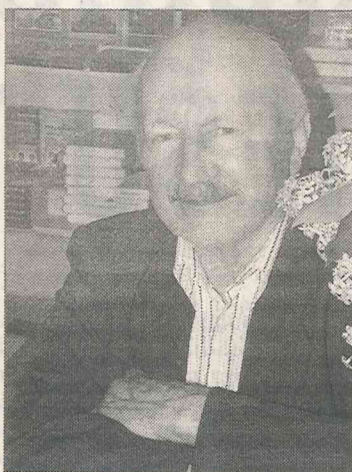


VELOSIPĒDISTI UN GĀJĒJI UZ AUTOCEĻIEM



Vilhelms Klincāns

Autoinženierijas maģistrs
Veloceliņa "Rīga-Jūrmala"
autors

Tā kā strauji pieaug velotransporta popularitāte, saziņas līdzekļos visādi speciālisti no Satiksmes ministrijas, CSDD, Drošas braukšanas skolas un sabiedriskajām organizācijām diskutē un meklē risinājumu, kā uz autoceļiem sadzīvot velobraucējiem ar autotransportu. Diemžēl inovatīvu drošas braukšanas risinājumu piedāvājumus tā arī neizdodas sadzirdēt.

Statistika rāda, ka trešā daļa no visos ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušajiem ir gājēji un velosipēdisti. Pārsvārā tie notiek uz ārpilsētu divjoslu (katrā virzienā viena josla) autoceļiem, kur gājēji un velobraucēji spiesti pārvietoties, apdraudot ne tikai savu drošību, bet nopietni traucējot autosatiksmi, un vairākus ceļu satiksmes negadījumus skaitu. Pilsētās velobraucējiem situācija ir labvēlīgāka, jo, ja nevar droši braukt iekļaujoties autoplūsmā, tad var braukt pa ietvēm, netraucējot gājējiem. Satiksmes noteikumos noteikts, ka gājējiem uz ārpilsētu autoceļiem jāpārvietojas pa ceļa kreisās puses brauktuves malu vai

2) ļoti bīstamas situācijas rodas tad, kad pretim braucošajiem smagajiem automobiļiem izmaiņšanās brīžos priekšā gadās velobraucējs, jo tad vai nu strauji jābremzē, vai, apdzēnot velosipēdistu, daļēji jāiebrauc pretējā satiksmes joslā, riskējot izraisīt frontālo sadursmi ar pretim braucošo transportlīdzekli. Tādas situācijas īpaši bīstamas ir tumsā, braucot ar tuvajām gaismām, ja pēkšņi automašīnas priekšā tiek pamanīts velobraucējs.

3) Velobraucējiem bīstamas situācijas rada ātri garām braucošās fūres, baļķvedēji, autobusi un cits lielais autotransports, kas rada spēcīgu gaisa triecienvilni un gaisa turbulenci aiz tā. Piemēram, fūres priekšdaļas rādītāis gaisa triecienvilnis velosipēdistu vai gājēju diezgan spēcīgi pagrūž uz grāvīmalas pusi, bet aiz fūres rodas gaisa paretinājums un

ar muskuļu spēku nevar? Tad, kāpēc netiek ierakstīts Ceļu satiksmes noteikumos, ka var arī ar muskuļu spēku dzītu velosipēdu braukt pretim transportlīdzekļu braukšanas virzienam, tā pasargājot daudz dzīvību un novēršot smagu satiksmes negadījumu rašanās cēloņus?

Piemēram, katrs var iedomāties, kādus epitētus fūres vai baļķvedēja autovadītāji velta velosipēdistiem, kad jāmin bremzes pedālis grīdā 50 tonnīgās automašīnas ātruma samazināšanai no 90 km/h līdz 15 km/h, lai nenobrauktu velosipēdistu pretim braucošo automobiļu izmaiņšanās brīžos uz divjoslu ceļiem, un tas pats ir jādara arī aizmugurē braucošajiem transportlīdzekļiem. Katra ekstremāla bremzēšana ne tikai apdraud satiksmes drošību, bet rada arī ekonomiskus zaudējumus, jo, atgūstot zaudēto ātrumu, tiek papildus tērēta



turbulence, kas velobraucēju vai gājēju velk uz otru pusi – ceļa ass virzienā, kā rezultātā var pakļūt zem aizmugurē braucošā transportlīdzekļa.

Nemot vērā aprakstītās situācijas, pareizāk būtu ar velosipēdiem braukt pa ceļa kreisās puses brauktuves malu vai nomali preti transportlīdzekļu braukšanas virzienam, bet, redzot tuvojošos automobili,

degviela, bremzējot dilst riepas un citas detaļas, ātruma zaudēšana paildzina braukšanas laiku ceļā. Es, strādādams par profesionālu autovadītāju un nobraucot ar smagsvara lielaudas automobiļiem miljoniem kilometru bez avārijām, velosipēdistu problēmu esmu izbaudījis pa pilnam, tāpēc zinu, ko runāju. Bet to negrib, vai nav spējīgi saprast ierēdņi, kuriem ieņemamo amatu pienākumos tas būtu jāsaprot. Arī pašiem velobraucējiem jābūt gudrākiem un nevajadzētu braukt pa autobrauktuvi, ja blakus ir veloceliņš, kā tas redzams satiksmes situācijās starp Rīgu un Jūrmalu.

Esmu "nelabojams velofans" un daru, ko varu, lai neietu bojā velosipēdisti, tāpēc laikraksta "Rīgas Balss" 28.05.1985. publikācijā "Celsim godā divriteni" un 05.06.1987. publikācijā "Atjaunojam velosipēda prestižu" piedāvāju velosatiksmes problēmu risināšanas veidus Rīgā, Jūrmalā un piepilsētās, tostarp, ka velotrases būtu jāierīko paralēli dzelzceļiem un upju krastiem, lai tās būtu taisnākas, vieglāk ierīkojamas un netraucētu cita veida satiksmi.

1985. gada 17. jūnija Latvijas Televīzijas preses konferencē pieteicu savu projektu uzbūvēt Rīgas-Jūrmalas arvien Latvijā vienīgo starppilsētu ļoti iecienīto veloceliņu, kas jau 1987. gadā tieši paralēli Tukuma virziena dzelzceļam tika uzbūvēts par valsts piešķirtajiem līdzekļiem. Lai mazinātu bojā gājušo skaitu uz autoceļiem, visiem autoceļiem izmantotajiem derētu iepazīties ar laikraksta "DDD" 2016. gada 9.-22. decembra publikāciju "Par "neizprotamajām" autoavārijām", kuru var izlasīt arī manā mājas lapā internetā:

www.klincanaautogaisma.lv

KATRA EKSTREMĀLA BREMZĒŠANA NE TIKAI APDRAUD SATIKSMES DROŠĪBU, BET RADA ARĪ EKONOMISKUS ZAUDĒJUMU, JO, ATGŪSTOT ZAUDĒTO ĀTRUMU, TIEK PAPILDUS TĒRĒTA DEGVIELA, BREMZĒJOT DILST RIEPAS UN CITAS DETAĻAS, ĀTRUMA ZAUDĒŠANA PAILDZINA BRAUKŠANAS LAIKU CEĻĀ.

nomali pretēji transportlīdzekļu kustībai. Saprātīgi būtu ļaut arī ar velosipēdiem šādās situācijās braukt pa ceļa kreisās puses malai vai pa braucamās joslas malu ar noteikumu, ka brīžos, kad pretī brauc automašīna, velobraucējam no braukšanas joslas malas jānobrauc uz nomali, lai netraucētu transporta kustībai un neapdraudētu paša drošību. Šādi ir redzama pretim braucošo autovadītāju uzvedība.

Velosipēdistam braukšana kustības virzienā pa autoceļa labo pusi ir ļoti bīstama – tā apdraud viņu pašu un citus satiksmes dalībniekus, jo:

1) velobraucēji neredz no aizmugures tuvojošos transportlīdzekļu uzvedību;

droši nobraukt uz ceļa malas, lai netraucētu satiksmi un pasargātu sevi. Es pats, ja gadās ar velosipēdu braukt pa autoceļiem, tieši tā arī daru – un neviens policists man nekad nav par to aizradījis. Tātad policisti ir daudz gudrāki par valdības, Saimes, Satiksmes ministrijas un visādiem citiem saprātīgi risināt drošas satiksmes lietas nespējīgiem ierēdņiem.

Ceļu satiksmes noteikumu 2. daļas 9. pantā ir teikts, ka pa brauktuves malu vai nomali pretim transportlīdzekļu braukšanas virzienam var braukt invalīdu ratiņos, stumt motociklu, mopēdu, velosipēdu u.tml. Bet, kāpēc velosipēdu pretim transportlīdzekļu braukšanas virzienam stumt var, bet uz tā uzsēsties un braukt