

**AUTOCEĻU PADOMES SĒDES  
PROTOKOLS Nr.5**

Rīgā, Gogoļa ielā 3

2020. gada 18.jūnijā

Sēdes sākums plkst. 10.00

**Sēdi vada:**

Tālis Linkaits                      Satiksmes ministrs, Autoceļu padomes priekšsēdētājs

**Piedalās –**

**Padomes locekļi:**

Vladislavs Vesperis	Pārresoru koordinācijas centra pilnvarots pārstāvis
Aino Salmiņš	Latvijas Pašvaldību savienības padomnieks tehnisko problēmu jautājumos
Andris Bērziņš	Biedrības "Latvijas ceļu būvētājs" valdes priekšsēdētājs
Jānis Rāzna	Transportbūvju inženieru asociācijas valdes priekšsēdētājs
Juris Zvirbulis	Latvijas Automoto biedrības pilnvarots pārstāvis
Tāļivaldis Vectirāns	Satiksmes ministrijas Autosatiksmes departamenta direktors (padomes sekretārs)
Jānis Lange	Valsts akciju sabiedrības "Latvijas Valsts ceļi" valdes priekšsēdētājs
Raitis Nešpors	Valsts akciju sabiedrības "Latvijas autoceļu uzturētājs" valdes priekšsēdētājs
Ivo Ošeniņš	Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācijas pilnvarots pārstāvis
Aleksandrs Pociluiko	Autopārvadātāju asociācijas "Latvijas auto" pilnvarots pārstāvis
Ligita Olante	Rīgas plānošanas reģiona pilnvarots pārstāvis
Aivars Priedols	Kurzemes plānošanas reģiona pilnvarots pārstāvis
Iveta Maļina Tabūne	Latgales plānošanas reģiona pilnvarots pārstāvis
Guna Kalniņa Priede	Vidzemes plānošanas reģiona pilnvarots pārstāvis
Alda Ērmane	Zemgales plānošanas reģiona pilnvarots pārstāvis

**Uzaicināti:**

Karina Ploka	Finanšu ministra padomniece
Dace Hildebrante	Finanšu ministrijas Budžeta departamenta direktores vietniece
Madars Lasmanis	Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministra padomnieks
Ilze Oša	Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas valsts sekretāra vietniece reģionālās attīstības jautājumos
Jurģis Miezainis	Ekonomikas ministrijas parlamentārais sekretārs
Dīns Merirands	Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks
Andris Vaivods	Līvānu novada domes priekšsēdētājs
Mārtiņš Lazdovskis	Valsts akciju sabiedrības "Latvijas Valsts ceļi" valdes loceklis

**Nepiedalās Padomes locekļi:**

Finanšu ministrs

Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs

Ekonomikas ministrs

Satiksmes ministrijas valsts sekretāre

Latvijas Pašvaldību savienības priekšsēdis

Latvijas Lielo pilsētu asociācijas izpilddirektors

Rīgas domes pilnvarots pārstāvis

Publiskās un privātās partnerības asociācijas pilnvarots pārstāvis

(Nepiedalās - Latvijas Ceļinieku asociācijas valdes priekšsēdētājs (asociācijas likvidācija no 30.08.2016) un atbilstoši Ministru kabineta 2014.gada 5.augusta noteikumu Nr.449 "Autoceļu padomes nolikums" 7.punktam – Padome ir lemttiesīga, ja tās sēdē piedalās vairāk nekā puse no padomes locekļiem)

**Protokolē:**

Zanda Jaunsproģe

Satiksmes ministrijas Autosatiksmes departamenta Autoceļu nodaļas vecākā referente

**Darba kārtība:**

1. Latvijas valsts ceļu attīstības stratēģija 2020. - 2040.
2. Par investīciju programmu autoceļu attīstībai ATR kontekstā
3. Galvenie darbi valsts autoceļu tīklā 2020.gadā
4. Valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas tirgus atvēršana no 2021.gada.
5. Satiksmes drošības uzlabošanas pasākumi ceļu posmos ar augstu negadījumu koncentrāciju.
6. Valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbu aktualitātes.

Sēdi atklāj **T. Linkaits** un uzrunājot klātesošos norāda, ka autoceļu joma ir viena no Satiksmes ministrijas prioritātēm un, lai lemtu par tās attīstību un iespējām piesaistīt finansējumu, VAS "Latvijas Valsts ceļi" (turpmāk - LVC) ir izstrādāti pamatprincipi valsts ceļu attīstībai līdz 2040.gadam.

### 1. Latvijas valsts ceļu attīstības stratēģija 2020. - 2040.

(Ziņo Mārtiņš Lazdovskis)

Iepazīstinot ar stratēģiju, **M. Lazdovskis** uzsver, ka izstrādātais dokuments ir ambiciozs un kā priekšnosacījumi tā izstrādē ir ņemti vērā tādi kritēriji, kā satiksmes intensitāte, tranzīta plūsmas, ekonomikas attīstības tendences, demogrāfijas prognozes un tehnoloģiju iespējas. Kā prioritāte ir efektīva valsts galveno autoceļu tīkla izveide un lai no jebkura attīstības centra Rīgu varētu sasniegt 2 stundu laikā pa divbrauktuvju, četru joslu ātrgaitas ceļiem.

Ir veikts izvērtējums, ka 90% valsts iedzīvotāju būs nodrošināta tieša piekļuve iezīmēto ātrgaitas ceļu tīklam un attiecībā uz tālāku teritoriju sasniedzamību ir noteikts primārais reģionālo ceļu tīkls. Reģionu savstarpējie savienojumi, kā arī velo infrastruktūras attīstība, ir noteikta atbilstoši ātrgaitas ceļu izvietojumam.

Īpaši svarīgi nodrošināt mobilitāti Pierīgā un uzlabot Rīgas apvedceļa kapacitāti, kurš ir arī galvenās tranzīta artērijas - VIA Baltica sastāvdaļa. Kā pārrobežu savienojumi jāuzlabo autoceļu posmi maršrutos Liepāja – Rucava, Medumi – Terehova un Valmiera

– Valka virzienam uz Tartu, lai mūsu ceļi iekļautos kopējā Baltijas valstu ceļu tīklā. Vienlaikus ir jāatbalsta kopējās iniciatīvas digitalizācijas jomā, piemēram, 5G tehnoloģijas un The Digital Baltic Way iniciatīva, kā arī jāvirzās uz to, lai ceļu aprīkojums “spētu komunicēt” ar satiksmes dalībniekiem.

Ātrgaitas ceļu izveidei ir noteikti 3 attīstības etapi un to provizoriskās izmaksas šī brīža cenās, primāri paredzot Rīgas apvedceļa pārbūvi pa posmiem, ieskaitot jauna Daugavas šķērsojuma izbūvi apvienojumā ar Rail Baltic trasi. Mērķi ir uzstādīti ambiciozi un saistībā ar to realizāciju, būtu jāpārskata prasības saistītajām procedūrām, kā, piemēram ietekmes uz vidi novērtējumam, zemju atsavināšanai, kuras process ilgst vismaz 3 gadus atkarībā no katra konkrētā darījuma.

**T.Linkaits** uzsver šī dokumenta nozīmīgumu gan sarunām ar Eiropas Komisiju, gan stratēģiskajiem partneriem un izsaka cerību, ka pirmajā posmā izdosies realizēt arī Iecavas un Bauskas apvedceļu projektus. Nākošais solis būs finansējuma piesaistes dažādu iespēju izvērtējums šī autoceļu plāna īstenošanai, ņemot vērā fondus Eiropas ekonomikas atveseļošanai, nākošajā ES plānošanas periodā pieejamo finansējumu, kā arī iespējami kādi citi, modificēti risinājumi, piemēram pēc gūtās pieredzes no Ķekavas apvedceļa PPP iepirkuma.

**A.Bērziņš** atzinīgi novērtē izstrādāto ilgtermiņa dokumentu un apliecinā, ka nozare to atbalstīs dažāda līmeņa forumos, bet iesaka nodalīt to konceptuāla ziņojuma formā un ilgtermiņa programmā, kura būtu jāapstiprina valdībā un Saeimā, lai to ņemtu vērā valsts budžeta izstrādes procesā.

**T.Linkaits** paskaidro, ka informatīvo ziņojumu par “Latvijas valsts ceļu attīstības stratēģiju 2020.- 2040.” paredzēts iesniegt izskatīšanai Ministru kabinetā, bet vienlaikus norāda, ka budžeta plānošana ir Finanšu ministrijas kompetence. Kā zināms daudzus procesus ietekmē tas, ka valstī ir tikai vidēja termiņa, bet nav ilgtermiņa budžeta plānošana.

**A.Vaivods** norāda, ka apsveicama šādas autoceļu attīstības koncepcijas izstrāde, bet analogi būtu jāizskata arī pārējais valsts ceļu tīkls, tai skaitā vietējie, pašvaldību un servitūtu ceļi.

**T.Linkaits** piekrīt, ka piedāvātais ir tikai daļa no kopējā redzējuma par ceļu tīklu un nākošajā prezentācijā tiks turpināta tēma par zemākas kategorijas ceļu attīstību administratīvi teritoriālās reformas kontekstā.

**Lēmums - atbalstīt informatīvā ziņojuma par “Latvijas valsts ceļu attīstības stratēģiju 2020. – 2040.” iesniegšanu izskatīšanai Ministru kabineta sēdē.**

## **2. Par investīciju programmu autoceļu attīstībai ATR kontekstā** (Ziņo Ilze Oša)

**I.Oša** uzsākot prezentāciju, norāda, ka Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas (turpmāk – VARAM) programma administratīvi teritoriālās reformas (turpmāk - ATR) kontekstā nav tik ambicioza kā Satiksmes ministrijas izstrādātā, bet attiecas uz reģionālajiem un vietējiem autoceļiem, un skar katru jaunveidojamo novadu un pagastu.

Ceļu saraksti tiek vērtēti sadarbībā ar LVC speciālistiem, paredzot ieguldīt 300 milj. *euro* 3 gadu periodā. Programmu paredzēts iesniegt Ministru kabinetā līdz 2020.gada 8.jūlijam, lai to izskatītu 2021.gada valsts budžeta un vidēja termiņa valsts budžeta ietvara sagatavošanas procesā.



Programmā iekļauti autoceļi ņemot vērā to tehnisko stāvokli un satiksmes intensitātes, līdzsvarojot to ar ATR rezultātā izveidoto pašvaldību sasniedzamību, kā arī autoceļu seguma kvalitāti plānošanas reģionos, paredzot pusi no plānotā finansējuma ieguldīt jau 2021.gadā.

Papildus plānotajam atbalstam ATR kontekstā, šogad pašvaldībām ir iespējas saņemt valsts aizdevumu infrastruktūras projektiem, paredzot 25% līdzfinansējumu no saviem līdzekļiem, un VARAM jau ir saņemti ap 93 pieteikumu.

**T.Linkaits** apliecina, ka starp abām ministrijām notiek konstruktīva sadarbība investīciju programmas autoceļu attīstībai ATR kontekstā izstrādē un novērtējama katra iespēja piesaistīt papildus finansējumu ceļiem.

**A.Salmiņš** apšaubā VARAM izstrādātā autoceļu saraksta ticamību un aicina šīs programmas virzību pārņemt Satiksmes ministrijai.

**T.Linkaits** skaidro, ka valdībā kompetences ir sadalītas un sarakstu sastādīšana ir piekritīga VARAM.

**I.Oša** uzsver, ka jānodala 2 jautājumi. 75 milj. *euro* ir šī gada investīcijas. VARAM atbildībā ir 300 milj. *euro* sadalījums nākošajiem 3 gadiem – 2021., 2022. un 2023., un ir uzklauti visi plānošanas reģioni, kuru noteiktās prioritātes nedaudz varētu mainīties atbilstoši LVC speciālistu tehniskajam izvērtējumam un projektu izmaksām. Sadarbība ar plānošanas reģioniem ir vērtējama ļoti pozitīvi un tā ir nodrošinājusi objektīvu projektu atlases procesu.

**A.Vaivods** uzsver, ka būtiska nozīme iedzīvotāju sadzīvē ir vietējo ceļu stāvoklim un ir atšķirīgas prasības Pierīgā un attālinātos novados.

**A.Priedols** norāda, ka Kurzemes reģions būtu vēlējies lielāku atbalstu, bet projekti ir izvēlēti un plānotais finansējums sadalīts.

**T.Linkaits** apliecina, ka Satiksmes ministrija atbalstīs šo VARAM programmu budžeta veidošanas procesā.

**Lēmums - pieņemt zināšanai VARAM sniegto informāciju.**

### **3. Galvenie darbi valsts autoceļu tīklā 2020.gadā** (Ziņo Jānis Lange)

**J.Lange** informē, ka šogad būvdarbi norisinās uz valsts galvenajiem autoceļiem 190 km garumā un, ja 2019.gadā 72% valsts galveno autoceļu bija labā vai ļoti labā stāvoklī, tad šī gada beigās paredzams, ka tie būs 80%.

Sākotnēji darbi bija plānoti 101 objektā par 250 milj. *euro* (37,3 milj. *euro* ES fondu līdzfinansējums), bet šobrīd jau notiek aktīvs darbs, lai apgūtu 75 milj. *euro*, kurus paredzēts ieguldīt papildus objektos, kopumā 595 km garumā, tai skaitā satiksmes drošības uzlabošanai un 8 tiltu projektos. Prioritāri tiks uzlabots reģionālo autoceļu stāvoklis, paredzot, ka līdz gada beigām vismaz 50% no valsts reģionālajiem autoceļiem būs labā vai ļoti labā stāvoklī.

Šis gads ir jāvērtē kā ļoti labvēlīgs autoceļu jomai un jācer, ka pietiks resursi un būs labvēlīgi laikapstākļi visa iecerētā realizācijai. Galveno papildus projektu realizācija ir plānota jūlijā – septembrī. Jāatzīst, ka ir pierādījies šī papildus finansējuma ekonomikas stimulēšanas efekts, par ko liecina būvdarbu cenu kritums, darbu apjoma pieaugums un nav apstiprinājušās nozares bažas par darbinieku atlaišanu. Ieguvumi būs gan ceļu lietotājiem, gan visai sabiedrībai kopumā.

**T.Linkaits** izsaka pateicību LVC darbiniekiem par ieguldījumu piešķirto papildus līdzekļu apgūvē ar cerību, ka laikapstākļi netraucēs projektu realizācijai.

## **Lēmums – pieņemt zināšanai J.Langes sniegto informāciju.**

### **4. Valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas tirgus atvēršana no 2021.gada. (Ziņo Tālis Linkaits)**

**T.Linkaits** turpina sēdi informējot, ka pēdējā gada laikā Satiksmes ministrijā ir aktīvi diskutēts par valdības rīcības plānā iekļauto pasākumu, lai no 2021. gada atvērtu tirgu visiem potenciālajiem valsts autoceļu uzturēšanas pakalpojuma sniedzējiem. Ir bijuši KPMG Baltics SIA pētījumi un sadarbība ar LVC.

Šobrīd valsts autoceļu ikdienas uzturēšanu veic VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs” (turpmāk – LAU) un nav iebildumu ne par darbu kvalitāti, ne sadarbību, bet noslēgtais deleģēšanas līgums beidzas 2020.gada 31.decembrī un, ņemot par pamatu ikdienas uzturēšanas piemērus pašvaldībās, ir pamatoti uzskatīt, ka konkurence ietekmē pakalpojuma cenu. Kā liecina Igaunijas un Somijas pieredze, tad ilgtermiņā brīvas konkurences apstākļos autoceļu uzturēšanas un pakalpojumu izmaksas ir samazinājušās.

Autoceļu uzturēšanas un remontdarbiem ir izteikti sezonāls raksturs un paredzams, ka atverot tirgu vidējās cenas samazināsies. Attiecībā uz LAU palielinātos uzņēmuma iespējas paplašināt savu darbību, jo patreiz deleģēšanas līgums ierobežo tā dalību citos tirgus segmentos.

Satiksmes ministrijas piedāvājums ietver brīvu konkurenci valsts autoceļu uzturēšanas pakalpojumu sniegšanai, LAU dalību iepirkuma procesā līdztekus citiem tirgus dalībniekiem un vienlaikus LAU atbalsta izmantošanu, ja nepildās kāds no līgumiem.

Tirgus atvēršana paredzēta no 2021.gada 1.oktobra, slēdzot līgumu ar termiņu līdz pieciem gadiem, sadalot iepirkumu vismaz 16 lotēs un nepārsniedzot noteikto valsts budžeta finansējuma kopējo apjomu.

Valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas tirgus atvēršanas koncepcija ir saskaņota ar iesaistītajām institūcijām un tiek gatavota, lai iesniegtu izskatīšanai Ministru kabineta sēdē. Ir paredzēts veikt grozījumus likumā “Par autoceļiem” un Ministru kabineta noteikumos par autoceļu uzturēšanu, lai rudenī izsludinātu iepirkumu, paredzot līgumu noslēgšanu līdz 2021.gada 31.martam.

**A.Bērziņš** uzsver, ka nozare noteikti atbalsta tirgus atvēršanu un izsaka 2 priekšlikumus:

- noteikt pamatoti mazas lotes un sasaistīt tās ar jauno administratīvi teritoriālo dalījumu;

- pieaicināt nozares pārstāvjus iepirkuma dokumentācijas sagatavošanas fāzē.

**T.Linkaits** piekrīt abiem priekšlikumiem un izsaka gatavību diskutēt arī par iepirkuma detaļām, bet sākotnēji ir jāsaņem Ministru kabineta akcepts tirgus atvēršanai.

**Lēmums – pieņemt zināšanai T.Linkaita sniegto informāciju.**

### **5. Satiksmes drošības uzlabošanas pasākumi ceļu posmos ar augstu negadījumu koncentrāciju. (Ziņo Jānis Lange)**

**J.Lange** sākotnēji atgādina, ka satiksmes drošību ietekmē trīs faktori:

- autovadītāja lēmumi jeb paradumi;
- automobiļa tehniskais stāvoklis;
- infrastruktūra.

LVC darbība ir vērsta uz infrastruktūras uzlabošanu, lai samazinātu ceļu posmu ar augstu satiksmes negadījumu koncentrāciju skaitu, un pēdējos gados ir vērojams gan šo posmu (no 2014.-2016.g. – 99 līdz 48 posmiem 2017.-2019.g.), gan negadījumu skaita ar bojā gājušiem samazinājums (2014.-2016.g. – 558 un 2017.-2019.g. - 416).

Iepriekšējo trīs gadu periodā ir vērojama ceļu posmu ar augstu satiksmes negadījumu koncentrācija Pierīgā un tas korelē ar satiksmes intensitātēm. Bīstamo posmu klasifikāciju nosaka Ministru kabineta noteikumi un ir precizēta LVC metodoloģija to noteikšanai, izmantojot Valsts policijas sniegtos datus.

Bieži vien situācijas uzlabojumus ir iespējams panākt ar satiksmes organizācijas līdzekļiem, bet kopumā bīstamo vietu izvērtēšanā tik iesaistīti arī CSDD auditori un veidota izpētes grupa, lai lemtu par optimālākajiem risinājumiem bīstamības novēršanai katrā konkrētājā gadījumā.

Ir jau uzsākti darbi, lai novērstu 11 ceļu posmus ar augstu satiksmes negadījumu koncentrāciju uz valsts galvenajiem autoceļiem. Vienlaikus prioritāri ir jārisina Rīgas apvedceļa pārbūve un Ķekavas apvedceļa izbūve.

Satiksmes drošības uzlabošanai ārpus apdzīvotām vietām valsts budžeta finansējums galvenokārt tiek paredzēts bīstamo krustojumu sakārtošanai un mazaizsargāto satiksmes dalībnieku aizsargāšanai. Papildus šogad 4 milj. no piešķirtajiem 75 milj. *euro* tiks novirzīti satiksmes drošības projektiem, paredzot gājēju un velo ceļu izbūvi, barjeru uzstādīšanu un ribjoslu izveidi.

T.Linkaits apliecina, ka ieguldījumi ir nepieciešami arī ceļu posmu ar augstu satiksmes negadījumu koncentrāciju novēršanai un satiksmes drošības paaugstināšanai, jo diemžēl Latvijas statistika Eiropā arvien ir zemā līmenī.

**Lēmums – pieņemt zināšanai J.Langes sniegto informāciju.**

## 6. Valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbu aktualitātes. (Ziņo Raitis Nešpors)

**R.Nešpors** sākotnēji iepazīstina ar datiem par valsts autoceļu ikdienas uzturēšanai piešķirto finansējumu un galvenajiem paveiktajiem darbiem.

2019.gadā ieguldītais finansējums ir 61,1 milj. *euro*, lielākie apjomi bijuši segumu apstrādei ar pretslīdes materiāliem ziemā, grants segumu dilumkārtas atjaunošanai un bedru remontam asfalta segumos. Attiecīgi šī gada pirmajos piecos mēnešos, ņemot vērā ziemai neraksturīgos laikapstākļus, apjomīgākie darbi ir bijuši grants segumu dilumkārtas atjaunošanā.

Tā kā pēdējos gados mērķtiecīgi ir investēts galveno autoceļu atjaunošanā, būtiski ir samazinājies bedru apjoms melno segumu autoceļiem un līdz ar to ir iespējams vairāk investēt autoceļu caurbraucamības un mobilitātes uzlabošanai, kā arī satiksmes drošības paaugstināšanai, izmantojot autoceļu ikdienas uzturēšanas metodes. Viens no virzieniem ir autoceļu virsmas apstrādes, uzlabojot reģionālo un vietējo ceļu stāvokli, vienlaikus samazinot nepieciešamību veikt šo ceļu uzturēšanas darbus.

Otrs virziens ir grants seguma autoceļu ar atbilstošu satiksmes intensitāti dubultās virsmas apstrādes, kam ir gan sociāls, gan finansiāls efekts. Ņemot vērā arī šī gada ziemas sezonas ietaupījumus, 2020.gadā ir plānots veikt vienkārtas virsmas apstrādi 425 km autoceļu.

Trešā prioritāte ir ūdens atvades sistēmu sakārtošana autoceļiem ar grants segumu, paredzot grāvju rakšanu vai atjaunošanu, caurteku nomaiņu, nomaļu uzpildīšanu un uzauguma noņemšanu.



Attiecībā par autoceļu uzturēšanu ziemas apstākļos liels izaicinājums ir novērst apledojumu, kas rodas mainīgās gaisa temperatūras ietekmē, bet pateicoties pēdējās sezonas neraksturīgajiem laikapstākļiem ir izveidojies ietaupījums 7,6 milj. *euro* apmērā, kurus plānots izmantot caurbraucamības un satiksmes drošības uzlabošanai avārijas stāvoklī esošiem valsts reģionālajiem un vietējiem autoceļiem visā Latvijas teritorijā. Papildus šiem darbiem vēl tiks piesaistīti 3,2 milj. *euro* – LAU 2018.gada peļņas daļa.

LAU deleģēšanas līguma darbības laikā no 2014. līdz 2020.gadam valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbu veikšanai no valsts budžeta kopumā ir piešķirti 438,9 milj. *euro*, 6 milj. *euro* no citām programmām, piemēram no ES Solidaritātes fonda plūdu seku likvidācijai, un 7,3 milj. *euro* LAU ir ieguldījis ikdienas uzturēšanas darbos no savām dividendēm.

Atzīstot, ka konkurence ir labākais virzītājspēks, tomēr arī esošajā deleģēšanas līgumā ir iekļauts nosacījums, ka katru gadu ir jāpārreķina pakalpojumu izcenojumi un jāpamato to atbilstība aktuālajai tirgus situācijai un LAU izmaksām. Šī prasība ir konsekventi ievērota un līdz 2019.gadam ir panākts vidēji 14% samazinājums salīdzot ar cenām līguma slēgšanas brīdī.

Pareiz LAU ir ieviestas divas novitātes – WAZE ziņojumu saņemšana LAU klientu atbalsta dienestā un mobilo virsmas sensoru uzstādīšana, lai iegūtu papildus datus par autoceļu virsmas stāvokli ziemas sezonā.

Aktualizējot satiksmes drošības jautājumus, LAU ir uzsācis kampaņu “Nebrauc man virsū!”, lai pievērstu autovadītāju uzmanību ierobežojumiem remontdarbu vietās.

**T.Linkaits** novērtē, ka infrastruktūra ne tikai jāveido, bet arī saudzīgi jāizturas pret to un noteikumi ir jāievēro visiem.

**A.Priedols** uzskata, ka ar labiem rezultātiem darbojas satiksmes informācijas apmaiņa pa tālruņa numuru 8000555, vienlaikus aicinot veikt uzlabojumus intensīvi noslogotajā autoceļa posmā Grobiņa – Liepāja.

**Lēmums – pieņemt zināšanai R.Nešpora sniegto informāciju.**

**J.Zvirbulis** novēl veiksmes plāna “Latvijas valsts ceļu attīstības stratēģija 2020.-2040.” realizācijā, bet izsaka šaubas par valsts budžeta kapacitāti, ja vienlaikus tiek realizēti lieli projekti gan autoceļu, gan dzelzceļa jomās. Iesaka sadarboties ar LMT datu apmaiņā un intensificēt darbus satiksmes drošības uzlabošanai valstī.

**T.Linkaits** pateicas klātesošajiem par novēlējumiem un par dalību Autoceļu padomes sēdē.

Sēde beidzas: plkst. 12.00

Autoceļu padomes priekšsēdētājs

T.Linkaits

Autoceļu padomes sekretārs

T.Vectirāns

Piezīme: Prezentācijas par visiem sēdē izskatītajiem jautājumiem ir publicētas Satiksmes ministrijas tīmekļa vietnē - <https://www.sam.gov.lv/lv/18062020-autoceļu-padomes-sede>.

Protokolēja: Z.Jaunsproģe

