



Decembris 2019

Autoceļu dzīve

Finanses. Eiropas Savienības fondu līdzfinansējumu nākotnē valsts autoceļiem, iespējams, varētu iegūt, sasaistot ceļu projektus ar vides un klimata uzlabojumiem.

[---> 6. lappuse]

Juris Pūce: Nepieciešams piesaistīt aptuveni 300 milj. eiro, lai atjaunotu un pārbūvētu 800 km valsts reģionālo un valsts vietējo autoceļu, uzlabojot pakalpojumu pieejamību iedzīvotājiem pēc administratīvi teritoriālās reformas.

[---> 2. lappuse]



Jāpanāk stabilitāte

Latvijai jāreķinās, ka turpmākajos gados ekonomiskā izaugsme būs krietni lēnāka, tomēr panikai par iespējamu krīzi nav pamata, norāda bankas *Citadele* ekonomists **Mārtiņš Āboliņš**. Lai nodrošinātu stabilitāti ceļu nozarē, valstiskā līmenī ir jāpanāk noteikts ikgadējs un stabils finansējums.



Jauns tilts. Jaunpilī tapis vienīgais kokbetona konstrukcijas tilts valsts ceļu tīklā.

[---> 3. lappuse]



Drošība. Vidējā ātruma kontroles sistēmas pilotprojekts uz a/c Tīnūži-Koknese (P80) nesis gaidītos rezultātus.

[---> 7. lappuse]

Autobraucēju ceļvedis decembrim.

[---> 8. lappuse]

Īsumā**Aptuveni vienam procentam automašīnu nav OCTA**

Lai arī aizvien vairāk autovadītāju apzinās, ka OCTA vai tehniskā apskate nav tikai formāls pienākums, tomēr joprojām gandrīz katra simtā no pārbaudītajām automašīnām piedalās ceļu satiksmē bez derīgas OCTA un / vai tehniskās apskates. To apliecina Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja (LTAB) apkopotā statistika, noslēdzot kampaņu *Ja Tev nav OCTA – nebrauc!* Kampaņas laikā vairāki fotoradari visā Latvijā veica OCTA un tehniskās apskates kontroli neatkarīgi no transportlīdzekļa braukšanas ātruma. Mērķis bija aktualizēt datus, kā arī pētīt, vai iespējams, ka daļa autovadītāju apzināti izvairās no pārvietošanās vietās, kur varētu sastapties ar kontroli. Šim nolūkam kampaņas laikā uz nomaļākiem ceļiem kontroli veica arī pārvietojamie fotoradari. Kopumā nepilna mēneša laikā fotoradari pārbaudīja 9828 transportlīdzekļus. No tiem 67 (0,68%) nebija derīga OCTA, bet 18 (0,18%) – tehniskā apskate. Savukārt pārvietojamo fotoradaru apkopotā statistika parādīja, ka 0,59% nav OCTA, bet 0,15% – derīga tehniskā apskate. "Lai arī šī statistika atspēko pieņēmumu, ka iespējamie pārkāpēji apzināti apbrauc stacionāros fotoradarus, tomēr kampaņas laikā Valsts policijas (VP) piekļautais transportlīdzekļa vadītājs, kurš izmantoja svesas numurziņas, lai izbēgtu no soda par braukšanu bez OCTA un tehniskās apskates, liecina par atsevišķu šoferu negodprātību. Tāpēc ir nepieciešams meklēt un rast līdzekļus, lai nākotnē pielāgotu stacionāros fotoradarus OCTA un tehniskās apskates kontrolei visā transporta plūsmā, neatkarīgi no transportlīdzekļu braukšanas ātruma," skaidro LTAB vadītājs Jānis Abāšins.

Atsevišķiem transporta līdzekļiem jāiegādājas vinjete

Tiem automašīnu vadītājiem, kuru transportlīdzekļa pilna masa ir vairāk nekā trīs tonnas un kas atbilst N kategorijai (paredzēti kravu pārvadāšanai), ir jāiegādājas vinjete jeb nodeva par Latvijas galveno un reģionālo autoceļu lietošanu, atgādina Valsts policija (VP). Sākot no šī gada vasaras, uz valsts autoceļiem darbojas tehniskie līdzekļi, kas automātiski fiksē vinjetes neapmaksātājus. Tādējādi pārkāpumi tiek reģistrēti, neapturot transportlīdzekli. Ja nodeva ir samaksāta tikai daļēji, draud sods 300 eiro apmērā, bet ja nav maksāta vispār – 500 eiro. Vinjete jāiegādājas, ja ar transportlīdzekli pārvietojas pa diviem reģionālajiem ceļiem – P5 un P80 un visiem valsts galvenajiem autoceļiem (A kategorijas). Savukārt vinjete nav jāiegādājas, ja šķērso valsts galveno un reģionālo autoceļu krustojumus, pārvietojas tikai pilsētas

robežās, Iekšlietu ministrijas (IeM) padotībā esošo iestāžu un arī to padotībā esošo izglītības iestāžu transportlīdzekļiem, Aizsardzības ministrijas (AM) padotībā esošo institūciju un Nacionālo bruņoto spēku (NBS) transportlīdzekļiem, kā arī pašvaldības policijas un operatīvajiem transportlīdzekļiem.

Taksometru pakalpojumu sniedzējiem mobilajās lietotnēs būs jāreģistrējas

Tīmekļvietņu un mobilo lietotņu pakalpojumu sniedzējiem, ar kuru starpniecību var izsaukt un apmaksāt pasažieru pārvadājumus, būs jāreģistrējas. To nosaka valdības pieņemtie noteikumi tiem, kas piedāvā tīmekļvietnē vai mobilajā lietotnē izsaukt pārvadājumu pakalpojumu ar vieglo automobili vai taksometru. Reģistrāciju veiks VSIA *Autotransporta direkcija* (ATD). Tāpat pakalpojuma sniedzējam jānorāda informācija par tarifiem, iespējamo gala brauciena maksu un maršrutu, pārvadātāju un transportlīdzekli, pasažieru un bagāžas pārvadāšanas kārtību, informāciju par iespēju izsaukt transportlīdzekli, kas piemērots personu ar kustību traucējumiem pārvadāšanai, kā arī kontaktinformācija, ja radušās sūdzības par saņemto pakalpojumu. Pakalpojumu sniedzējiem jānodrošina, ka ar tīmekļvietnes vai mobilās lietotnes starpniecību savus pakalpojumus pasažieriem varēs piedāvāt tikai licencēti komersanti un pārvadājumus veic autovadītāji, kas ir reģistrēti taksometru vadītāju reģistrā.

Mainīta satiksmes organizācija uz Jelgavas šosejas pie Ozolniekiem

Lai uzlabotu satiksmes drošību un mazinātu ceļu satiksmes negadījumu skaitu, Jelgavas šosejas (A8) pieejās krustojumam ar autoceļu Jelgava-Dalbe (P100) noteikts maksimālā ātruma ierobežojums 50 km/h. Šāds ierobežojums noteikts 300 metru attālumā no krustojuma abās tā pusēs. Kopš 2014. gada šajā vietā ir izveidojies "melns punkts" un sešu gadu laikā notikuši 22 ceļu satiksmes negadījumi, no tiem pieci ar cietušajiem, deviņi cilvēki ir guvuši ievainojumus. Lai gan satiksmes krustojumā jau no 2008. gada tiek regulēta ar luksoforu, ceļu satiksmes negadījumu skaitu tas nav mazinājis, jo autovadītāji pārsniedz maksimāli atļauto ātrumu 70 km/h un neievēro luksofora sarkanās gaismas signālu. Pagājušajā gadā te trīs reizes ir notikusi transportlīdzekļu sadursme ar luksofora balstu. Pēc fotoradaru uzstādīšanas krustojuma pieejās 2015. gadā ceļu negadījumu skaits samazinājās, taču tas joprojām ir augsts. Lai brīdinātu autovadītājus par atļautā braukšanas ātruma izmaiņām, 400 metru attālumā pirms krustojuma abos braukšanas virzienos tiks uzstādīti informatīvi plakāti

Sēnītes un Jūrmalas šosejas remontposmos sācies ziemas pārtraukums

Ziemas tehnoloģiskais pārtraukums ir sācies būvdarbos uz Vidzemes šosejas (A2) abām brauktuvēm posmā no Garkalnes līdz Sēnītei (25,50.–39,40. km) un uz Valmieras šosejas (A3) posmā no Sēnītes līdz tiltam pār Gauju (0,00.–1,65. km). Šie būvdarbi ietver arī ceļa pārvadu Vangažos un Sēnītes satiksmes mezglā un Sēnītes rotācijas apla pārbūvi, kā arī Straujpītes caurtekas Vangažos, gājēju tunēļa pie Sēnītes un apgaismojuma atjaunošanu Vangažos. Šogad ceļa sega visā posmā ir pārbūvēta līdz asfalta saistes kārtai. Tāpat šogad ir uzsākta satiksmes pārvadu pārbūve, caurtekas un gājēju tunēļa atjaunošana, kā arī atjaunots apgaismojums un gājēju luksofors Vangažos. Sēnītes posma pārbūves darbus plānots pabeigt nākamā gada novembrī. Arī uz Jūrmalas šosejas (A10) abām brauktuvēm posmā no Rīgas robežas līdz pieejām Jūrmalas caurlaižu punktam (13,41.–19,25. km) ir sācies tehnoloģiskais pārtraukums. Šogad ceļa sega posmā ir pārbūvēta līdz asfalta saistes kārtai un atjaunotas divas krustojuma nobrauktuves, kā arī pārbūvēts ceļa apgaismojums visā posmā. Nākamgad tiks iekļāta asfalta virskārta, pabeigta atlikušo nobrauktuju atjaunošana un drošības barjeru uzstādīšana. Būvdarbus plānots pabeigt nākamā gada rudenī.

VAS Latvijas valsts ceļi realizē visu būvniecības dokumentu apriti elektroniski

VAS Latvijas Valsts ceļi (LVC) ir vienīgais Būvniecības informācijas sistēmas (BIS) lietotājs, kurš jau šobrīd visu būvniecības dokumentāciju apriti īsteno vienīgi BIS. To apliecina Būvniecības Valsts kontroles birojs (BVKB), pasniedzot LVC apbalvojumu nominācijā "BIS pirmrindnieks nākotnes prasību ievērošanā". Plānots, ka jau nākamā gada laikā visā valstī visai ar dažāda veida būvniecību saistītai dokumentācijai jāatrodas BIS – sākot no būvniecības ierosināšanas jeb projektēšanas uzdevuma līdz pat nodošanai ekspluatācijā ar turpmāku būves uzraudzību. LVC atbilstoši savai kompetencei nodrošina iesniegumu izskatīšanu un lēmumu pieņemšanu par valsts autoceļu būvniecības procesu, tehnisko noteikumu izsniegšanu, kā arī lielu daļu no būvju ekspluatācijas dokumentācijas aprites īsteno BIS – tik lielā mērā, cik to atļauj sistēmas attīstības pakāpe. "Šīs sistēmas lielākā priekšrocība ir darbība reālajā laikā un efektivitāte. Ir samazinājies uzglabājamās dokumentācijas apjoms, un nekas nevar pazust. Elektroniskais būvdarbu žurnāls liek visu paveikt termiņā, nav iespējams neko pielabot vai uzlabot," sistēmu atzinīgi vērtē LVC vadītājs Jānis Lange. BIS un tajā esošos reģistrus pārrauga BVKB tīmekļa vietnē www.bis.gov.lv. Tā nodrošina publisku informāciju par būvniecību valstī un ir savienota ar citām elektroniskās informācijas sistēmām valstī.

Viedoklis**Autoceļu attīstība jāsaista ar administratīvo iedalījumu**

Juris Pūce,
Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs

Lai nodrošinātu ilgtspējīgu iedzīvotāju mobilitāti un novadu centru sasniedzamību, tādējādi nodrošinot gan darba vietu, gan pakalpojumu sasniedzamību, ir jāuzlabo transporta infrastruktūras stāvoklis. Ņemot vērā, ka valsts autoceļu tīkla attīstība ir saistīta ar administratīvo iedalījumu, tad turpmākā autoceļu attīstība īstenojama kontekstā ar administratīvi teritoriālās reformas īstenošanu. Šobrīd atbilstoši VAS *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) datiem, no valsts reģionālajiem autoceļiem ar grants segumu – 58,9%, kā arī 41,5%

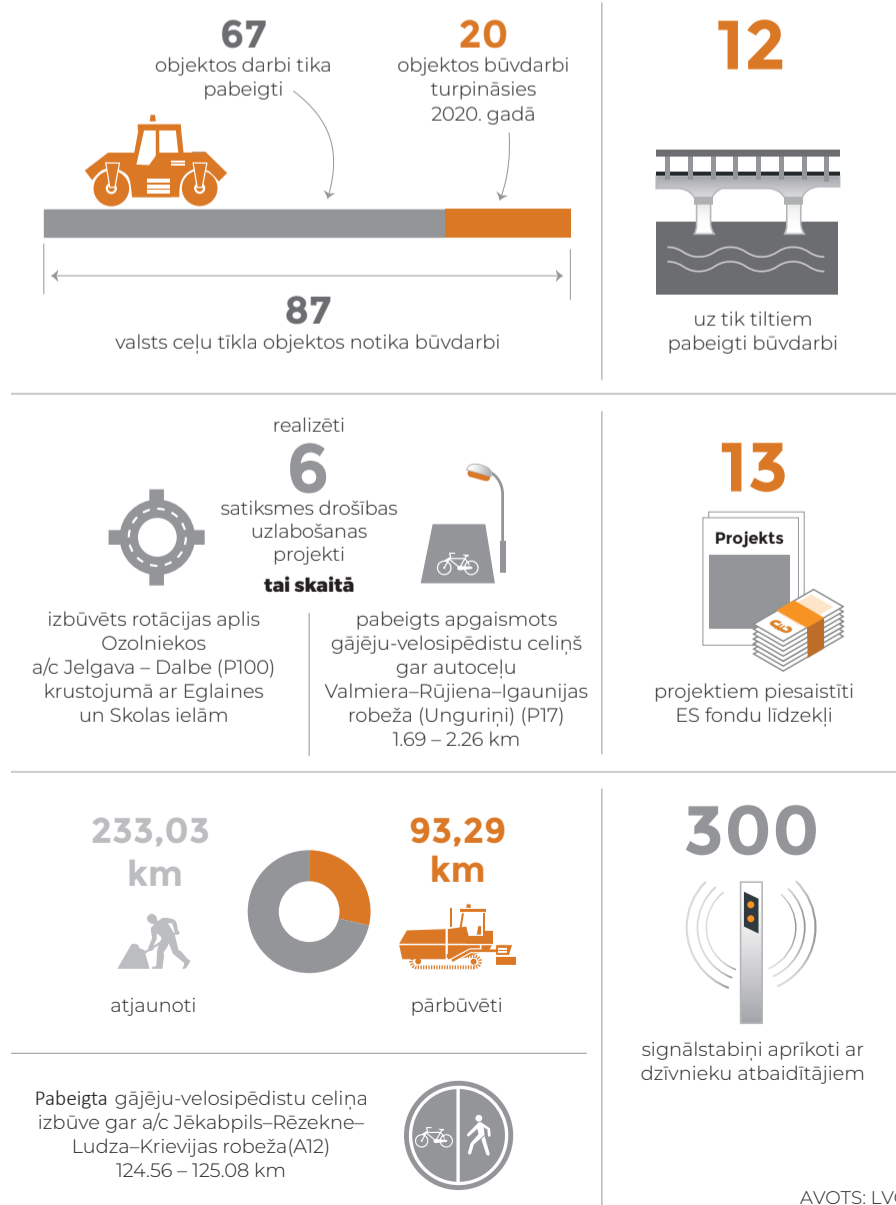
valsts vietējo autoceļu ar melno segumu un 50,5% valsts vietējo ceļu ar grants segumu ir sliktā stāvoklī (2019. gada dati). Lai risinātu ceļu stāvokli, pēc Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas (VARAM) iniciatīvas tika sagatavots un Ministru kabineta (MK) šā gada 5. novembra sēdē atbalstīts informatīvais ziņojums *Par investīciju programmu autoceļu attīstībai administratīvi teritoriālās reformas kontekstā*. Informatīvais ziņojums paredz finansējuma aptuveni 300 milj. eiro piesaistes nepieciešamību aptuveni 800 kilometru valsts reģionālo un valsts vietējo autoceļu pārbūvei un atjaunošanai, tādējādi uzlabojot pakalpojumu pieejamību iedzīvotājiem pēc administratīvi teritoriālās reformas. Indikatīvajos aprēķinos tika izmantoti valsts reģionālo un valsts vietējo autoceļu posmi, kuri identificēti, izmantojot šādus kritērijus: šī brīža novadu pašvaldību administratīvo centru sasniedzamība ar plānotā novada iespējamo administratīvo centru pēc teritoriālās reformas un administratīvā centra sasniedzamība novados, kuru teritorijas nav plānots grozīt, funkcionālās izmantošanas nozīme saistībā ar nozaru reformām, autoceļa seguma stāvoklis (sliktš, ļoti sliktš) un

vidējā diennakts satiksmes intensitāte.

Finansējuma piesaistei VARAM sadarbībā ar Satiksmes ministriju (SM) sagatavos un iesniegs prioritāro pasākumu kopumu. Jautājums par nepieciešamo papildu finansējumu tiks skatīts valdībā 2021. gada valsts budžeta un vidēja termiņa budžeta ietvara 2021., 2022. un 2023. gadam sagatavošanas un izskatīšanas procesā.

Tā kā ieguldījumi ir plānoti valsts īpašumā esošajos autoceļu posmos, plānots, ka finansējuma saņēmējs būs SM, paredzot finansējumu jaunā programmā. Savukārt LVC veiks piešķirtā finansējuma administrēšanu, iepirkumu organizēšanu, būvniecības programmas vadību un būvniecības uzraudzību tajos ceļu posmos, kas VARAM vadībā kopā ar SM, LVC, plānošanas reģioniem un pašvaldībām tiks noteikti kā būtiskākie reģionālai attīstībai un administratīvi teritoriālās reformas īstenošanai.

Nākamā gada sākumā VARAM, plānošanas reģioni, SM, LVC un pašvaldības uzsāks darbu pie prioritāri pārbūvējamo un atjaunojamo valsts reģionālo un vietējo autoceļu posmu identificēšanas, ņemot vērā noteiktos kritērijus.

2019. gadā uz valsts ceļiem

Tapis vienīgais kokbetona konstrukcijas tilts

Šogad Jaunpilī izbūvēts Latvijas valsts ceļu tīklā vienīgais kokbetona konstrukcijas tilts; kopumā šajā būvniecības sezonā darbi veikti uz 23 VAS *Latvijas valsts ceļi* īpašumā esošiem tiltiem.

Novembrī Lāčplēša dienā Jaunpilī līdzās pilij svinīgi tika atklāts pārbūvētais tilts pār Bikstupi. Tilts atrodas uz vietējā autoceļa Annenieki-Jaunpils (V1457), un tas ir vienīgais kokbetona konstrukcijas tilts visā valsts ceļu tīklā. "Tilts ir izbūvēts vēsturiskā vietā līdzās Jaunpils pilij, un tā konstrukcija un ārējais izskats ir izvēlēts atbilstoši šai vietai. Tilts ir sanācis gan skaits, gan ilgmūžīgs, domāju, ka to novērtēs arī nākamās paaudzes un tūristi. Šādas konstrukcijas tilts izmaksā dārgāk, nekā vienkārša dzelzsbetona plātne, taču tam klāt nāk pievienotā vērtība, ko tas nes apkārtnē kā lieliska, skaista inženiertehniska būve," norādīja LVC valdes priekšsēdētājs Jānis Lange.

Jaunas vēsmas

Tilta būvdarbu ietvaros pilnībā tika nojaukts vecais pagājušā gadsimta sešdesmitajos gados izbūvētais un savu laiku nokalpojušais tilts, kas bija vienkārša dzelzsbetona plātne. Tiltam ir izbūvēti jauni krasta balsti, pāļi, līmētas koka sijas un dzelzsbetona plātne. Koka sijas ar dzelzsbetona plātņi ir sajūgtas vienotā konstrukcijā. Valsts autoceļu tīklā tas ir vienīgais kokbetona konstrukcijas tilts. Drošības barjeras ir metāla un koka apvienojums un nākušas no Itālijas. Mūsu pašu kalēju izgatavotas ir norobežojošās metāla ķēdes pie akmens stabiem tilta pieejās. Agars Geide, LVC Tiltu daļas būvinženieris un projekta vadītājs skaidro, ka vecais tilts pār Bikstupi bija savu laiku nokalpojis un neatbilda sabiedrības un satiksmes drošības izvirzītām prasībām. "Jaunpils pils celta 1301. gadā, Zviedru mūris būvēts ap 1648. gadu. Mūra iekšpusē izvietotā viduslaiku sēta *Niedru lija*, kurā tiek piedāvātas atraktīvas izklaides viduslaiku garā, raisīja idejas rast risinājumu, kurš sasauktos ar vēsturisko apkārtni, būtu estētiski baudāms un nodrošinātu ekspluatācijas prasības, kuras tiek izvirzītas modernai būvei. Izpētot un apkopojot informāciju par Latvijas uzņēmēju spējām, tika izvēlēts inovatīvs risinājums, kurā apkopotas koka un dzelzsbetona labās īpašības. Protī, kur koka sijas ir galvenais nesošais elements un darbojas stiepē, bet dzelzsbetona plātne darbojas tikai spiedē. Šis risinājums arī nodrošina tiltam izvirzītās prasības

attiecībā uz kalpošanas laiku, kas ir 100 gadi. Jāpiebilst, ka līmētās koka sijas ir izgatavotas Latvijā, kas parāda mūsu uzņēmēju spēju un prasmes strādāt ar koku," uzsver A. Geide. Pēc pārbūves tilts ir kļuvis nedaudz platāks, garāks un ērtāks satiksmei un gājējiem – tā vienā pusē izbūvēta gājēju ietve. Tiltā būvdarbi tika uzsākti šī gada maijā, un tiem bija atvēlētas 190 kalendārās dienas. Darbus veica SIA *Rīgas tilti* par līgumcenu 634,34 tūkst. eiro ar PVN, ko finansēja valsts budžets.

Apjoms samazinās

Kopumā saskaņā ar pēdējiem inventarizācijas datiem valsts pārziņā ir 963 tilti, kas izvietoti uz galvenajiem, reģionālajiem vai vietējiem valsts autoceļiem. Rīgas Tehniskās universitātes profesors Ainārs Paeglītis norāda, ka Latvijā reāla tiltu pārvaldība ir aptuveni 50% tiltu, un tie atrodas LVC pārziņā. Pēc viņa domām esošā tiltu vadības sistēma, kas ir salīdzinoši veiksmīga, būtu jāpapildina un jāatjauno. Kā arī vairāk jāizmanto jau esošie dati attiecībā uz tiltu tehnisko stāvokli. Jāmin, ka šobrīd labā stāvoklī ir 28,3% valsts pārziņā esošo tiltu. Runājot par šo gadu, VAS *Latvijas valsts ceļi* (LVC) Tiltu daļas vadītājs Māris Dūzelis norāda, ka dažādu veidu būvdarbi, tādi kā atjaunošana, pārbūve, jaunu tiltu būvniecība esošo vietā veikta kopumā valsts pārziņā esošiem 23 tiltiem, no tiem uz 12 tiltiem darbi šajā būvniecības sezonā pabeigti pilnībā. Jāmin, ka no kopējā skaita Sēnītes posmā uz Vidzemes šosejas (A2) darbi notika uz deviņiem ceļa pārvadiem. Tomēr būvdarbu izmaksu sadārdzināšanās un konkurences samazināšanās rezultātā piešķirtā finansējuma ietvaros atjaunot vai pārbūvēt paredzēto tiltu skaits ir samazinājies. Atsevišķu tiltu būvdarbi ir pārcelti uz nākamo un aiznākamo gadu, jo būvdarbu iepirkumos nebija pieteicies neviens vai arī tikai viens pretendents. Piemēram, tie ir tilts pār Lobi uz autoceļa Cebēni-Lēdmane (V973), kur iepirkums sludināts jau divas reizes, tilts pār Pērsi uz Daugavpils šosejas (A6), kur iepirkums sludināts jau trīs reizes, tilts pār Cērtēni uz autoceļa Smiltene-Rauna (V234), tilts pār Svēti uz autoceļa Jelgava-Tērvete-Lietuvas robeža (P95) un tilts pār Piķurgu uz autoceļa Rīga-Ērgļi (P4).

Viedoklis

Liels izaicinājums



Jēkabs Ulģis,
SIA *BT Projekts* projektētājs
"Šī man bija pirmā pieredze, rēķinot šāda veida konstrukciju. Pirms tam to biju tikai teorētiski apguvis Rīgas Tehniskajā universitātē. Tāpēc liku lietā šo pieredzi, kā arī konsultējos ar kolēģiem. Lidz ar to šis projekts man bija izaicinājums. Es domāju, ka rezultāts ir ļoti labs, jo ir tapis glīts tilts, kas priecē cilvēkus un arī ir funkcionāls. Tas parāda, ka arī Latvijā ir iespējams izbūvēt objektus, kas papildina apkārtējo ainavu. Runājot par koku, Latvijā nepieciešamās klases materiāls nav pieejams, tāpēc nācās to piegādāt no Krievijas."

Jāseko līdzī materiālu mijiedarbībai



Albīns Jasaitis,
SIA *Rīgas tilti* valdes priekšsēdētājs
"Projekts bija salīdzinoši vienkāršs, bet tajā pašā laikā ļoti specifisks. Šāda veida tilts ir pirmais mūsu uzņēmuma praksē. Bija arī dažas grūtības projekta realizācijas gaitā. Piemēram, tā kā iepriekšējais tilts bija ļoti vecs, nebija zināms, kādi tilti te bijuši vēl pirms tā. Pāļu dzišanas procesā atklājās akmeņi, kas apgrūtināja darbus. Augstas prasības bija noteiktas koka sijām, tāpēc lapegli nācās piegādāt no Krievijas. Šobrīd uzraugiem ir jāseko pastiprināti līdzī, kā koks strādās kopā ar betonu."



Tilti, uz kuriem veikti dažādi darbi 2019. gadā

Atrašanās vieta	Veikti darbi 2019. gadā	Pabeigti darbi uz tiltiem 2019. gadā
Kohēzija fonda līdzfinansējums:		
Vidzemes šoseja (A2) Sēnītes mezgls (2019.–2020.)	9	0
ERAF līdzfinansējums:		
Gulbene-Balvi-Viļaka (P35) tilts pār Pogupi (no 2018. gada)	1	1
Reģionālie ceļi		
P4 – 1 tilts – Ogre Ērgļos (2019-2020)	1	0
Tiltu programmas ietvaros:		
Atjaunošana:		
Gājēju tilts Bergos uz Vidzemes šosejas (A2) 13. km		
Tilts pār Daugavu uz Daugavpils apvedceļa (Kalkūni-Tilti) (A14) 12,97. km		
Tilts pār Ventu uz autoceļa Zlēkas-Ugāle (P123) 1,28. km		
Tilts pār Lieparu uz autoceļa Dimzas-Vircava-Vairogs (V1054) 17,1. km		
Tilts pār Amatu uz autoceļa Mūrnieki-Līgatne-Augšlīgatne (V283) 8,4. km	5	4
Pārbūve:		
Tilts pār Raunu uz autoceļa Lodes stacija-Jaunrauna-Veselava (V296) 6,3. km		
Tilts pār Bikstupi autoceļa Annenieki-Jaunpils (V1457) 7,51. km		
Tilts pār Vaidavu uz autoceļa Alūksne-Ziemeri-Veclaicene (V386) 8,8. km		
Tilts pār Rušēni uz autoceļa Krievijas robeža (Grebņeva)-Daugavpils-Rēzekne-Lietuvas robeža (Medumi) (A13) 88. km		
Tilts pār Maizītes upi uz autoceļa Augšlīgatne-Skrīveri (P32) 73,18. km	5	5
Tiltu konstruktīvo elementu atjaunošana:		
Ceļa pārvadam uz autoceļa Talsi-Stende-Kuldīga (P120) atjaunota sija		
Tilts pār Braslas upi apdzīvotā vietā Plācis uz autoceļa Plācis-Eiķēnu karjers (V324)	2	2
Kopā	23	12

Tiltu stāvoklis

%

Ļoti sliktā 11.3

Sliktā 34.4

Labā stāvoklī 28.3

Apmierinošā 26.0

AVOTS: LVC

Jāpanāk stabils finansē

Ceļu nozare tuvākajos gados diez vai piedzīvos strauju finansējuma kāpumu. Tomēr, lai panāktu stabilitāti, valstiskā līmenī būtu jāpanāk ikgadējs stabils finansējums, ar ko nozare var rēķināties un plānot turpmākās darbības.

Tā intervijā Autoceļu Avīzei norāda bankas Citadele ekonomists Mārtiņš Āboliņš. Viņš arī atzīmē, ka Latvijai turpmāk ir jārēķinās ar stabilitāti, bet ne pārāk strauju ekonomisko izaugsmi, ko ietekmēs ekonomiskā cikla svārstības pasaulē. Neskatoties uz ekonomikas bremzēšanos, panikai par iespējamu krīzes atkārtanos nav pamata.

Šogad budžeta deficīts samazinājās, līdz ar to arī no valdības puses tika uzlikta neliela bremzīte ekonomikai. Pagājušajā gadā ar saviem izaugsmes tempiem Latvija faktiski bija vadošā valsts Baltijā, šogad apstākļi ir sakrituši uz otru pusi.

Ar kādiem ekonomiskajiem rādītājiem Latvija varētu noslēgt šo gadu? OECD pēdējās prognozēs lēš Latvijai zemāko izaugsmi starp Baltijas valstīm, iekšzemes kopproduktam (IKP) šogad pieaugot par 2,3%. Iepriekšējās prognozēs izaugsme tika prognozēta 2,7%.

Salīdzinot ar kaimiņvalstīm Lietuvu un Igauniju, Latvijas izaugsme šogad būs lēnāka. Iepriekšējos gados izaugsme Latvijai bija starp 5% un 4%, šogad, visticamāk, tie būs 2,5%, ar iespējamām svārstībām vienā vai otrā virzienā, kas ir zemāks rādītājs nekā sākumā prognozētie 3%. Tas gan nav pārsteigums, jo iepriekšējos divos gados ekonomikā ieplūda Eiropas Savienības (ES) fondu līdzekļi un vienlaicīgi auga arī visas pasaules ekonomika, tas deva labu uzrāvienu. Tāpat 2017. gadā un 2018. gadā tika palielināts valsts budžeta deficīts un fiskālā politika bija ekspansīva. Šogad budžeta deficīts samazinājās, līdz ar to arī no valdības puses tika uzlikta neliela bremzīte ekonomikai. Pagājušajā gadā ar saviem izaugsmes tempiem Latvija faktiski bija vadošā valsts Baltijā, šogad apstākļi ir sakrituši uz otru pusi. Tomēr trešajā ceturksnī bremzēšanās vairs nav tik izteikta.

Kāpēc Latvija iepaliek no kaimiņvalstīm?

Es teiktu, ka mums ir

nedaudz nepaveicies, jo neveiksmīgi sakrituši dažādi faktori. Piemēram, enerģētiskās jomai gada sākums bija neveiksmīgs. Latvija ir atkarīga no laikapstākļiem, un gada sākumā valdija salīdzinoši liels sausums un HES nevarēja saražot elektrību. Tāpat ietekmi atstāja koku cenu svārstības, jo Latvijā ir lielākā meža un kokapstrādes nozare Baltijā. Pagājušajā gadā kokmateriālu cena kāpa, bet šogad tieši otrādi – cena samazinājās. Tas ietekmēja gan ciršanas, gan ražošanas apjomus. Tāpat Latvijā izjūt negatīvu ietekmi no pārmaiņām finanšu sektorā. Savukārt pozitīvu devumu Latvijai deva, ja tā var izteikties, Igaunijas kļūda ar akcīzes nodokli alkoholiskajiem dzērieniem. Proti, tie Igaunijā bija dārgāki nekā Latvijā, jo tika piemērots augstāks akcīzes nodoklis. Latvijai tas deva patēriņu. Tomēr gada vidū Igaunija šo kļūdu laboja, samazinot akcīzes nodokli daļai alkoholisko dzērienu.

Mūsu prognozes ir, ka IKP augs aptuveni 2,5% apmērā visās Baltijas valstīs. Visas trīs Baltijas valstis galvenokārt ietekmē ārējā vide.

Kādas ir jūsu ekonomiskās prognozes nākamajam gadam?

Es domāju, ka situācija būs relatīvi līdzīga. Mūsu prognozes ir, ka IKP augs aptuveni 2,5% apmērā visās Baltijas valstīs. Visas trīs Baltijas valstis galvenokārt ietekmē ārējā vide. Proti, procesi, kas notiek pasaules ekonomikā, kas notiek Eiropā – Vācijā, Skandināvijā, jo tie ir Latvijas galvenie tirgi. Tāpat svarīgi, kurā virzienā virzīsies *Brexit* vienošanās. Šie ir galvenie faktori, kas varētu ietekmēt Latviju. Diemžēl redzams, ka gan Vācijā ir sabremzējies ražošana, gan Skandināvijā, īpaši Somijā, Zviedrijā ir vērojama cikla lejupslīde. Izaugsme šajās valstīs joprojām ir pozitīva, bet tā ir ļoti lēna nedaudz virs viena procenta. Latvijā to izjūt tieši caur ražošanas un būvniecības sektoriem, jo abas nozares ir cieši saistītas ar eksportu. Tomēr, lai gan ārējā vide nav īpaši labvēlīga, tā nav kritiska. Protams, ka arī riski pastāv vienmēr, jo ārējā vide ir ļoti nenoteikta. Ir pazīmes,



kas liecina, ka varētu būt recesija kādās no lielajām pasaules ekonomikām, bet tie ir tikai minējumi. Piemēram, ASV vai eirozona var nonākt recesijā. Ja tas notiktu, tad Latvijas izaugsme varētu būt lēnāka par minētajiem 2,5%. Katrā ziņā runa ir par saprātīgām ekonomiskā cikla svārstībām, nevis lieliem kritumiem. Iedzīvotāji šīs svārstības ekonomikā gada ietvaros uz vienu vai otru pusi ikdienā neizjūt. Savukārt atsevišķām nozarēm un uzņēmumiem šie brīži var būt sāpīgi, bet, kā jau minēju, sabiedrības labklājību un valsts ekonomiku tam kopumā nevajadzētu jūtami ietekmēt. Valstī algu līmenis palielinās, bezdarbs mazinās un sabiedrības noskaņojums ir labs. Arī iekšējais patēriņš ir stabils un sabalansēts. Mēs netērējam aizņemtu naudu, nav pārspīlētas kredītēšanas.

Protams, ka arī riski pastāv vienmēr, jo ārējā vide ir ļoti nenoteikta. Ir pazīmes, kas liecina, ka varētu būt recesija kādās no lielajām pasaules ekonomikām, bet tie ir tikai minējumi. Piemēram, ASV vai eirozona var nonākt recesijā. Ja tas notiktu, tad Latvijas izaugsme varētu būt lēnāka par minētajiem 2,5%.

Tātad panikai nav pamata?

Šobrīd tiešām panikai nav nekāda iemesla. Runājot par

ekonomikas svārstībām, nevajag salīdzināt ar 2008. gadu un 2009. gadu Latvijā. Vidēji augsta ienākuma valstīs šāds ekonomikas kritums, kā piedzīvotajam toreiz, faktiski nenotiek. Latvija un visa Baltija bija ekstremāls gadījums. Toreiz pastāvēja ārkārtīgi liela kredītēšana, liels ārējās tirdzniecības deficīts, fantastiski dārgi īpašumi attiecībā pret cilvēku ieņēmumiem. Šobrīd nekā no tā nav. Ekonomika ir diversificēta un sabalansēta. Bieži vien, ja ekonomika bremzējas, cilvēkiem tas asociējas ar krīzes sākumu, bet tā tas nenotiek. Ja paskatāmies uz attīstītām valstīm pēdējo 30 gadu griezumā, tad trakāk nekā Baltijas valstīm krīzes laikā ir gājis valstīm, kurās bijusi karadarbība, piemēram, Kuveita, Libija utt. Paliela recesija valsts ekonomikā ir IKP kritums 3% līdz 4%. Mums krīzes laikā IKP kritums bija 15% vienā un vēl 5% nākamajā gadā. Cerams, ka tāda situācija vairs nekad neizveidosies.

Kuras nozares var rēķināties ar izaugsmi šogad/nākamgad?

Visā Baltijā pārliecinoši labākos rezultātus uzrāda IT biznesa pakalpojumu eksports, kas pēdējo sešu gadu laikā šī nozare ir kāpinājusi eksportu par vidēji 20% gadā, jo ir globāls pieprasījums pēc šiem pakalpojumiem. Latvija šajā nozarē pat ir apsteigusi Igaunijas rādītājus. Arī Lietuva turas līdz, bet, tā kā ir lielāka valsts, tās rādītājam vajadzētu būt augstākam attiecībā pret ekonomiku. Ja skatāmies uz rūpniecību, lai gan apkārt esošais globālais klimats nav tai labvēlīgs un pieaugums ir sabremzējies, piemēram, mašīnbūves un metālapstrādes joma izskatās salīdzinoši labi. Pretējais ir jūtams, bet, tai pat laikā, šī ir nozare, kurā Baltijas valstis iegūst, ja Vācijā vai

Skandināvijā nozare attīstās lēnāk, jo šo valstu uzņēmumi meklē ceļus, kā optimizēt un efektīvāk darboties, pārnesot ražošanu uz citām valstīm. Labs piemērs ir Liepāja, kur ienāk gan jauni uzņēmumi, gan paplašinās esošie. Lai gan globāli nozare ir uz recesijas robežas, Latvija no tā iegūst. Runājot par Latvijas iekšējo pakalpojumu tirgu, neskatoties uz to, ka cilvēku skaits samazinās, tas uzrāda labus rezultātus. Visticamāk, uz tā rēķina, ka aug algas un līdzīgi tam arī patēriņš. Šis arī ir tās galvenās nozares, kas jūtas pietiekami labi.

Tomēr mums ir jābaidās nevis no tā, ka varētu sākties krīze, bet gan no tā, ka gan pasaules, gan Eiropas un arī Latvijas ekonomika ilgāku laiku augs lēnāk nekā līdz šim.

Un kas varētu sagaidīt būvniecības nozari?

Skatoties kopumā, būvniecības nozari nākamgad sagaida neliels mīnuss, bet tie nebūs mīnus 20%, kā notika 2016. gadā, drīzāk nozares kritums varētu būt līdz mīnus 3%. Lielu nozīmi būvniecības nozares rādītājos spēlēs valsts budžets. Divus gadus investīciju izdevumi no valsts puses auga par 30% līdz 40% gadā, savukārt nākamgad ir plānots 5% investīciju samazinājums attiecībā pret šo gadu. Kopējo investīciju apjoms ar visu mīnusu joprojām saglabājas liels, bet ar pārbīdēm nozaru ietvaros, kas paredz lielāku naudas apjoma samazinājumu ceļu nozarei, tāpēc ceļu būvē nākamgad situācija noteikti

nebūs iepriecinoša. Ceļu būve un būvniecība kopumā ir no tām nozarēm Latvijā, kas piedzīvo lielākās svārstības, gluži kā pa amerikāņu kalniņiem. Normālā situācijā nozares vidēji aug par 3–4% gadā ar nelielām svārstībām vienā vai otrā virzienā. Latvijā ar būvniecību ir tā, ka vai nu tā aug par 10%, vai krīt par 10%. Paskatoties pēdējos 20 gados, ir bijuši deviņi ceturkšņi, kad izaugsme būvniecībā ir bijusi starp nulli un 6%. Te viss ir ekstrēmi un galējības. Tikko bija likne uz augšu, tagad ies uz leju, iztrūkstot vidus posmam. Tas lielā mērā ir saistīts ar ES fondu apguvi, kad ES līdzekļi ir pieejami, notiek uzrāviens, bet, kad apstājas, tad iestājas panikums. Ceļu būvē situācija noteikti nebūs iepriecinoša.

Visa pasaules ekonomika iet urbanizācijas virzienā. Latvijai labākais risinājums būtu punktveida attīstība visā teritorijā, lai attīstās ne tikai Rīga, bet arī lielākās pilsētas, ap kurām veidotos ekonomiskā aktivitāte.

Kā risināt, lai nebūtu tik strauji kāpumi un kritumi?

Tas būtu jautājums, kuru jārisina valstiskā līmenī. Ir skaidrs, ka visām nozarēm no valsts budžeta līdzekļu nepietiek. Faktiski visi, izņemot varbūt zemniekus, ļauj, ka piešķirtais finansējums ir nepilnīgs. Skaidrs, ka katls ir tik liels, cik ir. Iespējams, ka kļūdaina ir tieši pati budžeta plānošana. Proti, ka visi

Jums ceļiem ilgtermiņā

Mārtiņš Āboliņš

Bankas Citadele ekonomists

- No 2008. līdz 2015. gadam Finanšu ministrijas Tautsaimniecības analīzes departamenta direktora vietnieks un Makroekonomikas nodaļas vadītājs
- 2014. gadā stažējies Lielbritānijas Finanšu ministrijā
- Ieguvis pieredzi starptautisko notikumu analīzē, pārstāvēt Latviju dažādās Eiropas Komisijas un OECD darba grupās
- Ieguvis ekonomikas maģistra grādu Latvijas Universitātes Ekonomikas un vadības fakultātē

AVOTS: Citadele

investīciju izdevumi atrodas vienā katlā ar ikgadējiem izdevumiem. Līdz ar to sanāk, ka ik gadu notiek politiskā tirgošanās un deķis tiek raustīts uz visām pusēm. Šogad, piemēram, iztirgo vienas prioritātes, bet ceļu nozarei nepieciešamās naudas pietrūkst. Nu tad iziet uz principu – varbūt nākamgad piešķirs vairāk. Man šķiet, ka būtiski no budžeta atsevišķi izdalīt tieši investīciju daļu un to plānot ilgākā termiņā. Es neticu, ka valstī kāds apzināti pieņem lēmumu, ka būtu jāsamazina investīciju izdevumi, faktiski tas notiek neapzināti plānošanas procesa gaitā. Pastāv ES fondi, plus pēc lielākā blāvēja principa veidots budžets. Diemžēl ceļi un citas jomas, kas nav laicīgi un gana spēcīgi pabļāvušas, paliek situācijā – piedodiet, nesanāca, varbūt nākamgad, vai aiznākamgad. Sanāk raustīšanās: patur kādu laiku nozari badā, tad iemet kādu kumosu, tad atkal aizmirst utt.

Runājot par ekonomikas svārstībām, nevajag salīdzināt ar 2008. gadu un 2009. gadu Latvijā. Vidēji augsta ienākuma valstīs šāds ekonomikas kritums kā piedziņojām toreiz faktiski nenotiek. Latvija un visa Baltija bija ekstremāls gadījums.

Vai valsts budžeta ieņēmumus ietekmēs mērenā izaugsme? Kā palielināt ieņēmumus? Celt nodokļus?

Tā kā pēdējos divus gadus ekonomika auga labi, eiro izteiksmē valsts maciņš kļuva jūtami biežāks. Tomēr valsts ambīciju līmenis un nodokļu slogs neiet kopā. Mēs gribam, lai būtu pietiekami daudz naudas aizsardzībai, veselībai, izglītībai, gribam etnogrāfiski sadalītu reģionālo pārvaldību ar kultūras namu katrā miestā, un tam visam klāt arī zemu nodokļu režīmu. Kad ekonomika aug strauji, var iedot vienai nozarei, otrai nē, un

tā lāpīties, bet ilgākā termiņā, kad ekonomika sāk augt lēnāk, ir jāizšķiras: vai nu no kaut kā ir jāatsakās, vai arī kopējam nodokļu ieņēmumu apjomam ir jāaug. Visticamāk, ka nākamā nodokļu reforma nāks ar nodokļu paaugstināšanas efektu, jautājums ir, kuru un kādā apjomā. Tas varētu izkristalizēties nākamgad. Ambīciju apjoms, ko mēs gribam no valsts, neiet kopā ar nodokļu masu, un tas nav nekāds jaunums. Ir zināms laika sprīdis, kad var izlikties, ka viss ir kārtībā, bet tas ātri paiet.

Ja paskatāmies uz attīstītām valstīm pēdējo 30 gadu griezumā, tad trakāk nekā Baltijas valstīm krīzes laikā ir gājis valstīm, kurās bijusi karadarbība, piemēram, Kuveita, Lībija utt. Paliela recesija valsts ekonomikā ir IKP kritums 3% līdz 4%. Mums krīzes laikā IKP kritums bija 15% vienā un vēl 5% nākamajā gadā. Cerams, ka tāda situācija vairs nekad neizveidosies.

Kas varētu motivēt iedzīvotājus/uzņēmumus maksāt nodokļus godprātīgāk un pamest pelēko zonu?

Ticība, ka nodokļu ieņēmumi tiek sakarīgi izlietoti, ka nodokļus maksā arī kaimiņš, ka uzņēmumam nav jākonkurē ar tiem, kas nemaksā, un līdz ar to netiek kropļots tirgus. Tu vari būt paklausīgākais pilsonis valstī, bet, ja ir jākonkurē ar citiem, kas strādā zemā nodokļu režīmā vai arī nemaksā nodokļus nemaz, nevar izturēt konkurenci. Tā ir viena no problēmām iekšējā tirgū, ja tavš konkurencents nemaksā, visticamāk, arī tu nemaksāsi, un tam pat nav saistības ar vēlmi maksāt

vai nemaksāt. Es domāju, ka būtu jāpārskata mazie nodokļu režīmi. Tie nav jālikvidē, bet jānovērš situācija, ka, piemēram, visi taksometri ir mikronodokļa maksātāji. Tas būtu viens no jautājumiem, kas būtu jāatrisina nodokļu reformas laikā. Ja tev ir lielāks bizness, tad ir arī jāstrādā atbilstošā likumdošanā.

Ceļu būve un būvniecība kopumā ir no tām nozarēm Latvijā, kas piedzīvo lielākās svārstības, gluži kā pa amerikāņu kalniņiem. Normālā situācijā, nozares vidēji aug par 3–4% gadā ar nelielām svārstībām vienā vai otrā virzienā. Latvijā ar būvniecību ir tā, ka vai nu tā aug par 10%, vai krīt par 10%.

Šobrīd tiek vākti paraksti par Saeimas atļaišanu, kā tas var vai nevar ietekmēt procesu Latvijā?

No ekonomikas skatu punkta, manuprāt, tas nav svarīgs jautājums. Protams, tas kavētu stratēģisku jautājumu pieņemšanu, bet ekonomikai un uzņēmējiem īstermiņā tas neko nemainītu. Piemēram, Beļģija bez valdības nodzīvoja divus gadus, Spānijā katru gadu kaut ko vēl, un neko īsti neievēl.

Un kā ir ar Brexit?

Risks, ka notiks bezvienoššanās *Brexit*, ir būtiski samazinājies. Tomēr ekonomisko ietekmi jau daļēji var izjust. Eksportā to sajūt būvniecības nozare, ražošana, koku nozare. Vēl, runājot par ārējiem faktoriem, kas varētu ietekmēt valsts attīstību, jāņem vērā arī ASV un Ķīnas attiecības. Proti, vai tiks noslēgts tirdzniecības līgums. Tāpat, pasaules ekonomikas izaugsmei kļūstot lēnākai, pastāv risks, ka kaut kur finanšu sistēmā parādās problēmas un notiekt īssavienojums. Tad lēnāka izaugsme pasaulē var pārtapt krīzē. Pazīmes, ka tas varētu notikti nav, bet jāņem vērā, ka risks pastāv vienmēr. Tomēr mums ir jābaidās nevis no tā, ka varētu sākties krīze, bet gan no tā, ka gan pasaules, gan Eiropas un arī Latvijas ekonomika ilgāku laiku augs lēnāk nekā līdz šim.

Latvijā pastāv krasa atšķirība starp lielajām pilsētām un reģioniem. Arī uzņēmējdarbība lielākoties koncentrējas ap Rīgu. Kā mazināt šo plaisu, vai gaidāmā reforma varētu kaut ko atrisināt?

Es domāju, ka reforma pati par sevi neko neatrisinās. Es to redzu vairāk kā saimnieciskās dabas jautājumu, proti,

cik izmaksā administrācija, kā tiek organizēta pārvaldība, nodrošinot nepieciešamos pakalpojumus reģionos. Rīga un lielās pilsētas ir 90% no Latvijas ekonomikas, bet mazāk nekā 10% no teritorijas. Es domāju, ka laba un ātra risinājuma šai problēmai nav. Visa pasaules ekonomika iet urbanizācijas virzienā. Latvijai labākais risinājums būtu punktteida attīstība visā teritorijā, lai attīstās ne tikai Rīga, bet arī lielākās pilsētas, ap kurām veidotos ekonomiskā aktivitāte.

Tas nozīmē, ka blakus esošajām pašvaldībām būtu vairāk jāsadarbības savā starpā?

Jā, pašvaldībām jābūt aktīvākām. Jau tagad redzams, ka tās pašvaldības, kuras tādās ir, uzrāda labākus rezultātus. Piemēram, Ventspilī un Liepājā brīvostas teritorijā tiek izbūvēta infrastruktūra, piesaistīti investori. Tai pašā laikā arī Rēzekne mēģina iet šādu ceļu, bet tai ir grūti piesaistīt investorus. Protams, Kurzes pilsētām ir labāks ģeogrāfiskais novietojums, jo ir osta un savienojums ar Skandināviju un Vāciju. Tomēr šis ir virziens, kurā pašvaldībām ir jāiet, bet, lai tas darbotos, vajag normāla lieluma pašvaldības ar stipriem attīstības centriem, lai būtu kapacitāte veidot attīstības punktus, kas spētu pievilkt investorus. Es esmu aprēķinājis Latvijā IKP uz vienu kvadrātkilometru, sanāca viszemākais rādītājs Eiropā. Mums ir grūti apsaimniekot valsts teritoriju, jo iedzīvotāju ir salīdzinoši maz, un arī ekonomika ir maza, bet kvadrātkilometru ir daudz. Es neesmu mēģinājis šo izrēķināt attiecībā uz ceļiem, bet domāju, ka situācija būtu līdzīga.

Kā zināms, valdība uzsvāru liek uz sociālo jomu, veselību un izglītību, bet ceļi tiek atstāti tādā kā pabērna lomā, kādu ietekmi tas varētu atstāt?

Ja paskatāmies uz Eiropas nākamā plānošanas perioda piedāvājumu, ir atsevišķs fonds, kas tiek izdalīts strukturālo reformu atbalstam. Ja tiek realizēta administratīvi teritoriālā reforma, varbūt mēs varam no cita instrumenta iegūt finansējumu ceļiem. Tas varētu būt viens no risinājumiem, jo ir skaidrs, ka no tiem finanšu instrumentiem, kas ir bijuši pieejami līdz šim, līdzekļi tiks iedalīti citām prioritātēm. Eiropa grib, lai mēs paši finansējām ceļu būvniecību. Grūti iedomāties, ka pieejamais finansējums ceļiem turpmākajos gados varētu strauji pieaugt, bet, pēc manām domām, būtiski jau esošā finansējuma apmērus saprātīgā līmenī nofiksēt un noturēt, jo šobrīd mētāšanās ir ārkārtīgi liela. Jāņem arī vērā, ka pieaugs cenas. Ko varētu darīt? Pirmais solis, kā jau minēju, būtu atrisināt svārstības. Tas viestu skaidrību nozarē. Plānošanu nedaudz apgrūtinā tas, ka daļu investīciju realizē valsts, daļu – pašvaldības, bet dialoga starp tām nav. Protams, ka politiķi nevar saplānot visus izdevumus piecus gadus uz priekšu, bet investīciju daļu tomēr būtu jānofiksē. Šobrīd, kamēr vidējā termiņa plānu veido Satiksmes ministrija (SM), un tajā pašā laikā Finanšu ministrijai (FM) tas nav saistošs, var zīmēt, kādus plānus grib. Tie nekur tāpat netiek iekļauti. Šobrīd nenoteiktība ir pārāk liela. Uzņēmēji nevar plānot investīcijas, bankām ir grūti kreditēt.

Ir skaidrs, ka visām nozarēm no valsts budžeta līdzekļu nepietiek. Faktiski visi, izņemot varbūt zemniekus, blāuj, ka piešķirtais finansējums ir nepilnīgs. Skaidrs, ka katls ir tik liels, cik ir. Iespējams, ka kļūdaina ir tieši pati budžeta plānošana. Proti, ka visi investīciju izdevumi atrodas vienā katlā ar ikgadējiem izdevumiem. Līdz ar to sanāk, ka ik gadu notiek politiskā tirgošanās un deķis tiek raustīts uz visām pusēm.

Ceļi ir valsts asinsrite, vai tas nozīmē, ka starp ceļu stāvokli un labklājību ir velkama vienādības zīme?

Es teiktu, ka tas nav tik viennozīmīgi. Šie rādītāji ir un nav savstarpēji saistīti. Ja paskatāmies uz Lietuvu, kur ir labāks ceļu stāvoklis, un salīdzinām emigrāciju, redzams, ka arī tur cilvēki no reģioniem brauc prom. Tikai pa labākiem ceļiem. Tikai ar ceļu stāvokli lielos ekonomiskos izaicinājums atrisināt nevar. Protams, ja nebūs ceļu vispār, tad nenotiks attīstība. Ja investors no Zviedrijas atbrauc uz Ventspili un no turienes līdz Rīgai ir labs ceļš, tad kādi ceļi ir tālāk, viņu vairs neinteresē. Ja velkam paralēles ar ceļu stāvokli, tad drīzāk mēs zaudējam nevis investoru piesaistē, bet gan efektivitātē, jo pavadām ilgāku laiku ceļā, sastrēgumos, nodedzinām benzīnu, tādējādi ietekmējot vidi utt.

Vai risinājums būtu nodot tos valsts ceļus, kam vairs nav valstiskas nozīmes, pašvaldībām?

Ja pašvaldības spēj izmantot to rīcībā esošo finansējumu ceļiem efektīvāk, tad tam ir jēga, kā arī pašvaldības noteikti zina labāk, kuri tām būtu prioritārie ceļi. Ja nav naudas un viss brūk kopā, nav nozīmes, kam ceļi pieder, bet, ja ir nauda, ko var izmantot efektīvāk, tad gan ir jēga.

Kā zināms, valdība uzsvāru liek uz sociālo jomu, veselību un izglītību, bet ceļi tiek atstāti tādā kā pabērna lomā, kādu ietekmi tas varētu atstāt?

Ja paskatāmies uz Eiropas nākamā plānošanas perioda piedāvājumu, ir atsevišķs fonds, kas tiek izdalīts strukturālo reformu atbalstam. Ja tiek realizēta administratīvi teritoriālā reforma, varbūt mēs varam no cita instrumenta iegūt finansējumu ceļiem. Tas varētu būt viens no risinājumiem, jo ir skaidrs, ka no tiem finanšu instrumentiem, kas ir bijuši pieejami līdz šim, līdzekļi tiks iedalīti citām prioritātēm. Eiropa grib, lai mēs paši finansējām ceļu būvniecību. Grūti iedomāties, ka pieejamais finansējums ceļiem turpmākajos gados varētu strauji pieaugt, bet, pēc manām domām, būtiski jau esošā finansējuma apmērus saprātīgā līmenī nofiksēt un noturēt, jo šobrīd mētāšanās ir ārkārtīgi liela. Jāņem arī vērā, ka pieaugs cenas. Ko varētu darīt? Pirmais solis, kā jau minēju, būtu atrisināt svārstības. Tas viestu skaidrību nozarē. Plānošanu nedaudz apgrūtinā tas, ka daļu investīciju realizē valsts, daļu – pašvaldības, bet dialoga starp tām nav. Protams, ka politiķi nevar saplānot visus izdevumus piecus gadus uz priekšu, bet investīciju daļu tomēr būtu jānofiksē. Šobrīd, kamēr vidējā termiņa plānu veido Satiksmes ministrija (SM), un tajā pašā laikā Finanšu ministrijai (FM) tas nav saistošs, var zīmēt, kādus plānus grib. Tie nekur tāpat netiek iekļauti. Šobrīd nenoteiktība ir pārāk liela. Uzņēmēji nevar plānot investīcijas, bankām ir grūti kreditēt.

Diemžēl ceļi un citas jomas, kas nav laicīgi un gana spēcīgi pabļāvušas, paliek situācijā – piedodiet, nesanāca, varbūt nākamgad, vai aiznākamgad. Sanāk raustīšanās: patur kādu laiku nozari badā, tad iemet kādu kumosu, tad atkal aizmirst utt.

Vai tiek gaidīts Laimes lācis, kas izslaucīs visas problēmas pa durvīm laukā?


Savā ziņā tas varbūt ir tādēļ, ka ekonomikas izaugsme, pat darot visu ļoti pareizi, prasa laiku. Ja paskatās laika periodu no 1995. gada, Baltijas valstis izaugsmes ziņā izskatās fantastiski uz pārējās pasaules fona. IKP pieaugums uz vienu iedzīvotāju ir salīdzināms ar *Āzijas tīģeriem*. Līdz šim Latvija kopumā ir darījusi pareizas lietas un darījusi to veiksmīgi. Tajā pašā laikā, ja kaut kas neizdodas, politiķi mēdz radīt sajūtu, ka kaut kas it kā tiek darīts. Te atkal atdaramies pret plānošanu. Lietuvā attiecībā uz ceļu attīstību ir izveidota desmit gadu programma, kas pamazām tiek realizēta. Mēs savukārt lēkām no viena grāvja otrā.

Vai Latvija pārāk paļāvās uz ES fondu finansējumu?

Kad uzsvārs tiek likts uz ES fondu naudu, pazūd elastība, jo šim finansējumam ir precīzi noteikts, kur to var izlietot no kādiem mērķiem. Tādējādi var rasties situācija, ka finansējums tiek izlietots tur, kur to drīkst, nevis tur, kur tas būtu visnepieciešamāk. Šobrīd galvenie autoceļi ir labā stāvoklī, bet reģionālie ceļi brūk kopā, skatoties no ceļu lietotāju puses, tas liekas negodīgi.

Visticamāk, ka nākamā nodokļu reforma nāks ar nodokļu paaugstināšanas efektu, jautājums ir, kuri un kādā apjomā.

20. gs. 40. gados ceļu nozarei tika novirzīta arī daļa no nodokļu ieņēmumiem, kas iekasēti no pārdotā alkohola. Varbūt vajadzētu kaut ko līdzīgu apdomāt?

Es neatbalstu atsevišķu nodokļu iezīmēšanu, jo atsevišķu nodokļu ieņēmumi mēdz būt neparedzami. Piemēram, šogad Igaunija samazināja savas likmes, un mums samazinājās ieņēmumi. Piesaiste pie šī nodokļa liktu apturēt kādus projektus. 

Finansējums būs jā

Eiropas Savienības fondu finansējumu nākotnē valsts autoceļiem, iespējams, varētu iegūt, sasaistot ceļu projektus, piemēram, ar vides un klimata uzlabojumiem.

Šobrīd ir zināms, ka jaunajā plānošanas periodā 2021.–2027. gadam Eiropas Savienības (ES) fondu finansējuma autoceļiem tiešā grantu veidā faktiski nebūs. Tomēr eksperti norāda: apgalvot, ka Eiropas naudas Latvijas ceļiem nākotnē nebūs vispār, neesot pamata. Ceļu projektiem, piesaistīt ES finansējumu, visticamāk, būs iespējams caur citām programmām. Jāmin arī, ka ES finansējuma samazinājums ir saistīts ar Latvijas kopējās Kohēzijas politikas aploknes samazinājumu.

Dzelžiem mazāk

Eiropas Savienības (ES) Kohēzijas politikas mērķis ir ES reģionu sociālekonomisko atšķirību izlīdzināšana. Perio-

nekvālitātes kā vistrūcīgākā ES ekonomika, treškārt, sārks kopējais ES finansējums kohēzijai un lauksaimniecībai, naudu turpmāk novirzot citām jomām. “Plānots, ka nākamajā ES daudzgažu budžetā samazināsies finansējums kohēzijai un lauksaimniecībai, bet divkāršosies citās jomās. Mums ir jāsaprot, ka esam krietni izauguši, mēs neesam tik trūcīgi. Mums jādomā, kā konkurēt plašākā mērogā. Dzelžiem naudas būs mazāk, bet inovācijām ar augstāku pievienoto vērtību būs vairāk,” skaidro K. Kariņš.

Atbalsta samazinājums infrastruktūrai ir saistīts ar to, ka Eiropa plāno lielāku uzsvāru likt uz digitalizācijas un viedās ekonomikas attīstību. Tāpat vairāk līdzekļu iecerēs

Lietuvā un Igaunijā, ceļu nozarē radīja riskus, ka, Eiropas fondiem samazinoties, var būtiski mazināties garantētais investīciju apjoms,” norāda Eiropas Komisijas pārstāvniecības Latvijā ekonomists **Mārtiņš Zemītis**. Viņš atzīmē, ka pēdējo gadu laikā ir ievērojami uzlabojusies transporta infrastruktūras kvalitāte Latvijā, taču kopējā ceļu kvalitāte joprojām ir krietni sliktāka par ES vidējo līmeni. ES kā vienu no savām prioritātēm nākamajiem septiņiem gadiem izvirzījusi “ciešāku savienojamību” un “ilgtspējīgu mobilitāti”, to sasniedzot klimatom draudzīgā veidā, radot arvien mazāk oglekļa emisiju un samazinot piesārņojumu. Transporta infrastruktūra Latvijā joprojām ievērojami atpaliek no ES vidējiem standartiem attiecībā uz tīklu pārklājumu, oglekļa emisijām un drošības jautājumiem, kā arī ar reģionālo pieejamību. Tāpēc Eiropas Komisija ir identificējusi augstas prioritātes investīciju vajadzības, lai attīstītu ilgtspējīgu, pret klimata pārmaiņām noturīgu, modernu, drošu un intermodālu transporta tīklu un to pieejamību Latvijā. “Tā kā investīcijas modernā transporta tīklā noteiktas kā prioritāras, teikt, ka Eiropas naudas Latvijas ceļiem nākotnē nebūs vispār, nav pamata. Taču var puslīdz droši teikt, ka naudas grantu veidā, augstā atbalsta intensitātē, koncentrētā veidā, visdrīzāk, būs mazāk. Kohēzijas politikas aploknes lielāks īpatsvars nākotnē būs veltīts kam citam, piemēram, zinātnei un inovācijām, uzņēmējdarbības atbalstam, darba tirgū pieprasītu iemaņu attīstībai, energoefektivitātei, “zaļajiem” projektiem. Politikas veidotājiem būs jāmeklē jauni un radoši veidi, kā nākotnē

finansēt transporta infrastruktūru. Tostarp, samazinot infrastruktūras apjomu, izmantojot publisko un privāto partnerību, ilgtermiņa kredītresursus, piesaistot privāto kapitālu un lielāku valsts budžeta līdzfinansējumu,” piebilst M. Zemītis. Arī satiksmes ministrs Tālis Linkaits šā gada pavasarī Saeimas Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisijas sēdē atzīmē, ka pēc 2021. gada arī ES finansējums ceļiem vēl būs pieejams, tikai to vajadzēs sasaistīt ar vides uzlabojumiem. “Ja TEN-T tīkla koridoros spēsim pierādīt, ka, atjaunojot ceļu, iegūstam vides uzlabojumu, tad varēs piesaistīt ES naudu,” skaidroja T. Linkaits.

Jārod līdzekļi pašiem

Līdz šim nozīmīgs ceļu nozares finansējums nāca no ES struktūrfondiem, taču tas jau no 2018. gada 124 milj. eiro saruka līdz 63,2 milj. eiro. Lai gan iepriekš tika prognozēts, ka 2020. gadā ES fondu finansējums valsts autoceļiem varētu būt pat nulle, šobrīd ir izēmēti nedaudz vairāk nekā 36 milj. eiro. Tomēr tas nozīmē, ka tuvākajos gados ceļu būvniecība un atjaunošana kļūst aizvien atkarīgāka no valsts budžeta. Kā jau minēts, Eiropa ir definējusi nākamā perioda mērķus, kuros faktiski neietilpst ceļu būvniecība un tam līdzīgi projekti, tomēr, iespējams, ka nelielu finansējumu tieši ceļiem Latvija varētu iegūt, norāda Eiropas Komisija. Tomēr uz to nevar paļauties, un ir jādomā cits veids, kā palielināt finansējumu Latvijas autoceļiem. Lai uzturētu esošo valsts autoceļu tīklu tāda stāvoklī, kādā tas ir patlaban, nodrošinot ikdienas uzturēšanu un remontdarbus tādā apmērā, lai ceļu stāvoklis nepasliktinātos, gadā būtu nepieciešami ap 600 milj. eiro. Ir izskanējis priekšlikums, ka papildu līdzekļus ceļiem varētu iegūt, palielinot akcīzes nodokli dīzeļdegvielai, un

Eiropas Komisijas noteiktie Kohēzijas politikas mērķi

- viedāka Eiropa – inovatīvas un viedas ekonomiskās pārmaiņas
- Eiropa ar zemām oglekļa emisijām – tīra un godīga enerģētikas pārkārtošana, aprītes ekonomika, pielāgošanās klimata pārmaiņām un risku novēršana
- ciešāk savienota Eiropa – mobilitāte un reģionālo informācijas un komunikācijas tehnoloģiju savienojamība
- sociālāka Eiropa – Eiropas sociālo tiesību pilāra īstenošana
- iedzīvotājiem pietuvināta Eiropa, izmantojot ilgtspējīgu un integrētu pilsētu, lauku un piekrastes teritoriju attīstību un vietējās iniciatīvas

AVOTS: Eiropas Komisija

Nedaudz palielinās

Finansējums valsts ceļiem veidojas no valsts budžeta līdzekļiem un ES līdzfinansējuma. Kopējais finansējums valsts autoceļu tīklam, ieskaitot vasaras un ziemas uzturēšanu, šogad ir nedaudz vairāk nekā 248 milj. eiro, no kuriem 185,3 milj. eiro ir valsts budžeta finansējums, bet 63,2 milj. eiro – ES fondu finansējums. Jāatgādina, ka 2018. gadā valsts ceļi piedzīvoja lielāko nozares finansējumu, kāds līdz šim bija bijis, proti, tas bija 307 milj. eiro, no tiem gan 124 milj. eiro bija ES fondu finansējums.

Savukārt 2020. gadā kopējais finansējums valsts ceļiem būs 237,7 milj. eiro. Šo summu veido 201,5 milj. eiro, kas piešķirti no valsts budžeta, un 36,2 milj. eiro – ES fondu līdzekļu pārpalikums, kas pietiks nedaudz vairāk nekā 90 km. Tas nozīmē, ka nākamgad būvniecības projekti un apjomi uz valsts ceļiem samazināsies. VAS LVC valdes priekšsēdētājs Jānis Lange norāda: “2020. gadā ceļiem ir pieaudzis valsts budžeta finansējums par septiņiem miljoniem eiro, bet diemžēl strādājam ar pēdējiem ES fondu līdzekļiem. Tas apjoms, ko nākamgad plānojam kapitālieguldījumus, ir aptuveni 480 km, un vēl ar ikdienas uzturēšanas metodēm ir plānots sakārtot vēl grants segumus aptuveni 320 km

Kohēzijas finansējums no 2021. gada līdz 2027. gadam*

Latvija	4,3 mljrd. eiro
Igaunija	2,9 mljrd. eiro
Lietuva	5,6 mljrd. eiro

*apjoms var mainīties
AVOTS: Eiropas Komisija

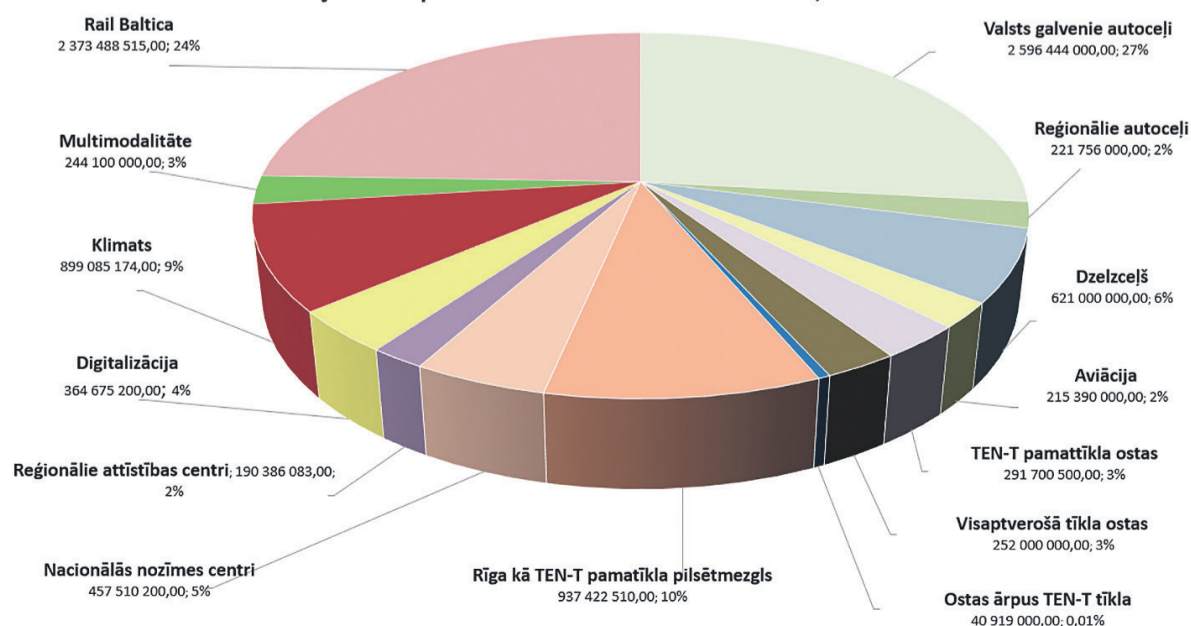
dā no 2014. gada līdz 2020. gadam no ES budžeta līdzekļiem Latvijai ir piešķirts kohēzijas finansējums 4,9 mljrd. eiro. Šie līdzekļi tiek izmantoti investīcijām reģionu attīstībā, infrastruktūrā, skolu, augstskolu un slimnicu rekonstrukcijā, uzņēmējdarbības attīstībā un citās jomās, norāda Ārlietu ministrija (ĀM). Saskaņā ar Eiropas Komisijas publicēto priekšlikumu ES budžetam, pēc 2020. gada kohēzijas finansējums kopumā tiek samazināts par 10%, un tas paredz, ka Latvija turpinās saņemt ES Kohēzijas politikas finansējumu, bet ievērojami mazākā apmērā. Tādēļ Latvija līdz ar citām līdzīgi domājošām valstīm uzstāj, ka ES Kohēzijas politikai jāvelta salīdzinoši vairāk līdzekļu no ES budžeta resursiem. Ministru prezidents Krišjānis Kariņš Nacionālās trīspusējās sadarbības padomes sēdē norādīja, ka nākamajā ES daudzgažu budžetā kohēzijas finansējums Latvijai varētu sarukt par 22% jeb vienu miljardu eiro. Vēl gan gala lēmums par daudzgades budžetu nav pieņemts, un tas ir izstrādes stadijā. Ministru prezidents skaidro, ka finansējuma samazinājumam ir vairāki iemesli. Pirmkārt, Lielbritānijas izstāšanās no ES, otrkārt, Latvijas ekonomika turpina augt, un mūsu valsts vairs

piešķirt pētniecībai un zinātnieku sadarbībai ar uzņēmumiem. Pēdējie Eiropas Komisijas sniegtie dati liecina, ka Kopējais Kohēzijas politikas budžets 2021.–2027. gada periodā varētu būt aptuveni 374 miljardi eiro faktiskajās cenās. Lai gan naudas būs mazāk, valstu vajadzību apmēri nav mazinājušies. Visticamāk, ka daļa valstu, kuru ekonomika ir augusi straujāk, piedzīvos finansējuma griezienu nākamajā periodā. Tā kā Latvijas ekonomika nav tik strauji augoša kā mūsu kaimiņiem, visticamāk, ka Latvijai grieziens varētu būt mazāks, tomēr tikpat sāpīgs, īpaši attiecībā uz finansējumu autoceļu atjaunošanai.

Jāpārorientē domāšana

“Iepriekšējos gados Latvija saņēmusi ievērojamus Eiropas Savienības līdzekļus, lai uzlabotu savas transporta infrastruktūras kvalitāti. Latvijai bijis pieejams vairāk nekā miljards eiro – vairāk nekā jebkurai citai nozarei – lai atjaunotu autoceļus, modernizētu ostas un lidostas, investētu dzelzceļu un tramvaju līnijās, attīstītu velo un elektro mobilitāti. Vēsturiskā paļaušanās uz Eiropas naudu un salīdzinoši mazākais Latvijas valsts budžeta finansējums nekā, piemēram,

Investīcijas transporta un sakaru nozarē 2021-2027, EUR



AVOTS: SATIKSMES MINISTRIJA

neklē radošāk

apjomā. Kopumā tie būs 800 km, kas ir līdzīgi kā šogad. Ar nākamā gada finansējumu spēsim uzlabot valsts galveno autoceļu stāvokli, bet lielākā sāpe ir valsts vietējie autoceļi, uz kuriem ar katru pavasari situācija pasliktinās. Tomēr, lai gan piešķirts par septiņiem miljoniem vairāk, autoceļu uzturēšanai un remontdarbiem būs pieejami par aptuveni 70 milj. eiro mazāk nekā pagājušajā gadā. T. Linkaits pauž, ka ceļiem būs nevis treknie, bet gan liesie gadi. Reģionālajos ceļos turpmākajos trīs gados plānoti tikai uzturēšanas darbi. Kopumā kopš 1991. gada autoceļiem uzkrātais remontdarbu deficīts ir vairāk nekā četri miljardi eiro, un tā kā katru gadu piešķirtais finansējums ir nepietiekams, deficīts tikai turpina augt.

Kohēzija un Kohēzijas politika

Kohēzijas politika ir svarīgākā Eiropas Savienības (ES) ieguldījumu politika. Tā ir vērsta uz visiem ES reģioniem un pilsētām, lai palīdzētu radīt darbavietas, atbalstītu uzņēmumu konkurētspēju, ekonomikas izaugsmi, ilgtspējīgu attīstību un uzlabotu iedzīvotāju dzīves kvalitāti.

Jēdziens Kohēzijas politika izsaka politisko regulējumu Eiropas līmeņa solidaritātei,

kas izpaužas simtiem tūkstošos projektu, kurus visā Eiropā finansē no diviem struktūrfondiem: Eiropas Reģionālās attīstības fonda (ERAF) un Eiropas Sociālā fonda (ESF), kā arī no Kohēzijas fonda. Kohēzijas politika tiek veidota tā, lai veicinātu līdzsvarotāku un ilgtspējīgāku attīstību, ievērojot dažādu teritoriju īpašās iezīmes.

Sēnīte – pēdējais objekts ar Kohēzijas fonda līdzfinansējumu

Vidzemes šosejas (A2) posma no Garkalnes

līdz Sēnītei (25,50.–39,40. km) un Valmieras šosejas (A3) posma no Sēnītes līdz tiltam pār Gauju (0,00.–1,65. km) pārbūve ir pēdējais projekts, kas tiks realizēts ar Kohēzijas fonda līdzfinansējumu.

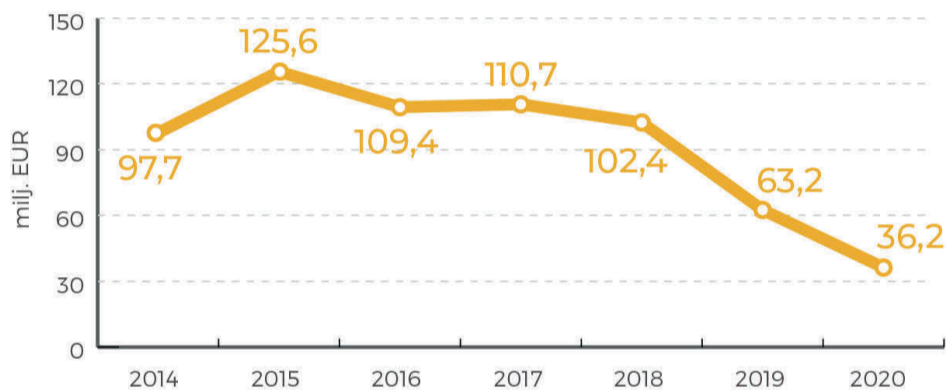
Būvdarbi ietver arī ceļa pārvadu Vangažos un Sēnītes satiksmes mezglā un Sēnītes rotācijas apla pārbūvi, kā arī Straujpītes caurtekas Vangažos, gājēju tuneļa pie Sēnītes un apgaismojuma atjaunošanu Vangažos. Šogad ceļa sega visā posmā ir pārbūvēta līdz asfalta saistes kārtai.

Asfalta virskārta tiks ieklāta 2020. gadā. Tāpat

šogad ir uzsākta satiksmes pārvadu pārbūve, caurtekas un gājēju tuneļa atjaunošana, kā arī atjaunots apgaismojums un gājēju luksofors Vangažos. Nākamgad līdzās asfalta virskārtas ieklāšanai tiks pabeigta arī satiksmes pārvadu pārbūve un drošības barjeru uzstādīšana.

Sēnītes posma pārbūves darbi tika uzsākti 2019. gada 1. aprīlī, tos plānots pabeigt 2020. gada novembrī. Būvuzņēmējs ir piegādātāju apvienība Binders un ACB. Līgumcena ir 46,5 miljoni eiro (ar PVN), no tiem Kohēzijas fonda līdzfinansējums 40% apmērā un 60% – valsts budžeta finansējums.

ES fondu finansējums valsts autoceļiem 2014.–2020. gadā



Tehniskie līdzekļi

Point to point ieviešana sevi pilnībā attaisnojusi

Kokneses šosejas posmā, kur darbojas vidējā ātruma kontroles sistēma, negadījumu skaits sarucis līdz nullei.

Tā Ceļu satiksmes drošības padomes sēdē informēja Ceļu satiksmes drošības direkcijas valdes loceklis Jānis Golubevs. Viņš uzsvēra, ka sistēmas ieviešana sevi ir pilnībā attaisnojusi un to lieliski parādot iegūtie dati. Jāatgādina, ka vidējā ātruma kontroles sistēmas jeb *point to point* pilotprojekts darbību uz autoceļa Tīnūži-Koknese (P80)

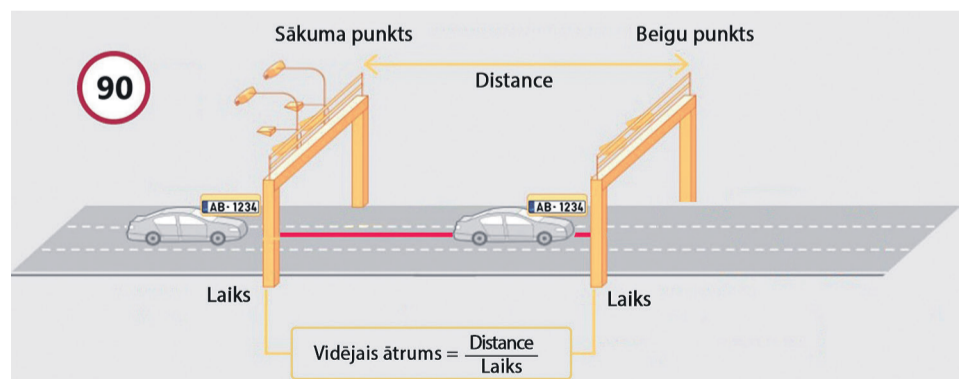
statistiku mēs apkopojām, ņemot talkā VAS Latvijas Valsts ceļi (LVC) tīmekļvietnē pieejamo informāciju par transporta plūsmu,” skaidro J. Golubevs. Runājot par sodiem, par konstatētajiem pārkāpumiem ir uzlikta kopumā soda nauda gandrīz 90 tūkst. apmērā, no kuras uz šo brīdi ir apmaksāti 64,44 tūkst. eiro. J. Golubevs uzsver, ka pats būtiskākais

kontrols sistēmas ieviest arī citos ceļu posmos. Visvairāk jeb 89% tiek pārkāpts atļautais braukšanas ātrums no 11 km/h līdz 30 km/h. “Dati rāda, ka ar Latvijā reģistrētajiem transportlīdzekļiem pārkāpumi ir veikti 59% gadījumu, bet 41% gadījumu pārkāpēji pārvietojās ar ārvalstīs reģistrētiem transportlīdzekļiem. Tāpat jāpiezīmē, ka tieši ārvalstīs, visvairāk Krievijā un Baltkrievijā, reģistrētie transportlīdzekļi būtiskāk pārkāpj atļauto ātrumu. Tas parāda vienu no problēmām, kas būtu jārisina valstiskā līmenī. Proti, Tieslietu ministrijai (TM), Iekšlietu ministrijai (IeM) un Satiksmes ministrijai būtu jārod risinājumi, kā piemērot sodus par pārkāpumiem trešo valstu pilsoņiem. Latvijā šobrīd viņiem 30 dienu laikā ir iespēja labprātīgi samaksāt šo sodu. Tomēr visbiežāk viņi vienkārši aizbrauc prom. Piemēram, Igaunijā nav iespējams izbraukt no valsts, ja nav samaksāts sods,” piebilda J. Golubevs. Pēc viņa teiktā, Lietuvā jau 25 ceļa posmi ir aprīkoti ar vidējā ātruma kontroles sistēmām.

noteikšanas sistēmu paredzēja, ka transportlīdzekļa ātrums tiek fiksēts, ņemot vērā laiku, ko spēkrats pavada no viena punkta līdz nākamajam. Pirmā kamera nofotografē transportlīdzekļa numurzīmi un fiksē šīs robežas šķērsošanas laiku, savukārt otra kamera posma beigās atkārtoti nofotografē transportlīdzekli, lai

pēc tam ar atbilstošu metodoloģiju aprēķinātu, ar kādu vidējo ātrumu transportlīdzeklis pārvietojies konkrētajā ceļa posmā. Ja vidējais braukšanas ātrums ir lielāks par šajā ceļa posmā atļauto ātrumu, tad autovadītājam tiek noformēts administratīvā pārkāpuma protokols. Sistēmas mērķis ir samazināt ceļu

satiksmes negadījumu, kā arī ātruma pārkāpēju skaitu. Sistēma ir efektīva, jo tās galvenā priekšrocība – braukšanas ātrums tiek samazināts nevis vienā punktā, kā tas ir stacionāro radaru gadījumā, bet jau konkrētā ceļa posmā. Līdzīgas sistēmas darbojas arī citās Eiropas valstīs, kur tās jau pierādījušas savu efektivitāti.



Sistēmas priekšrocības

- ✓ Samazina ātrumu nevis vienā vietā, bet jau visā kontrolētajā ceļa posmā
- ✓ Samazina CSNg iespējamību kontrolētajā posmā
- ✓ Nenotiek nekāda BREMZĒŠANA pirms kameras un PAĀTRINĀŠANĀS pēc kameras

5178

tik pārkāpumus fiksēja vidējā kontroles sistēma uz Kokneses šosejas (P80) no aprīļa līdz septembrim

AVOTS: CSDD

posmā no 13,5. km līdz 20,4 km uzsāka šā gada aprīlī līdz septembra beigām.

Negadījumu nav

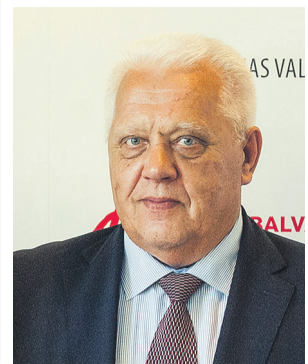
“Pusgada laikā šajā Kokneses šosejas posmā fotoradari ir fiksējuši 5178 pārkāpumus. Tas nozīmē, ka ātruma pārkāpumus ir izdarījuši 0,5% no visiem transportlīdzekļiem, kas šajā konkrētajā vietā ir piedalījušies satiksmē. Šo

tomēr ir tas, ka pusgada laikā, kamēr darbojās vidējā ātruma kontroles sistēma, šajā ceļa posmā netika konstatēts neviens ceļu satiksmes negadījums. Lai gan iepriekšējo četru gadu laikā tā notikuši 22 ceļu satiksmes negadījumi un divi cilvēki ir gājuši bojā. Šie dati parāda sistēmas efektivitāti un tehnisko līdzekļu nozīmīgumu ceļu satiksmes drošības uzlabošanā, līdz ar to būtu jārod iespēja vidējā ātruma

No viena līdz otram

Ātruma kontroles pilotprojekts ar vidējā ātruma

Novēlota reakcija



Andris Bērziņš, biedrības Latvijas Ceļu būvētājs vadītājs

Dramatisko finansējuma samazinājumu izraisīja tas, ka ES līdzekļi ceļu remontiem ir beigušies. Politiski gadiem ilgi par to tika brīdināti, taču izvēlējās ignorēt reālo situāciju. Rezultātā katastrofālais finansējuma samazinājums nozīmē, ka ne tikai turpināsies ceļu

sabrukums un bedrainu ceļu būs vēl vairāk, bet arī būs reāli apdraudēta ceļu būves nozares pastāvēšana. Valdība diemžēl dzīvo ilūzijās, ka jāpaciešas tikai nākamajā gadā, bet tad pilnai laimei atgriezīsies ES nauda. Patiesībā neviens nezina, kādas precīzi būs jaunās EK prioritātes, un vai starp tām būs ceļu infrastruktūra. Mēs savlaicīgi informējām deputātus un ministrus par autoceļu stāvokli un laikus brīdinājām, ka ES fondu līdzekļi, kas kopš 2004. gada aizstāja valsts budžeta finansējumu nozarei, reiz beigsies. Taču lēmumu pieņēmēji uzvedās bezrūpīgi, tā, it kā Eiropas nauda nāks mūžīgi. Nu ir redzams, ka vismaz 2020.–2022. gadā ES līdzekļu ceļiem nebūs, taču valdība turpina izlikties, ka nekādu problēmu vienkārši nav un ceļus kāds nezināms labdaris saremontēs arī bez naudas.

Sajūt jau tagad



Gints Karols, SIA Saldus ceļnieks valdes priekšsēdētājs

Jau šobrīd ceļu būves tirgū var sajūt vēsmas, kurām par pamatu ir ziņas par finansējuma apmēra kopējo samazinājumu un ES fondu līdzekļu

izbeigšanos. Visvairāk esam nobažījušies par to, ka zaudēsim profesionālo darbaspēku, ko esam uzņēmumā izveidojuši gadu gaitā. Kā arī tehnikas stāvēšana dikā izmaksā ļoti dārgi, rūpnīcas mēs arī nevaram pārnest vai slēgt uz kādu nenoteiktu laiku. Iekšienē jau pamazām gatavojamies gaidāmajām pārmaiņām, neesam jau pirmo reizi šādā situācijā, ja atceramies krīzes gadus. Vienreiz jau esam šo pārdzīvojuši. Tā kā ceļu būvniecības apjomi samazinās, esam startējuši arī iepirkumos Polijā un Lietuvā koncerna ietvaros. Tomēr ceļu būvē tas nav tik vienkārši, jo šajās valstīs jau ir savi vietējie uzņēmumi, kas visbiežāk arī uzvar.

PASTĀSTI PAR SAREŽĢĪJUMIEM UZ CEĻA!
LATVIJAS VALSTS CEĻI

80005555
Bezmaksas diennakts tālrunis

Puisis kārtu eksāmenus autoskolā. Eksaminators uzdod jautājumu:

- Lūk, krustojums, lūk, jūsu mašīna, lūk, smagā automašīna, lūk, tramvajs. Kurš krustojumu šķērsos pirmais?
- Motociklists.
- Nav te nekāda motocikla!!! Lūk, jūsu mašīna, lūk, smagā automašīna, lūk, tramvajs. Kurš krustojumu šķērsos pirmais?

Puisis kārtīgi padomājis:

- Motocikls!
- Eksaminators dusmās:
- Nu no kurienes šeit ir uzradies motocikls!?
- Velns viņu zina, no kurienes tie vienmēr uzrodas....

Precēts pāris laivā:

- Miļlais, cik romantiski!
- Izbeidz, te tev nav nekāds Titāniks, labāk padod tārpus!

Nav tiesa, ka mūsdienās vairs nav džentlmeņu. Vel vakar redzēju, ka vīrietis stāv lietū un tur sievietei virs galvas lietussargu, kamēr viņa maina automašīnai riteni.

Divi vīri brauc ar motociklu. Tas, kurš sēž blakusvāgī, saka:

- Nebrauc tik ātri, kulbai nav apakšas!
- Tas, kurš sēž pie stūres, atbild:
- Domā, motociklam ir motors?

Policists aptur automašīnu:

- Jūsu tiesības, ser.
- Kāpēc jūs mani uzrunājat par seru?
- Tāpēc, ka jūs braucat pa ceļa kreiso pusi!

Ir Ziema. Slīd. Neriskē!



Dodies ceļā laicīgi!



LATVIJAS
VALSTS CEĻI



Autobraucēju brīvdienu ceļvedis

Decembris, 2019



Latvijas Ceļu muzejs
Šlokenbeka, Milzkalne,
Smārdes pag., Engures
novads. Vairāk informācijas:
www.celumuzejs.lv
Ieeja bez maksas



31. decembris
20.00 – 5.00. **Jaungada
rokenrols teātra namā**
Jūras Vārti, Karlīnes iela 40,
Ventspils



14. decembris
12.00. **6. Sabiles karstvīna
svētki un atjaunotā centra
laukumu atklāšana**



8. decembris
11.00 – 17.00. **Radošā
darbnīca Ģimeņu
padarīšana**, Kuldīgas
novada muzejs, Pils iela 5,
Kuldīga. Informācija:
www.kuldigasmuzejs.lv



15. decembris
16.00 – 18.00. **Koncerts
Tev tuvumā**, Liepājas
koncertzāle **Lielais dzintars**
Biļetes: www.biļesuparadize.lv



No 8. – 29. decembrim,
katru svētdienu izrādes, koncerti,
meistarklases un aktivitātes kā
bērniem, tā pieaugušajiem.
11.00. **Ziemassvētku svētdienis**,
Hanzas perons, Hanzas iela 16A,
Rīga



8. decembris
11.00. **Ziemassvētku vecīšu
skrējieni 2019**, Herdera
laukums 6, Rīga. Biļetes:
www.ekase.lv



25. decembris
15.00 – 21.00. **Sveču mežs
Skaņajā kalnā, gaismu
šovs Noskaņu mežs un
koncerts Leduspuķes
Tavā logā**, Mazsalacas
novads



21. decembris
11.00. **Ziemas saulgriežu
svinības un tirdziņš Gardu muti**,
Valmiermuižas parks, Valmiera



7. un 14. decembris
16.00. **Dosimies pastaigā pa
Līgatnes gaismas takām!**
Sprīņģu iela 2, Līgatne
Informācija: www.visitligatne.lv



20. decembris
10.00 – 19.00. **Ziemassvētku
sajūtu tirdziņš**, Saieta laukums,
Madona



Vienmēr svaiga maize
Maiznīca/veikals/kafejnīca
Liepkalni. „Liespalās”
(Rīga – Daugavpils 117.km)
Katru dienu 8–22



31. decembris
Jaunā gada sagaidīšana. Muzikāla
programma, salūts un disko, Festivāla
laukums, Rēzekne



29. decembris
18.00 – 20.00. **Jaungada koncerts
Daugavpils teātri**, Rīgas iela 22a
Biļetes: www.biļesuparadize.lv



20. decembris
11.00 – 16.00. **Aktīvais
ziemas piedzīvojumu
pasākums Tērvetes
gaisa takās**, Latvijas valsts
mežu dabas parks Tērvetē.
Informācija: Gaisa takas
Facebook lapā



28. decembris
10.00. **Piparkūku kauss
2019 volejbolā**, Aizkraukles
sporta centrs, Lāčplēša iela 21

Autocēļu Avīze tiek izplatīta CSDD nodaļās, Viada, Astarte Nafta, Virši-A degvielas uzpildes stacijās un Elvi veikalos.

autocēļu avīze



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

Izdavējs: va/s Latvijas Valsts ceļi sadarbībā ar
biedrību Latvijas ceļu būvētājus, Transportbūvju
inženieru asociāciju, VAS Latvijas autoceļu
uzturētājus un VAS Ceļu satiksmes drošības direkciju.

Reģistrācijas Nr. 000700076,
iznāk reizi mēnesī kopš 2004. gada janvārī.

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