

Argumenti par labu izsvērtai ceļu būvei no satiksmes politikas viedokļa

Vienlaikus ar vides aspektiem, kas izklāstīti iniciatīvas "Par klimatneitrālu un zaļu satiksmi 2040. gadā bez dārgām 4 joslu ātrgaitas šosejām" tekstā, ir jāņem vērā arī šie [5 satiksmes politikas argumenti](#).

1. Tik apjomīga ātrgaitas ceļu izbūve, kā pašlaik tā tiek plānota, nav pamatota ar praktisko nepieciešamību. Viens no galvenajiem rādītājiem šai jomā ir satiksmes intensitāte. Piemēram, autotransporta līdzekļu skaits diennaktī. Ceļu projektētāji četru joslu autoceļu ar dalītu brauktuvi tradicionāli plāno tad, ja satiksmes intensitāte pārsniedz 30 līdz 36 tūkstošus transportlīdzekļu dienā. Latvijā šāda intensitāte pašlaik ir pārsniegta tikai uz Rīgas-Jūrmalas šosejas un uz Siguldas šosejas pie Bergiem.

Tuvākajā nākotnē šos rādītājus pārsniegs arī citur, piemēram Rīgas-Ķekavas ceļa posmā, Rīgas-Ādažu ceļa posmā un citur Pierīgā.

Taču daudzviet, kur tiek plānoti ātrgaitas ceļi, pašlaik satiksmes intensitāte ir zema, pat 15 reizes zemāka, nekā augstāk norādītajā kritērijā.

2. Ātrsatiksmes ceļa izbūve šādos zemas intensitātes ceļu posmos nav ekonomiski pamatota. Šos ceļus būs jāuztur labā kvalitātē, t. sk. tīrot sniegu un apledojumu no plašās ceļa virsmas, kas rada būtiskas uzturēšanas izmaksas. Šo finansējumu nāksies tērēt jomā, kur tas no ekonomiskā un sociālā viedokļa nav īpaši nepieciešams, atņemot finansējumu jomām, kur tas ir ikdienā daudz vairāk nepieciešams.

Latvijā autotransporta līdzekļu skaits uz 1000 cilvēkiem ir būtiski zemāks nekā vidēji Eiropā, un, lai gan tam ir tendence pieaugt, tomēr nav pamata domāt, ka satiksmes intensitāte pieaugs, piemēram, 15 reizes.

3. Ja autoceļš ir ar zemu noslodzi, tā pārbūve par ātrsatiksmes ceļu vietējai ekonomikai nesniedz papildu labumu: vidējais pārvietošanās ātrums pieaug nebūtiski, toties jaunais ātrsatiksmes ceļš kļūst nevis par dzīvības artēriju, kur satiekas citi ceļi, bet gan par nodalošu joslu, kas vietējām teritorijām biežāk ir ierobežojums, nevis iespēja.

4. Latvijas situācijā, iespējams, izdevīgāka būtu Rīgas apvedceļa paplašināšana vai ātrsatiksmes ceļu izbūve līdz tagadējā Rīgas metropoles reģiona ārējām robežām, kā arī, iespējams, ap atsevišķām saimnieciski aktīvākām lielajām pilsētām, piemēram, Valmieru. Šādi tiktu paplašināts Rīgas metropoles ietekmes areāls un veicināta vienmērīgāka Latvijas attīstība.

Protams, šādu lēmumu pieņemšana būtu jāatstāj ekspertu rokās – tā nav šīs iniciatīvas autora un parakstītāju kompetence. Tomēr varam droši pieņemt, ka rūpīgi izstrādāts starptautiska līmeņa ekspertu slēdziens šajā jomā ir nesalīdzināmi lētāks, nekā nepārdomāti izbūvēta infrastruktūra.

5. Nākotnē ir jāreķinās ar elektrotransporta un mākslīgā intelekta risinājumu ieviešanu satiksmē. Salīdzinoši lētākās elektrotransporta ekspluatācijas izmaksas var veicināt tālākus ikdienas pārbraucienus, t. sk. palielinot Rīgas metropoles reģiona teritoriju. Mākslīgā intelekta risinājumi savukārt ļaus nodrošināt drošu satiksmi uz esošajiem ceļiem, arī pieaugot satiksmes intensitātei. Šie faktori ir jāņem vērā, plānojot nākotnes satiksmes plūsmas.