

CEĻU DROŠĪBAS AUDITS.

VADLĪNIJAS



CEĻU SATIKSMES DROŠĪBAS DIREKCIJA

PAZIŅOJUMS

Izdevums „Ceļu drošības audits. Vadlīnijas” ir sagatavots un izplatīts satiksmes drošības jautājumu kvalitātes un izpratnes palielināšanai speciālistu un ieinteresēto personu vidū. Atbildību par darba saturu uzņemas tā sagatavotājs- Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD). Izdevuma lietošana ir brīvas izvēles jautājums. Pārpublicējot izdevumu, tā daļas vai citējot, atsauce uz sagatavotāju obligāta. Izdevums neaizstāj likumus, noteikumus un standartus, kā arī neierobežo un nepaplašina to pielietojumu. Izdevums atspoguļo situāciju statistikā, likumdošanā u.c. 2012. gada otrajā pusē.

KVALITĀTES NODROŠINĀJUMS

CSDD savā darbībā būtisku lomu piešķir pakalpojumu un produktu kvalitātei. Uz ISO 9000 sērijas standartu ieteikumiem balstīta kvalitātes sistēma kopā ar regulāri pārskatītu „CSDD Kvalitātes standartu” rosina pašauties, ka arī izdevuma „Ceļu drošības audits. Vadlīnijas” kvalitātes līmenis ir iespējami augsts.

CEĻU DROŠĪBAS AUDITS. VADLĪNIJAS

© CEĻU SATIKSMES DROŠĪBAS DIREKCIJA

Ceļu drošības audita daļa
Projekta vadītājs Mg. Alvis Puķītis

Rīga, 2013

S A T U R S

Priekšvārds	1
I daļa Ceļu drošības audita pamatojums	2
1. Ievads	2
1.1. Mērķis	2
1.2. Apjoms	2
2. Ceļu drošības audita definīcija	2
3. Audita vieta satiksmes drošības darbā	3
4. Audita funkcijas oriģinalitāte un neatkarība	4
5. Audita vēsture un izplatība	5
5.1. Kad radies audits	5
5.2. Cik plaši audits tiek lietots	6
5.3. Cik ilgi audits darbojas Latvijā	6
6. Auditu reglamentējošie dokumenti	7
6.1. Direktīva 2008/96/EK par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību	7
6.2. Ceļu satiksmes likums	8
6.3. Ministru kabineta noteikumi	8
II daļa Ceļu drošības audita procedūra	10
1. Ievads	10
2. Kas ir jāauditē	10
3. Kā veidot audita grupu	11
4. Lomu sadalījums audita procedūrā un grupā	12
5. Audita ilgums	13
6. Iesaistīto pušu atbildība	13
7. Objekta apmeklējuma dabā nozīme	15
7.1. Vizīte dienā	15
7.2. Nakts apmeklējuma ieguvumi	15
7.3. Svarīgi abi braukšanas virzieni	16
8. Audita stadijas	16
8.1. 1. jeb iespējamības stadija	18
8.2. 2. jeb priekšdarbu stadija	19
8.3. 3. jeb detalizētā stadija	19
8.4. 4. jeb pirmsatklāšanas stadija	20
8.5. 5. jeb monitoringa stadija	21
9. Audita atzinums	22
9.1. Veidošanas principi	22
9.2. Formu variācijas	23
9.3. Noformējums	24
10. Kas notiek pēc audita	25
10.1. Atbildība par audita ieteikumiem	25
10.2. Ieteikumu transformācija	26
10.3. Dārgi vai lēti	27
Literatūras saraksts	29

Pielikumi	30
1. pielikums. Auditoru apmācība	30
1.1. Normatīvais pamatojums	30
1.2. Apmācības process	30
1.3. Kursi	30
1.4. Eksāmens	31
1.5. Kvalifikācijas paaugstināšana	31
1.6. Kvalifikācijas pazemināšana	32
2. pielikums. KontROLSARAKSTI	33
2.1. KontROLSARAKSTI- paškontroles instruments	33
2.2. Kad sarakstus lietot	33
2.3. Kā lietojamai kontROLSARAKSTI	34
2.4. KontROLSARAKSTU paraugi	34
3. pielikums. Atpakaļsaites nodrošināšana. Pasūtītāja informācijas paraugs	46

PRIEKŠVārds

Pasaules lielākā vērtība ir cilvēks. Katra cilvēka lielākā bagātība ir viņa dzīvība un veselība. Vēstures gaitā cilvēku apdraudošos dabiskos faktoros (vīrusi, plūdi, plēsīgie dzīvnieki, zemestrīces u.c.) ir papildinājuši paša *homo sapiens* radītie mākslīgie bīstamības avoti.

Viens to tiem ir transports. Vēstures gaitā paša cilvēka mobilitātes un kravu pārvietojumu nepieciešamība radīja sākotnēji vienkāršas transporta formas. Pēc iekšdedzes dzinēja izgudrošanas iestājās cilvēces automobilizācijas laikmets. Laiks parādīja, ka automobilizācija raisa ne tikai prieku un eiforiju.

Cilvēka sadursmēs ar braucošu transportlīdzekli bija cietušie un bojā gājušie. Ķermeņa struktūras izturība izrādījās daudz zemāka par transporta metāla korpusa spēku. Motora spēja piešķirt transportlīdzeklim ātrumu (tik vajadzīgo cilvēkam) padarīja mašīnu līdzīgu lielai šautenes lodei. Ātrums spēj nogalināt.

Automašīnas, traucoties pa visu kontinentu lieliem un maziem ceļiem, to arī regulāri dara. Kapsētas pārāk paplašinās un slimnīcas ir pārlietu aizņemtas.

Pasaules Veselības organizācija (2008. gada dati) informē par 1,2 miljoniem bojā gājušo un 50 miljoniem ievainoto ik gadu pasaules 178 valstu apjomā. Pie kam satiksmes negadījumos bojā gājušo skaits laika posmā no 2004. gada līdz 2030. gadam „rangu tabulā” pacelsies no devītās uz piekto pozīciju. Atsevišķām cilvēku vecuma grupām situācija jau tagad ir briesmīga. Tā vecumā no 15-29 gadiem tieši satiksmes negadījumi ir tas nāves iemesls, kas paņem visvairāk dzīvību.

ANO Eiropas Ekonomiskā komisija ziņo par 55 Eiropas valstu un ASV negadījumos mirušo datiem. Līdz 2008. gadam ik gadu iet bojā 150 tūkstoši mūsu kontinenta un amerikāņu līdzpilsoņu, bet 5,5 miljoni gūst ievainojumus.

Latvijas statistikā 2011. gadā reģistrēti 179 bojā gājušie un 4224 ievainotie. Skaitļi veidojušies pēc 35181 notikušā satiksmes negadījuma. Latvijas bojā gājušo skaits pēdējā laikā samazinās, bet vienalga ir nepieņemami augsts- 179 cilvēki ir pilna liela lidmašīna vai četri pilni tūristu autobusi!

Skaitļi ir bezkaislīgi. Sāpes, ciešanas un bēdas upuriem un viņu tuviniekiem ir neizmērojamas. Ekonomiskie zaudējumi no satiksmes negadījumiem valstīm ir milzīgi. Ko darīt?

Atbildes sniegšanai uz izvirzīto jautājumu un praktisko pasākumu izstrādei strādā simtiem pētniecības organizāciju un tūkstošiem speciālistu.

Sabiedrībā slikto pamana uzreiz, bet labo bieži uztver kā pašsaprotamu un obligātu lietu. Arī satiksmes drošības darba sistēmā nereti netiek ievērots, ka, tēlaini salīdzinot, skaistu puķu pušķi veido desmitiem mazu, krāšņu ziedu.

Šis izdevums ir veltīts vienam „ziedam”- ceļu drošības auditam, bez kura mūsdienās jau ir grūti iedomāties satiksmes drošības darbu kopumā.

I DAĻA. CEĻU DROŠĪBAS AUDITA PAMATOJUMS

1. IEVADS

1.1 MĒRĶIS

Vadlīniju galvenais mērķis ir plaši publiski izklāstīt ceļu drošības audita kā viena no satiksmes drošības uzlabošanas pasākumiem būtību. Vienlaikus izdevums paredzēts kā noteikta laika posma pārskats par ceļu drošības audita procesu Latvijā.

Vadlīniju uzdevums ir dot iespēju gan nozarē iesaistītiem speciālistiem, gan ieinteresētām sabiedrības grupām un cilvēkiem labāk izprast ceļu drošības audita iespējas un procedūru. Ir cerība, ka vadlīnijas būs labs līdzeklis, lai sāktu domāt par satiksmes drošību tajās vietās, kam līdz šim tai nav pievērsta uzmanība. Izdevums dos iespēju arī padziļināt sapratni un meklēt risinājumus augstākas drošības panākšanai tur, kur sasniegtais līmenis vēl neapmierina.

1.2. APJOMS

Ceļu drošības audita vadlīnijas sagatavotas, izmantojot pasaulē un Latvijā līdz šim uzkrāto pieredzi. Vadlīnijas paredzētas, lai izklāstītu audita principus, procedūras un rosinātu atbildīgās un ieinteresētās personas plašāk izmantot iespējas, ko ceļu drošības audits spēj piedāvāt. Vadlīniju apjoms ļauj izdevumu izmantot arī studiju nolūkiem.

Piebilstams, ka audita vadlīnijas nav un nevar būt „plāksteris”, kas būs derīgs visiem gadījumiem. Tāpat kā plakankalne atšķiras no līdzenuma un rīta ausma no vakara krāsas, arī ceļi un satiksmes organizācija pat līdzīgos apstākļos reti kad būs identiski. Sekojoši audita vadlīnijas tiešām ir uztveramas kā ieskicētās principiālās līnijas, kas konkrētajos apstākļos jāpapildina ar konkrētās vietas objektīvajiem nosacījumiem.

2. CEĻU DROŠĪBAS AUDITA DEFINĪCIJA

Latvijā ceļu drošības audita definīciju nosaka Ceļu satiksmes likuma 1. pants, definējot terminus. Likumā teikts, ka:

Ceļu drošības audits ir neatkarīga un sistemātiska projektu (arī būvprojektu) un ceļu tīkla pārbaudes procedūra, kurā no satiksmes drošības viedokļa novērtē potenciāli bīstamās vietas, kur var veidoties konfliktsituācijas, kā arī esošās bīstamās vietas un posmus un par kuras rezultātiem sastāda audita atzinumu.

Tā kā audita procedūra nav Latvijā radīts pasākums, arī dažādas citu valstu un institūciju ceļu drošības audita definīcijas nav būtiski atšķirīgas no Latvijā lietotās. Lūk, dažas.

Ceļu satiksmes drošības audits ir neatkarīga, detalizēta, sistemātiska un tehniska ceļu infrastruktūras projekta konstrukcijas raksturlielumu pārbaude, kas aptver visus posmus no plānošanas līdz sākotnējai ekspluatācijai (Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/96/EK).

Ceļu drošības audits ir sistemātiska drošības pārbaude jaunām ceļu shēmām. Tai jābalstās uz stabiliem drošības principiem un jānodrošina, lai visas ceļu satiksmes shēmas strādātu iespējami visdrošākajā veidā, samazinot nākotnes negadījumu daudzumu un smaguma pakāpi (Lielbritānija, TMS Consultancy).

Ceļu drošības audits ir oficiāla drošības izpildījuma pārbaude pastāvošiem vai nākotnes ceļiem vai krustojumiem, ko veic neatkarīga auditoru komanda. Tā kvalitatīvi novērtē un ziņo par potenciālajiem ceļa drošības jautājumiem un nosaka iespējas, kā uzlabot drošību visiem ceļa lietotājiem (ASV, Federal Highway Administration).

Ceļu drošības audits- detalizēta sistemātiska un tehniska drošības pārbaude attiecībā uz ceļa infrastruktūras projektu raksturlielumiem. Pārbaude ietver procesa visas stadijas, sākot no plānošanas un beidzot ar nodošanu lietošanā (EK līdzfinansēts projekts „Euro-Audits”).

Ceļu drošības audits ir ceļu projektu sistemātiska un neatkarīga izvērtēšana no drošības aspektiem. Audita mērķis ir padarīt jaunus un rekonstruējamus ceļus tik drošus, cik vien ir iespējams- pirms sākusies būvniecība vai pārbūve un pirms negadījumi ir notikuši (Dānijas Ceļu administrācija).

Definīciju piemēri izvēlēti saistībā ar minēto valstu, organizāciju vai institūciju nozīmi un lomu audita attīstībā pasaulē un Eiropā.

3. AUDITA VIETA SATIKSMES DROŠĪBAS DARBĀ

Sabiedrībā bieži tiek uzskatīts, ka satiksmes drošības uzlabošanas pasākumi var sākties tajā brīdī, kad ir notikuši ceļu satiksmes negadījumi. Šķiet, ka ar negadījumu saistītie dati (vieta, laiks, transportlīdzeklis, cilvēks u.c.) ir konkrētie analizējamie lielumi, uz kuriem balstīt uzlabojumus.

Diemžēl uzskats ir kļūdains.

Ja ceļu satiksmē ir notikuši negadījumi, tad visas darbības, kas ar tiem vēlāk ir saistītas, ir uzskatāmas par cīņu ar sekām. Darbības ir reaktīvas- tādas, kas darbojas kam pretī.

Tāpat kā daudzās dzīves jomās arī satiksmes drošības darbā ir iespējamās darbības, kas notikumus ar negatīvām sekām vai nu novērš vai „mīkstina”.

Iedomāsimies līdzību. Bērns piekļūst degošai svecei, piedur pie tās pirkstu un apdedzinās. Pieaugušo reakcija būs pirksta ārstēšana. Bet varēja arī rīkoties citādi: nolikt sveci vietā, kur mazais nevar piekļūt vai pārliecinoši pastāstīt, ka sveces liesmas aizskaršana būs sāpīga un ar ilgstošām sekām.

Minētās darbības, lai bērns pie sveces neapdedzinātos, ir pro-aktīvas jeb negatīvo notikumu apsteidzošas.

Līdzīgi principi valda ceļu drošības audita jomā. Audita uzdevums satiksmes drošības sistēmā ir iespējami novērst jebkura satiksmes dalībnieka piekļūšanu „degošai svecei”.

Drošības ceļu satiksmē jautājumos audits kā apsteidzošs pasākums nav unikāls. Arī automobiļu drošības sistēmas mūs informē par bīstamu dinamisko procesu sākumu, pirms mēs tos „izjūtam uz savas ādas”. Arī laika indikators pie gājēju pārejas luksofora izslēdz nepieciešamību minēt, cik sekunžu gājējam ir palicis, lai paspētu/nepaspētu šķērsot ielu. Arī informatīvā kampaņa ar atgādinājumu par ziemas riepu izmantošanas nepieciešamību daudzus automobiļu lietotājus pasargā no pirmā ledus izraisītās ieslīdēšanas grāvī.

4. AUDITA FUNKCIJAS ORIGINALITĀTE UN NEATKARĪBA

Ceļu drošības audits būtībā ir vienīgā funkcija, kas mierīgi un nesaistīti novērtē ceļa, ielas, tilta vai citu projektu no satiksmes drošības viedokļa. Ne velti vairums publikāciju par auditu uzsver, ka audita veicēju skatījums uz projektu izdarāms tikai „caur satiksmes drošības brillēm”.

Dažāda rakstura un iemeslu izsaukta steiga lielākoties ir tie kavēkļi, kas neļauj pievērst pietiekamu uzmanību satiksmes drošības jautājumiem. Piemēram, tehniskie standarti arī iekļauj prasības, kas virza būvniecības projektus uz maksimālu drošību, bet... Projektētājam bieži ir maz laika. Pasūtītājs jau gaida gatavu projektu. Niansētam vērtējumam- vai projekts būs iespējami drošs „pietrūkst” dažu dienu.

Bez tam- apgūt spēju skatīties uz projektu, ievērtējot visu ceļa lietotāju kategoriju īpašās vajadzības- nav ne vienkārši, ne ātri.

Ceļu drošības audita skatījumam un procesam ir jānodrošina stabila neatkarība. Visi iesaistītie projektā ir kādā līmenī sasaistīti attiecībā par visdrošākā skatījuma realizāciju.

Auditu var veikt tie, kuri nav saistīti ar projekta pasūtīšanu (ceļa īpašnieki, pārvaldītāji). Pasūtītājam iegūt projektā maksimālu drošību traucē vēlme iztērēt cik maz iespējams līdzekļu un varas (maksātāja) izpausmes iespēja attiecībā pret projekta aizstrādātāju.

Auditu var veikt tie, kuri nav saistīti ar projekta izstrādāšanu. Bieži projektētāju steidzina darba nodošanas pasūtītājam termiņi. Bez tam projektētājam jārisina virkne tehnisko problēmu, kurās konkrētais cilvēks ir ļoti iedziļinājies. Šādos apstākļos neviens no projekta grupas nevar rāmi izvērtēt, cik droši projekta risinājumā jutīsies kāda neraksturīga projekta pamatuzdevumam lietotāju kategorija (piemēram, stāvvietā automašīnām vairākās rindās itin viegli būs piemirst gājēju kustībai nepieciešamās telpas rezervēšanu).

Auditu var veikt tie, kuri nav saistīti ar projekta realizēšanu. Būvniecība un rekonstrukcija ceļu objektos saistīta ar materiālu, tehnikas cilvēkresursu un laika apstākļu diktētām operatīvām izmaiņām. Reti kad būvobjektā tiks padomāts- kā konkrētās vietas izpildījums ietekmēs satiksmes drošību objekta vai ceļu/ielu tīkla kopējā kontekstā.

No augstāk minētā loģiski izriet, ka ceļu drošības auditam jābūt kompetentam, bet ārējas iedarbes procesam uz projektu. Auditam jābūt ar spēju „izsijāt” projektu caur drošības visiem un jebkuram, kuri atradīsies uz ceļa un piedalīsies satiksmē, sietu. Audita funkcijas neatkarība zināmā mērā ir līdzīga tiesai: arī auditam ir jālemj „taisna” tiesa, kas pēc projekta realizācijas vislabākajā veidā un apjomā spēs pasargāt cilvēku dzīvību un veselību.

5. AUDITA VĒSTURE UN IZPLATĪBA

Ceļu drošības audita koncepcijas dzimtene ir liela salu valsts- Lielbritānija. Primāri audita ideja tika realizēta britu dzelzceļa tīklā. Dzelzceļam kā lielu cilvēku masu pārvadātājam sākotnēji līdzī nāca daudzi negadījumi. Valdība un arodbiedrības nebija mierā ar upuru un cietušo lielo daudzumu. Tāpēc tika veikta izmeklēšana attiecībā uz bieži atkārtojošos nelaimju vietām un apstākļiem. Pozitīvi iedarbojoties uz tiem, rezultāti bija iepriecinoši- negadījumu uz Lielbritānijas dzelzceļiem kļuva mazāk.

Uz autoceļiem audita koncepcija parādījās tad, kad satiksmes inženieri Lielbritānijā konstatēja lielu skaitu satiksmes negadījumu uz nesen izbūvētiem ceļiem. Autoceļus bija projektējuši profesionāļi. Projekti bija balstīti uz moderniem tehniskiem standartiem. Ceļu izbūvē bija piedalījušies pieredzējuši būvnieki. Valsts bija ieguldījusi apjomīgus finanšu resursus transporta sistēmas uzlabošanai.

Rezultātā pēc neilga laika jaunie ceļi nonāca bīstamu ceļu kategorijā, kur tā saukto „melno punktu” (vietu, kur bieži koncentrējas satiksmes negadījumi un atkārtojas to tipi) bija papildinām. Kurš vainīgs? Ko darīt?

5.1. KAD RADIES AUDITS

20. gs. 80. gadi ir aizsākums procedūrai, kas pazīstama ar ceļu drošības audita vārdu. Lielbritānijas attiecīgās struktūras sāka zinātnisku un metodisku darbu, lai jaunajos ceļu projektos novērstu projektēšanas kļūdas un ieviestu līdz tam uzkrāto drošības pieredzi.

1991. gadā britu projektēšanas standarti ceļiem un tiltiem tika papildināti ar sadaļu par ceļu drošības auditu. Līdz ar to kopš minētā gada audits kļuva par obligātu projektos, kas risināja automaģistrāļu un maģistrālo ceļu (*trunk road*- angl.) būvniecību vai uzlabojumus.

Ideja par drošības uzlabošanu autoceļu projektos, pirms tie tiek realizēti dabā, strauji izplatījās reģionālo un vietējo varu inženierodaļās. Tās sāka realizēt auditus arī uz saviem- mazākas nozīmes- ceļiem.

Tā Birmingemā (Lielbritānija) atklāja jaunu ceļu. Drīz pēc tam strauji mainījās satiksmes negadījumu raksturs. Pašvaldība ilgu laiku veica dažādus pasākumus, lai situācija uzlabotos. Izrādījās, ka projektā ir pieļauta kļūda. Satiksmes inženieri organizēja tikšanos ar pilsētas varas pārstāvjiem, audita prezentācijā rādot attēlus ar sliktiem un bīstamiem projekta risinājumiem. Pašvaldības reakcija bija: „Drošības audits ir vajadzīgs. Tūlīt!”.

5.2. CIK PLAŠI AUDITS TIEK LIETOTS

Uz jaunievedumu- ceļu drošības auditu Lielbritānijā- reaģēja pasaulē. Jau audita sākotnējās izstrādes gaitā Austrālijas un Jaunzēlandes satiksmes speciālisti ieradās pie britu kolēģiem ideju un pieredzes gūšanai.

Rezultātā pirmās audita vadlīnijas 1993. gadā izstrādāja nevis angļi, kas procesu bija aizsākuši, bet gan Jaunzēlandes speciālisti.

Sekoja Dānija, kas pēc tā sauktā „pilotprojekta” realizācijas vairākos izvēlētos būvniecības projektos atzina procedūru par noderīgu Dānijas maģistrālajiem ceļiem. 1997. gadā valdības ceļu drošības plāna „Ikviens negadījums ir viens negadījums par daudz” ietvaros ceļu drošības audits kļuva par vispārēju nepieciešamo procedūru maģistrālo ceļu būvniecībā.

Sākotnējam „četriniekam” (Lielbritānija, Austrālija, Jaunzēlande, Dānija) sekoja valstis gan Amerikas (ASV, Kanāda, Peru), gan Āzijas (Singapūra, Malaizija, Honkonga) kontinentos. Audits izplatījās arī Eiropā (Grieķija, Īslande, Nīderlande u.c.).

5.3. CIK ILGI AUDITS DARBOJAS LATVIJĀ

Latvija iesaistījās ceļu drošības audita izziņas un ieviešanas procesā relatīvi ātri. Pēc izmaiņām „Ceļu satiksmes likumā”, definējot auditu un deleģējot tā veikšanu, Ceļu satiksmes drošības direkcija sāka kontaktu un sadarbības meklējumus.

Latvijas puse atbildēja uz Dānijas Ārlietu ministrijas piedāvāto projekta pieteikumu “*FEU project LET105 “Road Traffic Audit”* (angl.). Projekts tika uzticēts Dānijas Satiksmes ministrijai. 2000. gada aprīlī tas saņēma Dānijas apstiprinātu finansējumu. Projekts ietvēra vairākas sadaļas (bez ceļu drošības audita arī par transportlīdzekļu jautājumiem, kas atradās CSDD kompetencē).

Saistībā ar auditu 2000. gada novembrī Latvijā ieradās Dānijas Ceļu administrācijas pārstāvis, veicot iepazīšanās un primārās izlūkošanas vizīti. Pēc vizītes viņš projekta ietvaros sagatavoja ziņojumu Dānijas Ārlietu ministrijai.

2001. gada janvārī Latvija uzzināja, ka jāgatavo plāns projekta 2. fāzei, kurā bija paredzēta Latvijas pārstāvju mācību vizīte Dānijā. Trīs cilvēku mācību vizīte tika akceptēta tā paša gada novembrī. Mācību laikā Dānijā bez darba Dānijas ceļu administrācijā Kopenhāgenā projektā iesaistītie cilvēki apmeklēja vairākas iestādes un objektus citās Dānijas vietās.

Tika aplūkota satiksmes nomierināšanas pasākumu sistēma. Pēc teorētisko risinājumu analīzes tika apskatīta reālā izmaiņu ietekme pēc kādas pilsētas apvedceļa izveides. Notika diskusijas ar praktiskā darba auditoriem un tika analizēti audita rezultātus uzrādoši objekti mazākās pašvaldībās. Ceļu administrācijas reģionālā iestādē tika demonstrētas administrācijas un audita attiecību iespējas. Latvijas pārstāvji tika apmācīti loģiskās struktūras pieejas izmantošanā ceļu drošības audita darbā.

Pēc apmācības pabeigšanas par iegūto teorētisko izpratni un praktisko ceļu drošības audita tehniku un praksi Latvijas pārstāvjiem tika izsniegti atbilstoši Dānijas Ceļu administrācijas sertifikāti.

Kā jau sadarbības jomā izglītības un pieredzes transformācijas projektos pienākas, tika gatavoti ziņojumi un veikta audita ieviešanas Latvijā uzraudzība.

Likumdošanas sakārtošana, lai ieviestu un reglamentētu jauno instrumentu satiksmes drošības darbā, vainagojās ar 2001. gada 27. decembra Ministru kabineta noteikumiem Nr. 543 „Ceļu drošības audita noteikumi” Tie stājās spēkā 2002. gadā, un sekojoši Latvijas ceļu drošības audita „dzimšanas diena” ir atzīmējama 2002. gada 1. janvārī.

Tāpat ceļu drošības audita sistēma Latvijā pastāv jau desmit gadus, kas ir gana labs pamats, lai varētu formulēt un formēt uz vietējiem apstākļiem balstītas audita vadlīnijas.

6. AUDITU REGLAMENTĒJOŠIE DOKUMENTI

Desmit gados kopš audita darbības sākuma Latvijā ir izmainījušies, salīdzinot ar sākuma posmu, starptautiskie un valstiskie dokumenti, kas nosaka ceļu drošības audita kārtību.

6.1. DIREKTĪVA 2008/96/EK PAR CEĻU INFRASTRUKTŪRAS DROŠĪBAS PĀRVALDĪBU

Lai gan daudzās valstīs Eiropā sāka ieviesties ceļu drošības audits, tas vairāk turējās uz entuziasma un jaunu drošības darba instrumentu viļņa. Eiropas Savienības autoceļu sistēma pēc robežu izžušanas Šengenas līguma ietvaros no drošības viedokļa netika vērtēta vienādi. Tika apzināta nepieciešamība Eiropas ceļu tīklam, ko 1996. gada 23. jūlijā noteicis Eiropas Parlaments un Padome Lēmumā Nr. 1692/96/EK, izveidot vienādas pamatnostādnes augsta drošības līmeņa definēšanai un nodrošināšanai.

Pakāpenisku Eiropas institūciju darbības rezultātā 2008. gada 19. novembrī tika pieņemta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/96/EK par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību. Direktīva Eiropas autoceļu daļai nosaka vienādas procedūras, kas virzītas uz drošāku ceļu veidošanos. Ja līdz 2008. gadam Eiropas Komisijas Baltajā grāmatā izvirzītā uzdevuma- uz pusi samazināt bojā gājušo skaitu uz Eiropas ceļiem laikā no 2001. līdz 2010. gadam- izpildē bija redzami centieni un

panākumi transportlīdzekļu būvē, tad īsti nebija skaidrs, kas darāms infrastruktūras uzlabošanai.

Jāpiezīmē, ka autoceļu dalījums Eiropā nav viennozīmīgs. Direktīva kā obligāta attiecināma uz TEN-T jeb Transeiropas ceļu tīklu. Kā jau minēts, tas definēts Lēmumā Nr.1692/96/EK, un TEN-T tīkla vadlīnijas un attiecas tikai uz Eiropas Savienības ceļiem ar pagarinājumu EEZ (Eiropas Ekonomiskās zonas) teritorijās. Šis TEN-T ceļu tīkls uz autoceļiem autovadītājiem pagaidām nav apzīmēts kā vizuāli atšķirams.

Toties visi autovadītāji pazīst ar „E” ceļa marku kartēs un dabā apzīmētu ceļu tīklu, ko tautā arī sauc par „Eiropas ceļiem”. Šis tīkls aptver visu Eiropu (ne tikai ES) un iesniedzas Āzijā. TEN-T un E ceļi daļēji pārklājas (tikai E-ceļi 14400 km, tikai TEN-T ceļi 178000 km un kopēji ceļi 73000 km).

Direktīva 2008/96/EK par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību ietver četrus instrumentus satiksmes drošības līmeņa paaugstināšanai pēc vienādiem kritērijiem. Bez ceļu satiksmes drošības ietekmes novērtējuma, drošības inspekcijas un ekspluatācijā esoša ceļu tīkla drošības klasificēšanas un pārvaldības Direktīva nosaka arī ceļu drošības audita (kas ir šī izdevuma subjekts) procedūru izstrādi un īstenošanu.

Direktīva nenodrošina infrastruktūras pārvaldību ar nebijušām metodēm. Tā izmanto vairāku Eiropas valstu ilgā laikā uzkrāto pieredzi, kas līdz šim ir plaši un bieži atzīta kā derīga uzdevumu izpildei un mērķu sasniegšanai.

Ceļu drošības audita definīcija, procedūras un personāla apraksts sniegts Direktīvas 2., 4. un 9. pantā. Kritēriji auditam norādīti Direktīvas II pielikumā.

6.2. CEĻU SATIKSMES LIKUMS

Latvijas likumdošanā pamatdokuments, uz kura ir veidota ceļu drošības audita sistēma, ir Ceļu satiksmes likums”, kas pieņemts 1997. gada 1. oktobrī. Vadlīnijās izmantota likuma aktuālā redakcija, kas ietver grozījumus, kas izsludināti līdz 2012. gada 1. janvārim.

Likuma 1. pantā 4) punktā dota ceļu drošības audita definīcija, kas vadlīnijās minēta 2. nodaļā. Likuma 4. panta (5) daļā pausts deleģējums Ceļu satiksmes drošības direkcijai veikt ceļu drošības auditu. 6. pants (1) daļas 6) punktā uzliek pienākumu ceļa pārvaldītājam nodrošināt ceļu drošības audita veikšanu. Tajā pat 6. pantā (2) daļa paredz, ka ceļu drošības auditēšanas un ceļu drošības auditoru sertificēšanas kārtību nosaka Ministru kabinets. Ministru kabinetam uzdots arī izdot noteikumus par normatīvajos aktos noteikto CSDD pakalpojumu cenrāža apstiprināšanu (likuma 4. panta (5) daļa).

6.3. MINISTRU KABINETA NOTEIKUMI

Ceļu drošības auditēšanas kārtību nosaka Ministru kabineta noteikumi Nr. 972 „Ceļu drošības audita noteikumi”. Tie pieņemti 2008. gada 25. novembrī. Ceļu drošības

auditoru sertificēšanas kārtību reglamentē Ministru kabineta noteikumi Nr. 482 „Ceļu drošības auditoru sertificēšanas kārtība”. Noteikumi pieņemti 2007. gada 10. jūlijā.

Valdības izdotie noteikumi par ceļu drošības audita veikšanu nosaka virkni vispārēju jautājumu (mērķi, pilnvarojumu, auditoram izvirzītās prasības). Ministru kabineta noteikumi Nr. 972 „Ceļu drošības audita noteikumi” nosaka audita pasūtīšanu un organizēšanu un audita apjomu. Noteikumos izklāstītas prasības audita atzinumam un atbildībai par audita rezultātiem.

II DAĻA. CEĻU DROŠĪBAS AUDITA PROCEDŪRA

1. IEVADS

Ceļu satiksmes drošību vienmēr ietekmē trīs komponenti: cilvēks, transportlīdzeklis un ceļš. Audits neatstāj tiešu ietekmi uz cilvēku (automobiļa vadītāju) vai mašīnu (autobusu, motociklu u.c.), ar ko notiek pārvietošanās pa autoceļiem. Ceļu drošības audits vistiešākajā veidā iedarbojas uz drošības pakāpi ceļam zem riepām vai kājām.

Audita nolūks ir panākt, lai visi ceļu projekti- jaunbūvju un rekonstrukciju apjomā- darbotos tik droši, cik vien iespējams. Ceļu drošības audits ir klasificējams, kā jau minēts iepriekš, kā preventīvs jeb apsteidzošs pasākums.

Citi- ne audita- ceļa drošības vērtējumi darbojas pēc principa, ka tiek analizēti tikai un vienīgi jau notikuši fakti: zaudētas dzīvības, sakropļoti cilvēki, bojāti un iznīcināti transportlīdzekļi, zaudēta vai deformēta ceļa infrastruktūra un aprīkojums.

Gan teorētiski, gan praksē ir pierādījies, ka pieļauto un iespējamo kļūdu labošana ceļu projektos ir vienkāršāka un lētāka, kamēr projekti ir „uz papīra”. Ja jaunu vai rekonstruējamu ceļu izbūvē dabā, kļūdu novēršana prasa daudz lielāku laiku un pūles. Izbūvēta ceļa korekcijas ir dārgas. Bet galvenais- no drošas satiksmes viedokļa kļūdainais projekts var izraisīt satiksmes negadījumus, kuru rezultātā iespējams ciest un pat iet bojā cilvēkiem. Satiksmes negadījumi no tautsaimniecības viedokļa (atbilstoši metodikai aplēstiem zaudējumiem) ir ļoti dārgi notikumi.

2. KAS IR JĀAUDITĒ

Audita uzdevums ir iespējami novērst iespējas nākotnē (pēc projektu realizācijas) notikt satiksmes negadījumiem un negadījumu potenciālās izpausmes gadījumā mazināt negadījumu seku smaguma pakāpi. Prakse un statistika liecina, ka kopsummā vairāk negadījumu notiek uz ceļiem (vietās), kur ir daudz transporta un gājēju, pie kam ietekmīga loma ir vietas un satiksmes shēmas sarežģītībai.

Lai audita uzdevumu sekmīgi izpildītu, ir jāspēj atbildēt uz vairākiem jautājumiem. Ko auditēt? Ko auditēt vispirms? Ko vēlāk? Cik bieži? Jāsecina, ka projekti, kas ir domāti lielākam lietotāju lokam un savā sarežģītībā ir potenciāli lielāku iespējamo bīstamību izraisoši, ir jāauditē pirmkārt.

Ar jēdzienu „projekts” ceļu drošības auditā tiek saprasta ceļu, ielu, ar satiksmes nodrošināšanu saistītu teritoriju izbūves vai korekciju iecere dažādos tās posmos. Audits iedarbojas gan uz ceļu tīklu sākotnējo plānošanu, gan uz objekta būvprojekta sīču projekta vai tehniskā projekta līmeni.

Audits neapstājas pie plāniem un rasējumiem. Svarīgi ir fiksēt arī rezultātu- cik tad sekmīgi (droši) objekts spēj funkcionēt, kad tas ir pabeigts un nodots sabiedrībai lietošanā. Audita iespējas tālākai drošības uzlabošanai nav izsmeltas arī jau pabeigtā objektā: bieži ir iespējas atrast maza apjoma pasākumus, kas var koriģēt ieviesušās kļūdas vai uzlabot situāciju tās dabīgajā izpausmē reālos darbības apstākļos.

Latvijā audita noteikumi attiecībā uz auditam pakļaujamā objekta izvēli veidoti ar domu, ka ceļu drošības audits ir jāveic visiem autoceļu projektiem (ieskaitot būvprojektus) un ar ceļu satiksmi saistītiem objektu būvprojektiem. Izvēles kritēriji ir izstrādāti tā, ka vienlaikus ietver gan autoceļa vai pilsētu ielas nozīmīgumu, gan to sarežģītības pakāpi.

Nozīme un komplicētība ir apvienotas, sekojot zemāk minētajiem un citiem aspektiem.

- Jo augstākas kategorijas ceļš vai iela, jo lielāka reālā vai potenciālā satiksmes intensitāte un iespējamā bīstamība.
- Augstākas kategorijas ceļš prasa drošības faktoru kontroli (audita stadiju skaitu) visā projekta laikā ar biežāku intervālu nekā zemākas.
- Gandrīz vienmēr braukšanas ātrums uz ārpuspilsētas autoceļa būs lielāks (un ceļš riskantāks negadījumu sekū kontekstā) par pilsētas vietējas nozīmes ielām.
- Jo nozīmīgāka apdzīvotas vietas iela, jo īsāks ir posms, kurā daudzo un dažādo satiksmes dalībnieku mijiedarbības rezultātā negadījumi un konflikti var notikt.
- Katrs krustojums ir potenciāls bīstamu situāciju avots.
- Liels stāvlaukums pie daudzfunkcionāla vai tirdzniecības centra radīs augsni satiksmes konfliktiem biežāk nekā stāvvieta darbiniekiem pie neliela biroja.
- Skolas un bērnudārza tuvums būs potenciālo bīstamību veicinošs faktors uz ielas vai ceļa.

3. KĀ VEIDOT AUDITA GRUPU

Jēdziens „grupa” pats par sevi norāda, ka auditu neveic viens cilvēks. Audita grupā nepieciešams iesaistīt vismaz divus attiecīgi sagatavotus cilvēkus. Vairāku cilvēku klātbūtne samazina subjektīva skatījuma uz projekta izpildījumu un problēmām iespējas.

Lai pilnā apjomā varētu realizēt ceļu drošības audita kā neatkarīga satiksmes drošības veicināšanas instrumenta darbību, audita grupas dalībniekiem jābūt neatkarīgiem no projekta. Auditori nevar būt saistīti ar ceļa pārvaldītāju projekta pasūtīšanas kontekstā. Auditori nevar būt no projektā iesaistīto projektētāju grupas (nebūtu vēlams pat cita veida darbība tajā ceļu projektēšanas firmā, kam konkrētais projekts ir uzticēts). Auditori nevar būt no ceļu būvniecības firmas, kas izstrādāto projektu realizēs dabā.

Tikai visu minēto „nedrīkst” izpildes gadījumā ir iespējama neatkarīga, no malas, bet kompetenti, izdarīta pārbaude, izskatot projektu „caur drošības brillēm” un neietekmējoties no citiem ar projekta izstrādi saistītiem faktoriem un procesiem.

Starptautiskajā praksē bez Latvijā lietotās ārējā audita principa pastāv arī citi audita grupu veidošanas principi (iekšējais un savstarpējais). Tomēr no neatkarības skatījuma kā pirmais tiek minēts ārējais audits.

Latvijā auditu veic sertificēti ceļu drošības auditori. Tiem jābūt ar ceļu nozares vai satiksmes menedžmenta augstāko izglītību, ar vismaz piecu gadu darba pieredzi nozarē (ieteicama valsts vai vismaz reģiona apjoma darba vieta). Auditoriem jābūt pieredzei un izpratnei par ceļu projektēšanu un satiksmes negadījumu analīzi.

Ja objekta specifika to prasa (piemēram, maināmas informācijas ceļa zīmju informatīvā saistība ar satiksmes vadības centriem), ir iespējams audita grupa iesaistīt kādas citas nozares speciālistus.

4. LOMU SADALĪJUMS AUDITA PROCESĀ UN GRUPĀ

Audita procesā parasti ir iesaistīti trīs „spēlētāji”. Sekmīgā audita norisē katram no tiem ir sava „loma”.

Pasūtītājs: parasti ceļa pārvaldītājs vai viņa uzdevumā deleģēts konsultants jeb projektētājs. Pasūtītājs parasti ir valsts vai pašvaldību ceļu (ielu) pārvaldītājs. Atbilstīgi Ceļu satiksmes likuma prasībām pasūtītājs iniciē ceļa drošības audita sākumu. Pasūtītājs vai tā pilnvarots pārstāvis pasūta auditu projektiem to vai nu ļoti agrīnā fāzē vai laika posmam, kad objekts jau ir realizēts dabā.

Projektētājs: persona vai institūcija, kas noslēgusi līgumu ar pasūtītāju izstrādāt jaunas vai uzlabot esošās ceļu shēmas. Parasti pasūtītājs projektētāju izvēlas konkursa kārtībā. Projektētāja tieša iesaiste audita procesā visbiežāk attiecas uz laiku, kamēr tiek izstrādāts būvprojekts. Projektētājs pasūta auditu skīču vai (un) detalizētam būvprojektam.

Auditors: ceļu drošības audita grupa, kas veic neatkarīgu projekta novērtējumu no satiksmes drošības viedokļa. Audita grupu veido pilnvarota veikt ceļu drošības auditu institūcija, iesaistot tajā vismaz divus cilvēkus, kuri nav saistīti ar apskatāmo projektu.

Vismaz vienam no iesaistītajiem cilvēkiem jābūt sertificētam auditoram. Ļoti lielu projektu gadījumos (kas Latvijas līdzšinējos ekonomiskos apstākļos nav raduši praktisku izpausmi) skaitliski lielākas audita grupas veidošana var būt lietderīga auditam patērētā laika ekonomijas nolūkos.

Audita grupā viens no dalībniekiem tiek nozīmēts par grupas vadītāju. Grupas vadītājs var būt tikai sertificēts ceļu drošības auditors. Citi iesaistītie cilvēki ir grupas dalībnieki. Audita grupu var vadīt auditors, kam ir noteikta līdzīgu projektu audita grupas vadītāja vai vismaz grupas dalībnieka pieredze. Vairumā gadījumu audita grupas vadītājs ir arī tas cilvēks, kurš pamatā sagatavo audita atzinumu un to paraksta.

Vairāku cilvēku darbība ceļu drošības audita grupā nodrošina daudzpusīgāku skatījumu uz projektā izvirzītām problēmām un to risinājumiem. Vairāku cilvēku klātbūtne novērš arī viena cilvēka pieredzes radīto kādas problēmas pārvērtēšanu un iespējamus indivīda aizspriedumus.

Tā kā ceļu satiksmes drošība ir komplekss jēdziens, arī ceļu drošības audita skatījums uz problēmām ir variējošs. Audits nav tikai daļa no inženierzinātnēm, tas ir arī daļa no mākslas. Par normālu uzskatāma situācija, ka katrs auditors skaidri noteiktā mērķa-

padarīt projektu iespējami drošu visām ceļa lietotāju kategorijām- sasniegšanai izmanto „savu” metodi.

Persona vai institūcija, kas pasūta ceļu drošības auditu, maksā par pakalpojumu atbilstīgi apstiprinātam cenrādī atkarībā no auditam nepieciešamā laika patēriņa. Pasūtītājam un projektētājam no likumiskā viedokļa ir brīvas iespējas izvēlēties auditoru. Pirmo desmit gadu prakse ceļu drošības audita veikšanā Latvijā ir uzrādījusi tendenci, ka audita nišā strādājošai CSDD nerodas jauni konkurenti. Tas varētu būt saistīts gan ar nelielo vietējo tirgu ierobežotu līdzekļu apstākļos, gan auditoriem izvirzītām specifiskām zināšanām un prasībām, gan sākotnēji augstu uzstādīto kvalitātes līmeni procesam un gala produktam.

5. AUDITA ILGUMS

Tā kā ceļu drošības audits ir projekta izpētes un analīzes process, vienmēr ir nepieciešams laiks tā īstenošanai. Arī audita gala produkta- atzinuma- sagatavošana nevar notikt termiņā „rīt līdz brokastlaikam”. Sekojoši vienmēr iespējama vēlmju un iespēju pretruna: pasūtītājam un projektētājam auditu vajag tūlīt, bet auditori prasa laiku.

Lai novērstu iespējamo „rīvēšanos” attiecībā uz auditam nepieciešamā laika patēriņu, Ministru kabineta noteikumos „Ceļu drošības audita noteikumi” ir stingra auditam nepieciešamā laika gradācija. Norādītie termiņi liek projekta attīstības vai izstrādes laika grafikā ievērtēt drošības pārbaudes procesam nepieciešamo laiku. Termiņu ierobežojumi iegrožo arī audita grupas darbības ilgumu, liekot racionāli plānot audita procesu un neļaujot auditam pret pasūtītāju lietot nenoteikto „man vēl vajadzīgs laiks” formu.

Loģiski, ka visi projekti un tajos risinātie objekti neprasa vienādu audita grupas laika patēriņu. Katra objekta apjoms, sarežģītība un nepieciešamo apmeklējumu skaits koriģē laika patēriņu. Līdzšinējā desmitgadē CSDD praktizētā pozitīvā attieksme pret klientu un labā prakse ir ļāvusi veikt ceļu drošības auditus termiņos, kas ir maksimāli pretim nākoši audita pasūtītājam un atbilstoša Ministru kabineta noteikumu prasībām.

6. IESAISTĪTO PUŠU SADARBĪBA

Auditā iesaistīto pušu ieinteresētība pēc iespējas labāka rezultāta- augstas drošības uz ceļa- sasniegšanā un vēlme sadarboties ir elementi, kas spēj nodrošināt kvalitatīvus audita rezultātus. Audita pasūtītājam ir jā sagatavo un jā iesniedz audita institūcijai virkne materiālu un datu, kas ļauj ceļu drošības audita procedūru uzsākt un īsā laikā kvalitatīvi pabeigt.

Pavārmākslā kvalitatīvākas un iespējami dažādas izejvielas ļauj pagatavot garšīgāku un labāku ēdienu. Tāds pats princips valda ceļu drošības auditā. Audita veikšanai ir nepieciešams zināt transporta un gājēju satiksmes daudzumu un sastāvu. Būvprojekta izstrādes gaitā ir svarīgi, lai audita izpildītāji zinātu projektēšanas uzdevuma saturu. Tāpat svarīgs ir audita darbam piedāvātais vizuālais materiāls.

Ceļa vai ar ceļu satiksmi saistīta objekta analīzei ir nepieciešamas šā objekta un apkārtnes shēmas un plāni. Dokumentiem jābūt skaidri izprotamiem, ko var nodrošināt, plānus un shēmas izstrādājot atbilstošā mērogā. Vispārējās shēmas prasītas sagatavot mērogā M 1:2500, bet ceļa mezglu (krustojumu, šķērsojumu) shēmas mērogā M 1:500. Būvprojekta rasējumi sagatavojami mērogā no M 1:500 līdz M 1:200. Minētās prasības izteiktas Ministru kabineta noteikumos Nr. 972.

Audita pasūtītājam ir jānodrošina audita veicēji ar citiem pieejamiem informatīviem materiāliem, piemēram, par izmaiņām būvprojekta izstrādes gaitā vai par darbiem, ko paredzēts veikt pēc objekta nodošanas lietošanā. Īpaši rekonstrukciju gadījumā noderīgi ir negadījumu dati. Tie ļauj novērtēt, vai jaunās izmaiņas spēs mazināt līdz tam notikušo negadījumu skaitu un veidus.

Audita veikšanas procesā svarīgi ievērot, ka auditam piemīt kontroles funkcija. Jebkurš pasūtītājs ir cienījams un savā ziņā pašapzinīgs.

Pilsētas vai novada domes pārstāvji ir ar lielāku vai mazāku profesionālo pieredzi projektos. Būvprojekta izstrādātāji ir ar speciālu izglītību un profesionāliem sertifikātiem Cilvēku dabā ir uztvert kontroli kā apdraudošu un traucējošu. Tāpēc audita procedūra veicama ar cieņu un pietāti pret pasūtītāju.

Ceļu drošības audita pienākums nav ne kritizēt, ne novērtēt vai salīdzināt pasūtītāja spējas un kompetenci ar citiem līdzīgiem. Audits nedomā par novada domi, projektēšanas firmu vai uzņēmēju. Audits nenovērtē un nesarindo pasūtītājus un projektētājus pēc kritērijiem „labs” un „slikts”. Audits nepārprojektē būvprojektu. Audits nekoncentrējas uz standartu pilnību/nepilnību vai pareizību/nepareizību. Audits, ciktāl netiek pārkāpti drošībai svarīgie faktori, respektē pasūtītāja (ceļa pārvaldītāja, projektētāja) izvēli.

Audits domā par drošību visiem un ikvienam tajā laikā, kad projekts vai būvprojekts nākotnē būs realizēts dabā un nodots ceļa lietotājiem.

Savukārt no audita pasūtītāja (parasti ceļa pārvaldītāja, konsultanta vai projektētāja) tiek gaidīts, ka viņa attieksme pret audita procesu, audita grupu un audita atzinumā sniegtajiem priekšlikumiem būs ieinteresēti objektīva.

Ievērojama nozīme sekmīgai audita norisei ir kontaktu uzturēšanai starp audita pasūtītāju un audita grupu visā audita laikā. Tiešie kontakti (tikšanās) parasti dod labākus rezultātus drošības mērķa sasniegšanā nekā telefona zvani, e-pasti vai vēstules.

Ja tiek organizētas pasūtītāja un auditora tikšanās, tajās noteikti jāizvirza iztirzāšanai uz vienlīdzīgiem pamatiem abu pušu tobrīd neskaidrie jautājumi. Uz izvirzītajiem jautājumiem jānodod konkrētas vai problēmas risinājumiem terminētas atbildes. Ņemot vērā cita veida konfliktos lietoto aksiomu, ka „jebkuras sliktas sarunas ir labākas par labu karu”, arī audita procesā organizētās tikšanās jāspēj vadīt ar domu, ka neviena no auditā iesaistītām pusēm tikšanās beigās, tēlaini izsakoties, neaizslēdz durvis no ārpuses un atslēgu nenoslēdina upē.

7. OBJEKTA APMEKLĒJUMA DABĀ NOZĪME

Reālajā audita gaitā pēc līguma attiecību noformēšanas, izejas datu audita veikšanai iesniegšanas un auditoru iepazīšanās ar projektu pienāk brīdis, kad audita grupai jānodas apmeklēt projekta vietu dabā.

Tas ir pasākums, ko Latvijas audita pieredze ļauj nosaukt par ļoti būtisku audita procesa sastāvdaļu. Ir gadījumi, kad projekta apjoms, vienkāršība risinājumos un līdz objektam nobraucamais attālums pirmajā brīdī it kā liek šaubīties- ko gan mēs (audita grupa) tur darīsim.

99 no 100 gadījumiem „tur ir ko darīt”. Objekta apmeklējuma nozīmība saistās ar visai triviālo faktu, ka projekts vistiešākajā nozīmē ir „plakans” (klasiski divu dimensiju rasējums uz papīra). Dabā ir iespējams ieraudzīt reālu trīsdimensiju attēlu ar apkārtnes faktoriem un faktiem, ko projekts objektīvu iemeslu (tie nav nepieciešami projekta tehniskai izstrādei) dēļ neuzrāda.

7.1. VIZĪTE DIENĀ

Cilvēka dzīves aktīvā daļa, tostarp piedalīšanās ceļu satiksmē, galvenokārt noris dienā. Mūsu acis ir piemērotas dienas gaismai. Mēs lielāko daļu informācijas uztveram ar redzi. Autovadītājam nepieciešamā informācija gandrīz visa (vairāk kā 90%) ir tieši saskatāmā veidā.

Tāpēc arī auditoram ieraudzīt jaunbūves vai rekonstrukcijas objekta vietu dienā ir vitāli svarīgi. Auditors uz vietas cenšas modelēt to, ko pēc projekta realizācijas dienas laikā redzēs gan gājējs un velosipēdists, gan motociklists un traktorists, nerunājot nemaz par autovadītājiem, kuri veido ceļa lietotāju pamata masu.

Tikai dienā objektā var novērot, piemēram, saules gaismas ietekmi uz vadītāju žilbināšanu vai uzbraukšanas redzamības attālumu. Diena ļauj noteikt, kur gājēju iemītā taka aizvirzās ārpus ceļa zonas un cik intensīvi taku izmanto. Dienas un darba laikā iespējams identificēt kādu intensīvas satiksmes nobrauktuvi uz uzņēmumu, kas projektā nav izcelta kā bīstamību izraisoša vieta.

7.2. NAKTS APMEKLĒJUMA IEGUVUMI

Lai gan praksē izmantots mazāk, vēlams ir arī objekta apmeklējums naktī (tumsā). Ja dienas laikā mēs spējam pārredzēt visai plašu ainavu, kur kopumā sekmīgi varam ieraudzīt priekšā esošo ceļu, tad naktī viss izskatās daudz citādāk. Braucējs naktī daudz grūtāk spēj noteikt ceļa trases turpmāko virzienu. Tikai tumsā var ieraudzīt, ka kādā līkumā virziena izpratnei pienākas paredzēt attiecīgas ceļa zīmes vai vertikālos apzīmējumus.

Mežainos apvidos tieši nakts ir laiks, kad uz ceļa vairāk varam ieraudzīt meža dzīvniekus, noteikt to koncentrēšanas vietas vai kustības virzienus.

Tumsa parāda visu ceļa tuvumā esošo „malduguņu” klāstu. Reklāmas, prožektoru, vilcieni- tikai daži no apstākļiem, kam dienas laikā ir maza nozīme, bet naktī kas pārtop par traucēkli vai vismaz jautājuma „kas tas ir?” izraisītāju.

Ne visi cilvēki bez automašīnām tumsā steidzas būt mājās. Gājēju un velosipēdistu kustība vērojama arī tumsā. Nakts apmeklējumi auditoriem uzrāda vietas, kas ar savu „naktsputnu” intensitāti rosina domāt par apgaismotu teritoriju vai papildus drošākas par ceļa nomali infrastruktūras izveides nepieciešamību.

Nakts apmeklējumam atšķirīgās projekta fāzēs ir atšķirīga nozīme. Saistībā ar esošu ceļu, kam nodomāta rekonstrukcija bez radikālām trasējuma un profila izmaiņām, vai nesen ekspluatācijā nodotu jaunu autoceļu nakts apmeklējums parādīs daudz līdz tam neizzināta. Turpretī jaunam ceļam virzoties pa jaunu trasi, nakts apmeklējuma ieguvumi būs tuvi nullei.

7.3. SVARĪGI ABI BRAUKŠANAS VIRZIENI

Būtiski ir novērtēt objektu (parasti ceļu), braucot kā vienā, tā otrā kustības virzienā (protams, tas neattiecas uz vienvirziena ceļiem). Lai gan tehniskā izpildījumā ceļš abos virzienos jebkurā piketā ir vienāds, uztveres skatījumā tas tā nav. Redzamā ainava atšķiras. Mainās redzamo apdraudējumu (krustojumu, pieslēgumu, koku, stabu u.c.) skaits. Mainās dažādu objektu (piemēram, ceļam tuvu esošu ēku) optiskais apdraudējums vadītājam.

8. AUDITA STADIJAS

Analīzes (audita) ietekme uz projektu no satiksmes drošības viedokļa iespējama dažādās tā attīstības pakāpēs. Tāpēc ir ieviesta audita procedūras gradācija dažādiem piesaistīšanās projektam laikiem.

Ceļu drošības auditam ir vairāku pakāpju iedarbība uz projektiem. Audits iedalās dažādās stadijās. Līdz šim Latvijā saskaņā ar Ministru kabineta Noteikumiem Nr. 972 tikušas lietotas piecas audita stadijas:

- 1. stadija- iespējamības. Obligāta projektiem, kas risina uzlabojumus Eiropas ceļu tīklā, valsts galvenajiem un reģionāliem ceļiem, kā arī maģistrālām ielām apdzīvotās vietās.
- 2. stadija- priekšdarbu. Veicama gadījumos, kad projekti tiek izstrādāti Eiropas ceļu tīklam vai valsts galvenajiem ceļiem.
- 3. stadija- detalizētā. Nepieciešama visu tipu ceļiem: Eiropas, valsts galvenajiem, reģionāliem un vietējiem, arī apdzīvotu vietu maģistrālām, pilsētas un vietējas nozīmes ielām, kā arī citiem ar ceļu satiksmi saistītiem objektiem.
- 4. stadija- pirmsatklāšanas. Noteikti jāveic attiecībā par Eiropas ceļu tīkla un valsts galvenajiem autoceļiem.
- 5. stadija- uzraudzības jeb monitoringa. Stadijai jābūt izpildītai Eiropas ceļu tīkla projektiem.

Saskaņā ar Direktīvas 2008/96/EK „Par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību” 4. panta 3. punktu un II pielikumu ceļu drošības audits veicams četros projekta posmos jeb stadijās. Direktīva paredz ceļu drošības auditu veikt

- projekta plānošanas posmā,
- sīki izstrādāta projekta posmā,
- projekta pirmsatklāšanas posmā,
- agrīnas ekspluatācijas posmā,

norādot kritērijus, kādi katrā audita stadijā ir jāaplūko.

Direktīvas 2008/96/EK prasības audita veikšanai četrās minētajās audita stadijās attiecas uz ceļu tīklu, kas uzrādīts 1996. gada 23. jūlija Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumā Nr. 1692/96/EK. Tas ir TEN-T jeb Transeiropas ceļu tīkls, kas atrodas Eiropas Savienības teritorijā ar pagarinājumu EEZ valstīs. Latvijas teritorijā TEN-T ceļi (atbilstīgi Direktīvas 2008/96/EK definīcijām- Eiropas ceļu tīkls) redzami zemāk pievienotajā attēlā.



Avots:

[http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/doc/com\(2011\)_650_final_2_annex_i_part_05.pdf](http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/doc/com(2011)_650_final_2_annex_i_part_05.pdf)

Lai gan 1. jeb iespējamības stadijā nav iekļauta Direktīvā „Par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību”, vairāki literatūras avoti norāda, ka pirmajām divām (no „klasiskajām” piecām) stadijām projekta izstrādes gaitā ir liela nozīme, lai vienkāršā veidā iespējami agri novērstu satiksmes drošības problēmas.

Atbilstoši Direktīvas 2008/96/EK „Par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību” prasībām Eiropas ceļu tīkla ceļiem ceļu drošības audits veicams četrās stadijās (Latvijā lietotajā terminoloģijā):

- priekšdarbu,
- detalizētā,

- pirmsatklāšanas,
- monitoringa.

Direktīva min, ka vairākās valstīs jau ir ceļu infrastruktūras drošības pārvaldības sistēmas, kas sekmīgi darbojas. Šādām sistēmām ir ļauts izmantot esošās metodes, ciktāl tās atbilst Direktīvas 2008/96/EK mērķiem.

Turpmākajā ceļu drošības audita praksē Latvijā tas nozīmē nepieciešamību strādāt pēc četru audita stadiju principa uz Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumā Nr. 1692/96/EK minētajiem ceļiem un piecu vai četru audita stadiju principu uz pārējiem ceļiem (ielām, objektiem).

8.1. 1. JEB IESPĒJAMĪBAS STADIJA

Iesniedzot projektu ceļu drošības auditam 1. stadijā, projekts uzrāda tikai vispārējos datus: trases novietojumu plānā, garenprofila iezīmes, pamata šķērsprofilu, krustojumu skaitu un principiālos risinājumus, ceļa (ielas u.c.) tuvumā esošās teritorijas plānojumu ar īpašumu robežām, infrastruktūru, ūdenstilpēm. Auditam nav nepieciešams apšaubīt esošos plānošanas principus vai stratēģijas saturu. Tomēr sekmīgam darbam auditoram ir jāiepazīstas ar pilnīgu plānošanas informāciju.

Audita grupai iespējamības stadijas ietvaros ir jānovērtē jaunā projekta sasaiste un ietekme uz esošo ceļu tīklu. Audita gaitā jālūkojas, lai projekta principi būtu pieņemami visām perspektīvajām lietotāju grupām. 1. stadijas gaitā audita uzdevums ir arī ņemt vērā objekta teritorijā un tiešā tuvumā dominējošos klimata faktorus, veģetāciju un topogrāfiju.

Ja projektā ir izstrādāti alternatīvi varianti, audita uzdevums ir apskatīt katru no tiem. Audita grupai nav uzdevuma alternatīvos variantus sakārtot secībā „drošākais/nedrošākais”. Vienlaikus audita var izcelt kādu no piedāvātajiem variantiem kā savu favorītu, ar to nesasaistot rokas plānotajiem un projektētajiem izdarīt savu pamatotu cita alternatīvā varianta izvēli.

Ja projekts saistās ar ievērojamu daudzumu jaunu zemju iegādi, audits paveicams līdz galīgā lēmuma par platību pirkšanu pieņemšanai. Pretējā gadījumā pastāv iespēja, ka audita ieteikumi saistās ar ievērojamām izmaiņām ceļa horizontālā novietojumā. Ja rekomendācijas tiek atzītas par respektējamām, var nākties atkārtoti nodarboties ar jaunu zemju būvniecībai iegūšanas procedūrām.

Gadījumos, ja projekts tiek piedāvātas kā stadiālas izbūves projekts vai ir pazīmes, ka nākotnes perspektīvā objektam varētu būt nepieciešamas stadiālas izmaiņas (piemēram, paplašināšana) audita uzdevums ir ņemt vērā gan katras stadijas drošības līmeni, gan pāreju no stadijas uz stadiju iespējamību projektā.

Audita grupai jānovērtē, kā jaunais projekts savienosies ar esoši ceļu tīklu un vai ceļa tips, plāns un profils garantēs maksimālu drošību arī mazaizsargātiem satiksmes dalībniekiem. Jānovērs iespēja, ka jaunais projekts esošās problēmas satiksmes drošībā novirza uz citu ceļu tīkla daļu.

8.2. 2. JEB PRIEKŠDARBU STADIJA

Ja projektam ir veicamas vairākas audita stadijas, jānovērtē rezultāti (ievērtēts/ievērtēts daļēji/noraidīts) no iepriekšējās audita stadijas atzinuma. Ja audita grupa konstatē kādu būtisku drošībai ieteikumu 1. stadijā, kas pasūtītāja skatījumā nav izprasts, audita grupai ir ieteicams par ieteikumu atgādināta arī 2. stadijā. Atgādinājumu vislabāk sniegt, dodot citādus vai plašākus skaidrojumus nekā iepriekšējā audita stadijā. Vēlams nevis tikai audita grupas izpratnē būtiskā ieteikuma atkārtošana, bet cits pasniegšanas veids, kas pasūtītājam parādītu izvirzītās problēmas nopietnību.

Audita priekšdarbu stadijā tiek izskatīts būvprojekts skiču projekta apjomā. Faktiski ceļu drošības audita 2. stadija ir pēdējā iespēja, kur „uz papīra” iespējamās galveno risinājumu izmaiņas (turpmākajā projekta gaitā izmaiņas būs tikai lokālā vai sīkāku detaļu skatījumā).

Veicot auditu 2. stadijā, auditori iepazīstas ar galīgajiem lēmumiem attiecībā par plānu un profilu, šķērsprofilu, krustojumu daudzumu un veidiem. Šajā audita stadijā pārbauda, piemēram, paredzētā braukšanas ātruma atbilstību un platību dažādām ceļa lietotāju grupām pietiekamu atdalīšanu.

Liela uzmanība tiek pievērsta redzamības nodrošināšanai- gan plāna un profila aspektā, gan sānu, uzbraukšanas, apstāšanās redzamību skatījumā. Svarīgi ir krustojumos un pieslēgumos pievienoto ceļu plānojumi gan plānā, gan profilā.

Audita priekšdarbu stadijā uzmanība tiek pievērsta aprēķina automobiļa trajektorijām un manevru iespējām krustojumos. Tiek izskatītas drošas un netraucētas braukšanas iespējas specifiskos (piemēram, lokveida vai regulējamos) krustojumos.

2. audita stadijā kā būtiska tiek vērtēta apdzīšanas manevra iespējamība, jo tā ir saistīta ar iebraukšanu pretējā virzienā braukšanas joslā un frontālām sadursmēm.

Tiek izvērtēta ūdens novades sistēmas efektivitāte un vaļēju grāvju gadījumā izskatīts bīstamības faktors transportam vai mazaizsargātam ceļa lietotājam nonākt grāvī.

Kopumā var teikt, ka ceļu drošības audita 2. stadija pievērš uzmanību tam, cik lielā mērā projekts seko standartiem un ciktāl atkāpes no standartiem saglabā iespējami augstāko drošības līmeni visiem nākotnē realizētā projekta izmantotajiem. Audita grupa norāda projekta izstrādātājiem, kurām vietām vai pozīcijām būtu pievēršama pastiprināta uzmanība, izstrādājot tehniskā projekta risinājumus.

8.3. 3. JEB DETALIZĒTĀ STADIJA

Detalizētā audita stadija novērtē būvprojekta drošības līmeni tehniskā projekta izpildījumā. Salīdzinot ar skiču projektu un veikto 2. audita stadiju, auditam jāfiksē rezultāti (ievērtēts/ievērtēts daļēji/noraidīts) no iepriekšējās stadijas atzinuma.

Tehniskais projekts ir jāauditē, pirms par projekta realizāciju ir sagatavota izsoļu dokumentāciju un pirms ir sarīkotas izsoles. Ceļu drošības audita detalizētā stadija ir pēdējā reālā iespēja kaut ko labot „uz papīra”. Viss, kas tiks mainīts vai labots turpmāk, iegūs reālu darbību ar materiāliem, konstrukcijām un tehniku apveidus un izmaksās vairāk nekā korekcijas būvprojekta galīgā varianta rasējumos.

Audita 3. stadijā pārbaudāmo faktoru skaits ir ļoti plašs. Ministru kabineta noteikumi Nr. 972 „Ceļu drošības audita noteikumi” norāda uz aptuveni četrdesmit iespējamām lietām, kas auditoriem tehniskajā projektā ir jākontrolē. Gan atsevišķi, gan savstarpējās kombinācijās šīs lietas var ietekmēt drošības līmeni uz autoceļa vai uz citas transporta infrastruktūras daļas.

Dažādiem ceļu un projektu tipiem pārbaudāmo elementu daudzums ir atšķirīgs. Audita uzdevums ir ne vien konstatēt un novērtēt projektā piedāvātos elementus, bet arī ieraudzīt trūkstošos.

Svarīgi, ka šajā audita stadijā notiek pārbaude tiem elementiem, kas iepriekš projekta agrīnākos posmos nav bijuši attēloti un nav auditēti. Piemēram, attiecībā par krustojumu tā veids, izvietojums un apgaismojums, visticamāk, jau ir bijuši audita vērtējuma subjekts. Ceļa zīmes, to balsti, brauktuves apzīmējumi, apstādījumi, satiksmes mierināšanas līdzekļi, luksofori, apgaismojums audita redzeslokā parādās pirmo reizi.

Tāpēc audita grupai šajā audita stadijā jāspēj dot „galīgais slēdziens” pirmo reizi redzamajiem elementiem. Otrās skatījuma iespējas nebūs... Nedaudz atgādina sapiera darbu, bet prakse liecina, ka pieredze un kvalifikācija ļauj to sekmīgi darīt.

Tā kā audita 3. stadija ir obligāta visiem ceļiem un visiem projektiem (to nosaka „Ceļu drošības audita noteikumi”), tad skaitliski lielākais auditu daudzums Latvijā ceļu drošības audita pirmajā desmitgadē ir veikts tieši būvprojektiem tehniskā projekta līmenī.

8.4. 4. JEB PIRMSATKLĀŠANAS STADIJA

Ideālais modelis audita 4. stadijas norisei ir pabeigts objekts, kas nav nodots ikdienas lietošanā braucējiem un gājējiem. Ja arī kādas kļūdas vai nepilnības ir palikušas līdz jau pabeigta objekta laika posmam, pirmsatklāšanas stadijā audita grupai ir iespēja uz tām norādīt. Norādes minētajā situācijā, kad pa ceļu vēl nebrauc automašīnas un neiet gājēji, ļauj izvairīties no reālu satiksmes dalībnieku kļūdu, konfliktu un negadījumu izpausmes.

Auditori pārbauda izbūvēto objektu iespējami dažādos laika apstākļos kā dienas gaismā, tā tumsā. Svarīgi, lai auditori uz gatavo ceļu spētu palūkoties ar tādu skatījumu, kā to redz atšķirīgas ceļa lietotāju kategorijas: vieglo un kravas automobiļu vadītāji, motociklu un velosipēdu vadītāji, kā arī gājēji.

Galvenais faktors, kas ļauj auditoriem ar atsvaidzinātu skatījumu vērtēt izbūvēto objektu, ir jau iepriekš minētā divu dimensiju būvprojekta pārtapšana par pilnasinīgu trīsdimensiju attēlu. Ir iespējams ieraudzīt, kā realitātē izskatās gan projektētāju

iedomātais, gan audita paredzētais. Praksē kļūst redzamas lietas, kas ir labi izskatījušās projekta rasējumos, bet faktiski nesasniedz cerēto rezultātu.

Līdzīgi kā citās secīgās stadijās, arī 4. stadijā ir jāiepazīstas, kas ir ticis ievērtēts no audita iepriekšējām stadijām. Objektā redzamais jāsalīdzina ar būvprojekta galīgo variantu, pārliecinoties, ka viss uz satiksmes drošību attiecināmais ir izbūvēts. Pārbaude ļauj pārliecināties arī par to, ka viss ar būvniecības procesu saistītais (pagaidu zīmes, marķējumi, barjeras, sētas un žogi, materiāli un gruzi) ir novākts. Gadās, ka gan darbu veicēji, gan apkārtējie iedzīvotāji un pasūtītāja norīkotie uzraugi ilgstošu darbu gadījumā pierod pie pagaidu elementu esamības tā, ka uzskata tos par pastāvīgi nepieciešamiem objektā.

Ļoti būtiska loma ir objekta apskatei tumsā. Tumsas radītās neskaidrības un redzamības ierobežojumus pilnībā var ieraudzīt tikai pabeigtā objektā. Apgaismojuma nepietiekamība, ceļa apzīmējumu maldinoša optiskā vadība, aizslēpti briesmu avoti ceļmalā parasti ir ieraugāmi tikai reālā tumsā.

Gatavs objekts parāda ceļa tuvumā esošus, līdz tam nekur nefiksētus bīstamus šķēršļus- stabus, bedres u.c. Gatavā objektā iespējams ieraudzīt, kā ainavas fons aiz ceļa zīmēm mazina zīmes uztveramību.

Ja tas ir iespējams, audita grupai vislabāk atklātās nepilnības vai trūkumus norādīt objekta īpašniekam vai projektētājam uz vietas vizuāli. Tas ļauj saīsināt korekcijām nepieciešamo laiku. Vienlaikus tas nemaina vajadzību sagatavot audita atzinumu un veikt citas ar to saistītās procedūras.

Audita grupa pirmsatklāšanas stadijā nevar nākt klajā ar būtisku izmaiņu priekšlikumiem (izmainīt ceļa novietojumu plānā vai profilā, izvēlēties citu šķēršļprofilu u.c.). Audita ietekme šajā stadijā sagaidāma par apgaismojumu, ceļa zīmēm, brauktuves apzīmējumiem, barjerām, drošības salīņam u. tml.

Pietiekama nozīme piešķirama arī tādai ar būves konstruktīvo un aprīkojuma pusi nesaistītai lietai kā informācija. Runa ir par jautājumu- vai sabiedrība ir informēta par objekta nodošanu ekspluatācijā. Kā piemēru var minēt sekojošu modelētu situāciju. Grantētu reģionālu autoceļu, kas ir īsākais ceļš uz valsts robežu, noasfaltē. Projekts paredz ievērojamu kravas transporta pieaugumu, kas izvēlēsies jauno asfaltēto ceļu. Kamēr nav pietiekamas informācijas, mašīnu būs mazāk.

8.5. 5. JEB MONITORINGA STADIJA

Auditu 5. stadijā parasti veic ekspluatācijā nodotam objektam ne ātrāk kā sešus mēnešus pēc atklāšanas. Laiks nepieciešams, lai ceļam vai citam ar satiksmi saistītam objektam pazīmes, kas liecina par nepietiekamu satiksmes drošību, sāktu uzkrāties un izpausties tieši problēmu vietās.

Pamatotos gadījumos ceļa vai cita objekta īpašnieks var pasūtīt auditu arī agrāk par norādīto termiņu. Tādā gadījumā līdz ar pasūtījumu nepieciešami norādījumi, kādas pozīcijas ceļa īpašniekam rada bažas par satiksmes drošības līmeni.

Galvenie vispārējie faktori, uz ko audits vērš uzmanību monitoringa stadijas gaitā, ir saistīti ar jautājumu- vai viss uz ceļa visiem/katram funkcionē, kā tas bijis paredzēts.

5. ceļu drošības audita stadijā audita grupa novērtē ceļa funkcionālo atbilstību paredzētajam mērķim, braukšanas ātruma sabalansētību ar projektēto. Tiek vērtēta ceļa lietotāju uzvedība un kustības jeb trajektorijas. Uzmanība tiek pievērsta mašīnu nobraukātām salīnām, izdangātām nomalēm, iemītām gājēju takām neplānotās vietās u. tml.

Daudzreiz monitoringa stadijā šķiet, ka tiek pārbaudītas lietas, kas ir skatītas jau iepriekš, teiksim, pirmsatklāšanas stadijā. Jāņem vērā, ka monitoringa stadija ir laiks, kas parāda starpību starp projektu vai objektu „kādam tam ir jābūt” un cilvēku interpretēto „kāds tas ir”.

Audita iedarbība minētās pretrunas (pretrunas izpausme nebūt nav obligāta- vairumā gadījumu abi viedokļi sakrīt) ir iespējams vai nu infrastruktūras elementus pielāgot reāli paustajām vajadzībām vai likt ceļa lietotājiem stingri sekot nostādņēm, kādas tās iestrādātas projektā un realizētas dabā. Lietojot jebkuru no abām pieejām, satiksmes drošība nedrīkst pazemināties.

9. AUDITA ATZINUMS

Ceļu drošības audita atzinums ir audita grupas rakstisks (parasti) dokuments, kas rezultē grupas darbu, veicot projekta pārbaudes no drošības viedokļa. Atzinumu sagatavo trīs eksemplāros. Pa vienam eksemplāram nonāk pie audita pasūtītāja un audita veicējas pilnvarotās institūcijas. Viena atzinuma kopija tiek iesniegta (to veic audita veicēja institūcija) Satiksmes ministrijā.

9.1. VEIDOŠANAS PRINCIPI

Audita atzinumam principā veidojamas divas daļas.

Atzinumam jāveido konstatējošās daļa. Tajā audita grupa norāda uz projektā atrastajiem risinājumiem un pozīcijām, kas tehnisko normatīvu neievērošanas vai citu faktoru dēļ nav optimāli no satiksmes drošības viedokļa.

Auditam nepieciešama arī rezultatīvā daļa. Šajā daļā jāietver secinājumi, kas izriet no konstatētām nepilnībām vai trūkumiem. Rezultatīvajā daļā parasti tiek piedāvāti arī kļūdu un nepilnību labošanas principi. Tos klasificē kā audita rekomendācijas.

Rekomendācijas ir vēlamas, bet nav obligātas. Vēlreiz jāatgādina, ka projektu izstrādā projektēšanas speciālists, nevis auditors. Tādēļ pilnīgi nepareizas ir audita pasūtītāja iedomas, ka audita grupa kļūdaina un satiksmei nedroša projekta vietā izstrādās labu un drošu projektu.

Audita grupa rezultatīvās daļas ietvaros norāda virzienu, kur redzamas pazeminātas drošības pazīmes. Ko tur darīt- uz šo jautājumu auditam ne vienmēr ir obligāti jāatbild.

9.2. FORMU VARIĀCIJAS

Katrs audita atzinums principā ir oriģināldarbs: katru reizi, katrā objektā nepieciešama jauna, kaut uz vispārējiem principiem balstīta pieeja. Tā kā audita atzinums nav tikai veidlapas aizpildīšana, to iespējams sagatavot dažādās formās.

Ir valstis, kur audita atzinumu cenšas veidot iespējami īsu un koncentrētu. Šāds izpildījums parasti katru konstatēto problēmu ietilpina vienā A4 formāta lapaspusē. Vizuāli tas veidots no fotogrāfijas, kas attēlo problēmu, drošības problēmas definīcijas vienā līdz divos teikumos un ieteikuma izmaiņām vai uzlabojumiem aptuveni vienas rindkopas apjomā.

Latvijā audita atzinumos lielāka loma tiek pievērsta tekstuāliem skaidrojumiem (kā konstatējošā, tā rezultatīvā daļā). Plašāk aprakstošas formas audita atzinumi ļauj formulēt tās problēmas, kas vai nu nav vizuāli (fotogrāfijās) „pierādāmas” vai izriet kā iespējamās sekas, ja kāda no konstatētām nepilnībām vai trūkumiem netiks novērsta.

Latvijā praktizētā atzinumu veidošanas kārtība varbūtēji prasa no atzinuma lasītāja lielāku laiku, salīdzinot ar minēto īso un koncentrēto formu, bet ļauj individuāli attiekties pret katru audita pasūtītāju. Tas jāpaskaidro tuvāk.

Ir liela nozīme, ar kādiem valodas izteiksmes līdzekļiem auditori vēršas pie audita pasūtītāja.

Ja auditu prasa profesionāls, pieredzējis ceļu projektētājs, „saruna” caur audita atzinumu ir ļoti īsa un lietišķa. Abas puses (pasūtītājs un audita grupa) saprot projekta ideju un izpildījumu vienādi, ar analogiem profesionāliem terminiem. Šādam gadījumam tiešam garāki teksti ir lieki.

Citāda ir situācija, ja, piemēram, auditu sarežģītos pilsētas apstākļos pasūta jauns un nepieredzējis (gan kā cilvēks, gan kā firma) projektētājs. Aksioma, ka pieredze var rasties tikai ar laiku, ir spēcīgā vienmēr.

Parasti šādiem mazāk pieredzējušiem klientiem šķiet, ka sīkas atkāpes un novirzes nevar izsaukt nopietnas negatīvas sekas ceļa lietotāju drošībai. Auditam nākas uzņemties arī zināmu „skolotāja” lomu, nereti visai plaši paskaidrojot, kā potenciālā bīstamība var rasties. Visai bieži „skološanā” tiek izmantoti citu analoģu piemēri. Audits tādā veidā rosina mācīties no citu, ne savām, kļūdām.

Gribas minēt vēl vienu audita pasūtītāju kategoriju, kas prasa citādu, kā minētās, pieeju. Tās ir pašvaldības. Visai bieži pašvaldību pārstāvji, kas iesaistīti ceļu drošības audita pasūtīšanā, ir bez speciālām zināšanām, sevišķi par satiksmes organizāciju.

Parasti nelielu pašvaldību pārstāvjiem ir arī ļoti maza pieredze līdzīgu objektu realizācijā (kas ir pilnīgi loģiski). Prakse liecina, ka šādiem klientiem ir ievērojama iecietība pret nedrošiem risinājumiem. Tas sevišķi spilgti izpaužas ierobežotu finanšu līdzekļu apstākļos.

Audīta grupai nereti savā atzinumā gari un plaši nākas skaidrot nepieļaujamību un bīstamību izvēlētiem risinājumiem. Piemērs. Pašvaldība ciematā uz šauras ielas bez ietvēm, bet ar ievērojamu kravas transporta klātbūtni un galveno bērnu ceļu uz skolu, nolēmj veikt uzlabojumus, ierīkojot apgaismojumu.

Caur audīta atzinumu pašvaldībai tiek sniegta apmācību veida konsultācija, ka bez pamata problēmas novēršanas- gājēju un transporta telpas nodalīšanas- sekundāri (kaut paši par sevi labi) pasākumi nedos gaidīto efektu.

9.3. NOFORMĒJUMS

Audīta atzinumam jābūt titullapai ar objekta (projekta) nosaukumu. Audīta atzinumam jābūt numurētam. Lapā jāuzrāda ceļu drošības audīta stadija. Noteikti jānorāda audīta veikšanas laiks un audīta grupas vadītājs. Būvprojektu izvērtēšanā skiču un tehniskā projekta līmenī parasti norāda arī projektētāju.

Atzinumam norādāms darba saturs.

Audīta atzinumā jāiekļauj pārskats (vai kopija) par audītam iesniegtiem materiāliem un datiem. Tas nepieciešams, lai vēlāk būtu iespējams fiksēt, kāda izpildījuma projekta materiāli ir tikuši audītēti.

Ievada daļā tiek sniegts audīta likumiskais pamatojums un izklāstīts pilns audīta grupas sastāvs. Ievadā tiek novērtēts, cik pilnīgi ir iesniegtie materiāli kvalitatīva audīta veikšanai.

Konstatējošā daļā parasti bez aprakstiem tiek pievienotas arī fotogrāfijas, kas apliecina bīstamību, kas projektam jānovērš, esamību. Konstatējošās daļas ietvaros bieži tiek lietots arī kartogrāfiskais un projekta vai citu avotu shēmu materiāls.

Teksta un materiāla sakārtojums ir auditoru brīvas izvēles lauks. Izvēloties sakārtojumu, auditoriem jāpatur prātā- kam viņi šo audīta ziņojumu raksta un kāds ir paredzamo problēmu apjoms, kas jāizpauž atzinumā. Ja auditoram ir pārlicība, ka pasūtītājs nevēlēsies lasīt garu atzinumu, iespēju robežās jāizvēlas īss formāts. Ja ir pazīmes, ka pasūtītājam ir laiks un interese par maksimāli droša projekta izstrādi, var veidot apjomīgāku atzinumu.

Var aprakstīt konkrētu vietu vai problēmu un to ilustrēt. Šāda pieeja labāka ir gadījumiem, kad problēmu nav daudz un tās ir savstarpēji atšķirīgas.

Var arī definēt atkārtos problēmu un vizualizācijai sniegt vienu piemēra attēlu (izmanto biežāk) vai visas objekta apskatē fiksētās nedrošās vietas (lieto retāk). Parasti izmantojams noformējums, ja problēmu vietu ir daudz, bet problēmu tipu daudzums ir neliels.

Iespējams arī darbu veidot tā, ka vizuālais materiāls tiek atdalīts no tekstuālās daļas kā atsevišķa nodaļā vai pielikums. To parasti lieto, ja liela apjoma darbiem ir daudz problēmu ar atšķirīgiem tipiem un biežu atkārtosanos.

Audita atzinuma rezultatīvo daļu veido diezgan konspektīvu. Te jāmin fakts, ka jebkurš pasūtītājs ir ieinteresēts ieraudzīt īsu rezumējumu- ko tad audīts iesaka darīt (mainīt, papildināt u.c.).

Ja konstatējošā daļā ir sniegts pietiekami plašs apraksts problēmai un tās attīstības scenārijiem, tad rezultatīvajā daļā pietiek arī ar īsu tēžu veida pārskatu, kurās pozīcijā izdarāmas izmaiņas un papildinājumi.

Ja konstatējošā daļa aprobežojas ar problēmas kā tādas fiksāciju projektā, tad rezultatīvajā daļā jāuzrāda arī sagaidāmās sekas, ja problēma no projekta netiks attālināta.

Audita atzinuma nobeigumā audita grupas vadītājs paraksta atzinumu. Jāiegaumē vienkārša formula: parakstīts = pabeigts. Pēc audita atzinuma parakstīšanas audita grupa ir atbildīga par dokumentā pausto un nekādi papildinājumi vai labojumi audita atzinumam nav pieprasāmi un izdarāmi.

Latvijā iegājies, ka auditu paraksta viens auditors. Ir prakse, piemēram, Lielbritānijā, ka audita atzinums noteikti jāparaksta visiem audita grupā iesaistītiem. Arī Latvijā nav aizliegts auditu parakstīt vairākiem (visiem) no audita grupas konkrētajam projektam.

10. KAS NOTIEK PĒC AUDITA

Pēc audita pabeigšanas un atzinuma sagatavošanas pilnvarotā institūcija piecu darbdienu laikā iesniedz atzinumu pasūtītājam un Satiksmes ministrijai. Tā kā audita pakalpojums ir ar konsultatīvu raksturu, audita process tajā audita stadijā, kurā ceļu drošības audits ticis pasūtīts, pēc gala produkta- audita atzinuma nodošanas ir beidzies.

10.1. ATBILDĪBA PAR AUDITA IETEIKUMIEM

MK Noteikumi Nr. 972 paredz, ka audita pasūtītāja pienākums ir pēc iespējas ievērot audita atzinumā sniegtos ieteikumus.

Ja ceļu drošības auditu ir pasūtījis projektētājs, viņš izskata audita atzinumu. Rekomendācijas, kas saistītas tieši ar projekta sagatavošanas gaitā pieļautajām neprecizitātēm vai trūkumiem, projektētājs parasti novērš.

Tomēr var būt audita ieteikumi, kas prasa principiālas izmaiņas projektā (biežāk izpaužas priekšdarbu stadijā). Tad projektētājs analizē audita piedāvājumu un pieņem savu nostāju- piekrist vai nepiekrist rekomendācijai. Ja projektētājs piekrīt audita ieteiktajām izmaiņām, viņš iepazīstina savu projekta pasūtītāju ar audita piedāvājumu, izsaka savu pozitīvo viedokli un cenšas pārliecināt finanšu līdzekļu turētāju piekrist veikt norādītās izmaiņas.

Gadījumos, kad projektētājs nav vienprātis ar auditoru ieteikumiem, tie jāapspriež ar projekta pasūtītāju. Pēc apspriešanas projekta pasūtītājs vai nu piekrīt audita pozīcijai vai pievienojas projektētāja pozīcijai nepiekrīst audita rekomendācijas ieviešanai projektā.

Līdzīgi ir gadījumos, kad auditu pasūta nevis projektētājs, bet ceļa (ielas u.c.) īpašnieks, pārvaldītājs vai viņa nolīgts konsultants. Attieksme pret audita rekomendācijām iespējama gan pozitīva, gan negatīva.

Neatkarīgi no audita pasūtītāja statusa par audita rekomendāciju ievērošanu vai noraidīšanu atbildīgs ir minētais īpašnieks vai pārvaldītājs.

Par visām rekomendācijām ir jāsniedz rakstisks paskaidrojums (adresēts audita institūcijai un Satiksmes ministrijai). Paskaidrojumā jānorāda, kuri ieteikumi tiek ņemti vērā, bet kuri nē. Noraidīšanai jānorāda tās iemesli.

Ļoti svarīgs ir faktors, ka ceļu drošības audita būtība ir uzlabot satiksmes drošību. Lēmumu pieņemšana- cik apjomīgi iespējams uzlabot infrastruktūras drošību konkrētajā projektā, var izlemt tas, kuram ir pieejams uzlabojumiem vai izmaiņām nepieciešamie finanšu resursi. Lēmuma pieņēmējs ir atbildīgs par sekām (noteikts MK Noteikumos „Ceļu drošības audita noteikumi”), kādas varbūtēji var iestāties gadījumos, kad audita ieteikumi tiek noraidīti.

Arī Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2008/96/EK noteikts, kā rīkoties, ja audita atklātie bīstamie aspekti netiek ievērtēti projektā- jāsniedz rakstisks ziņojums par neievērtēšanas iemesliem.

10.2. IETEIKUMU TRANSFORMĀCIJA

Būtu maldīgi uzturēt ceļu drošības pārvaldības sistēmu, kas tikai apskata atsevišķi katru gadījumu. Sistēmas efektivitātei nepieciešama pieļauto kļūdu skaitliska un kvalitatīva mazināšanās.

Lai gan ceļu drošības audita sistēmas izklāsts ar iespējamu analīzi par biežāk pieļautajām un „rupjākajām” kļūdām nav projektētāju vai ceļa pārvaldītāju pamatzināšanu kursa daļa, audita darbs tendēts arī uz vispārēju un nepārtrauktu klientu un sabiedrības informēšanu un izglītošanu satiksmes drošības jautājumos.

Audita darba pieredze parāda, kā kvalitatīvi „izaug” pašvaldību izpratne un uzdevumu projektētājiem kvalitāte, auditam regulāri iesaistoties attiecīgās pilsētas projektupārbaudēs. Pašvaldību darbinieki ar laiku izprot, ko parasti prasa audits, un pamatelementus satiksmes drošībai jau sākotnēji ietver darba uzdevumos.

Līdzīgas pozitīvas tendences ir fiksētas arī projektētājiem (firmām), kas pietiekami ilgu laiku darbojas attiecīgajā tirgus segmentā. Līdzīga rakstura projektos audita grupu izdarītā vairākkārtīga drošības prasību izvirzīšana ar laiku ir iemācījusi projektētāju jau projekta izstrādes gaitā novērst vai vismaz „mīkstināt” trūkumus, uz kuriem audits atkal un atkal ir norādījis.

Protams, satiksmes drošības ieteikumi, lai projektos netiktu pieļautas jau atrastas kļūdas, kam ir rodama arī pozitīvu risinājumu pieredze, ir propagandējami arī citos veidos (publikācijas, semināri u.c.).

10.3. DĀRGI VAI LĒTI

Ceļu drošības audits ir maksas pakalpojums. Līdz ar to bieži izvirzās jautājums- vai audits nesadārdzina projektu. Atbilde ir „jā un nē”.

Ja audits rosina projektam kaut ko pievienot papildus piedāvātajam variantam, kopējās projekta izmaksas pieaugs. Praksē notiek arī pretējais- audits iesaka atteikties no kādiem projektā iestrādātiem liekiem vai sarežģītiem (un dārgiem) risinājumiem. Tad, protams, projekta tāmes vērtība pazemināsies.

Latvijā attiecīgi pētījumi netiek veikti, bet nav iemesla Latvijas audita sistēmas, kas balstīta, kā minēts darba sākumā, uz Dānijas un Lielbritānijas definētiem principiem un procedūru, ieguvumu un izmaksu aprēķinu uzskatīt par kaut ko radikāli atšķirīgu no minētajām un citām zemēm.

Tā projekta „BALTRIS” apskatā par labāko audita praksi teikts, ka pasaulē ceļu drošības audita procedūra izmaksā ap 4% no projektēšanas izmaksām. Savukārt projektēšana paņem 5%-6% no projekta kopējām izmaksām. Protams, ka gan audita, gan projektēšanas izmaksas ir krietni atšķirīgas projektiem atkarībā no lieluma, projekta rakstura un sarežģītības.

Amerikas Savienoto Valstu Federālās ceļu administrācijas dati uzsver, ka pasūtītājs ceļu drošības auditu uztver kā svarīgu, bet lielākoties, neizmērāmu ieguvumu. Skaitliski kā piemērs minēts pētījums Dienvidkarolīnā (ASV štats). Izvērtējot negadījumus dažādos auditētos objektos pēc viena gada objektu ekspluatācijas, tika iegūti sekojoši rezultāti.

Objekts	Auditā sniegto ieteikumu ievērtēšanas apjoms	Negadījumu (vai letālu negadījumu) samazinājums
1	4 no 8	-12,5%
2	2 no 13	+15,8%
3	9 no 9	-60% (letālu)
4	25 no 37	-23,4%

Lielbritānijā veiktā analīze salīdzināja 19 projektus, kuros tika veikts ceļu drošības audits, ar citiem 19 projektiem, kam audits netika veikts. Rezultāti bija audita procedūru pozitīvi vērtējoši.

Vidējais satiksmes negadījumu skaits ar bojā gājušiem vai ievainotiem auditētajos 19 objektos vienā gadā samazinājās par 1,25 negadījumiem objektā (negadījumu skaita pazeminājuma vidējās robežās no 2,08 līdz 0,83).

Citos 19 objektos, kas bija izstrādāti ar līdzīgiem mērķiem, ietverot domu par satiksmes drošību, bet neauditētiem, situācija bija atšķirīga. Gada laikā negadījumu ar ievainotiem vai bojā gājušiem skaits pazeminājās par 0,26 negadījumiem objektā (vidējās robežās no 2,6 līdz 2,34).

Ievietojot attiecīgas valsts pieņemtās metodikas satiksmes negadījumu izmaksu noteikšanai skaitliskos datus, var iegūt naudas izteiksmi, ko ceļu drošības audits ar savām rekomendācijām spēj sniegt kā ietaupījumu sabiedrībai.

Arī atbilde uz skeptiķu otru jautājumu- varbūt pats audits (procedūra) ir neatbilstoši dārga- ir par labu ceļu drošības auditam. Izmaksu un ieguvumu samērs *cost-benefit ratio, angl.*), kāds minēts Nīderlandes Ceļu pētniecības institūta (SWOV) publikācijā, ir sekojošs.

Pētījumā par 9 auditiem Austrālijā tika konstatēts, ka visiem projektiem izmaksu un ieguvumu samērs bija pozitīvs (tas nozīmē >1). Skaitliskie lielumi bija no 3 līdz 242 attiecībā uz vienu projektu. 90% no rekomendācijām bija ar pozitīvu izmaksu un ieguvumu samēru, bet 75% gadījumu šis samērs bija > 10 .

LITERATŪRAS SARAKSTS

Ceļu satiksmes noteikumi un Ceļu satiksmes likums (2012), ISBN: 978-9934-8146-1-7

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/96/EK (2008. gada 19. novembris) par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību (EUR-Lex – 32008L0096 – LV)

Ministru kabineta noteikumi Nr. 972 „Ceļu drošības audita noteikumi” (2008. gada 25. novembris) <http://www.likumi.lv/doc>

Ministru kabineta noteikumi Nr. 482 „Ceļu drošības auditoru sertificēšanas kārtība” (2007. gada 10. jūlijs) <http://www.likumi.lv/doc>

Toth-Szabo, Zs, Varhelyi, A., (2011) Road Safety Audit- Good Practice Review for implementation. BALTRIS Project report WP.3.

FHWA (2006) Road Safety Audit Guidelines (No. FHWA-SA-06-06) <http://safety.fhwa.dot.gov/rsa/guidelines/>

Falco, F., Proctor, S., Gonzáles, E. P., (2007) The European Road Safety Auditor Training Syllabus Main report EURO-AUDITS http://ec.europa.eu/trtransport/road_safety/pdf/projects/euro

Proctor, S., Belcher, M., Cook, S. (2001) Practical Road Safety Auditing ISBN:0 7277 2938 1

Gaardbo, A., Schelling, A. (1997) Manual of Road Safety Audit ISBN: 87 7491 885 0

NRA (2009) Design Manual for Roads and Bridges. Volume 5 Section 2 Part 2 RA HD 19/09 Road Safety Audit <http://www.nra.ie/RepositoryforPublicationsInfo/file.16168,en.pdf>

University of New Brunsvik (1999) Road Safety Audit Guidelines <http://www.unb.ca/transpo/rsa/RSAGuidelines.pdf>

SWOV (2009) Fact sheet. The Road Safety Audit and Road Safety Inspection http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Audit_and_Inspection.pdf

PIELIKUMI

1. PIELIKUMS. AUDITORU APMĀCĪBA

Lai panāktu, ka audita darbā iesaistītie cilvēki spēj novērtēt ceļa un ar ceļu satiksmi saistīto projektu drošības līmeni, ir nodrošināms noteikts zināšanu un prakses līmenis. Audita veicējiem ir jābūt gan ar attiecīgu pamata izglītību, gan ar pieredzi, gan pastāvīgu tālāko atjaunojošo izglītību.

1.1. NORMATĪVAIS PAMATOJUMS

Auditoriem Latvijā prasības, kas raksturo izglītību un apmācību, nosaka Direktīva 2008/96/EK par infrastruktūras drošības pārvaldību, LR Ministru kabineta noteikumi Nr. 972 Ceļu drošības audita noteikumi” un LR Ministru kabineta noteikumi Nr. 482 Ceļu drošības auditoru sertificēšanas kārtība”.

1.2. APMĀCĪBAS PROCESS

Nepieciešamās izglītības pamatus veido augstākās izglītības iegūšana ceļu vai satiksmes menedžmenta specialitātēs. Perspektīvajam auditoram jābūt vismaz piecu gadu praksei specialitātē, ka arī pieredzei par ceļu projektēšanu un satiksmes negadījumu analīzi.

Tuvojoties auditora darbam, cilvēkam jāiegūst ceļu drošības auditora sertifikāts. Gan sertifikāta izsniegšanu, gan mācību procesu dokumenta iegūšanai nosaka Satiksmes ministrija.

Arī Eiropas ceļu tīkla auditoriem, kuriem jāatbilst Direktīvas 2008/96/EK prasībām, prasības ir līdzīgas. Eiropas ceļu auditoriem Direktīvā tiek prasīts auditora sertifikāts. To var izsniegt personām ar izglītību vai pieredzi ceļu projektēšanā, satiksmes drošības tehnikā un satiksmes negadījumu analizē. Ir prasība, ka auditoriem turpmāk regulāri jāapmeklē mācību kursi.

1.3. KURSI

Lai pretendētu uz ceļu drošības auditora statusu, Latvijā ir jāapmeklē speciāli apmācību kursi. Kursu programmā ietilpst tādas tēmas kā

- satiksmes drošības jautājumu nozīme sabiedrības drošības jomā,
- ceļu satiksmes negadījumu analīze,
- audita nepieciešamība un principi,
- audita stadijas,
- atzinuma sagatavošana,
- praktiskās nodarbības, ietverot lauka apstākļus,
- audita atzinuma prezentēšana.

Kursu ilgums Latvijā pagaidām nav noteikts. Lai panāktu homogēnu audita vērtējumu Eiropas ceļu tīkla ceļiem dažādās ES dalībvalstīs, ir izstrādāts Eiropas Komisijas līdzfinansēts projekts EURO-AUDITS. Tā ietvaros ir rekomendēts kursus dalīt divu kategoriju pasākumos: ceļu drošības audita ievada kursus un augstākajosursos (*advanced course- angl.*). Katru kursu ilgumam jābūt 3 dienu garumā.

EURO-AUDITS var kalpot kā vienotas pieejas līdzeklis kursu formāta un satura izstrādāšanā abām kursu kategorijām, veidojot vai uzlabojot katras valsts nacionālo kursu sistēmu.

Auditora statusa pretendents Latvijā pēc apmācības kursu noklausīšanās izsniedz apliecību par kursu pabeigšanu. Apliecība ir derīga 1 gadu un 6 mēnešus, un tā nedod tiesības apliecības īpašniekam veikt ceļu drošības auditu.

1.4. EKSĀMENS

Lai varētu pretendēt uz ceļu drošības auditora sertifikācijas eksāmenu, iepriekšējā punktā minēto apmācības kursu noklausīšanās ir obligāts priekšnoteikums.

Eksāmenu organizē un pieņem sertifikācijas komisija. Tā tiek veidota, iesaistot pieredzējušus pārstāvjus no CSDD, kā arī no VAS „Latvijas Valsts ceļi”, Satiksmes ministrijas un Rīgas Tehniskās universitātes.

Pirms eksāmena pretendents jāiesniedz sertifikācijas komisijā iesniegums un virkne dokumentu: izglītības dokuments, apmācības kursu apliecība un pēdējo piecu gadu profesionālas darbības apraksts. Komisija izvērtē pretendenta atbilstību un nolemj, pieļaut vai nepieļaut pretendentu eksāmenam. Par lēmumu piecu darbdienu laikā tiek paziņots pretendentam.

Eksāmens kārtojams apmācības kursu beigšanas apliecības darbības laikā. Eksāmens tiek veidots atbilstoši apmācības programmai un sastāv no teorētiskās un praktiskās daļas.

Pēc eksāmena (pozitīva lēmuma gadījumā) pretendents saņem ceļu drošības auditora sertifikātu. Ja pretendents sertifikācijas eksāmenu nav nokārtojis, atkārtots eksāmens tiek pieņemts ne agrāk kā pēc sešiem mēnešiem.

Sertifikāta derīguma termiņš ir trīs gadi.

1.5. KVALIFIKĀCIJAS PAAUGSTINĀŠANA

Kvalifikācijas paaugstināšana un turpmākās tiesības veikt ceļu drošības auditus pēc trīs gadiem, kad beidzas ceļu drošības auditora sertifikāta derīguma termiņš, saistīta ar nepieciešamību noklausīties ceļu drošības auditora kvalifikācijas paaugstināšanas kursus.

Lai atkārtoti saņemtu sertifikātu auditu veikšanai nākošajam laika posmam, auditoram jāiesniedz sertifikācijas komisijai apliecība par kvalifikācijas paaugstināšanas kursu pabeigšanu, kā arī pārskats par auditora darbību iepriekšējā sertifikāta darbības laikā.

Darbības pārskats attiecas ne vien uz veiktajiem auditiem un dalībnieka statusu audita grupā, bet arī uz visa veida ar satiksmes drošību, projektēšanu un satiksmes organizāciju saistītām papildus apmācības programmām, kur auditors ir piedalījies.

1.6. KVALIFIKĀCIJAS PAZEMINĀŠANA

Gadījumos, ja pēc auditora sertifikāta izsniegšanas tiek konstatēts, ka auditors ir sertifikācijas komisijai sniedzis nepatiesus datus, vai auditors pats lūdz anulēt viņa sertifikātu, komisija izsniegto sertifikātu anulē.

Ja auditors savā darbībā nepilda ceļu drošības auditu reglamentējošo aktu prasības vai par auditora darbību ir iesniegta sūdzība, ko sertifikācijas komisija atzīst par pamatotu, komisija auditoram izsaka rakstisku brīdinājumu.

Ja auditora arī pēc rakstiska brīdinājuma saņemšanas turpina nepildīt ceļu drošības auditu reglamentējošo aktu prasības, sertifikācijas komisija sertifikātu atņem. Sertifikātu auditoram atņem arī gadījumos, ja tiesa auditoru atzinusi par rīcībnespējīgu vai auditors noteiktajā termiņā un laikā nav paaugstinājis kvalifikāciju.

Personai, kurai ceļu drošības auditora sertifikāts ir anulēts vai atņemts, iespēja veikt atkārtotu sertifikāciju ir ne ātrāk kā pēc diviem gadiem.

2. PIELIKUMS. KONTROLSARAKSTI

Kontrolsaraksti ir jautājumu kopas vai saraksti, kas uzskaita, kas auditoram būtu jāizvērtē, kad viņš veic ceļu drošības auditu.

Vairumā valstu, kur jau ir ieviests ceļu drošības audits, ir ieviesti arī kontrolsaraksti. Kontrolsaraksti pēc savas formas un apjoma ir ļoti atšķirīgi atkarībā no audita institūciju un projekta tipa noteiktajām prasībām. Saraksti var būt ļoti kodolīgi, kas tikai dod auditoram mājienu, kādā projekta jomā pievērst uzmanību. Tai pat laikā kontrolsaraksti var sastāvēt no simtiem ļoti detalizētu jautājumu, kas auditoram būtu jāatbild.

Latvijā lietoto ceļu drošības audita kontrolsarakstu apjoms un veidojums ir tuvs Dānijas auditā lietotajam.

2.1. KONTROLSARAKSTI- PAŠKONTROLES INSTRUMENTS

Kontrolsaraksti ir ieviesti kā ceļu drošības auditora darba palīg līdzeklis un paškontroles instruments. Kontrolsaraksti nav uzskatāmi par veidlapu, ko aizpildot tiek veikts sekmīgs ceļu drošības audits. Nevienam kontrolsarakstam nevar aizstāt auditora pieredzi un potenciālās bīstamības izjūtu par projektu vai tā daļu. Teātra terminoloģijā kontrolsaraksts ir tikai „suflieris”, bet pati „loma” ir jāizspēlē auditoram.

Audita pasūtītājam nav tiesību pieprasīt kontrolsarakstus pievienot audita atzinumam. Arī sarakstu esamības uzrādīšana nav pieprasāma.

2.2. KAD SARAKSTUS LIETOT

Auditors lieto kontrolsarakstus, lai pārliecinātos, ka audita gaitā viņš nav piemirsis izskatīt kādu būtisku satiksmes drošības aspektu. Kontrolsaraksti ir auditora pieredzes pieauguma līdzgaitnieki. Praksē darbojas apgrieztā proporcija: jo vairāk pieredzējis ir ceļu drošības auditors, jo mazāk viņš lieto kontrolsarakstus.

Kontrolsarakstus lieto jauni vai maz pieredzējuši auditori. Dažreiz kontrolsarakstus savā darba arsenālā pārņem arī pieredzējuši audita veicēji, ja viņiem nākas auditēt kādu tēmu, ar ko saskaras pirmo reizi vai kura ilgu laiku nav bijusi aktuāla. Nav izslēgti gadījumi, kad auditori izmanto kontrolsarakstus arī situācijās, kad, piemēram, ilgu laiku ir veikta tikai iespējamības vai detalizētā audita stadija, bet tad pēkšņi „jāpārlec” uz pirmsatklāšanas stadiju.

Kontrolsaraksti ir laba iespēja arī projektētājam. Pielietojot kontrolsarakstu, projektētājs var pārbaudīt sava darba vispusību attiecībā uz satiksmes drošības jautājumiem.

2.3. KĀ LIETOJAMI KONTROLSARAKSTI

Kontrolsaraksts ir savdabīgs „špikera” veids auditoram. Kontrolsarakstus audita grupa var lietot gan individuāli, pēc tam apvienojot un salīdzinot dažādu personu izdarītās piezīmes, gan kopīgi, vienojoties par sarakstā minētās atbildes formulēšanu.

Uzsākot darbu pie audita, auditoram jāizdrukā attiecīgais kontrolsaraksts. Tad ir secīgi jāseko audita uzdotajiem jautājumiem un uz tiem jāatbild.

Parasti atbildes aprobežojas ar „jā, atbilst” vai „nē, neatbilst”. Gadījumos, ja atbildi nav iespējams noformulēt viennozīmīgi, auditoram nākas veikt papildus piezīmes. Šādas piezīmes ir būtiski atcerēties laikā, kad tiek rakstīts auditā atzinums. Piezīmes parasti ļauj auditoram sev atgādināt, ka projektā ir lietas, kas šķietami it kā ir labi atrisinātas, tomēr ir kāds auditora skatījumā būtisks „bet”.

Kontrolsarakstam jābūt auditora tuvumā jebkurā audita veikšanas fāzē- gan iepazīstoties ar projektu un rasējumiem, gan apmeklējot objektu dabā, gan analizējot projektu, gan rakstot audita atzinumu.

2.4. KONTROLSARAKSTU PARAUGI

Kontrolsarakstu uzbūve valstīs, kur ir ieviests ceļu drošības audits, ir atšķirīga. Nav vienas universālas kontrolsarakstu formas. Katra valsts cenšas veidot sarakstus ar domu, lai auditoram nebūtu lieka laika patēriņa, lasot kontrolsarakstu un to aizpildot. Tā, piemēram, ne visur būs aktuāli jautājumi par dzīvnieku žogu ierīkošanu un izpildījumu vai sniega aizsargsētu uzstādīšanu.

Latvijas ceļu drošības audita sistēmā kontrolsaraksti ir izstrādāti atbilstoši audita stadiju principam: katrai audita stadijai ir savs kontrolsaraksts.

Pastāv arī citi dalījuma principi: pēc ceļa tipa (maģistrāle, autoceļš, iela, pievadceļš u.c.) vai pēc vietas jeb pozīcijas (plānojums, šķērsprofils, parasts krustojums, lokveida krustojums, regulējams krustojums, dzelzceļa pārbrauktuve, ātrumvaļņi, ceļa zīmes, stāvlaukumi u.tml.).

Nav pamata teikt, ka viens vai otrs ir labāks jeb sliktāks princips. Latvijas kontrolsarakstu izveides sistēma balstās uz auditora domāšanas „nosūtīšanu” veikt auditu konkrētā audita stadijā, pieļaujot, ka daļa jautājumu atkārtosies arī kādā nākošajā audita veikšana stadijā.

Bez tālāk uzrādītajiem Latvijā lietotiem kontrolsarakstiem dažādām ceļu drošības audita stadijām, iespējami arī cita veida (mērķa) kontrolsaraksti, piemēram, ceļa darbu vietām vai velosipēdu un gājēju ceļam.

1. JEB IESPĒJAMĪBAS STADIJA

Projekts
Auditors
Datums

Nr.	Jautājums pārbaudei	Viss kārtībā	Trūkumi, nepilnības, piezīmes
1.	Vai izvēlētais ceļa tips, plāns un profils nodrošina optimālo drošību visām ceļa lietotāju grupām, ņemot vērā sagaidāmo satiksmes intensitāti un ātrumu?		
2.	Vai ir domāts par regulēšanu ar luksoforiem?		
3.	Vai projekts atbilst prasībai par ceļa vairāku posmu savietojamību?		
4.	Vai būs pietiekami vietas apdzīšanai?		
5.	Vai krustojumu skaits un sadalījums ir piemērots attiecība uz: <ul style="list-style-type: none"> - jaunā ceļa plānoto funkciju? - iedarbi uz apkārtējo, savietoto ceļu tīkla daļu; vai jaunais projekts vienkārši nepārbīda problēmas uz citu tīkla daļu? - pieejamību sabiedriskajam transportam un glābšanas dienestu transportam? 		
6.	Vai, apsverot sagaidāmo satiksmes blīvumu, nogriešanās manevrus tajā un mazaizsargāto lietotāju kategoriju intensitāti, paredzētie krustojumu tipi šīm kategorijām nodrošina vislielāko drošību; četru zaru krustojumu novēršana; luksoforu esamība; pārlietu lielu (70) pieejas ātrumu regulējamiem krustojumiem bīstamība; lokveida krustojumi un to bīstamība velotransportam.		
7.	Vai ir plānots apgaismojums? Ja ir, vai ar to panākta maksimālā drošība gan krustojumos, gan starpmezglu posmos?		
8.	Vai projektam ir kāda ietekme uz pastāvošo gājēju un velosipēdistu ceļu tīklu?		
9.	Vai projekts ietver pasākumus, vērstus uz mazaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem? Ja jā, tad vai tie ir ar maksimālu drošību?		
10.	Vai CSNg dati par apkārtējo ceļu tīklu dod		

CEĻU DROŠĪBAS AUDITS. VADLĪNIJAS

	pamatu arī plānotajā projektā sagaidīt zināmas satiksmes drošības problēmas?		
11.	Vai ir sagaidāma lauksaimniecības tehnikas uzbraukšana uz ceļa un to radītās problēmas?		

2. JEB PRIEKŠDARBU STADIJA

Projekts
Auditors
Datums

Nr.	Jautājums pārbaudei	Viss kārtībā	Trūkumi, nepilnības, piezīmes
1.	Vai visi ieteikumi no 1. kontrolsaraksta ir ievērtēti? Ja nē – kāpēc? Vai ir tādas izmaiņas, kas bija jāpārbauda iepriekšējā stadijā?		
2.	Vai izvēlētais ātrums ir atbilstošs šķērsprofilam u. c. projekta elementiem un vai ir izvēlēts reāls ātrums?		
3.	Šķērsprofils: - vai ir paredzēta brauktuves malas kontūras izcelšana ar apmales akmeni? - vai katrai ceļa lietotāju grupai ir pietiekama platība? - vai dažādās ceļa lietotāju grupas ir pietiekami atdalītas?		
4.	Horizontālais un vertikālais plānojums un redzamība: - vai paredzētais plānojums apmierina visas prasības pēc redzamības krustojumos un sānu redzamības starpmezglu posmos? - vai redzamības attālumu ierobežo ceļa zīmes, barjeras, tiltu parapeti, celtnes, nekustīgi šķēršļi, apaugums (esošs un perspektīvs)? - vai projekta daļas satur risku (vertikālo līkņu virsotnes ar asām horizontālajām līknēm, kalnu kores ar luksoforiem)? - “izbraukt” domās projektu abos virzienos.		
5.	Pieslēgumi, šķērsojumi un to projektēšana: - vai no visiem virzieniem tuvojošies ceļa lietotāji varēs redzēt savu tuvošanos konflikta zonai? Vai stop līnijas, nogriešanās joslas un rampas ir skaidri redzamas? - vai esošo ceļu krustojumi un pieslēgumi		

	<p>jaunajam ceļam sakārtoti un pieskaņoti bez asiem līkumiem un slīpumiem?</p> <ul style="list-style-type: none"> - vai ceļa lietotājiem maršruti caur krustojumu ir skaidri redzami visiem virzieniem un manevriem? - vai ir pietiekami daudz vietas visiem transporta veidiem visu manevru izpildīšanai (pārbaudīt, vai ir pietiekoša trajektorija slaucīšanai)? - vai šķērsošanas iespējas gājējiem un velosipēdistiem ir pietiekamas un drošas? - vai mašīnu novietošana stāvvietās rada problēmas? - vai lokveida krustojumi ir aplūkoti? <p>Apdzīvotās vietās marķējumi un kreisā pagrieziena josla ar salīņu ir drošāka; tā novērš apdzīšanu un palīdz gājējiem un velosipēdistiem, kas šķērso ceļu.</p>		
6.	Noteikt, vai plānojums nevar dot iespaidu par nepareizu trajektorijas virziena izvēli.		
7.	<p>Lokveida krustojumu specifika:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vai visas pieejošās joslas izliecas un vai ātrums ir atbilstoši samazināts? - vai ir labi redzama centrālā salīņa? - vai ir veikti pasākumi, lai dotu labumu gājēju un velosipēdu satiksmei? 		
8.	<p>Krustojumos (savienojumos) ar esošo ceļu (sevišķi no daudzu joslu uz divu joslu un divām brauktuvēm uz vienu):</p> <ul style="list-style-type: none"> - vai ir pēkšņas izmaiņas plānojumā? - vai ceļa standarts nemainās par daudz strauji un vai ceļa lietotāji redz un izprot savienojumu savlaicīgi? - vai lokveida krustojums būs gatavs mīkstināt jebkuras negaidītās izmaiņas ceļa standartā un plānojumā? - vai ceļa lietotāji būs gatavi apbraukt salīņu sadalošās joslas sākumā pa pareizo pusi? 		
9.	Vai pastāvošie krustojumi un pieslēgumi piemērojas un atbilstoši piekļaujas projektējamajam ceļam (bez asiem līkumiem un stāviem kāpumiem)?		
10.	<p>Vai ir kādas konstrukcijas, ko grūti drenēt un vai šķērskritums un jebkurš teknes slīpums ir atbilstošs kritiskajos punktos?</p> <p>Vai šīm vietām ir draudi applūst?</p>		

CEĻU DROŠĪBAS AUDITS. VADLĪNIJAS

11.	Vai visās kritiskajās vietās tiks novērsta apdzīšana (ne tikai ar vienkāršu ierobežošanu, bet arī ar līdzekļiem kas apdzīšanas aizliegumu padara pietiekami labi saskatāmu)?		
12.	Ja ir piedāvātas ceļa zīmes un marķējums: - vai marķējums ir konsekvents un pietiekams? - vai ir saprātīgs dotās informācijas daudzuma līmenis? - vai ceļa zīmju daudzums ir minimāls, bet pietiekams?		
13.	Ja nav paredzēts marķējums, vai nav vajadzīgs marķējums speciālām vietām?		
14.	Vai ir kāds risks, ka nevarētu būt kāds ārpus standarta neparedzēts apzīmējums?		
15.	Vai ir kādas lielas zīmju konstrukcijas? Vai tās ir pasargātas ar barjeru vai ko citu?		
16.	Vai ir paredzēts apgaismojums? Kurā līknes pusē?		
17.	Vai būs iespējams veikt uzturēšanas darbus (vārtiem, apgaismojumam, apstādījumiem u. c.) droši un neaizņemot brauktuvi vai velosipēdu joslu?		

3. JEB DETALIZĒTĀ STADIJA

Projekts
Auditors
Datums

Nr.	Jautājums pārbaudei	Viss kārtībā	Trūkumi, nepilnības, piezīmes
1.	Vai visi ieteikumi no 2. kontrolsaraksta ir ievērtēti? Ja nē – kāpēc?		
2.	Šķērsgriezumi: - vai tie ir piemēroti situācijai? - vai tehnēm ir piemērots slīpums jeb vai brauktuve atrodas pietiekamā augstumā virs nomales?		
3.	Apgaismes un luksoforu stabi, zīmju uzstādīšanas standarts u. c. : - vai ir ievēroti droši attālumi līdz brauktuvei vai velosipēdu ceļam? - vai ir paredzētas viegli notriecamas vai līdzīgas satiksmes drošības ierīces?		
4.	Ceļa zīmes un ceļa apzīmējumi: - vai apzīmējumi ir visā ceļa posma garumā? - vai ir skaidra informācija? - vai ir pietiekami daudz zīmju? Vai to nav par daudz? - vai zīmes neaizsedz viena otru vai luksoforus (pārliecinieties, ka tiek piedāvāti aplūkot visi plāni ar ceļa zīmēm un marķējumu)? - vai zīmes ir pareizi izvietotas- bez jebkādiem traucēkļiem redzamībai?		
5.	Vai ir pareizi brauktuves malas (apmales) apzīmējumi?		
6.	Apgaismojums: - vai pastāv risks, ka apgaismojums var optiski maldināt, un vai var būt kādi blakusefekti attiecībā uz luksoforiem un ceļa zīmēm? - vai ir kādas platības, kas var izsaukt kādas briesmas? - vai apgaismotā ceļa puse ir spējīga sekmēt uz plānotā ceļa lietotāju		

	<p>kļūdainu vadību?</p> <ul style="list-style-type: none"> - vai apgaismotā ceļa puse 4 zaru krustojumā rada iespaidu par ceļa turpināšanos pāri jaunajam ceļam? - vai visas gājēju pārejas (apzīmētās un iespējamās citas bīstamās vietas, kur sagaidāmi gājēji) ir apgaismotas? - vai problēmas var radīt apkārtējo teritoriju spēcīgs apgaismojums (celtnes, laukumi, sporta būves, takas u. c.) vai spilgti apgaismoti komercobjekti? 		
7.	<p>Barjeras, margas, dzīvžogi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vai ir pasargātas visas mazaizsargātās platības? - vai tiltu piloni un tērauda stabi ir pasargāti ar barjerām, kur tas nepieciešams? - vai ir dzīvžogi vai gājēju barjeras, kas pasargā gājējus no ceļa šķērsošanas neparedzētā vietā? - vai tie ir pietiekami "caurspīdīgi"? 		
8.	<p>Apstādījumi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vai tie garantē redzamību (arī gājēju redzamību) un vai ir noteikts to maksimālais augstums - vai tie ietekmē marķējuma uztveri un apgaismojuma izplatīšanos? - kādas sagaidāmas problēmas ar pieaugušiem stādījumiem, vai ir ievēroti attālumi līdz nekustīgiem šķēršļiem? - vai būs iespējami droši uzturēšanas darbi? 		
9.	<p>Komunikāciju kameras un skatakas: kur tās ir izvietotas un vai tās ir drošas pārbaudei un uzturēšanai?</p>		
10.	<p>Ceļa virsma:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vai ir lietots porains seguma tips? - vai atsevišķās vietās ir vajadzīgs speciāls segums ar paaugstinātu saķeres koeficientu? - vai seguma maiņas vietas ir skaidras ceļa lietotājiem un vai nevedina uz kļūdainu rīcību? 		
11.	<p>Krustojumos (savienojumos) ar esošo ceļu (sevišķi no daudzjoslu ceļa uz divjoslu ceļa un sadalošās joslas beigās:</p>		

CEĻU DROŠĪBAS AUDITS. VADLĪNIJAS

	<ul style="list-style-type: none"> - vai ir pietiekami daudz iepriekšējās informācijas? - vai ir vērā ņemami atstarojoši stabiņi vai “skaļās svītras”? - vai atstarojošie stabiņi ir pareizi izvietoti? - vai ceļa lietotāji var aizbraukt pa nepareizo pusi sadalošajai salīnai (pie neskaidriem ieejas apzīmējumiem)? - vai sakarā ar divu joslu saplūšanu ir pareizi brauktuves apzīmējumi? - vai malas līnijas ir visā garumā? 		
12.	<p>Divu joslu posmiem, kas sagatavoti paplašināšanai uz četrām joslām ar sadalošo joslu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vai braucējiem visās vietās ir viennozīmīgi skaidrs, ka viņi neatrodas uz vienvirziena ceļa ar divām braukšanas joslām? - vai nakts apgaismojums zīmēm ir ar pietiekami augstu standartu? - vai apdzīšana ir novērsta visās vietās, kur tā nepieciešama? - vai saistībā ar paplašināšanos ir attiecīgie pasākumi tiltu būvniecībā? 		
13.	<p>Piekļaujošos platību vērtējums no drošības viedokļa (lidlauki, dzelzceļa un ūdenstransporta signāli, lidojošas golfa bumbiņas u. c.)?</p>		

4. JEB PIRMSATKLĀŠANAS STADIJA

Projekts
Auditors
Datums

Nr.	Jautājums pārbaudei	Viss kārtībā	Trūkumi, nepilnības, piezīmes
1.	Vai visi ieteikumi no 3. kontrolsaraksta ir ievērtēti? Ja nē – kāpēc?		
2.	Vai iesaistīt vietējos inženierus, uzturēšanas organizācijas un policiju?		
3.	Pārbaudīt visu uzbūvēto kā ceļa lietotājam: ar mašīnu, ar velosipēdu un ar kājām (tas pats arī tumsā).		
4.	Lietot 3. kontrolsarakstu kā palīglīdzekli.		
5.	Pārbaudīt brauktuves efektus; it sevišķi pieslēgumos esošajiem ceļiem.		
6.	Vai par gatavā posma atklāšanu ir informēta sabiedrība?		
7.	Kā notiks pārejas fāze?		

5. JEB MONITORINGA STADIJA

Projekts
Auditors
Datums

Nr.	Jautājums pārbaudei	Viss kārtībā	Trūkumi, nepilnības, piezīmes
1.	Veicot pārbaudi, paņemt līdzi negadījumu analīzes datus un attiecīgos kontrolsarakstus!		
2.	Vai ceļa patiesā funkcija sakrīt ar paredzēto funkciju?		
3.	Vai dominējošais ātrums ir tāds, kā bija paredzēts?		
4.	Vai ceļa standarts un aprīkojums (ieskaitot ceļa ģeometriju, šķērsgriezumu, marķējumu		

CEĻU DROŠĪBAS AUDITS. VADLĪNIJAS

	un plānu) atbilst tā funkcijai, klasifikācijai un ātruma līmenim? (lietojiet 2.un 3. kontrolsarakstu un speciālos nepieciešamos kontrolsarakstus.)		
5.	Vai ceļa lietotāji novieto mašīnas veidā, kas var radīt briesmas?		
6.	Vai apstādījumi traucē redzamību vai aizsedz zīmes?		
7.	Vai ceļa sega un brauktuves apzīmējumi ir labā stāvoklī? (Virzienrādītāji, drenāža)		
8.	Vai ir pazīmes, ka braucēji brauc pāri saliņām un apmales akmeņiem? Kuri virzieni pāri krustojumam un līknēs tiek pārbraukti neatbilstoši ideālam?		
9.	Vai ir pazīmes par citiem konfliktiem un sīkiem negadījumiem (bremzēšanas pēdas, sasistu stiklu un plastmasas gabali u.tml.)		
10.	Vai vienādi tiek izturēti attālumi līdz stingriem šķēršļiem priekš visām ceļa lietotāju grupām? (stādījumi, ceļa aprīkojums u. c.)		
	Gājējiem un velosipēdistiem:		
11.	Vai ir pazīmes, kas liecina par gājēju klātbūtni tiem neparedzētās un bīstamās vietās?		
12.	Vai šķiet, ka ir vajadzīgs labāks vai plašāks līdzekļu klāsts gājēju pārejās?		
13.	Vai šķiet, ka ir vajadzīgs labāks vai plašāks līdzekļu klāsts velosipēdistiem?		
14.	Vai tiek sniegti visi apstākļi bērniem, veciem cilvēkiem, invalīdiem un cilvēkiem ar kustības traucējumiem?		
15.	Vai apgaismojums nodrošina projektā noteikto?		

MĒRĶA AUDITA KONTROLSARAKSTI (PIEMĒRS)

“Apstāties aizliegts” izpētes _____ pilsētas centrā KONTROLSARAKSTS

Iela
Auditors
Datums

Nr.	Jautājums pārbaudei	Jā	Nē	Piezīmes
1.	Iela vienvirziena			
2.	Iela divvirzienu			
3.	Tramvaja sliedes vienā virzienā divos virzienos vienā līmenī brauktuves vidū vienā līmenī brauktuves malā dažādos līmeņos			
4.	Trolejbuss vienā virzienā divos virzienos			
5.	Autobuss vienā virzienā divos virzienos			
6.	Provizoriskais platums brauktuvei labās puses ietvei kreisās puses ietvei sadalošajai joslai			
7.	Esošas stāvvietas labajā pusē uz ietves labajā pusē daļēji uz ietves labajā pusē uz brauktuves paralēli labajā pusē uz brauktuves leņķī kreisajā pusē uz ietves kreisajā pusē daļēji uz ietves kreisajā pusē uz brauktuves paralēli kreisajā pusē uz brauktuves leņķī			
8.	Vai apmales akmeņu augstums traucē stāvošo auto durvīm?			
9.	Vai ir ar ceļa zīmi apzīmētas sabiedriskā transporta pieturas?			
10.	Vai pirms krustojuma ir nepieciešams rezervēt joslas atsevišķiem pagrieziena manevriem?			
11.	Kāda (ja ir) novērotā intensitāte?			

3. PIELIKUMS. ATPAKAĻSAITES NODROŠINĀŠANA.
PASŪTĪTĀJA INFORMĀCIJAS PARAUGS

Ministru kabineta noteikumu Nr. 972 „Ceļu drošības audita noteikumi” ietvaros paredzēta ceļu drošības audita pasūtītāja komunikācijas forma un apliecinājums par vēlmi un iespēju reaģēt uz audita grupas ieteikumiem projekta (būvprojekta) kvalitātes palielināšanai satiksmes drošības laukā. Tas ir jau agrāk minētais rakstisks paskaidrojums (iesniedzams audita institūcijai un Satiksmes ministrijai) jeb pārskats, kas no audita atzinuma tiek un kas netiek ņemts vērā.

Paskaidrojumam nav noteiktas formas. Tas veidojams kā brīvas formas dokuments.

Praksē ceļu drošības audita pasūtītāji pieturas pie tabulāra veida pārskata, numurējot un citējot audita atzinumā saņemtās rekomendācijas un atsevišķā ailē sniedzot savu (vai ar projekta pasūtītāju saskaņotu) komentāru par katru rekomendāciju. Tabulu veido kā vēstules sastāvdaļu vai kā vēstules pielikumu.

Zemāk tiek sniegts piemērs paskaidrojuma rakstīšanai.

_____. _____. 2012.

LR Satiksmes ministrijas _____ departamentam

VAS Ceļu satiksmes drošības direkcija

Par ceļu drošības audita atzinumu Nr. _____

Projektēšanas firma _____ kopā ar projekta _____ pasūtītāju _____ ir izskatījusi ceļu drošības audita atzinuma Nr. _____ piezīmes un rekomendācijas. Par audita rekomendāciju ievērtēšanu vai noraidīšanu paskaidrojam sekojošo.

Nr. p.k.	Audita grupas piezīmes	Paskaidrojums
1.	Precizēt GVDI, norādot perspektīvās aplēses gadu.	Piezīme ievērtēta. Dati iekļauti projektā.
2.	Definēt ielas kategoriju atbilstīgi LVS __ tabulai.	Piezīme ievērtēta. Ielas kategorija definēta.
3.	Pārskatīt $V_{atļ}$, nodrošinot to visā ielas garumā atbilstīgi Ceļu satiksmes noteikumos paredzētam apdzīvotās vietās.	Piezīme ievērtēta. Atļautais ātrums tiks nodrošināts 50 km/h.
4.	Ietves pie brauktuves būtu	Piezīme noraidīta. Esošā apbūve un

CEĻU DROŠĪBAS AUDITS. VADLĪNIJAS

	veidojamas vismaz 2m platas, kā tas prasīts LVS _____	_____ ielas sarkanās līnijas neļauj paredzēt 2m platas ietves.
5.	Uz galvenā ceļa abos braukšanas virzienos pirms katra krustojuma visā apdzīvotas vietas garumā paredzēt 201. ceļa zīmi	Piezīme ievērtēta. Zīmes Nr. 201 „Galvenais ceļš” projektā tiks paredzētas.
6.	Posmā no ___ līdz ___ ierīkot atsevišķu no ielas atdalītu velosipēdu celiņu.	Piezīme no pasūtītāja puses noraidīta ierobežota finansējuma projektam dēļ.
7.	Izvērtēt gājēju apdraudējuma faktoru, paredzot tiltu pār ___ upi bez gājējiem paredzētās daļas.	Piezīme noraidīta. Satiksmes intensitāte ir ___ un gājēju intensitāte ir ___ pārāk mazas, lai speciāli veidotu ietves. Tas prasītu neadekvāti lielus papildus ieguldījumus.
8.	Nelietot pagasta robežas zīmes.	Piezīme ievērtēta- 747. zīmes ar pagasta nosaukumu netiks paredzētas.
9.	Uz mazāk svarīgajiem ceļiem pirms izbaušanas uz galvenā ceļa paredzēt 930. šķērsapzīmējumu.	Piezīme ievērtēta. Apzīmējums norādīts projekta rasējumos.
10.	Norādīt, vai pie upes paredzētajā skatu laukumā nav jāparedz pasākumi velosipēdu novietošanai un informatīvi stendi.	Jautājums ir _____ pilsētas domes kompetencē. Projekta uzdevumā tas nav ticis norādīts, līdz ar ko projekta ietvaros netiek risināts.

Paskaidrojumu paraksta projekta vadītājs un projekta pasūtītāja pārstāvis (ja audita piezīmes un izmaiņas projektā bijis nepieciešams ar pasūtītāju saskaņot).