



Oktobris 2016



Ķekavas novada domes priekšsēdētājs Andis Damlics: Apvedceļš ietekmēs novada attīstības virzienus un uzņēmējdarbību, mums būs mērķtiecīgi jāveido tam atbilstoša vide. Pašvaldībai ilgtermiņā tas būs liels izaicinājums.

[---> 2. lapa] [---> 4. lapa]

Ceļu būvnieki: Nepietiekama valsts finansējuma apstākļos publiskās un privātās partnerības (PPP) projekti ceļu būvē nākotnē noteikti varētu būt viens no instrumentiem, kas ļaus saglabāt nozari.

[---> 4. lapa]

# Ķekavas apvedceļa PPP projekts ir sakustējies

VAS "Latvijas Valsts ceļi" veic ietekmes uz vidi novērtējumu un zemju atsavināšanu. Nākamgad tiks izstrādāts partnerības līgums un publiskā iepirkuma dokumentācija. Iepirkums varētu sākties nākamā gada beigās, būvniecība – 2019. gadā, bet ceļš lietotājiem varētu būt pieejams no 2022. – 2023. gada



autoceļu dzīvība

Šogad jau piekto gadu no 21. oktobra līdz 3. novembrim notiks bezmaksas pārbaude, lai noteiktu automašīnas gatavību ziemai. Kampaņas laikā tiks pārbaudīta akumulatora jauda, riepu spiediens, riepu protektoru dziļums, spuldžu intensitāte un vējstiklu slotiņas.

[---> 9. lapa]

**Atrodies automašīnas priekšējā sēdekļī, drošības jostas lieto lielākā daļā, jeb 81% autovadītāju un pasažieru, taču, sēžot aizmugurē, piesprādzējas vien katrs trešais.**



[---> 11. lapa]

Atklāts rekonstruētais autoceļš Liepāja – Lietuvas robeža (Rucava) (A11) posms no Nīcas līdz Rucavai.



[---> 10. lapa]

## Išsumā

### Brīvības ielā pagarināta sabiedriskā transporta josla, liegts kreisais pagrieziens uz Krusta-baznīcas ielu

Šādas būtiskas izmaiņas satiksmes organizācijā ieviestas pēc seguma atjaunošanas Brīvības ielā. Tas darīts, lai uzlabotu sabiedriskā transporta kustību un pagarinātu esošo sabiedriskā transporta joslu.

Sabiedriskā transporta josla virzienā uz Juglu sāksies pie Gustava Zemgala gatves un turpināsies līdz tirdzniecības centram Alfa. Šajā pašā posmā sabiedriskā transporta josla būs arī virzienā uz centru.

Līdz ar sabiedriskā transporta joslas ieviešanu turpmāk būs liegts kreisais pagrieziens no Brīvības uz Krusta-baznīcas ielu.

### Šogad tiks noasfaltēta otra braukšanas josla starp Kandavu un Sabili

Lai nodrošinātu kvalitatīvu un ilgtspējīgu ceļa konstrukciju, autoceļa Līgas-Kandava-Veģi (P130) posmam 13,95.-14,25. km tiek projektēta pamatīga atbalsta siena un drenāžas sistēma. Ņemot vērā pēdējā ziņojumā ierosināto plānu atbalstsienai būvēt tikai pēc drenāžas pasākumu

veikšanas un to efektivitātes izvērtēšanas, ir nolemts jau šoruden sakārtot brauktuvi pilnā platumā.

Kalns sastāv no dažādu iežu slāņiem un avotiem, un tāpēc ir nestabils. 2014. gadā tika uzsākti jauni rekonstrukcijas darbi, kuri paredzēja stiprināt Greiļu kalna nogāzi. Taču spēcīgu rudens lietavu ietekmē Greiļu kalna zemes masas būvdarbu laikā sakustējās, atdalījās no kalna nogāzes un noslidēja, atduroties pret ceļa segu. Noslidējuma zonā darbi tika pārtraukti un brauktuve izbūvēta tikai vienas joslas platumā, otru brauktuves pusi plānojam pabeigt pēc atbalstsienas izbūves.

Divu gadu laikā ir veikta papildu ģeotehniskā izpēte un ekspertīzes. Secināts, ka ir nepieciešams jauns projekts, kas paredzētu lielāku drošības rezervi, kā arī kalnā ir nepieciešams izbūvēt drenāžas sistēmu.

Ir paredzēts rast risinājumu ūdens novadīšanai no nogāzes, bet nogāzes nostiprinājumu vēlāk projektēs atbilstoši tam, cik efektīvi izrādīsies drenāžas pasākumi. Ģeologi noskaidro drenāžas izbūves iespējas. Atkarībā no papildu ģeotehniskās izpētes gaitā iegūtās informācijas tiks precizēts, vai noslidējuma stabilizācijas un nostiprinājuma pasākumus pagūs sezonā vai arī tie ir veicami divās stadijās 2017. un 2018. gada būv sezonās.

### CSDD turpina uzstādīt stacionāros fotoradarus

Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) uz Latvijas autoceļiem turpina uzstādīt otrajā stacionāro fotoradaru uzstādīšanas kārtā paredzētos 24 fotoradarus. Plānots, ka to uzstādīšana tiks pabeigta līdz oktobra beigām.

Stacionāro fotoradaru atrašanās vietas izvēlētas, izvērtējot simtiem ceļu negadījumu statistiku, melnos punktus un informāciju par ceļu posmiem ar intensīvu satiksmes plūsmu. Triju gadu laikā vietās, kur paredzēts uzstādīt mērierīces, notikuši 495 ceļu satiksmes negadījumi, cietuši 135 cilvēki, bet astoņi gājuši bojā. Vietas izvēlētas un saskaņotas, CSDD sadarbojoties ar satiksmes drošības un organizācijā iesaistītajām atbildīgajām institūcijām – Valsts policiju, VAS "Latvijas Valsts ceļi" un Rīgas domes Satiksmes departamentu.

Otrajā stacionāro radaru uzstādīšanas kārtā ātruma mērierīces plānots uzstādīt arī attālākos Latvijas reģionos, piemēram, Grobiņā, Ugālē un Rubenē. Fotoradari sodīšanas režīmā sāks darboties tad, kad tiks uzstādītas visas nepieciešamās ceļa zīmes.

### Plāno palielināt sodus par autoceļu lietošanas nodevas pārkāpumiem

Satiksmes ministrijas sagatavotie grozījumi Latvijas Administratīvo pārkāpumu

kodeksā paredz palielināt sodus par autoceļu lietošanas nodevas jeb eirovinjetes pārkāpumiem. Tas nepieciešams, lai motivētu transportlīdzekļu vadītājus un pārvadātājus aktīvāk maksāt šo nodevu.

Pašlaik par autoceļu lietošanas nodevas nesamaksāšanu sods transportlīdzekļa vadītājam ir 120 eiro un par nodevas nesamaksāšanu pilnā apjomā – 40 eiro. Savukārt pārvadātājam sods nav paredzēts vispār. Vienlaikus ar sodu ir jāsamaksā arī autoceļu lietošanas nodevas dienas likme – 8-11 eiro. Autoceļu lietošanas nodevas gada likmes pašlaik ir no 400 līdz 925 eiro, atkarībā no transportlīdzekļa pilnas masas, motora izmešu līmeņa un asu skaita.

Ja salīdzina ar lielāko autoceļu lietošanas nodevas gada likmi, tad pašreizējais sods ir nesamērīgi zems – vairāk nekā septiņas reizes mazāks nekā autoceļu nodevas gada likme.

Satiksmes ministrijas ekspertīze ir konstatējusi, ka liela daļa autovadītāju, it sevišķi attālāk no Rīgas, nav samaksājuši nodevu. Ņemot vērā, ka sods ir nesamērīgi zems, ievērojama daļa autopārvadātāju nemaksā autoceļu lietošanas nodevu, jo viņiem ir izdevīgāk samaksāt sodu, nekā nopirkt eirovinjeti vienam gadam. To pierāda tas, ka 2015. gadā ieņēmumi no autoceļu lietošanas nodevas bija tikai 70% no prognozētajiem, šogad situācijas uzlabojums ir neliels.

Maksimālā soda likme transportlīdzekļa vadītājam plānota 360 eiro, kas ir aptuveni 50% no vidējās autoceļu lietošanas nodevas gada likmes, savukārt pārvadātājam – 1000 eiro, kas ir par 75 eiro lielāka nekā maksimālā nodevas gada likme.

Ņemot vērā to, ka pēc sodu palielināšanas kravas transportlīdzekļu vadītāji un pārvadātāji vairāk nebūs ieinteresēti riskēt un nemaksāt autoceļu lietošanas nodevu, Satiksmes ministrija leš, ka ieņēmumi valsts budžetā no šīs nodevas varētu palielināties par aptuveni trim miljoniem eiro. Ieņēmumi no autoceļu lietošanas nodevas 100% apjomā tiek novirzīti valsts autoceļiem.

### Atvērta ELVI veikals Iecavā, būs arī Ikšķilē

Kopš septembra Iecavā, Baldones ielā 42 atvērta jauns veikals ELVI. Veikals ELVI Iecavā, kura tirdzniecības zāles platība ir 197 m<sup>2</sup>, ir iekārtots pēc franšīzes partnera redzējuma un ELVI standartiem tā, lai nodrošinātu pircējiem patīkamu un ērtu produktu izvēli. Veikals strādā no 8-22 no pirmdienas līdz sestdienai, svētdienās no 9-21.

Oktobra sākumā durvis vērs veikals ELVI Ikšķilē.

Informāciju par šo un citiem veikaliem var iegūt [www.elvi.lv](http://www.elvi.lv) vai ELVI sociālo tīklu profilos draugiem.lv un facebook.com.

## Viedoklis



### Ķekavas novada domes priekšsēdētājs Andis Damlis

Par Ķekavas apvedceļu tiek runāts jau sen, un ir pienācis brīdis, kad tas sāk iegūt konkrētas aprises. Ķekavas novada pašvaldībai ir bijusi veiksmīga sadarbība ar VAS "Latvijas Valsts ceļi", sīki projektu izstrādes laikā ņemti vērā daudzi pašvaldības ierosinājumi. Ceram arī uz turpmāku sadarbību, lai, ievērojot iedzīvotāju un uzņēmēju intereses, izstrādātu vislabākos variantus gājēju šķērsojumiem – lai novads netiktu sašķelts un vietējiem iedzīvotājiem ikdienas dzīves ritms nemainītos, un viņi arī turpmāk varētu doties ierastajās gaitās uz darbu, skolu vai bērnudārzu otrpus šosejai.

Mēs apzināmies, ka šis projekts ievieš būtiskas pārmaiņas Ķekavas novada iedzīvotāju ikdienā – vieniem tie būs uzlabojumi, citiem savukārt varētu rasties zināmi apgrūtinājumi.

Tiek prognozēts, ka apvedceļa izbūve atrisinās esošo sastrēgumu problēmu, kas šobrīd ir aktuāla krustojumos pie iebraukšanas Baložos un autoceļa A7 krustojumā ar Bauskas ielu. Tiks likvidēta arī tranzīta plūsma pa Pļavniekalna ielu Katlakalnā. Tāpat līdz ar apvedceļa izbūvi esošā Bauskas šoseja tiks atslogota no kravas un vieglā transporta tranzīta, kas būtiski samazinās satiksmi caur Ķekavu. Šajās teritorijās vide kļūs klusāka un iedzīvotājiem draudzīgāka. Tomēr jāreķinās ar to, ka šīs pārmaiņas ietekmēs novada attīstības virzienus un uzņēmējdarbību – lielie loģistikas un ražošanas uzņēmumi virzīsies tuvāk apvedceļam, tādēļ, lai veicinātu mazo uzņēmējdarbību un iekšējo patēriņa tirgu, būs mērķtiecīgi jāveido tam atbilstoša vide. Pašvaldībai ilgtermiņā tas būs liels izaicinājums.

Tāpat mēs apzināmies, ka šī valstiski nozīmīgā projekta īstenošanas gaitā joprojām ir neskaidrības, kas skar apvedceļa būvniecībai nepieciešamo zemju atsavināšanu, tādēļ esam aicinājuši "Latvijas Valsts ceļus" skaidrot iedzīvotājiem zemju atsavināšanas un kompensāciju izmaksāšanas kārtību.

Ceram uz veiksmīgu turpmāko sadarbību tālākajā projekta īstenošanas gaitā.

## Skaitļi un fakti

Lai saglabātu valsts autoceļu tīklu labā braukšanas kvalitātē un drošības līmenī katru gadu uzturēšanā un periodiskā atjaunošanā nepieciešams ieguldīt

**673 milj. EUR**



Kopš 1991. gada valsts autoceļiem ir uzkrājies

**remontdarbu deficīts**

**- 4,5 miljardi EUR**



# “Latvijas Valsts ceļi”: Ķekavas apvedceļa izveidei privātā partnera piesaiste ir vienīgais reālais risinājums



## Ko nozīmē PPP?

Tā ir valsts un privātuzņēmēju sadarbība, lai realizētu kādu (šajā gadījumā infrastruktūras) projektu. Klasiski valsts un privātā uzņēmēja sadarbības rezultātā valsts pasūta kādu pakalpojumu (objektu), privātais partneris to uzbūvē, un valsts par būvniecību samaksā. Lai arī rezultāts lietotājam – ceļa patērētājam – ir tas pats, publiskā privātā partnerība nozīmē nedaudz savādāku principu. Šajā gadījumā privātais partneris uzprojektē, uzbūvē ceļu un – kas ir visbūtiskākais – nofinansē šos būvniecības darbus, kā arī noteiktu periodu uztur uzbūvēto objektu. Mūsu ceļa gadījumā uzturēšana ilgs 20 gadus. Ko tas vienā un otrā gadījumā nozīmē no valsts budžeta viedokļa? Ja ceļu finansētu klasiski no budžeta (līdzīgi kā tiek finansētas skolas vai slimnīcas būvniecība), tad būvniecības izmaksas konkrētajā budžeta gadā ieplānotu kā izdevumus. Faktiski tas nozīmē atņemt šo summu citām valstij nepieciešamām aktivitātēm: skolotāju, policistu algām vai dažādu veselības problēmu risināšanai. Realizējot to kā PPP projektu un pareizi riskus nododot privātajam partnerim, maksājums tiek sadalīts uz 20 gadiem, katru gadu maksājot tā saucamo pieejamības maksājumu par uzbūvēto infrastruktūras objektu. Turklāt jāsāk maksāt ir nevis brīdī, kad tiek veikta investīcija, bet tikai tad, kad objekts ir atbilstošā kvalitātē pabeigts un pieejams autovadītājiem. paredzamā pieejamības maksājuma summa – astoņi miljoni eiro – ietver ne tikai sākotnējās investīciju izmaksas, bet arī ceļa ikdienas un periodisko uzturēšanu, kā arī piesaistītā finansējuma izmaksas.

## Kāpēc tieši Ķekavas apvedceļš?

Lai kādu projektu mēs realizētu kā PPP projektu, tam ir jābūt

pietiekami lielam investīciju projektam, jo ieviešanas izmaksas ir pietiekami lielas. Līdz šim visus ceļu posmus, ko esam uzlabojuši gan par Latvijas nodokļu maksātāju, gan par Eiropas fondu naudu, mēs esam investējuši salīdzinoši nelielos objektos. Arī 10 miljonu eiro objekts no ceļu infrastruktūras investīciju viedokļa ir salīdzinoši neliels objekts. Mēs mūsu ceļus esam labojuši plānveidīgi, bet tomēr fragmentāri visā Latvijas teritorijā. Lai kādu projektu varētu realizēt kā PPP projektu, tam investīciju ziņā jābūt pietiekami apjomīgam. Starptautiskajā finansu praksē ir pierādījies, ka minimālais apjoms, kad ir jēgpilni ieguldīt laiku un pietiekami lielus resursus specifiskas dokumentācijas sagatavošanā un projekta vadībā, ir tad, ja projekta vērtība ir lielāka par 70 miljoniem eiro. Domājot par tiem ceļa posmiem, kurus varētu realizēt šāda finansēšanas modeļa ietvaros, mēs skatījāmies galvenokārt uz lielajiem un ambiciozajiem investīciju projektiem. Ķekavas apvedceļa risinājums atbilst visiem šiem parametriem. Mēs esam vērtējuši arī Rīgas apvedceļa paplašināšanu no divu brauktuvju joslas ceļa uz četru brauktuvju ceļu posmā no Salaspils līdz Baltezeram, tāpat arī Baltezera apvedceļu, kas skatāms kontekstā ar Rīgas attīstības plānu saistībā ar Ziemeļu šķērsojumu. Tomēr jāņem vērā, ka Ķekavas virziens šobrīd ir visnoslogotākais, un tajā nemitīgi pieaug transporta (jo īpaši smagā transporta) plūsma. Ja mēs skatāmies ģeogrāfiski, tad šis ir arī virziens, kur no Rīgas ārā iziet divu, nevis četru joslu ceļš (kā tas ir Jūrmalas, Jelgavas, Siguldas, Daugavpils virzienā). Ģeopolitiskā līmenī skatoties, šis ir ceļš, kas ved no Rīgas uz pārējo Eiropu (neskaitot Skandināviju).

Pirmais PPP (publiskās un privātās partnerības) projekts ceļu nozarē, kuru VAS “Latvijas Valsts ceļi” (LVC) plāno tuvākajos gados realizēt, ir Ķekavas apvedceļš. Par šo projektu, finansējumu un tā realizāciju “Autoceļu Avīze” iztaujāja LVC valdes locekli Mārtiņu Lazdovski.

## Vai PPP modelis Ķekavas apvedceļa realizācijai ir vienīgais finansiālais risinājums?

Tika izvērtēti arī citi modeļi, bet, ņemot vērā Latvijas budžeta vajadzības, mēs ļoti labi redzam un apzināmies savas iespējas. Šogad no Latvijas budžeta visu valsts ceļu ikdienas uzturēšanai un remontdarbiem atvēlēti 146 miljoni eiro. Ja kādu gadu vienā objektā ir jāiegulda 80 miljoni, mēs ļoti labi apzināmies, ka tikai no valsts budžeta tas nav iespējams. Mēs ļoti labi redzam budžeta gatavošanas procesā to, cik daudz dažādu objektīvu vajadzību mūsu valstī ir. Iespēja, ka šāda mēroga projektu ir iespējams nofinansēt tikai no valsts budžeta, ir diezgan maz ticama. Nākamā alternatīva ir Eiropas Savienības fondi. Taču, skatoties uz kopējo Latvijas ceļu tīklu, ir jāapzinās, ka arī esošie ceļi prasa būtiskus kapitālieguldījumus. Tā kā mēs neieguldām ceļu apsaimniekošanā, uzturēšanā un remontdarbos pietiekami daudz līdzekļu, tad ceļu stāvoklis nepārtraukti pasliktinās. Līdz ar to, ja mēs Eiropas Savienības fondu līdzekļus izlietojam viena vai divu šāda apjoma projekta realizācijai, tas nebūtu godīgi pret pārējās Latvijas vajadzībām attiecībā uz ceļu infrastruktūru.

Šajā gadījumā privātais partneris uzprojektē, uzbūvē ceļu un – kas ir visbūtiskākais – nofinansē šos būvniecības darbus, kā arī noteiktu periodu uztur uzbūvēto objektu.

Šis PPP mehānisms ir jāskata arī kontekstā ar izmaiņām Eiropas Savienības politikās un tā saucamo Junkera plānu (kā caur Eiropas Investīciju banku lieliem infrastruktūras investīciju projektiem nodrošināt pietiekami lielus resursus). Mūsu gadījumā ir sakrituši vairāki aspekti. Tas pirmkārt ir liels projekts, kuru realizējot no citiem finanšu resursiem mēs būtiski sašaurinātu iespējas paralēli darīt kaut ko citu. Un pieminētās Eiropas Savienības iniciatīvas un Junkera

plāns – perspektīvā arī nākamajā finansēšanas periodā Eiropas Savienība varētu likt uzvaru tieši uz šādiem finansēšanas instrumentiem. Mazāk tiks dota grantu nauda, ar kuru mēs līdz šim bijām pieraduši realizēt savus infrastruktūras objektus. Tā kā savā ziņā šis ir arī tāds pilotprojekts ne tikai ceļu nozarē, bet arī citiem lieliem infrastruktūras projektiem Latvijā, lai saprastu, vai un ar kādiem zemūdens akmeņiem mums šī projekta ietvaros būs jāsaikars.

Ja mēs skatāmies uz citām Eiropas Savienības valstīm, tad ceļu nozarē laurus tiesa liela mēroga investīciju projektu ir realizēti tieši kā publiskās privātās partnerības projekti. Ja kaut kas labi strādā Vācijā, Itālijā, Francijā, Holandē un jebkur citur. Kāpēc tas nevarētu jēgpilni un veiksmīgi strādāt arī pie mums?

## Vai citās valstīs realizētos projektus finansē valsts, vai arī šie pēc uzbūvēšanas ir maksas ceļi?

Ir divi dažādi modeļi. Vai nu koncesijas modelis jeb maksas ceļš. Vai tā saucamie uz pieejamības maksājumiem bāzētie projekti, kas nozīmē – ceļš ir bezmaksas, bet valsts samaksā par šī objekta pieejamību, kā tas ir šai gadījumā.

## Vai prognozējat lielu interesi no potenciālo privāto partneru puses?

Šobrīd Eiropā ir pieejams pietiekami liels daudzums lētu finanšu resursu, bet projektu trūkst (ne velti Junkera kungs iniciēja šo ideju), tāpēc interese ir sagaidāma pietiekami liela. Par to liecina tas, ka pirms kāda laika sadarbībā ar Eiropas Investīciju banku mēs Eiropas projektu portālā publicējām informāciju par šo projektu – tiklīdz tā tika publiskota, par mums interesi sāka izrādīt lielākie Eiropas infrastruktūras investīciju fondi, infrastruktūras investori. Tāpēc es sagaidu, ka interese varētu būt pietiekami liela, lai arī Eiropas līmenī ceļu nozarē šāds projekts skaitās ļoti mazs projekts.

## Vai uzvarētājs izstrādās projektu un būvēs apvedceļu pēc mūsu izstrādātajām specifikācijām?

Neapšaubāmi. Šim ceļu posmam patlaban tiek veikts

ietekmes uz vidi novērtējums, un jau šī procesa ietvaros tiks izstrādāts pietiekami detalizēts skicējamais projekts gan par ceļa novietojumu, gan paralēlajiem ceļiem, piebrauktuvēm – tiks atrisināti visi šie praktiskie jautājumi. Kad ietekmes uz vidi novērtējums būs pabeigts, šī ceļa skice kopā ar mūsu pilnībā izstrādātajām tehniskajām prasībām tiks dotas potenciālajiem pretendentiem, kam attiecīgi būs jāgatavo savi tehniskie risinājumi. Un te mēs ceram – un tā ir vēl viena publiskās un privātās partnerības priekšrocība – uzņēmēju inovācijām piedāvātajiem inovatīviem risinājumiem (know-how), ar domu, ka uzņēmējam, kurš šo ceļu uzbūvēs, būs tas jāuztur labā tehniskā stāvoklī 20 gadu garumā. Pēc tam, ņemot vērā mūsu standartus, bet, dodot savu ieguldījumu attiecībā uz inovatīviem risinājumiem, pretendenti publiska konkursa gaitā strādās pie detalizētiem tehniskajiem risinājumiem.

## Visticamāk mēs runājam par Latvijas un Baltijas līmeņa kompānijām, kuras varētu būt praktiskās darba veicējas.

## Vai projektēs vietējie projektētāji un būvēs vietējie būvnieki? Kā parasti šādos gadījumos notiek?

Prakse ir dažāda. Tā kā tas būs publisks Eiropas Savienības līmeņa iepirkums, mēs sagaidām, ka interese varētu būt no dažādiem spēlētājiem. Tajā pašā laikā mums ir jāapzinās, ka diez vai kāds no Spānijas vai Portugāles vedīs šurp savus ceļu inženierus un citus darbiniekus, lai tie būvētu šeit ceļu, kura investīciju apjoms Eiropas Savienības līmenī ir salīdzinoši neliels. Visticamāk mēs runājam par Latvijas un Baltijas līmeņa kompānijām, kuras varētu būt praktiskās darba veicējas. Bet, protams, prakse varētu būt tāda, ka sanāk kopā gan būvnieki, gan riska investori, gan kapitāla investori, izveido konsorcijs vai kopuzņēmumus un konkursā startē kopā. Jāņem vērā, ka privātajam partnerim būs jāpiesaista arī finansējums, jo Eiropas Investīciju banka caur Junkera plānu nodrošinās pusi finansējuma; otra puse būs jāmeklē privātajam partnerim.

## Vai visi aprēķini un cipari, kas publiski izskanējuši, ir jau akmeņi iekalti vai vēl var mainīties?

Aprēķini ir veikti, pamatojoties uz šibrīza būvniecības izmaksām, un, protams, mums jāņem vērā, ka patlaban notiek sabiedriskā apspriešana, kuras gaitā pašvaldība un iedzīvotāji pieprasa kādus papildu risinājumus. Līdz ar to šie jautājumi līdz konkursā izsludināšanai var likt koriģēt aprēķinus. Kopumā mēs šobrīd neredzam būtiskas novirzes no tiem aprēķiniem, kurus pērn esam veikuši un kurus šogad martā skatīja un vērtēja Ministru kabinets. Mēs, protams, varam runāt par to, cik ilgi naftas cenas vai darbaspēka izmaksas saglabāsies esošajā līmenī, vai pieaugums būs straujāks vai mazāks straujš – tie ir aspekti, kas var izmainīt investīciju cenu. Bet ļoti būtisks finansējuma apjoms

šo 20 gadu periodā ir piesaistītā finansējuma izmaksām. Ja mūsu aprēķini saskaņā ar Finanšu ministrijas metodiku ir bijuši balstīti uz 4% aizdevuma likmi, tad Junkera plāna ietvaros visi pusei, ko projekta ietvaros būtu iespējams finansēt caur Junkera plānu, mēs runājam par būtiski zemākām procentu likmēm, kas varētu būt 1,5% apmērā vai vēl mazāk. Lētāka finansējuma piesaistīšana samazina izmaksas. Te ir tas specifiskais princips – iespējams, būs trīs vai pieci piedāvājumi, un vienam būs dārgākas būvniecības izmaksas, bet krietni lētākas finansējuma izmaksas vai otrādi. Tāpēc visi šie faktori ir jāskatās kopumā.

## Vai citās valstīs ir bijuši PPP piemēri ceļu nozarē?

Arī Lietuvā valdība ir sākusi aktīvas debates par to, ka ceļi ir jārekonstruē, jāpārbaudē, izmantojot PPP. Lietuvā ir Palangas apvedceļš, kas būs pēc šādas shēmas. Tas gan ir krietni mazāks projekts – aptuveni 10 miljoni eiro. Šobrīd Lietuvā notiek debates par ceļu no Viļņas līdz Utenai rekonstrukciju un pārbaudē, izmantojot PPP mehānismu. Šobrīd notiek gatavošanās darbi, tāpēc mēs šajā ziņā varētu būt gana līdzīgās pozīcijās. No tādiem pēdējā laikā pabeigtajiem projektiem, kas tiek uzsvērti arī Eiropas Savienības līmenī, ir Bratislavas apvedceļš, kas apjoma ziņā ir krietni lielāks un dārgāks, bet ir viens no veiksmīgiem pabeigtiem projektiem šobrīd, kur, izmantojot PPP, sākotnējās izmaksas izdevās samazināt par 30%.

## Kādas būs kvalitātes prasības šajā projektā?

Tas ir jautājums, par kuru varam teikt – kompromisiem nav vietas. Ir mūsu standarti, un tieši tāpat kā par jebkuru citu Latvijā būvētu ceļu mēs pieprasīsim tādas pašas kvalitātes standartus. Tas, kas papildus jāņem vērā – privātajam uzņēmuma šis ceļš būs atbilstošs jāuztur vēl 20 gadus, un pilnīgi iespējams, ka uzņēmējs, rēķinoties ar to, izmantos pat augstākus kvalitātes standartus, nekā tas ir citos gadījumos.

## Kādi ir šī projekta nākamie soļi un termiņi?

Ietekmes uz vidi novērtējumu ir paredzēts pabeigt līdz šī gada beigām, paralēli mēs veicam zemju atsavināšanas procedūru, kas prasa gan zināmus laiku, gan finansiālos resursus. Tas ir pietiekami komplicēts pasākums, jo jāieģādājas liela apjoma zemju nogabali, turklāt tuvu Rīgai. Pašlaik ar šiem darbiem mēs tiekam galā saprātīgi un plānotajos termiņos, un ar zemju īpašniekiem nav asu debašu vai domstarpību, kas gan neizslēdz, ka tādas varētu rasties. Nākamais solis, kas mums kopā ar piesaistītajiem starptautiskajiem finanšu konsultantiem un Eiropas Investīciju banku ir jāveic – jāizstrādā partnerības līguma projekts, jāveic sarunas ar potenciālajiem ieguldītājiem, finansētājiem un jāizstrādā publiskā iepirkuma dokumentācija. Iepirkumu varētu izsludināt 2017. gada beigās, pabeigt 2018. gada beigās un tad noslēgt partnerības līgumu. Praktiskie būvdarbi varētu sākties 2019. gada otrajā pusē. Ceļš lietotājiem varētu būt pieejams no 2022.–2023. gada.



## Finanšu ministrija: PPP nav brīnumlīdzeklis visu esošo problēmu atrisināšanai

Lai gan visā pasaulē publisko un privāto partnerību (PPP) izmanto arī kā iespēju risināt aktuālus infrastruktūras attīstības vai sabiedrisko pakalpojumu nodrošināšanas jautājumus, vienlaikus īstermiņā saglabājot mazu finansiālo slogu uz valsts budžetu, jāatzīmē, ka PPP nav brīnumlīdzeklis visu esošo problēmu atrisināšanai, piesardzīgi uzskata Finanšu ministrija.

Šādi projekti ir pakļauti vairākiem nozīmīgiem riskiem, kuru pārdales rezultātā PPP līguma ietvaros uzņemtas finansiālās saistības varētu tikt klasificētas ar ietekmi uz valsts budžetu jau no līguma pirmās dienas.

Finanšu ministrijas apkopotā informācija liecina, ka Eiropas valstu praksē biežāk sastopamie PPP līgumi ir saistīti ar autoceļu un citu sabiedriskās infrastruktūras objektu projektēšanu, būvniecību, uzturēšanu un apsaimniekošanu. Atbilstoši Eiropas PPP kompetences centra (*The European PPP Expertise Centre (EPEC)*) apkopotajai informācijai par PPP īstenošanu EPEC dalībvalstīs 2015. gadā ir noslēgti 12 PPP līgumi transporta nozarē, kopā veidojot aptuveni 60% no visu noslēgto līgumu finansiālā kopapjoma. Tomēr, salīdzinot ar 2014. gadu, līgumu skaits nozarē ir samazinājies (2014. gadā – 23 līgumi).

Finanšu ministrijas ieskatā arī Latvijā PPP varētu būt kā pietiekami efektīvs instruments, kas ļautu risināt aktuālas problēmas attiecībā uz autoceļu stāvokli transporta nozarē.

Eiropas valstu praksē biežāk sastopamie PPP līgumi ir saistīti ar autoceļu un citu sabiedriskās infrastruktūras objektu projektēšanu, būvniecību, uzturēšanu un apsaimniekošanu.

Tomēr jāvērtē šo projektu ekonomiskā būtība un attiecīgi to ietekme uz valsts budžeta deficītu un valsts (vispārējās valdības sektora) parādu.

Līdz ar to Finanšu ministrija uzskata, ka ir svarīgi izprast, kāda ir atšķirība abos gadījumos – kad PPP projekta īstenošanas aktīvi tiek uzskaitīti valsts un kad privāta partnera bilanci. Pirmajā gadījumā projekta īstenošana ietekmē valdības budžeta deficītu un valsts parādu investīciju veikšanas gados, kas parasti ir īss laika periods, kā rezultātā projektā iesaistītie lielie izdevumi būtiski aizņem pieejamo fiskālo telpu jaunajām politikas iniciatīvām un citiem prioritārajiem pasākumiem. Savukārt otrajā gadījumā izdevumi tiek sadalīti uz valdības budžeta deficītu ilgākā laika

periodā, kā rezultātā projektam ir salīdzinoši daudz mazāka ietekme uz valsts budžetu un tas paver plašākas iespējas piešķirt finansējumu citām valdības prioritātēm.

**Latvijā PPP varētu būt kā pietiekami efektīvs instruments, kas ļautu risināt aktuālas problēmas attiecībā uz autoceļu stāvokli.**

Galvenā izstrādāto nosacījumu būtība, lai PPP projekta īstenošanas aktīvi tiktu uzskaitīti privāta partnera bilanci, ir tāda, ka ir jābūt pilnīgai pārliecībai, ka privātais partneris uzņemas lielāko daļu projekta risku, kas saistīti ar konkrētajā partnerībā iekļauto aktīvu (šajā gadījumā ceļu). Izvērtējot PPP projekta risku pārdali, galvenokārt koncentrējas uz trim galvenajām riska kategorijām – būvniecības risku (savlaicīga aktīvu nodošana, specifikāciju ievērošana, papildu izmaksas u.tml.), pieejamības risku (attiecas uz produkcijas apjomu un kvalitāti) un pieprasījuma risku (attiecas uz pieprasījuma mainīgumu). Līdzās minētajiem riskiem, protams, tiek aplūkoti arī jebkādi citi mehānismi, caur kuriem valsts varētu būt uzņēmies projektā iesaistītos riskus, piemēram, galvojumi.

Ministru kabinets ar 2016. gada 10. marta rīkojumu Nr.172 "Par valsts galvenā autoceļa projekta "E67/A7 Ķekavas apvedceļš" publiskās un privātas partnerības iepirkuma procedūras uzsākšanu" ir lēmis uzsākt PPP iepirkuma procedūru valsts galvenā autoceļa projekta "E67/A7 Ķekavas apvedceļš" īstenošanai. Rīkojumā ir arī atrunāta procedūra, kas saistās ar valsts budžeta līdzekļu pieprasīšanu PPP projekta īstenošanas uzsākšanai (finansējums zemes pirkšanai<sup>1</sup> un iepirkuma dokumentācijas sagatavošanas administratīvajām izmaksām) 2017. – 2019. gadam. Savukārt PPP projekta īstenošanai līdzekļi no valsts budžeta var tikt pieprasīti kā jaunā politikas iniciatīva likumprojektu "Par valsts budžetu 2017. gadam" un "Par vidējā termiņa budžeta ietvaru 2017., 2018. un 2019. gadam" sagatavošanas procesā, un šī iniciatīva ir izskatāma Ministru kabinetā kopā ar visu ministriju un centrālo valsts iestāžu jauno politikas iniciatīvu pieprasījumiem,

ņemot vērā valsts budžeta iespējas. Papildus Satiksmes ministrijai pirms partnerības iepirkuma līguma noslēgšanas par PPP projekta īstenošanu ir jāiesniedz Ministru kabinetā informatīvais ziņojums par finansējuma nodrošināšanu un valsts budžeta ilgtermiņa saistību uzņemšanos 2023. – 2042. gadam, lai veiktu pieejamības maksājumu privātajam partnerim.

Izvērtējot plānotā PPP projekta finanšu un ekonomiskos aprēķinus, Finanšu ministrija jau sākotnēji bija identificējusi, ka lielāko daļu ar projekta īstenošanu saistītos riskus varētu būt uzņēmies valsts, kā rezultātā plānotā partnerības iepirkuma līguma īstenošana ietekmētu valsts budžeta deficītu un parādu, ņemot vērā būvniecības periodā veikto investīciju apmēru. Lai risinātu šo problēmu, valdība rīkojumā ir uzdevusi Satiksmes ministrijai sadarībā ar Finanšu ministriju nodrošināt, ka pirms PPP projekta īstenošanas līguma parakstīšanas tiek saņemts *Eurostat* kā augstākās kompetentās iestādes viedoklis, ka PPP projekta aktīvi provizoriski tiek uzskaitīti privāta partnera bilanci, neradot nevēlamu ietekmi uz vispārējās valdības budžeta bilanci un parādu (t.i., novērot, ka no 2020. gada līdz 2022. gadam aptuveni 78 miljoni eiro tiktu uzskaitīti kā valdības izdevumi, kas attiecīgi samazinātu pieejamos budžeta līdzekļus jaunajām politikas iniciatīvām).

Ņemot vērā, ka jebkuras PPP mērķis ir ar privāta partnera iesaistīšanos PPP projektu īstenošanā sasniegt attiecīgā pakalpojuma vai būvdarbu kvalitātes un izmaksu samēru ilgtermiņā, tad tikai pareizi strukturēts PPP projekts samazina attiecīgo sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas vai objekta dzīves cikla izmaksas un uzlabo to kvalitāti. Līdz ar to ļoti liela nozīme ir kvalitatīvas PPP projekta priekšizpētes veikšanai. Klūdaini pieņēmumi par pieprasījumu un attiecīgi arī pakalpojuma cenu var būtiski ietekmēt projekta sekmīgu ieviešanu. Arī detalizēta līguma izstrāde, paredzot visas iespējamās situācijas projekta darbības laikā, kā arī projekta uzraudzības veikšana visā tā īstenošanas laikā ir svarīgs nosacījums, lai PPP līguma īstenošana būtu vērtējama kā veiksmīga.

<sup>1</sup> Zemiņu pirkšana PPP projekta īstenošanai 2015. un 2016. gadā ir finansēta no Satiksmes ministrijas valsts budžeta apakšprogrammā 23.06.00 "Valsts autoceļu pārvaldīšana, uzturēšana un atjaunošana" paredzētajiem līdzekļiem.

## Binders: Pēc Ķekavas apvedceļa tiks vērtēta PPP projektu lietderība un dzīvotspēja



Viņš ir pārliecināts, ka pēc šī projekta īstenošanas procesa un rezultāta, visticamāk, spriedīs un vērtēs PPP (publiskās un privātas partnerības) modeļa lietderību un dzīvotspēju arī nākotnē.

Nākamajā periodā pēc 2020. gada Latvijai vairāk nebūs pieejami dažādi Eiropas Savienības fondu līdzekļi, tāpēc vietējā autoceļu tīkla sakārtošana gulsies uz Latvijas budžeta līdzekļu plūsmām,

Ķekavas apvedceļa projekta īstenošana būs vienlaikus gan risinājums transporta tīkla problēmām virzienā uz Bausku, gan publiskās un privātas partnerības pilotprojekts Latvijas ceļubūves mērogā, pauda SIA Binders valdes priekšsēdētājs Aigars Sēja.

atgādina Aigars Sēja. "Līdz ar to pirmais PPP projekts kalpos kā nodrīga pieredze un piemērs tam, kā ar alternatīvu risinājumu palīdzību turpināt valsts ceļu sakārtošanu."

Bindera vadītājs arī norādīja, ka sabiedrībā un lēmumu pieņēmēju vidū joprojām valda virkne dažādu stereotipu par PPP projektiem, un izpratne par šo modeli ir gana zema. "Neatkarīgi no tā, kurš tiks izvēlēts par projekta veicēju, 23 gadus ilga darbs būs sarežģīts un izaicinājumu pilns galvenokārt tāpēc, ka Latvijā PPP projektu īstenošanā ceļu būvē

nopietnas pieredzes nav nevienam," viņš norāda. Līdz ar to būs jāveic apjomīgs skaidrojošais darbs par PPP modeli kā tādu, par sabiedrības ieguvumu, finanšu plūsmām un izmaksām.

"PPP modelis nav inovācija – pasaulē lielu investīciju projektu laikā šāda tipa līgumi tiek piemēroti gana bieži. Ņemot vērā finansējuma pieejamību, kas turpmākajos gados ceļu būvē varētu tikai sarukt, ir pēdējais laiks apgūt un sākt pielietot PPP modeli Latvijas transporta tīkla uzturēšanai un attīstībai," pauda Aigars Sēja.

## Auditori: PPP ir iespēja iegūt augstāku kvalitāti par zemāku cenu

PPP ir risinājums, ar kuru daudzās jomās ilgtermiņā ir iespējams panākt augstākas kvalitātes rezultātu par zemāku cenu pakalpojumiem, kuros parasti ir pielietotas tradicionālas iepirkumu metodes, iepērkot aktīvus, norāda auditori Ernst & Young partneris Guntars Krolis.

Daudzās valstīs šādos projektos ir pierādīts ekonomiskais izdevīgums gan valstij, gan sabiedrībai, un arī Latvijai ir iespēja šo risinājumu

veiksmīgi ieviest ceļubūvē. "Turklāt PPP ir iespēja Latvijai piesaistīt jaunus ārvalstu investīcijas un ārvalstu ceļubūves labāko pieredzi. Būtiski



ir jebkuru pilotprojekta profesionāli un kvalitatīvi sagatavot un realizēt, lai radītu pamatu veiksmīgai PPP projektu ieviešanai ceļu nozarē kopumā."

## Latvijas Ceļu būvētājs: PPP projekti ļaus saglabāt ceļu nozari pēc ES fondu naudas apgušanas

Nepietiekama valsts finansējuma apstākļos publiskās un privātas partnerības (PPP) projekti ceļu būvē nākotnē noteikti varētu būt viens no instrumentiem, kas ļaus saglabāt nozari, uzskata biedrības "Latvijas Ceļu būvētājs" valdes priekšsēdētājs Andris Bērziņš.

Viņš uzskata, ka PPP modeļa projekti samazinās ceļu sabrukšanu pēc tam, kad 2019. gadā beigsies Latvijai pieejamais Eiropas Savienības fondu finansējums.

Lai PPP projekti nākotnē veiksmīgi attīstītos un tiktu plašāk izmantoti autoceļu sakārtošanai, valstij ir jāizstrādā

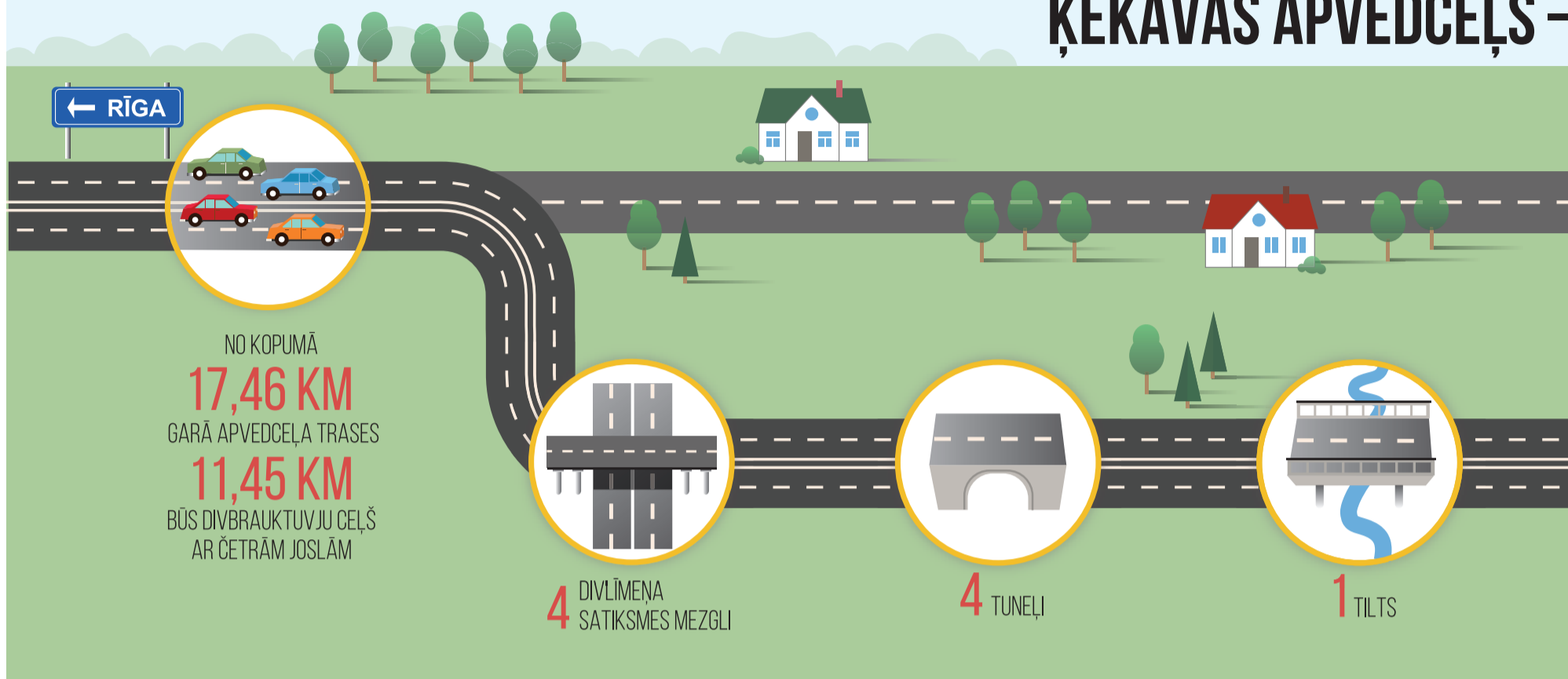
par lēmumu uzņemties ilgtermiņa saistības, jo pretējā gadījumā partnerība nebūs dzīvotspējīga, atzina Andris Bērziņš. "Es patiešām ceru, ka valdībai pietiks gribas izlemt, kādus finansēšanas modeļus tā izmantos pēc ES naudas straumītes izsīkšanas, un pēc tam operatīvi izstrādāt visus



nepieciešamos normatīvos dokumentus."

Savukārt, runājot par maksas ceļiem, būvētāju pārstāvis norādīja, ka satiksmes intensitāte uz Latvijas autoceļiem ir nepietiekama, lai šeit būvētu maksas ceļus – šādi projekti gluži vienkārši neatmaksātos.

# ĶEKAVAS APVEDCEĻŠ –



## KAS IR PPP?

**PUBLISKĀ UN PRIVĀTĀ PARTNERĪBA (PPP)** ir publiskā (valsts, pašvaldības) un privātā sektora sadarbības forma, kas veidota uz noteiktu laiku un nosacījumiem, lai nodrošinātu sabiedrības vajadzības pēc būvdarbiem vai pakalpojumiem.



**Ķekavas apvedceļa** gadījumā atklātā, starptautiskā konkursa kārtībā izvēlētais privātais partneris projektēs, būvēs, finansēs un arī 20 gadu periodā apkalpos konkrēto ceļa posmu.

No brīža, kad ceļš būs gatavs un nodots ekspluatācijā, valsts katru gadu maksās noteiktu summu privātajam investoram/partnerim, ietverot tajā: samaksu par būvniecības darbiem, samaksu par uzturēšanas darbiem, kā arī bankas procentu maksājumu.

## KĀPĒC NE NO VALSTS BUDŽETA?

Pie esošā finansējuma (Valsts budžets, ES struktūrfondi) valsts autoceļu kapitālieguldījumiem nav iespējams paredzēt līdzekļus tik apjomīgam jauna ceļa būvniecības projektam.



CITI PROJEKTI

2016.gadā kapitālieguldījumi valsts autoceļu tīklā no valsts budžeta ir **146 milj. EUR**, un, realizējot Ķekavas apvedceļa projektu par valsts budžeta līdzekļiem, rastos situācija, ka **būtu jāatsakās no lielākās daļas remontdarbu uz esošajiem ceļiem.**

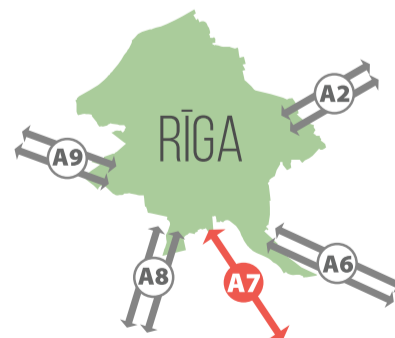
## KĀPĒC VAJADZĪGS ĶEKAVAS APVEDCEĻŠ?



Bauskas šosejas (E67/A7) posms Rīga – Ķekava **ir viens no noslogotākajiem ceļiem Latvijā**, satiksmes intensitāte tajā ir ap 17 000 automašīnu dienannaktī, šis ceļa posms arī šķērso blīvi apdzīvoto Ķekavas ciemu.

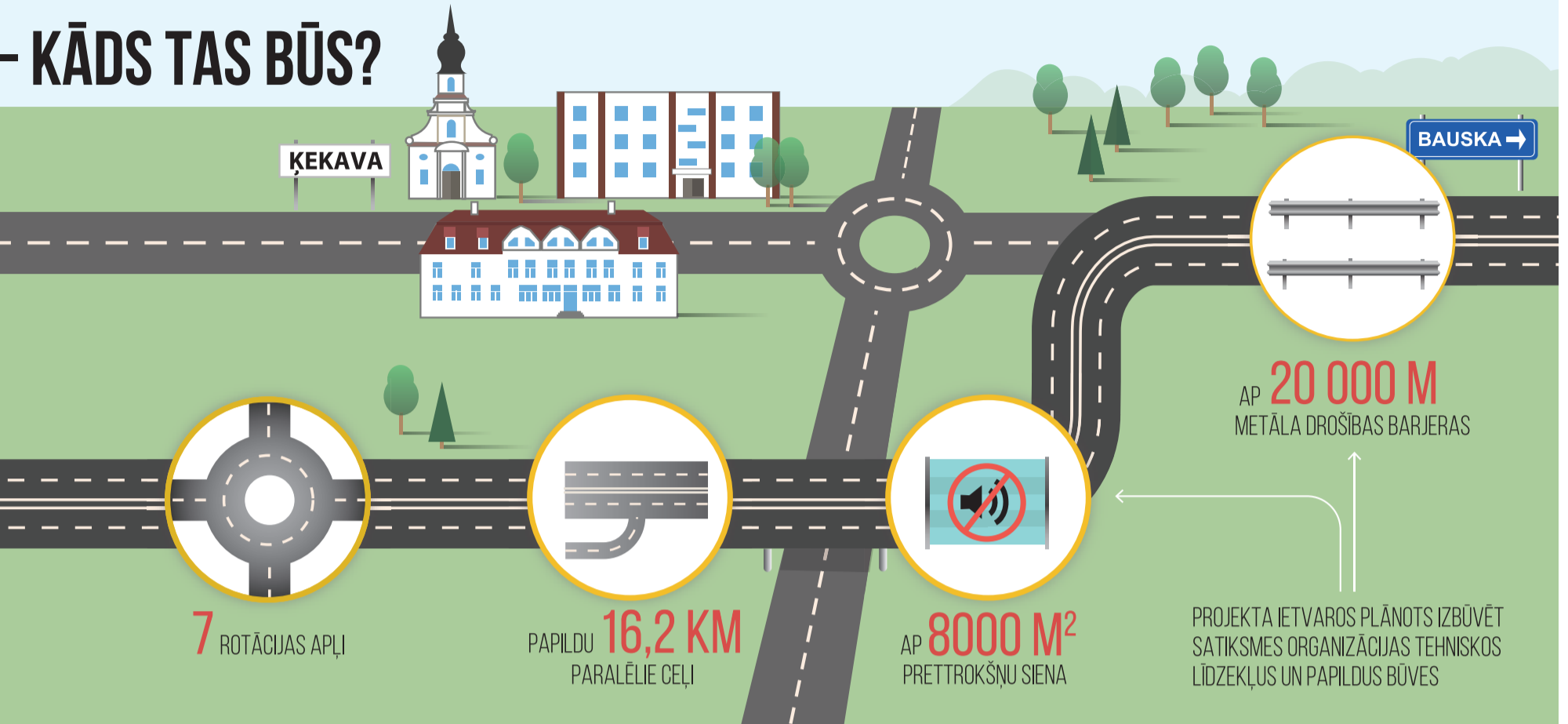


Satiksmes intensitāte attiecīgajā ceļa posmā **trīskārt pārsniedz plānoto smagā transporta optimālo transportlīdzekļu skaitu.**



Latvijā lielākā satiksmes intensitāte ir ap Rīgu, tāpēc visi Rīgā ienākošie ceļi (no Ventspils (A10), Daugavpils (A6), Tallinas (A1), Jelgavas (A8)) ir ar vairākām braukšanas joslām vienā virzienā. **Bauskas šoseja (A7) ir vienīgais ceļš, kas ienāk Rīgā ar vienu braukšanas joslu katrā virzienā.**

# KĀDS TAS BŪS?



## ĶEKAVAS APVEDCEĻA SHĒMA



||||| – Ķekavas apvedceļš

## CEĻA INFRASTRUKTŪRAS IZMAKSAS 20 GADU PERIODĀ

CEĻA SEGUMA ATJAUNOŠANAS IZMAKSAS vidēji gadā prognozēts **800 tūkst. EUR**, kas kopumā 20 gadu periodā ir

**16 MILJ. EUR.**

Lai nodrošinātu, ka ceļš kalpo maksimāli ilgi un kvalitatīvi, ir jāveic periodiskie uzturēšanas darbi – **ik pēc 7–9 gadiem** jānomaina ceļa virskārta, kad tajā parādās mikroplaisas un seguma “noguruma” pazīmes. Tādā veidā tiek nodrošināts, ka plaisas un bojājumi neiet tālāk par ceļa virskārta un neskar ceļa pīrāga apakšējos slāņus, kas prasa jau daudz lielākus un dārgākus remontdarbus.

Lai pēc 20 gadiem ceļš tiktu nodots valstij atbilstošā kvalitātē, pie plānotās ceļa intensitātes var paredzēt, ka **CEĻA SEGUMA ATJAUNOŠANAS DARBI** (ceļa asfaltbetona segas atjaunošana/pārbūve, nomaļu stiprināšana, u.c.) būs jāveic **trīs reizes**.

PROJEKTĒŠANAS UN BŪVNICĪBAS IZMAKSAS

**78 MILJ. EUR**

IKDIENAS UZTURĒŠANA vidēji gadā izmaksās **1,19 mil. EUR**.

Ikdienas uzturēšana (vasaras un ziemas) ietver visus nepieciešamos darbus, lai ceļu uzturētu atbilstoši braukšanai nepieciešamā kārtībā – sniega tīrīšana, kaisīšana ziemā, grāvju tīrīšana, zāles pļaušana, horizontālo marķējumu atjaunošana, sabojāto barjeru, ceļa zīmju nomaiņa, u.c.

Ķekavas apvedceļš tiks uzturēts atbilstoši **augstākās uzturēšanas klases prasībām Latvijā** (A klase, MK noteikumi Nr.224). Kopumā 20 gadu periodā ikdienas uzturēšanas darbiem ir tiks paredzēti ap

**23,8 MILJ. EUR.**

## PROGNOZĒTĀS FINANSĒJUMA (KREDĪTA) IZMAKSAS

Privātais partneris projekta realizācijai aizņemsies līdzekļus, par ko būs jāmaksā aizdevuma procenti.

Šobrīd visi projekta aprēķini ir veikti, izmantojot provizoriski pieņemto **aizdevuma procentu likmi 4%**, kas ir sagatavota ar starptautiskās konsultantu kompānijas KPMG aprēķinu, kas ir balstīts uz vietējo un starptautisko finanšu sektoru dalībnieku aptauju. Lai samazinātu šo likmi, projekta realizācijai paredzēts piesaistīt arī līdzekļus no tā saucamā Junkera plāna, kas nodrošinās iespējami mazākus procentu maksājumus.

Prognozētie procentu maksājumi, atbilstoši prognozētajai 4% likmei, **vidēji gadā sastādīs aptuveni 2 milj. EUR**.

### SVARĪGI!

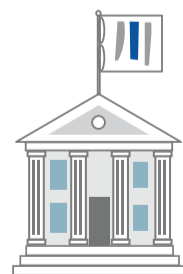
Projekta faktiskā finansēšanas struktūra un faktiskā aizņēmuma procentu likme būs zināma tikai pēc iepirkuma norises.



Kopā 20 gadu laikā **PROCENTU MAKSĀJUMOS** būs jānomaksā **līdz 41 MILJ. EUR.**

Lai kredītiestādes, ieskaitot starptautiskās finanšu institūcijas, atbalstītu PPP modeļa finansēšanas struktūru, tiek paredzēts, ka PPP projekta būvniecības izmaksu finansējuma avots ir gan aizņēmums, gan privāta partnera pašu kapitāls.

## PARTNERI



**Eiropas investīciju banka** (European Investment Bank) – piedāvā kreditēt projekta **investīciju apjomu**

**50% APMĒRĀ**

# Lietuvai pozitīva pieredze ar PPP projektiem transporta nozarē

Lietuvā ir jau realizēts viens publiskās un privātās partnerības projekts – Palangas apvedceļš, bet nākamais – Viļņa-Utena (A14) ir saskaņošanas procesā. Lietuvas ceļu administrācija šo pieredzi vērtē pozitīvi un uzskata, ka šādi projekti Lietuvā tiks realizēti arī turpmāk.

## Palangas apvedceļš

Lietuvas ceļu administrācija, AS "Pletros investīcijas" un AS "Palangos aplinkkelis" publiskās un privātās partnerības līgumu parakstīja 2013. gada 10. aprīlī. Līgums stājās spēkā tā paša mēneša beigās, kad AS "Palangos aplinkkelis" (uzņēmums, kas vada un pārvalda minēto projektu) iemaksāja bankā drošības naudu. Projekta svinīgā nodošana ekspluatācijā bija pirms gada – 2015. gada maijā.

Divu gadu laikā projekta būvnieks AS "Kauno tiltai" izveidoja 8,25 km garu Palangas apvedceļu (6,25 km izbūvēti Palangas pilsētā, bet 2 km Kretingas pašvaldības teritorijā). Būvniecības laikā Vidmantas krustojums (pie Palangas)

tika pārveidots par "āboliņa lapas" divu līmeņu pārvadu. No jauna tika izbūvēti divi krustojumi.

Apvedceļu privātais partneris uzturēs 23 gadus, kuru laikā divreiz arī remontēs. PPP līgums paredz, ka pēc 25 gadiem AS "Palangos aplinkkelis" nodrošinās, ka apvedceļa ekspluatācijas periods nebūs mazāks par 10 gadiem.

Projekta izmaksas ir 35,8 milj. eiro, un līgums ir spēkā līdz 2038. gada 30. aprīlim.

Projekts tika īstenots tādēļ, lai satiksme, kas no Šauļiem un Klaipēdas virzās uz Liepāju (un atpakaļ), nešķērsotu Palangā. Līdz ar to galvenie ieguvēji ir Palangas iedzīvotāji un kūrortpilsētas viesi, kuriem tranzītsatiksme novirzīšanas

dēļ ir samazinājies trokšņa līmenis un gaisa piesārņojums. Apvedceļš arī ļauj izvairīties no satiksmes sastrēgumiem, kas Palangas ielās pastiprināti bija vērojami vasaras sezonā.

Jaunais apvedceļš satiksmes plūsmas izplata vienmērīgāk, ļaujot ērtāk un ātrāk nokļūt Palangā.

Paredzams, ka nākotnē apvedceļa nozīme pieaugs, ļaujot palielināt smagā transporta plūsmu uz Būtiņģes naftas termināli un augošo ostas infrastruktūru.

Palangas apvedceļš ir teicams PPP projekta piemērs transporta nozarē. Arī lietuvieši apzinās, ka publiskā un privātā partnerība nereti ir vienīgais veids, kā publisko infrastruktūru attīstīt ātrāk un



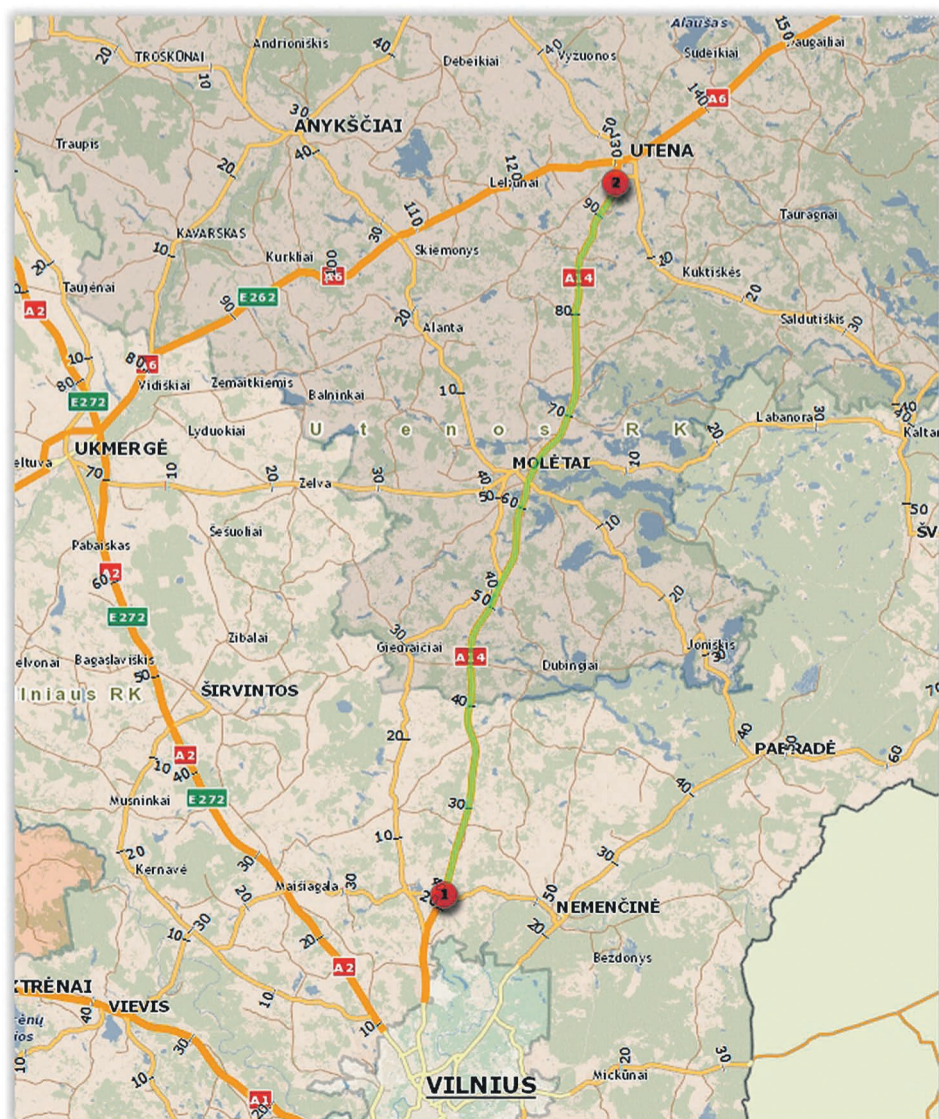
Jaunais Palangas apvedceļš.



Palangas apvedceļa būvniecība.



Jaunuzbūvētais satiksmes pārvads uz Palangas apvedceļa.



Rekonstruējamais ceļa posms no Viļņas līdz Utenai.

plašākā mērogā. Īpaši svarīgi ir spiedīgos ekonomiskos apstākļos, kā, piemēram, 2009. gada ekonomiskās krīzes laikā. PPP projekta izstrādes un īstenošanas izmaksas ir sadalītas vienmērīgi visa projekta realizācijas laikā (25 gadi).

## Autoceļš Viļņa – Utena

Šis ceļš ir galvenā satiksmes artērija starp Viļņu un valsts ziemeļaustrumu reģioniem. Kopš 2000. gada satiksmes intensitāte uz galvenajiem ceļiem ir pieaugusi pat 79%, bet ceļu

nestspēja ir būtiski samazinājusies. Pēdējos 10 gados tieši uz šī ceļa notikuši 147 satiksmes negadījumi ar 202 cietušajiem un 56 bojāgājušajiem.

Rekonstrukcija paredzēta 58 km garā posmā, bet ikdienas un periodiskā uzturēšana projekta ietvaros attieksies uz 72 km garu posmu. Minētā šoseja sākotnēji tika būvēta pirms vairākiem gadu desmitiem, izmantojot betona segumu, kas nu jau ir kļuvis nelīdzens, tāpēc atzīts par satiksmei nedrošu.

Rekonstrukcija varētu norisināties līdz 2019. gadam, bet partnerības līgumu plānots slēgt uz 13 gadiem (pēc projekta realizācijas). Patlaban tiek gatavoti PPP iepirkuma dokumenti. Kopējās projekta investīcijas plānotas 144,7 milj. eiro (170 milj. eiro, ieskaitot PVN) apjomā, tajā skaitā projektēšanas un būvniecības, finansējuma, kā arī ikdienas un periodiskās uzturēšanas izmaksas.

Autoceļa Viļņa – Utena rekonstrukcija būs lielākais PPP projekts Baltijas valstīs.



# Publiskā un Privātā Partnerība jeb PPP Eiropā



## Francija

Šajā valstī koncesijas projekti ceļu nozarē tiek realizēti jau kopš 1958. gada. No 11 tūkst. km maģistrālo autoceļu gandrīz 80% ceļu pārvaldīšana ir uzticēta privātajām kompānijām. Francijā ir speciāla kārtība, kādā koncesionārs\* finansē infrastruktūras uzturēšanu un ir atbildīgs par šo ceļu stāvokli, preti saņemot atļauju iekasēt maksu. Valsts šajos gadījumos kontrolē darbu izpildi. Koncesionārs ir galvenais projekta finansētājs, tomēr, zemās satiksmes plūsmas dēļ šie projekti ne vienmēr ir rentabli, tādēļ nereti tiek piesaistīts arī valsts finansējums.

tiek piesaistīts, lai finansētu celtniecību un nasegtu projekta ieviešanas un attīstības izmaksas.

Ar PPP projektu palīdzību privātie investori finansē, piemēram, intensīvi noslogotu automaģistrāļu papildu joslu izbūvi, vēlāk iekasējot nodevas no kravas automašīnām ar bruto masu virs 12 t.

Specifiskus satiksmes infrastruktūras PPP projektus (tiltus vai tuneļus) projektē, būvē un apsaimnieko privātie uzņēmumi, un tie tiek finansēti no līdzekļiem, ko iegūst no gala lietotājiem.



## Griekija

Ceļu nozare ir viena no izplatītākajām, kurā tiek realizēti PPP koncesijas projekti. Tādā veidā ceļi, kas Grieķiju savieno ar pārējo Eiropu, tikuši pārveidoti par automaģistrālēm. Šāda līmeņa ceļu kopējais garums Grieķijā ir virs 4000 km, un aptuveni puse no tiem ir nodoti koncesijā privātajiem

partneriem.

Visi PPP projekti, kas Grieķijā realizēti, ir nodoti koncesionāriem (privātajiem partneriem). Ekonomiskie nosacījumi atšķiras, tomēr valsts visos gadījumos piedalās arī ar savu finansējumu (būvniecībā, līdzfinansējot no ES fondu līdzekļiem, zemju atsavināšanā, projekta ieviešanā vai kādos pētniecības u.c. darbos). Dažos gadījumos koncesijā tiek nodotas arī par valsts naudu būvētās maģistrāles. Koncesijas līgumu ilgums ir 30 gadi. Pagaidām nevienš no šiem projektiem (koncesijas periodiem) nav noslēdzies.



## Īrija

Īrijā pirmie pētījumi par potenciālo PPP projektu īstenošanu sākās 1998. gadā, un gadu vēlāk tika uzsākti pirmie pilotprojekti dažādās, tajā skaitā ceļu nozarē. Līdz 2007. gadam tika realizēti 10 infrastruktūras projekti. Par visiem šiem ceļiem tiek maksātas nodevas, bet

vienu uztur valsts par iekasēto nodokļu naudu. Šobrīd tiek realizēta otrā PPP programma, kuras kopējās īstenošanas (jaunu ceļu būvniecības) izmaksas tika aprēķinātas viena miljarda eiro apjomā. Šos (četrus kopskaitā) PPP projektus plānots realizēt, pielietojot pieejamības maksājumus.

Pamatā Īrijā PPP projekti parasti ir koncesijas līgumi, kuru ilgums ir 30 gadu (ieskaitot būvniecību).



## Itālija

Koncesijas līgumi ceļu nozarē pastāv jau kopš 1956. gada, un ceļu nozare ir viena no galvenajām, kurās izmanto PPP modeli. Saskaņā ar standarta vienošanos, koncesionārs ir tiesīgs būvēt un uzturēt specifiskus autoceļu posmus, kas garantēti tiks nodoti tam koncesijā. Koncesijas līguma beigās tiek bez atlīdzības labā stāvoklī tiek nodoti valstij. Vēsturiski izveidojušies vairāk nekā 20 uzņēmumi, kas darbojas Itālijā, tajā skaitā uzturot vairākus maksas ceļus. Pēdējos gados PPP ietvaros attīstīti septiņi maksas maģistrālo ceļu posmi aptuveni astoņu miljardu eiro vērtībā.



## Norvēģija

Pirmais PPP projekts tika uzsākts 2003. gadā, otrs 2004., bet trešais – 2008. gadā. Kopējais šo projektu garums ir 100 km, no kuriem daži km ir tuneļi. Kopējais investīciju apjoms ir 780 miljoni eiro. Norvēģijas modelis paredz efektīvu risku sadali starp publisko un privāto partneri. Noteikts, ka valsts 25 gadu laikā maksās ikgadējo kompensāciju – pieejamības maksājumu. Privātais partneris finansējumu sāk saņemt tikai tad, kad projekts ir pabeigts un sāka ceļa ekspluatācija. Norvēģijas modelis paredz, ka sākotnējās tehniskās specifikācijas ir noteiktas tādas, lai uzņēmums varētu piedāvāt savus risinājumus, kas nav pretrunā ar šīm specifikācijām.



## Portugāle

Portugālē PPP projektu īpatsvars publiskajā sektorā ir vislielākais Eiropā. Kopš 2007. gada valstī sācies jauns PPP vilnis (pirmie bija 1972. un 1997. gadā) – valsts izsludināja 11 jaunus PPP koncesijas projektus (projektēšana-būvniecība-finansēšana-pārvaldīšana) un

tiek iekļaus jaunu ceļu būvniecību, kā arī esošo modernizāciju un uzturēšanu. Kopumā programma paredz šādā veidā sakārtot 2500 km ceļu, kopējām investīcijām sasniedzot sešus miljardus eiro.



## Spānija

Ceļu nozare ir viena no izplatītākajām, kurās tiek pielietots PPP princips. Spānijā koncesijā nodoti vairāk nekā 3000 km ceļu, kas ir aptuveni ceturtdaļa no visiem maģistrālajiem ceļiem. Pārējie ir bezmaksas ceļi, kurus uztur valsts no nodokļos iekasētās naudas. Spānijā, pretēji citu valstu praksei, pilnīgi visi koncesionāri ir privāto uzņēmumi. Pirmie koncesijas projekti parādījās pagājušā gadsimta 60. gados un līdz 90. gadiem maksas ceļi pārsvarā bija gar Vidusjūru - valsts austrumu un dienvidaustrumu piekrasti. Vairumā gadījumu koncesionārs ir atbildīgs par finansējumu un uzņemas lielāko daļu riska.

\*Koncesionārs - juridiska persona, kas noslēgusi līgumu ar publisko partneri (valsti vai pašvaldību) par kāda saimnieciska objekta (piemēram, zemes gabala) apsaimniekošanu, ievērojot līguma nosacījumus.



## Vācija

Vācijā PPP ir salīdzinoši jauna lieta un ir realizēti vai dažādās fāzēs pastāv vairāki desmiti projektu. Privātais kapitāls

## Kampaņā „Pārsteidz ziemu!” jau piekto gadu varēs pārbaudīt auto pirms ziemas

Ziema autovadītājus nereti pārsteidz nesagatavotus, tādēļ šogad jau piekto gadu no 21. oktobra līdz 3. novembrim notiks bezmaksas pārbaude, lai noteiktu automašīnas gatavību ziemai. Kampaņas laikā tiks pārbaudīta akumulatora jauda, riepu spiediens, riepu protektora dziļums, spuldžu intensitāte un vājstiklu slotiņas.

Pārbaudi veiks sertificēti autoinženieri. Katram kampaņas dalībniekam tiks sniegti padomi drošas braukšanas apstākļu nodrošināšanai ziemā, kurus izstrādājuši Latvijas Autoinženieru asociācijas pārstāvji. Katrs akcijas apmeklētājs pēc sava auto pārbaudes saņems tehnisko anketu, kurā būs atzīmēti pārbaudes rezultāti, kas automašīnas tehnisko nepilnību gadījumā autovadītājam ļaus informētam doties uz autoservisu, lai laikus novērstu trūkumus un pienācīgi sagatavotos drošai braukšanai rudens un ziemas laika apstākļos.

Pagājušajā gadā no visām kampaņas ietvaros pārbaudītajām automašīnām gandrīz pusei jeb 48% riepas bija ar atbilstošu protektora un spiediena līmeni. Vairums no pērn kampaņas laikā pārbaudītajām automašīnām jau bija aprīkotas ar ziemas riepām, kas apliecina autovadītāju apziņģumu, negaidot pirmo sniegu vai salu, lai sāktu domāt par riepu nomaiņu.

Attiecībā uz pārbaudīto automašīnu akumulatoru mērījumiem, pērn par darba kārtībā esošiem atzīti 65% pārbaudīto akumulatoru. Lukturu gaismas intensitāte un lukturu augstuma regulējums ideālā darba kārtībā bija 80% no pārbaudītajiem auto, garantējot labu redzamību uz ceļa gada tumšākajā periodā un neradot risku apzīlbināt citus autovadītājus. Arī 70% no pārbaudītajām automašīnām vājstiklu slotiņas nodrošināja labu redzamību lietūs un slapjā sniega gadījumā.

Aizvadītajos četros gados šīs kampaņas ietvaros kopumā pārbaudīti vairāk nekā 3000 automašīnu.

Sīkāka informācija par kampaņu, kā arī konkrētas pārbaudes vietas var uzziņāt mājaslapā [www.parsteidz-ziemu.lv](http://www.parsteidz-ziemu.lv). Pirmā kampaņas norises diena būs 21. oktobrī plkst.16-20 Rīgā pie veikaliem Maxima XXX Deglava ielā 67 un Saharova ielā 20a.

Kampaņu rīko VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija”

(CSDD) sadarbībā ar „Getz Nordic”, apdrošināšanas kompāniju „Seesam Insurance AS” un Latvijas Autoinženieru asociāciju. Pārbaudes būs iespējams veikt pie veikaliem „Maxima”.



## CSDD pasākumos “Tehniskās apskates nakts” piecos gados pārbaudīti 6,5 tūkstoši automobiļu

Piecos gados Ceļu satiksmes drošības direkcijas (CSDD) organizētajā pasākumā “Tehniskās apskates nakts” pārbaudīti 6458 automobiļi. Šogad auto bezmaksas diagnostika tika veikta Gulbenē, Talsos, Daugavpilī un Rīgā.

### Pēc pasākumiem secināts:

- uz pārbaudēm tiek vesti auto, kuru vecums svārstās no 2 līdz 40 gadiem, bet vidējais pārbaudīto transportlīdzekļu vecums ir 16 gadi;
- šādu transportlīdzekļu tehniskais stāvoklis nav spīdošs; apmēram 80% gadījumos auto tiek atklāti būtiski defekti;
- visbiežāk problēmas tiek konstatētas automobiļu bremžu sistēmā, balstiekārtā, gaismas ierīču darbībā un riepu stāvoklī, kas būtiski apdraud satiksmes drošību; katrā pasākumā atklātas tādas būtiskas problēmas kā pārsprāgušas bremžu šļūtenes vai caurules, bīstama degvielas noplūde u.tml.;
- auto īpašnieki uzticas CSDD inspektoriem, kā rezultātā auto pārbaude tiek uztverta kā konstruktīva konsultācija.

Transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa jomā Latvija krietni atpaliek no vadošajām Eiropas valstīm. Latvijas autoparka vidējais vecums ir ap 13 gadiem, tas ir gandrīz divas reizes vairāk nekā vidēji Eiropā, kur vecums ir 6-8



gadi. Latvijā katra otrā automašīna tehniskajā apskatē ir ar būtiskiem bojājumiem, kas norāda, ka ikdienā par auto tehnisko stāvokli būtu vairāk jā rūpējas. Joprojām tehniskajā apskatē tiek atklāti satiksmes drošībai pilnībā

nepieņemami fakti, piemēram, ik dienu katrā otrajā tehniskās apskates stacijā kādam automobilim atsaka darboties bremžu sistēmā.

Pasākums “Tehniskās apskates nakts” šogad notika jau piekto gadu.

# Atklāts rekonstruētais autoceļa Liepāja – Lietuvas robeža (Rucava) (A11) posms no Nīcas līdz Rucavai.

Augustā pabeigti remontdarbi uz Klaipēdas šosejas jeb valsts galvenā autoceļa Liepāja–Lietuvas robeža (Rucava) (A11) posmā no Nīcas līdz Rucavai (27,32.-50,49.km). Projekta ietvaros rekonstruēts 23 km garš ceļa posms.



Autoceļa posmam veikta segas pārbūve: nokalpojušā asfalta seguma reciklēšana, izbūvēts salizturīgais slānis, šķembu pamats un karstā asfalta segums divās kārtās.

Uzlabota ūdens atvade (izrakti, iztīrīti sāngrāvji), izbūvētas 15 jaunas caurtekas.

Atjaunotas 20 sabiedriskā transporta pieturvietas un atjaunoti divi autobusu pieturu paviljoni. Autoceļa posmā caur Nīcu izbūvēta standartiem atbilstoša gājēju pāreja.

Sakārtoti ceļu pieslēgumi un atjaunotas nobrauktuves.

Pilnībā rekonstruēti divi tilti pār Līgupi un Paurupi. Tie demontēti un izbūvēti no jauna, nostiprinot abu upju krastus.



Posmu svinīgi atklāja satiksmes ministrs Uldis Augulis, Liepājas domes priekšsēdētāja vietnieks Gunārs Anšņš, Rucavas novada domes priekšsēdētājs Jānis Veits, VAS "Latvijas Valsts ceļi" (LVC) valdes priekšsēdētājs Jānis Lange, SIA Binders valdes priekšsēdētājs Aigars Sēja un Nīcas novada domes priekšsēdētājs Agris Petermanis.



Jauno ceļu motociklos testēt devās satiksmes ministrs Uldis Augulis un LVC valdes priekšsēdētājs Jānis Lange.

Pēdējo reizi ceļš Liepāja - Rucava pilno ceļa klātnes rekonstrukciju piedzīvoja pirms 30 gadiem. Iepriekš ceļa seguma stāvoklis bija kritisks. Visā posmā bija vērojams blīvs plaisu tīkls, malu izdrupumi, rīses, iesēdumi un izsvīdumi. Uz ceļa regulāri tika veikts bedrīšu remonts.



Savulaik Liepājā, Rucavā un Nīcā tika savākti vairāk nekā 1000 paraksti par Klaipēdas šosejas kritisko stāvokli, kas nosūtīti valsts amatpersonām.

## Izdota jauna mācību grāmata skolēniem par ceļu satiksmes drošību

Sagaidot jauno mācību gadu, Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) gatavojusi dāvanu visiem Latvijas pirmklasniekiem – atraktīvu mācību grāmatu sākumskolas bērniem "Mans drošais ceļš kopā ar Luksoforiņu".

Ilustrācijām bagātā grāmata bērniem saprotamā veidā skaidro ceļu satiksmes pamatjēdzienus, māca, kā pareizi un droši rīkoties ikdienā, mērojot ceļu uz skolu, veicina radošu domāšanu, apgūstot ceļu satiksmē nepieciešamās iemaņas un prasmes, kā arī māca analizēt savu un citu pieredzi par satiksmes drošības sistēmām.

CSDD izglītības portālā [www.berniem.csdd.lv](http://www.berniem.csdd.lv) ir pieejamas arī interaktīvas mācību stundas. Savukārt jaunatvērtajā CSDD Rīgas Motormuzejā iespējams piedalīties ceļu satiksmes drošības nodarbībās un nokārtot velosipēda vadītāju teorētisko eksāmenu. Pavisam drīz muzeja pedagoģisko nodarbību klāsts tiks papildināts ar tehnikas un zinātnes darbnīcām, kur profesionālu muzeja pedagogu vadībā būs iespēja piedalīties brīnumainos ar fiziku un tehniku saistītos eksperimentos.



## Ar neparastas instruktāžas palīdzību CSDD mudina piesprādzēties arī taksometros un starppilsētu autobusus

Kampanas “Dzīvības josta” laikā ar slēptās kameras palīdzību veiktajā eksperimentā atklāts, ka taksometra un autobusu pasažieri piesprādzējas vēl retāk nekā privātajos automobiļos. Lai mudinātu cilvēkus rūpēties par savu drošību, stjuarte gluži kā lidmašīnā veic drošības instruktāžu, kas ikvienā pasažierī izraisīja smaidu, pozitīvas emocijas, kā rezultātā visi piesprādzējās.

Faktu, ka pasažieri aizmugures sēdekli bez šoferiņa aicinājuma piesprādzējas ļoti reti, apliecina arī taksometru vadītāju novērojumi. Biežāk drošības pasākumus ievēro cilvēki, kuri sēžas blakussēdētāja krēslā, bet aizmugurē sēdošie jostu lieto reti vai pēc uzaicinājuma. Vēl taksometru firmas norāda, ka klienti salīdzinoši reti

brīdina operatoru, ka pasažieru vidū būs bērns. Līdz ar to netiek izmantots taksometru kompāniju piedāvātais pakalpojums – droši auto sēdeklišos pārvadāt mazos klientus.

Īpaši svarīgi ir piesprādzēties aizmugures sēdekli, jo sadursmes brīdī inerces dēļ smaguma spēks pieaug pat 60 reizes. Piemēram, cilvēks

frontālās sadursmes negadījumā “pārvēršas” par milzīgu ziloni, un spēks, ar kādu tas lidos virsū priekšā sēdošajiem, var sasniegt pat vairākas tonnas.

Kampanas “Dzīvības josta” slēptās kameras eksperiments notika pie lidostas “Rīga”, un tā dalībnieki ir nejausi izvēlēti taksometra pasažieri. No



visiem eksperimenta dalībniekiem vien 5% bija piesprādzējušies pirms instruktāžas, taču pēc stjuartes aicinājuma drošības jostas lietoja pilnīgi visi. Pasažieru pienākums ir lietot drošības jostas bez atgādinājuma visos transportlīdzekļos, tostarp arī taksometros. Taču CSDD ar šo video aicina arī visus taksometru vadītājus atgādināt cilvēkiem par drošības pasākumiem un, pirms doties pa klienta izvēlēto maršrutu, mudināt tos piesprādzēties.

Nav noslēpums, ka drošības jostas jālieto un

jāpiesprādzējas arī starppilsētu autobusus. Taču izrādās, ka šis fakts joprojām raisa izbrīnu lielai daļai pasažieru, kuri ar autobusu dodas uz kādu no Latvijas pilsētām, secināts CSDD kampanas “Dzīvības josta” ietvaros veiktajā eksperimentā.

Kā apliecina slēptās kameras video, drošības jostas nejausi izvēlēta autobusā nebija lietojis neviens pasažieris. Savukārt pēc atraktīvas CSDD instruktāžas, ko par pārsteigumu pasažieriem veica stjuarte, atgādinot, kur atrodas drošības jostas, kā tās lietot un cik

tas ir būtiski dzīvībai, piesprādzējas un droši ceļu turpināja pilnīgi visi autobusu sēdošie.

Visiem autobusiņiem, kas ražoti pēc 2006. gada, ir jābūt aprīkoti ar drošības jostām. Atšķirībā no pilsētu sabiedriskā transporta, starppilsētu autobusi ārpus apdzīvotām vietām var braukt ar ātrumu līdz pat 90 kilometriem stundā, kas sadursmes brīdī nepiesprādzētam cilvēkam var būt nāvējošs. CSDD aicina visus pasažieru pārvadātājus pirms došanās kārtējā reisā pasažieriem atgādināt par nepieciešamību piesprādzēties.

## CSDD: aizmugures sēdekli piesprādzējas vien katrs trešais pasažieris

Atrodoties automašīnas priekšējā sēdekli, drošības jostas lieto lielākā daļa jeb 81% autovadītāju un pasažieru, taču, sēžot aizmugurē, piesprādzējas vien katrs trešais.

Kā liecina Ceļu satiksmes drošības direkcijas (CSDD) veiktais pētījums, piektā daļa jeb 18% vecāku atzīst, ka pārvadā savus bērnus, neizmantojot drošības jostas. Sākoties jaunajam mācību gadam, CSDD par drošības jostu lietošanas nepieciešamību

atgādina ar kampanas “Dzīvības josta” palīdzību, un atgādina, ka, tikai konsekventi ievērojot drošības pasākumus, avārijas brīdī var tikt glābtas cilvēku dzīvības.

Aizmugures sēdekli Latvijā sprādzējas 2,5 reizes retāk, nekā citās Eiropas valstīs.

Kā liecina statistikas dati, kopumā situācija pēdējos gados Latvijā ir uzlabojusies, un drošības jostas automašīnās lieto arvien vairāk cilvēku. Tomēr 17% autovadītāju joprojām uzskata, ka sprādzēšanās vispār nav nepieciešama. Īpaši kritiska situācija ir drošības

jostu lietošanā, sēžot aizmugurē, – citās Eiropas valstīs, piemēram, Dānijā, Lielbritānijā un Slovēnijā, auto aizmugurē sprādzējas lielākā daļa jeb 88% iedzīvotāju, tad Latvijā to dara vien 33%.

Pētījums rāda, ka Latvijā drošības jostu lietošanas paradumiem ir lielas reģionālās atšķirības. Galvaspilsētas iedzīvotāji ir kļuvuši krietni apzinīgāki – drošības jostas aizmugures sēdekli lieto 58% Rīgas iedzīvotāji. Taču ārpus Rīgas situācija ir kritiskāka, piemēram, Rēzeknē piesprādzējas vien 14% aizmugurē sēdošo pasažieru un tikai puse no visiem bērniem tiek pārvadāti atbilstoši ceļu satiksmes noteikumiem.

Šī gada pirmajos septiņos mēnešos ceļu satiksmes negadījumos bojā gājuši 42 autovadītāji un pasažieri, bet ievainojumus vieglajā transportlīdzeklī guvuši gandrīz

1300 cilvēku. Nopietnus ievainojumus guvušas arī vairāk nekā 300 nepilngadīgas personas. Diemžēl augusta sākumā ceļu satiksmes negadījumos divi bērni – pasažieri gājuši bojā. Valsts policija atgādina, ka bērnus, kuru augums nepārsniedz 150 cm, automašīnā drīkst pārvest tikai un vienīgi bērna vecumam un svaram piemērotā sēdekli vai uz bērna svaram atbilstoša paliktņa. Bērnam obligāti jābūt piesprādzētam ar drošības jostu.

Līdz ar to visā Latvijas teritorijā ceļu policijas darbinieki rikos masveida reidus, lai pastiprināti uzmanītu, vai tiek lietoti bērnu pārvadāšanai paredzētie drošības līdzekļi – sēdekliši vai paliktņi, kā arī to, vai bērns ir piesprādzēts ar drošības jostu. Īpaša uzmanība tiks pievērsta arī automašīnas aizmugurējos sēdekļos sēdošajiem pasažieriem, jo

nereti aizmugurē sēdošie pasažieri neuzskata par vajadzīgu piesprādzēties.

Avārijas brīdī aizsprādzēta drošības josta ir būtisks faktors vadītāja un pasažieru dzīvības glābšanā. “Daudzi autovadītāji neapzinās, ka pārvadāt nepiesprādzētus pasažierus aizmugures sēdekli ir tas pats, kas līdzī vest bumbu ar laika degli. Brīdī, kad notiek ceļu satiksmes negadījums, šī bumba var būt nāvējoša kā pašam, tā arī citiem automašīnas pasažieriem. Absurda ir situācija, ka, sēžot pie stūres, drošības jostas lieto teju visi šoferiši (89,6%), taču, kļūstot par pasažieriem, sprādzējas tikai puse autovadītāju,” norāda CSDD valdes priekšsēdētājs Andris Lukstiņš.

Kampana tiek rīkota sadarbībā ar apdrošināšanas sabiedrību ERGO, un tā daļēji tiek sponsorēta no OCTA līdzekļiem.



Stāv divas blondīnes uz tilta un skatās lejup.  
 – Daugava!  
 – Nē, Lielupe!  
 – Daugava!  
 Nolēma pārbaudīt. Viena noģērbjas un lec. Otra paliek uz tilta gaidīt. Pēc laba laiciņa pirmā atgriežas – visa asinis, nobrāzusies, zilumos.  
 – Nu, Daugava?  
 – Nē!  
 – Tiešām Lielupe?  
 – Nē, Jūrmalas šoseja!

Brauc mašīnā divas blondīnes. Klausās navigatoru:  
 – Pēc 300 metriem pagriezieties pa labi, pēc 100 metriem pagriezieties pa kreisi. Dažas minūtes navigators klusē.  
 – Un kāpēc viņš aplkusa?  
 – Tu stulba esi? Mēs uz ceļa neesam vienas, droši vien tagad kādam citam stāsta.

Policists jautā blondīnei pie stūres:  
 – Kāpēc braucāt pie sarkanās gaismas?  
 – Man ir sarkana mašīna, sarkanas kurpes, sarkana soma, sarkana lūpukrāsa. Kā es ar to visu varu braukt pie zaļā?

Mašīnā brauc trīs blondīnes,

mašīna salūzt. Izlemj tālāk doties kājām. Viena paņem līdzī ūdeni, otra – ēdienu, trešā – mašīnas durvis.  
 – Kāpēc paņēmi ūdeni?  
 – Ja sagribēties padzerties. Kāpēc tu paņēmi ēdienu?  
 – Ja sagribēties ēst. Kāpēc tu paņēmi durvis?  
 – Paliks karsti, attaisīšu logu.

Viena blondīne saka otrai:  
 – Iedomājies, vakar braucu ar mersedesu.  
 – Kāds tas ir?  
 – Tā ir tāda ļoti "kruta" mašīna. Priekšā ir simbols – kā aplītis, kuram uzvilkti stringi.

Plāksnīte zem zīmes "Āpdzīt aizliegts": Cienījamās blondīnes, šī zīme attiecas ne tikai uz melnām un sarkanām automašīnām.

Viena blondīne stāsta otrai:  
 – Vakars mācījos braukt ar mašīnu. Super! Mašīnā tik daudz spoguļu, bet visi – atpakaļskata.  
 – Muļķības. Tos tā tikai sauc. Cik esmu mēģinājusi, nekad sevi no muguras tajos neesmu redzējusi.

– Sakiet, jaunkundz, jūs

neievērojāt numuru mašīnai, kas jūs notrieca?  
 – Nē, bet tai kazai pie stūres mugurā bija bešs vilnas kostīms ar svitriņām un gaiši zila berete, kas izrotāta ar mākslīgā ķirša zariņu.

Blondīnei eksāmenā:  
 – Kā darbojas mašīnas dzinējs?  
 – Drikst saviem vārdiem?  
 – Protams!  
 – Žžžžžž, žžžžžž!

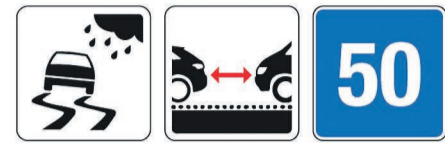
Satiekas divas blondīnes. Viena otrai saka:  
 – Es vakar gandrīz redzēju tavu vīru.  
 – Kā tas ir – gandrīz?  
 – Tava vīra opelīm numurs ir 354, es redzēju opeli ar numuru 353.

Blondīne zvina draudzenei:  
 – Iedomājies, vakar blakus manai mājai atvēra automazgātavi. Tik ērti! Varēšu turp aiziet kājām!

Blondīne brauc tramvajā. Pēkšņi dzird:  
 – Nākamā – 13. janvāra. Blondīne lec kājās un panikā skrien pie tramvaja vadītāja:  
 – Kā, ātrāk nekādi nevar?



**KAS IR AKVAPLANĒŠANA?**



**KAS JĀZINA, BRAUCOT LIETUS LAIKĀ?**



**KAS JĀIEVĒRO, BRAUCOT PA SLAPJU GRANTS VAI ZEMES CEĻU?**

Iebraucot peļķē vai ar ūdeni piepildītā risē, zūd kontakts starp riepām un segumu, automašīna īslaicīgi kļūst nevadāma, un tas var izraisīt ceļu satiksmes negadījumu.

Ja auto sāk akvaplanēt, nedrīkst veikt straujas kustības ar stūri.

Akvaplanēšanas iespējamību nosaka arī protektora nodiluma pakāpe!

Lietus laikā saķere ar ceļa segumu pasliktinās, pastāv akvaplanēšanas iespēja un palielinās bromzēšanas distance.

Visas kustības ar vadības svirām, stūri un pedāļiem ir jāveic plūdenāk un precīzāk, jāizvēlas atbilstošs braukšanas ātrums. Protektora nodiluma pakāpe nosaka akvaplanēšanas iespējamību.

Īpaši piesardzīgam lietainā laikā jābūt uz nesenas asfaltēta ceļa, ko vēl slidenāku padara plānā bitumena kārtiņa.

Slapji grants ceļi var būt slideni! Vēl slidenāki var būt slapji zemes ceļi.

Ja zemes ceļš ir mālainā vietā, slapjā laikā tas var kļūt tikpat slidens, kā apledojis ceļš ziemā!

Uz grants seguma ar automašīnas riteņiem iebraucot bedrē, kas pildīta ar ūdeni, var rasties spēcīga pretestība, kas izraisīs nekontrolētu automašīnas kustību.

Lietus laikā uz grants vai zemes seguma jāizvēlas drošs braukšanas ātrums.

Neveiciet straujas kustības ar automašīnas vadības svirām!

**Autobraucēju brīvdienu ceļvedis**

**OKTOBRIS, 2016**

**Latvijas Ceļu muzejs**  
 Šlokenbeka, Milzkalne, Smārdes pag., Engures nov.  
 Vairāk informācijas:  
[www.celumuzejs.lv](http://www.celumuzejs.lv)  
 Ieeja bezmaksas

**1. oktobris**  
 pulksten 7, Būšnieku ezers, Rojas nov. **Sacensības makšķerēšanā**

**1.–24. oktobris**  
 Kultūras centrs, Ventspils **Krievu kultūras dienas**  
 Vairāk informācijas:  
[www.ventspils.lv](http://www.ventspils.lv)

**29. oktobris**  
 Spāres muiža (un citas Latvijas pilis un muižas), Spāre, Talsu nov. **Leģendu nakts**

**9. oktobris**  
 pulksten 18, koncertzāle Lielais dzintars, Liepāja **Nacionālo bruņoto spēku bigbenda koncerts**

**15. oktobris**  
 pulksten 18, Šlokenbekas muiža, Milzkalne, Engures nov. **Aijas Andrejevas koncerts "Ceļojums pie sevis"**. Ieejas maksa: 8–12 €

**8. oktobris**  
 pulksten 18, Dikļu pils, Dikļi, Kocēnu nov. **Grupās Eolika koncerts**  
 Ieejas maksa: 20 €

**15. oktobris**  
 pulksten 18, koncertzāle Baltais flīģelis, Sigulda **Ingus Pētersons. "Romantika"**. Jāņa Lūsēna jaunā programma. Ieejas maksa: 10–18 €

**21. oktobris**  
 Kultūras nams, Naukšēni **Ražas balle**  
**1.–2. oktobris**  
 Biķernieku kompleksā sporta bāze, Rīgā. **FIA Pasaules čempionāts rallijkrosā Neste World RX of Latvia**. Ieejas maksa: 10–300 €

**22. oktobris**  
 pulksten 18, Kongresu nams, Rīga. **Bildes 2016 – jauno grupu un bilžu veterānu kopprojekta koncerts**  
 Ieejas maksa: 10 €

**10.–16. oktobris**  
 Rīga. **Rīgas restorānu nedēļa**  
 Trīs ēdienu maltīte 15 vai 20 €. Vairāk informācijas internetā

**9. oktobris**  
 pulksten 12–16, Latvijas Etnogrāfiskais brīvdabas muzejs. **Putras diena**. Ieejas maksa: 0,70 – 2 €

**2. oktobris**  
 pulksten 17, Latgales vēstniecība Gorskā, Rēzekne. **Kristīnes Opolais solokonzerts**. Ieejas maksa: 20–75 €

**1. oktobris**  
 pulksten 12–16, Kuldīga (Kalna un Pils ielās; RPIVA pagalmā) **Hercoga Jēkaba gadatirgus**

**1. oktobris**  
 Tīrgus laukums, Dobeles **Ābolu diena un ražas svētki**

**15. oktobris**  
 pulksten 19, Dzintaru koncertzāles mazā zāle, Jūrmala. **Imanta Kalniņa jubilejas koncerts**  
 Ieejas maksa: 5–20 €

**28. oktobris**  
 Kultūras pils, Daugavpils **VI Starptautiskais tautas kultūras festivāls "Baltkrievu gadatirgus Daugavpilī"**

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



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

Izdevējs: va/s Latvijas Valsts ceļi sadarbībā ar biedrību Latvijas ceļu 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.