pieslēgumu kreisajā pusē. Tā kā patreiz Robežu iela ir mazāk nozīmīga (D kategorijas) pilsētas iela ar nelielu satiksmes intensitāti, uz Zaļās ielas pirms krustojuma ar Robežu ielu nav veidota kreisās nobraukšanas josla.

Paredzot satiksmes intensificēšanu (atļaujot divvirzienu satiksmi visā esošajā Pilskalna ielas posmā vai tā daļā un pievienojot ielas jaunbūvējamo posmu Robežu ielai), krustojums ar Robežu ielu kļūs par nozīmīgāku ceļumzglu un atkarībā no pieprasījuma kreisā pagrieziena veikšanai no Zaļās ielas uz Robežu ielu var būt nepieciešama kreisās nogriešanās joslas ierīkošana uz autoceļa A7.

Abos braukšanas virzienos uz Zaļās ielas aiz krustojuma ar Robežu ielu ir izbūvētas autobusa pieturas.

Jāņem vērā, ka Bauskā uz Zaļās ielas nozīmīgākajos krustojumos ar Lidlauka, Salātu, Upmalas, Slimnīcas/Kraujas, Lāčplēša, Pionieru ielām ir ierīkotas kreisās nogriešanās joslas (daļa krustojumu ir ar luksoforiem). Satiksmes intensitāte pa Zaļo ielu ir aptuveni līdzīga visos esošajos krustojumos un tā nebūs mazākā arī krustojumā ar Robežu ielu pēc Pilskalna ielas satiksmes pievadīšanas Robežu ielai.



3.3.18. attēls. Skats uz Robežu ielas pieslēgumu (labajā pusē) Zaļajai ielai (autoceļam A7/E67). Pirms krustojuma uz Zaļās ielas ir ierīkota ar ceļa zīmēm un apzīmējumiem aprīkota

neregulēta gājēju pāreja. No pilsētas centra puses līdz krustojumam ar Robežu ielu ir ierīkota ietve, kas tālāk (aiz krustojuma) tiek apzīmēta ar 417. ceļa zīmi kā KGVC.

MMI gar jaunbūvējamo Pilskalna ielas posmu un tālāk gar Robežu ielu līdz Zaļajai ielai tiks virzīta analogi jau izbūvētajam posmam (ap 3.0 m plats segums, kas apzīmēts ar 421. ceļa zīmi (kā gājēju un velosipēdu ceļš ar dalītām satiksmes telpām gājējiem un velosipēdistiem)), būtu jāatrisina droša Robežu ielas šķērsošana jaunajā situācijā, kad satiksmes intensitāte pa Robežu ielu ievērojami pieaugs.

3.4. Ceļu satiksmes negadījumi

Lai uzsāktu ieceres (izmaiņu projekta) attīstības virziena iezīmēšanu, ir būtiski apzināt notikušo CSNg skaitu un smaguma pakāpi. Lai to izvērtētu noteiktai vietai pilsētā, ir nepieciešams izskatīt vairākas datnes – policijas apkopoto datu izkārtojumu kartē (<https://gis.iem.gov.lv/portal/ap> [CAI]), kas apkopo informāciju par sarežģītiem un smagākiem CSNg un Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja (LTAB) datu karti, kas ataino negadījumus, kas noformēti ar saskaņoto paziņojumu (CSNg tikai ar materiāliem zaudējumiem).

Audita grupa izvērtē negadījumus, kas notikuši pēdējo piecu gadu laikā - no 2021. gada 1. janvāra līdz 2026. gada 1. janvārim.

Kartogrāfiskajos materiālos var būt zināmas neprecizitātes, kas saistītas ar vietas precīzu atzīmēšanu – piemēram, tās piesaisti konkrētam objektam (mājas, DUS, veikalam u.tml. adresei) vai kļūdainu negadījuma koordinātu fiksēšanu, kas automātiski nosaka negadījuma atrašanās vietu kartē. Tā rezultātā datus var rasties nesakritības starp norādīto adresi un vietas attēlojumu kartē.

Audita grupa izvēlas aprakstīt negadījumus, kas notikuši Pilskalna ielā posmā no Brīvības bulvāra līdz Upmalas ielai un Zaļās ielas krustojumā ar Robežu ielu.

Valsts Policijas resursā apkopotie dati 3.4.1. – 3.4.4. attēlā.

LTAB resursā apkopotie dati uzrādīti 3.4.5. – 3.4.6. attēlā.

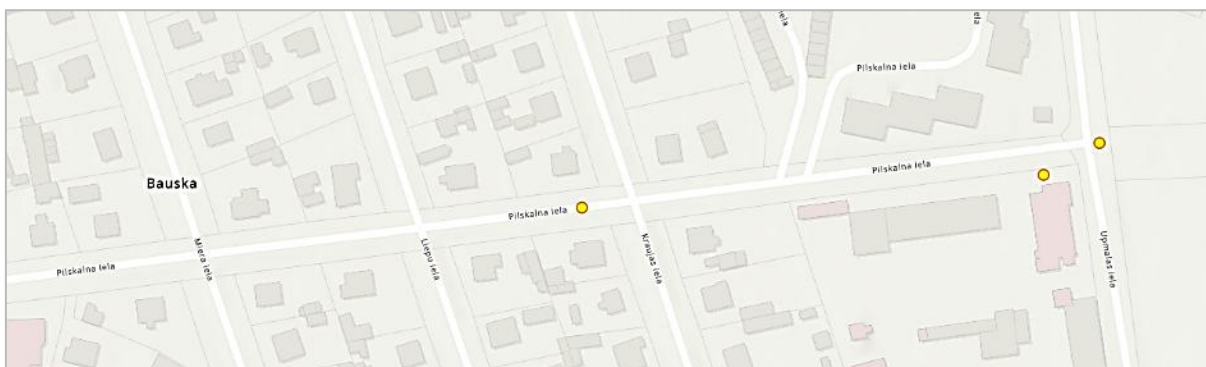
Visu negadījumu apkopojums dots 3.4.1. tabulā (negadījumi numurēti secīgi Valsts policijas un LTAB datu bāzēs dotajai negadījumu vietai virzienā no Brīvības bulvāra uz Upmalas ielu).



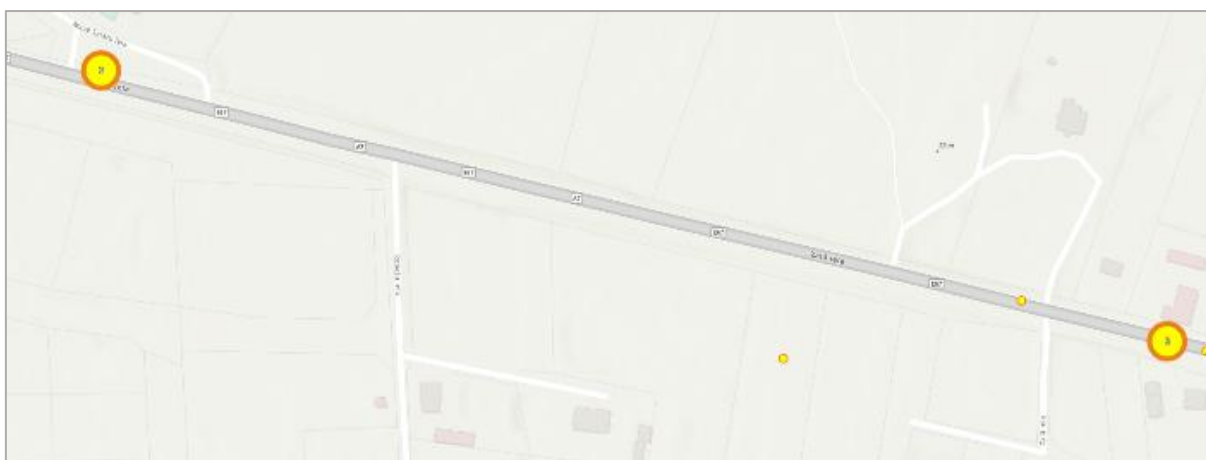
3.4.1. attēls CSNg no Brīvības bulvāra līdz Parka ielai



3.4.2. attēls. CSNg no 1. Maija ielas līdz Strēlnieku ielai



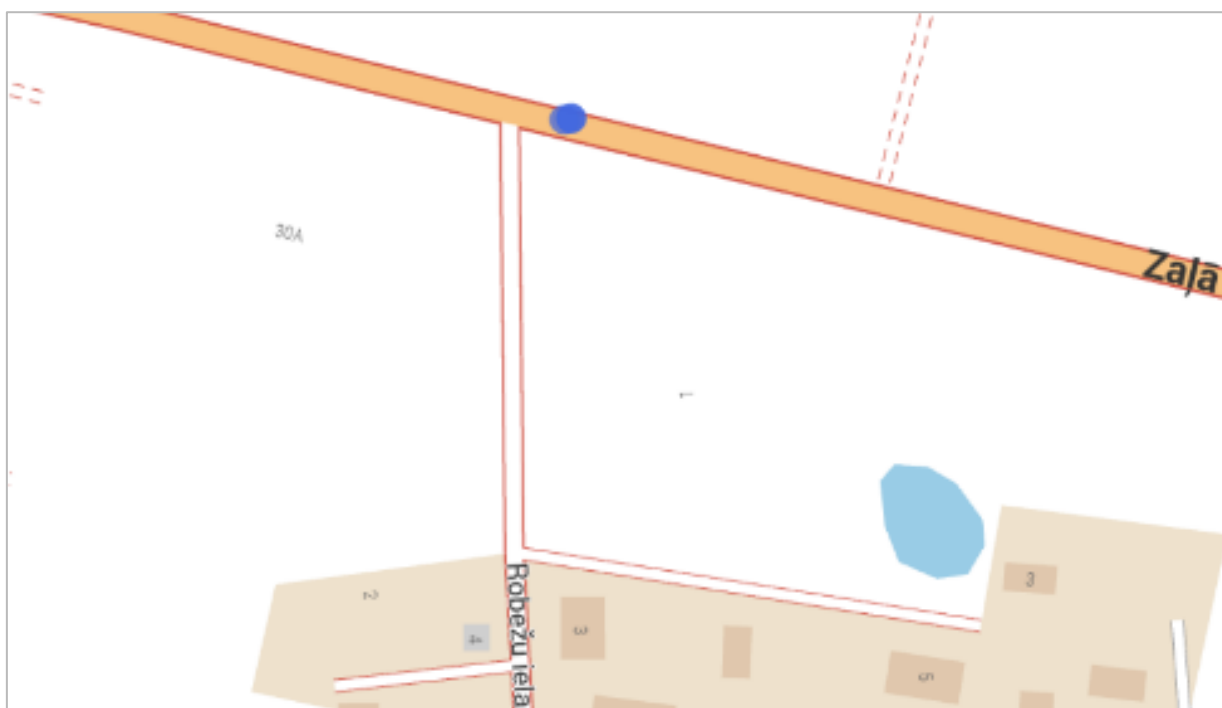
3.4.3. attēls. CSNg no Strēlnieku ielas līdz Upmalas ielai



3.4.4. attēls. CSNg Zaļās ielas krustojumā ar Robežu ielu



3.4.5. attēls. CSNg ar saskaņoto paziņojumu Pilskalna iela



3.4.6. attēls. CSNg ar saskaņoto paziņojumu Zaļās ielas krustojums ar Robežu ielu

3.4.1. tabula

Nr.p.k.	CSNg veids (VP/LTAB)	Reģistrētā CSNg vieta	Iesaistītie	Ar/bez cietušajiem	Piezīme
1	VP sadursme	Pilskalna 1	2 vieglās a/m	bez	
2	VP sadursme	Pilskalna 11	2 vieglās a/m	bez	
3	VP uzbraukšana stāv. tr./līdz	Pilskalna 15	1 vieglā a/m	bez	Krustojums ar 1. Maija ielu
4	VP uzbraukšana šķērslim	Pilskalna 28	1 vieglā a/m	bez	Krustojums ar Vārpas ielu
5	VP sadursme	Pilskalna 29	2 vieglās a/m	2 (vadītājs un pasažieris) viegli miesas bojājumi	Pasažieris 10 g. zēns
6	VP sadursme	Pilskalna 34	1 vieglā a/m	bez	
7	VP sadursme	Pionieru 13	1 vieglā a/m	bez	Krustojums ar Pilskalna ielu
8	VP sadursme	Pilskalna 36	2 vieglās a/m	bez	1 a/m ar piekabi, vadītājs 84 g. vīr.
9	VP sadursme	Pilskalna 52	2 vieglās a/m	bez	
10	VP sadursme	Pilskalna 49	2 vieglās a/m	bez	
11;12	LTAB	Krustojums ar Parka ielu			

13	LTAB	Krustojums ar Sporta ielu			
14;15	LTAB	Krustojums ar Pionieru ielu			
16	LATB	Krustojums ar Miera ielu			
17;18	LTAB	Krustojums ar Kraujas ielu			
19	LTAB	Pilskalna 51			
20	LTAB	Pilskalna 49			
21;22	LTAB	Zaļā iela			Pie krustojuma ar Robežu ielu

Pārskats par VP un apdrošinātāju reģistrētajiem CSNg uzrāda negadījumu izkliedi laikā un vietā. Negadījumu tipu sadalījumā dominē sadursmes.

Uz Pilskalna ielas ir sekojoši posmi braukšanai vienā vai abos virzienos, kā arī ātruma ierobežojuma posmi.

Vienvirziena iela ir no Brīvības bulvāra līdz Kraujas ielai (Pilskalna iela 45 kreisajā pusē; Pilskalna iela 52 labajā pusē). Visi VP reģistrētie negadījumi bijuši vienvirziena ceļa posmā.

30 km/h ierobežojums ir ielas vienvirziena posmā no Brīvības bulvāra līdz Skolas ielai (Pilskalna iela 11 kreisajā; Pilskalna iela 14 labajā pusē) un no Lauku ielas (Pilskalna iela 21 kreisajā pusē) līdz Parka ielai (Pilskalna iela 25 kreisajā pusē; stadions labajā pusē). 30 km/h posmā reģistrēti 2 no 10 VP noformētajiem negadījumiem.

30 km/h ierobežojums ir divvirzienu satiksmes posmā no Kraujas ielas (Pilskalna iela 47 kreisajā pusē un Pilskalna iela 54 labajā pusē) 54 līdz Upmalas ielai. Posmā VP reģistrējusi vienu CSNg.

Ir atsevišķas vietas (Pilskalna iela 49), kurās bez viena policijas reģistrēta negadījuma uzrādīts arī viens ar saskaņoto paziņojumu noformēts negadījums un divi Pilskalna ielas krustojumi (ar Parka un Kraujas ielām), kur fiksēti divi negadījumi, kas noformēti ar saskaņotā paziņojuma palīdzību. Audita grupa nelielo negadījumu skaitu 5 gadu periodā neizvirza par statistiski analizējamu lielumu.

Arī Pilskalna ielas krustojumā ar Pionieru ielu notikušie trīs (viens VP reģistrēts, divi- LTAB uzrādīti LTAB kartē) negadījumi nav iegansts šo vietu definēt kā biežas izpausmes un viendabīgu negadījumu vietu, bet objekta apskatē krustojumam tiek pievērsta pastiprināta uzmanība.

3.5. Satiksmes intensitāte

Publiskais informācijas avots (<https://www.bauskasnovads.lv/lv/jaunums/bauska-noslegusies-pilskalna-ielas-parbuve>) satur norādi, ka Pilskalna ielai piemīt tranzīta ielas funkcionāls savienojums un ielā ir ievērojama satiksmes plūsma - aptuveni 5000 auto diennaktī.

Audita grupa šo informāciju novērtē kā nenozīmīgu un kļūdainu. Novērtējuma pamatojums ir sekojošs. Ja uz autoceļa A7/E67 posmam no Bauskas Lietuvas virzienā intensitāte ir ~6 tūkstoši automobiļu diennaktī, tad nav neviena loģiska iemesla Pilskalna ielas intensitāti pielīdzināt VIA Baltica ceļa intensitātei.

Par publiskajā informācijas avotā minēto pārspīlējumu ir informēta (un intensitātes realitāte pārrunāta) ceļu drošības audita līgumā minētā pašvaldības iestādes "Bauskas apvienības pārvalde" kontaktpersona. Telefoniski ir gūts apstiprinājums, ka pašvaldības rīcībā šobrīd nav datu par transporta vai gājēju intensitāti Pilskalna ielā.

Auditoru veikums par transportlīdzekļu (autotransporta un velosipēdu) un gājēju uzskaiti objekta apsekošanas laikā vairāk uzskatāms par vērojumu, nevis ticamu datu ieguves rezultātu.

Jautājumā par sagaidāmo intensitāti pa Pilskalna ielu jāievērtē ietekme, ko radīs Bauskas apvedceļa būvniecība. Patreiz caur pilsētu virzītais ceļš A7 ir pārslogots ar transportlīdzekļiem un atstāj negatīvu iespaidu uz Bauskas iekšējo satiksmes savienojumu nodrošināšanu.

Ar MK rīkojumu Bauskas apvedceļam noteiktais nacionālo interešu objekta statuss veicina ticamību pasākumu realizācijai noteiktajā termiņā (līdz 2030./2031. gadam). Var prognozēt, ka apvedceļa būvniecība pilsētā izraisīs ievērojamu intensitātes samazinājumu. Atgādināms par līdzīga tipa būvju izraisīto efektu: pēc Ķekavas apvedceļa izbūves caur Ķekavu braucošo automobiļu kopējais skaits samazinājās vismaz 2 reizes, bet kravas transporta daudzums saruka no aptuveni 3200 līdz 1000 KrA/24h. Līdzīgi tas notika Saulkrastos pēc apvedceļa izbūves.

Nav pamatojuma uzskatīt, ka pēc Bauskas apvedceļa izbūves Zaļās ielas noslogojumā būs cits satiksmes intensitātes izmaiņu scenārijs.

Pilskalna ielas tuvumā fiksētie dati ir tikai VSIA LVC veiktā uzskaitē uz autoceļa P103 Dobeles-Bauska, kas pa Elejas ielu tiek ievadīts Bauskā, un intensitāte uz autoceļa A7 posmā aiz Bauskas, kas virzās garām Robežu ielas pieslēgumam.

Uz ceļa P103 2025. gadā fiksēta GVDI=3407 A/24h, bet uz ceļa A7 GVDI=6016 A/24h.

3.6. Ieceres projektā iekļaujamie aspekti un piedāvātie risinājumi

Plānojot ielas pārbūvi pilsētā, jāņem vērā satiksmes organizācija un drošība, kas ir piemērota un akceptējama visām satiksmes dalībnieku kategorijām. Tas nozīmē, ka jāizvērtē esošā un prognozētā autotransporta plūsma, sabiedriskā transporta maršruti, manevru pieprasījums un izpildes nosacījumi, kā arī gājēju un velobraucēju vajadzības. Būtiski ir nodrošināt, lai iela kalpotu visiem lietotājiem – ne tikai autovadītājiem, bet arī tiem, kas pilsētas vidē dzīvo un pārvietojas ar kājām vai ar velosipēdu. Tāpēc projektēšanā jāparedz drošas gājēju pārejas (pāriešanas vietas), veloceliņi un to šķērsojumi, kā arī pietiekams apgaismojums.

No iesniegtajiem materiāliem izriet, ka doma pārkārtot satiksmes organizāciju no vienvirziena uz divvirzienu satiksmi tiek virzīta, lai atslogotu tranzīta transporta posmu VIA Baltica posmā no pilsētas DA robežas līdz krustojumam ar Kalna ielu un mazinātu satiksmes drošības problēmas minētajā posmā, kā arī lai veicinātu piekļuvi abos braukšanas virzienos tādiem pilsētas objektiem kā VUGD filiāle, Bērnu un jauniešu sporta skolas hallei, tipogrāfijai, ģimnāzijai.

Teorētiskajā vērtējumā atbilde uz jautājumu- vai ir iespējams Pilskalna ielas posmu no Brīvības bulvāra (vai Parka ielas) līdz Kraujas ielai atvērt divvirzienu satiksmei- ir atkarīga no atbildēm uz vairākiem apakšjautājumiem.

Audita grupa atbildes meklēšanai izmanto Valsts standartus autoceļu nozarē, kā arī satiksmes drošības jomā vienu no nopietnākajiem apkopojumiem pasaulē- rokasgrāmatu "The Handbook of Road Safety Measures" (Rune Elvik&Truls Vaa, Elsevier; 2004). Pārskats par divvirzienu un divvirzienu ceļu pozitīvajiem un negatīvajiem aspektiem dots minētās rokasgrāmatas 3.16. nodaļā.

Vai ielas tehniskais platums nodrošina divvirzienu satiksmes iespējas?

Esošo ielas brauktuves platumu dažādi publiskie informācijas avoti uzrāda atšķirīgu (6.5 m un 6.0 m). Pēc nejaušības principa veikti audita grupas mērījumi trases sākuma daļā liecināja par 6.0 -6.1 m platumu (par novēroto nesaisti ir informēta ceļu drošības audita līgumā pašvaldības iestādes "Bauskas apvienības pārvalde" norādītā kontaktpersona).

Lai gan standarts LVS 190-2 tieši neattiecas uz D kategorijas ceļiem (ielām), kāda tā TIAN ir uzrādīta Pilskalna ielai, audita grupa iesaka sekot standarta (3.6.1. attēls) prasībām. Arī ielas ir autoceļa paveids un būvniecības praksē standarta kā autoceļu nozares balsta dokumenta lielumus izmanto arī izbūvējot vai pārbūvējot pilsētu ielas.

Atbilstoši publiskajai informācijai arī Pilskalna ielas 2. kārtā (posms no Upmalas ielas līdz Robežu ielai) tiek būvēts ar esošajam posmam (1. būvniecības kārtai) analoģu brauktuves platumu.

Atbilstoši publiskajai informācijai gan Pilskalna ielas pārbūves 1. kārtā (no Brīvības bulvāra līdz Upmalas ielai), gan 2. kārtā (ielas turpinājuma jaunbūve līdz Robežu ielai) tiek realizēta ar 6.5 m platu brauktuvi.

Šāds brauktuves platums LVS 190-2 tiek uzrādīts standarta 2. tabulā kā normālprofils NP9.5, nosakot braukšanas joslas platumu 3.0 m, malas joslas platumu 0.25 m. Apdzīvotās vietās malas joslu nereti apzīmē (atdalot to no braukšanas joslas ar 920. nepārtraukto brauktuves apzīmējumu, tādējādi aizstājot blakus esošās ietves (GVC vai KGVC) sānu nodalošo joslu) vai neapzīmē, ja brauktuve norobežota ar augsto apmali.

1.tabula. Standarta lietošanas pārskats

Savienojuma pakāpe		Kategoriju grupa					
		Ārpus apdzīvotām vietām	Apdzīvotās vietās				
			Neapbūvēts			Apbūvēts	
			Savienošanas funkcija			Pieklūšanas funkcija	Uzturēšanās (novietošanas) funkcija
		A	B	C	D	E	
Galvenais savienojums	I	AI	BI	CI			
Starpreģionāls/regionāls savienojums(arī iekšējais apdzīvotā vietā)	II	AII	BII	CII	DII		
Apdzīvotu vietu vai to daļu savienojums	III	AIII	BIII	CIII	DIII	EIII	
Mazu apdzīvotu vietu vai teritoriju pieslēguma savienojums	IV	AIV	BIV	CIV	DIV	EIV	
Zemesgabalu pieslēguma savienojums	V	AV	-	-	DV	EV	
Vietējs savienojums	VI	AVI	-	-	-	EVI	

3.6.1. attēls

Vai ielas platums atbildīs sagaidāmajam transporta daudzumam un tiks nodrošināta caurlaidspēja?

Ielas normālprofils NP9.5 paredzēts transportlīdzekļu plūsmai līdz 14000 A/24h (800 A/h maksimumstundā).

Kamēr vienvirziena ielas bieži ir kā tranzīta koridors un daļai braucēju liek apbraukt noteiktus kvartālus vai rajonus, pāreja uz divvirzienu satiksmi parasti samazina vai izklidē tranzīta satiksmi un atgriež plūsmas, kurām samazinās maršruta garums vai ceļā pavadītais laiks.

Nav drošu garantiju, ka divvirzienu satiksmes nodrošināšana esošās vienvirziena satiksmes vietā vienmēr radīs satiksmes plūsmas pieaugumu.

Ja iela kļūst par ērtāku caurbraukšanas maršrutu, ja samazinās apbraukšanas maršrutu meklēšana un uzlabojas piekļuve dažādiem objektiem, tad parasti pilsētās intensitātes tipiskas izmaiņas ir +/- 10 %. Ja attiecībā pret situāciju ar brīvi plūstošu satiksmi pa vienvirziena ielu tiek veikti satiksmes mierināšanas pasākumi un tiek praktizēta gājēju un velosipēdistu satiksme, pastāv iespēja arī intensitātes samazinājumam (pētījumi uzrāda mīnus 10 % līdz 30 %). Uz transporta plūsmas apjoma samazinājumu spēcīgi iedarbojas plūsmas ātruma samazinājums.

Saskaņā ar pētījumiem modeļa "vienvirziena" nomaiņa pret modeli "divvirzienu" parasti palielina transportlīdzekļu daudzumu mazāk nekā varētu tikt sagaidīts (1000 A/24 h pa vienvirziena ceļu nekad nepārvērtīsies par 2000 A/24 h pa divvirzienu ceļu!) un sadalījums pa virzieniem var būt no 50/50 līdz 60/40 atkarībā no virziena pieprasījuma. Galvenās izmaiņas sagaidāmas tieši automobiļu plūsmas struktūrā un braukšanas ātrumā.

Vai necietīs (samazināsies/palielināsies?) satiksmes drošība?

Praksē pa vienvirziena ielām, kas veido plāna taisnes, transportlīdzekļi izvēlas braukt ar lielāku ātrumu nekā pa divvirzienu satiksmes ielām. Tas saistīts ar autovadītāju psiholoģisko faktoru - pretim braucošo transportlīdzekļu plūsma ir ar potenciālu kādam satiksmes dalībniekam negaidīti vai riskanti iebraukt pretim braucošajā joslā.

Divvirzienu satiksmes ieviešana uzlabo vadītāju uzmanību. Turklāt, ja pa ielu tiek braukts ar mazāku ātrumu, samazinās negadījumu ar gājējiem un velosipēdistiem smaguma pakāpe.

Tomēr uzsverami arī negatīvie aspekti.

Uz vienvirziena ielas ar divām braukšanas joslām četru zaru krustojumā ir 16 konfliktpunkti, kurpretim divvirzienu satiksmes ielā ar vienu joslu katrā virzienā konfliktpunktu skaits ir 32. Divvirzienu ielās palielinās sadursmju iespējas (tostarp frontālas sadursmes un konflikti veicot pagriezienu pa kreisi).

Rokasgrāmatā (3.16.1. tabula) redzams, ka vienvirziena un divvirzienu satiksmes gadījumā CSNg skaits būtiski nesamazinās. Autori par pamatojumu konstatācijai min, ka uz vienvirziena ielām ir lielāks braukšanas ātrums.

Vai tiks nodrošināta telpa un manevri gājējiem un velosipēdistiem?

Ja satiksmes infrastruktūra ielai ir paredzēta speciāli gājējiem un velosipēdistiem, nav saskatāms bīstamības pieaugums tikmēr, kamēr autotransports un gājēji (velosipēdisti) virzās pa savstarpēji paralēlām trajektorijām.

Problēmas rodas brīdī, kad motorizētas un nemotorizētās plūsmas trajektorijas krustojas (vai nu gājējiem/velosipēdistiem šķērsojot ielu vai autotransportam veicot nogriešanos pāri gājēju/velosipēdistu iedomātam trajektorijas turpinājumam krustojumā vai pieslēgumā).

Šķērsojot vienvirziena satiksmes ielu gājējiem pamatā ir jāpārliecinās par drošību attiecībā pret autotransportu, kas tuvojas no vienas puses (bet ar lielu risku nepareizi novērtēt autotransporta dinamiku vienlaicīgi divās braukšanas joslās). Pa divvirzienu satiksmes ceļu gājējam ir jāveic drošības pirms ielas šķērsošanas novērtējums abos virzienos un novērtējums par telpas un laika pietiekamību jāsinchronizē pirms aktīvās ielas šķērsošanas uzsākšanas.

Uz vienvirziena ielām būtiski nodrošināt, lai gājējiem nebūtu jāšķērso divas viena virziena joslas vienā piegājienā. Blakus esoši automobiļi var radīt uz brauktuves iznākuša gājēja redzamības aizsegus.

Krustojumos un pieslēgumos autotransportam, kas nogriežas, ir jāpalaiž gājēji, bet pēdējiem jebkurā gadījumā ir jāpārliecinās, ka autotransporta vadītājs redz gājēju un ir gatavs reaģēt-dot viņam ceļu.

Kā jau minēts iepriekš, ja autotransports pa ielu brauc lēnāk, potenciāla negadījuma ar iesaistītu automobili un gājēju sekū smaguma pakāpe var būt zemāka.

Tādas vietās, kā, piemēram, gājēju pārejas, divvirzienu satiksmes organizācija prasa no ceļa (ielas) pārvaldītāja nodrošināt redzamības trīsstūri abos braukšanas virzienos, kas parasti pilsētas apstākļos saistās ar stādījumiem vai apzināti izvietotiem fiziskiem ierobežojumiem. Ir gadījumi, kad redzamības trīsstūri nevar nodrošināt un gājēji ir jāvirza pa garāku maršrutu uz vietu, kur nepieciešamos apstākļus var īstenot.

Vai nezaudēs pilsētvides un funkcionālie aspekti?

Jebkuras pilsētas ielas ir izbūvētas satiksmes norisei. Vēsturiski piemērota platuma un kvalitātes ielu primārā funkcija bija dot vietu transportlīdzekļu braukšanai. Atkarībā no vienvirziena vai divvirzienu satiksmes organizācijas pa ielām, transportlīdzekļu vadītājiem visu ielu vienāda (divvirzienu kustības) pieeja rada labāku orientēšanos pilsētā.

Līdz noteiktai satiksmes intensitātei divvirzienu satiksmes organizācija neprasa papildus plānošanu "paralēlajiem" maršrutiem un to aprīkošanu ar papildus SOTL.

Iespējas piekļūt pie ielas izvietotajiem objektiem no abiem braukšanas virzieniem uzlabo pilsētas dzīvīgumu.

Pārveidojot satiksmes organizāciju no vienvirziena uz divvirzienu, bieži nākas saskarties ar nepieciešamību reorganizēt vai ierobežot stāvvietas, kā arī veikt satiksmes mierināšanas pasākumus un atsevišķu ierobežojumu ieviešanu.

Ja ir alternatīvs ceļš (Zaļa iela), pa kuru virzīt kravas transportlīdzekļus, tad pilsētas rajonā, kas ir izteikti ar individuālo apbūvi, kravas transports nav vēlams (it sevišķi ņemot vērā paredzamos ātruma slāpēšanas elementus).

3.7. Secinājumi

- 1) Iecerei paredzēt Pilskalna ielas vienvirziena satiksmes organizācijas izmaiņas ir pamatojums, kas saistīts ar vēlmi samazināt transporta daudzumu uz pārslogotās Zaļās ielas (autoceļa A7/E67) un iespēju vietējiem lietotājiem lokālo mērķu sasniegšanai izmantot ielu ar mazāku aizkavēšanās vai sastrēguma elementu izpausmi.
- 2) Satiksmes organizācijas izmaiņu nepieciešamība tiek risināta vienlaikus ar Pilskalna ielas 2. kārtas būvniecību (no Upmalas ielas līdz Robežu ielai).
- 3) Pilsētas ielu sistēmā Pilskalna ielas izvietojums ir piemērots iekšējā apvedceļa Bauskas centram veidošanai.
- 4) Kravas transporta satiksme individuālo dzīvojamo māju rajonā nav vēlama.
- 5) Vienvirziena ielas pārveidošana par divvirzienu satiksmes ielu ir klasisks pilsētplānošanas jautājums, kur jālīdzsvaro autotransporta un gājēju/velosipēdistu pieprasītā caurlaides spēja, satiksmes drošība un pilsētvides kvalitāte.
- 6) Balstoties uz "The Handbook of Road Safety Measures" un tajā ietvertajiem pētījumiem, var formulēt sekojošus būtiskos ieguvumus, ko var dot vienvirziena satiksmes nomaiņa pret divvirzienu satiksmi:
 - konfliktu skaits palielinās, bet tie notiek pie mazākiem ātrumiem, kas izraisa vieglākas konfliktu sekas, sevišķi konfliktos ar iesaistītiem gājējiem,
 - iegūst maršrutu efektivitāti, saīsinoties veicamajiem ceļiem,
 - var iegūt pilsētas gaisa kvalitāti (arī lēnu un mierīgi braucošs pa iekšējo centra apvedceļu automobilis dod mazāku piesārņojumu nekā caur centru ar stāvēšanas sastrēgumos pazīmēm (nevienmērīgi) braucošs automobilis).
- 7) Var tikt izskatīti Pilskalna ielas ar vienvirziena satiksmi nomaiņas ar divvirzienu satiksmi posmu dažādi garumi (no Kraujas ielas līdz Parka ielai vai līdz Skolas ielai, vai līdz Brīvības bulvārim).
- 8) Uzmanība pievēršama Pilskalna ielas izbūves 2. kārtas risinājumiem trases beigu posmā (Robežu ielas krustojumi ar Pilskalna ielu un ar Zaļo ielu (ceļu A7E67)).
- 9) Nerealizējot vienvirziena posma satiksmes organizācijas maiņu par divvirzienu satiksmi pilnā (no Brīvības bulvāra līdz Kraujas ielai) garumā, ir sagaidāma mazāka (sevišķi caurbraucoša kravas transporta) satiksmes intensitāte uz Pilskalna ielas.
- 10) Nodrošinot divvirzienu satiksmi, četru zaru krustojumos negadījumu pieauguma risks, ko rada kreisā pagrieziena pieļāvums, nebūs izteikts. Pamatojums izteikumam ir saistīts ar to, ka teritorija starp Pilskalna ielu un Krasta ielu (gar Mūsu) ir individuālo dzīvojamo māju teritorija un saikni ar potenciāli pievilcīgāko pilsētas centru jau tagad nodrošina taisnvirziena kustības pāri Pilskalna ielai iespējas pa mazāk svarīgajām ielām.
- 11) Optimālais posms, kurā esošo vienvirziena satiksmes organizāciju mainīt ar divvirzienu, varētu būt starp Kraujas ielu un Parka ielu (tiktu nodrošināta piekļūšana no abiem braukšanas virzieniem tādiem pieprasītiem objektiem kā stadions, ģimnāzija un lielapjoma pakalpojumu objekti starp Parka un Pionieru ielu, apejot nepieciešamību caurbraukt problemātisko Zaļās, Kalna un Uzvaras ielas lokveida krustojumu).
- 12) Pilskalna ielas izbūves 1. un 2. kārtas risinājumos gājēju un velosipēdu infrastruktūras segums (visticamāk) ir veidots ar vienādu principu (dalīta atšķirīgas krāsas satiksmes telpa). 1. kārtas posmā tā ir apzīmēta ar 417. ceļa zīmi un 2. kārtas posmā ar 421. ceļa zīmi. Praksē (līdz noteiktam gājēju un velosipēdistu skaitam) infrastruktūra ir pieņemami ērti lietojama. Līdz ar to būtu pieļaujama infrastruktūras apzīmēšana ar 421.

ceļa zīmi (GVC) visā Pilskalna ielas garumā, apzinoties, ka GVC kopējais platums nerasniedz LVS 190-9 p. 7.3.4. prasīto.

4. REZULTATĪVĀ DAĻA

Ir veikts ceļu drošības audits satiksmes organizācijas izmaiņu iecerei Pilskalna ielā Bauskā. Audits ir veikts 1. jeb iespējamības stadijā atbilstoši MK noteikumiem Nr. 972 "Ceļu drošības audita noteikumi".

Audita 1. stadijā ir izskatīti jautājumi, kādus MK noteikumi paredz punktos 18.1 līdz 18.17. Ir novērtēta ieceres sasaiste ar ceļu tīklu, ielas kapacitāte, krustojumi, manevri, satiksmes negadījumi, gājēju un velosipēdistu telpas pietiekamība,

Auditam izvirzītais uzdevums ir no satiksmes drošības aspekta novērtēt iespējas esošās vienvirziena satiksmes vietā posmā no Brīvības bulvāra (vai Skolas ielas vai Parka ielas) līdz Kraujas ielai paredzēt divvirzienu satiksmi, kā arī iespējas no Zaļās ielas (autoceļa A7/E67) nokļūt uz Robežu ielas.

Teorētiskie aspekti un potenciālās problēmas vai neskaidrības, kas var rasties izvēloties kādu no iespējamās pārbūves un satiksmes organizācijas risinājumiem, ir aprakstītas audita atzinuma konstatējošajā daļā.

Izvērtējot audita ieteikumus un tos ieviešot projekta tālākās attīstības pakāpēs ir iespējams panākt augstāku satiksmes drošību visiem satiksmes dalībniekiem.

4.1. Audita ieteikumi

Audita grupa uzskata, ka veicami sekojoši pasākumi **esošajā situācijā**:

- ✚ Sporta ielas pieslēgumā Pilskalna ielai neparedzēt 206. zīmi, savukārt 503. ceļa zīmi novietot virs 534. zīmes.
- ✚ Pionieru ielas zaram centra virzienā koriģēt 930. brauktuves apzīmējuma novietojumu atbilstoši LVS 85:2016/A1:2018 prasībām.
- ✚ apzinoties, ka gājēju un velosipēdistu infrastruktūra ielas kreisajā pusē ir izbūvēta ar platumu, kas nesasniedz standarta prasības, bet ir skaidri uztverama pēc seguma krāsām, infrastruktūru visā Pilskalna ielās garumā (līdz pārbūves par pilna standartam atbilstošu platumu realizācijas laikam) apzīmēt ar 421. ceļa zīmi (417. ceļa zīmes noņemt).
- ✚ lietojot 421. ceļa zīmi, uz visām mazāk svarīgajām ielām, kas GVC pusē pieslēdzas Pilskalna ielai, zem 206. zīmes ("Dodiet ceļu") paredzēt uzstādīt 854. papildzīmi ("Informācija par velosipēdu ceļu", kas norāda, ka pa šķērsojamo ceļu vai tā daļu ir organizēta velosipēdu un elektroskrejriteņu satiksme norādītajos virzienos).
- ✚ MMI apzīmējot ar 421. ceļa zīmi, uz seguma sarkanās daļas abpus pieslēgumiem un krustojumiem paredzēt 941. (velosipēda simbola) brauktuves apzīmējumu,
- ✚ MMI virzīšanā pāri krustojumu brauktuvēm koriģēt 932. brauktuves apzīmējuma novietojumu atbilstoši LVS 85:2016/A1/2018 prasībām.
- ✚ samazināt krūmu apjomu, nodrošinot uzbraukšanas redzamības brīvlauku no Pionieru ielas pa labi trases beigu virzienā.
- ✚ novērst pretrunu, ka starp Kraujas ielu un Upmalas ielu ir posms, kurā atļautais braukšanas ātrums pretējos braukšanas virzienos ir atšķirīgs.

Paredzot **atvērt divvirzienu satiksmei Pilskalna ielas posmu starp Kraujas ielu un Parka ielu**, ieteicami sekojoši pasākumi.

- 1) Noņemt pirms Pilskalna ielas uzstādītās 503., 504. ceļa zīmes par izbraukšanu uz vienvirziena ceļa.
- 2) Izbraucot no Parka ielas pirms Pilskalna ielas paredzēt 404. ceļa zīmi.
- 3) Demontēt 937. brauktuves apzīmējumus pie krustojuma ar Kraujas ielu.
- 4) Neplānot kravas transporta kustību posmā (paredzot uzstādīt 306. ceļa zīmes posma galos).
- 5) Stāvvietu pie ražotnes Pilskalna ielā 40 vai nu likvidēt vai paredzēt transportlīdzekļu novietojumu paralēli ielai.
- 6) Pēc izmaiņu veikšanas monitorēt satiksmes daudzumu, kas izmanto maršrutu pa Pilskalna un Parka ielām, un vajadzības gadījumā pārregulēt luksofora Uzvaras un Parka ielas krustojumā darbības režīmu (vai nu atdalot pa Uzvaras ielu braucošajiem katram braukšanas virzienam atsevišķu luksofora cikla fāzi vai virzienam no Kalna ielas rotācijas apļa uz Brīvības bulvāra rotācijas apli paredzēt aiztures laiku, kad pretējā virzienā braucošā satiksmes plūsma jau ir apturēta (sarkanā krusta indikatora luksoforu)).
- 7) Ātruma režīmu noteikt 50 km/h no krustojuma ar Pionieru ielu līdz ielas vecā posma beigām.
- 8) Likvidēt ātrumvalni Kraujas ielas rajonā (pie Pilskalna ielas 54. nama).
- 9) Posmā no Pionieru ielas (ietverot krustojumu) līdz Brīvības bulvārim saglabāt ātruma režīmu 30 km/h.
- 10) Ātruma režīma 30 km/h nodrošināšanai Pilskalna ielas krustojumus ar Pionieru ielu un Parka ielu paredzēt kā LVS 99 atbilstošus trapeces veida ātrumvaļņus krustojuma teritorijas pacelšanai un gājēju ietvju savienošanai.
- 11) Abos paceltajos krustojumos paredzēt pa vienai gājēju pārejai uz galvenā un uz mazāk svarīgā ceļa.
- 12) Risinot gājēju pārejas izvietojumu attiecībā pret pacelto krustojumu, ņemt vērā jaunākās atziņas, ka ātrumvalnim jābūt aptuveni 6 m pirms gājēju pārejas (lai autotransporta ātrums reāli tiktu samazināts jau pirms pārejas un transportlīdzeklis sasniegtu bīstamāko potenciālā kontakta ar gājēju vietu ar paredzēto zemo ātrumu).
- 13) Ja gājēju pāreja pāri Pilskalna ielai pie stadiona tiek saglabāta esošajā vietā, apsvērt iespēju risināt iespēju gājēju ieeju stadiona teritorijā paredzēt tieši pret pāreju, bet nodrošinot arī ierobežojumu gājējiem (sevišķi bērniem) taisnā virzienā izskriet uz brauktuves.
- 14) Saglabāt gājēju pāreju pie Upmalas ielas.
- 15) Visām gājēju pārejām paredzēt speciālo apgaismojumu.
- 16) Saistībā ar krustojumu Pilskalna ielas posmā no Parka ielas līdz Kraujas ielai mazo savstarpējo attālumu minētajā posmā paredzēt apdzīšanas aizliegumu abos braukšanas virzienos un attiecīgu brauktuves ass nepārtraukto apzīmējumu.

Pilskalna ielas izbūves **2. kārtas savienojumam ar Zaļo ielu (autoceļu A7/E67)** potenciāli veicami sekojoši pasākumi:

- a) Ietvi gar Robežu ielu līdz Zaļajai ielai (ceļam A7/E67) paredzēt arī GVC pretējā ielas pusē.
- b) Uz Zaļās ielas (autoceļa A7/E67) paredzēt kreiso nogriešanās joslu uz Robežu ielu.
- c) Paredzot kreisās nogriešanās joslu, uz Zaļās ielas esošajai gājēju pārejai paredzēt izceltu gājēju patvēruma salīņu.
- d) Robežu ielas krustojumā ar Zaļo ielu paredzēt gājēju pāreju arī uz Robežu ielas zaru.
- e) Pilskalna un Robežu ielas krustojumā 925. brauktuves apzīmējumu lietot atbilstoši LVS 85:2016/A1:2018 prasībām – lietot divas līnijas.

Audita pasūtītāja pienākums:

Auditu veikšanas kārtību nosaka MK noteikumi Nr. 972 "Ceļu drošības audita noteikumi". Saskaņā ar minētajiem noteikumiem, audita pasūtītāja pienākums ir pēc iespējas ievērot audita atzinumā sniegtos ieteikumus.

Norādām, ka audita pasūtītājam 30 dienu laikā pēc audita atzinuma saņemšanas rakstiski jāiesniedz CSDD un Satiksmes ministrijā paskaidrojumu, kuri audita atzinumā sniegtie ieteikumi ir ņemti vērā un kuri nav ņemti vērā, pamatojot, kāpēc ieteikumu nav iespējams ņemt vērā.

Paskaidrojuma paraugs pieejams CSDD mājaslapā - <https://www.csdd.lv/celu-drosibas-audits/atbildes-par-celu-drosibas-audita-ieteikumiem>

Ceļu drošības auditors
Sert.Nr. 26/2025

Alvis Puķītis

**DOKUMENTS IR PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO
PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU**