



Maijs 2018

autoceļu dzīve

Zinātniece: “Ir jāsadarbojas Eiropas līmenī, jāizveido Eiropas satiksmes stratēģija. Katra valsts atsevišķi nespēs tikt galā ar nākotnes izaicinājumiem”.

[---> 3. lappuse]

Toms Bricis: Latvijā turpmākajos gados pieaugs nokrišņu daudzums, tie kļūs intensīvāki, ziemas būs siltākas, biežāk gaidāmas temperatūras svārstības ap nulli, kas ceļu nozari ietekmē negatīvi.

[---> 7. lappuse]



Izaicinājums mobilitātei – “divu ātrumu” ceļi

Pēdējo gadu laikā Latvijā gandrīz pilnībā sakārtoti valsts galvenie autoceļi, taču vairāk nekā puse valsts ceļu ir ar grants segumu, lielākā daļa no tiem remontdarbus nav pieredzējuši pēdējos 20 un pat 30 gadus un ir sliktā tehniskā stāvoklī. Gandrīz visi grants autoceļi ir vietējās nozīmes un ar niecīgu satiksmes intensitāti, taču arī gar tiem dzīvo un strādā cilvēki. Mobilitātes iespējas tiem, kas dzīvo pie galvenajiem autoceļiem, ir daudz labākas nekā lauku reģionu iedzīvotājiem un uzņēmējiem.



Ceļu būvnieki: valdības lēmumos nauda ceļu būvei, kas kompensētu ES līdzekļus, nav paredzēta.

[---> 2. lappuse]

Tuvākajā laikā tiks izsludināts iepirkums par Sēnītes posmu – Vidzemes šosejas (A3) posmu no Garkalnes līdz Inčukalnam, lai jau šogad varētu sākties būvdarbi.

[---> 2. lappuse]

LVC plāno veikt visu valsts autoceļu tīklā esošo gājēju pāreju auditu, īpašu uzmanību pievēršot neregulējamām pārejām, un daļu likvidējot.

[---> 7. lappuse]

Īsumā**LVC brīdina par satiksmes ierobežojumiem ceļu remontdarbu posmos**

Iestājoties noturīgiem pavasara laika apstākļiem valsts autoceļu tīklā atsākušies remontdarbi, tāpēc autobraucējiem ir jāreķinās ar satiksmes ierobežojumiem, kas ieviesti būvdarbu laikā. Ar aktuālajiem būvdarbiem un satiksmes organizāciju būvdarbu vietās iespējams iepazīties VAS "Latvijas Valsts ceļi" mājaslapā www.lvceli.lv.

Šogad pirmreizējā reģistrācija veikta par 11,5% mazāk automašīnu

Latvijā pirmajos trīs mēnešos pirmreizējā reģistrācija veikta 14 508 vieglajām automašīnām – tas ir par 11,5% mazāk nekā pērn attiecīgajā laika periodā, liecina VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcijas" (CSDD) sniegtā informācija.

Trīs mēnešos šogad reģistrēti arī 2167 kravas auto, kas ir par gandrīz 8% vairāk, 76 autobusi, kas ir par trīs autobusiem vairāk un 345 motocikli, kas ir par 27,8% mazāk. Reģistrēti 197 mopēdi, kas ir par 21,8% mazāk, 42 kvadracikli, kas ir par diviem mazāk, 1510 piekabes un puspiekabes, kas ir par 8,3% vairāk.

Kopumā gada pirmajos trīs mēnešos reģistrēti 18 856 transportlīdzekļi, kas ir par 8,7% mazāk nekā gadu iepriekš.

Ceļu satiksmes negadījumi visbiežāk notiek, veicot apdzīšanu

Starptautiskajā konferencē "Ceļu satiksmes drošība,

aktualitātes un izaicinājumi" Valsts tiesu ekspertīžu biroja pārstāvis Oskars Irbītis pastāstīja, ka no kopumā pērn 136 bojāgājušajiem 60 bijuši vieglo automašīnu vadītāji vai pasažieri, pieci mopēdu vadītāji vai pasažieri un viens motociklists.

Arī ievainojumus pērn visvairāk – 2501 reizi – guvuši vieglo automašīnu vadītāji un to pasažieri. Smagus ievainojumus guvuši arī 898 gājēji, 554 velosipēdisti, 512 citu transportlīdzekļu vadītāji, 212 motociklisti, 141 mopēda vadītājs vai pasažieris.

Visbiežāk satiksmes negadījumi notikuši apdzīšanas manevra laikā situācijās, kad apdzīt drīkst, bet vadītājs, kurš tajā brīdī griežies pa kreisi, nav pamanījis to, kurš veic apdzīšanu. Tāpat bieži negadījumi notiek diennakts tumšajā laikā, notiekot frontālai sadursmei vai veicot apdzīšanu krustojumos.

Gājēji, kas cieš avārijās pilsētās, šķērso brauktuvi tam neparedzētās vietās, ir izklaidīgi, uzmanību pievērš telefonam, kā arī bieži gājēji ir alkohola reibumā. Pārsvarā negadījumos pilsētās cieš gājēji virs 40 gadiem, gūstot vidējus vai smagus miesas bojājumus.

Ārpus pilsētām negadījumu iemesli visbiežāk ir atstārtāju nelietošana, alkohola reibums, pārvietošanās pa brauktuvi. Vidējais cietušo gājēju vecums ārpus pilsētām ir 50 gadi, pārsvarā negadījumi notiek diennakts tumšajā laikā.

Ziemas sezonā valsts ceļu uzturēšanai izlietoti 23,8 milj. eiro

Šoziem brauktuvju slidamība novērsta uz vairāk kā 511 000 km, brauktuvju attīrīšana no sniega ar vienlaicīgu kaisīšanu ar pretslīdes materiāliem – uz vairāk kā 164 000 km, bet attīrīšana no sniega veikta gandrīz 78 000 km garumā.

Šī ziema bija raksturīga ar krasām laika apstākļu atšķirībām Latvijas reģionos. Vidzemē ilgstoši bija pastāvīga sniega sega un sals, pēc kura iestājās atkusnis. Savukārt Kurzemes reģionā gaisa temperatūra svārstījās ap 0 grādiem, līdz ar to uz autoceļiem bieži mēdza veidoties satiksmei bīstamais melnais ledus un regulāri veidojās atkusnis. Lai samazinātu brauktuvju slidamību un radītu drošākus braukšanas apstākļus autovadītājiem, regulāri tika veikta autoceļa seguma apstrāde ar pretslīdes materiāliem. Neraksturīgi ziemas sezonai tika veikti ikdienas uzturēšanas darbi, kuri saistīti ar ūdens atvades sakārtošanu, jo vietām autoceļi applūda un tika slēgti satiksmei.

"Virši-A" pērn kāpinājies apgrozījumu par 30,7%

Paplašinot un modernizējot degvielas uzpildes staciju (DUS) tīklu visā Latvijā, kā arī pilnveidojot produktu klāstu, lielākajam pašmāju degvielas tirgotājam "Virši-A" pērn izdevies palielināt apgrozījumu par 30,7%, sasniegto 148 milj. eiro.

Pārdotais degvielas apjoms mazumtirdzniecībā gada laikā pieauga par 30,4%, bet preču mazumtirdzniecības apgrozījums – par 18,3%. Pērn tika atvērtas divas jaunas DUS Rīgā un Liepājā, paplašinot tīklu līdz 56 DUS. Tika veikta arī vairāku DUS renovācija un modernizācija. 2018.gadā plāno atvērt vēl divas līdz trīs jaunas DUS.

98% CSDD klientu ir apmierināti ar saņemto pakalpojumu

98% VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcijas" (CSDD) klientu ir apmierināti ar saņemto pakalpojumu, visaugstāk novērtējot kompetenci, pozitīvismu un

operativitāti.

Pētījumā, kurš veikts sadarbībā ar *Civitta Latvija*, atklāts, ka kopējā apmierinātība ar CSDD pakalpojumu turpina uzlaboties, un ir ievērojami – par 18% – palielinājies pilnībā apmierināto klientu skaits, salīdzinājumā ar 2014.gadu, kad pēdējo reizi tika veikta šāda aptauja. Savukārt neapmierināto klientu skaits ir sarucis līdz minimumam – mazāk nekā 1%. Lielāka daļa no tiem ir neapmierināti attiecībā uz to, kas nav saistīts ar CSDD sniegto pakalpojumu – sodu un nodokļu nomaksu, kas tiek ieskaitīti valsts budžetā. Pētījumā, lai noteiktu klientu apmierinātību ar CSDD darbu, tika aptaujāti vairāk nekā 3000 CSDD klientu.

Valsts policija: Šogad palielinājies ātruma kontroles maratonā piekerto pārkāpēju skaits

Eiropas ceļu policijas tīkla rīkotajā ātruma kontroles maratonā šogad Latvijā palielinājies piekerto pārkāpēju skaits.

Pērn policija šajā pasākumā konstatēja 430 pārkāpumus, bet šogad – 636. Policija pieļauj, ka, iespējams, tas saistīts ar to, ka policijai ir vairāk netrafaretu automašīnu.

Viens no lielākajiem ātruma pārkāpumiem konstatēts Vidzemes reģionā uz autoceļa Smiltene – Gulbene. Tur 1996.gadā dzimis automašīnas "Audi A4" vadītājs atļauto 90 km/h vietā traucās ar 170 km/h lielu ātrumu.

Konstatēti arī vairāki citi gadījumi, kad transportlīdzekļu vadītāji būtiski pārsnieguši atļauto braukšanas ātrumu. Kopumā noķerti astoņi autovadītāji, kuriem pārkāptā braukšanas ātruma dēļ nācies šķirties no savām vadītāja apliecībām. Visvairāk atļautā braukšanas ātruma pārkāpēju apturēti Zemgalē, bet vismazāk Latgalē un Rīgā. 

Viedoklis

Optimisms un bažas pirms jaunās ceļu būves sezonas



Andris Bērziņš, biedrības "Latvijas Ceļu būvētājs" valdes priekšsēdētājs

Šai ceļu būves sezonai būs savas īpatnības. Vispirms jau ceļu būvniekiem būs jāspēj aktīvi manevrēt ar tehniku, darbspēku un materiāliem starp lielākiem (no Eiropas Savienības (ES) līdzekļiem finansētiem) un mazākiem (no valsts budžeta finansētiem) vietējo ceļu posmu projektiem. Krietni sarežģītāka būs darbu plānošana, taču arī te nav nekā tāda, ar ko ceļinieki neprastu tikt galā.

Turpināsim stingri sekot līdzi darbu kvalitātes prasību nodrošināšanai. Gan tāpēc, ka "Latvijas Valsts ceļu" kvalitātes prasības ir stingras un kļūst aizvien stingrākas, gan tāpēc, ka esam savas valsts patrioti. Būvniekus priecē tas, ka arī starptautiskie eksperti atzīst, ka kopējā veikto darbu kvalitāte nepārtraukti uzlabojas.

Turpināsim būt sociāli atbildīga nozare, neliksim mierā ne ministrus, ne premjeru, piedāvāsim risinājumus gan ceļu, gan vispārējā būvniecībā

nozīmīgos jautājumos, piemēram, par nozares ģenerālvienošanos, par sociālajām garantijām darbiniekiem. Sekosim līdzi topošajiem normatīviem, kas skar nozari, un rosināsim argumentētas iniciatīvas.

Diemžēl arī šogad skarbā dzīves realitāte mūs spiedīs būt vidū starp amatpersonu solījumiem un to izpildi. Ceļu būvniekus ļoti uztrauc neziņa par nozares nākotni, īpaši 2020. gadā, kad ES fondu naudas vairs nebūs. Ir patīkami pa radio dzirdēt premjera Māra Kučinska solījumu, ka mēs esam viena soļa attālumā no skaidras ceļu finansēšanas sistēmas izveides, taču tas tik un tā negaisina bažas par to, vai šim pēdējam solim pietiks spēka. Slēgtajās sēdēs slepenībā kaltajos valdības lēmumos par 2019. gada budžeta metiem un vidēja termiņa budžetiem 2020. un 2021. gadam, pēc mūsu informācijas, ceļu būvei nauda, kas kompensētu ES līdzekļus, vispār netiek paredzēta!

Satraukumu un neziņu vēl vairāk pastiprina 2014. gada vienošanos sāga ar partijām (arī ar premjera partiju) par to, ka jau 2015. gadā tiks izveidots ceļu finansēšanas modelis. Pat šie pirms iepriekšējām Saeimas vēlēšanām publiski parakstītie solījumi ir palikuši uz papīra, un ceļu būvētājiem nav garantiju, ka šoreiz viss būs citādāk.

Mums atliek vien cerēt uz valdības veselo saprātu, lai kaut vai skolu un veselības reformu īstenošanai nepieciešamie ceļi beidzot kļūtu par valdības prioritāti ne tikai vārdos, bet arī darbos. Tāpēc ceļinieki ir spiesti rēķināties arī ar ļaunāko scenāriju un gatavi cīnīties, lai nepieļautu tā īstenošanos.

Taču mēs joprojām esam optimisti! 

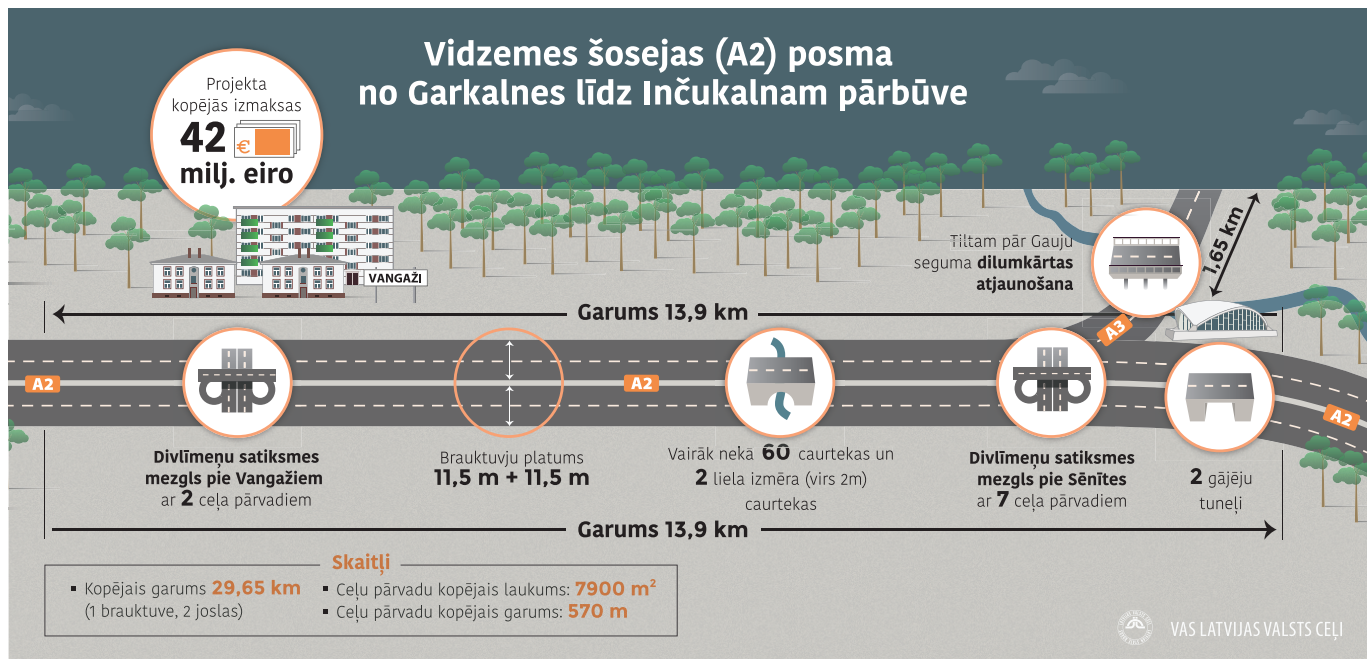
Skaitļi un fakti

Šogad sāks būvdarbus Sēnītes posmā uz Vidzemes šosejas

Tuvākajā laikā VAS "Latvijas Valsts ceļi" plāno izsludināt iepirkumu būvdarbu veikšanai Vidzemes šosejas (A3) posmā no Garkalnes līdz Inčukalnam, kas pazīstams kā "Sēnītes" posms, lai jau šogad varētu sākt pārbūvi.

Aprīlī izdevies panākt vienošanos par papildu finansējumu Vidzemes šosejas (A3) posmam no Garkalnes līdz Inčukalnam, kas ir pazīstams kā Sēnītes posms. Tuvākajā laikā tiks izsludināts iepirkums, lai jau šogad varētu sākties būvdarbi.

Kā zināms, Vidzemes šosejas Sēnītes posms jau ilgstoši atrodas sliktā tehniskā stāvoklī, tā rekonstrukcijai ir jau izstrādāts tehniskais projekts, taču līdz šim tā realizācijai netika piešķirts finansējums. Posma kopējais garums ir gandrīz 14 km, tam ir četras braukšanas joslas, divi ceļu pārvadi, vairāk nekā 60 caurtekas, divlīmeņu satiksmes mezgls ar septiņiem ceļa pārvadiem, divi gājēju tuneļi. Kopējās posma rekonstrukcijas izmaksas ir plānotas 42 miljonu eiro apmērā. 



Ekonomikai mainoties, būs pārmaiņas arī satiksmē



Aprīlī VAS “Latvijas Valsts ceļi” rīkoja ikgadējo ceļu nozares konferenci. Šogad tās vadmotīvs bija “Valsts ceļu tīkla nākotne: iespējas un izaicinājumi”. Ceļu tīkls, mobilitāte, satiksme – gadsimtiem šie ir bijuši vieni no ekonomikas attīstības “vaļiem”. Par to, kādas pārmaiņas sagaida tradicionālos ekonomikas modeļus kārtējās tehnoloģiju revolūcijas ietekmē, konferencē stāstīja dāņu zinātniece futuruloģe Lene Reičela Andersena.

Patlaban mēs vēl dzīvojam rūpnieciskās ekonomikas pasaulē, taču nemitīgi tiek radītas jaunas tehnoloģijas, kas būtiski mainīs uzņēmumu un iedzīvotāju dzīvi. Līdz ar to notiek pāreja no viena veida ekonomikas modeļa uz citu.

Mēs dzirdām runas par informācijas tehnoloģiju laikmetu, taču ir vismaz četras dažādas tehnoloģijas, kas ietekmēs mūsu nākotni – bioloģiskās tehnoloģijas, informācijas, *nano* un kognitīvās tehnoloģijas. Un rūpniecības ekonomikas pāreja uz šo četru tehnoloģiju nākotni būs tikpat nozīmīga kā dzelzs laikmeta pāreja uz rūpniecisko. Tāpēc mums, sabiedrībai, ir jārod iespējas pielāgoties jaunajām tehnoloģijām un ar tām saistītajiem izaicinājumiem. Jaunās tehnoloģijas mainīs visas sabiedrības dzīvi, un lēmumu pieņēmējiem visā pasaulē ir jānodrošina, lai pāreja uz šo jauno ekonomikas modeli būtu vienmērīga, gluda un iespējami labvēlīgāka.

Ražošanas izmaksas

Ja mēs aplūkojam galvenās atšķirības starp rūpniecisko un digitālo ekonomiku, tad, pirmkārt, rūpnieciskajai ekonomikai ir raksturīgas fiziskās preces, bet digitālajai ekonomikai – digitālie [(interneta lejuplādējami produkti – spēles, aplikācijas, video un mūzikas faili). Red. piezīme] produkti, kas rada lielu pievienoto vērtību. Mēs vairāk tik daudz neieguldām fiziskajās lietās un precēs, bet

digitālajos pakalpojumos. Lai radītu pirmo digitālo iekārtu, ir nepieciešamas investīcijas un darbspēks, taču nākamo eksemplāru jeb kopiju izgatavošanai izmaksas ir krietni zemākas un arī fiziskā vieta nav nepieciešama tik liela. Digitālās ekonomikas produkti, lai nonāktu globālajā tirgū, arī nerada nekādas transportēšanas izmaksas. Tās nozīmē, ka šiem produktiem nereti nav praktiski nekādu ģeogrāfisko ierobežojumu. Šeit radīts digitālais produkts [(piemēram, aplikācija). Red. piezīme] pēc dažām sekundēm var būt pieejams Ķīnā vai jebkurā citā pasaules daļā.

Rūpniecības ekonomikas pāreja uz tehnoloģiju nākotni būs tikpat nozīmīga kā dzelzs laikmeta pāreja uz rūpniecisko.

Jo vairāk lieto, jo labāks

Digitālie produkti nereti kļūst labāki, ja tos lieto arvien lielāks cilvēku skaits. Piemēram, krēsls nekļūs labāks, ja viena cilvēka vietā to lietos trīs vai četri. Savukārt satiksmes sastrēgumu lietotne, pieaugot lietotāju skaitam, uzlabosies. Līdzīgi ir, piemēram, ar grāmatu iegādi vietnē *Amazon*. Šis uzņēmums seko līdzī patērētāju gaumei un ieradumiem, piedāvājot arvien labākus un

personalizētākus produktus, atbilstošus konkrētā pircēja ieradumiem. Arī digitālās uzņēmējdarbības struktūra ir atšķirīga. Visus digitālos produktus ir iespējams atjaunināt vienlaikus. Ja jums ir automašīna vai velosipēds un tam ir nepieciešams remonts, tad jūs to vedat uz remontdarbnīcu, bet pēc tam – atpakaļ mājās. Turpretī digitālu produktu, kam radušās problēmas, ir iespējams remontēt arī attālināti.

Piemēram, krēsls nekļūs labāks, ja viena cilvēka vietā to lietos trīs vai četri. Savukārt satiksmes sastrēgumu lietotne, pieaugot lietotāju skaitam, uzlabosies.

Ja jūs, piemēram, lejuplādējat ierakstus no kāda digitālā mūzikas pakalpojuma sniedzēja, jūs tos varat lietot, bet tie jums nepieder, jūs tos aizņematies.

“Pirms dažiem gadiem es nopirku elektronisko grāmatu lasītāju *Kindle*. Es par to samaksāju, un tas likumīgi ir mans īpašums. Taču tika ziņots – ja es šo produktu līdz noteiktam datumam neatjaunināšu, tas nedarbosies. Tajā brīdī, kad programmatūra bija jāatjaunina, es atrados ceļojumā un nebiju mājās. Kad

atgriezies pieslēdzu *Kindle* pie datora, tas vienkārši neieslēdzās, programmatūra bija beigusi darboties,” stāsta futuruloģe.

Izmaiņas darba tirgū

Jaunie digitālie produkti un digitālā ekonomika noteikti maina arī darba tirgu. Digitālās ekonomikas laikmetā darbavietu skaits samazinās, tādējādi tas ietekmē pilnīgi visas sabiedrības daļas. “Runājot konkrēti par satiksmes un transporta jomu - rūpnieciskās ekonomikas laikmetā tika ražotas daudzas preces, un tam bija nepieciešami daudzi darbinieki. Turpretī tagad, kad rūpnieciskā ražošana ir automatizēta, ir nepieciešams viens programmētājs, kas no rīta atnāk un iekārtas ieslēdz, bet vakarā – izslēdz. Visu darbu paveic roboti,” saka Lene Reičela Andersene. Līdz ar to vajadzīgas darbinieku skaits ir minimāls, arī satiksmes intensitāte, darbiniekiem nebraucot uz darbu, samazinās.

“Šodien tūkstošiem cilvēku dodas uz darbu, mājup vai uz veikalu. Nākotnē fiziska pārvietošanās vairāk nebūs tik aktuāla, jo arvien vairāk būs iespējams darbu paveikt mājās ar datoru. Līdz ar to būs jādoma, cik daudz cilvēku vispār iziet sabiedrībā, fiziski piedalās darba procesā,” stāsta futuruloģe.

Runājot par rezerves daļām, 3D druka jau tagad ir realitāte.

3D printeri

Patlaban mainās arī pieprasījums pēc rūpnieciskās ražošanas. Mūsdienās arvien biežāk parādās jauna tehnoloģija – digitālā jeb 3D druka [telpiska konkrētu priekšmetu drukāšana. Red. piezīme]. Un nākotnē būs tādi 3D printeri, kas varēs izdrukāt arī patēriņa preces. Tas ir futūrisms.

“Vispirms mēs pieredzēsim to, ka būs 3D printeru centri vai bibliotēkas, kur būs iespējams izprintēt 3D produktus, rezerves daļas. Tad, ja jūs gribēsiet kaut ko iegādāties un personalizēt – vai tās būtu brilles vai apavi, vai arī jūs gribēsiet rīkot tematisko ballīti ar 12 vienādiem tērpiem, tad jūs ieradīsieties vai nosūtīsiet pieprasījumu uz šo 3D printeru centru un izdrukāsiet nepieciešamo. Kad tas tiks izdarīts, drošs piegādās jūsu pasūtījumu. Tātad nebūs vairāk vajadzīgs veikals, kurā saražoto precī nopirkt, nebūs daudzie cilvēki, kas šajā procesā piedalās,” stāsta Lene Reičela Andersena.

Ir pierādīts, ka 3D printēšana jau tagad var konkurēt ar pastāvošajām tehnoloģijām. Un to var pielāgot mājsaimniecības precēm, medikamentiem.

“Ar 3D printeri var pat

salabot laužtus kaulus – un to jau tagad medicīnā izmanto. Jautājums tikai, kad šāda ražošana kļūs komerciāli izdevīgāka par rūpniecisko ražošanu. Es domāju, ka pēc 7-8 gadiem. Bet, runājot par rezerves daļām, 3D druka jau tagad ir realitāte.”

Ja automašīna var braukt bez vadītāja, ja iepirkties var ar datora starpniecību, nav vajadzības doties uz veikalu un novietot stāvvietā automašīnu.

Bezvadītāju transportlīdzekļi

Nākotnē mūs sagaida bezpilota transportlīdzekļi. Mums jau tagad ir hibridauto, elektriskie automobiļi, bet jauns izaicinājums ir bezvadītāju transportlīdzekļi, kuru dēļ nenoliedzami daudzi profesionāli autovadītāji paliks bez darba. Tāpat mums nebūs vajadzīgas autostāvvietas. Ja automašīna var braukt bez vadītāja, ja iepirkties var ar datora starpniecību, nav vajadzības doties uz veikalu un novietot stāvvietā automašīnu. Līdz ar to nākotnē bez šīm rūpnieciskajām teritorijām, no kurām pa piedeceljiem, dzelzceļiem pārvietosies bezvadītāju transports, būs vajadzīgi arī dronu lidlauki. Mums vairāk nevajadzēs tik daudz darbinieku, un rūpnīcas, iespējams, atradīsies nevis virszemē, bet pazemē.

2012. gadā *Google* izgudroja bezpilota automašīnu. 2014. gadā tika izgatavots prototips – bez pedāļiem un bez stūres. 2016. gadā notika pirmais braukšanas tests, un jau 2018. gadā tika reģistrēts pirmais satiksmes negadījums. Pagaidām bez cilvēku palīdzības mākslīgajam intelektam ir pārāk sarežģīti braukt pa *dzīvu* satiksmi.

Pagaidām bez cilvēku palīdzības mākslīgajam intelektam ir pārāk sarežģīti braukt pa “dzīvu” satiksmi.

“Mums ir jāmainās līdzī laikam, ir jāveic izmaiņas likumdošanā, attiecībā uz bezvadītāju sabiedrisko transportu, privātajiem un komercpārvaldījumiem. Ir jāņem vērā gan slodze, gan ātrums, gan visas citas lietas. Taču, ja mēs izstrādājam autonomus dzelzceļus, ceļus, pa kuriem var braukt ar bezpilota transportlīdzekli, mēs, protams, varēsim ietaupīt elektroenerģiju un garantēt lielāku drošību. Tam visam ir perspektīva. Bet aktuāls joprojām ir jautājums, kas notiek ar ekonomiku kā

tādu, kas notiks ar cilvēkiem, kas tādējādi zaudēs darbu – par to jau šodien ir jādoma valstu līmenī.”

Darbības tiešsaistē

Tas nozīmē, ka, izbeidzoties zobupastai vai salūstot zobu birstei, ir vajadzīgs tikai viens klikšķis, un jūs saņemat jaunu. Vai arī tiešsaistē ar zobu birsti lietotne pēc jūsu siekalām nosaka, vai draud kariess. Ar šādu lietotni var noteikt arī jūsu DNS profilu, lejupielādēt attiecīgi jums nepieciešamo medikamentu kodu, pēc kura drošs piegādās vajadzīgās zāles un apdrošinātājs jau būs par to lietas kursā, un, ja tās būs apmaksājamo zāļu vidū, pārskaitīs naudu. To visu ar digitālajām lietotnēm ir iespējams izdarīt. Un Amerikā tas jau darbojas. Piemēram, starptautiskā tiešsaistes mazumtirgotāja *Amazon* mērķis ir panākt, lai stundas laikā ASV ar dronu ir iespējams izpildīt jebkuru pasūtījumu.

Droni, piemēram, militārajā jomā tiek izmantoti jau sen. Lai arī 2014. gadā droni bija tikai populāra rotaļlieta, pašlaik tehniski šīs ierīces ir iespējams izmantot gan transportēšanai, gan preču piegādei. “Cilvēkus droni vēl pagaidām nevar pārvadāt, bet es domāju, ka tas ir nevis tehnisks, bet tiesību aktu jeb likumdošanas jautājums, vai cilvēkus ļaus pārvadāt ārpus esošajiem ceļiem – pa gaisu, jūru, dzelzceļu un ceļiem.”

Aktuāls joprojām ir jautājums, kas notiek ar ekonomiku kā tādu, kas notiks ar cilvēkiem, kas tādējādi zaudēs darbu – par to jau šodien ir jādoma valstu līmenī.

Vajadzīga sadarbība

un izpratne par “lielo bildi”

Mēs pašlaik esam atrodami pārejas periodā. Mums pašiem ir jāsaprot, ko mēs darām tālāk, cik daudz produktu plānojam digitalizēt. Pirms 20 gadiem nebija iespējams iedomāties, ka tik daudz elektroniskos produktus būs iespējams aizstāt ar vienu. Un pēc 20 gadiem cilvēki, skatoties uz viedtālruni, iespējams, teiks – kas tas tāds.

“Es uzskatu, ka ir jāsadrošojas Eiropas līmenī, jāizveido Eiropas satiksmes stratēģija. Katra valsts atsevišķi nespēs ar šiem izaicinājumiem tikt galā. Latvijā ir aktuālas jaunas dzelzceļa attīstības iespējas. Katrā valstī notiek kaut kādi satiksmes attīstības pasākumi, tomēr tie būtu jāsavieno Eiropas līmenī, jāveido savienotie tīkli. Apskatieties lielo ainu, neskatieties tikai uz satiksmes, transporta jomu. Neizmantojiet vecos modeļus, jo nākotnē būs lielas izmaiņas, lieli izaicinājumi, viss jāskatās kopskatā – gan saistībā ar pilsētas un tautsaimniecības attīstību, izglītību, kā arī urbāno jeb lauku vidi. Sadarbojieties ar citām Eiropas valstīm. Mēs [Dānija] esam bagāta valsts, bet arī mēs nespējam visu izdarīt vieni paši,” resumē futuroģe. 

Valsts galvenie autoceļi – gandrīz sakārtoti, vietējie – gaida savu kārtu

Latvijā ceļu attīstība ir cieši saistīta ar satiksmes intensitāti un Latvijas demogrāfisko situāciju. Valsts galvenie autoceļi, pa kuriem pārvietojas lielākā daļa iedzīvotāju, ir sakārtoti. Tas lielā mērā noticis, pateicoties Eiropas Savienības fondu finansējumam. Bet vietējie ceļi ar grants segumu katru pavasari un rudeni sagādā milzīgas neērtības tiem, kas dzīvo reģionos. Iedzīvotāju skaits lauku reģionos ar katru gadu sarūk. Vai bez labiem ceļiem ir iespējama laba dzīve provincē?

Par šiem un citiem tematiem aprīlī sprieda vairāk kā 300 ikgadējās ceļu nozares konferences dalībnieki.



Satiksmes ministrs Uldis Augulis atzina, ka ceļi ir Satiksmes ministrijas šībrīža prioritāte. Valsts galveno ceļu stāvoklis pēdējos gados strauji uzlabojas, neskatoties uz satiksmes intensitāti, kas pieaug par 5% gadā. U. Augulis sola, ka tuvākajos gados visi valsts galvenie autoceļi būs sakārtoti. Protams, nav iespējams pāris gados paveikt to, kas nav darīts 25 gadu laikā. Līdzekļu deficīts ceļu tīkla sakārtošanai ir liels, tas ir iekrājies vēl kopš Latvijas neatkarības atgūšanas.

Šogad plānotais remontdarbu apjoms – asfaltēto un grants ceļu pārbūve, seguma atjaunošana, dubultās virsmas apstrāde, tiltu remonts,

satiksmes drošības uzlabošana – saglabāsies iepriekšējā gada līmenī. Galvenā šā gada atšķirība – vēsturiski lielākās investīcijas valsts vietējās nozīmes autoceļos ar grants segumu. Kopumā šogad valsts autoceļu infrastruktūrā tiks ieguldīti 307 miljoni eiro. Konferencēs laikā U. Augulis arī informēja, ka papildu šiem līdzekļiem, valdības līmenī ir panākta vienošanās par finansējumu tā saucamā “Sēnītes” posma uz Vidzemes šosejas pārbūvei. Šos remontdarbus vidzemnieki un arī pārējie autobraucēji ir gaidījuši jau sen, taču līdz šim nebija izdevies rast līdzekļus apjomīgo darbu veikšanai.

Tuvākajos gados visi valsts galvenie autoceļi būs sakārtoti.

Finansējums ceļiem pēc 2020. gada

Kā tiks finansēti ceļu remontdarbi pēc 2020. gada – tas patlaban ir visas ceļu nozares aktuālākais jautājums. U. Augulis pauda, ka ministrijai ir skaidrs redzējums, kā nofinansēt 2020. gadu, kad būs apgūti visi ES struktūrfondu līdzekļi: gan izmantojot struktūrfondu rezerves, gan veicot kopējo Latvijai pieejamo struktūrfondu līdzekļu pārskatīšanu.

Vietējiem ceļiem pieejamais finansējums būs trīsreiz lielāks, līdz ar to arī trīsreiz vairāk tiks veikti uzlabojumi.

„Tas naudas apjoms, ko akcīzes nodokli samaksā autoceļu lietotāji, būtu pietiekošs, lai mēs varētu uzturēt ceļus,” atzina ministrs, taču valstī ir vēl citas vajadzības – veselība, izglītība, policijas darbs un citas –, kurām patlaban arī tiek pārdalīti no akcīzes iegūtie līdzekļi. Taču arī pieejama medicīna un izglītība ir iespējama tikai tad, ja ir labs, sakārtots ceļu tīkls, līdz ar to autoceļiem ir jābūt starp valdības prioritātēm. Daudz tiek runāts par Autoceļu fondu. “Tas nav aizmirsts, un idejiski mēs uz to virzāties. Mēs esam arī gatavojuši valdībai savu

redzējumu par to, kādu mēs redzam periodu pēc 2021. gada, neņemot vērā ES struktūrfondus, jo par tiem vēl nav nekādas skaidrības,” uzsvēra ministrs.

U. Augulis uzsvēra arī darba efektivitātes un plānošanas lomu, piemēram, VAS „Latvijas Autoceļu uzturētājam” ir uzdots pārskatīt savas darbības un procedūras, lai ar esošajiem resursiem strādātu efektīvāk.

Mēs esam arī gatavojuši valdībai savu redzējumu par to, kādu mēs redzam periodu pēc 2021. gada.

Vietējie ceļi

„Arī es saņemu daudz ziņu no cilvēkiem par kritisko situāciju uz grants ceļiem. Cilvēkiem ir svarīgi nokļūt galamērķī, neskatoties uz laika apstākļiem. Kritika un

sabiedrības spiediens šajā gadījumā nāk par labu nozarei, jo palīdz mums valdībā cīnīties par finansējumu. Ceļi jau paši nevar bilst vārdu par sevi, tāpēc sabiedrības spiediens palīdz man kā ministram aktualizēt šo jautājumu valdībā,” atzina ministrs.

„Ir skaidrs, ka rīt uz pusdienlaiku visu mēs nesakārtosim, bet, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, vietējiem ceļiem pieejamais finansējums būs trīsreiz lielāks, līdz ar to arī trīsreiz vairāk tiks veikti uzlabojumi. „Kāds teiks, ka tas ir par maz, bet, manuprāt labāk nelieliem soļiem ir uz priekšu, nekā stāvēt uz vietas,” sacīja U. Augulis.

„Slikto vietējo ceļu dēļ tika pieņemts arī politisks lēmums – visus pieejamos papildu resursus novirzām grants ceļiem. Arī ar Latvijas Pašvaldību savienību panākta vienošanās, ka vairāk novirzām vietējiem ceļiem, saglabājot mērķdotācijas pašvaldību ceļiem esošajā apjomā, nepaaukstinoš tās,”

norādīja ministrs.

Gaidāmas pārmaiņas

Ministrs atzina, ka mēs visi kā sabiedrība esam lielu tehnoloģisku pārmaiņu priekšā – elektromobiļi, bezvadītāju transports, mākslīgais intelekts ir jau ne pārāk tālas nākotnes realitāte. „Transporta joma attīstās, kļūst videi draudzīgāka, virzās uz multimodāliem transporta pakalpojumiem. Liela daļa transporta sistēmu kļūst automatizētas, savienojamas ar inteligentajām transporta sistēmām, ko var pielietot gan kravu, gan pasažieru pārvadājumos. Izaugsme nav iedomājama bez inovācijām, zinātnes, kas nodrošina šos efektīvos un konkurētspējīgos sasniegumus,” sacīja U. Augulis, informējot, ka aprīlī ministrija un satiksmes ministrija noslēdza sadarbības memorandu ar LU, lai pēc iespējas vairāk izmantotu zinātni, izglītību, pētniecību valsts pārvaldē un valsts uzņēmumos, rodot risinājumus, kas sniedz pievienotā vērtību valsts ekonomikai.

LPS: Esošā autoceļu finansēšanas politika nav ilgtspējīga

Latvijas Pašvaldību savienības padomnieks Aino Salmiņš konferencē uzsvēra lielo atšķirību starp valsts un pašvaldību ceļu finansējumu: finansējums pašvaldību ceļiem un ielām ir uz pusi mazāks nekā krīzes gados, kā arī pieaug disproporcija valsts un pašvaldību ceļu finansējumā. Ja valsts ceļiem valsts budžeta finansējums kopš 2014. gada lai arī nedaudz, bet ir pieaudzis, tad valsts mērķdotācija pašvaldību ceļiem ir palikusi praktiski nemainīga.

Runājot par pašvaldību ceļiem, A.Salmiņš bija skarbs:

„Ja Latvijā ir „divu ātrumu” ceļi, tad pašvaldību ceļos otrais ātrums ir atpakaļgaita”. Viņš atzīmēja, ka ar Zemkopības ministrijas starpniecību un Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas programmām kopā sakārtoti vien 4,9% pašvaldības ceļu.

LPS pārstāvis arī norādīja, ka izglītības un veselības reformas Latvijā tiek īstenotas atrauti no ceļu reformas. Viņš atgādināja, ka no izglītības ministra pieminētajiem 250 ceļu posmiem, kas izglītības reformas ietvaros būtu jāsakārto,

šogad netiks sakārtots neviens. Veicot skolu reformu, finansējums ceļu sakārtošanai netika ielānots.

Finansējums pašvaldību ceļiem un ielām ir uz pusi mazāks nekā krīzes gados.

Vairāk tērē uzturēšanai, mazāk - investīcijām

A.Salmiņš norādīja, ka, izvērtējot, kādi pašvaldībām ir uzturēšanas izdevumi no mērķdotācijām, secināts, ka 64 pašvaldībām izdevumi uz vienu kilometru ir zem 750 eiro. Savukārt investīciju apjoms 2016. gadā tikai 29 pašvaldībās bija virs 1500 eiro/km. Investē ceļos pamatā lielās pilsētās, un tikai atsevišķi novadi to var atļauties. Kopējā izdevumu daļa, ko pašvaldības investē, pēc A.Salmiņa teiktā, samazinās, jo arvien vairāk līdzekļu jānovirza uzturēšanai. Kopumā pašvaldības 2016.gadā ceļiem iztērēja 130 miljonus, no kuriem mērķdotācijas veido 37%.

Vienlaicīgi ar finansējuma samazināšanos pieaug kontrolējošo normatīvu skaits. A.Salmiņš gan atzina, ka ar Satiksmes ministriju un VAS „Latvijas Valsts ceļi” pēc katras revīzijas izdodas šos normatīvus pārskatīt, mēģinot vienkāršot gan mērķdotāciju izlietošanas, gan pārraudzības kārtību. Kā problēma jāizceļ arī tas, ka joprojām saglabājas izaicinājumi saistībā ar reālas atbildības noteikšanu projektētājam, būvniekam un būvuzraugam.

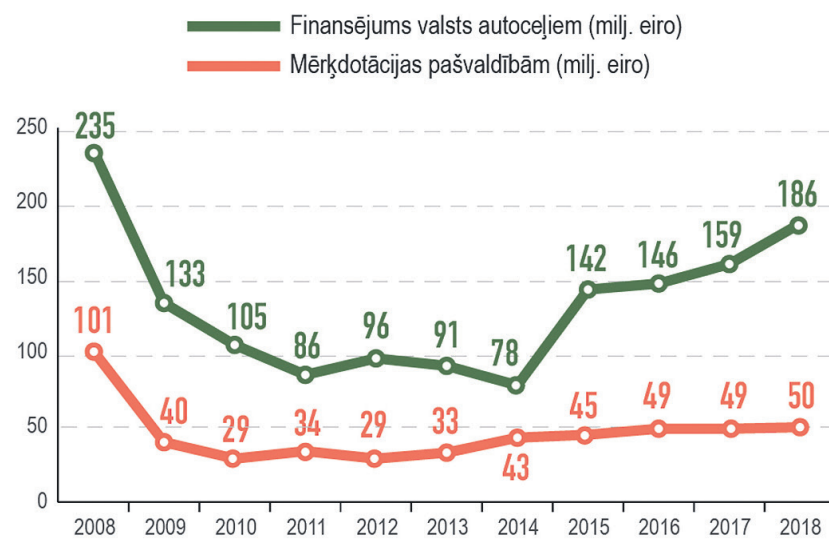
Jāatjauno Autoceļu fonds
LPS atbalsta Autoceļu fondu un investīciju programmu

atjaunošanu, atzīstot, ka šajā jautājumā ar Satiksmes ministriju ir vienoti un atbalstis to atjaunošanu.

A.Salmiņš, komentējot mērķdotāciju apjomu pašvaldību ceļiem, sacīja, ka tā nav mērķdotācija, bet pabalsts, un šī finansēšanas politika būtu jāpārskata. Viņš uzskata, ka gan pašvaldību, gan valsts vietējiem ceļiem ir jāmeklē saimnieks – jārisina jautājumi, kas saistīti ar komercuzņēmēju atbildību, to, kā piesaistīt privāto sektoru. „Tie ceļi, kas orientēti tikai uz privātajām saimniecībām, kur nekursē sabiedriskais transports, kur nav skolēnu pārvadājumu, tie ir citas klasifikācijas ceļi,” puda A.Salmiņš. Taču pašvaldības neuzskata, ka esošais autoceļu blīvums ir problēma. „Tā ir mūsu priekšrocība, kas jāizmanto,” sacīja A.Salmiņš.



Finansējums valsts un pašvaldību autoceļiem



Avots: Latvijas Pašvaldību savienība

LVC: Līdz ceļiem nonāk tikai 18% degvielas akcīzes nodokļa ieņēmumu

VAS „Latvijas Valsts ceļi” (LVC) valdes priekšsēdētājs Jānis Lange, raksturojot esošo demogrāfisko un ekonomisko situāciju valstī, norādīja, ka pērn un šogad uz Latvijas autoceļiem patiešām ir visu laiku lielākā satiksmes intensitāte – tik daudz kā tagad iedzīvotāji nav pārvietojušies nekad. Pat neskatoties uz to, ka 10 gadu laikā iedzīvotāju skaits ir krities par 14%, satiksmes intensitāte katru gadu pieaug. Tas ļoti labi atspoguļojas arī budžeta ieņēmumos – ieņēmumi no akcīzes nodokļa pieaug, sasniedzot visu laiku lielākos ieņēmumus. „Diemžēl lielākā problēma ir tā, ka tikai neliela daļa no akcīzes nodokļa faktiskajos skaitļos nonāk atpakaļ uz ceļiem. Ja likumā ir noteikts, ka vajadzētu nonākt 80%, tad faktiski nonāk tikai 18%,” secināja J.Lange.

Valsts finansējumam jāpieaug

Tā kā 2019.gads ir pēdējais, kad ceļu nozare strādās ar ES struktūrfondiem, lielākais izaicinājums būs, kā tos aizstāt ar valsts budžeta līdzekļiem. Prakse rāda, ka labākā situācija ir tajās valstīs, kurās ir lielāks valsts budžeta finansējums. Lai arī Lietuvas kolēģi uzskata, ka viņiem pieejamais finansējums investīciju projektu realizēšanai ir nepietiekams, mēs no Lietuvas un Igaunijas atšķiramies ar to, ka mums valsts budžeta ieņēmumi valsts un pašvaldību ceļu uzturēšanai, remontiem atpakaļ nenonāk.

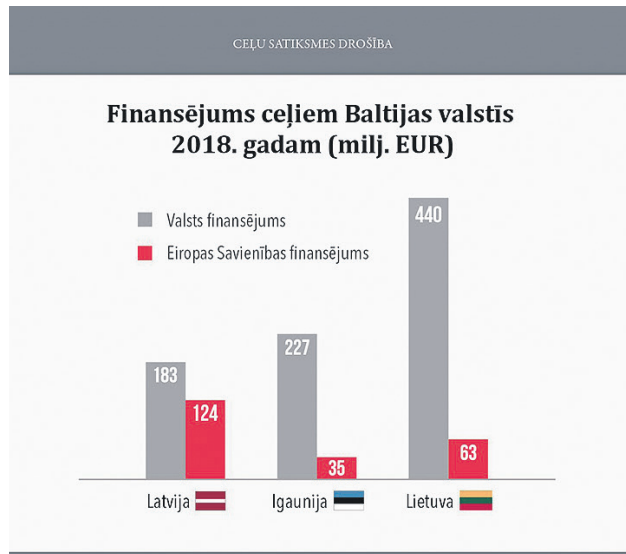
Lielie objekti un kvalitāte
No lielajiem projektiem papildus ministra pieminētajam Sēnītes posmam, J.Lange atzīmēja arī Ķekavas



apvedceļu, kas būs tuvākās desmitgades lielākais objekts. Viņš norādīja, ka projekts virzās uz priekšu ļoti labi, pašlaik jau 75% zemju ir atpirkta un norisinās sarunas ar Eiropas Savienības institūcijām un citiem partneriem. Jau šī gada beigās plānots izsludināt iepirkumu un 2020. - 2021. gadā noslēgt līgumu ar privāto

partneri.

Neskatoties uz to, cik daudz pasūtījumu no LVC puses ir, kvalitātes latiņa netiek nolaista. „Katrā gadu testēšanas laboratorijas iekārtās LVC investē vairāk nekā 300 tūkst. eiro, lai būtu pārliecināti, ka saņemam to produktu, ko esam pasūtījuši, un kvalitātes rādītāji uzlabojas. Tas ir



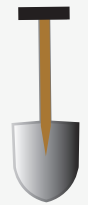
ļoti svarīgi, jo mēs strādājam ar nodokļu maksātāju naudu,” sacīja J.Lange.

Pat neskatoties uz to, ka 10 gadu laikā iedzīvotāju skaits ir krities par 14%, satiksmes intensitāte katru gadu pieaug.

Pērn Finanšu ministrija sadarbībā ar starptautisko konsultantu Jaspers veica Latvijas būvdarbu cenu analīzi. Tika secināts, ka

būvdarbu cenas ir aptuveni 70% no Eiropas izmaksām, un mēs esam noteikti lētākie Baltijas valstīs – lētāki nekā Polijā, Lietuvā.

J.Lange uzsvēra lielo atšķirību starp valsts galveno un vietējo autoceļu stāvokli, sakot, ka, ņemot vērā to, cik daudz mums ir valsts vietējo ceļu, situāciju ātri uzlabot nav iespējams. „Ir izveidojusies situācija, ka mums ir „divu ātrumu” ceļi – galvenie, kas ir labā un teicamā stāvoklī, un vietējie ceļi ar grants segumu, kas ir diezgan liels izaicinājums mobilitātei reģionos,” akcentēja J. Lange.

VALSTS AUTOCEĻU UZTURĒŠANAS DARBI VASARAS SEZONĀ		VALSTS CEĻU TĪKLS, KM 20 081 10 989grants segums (55%) 9 092melnaiss segums (45%)	IKDIENAS UZTURĒŠANAS DARBU IZPILDE VASARAS MĒNEŠOS (aprīlis-septembris, milj. eiro) <table><tr><td>2007</td><td>2008</td><td>2009</td><td>2010</td><td>2011</td><td>2012</td><td>2013</td><td>2014</td><td>2015</td><td>2016</td><td>2017</td></tr><tr><td>26,12</td><td>32,29</td><td>28,13</td><td>23,61</td><td>24,5</td><td>29,62</td><td>33,46</td><td>35,81</td><td>29,86</td><td>29,22</td><td>32,28</td></tr></table>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	26,12	32,29	28,13	23,61	24,5	29,62	33,46	35,81	29,86	29,22	32,28
2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017															
26,12	32,29	28,13	23,61	24,5	29,62	33,46	35,81	29,86	29,22	32,28															
UZ ASFALTĒTAJIEM CEĻIEM		UZ GRANTS CEĻIEM	UZ TILTIEM UN SATIKSMES PĀRVADIEM																						
Virsmas apstrāde	Grants seguma atputeķļošana ar CaCl²	Ūdens novadtekņu uzstādīšana, atjaunošana, tīrīšana, nomaiņa																							
Asfalta seguma uzturēšana: bedrīšu remonts, selektīvā virsmas apstrāde (vienā, divās kārtās), svīdumu likvidēšana, asfalta seguma izlīdzinošā frēzēšana, iesēdumu likvidēšana, seguma tīrīšana, sakārtošana, kūkumojošo posmu aizsardzība (nosegšana ar smilti, smilts novākšana).	Iesēdumu un bedrīšu remonts	Tilta brauktuves attīrīšana no sanesumiem, mazgāšana																							
	Rupjo šķembu iestrāde šķīdoņa vietās (līdz 100 m posmos)	Tilta ūdens novadišanas sistēmu attīrīšana																							
	Grants seguma atjaunošana	Betona izdrupumu novēršana tilta konstrukcijā																							
Betona bruģa (plātnīšu) seguma būvniecība, atjaunošana	Planēšana	Izskalojumu likvidēšana, bojāto nogāžu nostiprinājumu atjaunošana																							
	Profilēšana	Tērauda šuvju attīrīšana, mastikas deformācijas šuvju remonts																							
UZ ASFALTĒTAJIEM UN GRANTS CEĻIEM		Tilta margu un apskates kāpņu kopšana																							
Krūmu, koku novākšana un kopšana	Plastmasas signālstabiņu uzstādīšana	Sanesumu tīrīšana no upes gultnes																							
Grāvju rakšana un tīrīšana ar ekskavatoru (grunti aizvedot)	Drošības barjeru uzstādīšana, nomaina vai atjaunošana	Tilta koka klāja seguma bojājumu novēršana																							
Sāngrāvju tīrīšana un profila atjaunošana	Atstarotāju uzlīmēšana, atjaunošana	VAS “LATVIJAS VALSTS CEĻI” PĀRZIŅĀ IR 969 TILTI Kopgarums: 31 430,375 M Dzelzsbetons 902 Akmens 14 Metāls 47 Koks 6																							
Apzaļumošana	Drošības žoga, dzīvnieku žoga (sieta, stabu) atjaunošana																								
Nogāžu nostiprināšana	Ceļa zīmju, barjeru mazgāšana																								
Nomaļu uzpildīšana	Caurteku tīrīšana																								
Atkritumu urnu uzstādīšana	Bojāto (polimēru, dzelzsbetona) caurteku bojājumu novēršana, bojāto posmu nomaiņa																								
Smilts materiāla iestrāde ceļa konstruktīvajos elementos	Gājēju tuneļu kopšana																								
Nomaļu mehānizēta profilēšana	Izskalojumu aizbēršana																								
Nomaļu grunts uzauguma noņemšana	Konstrukciju (betona stabu, dzelzsbetona, bruģakmens, mūra, koka, metāla), nojaukšana vai demontāža																								
Ceļa operatīvā kopšana (pēc CSNg)	Pasažieru platformas, gājēju ietves būvniecība vai remonts, autopaviljonu remonts																								
Ceļa nodalījuma joslas sakopšana	Betona (ceļa vai ietves) apmales uzstādīšana vai nomaiņa																								
Kritušo dzīvnieku savākšana	Ceļa zīmju un to stabu uzstādīšana, nomaina, pārvietošana																								
Zāles pļaušana																									
Latvāņu iznīcināšana																									

Valsts autoceļu ikdienas uzturēšana vasaras sezonā ilgst no 1. aprīļa līdz 31. oktobrim. Atšķirībā no periodiskās uzturēšanas darbiem (seguma atjaunošanas) un pārbūves, ikdienas uzturēšanas darbi nodrošina, ka ceļu infrastruktūra ir pastāvīgi lietojama. Līdzīgi kā ziemā, arī vasarā vispirms tiek sakārtoti svarīgāko un noslogotāko maršrutu autoceļi.

LVC veiks valsts ceļu tīklā esošo gājēju pāreju auditu

VAS "Latvijas Valsts ceļi" (LVC) plāno veikt visu valsts autoceļu tīklā esošo gājēju pāreju auditu, īpašu uzmanību pievēršot neregulējamām pārejām, daļa no kurām varētu tikt likvidēta.

Pasaulē veiktie pētījumi pierāda, ka neregulējamās gājēju pārejas nevis samazina ceļu satiksmes negadījumu (CSNg) skaitu, bet palielina to. Tostarp gājējiem par 28 %, transporta līdzekļiem - par 20 %, bet kopumā - par 26 %.*

Savukārt regulējamās gājēju pārejas bez īpašas fāzes gājējiem samazina kopējo CSNg skaitu par 1 %, bet CSNg ar gājējiem par 8 %. Regulējamās gājēju pārejas ar īpašo fāzi gājējiem samazina kopējo CSNg skaitu par 7 % un CSNg skaitu ar gājējiem - par 12 %.

VAS "Latvijas Valsts ceļi"

Satiksmes organizācijas pārvaldes priekšnieks Māris Zāliskalns, pamatojot, kāpēc uz neregulējamām gājēju pārejām joprojām notiek daudz negadījumu, stāsta: "Mēs visi zinām valsts galveno gājēju pāreju, kas atrodas Rīgā pie Brīvības pieminekļa. Pēc platuma tā neatbilst nevienam standartam. Taču uz šīs pārejas negadījumi, neskatoties uz intensīvo satiksmi un milzīgo gājēju skaitu, nenotiek. Tas ir tāpēc, ka auto vadītāji rēķinās ar lielo cilvēku plūsmu un uzmanās. Turpretī uz ceļiem, kur gājējs uz pārejas parādās reizi nedēļā, kurš

turklāt pārliecināti šķērso ceļu, nepārliecinoties par satiksmes drošību, sekas ir bēdīgākas - negadījumi notiek."

Pašreiz uz valsts galvenajiem autoceļiem ir 98 gājēju pārejas, no tām 68 ir neregulējamās un 30 pārejas ir aprīkotas ar luksoforu. 25 ir divlīmeņu gājēju pārejas.

Vislabākie ceļu infrastruktūras risinājumi mazākaizsargāto satiksmes dalībnieku (gājēji un velosipēdisti) drošības paaugstināšanai ir divlīmeņu krustojumi, taču to izbūve prasa lielus kapitālieguldījumus.

Pērn LVC sadarbībā ar Valsts policiju un CSDD ir veikusi padziļinātu izpēti par ceļu satiksmes negadījumiem, kas notika 2016. gadā Rīgas reģionā un beidzās ar smagām sekām - CSNg rezultātā bija smagi ievainotie vai bojāgājušie. Lielākā daļa no 84 negadījumiem bija uzbraukšana gājējam. 

* Ceļu satiksmes drošības rokasgrāmata, Rune Elvik, Anne Borger Mysen, Truls Vaa, V.Siljanova redakcijā. Oslo - Maskava - Helsinki, 2001.



Klimata pārmaiņas nenāks par labu ceļu būvēm

Pagājušajā gadā meteorologu veiktais pētījums liecina, ka Latvijā turpmākajos gados pieaugs nokrišņu daudzums, tie būs intensīvāki, ziemas - siltākas un biežāk piedzīvosim temperatūras svārstības ap nulli, kas ceļu būves un būvniecības procesu ietekmēs negatīvi.

Pozitīvā ziņa - būvdarbu sezona būs garāka. Būs iespējams ilgāku periodu veikt būvdarbus, VAS "Latvijas Valsts ceļi" rīkotajā ikgadējā konferencē "Valsts ceļu tīkla nākotne: iespējas un izaicinājumi" atzina meteorologs Toms Bricis. Viņš arī norādīja, ka ir cerība, ka tuvākajās desmitgadēs Kurzēm sagaidīs ziemas bez sala, kas ietaupīs ceļu uzturēšanas - sniega tīrīšanas un pretslīdes materiālu kaisīšanas - izmaksas, un ceļi mazāk bojāies.

Viņš arī aicināja nozari veikt pētījumu par to, kā laika apstākļi nākotnē varētu ietekmēt konkrēto ceļu būvniecības nozari, jo pērn Latvijas Vides ģeoloģijas un meteoroloģijas centra veiktais ir visaptverošs klimata pētījums par pēdējiem

50 gadiem Latvijā, kas ļauj labāk prognozēt iespējamās izmaiņas tuvākajās desmitgadēs.

T.Bricis atzina, ka gaisa temperatūra valstī paaugstinās. Visi ir dzirdējuši, ka klimata pārmaiņas notiek, un galvenā izmaiņa ir tā, ka kļūst siltāks. Pētījums arī apgāz mītu par to, ka gadalaiki nobīdās uz priekšu - pavasaris, vasara iestājas vēlāk un rudens ievēlās. Vidējā mēneša gaisa temperatūras likne liecina, ka vidējā mēneša gaisa temperatūra paaugstinās.

"Ziemas kļūst siltākas, un, lai arī šogad pavasaris ir ievēlāks, iepriekšējos gados arī esam piedzīvojuši dažus garus pavasarus, un kopumā tie kļūst agrāki un siltāki. Vasaras otrā pusē - jūlijā, augustā konstatēti ievērojami



temperatūras kāpumi, biežāki karstuma viļņi. Rudens paliek siltāks pavisam nebūtiski, turpretī ziemas kļūst ievērojamāki siltākas."

Veģetācijas periodu (gada periods, kad norisinās augu augšana un attīstība - parasti no kultūraugu sējas līdz novākšanai), kas klimatoloģijā ir fundamentāls parametrs, T.Bricis salīdzināja ar ceļu būves periodu, jo veģetācija līdzīgi kā ceļubūve ir iespējama tikai tad, kad vidējā gaisa temperatūra sasniedz +5°C. Tendence liecina, ka veģetācijas perioda garums ir svārstīgs - ir tādi gadi, kuros veģetācijas periodi ir 280 dienas, un ir tādi, kuros nav pat 200 dienu, un šīs svārstības saglabāties arī turpmākajos gados.

Atsevišķas pētīšanas vērts,

Latvijā strauji samazinās negadījumos bojāgājušo skaits

Eiropas Komisija (EK) nākusi klajā ar ikgadējo ziņojumu, kurā ietverts pārskats par situāciju ceļu satiksmes drošības jomā 2017. gadā. Pārskatā minēts, ka Latvijā ir joprojām viens no straujākajiem ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaita samazinājumiem Eiropas Savienībā (ES).

Jau ziņots, ka 2017. gads kļuvis par drošāko gadu uz Latvijas ceļiem, jo sasniegts līdz šim zemākais bojāgājušo skaits - 136 cilvēki, kas ir par 14% mazāk salīdzinājumā ar 2016. gadu. Savukārt kopš 2010. gada bojāgājušo skaits uz Latvijas ceļiem ir samazinājies par 38%. Šis ir viens no labākajiem rādītājiem ES un vēl labāk sekmējies tikai divām valstīm - Grieķijai (- 41%) un Igaunijai (- 39%).

EK Latvijas bojāgājušo skaita samazinājumu par 38% novērtēja kā "iespaidīgu", tomēr norādīja, ka Latvijai ir jāturpina ceļu satiksmes drošības uzlabošanas jomā iesāktais darbs, lai pietuvotos vidējam ES bojāgājušo skaita rādītājam uz miljonu iedzīvotāju - 49.

Latvijā pērn uz ceļiem bija 70 bojāgājušo uz miljonu iedzīvotāju un tas vēl joprojām ir

viens no augstākajiem rādītājiem ES. Tomēr arī tas ik gadu uzlabojas, ļaujot 2017. gadā apsteigt tādas valstis kā Rumānija (98), Bulgārija (96), Horvātija (80) un Polija (75), un esam jau pietuvojušies Grieķijai un Lietuvai, kur bojāgājušo skaits uz miljonu iedzīvotāju 2017. gadā bija attiecīgi 69 un 67.

Nemot vērā šos rezultātus, Latvija tuvojas ES un valsts politikas plānošanas dokumentos nospraustajam mērķim - līdz 2020. gadam samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu par 50%, salīdzinot ar 2010. gadu.

Iepriekšējos 20 gados Latvija ir veikusi būtiskus pasākumus, lai ievērojami samazinātu ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu, t.sk. pilnveidojusi un nozīmīgi pastiprinājusi normatīvos aktus, ieviesusi pārkāpumu

uzskaites punktu sistēmu, ieviesusi jaunas satiksmes drošības kontrolējošās tehnoloģijas (stacionāros un pārvietojamos fotoradarus), veikusi infrastruktūras uzlabojumus un organizējusi izglītojošas drošības kampaņas. Tas viss ļāvis uzlabot satiksmes drošības rezultātus, tomēr ir svarīgi saglabāt progresu un turpināt tuvojies vidējiem rādītājiem ES.

Eiropā joprojām turpina saglabāties mazaizsargāto satiksmes dalībnieku drošības problēma; arī 2017. gadā gandrīz katrs otrais (46%) bojāgājušais ES bija mazaizsargātais satiksmes dalībnieks - gājējs, velosipēdistis vai mopēdistis. Neraugoties uz to, ar vidēji 49 bojāgājušajiem ceļu satiksmes negadījumiem uz vienu miljonu iedzīvotāju Eiropas ceļi 2017. gadā joprojām bija drošākie pasaulē. 

dienām Kurzēm līdz divreiz vairāk - 80 dienām - Vidzemē. Un meteorologs prognozē, ka šis periods - ar pastāvīgu salu - kļūs īsāks. Bet periods, kad gaisa temperatūras svārstības ir ap nulli - visticamāk kļūs garāks. Tomēr nākamajās desmitgadēs diezgan reālas ir prognozes, ka Kurzemes pusē sala nebūs vispār.

Vidējais nokrišņu daudzums Latvijā palielinās - pieaugums ir vidēji par 6-10% gadsimtā. Kopš 60.gadiem ir vērojams neliels stabils kāpums. Vienlaikus vērojamas milzīgas ikgadējas svārstības, kuras ļoti labi redzējām pagājušajā gadā. Vietas ar vislielāko nokrišņu daudzumu joprojām ir Kurzemes rietumdaļa un Vidzemes augstiene.

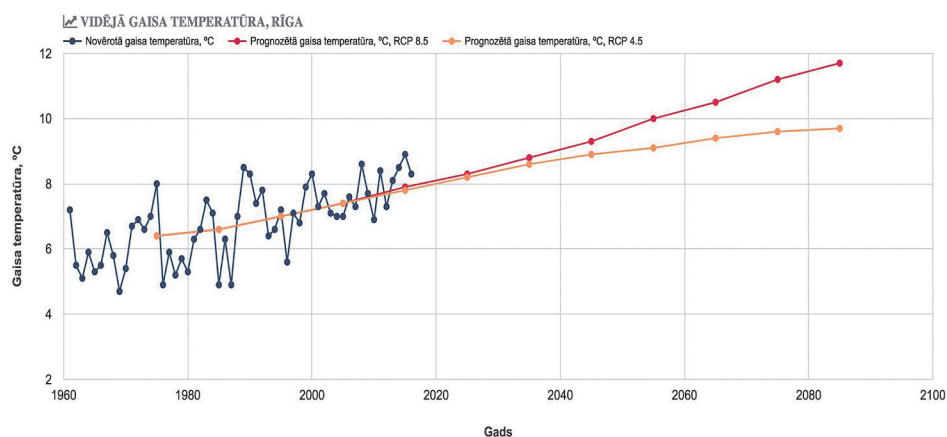
Dienu skaitam ar stipriem nokrišņiem (vismaz 10 mm) tendence ir pieaugoša. Un pēdējos 10 gados Rīgā nav bijis tāds gads, kurā vienu dienu ir vismaz 30 mm nokrišņu. Rīgai, lai ielas būtu applūdušas, pietiek ar 15 mm stundas

laikā. Katru gadu ir vismaz viena šāda lietusgāze.

Arī reģionos nokrišņu intensitātei ir nepārprotama tendence pieaugt. Ir pilnīgi skaidrs, ka dienu skaits ar stipriem nokrišņiem palielinās vidēji par 1-3 dienām.

Pagājušā gada plūdi Latgalē, skatoties uz Latviju kopumā, ir retums, bet ne izņēmums - lokāli, reģionāli šādas lietavas ir pa laikam atkārtotas. Pērn Rēzeknē netika pārspēts 60.gadu Ventspils rekords, kad sešas stundas vien nolija vairāk, nekā pērn Latgalē. Diemžēl tolaik šādas stihiskas lietas tika slēptas un nav saglabājušies ne foto, ne video materiāli par notikušo.

Uz jautājumu, vai šādām stihijām ir kā īpaši jāgatavojas vai savādāk jābūvē ceļi, T.Bricis atbildēja: "Es neuzskatu, ka šādām stihijām vajadzētu īpaši gatavoties, jo tik spēcīgus nokrišņus Rēzeknē un Baltinavā nākamreiz piedzīvos tikai pēc vairākām desmitgadēm." 



VAS „LATVIJAS VALSTS CEĻI” AICINA SKOLĒNUS BEZMAKSAS EKSKURSIJĀS UZ CEĻU LABORATORIJU!

**VISU
MAIJU**

Vairāk informācijas un pieteikšanās pa tālr. 29466959 vai e-pastu iveta.kancena@lvceli.lv

Autobraucēju brīvdienu ceļvedis

Maijs, 2018

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

18.–19.maijs
Talsi. **Starptautiskais Rally Talsi**
www.autorally.lv

26.maijs
Kuldīga. **Velofestivāls “Eiropa. Kuldīga. Domā zaļi!”**
www.velokuldiga.lv

10.–13.maijs
Skrunda. **Skrundas novada svētki**

19.–20.maijs
Liepāja. **Līvas ciema svētki**
www.liepaja.travel.lv

26.maijs
Dobele. **Ceriņu svētki Dobelē.** www.lvai.lv

26.maijs
Jūrmala. **Jūrmalas kūrorta svētki**
25.–27.maijs
Kolka. **BK Kolka – Dubulti pārgājiens**

26.maijs
Minhauzena muzejs, Salacgrīvas nov., Liepupes pag., Dunties muiža. **Minhauzena muzeja dzimšanas diena**

5.maijs
Gaujas stāvo krastu Sajūtu parks, Valmiera. **Maģisko sajūtu nakts**
www.voc.lv

19.–20.maijs
Rīga. **Latt Telecom Rīgas maratons**

7.–13.maijs
Rīga. **Rīgas restorānu nedēļa.** www.liveriga.lv

24.–27.maijs
Sigulda. **Siguldas novada svētki.** www.sigulda.lv

5.maijs
Atpūtas un sporta komplekss Zelta Zirgs, Ķegums. **Stipro skrējieni**
www.stiproskrejieni.lv

27.maijs
Rēzekne. **Rēzeknes pusmaratons**
www.bigbankskrienlatvija.lv

19.maijs
Daugavpils cietoksnis, Daugavpils. **Martas balle Daugavpils cietoksnī**

19.maijs
visā Latvijā. **Muzeju nakts**

Maija vidus
Rundāles pils dārzs, Pilsrundāle, Rundāles pag. **Tulpju ziedēšana Rundāles pils dārzā**
www.rundale.net

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

25.–27.maijs
Jelgava. **Jelgavas pilsētas svētki**

19.maijs
Elejas muižas parks, Eleja **Jelgavas novada svētki**
www.jelgavasnovads.lv

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

autocelu avīze

LUKOIL

CSDD

ASTARTE NAFTA

VIRŠI-A

elvi

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

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

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

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