



Ceļu satiksmes drošības padomei

Satiksmes ministrijai

VAS „Latvijas Valsts ceļi” Valdes priekšsēdētājam

Jānim Langem

2015. gada 16. novembris

Nr. 39/15

Par pagaidu barjeru izmantošanu būvlaukumu norobežošanai

Biedrība „Latvijas Ceļu būvētājs“, rūpējoties par ceļu un tiltu būvniecības procesu efektīvu, kvalitatīvu un drošu norisi Valstī ierosina veikt izmaiņas Ministru kabineta noteikumos Nr. 421 "Noteikumi par darba vietu aprīkošanu uz ceļiem" (izdoti Rīgā 2001. gada 2. oktobrī (protokols Nr.47 5.§) *saskaņā ar Ceļu satiksmes likuma 42. panta otro daļu*), kas ievērojami palielinātu drošību transportbūvju objektos.

Ieteikuma mērķis ir:

- pasargāt no nelaimes gadījumiem autotransporta satiksmes dalībniekus;
- nodrošināt drošu darba vidi transportbūvju strādniekiem.

Ceļu pārrakumu un citu transportbūvju būvdarbu vietās bieži notiek avārijas, par kurām visbiežāk tiek noklusēts bez mēģinājumiem kaut ko uzlabot un izvairīties no tādām situācijām.

Daži piemēri par notikušām avārijām:

1. 2013.gada 2. septembrī avārija pie t/c „Alfa” – Auto vadītāja acīmredzami netika galā ar spēkrata vadību un iebraukusi ūdensvada cauruļu nomaiņas nolūkā izraktajā šaftā. Bojāts transports, darba zonā esošā infrastruktūra, vadītāja guvusi traumas.

http://www.tvnet.lv/auto/satiksmc/477145-auto_pie_alfas_iekrit_buvbedre

Biedrība “Latvijas ceļu būvētājs”

Brīvības gatve 202 / Rīga / Latvija / LV-1039 / icb@icbb.lv / www.icbb.lv

Reģ. Nr. 40008081902 / a/s “SEB Banka” / Konta numurs: LV05UNLA0050004359650 / Kods: UNLALV2X



2. 2015. gada maijā uz Salu tilta notika avārija. Kravas automobilis ietricās barjerās. Šoreiz pasūtītājs bija izvēlējies objektu padarīt drošāku, un uz tilta tika uzstādītas pagaidu barjeras. Ja šīs barjeras nebūtu izvietotas, tad kravas automobilis būtu iekritis upē kopā ar autovadītāju (zemāk bildes pēc avārijas).





3. 2015. gada 23. septembris – Avārija Juglā, kur atkal autovadītājs iebraucis būvbedrē – transporta līdzeklis norakstāms un vadītājam vairākas traumas.

<http://apollo.tvnet.lv/zinas/autovaditajs-uz-juglas-ielas-piedzivo-lidojumu-savainojas-un-zaude-masinu/705803>

Pašlaik Latvijas likumdošana šinī sakarā nenosaka nekādas atbildības robežas. Rodas jautājums: „kas ir atbildīgs par to, ja objektā notiek autotransporta avārija un iet bojā cilvēks - vai strādnieks, vai vadītājs?” Latvijā nav neviena likuma, kas to noteiktu.

Rezultātā veidojas situācija, kad saskaņā ar Ceļu Satiksmes noteikumiem visvainīgākais ir pats cietušais – transporta līdzekļa vadītājs, kurš nav izvēlējis braukšanas apstākļiem atbilstošu pareizo ātrumu.

Tajā pat laikā Eiropas valstīs plaši tiek izmantotas pagaidu barjeras, kas tiek izvietotas tikai uz būvniecības laiku. Austrijā un Vācijā šādu pagaidu barjeru izmantošana ir obligāta (skatīt pielikumu). Arī citās Valstīs, kā, piemēram, Zviedrijā, Šveicē un Itālijā pastāv noteikumi pie kuriem šīs barjeras ir jālieto.

Eiropas Ceļu Federācijas (ERF) šī gada publikācija liecina par satiksmes drošību uztrauktību un paaugstināšanu ceļu remontu zonās. Šajā dokumentā var redzēt interesantus salīdzinājumus, kā šie jautājumi sakārtoti dažādās Eiropas valstīs.

http://www.erf.be/images/Towards_Safer_Work_Zones_EN_FINAL.pdf

Saprotams, ka šādu barjeru izmantošana radīs papildus neērtības būvniekiem, kā arī projektu izmaksas kā tādas. Taču salīdzinājumā, ja viena cilvēka dzīvība pēc CSDD datiem tiek novērtēta aptuveni 550 tūkstoši eiro, tad tās pasargāšanas nolūkos pagaidu barjeras noma aptuveni ir 0,3 Eiro dienā par metru, viennozīmīgi atmaksājās.

Biedrība "Latvijas Ceļu būvētājs" uzskata, ka arī Latvijā ir nepieciešams atbilstošs tiesiskais regulējums, un lūdz veikt izmaiņas Ministru kabineta noteikumos Nr. 421 (skatīt pielikumu), lai paaugstinātu ceļa satiksmes drošību atbilstošās remonta zonās.

Ar cieņu,



Zigmārs Brunavs
Biedrības "Latvijas Ceļu būvētājs"
Izpilddirektors

Pielikumi:

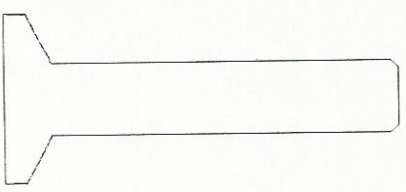
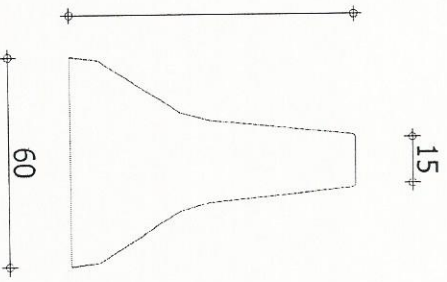
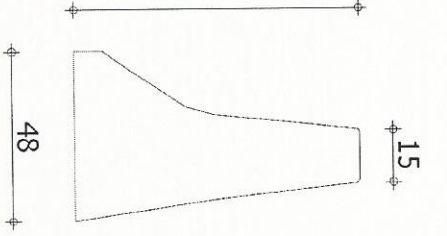
1. pielikums: Ministru kabineta noteikumu Nr.421 „Noteikumi par darba vietu aprīkošanu uz ceļiem” izmaiņas, 1 eks. uz 5 lpp.
2. pielikums: Anotācija pie Ministru kabineta noteikumiem Nr. 421 „Noteikumi par darba vietu aprīkošanu uz ceļiem”, 1 eks. uz 1 lpp.

Ministru kabineta noteikumu Nr.421 „Noteikumi par darba vietu aprīkošanu uz ceļiem” izmaiņas

Punkts	Nepieciešamās izmaiņas	Apraksts
5. Darba vietu aprīkojuma tehniskie līdzekļi		
5.4. Norobežojošie elementi		
52.5.	pievienot	<p>pagaidu barjeras ar noturēšanas līmeni vismaz T3 un darba platumu vismaz W3 - saskaņā ar LVS 94 un LVS EN 1317 (1.pielikuma 10.zīmējums)</p> <p>Uzstrādāt pagaidu barjeras, ievēro šādus nosacījumus:</p> <p>67.1. Pagaidu transporta barjeras ir jālieto ilgstošās darba vietās;</p> <p>67.2. Pagaidu transporta barjerām ir jābūt aprīkotiem ar atstarojošiem elementiem;</p> <p>67.3. Barjerām nevajag būt stiprinātiem pie pamatnes, lai netiektu bojāts ceļa segums;</p> <p>67.4. Barjeras vajag viegli uzstādīt, pārvietot, demontēt un sadursmes gadījumos ātri un viegli aizvietot;</p> <p>67.5. Noturēšanas līmenim ir jābūt ne mazāk par T3 un darba platuma līmenim ne mazāk par par W3 (sakarā ar to, ka būvniecības laikā ir iespējams izmantot nelielas darba zonas), kam ir jāatbilst LVS 94 un LVS EN 1317 prasībām. To jāaplicina ar ražotāja izdotu apliecinājumu (ekspluatācijas īpašību deklarācija vai citu līdzvērtīgu dokumentu);</p> <p>67.6. Pagaidu barjeru augstumam jābūt ne vairāk par 50 cm un platumam ne vairāk par 25 cm.;</p> <p>67.7. Gadījumos, kad barjeras var izmantot gan kā pagaidu, gan kā pastāvīgas, tad izmēri var atbilst kā pastāvīgām barjerām;</p> <p>67.8. Jāaplicina ar ražotāja vai akreditētas institūcijas izdotu apstiprinājumu, ka barjerām ir veikts „Crash test” (sadursmes test) saskaņā ar standartu EN 1317 (attiecīgo daļu) prasībām un rezultāts ir vismaz T3 noturības klase. Sadursmes testam barjerām jābūt fiziski veiktam (t.i., izmantojot transportlīdzekli, nevis datormodelēšanu).</p>
67.	pievienot	

Punkts	Nepieciešamās izmaiņas	Apraksts
<i>6. Darba vietu aprīkošana ar 518. ceļa zīmi apzīmētās apdzīvotās vietās</i>		
<i>6.1. Ilgstošo darbu vietas</i>		
79.1.1.	izmainīt	garennorobežojumu veido ar pagaidu transporta barjerām, ko uzstāda paralēli brauktuves asiņ, savienojot vienu ar otru un veidojot vienu nepārtrauktu barjeru virkni
79.1.4.	izmainīt	starp garennorobežojuma pagaidu barjeru virkni un darba veikšanas vietu paredz vismaz 0.3m platu drošības joslu
79.1.5.	pievienot	starp pretejošo transporta satiksmes plūsmu (divvirziena satiksmi) garennorobežojumu veido ar pagaidu barjerām
79.2.3.	izmainīt	lai ierīkotu šķērsnorobežojumu šaurā leņķī, uzstāda pagaidu barjeru(as) ar to uzstādīšanas posma platumā un garuma attiecību (turpmāk slīpumu) 1:3 līdz 1:2 pret brauktuves malu. Slīpuma izvēle atkarīga no ceļa posma garuma, kur novieto šķērsnorobežojumu.
79.2.5.	izmainīt	ja darba vieta atrodas brauktuves vidū, šķērsnorobežojumā izvietoj pagaidu barjeras
79.3.	izmainīt	Pāravadot satiksmi uz pretēja virziena brauktuvi (braukšanas joslām), pretēja virziena satiksmes plūsmas pārejas posmos atdala ar šaurā leņķī novietotu divpusīgu oagaidu barjeru virkni (2.pielikuma 6. un 7. shēma).
<i>7. Darba vietu aprīkošana ārpus apdzīvotām vietām uz ceļiem bez sadalošās joslas ar vienu vai vairākām braukšanas joslām katrā virzienā</i>		
<i>7.1. Ilgstošo darbu vietas</i>		
92.1.	izmainīt	daļēji slēdzot brauktuvi, satiksmei izmantojamo brauktuves daļu gan šķērsvirziena, gan garenvirzienā no darba vietas norobežo ar vadstatņiem;
92.2.	izmainīt	garennorobežojumam pagaidu barjeras uzstāda paralēli brauktuves asiņ, savienojot vienu ar otru un veidojot vienu nepārtrauktu barjeru virkni
92.3.	izmainīt	starp garennorobežojuma pagaidu barjeru virkni un darba vietas robežu paredz vismaz 0.5m platu drošības joslu
92.4.	izmainīt	Šķērsnorobežojumam pagaidu barjeras uzstāda:

Punkts	Nepieciešamās izmaiņas	Apraksts
		92.4.1. darba vietas sākumā – slīpumā 1:10 pret brauktuves malu;
		92.4.2. darba vietas beigās – slīpumā 1:3 pret brauktuves malu;
92.6.	pievienot	starp pretejošo transporta satiksmes plūsmu (divvirziena satiksmi) garennorobežojumu veido ar pagaidu barjerām
8. Darba vietu aprīkošana ārpus apdzīvotām vietām uz ceļiem ar sadalošo joslu un ne mazāk kā divām braukšanas joslām katrā virzienā		
8.1. Ilgstošo darbu vietas		
103.1.	izmainīt	daļēji slēdzot brauktuvi, satiksmei izmantojamo brauktuves daļu no darba vietas šķērsvirzienā un garenvirzienā norobežo ar pagaidu barjerām. Pagaidu barjeras lieto, arī norobežojot iepriekšēju brauktuves sašaurinājumu. Vadstatņus lieto, apzīmējot pagaidu braukšanas joslas malas
103.2.	izmainīt	garennorobežojumam pagaidu barjeras uzstāda paralēli brauktuves asiņ, savienojot vienu ar otru un veidojot vienu nepārtrauktu barjeru virkni
103.3.	izņemt	ja darba vieta ir garāka par 300 m, garennorobežojuma vadstatņu uzstādīšanas attālumu varpalielināt līdz 50m
103.4.	izmainīt	starp garennorobežojuma pagaidu barjerām un darba vietas robežu paredz vismaz 0.5 m platu drošības joslu
103.5.	izņemt	sevišķi bīstamās darba vietās (piemēram, būvbedre tuvu brauktuves malai, tilta remonts, nobrauktuviņu pievienojuma vietas pret garennorobežojumu) papildus garennorobežojuma vadstatņiem ieteicams uzstādīt aizsargelementus
103.6.	izmainīt	Šķērsnorobežojuma pagaidu barjeras uzstāda: 103.6.1. darba vietas sākumā – slīpumā 1:20 pret brauktuves malu; 103.6.2. darba vietas beigās – slīpumā 1:10 pret brauktuves malu
103.9.	pievienot	starp pretejošo transporta satiksmes plūsmu (divvirziena satiksmi) garennorobežojumu veido ar pagaidu barjerām

Punkts	Nepieciešamās izmaiņas	Apraksts
<i>1. pielikums</i>		
10. zīmējums	pievienot	<p>Pagaidu barjeras shēma</p>  <p>max 25 cm</p>
11. zīmējums	pievienot	<p>Pagaidu-pastāvīgas barjeras shēma</p>  <p>15</p> <p>60</p>  <p>15</p> <p>48</p>

Anotācija pie Ministru kabineta noteikumiem Nr. 421 „Noteikumi par darba vietu aprīkošanu uz ceļiem”

Rūpējoties par ceļu un tiltu būvniecības procesu efektīvu, kvalitatīvu un drošu norisi Valstī ierosina veikt izmaiņas noteikumos, kas novērojami paaugstinātu drošību transportbūvju objektos.

Noteikumu izmaiņu mērķis ir:

1. Pasargāt no nelaimes gadījumiem autotransporta dalībniekus;
2. Nodrošināt drošu darba vidi transportbūvju strādniekiem.

Ceļu pārrakumu un citu transportbūvju būvdarbu vietās bieži notiek avārijas, par kurām visbiežāk tiek noklusēts bez mēģinājumiem kaut ko uzlabot un izvairīties no tādam situācijām. Rodas jautājums: „kas ir atbildīgs par to, ja objektā notiek autotransporta avārija un iet bojā cilvēks – vai nu strādnieks, vai nu vadītājs?”. Pašlaik Latvijas likumdošanā šajā jomā nenosaka nekādas atbildības robežas. Rezultātā veidojas situācija, kad saskaņā ar Ceļu Satiksmes Noteikumiem visvainīgākais ir pats cietušais. Tajā pat laikā Eiropas Valstīs plaši tiek izmantotas pagaidu barjeras, kas tiek izvietotas uz būvniecības laiku. Pagaidu barjeras paaugstina ceļu satiksmes drošību, pasargā strādniekus, kā arī dod iespēju ievērojami nesamazināt autotransporta braukšanas ātrumu. Saskaņā ar LVS 94 „Ceļu norobežojošās sistēmas. Transportlīdzekļus norobežojošās sistēmas. Drošības barjeras. Lietošanas noteikumi” un LVS EN 1317 „Ceļu norobežojošās sistēmas” pagaidu transporta barjeras ar noturēšanas līmeni T3 var izturēt sadursmi ar kravas automobili ar ātrumu 70 km/h un masu 10 t. un vieglās automašīnas triecienu ar ātrumu 100 km/h un masu 900 kg. Salīdzinot pagaidu barjeras ar vadstatņiem, to gabarīti ir ļoti līdzīgi, bet pagaidu barjeras notur autotransporta triecienu un pasargā gan vadītāju, gan strādnieku, kad vadstatņi tikai pievērš autosatiksmes dalībnieku uzmanību.