



Janvāris 2019

autoceļu dzīve

LVC valde: Lai valsts autoceļu tīkls būtu drošs, komfortabls un ilgtspējīgs, ir nepieciešams pastāvīgs un prognozējams finansējums. Demogrāfija un urbanizācija ietekmē to, kā mainās viena vai otra autoceļa nozīme.

[---> 3. lappuse]



Aigars Sēja, SIA Binders: "Ceļu būves uzņēmumi cer, ka tuvākā nākotnē trūkstošo darba apjomu spēš kompensēt projekta *Rail Baltica* īstenošana, taču tas neatrisinās problēmu par Latvijas ceļu kopējo stāvokli. Tieši no valsts gribam sagaidīt skaidru nozares nākotnes redzējumu."

[---> 4. lappuse]

Vairāk naudas autoceļiem nesola

2019.gadā Latvijas ceļu nozare atzīmēs savu simtgadi. Pirmo jubilejas gada mēnesi sagaidot, aptaujājām ceļu būvniecībā strādājošos uzņēmējus un valsts autoceļu pārvaldītāja – VAS *Latvijas Valsts ceļi* vadību par to, ar kādām izjūtām viņi sagaida šo jubileju.

Politīkiem jautājām, vai ir plānots rast papildu finansējumu ceļu remontdarbiem, tomēr atbildes bija visai nekonkrētas, un vairāk naudas autoceļiem tie nesola. Tajā pašā laikā mūsu kaimiņvalstī Igaunijā, kur finansējums ceļiem jau ilgus gadus ir lielāks nekā Latvijā, ceļniekiem ir iespēja būvēt arvien drošāku infrastruktūru un paredzēt pat tuneļus dzīvniekiem.



Igaunijā arvien lielāka uzmanība tiek pievērsta ceļu satiksmes drošības uzlabošanai un infrastruktūras pilnveidošanai, lai panāktu vīzijas *Vision Zero* mērķi – nulli bojāgājušo uz autoceļiem.

[---> 6. lappuse]

Ceļa brauktuve var būt slidena arī pēc tam, kad veikti kaisīšanas darbi, – par to brīdina uzturētāji!

[---> 2. lappuse]

Autobraucēju ceļvedis janvārim.

[---> 8. lappuse]


Īsumā**Motormuzejs saņem apbalvojumu**

Rīgas Motormuzejs atzīts par vienu no veiksmīgākajiem tūrisma objektiem pagājušajā gadā. Kopš Rīgas Motormuzeja atvēršanas 2016.gadā līdz šim brīdim tā apmeklētāju skaits ir pārsniedzis 400 tūkstošus. Baltijas valstīs lielākā un daudzveidīgākā transportlīdzekļu kolekcija, kā arī interaktīvā ekspozīcija un izglītības projekti ļauj muzejam piesaistīt plašāku auditoriju. Kopš muzeja atvēršanas, bet it īpaši pagājušajā gadā ārvalstu tūristi

veido trešdaļu no visiem apmeklētājiem un to skaits katru gadu arvien palielinās. Muzejs atzīts par inovatīvu, kvalitatīvu un ārvalstu viesiem tikamāko tūrisma produktu. Kopvērtējumā Rīgas Motormuzejs ieguva godpilno otro vietu, un balvu pasniedza Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras (LIAA) Tūrisma departamenta pārstāvis.

Radari samazina negadījumu skaitu

Stacionārie radari ir sevi atīstinojuši, tā norāda Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD). Proti, iepriekš

bīstamajās vietās, kur uzstādīti fotoradari, negadījumu kopskaits ir samazinājies par 47%, bet par 45% samazinājies smago ceļu satiksmes negadījumu skaits. Tomēr vēl joprojām daudz autovadītāju neievēro ceļu satiksmes noteikumus un turpina pārsniegt atļauto braukšanas ātrumu. Pagājušajā gadā ir noformēti vairāk nekā divi miljoni protokolu par ātruma pārsniegšanu un valsts budžetā iemaksāti vairāk kā seši miljoni euro. Visticamāk, ka šī summa būs vēl lielāka, ņemot vērā, ka statistika nav par pilnu gadu. Uz Latvijas ceļiem kopumā darbojas simts stacionārās ātruma mērierīces. 

Viedoklis**Lēnām ejam pareizajā virzienā**

Kristaps Amsils, AS Dobeles dzirnavnieks valdes priekšsēdētājs

AS Dobeles dzirnavnieks ir Latvijas lielākais pārtikas ražotājs un viens no lielākajiem graudu pārstrādes uzņēmumiem Baltijā. Pēdējos gados uzņēmums piedzīvojis vērienīgu izaugsmi – būtiski kāpinot ražošanas un pārdošanas apjomus visos galvenajos produktu segmentos, mērķtiecīgi strādājot pie jaunu ražotņu izveides un esošo modernizācijas, aktīvi apgūtot jaunus noieta tirgus un ik gadu pārstrādājot arvien lielāku graudu apjomu. Plānojam, ka šogad būs pārstrādājuši aptuveni 240 tūkstošus tonnu graudu. Ievērojamas investīcijas ražošanas attīstībā Dobeles dzirnavnieks plāno veikt arī tuvāko gadu laikā, realizējot projektus, kas saistīti ar inovatīvu produktu ieviešanu tirgū un bioloģisko produktu ražošanas attīstību. Kopumā tuvāko trīs gadu laikā uzņēmuma


attīstībā plānots investēt 30 miljonus eiro.

Aktīva ražošanas prasa tikpat aktīvu ar uzņēmuma darbību saistītās loģistikas plānošanu – gan izejvielu piegādei, gan gatavās produkcijas transportēšanai. Ik dienu pa Latvijas ceļiem brauc 46 Dobeles dzirnavnieka transportlīdzekļi, no kuriem 18 ir smagās kravas automašīnas. Ar savām automašīnām piegādājam produkciju ne tikai klientiem Latvijā, bet arī citās Eiropas valstīs un Skandināvijā. Lai maksimāli mazinātu ceļu infrastruktūras noslodzi, lielo kravu transportēšanai izmantojam arī dzelzceļu un tālāku kravu sūtījumiem – jūras transportu.

Runājot par Latvijas ceļu stāvokli, domāju, ka nepateikšu neko jaunu – daudzviet mūsu ceļu infrastruktūra ir savu laiku nokalpojusi, piemēram, ceļa posms no Tērvetes līdz Elejai ir kritiskā stāvoklī. Pēdējo gadu laikā redzam, ka kopumā situācija uz Latvijas ceļiem uzlabojas, taču gribētu, lai tas notiek ātrāk. Ar īpaši sarežģītiem braukšanas apstākļiem saskaramies pavasaros un rudenos, kad daudziem grants seguma ceļiem uzlikti svara ierobežojumi, kas būtiski apgrūtinā mūsu iespējas piekļūt daudziem klientiem – pārsvarā tās ir zemnieku saimniecības. Latvijas ekonomika aug, ik gadu pieaug arī transportlīdzekļu skaits, taču

ceļi lielākoties neatbilst mūsu ekonomikas vajadzībām.

Viens būtisks faktors, ko varu minēt – daudzviet Latvijas ceļi ir pārāk šauri. Kā piemērs – mums tuvumā esošais ceļa posms Dobeles – Jaunbērze. Tas ir atjaunots salīdzinoši neseno, taču ceļa nepietiekamais platums ir iemesls tam, ka ceļa malās tā segums jau ir bojāts un vidū iebrauktas rīses. Šādi nepietiekama platuma ceļi mums ir daudzviet, un tie ne tikai apgrūtinā satiksmi, bet bieži rada ļoti bīstamas situācijas. Daudz drošāk un arī ekonomiskāk būtu veidot valsts galvenos autoceļus vismaz tādā platumā kā Tallinas šoseja, ideālā gadījumā – divās joslās katrā virzienā.

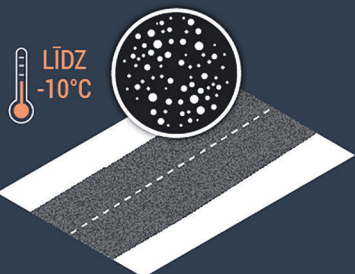
No uzņēmuma puses ir vēl viens būtisks aspekts, ko ietekmē ceļu kvalitāte, – tie ir izdevumi par autoparka uzturēšanu. Mēs ik gadu atjaunojam vai papildinām autoparku un ļoti atbildīgi sekojam līdzi automašīnu tehniskajam stāvoklim. Jāatzīst, ka daudz autoceļu sliktais stāvoklis palielina mūsu izdevumus par autoparka uzturēšanu un remontiem. Taču, kā jau minēju, situācija uz valsts ceļiem uzlabojas. Daudzviet aktīvi noris ceļu remontdarbi, tai skaitā tieši pie Dobeles dzirnavnieka namdurvīm. Ja ceļu rekonstrukcija tiek veikta pārdomāti un tikpat pārdomāti notiks ceļu infrastruktūras uzturēšana – mēs lēnām ejam pareizajā virzienā. 

Skaitļi un fakti**Slīdamības samazināšanas tehnoloģijas**

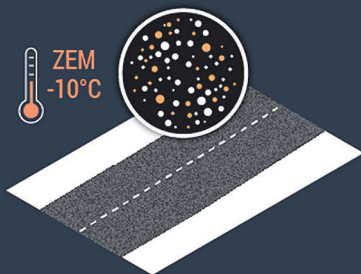
Efektīvāko tehnoloģiju autoceļu slīdamības samazināšanai izvēlas ņemot vērā: – **seguma virsmas temperatūru un seguma veidu: asfalta segums, grants segums.**

Asfalta segums**MITRAIS SĀLS**

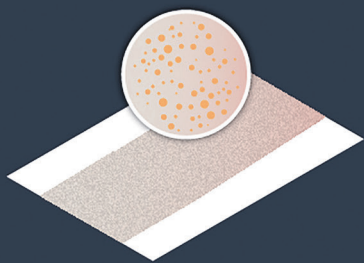
- Samazina apledojuma veidošanās iespējamību
- Kausē ledu un sniegu
- Samazina slīdamību

**SMILTS-SĀLS MAISĪJUMS**

- Samazina slīdamību
- Paaugstina transporta līdzekļu riteņu saķeri ar brauktuves segumu

**Grants segums****SMILTS VAI SĪKŠĶEMBAS**

- Samazina slīdamību
- Paaugstina transporta līdzekļu riteņu saķeri ar brauktuves segumu

**RIEVOŠANA**

- Samazina slīdamību
- Paaugstina transporta līdzekļu riteņu saķeri ar brauktuves segumu



Piebraukta sniega vai apledojuma biezumam jābūt vismaz 5 cm

! Ziemā laikapstākļi **var strauji mainīties**, līdz ar to ceļa brauktuve var būt slidena arī pēc tam, kad veikti slīdamības samazināšanas darbi.

**Arī pēc apstrādes ar sāli autoceļš var kļūt slidens**

Ziemas laikā asfaltētos autoceļus apstrādā ar sāli vai ar sāls un smilts maisījumu, lai uzlabotu braukšanas apstākļus un satiksmes drošību. Tomēr autovadītājiem jāņem vērā, ka ziemā laika apstākļi var strauji mainīties, līdz ar to autoceļa brauktuve var būt slidena arī pēc tam, kad veikti kaisīšanas darbi, – par to brīdina valsts autoceļu uzturētāji VAS Latvijas autoceļu uzturētājs (LAU).

Lai samazinātu slīdamību, tiek izmantotas četras tehnoloģijas, tās izvēlas, ņemot vērā autoceļa seguma temperatūru un veidu (asfalta vai grants).

Asfalta seguma virsmas temperatūrai esot līdz -10°C izmanto sāli. Sāls tiek izmantots kā glavenais slīdamības samazināšanas reaģents visā pasaulē. Tas saistīts ar to, ka šī materiāla funkcionālās īpašības ir sabalansētas ar tehnoloģiskajām izmaksām. Sāls samazina apledojuma veidošanās iespējamību, kausē ledu un sniegu, kā arī samazina slīdamību. Sāls labāk iedarbojas satiksmes intensitātes rezultātā. Šajā ziemas sezonā LAU optimizē sāls kaisīšanas daudzumu, samazinot kaisīšanas platuma joslu apmēram par diviem metriem. Šāds


risinājums dos gan finanšu efektu, gan arī mazinās kaitējumu videi. Tas neietekmēs drošību autovadītājiem, jo nokaisītā sāls satiksmes intensitātes rezultātā tiks izklīdēta visas brauktuves platumā.

Otra tehnoloģija autoceļiem ar asfalta segumu ir to apstrāde ar smilts-sāls maisījumu. Šo metodi izmanto autoceļa virsmas temperatūrai esot zem -10°C, tādējādi samazinot slīdamību un paaugstinot transportlīdzekļu riteņu saķeri ar brauktuves segumu.

Autoceļiem ar grants segumu slīdamības samazināšanai tiek izmantota to apstrāde ar smilti vai sīkšķembām, kā arī rievu izveide apledojumā, kas paaugstina transportlīdzekļu riteņu saķeri ar brauktuves segumu. Virsmas rievušanu var veikt uz grants

autoceļiem ar vismaz piecu centimetru piebraukta sniega vai apledojuma biezumu. Grants ceļu apstrāde ar pretslīdes materiāliem notiek satiksmi bīstamākajos posmos – stāvos kāpumos, kritumos un pagriezienos.

Jāņem vērā, ka mainīgajos laika apstākļos, kad atkušņi un lietūs mijas ar salu, rievās uz grants autoceļiem var izkust, bet smilti noskalo ūdens, tāpēc braukšanas apstākļi var būt īpaši apgrūtināti.

Lai uzlabotu satiksmes drošību un informētu ceļu lietotājus par posmiem, kuros konkrētajā brīdī tiek veikti ceļu uzturēšanas darbi, ziemas tehnikas vienības ir aprīkotas ar GPS un tām līdzī var sekot tiešsaistes režīmā aplikācija Waze un VAS Latvijas valsts ceļi mājaslapas kartē. 

PASTĀSTI PAR SAREŽĢĪJUMIEM UZ CEĻA!

80005555

LVC bezmaksas diennakts tālrunis

Ceļš ir kopējs valsts aktīvs

Lai uzlabotu autoceļu tīkla stāvokli, ir jāveicina sadarbība un jāpieņem konkrēti lēmumi. Nozares simtgades gadu iesākot, par to *Autoceļu avīzei* stāsta VAS *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) valdes priekšsēdētājs Jānis Lange un valdes locekļi Edgars Strods un Mārtiņš Lazdovskis.

Pasaule mainās un mainās arī Latvija, un tās iedzīvotāju apmešanās struktūra. Proti, lauku apvidi kļūst mazāk apdzīvoti un cilvēki aizvien vairāk koncentrējas pilsētās un to apkaimēs. Ceļu tīkls vēsturiski ir veidojies, ņemot vērā apdzīvoto vietu blīvumu, līdz ar to ir izveidojusies situācija, ka tie ceļi, kas agrāk bija svarīgi, šobrīd atsevišķos gadījumos aizved uz viensētu, kurā, iespējams, neviens vairs nedzīvo. Tomēr valstij arī šādi ceļi ir jāuztur atbilstoši noteiktajām prasībām, lai gan ceļa nozīmīgums jau sen zudis.

Problēma jārisina kopīgi

Kādas ir sajūtas, sagaidot uzņēmuma un nozares 100. gadu?

J.Lange: Sajūtas ir dažādas. Ir gandarījums, jo tik labs gads kā pērnais ceļiniekiem un valsts autoceļu tīklam vēl nav bijis – veicām rekordlielu darbu daudzumu, kā uzņēmums strādājām ļoti efektīvi, ir "palaists" Ķekavas apvedceļa process – pirmais tik liela mēroga publiskā un privātā sektora partnerības projekts valsts ceļu vēsturē. Ir arī liela atbildības sajūta. Un raizes par to, ko un cik daudz varēsim veikt uz autoceļiem 2020.gadā un turpmākajos, jo, kā zinām, patlaban nav skaidrības par Eiropas Savienības (ES) finansējumu nākamajai plānošanas periodā un arī par to, vai no valsts budžeta tiks kompensēts tas finansējuma kritums, kas radīsies, ja ES nauda tomēr ceļiem nebūs pieejama.

Labi ceļi ir priekšnosacījums, lai uzbūvētu labklājības valsti.

Labi ceļi ir priekšnosacījums, lai uzbūvētu labklājības valsti. Tāpēc tas, vai mums izdosies panākt to, ka nozare tiek piešķirts nepieciešamais finansējums un sabiedrība un arī lēmumu pieņēmēji pievērš autoceļu nozarei pietiekoši lielu uzmanību, ir valstisks ne tikai nozares līmeņa jautājums.

Kā pievērst visu iesaistīto pušu uzmanību un sasaitīt autoceļu turpmāko attīstību ar plānotajām reformām valstī?

J. Lange: Tas ir miljona vērts jautājums. Ceļiem par

labu nāktu, ja lēmumus par valsts budžetu valdība un Saeima pieņemtu pavasarī vai rudenī, kad lietavu vai atkušņu dēļ problēmas ar grants ceļiem izjūt ikviens iedzīvotājs – gan skolotāji un mediķi, gan parlamenta deputāti.

Bieži vien ir tā, ka slimība ir kompleksāka, bet mēs varam atļauties tikai *ibumetīnu* un plāksteri.

M. Lazdovskis: Jubilejas, ir laiks, kad vajag ne tikai atskatīties uz to, kas ir bijis, tas ir arī laiks, kad apsēsties un nedaudz vairāk padomāt par to, kādi vēlamies būt. Jānis jau minēja lielākos izaicinājumus. Šogad esam sākuši daudzus sadarbības projektus, lai uz Latvijas autoceļu tīklu paskatītos no dažādām perspektīvām. Tradicionāli ceļu tīkls tiek vērtēts pēc diviem objektiem rādītājiem: cik pa konkrēto ceļa posmu pārvietojas automašīnas un kādā stāvoklī ir šis ceļš. Uz šo kritēriju pamata tiek pieņemti lēmumi par vienām vai otrām darbībām ceļu tīklā. Pagājušajā gadā sākts un šogad ir pabeigts pētījums, apkopojot arī cita veida informāciju. Piemēram, sabiedriskā transporta piepildījums, uzņēmējdarbības aktivitāte konkrētā vietā, skolēnu izvietojums utt. Šādu informāciju nepieciešams iegūt, jo, kā zināms, Latvijā ir plānotas un jau notiek vairākas reformas, piemēram, skolu, slimnīcu, kā arī iecerētā reģionālā reforma.

Ja ir pieejama konkrēta informācija, piemēram, par to, kuras skolas tiks slēgtas, kopā ar pašvaldībām var runāt, pa kādiem ceļiem skolēni tiks transportēti. LVC ir gatavs šādu informāciju uzklaut, iestrādāt un rīkoties tālāk. Taču joprojām vēl problēma ir tā, ka informāciju iesaistītās puses, piemēram, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM) vai pašvaldības ir gatavas sniegt, bet, kad ir jāpieņem lēmums, bieži tas izplēn un paliek vien nekonkrēti formulējumi. Lai kaut ko mainītu, ir jāšēžas visiem pie galda un jārunā, citādi situācija nemainīsies.

Viss, protams, ir saistīts ar finansējumu, cik tiek atvēlēti līdzekļi ceļu tīkla uzturēšanai



LVC valdes locekļi M.Lazdovskis un E.Strods, valdes priekšsēdētājs J.Lange.

un sakārtošanai. Bieži vien ir tā, ka slimība ir kompleksāka, bet mēs varam atļauties tikai *ibumetīnu* un plāksteri. Es negribētu, lai mēs nonāktu līdz situācijai, kad ceļu nozares problēmas tiek risinātas tāpēc, ka ceļi jau ir sabrukuši. Tas izmaksātu dārgāk, nekā risinot problēmas savlaicīgi.

Nevar labā kārtībā uzturēt autoceļus, piešķirot lielu naudas summu vienu reizi un pēc tam viss. Tā ir būve, kas nolietojas.

Vajadzīga prognozējamība

Vai situāciju ar ceļu stāvokli varētu izlabot, vienu reizi piešķirot lielu finansējumu? Tā teikt, šogad labojam ceļus, nākamgad darām citas lietas.

E.Strods: Lai valsts autoceļu tīkls būtu drošs, komfortabls un ilgtspējīgs, ir nepieciešams pastāvīgs un prognozējams finansējums. Nevar labā kārtībā uzturēt autoceļus, piešķirot lielu naudas summu vienu reizi un pēc tam viss. Tā ir būve, kas nolietojas. Tas nav kā elements, ko mēs uzceļam no akmeņiem kā senlaiku pili un tas stāv tūkstošus gadus un nebrūk kopā. Autoceļš tiek lietots, tas nodilst un ik pēc noteikta laika perioda tajā ir jāiegulda papildus līdzekļi. Pats svarīgākais, ka pēc autoceļu rekonstrukcijas nedrīkst to "nodzīt" līdz pēdējam un tad atkal veikt rekonstrukciju. Ir starposmi, kuros ir jāveic seguma atjaunošana, uzturēšana un citas lietas. Tas nozīmē, ka finansējumam ir jābūt pastāvīgam. Tas ir kā ar auto, jūs taču tajā

investējat, maināt riepas, eļļu, izejat tehnisko apskati, tas viss, lai mašina kalpoti ilgi un labi.

M. Lazdovskis: Lielākā problēma noteikti ir ceļu tehniskais stāvoklis un tā ir jārisina. Ja galvenie autoceļi jau bez piecām minūtēm ir sakārtoti un to stāvoklis ir vērtējams kā labs un ļoti labs, reģionālie ceļi ir tā problemātiskā lieta, par ko būtu jāšak runāt.

Pa vietējās nozīmes ceļiem, kas veido 55% no visiem ceļiem, pārvietojas vien 17% no visas satiksmes. Savukārt pa galvenajiem ceļiem - 2/3 no visas satiksmes.

Demogrāfijas un urbanizācijas ietekme

Naudas, kas tiek piešķirta valsts ceļu tīklam, visiem remontiem un uzturēšanai nepietiek, tas jau ir sen zināms. Pēc kāda principa tiek izvēlēti, kuru zobu, tā teikt, ārstēt, ja visiem nesanāk?

E. Strods: Ir atšķirība starp to, kā tiek uzturēti mazākas nozīmes ceļi un galvenie vai reģionālie. Lielāks ieguldījums tiek veikts tajos, kurus vairāk lieto. Arī kaimiņvalstīs lieli ceļi ir brīnišķīgi, bet, nobraucot malā, atsevišķos gadījumos situācija ir pat bēdīgāka nekā Latvijā. Valsts autoceļos Latvijā investīcijas tiek veiktas vadoties no tā, kādu labumu projekts nes tautsaimniecībai un sabiedrībai kopumā. *Jāņāsētas* pētījums parāda, ka Latvijā ir ap 1200 vietu, kur dzīvo vairāk nekā 50 iedzīvotāji. Ir skaidrs, ka uz

tām ir nepieciešami ceļi. Ceļu tīkls vēsturiski ir veidojies tā, ka vietējie ceļi atrodas tur, kur ir mazāka satiksmes intensitāte, kur ir mazākas apdzīvotās vietas. Ir valstiski svarīgi objekti un ir mazākas lietas, kas ir būtiskas pašvaldībām, un vēl ir tās lietas, kas ir svarīgas uzņēmumiem. Šobrīd daudziem autoceļiem vairs nav valstiskas nozīmes. Vēsturiski valsts tos uztur, bet nozīmīgums ir zudis. Līdz ar to ir jāskatās, vai valstij ir jārūpējas par šādiem ceļiem, kur galā ir, piemēram, viena viensēta. Iedzīvotāju blīvums ir krasi mainījies pēdējo simts gadu laikā. Agrāk lauki bija blīvi apdzīvoti, bet tā vairs nebūs.

Šobrīd daudziem autoceļiem vairs nav valstiskas nozīmes.

J.Lange: Pa vietējās nozīmes ceļiem, kas veido 55% no visiem ceļiem, pārvietojas vien 17% no visas satiksmes. Savukārt pa galvenajiem ceļiem - 2/3 no visas satiksmes. Satiksmes plūsmas kā tādas ir ļoti centralizētas. Ņemot vērā iedzīvotāju pastiprināto koncentrāciju pilsētās un tuvākajā apkārtnē, nākotnē noteikti būs jāpārskata vietējo ceļu nozīme.

M. Lazdovskis: Ceļi nevar būt atrauti no apdzīvotajām vietām. Mums ir jāuztur tā infrastruktūra, kas jau ir, bet arī jādomā, kur nākotnē vajadzētu kaut ko papildus vai kur esošā infrastruktūra vairs nevar fiziski apkalpot tās satiksmes vajadzības, kas ir šobrīd. Izteiktākais piemērs patlaban ir iebraukšana Rīgā no Ķekavas puses. Ceļš, kāds tas bija projektēts un būvēts padomju laikā, nav paredzēts tādi satiksmes intensitātei,

kāda tā ir šodien. Ir mainījušies arī satiksmes virzieni: ja agrāk galvenais virziens bija Austrumi, tad tagad – Dienvidi un Ziemeļi. Līdz ar to ir jādomā plašāki risinājumi, kas šajā gadījumā ir jauns Ķekavas apvedceļš, kas taps, realizējot publiskās un privātas sadarbības modeli. Tas ir risinājums, kas ļauj ceļu uzbūvēt esošā līdzekļu trūkuma apstākļos.

Ilgtermiņa redzējums

Kāds ir bijis labākais lēmums, kas autoceļu vēsturē bijis pieņemts?

J. Lange: Viennozīmīgi tas bija 1996. gadā izveidotais Autoceļu fonds. Šis lēmums rezultējās finansējuma pieaugumā nozarei. Fonds nodrošinājis arī finansējuma stabilitāti un paredzamību ilgtermiņā.

Un sliktākais?

J.Lange: Šī paša fonda likvidācija 2004.gadā.

Vai fonds būtu jāatjauno?

J.Lange: Fonda gadījumā veiksmes stāsta priekšnosacījums bija pavisam konkrēta formula, pēc kuras katru gadu ceļu tīklam tika novirzīts prognozējams finansējuma apjoms. Tā formula bija nostiprināta likumā un tika arī ievērota. Tas ir galvenais. Līdz ar to jautājums nav par nosaukumu, bet gan par izpildījumu. Par to, kādā veidā darbojas šī sistēma. Uztaisīt tikai čaulu bez reāla piepildījuma nav jēgas. Nepieciešama paredzamība un noteiktība, lai varētu plānot investīcijas. Un iedzīvotājiem ir jāredz sasaiste starp nomaksājamiem nodokļiem un saņemto pakalpojumu - par samaksājamiem nodokļiem no valsts arī saņem atbilstošu servisu, kas šajā gadījumā ir sakārtoti ceļi.

Politiki naudu nesolā

Politiki piekrīt, ka autoceļu nozarei jāvelta lielāka uzmanība, tomēr iespējamais risinājums nepiedāvā.

Ceļu nozares uzņēmumu gaida kādu konkrētu politisko lēmumu, kas varētu dod vismaz mājieni, ko nozare varētu sagaidīt tuvāko gadu laikā. Aptaujātie 13. Saeimas deputāti atzīst, ka viņi ir informēti par nozares problēmām un autoceļu tehnisko stāvokli. Tāpat viņi piekrīt, ka situācija ir jārisina, tomēr, visticamāk, ka tuvāko divu gadu valsts budžetos papildu līdzekļus, ko iedalīt satiksmes un tai skaitā ceļu nozarei, nebūs. Tāpēc ir jāmeklē alternatīvi risinājumi. Kādi tie varētu būt, politiķi konkrēti nosaukt pagaidām nespēj.



Saeimas deputāts, partijas *Nacionālā apvienība* biedrs Rihards Kols norāda, ka par autoceļu problēmām partijas iekšienē ir notikušas diskusijas un ka ir jārod resursi šai nozarei. Tomēr, kāds varētu būt iespējams finansēšanas modelis, vēl nav skaidrs. Pēc viņa teiktā, ir labi, ka deputātiem un partijām ir atšķirīgi viedokļi, jo tas palīdzēs partijām nonākt pie kopsauces. "Mēs apzināmies skaudro situāciju un izeja nav ik pa laikam to lāpīt. Ir nepieciešams ceļus izvirzīt par vienu no prioritātēm, ne tikai atjaunojot, bet arī paplašinot ceļus. Šis jautājums ietver plašāku diskusiju un šai Saeimai tam ir jāpievērš uzmanību," atzīmē R. Kols.



Savukārt Tālis Linkaits (*Jaunā konservatīvā partija*) uzsver, ka autoceļi neizbēgami būs viena no aktualitātēm. Pēc viņa teiktā, politiķiem ir zināms nozares kopējais deficīts, kas lēšams aptuveni 4,5 mljrd. eiro apmērā. Tomēr T. Linkaits bilst, ka, spriežot pēc vēlēšanu diskusijām, šis jautājums nav partiju prioritāšu sarakstā. Līdz ar to ir paredzams, ka nozarei būs grūti rast papildu finansējumu. "Valsts budžetā at-rast līdzekļus, visticamāk, nebūs iespējams, jo turpmākajos gados būs liels minuss fiskālajā telpā. Finansējums varētu pieaugt uz efektivitātes un kopējās ekonomiskās situācijas rēķina," norāda T. Linkaits.



Ari deputāts Juris Pūce (*Attīstībai Par!*) skaidro, ka ne nākamā, ne 2020. gada valsts budžetā papildu līdzekļus ceļu nozarei nevarēs rast, līdz ar to būs vai nu jāpieņem lēmumi esošo līdzekļu ietvaros, vai jāmeklē papildu finansējuma avoti, vai jāveido kādi modeļi finansējuma rašanai. Viņš skaidro, ka problēma noteikti būs jārisina un, visticamāk,

jāievieš ilglaicīgs un ilgtspējīgs modelis, kas radītu paredzamu situāciju ceļu nozarē. Proti, nebūtu strauju līdzekļu kritumu vai kāpumu, bet būtu skaidrība, ar ko var rēķināties. Piemēram, situācijā, ja samazinās Eiropas finansējums, ar modeļa palīdzību kopējais līdzekļu apjoms tiek izlīdzināts. "Kopumā valdībai un politiķiem tas būs liels izaicinājums, ņemot vērā, ka faktiski ir palicis viens gads, lai rastu risinājumu. Ja šāds vai savādāks modelis tiktu radīts, tas būtu vēl arī jāiedarbina un jāsaprot, vai tas ir spējīgs eksistēt arī dzīvē," savu nostāju skaidro J. Pūce.



Aldis Gobzemes (*KPV LV*) atzīst, ka partijas iekšienē ir bijušas diskusijas, kas skar ceļu nozari, bet vairāk tās bijušas kontaktā ar uzņēmējdarbību, jo ceļu stāvoklis un tīkls ir svarīgs elements biznesa attīstībai. Kopumā saprotam, ka politiķi ir informēti un apzinās ceļu nozares bažas un problēmas, bet pagaidām nākt klajā ar konkrētiem priekšlikumiem, neviens vēl nav gatavs.



Uldis Augulis atgādina, ka ZZS atbalsta Autoceļu fonda atjaunošanu, jo tas ir efektīvākais veids, kā ilgtermiņā plānot un īstenot autoceļu infrastruktūras sakārtošanu. Risinājums varētu būt no 2020. gada ieņēmumus no akcīzes nodokļa par naftas produktiem novirzīt autoceļu remontdarbiem, pakāpeniski palielinot apjomu par 5% gadā, līdz tiek sasniegts ikgadējs finansējuma apjoms, kas atbilst ieņēmumiem no transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa, autoceļu lietošanas nodevas, kā arī 70% no prognozētajiem valsts budžeta ieņēmumiem no akcīzes nodokļa par naftas produktiem.



Ar partijas *Saskaņa* deputātiem neizdevās sazināties, taču vēl pirms vēlēšanām frakcijas nostāja bija tāda, ka finansējums ceļu uzturēšanai no valsts budžeta ir pakāpeniski jāpalielina. Tas būtu pilnībā jāpiesaista visām autovadītāju samaksājām iemaksām un vismaz 80% no degvielas akcīzes nodokļa. Papildus tam, veicot dažādas nozaru reformas (veselība, izglītība u.c.), kā arī reģionālās reformas, finansējuma aprēķinos jāiekļauj arī ceļu tīkla sakārtošanas un uzturēšanas izmaksas attiecīgu reformu īstenošanai. *Saskaņa* arī iestājas par autoceļu fonda atjaunošanu.

LVC finansējumu jau tagad meklē arī ārpus valsts budžeta

Lai uzlabotu ceļu stāvokli nepietiekama finansējuma apstākļos, jāraugas ārpus ierastā loka un pat aiz tā.

Valsts autoceļu atjaunošanai un uzturēšanai jau ilgus gadus no valsts budžeta tiek novirzīts mazāk līdzekļu, nekā būtu nepieciešams. Sekas tam ir daudzi ceļu posmi, kuri joprojām ir slikti tehniskā stāvoklī. Pēc *VAS Latvijas Valsts ceļi* (LVC) aplēsēm, tādi ir gandrīz puse no visiem valsts autoceļiem. Vēl viena problēma ir tāda, ka Latvijā daudzi ceļi joprojām nav asfaltēti, un katru gadu pavasarī un rudenī grants ceļi kļūst teju neizbraucami. Pēdējos gadus zināms glābiņš bija Eiropas Savienības (ES) fondu pieejamais līdzfinansējums, kas dažos gados bija pat lielāks, nekā valsts budžetā atvēlētie līdzekļi autoceļiem. LVC jau ir paziņojis, ka 2019. gadā tiks realizēti pēdējie ES finansētie projekti. Tomēr lielais neatbildētais jautājums ir, vai un cik daudz remontdarbu uz Latvijas valsts ceļiem notiks 2020. gadā un vēlākos gados. Joprojām nav skaidrības, vai ES turpinās piešķirt naudu autoceļiem arī nākamajā plānošanas periodā. Taču visi eksperti uzskata, pat, ja šāds līdzfinansējums būs arī turpmāk, tas noteikti būs daudz mazāks, nekā iepriekšējos gados, jo autoceļu infrastruktūra katrai valstij būtu jāuztur pašai. Šādā situācijā LVC jau ir sākuši domāt par alternatīvajiem finansējuma modeļiem un meklēt ceļiem iespējamo finansējumu arī citās ES fondu programmās, kā arī plānots piesaistīt privātos investorus.

Meklē privāto investoru

Tik tikko LVC ir izsludinājis iepirkumu "Publiskās un privātās partnerības līgums par E67 / A7 Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) posma 7,9 -25,0 km" jeb Ķekavas apvedceļa projektēšanu, būvniecību, finansēšanu un uzturēšanu. Tas ir pirmais šāda veida partnerības iepirkums Latvijā, kura mērķis ir jauna valsts autoceļa būvniecība. "Ņemot vērā to, ka LVC valsts autoceļu tīkla pārvaldīšanai jau ilgus gadus ir jānodrošina nepietiekama finansējuma apstākļos un ar valsts budžetā piešķirtajiem līdzekļiem nepietiek, lai uzturētu kārtībā ceļus un nodrošinātu infrastruktūras attīstību, ir būtiski domāt par iespēju piesaistīt finansējumu no citiem avotiem. *Privātā un publiskā partnerība* (PPP) ir viena no šādām iespējām," uzsvē LVC valdes priekšsēdētājs

Jānis Lange. Viņš arī atgādināja, ka ir noslēgts līgums par pēdējo Kohēzijas fonda līdzfinansējumu ceļiem šajā plānošanas periodā, un ir arī izsludināts iepirkums par būvdarbiem ar pēdējo šajā plānošanas periodā pieejamo ERAF līdzfinansējumu.

Ko tad īsti nozīmē publiskā un privātā partnerība, un kas būs jādara privātajam partnerim? Kā jau ir minēts iepirkuma nosaukumā, privātajam partnerim jaunais Ķekavas apvedceļš būs jāuzprojektē, gan jāizbūvē, gan arī jāuztur 20 gadu garumā. Līgums paredzēs, ka privātais partneris Ķekavas apvedceļa posmam nodrošina ne tikai ikdienas uzturēšanu, bet arī seguma atjaunošanu, turklāt pēdējo reizi seguma atjaunošana jānotiek neilgi pirms posma nodošanas valsts pārvaldīšanā. Tas nozīmē, ka LVC savā pārziņā pārņems ceļu, kas ir labā tehniskā stāvoklī. Protams, projektēšanas darbiem tiks uzlikts zināms rāmis ar prasībām, kuras izriet no vides, kā arī no pašvaldību un LVC uzstādījumiem. Piemēram, krustojumu skaits un to konfigurācija, brauktuviņu un joslu skaits, maksimālais braukšanas ātrums. Tāpat ir jāņem vērā dažādu komunikāciju turētāju prasības – *AS Sadales tīkls*, *AS Latvijas gāze* u.c.

Ķekavas apvedceļa projekta iepirkums noritēs trīs kārtās. Pirmā ir kvalifikācijas kārtā – tajā pretendentiem līdz šā gada 16. janvārim ir jāiesniedz dokumenti, kas apliecina to vēlmi, spēju un kapacitāti piedalīties iepirkumā. Otrā būs sākotnējā piedāvājuma izstrādes kārtā, pēc kuras tiks atlasīti trīs labākie piedāvājumi un veiktas sarunas par PPP līguma projekta atvērtajam sadaļām. Savukārt trešā ir gala un labākā piedāvājuma izstrādes kārtā, pēc kuras tiek pieņemts lēmums par uzvarētāju.

LVC valdes loceklis Mārtiņš Lazdovskis uzsver, ka situācija uz Bauskas šosejas pie iebraukšanas Rīgā un visā posmā līdz Ķekavai ir kritiska. Risinājums un finansējums jebkurā gadījumā būs jāatrod tuvāko pāris gadu laikā, jo nekas neliecina, ka satiksmes intensitāte šajā posmā varētu samazināties. Gluži pretēji. Paredzams, ka Ķekavas apvedceļa būvniecībai un projektēšanai nepieciešamie kapitālieguldījumi būs no 80 līdz 100 miljoniem eiro (izmaksas rēķinātas 2017. gada cenās). Kopējā PPP līguma cena paredzama lielāka, jo izmaksās

ietilps: kapitālieguldījumi, procentu maksājumi par aizņemtā kapitāla izmantošanu, uzturēšanas izmaksas 20 gadu periodā un seguma atjaunošanas izmaksas 20 gadu periodā. Pirms privātās un publiskās partnerības (PPP) līguma parakstīšanas gala lēmums būs jāpieņem valdībai. Pārāk augstas cenas gadījumā PPP līgums var arī netikt noslēgts. Lai nepieļautu projekta sadzudinājumu tā realizācijas laikā, sākotnējā piedāvājumā līguma cena tiek fiksēta.

PPP paredz, ka visus sākotnējos ieguldījumus projektēšanā un būvniecībā veiks Privātais partneris. No brīža, kad pa jaunbūvēto ceļu kaut daļēji tiks palaista satiksme, valsts uzsāks autoceļa pieejamības maksājumu veikšanu. Pieejamības maksājums tiks aprēķināts 20 uzturēšanas gadiem un tā ir 1/20 daļa no PPP līguma vērtības. Tā ir maksimālā summa, ko privātais investors varēs gadā saņemt, taču tā varēs būt mazāka, ja viņa vains dēļ ceļš vai tā daļa kādā periodā nebūs pieejams lietotājiem, piemēram, kādu defektu dēļ būs slēgta kāda josla u.tml.

Ķekavas apvedceļa projekta īstenošanas priekšdarbi tika uzsākti 2016. gada martā un līdz šā gada novembrim ir veikta projekta īstenošanai nepieciešamo zemju atsavināšana 93% apmērā. Jāmin, ka Bauskas šosejas (E67/A7) posms no Rīgas līdz Ķekavai ir viens no noslogotākajiem valstī. Tā satiksmes intensitāte ir aptuveni 17 tūkst. transporta vienību diennaktī, turklāt šis ceļa posms šķērso blīvi apdzīvoto Ķekavas ciemu. Lielākā satiksmes intensitāte valstī ir ap Rīgu, tāpēc visi Rīgā ienākošie ceļi no Ventpils (A10), Daugavpils (A6), Tallinas (A1), Jelgavas (A8) ir ar vairākām braukšanas joslām katrā virzienā. Bauskas šoseja (A7) ir vienīgais ceļš, kas ienāk Rīgā ar vienu braukšanas joslu katrā virzienā.

Raksta projekts

Lai risinātu problēmas, kas saistītas ar autoceļu tehnisko stāvokli un iegūtu alternatīvus finansējuma avotus, LVC izmanto arī iespēju startēt ES programmas pārrobežu sadarbībai. Piemēram, šā gada sākumā LVC parakstīja sadarbības līgumu ar Lietuvas ceļu administrāciju sadarbības projekta ietvaros ar *Eiropas reģionālās attīstības fonda* (ERAF) Latvijas – Lietuvas pārrobežu sadarbības programmas (INTERREG) 2014. – 2020. gadam līdzfinansējumu par kopīga projekta realizāciju jeb trīs autoceļu posmu sakārtošanu abpus Latvijas un Lietuvas robežai. Kopējās projekta ietvaros veicamo ceļu remontdarbu izmaksas Latvijas pusē ir 6,14 milj. eiro (ar PVN), no

tiem 4,49 milj. eiro ir programmas līdzfinansējums. Tikpat liels līdzfinansējums ir arī Lietuvas pusē plānotajiem remontdarbiem. "LVC izmanto iespējas piesaistīt papildu finansējumu valsts autoceļu tīkla sakārtošanai un, pateicoties pārrobežas programmām, šogad sakārtoti vairāk nekā 25 kilometri autoceļu pierobežā ar Lietuvu. Vietējiem iedzīvotājiem īpaši būtiski būs tas, ka divi no trijiem posmiem ir ar grants segumu un šī projekta realizācijas rezultātā iegūs melno segumu," norāda LVC valdes priekšsēdētājs Jānis Lange. Lai gan darbus sākotnēji bija plānots pabeigt nākamajā gadā, šī gada septembrī Neretā atklāts pirmais no trim ceļu posmiem. Līdz Lietuvas robežai tika atjaunoti vairāk nekā pieci kilometri ceļa, izbūvēta šķembi izlidzinošā kārtā un veikta 3,5 kārtu un dubultā virsmas apstrāde, kā rezultātā visu ceļa posmu sedz melnais segums. Nodalījumu josla ir atīrīta no krūmiem, sakārtota ūdens novade – izrakti grāvji un izbūvētas vienpadsmit caurtekas. Atjaunots arī šajā posmā esošais lopu tunelis. Jāmin, ka *INTERREG* projekta ietvaros tiek sakārtoti reģionālie un vietējās nozīmes autoceļi. Pēc satiksmes ministra Ulda Auguļa paustā, tas ir īpaši būtiski, jo ceļos ar nelielu satiksmes intensitāti pēdējos gados ieguldīts maz, un šis ir pirmais gads, kad arī no valsts budžeta vietējās nozīmēs autoceļiem ir novirzīts finansējums – vairāk nekā 30 milj. eiro.

Ieguldījums tehnoloģijās

Kā vēl vienu veiksmīgu sadarbības projektu, kas jau realizēts, var minēt *Smart E67*, kas Latvijā ir vērstus uz pasažieru transporta plūsmas un kravu pārvadājumu efektivitātes un drošības paaugstināšanu *Via Baltica* posmā no Ainažiem līdz Lietuvas robežai. Projekts realizēts Centrālā Baltijas pārrobežu sadarbības programmas 2014.-2020. gadam (INTERREG V A) ietvaros un tiek īstenots sadarbībā ar Igaunijas Ceļu administrāciju. Viedās transporta sistēmas elementi ir uzstādīti uz *Via Baltica* gan Latvijā, gan Igaunijā, posmā Tallina–Rīga–Bauska–Lietuvas robeža. Tās brīdina autobraucējus par braukšanas apstākļiem, ceļa seguma stāvokli, atļauto braukšanas ātrumu un citiem satiksmē būtiskiem apstākļiem. Kopumā 13 objektos uzstādītas 30 elektroniskās ceļa zīmes, no kurām četras ātrumu ierobežojošas zīmes kopā ar četrām brīdinājuma zīmēm un 22 brīdinājuma un aizlieguma zīmes. Projekta kopējās izmaksas ir 2,5 milj. eiro, no tiem 85% ir ERAF līdzfinansējums. Latvijai pieejamais finansējums ir 1,4 milj. eiro, no kuriem 1,2 milj. ir ERAF līdzfinansējums.

INTERREG projekta ietvaros Latvijā darbi noritēja autoceļu posmos:

Ezere – Embūte – Grobiņa (P106) posmā no 0,07. līdz 13,95. km, atjaunota asfaltbetona sega un tilts pār Zaņas upi;
Bauska – Bērzi – Lietuvas robeža (V1028) posmā no 7,44. līdz 14,62. km, grants segumam tiks veikta virsmas apstrāde, kā rezultātā posmam būs melnais segums;
Jēkabpils – Lietuvas robeža (P75) posmā no 56,08. līdz 60,50. km un Neretā–Sleķi (V961) posmā no 0,10. līdz 1,15. km, pēc virsmas apstrādes grants ceļam būs melnais segums.
AVOTS: LVC

Igaunijā virzās uz nulli bojāgājušo

Igaunijā arvien lielāka uzmanība tiek pievērsta ceļu satiksmes drošības uzlabošanai un infrastruktūras pilnveidošanai, lai panāktu vīzijas *Vision Zero* mērķi – nulli bojāgājušo uz autoceļiem. Igaunijas Ceļu administrācijas Rietumu reģiona Būvniecības nozares vadītājs Marguss Eizenšmits (*Margus Eisenschmidt*) *Autoceļu Avīzei* pastāstīja par diviem virzieniem – dzīvnieku tuneļu un 2+1 šoseju būvniecību.

Dzīvnieku žogi un tuneļi

Cik izplatīti ir dzīvnieku žogi un pārejas jūsu pārraudzībā esošajā Igaunijas Rietumu reģionā?

Pavisam ar žogiem ir aprikoti ap 20 kilometriem Igaunijas valsts autoceļu. Uz vairākiem ceļiem mums ir kopumā 11 dzīvnieku tuneļu mazākiem dzīvniekiem un divas pārejas lielākiem. Ir ierīkotas arī divas pārejas abiniekiem, kurās ietilpst 500 m betona žoga, 3 tuneļi un divas pasāžas zem tiltiem.

No Latvijas puses mēs visbiežāk izmantojam Tallinas šoseju. Cik daudz dzīvnieku pāreju plānojat būvēt uz ceļa Tallina – Pērnavā – Ikla?

Pašlaik uz autoceļa Tallina – Pērnavā – Ikla ir viena dzīvnieku pāreja un vēl divas ir plānotas. Ir plānotas arī dažas ceļa šķērsošanas vietas – tas nozīmē, ka žogus būs atstāti pārrāvumi, kur dzīvnieki varēs

šķērsot ceļu. Pirms šīm vietām būs elektroniskie brīdinājumi autobraucējiem, kas informēs, ka jābūt gataviem, ka uz ceļa var būt dzīvnieki.

Ar žogu palīdzību mēs rādām dzīvniekiem ceļu, pa kuru iet, jo, ja ir uzlikts žogs, dzīvniekam faktiski nav citu iespēju kā izmantot tuneļi.

Līdzīgi plāni ir arī uz citām šosejām?

Uz autoceļa Tallina – Tartu divas pārejas patlaban tiek būvētas un vēl viena tiek plānota. Kopumā būs četras (pirmā tika pabeigta 2013.gadā). Vēl divi tuneļi lielajiem dzīvniekiem (5x25 metri) plānoti netālu no Tartu. Tāpat būs vairāki tuneļi

mazākiem dzīvniekiem un rūpuļiem. Un trīs ceļa līmeņa šķērsošanas vietas ar brīdinājuma zīmēm.

Uz Tallinas apvedceļa viens tunelis (4x20 metri) tiks būvēts nākamgad.

Cik izmaksā vienas pārejas būvniecība?

Sākot no viena miljona eiro.

Un vai dzīvnieki tiešām pa šīm pārejām pārvietojas?

Sākumā nē, tas prasa laiku. Taču ar žogu palīdzību mēs rādām dzīvniekiem ceļu, pa kur iet, jo, ja ir uzlikts žogs, dzīvniekam faktiski nav citu iespēju kā izmantot tuneļi. Tam ir jābūt kompleksam risinājumam – žogs un tunelis vai tilts.

Dzīvnieku eksperti uzskata, ka zvēri labprātāk izvēlas dzīvnieku pārejas nevis tuneļus. Tas ir atkarīgs no sugas un viņu spējas adaptēties. Aļņi ir ļoti konservatīvi un reti izmanto tuneļus. Briēži ir ļoti adaptīvi un var izmantot mazākas ceļu šķērsošanas vietas (4 x 5-6 metri). Mēs būvēsim tuneļus aļņiem 5 x 25 metri, bet vēl nezinām, kā tas strādās.

Bet tie noteikti ir drošāki, jo brauktuves ir atdalītas un frontālās sadursmes uz tiem nav iespējamas. Cilvēki neiet bojā.

Vai jūs arī liekat tikai žogus, un vai tie vienmēr ir komplektā ar pāreju?

Visi žogi ir kopā ar pāreju. Tādu posmu, kuros būtu tikai žogi, nav. Dzīvniekiem ir jāiet otrā pusē.

Kā jūs izvēlaties, kur būvēt šos tuneļus un pārejas?

Pēc negadījumu skaita ar meža dzīvniekiem. Mēs apkopojam informāciju par ceļu satiksmes negadījumiem, esam izveidojuši karti ar negadījumu vietām. No tā redzam gan biežākās negadījumu vietas, gan statistiku par negadījumiem uz vienu kilometru. Mēs apkopojam tikai to statistiku, kas attiecas uz valsts pārziņā esošajiem ceļiem, tajā skaitā pilsētās. Būvējot jaunus vai rekonstrējot esošos ceļus, ņemam to vērā un paredzam šķērsošanas vietas.

Mīnējāt "Zaļos koridorus", kas šķērso Igauniju. Kas tie ir?

Zaļie koridori ir tīkls, pa kuru pārvietojas meža zvēri un kas aptver visu Igaunijas teritoriju. Projektējot ceļus, ir jāņem vērā arī apkārtējā vide, daba un tās īpašības.

Zaļos koridorus plāno valsts teritoriālajos apgabalos, un mums ar tiem ir jāreķinās. Savukārt apgabali informāciju iegūst mednieku organizācijām – mednieki zina, kur pārvietojas dzīvnieki un labprāt dalās ar informāciju.

Šogad policija jau paziņoja, ka dalīs tos "par maksu" – piemērojot sodu par atrašanos uz ceļa bez atstaro-tāja.

Kas projektētājiem uzdod iekļaut projektos šādus risinājumus dzīvniekiem?

Mēs izstrādājam darba uzdevumu, un projektēšanas laikā tiek piesaistīti mežziņi, mednieku organizācijas un vides speciālisti. Projektētājiem ir jākonstatē vietas, kur meža zvēri vēlas ceļu šķērsot un attiecīgi risinājumi jāiestrādā projektā.

Vai jūs arī izvietojat brīdināšanas ceļazīmes, ka



attiecīgajā posmā ir iespējami zvēri uz ceļa? Pēc kāda principa?

Jā, pamatā vadāmies pēc negadījumu statistikas. Šīs zīmes uzstādām posmos, kuros ir daudz negadījumu ar dzīvniekiem.

Vai šo zīmju zonās notikušus negadījumus apdrošinātāji kompensē? Apdrošināšanas atšķiras. Obligātā apdrošināšana šādus negadījumus nekompensē. Savukārt KASKO apdrošināšanasņēmējs var izvēlēties, vai maksāt par šādu risku, kas savukārt atšķiras pēc pašriska summas.

Vai negadījumu statistiku un attiecīgi ceļazīmes jūs pārskatāt katru gadu?

Nē, ne katru gadu. Taču, ja redzam, ka kādā posmā avārijas ar dzīvniekiem notiek pastiprināti, tad uzstādām zīmi.

2+1 šosejas

Cik daudz jaunu 2+1 un 2+2 šoseju posmu Igaunijā ir?

Pašlaik ir trīs 2+1 posmi: viens ir pie Tartu, otrs uz ceļa Tallina-Pērnavā-Ikla blakus Tallinai, un viens neliels posms ceļā no Pērnavas uz

Rīgu. Kopumā ir apmēram 142 km 2+2 posmi un 20 km 2+1 posmi.

Pirmie 2+2 ceļi tika izbūvēti pagājušā gadsimta 70.gados, kad Tallinā norisinājās Olimpiskā burāšanas regate.

Kā jūs izvēlaties, kur būvēt 2+2 vai 2+1 ceļu?

Tie ir valsts galvenie autoceļi ar lielu satiksmes intensitāti. Vietās, kur intensitātes dēļ nav nepieciešams būvēt 4 joslās – pa divām katrā virzienā – projektējam 2+1 ceļus. Pašlaik tiek būvēts viens 2+2 un viens 2+1 posms uz autoceļa Tallina – Pērnavā – Ikla pie Tallinas. Projektēšana notiek vēl pieciem 2+1 un vienam 2+2 posmam uz šī paša ceļa. Būvniecība plānota dažādos laikos periodos no 2020. līdz 2024.gadam.

Cik gari ir apdzīšanas posmi?

Mēs vadijamies pēc Zviedrijas standarta – apdzīšanas zonas ir no 900 metriem līdz diviem kilometriem.

Kāds ir atļautais maksimālais braukšanas ātrums uz 2+1 un 2+2 ceļiem?

Uz 2+2 ceļiem 110 km/h, uz 2+1 100 km/h.

Vai jums jau ir kāda

Sadursmes ar meža dzīvniekiem Igaunijā

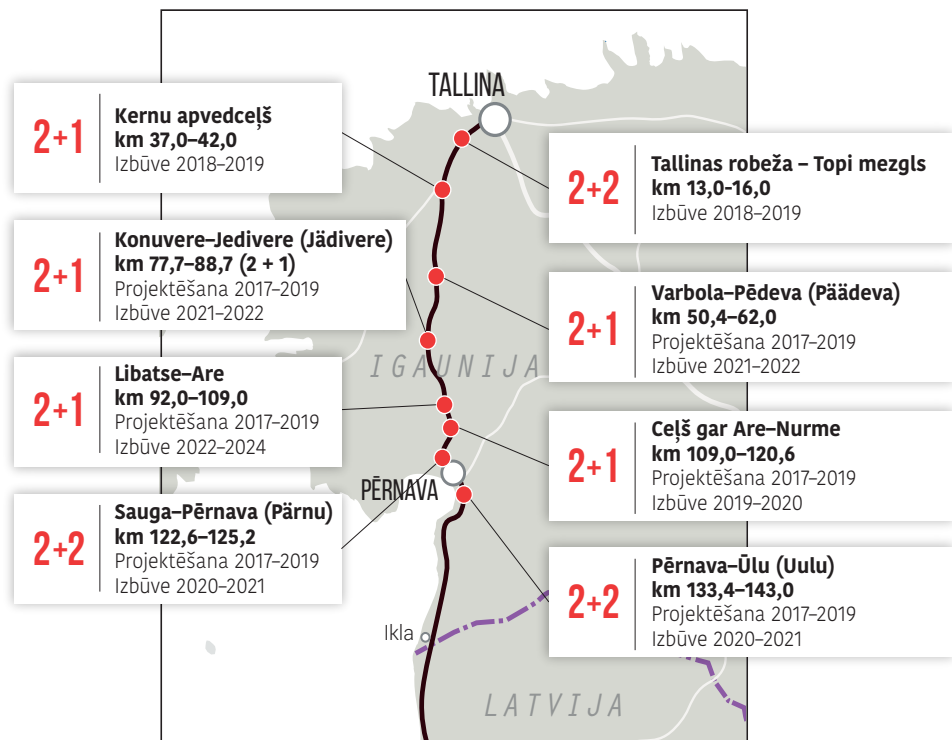
Igaunijas Ceļu administrācija sadarbībā ar vides konsultāciju uzņēmumu *Hendrikson&Ko* 2009.–2013. gadā analizēja uz valsts ceļiem notikušās sadursmes ar dzīvniekiem, reģistrējot tās datubāzē. Pēc savāktajiem datiem tika izveidots publiski pieejams kartogrāfiskais materiāls, kas ļauj ar bīstamajiem ceļu posmiem iepazīties jebkuram interesentam.

Veiktā darba galvenais mērķis bija ievadīt datubāzē Vides inspekcijas dienakts infolinijā un Ceļu dienestā saņemtos paziņojumus par sadursmēm ar dzīvniekiem. Pa Vides inspekcija reģistrē arī informāciju par ievainotajiem un bojāgājušajiem dzīvniekiem uz ceļiem. Visi šie dati ievadīti kartē, attēlojot bīstamos ceļu posmus.

Piecu gadu laikā Igaunijā bija reģistrētas 12 386 sadursmes ar dzīvniekiem. Galvenokārt tās bija notikušas ar lielajiem un mazajiem savvaļas dzīvniekiem, retāk ar citiem dzīvniekiem (piem., mājdzīvniekiem vai putniem). Tika izskatīti visi nelaimes gadījumi paziņojumi, taču datubāzē reģistrēja tikai tos, kur bija minēta notikuma vieta, kā arī citi nepieciešamie rādītāji. Līdz ar to tika reģistrēti apmēram 78% Vides inspekcijas reģistrēto negadījumu, no kuriem 90% bija ar lielajiem savvaļas dzīvniekiem.

Analizējot šos apkopotus gadījumus tika secināts, ka gandrīz puse negadījumu notika uz lielajiem ceļiem – tie bija koncentrēti 10% valsts autoceļu tīkla. Visvairāk sadursmju uz vienu kilometru bija uz Tallinas apvedceļa – 4,4 sadursmes uz kilometru. Tam seko citi no Tallinas izejošie galvenie ceļi, kur uz vienu kilometru apskatāmajā periodā ir notikušas 3–4 sadursmes.

Plānotie pārbūves darbi uz šosejas Latvijas robeža - Tallina



statistika, kas liecinātu, ka šie ceļi ir drošāki?

Statistikas nav. Bet tie noteikti ir drošāki, jo brauktuves ir atdalītas un frontālās sadursmes uz tiem nav iespējamas. Cilvēki neiet bojā.

Atstarotāji un stāvlaukumi

Kādi satiksmes negadījumi Igaunijā notiek visbiežāk?

Dažādi. Līdzīgi kā Latvijā. Cilvēki pie stūres nodarbojas ar blakuslietām un pārsniedz ātrumu.

Stāvvietu problēma ir diezgan izplatīta. Tādas tukšas vietas, kur uzbūvēt stāvlaukumu, varbūt būtu, taču auto vadītāji tās neizmanto, ja nebūs nodrošināts serviss.

Vai gada tumšajā laikā Igaunijā ir daudz gājēju bez atstarotājiem?

Igaunijā gājējiem obligāti jānēsā atstarojošie elementi. Pērn un aizpērn gājējiem, kas bija bez atstarotājiem, policija tos dāvināja. Šogad policija jau paziņoja, ka dalīs tos "par maksu" - piemērojot sodu par atrašanos uz ceļa

bez atstarotāja.

Kāda jums ir stāvlaukumu politika valsts autoceļu malās – vai jūs tos būvējat no jauna un arī paši uzturat?

Tā Igaunijā joprojām ir problēma, jo degvielas uzpildes stacijas naktīs ir pārpildītas ar smagajām automašīnām. Pēdējo četru gadu laikā esam jauna uzbūvējuši divus smago automašīnu stāvlaukumus – vienu 2014. otru – 2017.gadā. Mēs esam izstrādājuši jaunu politiku, pēc cik kilometriem šādiem stāvlaukiem jābūt. Mēs ne tikai paši būvējam, bet arī mēģinām piesaistīt privātuzņēmējus.

Vai tās stāvvietas, kurās paši izbūvējat, jūs vēlāk piedāvājat privātuzņēmējiem labiekārtot – uzstādīt atkritumu urnas, tualetes, kafējnīcas?

Mēs paši ar to nodarbojamies, uzstādām tualetes, atkritumu urnas. Tā ir liela problēma, jo atkritumu urnas izmanto ne tikai transportlīdzekļu vadītāji, bet arī tuvējo māju iedzīvotāji un citi cilvēki. Tomēr mēs joprojām tās uzturam.

Stāvvietu problēma ir diezgan izplatīta. Tādas tukšas vietas, kur uzbūvēt stāvlaukumu, varbūt būtu, taču auto vadītāji tās neizmanto, ja nebūs nodrošināts serviss. Serviss ir privātuzņēmēju pārziņā, taču tas nav sevišķi izdevīgs. Labākais variants ir, ja stāvlaukums atrodas netālu no degvielas uzpildes stacijas. ☺

Dzīvnieku žogi un zīmes uz ceļiem Latvijā

Gar valsts autoceļiem Latvijā dzīvnieku žogi ir uzstādīti 60 kilometru garumā. Žogi ir autoceļa Tīnūži – Koknese (P80), Tallinas šosejas Saulkrastu apvedceļa (A1) un Bauskas šosejas (A7) posmos, un tie ir uzstādīti ES fondu līdzfinansēto projektu ietvaros laikā no 2006.līdz 2013.gadam. Nožogojums ir vietās, kur ceļš robežojas ar mežu un ir liela varbūtība, ka dzīvnieki varētu iznākt uz ceļa.

Taču, uzstādot tikai dzīvnieku žogus, problēma netiek atrisināta, jo bloķē dzīvnieku migrācijas takas, turklāt agrāk vai vēlāk katrs žogs beidzas, un ejot gar to un meklējot izeju, dzīvnieks vienlīdz beigās nokļūst uz ceļa. Lai problēmu atrisinātu līdz galam, ir nepieciešams gan žogs, gan pārejas vai tuneļi, uz kuriem dzīvnieku novirza ar šī žoga palīdzību. Šādas infrastruktūras būvniecības izmaksas ir lielas, un finansējuma tam nav. 2017.gada vidējā iepirkumos piedāvātā drošības žoga cena ir 40,93 eiro/m (bez PVN). Tā kā žogs jāliek abās ceļa pusēs, tad kopējās izmaksas ir aptuveni 100 eiro/m (ar PVN).

No plānotajiem projektiem prasības ir paredzēts izvērtēt nepieciešamību uzstādīt dzīvnieku žogu Ķekavas apvedceļa PPP projektā.

Bridinājuma zīmes "Savvaļas dzīvnieki" uz valsts ceļiem tiek uzstādītas, ja par kādu ceļa posmu tiek saņemti vairāki ziņojumi, ka redzēti meža zvēri. Savukārt statistiku par nobrauktiem un ceļmalās atrastiem meža dzīvniekiem Latvijā apkopo *Valsts mežu dienests*.

Atbilstoši ceļu satiksmes negadījumu statistikai, piecu gadu laikā (2012.-2016.g) sadursmēs ar dzīvniekiem bojā gājuši pieci autovadītāji, bet 2017.gadā – neviens. Ņemot vērā ceļu satiksmes negadījumu statistiku, kura liecina, ka visvairāk ceļu satiksmes negadījumos cieš mazāk aizsargātie satiksmes dalībnieki, VAS *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) prioritāte, realizējot ceļu satiksmes drošības projektus, ir gājēju un velosipēdistu drošība, kā arī frontālo sadursmju un nobraukšanas no ceļa prevencija. ☺

Vai Latvijā būs 2+1 šosejas?

VAS *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) šogad ir pasūtījusi izpēti par "2+1 joslas izveides iespējamību maršrutā VIA Baltica" - uz Tallinas (A1) un Bauskas (A7) šosejām posmos, kur pašlaik izveidotas paplašinātās nomales, kas atdalītas ar pārtrauktu līniju, jeb inženieru valodā – profils NP 14.

Pētījums vēl nav pabeigts, taču jau ir bijuši divi starpziņojumi. Uz Tallinas šosejas ir četri šādi posmi, kur būtu jāapsver iespēja izbūvēt 2+1 joslas, to kopējais garums ir 57,7 km. Arī uz Bauskas šosejas ir četri šādi posmi ar kopējo garumu 26,04 km.

Pētījumā analizēts, kā šos posmus būtu iespējams pārveidot par 2+1 ceļiem, atrodot tehniski vispieņemamāko un izmaksu ziņā efektīvāko risinājumu. Pētīts, kurā vietā ir iespēja izveidot papildu joslu, ņemot vērā pārējos apstākļus – kādi krustojumi, pieturvietas un citas inženierbūves būtu jāpārveido.

Viens no secinājumiem, kas jau ir izskanējis pētījuma laikā, ka, nepaplašinot esošo

ceļa klātnei, 2+1 posmus nav iespējams izbūvēt. Tas atstāj iespaidu arī uz pārbūves izmaksām, jo ir jāatpērk zemes no privātpašniekiem. Aplēses liecina, ka Tallinas šosejas četru posmu pārbūve izmaksātu aptuveni 10 milj. eiro, bet Bauskas šosejas posmu – 9,5 milj. eiro.

Vai tiks pieņemts lēmums par posmu pārbūvi, ir atkarīgs no tā, vai no valsts budžeta tiks piešķirts pietiekams finansējums. Pie esošā finansējuma, kas tiek novirzīts valsts autoceļiem, lai realizētu šos projektus, būtu jāņem, kādus citus autoceļu neremontēt. Plānots, ka izpētes otrajam starpziņojumam tiks veikts arī VAS *Ceļu satiksmes drošības direkcijas* (CSDD) audits. ☺

Mobilā telefonā sēdoši autovadītāji ir kā zombiji

Stūrē? Izkāp no telefona!

Vairāk nekā 70% autovadītāju ikdienā pie stūres lieto mobilos telefonus, vienlaikus apzinoties to kā nopietnu problēmu. Satiksmes dalībnieku novērojumi liecina, ka pēdējo piecu gadu laikā mobilo ierīču lietošana pie stūres arvien pieaug, radot nepieciešamību šo problēmu aktualizēt plašākā sabiedrībā, veidojot sociālas kampaņas un pastiprinot kontroli uz ceļiem*.

"Mūsu pētījums rāda, ka mobilā telefona "nozombētie" autovadītāji pie stūres visvairāk grēko, veicot zvanus (72% autovadītāju), sarakstoties ar ziņām (43%), kā arī sērfojot internetā un sociālos medijos (17%). Turklāt šajā jomā vairāk grēko gados jaunāki un nepieredējuši šoferi," skaidro CSDD valdes priekšsēdētājs Andris Lukstiņš.

Veiksmīgi apvienot telefona lietošanu un auto vadīšanu ir kā spēlēt krievu ruleti, skaidro kognitīvi biheiviorālā psihoterapeite Marija Ābeltiņa: "Multitāskings ir totāla ilūzija. Mēs nevis spējam darīt vairākas lietas paralēli, bet gan ātri

pārslēgties no vienas lietas uz citu, turklāt daudzas lietas "laist autopilotā", tāpēc mums rodas sajūta, ka darām vairākus darbus vienlaicīgi. Tādējādi mūsu smadzenes, līdzīgi kā labs triku meistars, mūs "apved ap stūri". Realitātē mēs koncentrējamies sarunai (t.i., mobilajam telefonam), un braukšana paliek fona režīmā."

"Bieži viedierīču lietošana rezultējas kā kontroles zaudēšana pār spēkrata stūri, dreifēšana jeb peldēšana starp joslām, ātruma pārsniegšana vai tieši otrādi – pārlietu lēna braukšana un neiekļaušanās plūsmā," stāsta Valsts policijas Satiksmes drošības pārvaldes priekšnieks Normunds Krapsis, uzsverot, ka mobilā telefona "nozombētie" šoferi pie stūres rada lielu bīstamību un pakļauj riskam ne tikai sevi un līdzbraucējus, bet arī pārējos satiksmes dalībniekus. Satiksmes drošības eksperti Latvijā un pasaulē uzsver, ka ar mobilā telefona lietošanu pie stūres ir saistīti aptuveni 20-30% no visām avārijām.

Lai pievērstu mobilā telefona "nozombēto" autovadītāju uzmanību un mainītu to paradumus, *Ceļu satiksmes drošības direkcija* (CSDD) veic satiksmes drošības kampaņu "Izkāp no telefona!"

Kontrolēs pastiprināti
Risīnot samilzušo mobilo

telefonu lietošanas pie stūres problēmu, Valsts policija šobrīd īsteno arī papildu autovadītāju kontroles aktivitātes. Drīzumā uz valsts ceļiem darbu sāks netrafarētās policijas automašīnas, kas būs aprīkotas ar 360 grādu kamerām. Ja kādā no tuvumā esošajām automašīnām vadītājs lieto tālruni, tad sānos ierīkotās kameras konstatēs šo pārkāpumu, un automašīnas īpašniekam vēlāk tiks atsūtīts paziņojums par uzlikto sodu. Turklāt sods par telefona lietošanu pie stūres šogad ticis palielināts līdz 25-100 eiro. Tas gan joprojām ir būtiski mazāks nekā citās Eiropas valstīs – piemēram, Spānijā, Dānijā, Somijā un Lielbritānijā sods par šādu pārkāpumu ir ap 200 eiro, bet Nīderlandē – pat 420 eiro. Kampaņas "Izkāp no telefona!" laikā policija veiks pastiprinātu kontroli uz Latvijas ceļiem, un tiem, kuri lieto mobilos telefonus pie stūres, atbilstoši tiks piemērots sods. ☺

*CSDD 2018. gada maijā veiktais pētījums "Sabiedrības attieksme pret telefonu lietošanu pie stūres" īstenots sadarbībā ar tirdzniecības un sociālo pētījumu aģentūru *Latvijas Fakti*. Pētījumā aptaujāti 1017 Latvijas iedzīvotāji vecumā no 18 līdz 74 gadiem.

Tallinas un Bauskas šoseju posmi, kuros tika apskatīta iespēja izbūvēt 2+1 joslas



Ir ziema. Slīd. Neriskē!

Sieva man vakar zvana un saka: "Paneli kaut kāds zils astonkājs iedezies, ko man darīt?!"

Tikai pēc kāda laika es sa-pratu, ka viņa vienkārši tālās gaismas ieslēdza...

* * *

Fantastiskās būtnes un kā-pēc tās neslēdz pagrieziena rādītājus.

* * *

Atnāk vīrietis uz autodetaļu veikalu un jautā:

- Ņivas detaļas ir?

- Ir, bet kādas tieši vajadzīgas?

- Nu... stieple, izolācijas lenta...

- Ir, protams. Jociņa jums tā Ņiva, UAZ detaļas der.

* * *

- Tu zināji, ka Pēteris ieguva nekustāmo īpašumu?

- Jā, man viņš jau pastās-tīja, ka naktī autiņam riepas nospertas.

* * *

Šodien bija tā interesanti... Mierīgi skrienu pāri ceļam, nevienu neaiztieku... Kurš tad būtu domājies, ka starp tiem divām mašīnām ir trose...

Kur visbiežāk veidojas melnais ledus?



ūdens tilpņu tuvumā



mežu ielokos



uz ceļu pārvadiem un tiltiem

Ir Ziema. Slīd. Neriskē!



VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI





* * *

Jānim salūza mašīna. Viņš ieslēdz avārijas signālu, attaisa kapotu, pēta tajā kaut ko. Aizmugurē kāds sāk uzstājīgi signalizēt. Jānis pienāk pie auto, skatās – pie stūres blondine enerģiski pīpina.

- Ko jūs stāvat un pīpināt? Brauciet tak apkārt!

- A kā es varu zināt, kur jūs brauksiet?!

- ???

- Jums tak pagriezīenu rādītājs te uz vienu, te uz otru pusi rāda!

* * *

Mārīte zvana vīram:
- Hallo, dārgais, man ir di-vas ziņas, labā un sliktā...

Vīrs skumīgi:

- sāk ar labo...

Mārīte svinīgi:
- Drošības spilvens nostrādāja!

* * *

Autovadītāju zināšanai: Sig-nalizācija auroja ne tāpēc, ka tika sasists auto logs, bet gan logs tika sasists tāpēc, ka sig-nalizācija auroja...!!

* * *

Štirlicam salūza mašīna, viņš izkāpa, atvēra motora pārsegu, sāka pētīt.

Štirlic, jūs esat Krievijas spiegs, garām ejot secināja Millers. Vācietis būtu atdevis auto servisā.

Autobraucēju brīvdienu ceļvedis

Janvāris, 2019

Latvijas Ceļu muzejs
Šlokenbeka, Milzkalne, Smārdes pag., Engures novads. Vairāk informācijas: www.celumuzejs.lv leja bez maksas

1.-31.janvāris
Lauku iela 5, Ventspils
Ūdens piedzīvojumu parkā izklaides visai ģimenei
www.udensparks.lv

6.janvāris
18:00 Kuldīgas Svētās Annas baznīca, Dzirnau iela 12
Ieva Kerēvica un Sergejs Jēgers aicina uz koncertu Gaisma no sirds

20.janvāris
16:00, Kuldīgas ielas 1 pagalmā, Sable. **Barikāžu atceres vakars**

26.janvāris
12:00 aktīvās atpūtas parks Beberliņi, Liepāja. **Atklātais XV Latvijas ziemas peldēšanas čempionāts**

1.-27.janvāris
Dubultu Kultūras kvartālā Jūrmalas Mākslas skolā Strēlnieku prospektā 30 korp. 2
Izstāde 100 tautumeitas Latvijas simtgadei

1.-13.janvāris
Rīga. **Ziemassvētku egļu ceļš 2018**; Festivāla ceļvedis - karte atrodama interneta vietnē www.egulfestivals.lv

24.janvāris
19:00 Valmieras Kultūras centrs. **Komiķa Maksima Trivaševiča soloizrāde Humors pa latviski**

1.-31.janvāris
Slēpošana un snovbords Žagarkalnā, pārgājieni Ķirulišu dabas takās, Cēsis
www.zagarkalns.lv

1.-31.janvāris
Puķu iela 4, Sigulda
Fischer slēpošanas centrs aicina slēpotājus, pieejama inventāra noma

20.janvāris
16:00 Madonas pilsētas kultūras nams, Raiņa iela 12.
Ilona Bagele. Samsons Izjumovs. Krievu romances.

1.-15.janvāris
Latgales vēstniecība Gors, Rēzekne
Jaunā izstāžu sezona

19.janvāris
15:00-18:00. Smeceres sīla pakalni, P37, Lazdonas pagasts. Pop-up restorāns **Tas nav tas, ko Tu domā** ar pavāru Kasparu Jansonu

10.-13.janvāris
Daugavpils. **XIII Daugavpils Starptautiskais garīgās mūzikas festivāls Sudraba zvani**

5.janvāris
22:00 Bikstu kultūras nams, Laukvidi, Bikstu pag., Dobeles novads. **Jaungada karnevāls Čūkas gadā ieejot**

26.janvāris
17:00 Ogres Teātra telpa, Ogres novada Kultūras centrs, Brīvības iela 15, Ogre. **Ogres Tautas teātra izrāde Ivanovs**

15.janvāris
19:00 Jelgava. Jelgavas kultūras nams. **Koncertprogramma Tenoru Jaunais gads**

Vienmēr svaiga maize
Maiznīca/veikals/kafejnīca Liepkalni. „Liepsalās” (Rīga – Daugavpils 117.km) **Katru dienu 8–22**

Autocelņu Avīze tiek izplatīta CSDD nodaļās, Viada, Astarte Nafta, Virši-A degvielas uzpildes stacijās un Elvi veikalos.

autocelņu avīze

VIADA

CSDD

ASTARTE NAFTA

VIRŠI-A

Elvi

Redakcijas adrese:
Gogoļa iela 3, Rīga, LV-1050
Tālrunis: 67028140,
e-pasts: avize@lvceli.lv

Izdevējs: va/s Latvijas Valsts ceļi sadarbībā ar biedrību Latvijas ceļu būvētāji, Transportbūvju inženieru asociāciju, VAS Latvijas autoceļu uzturētājs un VAS Ceļu satiksmes drošības direkcija.

Reģistrācijas Nr. 000700076,
iznāk reizi mēnesī kopš 2004. gada janvārī.

Foto: LETA, F64, Renārs Koris, publicitātes foto.