



Vasara 2021

autocelu dzīve

Realizējot valsts autoceļu ilgtermiņa attīstības stratēģija līdz 2040. gadam un izbūvējot ātrgaitas ceļus, tiks samazināts ceļa pieslēgumu skaits un faktiski visi manevri notiks caur divlīmeņu satiksmes mezgliem.

[---> 6. lappuse]

Mārtiņš Āboliņš:

Brīdī, kad nauda ir lēta un vajag veicināt ekonomisko aktivitāti, ir saprātīgi ieguldīt infrastruktūrā. Caur būvniecību un multiplikatoru, ko tā dod, nauda ekonomikā atgriežas ļoti ātri. Ceļu būvei papildus vēl viens labums ir tas, ka ir daudz augstas gatavības projekti.



[---> 3. lappuse]

Ceļi ir instruments nevis pašmērķis

Lielākā daļa kustības Latvijā notiek pa aptuveni 10% valsts autoceļu, arī iedzīvotāju skaits Latvijā ir krities. Tāpēc rodas jautājums: vai ceļu nav par daudz un kam tie vairāk paredzēti.



Lai ierobežotu riskantu auto vadīšanu, ir jānotiek mijiedarbībai starp apkārtnējo vidi un infrastruktūru. Vienkāršas metodes strādā un var sniegt ieguldījumu drošības situācijas uzlabošanā uz autoceļiem.

[---> 7. lappuse]



Atis Zariņš:

Design&build ieguvums ir daudz reālāka iespēja ieviest jauninājumus, kā arī tā ļauj realizēt efektīvākos risinājumus dažādiem konstrukcijas elementiem vai tehnoloģijām ar visaugstāko pievienoto vērtību, metode dod iespēju tos mainīt un uzlabot, pirms projektēšana ir pabeigta.

[---> 2. lappuse]

Design&build metode motivē un vieno projekta komandu



Atis Zariņš,

Rīgas Tehniskās universitātes Būvniecības inženierzinātņu fakultātes Ceļu un tiltu katedras profesors

Design&build ir būvniecības projekta organizācijas metode, kurā par projektētāja un būvnieka pakalpojumiem pasūtītājs jeb projekta īpašnieks slēdz vienu līgumu ar vienu uzņēmēju vai vienu uzņēmēju grupu. Šī metode tiek plaši izmantota visā pasaulē, un ir iespējami dažādi līgumu varianti. Ko mēs zinām par būvniecības procesa organizācijas shēmu *Design&build* jeb projektē un būvē? Kāda ir tās specifika, atšķirības, priekšrocības un trūkumi?

Izrādās, ka tā saucamā

tradicionālā pieeja vēsturiski ir pavisam jauns jēdziens, kas tiek izmantots vien aptuveni 150 gadus. Turpretī *Design&build* koncepcija, kas pazīstama arī kā būvmeistara koncepcija, tiek izmantota vairāk nekā četras tūkstošgades.

Pretstatā tradicionālajai shēmai *Design&build* balstās uz viena uzņēmēja atbildību par rezultātu. *Design&build* shēmā uzņēmējs ir atbildīgs par visiem projekta realizācijā iesaistītajiem procesiem un to kvalitāti. Tāpēc nepieciešamības gadījumā juridiskus vai finanšu ietekmes instrumentus kļūdu vai noviržu novēršanai pasūtītājam ir jāvērtē tikai pret vienu iesaistīto pusi.

Ja tradicionālā pieeja būvniecības organizēšanai paredz atsevišķus projektētāja un būvnieka izvēles procesus, tad *Design&build* paredz tikai vienu, un tas būtiski samazina gan izvēles organizēšanai nepieciešamo laiku, gan resursus. Turklāt mazāki ir arī ar iepirkuma pārsūdzībām saistītie riski. Ceļu būves projektu gadījumā laika ieguvums ir vismaz pusgada vērtībā. Samazinot administratīvo dokumentu daudzumu, pasūtītājs var koncentrēties uz pašu projektu, nevis uz vairāku

līgumu pārvaldīšanu. Ir noskaidrots, ka *Design&build* projektiem nepieciešams vidēji par 30% īsāks termiņš, nekā tas būtu būvējot ar atsevišķiem līgumiem. Pierādīts arī tas, ka atsevišķas būvniecības procedūras notiek ātrāk, un to izmaksas ir mazākas. *Design&build* metode ir efektīva galvenokārt tajos gadījumos, kad projektam ir konkrēti budžeta ierobežojumi, vai arī rezultātu nosaka skaidra objekta funkcionalitāte, piemēram, autoceļš. Tiek uzskatīts, ka *Design&build* procedūra nav piemērota tiem projektiem, kuros paredzēti sarežģīti tehniski risinājumi, kā arī projektiem ar es-tētiskiem mērķiem. Autoceļu projekti tādi nav.

Vienotā integrētu līgumu komplektā apvienoti projektēšanas un būvniecības pienākumi, kas ir pretēji tradicionālai pieejai, kurā katram procesam ir atsevišķs līgums. Šāda integrēta pieeja nosaka projektētāja un būvnieka savstarpējo atbildību, samazinot domstarpību iespējamību. Kamēr tradicionālā būvniecības iepirkuma metode norobežo projektētāju no būvnieka interešēm, *Design&build* atbildības sadalījums ir citāds. Uzņemoties līdzvērtīgu atbildību,

projektēšanas komanda saskaņā ar vienu līgumu ir atbildīga gan par izmaksām, gan grafiku, gan izpildi. Esošajā ceļu projektēšanas praksē ir raksturīga zema projektu kvalitāte, kas saistīta tieši ar zemajām prasībām, kas tiek izvirzītas projektam attiecībā uz risinājumu atbilstību situācijai. Pat ja zema galarezultāta kvalitāte izriet no projekta risinājuma, aizrādījumu saņem būvnieks, jo tieši viņš šajā procesā ir pēdējais un nav norādījis uz projekta trūkumiem, to pieņemot izpildei. Neskatoties uz to, ka projektēšanas kļūdu meklēšana nemaz nav būvnieka kompetence. Šāds esošā ceļu būves procesa nosacījums ir nožēlojams un būtu izskauzams. *Design&build* shēmā šādas problēmas nav, jo starp projektētāju un būvnieku vairs nenostājas ne pasūtītājs, ne līguma nosacījumi, ne akceptēts sliktas kvalitātes projekts.

Pastāvot šādam atbildības dalījumam, kļūst iespējama būvniecības un projektēšanas procesu pārklāšanās, saīsinot būvniecībai nepieciešamo laiku. Šis ieguvums gan ir jāieiestrādā un jānostiprina būvniecības regulējumā, jo šobrīd joprojām pastāv prasība pēc akceptēta vienota projekta

būvdarbu uzsākšanai. Risinājums meklējams projekta dalījumā un uzraudzības modeļa modernizācijā. Esošais būvniecības regulējums ir veidots darbam ar tradicionālo būvniecības procesa koncepciju. Ir nepieciešami nopietni uzlabojumi, lai regulējums spētu apmierināt modernās būvniecības tendences un vajadzības.

Ir viedoklis, ka *Design&build* koncepcija ierobežo pasūtītāja iesaisti procesā un ka uzņēmējs bieži pieņem projekta risinājumu lēmumus ārpus savas kompetences. Tāpat pastāv viedoklis, ka nevis būvnieks, bet projektētājs ir uzticamāks pasūtītāja konsultants; ka, pārstāvot dažādas intereses un paliekot katrs savā frontē, pasūtītājs un būvnieks galu galā rada labāku rezultātu. Tomēr ir jāatzīmē fakts, ka *Design&build* shēmā pasūtītājam vairs nav jāatrodas starp projektētāju un būvnieku un jāveido un jāuztur komunikācija starp tiem: tas ļauj ietaupīt pasūtītāja resursus, atbrīvojot to no juridiskiem un vadības pienākumiem, kā arī pasūtītājam vairs nav jāuzņemas tie riski, kas iespējami šajā ķēdē. Kontroles un lēmumu pieņemšanas mehānisms, protams, ir jāpilnveido. Taču ir maz ticami vai gandrīz neiespējami,

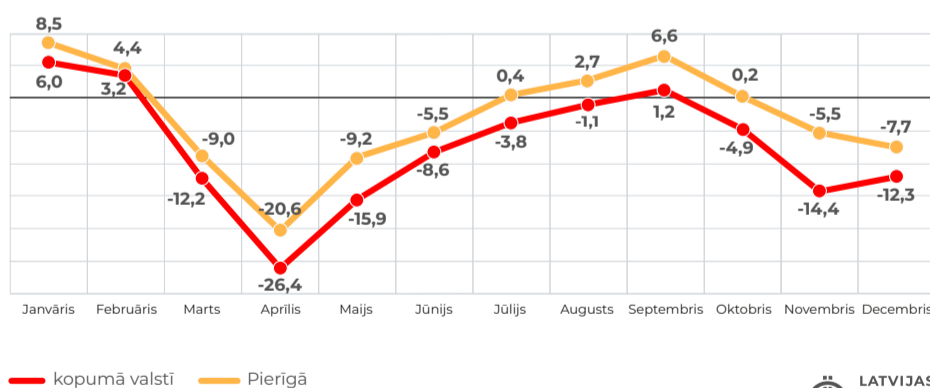
ka ar loģiski sakārtotiem noteikumiem uzņēmējam būtu interese vai motivācija ignorēt pasūtītāja definētos projekta nosacījumus. Pareizi sakārtots process ietver sevi paškontroli un pašregulāciju.

Vēl viens *Design&build* ieguvums ir daudz reālāka iespēja ieviest jauninājumus un progresīvus risinājumus. *Design&build* ļauj realizēt efektīvākus risinājumus dažādiem konstrukcijas elementiem vai tehnoloģijām ar visaugstāko pievienoto vērtību, metode dod iespēju tos mainīt un uzlabot, pirms projektēšana ir pabeigta. *Design&build* motivē vieno visu projekta komandu jau no procesa sākuma, ļaujot identificēt efektīvi risināt izmaksu, grafika un tehnoloģiju jautājumu. Tas savukārt palīdz novērst iespjamus konfliktus starp projektētāju un būvnieku, un samazina pasūtītāja risku projektēšanas kļūdu dēļ, kas ierastā procesa gadījumā jau pēc projektēšanas pabeigšanas ir dārgas un grūti novēršamas. Inženieri, kas iesaistīti šajā dinamiskajā procesā, var daudz labāk izprast un pastāvīgi atjaunināt tehnoloģijas un materiālus. Šis zināšanas tiek ieguldītas ne tikai konkrētajā projektā, bet arī ir pienums nozarei.

Skaitļi un fakti

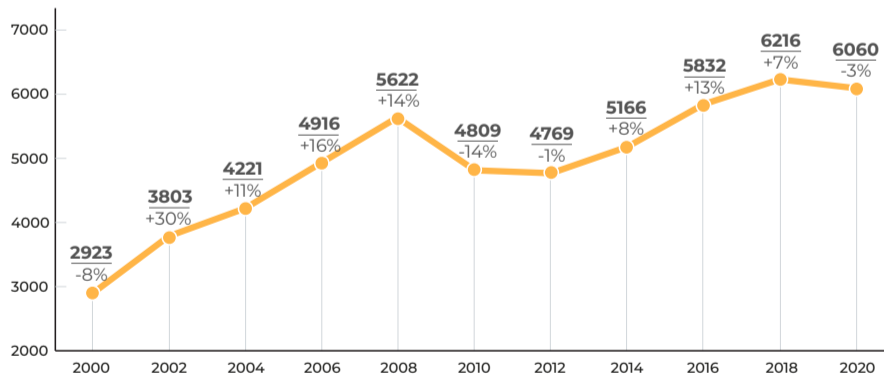
Satiksmes intensitātes izmaiņas

Satiksmes plūsmas izmaiņas 2020. gadā salīdzinot ar 2019. gadu. Kopumā valstī un Pierīgā (%)



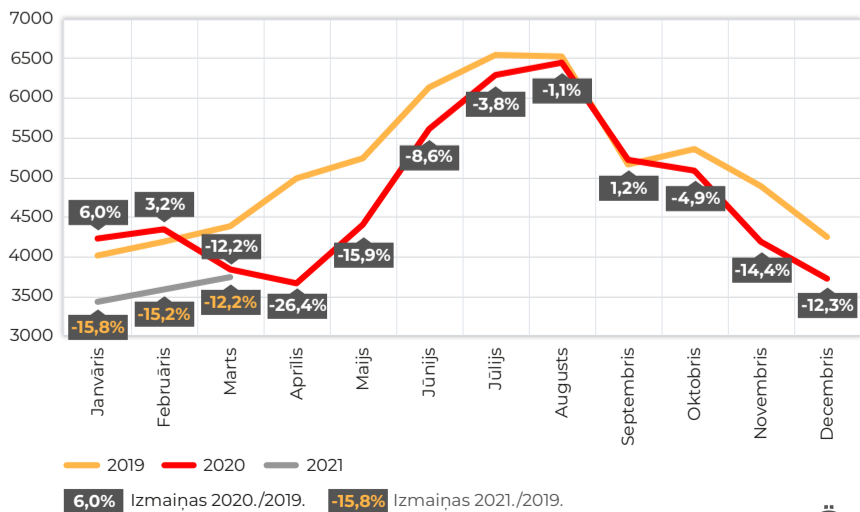
LATVIJAS VALSTS CEĻI

Satiksmes plūsmas izmaiņas no 2000. līdz 2020. gadam



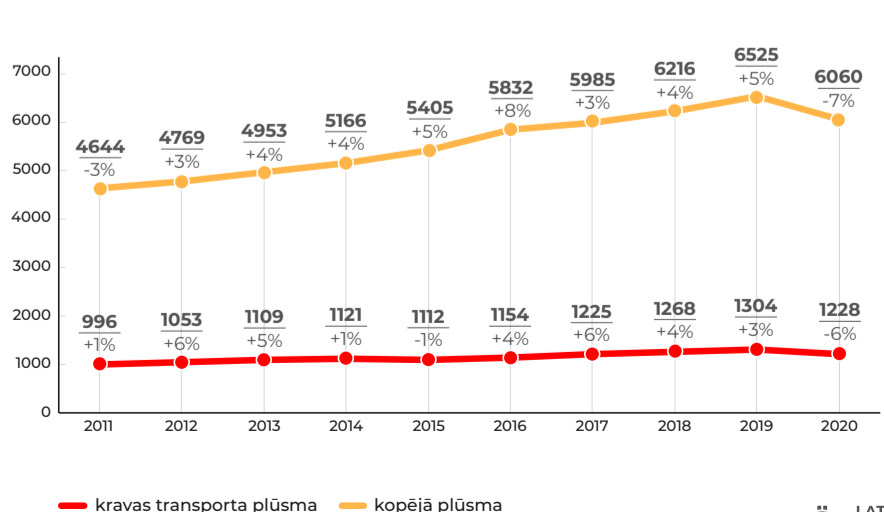
LATVIJAS VALSTS CEĻI

Satiksmes plūsmas izmaiņas 2020. un 2021. gadā, salīdzinot ar 2019. gadu



LATVIJAS VALSTS CEĻI

Kopējās un kravas transporta plūsmas izmaiņas no 2011. līdz 2020. gadam



LATVIJAS VALSTS CEĻI

Joprojām esam pandēmijas vidū

Krīzes laikā ieguldīt infrastruktūrā ir saprātīgs lēmums, tas veicina kopējo ekonomisko aktivitāti, jo caur būvniecību nauda ātri spēj atgriezties valsts ekonomikā

Tā intervijā *Autoceļu avīzei* norāda bankas *Citādele* ekonomists Mārtiņš Āboliņš. Būvniecība istermiņā ir viens no lielākajiem multiplikatora efektiem. Tomēr ir jāsaprot, kas notiek ar *Covid* pandēmiju. Proti, ja vakcinācija to spēj pārvarēt, kad tas varētu notikt. M. Āboliņš piebilst, ka pagaidām ir vēl ļoti daudz nezināmo un ir viegli kļūdoties ar prognozēm.

Šajā gadījumā ir labāk dot ar risku, kādam iedot vairāk nekā mēģināt sašķirot, jo beigās iznāk, ka nedabū arī tie, kam tiešām vajag.

Pagājušajā gadā pirms pandēmijas tika prognozēta pasaules ekonomikas izaugsme, bet tās vietā sagaidījām recesiju. Kāds Latvijai bija pērnais gads?

Protams, ka Latvijā pērn bija IKP kritums, un tas ir saprotami, jo sākās pandēmija un pirmā reakcija bija ekonomikas apturēšana gan Latvijā, gan Eiropā, gan arī citur pasaulē. Pagājušā gada marts, aprīlis un maijs bija tie mēneši, kad daudz valstu ekonomikas apstājās. Mēs joprojām esam pandēmijas vidū. Tomēr jāpiebilst, ka pagājušais gads bija labāks nekā gaidījām. Proti, bija bažas, ka IKP kritums varētu būt 7% un pat 8%, bet realitātē 2020. gadā tas bija nedaudz vairāk kā 3,5%. Tas ir sliktāk nekā kaimiņvalstīs, bet labāk nekā vidēji Eiropā. Protams, ka kopējos skaitļus varēs savilkt kopā tikai tad, kad būsīm tikuši cauri šai situācijai, jo pagaidām vēl taustāmies riņķī.

Kopumā, *Covid* krīze bija un joprojām ir divaina, raugoties no ekonomiskā aspekta. Kad tā sākās, mēs baidījāmies no 2008. un 2009. gada krīzes atkārtojuma. Toreiz viss aizgāja pa ķēditi un skāra visas nozares valstī, bija daudz maksātnespēju, bezdarba pieaugums utt. *Covid* pandēmija lika pārtraukt darbību tiešā kontakta nozarēm, bet, kā liecina pieredze citās valstīs, tiklīdz situācija normalizējas un nozares tiek atvērtas, tās strauji atkopjas. Savukārt uz citām nozarēm krīzes pārvešanās, tai skaitā uz būvniecību, šoreiz bija daudz mazāka. Tāpēc šobrīd ekonomikas rādītāji ir ļoti divaini, jo ir pieaudzis bezdarbs, daudzi

cilvēki atrodas dikstāvē, bet tai pat laikā algas turpina augt. Arī mēs redzam, ka klientu ienākumi un uzkrājumi turpina augt. Sanāk, ka vienlaicīgi notiek divainas lietas: kopumā joprojām ekonomikā ir kritums, bet ieņēmumi aug. Jāmin, ka šis kritums ir pārsvarā pakalpojumu nozaru dēļ, kas šobrīd nevar darboties. Bet citās jomās ir gan izaugsme, gan kritumi. Līdz ar to atšķirības starp nozarēm ir ļoti krasas. Ja normālos apstākļos visa ekonomika iet diezgan līdzīgi un kāpumi, un kritumi nav tik atšķirīgi, tad šobrīd redzam ļoti būtisku atšķirību starp to, kas notiek eksportā - īpaši graudos, kokos, kur aug cenas - un to, kas notiek pakalpojumu nozarēs.

Brīdī, kad nauda ir lēta un vajag veicināt ekonomisko aktivitāti, manuprāt tas ir diezgan saprātīgi. Ceļu būvei papildus vēl viens labums ir tas, ka ir daudz augstas gatavības projekti.

Uz kā rēķina aug cilvēku ieņēmumi, ja daudzi atrodas dikstāvē?

Pusi ekonomikas *Covid* krīze faktiski nav skārusi: sabiedriskais sektors, IT, finanses, biznesa pakalpojumi, liela daļa rūpniecības u.c. Varētu teikt, ka atsevišķas šīs nozares krīze ietekmēja, piemēram, ar izejvielu pieejamību, kas šobrīd parādās kā viena no problēmām. Pirms gada visā pasaulē tika apturēta ražošana, bet šobrīd pieprasījums ir atkopies straujāk nekā gaidīts, veidojot izejvielu deficītu.

Ieņēmumu kritumu maziņa arī valsts atbalsts dikstāvēs pabalsta formā un ne tikai. Tas būtiski palielina atbalstu ekonomikā un tas amortizē *Covid* radītos zaudējumus, bet diemžēl uz valsts parāda pieauguma rēķina. Pagājušajā gadā valsts parāds pieauga par aptuveni 44%. Arī šogad joprojām ekonomika tiek sildīta, līdz ar to parāds varētu jau būt 50% no IKP. Kas Latvijai ir jauns rekords pret Eiropas vidējo rādītāju, bet tas nav arī nekas pārspīlēts. Sanāk, ka it kā bezdarbs ir pieaudzis, daudzi atrodas dikstāvē, bet, ja paskatās uz ienākumiem, tie turpina augt un to kritums nav

tik būtisks. Tāpēc novērtēt, cik liels Latvijā šobrīd ir bezdarbs ir ārkārtīgi grūti, jo no valsts puses daļa ekonomikas ir apturēta, bet kāda būs situācija, kad visi varēs brīvi darboties, mēs nezinām. Iespējams, ēnainākajā ekonomikas daļā, kur cilvēki saņem minimālo atbalsta līmeni, viņu ienākumi pat ir augstāki nekā pirms pandēmijas.

Latvijā mazo biznesu ir grūti saprast, jo tas ir ēnains un lavierē starp dažādiem nodokļu režīmiem. Bija izvēle, vai nu uzturēt nodokļu disciplīnu ar *Covid* atbalstu vai aizvērt acis un dot atbalstu visiem, lai lielākā daļa, kam tas pienākas, to arī saņem. Šajā gadījumā ir labāk dot ar risku, kādam iedot vairāk nekā mēģināt sašķirot, jo beigās iznāk, ka nedabū arī tie, kam tiešām vajag. Tie ir tie iemesli, kas veido situāciju. No vienas puses ir krīze un nozares, kuru darbība ir apturēta, no otras puses rūpniecībā viss ir kārtībā, kokiem ir graudiem eksportā aug cenas. Arī būvniecībai pēc nedaudz sliktākas ziemas, klājas labi. Valsts ir palielinājusi savu atbalstu tai skaitā arī ceļiem un infrastruktūrai. Nevar teikt, ka ir atgriezušies treknie gadi, bet nebūs tālu no tā.

Runājot par tuvāku un tālāku nākotni, ir jāsaprot, kas notiek ar pašu *Covid* pandēmiju. Ja vakcinācija to spēj pārvarēt, ir jautājums kad tas varētu notikt. Pagaidām ir ļoti daudz nezināmo un politikas veidotājiem ir ļoti viegli kļūdoties.

Vai krīzes laikā, ieguldot ceļos, tas deva arī ieguldījumu Latvijas ekonomikā kopumā?

Es noteikti to pozitīvi vērtēju. Tādu iespēju ieguldīt ceļos relatīvi daudz lētas naudu, vienlaicīgi palīdzot ekonomikā, nav bijis daudz un tas bija jāizmanto. Protams, krīzes skar vienas nozares, bet mēs naudu dodam citām nozarēm, iespējams, ka tiešā veidā nav skaidrs, kā tas palīdz. Bet tas veicina kopējo ekonomisko aktivitāti. Ja skatās, cik ātri nauda atgriežas ekonomikā, tad caur būvniecību un multiplikatoru, ko tā dod, tas notiek ātri. Brīdī, kad nauda ir lēta un vajag veicināt ekonomisko aktivitāti, manuprāt tas ir diezgan saprātīgi. Ceļu būvei papildus vēl viens labums ir tas, ka ir daudz augstas gatavības projekti. Tas to atšķir no citas infrastruktūras būvniecības. Cits jautājums – cik ilgi tas būs saprātīgi.

Pagājušais gads – šaubu nav, šī gada otrā puse, jau varam sākt domāt, jo ekonomika atveseļojas un, ka nesanāk pārkarsēt būvniecības nozari. Investīcijas notiek uz valsts parāda rēķina, kamēr mēs uzceļam papildu ceļus, tas ir labi, bet, ja vienā brīdī sāk spiest augšā tikai cenas un uzceļam mazāk un dārgāk, tad jau tas ir diskutabls jautājums. No valdības skatu punkta ir grūti saprast pareizo brīdi, kurā pāiet maliņā. Risks pastāv, gan paņemot atbalstu nost pārāk ātri, gan arī to paturēt pārāk ilgi. Svarīgi noķert pareizo laiku.

Valstīs, kur vakcinēto skaits jau ir pāri 50% saslimstības līmenis krīt un faktiski *Covid* pandēmija beidz kļūt par nozīmīgi faktoru ekonomikā.

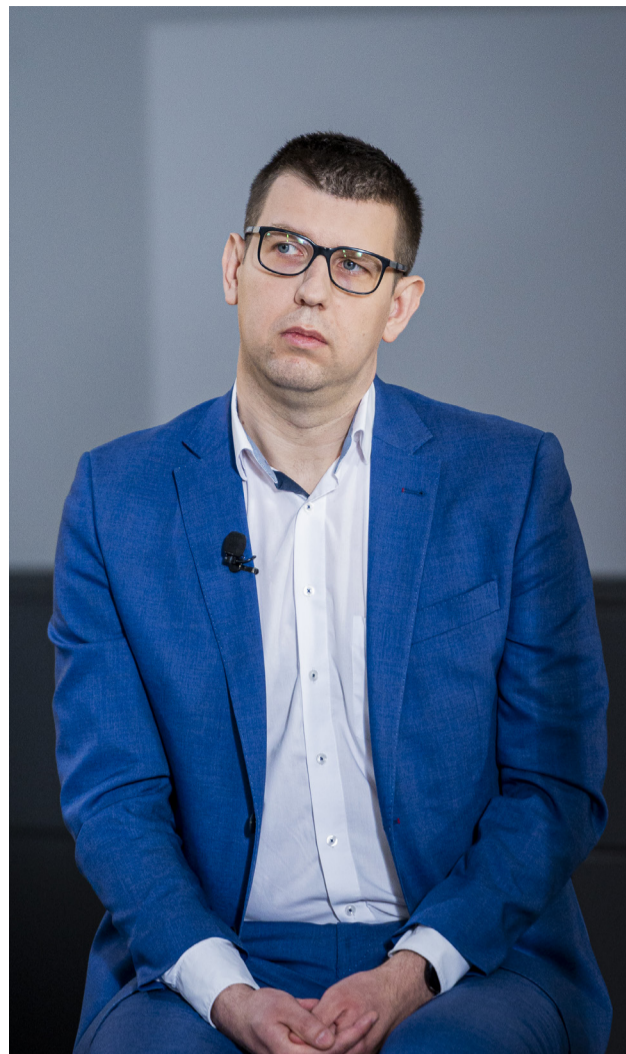
Pagājušajā gadā arī cenas iepirkumos bija zemākas, tāpēc par esošo finansējumu varēja izdarīt arī krietni vairāk.

Pagājušais gads tiešām bija labs arī ar to, ka varēja izdarīt vairāk, tāpēc man bažas ir vairāk par nākotni. Jo ir Rail Baltica, dažādi privāti būvniecības projekti. Jāuzmanās, lai nesanāk maksāt dārgāk. Veidot valsts parāda pieaugumu, ir diezgan bezjēdzīgs. Runājot par tuvāku un tālāku nākotni, ir jāsaprot, kas notiek ar pašu *Covid* pandēmiju. Ja vakcinācija to spēj pārvarēt, ir jautājums kad tas varētu notikt. Pagaidām ir ļoti daudz nezināmo un politikas veidotājiem ir ļoti viegli kļūdoties.

Jāņem vērā, ja netiks samazināts deficīts, arī kredītreitingu aģentūru noskaņojums var vairs nebūt tik pozitīvs.

Arī Finanšu ministrija (FM) norāda, ka makroekonomiskā situācija būs atkarīga no tā, cik veiksmīgi tiks izpildīts vakcinācijas plāns. Vai līdz vasaras beigām būs savakcināti 70% iedzīvotāju. Tad trešajā ceturksnī var prognozēt ekonomisko izaugsmi.

Risks, ka nepaspēj savakcinēt vajadzīgo iedzīvotāju skaitu, pastāv. No maija sākuma temps ir pietiekams, lai mēs varētu cerēt, ka ne gluži 70%, bet 50% līdz septembra beigām varētu aptvert. Tas ir pie nosacījuma, ka mums ir ne tikai vakcīnas, bet arī pietiekams gribētāju skaits. Man liekas, ka



labā ziņa ir citu valstu pieredze, kas parāda, ka vakcīnas darbojas un ir efektīvas. Valstīs, kur vakcinēto skaits jau ir pāri 50% saslimstības līmenis krīt un faktiski *Covid* pandēmija beidz kļūt par nozīmīgi faktoru ekonomikā. Arī Latvijai sakrīt visi faktori, lai šī gada otrā puse un nākamais gads būtu ekonomiskai labvēlīgi.

Man nav sajūtas, ka šī krīze būtu radījusi kādus neatgriezeniskus zaudējumus, bet valsts parādu gan ir pieaudzējusi un ar to visai sabiedrībai būs jādzīvo. Šobrīd tas slogu nerada, jo procentu likmes ir tuvu nullei, bet nākotnē situācija var mainīties.

Pakalpojumu nozares pamazā atveras, būvniecība iet uz augšu, valsts dod līdzekļus, privātais sektors atdzīvojas. Arī pasaulē rūpniecība iet ļoti spēcīgi uz augšu. It kā visi faktori ir pozitīvi. Kas varētu patraucēt? Es domāju, ka galvenais jautājums ir, kā normalizēt fiskālo politiku, kā tikt ārā no lielajiem deficītiem tā, lai tas nenobremzētu ekonomisko izaugsmi. ASV otro gadu pēc kārtas deficīts ir 15% no IKP, Latvijā (FM) prognozē 9%, Eiropā - līdzīgi. Skaidrs, ka to nevar uzturēt ilgtermiņā un kaut kādā brīdī deficīta līmeņi ir jāsamazina. Kā mēs tiksīm ārā no deficīta līmeņa, ir labs jautājums. Viens – ko mēs paši izdomājam, otrs – ietekme no ārpusē. Pagaidām gan Eiropas Komisijas ļauj darīt, ko grib. Finanšu tirgi un reitingu aģentūras skatās pozitīvi, tāpēc mums nav nekādu

lielu ierobežojumu, bet, ja kādā brīdī situācija pamainās, skaidrs, ka Eiropa fiskālie noteikumi ir un kaut kad pie tiem noteikti atgriezīsies. Jāņem vērā, ja netiks samazināts deficīts, arī kredītreitingu aģentūru noskaņojums var vairs nebūt tik pozitīvs. Latvija ir maza valsts. Uz mums tirgi var būtīgi reaģēt ar lielākām procentu likmēm. Pieredze diemžēl rāda, ka tad, kad ir deficīts jāsamazina, viss vieglāk uz pāris gadiem ir atbīdīt tieši investīcijas, kurās ietilpst arī ceļi.

Cik ilgi var apturēt kādas nozares darbību, lai nerastos neatgriezeniskas sekas?

Kamēr valsts spēj kompensēt, tikmēr tas nav tik liels jautājums. Protams, arī šobrīd valsts atbalsts noteikti ir nepilnīgs un ir uzņēmumi, kurus tas nesasniedz. Ierobežojumi pārsvarā kropļo iekšējo konkurenci. Pagaidām, valstīs, kur ir izdevies ierobežot pandēmiju, pakalpojumu nozares ātri atkopjas. Pieprasījums ir, jo cilvēki ir ļoti noilgojušies pēc pakalpojumiem, kas nav bijuši pieejami. Man nav sajūtas, ka šī krīze būtu radījusi kādus neatgriezeniskus zaudējumus, bet valsts parādu gan ir pieaudzējusi un ar to visai sabiedrībai būs jādzīvo. Šobrīd tas slogu nerada, jo procentu likmes ir tuvu nullei, bet nākotnē situācija var mainīties. Palielošu efektu gan es neredzu.

Ko šī pandēmija vai krīze mums iemācīs?

Iepriekšējā krīzē 2007. gadā mēs iemācījāmies traki baidīties. Man gribās teikt, ka šajā mēs iemācīsimies to darīt mazāk. Pēdējo piecu gadu laikā man regulāri ir uzdoti jautājumi, kad būs nekustamo īpašumu cenu kritums, kad krīze utt. Globāli skatoties, ja mēs, reaģējot uz šo krīzi, neuztaisīsim vēl vienu, tad iepriekš radušos bailu sajūtu varētu pārvarēt. *Covid* pandēmija varētu būt grūdiens cilvēkiem, ka jādzīvo ir tagad. Nav ko gaidīt un gatavoties krīzē. Vajag investēt.

Ceļi ir instruments nevis pašmērķis

50 gadu laikā, kamēr Latvija bija PSRS sastāvā, tapa autoceļu tīkls, kam bija jākalpo aptuveni trīs miljoniem iedzīvotāju. Latvijā pēdējos gados iedzīvotāju skaits ir krities, tāpēc rodas jautājums: vai ceļu nav par daudz, jo iedzīvotāju skaits patlaban ir krietni mazāks.



Par šiem un citiem jautājumiem ikgadējā VSIA *Latvijas valsts ceļi* (LVC) rīkotajā ceļu nozares konferencē *Satiksmes un infrastruktūra pandēmijas gados* sprieda gan ceļu nozares, gan arī saistīto jomu eksperti. Diskusijā par to, kam ceļi ir domāti kravām vai cilvēkiem, vai tomēr ir jārod vidusceļš, lai nodrošinātu reģionu iedzīvotāju dzīves kvalitāti un attīstību, dalībnieki norādīja, ka esošais valsts ceļu tīkls ir pārāk plašs, salīdzinot ar iedzīvotāju kopējo skaitu un aktivitāti uz ceļiem. Kopējais garums valsts ceļu tīklā ir aptuveni 20 tūkstoši kilometru, no tiem 1673 kilometri ir valsts galvenie autoceļi, aptuveni ceturtdaļa jeb vairāk nekā pieci tūkstoši kilometru ir reģionālie autoceļi, bet vairāk nekā 12 tūkstoši kilometru ir vietējās nozīmes autoceļi. Vairāk nekā puse ceļu ar melno segumu ir labā vai ļoti labā stāvoklī, savukārt tikai 7% grants ceļu ir labā stāvoklī.

Izmanto mazāko daļu

Pateicoties pēdējos gados veiktajiem remontiem, labā tehniskā stāvoklī esošo valsts galveno autoceļu īpatsvars tuvojas 80%. 2020. gada beigās labā un ļoti labā stāvoklī esošo

valsts galveno autoceļu īpatsvars sasniedza 76,3%, kas ir par 4,3% vairāk nekā 2019. gadā.

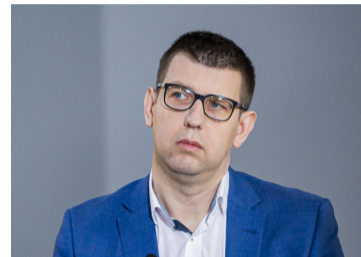
Lielākā daļa kustības Latvijā notiek pa aptuveni 10% valsts autoceļu. Situācijā, kad finansējuma trūkst, tiek noteiktas prioritātes, un līdzekļi tiek ieguldīti tajos ceļos, kur ir lielākā satiksmes intensitāte un ieguldījumi ātrāk atmaksājas.



Savukārt labā un ļoti labā stāvoklī esošo valsts reģionālo autoceļu – 48,6%, kas ir par 11,4% vairāk nekā 2019. gadā. LVC valdes priekšsēdētājs

Jānis Lange norāda, ka situācija Latvijā ir dažāda. Ja ceļus sadala pa segmentiem, tad, pateicoties tādiem finanšu līdzekļiem kā Eiropas Savienības fondi un arī papildu valdības piešķirtie līdzekļi, situācija uz valsts galvenajiem autoceļiem ir krietni uzlabojusies: nu jau gandrīz 80% to ir labā vai ļoti labā stāvoklī. “To noteikti jūt arī autobraucēji. Arī reģionālajos autoceļos ieguldām nopietnus līdzekļus, un šajā gadā ir paredzēts sakārtot vairāk nekā 800 kilometrus valsts pārziņā esošo reģionālo autoceļu. Lielākā problēma, ar ko Latvija arī atšķiras no Igaunijas un Lietuvas, ir lielais valsts vietējo autoceļu īpatsvars ar grants segumu. Tā ir daļa no kopējā ceļu tīkla, kas veido lielāko deficītu, jo šie ceļi nav ne pārbūvēti, ne pienācīgi uzturēti, un satiksmes intensitāte uz tiem ir salīdzinoši zema.” J. Lange skaidro, ka Latvijā ir centralizēts ceļu tīkls, un autovadītāji lielākoties pārvietojas pa valsts galvenajiem autoceļiem. Lielākā daļa kustības Latvijā notiek pa aptuveni 10% valsts autoceļu. Situācijā, kad finansējuma trūkst, tiek noteiktas prioritātes, un līdzekļi tiek ieguldīti tajos ceļos, kur ir lielākā satiksmes intensitāte un ieguldījumi ātrāk atmaksājas.

Tas parāda, ka Latvijā dzīvo maz cilvēku un arī ienākumu līmenis ir relatīvi zems. Tas savukārt nozīmē, ka ir maz naudas, ar ko ceļu infrastruktūru uzturēt.



Raugoties no reģionu skatupunkta, Cēsu pašvaldības vadītājs Jānis Rozenbergs atzīmē, ka topošajā Cēsu novadā ir vairāk nekā divi tūkstoši kilometru pašvaldības un valsts ceļu. “Tas ir tik daudz, lai no Cēsīm aizbrauktu līdz Romai un pāri paliktu vēl 100 kilometri. Tā ir plaša ceļu infrastruktūra, un vajadzīgi lieli līdzekļi, lai to atjaunotu, sakārtotu un uzturētu. Līdz ar to situācija ar ceļiem ir ļoti dažāda. Protams, ka ir loģiski sakārtot tos valsts autoceļus, kur satiksmes intensitāte ir liela. Es domāju, ka tas ir tikai darīšanas jautājums un, intensīvi investējot, situācija uzlabosies. Bet tas ir jautājums ekonomistiem un ceļu plānotājiem, vai Latvijā ceļu tīkls kopumā ir par lielu, mazu vai optimāls,” piebilst J. Rozenbergs. Bankas Citadele ekonomists Mārtiņš Āboliņš arī piekrīt, ka galveno autoceļu stāvoklis, pa kuriem pārvietojas lielākā daļa cilvēku, tiešām uzlabojas. “Arī es esmu no tiem, kas pamatā izmanto valsts galvenos autoceļus ap Rīgu. Pirms kāda laika apskatīju rādītājus: cik liels mums ir IKP nevis uz iedzīvotāju vai miljonus eiro, kā mēs esam pieraduši rēķināt, bet gan uz kvadrātkilometru. Ja rēķina iedzīvotāju ienākumus uz valsts teritoriju, tad Latvijā tie ir par 30% zemāki nekā Igaunijā. Tas parāda, ka Latvijā dzīvo maz cilvēku un arī ienākumu līmenis ir relatīvi zems. Tas savukārt nozīmē, ka ir maz naudas, ar ko ceļu infrastruktūru uzturēt. Piemēram, Zviedrija nav ļoti maza valsts pret iedzīvotāju skaitu, bet viņu turības līmenis ļauj citādāk skatīties uz infrastruktūras jautājumiem,” skaidro ekonomists.

Daudz par daudz

Latvijā uz nedaudz vairāk kā 64 tūkstošiem kvadrātkilometru ir vairāk nekā 73 tūkstoši autoceļu kilometru. Šis rādītājs atbilst vidējam rādītājam Eiropā. Tomēr, kā uzsver J. Lange, viena no lielākajām problēmām Latvijā ir iedzīvotāju skaits, kas ir krietni sarucis, un to cilvēku skaits, kas pārvietojas pa ceļiem, nav pietiekams. “Mēs tos saucam par sociālajiem ceļiem, jo ieguldījumi tajos diemžēl neatmaksājas. Protams, ka tur, kur ir aktīva tautsaimniecība, ceļu var uzlūkot kā biznesa objektu, un tad ir attiecīgi jāpieņem biznesa lēmumi,” norāda J. Lange. Jautā, kā iepriekš veiktie aprēķini rādīja, ka valsts ceļu tīklā ir aptuveni četri tūkstoši kilometri ceļu, kas ir zaudējuši valstisku nozīmi un kurus varētu pārņemt pašvaldības. Tomēr pēdējās aplēses rāda, ka šis skaits varētu būt pat dubultojies un LVC būtu gatavi nodot pašvaldību pārziņā pat astoņus tūkstošus kilometru. Tad valsts aprūpē paliktu galvenās maģistrāles jeb galvenās autoceļu artērijas.

Tālāk lēmumu pieņemšana tiktu deleģēta novadiem un pašvaldībām, kuras zina labāk, kur jāinvestē, lai uzlabotu dzīves kvalitāti.

Ja varētu veidot saturīgu dialogu ar valsti par finansiālo segumu, tad, domājams, pašvaldības būtu gatavas pārņemt šos ceļus. Atbildot uz jautājumu, vai ceļu Latvijā ir par daudz, reģionos tas ir ļoti sāpīgs jautājums, jo tur, kur nav ceļa, teritorija burtiski mirst.



J. Rozenbergs bilst, ka kopumā pašvaldības ir gatavas pārņemt šos ceļus un tas būtu tikai loģiski, jo uz vietas var redzēt situāciju un arī attiecīgi plānot. Tomēr strīdus ābols vienmēr ir un paliek finansējums: lai nesanāk tā, ka slimis pacients tiek nodots no viena ārsta otram, bet zaļu kā nav, tā nav, ne vienam, ne otram. “Ja varētu veidot saturīgu dialogu ar valsti par finansiālo segumu, tad, domājams, pašvaldības būtu gatavas pārņemt šos ceļus. Atbildot uz jautājumu, vai ceļu Latvijā ir par daudz, reģionos tas ir ļoti sāpīgs jautājums, jo tur, kur nav ceļa, teritorija burtiski mirst. Tur, kur ir ceļi, var redzēt, ka nekustamo īpašumu tirgus ir aktīvs, cilvēki pērk mājas un būvē. Attīstās arī uzņēmējdarbība. Tiklīdz ceļa nav, attiecīgā vieta sāk stagnēt. Kompromisa jautājums ir: kā atrast balansu starp iespējām, reālo vajadzību un vēlmēm?” savu nostāju pauž J. Rozenbergs.

Valsts ir aprēķinājusi faktiskos šī brīža izdevumus, kas tiek izlietoti valsts vietējo autoceļu ikdienas uzturēšanai, tie ir 1560 eiro gadā. Mēs ļoti labi apzināties, ka šī summa nav pietiekama, bet tik valsts šobrīd tērē vietējo ceļu uzturēšanai. Tie ir līdzekļi, kas tiek nodrošināti, lai ceļš būtu lietošanas kārtībā un izbraucams, runa nav par attīstību. Ar šādu finansējuma apjomu tālākā diskusija pēc pašvaldību vēlēšanām tiks uzsākta ar jaunajiem novadiem. Valsts no savas puses vēl aktīvāk rosinās diskusiju, jo neviens nevar nodot šos ceļus piespiedu kārtā,” situāciju ar finansējumu vietējiem ceļiem skaidro J. Lange. J. Rozenbergs piekrīt, piebilstot, ka minētā summa uzturēšanai ir ļoti labs resurss, bet atklāts paliek jautājums, piemēram, par autoceļu atjaunošanu.

Vajadzīgas pārmaiņas

“Tā kā 70% satiksmes notiek pa 10% autoceļu, ir skaidrs, ka visam naudas nepietiek, jo cilvēki vēlas aizvien labākus ceļus. Kas notiek ar pārējiem 90% ceļu? Vai ir bijis audits un var redzēt tos ceļus, kuri tiek ekspluatēti vairāk un kuri mazāk? Ja mēs gribam divus trīs ceļus, kas ir jēdzīgi, tad tiem ir jābūt augstākajā līmenī un braucamiem atbilstoši mūsdienai prasībām. Es neredzu iespēju

saglabāt esošo ceļu tīklu, un tas arī nav vajadzīgs.

Latvijā vairs nedzīvo divi miljoni iedzīvotāju. Nav pat miljons aktīvo iedzīvotāju darbspējīgā vecumā. Līdz ar to, kāpēc uzturēt šādu infrastruktūru? Protams, ka būtu jauki sakārtot visus ceļus, bet vai tas ir lietderīgi un racionāli? Tas ir jautājums arī uzņēmējiem: vai viņiem ir šo teritoriju attīstības vīzija piecus, septiņus un 12 gadus uz priekšu? Proti, vajadzētu būt tā, ka uzņēmēji dod savu attīstības vīziju, savukārt pašvaldība saka – labi, ja jums ir vīzija, tad šo ceļu uzturēšana attaisnosies,” uzsvē antropologs, pilsētplānotājs un VEFRESH vadītājs Viesturs Celmiņš. Tomēr Latvijas Kokrūpniecības federācijas izpildītājs Kristaps Kļausis nepiekrīt, ka satiksmes intensitāte ir galvenais parametrs, pēc kā ir jāvērtē ceļi, jo intensitāti galvenokārt veido privātās automašīnas, nevis komerc transports. “Ceļu tīkls ir tautsaimniecības asinsrite, un bez tā valsts pastāvēt nevar. Manuprāt, daudzos jautājumos ir jāmaina domāšana. Piemēram, tie paši kokvedēji. Sabiedrībā valda uzskats, ka tie ir vainojami pie sliktā grants ceļu stāvokļa. Šobrīd notiek diskusija ar LVC un Satiksmes ministriju (SM), kā mēs varam pa šiem grants ceļiem pārvietoties ilgākā periodā, jo šobrīd smagajām automašīnām ir daudz ierobežojumu. Tiek sodīti tie, kuri sabojā šo ceļu, bet netiek veidota sistēma, ka uzņēmumi, kuri šos grants ceļus izmanto, varētu investēt, lai tīkls normāli pastāvētu.

Bet ja mēs runājam par loģistiku, tad ir jādomā par nākotni, mēs nevaram visu laiku sēdēt pagātnē un likt pārvietoties ar zirgu pajūgiem tikai tāpēc, ka ceļš nevar izturēt vairāk. Tā nedrīkst domāt.



Šobrīd likumdošana vēl ir bērnu autiņos, bet ļoti vajadzētu mainīt domāšanu – nevis definēt, kur komerc transports drīkst braukt, bet gan – kur nedrīkst braukt. Šobrīd sanāk tā, ka nav zināms, kur ir kāds tilts, kas var neizturēt slodzi, vai arī kāds ceļš, kas jau ir sabrucis. Parāli komerc transports, lai drīkstētu pārvietoties, maksātu ceļa nodevu, līdzīgi kā uz galvenajiem autoceļiem vinjetes. Esam tās iesaukuši par grantvinjetēm,” ideju klāsta K. Kļausis. Viņš arī norāda, ka ir svarīgi uzņēmējdarbībai un ceļu tīklam atrast kompromisu – kādā veidā uzņēmējiem ieguldīt naudu tā, lai ceļu tīkls būtu un nesabrukta. Tāpēc K. Kļausis aicina ceļa tīklu nepieciešamību nerēķināt tikai pēc iedzīvotāju skaita. “Es saprotu, ceļu uzturētājus kaitina, ka viņi redz šo milzīgo bedri savā priekšā, un viņi ir izmisumā, kā savest kārtībā to, kas ir. Bet ja mēs runājam par loģistiku, tad ir jādomā par nākotni, mēs nevaram visu laiku sēdēt pagātnē un likt pārvietoties ar zirgu pajūgiem tikai tāpēc, ka ceļš nevar izturēt vairāk. Tā nedrīkst domāt,” uzsvē K. Kļausis. V. Celmiņš gan atzīmē, ka tieši šobrīd tiek dzīvots pagātnē,

jo esošais ceļu tīkls ir domāts diviem miljoniem iedzīvotāju, bet reāli tie ir 900–800 tūkst. iedzīvotāju vai pat vēl mazāk.

Es neredzu iespēju saglabāt esošo ceļu tīklu, un tas arī nav vajadzīgs. Latvijā vairs nedzīvo divi miljoni iedzīvotāju. Nav pat miljons aktīvo iedzīvotāju darbspējīgā vecumā. Līdz ar to, kāpēc uzturēt šādu infrastruktūru?



“Mēs visi zinām, ka Ziemeļjūrā ir nafta, bet tā netiek iegūta, jo ieguve ir pārāk dārga. Līdz ar to, iespējams, mums ir jārēķinās, tostarp arī kokapstrādes nozarei, ka ir un būs apgabali, no kuriem produkciju izvest būs dārgāk. Es baidos, ka nozare neapzinās, cik īsti izmaksās tāda ceļa uzturēšana, pa kuru 24 stundas diennakti varētu izvest mežu. Bet to būtu vērts aprēķināt,” atzīmē LVC valdes loceklis Mārtiņš Lazdovskis. Savukārt J. Lange uzskata, ka nākotnē parādīsies ceļi pēc pieprasījuma. Uzņēmējiem ir pieprasījums, tiek veikti aprēķini, cik lieli izdevumi ir nepieciešami, lai ceļu uzturētu tāda stāvoklī, lai bizness var veikt savu darbību. Ja otra puse piekrīt aprēķinam un ir gatava maksāt, tad uz priekšu!

Mēs taču saprotam, ka šīs preces nerodas tajos 10% izmantoto ceļu, bet gan visā teritorijā. Ekonomikā ceļiem ir nozīme. Atšķirība ir uztverē. Lai būtu ekonomiskā aktivitāte, ceļiem ir jābūt, un tie ir arī jāuztur tā, lai tie veiktu vismaz minimālo funkciju

Tomēr, raugoties no ekonomista skatupunkta, M. Āboliņš skaidro, ka intensitāte un cilvēki ir viens faktors, bet ekonomikā Latvijā lielākās eksporta preces ir kokizstrādājumi un pārtikas preces. “Mēs taču saprotam, ka šīs preces nerodas tajos 10% izmantoto ceļu, bet gan visā teritorijā. Ekonomikā ceļiem ir nozīme. Atšķirība ir uztverē. Lai būtu ekonomiskā aktivitāte, ceļiem ir jābūt, un tie ir arī jāuztur tā, lai tie veiktu vismaz minimālo funkciju,” norāda M. Āboliņš.

Ātrgaitas ceļi

Latvijas valsts ceļu attīstības stratēģija 2020.–2040. gadam paredz 1020 kilometrus valsts galveno autoceļu pārveidot par četrus joslus ātrgaitas ceļiem ar maksimālo braukšanas ātrumu 130 kilometri stundā, lai no jebkura galvenā reģionālās attīstības centra Rīgas apvedceļu varētu sasniegt ne ilgāk kā divas stundas. Pirmais ātrgaitas ceļš Latvijā

plānots 2028. gadā un tas būs Rīgas apvedceļš. “Visiem, kas pārvietojas pa Rīgas apvedceļu, ir skaidrs, ka šā brīža intensitāte jau vairākkārt pārsniedz to, kādai šis ceļš ir plānots. Transīta satiksme sāk virzīties caur Rīgu, jo tā ir ātrāk un lētāk. Es esmu pārliecināts, ka Rīgas satiksmes problēmas ir jārisināt ar Rīgas apvedceļu, novirzot satiksmi, kas brauc no Ventspils uz Ogrī. Nodomi ir skaidri. Šogad ir uzsākt ietekmes uz vidi novērtējums, nākamgad vajadzētu saņemt gala ziņojumus un uzsākt īpašumu atsavināšanu. 2025.–2026. gadā būtu jābūt būvēti. Izskatās, ka finansējums no Kohēzijas fondiem arī ir iezīmēts,” nākotnes plānus ieskicē M. Lazdovskis. J. Rozenbergs stāsta, ka cilvēki, kuri dzīvo reģionos, nemēra attālumu līdz Rīgai kilometros, bet minūtēs. Jo mazāk minūšu līdz vienai vai otrai pilsētai, jo mobilitāte ir ātrāka un cilvēks var atļauties dzīvot vienā vietā, bet strādāt vai mācīties citā. No reģionālā viedokļa ātrgaitas ceļi ir ļoti svarīgi, jo mobilitāte ļauj Rīgas aglomerācijai izplesties daudz tālāk. Piemēram, pirms pandēmijas no Cēsim ik dienu 355 automašīnas devās darba gaitās uz Rīgu un atpakaļ.

Saskaņota plānošana

Diskusijas dalībnieki atzīst, ka ceļu tīkla attīstības plānošanai ir jāiet roku rokā ar pašvaldību teritoriju

plānojumu un citiem attīstības plāniem, jo ceļi nav pašmērķis, bet gan instruments.

Kamēr mēs mājokļus un teritorijas plānojam ar mežonīgām kapitālisma metodēm, cilvēki netiek ārā no saviem ciematiem un veidojas sabiedriska spiediens. Mēs saprotam, ka ceļš ir vajadzīgs, bet saprātīgi būtu pieslēgties nevis pie lielākas nozīmes ceļa, bet gan racionāli attīstīt un izplānot pārējo ceļu tīklu.

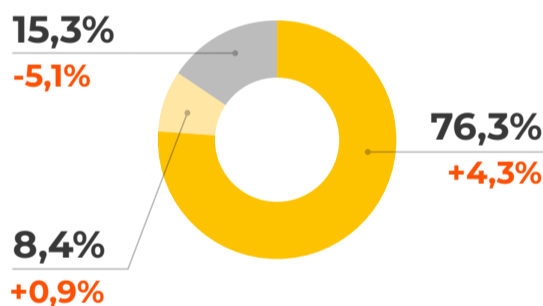


Tāpēc ir jānosaka prioritātes. “Rodas jautājums, kāpēc mēs esam

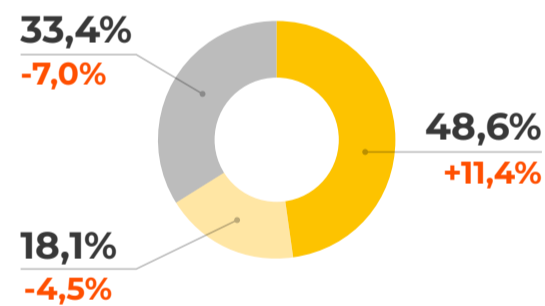
tādā iedzīšanas situācijā? Ir divas vietas, kur mēs galvenokārt pavadām savu laiku – darbā un mājās. Mājokļu plānošana neiet sazobē ar ceļu tīklu. Pašvaldība darbojas kā federālā valsts. Lai tā nebūtu, plānošanai ir jābūt desmit un piecpadsmit gadu griezumā, bet mums nav pat trīs vai četrus. Tāpēc ir jāuzdod jautājums, vai nākamie ātrgaitas ceļi nesadursies ar līdzīgām problēmām kā šobrīd, piemēram, Rail Baltica. Pašvaldībai ar valsti ir jābūt sarunāties. Tāpat arī mājokļu uzņēmējdarbības plānošanai un ceļu plānošanai. Kamēr tas nenotiks, mēs arvien trieksimies šajos zemūdens akmeņos,” uzsvē V. Celmiņš. Arī M. Lazdovskis piekrīt, ka šis ir karsts jautājums, jo, piemēram, Ādažiem ir apvedceļš, ko par tādu vairs neuzskata. “Kamēr mēs mājokļus un teritorijas plānojam ar mežonīgām kapitālisma metodēm, cilvēki netiek ārā no saviem ciematiem un veidojas sabiedriska spiediens. Mēs saprotam, ka ceļš ir vajadzīgs, bet saprātīgi būtu pieslēgties nevis pie lielākas nozīmes ceļa, bet gan racionāli attīstīt un izplānot pārējo ceļu tīklu,” norāda M. Lazdovskis. Arī Cēsu pašvaldības vadītājs J. Rozenbergs bilst, ka pašvaldību teritoriju plānojumos ļoti bieži ir plašs pielietojuma spektrs zemes izmantošanai, līdz ar to attīstība ir neprognozējama. Līdz ar diskusiju par teritorijas plānojumiem ir jāturpina un jānonāk arī līdz pašu plānu izveidei un realizācijai.

Valsts galveno un reģionālo autoceļu tehniskais stāvoklis 2020. gadā

GALVENIE AUTOCEĻI



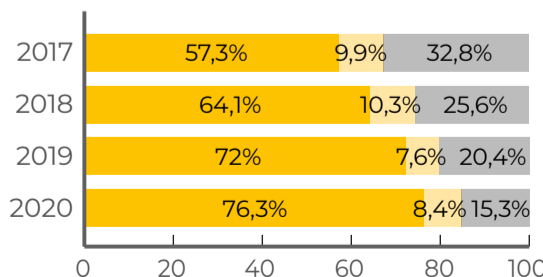
REĢIONĀLIE AUTOCEĻI



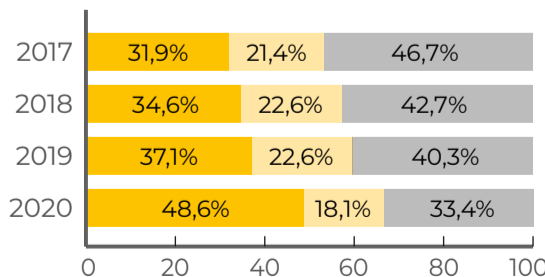
■ Labs, ļoti labs ■ Apmierinošs ■ Slikts, ļoti slikts
+4,3% – tehniskais stāvoklis salīdzinot ar 2019. gadu

Valsts galveno un reģionālo autoceļu tehniskā stāvokļa izmaiņas

GALVENIE AUTOCEĻI



REĢIONĀLIE AUTOCEĻI



■ Labs, ļoti labs ■ Apmierinošs ■ Slikts, ļoti slikts

Nodrošināt maģistrāles funkciju un nesašķelt apkārtni

Realizējot ilgtermiņa attīstības stratēģiju un izbūvējot ātrgaitas ceļus, tiks samazināts ceļa pieslēgumu skaits un faktiski visi manevri notiks caur divlīmeņu satiksmes mezgliem

Valsts autoceļu ilgtermiņa attīstības stratēģija līdz 2040. gadam paredz valsts galveno autoceļu attīstību par ātrgaitas ceļiem. Divi no nākotnes ātrgaitas ceļiem šķērso vai robežojas ar Piņķu ciemu. Šis piemērs skaidri parāda ar kādiem izaicinājumiem būs jāsaskaras, realizējot stratēģiju 2020–2040. Jau šobrīd iespējams modelēt un paredzēt šos riskus, norāda Guntis Grāveris, VSIA *Latvijas Valsts ceļi*, Attīstības pārvaldes vadošais projekta vadītājs. 1994. gadā Piņķi bija tikai neliels ciems, kuram apkārt bija lauksaimniecības zemes un zema satiksmes intensitāte. Pēdējo 20 gadu laikā gan apbūve, gan intensitāte ir ievērojami pieaugusi. Arī tuvākajā laikā šajā apkārtnē ir plānoti vēl citi attīstības objekti. Visticamāk, ka piekļuvi teritorijai varēs nodrošināt tikai caur paralēlo ceļu. Tas būtu paralēlais ceļš, kurš patreizējo nobrauktuvi no Babītes Jūrmalas virzienā, virzīs gar Jūrmalas šoseju (A10) līdz pat Jūrmalas pilsētas robežai.

Līdzšinējie ceļa pievienojumi tiks likvidēti, ne tādā veidā, ka to vairs nebūs, bet tie tiks pievienoti pie paralēlajiem ceļiem un netiks vairāk veikti nobraukšanas, uzbraukšanas un kreisā pagrieziena manevri no šiem pievienojumiem.



Divas maģistrāles

Iecere, kas paredz līdz 2040. gadam Latvijā izveidot ātrgaitas ceļus, vistiešākajā veidā ietekmēs to iedzīvotāju dzīvi, kas šobrīd mitinās blakus vai netālu no šiem ceļiem. Viens no uzskatāmākajiem piemēriem Pierīgā ir Piņķi, kas atrodas Babītes novadā, kurš pēc reformas tiks apvienots ar Mārupes novadu, tuvumā diviem ļoti svarīgiem galvenajiem valsts autoceļiem – Rīgas apvedceļam (A5) un Jūrmalas šosejai (A10). “Kopumā Latvijā pēdējo 30 gadu laikā iedzīvotāju skaits ir ievērojami krities, savukārt Pierīgas novadi ir piedzīvojuši ievērojamu iedzīvotāju skaita pieaugumu. Piņķi atrodas jau minēto svarīgo autoceļu tuvumā un tos ir iecerēts pārbūvēt. Atbilstoši stratēģijai ir iecerēts, ka Rīgas apvedceļš no Latvijā svarīgajiem attīstības centriem ir jāsasniedz divu stundu laikā. Šis plāns ir ļoti grandiozs, bet tas nenozīmē tikai ātruma palielinājumu, kā varētu iedomāties, svarīga ir arī satiksmes drošība,” skaidro G. Grāveris. Kā zināms Latvijā ir ļoti maz divu brauktuviņu ceļu un nav ātrgaitas ceļu. Divu brauktuviņu ceļi valsts ceļu tīklā ir vien aptuveni 100 km. Zinot to, ka ir aptuveni 20 tūkst. km valsts autoceļu, būtībā šie 100 km veido mazāk nekā vienu procentu. Tāpēc stratēģija paredz, esošos divu joslu ceļus, izvēlētos posmos, pārbūvēt par divu brauktuviņu ceļiem, kas vienlaicīgi nozīmē arī divlīmeņu satiksmes mezglu un paralēlo ceļu izbūvi, likvidējot lēngaitas satiksmes kustību un mazāk aizsargāto satiksmes dalībnieku pārvietošanos ārpus šī autoceļa.

Mazāk pieslēgumu

Piņķi un daudzas citas vietas Rīgas apvedceļa tuvumā balstās uz 30 un vēl vairāk gadu atpakaļ izbūvētu ceļu tīklu, kurš bez lieliem uzlabojumiem kalpo arī šobrīd. Ņemot vērā teritoriju attīstību, kā arī lielo satiksmes intensitātes pieaugumu, tas rada lielu slodzi uz valsts autoceļiem. Tāpēc ātrgaitas ceļu izbūves uzdevums ir sakārtot esošos piekļuves jautājumus. “Līdzšinējie ceļa pievienojumi tiks likvidēti, ne tādā veidā, ka to vairs nebūs, bet tie tiks pievienoti pie paralēlajiem ceļiem un netiks vairāk veikti nobraukšanas, uzbraukšanas un kreisā pagrieziena manevri no šiem pievienojumiem. Faktiski tiek atstāti divlīmeņu satiksmes mezgli, starp kuriem ieteicamais attālums būtu pieci līdz septiņi kilometri. Rīgas apvedceļa posmos, visticamāk, tas būs grūti izpildāms un attālums starp mezgliem tiks samazināts. Līdz 90. gadam izbūvētie mezgli šādu attālumu nenodrošina un tas ir aptuveni 3,5 līdz četri kilometri. Tas nav

Izaicinājumi

Nodrošināt maģistrāles funkciju un nesašķelt pilnībā apkaimi

- Pievienojumu skaits samazinās
- Pievienojumi un šķērsojumi tikai divlīmeņu mezglos
- Attālums starp mezgliem 5–7 km
- Jāuzlabo satiksmes drošību
- Nepieciešamība pēc trokšņu mazināšanas pasākumiem

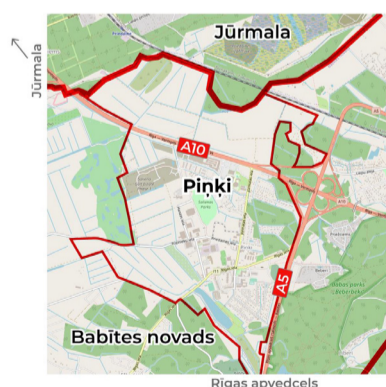
Esošā situācija

- Vēsturiskais teritorijas plānojums un apbūve, kas nav pakārtota satiksmes drošības prasībām
- Pašvaldībām nav izstrādāti transporta attīstības plāni vai arī izstrādātie plāni netiek realizēti, nav pārdomāti risinājumi piekļuvei pie esošās un plānotās apbūves

Risinājums

- Ievērojams paralēlo ceļu garums, lai nodrošinātu piekļuvi
- Konsekventas satiksmes drošības prasības, attīstītajiem risinot piekļuvi pie saviem objektiem
- Prettrokšņu risinājumi
- Droša un efektīva infrastruktūra mazaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem, piedaloties gan valstij, gan pašvaldībai, gan investoriem

Piņķu piemērs



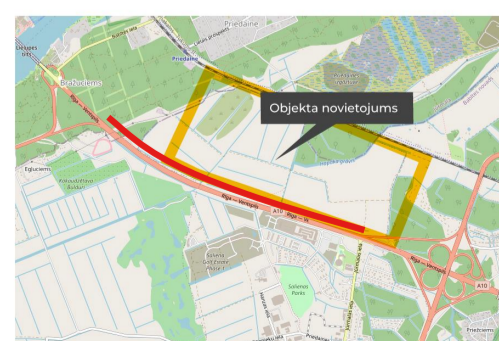
Rīgas ielas pievienojums A5



Nākotnes attīstības projekti A10 labajā pusē

- ~200 ha Piņķu teritorijā, kopā 350 ha
- Patlaban nav atrisināta piekļuve
- Lai nokļūtu no Babītes uz Jūrmalu visticamāk būs jābrauc pa paralēlo ceļu gandrīz līdz Jūrmalai

Jūrmalas šosejas (A10) labā puse, sākot no Rožu ielas līdz divlīmeņu mezglam pie Lielupes



ideāli, bet esošajā situācijā arī tas būtu labi, ja izdotos sakārtot satiksmi tā, lai visi manevri notiktu tikai caur šiem mezgliem.

Ar šiem risinājumiem ir paredzēts palielināt satiksmes drošību, kā arī tiks istenoti dažādi trokšņu samazināšanas pasākumus. “Rīgas apvedceļa (A5) un Jūrmalas šosejas (A10) intensitāte ir ļoti liela. Pa Jūrmalas šoseju pārvietojas aptuveni 45 tūkst. automašīnu diennaktī un pēdējo desmit gadu laikā intensitāte pieaugusi aptuveni par trešdaļu. Savukārt Rīgas apvedceļa (A5) intensitāte ir aptuveni 23 tūkst. automašīnas diennaktī un intensitāte ir pieaugusi aptuveni divas reizes,” norāda G. Grāveris.

Problēmas un risinājumi

Rožu ielas pievienojums Jūrmalas šosejai, kas šobrīd ved uz ciemu Babīte, ir ļoti tuvu nākamajam autoceļu mezglam. Posms, kurā notiek uzbraukšana no Rožu ielas uz Jūrmalas šoseju pārklājas ar to posmu, kurā liela daļa autobraucēju, kas brauc uz Babīti vai griežas uz Liepāju vai Salaspili, jau pārkarotās labajā malējā joslā, ieņemot rindu, lai uzbrauktu uz labās nobrauktuves, kas jau ir pašā satiksmes mezglā. Pārkarotās joslas garums, kas atrodas šajā satiksmes mezglā, ir nepietiekošs un ir par trešdaļu īsāks nekā būtu nepieciešams atbilstoši projektēšanas normatīviem. “Tāpat šī satiksmes mezgla zonā atrodas DUS Kool gan ar pievienojumu no Jūrmalas šosejas, gan rampā, kas virzās no Babītes uz Jūrmalu. Tālāk atrodas Saliēnas perspektīvais ciemats, kur pašlaik ir pļavas un vēl nav notikusi apbūve Tomēr nākotnē šajā vietā ir paredzēta liela mēroga apbūve, laika gaitā izveidojot līdzīgu ciematu kā šobrīd ir Piņķi,” stāsta G. Grāveris. Viņš arī norāda, ka līdzīga situācija ir arī šosejas kreisajā pusē, kur pievienojums Ziedu ielai ir ļoti tuvu autoceļu satiksmes mezglam. “Tik tuvu, ka labās uzbrauktuves josla no Rīgas apvedceļa (A5) uz

Jūrmalas šoseju (A10) skar jau šo pievienojumu. Tālāk ir jau iepriekš minētais nepietiekamais pārkarotās joslas garums. Jūrmalas virzienā atrodas arī DUS un autoserviss. Vēl uz priekšu atrodas Jūrmalas iela, kas faktiski kalpo kā piekļuve Piņķu ciematam gan iebraukšanai, gan izbraukšanai,” norāda G. Grāveris. Viņš atzīmē, ka līdzīga veidā problēmas ir arī uz autoceļa Rīgas apvedceļa (A5). Proti, nepietiekošs pārkarotās joslu garums A5 un A10 satiksmes mezglā abos virzienos, kā arī, skatoties jau uz Salaspils pusi, Rīgas ielas pievienojums atrodas vietā, kur ir vēsturiski izveidota labā uzbrauktuves josla. Šajā vietā cilvēki uzņem ātrumu, lai iekļautos plūsmā uz Rīgas apvedceļa (A5), bet notiek lēnināšanas manevri, lai nobrauktu uz Piņķiem, uz Rīgas ielu.

“Jūrmalas ielas pievienojums pie A10 ir intensīvs, te diennaktī pārvietojas aptuveni astoņi tūkstoši automašīnu. Dati liecina, ka pēdējo piecu gadu laikā šis pievienojums ir radījis vismaz 20 CSNg. Būtībā jebkura šāda vieta, kur notiek novirze no pamat kustības jeb no tikai taisnas braukšanas dažādo manevru un konfliktpunktu dēļ, rada negadījumus. Līdzīga situācija ir ar Rīgas ielu, kur intensitāte ir tuvu septiņiem tūkstošiem automašīnu diennaktī,” piebilst G. Grāveris.

Paralēlie ceļi

Lai realizētu šo vērienīgo projektu, bet arī, lai nesadalītu teritoriju, LVC speciālists G. Grāveris atzīst, ka būs jāmeklē kompromiss starp visām ieinteresētajām pusēm. Tas tiks darīts ietekmes uz vidi novērtējuma un projektēšanas ietvaros. Kā risinājumu situācijai viņš min paralēlo ceļu izbūvi vietās, kur tas būs neieciešams. Nevar neminēt, ka risinājumi sevī iekļauj arī satiksmes drošības uzlabojumus, pret trokšņu pasākumus un infrastruktūras izveidi mazāk aizsargātajiem satiksmes dalībniekiem.



Izaicinājumi

- Nepieciešams balanss starp izmaksām un visu prasību un vajadzību nodrošināšanu;
- Būs jāmeklē kompromisi un visām pusēm nāksies piekopties;
- Piegulošo teritoriju attīstītajiem jārekinās ar satiksmes drošības prasībām, risinot piekļuvi pie objektiem;
- Kompromisi tiks meklēti IVN ietvaros.

AVOTS: LVC

Vienkāršās metodes strādā

Lai ierobežotu riskantu auto vadīšanu, ir jānotiek mijiedarbībai starp apkārtējo vidi un infrastruktūru. Vienkāršās metodes strādā un var sniegt ieguldījumu drošības situācijas uzlabošanā uz ceļiem, norāda *Latvijas Universitātes* (LU) profesors Ivars Austers. Tomēr, lai sasniegtu vēlamu efektu ir jāveic padziļināta analīze, lai saprastu, kur būtu īstās vietas šādiem elementiem, kā arī, vai, vadītājiem pierodot pie šiem zīmējumiem, to efekts nemazinātos.

Ceļa satiksmes negadījumu (CSNg) statistika nav pārāk iepriecinoša. Pērn valsts autoceļu tīklā bojā gājuši 96 cilvēki, no tiem lielākais skaits – 29 cilvēki – gājuši bojā sadursmēs.

Emociju varā

Problēma ir tā, ka mēs ar izglītību, ar informēšanas kampaņām vairāk strādājam aukstās domāšanas virzienā. Protams, ka cilvēki tīri labo atceras un iemācās to, ko viņiem saka. Jautājums ir, vai viņi to spēj pielietot. Es domāju, ka ne vienmēr.



“Autovadītāji uz ceļiem pārāk riskē, smagu CSNg ir daudz – ko darīt? Pirmā lieta, kas nāk prātā ir izglītēt sabiedrību, lai nāktu apgaismība un sapratne par to, ko drīkst un ko nedrīkst darīt uz ceļa. Lai gan papildu izglītošana vienmēr nāk par labu, no otras puses autovadītāji jau zina, ko un kāpēc nevar darīt uz ceļa. Tas gan nenozīmē, ka visi to vienādā pakāpē ir gatavi ievērot. Tāpēc ir svarīgi nošķirt divu veidu pasaules skatījumus, ko es dēvēju auksto un karsto domāšanu. Katram no mums piemīt divas modalitātes. Faktiski sanāk, ka vienā ķermenī ir iesprostoti divi cilvēki,” skaidro I. Austers. Šie divi domāšanas veidi visbiežāk arī nosaka to, kā cilvēks konkrētajā situācijā rīkojas. Aukstā domāšana tā ir tā racionālā un saprātīgā, kad lēmumi tiek pieņemti balstoties uz faktu vērtēšanu un analīzi. Piemēram, uz ceļa ir attiecīgs skaits automašīnu, laikapstākļi ir tādi un tādi, bremsēšanas ceļš varētu

būt tāds un, izejot no apkārtējās informācijas, tiek izvēlēts attiecīgais braukšanas ātrums. I. Austers skaidro: “Dažreiz mēs tā arī rīkojamies. Bet mums pastāv arī otra modalitāte, ko varētu saukt par emocionālo jeb ķermenisko domāšanu (karstā domāšana). Problēma ir tā, ka mēs ar izglītību, ar informēšanas kampaņām vairāk strādājam aukstās domāšanas virzienā. Protams, ka cilvēki tīri labo atceras un iemācās to, ko viņiem saka. Jautājums ir, vai viņi to spēj pielietot. Es domāju, ka ne vienmēr.” Viņš arī piebilst, ka aukstās domāšanas varā mēs esam racionāli un pieņemam pareizus lēmumus, bet, kad iestājas karstā domāšana, mēs vairs īsti precīzi nespējam pateikt kā vajadzētu rīkoties un ļaujamies emocijām. Pētījumi parāda, ka cilvēki savu rīcību bieži vien attaisno ar to, ka citi to pašu dara biežāk. Interesanti, jo riskantāka darbība, jo vairāk tiek norādīts uz citiem.

Mēdz samānīties

Arī par darbībām, ko ir vai nav veikuši, vadot transporta līdzekli, autovadītāji mēdz samēlot. Tas atklājies LU un apdrošināšanas sabiedrības *Balta* kopīgi veiktajā pētījumā par mobilo telefona lietošanu vai nelietošanu pie automašīnas stūres. I. Austers norāda, ka cilvēki parasti mēdz aptaujāt gan neapzināti, gan arī apzināti. “Novērojums noritēja autostāvētā, kur iebrauca automašīnas un autovadītāji kāpa no tām laukā. Mēs nointervējam šos cilvēkus par to, tai skaitā par to vai viņi ir lietojuši mobilo telefonu pie stūres šajā dienā. Rezultāti liecināja, ka daļa no viņiem meloja, par to, ka nav lietojuši mobilo

Braukšanas ātrums ir nozīmīgs faktors ceļu satiksmes drošībā. Tas ne tikai ietekmē negadījumu smagumu, bet arī risku iekļūt negadījumā. Līdz ar to ir būtiski saprast, ko vēl var darīt, lai stimulētu autovadītājus samazināt ātrumu vēl vairāk

telefonu, vadot automašīnu. Savukārt tie, kas atzina, ka ir neatļauti lietojuši telefonu, mazākā pakāpē pārspilēja to, ka šādi rīkojas arī citi. Savukārt tie, kuri sameloja, norādīja, ka citi lieto

mobilo tālruni pie stūres vēl vairāk. Līdz ar to var secināt, ka šajā situācijā cilvēkiem kaut kas nav īsti kārtībā ar risku izvērtēšanu,” skaidro I. Austers.

Citādi risinājumi

Lai ierobežotu riskantu auto vadīšanu, ir jānotiek mijiedarbībai starp apkārtējo vidi un infrastruktūru. Piemēram, mainīgs ceļa se-

ātrumu utt. Līdzīgi novērojumi tika veikti arī krustojumos, papildus fiksējot, vai autovadītāji ieslēdz pagrieziena rādītāju, skatās pa labi un kreisi, vai pie stop zīmes apstājas pilnībā utt. Braukšanas ātrums ir nozīmīgs faktors ceļu satiksmes drošībā. Tas ne tikai ietekmē negadījumu smagumu, bet arī risku iekļūt negadījumā. Līdz ar to ir būtiski saprast, ko vēl var darīt, lai stimulētu autovadītājus samazināt

Rodas acumirkīgā atgriezeniskā saite, kas norāda, ka tu nerīkojies pareizi esošajā situācijā. Ilūzijas “problēmas” uz asfalta noteikti izsit no tā stāvokļa, kurā esi iegājis un piešķir spēju reaģēt. Tas ir virziens, kurā mums būtu jādomā krietni vairāk.

visu laiku domājam līdzīgu, ko darām, bet kādā brīdī mēs sākam braukt automatiski. Mums vairs nav jāpiedo mā. Mums ir plāns, kur braukt, bet ko dara rokas, kājas un galva, tas paliek perifērijā. Mūsu mērķis bija, ja uzņēmē uz asfalta negaidītu zīmi, lai cilvēks sāktu domāt,” skaidro I. Austers. Salīdzinot autovadītāju uzvedību pie gājēju pārejām ar 3D zīmējumu, secināts, ka tajās gājēji tiek palaisti par



gums, fotoradaru zīme, neparastāks ceļu horizontālais apzīmējums kas dod mājienu autovadītājam, ka, iespējams, viņš pārāk riskē, balstoties gan uz pasaules pieredzi, gan paša veiktiem pētījumiem, norāda I. Austers. Tas pierādījis arī VSIA *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) un LU kopīgi veiktajā eksperimentālajā pētījumā par uztveres ilūzijām uz ceļa. Proti, pētījuma ietvaros tika veikts eksperiments, lai noskaidrotu, vai 3D zīmējumi uz ceļa atstāj labvēlīgu ietekmi uz autovadītāju uzvedību. Eksperimenta laikā pie trīs gājēju pārejām tika fiksēts autovadītāju dzimums, vecums, automašīnas marka, gājēju dzimums, vecums, vai autovadītāji palaiž gājējus, cik laicīgi samazina braukšanas

ātrumu vēl vairāk, norāda I. Austers. Viņš skaidro, ka, iespējams, autovadītāji, “skenējot” apkārtējo vidi, vairāk uzmanības pievērš tieši ceļa seguma vērošanai, nevis tam, kas notiek ceļmalā, tāpēc brīdinājumi, kuri attēloti uz asfalta, var būt efektīvāki nekā tādi paši brīdinājumi ceļa malā. Ir pierādīts, ka autovadītāji mēdz samazināt ātrumu vai pat gandrīz apstāties, ja nespēj uzvert to, kas ir attēlots uz ceļa zīmes.

Atgādināt vai piekandināt

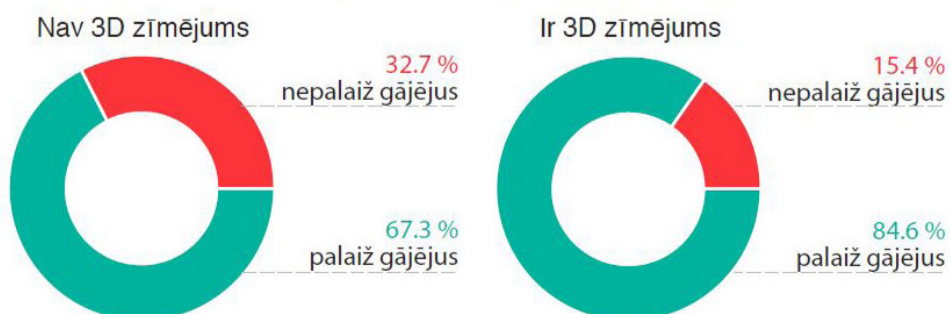
“Katrs autovadītājs reizi pa reizei lieki riskē, jautājums ir – kāpēc. Visbiežāk mēs nespējam precīzi un objektīvi novērtēt riskus. Uz ceļa var gadīties daudz negaidītu un grūti prognozējamo situāciju, kuras var saukt par nejausībām. Kad tas notiek, mēs nespējam tik ātri piemēroties un adaptēties situācijai, tāpēc mūsu riska vērtējums ir neadekvāts,” skaidro profesors I. Austers. Ar infrastruktūru, atgādinājumiem, uzmanības pievēršanu kaut kam citam var ierobežot riskantu auto vadīšanu, uzskata I. Austers. Tāpēc eksperimenta laikā uz ceļa tika uzkrāsoti 3D zīmējumi, kam vajadzēja pievērst autovadītāju uzmanību.

“Kad mācāmies vadīt automašīnu,

17,3% biežāk nekā tad, kad zīmējuma tur nebija. Pozitīva tendence tika novērota arī krustojumā ar stop zīmi – pagriezienu parādīja vairāk nekā 97% vadītāju. Savukārt, kad zīmējuma nebija, tie bija 82% autovadītāju. Arī vidējais automašīnu ātrums pētījumu vietās pēc 3D zīmējuma parādīšanās samazinājās. Līdz ar to var secināt, ka vienkāršās lietas, samazina autovadītāju riskanto uzvedību. “Rodas acumirkīgā atgriezeniskā saite, kas norāda, ka tu nerīkojies pareizi esošajā situācijā. Ilūzijas “problēmas” uz asfalta noteikti izsit no tā stāvokļa, kurā esi iegājis un piešķir spēju reaģēt. Tas ir virziens, kurā mums būtu jādomā krietni vairāk. Pasaulē ir daudzi šādu pētījumus. Piemēram, Holandē, iezīmējot asfaltu, autovadītājiem liekas, ka ceļa kvalitāte ir sliktāka nekā tā ir patiesībā un viņi brauc lēnāk. Vai līniju savilkšana uz asfalta, kas rada ilūziju par to, ka ātrums ir lielāks nekā tas ir patiesībā,” norāda I. Austers.

Viņš gan arī piebilst, ka pie daļas šo vienkāršo līdzekļu, autovadītāji ar laiku var pierast, bet šis princips likvidē emocionālās domāšanas negatīvo iespaidu. Tomēr tas nenozīmē, ka uz ceļa var sazīmēt krustām šķērsām visu, kas ienāk prātā. Proti, informācija nevar novērst uzmanību no būtiskā mērķa un neprasa intensīvu domāšanu. Reakcija var pat būt pusautomātiska, bet pareiza.

Autovadītāju uzvedība pie gājēju pārejām



Avots: LU/LVC

?

Kādi remontdarbi plānoti posmā no Baltežera līdz Pulksteņezera uz Tallinas šosejas (A1)?

Uz Tallinas šosejas (A1) posmā no divlīmeņu krustojuma ar Vidzemes šoseju (A2) līdz stāvlaukumam pie Pulksteņezera aiz Gaujas tilta (0,00.–13,85. km) tiks mainīta satiksmes organizācija. Tā rezultātā uzlabosies satiksmes drošība. Satiksmes organizācijas izmaiņas notiks līdz ar ceļa marķējuma un aprīkojuma izmaiņām. Šādi uzlabojumi ir labākais risinājums satiksmes drošības uzlabošanai nepietiekama finansējuma apstākļos. Izmaiņas nepalēninās šī posma caurlaides spēju, toties samazinās frontālu sadursmju iespējas, kā arī uzlabos gājēju drošību Baltežerā.

?

Kad tiks laboti defektu posmi, kur pagājušajā gadā ir veikta virsmas apstrāde?

Ceļu būvniecības uzņēmumi, kas pērn veikuši virsmas apstrādes darbus uz valsts autoceļiem, ir pakāpeniski uzsākuši defektu labošanu posmos, kur defekti bija parādījušies pēc pirmajiem atkušņiem gada sākumā. Defekti garantijas ietvaros tiks laboti šī gada būvdarbu sezonā. VSIA Latvijas Valsts ceļi ir aicinājusi defektu labojumus virsmas apstrādes posmos veikt līdz šā gada 15. jūlijam.

?

Vai ir plānots remontēt ceļu no Vecumniekiem līdz Iecavai?

Šogad turpināsies autoceļa Iecava–Stelpe (P92) asfalta seguma pārbūve posmā no Nīzeres līdz krustojumam ar autoceļu Ķekava–Skaistkalne (P89) (18,8. –24,64. km).

?

Kad tiks turpināts ceļa remonts maršrutā Madona–Gulbene?

Šogad plānota autoceļa Pļaviņas(Gostiņi)–Madona–Gulbene (P37) posmā no Bērzaures līdz gandrīz Madonas pilsētai (26,88. –37,52. km).


?

Kad pēc ziemas ir jāveic bedru remonts uz valsts autoceļiem?

Bedru masveida remonta darbi uz asfalta seguma autoceļiem tiek uzsākti, kad ir iestājušies bedru labošanas tehnoloģijām atbilstoši laikapstākļi. Bedru remontdarbi tiek veikti prioritārā secībā atbilstoši autoceļu uzturēšanas klasēm - A, B, C, D, E. Saskaņā ar normatīvajiem aktiem bedru remonts uz A uzturēšanas klases autoceļiem jāveic līdz 1. jūnijam, uz B uzturēšanas klases autoceļiem līdz 15. jūnijam, C un D uzturēšanas klases autoceļiem līdz 1. jūlijam un E uzturēšanas klasei līdz 1.septembrim. Bedres, kuras rodas no jauna, tiek remontētas visa gada garumā.

?

Kāpēc atjauno vizuāli labu asfalta segumu?

Pareiza autoceļu uzturēšana nozīmē savlaicīgu seguma atjaunošanu posmiem, kuri ir sasnieguši 6 līdz 12 gadus, atkarībā no satiksmes intensitātes un pielietotās tehnoloģijas. Pēc šāda kalpošanas perioda ceļu virskārtā parādās nodiluma un *noguruma* pazīmes. Plaisas virskārtā ir mazas un tās var konstatēt tikai speciālisti. Ja autoceļa seguma virskārtu nenomaina, mazās plaisas kļūst lielākas, caur tām ūdens piekļūst ceļa apakšējām kārtām, un ceļš tiek pamatīgi bojāts un nākamais remonts būs jau stipri dārgāks. 

Joki

Fermeris autosalonā pērk E-klases Mercedesu un ir nepatīkami pārsteigts par to opciju cenu, kuras neietilpst automašīnas bāzes modeļa komplektācijā. Pēc kāda laika autosalona direktors no fermera pērk govī un saņem rēķinu:

- govju cena (standarta modelis) – 2400 eiro;
- kombinētā krāsa (melns ar baltu) – 150 eiro;
- ādas pārvalks – 100 eiro;
- ziemas/vasaras bāka pienam – 50 eiro;
- nāsis ar skaņas signālu – 17,50 eiro gabalā, par abām – 35 eiro;
- pusautomātiskais mušu sitamais (aste) – 30 eiro;

- izplūdes gāzu toksīnu samazināšanas sistēma – 60 eiro;
- visu gadu un visiem ceļiem derīgi pakavi – 100 eiro;
- divdaļīga bremžu sistēma (priekšējās un pakājās) – 400 eiro;
- dažādu toņu skaņas signāls – 135 eiro;
- zilas acis, halogēns – 150 eiro;
- jebkuras degvielas izmantošanas sistēma – 1250 eiro;
- pilna govju cena – 4860 eiro.

Ja klusā rudens vakarā iziet ārā, tad var dzirdēt, kā Opeļi rūsē.

Ko nozīmē Opeļa zīme? Tā ir plaša jūsu dzīvē!

* * *

Kāpēc Opel īpašnieki pa dienu savā starpā nesveicinās? Tāpēc, ka no rīta autoservisā jau visi ir sasveicinājušies.

* * *

Opel ir divi plusi – viens uz motora, otrs uz aptiecināšanas.

* * *

Katra Opel "bardačokā" ir e-talons.

* * *

Kāda ir Opel sporta versija? Kad vadītājs ir uzvilcis Nike apavus.

* * *

Kāpēc Opel ir divi izpūtēji? Lai var stumt kā ķerru!

* * *

Dāvinātam Opel zem motora pārsega neskatās.

* * *

Kāpēc Opel ir apsildāms aizmugurējais stikls? Lai stumjot rokas nesaltu.

* * *

Opel – tas nav auto, tas ir nekustamais īpašums.

* * *

Tēt, vai ne man būs BMW? – Dēļiņ, tu kaut kā dīvaini izrunā vārdu Opel!



**BĪSTAMA
SPĒLE
PIE BORTA!**



Pirms izbrauc uz galvenā ceļa pārļiecinies, vai ceļš ir brīvs!

NEBRAUC AUTĀ!

 **LATVIJAS
VALSTS CEĻI**



 **DBS**
AUTOSKOLA • DROŠA BRAUKŠANA

 **LTAB**

autoceļu avīze 

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

Izdevējs: SIA Latvijas Valsts ceļi sadarbībā ar biedrību Latvijas ceļu būvētājus, Transportbūvju inženieru asociāciju, VAS Latvijas autoceļu uzturētājus un VAS Ceļu satiksmes drošības direkciju.

Reģistrācijas Nr. 000700076,
iznāk reizi mēnesī kopš 2004. gada janvāra.
Kopš 2020. gada janvāra iznāk reizi ceturksni.

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