



Latvijas Republikas Saeimas deputāts

Jēkaba iela 11, Rīga, LV-1811 • Tālrunis: 6708 7321 • saeima@saeima.lv

Rīgā

2025. gada 12. februārī

Nr. *211.8/7-3-11/25*

**DEPUTĀTU PIEPRASĪJUMS**

Nr. 70 /P14

Satiksmes ministram Kasparam Briškenam

## DEPUTĀTU PIEPRASĪJUMS

*Par Satiksmes ministrijas politiku ceļu satiksmes drošības nozarē, kas balstās uz sodu celšanu un to iekasēšanas palielināšanu, vienlaikus ignorējot ceļu slikto stāvokli, aizmirstot par galveno valsts autoceļu pārbūvi, kas uzlabotu satiksmes drošību, nodrošinātu ātru un drošu autosatiksmi un mazinātu ātruma pārkāpēju skaitu*

Vieni no svarīgākiem Satiksmes ministrijas pienākumiem ir (1) pārvaldīt Latvijas valsts autoceļu tīklus; (2) rūpēties par valsts autoceļu būvniecības programmu; (3) nodrošināt ceļu uzturēšanu ikdienā un (4) izstrādāt politiku ceļu satiksmes drošības nozarē. Satiksmes ministrijas tiešā pārziņā gan ir pēdējais no uzskaitītajiem pienākumiem - politikas izstrāde ceļu satiksmes drošības nozarē.<sup>1</sup> Pārējie ar likumu<sup>2</sup> un deleģēšanas līgumu nodoti valsts kapitālsabiedrībai "Latvijas Valsts ceļi" (turpmāk - LVC), kuras struktūrvienības (Būvniecības pārvalde, Ceļu pārvaldīšanas un uzturēšanas pārvalde, Autoceļu kompetences centrs un Satiksmes organizācijas pārvalde) ir veidotas, vadoties no deleģēto funkciju virziena.

<sup>1</sup> Punkti 4.1.5. Ministru kabineta 2003. gada 29. aprīļa noteikumi Nr. 242 "Satiksmes ministrijas nolikums". Latvijas Vēstnesis, 70, 13.05.2003. <https://likumi.lv/ta/id/74749>

<sup>2</sup> 7. panta 3 daļa. Likums "Par autoceļiem". Latvijas Republikas Augstākās Padomes un Valsts Zinātnes akadēmijas Ziņojums Nr. 12/14, 02.04.1992. <https://likumi.lv/ta/id/65363>

SANEMTS

Valsts Zinātnes akadēmijas Ziņojums Nr. 12/14

Dokumentu pārvaldības nodaļa  
12.02.2025. plkst. 9:45

Lai arī ceļu uzturēšana un satiksmes drošības funkcijas ir deleģētas LVC, šis fakts vien neatbrīvo Satiksmes ministriju no atbildības par konkrētā pārvaldes uzdevuma un attiecīgās funkcijas izpildi kopumā. To apzinoties, nolūkā veikt uzraudzību pār LVC autoceļu jautājumos, Satiksmes ministrijas paspārnē ir izveidota Ceļu satiksmes drošības padome. Šai padomē Satiksmes ministrija, līdzdarbojoties LVC un pieaicinātiem ekspertiem, cenšas rast labākās iespējamās prakses izstrādi un ieviešanu. Pēdējā Ceļu satiksmes drošības padomes sēdē (14.11.2024.) ir tikuši apspriesti ceļu drošības statistikas rādītāji. Galvenās tendences par pērnā gadu ir atspoguļotas LSM publikācijā *''Ceļu satiksmes drošība uzlabojas, bet pieaug ātruma pārkāpēju skaits''*.<sup>3</sup> Lai arī šīs četru mēnešu senās sēdes materiāli, kas atklātu detalizētākus datus Satiksmes ministrijas mājas lapā<sup>4</sup> nav ievietoti, publikācijā ir sniegts apkopojums par galvenajiem pērnā gada rādītājiem.

1) 2024. gadā būtiski uzlabojusies ceļu satiksmes drošība, jo reģistrēts līdz šim visu laiku mazākais Latvijas vēsturē bojāgājušo skaits;

2) ievērojami sarucis transporta vadīšanas alkohola reibumā gadījumu skaits;

3) ir palielinājies ātruma pārkāpēju skaits;

Acīmredzot, balstoties uz statistiku un Satiksmes ministrijas izstrādātu ceļu politiku satiksmes drošības nozarē, LVC priekšsēdētājs Mārtiņš Lazdovskis ir iezīmējis tuvāko trīs gadu attīstību satiksmes drošībā. Un, proti, lai samazinātu ātruma pārkāpēju skaitu tuvāko trīs gadu laikā, tiks būtiski palielināts vidējā ātruma radaru skaits, kas samazinās vidējo ātrumu uz autoceļiem. Jau 2025. gadā uz Latvijas ceļiem tiks izvietoti papildus 33 jauni vidēja ātruma radari, bet kopējais radaru skaits trijos gados sasniegšot 100 vienības. No minētā var spriest, ka šobrīd ceļu drošības politika virzās uz lielāku soda naudas iekasēšanu un bargāku sodu noteikšanu.<sup>5</sup> Satiksmes ministrs Kaspars Briškens cenšas panākt grozījumus Ceļu satiksmes likuma 55. pantā [Braušanas ātruma, distances un intervāla

<sup>3</sup> <https://www.lsm.lv/raksts/zinas/latvija/14.11.2024-celu-satiksmes-drosiba-uzlabojas-bet-pieaug-atruma-parkapeju-skaits.a576504/>

<sup>4</sup> <https://www.sam.gov.lv/lv/celu-satiksmes-drosibas-padomes-sede-14112024>

<sup>5</sup> <https://www.lsm.lv/raksts/zinas/latvija/07.01.2025-valdiba-vel-nekeras-klat-sodiem-par-atrumu-policija-atbalstisu-no-sesta-parsniegta-kilometra.a582501/>

neievērošana], lai mainītu pašreizējo regulējumu. Ja šobrīd par "atļautā braukšanas ātruma pārsniegšanu līdz 10 kilometriem stundā" transportlīdzekļa vadītājam ir paredzēts tikai brīdinājums, tad ministrs papildus brīdinājumam grib noteikt reālu naudas sodu transportlīdzekļa vadītājam.<sup>6</sup> Pamatojums: bargāku sodu politikai ir jau Ceļu satiksmes drošības padomē izskanējusi statistika par ātruma pārkāpēju skaita palielināšanos. Jāsaka, ka ministra virzītajā likumdošanas iniciatīvas anotācijā ir secinājums, kas liek aizdomāties par šādas politikas pamatotību: - "ievērojamu autovadītāju daļu [sodi] neattur no šādu pārkāpumu izdarīšanas".<sup>7</sup>

Izskatās, ka minētais ir tiešā pretrunā ar Ministru kabineta, Satiksmes ministrijas un LVC politiku, kas ietverta valdības apstiprināta informatīvajā ziņojumā "Par valsts autoceļu attīstību no 2020. līdz 2040. gadam"<sup>8</sup>. Šajā 2020. gada dokumentā par galveno Latvijas valsts autoceļu attīstības prioritāti tika izvirzīta valsts galveno autoceļu pārbūve, jo "pārbūvējot divu joslu autoceļu par vairāku braukšanas joslu autoceļu ar atdalītām brauktuvēm ir iespējams izskaust visbīstamākos ceļu satiksmes negadījumus - frontālās sadursmes, kā arī sadursmes ar kreiso pagriezīenu veicējiem, kas bieži ir iemesls cilvēku bojāejai vai smagiem ievainojumiem." Būtiski ir atzīmēt, ka ziņojums tika pieņemts, balstoties uz LVC izstrādāto un 18.06.2020. Autoceļu padomē atbalstīto Latvijas valsts autoceļu attīstības stratēģiju.<sup>9</sup>

---

6

<https://titania.saeima.lv/LIVS14/saeimalivs14.nsf/0/44FBCE86D5B3929CC2258B97003CABC2?OpenDocument>

<sup>7</sup> <https://lvportals.lv/skaidrojumi/363984-stajas-speka-bargaki-sodi-par-atlauta-brauksanas-atruma-parsniegsanu-2024>

<sup>8</sup> Ministru kabineta 2021. gada 29. jūnija informatīvais ziņojums "Par valsts autoceļu attīstību no 2020. līdz 2040. gadam". <https://likumi.lv/ta/id/342286>

<sup>9</sup> Šai dokumentā, ko apstiprinājis Artura Krišjāņa Kariņa vadītais Ministru kabinets, ar pētījumiem ir pamatots, ka līdz ar galveno autoceļu pārbūvi, izveidojot ātrgaitas ceļu posmus 1,000 km garumā, ātruma pārkāpumi samazināsies. Ziņojumā tāpat norādīts, ka vairāku braukšanas joslu autoceļu ar atdalītām brauktuvēm izbūve ir pirmām kārtām nepieciešama, lai uzlabotu satiksmes drošību un nodrošinātu vienlaicīgi ātru un drošu autosatiksmi. Valsts galveno autoceļu pārbūves posmi šai ziņojumā tika sadalīti konkrētos laika nogriežņos. Pirmajā plāna īstenošanas posmā līdz 2030. gadam lielākā uzmanība tika pievērsta Rīgas apvedceļa pārbūvei, kā arī autoceļu pārbūvei virzienā no Rīgas uz Jūrmalu, Siguldū, Jelgavu un posmam Koknese-Pļaviņas-Jēkabpils. Šai posmā tika plānots pārbūvēt 178,9 km autoceļu ar finansējumu 984,6 miljonu eiro apmērā. Savukārt otrajā posmā bija plānots uzbūvēt 318,6 km ātrgaitas ceļu ar nepieciešamo finansējumu 1,87 miljardi eiro. Trešajā posmā bija iecerēts uzbūvēt 523 km ātrgaitas ceļus, nepieciešamais finansējums ir 3,064 miljardi eiro utt.

Valsts politika ceļu satiksmes negadījumu skaita samazināšanā nevar būt nepārtraukta sodu palielināšana, jo ceļu satiksme ir ļoti komplicēta sistēma, kurā savstarpēji mijiedarbojas ceļu būvniecība, prevencija, glābšanas dienestu ierašanās ātrums, satiksmes dalībnieku kultūra un pat pārkāpēju attieksme pret valsts politiku ceļu satiksmes jomā. To saprot arī Latvijas iedzīvotāji, kas šiem jautājumiem par šosejas izbūvi platformā manabalss.lv<sup>10</sup> izmisīgi cenšas pievērst Satiksmes ministrijas uzmanību, jo ikdienā pa Liepājas šoseju pārvietojas liels skaits gan smago, gan vieglo transportlīdzekļu, gan traktoru.

Vienlaikus mūsu kaimiņvalsts Lietuva strauji attīsta savu ceļu infrastruktūru, diemžēl, bet uzskatāmi apliecinot Latvijas atpalicību arī šajā jomā. Jau 2025. gadā no Kauņas līdz pat Gibraltāram varēsīm traukties pa vismaz četrus joslus ātrgaitas autoaģistrāli, bet no 2030. gada šāda pārvietošanās iespēja ar auto būs arī no Latvijas – Lietuvas robežas. Lietuvā notiek intensīvi rekonstrukcijas darbi autoceļa A5 Kauņa – Marijampole –Budzisko posmā. Tas ir ceļš "Via Baltica", kas šķērso Lietuvu no Latvijas virzienā uz robežu ar Poliju. Pēc rekonstrukcijas tā būs četru joslus autoaģistrāle, kas pielāgota civilajai un militārajai satiksmei – svarīgākais ceļu savienojums ar Rietumiem. Četrus joslus izbūve ir arī drošības jautājums, jo militāra konflikta gadījumā tā ir iespēja operatīvi pārvietoties gan militārajai tehnikai, gan iedzīvotājiem, evakuējoties no valsts.

#### **Minētā sakarā vēlamies dzirdēt atbildes uz sekojošiem jautājumiem:**

- 1) "Latvijas Valsts ceļi" attīstības plānā 2020.- 2040. gadam paredzēts 1020 kilometrus valsts galveno autoceļu pārveidot par četru joslus ātrgaitas ceļiem ar maksimālo braukšanas ātrumu 130 kilometri stundā, lai no jebkura galvenā reģionālās attīstības centra Rīgu varētu sasniegt ne ilgāk kā divās stundās.<sup>11</sup>

- Kāda šobrīd ir Satiksmes ministrijas attieksme pret minēto stratēģiju?

---

<sup>10</sup> <https://manabalss.lv/par-autocela-a9-liepajas-soseja-parbuvi-uz-4-joslus-celu/show>

<sup>11</sup> <https://www.tvnet.lv/6999860/pec-20-gadiem-latvija-bus-cetru-joslus-atrgaitas-celi-1020-km-garuma>

- Vai autoceļa pārveide nebūtu labāka un efektīva stratēģija, nekā sodu palielināšana par ātruma pārsniegšanu?
- Vai vidējā ātruma pamazināšana komplektā ar "sodu par pirmo kilometru" ir adekvāts risinājums pie sliktiem un satiksmes dalībniekiem bīstamiem autoceļiem?

2) Augšminētajā stratēģijā tāpat bija iecerēts, ka minētās autoceļu maģistrāles savienotu Rīgu ar Ventspili, Liepāju, Jelgavu, Bausku, Jēkabpili un Daugavpili, Rēzekni, Cēsīm un Smilteni, kā arī Ainažiem. Savukārt reģionālo ceļu tīklu primāri bija plānots attīstīt, savienojot attīstības centrus ar automaģistrālēm pa iespējami īsāko maršrutu.

- Kādā stadijā ir minētie stratēģijas uzdevumi šobrīd un vai tie nav mainīti?
- Vai nav tā, ka Latvijas valsts ceļu attīstības plāns 2020.- 2040. gadam ir iesaldēts tādēļ, ka visa Satiksmes ministrijai pieejamā valsts nauda tiek virzīta Latvijas *Rail Baltica* projekta realizācijai, kuram jau šobrīd iztrūkst miljardiem eiro?

3) Kāpēc Satiksmes ministrija joprojām galveno uzsvaru liek uz sodīšanu, nevis prevencijas pasākumiem, kas tiek plaši izmantoti citviet Eiropā? Piemēram, dinamiskās LED ceļa zīmes, kas reāllaikā pielāgo informāciju satiksmes intensitātei un laikapstākļiem, viedās ceļu marķējumu sistēmas ar atstarojošiem un luminiscējošiem elementiem, kā arī satiksmes plūsmas vadības sistēmas. Vai tiek plānots šādus risinājumus ieviest Latvijā?

4) Latvijā šobrīd ir vieni no bargākajiem sodiem par ceļu satiksmes pārkāpumiem Eiropas Savienībā, bet Latvijā par ceļu satiksmes drošības galveno un vienīgo instrumentu ir kļuvusi sodu palielināšana un valsts budžeta papildināšana ar iekasētajām sodu naudām. Cik ilgi šāda sodu palielināšanas politika, aizbildinoties ar rūpēm par satiksmes drošību, tiks realizēta bez autoceļu pārveides?

- 5) Kādi pasākumi tiek veikti, lai modernizētu ceļu segumu un apzīmējumus? Piemēram, izvietot drošības apmales, izturīgākus un labāk redzamus ceļa marķējumus, kā arī īpašus drošības pārklājumus vietās ar augstu negadījumu skaitu? Vai tiek apsvērta ceļu segumu pielāgošana, lai tie būtu drošāki ekstremālos laikapstākļos un samazinātu avāriju skaitu?
- 6) Ņemot vērā to, ka vairākās Eiropas valstīs efektīva ceļu satiksmes drošības stratēģija balstās uz jaunākajām tehnoloģijām, piemēram, viedajiem satiksmes regulēšanas risinājumiem, adaptīvajām luksoforu sistēmām un ceļu infrastruktūrā iestrādātiem LED drošības elementiem, kādēļ Latvijā joprojām dominē tradicionālas ceļu zīmes un pasīvā drošības politika? Kādi ir ministrijas plāni šo situāciju mainīt?
- 7) Satiksmes ministrijas paspārnē ir izveidota Ceļu satiksmes drošības padome, kuras sēžu materiāli (prezentācijas, protokoli uct.) ir pieejami ministrijas mājas lapā. Kādēļ mājas lapā pie 14.11.2024. sēdes šādu materiālu nav?<sup>12</sup> Kādēļ sabiedrībai par pēdējo gadu labākajiem statistikas rādītājiem ir jāuzzina no LSM?


Uz Pieprasījuma komisijas sēdi lūdzam pieaicināt Satiksmes ministru, kapitālsabiedrības "Latvijas Valsts ceļi" pārstāvjus un Ceļu satiksmes drošības padomes ekspertus.

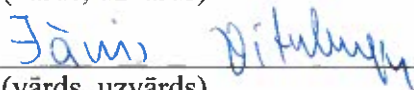
Lūdzam motivācijas runai dod vārdu deputātei Ramonai Petravičiai.

#### 14. Saeimas deputāti:

1.   
\_\_\_\_\_  
(paraksts)

2.   
\_\_\_\_\_  
(paraksts)

  
\_\_\_\_\_  
(vārds, uzvārds)

  
\_\_\_\_\_  
(vārds, uzvārds)

<sup>12</sup> <https://www.sam.gov.lv/lv/celu-satiksmes-drosibas-padomes-sede-14112024>

3.

(paraksts)

4.

(paraksts)

5.

(paraksts)

6.

(paraksts)

7.

(paraksts)

8.

(paraksts)

9.

(paraksts)

10.

(paraksts)

11.

L. Liepiņa

EDGARS TAVARŠ

(vārds, uzvārds)

Edgars Zelders

(vārds, uzvārds)

Iļja Sloboča

(vārds, uzvārds)

Jegors Galace

(vārds, uzvārds)

KRISTAPS KLIŠČOPIĀNS

(vārds, uzvārds)

Victorija Plešāne

(vārds, uzvārds)

Andrejs Čelapīters

(vārds, uzvārds)

Edgars Lībēns

(vārds, uzvārds)

Linda Liepiņa