

CEĻU SATIKSMES
DROŠĪBAS PADOME



2022-2023.

Pētījums

Ceļu satiksmes negadījumi, kuros ir iesaistīti motocikli,
detalizēta izpēte

Gala ziņojums



Pētījuma veicējs: SIA GRAFIKAS

Ziņojumu sagatavoja: Oskars Irbītis.

Saturs

Pētījumā lietotie saīsinājumi.	4
Paziņojums par atbildības ierobežojumiem.	4
Pētījuma īss kopsavilkums	5
Paziņojums par konfidencialitāti.	6
Konteksts.	7
Darba uzdevums.	8
Pētījuma metodika	8
Respondentu kopas apraksts.	10
Statistikas dati.	11
Iespējamie riska faktori un neprecizitātes.....	16
Pētījuma laikā identificētie CSNg veidi un to apraksti, un negadījuma iemesli.	17
1) Kritieni/apgāšanās	17
a) Kritieni ceļu remontzonās.....	17
- Kritieni pēc “bedrīšu lāpīšanas”	17
- Kritieni nofrēzēta asfalta zonās, nelīdzenumi un šķēršļi remontzonās.	18
b) Kritieni uz neasfaltētajiem ceļiem (silšu, grants, šķembu segums)	19
c) Kritieni urbanajā vidē.	19
d) Kritieni uz asfaltētajiem ceļiem ārpus apdzīvotajām vietām.....	20
2) Sadursmes manevrējot satiksmes plūsmā.	20
a) Motociklu manevrēšana satiksmes plūsmā.	20
b) Negadījumi satiksmes sastrēgumos	21
c) Negadījumi stāvvietās	21
3) Negadījumi krustojumos	21
a) Cita transportlīdzekļa veiktais kreisā pagrieziena manevrs	21
b) Kustības priekšrokas nedošana izbraucot no mazāksvarīga ceļa	22
c) Apļveida krustojumi.....	22
4) Negadījumi neapzīmētos krustojumos, iebrukuvēs, izbrukuvēs no teritorijas, teritorijās	23
a) Cita transportlīdzekļa veiktais kreisā pagrieziena/apgrīšanās manevrs.....	23
b) Kustības priekšrokas neievērošana	23
c) Satiksme neatļautā vietā	24
5) Negadījumi ceļa infrastruktūras ietekmē.	24
a) Kustības joslas, kas maina virzienu.....	24
b) Neskaidra satiksmes organizācija	25

c) Slikti redzamas ceļazīmes vai to iztrūkums	26
6) Uzbraukumi gājējiem.....	26
a) Uzbraukumi ārpus gājēju pārejām	26
b) Uzbraukumi uz gājēju pārejām	27
7) Uzbraukumi velosipēdistiem	27
a) Uzbraukumi ārpus veloinfrastruktūras.....	27
b) Uzbraukumi, kas saistīti ar veloinfrastruktūru.	28
8) Uzbraukums šķērslim	28
a) Sadursmes ar ceļa infrastruktūru	28
b) Sadursmes ar dabiskajiem objektiem (koki, akmeņi utt.)	29
9) Negadījumi, kuru iemeslu nebija iespējams noskaidrot, vai negadījuma apstākļi ir neskaidri, vai nebija iespējams piekļūt būtiskai informācijai	30
Ekipējums.	30
Bagāža.....	30
Braukšana ar pasažieri.....	31
Pareiza motocikla novietošana stāvēšanai.....	31
Secinājumi.	33
Ierosinājumi.....	36
Ieteikumi motociklistiem.....	38
Pētījuma veicēju pēcvārds.....	39

Pētījumā lietotie saīsinājumi.

ABS – Bremžu pretbloķēšanās sistēma

CSN – Ceļu satiksmes noteikumi.

CSNg – Ceļu satiksmes negadījums

CSDD – Ceļu satiksmes drošības direkcija

LTAB – Latvijas transportlīdzekļu apdrošināšanas birojs

MCA – Motoklubu asociācija

SIA – Sabiedrība ar ierobežotu atbildību

Paziņojums par atbildības ierobežojumiem.

Šo ziņojumu ir izstrādājis uzņēmums *SIA Grafikas* Latvijas Motoklubu asociācijas un Satiksmes drošības padomes vajadzībām saskaņā ar 2022. gada 06. aprīļa līgumu, kas noslēgts starp biedrību Latvijas Motoklubu asociācija, SIA Grafikas un biedrību Latvijas Transporta Apdrošinātāju birojs (turpmāk – Līgums). Darba uzdevumi tiek veikti no 2022. gada 06. aprīļa līdz 2022. gada 31. decembrim.

Šajā ziņojumā ietverta informācija ir iegūta no dažādiem avotiem, kas detalizēti aprakstīti ziņojumā. SIA Grafikas nav mēģinājis nodrošināt šādu avotu uzticamību vai pārbaudīt informāciju. Tādējādi SIA Grafikas un citas pētījuma veikšanā iesaistītās personas nevienai personai, izņemot Latvijas Motoklubu asociāciju un Satiksmes drošības padomi saskaņā ar noslēgto Līgumu, nesniedz nekāda veida apsolījumus vai garantijas (tiešas vai netiešas) par ziņojuma pareizību vai pilnīgumu.

Pētījuma veicēji vērs Jūsu uzmanību uz šajā ziņojumā iekļautiem komentāriem par pētījuma ietvaros veiktā darba apjomu, ziņojuma izmantošanas mērķi, mūsu pieņēmumiem un ierobežojumiem attiecībā uz informāciju, kas ir šī ziņojuma pamatā. SIA Grafikas un citas pētījuma veikšanā iesaistītās personas neuzņemas nekādu atbildību pret citām personām (izņemot pret Latvijas Motoklubu asociāciju un Satiksmes drošības padomi, saskaņā ar Līgumu) par ziņojuma izstrādāšanu. Tādējādi normatīvajos aktos pieļautajos gadījumos un neatkarīgi no darbības formas un no tā, vai atbildība ir radusies no līguma pārkāpuma vai delikta, SIA Grafikas un citas pētījuma veikšanā iesaistītās personas neuzņemas nekādu atbildību par citām personām nodarītiem zaudējumiem (izņemot zaudējumiem, kas radušies Latvijas Motoklubu asociācijai uz iepriekš minētajiem pamatiem) vai par jebkādiem lēmumiem, kas pieņemti vai nav pieņemti, balstoties uz šo ziņojumu. Izstrādātais dokuments aptver tikai nelielu daļu no Latvijas satiksmes drošības situācijas ietvara.

Izstrādātais dokuments ietver Ziņojuma izstrādātāju rekomendācijas, taču jebkādi lēmumi saistībā ar informācijas tālāku izmantošanu ir jāpieņem Latvijas Motoklubu asociācijai un Satiksmes drošības padomei.

Pētījuma īss kopsavilkums

Šis pētījums ir veikts ar mērķi noskaidrot, kādi faktori visbiežāk ir izraisījuši un/vai ietekmējuši CSNg, kuros ir iesaistīti motocikli, rašanos. Pētījums ir veikts par laika periodu 2020-2022. gadam. Pētījums ir veikts galvenokārt balstoties uz respondentu aptaujas pamata. Aptaujāti tika tie motociklisti, kas pētījumā apskatītajā periodā ir iekļuvuši ceļu satiksmes negadījumos. Vispārējo statistikas datu apkopošanai tika izmantota Iekšlietu ministrijas un CSDD statistikas dati no CSDD datubāzēm un apdrošināšanas sabiedrību sniegtā informācija no LTAB datubāzēm.

Pētījums tika veikts saglabājot respondentu konfidencialitāti un anketu dati pēc to apstrādes un apkopošanas tika iznīcināti.

Pateicoties šādai pieejai izdevās no respondentiem iegūt atklātāku un plašāku informāciju par CSNg apstākļiem, nekā datus, kas ir apkopoti CSDD vai LTAB datubāzēs.

Visos gadījumos, kur tas bija iespējams tika veikts iesaistīto CSNg dalībnieku ātruma aprēķins un nepieciešamības gadījumā tika veikta datormodelēšana, izmantojot specializēto datorprogrammu PC-Crash.

Galvenie secinājumi:

- Motociklistiem ir liels apdraudējums braucot ceļa posmos, kur tiek veikts ceļa remont vai ir tikko veikta "bedrīšu lāpīšana" izmantojot bitumenu un pieberamo materiālu.
- Vairums motobraucēju nav pietiekami sagatavoti un apmācīti braukšanai pa neasfaltētiem ceļiem, kā arī nepārzin, kādiem ir jābūt uzstādījumiem motociklam šajos ceļa apstākļos.
- Viens no būtiskākajiem CSNg iemesliem ir citu transportlīdzekļu veiktie manevri, kuru laikā to vadītāji nav pamanījuši motociklu transporta plūsmā. Īpaši ir izceļams kreisā pagrieziena manevrs.
- Motociklistus, kā mazaizsargātos satiksmes dalībniekus, būtiski ietekmē neveiksmīga vai neskaidra satiksmes organizācija. Šī ietekme ir daudz būtiskāka, nekā uz citiem transportlīdzekļu veidiem.
- Nepieciešams pilnveidot motociklistu apmācības programmas ar braukšanas elementiem pa šķembu un grants ceļiem, slapjos ceļa apstākļos un diennakts tumšajā laikā. Jānodrošina plašākas kvalifikācijas celšanas un iemaņu pilnveidošanas iespējas jau esošajiem motociklistiem.
- Liels skaits CSNg, kuros ir iesaistīti motocikli, it īpaši kritieni/apgāšanās, kā arī CSNg, kuros motociklists ir vienīgais CSNg dalībnieks, netiek reģistrēti ne policijā, ne apdrošināšanas kompānijās.
- Ir jānodrošina pētniekiem pieeja plašākai informācijai par smagajiem ceļu satiksmes negadījumiem. Šobrīd esošā sistēma liedz piekļuvi informācijai gadījumos, kad tiek ierosināta krimināllieta, tai skaitā informācijai, kas nav saistīta ar personas datiem.

Pētījuma laikā izdevās iegūt daudz plašāku priekšstatu par satiksmes drošības jautājumiem, kas skar motociklu vadītājus un izstrādāt ierosinājumus satiksmes drošības jautājumu uzlabošanai, kā arī identificēt tos jautājumus, kas būtu jāapgūst pašiem motociklistiem, lai paaugstinātu savu drošību satiksmē.

Paziņojums par konfidencialitāti.

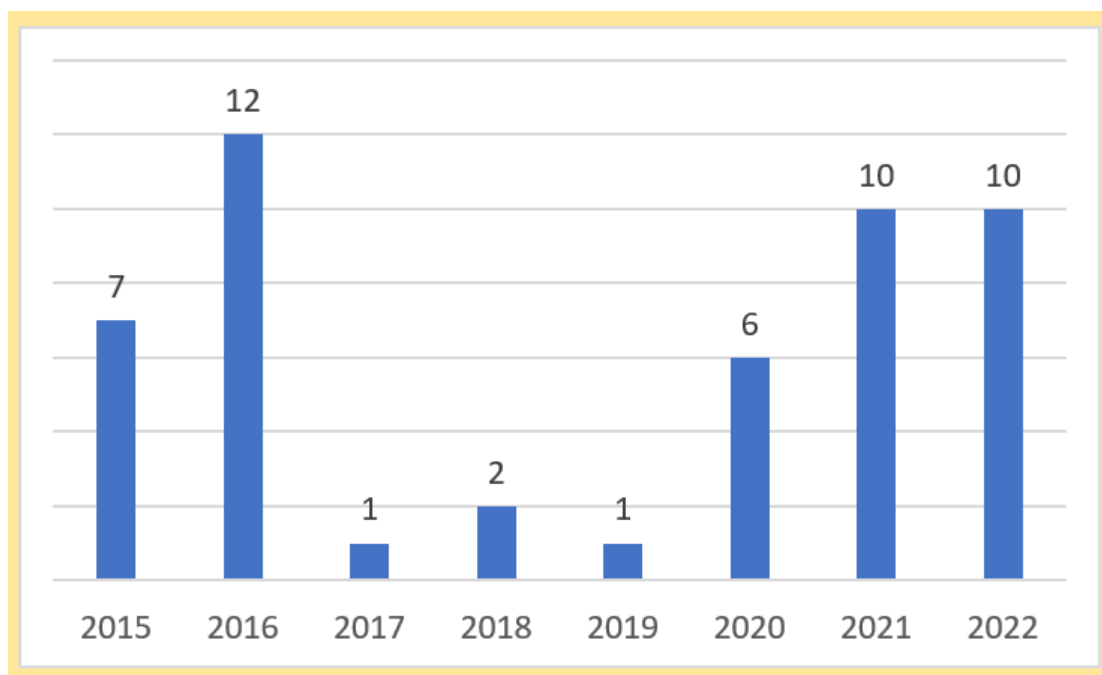
Šī pētījuma veicēji un ziņojuma sastādītāji garantē personīgo datu konfidencialitāti un nepieejamību nevienai trešajai personai. Visi pētījuma laikā iegūtie personu privātie dati, kas ļautu jebkādā veidā identificēt pētījuma dalībnieku personas neatkarīgi no viņu statusa pētījumā apskatīto Ceļu satiksmes negadījuma laikā, pēc ziņojuma sastādīšanas tika iznīcināti. Pētījuma veikšanas laikā un ziņojuma sastādīšanas laikā personu dati tika uzglabāti šifrētā un kodētā veidā. Pilns datu apjoms pētījuma veikšanas laikā bija pieejams tikai šī pētījuma galvenajam datu apstrādes speciālistam Oskaram Irbītim, kurš savukārt ir devis apliecinājumu par pētījuma dalībnieku personīgo datu neizpaušanu jebkādām citām trešajām personām.

Visas pētījuma veikšanas laikā aptaujātās un intervētās personas ir anonīmas attiecībā pret trešajām personām.

Pētījuma veicēji no savas puses apliecina, ka pētījuma laikā līdz viņiem nav nonākusi nekāda krimināla rakstura vai jebkurā veidā cita noziedzīga informācija, par kuru būtu bijis nepieciešams nekavējoties ziņot tiesībsargājošajām iestādēm.

Konteksts.

Iepazīstoties ar statistikas datiem, par ceļu satiksmes negadījumiem, ir secināms, ka pēdējos divos gados ir būtiski pasliktinājušies statistikas rādītāji attiecībā uz motocikliem – īpaši ir pieaudzis bojāgājušo motociklistu skaits (1.grafiks).



1.Diagramma. Bojāgājušo motociklistu skaits pa gadiem (CSDD dati).

Detalizēts pētījums par CSNg faktiskajiem apstākļiem ir veikts tikai aptuveni 1% gadījumu no visiem Latvijā notikušajiem CSNg, tie ir gadījumi, kuros ir veikta tiesu ekspertīze. Vēl aptuveni 5% no visiem ceļu satiksmes negadījumiem tiek detalizēti izpētīti apdrošināšanas kompānijās, pieņemot lēmumu par atlīdzības izmaksu. Šo lēmumu rezultāti praktiski nekad, netiek atspoguļoti CSDD un citos statistikas datos un nekādā veidā neatbild uz jautājumu, kādos apstākļos un kāpēc transportlīdzekļa vadītājs ir izvēlējies neatbilstošu kustības ātrumu vai veicis kādas citas normatīvajiem aktiem neatbilstošas darbības.

Nav iespējams veikt nekādus satiksmes drošības uzlabojumus, ja nav zināmi faktiskie ceļu satiksmes negadījumu apstākļi un nav zināms, kāpēc tieši transportlīdzekļa vadītājs attiecīgajā situācijā ir pieņēmis tieši tādu lēmumu, kas ir novedis pie ceļu satiksmes negadījuma.

Lai veicinātu iepriekš uzskaitīto faktoru analīzi, tika veikts šis pētījums, kura mērķis ir detalizēti izpētīt ceļu satiksmes negadījumus, kuros ir iesaistīti motocikli, un iespēju robežās identificēt precīzus negadījumu iemeslus, kā arī izstrādāt rekomendācijas ceļu satiksmes negadījumu skaita samazināšanai.

Darba uzdevums.

Veikt detalizētu ceļu satiksmes negadījumu, kuros ir iesaistīti motocikli, izpēti un iespēju robežās identificēt norādīto ceļu satiksmes negadījumu rašanās mehānismu un ietekmējošos apstākļus.

Pētījuma metodika

Pētījuma dati tiek iegūti statistikas datu veidā no Latvijas Transporta Līdzekļu biroja un CSDD, kur savukārt ir apkopota informācija no iekšlietu ministrijas datubāzēm. Detalizētā informācija par CSNg apstākļiem tiek iegūta veicot ceļu satiksmes dalībnieku un/vai liecinieku aptauju un interviju veidā. Pētījuma dalībnieki tika uzrunāti tiešā veida motociklistu pasākumos, caur sociālajiem tīkliem un tiešā veidā uzrunājot CSNg iesaistītos.

Intervijās un anketās uzdotie jautājumi:

1. Kad notika CSNg?
2. Kurā vietā notika CSNg?
3. Kāds bija CSNg veids?
4. Cik un kādi transportlīdzekļi bija iesaistīti notikušajā CSNg?
5. Kādi bija laika apstākļi?
6. Kāds bija diennakts laiks?
7. Kādas ceļazīmes bija uzstādītas CSNg vietā?
8. Vai Jums ir saglabājusies kādas fotogrāfijas vai dokumenti no šī ceļu satiksmes negadījuma?
9. Aprakstiet ceļa seguma stāvokli, norādot arī defektus un citus apstākļus.
10. Aprakstiet sava transportlīdzekļa tehnisko stāvokli, norādot tā defektus un kravas stāvokli.
11. Aprakstiet citu transportlīdzekļu tehnisko stāvokli. Vai tiem bija kādas CSNg ietekmējošas īpatnības, defekti utt.?
12. Aprakstiet savu veselības stāvokli, nogurumu, alkohola vai citu vielu ietekmi CSNg brīdī?
13. Vai kāds cits CSNg dalībnieks atradās alkohola vai citu vielu ietekmē, bija noguris?
14. Vai kāds no CSNg dalībniekiem CSNg laikā bija lietojis viedierīces?
15. Aprakstiet savu (un pasažiera) ekipējumu CSNg brīdī (ķivere, cimds, apavi, tērps utt.).
16. Kāds bija Jūsu brauciena mērķis, kad notika CSNg?
17. Aprakstiet sava (tā, par kuru lieciniet) motocikla kustības režīmu un vadītāja veiktās darbības tieši pirms CSNg un dažādās tā fāzes?
18. Detalizētāk norādiet motocikla kustības ātrumu dažādās CSNg epizodēs?
19. Ar saviem vārdiem aprakstiet CSNg norisi.
20. Cik smagi bija miesas bojājumi pēc CSNg?
21. Kādus miesas bojājumus guva motociklists CSNg rezultātā?
22. Cik lieli materiālie zaudējumi radās CSNg rezultātā?
23. Kādi bija galvenie bojājumi transportlīdzeklim un ekipējumam?
24. Kāds pēc Jūsu domām bija CSNg iemesls?
25. Kādi papildus apstākļi ietekmēja notikušo CSNg?
26. Kādus secinājumus Jūs izdarījāt pēc notikušā CSNg?

27. Kādi bija motocikla vadības uzstādījumi CSNg laikā (ja tie ir maināmi)?
28. Aprakstiet savu motocikla vadības režīmu uzstādījumus kādi tie ir pieejami un kad tie tiek lietoti?
29. Kādas drošības sistēmas ir Jūsu motociklam?
30. Skatoties no šodienas perspektīvas, ko Jūs būtu darījis savādāk pirms CSNg vai CSNg laikā?
31. Kādi būtu Jūsu ierosinājumi satiksmes situācijas uzlabošanai?
32. Vai gribat vēl ko pastāstīt par notikušo CSNg vai motonegadījumiem vispār?
33. Kāds bija jūsu motociklista stāžs CSNg brīdī?
34. Ja Jūs būtu ar mieru piedalīties arī turpmākajos pētījumos par motocikliem, atstājiēt savu kontaktinformāciju?
35. Papildus jautājumi atkarībā no atbildēm uz iepriekšējiem jautājumiem.

Atbildes uz norādītajiem jautājumiem tika sniegtas brīvā formā, tai skaitā arī sarunas formā, atbildes ierakstot audio formātā, tai skaitā telefona sarunas laikā.

Pētījuma laikā sniegtās atbildes tika klasificētas un no tām tika izdarīti secinājumi par notikušā CSNg apstākļiem. Papildus informācija tika iegūta no notikuma vietu apskates, cietušo transportlīdzekļu fotogrāfijām un notikuma vietas fotogrāfijām, ja tādas bija pieejamas. Atsevišķos gadījumos tika izmantoti arī policijas sastādītie ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokoli vai saskaņotā paziņojuma veidlapas, ja tādi bija pieejami.

Pētījuma laikā kā pamatdati par konkrēto negadījumu iespēju robežās tika lietoti objektīvie dati – fotogrāfijas, videoieraksti, policijas sastādītie protokoli. Respondentu sniegtie dati strīdīgās situācijās tika validēti ar objektīvo datu kopumu vai arī konkrēto notikumu iespējamība tika pārbaudīta ar datormodelēšanas metodi. Transportlīdzekļu kustības ātrumi tika noteikti vai nu ar aprēķinu metodi, vai arī ar datormodelēšanas metodi. Transportlīdzekļu bojājumi tika pētīti izmantojot trasoloģiskās izpētes metodes.

Pētījuma izmantotās tiesu ekspertīzes metodes:

IM 03.02-2 Datormodelēšanas metode ceļu satiksmes negadījumu izpētei

IM 03.02-4 Transporta trasoloģiskā izpētes metode

IM 03.02-3 Aprēķinu metode ceļu satiksmes negadījuma izpētei

Veicot visas pieejamās informācijas apkopojumu, tika izdarīti secinājumi par primārajiem CSNg iemesliem un CSNg rašanos veicinošajiem faktoriem.

Secinājumi tika izdarīti pieņemot, ka respondentu sniegtās atbildes uz uzdotajiem jautājumiem ir godīgas un fakti netiek mērķtiecīgi sagrozīti vai apzināti manipulēti.

Respondentu kopas apraksts.

Pētījumā piedalījās 355 respondenti. No visām iesniegtajām atbildēm par derīgām tika atzītas 344 respondentu atbildes.

Turpmāk tika apstrādātas tikai derīgās atbildes.

No visiem derīgo atbilžu respondentiem 320 bija vīrieši un 24 sievietes.

No visiem derīgo atbilžu respondentiem 309 bija ar motociklista stāžu virs 2 gadiem, 35 bija jaunie motociklu vadītāji ar stāžu zem diviem gadiem.

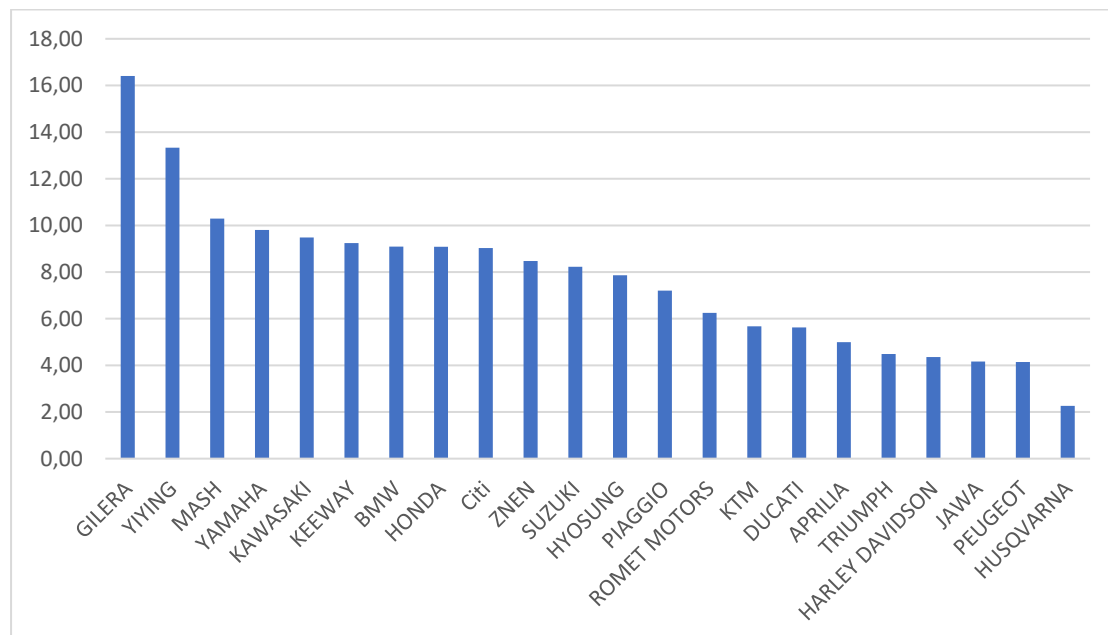
Respondentu vecuma grupas šajā gadījumā netika analizētas. Netika analizēti arī respondenta vēsture – cik ceļu satiksmes negadījumos un kādā statusā viņš/viņa vispār savas dzīves laikā ir iekļuvuši.

Dati tika savākti 133 telefonsarunās, 132 e-pasta sarakstē, 34 iesūtītajās anketās un 56 tiešajās intervijās klātienē.

Dati tika savākti laika periodā no 01.05.22. līdz 30.11.22.

Statistikas dati.

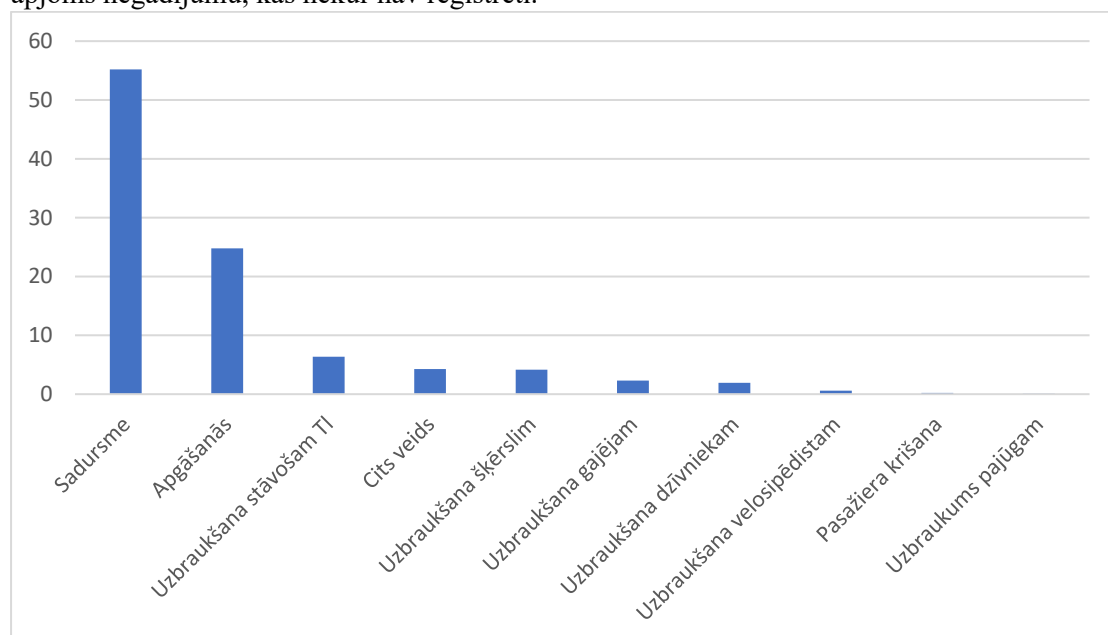
Motocikli, kuri visbiežāk iekļūst CSNg. Aprēķins veikts balstoties uz reģistrēto attiecīgās markas motociklu skaitu un CSNg iekļuvušo motociklu skaitu pētījuma ietvertajā periodā:



2.Diagramma. CSNg iekļuvušo motociklu procentuālais rādītājs attiecībā pret reģistrēto motociklu skaitu.(CSDD dati)

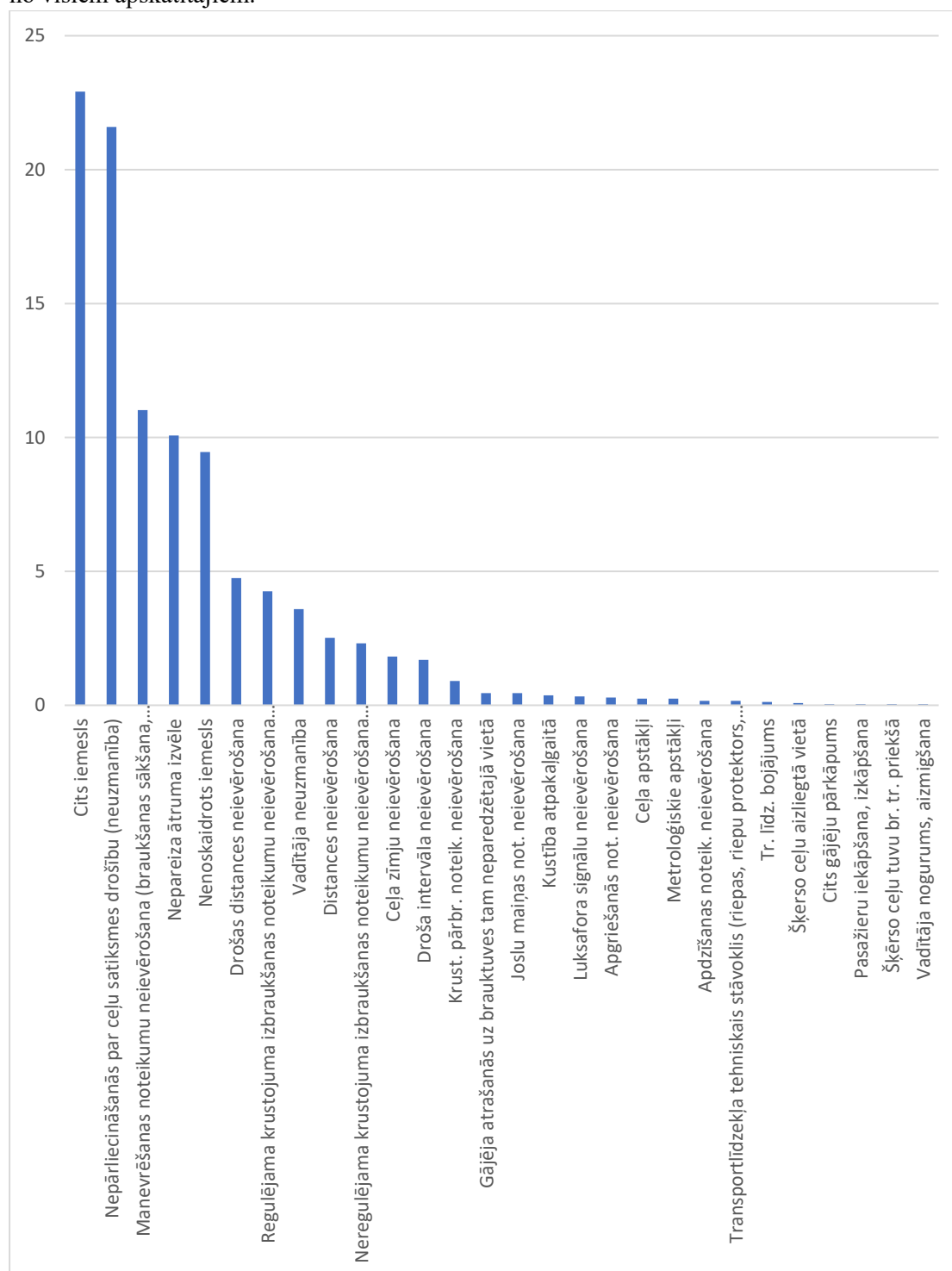
3. diagrammā ir redzams negadījumu sadalījums pēc veidiem negadījumiem, kas ir reģistrēti policijā vai apdrošināšanas sabiedrības.

Pētījuma respondentu sniegtā informācija liecina, ka kategorijā apgāšanās/kritieni ir liels apjoms negadījumu, kas nekur nav reģistrēti.



3.Diagramma. CSNg procentuālais sadalījums pēc veidiem..(CSDD dati)

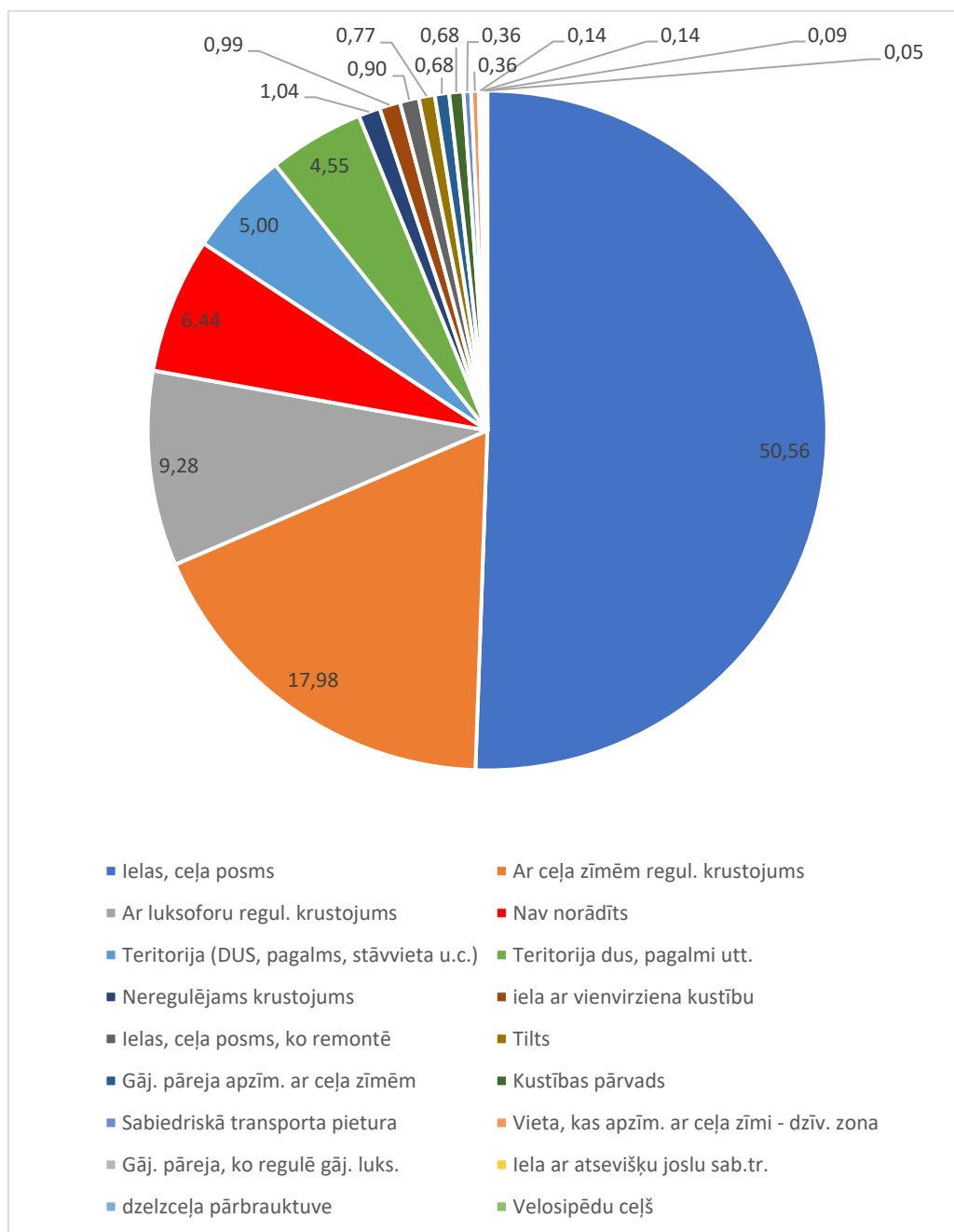
4. diagrammā ir redzami policijas konstatētie ceļu satiksmes negadījuma iemesli. Procentuālais sadalījums. Īpaši izceļas to negadījumu skaits, kuru iemesls ir norādīts “citi iemesli” un “nenoskaidrots iemesls” – kopā 32%. Faktiski šo abu jēdzienu nozīme ir vienāda – negadījuma iemesls nav noskaidrots. Šī pētījuma laikā CSNg iemeslus neizdevās noskaidrot 7,3% gadījumu no visiem apskatītajiem.



4. Diagramma. CSNg iemeslu procentuālais sadalījums.(CSDD dati)

No datiem, ko sniedz policija par CSNg apstākļiem, ir secināms, ka 50,56% no visiem ceļu satiksmes negadījumiem ir notikuši ielas vai ceļa posmā (skatīt 5. diagrammu). Šajā

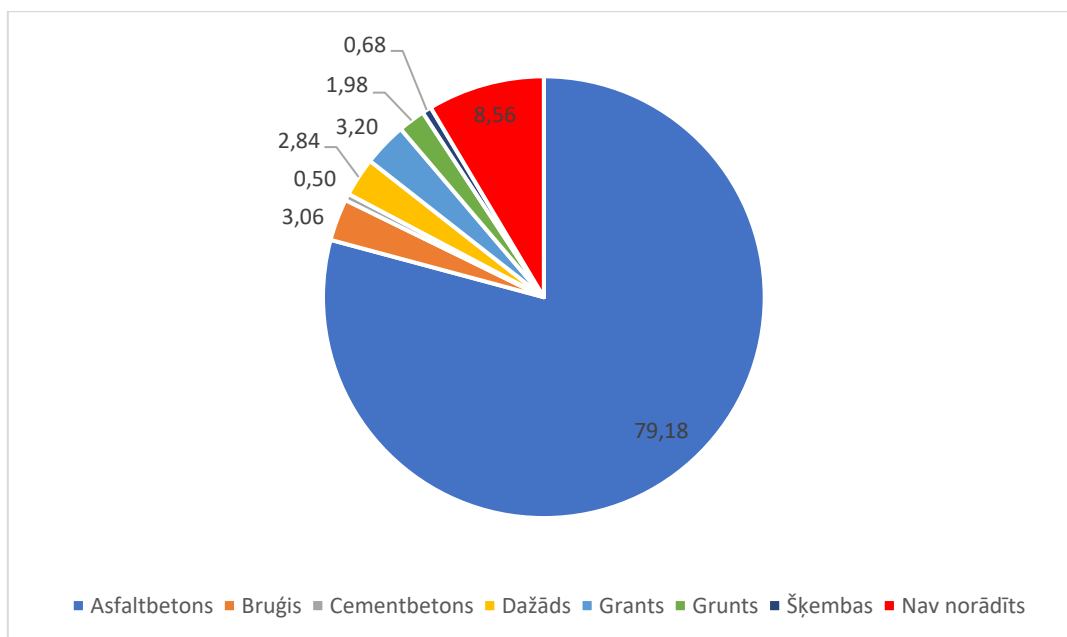
sadalījumā trūkt norādes par izbrauktuvēm no teritorijas, no lauka vai meža. Pētījuma laikā tika konstatēts būtisks skaits negadījumu (23 gadījumi), kas ir notikuši tieši šādās vietās, bet policijas statistikā ir apzīmētas kā ceļa posms.



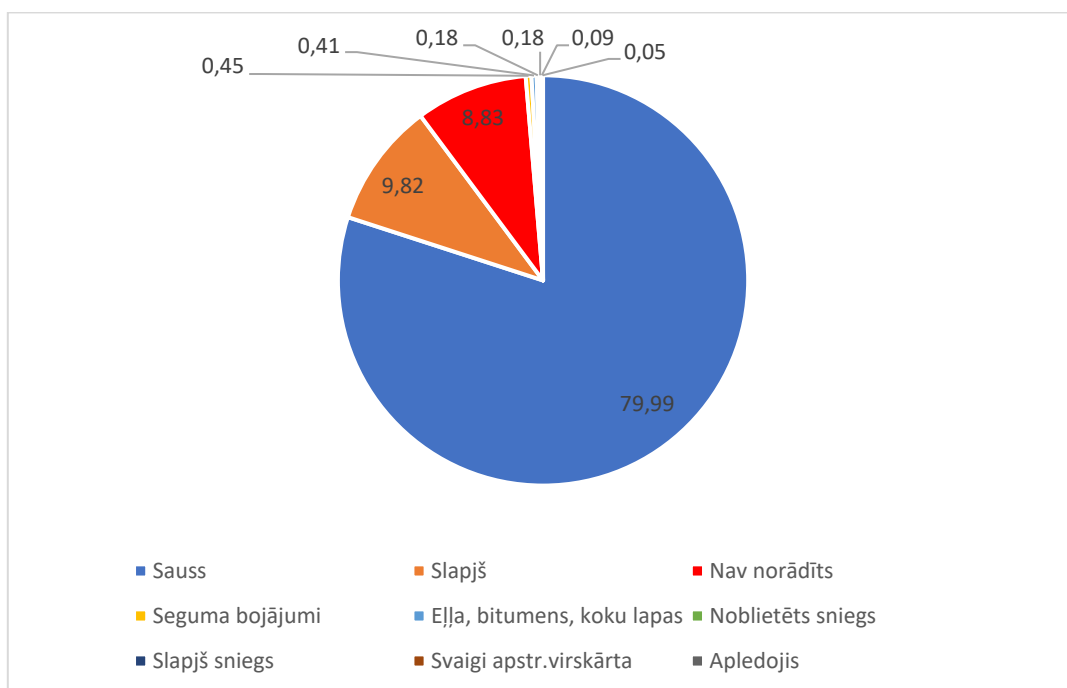
5. Diagramma. CSNg vietas pēc to veida. Procentuālais sadalījums. (CSDD dati)

No policijas datiem izriet, ka visvairāk CSNg ir notikuši uz asfaltbetona seguma - 79,18% (skatīt 6. diagrammu). Ja ņem vērā to negadījumu kopu, kas nav reģistrēta policijā, bet tika konstatēta pētījuma laikā, tad uz neasfaltētajiem ceļiem notiek aptuveni 22% negadījumu. Attiecība uz datiem par ceļa seguma stāvokli, pētījuma laikā konstatētais procentuāli praktiski sakrīt ar CSDD statistikas datiem (skatīt 7. diagrammu). Līdzīga situācija ir attiecībā uz laika

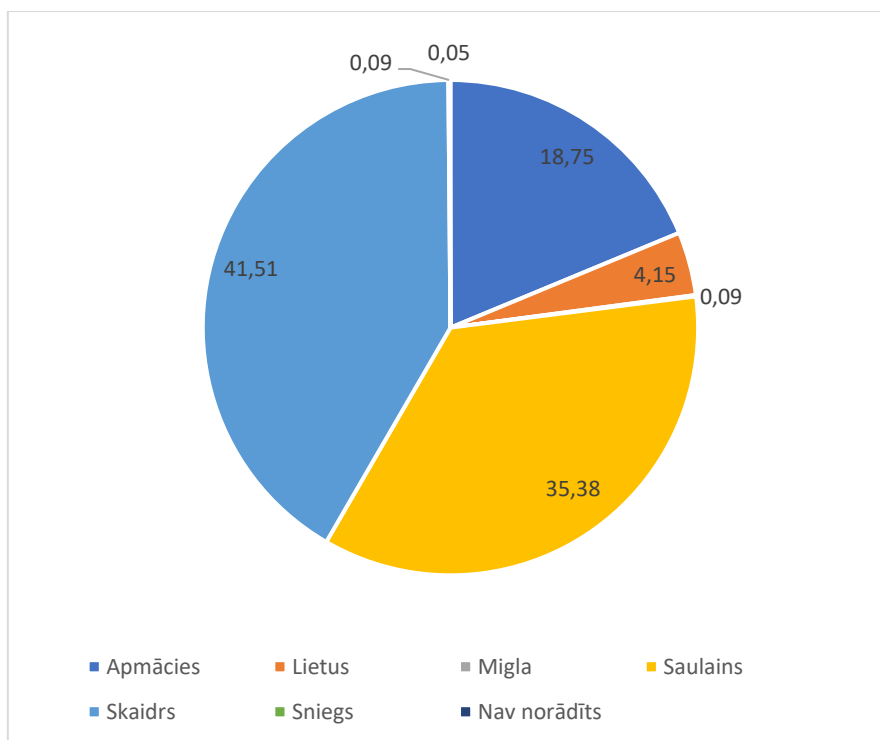
apstākļiem CSNg brīdī – pētījuma laikā iegūtie dati praktiski sakrīt ar policijas/CSDD datiem (skatīt 8. diagrammu)



6. Diagramma. CSNg vietas pēc ceļa seguma veida. Procentuālais sadalījums. (CSDD dati)

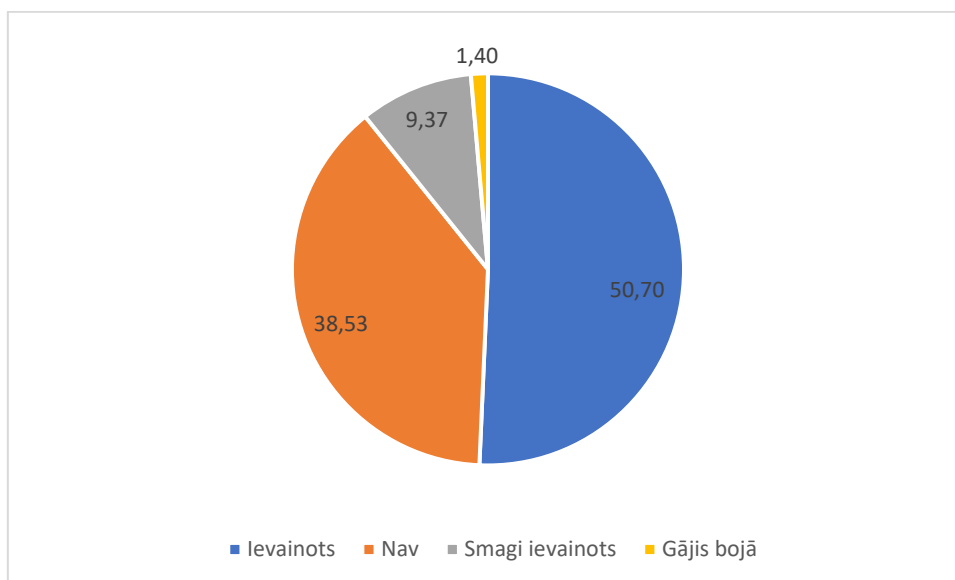


7. Diagramma. CSNg vietas pēc ceļa seguma stāvokļa. Procentuālais sadalījums. (CSDD dati)



8. Diagramma. Laika apstākļi CSNg brīdī. Procentuālais sadalījums.(CSDD dati)

Apskatot visus notikušos negadījumus, kas notikuši pētījumā apskatāmajā periodā, policijas/CSDD statistika liecina, ka 1,4% no CSNg iesaistītajiem motociklistiem ir gājuši bojā, bet 9,37% ir tikuši smagi ievainoti, 50,7% tikuši ievainoti (skatīt 9 diagrammu). Šī pētījuma laikā bija apgrūtināti piekļūt informācijai par CSNg ar smagām sekām (skatīt riska faktoru aprakstu), lai gan tieši šo CSNg iemeslus būtu jānoskaidro pirmkārt.



9. Diagramma. CSNg dalībnieku statuss pēc miesas bojājumiem. Procentuālais sadalījums.(CSDD dati)

Iespējamie riska faktori un neprecizitātes

Tā kā lielākā daļa detalizētās informācijas ir sniegta mutvārdu formāta atstāstījuma formā, pastāv interpretācijas riski un dažādas izpratnes riski, kā arī terminu neprecizitāšu dēļ radušies pārpratumi. Tādi kā jēdzienu “apdzīšana” sajaukšana ar “apbraukšana” un līdzīgas situācijas. Pētījuma veikšanas laikā iespējami daudz informācija tika pārbaudīta ar objektīviem faktiem, piemēram, tika veikta notikuma vietas apskate, lai precizētu ceļa profilu, ceļazīmes, seguma veidu un iespēju robežās identificētu veiktos remontdarbus. Bet ne visi apstākļi ir pārbaudāmi notikuma vietas apskates laikā.

Pētījuma laikā problemātiski bija iegūt vispusīgu informāciju par vissmagākajiem negadījumiem, it īpaši tiem, kuri laikā motobraucējs ir gājis bojā – nav objektīvu liecinieku, kas varētu pastāstīt detalizēti par notikušo, kā arī krimināllietas noslēpuma dēļ nav iespējams piekļūt policijas un ekspertīžu datiem. Nav iespējams detalizēti izpētīt tieši vissmagākos negadījumus. Pētījuma laikā detalizēta informācija tika savākta tikai par 7 ceļu satiksmes negadījumiem ar bojāgājušajiem motociklistiem, kā arī tika savākta informācija par 14 gadījumiem ar smagi cietušajiem. Ja būtu bijuši pieejami anonimizēti policijas materiāli par pārējiem gadījumiem, tad būtu iespējams iegūt pilnīgāku ainu tieši par smago ceļu satiksmes negadījumu iemesliem.

Visi pētījumā izdarītie secinājumi ir balstīti uz respondentu brīvprātīgi sniegto informāciju un notikuma vietu apsekošanu. Informācijas papildus validācijā tika veikta balstoties uz apdrošināšanas kompāniju sniegto informāciju un CSDD statistikas datiem.

Pastāv varbūtība, ka respondenti vairāk pārstāv to motociklistu daļu, kas ir cietuši CSNg laikā nevis to izraisījušie, jo no psiholoģiskā viedokļa stāstīt par negadījumu vieglāk ir cietušajai personai, nevis personai, kura ir apsūdzēta ceļu satiksmes negadījuma izraisīšanā. Tā kā statistikas datus visbiežāk neatspoguļojas detalizēti CSNg iemesli un to veicinošie faktori, detalizētāku analīzi šajā jautājumā nav iespējams veikt.

Analizējot respondentu atbildes un validējot tās ar apdrošināšanas sabiedrību un CSDD statistiku, ir konstatējams, ka respondentu atbildes neatbilst vispārējam normālsadalījumam attiecībā uz CSNg izraisītājiem un cietušajiem – šajā gadījumā tiek konstatēts, ka ir normālsadalījuma nobīde CSNg cietušo virzienā.

Pētījuma laikā identificētie CSNg veidi un to apraksti, un negadījuma iemesli.

1) Kritieni/apgāšanās.

(98 gadījumi, 28,5% no kopējā negadījumu skaita)

Kritieni ir biežākais CSNg veids no pētījuma laikā apskatītajiem negadījumiem. Policijai vai apdrošināšanas sabiedrībām piesakot atlīdzību ir reģistrēti tikai 41 (40,2%) no apskatītajiem negadījumiem. Lielākā daļa kritienu ir bijuši tikai ar materiāliem zaudējumiem un viegliem miesas bojājumiem ar kuriem motocikla vadītājs vai tā pasažieri nav griezušies pēc medicīniskas palīdzības vai ir norādījuši medicīnas iestādē citus traumu gūšanas apstākļus.

a) Kritieni ceļu remontzonās.

(57 gadījumi, 55,9% no kopējā kritienu skaita)

- Kritieni pēc "bedrīšu lāpīšanas" .

(43 gadījumi, 41,2% no kopējā kritienu skaita)

Nenofīrītu ceļa segumu pēc ceļa remontiem, it īpaši pēc "bedrīšu lāpīšanas", kā galveno negadījuma iemeslu norādīja 12,5% no visa respondentu skaita. Motocikla kritienu izsauca viena vai abu riteņu izslīdēšana manevra laikā vai veicot ceļa līkumu, vai veicot pagriezienu manevru. Riteņu izslīdēšana notiek, jo uz asfalta ceļa seguma esošie oļi vai šķembas ripo un riepa nevar nodrošināt saķeres apstākļus ar ceļa virsmu (skatīt 1. un 2. attēlu). Motociklisti kritiena laikā esot guvuši arī miesas bojājumus asiņojošu nobrāzumu veidā. Kritiens uz asfalta seguma izsauc arī ekipējuma bojājumus skrāpējumu un plēsumu veidā. Aptaujātie respondenti 17 gadījumos norādīja ka gūtie miesas bojājumi ir bijuši vidēji smagi, pārējos gadījumos tika norādīts, ka miesas bojājumi ir bijuši viegli. Respondenti 11 gadījumos norādīja, ka traumu gūšanu ir ietekmējušas notikuma vietā uzstādītās ceļa drošības barjeras – motociklisti ir guvuši traumas plēstu vai griestu brūču veidā krītot pār drošības barjerām un saskaroties ar barjeras aizmugures daļu. 5 gadījumos tika norādīts, ka traumas motociklisti ir guvuši slīdot pa ceļa segumu un paslīdot zem ceļa drošības barjeras konstrukcijas, un saskaroties ar to balstošajiem stabiņiem.

No visiem apskatītajiem šāda veida negadījumiem 4 gadījumos tika identificēts atļautā kustības ātruma pārsniegums 10-20km/h robežās, pārējie šāda veida negadījumi ir notikuši motociklistam vadot motociklu atļautā kustības ātruma robežās.

Galvenie konstatētie šo negadījumu iemesli:

- Nenofīrīts vai tikai daļēji notīrīts ceļa segums pēc remontdarbu veikšanas.
- Informācijas trūkums par ceļa remontu un tā veidu konkrētajā vietā (visbiežāk brīdinošās ceļazīmes jau ir bijušas noņemtas).
- Atļautā kustības ātruma pārsniegšana un/vai nepareiza ātruma izvēle.
- Nepietiekama motociklistu informētība, ka šādos apstākļos reaģēt.



1. attēls Ceļa stāvoklis pēc “bedrīšu lāpīšanas” (Atoru attēls).



2. attēls Ceļa stāvoklis pēc “bedrīšu lāpīšanas”. Tuvplāns (Atoru attēls).

- Kritieni nofrēzēta asfalta zonās, nelīdzenumi un šķēršļi remontzonās.
(14 gadījumi, 13,7% no kopējā kritienu skaita)

Šajos gadījumos respondenti kā galveno kritiena iemeslu norāda rievu nofrēzētajā ceļa segumā, nevienādos līmeņos veiktos ceļa seguma nofrēzējumus. Tai skaitā tiek norādīts, ka remontzonās bieži vien pagaidu ceļa segums ir irdens, kas apgrūtina motocikla vadību, tiek norādīts arī uz šķēršļu esamību būvdarbu vietās, vai pēkšņu neapzīmētu bedru esamību. Kā papildus apstākļi tiek norādīti neskaidra satiksmes organizācija remontzonās, nepareizi uzstādītas ceļazīmes, naktī nedegoši brīdinājuma lukturi.

Biežākais traumatisma iemesls šādos gadījumos ir bijusi saskarsme ar šķēršļiem un būvtehniku remontzonās.

No visiem apskatītajiem šāda veida negadījumiem 2 gadījumos tika identificēts atļautā kustības ātruma pārsniegums 10-20km/h robežās, 2 gadījumos – 20-30km/h robežās. Pārējie šāda veida negadījumi ir notikuši motociklistam vadot motociklu atļautā kustības ātruma robežās.

Galvenie konstatētie šo negadījumu iemesli:

- Ceļa nelīdzenumi, brauktuves virsmas augstumu atšķirības ceļa šķērsvirzienā un nemācēšana šādu šķēršļus pārvarēt.
- Atļautā kustības ātruma pārsniegšana
- Ceļazīmju prasību neievērošana (satiksmes organizācijas neievērošana)
- Neskaidra satiksmes organizācija attiecīgajā ceļa posmā
- Nepietiekama motociklistu zināšanas kā droši pārvarēt attiecīgus šķēršļus.

b) Kritieni uz neasfaltētajiem ceļiem (silšu, grants, šķembu segums).

(28 gadījumi, 27,4% no kopējā kritienu skaita)

(respondentu norādītās situācijas daļēji pārklājas – viens respondents var norādīt uz vairākiem apstākļiem)

Pēc 17 respondentu norādītā CSNg uz neasfaltētajiem ceļiem ir notikuši nepareiza motocikla vadības režīma izvēles dēļ – motocikla vadītājs nav laikus ieslēdzis bezceļa vai zemesceļa motocikla vadības režīmu vai arī ieslēgtais paša motociklista definētais vadības režīms ir bijis neatbilstošs kustības režīmam. Pārsvarā šie uzstādījumi ir bijuši saistīti ar neatbilstošu ABS sistēmas darbību, kā rezultātā ir bijis problemātiski apturēt motociklu vai laikus samazināt tā kustības ātrumu. Motociklu vadītāji, nopērkot motociklu, nav pietiekamā apjomā iepazinušies ar motocikla lietotāja instrukciju un nepārzina motocikla vadības režīmus un to piemērotību konkrētajiem apstākļiem.

10 respondenti norāda, ka motocikla kritiens/apgāšanās ir notikusi manevrējot nelīdzena reljefa apstākļos, piemēram veicot apgriešanās manevru lejup vai augšupejošā ceļa posmā – motocikla vadītāji ir sasvēruši motociklu nepareizā virzienā, pārlietu samazinājuši kustības ātrumu, kā rezultātā zaudēta stabilitāte, nav izvēlēta atbilstoša kustības trajektorija.

8 respondenti norāda uz pēkšņiem smilšainiem posmiem uz grants, šķembu ceļa seguma, kurās motocikla ritenis ir daļēji iegrimis, kas izraisījis vadības zudumu.

5 respondenti norādīja, ka uz ceļa ir atradušie kādi objekti, salīdzinoši lieli akmeņi, koka gabali vai nokritušas citu transportlīdzekļu detaļas.

Nevienā no aprakstītajiem gadījumiem netika konstatēts atļautā kustības ātruma pārsniegums.

Galvenie konstatētie šo negadījumu iemesli:

- Nepietiekama motociklistu sagatavotība braukšanai pa neasfaltētajiem ceļiem,
- Ceļa stāvoklis, nekopti šķembu un grants ceļi (“trepe”).

c) Kritieni urbanajā vidē.

(9 gadījumi, 8,8% no kopējā kritienu skaita)

Aptaujātie respondenti 5 gadījumos norādīja, ka motocikla nestabilitāte ir radusies slapjā laikā šķērsojot tramvaja sliedes, kas neveido 90 grādu leņķi attiecībā pret motocikla kustības virzienu, vai arī pārkārtojoties uz vai no tramvaja sliežu klātnes. Visos šajos gadījumos šķērsojot tramvaja sliedi, kāda no motocikla riepām ir izslīdējusi.

4 gadījumos tiek norādīts, ka motocikla stabilitāte ir zudusi šķērsojot nelīdzenu asfalta segumu, kas izveidojies sabiedriskā transporta pieturvietās vai tieši pirms krustojumiem.

Nevienā no aprakstītajiem gadījumiem netika konstatēts atļautā kustības ātruma pārsniegums.

Galvenie konstatētie šo negadījumu iemesli:

- Nepietiekama motociklistu sagatavotība braukšanai slapjos ceļa apstākļos un nemācēšana pārvarēt ceļa nelīdzenumus.
 - Ceļa seguma stāvoklis sabiedriskā transporta pieturvietās un tieši pirms krustojumiem.
- d) Kritieni uz asfaltētajiem ceļiem ārpus apdzīvotajām vietām.
(4 gadījumi, 3,8% no kopējā kritienu skaita)

Šie ir gadījumi, ka nav laikus pamanītas satiksmes situācijas izmaiņas un veicot straujus manevrus ir noticis motociklista kritiens. Visos norādītajos gadījumos motocikls nav bijis aprīkots ar ABS sistēmu vai tā nav strādājusi.

Vienā gadījumā motociklists ir gājis bojā. Šajā gadījumā kustības bīstamību ir radījis pretim braucošā kravas automobiļa vadītājs, veicot apdzīšanas manevru neatļautā vietā un nepārliecinoties par drošību.

Visos norādītajos gadījumos ir konstatēts atļautā kustības ātruma pārsniegums 10-20km/h robežās.

Galvenie konstatētie šo negadījumu iemesli:

- Atļautā kustības ātruma pārsniegšana, nemācēšana prognozēt satiksmes situācijas bīstamību.
- Citu transportlīdzekļu veiktās neatļautās darbības (apdzīšana, izbraukšana uz galvenā ceļa utt.). Gadījumi, kad gan motociklista (ātruma pārsniegums), gan kāda cita veiktās darbības ir saistāmas ar notikušā CSNg rašanās mehānismu.
- ABS sistēmas defekti.
- Nemācēšana veikt ekstremālu bremsēšanu, vājas prognozēšanas spējas par iespējamo satiksmes situācijas attīstību.

2) Sadursmes manevrējot satiksmes plūsmā. (78 gadījumi. 22,7% no kopējā negadījumu skaita)

a) Motociklu manevrēšana satiksmes plūsmā. (64 gadījumi. 82,1% no sadursmēm manevrējot satiksmes plūsmā)

64 no apskatītajiem gadījumiem ir notikuši intensīvas satiksmes apstākļos motociklam vai automobilim mainot kustības joslu, veicot pārkārtošanās manevru.

Šos negadījumus vieno apstākļi, ka motocikls ir manevrētspējīgāks transporta līdzeklis un satiksmes plūsmā var pārvietoties ātrāk. 20 gadījumos tiek norādīts, ka motocikla vadītājs ir veicis pārkārtošanās manevru pa labi uz brīvu pirmo kustības joslu un, brīdī, kad jau ir braucis garām pa labo pusi otrajā kustības joslā braucošajam automobilim, automobilis ir uzsācis pārkārtošanās manevru pa labi, nedodot ceļu motociklam.

Visus iepriekš aprakstītos gadījumus šajā grupā vieno apstākļi, ka citu transportlīdzekļu vadītāji nav laikus pamanījuši motociklu.

No visiem apskatītajiem šāda veida negadījumiem 2 gadījumos tika identificēts atļautā kustības ātruma pārsniegums 10-20km/h robežās, 1 gadījumā – 20-30km/h robežās. Pārējie šāda veida negadījumi ir notikuši motociklistam vadot motociklu atļautā kustības ātruma robežās.

Galvenie konstatētie šo negadījumu iemesli:

- Citu transportlīdzekļu vadītāju neuzmanība, laikus nepamanot plūsmā braucošo motociklu.
- Atļautā kustības ātruma pārsniegšana, nemācēšana prognozēt satiksmes situācijas bīstamību.
- Motociklista nespēja prognozēt bīstamu satiksmes situācijas attīstību.

b) Negadījumi satiksmes sastrēgumos.

(13 gadījumi. 16,7% no sadursmēm manevrējot satiksmes plūsmā)

9 gadījumos respondenti norāda, ka sadursme ir notikusi motociklam braucot caur sastrēgumu starp automobiļu kustības rindām un kādam no automobiļiem mainot kustības joslu.

4 gadījumos tiek norādīts, ka sadursme ir notikusi ar pēkšņi atvērtē automobiļa kustības durvīm, brīdī, kad motocikls ir braucis caur sastrēgumu – visos šajos gadījumos motocikls ir braucis pa labās joslas labo malu.

Nevienā no aprakstītajiem gadījumiem netika konstatēts atļautā kustības ātruma pārsniegums.

Galvenie konstatētie šo negadījumu iemesli:

- Citu transportlīdzekļu vadītāju neuzmanība, laikus nepamanot plūsmā braucošo motociklu.

c) Negadījumi stāvvietās.

(1 gadījums. 1,3% no sadursmēm manevrējot satiksmes plūsmā)

Viens apskatītais ceļu satiksmes negadījums ir noticis automobilim un motociklam pārvietojoties stāvvietas teritorijā un automobilim pēkšņi mainot kustības virzienu un tā vadītājam nepamanot blakus braucošo motociklu.

Šajā gadījumā nav konstatēts atļautā kustības ātruma pārsniegums.

Galvenie konstatētie šo negadījumu iemesli:

- Citu transportlīdzekļu vadītāju neuzmanība, laikus nepamanot plūsmā braucošo motociklu.

3) Negadījumi krustojumos.

(69 gadījumi, 20,1% no kopējā negadījumu skaita)

a) Cita transportlīdzekļa veiktais kreisā pagrieziņa manevrs

(31 gadījums. 44,9% no negadījumu skaita krustojumos).

Kā visbiežākā respondentu norādītā CSNg situācija krustojumos ir pretī braucoša transportlīdzekļa veiktais kreisā pagrieziņa manevrs. Šāda veida negadījumi visbiežāk (31 gadījums) ir notikuši krustojumos, kur vienā virzienā ir vairākas braukšanas joslas. Visbiežāk tiek norādīta situācija, ka kreisajā joslā transportlīdzekļi apstājas, lai veiktu kreisā pagrieziņa manevru, bet motocikls, kas pārvietojas pa labo kustības joslu, netiek pamanīts, jo izbrauc no stāvošā automobiļa aizsega, kā rezultātā notiek sadursme.

No visiem apskatītajiem šāda veida negadījumiem 4 gadījumos tika identificēts atļautā kustības ātruma pārsniegums 10-20km/h robežās, 1 gadījumā – 20-30km/h robežās. Pārējie šāda veida negadījumi ir notikuši motociklistam vadot motociklu atļautā kustības ātruma robežās.

Galvenie konstatētie šo negadījumu iemesli:

- Citu transportlīdzekļu vadītāju neuzmanība veicot kreiso pagrieziena manevru un ceļa nedošana motocikla vadītājam
- Atļautā kustības ātruma pārsniegšana
- Slikta satiksmes organizācija lielos krustojumos

b) Kustības priekšrokas nedošana izbraucot no mazāksvarīga ceļa
(20 gadījumi. 29% no negadījumu skaita krustojumos).

20 gadījumos respondenti ir norādījuši, ka CSNg ir noticis motociklam braucot pa galveno ceļu, bet otram CSNg dalībniekam izbraucot no mazāksvarīga ceļa. Šādi CSNg ir raksturīgi gan pilsētas apstākļiem (9 gadījumi), gan uz valsts galvenajiem autoceļiem (8 gadījumi), gan uz vietējas nozīmes autoceļiem (3 gadījumi). Veicot detalizētu šo negadījumu izpēti, tika konstatēts, ka 15 gadījumos, motocikla vadītājam nebija tehniskas iespējas novērst šāda veida negadījumu, 3 gadījumos tehniska iespēja būtu bijusi, ja motocikls būtu braucis ar atļauto kustības ātrumu. 2 gadījumos nebija iespējams rekonstruēt abu transportlīdzekļu kustības ātrumus pirms sadursmes.

No visiem apskatītajiem šāda veida negadījumiem, 1 gadījumā tika identificēts atļautā kustības ātruma pārsniegums 10-20km/h robežās, 2 gadījumos – 20-30km/h robežās, 1 gadījumā – 30-40km/h. Pārējie šāda veida negadījumi ir notikuši motociklistam vadot motociklu atļautā kustības ātruma robežās.

Izpētes laikā tika konstatēts, ka vienā gadījumā ir grūti saskatāmas priekšrocības ceļazīmes, jo tās ir aizaugušas ar koku zariem.

Galvenie konstatētie šo negadījumu iemesli:

- Citu transportlīdzekļu vadītāju neuzmanība izbraucot uz galvenā ceļa.
- Atļautā kustības ātruma pārsniegšana
- Slikta redzamība krustojumos un aizaugušas ceļazīmes

c) Apļveida krustojumi
(18 gadījumi. 26,1% no negadījumu skaita krustojumos).

18 gadījumos respondenti ir norādījuši, ka CSNg ir noticis motociklam braucot pa apļveida krustojumu vai tajā iebraucot, vai izbraucot no tā. Visbiežāk (16 gadījumos) šādi CSNg ir notikuši apļveida krustojumos ar vairākām kustības joslām. Visi šie 16 negadījumi ir notikuši kādam transportlīdzeklim (vai abiem) mainot kustības joslu. 14 gadījumos, joslu ir mainījis cits transport līdzeklis un nav pamanījis motociklu. Apļveida krustojumā motociklu ir grūtāk pamanīt atpakaļ skata spoguļos, jo transportlīdzekļi pārvietojas pa loku.

Apļveida krustojumos ar vienu kustības joslu ir apskatīti 2 ceļu satiksmes negadījumi un abos gadījumos krustojumā iebraucošais transportlīdzeklis nebija devis ceļu motocikla vadītājam.

Nevienā no apskatītajiem šāda veida negadījumiem, netika konstatēts atļautā kustības ātruma pārsniegums

Galvenie konstatētie šo negadījumu iemesli:

- Citu transportlīdzekļu vadītāju neuzmanība veicot pārkārtošanos, it īpaši tieši pirms izbraukšanas no apļveida krustojuma.
- Citu transportlīdzekļu vadītāju neuzmanība iebraucot krustojuma teritorijā
- Motociklista strauji veikti manevri krustojuma teritorijā, neparedzot iespējamo satiksmes bīstamību.

4) Negadījumi neapzīmētos krustojumos, iebruktuvēs, izbruktuvēs no teritorijas, teritorijās.

(46 gadījumi. 13,4% no kopējā negadījumu skaita)

- a) Cita transportlīdzekļa veiktais kreisā pagrieziena/apgriešanās manevrs.
(19 gadījumi. 41,3% no negadījumiem neapzīmētos krustojumos, iebruktuvēs, izbruktuvēs no teritorijas, teritorijās.)

Šajos gadījumos respondenti norāda, ka CSNg ir noticis brīdī, kad motocikls ir veicis apdzīšanas manevru (atļautā vietā), bet cits transportlīdzeklis ir veicis kreisā pagrieziena manevru vai apgriešanās manevru. Visos 19 gadījumos uz ceļa, pa kuru pārvietojās motocikls nebija nekādu ceļazīmju, kas liecinātu par krustojumu vai iebruktuvi teritorijā, mežā vai uz lauka. Visos 19 gadījumos motocikla vadītājs ir guvis vidējus miesas bojājumus.

No visiem apskatītajiem šāda veida negadījumiem 3 gadījumos tika identificēts atļautā kustības ātruma pārsniegums 10-20km/h robežās, 4 gadījumos – 20-30km/h robežās,. Pārējie šāda veida negadījumi ir notikuši motociklistam vadot motociklu atļautā kustības ātruma robežās.

Galvenie konstatētie šo negadījumu iemesli:

- Citu transportlīdzekļu vadītāju neuzmanība veicot kreisā pagrieziena manevru un nedodot ceļu apdzīšanas manevru veicošajam motociklam.
- Atļautā kustības ātruma pārsniegšana.

b) Kustības priekšrokas neievērošana

(18 gadījumi. 39,1% no negadījumiem neapzīmētos krustojumos, iebruktuvēs, izbruktuvēs no teritorijas, teritorijās.)

Kā viena no būtiskām Latvijas satiksmes problēmām, respondentu atbildēs tiek norādīta “labās rokas likuma” neievērošana. Šī problēmā īpaši tiek izcelta stāvlaukumos. Apskatītajos gadījumos 14 reizes, ka CSNg iemesls ir norādīta ceļa nedošana transportlīdzeklim, kas tuvojas no labās puses – visos šajos gadījumos cits transportlīdzeklis nav devis ceļu motociklistam stāvlaukumā vai kādā citā teritorijā.

4 gadījumos kāds cits transportlīdzeklis, uzbraucot uz galvenā ceļa no lauka vai meža nav devis ceļu motociklistam, kurš brauca pa galveno ceļu.

Nevienā no apskatītajiem šāda veida negadījumiem, netika konstatēts atļautā kustības ātruma pārsniegums

Galvenie konstatētie šo negadījumu iemesli:

- Transportlīdzekļu vadītāju “labās rokas likuma” neievērošana.
- Neuzmanība no lauka vai meža izbraucot uz galveno ceļu.

c) Satiksme neatļautā vietā

(9 gadījumi. 19,6% 41,3% no negadījumiem neapzīmētos krustojumos, iebrauktuvēs, iebrauktuvēs no teritorijas, teritorijās.)

Šajos gadījumos respondenti apraksta situācijas, kurās CSNg ir noticis uz gājēju ielām, vai uz ceļiem, kur transporta līdzekļu kustība ir bijusi aizliegta. Pārsvarā (6 gadījumi) šie gadījumi ir notikuši Vecrīgā vai (3 gadījumi) Jūrmalā. 5 gadījumi ir motociklu savstarpējās sadursmes uzsākot kustību vai manevrējot, vai arī sadursmes ar komunālā dienesta transportu – 4 gadījumi. Visas norādītajās vietās motocikli likumīgi varēja nokļūt tikai stumjot, tāpēc, tiklīdz motocikla vadītājs uzsāka kustību braucot, tā ar notikušo CSNg ir saistīta arī (vai pilnībā) motociklista rīcība. Nevienā no šiem negadījumiem neviens nav guvis miesas bojājumus vai tie ir bijuši viegli.

No visiem apskatītajiem šāda veida negadījumiem 2 gadījumos tika identificēts atļautā kustības ātruma pārsniegums 10-20km/h robežās. Pārējie šāda veida negadījumi ir notikuši motociklistam vadot motociklu atļautā kustības ātruma robežās.

Galvenie konstatētie šo negadījumu iemesli:

- Motociklistu rīcība braucot neatļautā vietā, kur motocikls būtu tikai jāstumj.
- Neuzmanība uzsākot kustību
- Neuzmanība veicot manevrus.
- Neprasme manevrēt nelielos kustības ātrumos.

5) Negadījumi ceļa infrastruktūras ietekmē.

(28 gadījumi. 8,1% no kopējā negadījumu skaita)

a) Kustības joslas, kas maina virzienu

(22 gadījumi. 78,7% no negadījumiem ceļa infrastruktūras ietekmē.)

22 gadījumos respondenti norāda, ka uz salīdzinoši nesenu rekonstruētajiem un/vai pārbūvētajiem ceļa posmiem tiek realizēts satiksmes organizācijas risinājums, kurā mainoties joslu skaitam, mainās joslu virziens – viena vai vairākas joslas tiek novirzītas sāņus – faktiski transportlīdzekļiem šajā vietā ir jāveic pārkārtošanās manevrs. Visbiežāk tika norādītas 3 vietas Rīgā: satiksmes organizācija Brīvības un Tallinas ielu krustojumā, satiksmes organizācija uz Maskavas ielas pie adreses Maskavas iela 462 (Loģistikas centrs A6) un Satiksmes organizācija Raņķa dambja un Trijādības ielu krustojuma tuvumā uz Raņķa dambja (skatīt 3. Attēlu). Šajās vietās sliktākas redzamības apstākļos transportlīdzekļu vadītāji laicīgi var nepamanīt joslas novirzīšanos un aizbraukt taisni, iebraucot blakus joslā. Ja šajā blakus joslā atrodas transportlīdzeklis, kurš seko joslu horizontālajam apzīmējumam, tad pastāv liels sadursmes risks. Īpaši šim riskam ir pakļauti motociklisti – ja motocikla vadītājs pārkārtojas, bet blakusjoslā braucošais transportlīdzeklis to nedara, tad motociklists, kā mazaizsargātais satiksmes dalībnieks, tiek pakļauts būtiskam traumu riskam. Šajā gadījumā notikušie CSNg nav ar smagām sekām, bet vairāki motociklisti (12) ir guvuši vidēji smagus miesas bojājumus.

Norādītā veida satiksmes organizācija nav uzskatāma par drošu. Ja novirzās vairākas kustības joslas, tad tās ir jānovirza secīgi ar vismaz 10m nobīdi un veidojot starp tām drošības salīņu. Pozitīvs piemērs šādam risinājumam ir uz Salu tilta, pie nobrauktuves uz Mūksalas ielu (skatīt 4.attēlu).



3. attēls Satiksmes organizācija Maskavas ielā un uz Raiņa dambja (Google attēli).



4. attēls Satiksmes organizācija uz salu tilta.(Google attēls).

Nevienā no apskatītajiem šāda veida negadījumiem, netika konstatēts atļautā kustības ātruma pārsniegums.

Galvenie konstatētie šo negadījumu iemesli:

- Neveiksmīgi veidota satiksmes organizācija.
- Transportlīdzekļu vadītāju neuzmanība.
- Slikta ceļu horizontālā apzīmējuma redzamība diennakts vai laikapstākļu dēļ.

b) Neskaidra satiksmes organizācija
(4 gadījumi. 14,2% no negadījumiem ceļa infrastruktūras ietekmē.)

4 gadījumos pētījuma respondenti ir minējuši situācijas ar nesaprotamu satiksmes organizāciju. Tiek norādīts, ka Rīgā izmantotie ceļa stabiņi, kas masveidā tika uzstādīti

pirms kāda laika, ir radījuši dezorientāciju uz ceļa, it īpaši diennakts tumšajā laikā, kas novedis pie iebraukšanas pretējā kustības joslā un tam sekojoša ceļu satiksmes negadījuma. Tāpat tiek norādīts, ka ceļu apzīmējumi 908., 909., 910. un 911. tiek bieži sajaukti vietām un attiecīgi to apbraukšana pēc satiksmes noteikumu prasībām ir izsaukusi tieši iebraukšanu šķērsslī nevis tā apbraukšanu.

Nevienā no apskatītajiem šāda veida negadījumiem, netika konstatēts atļautā kustības ātruma pārsniegums.

Galvenie konstatētie šo negadījumu iemesli:

- Neveiksmīgi veidota satiksmes organizācija.
- Neatbilstoša ceļazīmju izvietošana remontzonā.

c) Slikti redzamas ceļazīmes vai to iztrūkums

(2 gadījumi. 7,1% no negadījumiem ceļa infrastruktūras ietekmē.)

Vienā gadījumā tiek norādīts, ka CSNg norisi ir ietekmējusi aizaugusi un līdz ar to slikti pamanāma ceļazīme. Šajā gadījumā pa vēlu ieraudzītā ceļazīme bija par iemeslu novēlotai bremsēšanai, kā rezultātā motocikls nepaspēja apstāties pirms krustojuma un dot ceļu pa galveno ceļu braucošajam transporta līdzeklim un notika motocikla un cita transportlīdzekļa sadursme.

Vienā gadījumā uz vietējas nozīmes grants ceļa pēc CSNg nebija atjaunota ceļazīme, kas CSNg laikā tika nolauzta, ka rezultātā radās neskaidrības par satiksmes organizāciju norādītajā krustojumā. Motociklista braukšanas virzienā bija brīdinājuma zīme par krustojumu ar mazāksvarīgu ceļu, bet pa mazāksvarīgo ceļu braucošā automobiļa vadītājs uzskatīja, ka krustojums ir vienādas nozīmes ceļu krustojums, kā rezultātā notika abu transportlīdzekļu sadursme.

Nevienā no apskatītajiem šāda veida negadījumiem, netika konstatēts atļautā kustības ātruma pārsniegums.

Galvenie konstatētie šo negadījumu iemesli:

- Ceļazīmju apgrūtināta redzamība aizauguma dēļ.
- Laicīga ceļazīmju neatjaunošana pēc CSNg.
- Nepārlicināšanās par drošību, iebraucot krustojumā.

6) Uzbraukumi gājējiem.

(22 gadījumi. 6,4% no kopējā negadījumu skaita)

a) Uzbraukumi ārpus gājēju pārejām.

(20 gadījumi. 91% no uzbraukumiem gājējam)

Vadoties no aptaujāto respondentu atbildēm, lielākā daļā negadījumu starp gājējiem un motocikla vadītāju ir notikuši ārpus gājēju pārejām (20 gadījumi).

No tiem 15 ir notikuši diennakts tumšajā laikā vai ierobežotas redzamības apstākļos.

14 gadījumos gājēji ir atradušies alkohola reibumā.

4 gadījumos gājēji ir apzināti izskrējuši uz ceļa un mēģinājuši motocikla vadītāju apturēt, metoties tam priekšā, nerēķinoties ar to, ka motocikla vadītājam nebija tehniskas iespējas apturēt motociklu līdz gājēja kustības trajektorijai.

3 gadījumos tiek norādīts, ka motocikla vadītājs ir mēģinājis apbraukt gājēju, nevis laikus uzsācis bremsēšanu.

Nevienā no apskatītajiem gadījumiem gājējam nebija kustības priekšroka.

Nevienā no apskatītajiem šāda veida negadījumiem, netika konstatēts atļautā kustības ātruma pārsniegums.

Galvenie konstatētie šo negadījumu iemesli:

- Gājēju rīcība.
- Novēlota reakcija uz kustības bīstamību.
- Atļautā kustības ātruma pārsniegums.
- Motociklista neprasme ekstrēmi bremsēt

b) Uzbraukumi uz gājēju pārejām

(2 gadījumi. 9% no uzbraukumiem gājējam)

Divos gadījumos uzbraukums gājējam ir noticis uz gājēju pārejas. Abi gadījumi ir notikuši krēslas laikā, kad motocikla vadītājs laikus nepamanīja gājēju, kas šķērsoja brauktuvi. Abi gadījumi ir notikuši vietās, kur vienā virzienā ir vairākas braukšanas joslas. Respondenti norāda, ka tuvojoties gājēju pārejai, blakus joslā ir braucis cits transporta līdzeklis, kas ir ierobežojis redzamību. Šādi gadījumi apstiprina neregulējamu gājēju pāreju bīstamību vietās, kur jāšķērso vairāk kā viena kustības josla.

No visiem apskatītajiem šāda veida negadījumiem 2 gadījumos tika identificēts atļautā kustības ātruma pārsniegums 10-20km/h robežās, 1 gadījumā – 20-30km/h robežās. Pārējie šāda veida negadījumi ir notikuši motociklistam vadot motociklu atļautā kustības ātruma robežās.

Galvenie konstatētie šo negadījumu iemesli:

- Nepietiekama vērība tuvojoties gājēju pārejām, neprasme prognozēt satiksmes situāciju bīstamību.
- Nedroša ceļu infrastruktūra.

7) Uzbraukumi velosipēdistiem.

(21 gadījums. 6,1% no kopējā negadījumu skaita)

11 no apskatītajiem gadījumiem nav reģistrēti policijā.

a) Uzbraukumi ārpus veloinfrastruktūras.

(20 gadījumi. 95,2% no uzbraukumiem velosipēdistiem)

15 gadījumos CSNg ir noticis ar elektroskrejriteņa iesaisti. Viena no riskantākajām zonām šajā jautājumā ir Vecrīga. Braucot pa bruģi elektroskrejriteņis un tā vadītājs ir pakļauti lielai

vibrācijai un vadības problēmām, tāpēc elektroskrejriteņa vadītājam ir grūti ieturēt taisnvirziena kustību un notiek kontakts ar citiem transportlīdzekļiem, tai skaitā ar motocikliem. Respondenti apraksta 8 gadījumus, kad elektroskrejriteņa vadītājs, kuram ir bijis jādod ceļš motocikla vadītājam, nav ticis galā ar bremzēšanu un ir kritis, elektroskrejriteņa vadītājam nokrītot tieši priekšā motociklam. Visi aprakstītie gadījumi ir beigušies ar salīdzinoši vieglām sekām – iesaistītie ir guvuši vieglus miesas bojājumus vai arī miesas bojājumi nav gūti vispār.

Pārējie pieci CSNg ar velosipēdistu iesaisti ir notikuši velosipēdistiem neievērojot luksofora signālus un šķērsojot brauktuvi, vai braucot pa brauktuvi un strauji mainot kustības joslu sastrēguma laikā, nedodot ceļu motociklam, kurš arī pārvietojās caur sastrēgumu.

Nevienā no apskatītajiem šāda veida negadījumiem, netika konstatēts atļautā kustības ātruma pārsniegums.

Galvenie konstatētie šo negadījumu iemesli:

- Elektroskrejriteņu vadītāju nemācēšana vadīt elektroskrejriteni.
- Velosipēdu vadītāju nedisciplinētība un satiksmes noteikumu ignorēšana, it īpaši pilsētvidē.

b) Uzbraukumi, kas saistīti ar veloinfrastruktūru.

(1 gadījums. 4,8% no uzbraukumiem velosipēdistiem)

Konkrētajā gadījumā ir atklāts jautājums, vai Krišjāņa Barona ielā ierīkotā rekomendējamā velojosla ir uzskatāma par pilnvērtīgu veloinfrastruktūru vai nav. Vienīgais pētījumā aprakstītais CSNg ir noticis Krišjāņa Barona ielā strīdīgā situācijā kur īsi pirms krustojuma, kad motocikla vadītājs ieņēma labo malējo stāvokli pirms labā pagrieziena veikšanas, motocikla aizmugurē ietriecās velosipēdistis.

Šajā gadījumā atļautā kustības ātruma pārsniegums netika konstatēts

Galvenais konstatētais šī negadījuma iemesls:

- Nesekošana līdz satiksmes izmaiņām uz brauktuves

8) Uzbraukums šķērslim (17 gadījumi. 4,9% no kopējā negadījumu skaita)

a) Sadursmes ar ceļa infrastruktūru

(10 gadījumi. 58,8% no uzbraukumiem šķērslim)

Pētījuma respondenti 9 gadījumos norāda, ka ir notikusi motocikla sadursme ar ceļa nožogojumu.

4 gadījumos cita transportlīdzekļa vadītājs ir mainījis kustības joslu un nav pamanījis blakus esošo motociklu, kā rezultātā motocikls ir ticis “piespiests” ceļa nožogojumam. Šajos gadījumos automobiļa vadītājs nav pārliecinājies par to, kas notiek automobiļa aklajās zonās, kuras nav pārredzamas atpakaļ skatā spoguļos, kā rezultātā ir noticis CSNg.

3 gadījumos motocikla vadītājs ir zaudējis vadāmību par motociklu ceļa nelīdzenumu (automobiļu iebraukto risu dēļ ceļa segumā) dēļ – viens no riteņiem ir pārvāvējis ceļa nelīdzenumu, bet otrs izslīdējis, kā rezultātā zudusi motocikla stabilitāte.

2 gadījumi ir notikuši intensīva lietus apstākļos, kad garāmbraucošais transportlīdzeklis no peļķes ir pacēlis lielu ūdens šalti, kas ir uzgāzusies motociklam un tā vadītājam, tādējādi uz brīdi liedzot motocikla vadītājam pilnvērtīgi vadīt transportlīdzekļi kā rezultātā motocikls ir ietricies barjerā.

1 gadījumā respondents norāda, ka ir aizķēris plastmasas ceļa apzīmējuma stabiņus (Rīgas raksturīgos apzīmējums/nožogojuma stabiņus), kā rezultātā zaudējis kontroli pār motociklu. Respondent norāda uz lielu stabiņu skaitu attiecīgajā vietā un būtisku brauktuves sašaurinājumu. Braucot līkumā šajā vietā un sasverot motociklu, tika aizķerti stabiņi.

No visiem apskatītajiem šāda veida negadījumiem 2 gadījumos tika identificēts atļautā kustības ātruma pārsniegums 10-20km/h robežās. Pārējie šāda veida negadījumi ir notikuši motociklistam vadot motociklu atļautā kustības ātruma robežās.

Galvenie konstatētie šo negadījumu iemesli:

- Automobiļu vadītāju neuzmanība veicot pārkārtošanās manevru.
- Ceļa seguma stāvoklis.
- Nedroša ceļu infrastruktūra.

b) Sadursmes ar dabiskajiem objektiem (koki, akmeņi utt.)
(7 gadījumi. 41,2% no uzbraukumiem šķērslim.)

Visi respondentu aprakstītie 7 gadījumi ir saistīti ar motocikla ietriekšanos kokā. Visi šie gadījumi ir notikuši uz vietējas nozīmes vai meža ceļiem, kuru tiešā tuvumā aug koki.

4 gadījumi ir notikuši uz meža ceļa, kur motocikla vadītājs ir zaudējis kontroli pār motocikla vadību smilšainā seguma dēļ. 2 no šiem gadījumiem ir notikuši ar motocikliem, kuru konstrukcija nav paredzēta braukšanai šādos apstākļos un kuru apriepojums ir pilnībā nepiemērots braukšanai pa smiltīm – abiem motocikliem bija uzstādītas šosejas riepas ar minimālu protektoru.

3 gadījumi ir notikuši uz ceļiem ar asfaltbetona segumu. 2 gadījumos motocikls ir pārvietojies pa šauru ceļu un pretīmnākošais a ir radījis kustības traucējumu, kā rezultātā motocikla vadītājs ir veicis kustības virziena maiņas manevru, nobraucis no ceļa klātnes un ietricies ceļa tuvumā augošajā kokā. Vienā gadījumā motocikla vadītājs ir atradies alkohola reibumā, kā rezultātā nav ticis galā ar motocikla vadību.

No visiem apskatītajiem šāda veida negadījumiem 3 gadījumos tika identificēts atļautā kustības ātruma pārsniegums 10-20km/h robežās, vienā gadījuma – 20-30km/h robežās. Pārējie šāda veida negadījumi ir notikuši motociklistam vadot motociklu atļautā kustības ātruma robežās.

Galvenie konstatētie šo negadījumu iemesli:

- Automobiļu vadītāju neuzmanība veicot pārkārtošanās manevru.
- Ceļa seguma stāvoklis.
- Nedroša ceļu infrastruktūra.
- Nepareiza kustības ātruma izvēle redzamības apstākļiem.

- 9) Negadījumi, kuru iemeslu nebija iespējams noskaidrot, vai negadījuma apstākļi ir neskaidri, vai nebija iespējams piekļūt būtiskai informācijai.
(25 gadījumi. 7,3% no kopējā negadījumu skaita)

25 gadījumos nebija iespējams noteikt faktisko CSNg iemeslu un rekonstruēt CSNg mehānismu.

Tam bija šādi iemesli:

- Nepieejama informācija par konkrētā CSNg apstākļiem, jo ir ierosināta krimināllieta.
- CSNg dalībnieku liecības ir pretrunīgas un nav objektīvu datu par CSNg norises apstākļiem.
- Notikuma vietas apstākļi ir krasi mainījušies (vieta ceļa pārbūve, apjomīgi remontdarbi, nocirsti tuvumā esošie koki utt.), kas liedz validēt respondentu sniegtās liecības par CSNg apstākļiem.
- Pieejamie dati par CSNg norisi neatbilst viens otram, respondenta sniegtās atbildes ir pretrunīgas, vai tehniski neiespējamās.

Apkopotās informācijas kopsavilkums ir attēlots 5. grafiskajā attēlā.

Papildus iepriekš aprakstītajam pētījuma respondenti ir norādījuši uz šādiem apstākļiem, kas ir radījuši kustības bīstamību un/vai avārijas situācijas, vai radījuši motocikla vadības traucējumus:

Ekipējums.

- Ķiveres aizsargstikla stāvoklis – skrāpējumi, bojājumi, aizsvīšana, lietus ūdens neaizplūšana no stikla.

Šie faktori var būtiski samazināt redzamību motociklistam dažādos laika apstākļos. Piemēram, nolietots ķiveres aizsargstikls saulainā laikā kļūst miglains, sīko skrāpējumu dēļ. Savukārt redzamības faktors, kā CSNg veicinošais faktors tiek norādīts 12% apskatīto gadījumu.

- Nepiemērots apģērbs laika apstākļiem – pārāk biezs un izolējošs karstā laikā vai pārlietu plāns vai pārlietu ventilēts aukstā laikā.

Pārkaršana (īpaši tas raksturīgi pilsētas satiksmē) vai nosalšana samazina cilvēka fiziskās spējas un uztvers ātrumu, kas ievērojami pagarina reakcijas laiku un palielina negadījuma risku.

Ekipējuma problēmas respondentu atbildēs tiek norādītas 5% gadījumu.

Bagāža

- Nepietiekami/neatbilstoši stiprinātā bagāža.

6% respondentu norādīja, ka braucienā laikā ir radušās problēmas ar bagāžas stabilitāti – bagāža ir nokritusi vai noslīdējusi. Atsevišķos gadījumos bagāža noslīdot ir saskaršies ar riteņiem, balstiekārtu vai stūres iekārtu, kas savukārt ir izraisījis motocikla vadības grūtības. No motocikla nokritusi bagāža tiešā veidā apdraud citus satiksmes dalībniekus.

- Nepareizs bagāžas novietojums.

4% respondentu norādīja, ka motocikla stabilitātes problēmas ir izraisījuši nepareizi novietota bagāža – nesimetriski novietota un/vai pārlietu augstu novietota smaga bagāža. Ja motocikla vienā pusē bagāža ir smagāka, nekā otrā, tad braucot taisni motocikls atrodas nedaudz sasvērta

stāvoklī vai arī vadītājam ir jāsēž nesimetriski uz motocikla, kas kopsummā rada atšķirīgus spēkus labā un kreisā pagrieziena veikšanas laikā, kas savukārt var izsaukt kritienu.

Ja motociklam bagāža ir sakrata aizmugures somā/kastē, tad motocikla masas centrs novirzās uz aizmuguri un uz augšu, kas var izsaukt motocikla apgāšanos caur aizmugurējo riteni braucot kalnā. Šī problēma ir īpaši aktuāla adventure tipa motocikliem.

Braukšana ar pasažieri.

- Braukšana ar pasažieri

12% respondentu norādīja, ka viņiem diskomforta sajūtu vai apgrūtinātu motocikla vadību izraisa braukšana ar pasažieri. Pasažiera svars būtiski ietekmē motocikla masas centra novietojumu un tādejādi būtiski maina motocikla vadāmības īpatnības. Šis jautājums īpaši aktuāls ir jaunajiem Motocikla vadītājiem. Šīs problēmas sakarā būtu jāveic motociklistu apmācība, kā pareizi vest pasažieri un kā tas ietekmē motocikla vadāmību.

- Nedisciplinēta pasažiera ietekme uz motocikla vadību.

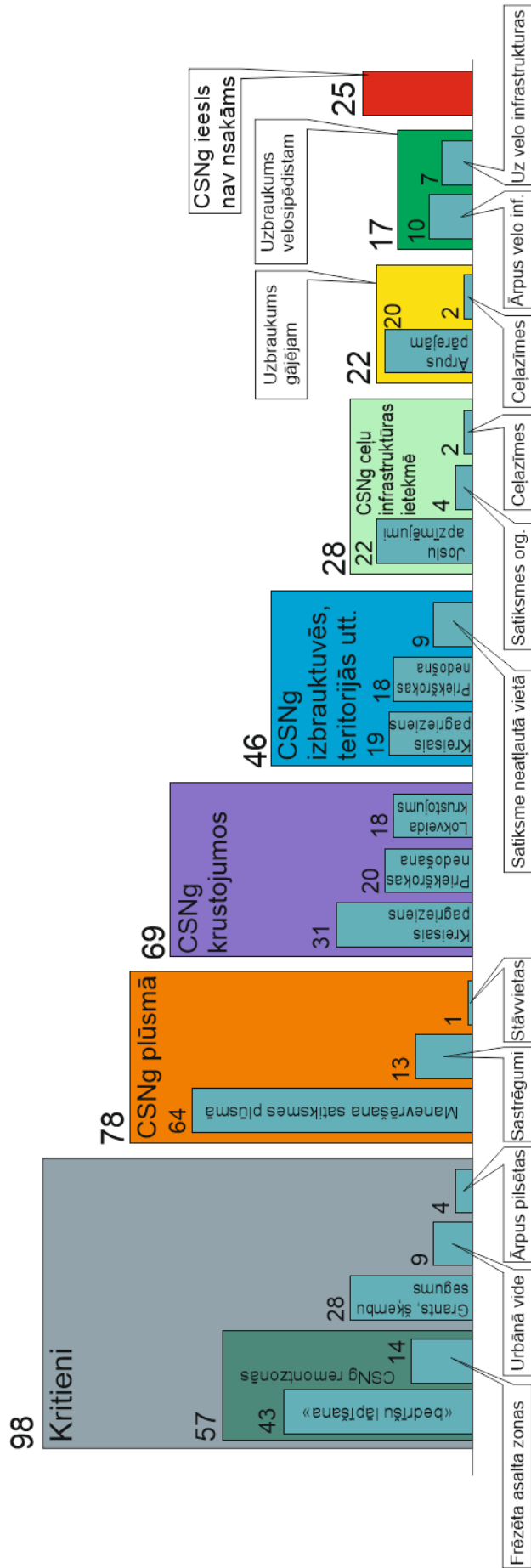
8% gadījumu respondenti norādīja, ka ir saskaršies ar nedisciplinētu, vai pārāk kustīgu motocikla pasažieri problēmu. Motociklam braucot pagriezienā, tas tiek sasvērts, bet pasažieris, kurš jūt diskomfortu, cenšas motociklu svērt atpakaļ taisnā stāvoklī – izveidojas cīņa starp motocikla vadītāju un pasažieri, kas var rezultēties ar motocikla nobraukšanu no ceļa. Atsevišķos gadījumos motocikla pasažieris neprot turēties uz motocikla un bremzēšanas laikā uzkrīt vadītājam, kas arī var ietekmēt vadītāja spēju kontrolēt motociklu.

Pirms vest pasažieri, motocikla vadītājam būtu pasažierim jāizskaidro, kā ir jāsēž uz motocikla, kur ir jāturas un kā katrā situācijā ir jāreaģē – jāveic instruktāža par drošu sēdēšanu uz motocikla. Pretējā gadījumā motocikla pasažieris var būtiski ietekmēt motocikla vadāmību.

Pareiza motocikla novietošana stāvēšanai.

5% pētījuma respondentu norāda, ka bīstamas situācijas ir radušās iebraucot stāvēšanas vietā, vai izbraucot no stāvēšanas vietas. Motociklu stāvēšanai ir atļauts novietot uz ietves, ja tas netraucē gājējus, bet tas nenozīmē, ka motocikls drīkst braukt pa gājēju ietvi vai gājēju celiņiem. Motocikls uz ietves ir jānovieto stumjot, neapdraudot gājējus. Stāvēšanai novietotais motocikls nedrīkst traucēt gājēju kustību un piekļūšanu objektiem.

Atsevišķos gadījumos respondenti ir norādījuši, ka kustības bīstamība ir radusies motociklam izbraucot no stāvēšanas vietas atpakaļgaitā. Daudz drošāk ir motociklu stāvēšanai novietot atpakaļgaitā un izbraukt no stāvēšanas vietas pārvietojoties uz priekšu.



5.attēls. Pētījuma laikā respondentu norādītie negadījuma veidi un ietekmējošie faktori.

Secinājumi.

1. Visbiežāk izplatītais CSNg iemesls un CSNg veicinošais faktors ir neatīrīts asfaltbetona segums pēc veiktajiem ceļa remontdarbiem – it īpaši pēc “bedrīšu lāpīšanas” ar bitumenu un pieberamo materiālu. Uz ceļa palikušie brīvie oļi un šķembas nespēj nodrošināt motocikla riepu saķeri ar ceļa segumu un motociklisti krīt.
2. Ceļa remontzonas veiktie frēzējumi dažādos līmeņos un dažādos virzienos izsauc apgrūtinātu motociklu vadāmību. Līdzīga situācija veidojas izteiktās rises asfaltbetona segumā vai arī jebkuras rievas ceļa garenvirziena. Šī situācija pasliktinās uz slapja ceļa seguma. Lielākam riskam ir pakļauti motocikli ar būtiski atšķirīgiem priekšējās un aizmugurējās riepas izmēriem – bieži gadās, kad pārkārtojoties no zemāka ceļu seguma uz augstāku, vai otrādi, pirmais uz paaugstinājuma nonāk aizmugurējais ritenis ar attiecīgu motocikla aizmugures daļas novirzīšanos un stabilitātes zudumu.
3. Motociklistu individuāli kritieni uz šķembu un grants seguma ceļiem. Šo kritienu viens no biežākajiem iemesliem ir nepareiza motocikla vadības režīma izvēle un līdz ar to neatbilstošs ABS sistēmas darbības režīms – motociklisti laikus neieslēdz attiecīgo kustības režīmu vai arī nepārzina šo režīmu būtiskākās atšķirības. Izplatīti ir kritieni nelielos kustības ātrumos smilšainos ceļa apstākļos un uz ceļiem ar reljefu.
4. Automašīnu manevru veikšanas laikā nepamanīti motocikli ir viens no būtiskākajiem CSNg iemesliem. Īpaši izceļamie automašīnu veiktie manevri ir kreisais pagrieziena – netiek dots ceļš apdzīšanu veicošajam motociklam (īpaši, ja a nogriešanos veic ārpus apzīmēta krustojuma) vai arī netiek dots ceļš pretim braucošajam motociklam nogriežoties pa kreisi (īpaši, ja vienā virzienā ir vairākas kustības joslas).
5. 75,8% gadījumu, kad policijas konstatētais CSNg iemesls ir “neatbilstoša kustības ātruma izvēle”, CSNg cietušais motocikls ir pārvietojies ar atļauto kustības ātrumu vai lēnāk.
6. Latvijā izmantotās ceļu nožogojuma barjeras ir nedraudzīgas tieši motociklistiem, jo slīdēšanas laikā gar barjeru un motociklistam pilnībā vai daļēji pārkritot pār nožogojuma barjeru motociklisti saskarē ar barjeras aizmuguri gūst būtiskas traumas. Ja motociklists nokrīt no motocikla un slīdot pa ceļa segumu saskaras ar barjeru konstrukciju – tās balstiem, tad arī tiek gūtas būtiskas traumas, jo barjeru balsti droši nedeformējas. Un visu triecienu saņem motobraucēja ķermenis, kas pakļūst zem barjeras pamatkonstrukcijas
7. Viens no būtiskākajiem aspektiem, kas ļauj motociklu vadīt droši, ir motociklistu pieredze un zināšanas – jo motociklists vairāk pārzina savu motociklu un tā vadāmības īpatnības, jo mazāks risks iekļūt CSNg. Motociklisti, kas ir izgājuši jebkāda veida drošības apmācības, negadījumos nokļūst retāk.
8. Motociklisti, kas ir kāda motokluba biedri, 6,3 reizes mazāk nokļūst ceļu satiksmes negadījumos. Latvijā pastāvošā motokultūra veicina satiksmes drošību. Motoklubos pastāvošā disciplīna ir vērsta uz to, lai samazinātu negadījumu risku.
9. Būtisku satiksmes drošības pieaugumu ir devušas tiesības motociklistiem pārvietoties pa sabiedriskā transporta kustības joslām – ir samazinājies negadījumu skaits, kuros ir

iesaistīti motocikli, attiecīgajos ceļa posmos. Pētījumā apskatītajos gadījumos, neviens CSNg nav noticis ceļa posmā ar sabiedriskā transporta kustības joslu. Respondenti iespēju braukt pa sabiedriskā transporta joslu uzsver kā būtisku drošības pieaugumu.

10. Veiktais pētījums apliecina, ka neregulējamās gājēju pārejas, kur gājējam ir jāšķērso vairāk kā viena josla, ir bīstamas, ar lielu iespēju transportlīdzekļa vadītājam nepamanīt gājēju un gājējam nepamanīt tuvojošos transportlīdzekļi.
11. Pilsētvidē velosipēdistiem ir augsta nedisciplinētība – luksofora signālu neievērošana, priekšrocības zīmju neievērošana, strauja virzienmaiņa bez brīdinājuma signāliem, veloinfrastruktūras nelietošana utt., kas noved pie ceļu satiksmes negadījumiem, tai skaitā ar motociklu iesaisti, it īpaši sastrēgumu laikā.
12. Motociklists ceļa infrastruktūras nepilnību vai defektu ietekmei ir pakļauts daudz lielākā mērā nekā citi motorizētie transportlīdzekļi. Piemēram, pēc apšļakstīšanas no pelņes, motociklistam ir vajadzīgs daudz ilgāks laiks lai atgūtos, jebkurš nelīdzenums ceļa garenvirzienā var izsaukt motocikla stabilas vadības traucējumus.
13. Atsevišķos gadījumos (3 no apskatītajiem gadījumiem) notikušā CSNg rašanās mehānisms ir saistāms ar motocikla vadītāja atrašanos alkoholisko dzērienu ietekmē. Vēl 8 gadījumos tiek norādīts uz sliktu motociklista pašsajūtu – nākošās dienas pagīras pēc alkoholisko dzērienu lietošanas (promiņu skaits izelpā ir atļautajā diapazonā), vai arī motociklistam ir bijuši izteikti saslimšanas sindromi ar gripveida, saaukstēšanās simptomiem. Droša motocikla vadīšana nav savietojama ar sliktu pašsajūtu vai atrašanos apreibinošo vielu iespaidā.
14. Apdrošināšanas sabiedrību ievadītie dati LTAB datubāzē ir nepietiekami, lai būtu iespējams veikt detalizētu ceļu satiksmes negadījumu izpēti. Lai būtu iespējams iegūt iztrūkstošos datus, ir jāsažinās ar katru apdrošināšanas sabiedrību atsevišķi par konkrēto gadījumu. Būtu nepieciešams uzlabot datu apriti starp apdrošināšanas sabiedrībām un LTAB, kā arī LTAB datus iekļaut centralizētās datubāzēs – policijas un CSDD.
15. CSDD statistikas dati liecina, ka aptuveni 30% gadījumu CSNg iemesls faktiski nav noskaidrots. Pētījuma laikā tika konstatēts, ka datubāzēs neatspoguļojas tieši smagāko CSNg (ierosinātas krimināllietas) iemesli, jo lietas izskatīšanai izejot ārpus policijas pārraudzības – uz prokuratūru un tiesu, statistikas dati neatgriežas policijas instancēs. Šī situācijā neļauj detalizēti izmeklēt tieši smagos un strīdīgos CSNg.
16. Motociklu vadītājiem ir jāpilnveido zināšanas kā pareizi izvietot bagāžu uz motocikla, tā, lai tā pēc iespējas mazāk ietekmētu motocikla vadāmību, nenoslīdētu, vai nenokristu.
17. Motociklu vadītājiem būtu jāpilnveido iemaņas braukšanā ar pasažieri un jāpilnveido zināšanas par pasažieru ietekmi un motocikla vadāmību, it īpaši ekstrēmās situācijās.
18. Bieži ir konstatējams, ka motociklistiem, kuri ir iesaistīti CSNg, ir bijusi tehniska iespēja izvairīties no CSNg situācijas. Šis apstāklis liecina, ka apmācības laikā motociklistam nepietiekamā mērā tiek iemācīts prognozēt potenciāli bīstamu satiksmes situācijas attīstību, vai arī atpazīt šādas situācijas un tajās nenokļūt.

19. No apkopotajiem pētījuma datiem, izriet, ka tikai vienā gadījumā motocikla vadītājs nav lietojis aizsargķiveri. Visos pārējos gadījumos motocikla vadītājs un pasažieri ir lietojuši aizsargķiveres. Tātad 99.7% gadījumu motociklisti bija lietojuši aizsargķiveres.

Ierosinājumi.

- 1) Vietās, kur ir veikti remontdarbi bedru aizlāpīšanā ar materiāla piebēršanas metodi, pēc kura uz ceļa paliek brīvi akmentiņi, būtu jāveic rūpīgāki brauktuves attīrīšanas darbi, kā arī jāsauglabā informatīvas zīmes par šāda remonta veikšanu.
- 2) Ir nepieciešama rūpīgāka motociklistu apmācība braukšanai pa neasfaltētajiem ceļiem. Motociklistiem būtu jāapgūst motociklu vadības režīmi un jāveic apmācība par motocikla vadības režīmiem. Jauna motocikla pārdošanas brīdī, jāveic detalizētāka instruktāža par konkrētā motocikla vadības īpatnībām, jāizstrādā detalizētāka motocikla lietošanas instrukcija, it īpaši motocikliem, kas ir paredzēti braukšanai pa neasfaltētajiem ceļiem.
- 3) Motociklistu apmācības laikā ir jāpievērš lielāka vērība apmācībai braukšanai pa neasfaltētajiem ceļiem, ceļu nelīdzenumu drošai pārvarēšanai, braukšanai pa defektētu ceļa segumu, it īpaši slapja ceļa apstākļos. Jāveic apmācība braukšanai naktīs apstākļos. Šī brīža situācijā vairums motoskolu nepiedāvā pilnīgas apmācības, lai jaunais motobraucējs varētu droši braukt jebkuros ceļa apstākļos. Vai/un arī ir jāpopularizē un jāpiedāvā apmācības pasākumi motociklistiem braukšanai pa neasfaltētajiem ceļiem.
- 4) Motociklistu apmācības laikā vairāk vērības būtu jāpievērš braukšanai ar pasažieri un bagāžas pareizam novietojumam un stiprinājumam.
- 5) Jāveido motociklistiem priekšstats par pareizu riepu izvēli konkrētajiem braukšanas apstākļiem un viņu ierastajiem braukšanas maršrutiem, it īpaši braucot pa neasfaltētajiem ceļiem.
- 6) Lai būtu iespējams veikt turpmākos pētījumus un noskaidrot detalizētākus apstākļus, izveidot pieejas mehānismu informācijai par ceļu satiksmes negadījumiem ar smagām sekām (bojāgājušie un smagi cietušie), kurs ir ierosinātas krimināllietas, kas nesatur personīgu informāciju. Apgrūtināti ir veikt pētījumus tieši par CSNg ar smagām sekām, jo krimināllietas noslēpums liedz pieeju tiešajiem datiem, kā arī pēc krimināllietu iztiesāšanas, informācija no tiešu iestādēm un ekspertīžu iestādēm nenonāk statistikas datubāzēs.
- 7) Stiprināt policijas patruļu kapacitāti, jo bieži no respondentu puses tiek uzsvērts apstākļi par ilgstošu agresīvu uzvedību satiksmē, kas laikus netiek novērsta, novēloti konstatēts alkohola reibums – jau pēc ceļu satiksmes negadījuma. Ir nepietiekami policijas preventīvie pasākumi un tās ikdienas klātbūtne satiksmē.
- 8) Ir nepieciešams precizēt satiksmes noteikumos motociklistu tiesības pārvietoties starp automobiļu rindām (ātrums, intervāls, tieši starp kurām rindām).
- 9) Būtu nepieciešams vairāk regulējamus krustojumus aprīkot ar luksofora darbības režīmiem, kuros ir iespējams bezstrīdus situācijā veikt kreiso pagriezienu.
- 10) Būtu nepieciešams veikt izmaiņas satiksmes noteikumos un aizliegt apdzīšanas manevru apzīmētos krustojumos.

- 11) Vietās kur mainās kustības joslu skaits un kāda vai vairākas kustības joslas maina kustības virzienu (nobīdās pa labi vai kreisi – faktiski transporta līdzekļiem ir jāveic pārkārtošanās manevrs), būtu starp šīm joslām nepieciešams ierīkot drošības saliņas un kustību joslu nobīde jāveic secīgi ar vismaz 10m nobīdi. Drošības saliņas būtu jāaprīko ar rībjoslu. Tas ļautu transportlīdzekļu vadītājiem, kas nav pamanījuši joslas nobīdi, labot kļūdu neiebraucot blakus joslā.

Ieteikumi motociklistiem.

- 1) Izpētīt savu motociklu lietotāju instrukcijas un apgūt vadības režīmus, īpaši motocikliem, kuri ir paredzēti braukšanai pa neasfaltētajiem ceļiem.
- 2) Sezonas sākumā apmeklēt organizētos vai veikt individuālos treniņus motocikla vadības iemaņu apgūšanā, lai atjaunotu prasmes pēc ziemas sezonas.
- 3) Braucot caur sastrēgumu, nebraukt gar labās malējās joslas labo malu.
- 4) Braucot caur sastrēgumu, braukt ar kustības ātrumu, kas nav lielāks par 10-15km/h virs automobiļu kustības ātruma-caur stāvošo transportlīdzekļu rindām braukt ar kustības ātrumu, kas nepārsniedz 10-15km/h.
- 5) Izvērtēt ceļa seguma stāvokli sabiedriskā transporta pieturu tuvumā un tieši pirms krustojumiem – izvairīties no braukšanas joslā, kur ir deformēts asfalta segums.
- 6) Ceļa remontzonās, kur tiek veikta “bedrīšu lāpīšana” izvēlēties motocikla kustības režīmu, kas atbilst neasfaltētiem ceļiem, bezceļa apstākļiem. Kā arī ievērot īpašu piesardzību šajos ceļa posmos
- 7) Apļveida krustojumos braukt ar mazāku kustības ātrumu, kā arī braucot pa apļveida krustojumu censties neapsteigt citus transportlīdzekļus.
- 8) Neveikt apdzīšanas manevru krustojuma teritorijā, pat ja to atļauj satiksmes noteikumi – ne apzīmētos krustojumos, ne neapzīmētos, ne iebrauktuvju un sānceļu vietās.
- 9) Instruēt savus pasažierus pirms brauciena uzsākšanas, it īpaši, ja ar šo pasažieri braucat pirmoreiz.
- 10) Iepazīstieties ar bagāžas pareizas uzkraušanas principiem un kā bagāža ietekmē motocikla vadāmību.
- 11) Izvēlēties atbilstošu ekipējumu brauciena ilgumam, laika apstākļiem. Rūpēties par ekipējumu un laikus mainīt bojātos elementus, it īpaši ķiveres aizsargstiklu.

Pētījuma veicēju pēcvārds.

Šāda veida pētījums Latvijā tika veikts pirmoreiz. Mēs izsakām lielu pateicību tiem drosmīgajiem motociklistiem, viņu draugiem un radniekiem, kuri piekrita piedalīties šajā pētījumā un kļūt par mūsu respondentiem. Paldies, ka bijāt gatavi šīm garajām intervijām un dalījāties ar savu laiku.

Mēs no savas puses turējam savu solījumu un Jūsu personiskos datus paturējam slepenībā un pēc rezultātu apkopojuma iznīcinājām. Jo tieši anonimitāte bija tas faktors, kas pēc daudzu Jūsu vārdiem ļāva atklāti un neko neslēpjot runāt ar mums un detalizēti pastāstīt arī par savām kļūdām un pieļautajiem satiksmes noteikumu pārkāpumiem.

Mēs ļoti ceram ka pētījuma dalībnieki būs mācījušies no savām un citu kļūdām un negadījumos vairs neieklūs. Tāpat mēs ceram, ka Jūsu kļūdas un situācijas būs labs mācību materiāls citiem satiksmes dalībniekiem, kā izvairīties no ceļu satiksmes negadījumiem un bīstamām situācijām satiksmē.

Mēs apzināmies ka esam apskatījuši tikai mazu daļiņu no kopējā ceļu satiksmes negadījumu skaita, bet tas tomēr ir ieskats motociklistu problemātikā un var kalpot par pamatu dažādu lēmumu pieņemšanai.

Noteikti šāda veida pētījumi būtu jāturpina plašākā mērogā, iegūstot informāciju arī par smagajiem ceļu satiksmes negadījumiem ar cietušajiem un bojāgājušajiem, jo tieši attiecībā uz šiem negadījumiem bija visgrūtāk piekļūt informācijai, kas ļautu rekonstruēt CSNg mehānismu.

Liels Paldies arī pētījumā datu savākšanas komandai un mūsu sadarbības partneriem, kuri daudzējādā ziņā pat uz brīvprātības pamata palīdzēja ar notikuma vietu apsekošanu un datu savākšanu. Bez komandas plašā atbalsta, nebūtu iespējams šo pētījumu realizēt, jo pētījuma iecere radās vienos ekonomiskajos apstākļos un pie vienām cenām, tai skaitā degvielas cenām, bet norise notika lielas inflācijas apstākļos, krasi sadārdzinoties pētījuma izmaksām.

Mēs noteikti atkārtosim un turpināsim šo pētījumu un turpināsim analizēt ceļu satiksmes negadījumus, kuros ir iesaistīti motociklisti.

Mēs ceram, ka mūsu izdarītā darba rezultāti tiks izmantoti, lai uzlabotu satiksmes drošības situāciju ne tikai motociklistiem, bet jebkuram satiksmes dalībniekam.

Pētījuma koordinatore komanda Oskara Irbīša vadībā.