

# zona vai pilsētas sirds

DIENAS  
TĒMA

Vienotas sabiedriskā transporta pieturas pie Rožu laukuma pagaidām nebūs. Ja autobusi brauktu pa tramvaja sliekšņiem, krustojumā ar Graudu ielu rastos satiksmes konflikti, uzskata Liepājas pašvaldībā.

EGONA ZĪVERTA FOTO

<< Nav tādas pilsētas Eiropā, kur centrā gājēji nebūtu prioritāri, ir pat tik kardināli risinājumi, ka liegts iebraukt noteiktām automašīnām, atzīmē izpilddirektora vietnieks. Liepāja tik radikālu ceļu neiet, tomēr pilsētas centra daļa kļūst kompaktāka un organizētāka. Meklējot risinājumus, ņemti vērā iedzīvotāju ierosinājumi. "Kungu un Lielās ielas krustojumā norādīja uz to, ka pārāk mazi nogriešanās rādīši, tos pārtaisīja. K. Zāles laukumā pārzīmēja līnijas, lai novērstu maldinošo efektu autovadītājiem," pastāsta D. Jēriņš.

Lielās ielas rekonstrukcijas projektā neizdevās izveidot vienotu sabiedriskā transporta pieturu pie universitātes, lai gan par šādu ieceri iepriekš tika runāts. "Tad būtu jālikvidē nogriešanās josla uz Graudu ielu un sastrēgumi būtu garantēti," skaidro D. Jēriņš. Projektēšanas stadijā bijuši vairāki risinājumi, tomēr no satiksmes organizācijas viedokļa secināts – nav reāli autobusam braukt pa tramvaja sliekšņiem. "Visas pieturas vienā kaudzē nevar salikt, četras paliek turpat tuvumā, kur nākotnē varētu būt mobilitātes punkts," viņš saka.

Pilsētnieki raizējas, vai izdzīvos jaunie kociņi pie TC "Kurzeme" un vai tie neizcilās segumu un neapdraudēs ēku. D. Jēriņš skaidro, ka stādītas tiek atbilstošas koku sugas.

"Apšu ielas gadījums pierādījis, ka apses nav stādāmas. Savukārt liepas aug tādās pašas apstākļos daudzās vietās," viņš norāda. M. Jākobsons piebilst,

ka cilvēki grib redzēt zaļumus pilsētā, tikai betons un bruģis nebūtu labi.

## Mākslīgais intelekts palīdz

Luksoforu signālpilnplānojumi arvien vairāk tiek veidoti adaptīvi – uzstāda transportlīdzekļu detekcijas iekārtas, bet gājēji parāda, ka vēlas šķērsot ielu, nospiežot pogu. Tad luksofori darbojas atbilstoši plūsmām, skaidro M. Jākobsons. "Pilsētas centrs dzīvo pulsveidīgi. Kādā brīdī cilvēku ir vairāk, bet uz vakarpusi paliek mazāk. Ja nav gājēju, Lielajā ielā var pastāvīgi darboties zaļais signāls. Īpaši sastrēgumstundās ir svarīgi, ka luksoforu darbojas atbilstoši plūsmām, nevis iepriekš izdomātā grafikā. Signālpilnplāni vairs nav inženieru izdomāti, bet intuitīvi adaptīvi, iesaistot mākslīgo intelektu."

Pirmais faktors ir drošība, otrs – maksimāli izmantota ielas caurlaidība, uzsver D. Jēriņš. "Mazāk mašīnu pilsētā nepaliek. Ja neveiksim šādus uzlabojumus, drīz sēdēsīm korķos," viņš pauž. Iedzīvotāji reizumis sūdzas par pārāk īsu laiku, kas dots ielas šķērsošanai. "Ja zaļā signāla fāze ir 10 sekundes, tad klāt nāk pārslēgšanās fāze – vēl sešas sekundes, ir iespēja pabeigt manevru," pauž M. Jākobsons, taču aicina ziņot, ja kaut kur nevar pagūt tikt pāri. Ja sūdzības ir objektīvas, varot pielikt klāt divas trīs sekundes.

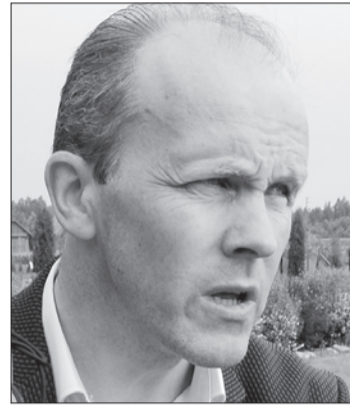
Pašlaik sastrēgumstundās autovadītāji no Jūras ielas netiek uz Tramvaja tilta, jo tas jau pilns

ar spēkratiem. Šeit signālpilnplāns radīts pirms daudziem gadiem, ar modelēšanas metodēm kopā saslēgti trīs luksofori. Saistībā ar K. Zāles laukuma pārbūvi mainījušies satiksmes risinājumi un arī luksoforu regulējums būs daļēji adaptīvs, stāsta M. Jākobsons. "Liepājā ir tikai divi tilti, un to šķērsošanai satiksmes plūsmas sastopas trijos punktos. Tramvaja tilta noslodze ir tuvu 20 tūkstošiem transportlīdzekļu diennaktī. Normālos apstākļos signālpilnplāni strādā labi, bet brīdī, kad mašīnu ir vairāk, nekā viens cikls var uzņemt, vai šobrīd, kad cilvēki ceļā uz Ziemeļu priekšpilsētu sastopas ar būvdarbiem, Tramvaja tilts nespēj laikā atbrīvoties. Tas iespaido satiksmi arī citviet," viņš atzīst. Ja redzams, ka nevar uzbraukt uz Tramvaja tilta, varbūt labāk doties uz Jauno tiltu.

Iedzīvotāji pauž bažas par neredzamiem šaurākajām braukšanas joslām Lielajā ielā. Ja ziema būs sniegota, vai neradīsies problēmas palaist operatīvo transportu? Tāpat ziemas apstākļos nav saskatāmi ceļa apzīmējumi. "Horizontālie apzīmējumi visur ir dublēti ar ceļazīmēm, kas ir prioritāras. Lai kā ziemas uzturētāji censtos nodrošināt, ir neiespējami, lai visos apstākļos apzīmējumi uz ielām būtu redzami. Tad mums būtu vajadzīgas apsildāmas ielas," pauž M. Jākobsons. Ir jāsasnieg apmēram 50 centimetrus dziļam sniegam, lai uz ielām sāktu rasties vaļņi, un tad sniegs ir jāved ārā, uzsver D. Jēriņš. Beidzamo reizi tas darīts 2016. gadā.▶

## EKSPERTI

### Universālais dizains vajadzīgs visiem



Māris Ceirulis, Liepājas Neredzīgo biedrības vadītājs

Pilnā mērā visu apsekojuši un izgājuši vēl neesam, grasāties to darīt. Vasarā tikāties ar pilsētas arhitektu un Attīstības pārvaldi, jo atklājām, ka pilsētvīdē uzradušās vadlīnijas, kuras nav funkcionālas. Iepriekš bija ļoti labi izstrādāts standarts, ka vadlīnijas dziļums ir 5 milimetri un uz augšu izvērtais pumpiņas reljefs arī ir 5 milimetri, tad to ar kāju var sajūst un ar spieķi var noķert. Diemžēl tagad K. Zāles

laukmā parādījušās 3 milimetru vadlīnijas, kuru funkcionalitāte ir ievērojami zemāka, nekā visu laiku Liepājā bija. Mums izskaidroja, ka ienākuši vairāki ražotāji un jau pastāv trīs vadlīniju versijas. Acīmredzot iepirkuma specifikācijā bijis iekļauts vien tas, ka vadlīnijām jābūt.

Biedrība arī konsultēja būvniekus par Peldu ielu un tramvaja pieturvietu pie Pētertirgus, kur krustojums bija ļoti smags – stabli, luksofori, šaura ietve.

Lielajā ielā ar vadlīniju ir labāk, bet ne tik labi, kā agrāk. Ir brīdinošā josla pie sliekšņiem, lai cilvēks nenokāpj no pieturvietas perona, nav nobrauktuvju krustojumos. Tas ir universālais dizains, kas vajadzīgs arī vecākiem ar ratiņiem, bērniem ar trīsriteņiem, skūteriem, senioriem, kur pārvietojas ar staigulīti. Daudzi saka, ka to invalīdiem vajag, bet, nē, – universālais dizains vajadzīgs visiem un invalīdiem to skaitā. Uzskatu, ka Liepāja ir viena no pieejamākajām pilsētām Eiropā.▶

## Centrs pašlaik ir samocīts



Mārtiņš Zauka, autoskolas "Autostils-L" vadītājs

K. Zāles laukumā gandrīz viss palicis tā, kā bijis, vienīgi, braucot no Bāriņu ielas, var aizbraukt pa labi uz Jauno tiltu un pa kreisi uz Tramvaja tiltu, bet krustojums palicis šaurāks. Varēja izdarīt otrādi – uztaisīt trīs joslas, lai viena ietu pa labi, otra – pa kreisi un taisni, un trešā nāktu iekšā Bāriņu ielā. Liepāja pēc formas ir gara, un ražotnes ir tai vienā galā, bet *guļamrajoni* – otrā galā. Cauri visai pilsētai varam izbukt apmēram pa trīs vietām – Zirņu un Ganību ielu, Uliha ielu un centru, bet to visu sašaurina. Braucot uz un no darba, veidojas sastrēgumi, pilsētā ir vēl vairāk

atgāžu, jo transports stāv.

Pašlaik nav pareizi spriest par šo tēmu, jo vēl nav satiksmē atvērts Graudu ielas un Kūrmājas prospekta krustojums un mēs neredzam īstenību. Kamēr tur ir ciet, daudzi autovadītāji izmanto centru. Es cenšos visā saskatīt gaišu, tomēr jāsaprot, ka centrs ir samocīts. Ir izveidota papildsekcija uz Graudu ielu, taču no otras puses ilgāk deg sarkanā gaisma, tāpēc veidojas sastrēgumi. Ja taisām papildsekciju un samazinām plūsmu no otras puses, tad varēja joslu uztaisīt garāku, bet pašlaik tur var iebraukt tikai divas mašīnas. Braucot no Graudu ielas, pārejas nu jau ir abās pusēs. Ja gribēja, vienu pāreju varēja pārnest vēl tuvāk krustojumam, lai nebūtu nesaskaņas ar tiem, kas izgriežas pa labi un nesaprot, braukt vai nebraukt, jo kreisajā pusē vēl deg sarkanais.

Vieta tuvāk "Drogām", kur ir vēl viena pāreja, ir tik sašaurināta, ka vieglā mašīna ar autobusu nevar samainīties, kur nu vēl divi autobusi! Iebraucot ekskursantam un paejot pa Liepāju, viss būs smuki, bet autovadītājiem šis Lielās ielas posms ir samocīts.▶