



Februāris 2019

autoceļu dzīve

**Satiksmes intensitāte uz valsts ceļiem arvien pieaug.**

Nevaram ielikt nevienu centu attiecībā uz autoceļu nozari papildus tam, kas jau budžeta bāzē ir ielikts. **Intervija ar satiksmes ministru Tāli Linkaiti.**



[---> 2. lappuse ]

[---> 4.-5. lappuse ]

# Ceļu nākotne pagaidām neskaidra

Janvārī ir apstiprināta jaunā valdība, un autoceļu tīkla attīstība un ceļu remontdarbi nav starp tās prioritātēm. To atzīst arī jaunais satiksmes ministrs. Intervijā viņš iepazīstināja ar savu redzējumu par nozares nākotnes perspektīvām.

Tāpat februāra numurā esam apkopojuši pērn paveikto valsts ceļu tīklā, kā arī stāstām par to, kā veicies ceļu uzturētājiem janvārī, kad sniegs un apledojušs gandrīz katru dienu apgrūtinājis braukšanas apstākļus.



Bez gudriem infrastruktūras risinājumiem bojāgājušo skaits nesamazināsies.

Ceļu uzturētāji samazina ziemas darbu izmaksas.

**Autobraucēju ceļvedis februārim.**

[---> 7. lappuse ]

[---> 6. lappuse ]

[---> 8. lappuse ]



**Īsumā****Ķekavas apvedceļa PPP projekta partnerības iepirkumā piedāvājumus iesnieguši pieci pretendenti**

Iepirkuma "Publiskās un Privātās partnerības līgums par E67 / A7 Rīga-Bauska-Lietuvas robeža (Grenctāle) posma 7,9-25,0 km (Ķekavas apvedceļa) projektēšanu, būvniecību, finansēšanu un uzturēšanu" kvalifikācijas kārtai savus piedāvājumus ir iesnieguši pieci pretendenti: China Machinery Engineering Corporation, AS Cocessoc 371, PA Cointer un Igate, PA Ķekava ABT un konsorcijs KTC Ķekavas projekts. Turpmākajās 42 dienās iepirkuma komisija veiks pieteikumu atbilstības Iepirkuma kvalifikācijas nolikuma prasībām izvērtēšanu, un tie pretendenti, kuru piedāvājumi tiks atzīti par atbilstošiem, tiks uzaiņināti sagatavot un iesniegt izvērtēšanai sākotnējos piedāvājumus. Saskaņā ar iepirkuma procedūru pretendentiem kvalifikācijas kārtā ir jāapliecina sava pieredze un kapacitāte veikt līguma izpildi, savukārt sākotnējo piedāvājumu izstrādes kārtā pretendenti tiks aicināti iesniegt savu redzējumu par tehniskajiem risinājumiem projektēšanai, būvniecībai un uzturēšanai saskaņā ar objektam izvirzītajām prasībām, kā arī paredzamajām projekta izmaksām visā līguma izpildes laikā. Publiskā un privātā partnerība ir valsts vai pašvaldības un privātā sektora sadarbības forma, kas veidota uz noteiktu laiku un nosacījumiem, lai nodrošinātu sabiedrības


vajadzības pēc būvdarbiem vai pakalpojumiem. Ķekavas apvedceļa gadījumā atklāta starptautiska konkursa kārtībā izvēlētais privātais partneris projektēs, būvēs, finansēs un 20 gadu periodā uzturēs konkrēto ceļa posmu. Līgums paredz, ka privātais partneris Ķekavas apvedceļa posmam nodrošina ne tikai ikdienas uzturēšanu, bet arī seguma atjaunošanu, turklāt pēdējo reizi seguma atjaunošana notiek neilgi pirms posma nodošanas valsts pārvaldīšanā, kas nozīmē, ka LVC ceļu pārņems labā tehniskā stāvoklī. Paredzams, ka Ķekavas apvedceļa būvniecībai un projektēšanai nepieciešamie kapitālieguldījumi plānoti no 80 līdz 100 miljoniem eiro (izmaksas rēķinātas 2017. gada cenās).

**Apstiprina prasības autoceļu un ielu būvniecības kvalitātei**

Valdība ir apstiprinājusi Ministru kabineta (MK) noteikumu projektu, kas nosaka valsts un pašvaldību autoceļu un ielu būvniecības kvalitātes vispārīgās prasības. Noteikumi precīzē spēkā esošajā būvniecības regulējumā ietvertās būvniecības kvalitātes prasības. MK noteikumos ietvertas prasības, kas attiecas uz autoceļiem un ielām, tajā skaitā tiltiem, nosaka prasības būvuzdevumiem, izbūvētajām konstrukcijām autoceļiem un ielām ar asfaltbetona vai cementbetona segumu, kā arī prasības izbūvētajām konstrukcijām autoceļiem un ielām ar nesaistītu segumu. Valsts autoceļu būvniecībai izmanto VAS Latvijas Valsts ceļi (LVC) izstrādātās Ceļu specifikācijas, kurās

noteiktās kvalitātes prasības ir augstākas nekā šajos noteikumos noteiktās. Pašvaldības savu ceļu un ielu būvniecībai brīvprātīgi var izmantot šīs specifikācijas vai izmantot pašvaldības pašas noteiktās būvniecības prasības, bet pašvaldības nav tiesīgas noteikt kvalitātes prasības, kas ir zemākas par šajos noteikumos ietvertajām.

**Novirzīs autoceļu fondam**

Šogad spēkā stājušās izmaiņas Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa likmes noteikšanā, to saistot ar CO<sub>2</sub> izmešu daudzumu. Satiksmes ministrijā norāda, ka izmaiņas vērstas uz skaidrāku nodokļa aprēķināšanas metodi un automobiļa radītā oglekļa dioksīda izmešu samazināšanu. CO<sub>2</sub> izmešu daudzuma izmantošana nodokļa aprēķināšanā ir būtiska, lai samazinātu CO<sub>2</sub> emisijas transporta nozarē, jo nodokļa likmi piesaistot CO<sub>2</sub> izmešu daudzumiem, tiek uzlabota vide. Jānorāda, ka Latvijā uz ceļiem visvairāk pārvietojas vidēji desmit gadus veci transportlīdzekļi, tādēļ transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa likme tiek aprēķināta pēc CO<sub>2</sub> izmešu daudzuma, sākot ar 2009. gada automašīnām. Latvijā CO<sub>2</sub> vidējā vērtība ir viena no augstākajām jauniem reģistrētiem transportlīdzekļiem salīdzinājumā ar citām ES valstīm. Paredzēts, ka valsts budžeta ieņēmumi no izmaiņām transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokli būs 19 miljoni eiro. Šie līdzekļi saskaņā ar likumu Par autoceļiem tiks novirzīti Valsts autoceļu fondam. 

## Pašvaldībām autoceļu pārņemšana nav izdevīga



**Aino Salmiņš**, Latvijas Pašvaldību savienības padomnieks tautsaimniecības jautājumos

Jau kādu laiku ir zināms, ka aptuveni četri tūkstoši kilometru valsts vietējās nozīmes autoceļu vairs nav valstiska mēroga nozīmes, un tiek pieļauta iespēja tos nodot pašvaldību pārziņā. Tomēr līdz šim nekāda reāla virzība šajā jautājumā nav notikusi. Šo jautājumu Latvijas Pašvaldību savienība (LPS) kopā ar VAS Latvijas valsts ceļi (LVC) un iepriekšējo Satiksmes ministrijas (SM) vadību izrunāja pagājušā gada pavasarī. Protokolā definējam lietas, kas skar šo jautājumu. Arī darba grupā runājam par šo jautājumu, un man personīgi liekas, ka vajadzēja ļoti precīzi nodefinēt prasības un saistības, kas attiecas uz šo ceļu nodošanu pašvaldību pārziņā.

Ir izteikta ministrijas vēlme, mēs no savas puses esam noteikuši reģionos atbildīgās personas. Ir izgatavota arī ekonomģeogrāfiskā karte, kura gan ne vienmēr atbilst


realitātei un diemžēl dažreiz sabiedrība tiek maldināta, jo bieži vien pa šiem ceļiem, kurus vēlas nodot, kursē sabiedriskais transports. Tā tam nevajadzētu būt. Tās visas ir detaļas, kuras būtu runājamas reģionu līmenī, taču vēlmi to darīt šobrīd neredzam, jo nav noteiktības.

LPS nav īpaši ieinteresēta puse šajā projektā, jo izdevīgs šis pasākums pašvaldībām nav. Un problēma ir tajā, ka pati sistēma ir nepareiza. Mums tiek piedāvāts risināt jautājumu saistībā ar ceļiem, kuriem nav valstiskas nozīmes. Tai pat laikā Autoceļu likums nosaka to, ka ceļus plāno centralizēti, ievērojot arī reģionu intereses. Tagad sanāk pretruna, jo tiek piedāvāts decentralizēts modelis, nemainot finansējuma modeli. Tā ir tā objektīvā pretruna, kāpēc sarunas neiet uz priekšu. Problēma ir ne tikai varēšanā vai gribēšanā, bet tā ir arī sistēmiska problēma. Pašvaldības jau nav muļķi,

un tām neuzradīsies 325 miljoni eiro, kas nepieciešami šiem ceļiem.

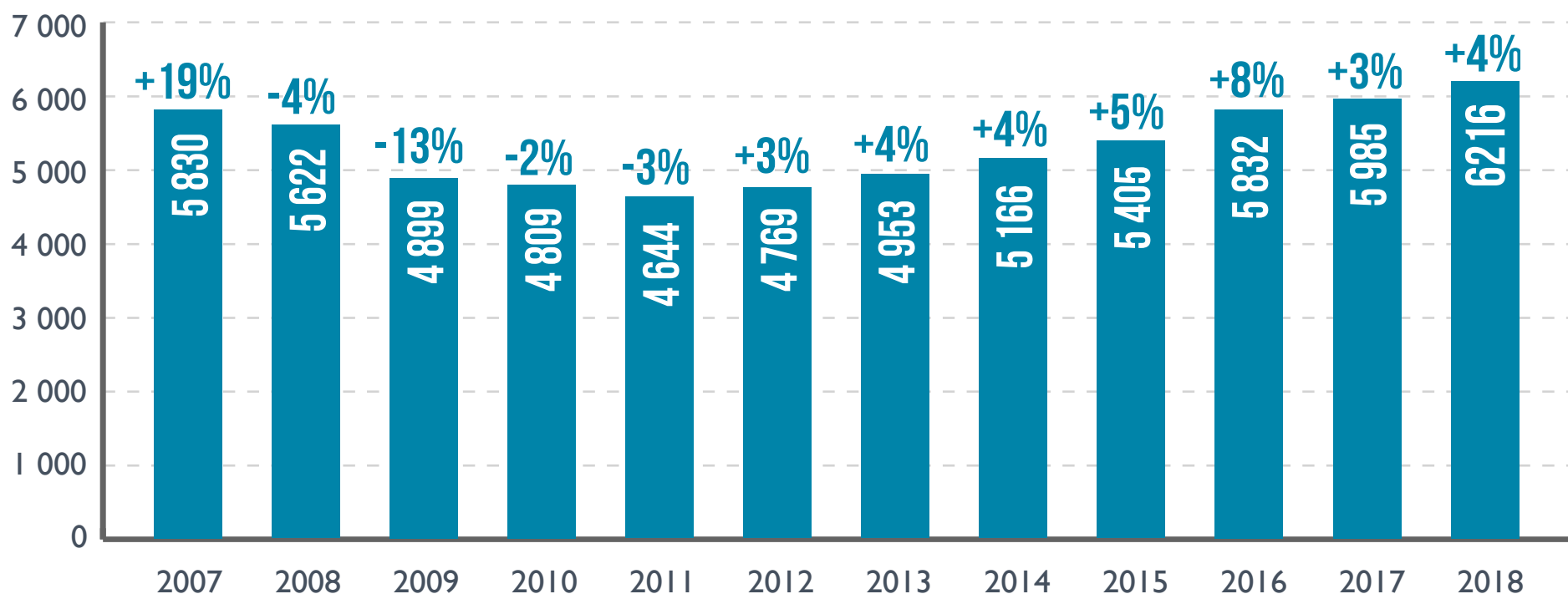
Turklāt, sarunās arī nebija definēts, cik tad isti pašvaldība saņems un kāds būs atbalsts, ja gadījumā ceļi tiks pārņemti. Vieni saka tādu summu, otri citādu, un beigu beigās katrs interpretē pa savam. Nākamais jautājums, kas arī ir iekļauts protokolā, skar tos ceļus, kam nav sabiedrības pieprasījuma, kas ved uz atsevišķām zemnieku saimniecībām, kur neiet skolēnu autobusi un aktivitāte ir ļoti zema. Šos ceļus varētu nodot valdījumā privātajiem. Šis ir jautājums, pie kā vajadzētu piekerties SM.

Skatoties kopumā, es personīgi neesmu pārliecināts, ka pārņemt šos ceļus ir pašvaldībām izdevīgi. Kāpēc līdz šim šajā jautājumā nav notikusi virzība? Var vainot abas puses, var arī nevainot, bet, objektīvi runājot, istas noteiktības sarunu gaitā nebija. Kaut kādā brīdī kaut kas šajā procesā ir pārtrūcis. Esmu runājis ar jauno satiksmes ministru Tāli Linkaiti, arī viņš jautāja, kas ir pie vainas. Uz šo jautājumu es nevaru atbildēt.

Ja tomēr ir vēlme, lai šis pasākums izdodas, tad SM vai LVC vajag vienu *urķi*, kas organizē sarunas un darbu, LPS palīdzēs, jo esam to apsolījuši darīt. Savukārt, ja ir vēlme mainīt sistēmu, tas jau ir smagāks jautājums un jābūt pietiekamai drosmīgai, lai pamainītu finansēšanas modeli. Ceļu jautājumi būtu jāsaista ar gaidāmo reformu, vai tā būtu pašvaldību, teritoriāli administratīvā vai kāda cita. LPS ir gatava tikties ar SM, tiklīdz tiks pieņemts jaunais budžets. 

**Skaitļi un fakti**

## Satiksmes intensitāte turpina pieaugt, līdz ar to aug arī pieprasījums pēc labākas infrastruktūras



# 64% valsts galveno autoceļu labā stāvoklī

Lai arī remontdarbu deficīts uz valsts ceļiem aizvien pārsniedz četrus miljardus eiro, tomēr pateicoties ES fondu līdzfinansējumam valsts galvenajos un reģionālajos autoceļos ar asfalta segumu ir veikti ievērojami ieguldījumi, kas atspoguļojas uz tehniskajās stāvoklī. Uz lielajām Latvijas valsts artērijām jeb galvenajiem valsts autoceļiem situācija uzlabojas. Pagājušajā gadā 64,1% galveno valsts autoceļu ar asfaltbetona segumu bija teicamā un labā stāvoklī. Salīdzinājumam: pirms diviem gadiem labā stāvoklī bija tikai 57% galveno ceļu. Tomēr reģionālo un vietējo valsts ceļu stāvoklis tik ātri neuzlabojas. Pērn labā stāvoklī bija 34,6% reģionālo ceļu un tikai 31,6% vietējās nozīmes ceļu.

Katru gadu valsts autoceļu uzturēšanai un remontdarbiem būtu nepieciešami 636 miljoni eiro. Pagājušajā gadā kopējais finansējums bija vienpuse no nepieciešamā – 285 miljoni eiro, ko veidoja Eiropas Savienības fondu finansējums 102 miljonu eiro apmērā un valsts budžets – 183 miljoni eiro.

## Vairāk objekti

Pagājušā gada sākumā valsts autoceļu tīklā bija plānoti darbi 152 objektos, no tiem 26 – finansēti no Eiropas Savienības fondiem, bet 126 – no valsts budžeta. Kopumā dažādu veidu darbi tika plānoti 1200 kilometru garumā. Apkopotā LVC statistika par paveiktajiem darbiem pērn gan liecina, ka kopumā paveikti darbi 183 objektos, tai skaitā uz 27 tiltiem, kā arī astoņos

atsevišķos satiksmes drošības paaugstināšanas objektos. Kapitālieguldījumi veikti 826,54 km valsts autoceļos. No tiem 176,27 kilometri atjaunoti, izmantojot Eiropas Savienības fondu līdzekļus, bet atlikušie 650,27 kilometri – izmantojot valsts budžeta līdzekļus.

## Kvalitāte uzlabojas

LVC ir lielākais ceļu būvdarbu pasūtītājs Latvijā. Uzņēmums norāda, ka pēdējo piecu līdz sešu gadu laikā ir būtiski pieaugušas kvalitātes prasības, ieviešot piecu gadu garantiju, ieviesta arī stingrāka kontroles sistēma, tāpat daudz investēts ceļu laboratorijā un darbiniekos. Ir izveidots Autoceļu kompetences centrs, kurā darbojas arī LVC Ceļu laboratorija – vislabāk aprīkotā laboratorija, kas var veikt daudzveidīgas kvalitātes pārbaudes un testus. Katru gadu tiek arī pilnveidotas ceļu specifikācijas, atbilstoši kurām tiek projektēti un veikti būvdarbi. Arī sabiedrībai ir augstas prasības pret ceļu būvdarbu kvalitāti.

Pārbaudot kvalitāti, tiek vērtēti visi izbūvējamie slāņi, bet asfaltbetona kārtā lielākā uzmanība tiek pievērsta tiem parametriem, kuri visvairāk interesē ceļa lietotājus, proti, lidzenums, saķeres un horizontālie apzīmējumi un vizuālais izskats. Galvenās neatbilstības, kas parasti tiek konstatētas būvdarbu novērtēšanas procesā ir neatbilstošs nesaistītu minerālmateriālu granulometriskais sastāvs. Tāpat tiek atklāts neatbilstošs sablīvējums asfalta kārtās, neatbilstošs lidzenums un

neatbilstošs uzklātā asfalta biežums.

Runājot tieši par pagājušo gadu, visbiežāk konstatētās neatbilstības ir putekļu saturs no karjeriem piegādātajos materiālos. Tas ir skaidrojams ar lielu būvdarbu apjomu uz grants ceļiem, kur šie materiāli tika izmantoti lielos daudzumos. Savukārt visdārgākās pārbūves būvniecībām bijušas tieši asfalta ieklāšanas procesa neatbilstību dēļ.

Kopumā no 124 novērtētiem objektiem 51 ir atklātas neatbilstības – granulometrijā, lidzenumā un poru saturā. Tāpat būvniecībām pērn nav izdevies izsprukt no līgumsodiem. Gandrīz visi 44 līgumsodi piemēroti par satiksmes organizācijas un pievedceļu uzturēšanas pārkāpumiem, kā arī termiņu kavējumiem.

Jāatgādina, ka neatbilstošas kvalitātes gadījumos būvniecībām ir jāizlabo neatbilstības, bet nelielas atkāpes, kuras nav lietderīgi labot, tiek pieņemtas, vienojoties par papildu garantijas saistībām, kā arī samazinātu cenu. Kopumā, salīdzinot ar iepriekšējiem gadiem, testi uzrāda, ka samazinās konstatēto gadījumu skaits un samazinās neatbilstību līmenis. Vērtēšanas metodika 2018. gadā nav mainījusies, taču veiktie testi uzrādījuši mazāk neatbilstību. Piemēram, cenu samazinājums par atkāpēm, kuru labošana nav bijusi lietderīga, šogad būs piemērots 47 gadījumos par kopējo summu 122,8 tūkst. eiro, bet papildu garantijas un grozījumi līgumā – 16 gadījumos.

## Gatavi jaunajai sezonai

Šogad lielākie ceļu pārbūves projekti būs pie Bērkroga, kur darbi tika uzsākti jau pērn. Proti, darbus par 10,5 milj. eiro (ar PVN) veic Igaunijas uzņēmums AS *Trev-2 Grupp*. Savukārt vēl viens vērienīgs projekts, kas tiks uzsākts šogad ir tā saucamais *Sēnītes* projekts. Konkurssā par

## Lielākie būvniecības objekti 2018. gadā

- Autoceļa Jēkabpils–Rēzekne–Ludza–Krievijas robeža (Terehova) (A12) pārbūve posmā no Varkļāniem līdz Viļāniem (54,60.–72,78. km). Būvdarbu izmaksas 17,15 milj. eiro (ar PVN); KF līdzfinansējums 85%.
- Vidzemes šosejas (A2) pārbūve posmā no Rīdzenes līdz Bērkrogam (88,10.–95,20. km). Būvdarbu izmaksas 10,52 milj. eiro (ar PVN); KF līdzfinansējums 85%. Darbi turpināsies 2019. gadā.
- Autoceļa Krāslava–Preiļi–Madona (P62) pārbūve posmā no Bašķiem līdz Preiļiem (44,15.–57,54. km). Būvdarbu izmaksas 17,11 milj. eiro (ar PVN); ERAF līdzfinansējums 85%.
- Autoceļa Augšligatne–Skrīveri (P32) pārbūve posmā no Madlienas līdz autoceļam Tinūži–Koknese (P80) (47,20.–60,29. km). Būvdarbu izmaksas 10,71 milj. eiro (ar PVN); ERAF līdzfinansējums 85%.
- Autoceļa Ventspils (Leči)–Grobiņa (P111) pārbūve posmā no Labraga līdz Vērgalei (43,2.–63,0. km). Būvdarbu izmaksas 10,62 milj. eiro (ar PVN); ERAF līdzfinansējums 85%. Darbi turpināsies 2019. gadā.
- Tiltā pār Daugavu atjaunošana uz Daugavpils apvedceļa (A14) 12,97. km. Būvdarbu izmaksas 1,38 miljoni eiro (ar PVN); valsts budžeta finansējums. Darbi turpināsies 2019. gadā.
- Tiltā pār Abavu pārbūve uz autoceļa Talsi–Stende–Kuldīga (P120) 27,8. km. Būvdarbu izmaksas 0,96 milj. eiro (ar PVN); valsts budžeta finansējums.
- Kaķupītes caurtekas pārbūve uz Vidzemes šosejas (A2) 85,6. km. Būvdarbu izmaksas 0,86 milj. eiro (ar PVN); valsts budžeta finansējums. Darbi turpināsies 2019. gadā.

AVOTS: LVC

būvdarbu veikšanu «Valsts galvenā autoceļa A2 Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža posma km 25,50–39,40 (abas brauktuves) un valsts galvenā autoceļa A3 Inčukalna–Valmiera posma km 0,00–1,65 segas pārbūve (pastiprināšana)» uzvarēja piegādātāju apvienība *Binders un ACB*. Apvienības piedāvātā cena 38,5 milj. eiro bez PVN bija viszemākā. Projekta realizācijas ietvaros paredzēta Straujpītes caurtekas pārbūve, kā arī mazāku caurteku pārbūve un tīrīšana, gājēju tuneļa *Sēnītes* satiksmes mezglā atjaunošana, 14 autobusu pieturvietu atjaunošana un 6 paviljonu izbūve. Tikš no mainītas un izbūvētas transporta un gājēju drošības barjeras, uzstādīti drošības žogi brauktuvi sadalošajā joslā, atjaunots gājēju luksofors un ceļa apgaismojums Vangāzēs. Tiltam pār Gauju (A3) tiks mainīts asfaltbetona segums.

Kopumā uz šā gada sākumu jau bija izsludināti iepirkumi 26 nākamās sezonas būvdarbu objektiem. No tiem 21 būvniecības objektu paredzēts finansēt no valsts budžeta līdzekļiem, bet piecos – par KF un ERAF fondu līdzekļiem. Tāpat spēkā ir pērn noslēgtās vispārīgās vienošanās trīs gadu

periodam par nesaistītu minerālmateriālu seguma atjaunošanas darbu veikšanu (grants segums) un ar bitumenu saistītu segumu (asfalts vai melnais segums) atjaunošanu un virsmas apstrādi. 15 objekti ir pārgājuši uz šo gadu no 2018. gada. Plānots, ka 2019. gadā būvdarbi notiks 90 objektos.

## Veiktās ceļu kvalitātes pārbaudes 2018. gadā

- 15,07 tūkst. testu no būvmateriālu paraugiem
- asfaltbetona virskārtas saķeres koeficienta noteikšana ar grip-testerī 600,75 tūkst. joslas km
- ceļa seguma lidzenuma mērījumi ar lāzerprofilogrāfu 708,83 tūkst. joslas km
- asfaltbetona segas biezuma noteikšana ar GPR 63,53 joslas km
- 789 ceļa horizontālo apzīmējumu atstarošanās īpašību atbilstības noteikšana mērījumi
- 307 slīdes pretestības mērījumi
- 332 ceļa virsmas raupjuma noteikšana mērījumi
- 18 statiskās slogošanas plātnes testa mērījumi
- 18 ceļa segas nestspējas noteikšana ar deflektometru mērījumi.

AVOTS: LVC

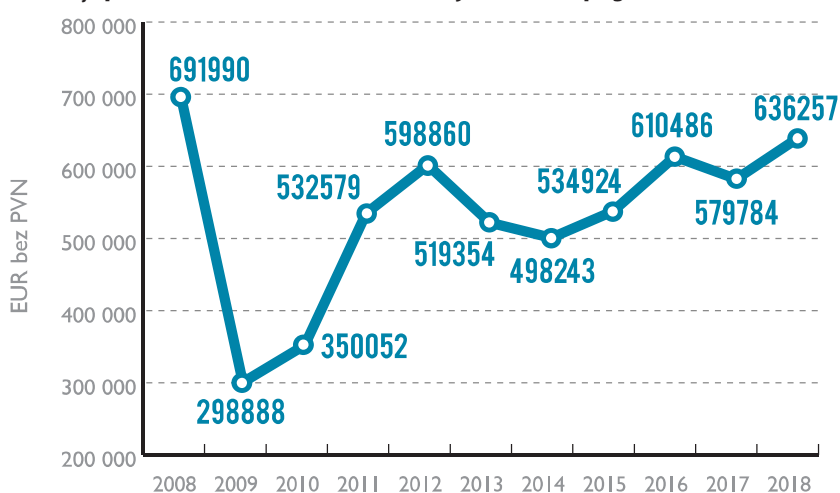
## 2018. gadā būvniecībām bija jāpārbūvē šādi posmi:

- P20 Valmiera–Cēsis–Drabeši km 29,52–39,73 (virskārtas pārbūve 185 m<sup>2</sup>);
- V636 Krāslava–Izvalta–Šķeltova–Aglona km 0,567–1,143 (virsmas apstrādes pārbūve visā posmā);
- V748 Pelēči–Aizkalne–Korsikova km 7,5–13,09 (virsmas apstrādes pārbūve neatbilstošos posmos);
- Gājēju un velosipēdistu celiņš gar a/c P97 Jelgava–Dobele–Annenieki, km 34,00–37,16 (dīlumkārtas pārbūve visam velosipēdistu celiņam).

AVOTS: LVC

## Būvuzņēmēju izcenojumu izmaiņas (eiro bez PVN)

Ceļu pārbūves viena km (indikatora) vidējās izmaksas pa gadiem\*



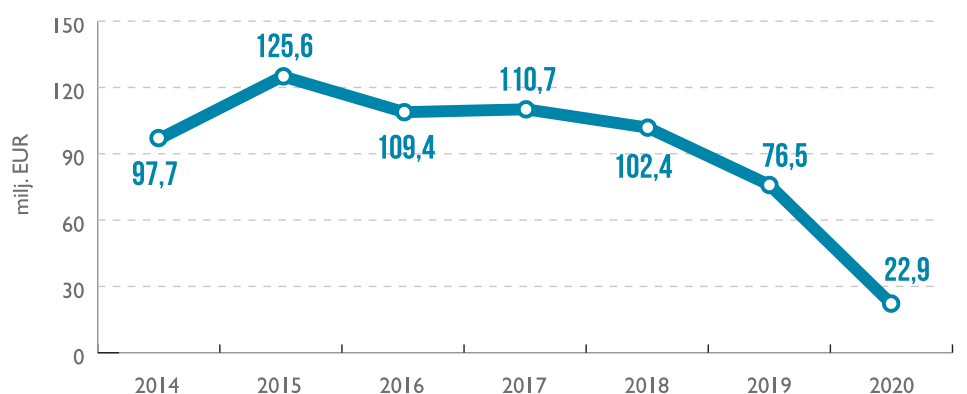
\*viena km indikatora aprēķinam par pamatu ir ņemti tie darbi, kuri parasti sastāda objektu izmaksu lielāko daļu (kā arī ir ņemti vērā pārējie darbi – 10% apmērā), seguma platums ir aprēķināts kā 7,5 metri, attiecīgās vienību cenas ir vidējās cenas būvuzņēmēju piedāvātajām cenām būvdarbu konkursos attiecīgajos gados.

AVOTS: LVC

## 2018. gadā plānotie, bet neīstenotie projekti

- A/c Rūjiena–Igaunijas robeža (V175) posms no 3,1. km līdz 12,0. km – **iesniegtie piedāvājumi bija pārāk dārgi.**
- Tilts pār Lobi uz autoceļa Cebēni–Lēdmane (V973) – **nepieteicās neviens pretendents.**
- Tilts pār Lieparu uz autoceļa Dimzas–Virca–Vairogs (V1054) – **nepieteicās neviens pretendents, arī atkārtotajā iepirkumā nebija būvnieku intereses.**
- Meļļupes caurteka uz autoceļa Drusti–Dzērbene–Skujene (V300) – **notiek iepirkums.**

## ES fondu finansējums valsts autoceļiem 2014.–2020. gadā (milj. eiro)



AVOTS: LVC



# Bez pārlika optimisma

Nepietiekama finansējuma apstākļos ceļu jomā būtu vairāk jādomā par efektivitāti, par kvalitatīviem projektiem un iespēju realizēt publiskās un privātās partnerības projektus. Tā intervijā Autoceļu Avīzei norāda jaunais satiksmes ministrs Tālis Linkaits. Viņš norāda, ka apzinās: Latvijas autoceļiem tuvākajā laikā trūks finansējuma, jo Eiropas Savienības (ES) līdzfinansējums šajā plānošanas periodā jau ir izsmelts, un valsts budžetā nav paredzēti līdzekļi, ar kuriem aizstāt ES atbalstu. Tomēr, kā radušos robu varētu aizpildīt, pagaidām konkrētas ieceres vēl nenosauc. Viņš min, ka papildu līdzekļus varētu rast no ekonomikas pieauguma un uz pašu iestāžu darba efektivitātes un kvalitātes uzlabošanas rēķina, nākotni nekrāsojot pārāk rožainās krāsās.

**Iepriekšējai valdībai ceļi nebija viena no prioritārajām nozarēm, arī jaunās valdības prioritāšu sarakstā tie neparādās. Tai pat laikā prioritāte ir reģionālā reforma. Vai ir iespējams realizēt šo reformu, vienlaikus nesakārtojot arī ceļu tīklu?**

Jāsāk droši vien ar to, ka diemžēl iepriekšējai valdībai autoceļi nebija prioritāte, lai gan visi iespējamie politiskie apstākļi bija labvēlīgi. Proti, ministru prezidents, satiksmes ministrs un arī finanšu ministre nāca no vienas partijas. Tāpat valdība bija ilglaicīga un nostrādāja gandrīz trīs gadus. Ļoti labi atceros kā iepriekšējais satiksmes ministrs Uldis Augulis, stājoties amatā, stāstīja, ka viņa mērķis ir izveidot autoceļu finansēšanas modeli. Pie šī jautājuma strādāja arī dažādas darba grupas, bet rezultāta diemžēl nav. Rezultāts ir tāds, ka atkal esam situācijā, ka papildinājumu autoceļu finansēšanai mēs varam atrast tikai no budžeta pārpalikumiem, ekonomikas izaugsmes un darba kvalitātes un efektivitātes uzlabošanas.

**Esam situācijā, ka papildinājumu autoceļu finansēšanai mēs varam atrast tikai no budžeta pārpalikumiem, ekonomikas izaugsmes un darba kvalitātes un efektivitātes uzlabošanas.**

**Gadu mijā Satiksmes ministrija virzīja izskatīšanai valdībā informatīvo ziņojumu, kur bija piedāvājums kā palielināt iekasētā akcīzes nodokļa par degvielu apmērus, kā šos līdzekļus tālāk novirzīt autoceļiem un mēģināt aizpildīt finansējuma caurumu, kas būs izveidojies pēc 2020. gada. Vai esat iepazinies ar šo ziņojumu?**

Šādu ziņojumu vēl neesmu redzējis. Kā jau minēju, ja ekonomika iet uz augšu un ir akcīzes nodokļa pieaugums, tad no tā zināmu procentu var novirzīt autoceļiem, bet tas nekādā ziņā nerisina autoceļu problēmu pēc būtības. Ja nebūs nodokļa ieņēmumu pieauguma, tad nebūs arī

finansējuma. Ekonomika ir cikliska un nekur nav teikts, ka pēc pāris gadiem būs nevis pieaugums, bet bremzēšanās. Eiropā jau šobrīd tas notiek. Es domāju, ka mēs pavisam drīz nonāksim atpakaļ krīzē un, kā jau teicu, šis piedāvātais pusmodelis neko nerisina.

**Vai tas nozīmē, ka šādu piedāvājumu – nostiprināt apņemšanos katru gadu no akcīzes nodokļa ieņēmumiem par degvielu palielināt procentu, kas tiek novirzīts autoceļiem – nevirzīsiet izskatīšanai valdībā?**

Es domāju, ka ikviens risinājums, kas ir panākts starp ierēdņiem, ir atbalstāms. Arī šis, bet vēlreiz atkārtoju, tas pēc būtības neko nerisina, tikai dod nelielu piešprici esošajiem līdzekļiem. Tas arī viss. Ja mēs zinām šo bedri 4 miljardu eiro apmērā, kas ir vajadzīgi, lai sakārtotu visu autoceļu tīklu, tad tas, vai gadā tiek pievienoti desmit vai 15 miljoni eiro, neko neatrisina. Plus vēl jāņem vērā, ka mantojumā no iepriekšējās valdības ir palicis 2019. gada budžets ar mīnus zīmi, kas ir jāaizpilda un kurā ir jāsamēklē vēl 40 miljoni eiro pedagoģu algām un jāatrod finansējums citām nozarēm. Tas nozīmē, ka nevaram ielikt nevienu centu attiecībā uz autoceļu nozari papildus tam, kas jau budžetā kā bāze ir ielikts.

**Valdības deklarācijā ir norādīts, ka tiks turpināta mērķtiecīga autoceļu atjaunošana, kā zināms, šis ir pēdējais gads, kad ir pieejami ES līdzekļi šim mērķim. Ko darīt pēc 2020. gada?**

Tuvākā laikā tikšos ar AS Latvijas Valsts ceļi (LVC) vadību un jautāšu, kādi ir risinājumi, kas iepriekšējos gados ir sagatavoti, kā LVC vadība plāno tuvāko un tālāko perspektīvu finansējumā ceļiem un attiecīgi arī vērtēšu viņu darbību un secināšu, ka nākamajiem gadiem nekas nav paredzēts.

**Bet vai šiem nebūtu jābūt politiskiem lēmumiem un prioritātēm, kas atkarīgas no partijām, kas veido valdību?**

Es gribētu pajautāt, vai Latvija ir atradusi naftu, derīgos izrakteņus vai kādus citus papildu resursus, no kuriem mēs varētu tā vienkārši pagrābt līdzekļus? Man liekas, ka ieņēmumu rāmis ir bijis zināms pirms daudziem gadiem un arī tas, kādā veidā tikuši apsaimniekoti ES līdzekļi, ir bijis zināms pirms daudziem gadiem.



**Jau 90. gadu sākumā, ieliekot nepareizu uzsvāru ceļu apsaimniekošanā un remontos, pieaugošais deficīts tika ieprogrammēts.**

**Iedzīvotāji bieži vien salīdzina Latvijas ceļus ar kaimiņvalsti Lietuvu un Igaunijas ceļiem. Abās valstīs piešķirtais valsts finansējums autoceļu sakārtošanai ir krietni lielāks. Kāpēc šis valsts saprot, ka ceļi ir svarīgi valsts ekonomikai un iedzīvotājiem un spēj atrast finansējumu?**

Es piekritu secinājumam, ka jau 90. gadu sākumā, ieliekot nepareizu uzsvāru ceļu apsaimniekošanā un remontos, pieaugošais deficīts tika ieprogrammēts. Kāpēc tas ir noticis, man ir grūti pateikt. Es pieņemu, ka paši ceļinieki, piemēram, Lietuvā ir bijuši daudz profesionālāki, tur ir spēcīgākas tradīcijas vai ceļu nozares lobijs. Tē ir redzama objektīvā situācija.

**Atgriežoties pie situācijas Latvijā, ir secināts, ka gadu gaitā kopumā aptuveni četri tūkstoši kilometru no**

**valsts autoceļiem ir zaudējuši savu nozīmi un faktiski kļuvuši par vietējās nozīmes ceļiem. Plānots, ka pašvaldības varētu šos ceļus pārņemt savā pārziņā, taču pagaidām uz priekšu nekas nav pavisam. Kā redzat risinājumu šai situācijai?**

Mēs atgriežoties pie jautājuma, ar ko sākām. Proti, kāda ir sasaiste ar administratīvi teritoriālo reformu un Latvijas valsts ceļu pastāvēšanu. Jo būs spēcīgākas pašvaldības, jo lielāka tām būs savu resursu bāze un iespēja manevrēt ar šiem līdzekļiem noteiktas teritorijas ietvaros. Tas veicinās to, ka būs labāki vietējās nozīmes ceļi konkrētajā pašvaldībā. Tāpat, jo ātrāk būs skaidrība par administratīvi teritoriālo iedalījumu, jo ātrāk tiks atrisināti izglītības reformas jautājumi. Tātad mēs zināsim, kur atradīsies vidusskolas, veselības aprūpes un citi pakalpojumi. No tā mēs varēsim secināt, uz kurām vietām ceļi ir jānodrošina labā un ļoti labā kvalitātē, bet kur savukārt kustība būs stipri mazāka. Līdz ar to, es teiktu, ka labprāt sagaidītu administratīvi teritoriālo reformu, lai redzētu pamatojumu vienam vai otram uzlabojumam ceļu jomā.

**Tātad uzskatāt, ka mīnētos ceļu posmus būtu iespējams nodot pašvaldībām tikai pēc teritoriāli**

**administratīvās reformas?**

Ne gluži. Es brīnos, kāpēc tas nav vēl noticis līdz šim. Kāpēc ir bijusi vilcināšanās. Arī par to mēs runāsim, tiekoties ar LVC. Esmu runājis ar Latvijas Pašvaldību savienību (LPS), un viņi saka, ka nav bijusi aktīva iesaiste tieši no LVC attiecībā par šo ceļu nodošanu pašvaldību rīcībā. Esot bijis koncepts, vienošanās par summu, bet viss esot pakāries gaisā. Ir jāiet un jārunā ar konkrētajām pašvaldībām par konkrētiem ceļu posmiem un jāveido sadarbība. Nevar pateikt – re kur ir ceļu posmi, pārņemiet un pašvaldības tūlīt skries un šos ceļus pārņems. Sarunas ir jāorganizē, un tas ir jādarā tai pusei, kura ir ieinteresēta.

**Jāsecina gan, ka konkrēts valdības lēmums par ceļu nodošanu pašvaldībām un piešķiramajiem naudas līdzekļiem nekad netika pieņemts.**

Tātad šis ir vēl viens jautājums. Pašvaldības gaida, kad tas tiks risināts, un šobrīd nesaprot, kāpēc process nevirzās uz priekšu. Valdības deklarācijā ir īpaši uzsvērts, ka tie ceļu posmi, kas Latvijas valstij nav vajadzīgi, ir jānodod pašvaldībām. Vēl viens no variantiem būtu, ka ceļi tiek nodoti ne tikai pašvaldību īpašumā, bet nelielus posmus varētu nodot arī privātpašumā. Tie varētu

CV

## Tālis Linkaits

**Dzimis:** 1970. gadā

**Izglītība:** Latvijas Universitāte, Ekonomikas fakultāte

**Darba pieredze:**

- Šobrīd Latvijas Republikas satiksmes ministrs
- 2006.–2018. gads: Valsts reģionālās attīstības aģentūra, VASAB sekretariāta vadītājs
- 2016.–2018. gads: VAS Starptautiskā lidosta Rīga padomes loceklis
- 2007.–2015. gads: Projektu vadības un konsultāciju SIA *Lucidus komunikācijas* īpašnieks, valdes loceklis
- 1999.–2004. gads: AS *Air Baltic Corporation* padomes loceklis

būt ceļi, kas iet, piemēram, uz pāris mājām vai kādu uzņēmumu un kādas kļūdas pēc ir valsts īpašumā.

**Es teiktu, ka labprāt sagaidītu administratīvi teritoriālo reformu, lai redzētu pamatojumu vienam vai otram uzlabojumam ceļu jomā.**

**Pēc jūsu domām, kā loģiskāk šim procesam būtu jānotiek: sākumā ceļu nodošana, pēc tam teritoriālā reforma, vai tas var notikt paralēli?**

Mēs varam sākt paralēli, jo galvenais ir iesākt procesu. Cilvēkiem ir jāredz, ka ir kāds veiksmes stāsts, ko parādīt. Noteikti būs pašvaldības, kas tam sekos. Es pieņemu, ka tās varētu būt arī tās spēcīgās pašvaldības, kuras neietekmēs teritoriālā reforma.

**Tā kā samazinās finansējums, vai pieļaujiet, ka tuvākā vai tālākā nākotnē varētu tapt vēl PPP (publiskās privātās partnerības) projekti ceļu jomā?**

Es ļoti ceru, ka LVC ir jau



identificējuši ceļu posmus, kur PPP projekti varētu notikt. Tāpat es ceru, ka Ķekavas projekts noslēgsies veiksmīgi, jo ir svarīgi, lai pirmais izdodas. Tai pat laikā, lai radītu investoru un ceļu būvētāju interesi, ir jātop vairākiem šādiem projektiem, lai būtu lielāks mēroga efekts. Es ļoti labprāt atbalstītu šādus projektus.

### Es vēlreiz atkārtos, kamēr Latvija neatradīs naftu vai derīgos izrakteņus, tikmēr jāreķinās ar tādu situāciju, kāda tā ir.

#### Kā kopumā vērtējat Latvijas autoceļu stāvokli?

Es varu vērtēt pagaidām tikai kā autobraucējs un pasažieris. Es teiktu, ka valsts galvenie ceļi puslīdz, izņemot atsevišķus posmus, ir savesti kārtībā. Protams, var daudz runāt par to, cik šie ceļi ir droši, vai tur ir salikti dzīvnieku aizsardzības žogi, vai tie ir pārdomāti tieši no satiksmes drošības viedokļa, bet vismaz, ja es pareizi atceros, pirms Anrija Matīsa situācija bija bēdīgāka. Tagad vismaz ir loģiska secība, kādā autoceļi tiek remontēti.

**Uzlabot satiksmes drošību nav iespējams bez atbilstošas infrastruktūras, savukārt tas nav iespējams bez ieguldījumiem. Līdz ar to atkal atgriežamies pie finansējuma jautājuma. Tas sanāk kā apburtais loks.**

Ja mēs neko nedarīsim attiecībā uz ceļu satiksmes drošību, tad statistika kļūs tikai sliktāka. Lielā mērā jautājums ir arī par projektētāju kvalitāti, par to, kādus risinājumus viņi izvēlas, vai šie risinājumi ir pietiekami moderni un saprātīgi. No daudzām ceļu lietotāju diskusijām var secināt, ka ir vietas, kur nevajag tik daudz līdzekļus, kur būtu pieticis ar citāda veida risinājumu, lai novērstu tieši potenciālos ceļu satiksmes negadījumus. Es domāju, ka problēma ir ne tikai

naudas ziņā, bet arī mūsdienīgas izpratnes ziņā.

#### Atgriezoties pie dzīvnieku žogiem un infrastruktūras: ja ir jāizvēlas – papildus pieci kilometri jauna ceļa vai dzīvnieku žogs un tunelis?

Ja ir izvēle starp noteiktām vietām, kur ir zināms, ka dzīvnieki nāk uz ceļa un ir noticis ne viens vien ceļu satiksmes negadījums, tad izmaksas, lai novērstu šos negadījumus, es domāju, būtu mazākas nekā tas kaitējums, ko šis katrs negadījums nodara Latvijas ekonomikai. Tā ir jāskatās uz šiem jautājumiem. Es esmu par to, lai izdarām mazāk, bet drošāk un kvalitatīvāk, vairāk pārdomāti. Ir jāievieš gudrāki risinājumi.

#### Pēc LAU deleģēšanas līguma beigām tiks rīkots konkurss par šī pakalpojuma sniegšanu.

**Pagājušajā gadā bojā gājušo skaits uz Latvijas autoceļiem ir palielinājies, salīdzinot ar 2017. gadu. Vai plānojat vērtēt iemeslus un arī izstrādāt priekšlikumus, lai uzlabotu statistiku?**

Protams, ir jāvērtē, kāpēc tas tā notiek. Godīgi teikšu, vēl neesmu līdz tam ticis, bet tuvākajās nedēļās nonāksu arī līdz ceļu satiksmes drošības jautājumiem.

**Kā zināms katru gadu pavasarī grants ceļi kļūst neizbraucami. Iedzīvotāji sūdzas, ka nespēj pa tiem pārvietoties. Vai plānojat apsekot reģionus un iepazīties ar situāciju?**

Atgriezīsimies pie tā, vai visiem šādiem ceļiem ir jāpieder valstij. Varbūt, ja konkrētais ceļš iet tikai uz vienu saimniecību un tikai, varbūt tas var kļūt par privātpašumu un uzņēmējs pats vērtē, vai viņš šo ceļu atjaunotu, būvētu no jauna vai kā savādāk risinātu šo situāciju. Nākamais jautājums ir, vai šis vietējās nozīmes ceļš ir svarīgs pašvaldībai, vai pa to iet sabiedriskais transports, kāda ir ceļa

lietošanas intensitāte un atbilstoši tam ir jāskatās, vai ir nepieciešami kādi uzlabojumi vai nē. Es arī dzīvoju laukos, arī man ir jābrauc pa grants ceļu. Visi zina, ka pavasaros tas ir sliktāk izbraucams, tāpēc tiek uzlikta transportlīdzekļu masas ierobežojuma zīme un smagās mašīnas nedrīkst pa šo ceļu braukt. Es vēlreiz atkārtos, kamēr Latvija neatradīs naftu vai derīgos izrakteņus, tikmēr jāreķinās ar tādu situāciju, kāda tā ir. Es labprāt būtu noasfaltējis visus Latvijas ceļus un dzīvotu tā kā Šveicē vai Austrijā. Šobrīd jautājums ir, vai iedzīvotāji vēlas lielākas pensijas, minimālo algu, labāku sociālo aprūpi, kvalitatīvāku izglītību. Tai pat laikā iedzīvotāji grib Latvijā vienu no zemākajiem nodokļu režīmiem ES. Kur tad mēs to naudiņu savāksim?

#### Vai pieļaujat, ka varētu tikt celts akcīzes nodoklis degvielai?

Tas varētu notikt, bet tikai samērojami ar kaimiņvalstīm. No šī gada transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa likme tiek piemērota atkarībā no automobiļa radītā oglekļa dioksīda (CO2) izmešu daudzuma. Es gribētu vēl iepazīties un saprast, kādi mērķi bija šim palielinājumam un kāda ir šī lēmuma fiskālā ietekme un cilvēku attieksme. Cilvēki laukos pērk džipus ne jau tāpēc, ka vēlas braukt ar smalkām mašīnām, bet tāpēc, ka nevar izbraukt pa esošajiem ceļiem, ja valsts vēl uzliek papildus maksāt 750 eiro lielu nodokli ik gadu, vai tas ir saprātīgi un samērīgi.

**Pēc 2021. gada beigsies deleģēšanas līgums Latvijas Autoceļu uzturētājam (LAU), vai tas nozīmē, ka tirgus varētu tikt atvērts arī citiem uzņēmumiem?**

Šis ir faktiski pēdējais laiks, lai viestu skaidrību, lai uzņēmums varētu sagatavoties tam, kas sagaida to nākotnē.

Valdības deklarācijā saistībā ar šo jautājumu skaidrība ir ieviesta. Pēc LAU deleģēšanas līguma beigām tiks rīkots konkurss uz šī pakalpojuma sniegšanu. Mans personiskais

viedoklis ir tāds, ka no strātīgākā valsts aizsardzības, drošības u.c. viedokļiem valsts galvenie autoceļi būtu jāsaģlabā valsts apsaimniekošanā, iespējams, arī uz deleģēšanas līguma pamata. Savukārt viss, kas attiecas uz reģionālajiem un vietējās nozīmes autoceļiem, īpaši jau tur, kur šobrīd LAU kā apakšuzņēmējs pieņem vietējos uzņēmējus, tur starpnieks starp valsts naudas maku un konkrēto darbu izpildītāju nav vajadzīgs. LAU no vienas puses problēma ir tāda, ka darbs faktiski ir sezonāls. Tuvākā laikā esmu paredzējis aizbraukt pie viņiem un uzzināt, kā viņi domā diversificēt paši savu darbību, lai viņiem tomēr izlīdzinātos darba noslodze. No otras puses Latvijā ir daudz mazo uzņēmēju, ceļu būvētāju, kuriem ziemā trūkst darba un kas ļoti labi varētu apsaimniekot vietējos un reģionālos ceļus.

#### Valdības deklarācijā ir īpaši uzsvērts, ka tie ceļu posmi, kas Latvijas valstij nav vajadzīgi, ir jānodod pašvaldībām.

#### Kā vērtējat ceļu uzturēšanas līmeni un kvalitāti Latvijā?

Varu vērtēt tikai no patērētāja skata punkta. Ja Latvijā nebūtu ziemas, rudenju un pavasaru, tad problēmu ar ceļiem nebūtu. Temperatūras svārstības ir pats sliktākais autoceļiem. Īpaši grants ceļiem, jo temperatūras svārstības ietekmē ceļu nestspēju. Mums kā lietotājiem arī ir jāreķinās, ja, piemēram, snieg sniegs, tad ir jāizvēlas pareizais braukšanas ātrums. Ja ir atkala, tad padomājam, vai mums tiešām ir jābrauc tik ātri, jo kaisīšanas mašīna nevar visu laiku braukt pat pa augstākās kategorijas ceļiem. Ar laiku apstākļiem autovadītājiem būs jāreķinās vienmēr.

**It kā šķietami nenozīmīgs jautājums, bet**

#### iedzīvotājiem ļoti būtisks – vai sabiedriskā transporta pieturvietas, kas atrodas uz Latvijas ceļiem, būtu jāapriko ar nojumēm vai tomēr tas nav nepieciešams?

Es domāju, ka ik pa laikam ir jāizvērtē iedzīvotāju paradumi. Zinu gadījumus, kad pietura jau no seniem laikiem ir palikusi kaut kādā vietā, bet cilvēkiem tā ir neērta lietošanai. Tāpēc šajā jautājumā ir jābūt elastībai. Apdzīvotības struktūra mainās, iedzīvotāju skaits samazinās, līdz ar to vienkāršās pieturas var aizvērt un atvērt pēc vajadzības. Protams, tur, kur ir apdzīvotas vietas un pietiekams cilvēku daudzums, sadarbībā ar pašvaldību šīs pieturas ir jāapriko ar pietiekami kvalitatīvu nojumi. Es redzu, ka tas ir pašvaldības uzdevums, bet valstij ir jānāk pretī, ja ceļš ir valsts īpašumā.

#### Valstij ir jābūt atbildīgai, lai cilvēks nokļūst līdz tuvākajam pakalpojumu sniegšanas centram, bet valsts nekad nevarēs pievilkt autobusu maršrutu pie katra iedzīvotāja.

#### Vai veloceļu un veloceļu tīklu izveide ir valsts vai pašvaldību atbildība?

Valsts atbildība ir plānot kopējo ceļu, tai skaitā arī veloceļu tīklu. Savukārt izpildījums ir atkarīgs no īpašumu attiecībām: ja tas ir valsts galvenais autoceļš, tad tam blakus būtu jābūt veloceļam, tieši veloceļam, ja ir loģiska nepieciešamība, vieta un iespējas. Es atbalstu, ja pašvaldības padomā par velobraucējiem, vai viņi var pārvietoties pa ceļu, ja nē – tad padomāts, pa kurieni viņi var pārvietoties, netraucējot pārējos ceļu satiksmes dalībniekus. Nākamā pakāpe ir pilsētās un lielajās apdzīvotajās vietās sakarīgs veloceļu tīkls, lai mazāk tiktu

izmantotas automašīnas un sabiedriskais transports.

#### Šobrīd ir iespēja pieteikt sabiedrisko transportu uz konkrētu pieprasījumu. Vai ir zināms, cik aktīvi cilvēki šo iespēju izmanto?

Šis pakalpojums izmēģinājuma kārtā šobrīd ir pieejams Vidzemē Valmieras rajonā. Viss slēpjas pieradumā un cilvēku pakalpojumu lietošanas tradīcijās. Par visu jauno ir jārunā, jārāda un jāstāsta personīgi, un tad tas iemiesies. Šis ir pirmais solis. Rietumvalstīs šādi pakalpojumi ir izplatīti. It sevišķi mazapdzīvotās teritorijās, ja cilvēkiem ir jānokļūst uz centru, tiek piemēroti dažādi risinājumi. Autobusi brauc uz konkrēto vietu pēc zvana, ir pašvaldības, kuras apmaksā taksometra pakalpojumus, jo tā sanāk lētāk. Ir dažādi kopbraukšanas risinājumi. Savukārt Latvijā sabiedrība ir konservatīva. Mani radi visi vēl nav iemācījušies viedtelefonus lietot, kur tad runāt par kādiem jauniem risinājumiem vēl. Tas ir izskaidrošanas darbs. Valstij ir jābūt atbildīgai, lai cilvēks nokļūst līdz tuvākajam pakalpojumu sniegšanas centram, bet valsts nekad nevarēs pievilkt autobusu maršrutu pie katra iedzīvotāja. Tas nav tikai ceļu un transporta jomas jautājums, bet arī sociālo dienestu, veselības sistēmas u.c. jautājums. Kopumā skatoties, iespējai pasūtīt sabiedrisko transportu ir jābūt.

#### Es domāju, ka kopbraukšana iemiesies cilvēku ikdienā ar laiku.

#### Kā Latvijā popularizēt kopbraukšanas modeli?

Es domāju, ka jaunajai paaudzei domāšanas veids mainās ļoti strauji, ja būtu jāprognozē, kā pēc desmit gadiem izskatīsies transporta sistēma un kādā veidā cilvēki pārvietosies, tas nebūtu iespējams. Es domāju, ka kopbraukšana iemiesies cilvēku ikdienā ar laiku. ☺

## Finansējuma deficīts valsts autoceļiem

Katru gadu valsts autoceļu remontdarbiem un uzturēšanai būtu nepieciešami **636 miljoni eiro**

**636 MILJ EIRO**

**4,05 MILJARDI EIRO**

Kopējais finansējuma deficīts (remontdarbi, kas netika veikti, jo nebija piešķirts finansējums) ir **4,05 miljardi eiro**

REZULTĀTS:



Liels grants autoceļu īpatsvars, daudzi reģionālie un vietējie autoceļi ir **sliktā tehniskā stāvoklī**



# Lai mazāk būtu vairāk

Latvijas Autoceļu uzturētājs pārskatījis savu darbību, lai esošā finansējuma ietvaros spētu paveikt vairāk darbu.

Tā norāda VAS Latvijas Autoceļu uzturētājs (LAU) valdes priekšsēdētājs Raitis Nešpors. Ir izvērtēta LAU darbība, un šajā ziemas sezonā jau panākts pozitīvs efekts, piemēram, samazinot sāls kaisīšanas laukumu uz valsts ceļiem. Tāpat ir uzsākst sensoru pilotprojekts, kas ļauj saņemt informāciju par ceļu stāvokli ātrāk un līdz ar to rīkoties operatīvi.



## Kas ir paveikts pēdējā gada laikā?

Finansējums autoceļu uzturēšanai ik gadu ir tik, cik ir, līdz ar to nekāds pieaugums nebija plānots. VAS Latvijas Valsts ceļi (LVC) kolēģu veiktie pētījumi apliecināja to, ka esošais finansējums nav pilnvērtīgs, lai nodrošinātu visus nepieciešamos uzturēšanas darbus. Tāpēc vienīgais ceļš ir meklēt iekšējās rezerves, lai sasniegtu mums noteikto mērķi un varētu izpildīt pēc iespējas vairāk darbu. Mums bija jāmeklē iespējas iekšējo procesu organizācijā un resursu efektivitācijā. Proti, veidus kā varam mazināt mūsu darbu izcenojumus. Kopumā tie ir vairāk nekā 200 darbu veidu.

## Un kādi ir secinājumi?

Esam izvērtējuši pirmos ziemas sezonas mēnešus novembri un decembri, tie darba apjomi, ko esam paveikuši šajā laikā, ir paveikti par 17% efektīvāk. Ja mēs šos darbus

atbildības deleģētas ceļu rajoniem, tad šobrīd daļu no šīm funkcijām esam centralizējuši un izveidojuši vienotu pieeju, skatoties, kur ir labās prakses un piemēri. Un tam ir rezultāti. Tas attiecas arī uz tehniskā parka izmantošanu, jo mums ir nepieciešams optimālais tehnikas skaits. Visi mūsu resursi ir plānoti, pieņemot maksimālās noslodzes, kā šajā ziemā, kad strādājam ar pilnu jaudu. Līdz ar to aktualizējas jautājums par sezonālātāti, jādodom, kā nodarbināt darbiniekus un izmantot resursus efektīvāk arī tad, kad noslodze nav 100%. Tāpat domājam, kā nodrošināt tādu darbības modeli, lai nebūtu jātur lielas tehnikas vienības. Proti, kā tās piesaistīt nepieciešamības gadījumā. Mums deleģējuma līgumā ar valsti tas nav noteikts, un līdzekļi inovāciju ieviešanai nav paredzēti, bet ir lietas, ko mēs arī paši varam darīt. Šobrīd mums ir divi projek-

no iemesliem, kāpēc šogad izmaksas uz veicamo darbu apjomu ir samazinājušās. Kas ir svarīgi – negatīvu efektu uz satiksmes drošību tas nav atstājis. Otrs ir mobilo sensoru projekts. Mums kā operatīvo darbu veicējiem svarīgi saņemt laicīgi informāciju par ceļu stāvokli. Šobrīd ir divi veidi, kā mēs šo informāciju varam saņemt. Viens ir no meteostacijām, kuru pārklājums nav pietiekams, līdz ar to mēs nevarim iegūt pilnvērtīgu informāciju. Otrs veids ir mūsu darbinieku veikta fiziskā ceļu apsekošana. Bieži vien šo iemeslu dēļ lēmumi ir novēloti un ne vienmēr operatīvi. Pilotprojekts par sensoru ieviešanu tika uzsākts sadarbībā ar vairākiem partneriem. Gan pasažieru pārvadātāju, gan pasta pārvadātāju tehnikas vienības tika aprīkotas ar kopumā desmit sensoriem, kas, pārvietojoties pa ceļiem, nolasa ceļa virsmas stāvokli un tālāk nosūta informāciju mūsu darbiniekiem ar mērķi iegūt vairāk datu efektīvākai darba plānošanai. Pirmie rezultāti rāda, ka šis tehniskais risinājums strādā un datu ticamība ir 90%. Informāciju, ko saņemam no sensoriem, mēs izlasa veidā arī pārbaudām klātienē un situācija atbilst tam, ko rāda sensori. Līdz ar to tie ir uzticami dati. Šie sensori ir labs palīgs no rīta, kad notiek pirmā lielā darbu plānošana. Tāpat tas ir papildu instruments visas dienas garumā, jo varam sekot līdzi laika un ceļu stāvokļa izmaiņām, tādējādi arī savlaicīgāk rīkoties. Nākamais solis būs izvērtēt visu iegūto informāciju. Optimāli noteikti ir šos sensorus izmantot uz A un A1 klases ceļiem. Tāpat ir jāidentificē partneru loks, ar ko mēs varētu strādāt nākamajā sezonā. Tas varētu nozīmēt arī izmaiņas mūsu dežūrdienesta darbībā. Pilnvērtīgs izvērtējums būs sezonas beigās.

## Cik liels ir finansējums ceļu uzturēšanai šajā sezonā?

Finansējums tiek piešķirts gadam un nav iezīmēts, cik konkrēti ir ziemas un cik vasaras sezonai. Ziemas sezona ir tas periods, kad mums ir jādara darbi atbilstoši laika apstākļiem un Ministru kabineta noteikumiem. Šobrīd uz visu gadu mums ir piešķirts 61 miljons eiro, cik mēs šai sezonā iztērēsim, atkarīgs no tā, kāda būs ziema, vai būs agrais pavasaris. Protams, šobrīd mēs redzam, ka ziemas sezonā darbu plānošanas konteksts ir tāds, ka viss jādara pārdomātāk, saglabājot izvīzītās prasības un nepieļaujot nekādus kompromisus attiecībā uz ceļu drošību. Tā ir mūsu atbildība šo finansējumu gada griezumā izmantot atbildīgi.

## Kuri ir tie uzturēšanas darbi, kas izmaksā visdārgāk?

Ziemā autoceļu uzturēšana nozīmē šo ceļu kaisīšanu un tīrīšanu, tas veido lielāko darbu daļu. Melnā seguma un A, A1 klases ceļu uzturēšana prasa lielāko finansējumu, jo tur ne tikai ir jāveic sniega tīrīšana un ceļa kaisīšana, kad tie ir slidēni, bet ir jāveic arī preventīvā kaisīšana, ko nosaka normatīvie akti. Proti, ja temperatūra ir ap nulli, kaisīšana ir jāveic, lai arī varbūt apledojušas vēl neveidojas. Tam arī ziemas sezonā tiek atvēlēts un izlietots visvairāk līdzekļu.

Vai esat pētījuši, kā notiek ceļu apstrāde citās valstīs? Vai sāls arī tur ir populārākais reaģents?

Sāls kā pamatelements tiek izmantots faktiski visur. Gan Centrāleiropā, gan Amerikā, gan Kanādā un citur. Jautājums ir par to, kā atrast risinājumus, kas paredz vismazāko šo sāls izmantošanas daudzumu, bet

## Cik liels ir finansējums ceļu uzturēšanai šajā sezonā?

Finansējums tiek piešķirts gadam un nav iezīmēts, cik konkrēti ir ziemas un cik vasaras sezonai. Ziemas sezona ir tas periods, kad mums ir jādara darbi atbilstoši laika apstākļiem un Ministru kabineta noteikumiem. Šobrīd uz visu gadu mums ir piešķirts 61 miljons eiro, cik mēs šai sezonā iztērēsim, atkarīgs no tā, kāda būs ziema, vai būs agrais pavasaris. Protams, šobrīd mēs redzam, ka ziemas sezonā darbu plānošanas konteksts ir tāds, ka viss jādara pārdomātāk, saglabājot izvīzītās prasības un nepieļaujot nekādus kompromisus attiecībā uz ceļu drošību. Tā ir mūsu atbildība šo finansējumu gada griezumā izmantot atbildīgi.

## Kuri ir tie uzturēšanas darbi, kas izmaksā visdārgāk?

Ziemā autoceļu uzturēšana nozīmē šo ceļu kaisīšanu un tīrīšanu, tas veido lielāko darbu daļu. Melnā seguma un A, A1 klases ceļu uzturēšana prasa lielāko finansējumu, jo tur ne tikai ir jāveic sniega tīrīšana un ceļa kaisīšana, kad tie ir slidēni, bet ir jāveic arī preventīvā kaisīšana, ko nosaka normatīvie akti. Proti, ja temperatūra ir ap nulli, kaisīšana ir jāveic, lai arī varbūt apledojušas vēl neveidojas. Tam arī ziemas sezonā tiek atvēlēts un izlietots visvairāk līdzekļu.

## Vai esat pētījuši, kā notiek ceļu apstrāde citās valstīs? Vai sāls arī tur ir populārākais reaģents?

Sāls kā pamatelements tiek izmantots faktiski visur. Gan Centrāleiropā, gan Amerikā, gan Kanādā un citur. Jautājums ir par to, kā atrast risinājumus, kas paredz vismazāko šo sāls izmantošanas daudzumu, bet

## Uzturēšanas darbi, kas veikti uz valsts autoceļiem janvārī (01.11.2018.–25.01.2019.)

- 44 578 km autoceļu attīrīti no sniega
- 41 305 pārgājiena km atsevišķas brauktuves joslas attīrītas no sniega
- 166 690 km autoceļu attīrīti no sniega, vienlaicīgi kaisot mitro sāli
- 7495 pārgājiena km brauktuves joslas attīrītas no sniega, vienlaicīgi kaisot mitro sāli
- 6227 pārgājiena km atsevišķas brauktuves joslas attīrītas no sniega, vienlaicīgi kaisot smilts-sāls maisījumu
- 10 682 pārgājiena km attīrīti no sniega, vienlaicīgi kaisot smilts-sāls maisījumu
- 4129 km samazināta slidamība ar smilti vai šķembiņām;
- 293 197 km samazināta slidamība ar mitro sāli
- 39 153 pārgājiena km samazināta slidamība, izveidojot rievu aplidojumā

AVOTS: LAU

vienlaicīgi ar vislielāko efektu. Viens virziens ir maisījumi ar dažādu sāls daudzumu un citiem piemaisījumiem, bet otrs virziens ir kaisīšanas tehnika. Proti, kā šis maisījums tiek izkaisīts uz ceļiem. Šajā virzienā tiek daudz strādāts. Kā jau minēju, arī mēs esam samazinājuši sāls kaisīšanas platumu uz ceļiem, balstoties uz citu valstu pieredzi. Sāls ir lētākais un

efektīvākais reaģents šobrīd, un neviens pagaidām negrasās no tā atteikties.

## Cik labā stāvoklī ir LAU tehnikas parks?

Autoparka atjaunošana secīgi notiek katru gadu un mēs nodrošinām atbilstoši šai brīža situācijai nepieciešo tehniku. Bažas par to, ka esam kaut kur vakardienā ar mūsu tehniku, nav pamatotas.



## Slidamības samazināšanas tehnoloģijas

Asfalta segumam  
Mitrais sāls – līdz -10 grādiem  
Smilts-sāls maisījums – zem -10 grādiem

Grants segums  
Smilts vai sīkšķembas  
Rievošana – piebraukta sniega vai apledojuša biežumam jābūt vismaz 5 cm

AVOTS: LAU

## Maina tehniku

2018./2019.gada ziemas sezonā VAS Latvijas autoceļu uzturētājs samazinājis kaisāmā sāls daudzumu, ar ko tiek apstrādātas brauktuves. Līdz šim sāls tika kaisīta visā brauktuves platumā (piemēram, 9 m), bet šoziem kaisīšana notiek šaurākā platumā. Satiksmes intensitātes un brauktuves šķērskrituma rezultātā, sāls, kas atradās ceļa malās, tika izsvaidīta un nonāca nomalēs. Samazinot kaisīšanas platumu, satiksmes drošība tiek nodrošināta iepriekšējā līmenī, bet tiek samazināti izdevumi un kaitējums videi, ko rada ceļmalās nonākusī sāls.

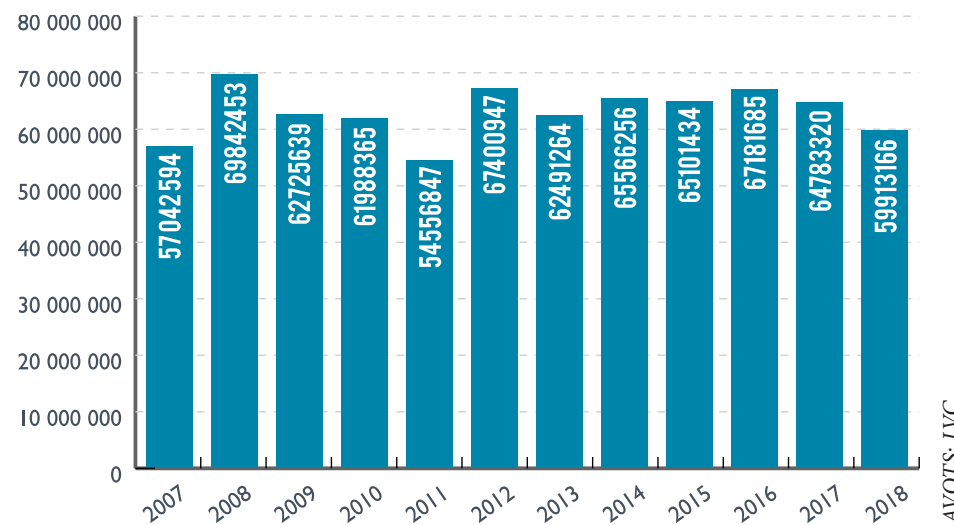
veiktu ar iepriekšējās sezonas cenām, valstij tas būtu bijis krietni dārgāk. Līdz ar to ir sasniegti arī taustāmi rezultāti. Tāpat mēs mazliet pārskatījām uzņēmuma esošo organizatorisko struktūru, kā tajā tiek veikti procesi. Ja iepriekš uzsvars vairāk bija uz decentralizāciju un pilnvaras un

ti, viens ir tieši saistīts ar ceļu kaisīšanu. Esam nedaudz pamanījuši kaisīšanas platumus – samazinājuši tos.

## Vai jūtat, ka tas ir devis kādus rezultātus?

Šie ir tie iepriekš minētie 17%. Tas, protams, nav tikai sāls efekts, bet arī citu lietu kopums, tomēr tas ir viens

## Valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas izmaksas no 2007. gada līdz 2018. gadam (EUR)





# Bez ieguldījumiem infrastruktūrā bojājājušo skaits nesamazināsies

Moderna un droša ceļu infrastruktūra ir viens no nosacījumiem, lai samazinātu ceļu negadījumu skaitu uz autoceļiem. Lai līdz tādai nonāktu, ir nepieciešamas investīcijas.

Pagājušais gads uz Latvijas autoceļiem ir atkal iezīmējis ar traģiskām autoavārijām un lielāku bojājājušo skaitu nekā 2017. gadā. Bieži vien kā iemesls avārijām tiek minēts, ka automašīnu vadītāji nav izvēlējušies atbilstošu braukšanas ātrumu vai arī bijuši pārgalvīgi uz ceļa, piemēram, veicot apdzīšanas manevrus neparedzamos ceļa posmos. Pērn Valsts policijas reģistrējusi vairāk nekā 20 tūkst. satiksmes negadījumu, kuros cietuši vairāk nekā 3,8 tūkst. cilvēku, bet dzīvību zaudējuši aptuveni 150 cilvēki. Valsts policijas Satiksmes drošības pārvaldes priekšnieks Normunds Krapsis norādījis, ka pagājušā gada sliktā statistika, visticamāk, neļaus sasniegt valsts izvirzīto mērķi par bojājājušo skaita samazināšanu līdz 2020. gadam. Jāatgādina, ka Latvija, tāpat kā visas pārējās Eiropas Savienības (ES) dalībvalstis, ir apņēmusies līdz 2020. gadam salīdzinājumā ar 2010. gadu uz pusi samazināt avārijās bojājājušo skaitu. 2010. gads uz Latvijas ceļiem bija īpaši traģisks, toreiz dzīvību zaudēja 218 cilvēki.

## Iemesli dažādi

Pagājušajā gadā valsts autoceļu tīklā notikuši 93 smagi ceļu satiksmes negadījumi, kuros bojā gāja 102 cilvēki. 49 cilvēki gāja bojā 40 sadursmēs, liecina apkopotā statistika. Iemesli šiem traģiskajiem negadījumiem ir dažādi. 25 gadījumos automašīna ir iebraukusi

pretējā joslā, septiņos gadījumos auto vadītāji nav ievērojuši priekšrocības zīmes, bet astoņos gadījumos bijuši citi iemesli. Vēl 25 negadījumos bojā gājuši gājēji, šie negadījumi veido 27% no kopējo ceļu satiksmes negadījumu skaita. Četri no bojājājušajiem gājējiem gulējuši uz brauktuves. 13% negadījumu notikuši, automašīnām apgāzoties, 8% – ticis uzbraukts velobraucējiem, 4% – vadītāji uzbraukuši kādam citam šķērslim, vēl četriem negadījumiem ir bijuši citi iemesli. Gadu iepriekš uz valsts autoceļiem bojājājušo skaits bija 85, bet 2016. gadā uz valsts autoceļiem dzīvību zaudēja 109 cilvēki. Valsts policija norāda, ka iemesli 2018. gada sliktajiem satiksmes drošības rādītājiem ir jau iepriekš vairākkārt publicēti minētie, proti, ceļu policistu trūkums, neatbilstoša ceļu infrastruktūra un satiksmes dalībnieku atteikums pret ceļu satiksmes noteikumu ievērošanu.

## Ar radariem par maz

Šobrīd kopumā uz Latvijas ceļiem darbojas simts stacionārie fotoradari. Līdz ar to Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) ir izpildījusi valdības apstiprināto fotoradaru ieviešanas plānu – līdz pagājušā gada beigām uz Latvijas ceļiem uzstādītas simts ātruma mērierīces. CSDD norāda, ka ceļu satiksmes negadījumu kopskaits radaru tuvumā samazinājies

par 47%, bet par 45% samazinājies smago ceļu satiksmes negadījumu skaits. Savukārt radaru vietās nav bojājājušo negadījumu, kas saistīti ar ātruma pārsniegšanu. Papildus tam, CSDD tuvākajā laikā plāno īstenot Latvijā vidējā braukšanas ātruma kontroles pilotprojektu. Ātruma kontroles pilotprojekts ar vidējā ātruma noteikšanas sistēmu paredz, ka automašīnas ātrums tiek mērīts, ņemot vērā laiku, ko auto pavadā no viena punkta līdz nākamajam. Sākotnēji tas tiks īstenots uz šosejas Tīnūži–Koknese. Ja pilotprojekts būs veiksmīgs, tad šāda sistēma tiks ieviesta arī citos ceļu posmos.

Tomēr stacionārie fotoradari ir tikai viens no satiksmes drošības uzlabošanas instrumentiem. Tikpat nozīmīga ir infrastruktūras uzlabošana, policijas klātbūtne, t.sk. netrafarētie auto un pārvietojamie radari, sabiedrības izglītošana un informēšana. Arī N. Krapsis uzsver, lai arī uz ceļiem darbojas stacionārie un pārvietojamie fotoradari, ar tehniskajiem kontroles līdzekļiem ir par maz, lai kardināli mainītu satiksmes drošību labvēlīgā virzienā. Viņš piekrit, ka stacionāro fotoradaru atrašanās vietās ir samazinājies braukšanas ātrums, taču daudzi autovadītāji pēc radara darbības zonas šķērsošanas turpina pārkāpt ātrumu. Latvijā, salīdzinot ar citām Eiropas valstīm, netiekot arī pietiekamā daudzumā realizēti moderni ceļu infrastruktūras

projekti. Kopumā, raugoties uz esošo situāciju, N. Krapsis piebilst, ka šaubās, vai Latvija spēs izpildīt 2020. gada mērķi, jo policijas rindas diez vai papildināsies, ceļu infrastruktūras projekti nebūs pietiekamā daudzumā un tehniskie kontroles līdzekļi vēl nebūs sagādāti pietiekamā daudzumā.

## Naudas jautājums

Lai izveidotu drošu un mūsdienīgu ceļu infrastruktūru, ir nepieciešams finansējums. Tomēr, kā zināms, Latvijā autoceļu nozare pastāv nepietiekama finansējuma apstākļos, tāpēc bieži vien, realizējot ceļu projektus, nevar atļauties visas iecerētās lietas. Tomēr nevar teikt, ka satiksmes drošības uzlabošanai netiek darīts nekas un arī ierobežota finansējuma apstākļos pērn ir veikti infrastruktūras uzlabojumi. 2018. gadā valsts ceļu tīklā ir izbūvēti gājēju un veloceļu gandrīz 16 kilometru garumā, tāpat ir uzstādīts apgaismojums vairākos ceļu posmos, piemēram, autoceļa Ulbroka–Ogre (P5) posmā pie Ogres Zilajiem kalniem. Kopumā apgaismojums

uzstādīts gandrīz 13 kilometru posmos. Izbūvēti arī divi rotācijas apli – viens autoceļa Stropi–Krauja (P65) un Dugavpils šosejas krustojumā pie Kraujas, un autoceļa Jelgava (Tušķi)–Tukums, un vietējā autoceļa Tušķi–Kalnciems krustojumā Tuškos. Jāmin, ka galvenais iemesls rotācijas aplu ierīkošanai ir smagu ceļu satiksmes negadījumu samazināšanās, salīdzinot ar parastiem krustojumiem. Uz vairākiem autoceļiem izveidotas arī akustiskās ribjoslas: uz autoceļa Tīnūži–Koknese (P80) – 32 km garumā, un uz Tallinas šosejas (A1) – 33,18 kilometru garumā. Uz Vidzemes šosejas (A2) posmā no 48,10. līdz 81,28. km, kopā 7,5 km ir uzstādītas jaunas drošības barjeras.


Melno punktu kartē par periodu no 2014. līdz 2016. gadam bija 99 tā saucamie “melnie punkti”. Līdz šim 30 vietās jau ir veikti dažādi pasākumi un uzlabojumi, un šogad plānots tos veikt vēl 15 punktos. Par “melno punktu” tiek uzskatīts autoceļa posms, kur viena kilometra garumā trīs gadu laikā ir notikuši vismaz astoņi satiksmes negadījumi vai ir

## Biežākie pārkāpumu iemesli

- Ātruma pārkāpšana
- Gājēji
- Tālrūņa lietošana
- Agresīva braukšana
- Vadītāju reibumā

AVOTS: VP

gājuši bojā vismaz trīs cilvēki. Savukārt krustojums par “melno punktu” ir uzskatāms, ja šie negadījumi ir notikuši 150 m rādiusā uz katru pusi no tā. “Melno punktu” kartē tiek veidota reizi trijos gados, jauna karte taps šogad pavasarī.

“Latvijas Valsts ceļi (LVC) gribētu veikt daudz vairāk, pārveidojot ceļu infrastruktūru, piemēram, izbūvējot divas braukšanas joslas katrā virzienā tajos posmos, kur satiksmes intensitāte ir liela un ar tendenci pieaugt arī turpmāk. Tas ļautu izvairīties no frontālajām sadursmēm, kas ir viens no biežākajiem smago ceļu satiksmes negadījumu iemesliem. Tomēr finansējuma trūkums ir ļoti liels, un tāpēc šādus pārbūves projektus realizēt nevaram,” norāda LVC Satiksmes organizācijas pārvaldes direktors Māris Zaļaiskalns. 

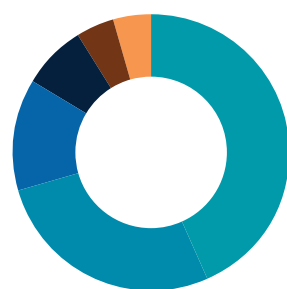
## Ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušie uz valsts autoceļiem

- 2016. gadā – 109
- 2017. gadā – 85
- 2018. gadā – 102

## Un valsts autoceļiem bojājājušie mazāk aizsargātie satiksmes dalībnieki – gājēji un velosipēdisti:

- 2016. gads – 43
- 2017. gads – 30
- 2018. gads – 33

## 2018. gadā valsts autoceļu tīklā notika 93 ceļu satiksmes negadījumi ar bojājājušajiem:



- 40 sadursmes (43%) ar 49 bojājājušajiem (48%). Iemesli: 25 gadījumos izbraukšana pretējā joslā, 7 – priekšrocības zīmes neievērošana, 8 – citi.
- 25 negadījumi (27%) – uzbraukšana gājējiem, 4 no tiem gājējs gulēja uz brauktuves.
- 12 negadījumi (13%) – apgāšanās.
- 7 negadījumi (8%) – uzbraukšana velobraucējam.
- 4 uzbraukšanas šķērslim (4%).
- 5 citi negadījumi (4%).

# CSDD klientiem pieejami e-pakalpojumi

Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) aicina fiziskās un juridiskās personas izmantot e-pakalpojumu sniegtās priekšrocības, lai ātri un ērti veiktu transportlīdzekļu īpašnieka maiņu e-CSDD. Tagad noformēt transportlīdzekļu īpašnieka maiņu e-CSDD var vēl vienkāršāk un ērtāk, jo to var uzsākt arī tādām transportlīdzekļiem, kurš vēl nav noņemts no uzskaites atsavināšanai.

Īpašuma tiesību maiņa un juridiskās saistības tiek fiksētas no tā brīža, kad atsavinātājs reģistrā ir apstiprinājis īpašnieka maiņu. Tas nozīmē, ka ar šo brīdi:


- ieguvējs iegūst īpašuma tiesības uz konkrēto transportlīdzekli;
- beidzas atsavinātāja obligātā civiltiesiskā atbildība



par konkrēto auto, savukārt ieguvējs, par pamatu ņemot atzīmi reģistrā, var iegādāties OCTA polisi;

- ieguvējs atbild par izdarītajiem pārkāpumiem ceļu

satiksmē.

Transportlīdzekļu īpašnieka maiņu, tāpat kā līdz šim, varēs noformēt arī CSDD nodalās vai, izmantojot tirdzniecības uzņēmumu pakalpojumus. 

# Darbdevējus aicina motivēt darbiniekus nelietot telefonu pie stūres

Lai ierobežotu mobilo telefonu lietošanu auto vadīšanas laikā, Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) satiksmes drošības kampaņas “Izkāp no telefona!” ietvaros parakstījusi sadarbības memorandu ar vadošajām darba devēju organizācijām – Latvijas Darba devēju konfederāciju (LDDK), Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameru (LTRK) un Korporatīvās ilgtspējas un atbildības institūtu.


Tas paredz aktualizēt šo problēmu darba devēju auditorijās, lai motivētu darbiniekus nelietot mobilās ierīces auto vadīšanas laikā.

CSDD veiktā autovadītāju aptauja rāda, ka mobilo telefonu pie stūres lieto vairāk nekā 80% autovadītāju, turklāt lielākā daļa jeb 60% to dara dažādu darba jautājumu risināšanai – lai atbildētu uz uzņēmuma vadības zvaniem, kolēģu sūtītām ziņām, sazinātos ar klientiem un sadarbības partneriem.

Atbalstu šai iniciatīvai jau

paudusi arī virkne sociāli atbildīgu uzņēmumu, tostarp AAS “Balta”, SIA “Ventspils reiss”, SIA “Cemex”, SIA “Jelgavas autobusu parks”, SIA “Aldaris”, VAS “Latvijas Pasts”, AS “Sadales tīkls”, Starptautiskā kosmetoloģijas koledža un citi. Kā viena no pirmajām kampaņā “Izkāp no telefona!” iesaistījusies un memorandam pievienojusies arī Autotransporta direkcija, kura apvieno lielākos kravu un pasažieru pārvadājumu uzņēmumus un kuras pārraudzībā ir deklarēti

vairāk nekā 20 tūkstoši transportlīdzekļu, kas ik dienu veic pārvadājumus gan Latvijā, gan ārvalstīs.

CSDD aicina ikvienu uzņēmumu pievērst vēl lielāku uzmanību darbinieku drošībai, būt līdzatbildīgiem un iesaistīties kampaņas “Izkāp no telefona!” aktivitātēs, pievienoties memorandam, runāt par šīs problēmas ierobežošanu savā darba kolektīvā un motivēt savus darbiniekus nelietot mobilās ierīces auto vadīšanas laikā. 



## Populārākie augļi ziemā – mandarīni

Lai arī mandarīni, apelsīni un citi tiem radniecīgi augļi pie mums klimatisko apstākļu dēļ neaug, Latvijā ziemas sezonā pircēji apēd gandrīz 284 tonnas dažādu citrusaugļu, liecina nacionālā pārtikas mazumtirdzniecības tīkla ELVI dati. Vispopulārākie ir mandarīni – trīs ziemas mēnešos veikalos tiklā ELVI vidēji tiek pārdotas 178 tonnas mandarīnu, taču iecienīti ir arī citi citrusi, turklāt vienā reizē pircēji iegādājas vidēji 3 kg dažādu citrusaugļu!

“Citrusaugļi ir spilgti, aromātiski un veselīgi, tādēļ šie svešzemju augļi ir kļuvuši par vienu no Latvijas ziemas simboliem. Analizējot ELVI pārdošanas datus, jāsecina, ka

šo augļu popularitātes sezonu iesāk mandarīni, kas nogatavojas ātrāk, tāpēc veikalos plaši pieejami jau novembra beigās un decembrī. Decembra mēnesī vien vidēji tiek pārdotas 144 tonnas mandarīnu. Savukārt pēc Jaunā gada popularitātes virsotnē nonāk apelsīni,” stāsta SIA ELVI Latvija komercdirektore Laila Vārtukapteine. 2018. gada dati liecina, ka janvārī un februārī katru mēnesi tika pārdotas vidēji 25 tonnas apelsīnu, esošie dati par 2019. gada sākumu apstiprina – līdzīga tendence būs vērojama arī šogad.

Interesanti, ka, analizējot kopējo pārdoto augļu daudzumu kilogramos, trešo vietu

populārāko citrusaugļu topā ieņem pomelo, kas Latvijā nopērkami salīdzinoši nesen. Tie ir lieli, un, pat iegādājoties vienu pomelo, tiek nopirkts apmēram kilograms augļu. Trīs ziemas mēnešos ELVI tīklā pārdod vidēji 24 000 pomelo. Savukārt, ja pēta pircēju skaitu, kas ir izvēlējušies iegādāties konkrētos augļus, pomelo pozīcijas krietni apsteidz citroni. Citronus savā iepirkumu grozā pircēji liek trīs reizes biežāk, nekā pomelo, turklāt citroni ir vienīgie citrusaugļi, kuru pārdošanas rādītāji visos ziemas mēnešos ir līdzīgi – mēnesī vidēji tiek pārdotas 7 tonnas citronu.

\* \* \*

Prezīzākais tests temperamenta noteikšanai – luksofora dzeltenais signāls.

\* \* \*

Uzmanīgākais autovadītājs ir tas, kurš mājās dokumentus aizmirsis.

\* \* \*

Nekas tā nevieno autobraucēju, kā ilgstošs sniegs.

## Kādos laikapstākļos visbiežāk veidojas melnais ledus?



### Ir ziema. Slīd. Neriskē!



VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI



## Autobraucēju brīvdienu ceļvedis

### Februāris, 2019



**Latvijas Ceļu muzejs**  
Šlokenbeka, Milzkalne, Smārdes pag., Engures novads. Vairāk informācijas: [www.celumuzejs.lv](http://www.celumuzejs.lv) leija bez maksas



**1.–28. februāris**  
Ventpils. Slēpošanas kalnā Lemberga hūte apmeklētājiem pieejama arī **distanču slēpošanas trase** 350 metru garumā



**9. februāris**  
12.00–16.00 Kuldīgas Vecpilsēta. Pasākumā **Ar sirdi Kuldīgā!** gaidāmās Valentīndienas noskaņās varēs uzzināt par sirds veselības stiprināšanu un veselīga dzīvesveida un uztura lomu veselās sirds darbībai



**9. februāris**  
11.00–18.00 Liepāja, Juliannas pagals. Līdzšinējo Stinšu svētku vietā norisināsies jauni svētki – **Ziemas festivāls**. Festivāla moto ir *Māksla šķel ledu!*



**7. februāris**  
16.00, Jūrmala, A. Kronenberga Slokas bibliotēkā Raiņa ielā 3 **Zajā pēcpusdiena** sadarbībā ar Dabas aizsardzības pārvaldi. *Uzzini par mūsdienu invazīvām dzīvnieku un augu sugām!*



**15.–24. februāris**  
Rīga. **Starptautiskais saksofonmūzikas festivāls Saxophonia**. Sīkāka informācija par koncertiem [www.liveriga.com](http://www.liveriga.com)



**14. februāris**  
18.00, kamaniņu trase Sigulda. **Sacensības šūķšanā ar lāpstu ShowRace VI sezonas devītais treniņš**



**13. februāris**  
19.00 Valmieras Kultūras centrs. **Koncertēs Liepājas Simfoniskais orķestris**



**17. februāris**  
18.00 Vidzemes koncertzāle Cēsis. **Fonda Viegli koncerts Viss skaidri redzams**



**12. februāris**  
12.00 Latgales vēstniecība Gors, Rēzekne. **Muzikāls uzvedums Vilkam tāda dvēselī'**



**16. februāris**  
19.00 Abavas tautas nams, (7 km no Sabīles). **Paldiespasākums No visas sirds!**



**8.–10. februāris**  
Jelgava. **Ledus skulptūru festivāls**. Vairāk informācijas [www.jelgava.lv](http://www.jelgava.lv)



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



**Februāris**  
Daugavpils, Mihaila iela 3 **Jaunās izstāžu sezonas atklāšana Daugavpils Marka Rotko centrā**