



Maijs 2019

autocelū dzīve

Kā pieaug akcīzes nodokļa ieņēmumi par degvielu?

Edgars Zalāns: Ja runājam par ceļiem, tad ir četri atslēgas cilvēki: satiksmes ministrs, premjers, ekonomikas un finanšu ministri.



[---> 2. lappuse]

[---> 3. lappuse]

Ceļu nozarei jāsavēl jostas

Tuvākajos gados ceļu nozare visticamāk nepiedzīvos finansējuma pieaugumu; valdība uzvaru liek uz sociālajām jomām. To ceļu nozares konferencē atzina vairāki valdības pārstāvji.



Nākamgad taps jauna “melno punktu” karte. Kas darīts, lai bīstamo posmu būtu mazāk.

Skolēnus aicina ekskursijā uz ceļu laboratoriju.

Autobraucēju ceļvedis maijam.

[---> 6.-7. lappuses]

[---> 8. lappuse]

[---> 8. lappuse]

Atgriežas rokas radari

Papildu jau ierastajām atļautā braukšanas ātruma kontroles metodēm Valsts policija (VP) satiksmes uzraudzībā sākusī izmantot arī 40 jaunus rokas videoradarus – *TruCam II*. Tie veic transportlīdzekļa ātruma mērīšanu, vienlaicīgi ierakstot augstas izšķirtspējas video, proti, ar jaunajiem videoradariem fiksētais ātruma mērījums tiek nostiprināts arī ar videoierakstu, kas attiecīgi tiks pievienots lietas materiāliem. Ar šo mērierīci var veikt ātruma kontroli jebkurā diennakts laikā un jebkādos laikapstākļos. Jaunie videoradari tiks izmantoti visā Latvijas teritorijā. Valsts policijas Satiksmes drošības pārvaldes priekšnieks Normunds Krapsis norāda, ka šie videoradari līdzinās kādreizējiem policijas ikdienas darbā jau izmantotajiem rokas radariem, tikai šiem ir minētā video funkcija.

Šķīdonis ir beidzies

Ilgstošais sausuma periods ir ietekmējis grants autoceļu stāvokli un tie pastiprināti put. Šādos apstākļos redzamība var būt pasliktināta, tāpēc autovadītājiem jāizvēlas atbilstošu braukšanas ātrumu. Lai iespēju robežās uzlabotu


dzīves apstākļus tiem, kas dzīvo grants autoceļu tuvumā, valsts ceļu uzturētāji VAS *Latvijas autoceļu uzturētājs* (LAU) atsevišķās vietās veic atputekļošanu ar kalcija hlorīdu. Šogad to ir paredzēts veikt uz 137 km grants autoceļu. Salīdzinājumam pērn atputekļošana ar kalcija hlorīdu tika veikta uz 133 km, bet 2017. un 2016. gadā attiecīgi uz 87 km un 72 km grants autoceļu. Sausā laika ietekmē uz grants autoceļiem ir beidzies šķīdoņa periods, un ceļi ir atguvuši nestspēju. Praktiski visi transporta masas ierobežojumi, kas tika ieviesti uz šķīdoņa laiku, ir atcelti.

Pie Pāvilostas atsākas ceļa būvdarbi

Pēc ziemas pārtraukuma atsākušies būvdarbi uz reģionālā autoceļa Ventpils (Leči)–Grobiņa posmā no Labraga līdz Mežainei (43,2.–63,0. km). Vairākos posmos satiksme tiek regulēta ar luksoforiem. Būvdarbu ietvaros tiks veikta segas pārbūve, sākot no pamatiem un beidzot ar divām asfaltārtām, ūdens novades sistēmas sakārtošana un autobusu pieturvietu atjaunošana. Tāpat atjaunos tiltus pār Saku un Karpu, tiem ieklās jaunu hidroizolāciju un brauktuves segumu. Būvdarbus veic SIA Binders, un līgumcena ir 10,6 milj. eiro ar PVN un

ERAF līdzfinansējumu. Šajā būvdarbu sezonā darbi tiks pabeigti.

Ātruma pārkāpēju skaits nemainās

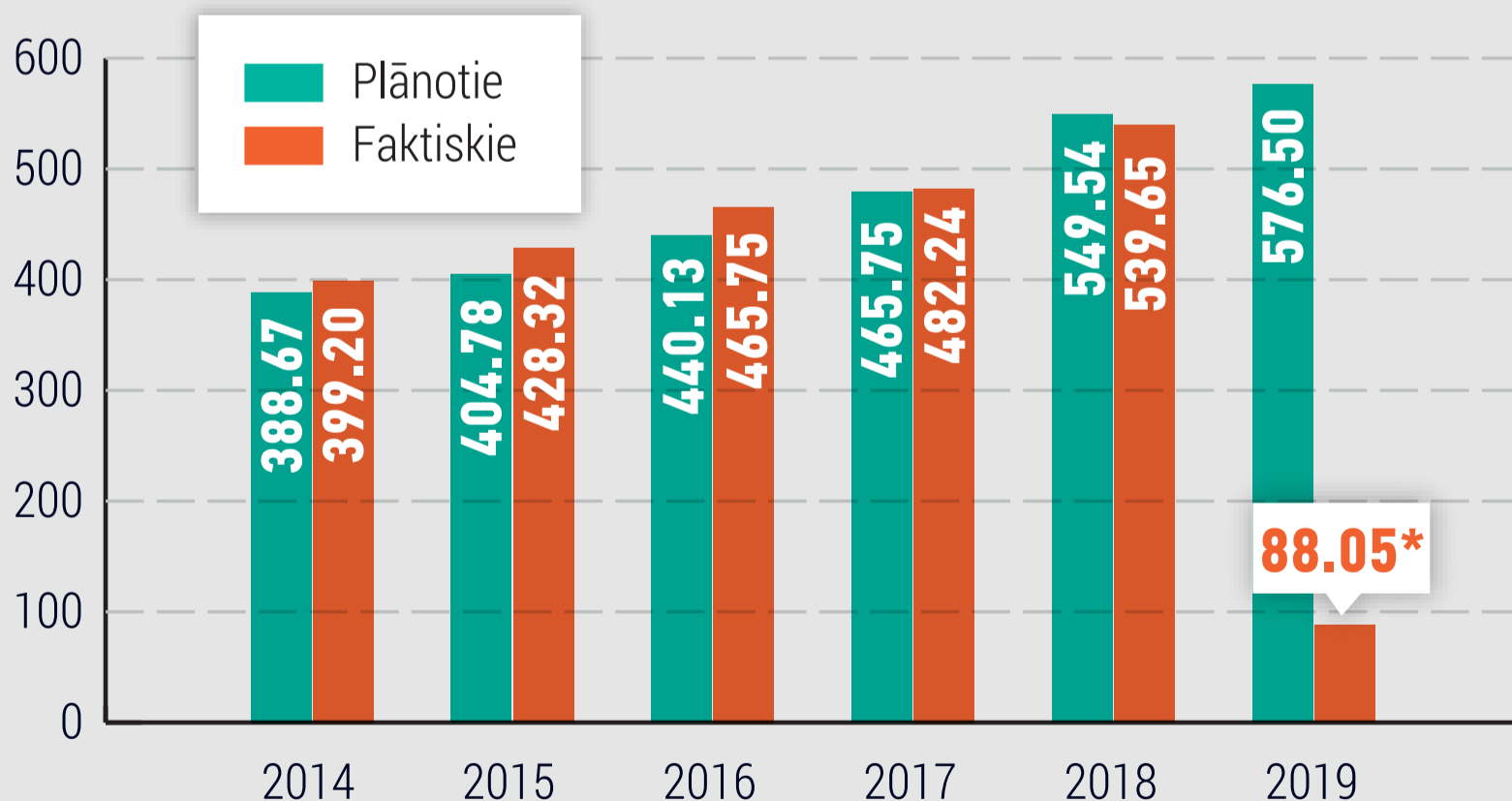
Šogad 24 stundu ātruma kontroles maratonā policisti pieķēruši 635 pārkāpējus, kas ir tikpat daudz cik pagājušajā gadā, kad to skaits bija 636, informē Valsts policija (VP). Tas norāda: pat neskatoties uz to, ka tika izziņota informācija par pastiprinātu ātruma kontroli, autovadītāju attieksme pret ceļu satiksmes noteikumiem un drošību joprojām nav mainījusies. Šoreiz lielākie ātrumpārkāpēji bijuši tieši ārzemnieki, lai gan arī Latvijas autovadītāji izcēlušies ar pārgalvību. Lielākais pārkāpums fiksēts Kurzemes reģionā, kur kāda ārzemnieka vadīta BMW markas automašīna traukusies ar 177 km/h vietā, kur atļautais ātrums ir 90 km/h. Ārzemnieks policistiem skaidrojais, ka tik lielu ātrumu izvēlējis, jo uzskatījis, ka Latvijā tā drīkst braukt. Likumsargi arī fiksējuši deviņus autovadītājus, kuriem pārsniegtā ātruma dēļ uz noteiktu laiku ir atņemtas transportlīdzekļa vadīšanas tiesības. Akcijas mērķis ir vērst sabiedrības uzmanību uz to, ka atļautā braukšanas ātruma pārsniegšana rada bīstamību drošai ceļu satiksmei. 

Viedoklis**Jāmācās pārņemt pozitīvo pieredzi****Jānis Turlajs, ekonomģeogrāfs**

Latvija ir salīdzinoši reti apdzīvota valsts ar visai blīvu ceļu tīklu. Taču mēs šajā ziņā neesam unikāli, jo tādas valstis kā Kanāda, Austrālija, Jaunzēlande, Somija, Norvēģija, Zviedrija un Islande ir vēl retāk apdzīvotas, un arī uztur ļoti plašu ceļu tīklu, kurš, rēķinot uz iedzīvotāju, noteikti pārsniedz Latvijas rādītājus. Tomēr, pat neraugoties uz sarežģītajiem dabas apstākļiem, daudzviet saposmto reljefu un ekstremālo klimatu, visās šajās valstīs kopumā ceļu stāvoklis ir krietni labāks nekā Latvijā. Kāpēc tā? Viena lieta, protams, ir lielāks finansējuma apjoms, kāds tiek atvēlēts ceļu nozarei. Taču jāņem vērā, ka visās šajās valstīs arī produktivitāte ir ievērojami augstāka nekā Latvijā, tai skaitā publiskajā sektorā. Ko mēs varam

darīt Latvijā, lai tuvinātu savu līmeni šīm valstīm? Mana vienkāršā atbilde būtu – mācīties, kā viņi saimnieko, un pārņemt pozitīvo pieredzi. Mazināt administratīvo un resorisko sadrumstalotību. Padarīt vienkāršāku un saprotamāku normatīvo regulējumu. Ieviest inovācijas gan darbu pārvaldībā, gan ceļu būves procesā. Publiskajam sektoram nenodarboties ar saimniecisko darbību, bet tikai ar “spēles noteikumu izstrādi”. Uzskatu, ka tirgus atvēršana ceļu uzturēšanas nozarē nāktu par labu produktivitātes augsmei arī Latvijā. Protams, jāmeklē veidi, kā palielināt finansējumu ceļu nozarei. Jācīnās par lielākas budžeta daļas novirzīšanu ceļu uzturēšanai. Cerams, ka ar Ķekavas apvedceļa izbūves projektu izdosies popularizēt privātās–publiskās partnerības modeli ceļu būvē. Ceru, ka aizvien lielāka uzmanība, liekot lietā inovāciju sniegtās iespējas, tiks pievērsta tam, lai šobrīd pieticīgais ceļu nozarei atvēlētais finansējums tiktu ieguldīts tajos ceļu posmos, no kuriem ieguvums būtu iespējami lielākai sabiedrības daļai. Veiksmīga administratīvā reforma varētu atvieglot izvērtu lēmumu

pieņemšanu reģionos. Tāpat ļoti ceru, ka Satiksmes ministrija mobilizēs savus administratīvos resursus, lai izmantotu *Rail Baltic* projekta sniegtās iespējas vienota dzelzceļa un autoceļa šķērsojuma izbūvei pār Rīgas HES ūdenskrātuvi, bet brīdi, kad tomēr tiksim pie jauniem pasažieru vilcieniem, būs gatavots pasākumu kopums, lai dzelzceļš un autotransports pasažieru pārvadājumos darbotos kā vienota sistēma. *Park & ride* stāvvietu izbūve un dzelzceļam paralēlās autobusu satiksmes mazināšana gan lielā mērā ir pašvaldību jautājums, tomēr, ņemot vērā, ka tas mazinātu autoceļu noslodzi piepilsētā, Satiksmes ministrijai šī pasaules prakse ļoti funkcionējošā risinājuma ieviešanā būtu jāizrāda lielāka iniciatīva. Bet nav jau tā, ka mums Latvijā viss ir tik slikti. Vienmēr, kad braucu pa kādu mūsdienīgi atjaunotu Latvijas ceļu, ne tikai izbaudu to, bet pat izjūtu lepnumu, ka arī manā valstī var! No savas pieredzes varu teikt, ka ir jomas, kur esam apsteiguši “vecās” Eiropas valstis un atliek cerēt, ka pašu mājās būs aizvien vairāk uzņēmumu, kas strādā ne tikai smagi, bet arī gudri. 

Skaitļi un fakti**Akcīzes nodokļa ieņēmumi par naftas produktiem (milj. eiro)**

AVOTS: VID

*šā gada divos mēnešos

Akcīzes ieņēmumi jāpārdala godīgi

Samazinot izdevumus, papildu finansējumu valsts ceļiem iegūt nevar; nepieciešama augstākās vadības iniciatīva un sadarbība ar citām ministrijām

Tā intervijā Autoceļu Avi-zei norāda Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameras (LTRK) padomes loceklis, Lauku uzņēmējdarbības padomes priekšsēdētājs, kā arī bijušais reģionālās attīstības un pašvaldību lietu ministrs Edgars Zalāns. Viņš uzskata, ka no akcīzes nodokļa par degvielu tikai aptuveni 200 milj. eiro ik gadu novirzīt atpakaļ ceļu nozarē ir negodīgi. Pēc viņa teiktā, ceļu nozarei nebūtu jāspensorē citas jomas.

Ja akcīzes nodokli par degvielu tiek ieņemti līdz pat 700 milj. eiro gadā, tad atdot nozarei gadā knapi 200 milj. eiro ir nepieklājīgi. Vienalga kādus attaisnojums izdomā ministri, premjeri vai vēl kādi konsultanti, tas ir netaisnīgi.

Kā vērtējat, kādā situācijā šobrīd ir ceļu nozare Latvijā?

Ceļu nozari gadu gaitā ir pārvaldījuši dažādi cilvēki, bet mēs atceramies tos, kas kaut ko ir izdarījuši. Kopš ir aizgriezts skābeklis Valsts autoceļu fondam, visi izliekas, ka tas ir normāli. Tomēr laikam neviens neatceras, kāpēc tas notika. Faktiski tā nebija Latvijas izvēle. Eiropa teica, Starptautiskais Valūtas fonds teica, Pasaules Banka teica – tātdarām. Es nekritizēju ne politiku, ne partijas, bet gan priekšstatu, ka mēs paši neko nevaram izdomāt. Ja tagad Starptautiskais Valūtas fonds teiktu – atjaunojiet autoceļu fondu, tas arī tiktu atjaunots. Cilvēki, kuri brauc pa Latvijas ceļiem un maksā nodokļus, nesaprot, kāpēc mūsu politika ir kļuvusi nevarīga un smieklīga. Cilvēki grib labus ceļus. Ja akcīzes nodokli par degvielu tiek ieņemti līdz pat 700 milj. eiro gadā, tad atdot nozarei gadā knapi 200 milj. eiro ir nepieklājīgi. Vienalga kādus attaisnojums izdomā ministri, premjeri vai vēl kādi konsultanti, tas ir netaisnīgi. Tāds ir mana kā autobraucēja, nodokļu maksātāja un izbijuša politika viedoklis, un man ir vienalga, vai citi man piekrit vai nē. Protams, ka Autoceļu fonds nav vienīgais glābējs. Tā nav. Ja valsts spētu iezīmēt pieaugošu finansējuma likni no pamatbudžeta, tas arī būtu risinājums, bet to neviens

netaisās darīt. Katru gadu valsts finansējums turas aptuveni 200 milj. eiro, savukārt ieņēmumi valsts budžetā no akcīzes nodokļa par degvielu ar katru gadu pieaug. Protams, ka nevar prasīt, lai atdot visu uzreiz ceļiem, bet vismaz ir jāpanāk, lai likne būtu ar pieaugošu tendenci. Tas būtu tikai loģiski. Tas pat nav stāsts par naudas apjomu, bet gan par taisnīgumu. Ja kāds izvelk savu moskviču vai žiguli un izbrauc pa laukiem vienreiz gadā, kāpēc viņam ir jāmaksā pilna summa, it kā viņš brauktu visu gadu?

Kaimiņvalstīs līdz šim valsts finansējums ceļiem ir bijis salīdzinoši pieaugošs.

Latvijas politiķi nemīl ceļus, tā vienkārši ir. Tā nav prioritāra nozare, kā teica satiksmes ministrs. Es varu situāciju salīdzināt ar lokālo politiku, jo esmu bijis arī Kuldīgas domes vadītājs. Kad es 2001. gadā kļuva par pilsētas mēru, Kuldīgas ielas bija viena vienīga bedre un naudas līdzekļu faktiski nebija vispār. Mēs sapratām, ka visus daudzus kilometrus nevarēsīm ar pašvaldības līdzekļiem salabot, tāpēc tika nolemts sākumā savest kārtībā vecpilsētas centra ielas. Tika iezīmēts ielu mugurkauls, un pēc tam jau skatījāmies, kur var piesaistīt Eiropas fondu finansējumu, kur vēl citas iespējas izmantot utt. Protams, pārmaiņas nenotika vienā gadā, bet gan trešajā, ceturtajā un piektajā gadā. Beigu beigās izrādās, ka virzoties uz mērķi, līdzekļi sāk akumulēties. Ielu jautājumus pilsētas mērogā ir tikpat svarīgs kā ceļu jautājumus Latvijas mērogā. Es nevaru saprast, kāpēc neviens lēmējs negrib domāt šādā virzienā.

Ekonomikas asinsrite ir ceļi, Finanšu ministrija ir naudas devējs, satiksmes ministrs ir iniciators, bet premjers to visu savēl kopā. Ja viņi visi strādā sazobē, tad es domāju, ka var atrast risinājumus arī ceļu finansējumam.

Tātad ir nepieciešami politiski lēmumi?

Tieši tā. Šobrīd sanāk, ka tie, kas ceļus administrē, dara to administratīvi. Cik viņiem piešķirtais budžets ļauj, tik viņi arī dara. Es noteikti nepiekrītu viedoklim, ka būtisku

papildu finansējumu varētu iegūt, samazinot izdevumus par kilometru vai kaut ko apgriežot. Sākumā, iespējams, vajadzētu salīdzināt ceļu izdevumus visās trijās Baltijas valstīs. Paskatīties, vai tiešām Latvijā šis izmaksas ir krietni augstākas nekā Lietuvā un Igaunijā. Visu laiku tiek kultivēts viedoklis, ka pie mums tiek zagts un naudu nevajag dot. Piedodiet, bet nevajag domāt, ka Latvijā visi zog, bet Lietuvā un Igaunijā neviens to nedara, vai otrādi. Nevajag sev kaisīt ne pelnus, ne smiltis uz galvas. Mēs visi bijušajā Austrumeiropā domājam līdzīgi. Tomēr, ja arī kādas nelikumības atklātos, tad tā nebūs tā nauda, kas izšķir Latvijas ceļu likteni. Ja būs kāds kaut ko nozadzis, tad gadījums ir jāizmeklē, bet tas fundamentāli neatrisinās Latvijas ceļu finansējuma problēmu.

Piemēram, uz vienādi sliktas seguma kvalitātes ceļa Igaunijā ir gan sažīmētas līnijas, gan uzstādīti atstarojošie stabiņi, gan 30 metru platumā izplautas ceļmalas, lai var redzēt, vai uz ceļa neskrien meža zvēri.

Vai būtu jāmeklē kādi alternatīvi risinājumi?

Ja naudas budžetā nav, gribētos redzēt lielāku aktivitāti saistībā ar publiskās privātās partnerības (PPP) projektiem. Šobrīd noris Ķekavas apvedceļa projekts, un es domāju, ka tas izdosies. Tomēr, ja patin laiku atpakaļ, kad bija citi satiksmes ministri un citas rīcības, šis vairāk ir VAS Latvijas Valsts ceļi (LVC) nevis politiku iniciēts projekts. LVC bija tie, kas nāca un teica, ka šo ceļu vajag. Piedevām tas notika laikā, kad PPP nemaz nebija likumdošanas ietvara, bet LVC jau sen ar to strādāja. Tas nozīmē, ka administrācija labā nozīmē ir apsteigusi politikus. Visu cieņu LVC, viņi saprot, ka to vajag un iet uz priekšu, jo nav jau kur sprukt. Tomēr es domāju, ka iniciatīvai par to pašu PPP būtu jānāk no augšas. Principā no ministrijas. Ja paskatāmies padomju laika struktūru, Lietuva izbūvēja lielās maģistrāles, bet Latvija izbūvēja tikai faktiski posmu no Jūrmalas līdz Sēnītei, lai partijas bosī varētu aizbraukt. Tas ir stāsts par domāšanu. Ja es gribu, tad es to izdarišu,



bet, ja es par to nedomāju, tad arī tas netiek izdarīts. Dzīvē tā notiek ar visām lietām.

Ministram ir jābūt tam, kurš uzņem kursu un kaut ko sašniedz vai arī ļauj esošajai sistēmai.

Kā vērtējat ceļu stāvokli Latvijā?

Ceļu stāvoklis nav katastrofāls, skatoties no seguma viedokļa. Protams, ir vietas, kas ir sliktā tehniskā stāvoklī. Tomēr 10% uz Latvijas autoceļu, pa kuriem lielākoties pārvietojas braucēji, nav tā, ka mašīnas mētājas grāvjos dēļ bedrēm uz ceļa. Kopumā katastrofālā situācija ir novērsta, jo ceļus salāpa un uztur. Tie ir nelīdzīgi, ne pārāk glīti, bet nav traģiski, tomēr ir viena būtiska atšķirība no mūsu kaimiņiem. Piemēram, uz vienādi sliktas seguma kvalitātes ceļa Igaunijā ir gan sažīmētas līnijas, gan uzstādīti atstarojošie stabiņi, gan 30 metru platumā izplautas ceļmalas, lai var redzēt, vai uz ceļa neskrien meža zvēri. Mums ir kā džungļos. Es saprotu, ka tas ir saistīts ar ceļu uzturētāja budžetu. Tomēr tas liek secināt, ka kaimiņos ceļu satiksmes drošība ir augstāka līmenī. Principā nevienam ceļu remontu nedrīkstētu pabeigt un ekspluatēt, ja nav vidus un sānu atstarojošās līnijas sažīmētas. Ideālā variantā gar malām būtu jābūt arī stabiņiem. Ceļš var būt grūbūlains, bet ja redzi kaut vai drošības līnijas, ir labāka sajūta. Arī nabadzīgs cilvēks var būt tīrs un kārtīgs. Mēs laikam esam nedaudz nevēlīgi savā domāšanā, un tas īsti labi nav. Protams, var meklēt attaisnojumus, kāpēc lietas nav izdarītas, bet nedz iedzīvotāji, nedz uzņēmēji to nesaprot. Jau minētie aptuveni 700 milj. eiro no akcīzes nodokļa ieņēmumiem budžetā ir daudz. Vai tiešām ar šo naudu pamatā ir jābaro pārējie sektori? Ja atgriežamies pie nodokļu struktūras, es domāju, ka tas ir nepareizi, jo vispārējo funkciju uzturēšanai ir pievienotās vērtības nodoklis (PVN), pašvaldību uzturēšanai ir iedzīvotāju ienākuma nodoklis (IIN). Savukārt, ja akcīzes nodoklis ir saistīts ar

infrastruktūras lietošanu un dabas piesārņošanu utt., tad šis nodokļa ieņēmumi ir jātuvinā kaut kādā veidā attiecīgajam sektoram. Labi, ja ne visu ceļiem, tad dabas aizsardzībai – lieciet žogus starp ceļu un mežu, lai zvēri neskrien utt. Nestandarta situācijās, kad ir jārisina kāda problēma, ir jāatrod arī nestandarta risinājumi. Varbūt tie nav uz desmit gadiem, bet teiksim pieciem. Šobrīd ir katastrofāla situācija, Eiropas fondu līdzekļu apjoms kritas, valsts budžeta finansējums, cik ir tik ir. Tad kā būs 2020. gadā? Cik naudas būs autoceļu, pa kuriem lielākoties pārvietojas braucēji, nav tā, ka mašīnas mētājas grāvjos dēļ bedrēm uz ceļa. Kopumā katastrofālā situācija ir novērsta, jo ceļus salāpa un uztur. Tie ir nelīdzīgi, ne pārāk glīti, bet nav traģiski, tomēr ir viena būtiska atšķirība no mūsu kaimiņiem. Piemēram, uz vienādi sliktas seguma kvalitātes ceļa Igaunijā ir gan sažīmētas līnijas, gan uzstādīti atstarojošie stabiņi, gan 30 metru platumā izplautas ceļmalas, lai var redzēt, vai uz ceļa neskrien meža zvēri.

Līdz ar to nezina, vai ceļu nodošana pašvaldībām garantēti dos rezultātu.

Tad viens no svarīgākajiem jautājumiem ir arī labas pārvaldības iedibināšana?

Cilvēkiem, kas ir ārpus valsts pārvaldes sistēmas, dažreiz šķiet, ka lietas notiek pašas no sevis. Patiesi dzīvē daudz kas tā notiek. Pēkšņi situācija pati par sevi it kā sakārtojās, problēma pazūd vai labs notikums notiek. Savukārt valsts pārvaldē un politikā pats par sevi nekas jēdzīgs nenotiek, tikai degradācija. Tas nozīmē, ja nav enerģijas, kas tiek virzīta lēmumu pieņemšanas virzienā, tad notiek degradācija. Šis nav domāts kādam personīgs aizrādījums. Tas ir vispārīgs princips, un Latvija nav īpašs gadījums šajā ziņā. Ja nav motora, kas uztur ātrumu, tad lēnām viss izbeidzas. Administrācija izlaidzas, es runāju ministriju līmenī, un viss noplok. Enerģijai jānāk no augšas, ja tā nav, tad visa sistēma lēnām degradējas. Ministram ir jābūt tam, kurš uzņem kursu un kaut ko sašniedz vai arī ļauj esošajai sistēmai. Latvijas ceļus var glābt tikai, ja būs ministrs, kurš gribēs to izdarīt.

Kam vēl būtu jāiesaistās?

Ja runājam par ceļiem, tad ir četri atslēgas cilvēki: satiksmes ministrs, premjerministrs, ekonomikas un finanšu ministri. Ekonomikas asinsrite ir ceļi, finanšu ministrija ir naudas devējs, satiksmes ministrs ir iniciators, bet

premjers to visu savēl kopā. Ja viņi visi strādā sazobē, tad es domāju, ka var atrast risinājumu arī ceļu finansējumam.

Kā ceļu stāvoklis ietekmē investoru skatu uz Latviju?

Protams, ka tas var kavēt investoru ienākšanu. Laukos attīstītāji diezgan daudz cieš no tā, ka nav ceļš ar cieto segumu. Es domāju, ka nav pareizi šo konkrēto ceļa posmu, kas ved uz uzņēmumu, likt piemēram, noasfaltēt pašam uzņēmumam. Savu teritoriju uzņēmums jau ir sakārtojis un maksā nodokļus, kas nonāk gan valsts, gan pašvaldības maciņā. Vai valstij vai pašvaldībai nebūtu atbildība savest kārtībā šo posmu, lai tas funkcionētu arī viņu pašu labā?

Kāds ir jūsu viedoklis par ieceri nodot daļu ceļu pašvaldībām?

Es tam neredzu jēgu un nesaprotu, kas tas varētu dot. Valsts atkrāties no mēdzementa? Tāpēc, ka ir uzskats, ka vietējā pārvalde ir labāka? Ļoti intensīvi ejot šādu ceļu – atdosim pašvaldībām – manuprāt, rodas vairāki jautājumi. Pirmkārt, vai ar šo tiek atzīts, ka centrālās ceļu menedžments ir cietis fiasko? Proti, ja es kaut ko gribu atdot citam, tad es pasaku, ka to daru, jo man nav administratīvo resursu. Tas nozīmē, ka saņemtu naudu, bet nespēju nodrošināt servisu. Tā ir pirmā atziņa, kas nāk prātā un izklausās negatīvi. Tomēr, iespējams, ka vadmotīvs ir pozitīvais, proti, mēs jums atdosim visu naudu un jūs jau labāk zināsit, kā visu izdarīt. Ja iemesls ir šis, tad pēc vairākiem gadiem varēsīm redzēt, vai situācija ir uzlabojusies. Ko nozīmē atdot pašvaldībai? Lielākajai daļai no tām nav šobrīd resursu ceļu kopšanai un šie pakalpojumi tiek pirkti. Tas nozīmē: pat, ja nauda tiks iedota, jautājums ir, kas nodrošinās tehniskos resursus. Iespējams, ka tas dos stimulu attīstīties privātajiem ceļu uzņēmumiem. Es gribu pateikt, ka tas nav tik vienkārši. Līdz ar to nezina, vai ceļu nodošana pašvaldībām garantēti dos rezultātu. Kaut kur būs rezultāts, kaut kur nebūs, jo tie, kuriem to uzspiedīs, noteikti labu rezultātu neuzrādīs. Es neesmu pret šādu variantu, bet man liekas, ka nevajag mainīt esošo iekārtu, jo visas iespējas vēl nav izsmeltas.

Ceļi nav starp vald

Ceļu attīstības plānošana tuvākā un tālākā nākotnē nav iedomājama bez sasaistes ar iedzīvotāju pārvietošanās paradumiem. Arī šobrīd uzsāktajai administratīvi teritoriālajai reformai būtu jāiet roku rokā ar autoceļu attīstības iecerēm. Rodoties spēcīgākām pašvaldībām, tās, iespējams, varētu piekrist savā īpašumā pārņemt daļu no šobrīd valstij piederošajiem ceļiem, kuriem vairs nav valstiski svarīgas nozīmes.

Par šiem un citiem jautājumiem, kas aktuāli ceļa nozares pārstāvjiem, ikgadējā ceļu nozares konferencē sprieda un mēģināja rast atbildes politīķi un dažādi nozares eksperti. Tomēr visticamāk, ka turpmākie divi gadi ceļu nozarei nebūs no vieglākajiem, jo Eiropas Savienības (ES) fondu un līdz ar to arī kopējā finansējuma samazinājums atspoguļosies realizējamu ceļu projektu sarukumā. Savukārt ar valsts finansējuma pieaugumu nozare varētu rēķināties tikai pēc 2021. gada. Tādu iespējamo scenāriju ikgadējā ceļu konferencē ieskicēja satiksmes ministrs Tālis Linkaits. Šogad valsts ceļiem atvēlētais finansējums ir 261,8 milj. eiro. No tiem 185,3 miljoni eiro ir valsts budžeta finansējums, bet 76,5 milj. eiro – ES fondu finansējums.

Skaidrs, ka Latvijā kopējais ceļu tīkls ir parāk liels.

Jārod iespēja

Latvijas ceļiem ir jābūt drošiem un ērti lietojamiem visiem satiksmes dalībniekiem: gan autobraucējiem, gan riteņbraucējiem, gan gājējiem, kā arī pēc iespējas ir jāsamazina iespējamās sadursmes ar meža dzīvniekiem, konferencē pauda T. Linkaits. Viņš arī skarbi norāda, ka ir jābeidz maldināt sabiedrība un jāatzīst, ka nevienam nav alķīmiķis un tukšas runas burzguļojošā naudas straumē nepārvērtīs. “Nauda valsts budžetā ir tik, cik mēs to ieņemam nodokļos, un izlietojums ir tāds, kādas prioritātes nosakām. Neliekuļosim solīdami, ka akcīzes nodoklim no degvielas pilnībā ir jānonāk ceļu remontā. Atjaunotās Latvijas laikā tā nekad nav bijis un neticu, ka tā būs. Tomēr jautājums ir, ko darīt savādāk, kur atrast papildu līdzekļus ceļiem un kāpēc uz Latvijas ceļiem ir tik daudz zaudētu dzīvību. Uzskatu, ka ierobežota finansējuma apstākļos svarīgi ir noteikt prioritātes,” uzsver T. Linkaits. Pēc viņa teiktā, Latvijas valsts rūpe ir jābūt par galvenajiem un augstas intensitātes ceļiem, kā arī reģionālajiem

ceļiem, kur remonts vairs nav atliekams un tiem ceļiem, kas ved uz novadu centriem. Nav pareizi, ka valsts atbild par teju katru grantēto ceļu. Salīdzinājumam Somijā 17% no visiem ceļiem pieder valstij, Igaunijā līdzīgi kā Latvijā tie ir 28%, bet Igaunija pēc pašvaldību reformas plāno mērķtiecīgi nodot ceļus pašvaldībām. “Es domāju, ka arī mums kā mērķis ir jāizvirza Somijas līmenis, proti, 17% no ceļiem ir valsts īpašumā. Tad mēs varēsim uzskatīt, ka pārmaiņas ir notikušas,” uzsver T. Linkaits. Vēl, runājot par jautājumiem, kas saistīti ar autoceļiem, viņš atzīmēja, ka šobrīd arī noris sagatavošanās darbs pie autoceļu uzturēšanas tirgus atvēršanas, kas notiks 2021. gadā. Tāpat tiek sekots līdzī veicamo darbu kvalitātei un iepirkumu caurskatāmībai.

No daļas jāšķiras

Jau ilgāku laiku tiek runāts par to, ka daļu no šobrīd valsts īpašumā esošajiem autoceļiem, kas jau ir zaudējuši valstisku nozīmi, varētu nodot pašvaldību īpašumā. Ir aprēķināts, ka tie ir aptuveni četri tūkstoši kilometru. Tomēr līdz šim, lai gan sarunas ir bijušas, pašvaldības nav īpaši vēlējušas to darīt.

Nauda valsts budžetā ir tik, cik mēs to ieņemam nodokļos, un izlietojums ir tāds, kādas prioritātes nosakām.

Pēc VAS Latvijas Valsts ceļu (LVC) valdes priekšsēdētāja Jāņa Langes teiktā pērn pašvaldības pārņēmušas savā īpašumā vien 14 km ceļu. Šobrīd gan noris sarunas ar vēl dažām pašvaldībām. Šajā jautājumā gan daudz kas būs atkarīgs arī no gaidāmās administratīvi teritoriālās reformas, kas mainīs pašvaldību struktūru Latvijā. J. Lange iepriekš norādīja, ka līdz ar reformu varētu palielināties kopējais ceļu apjoms, ko varētu piedāvāt pārņemt pašvaldībām. Arī T. Linkaits ir pārliecināts, ka pašvaldības

daudz racionālāk spēj sadalīt resursus un redzēt, kuri ceļi un kādā kvalitātē ir jāuztur, jo pašvaldības zina, kādi ir to iedzīvotāju pārvietošanās paradumi. “Tāpēc pašvaldības redz, kuros ceļa posmos būtu vairāk jāiegulda, bet kuros varētu ieguldīt mazāk resursu. Latvijā ir arī tādi ceļi, kas līdzinās zebrai. Proti, daļa no viena ceļa pieder valstij, bet daļa pašvaldībai. Ziemā pašvaldības ceļu tīrītājs aizbrauc garām valsts posmam, to nenotīrot, tikai tāpēc, ka tas ir valsts posms. Ir jābūt kādai racionalizācijai. Pēc administratīvi teritoriālās reformas mēs iegūsim ne tikai finansiāli, bet arī intelektuāli spēcīgākas pašvaldības, kuras spēs ierobežotos resursus sadalīt racionāli, un savam ceļu tīklam novirzīt tik, cik ir nepieciešams,” uzskata satiksmes ministrs.

Jādomā, kā kāpināt dinamiku. Mēs visi braucam un maksājam, bet ceļi, pa kuriem braucam, labāki nepaliek.

Arī vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs Juris Pūce norāda, ka reformu rezultātā varētu izveidot tādu pašvaldību struktūru, kur visas pašvaldības ir ar daudz maz salīdzināmu kompetenci un spēju piedāvāt risinājumus. “Paņēma kompetence ir tikpat dažāda, cik dažādas ir pašvaldības. Es uzskatu, ka tās ir par daudz dažādas pie vienotām funkcijām,” atzīmē J. Pūce. Viņš arī piebilst, ka valstij un pašvaldībām vajadzētu pistrādāt pie efektīvākas plānošanas. Uzturēšanas funkcija izriet arī no standarta, proti, kādu kvalitāti mēs ceļam vēlamies. Standartam var būt dažādas kvalitātes gradācijas, tas ir atkarīgs no ceļu noslodzes, riskiem, ieguldījumu ilglaiības utt. Tas būtu Satiksmes ministrijas (SM) un LVC kopdarbs, izveidot tādu standartu plānu, kas palīdzētu pašvaldībām pieņemt lēmumu par to, uzturēt vai neuzturēt vienu vai otru ceļu. Skaidrs, ka Latvijā kopējais ceļu tīkls ir par lielu. Jautājums ir, kā



pieņemt lēmumu par to, kur ir primāri jāveic investīcijas un kurus ceļus vairāk vai mazāk uzturēt. Tās ir lielas izvēles. Cik efektīvi to varētu izdarīt? Es domāju, tas ir jautājums, kā valsts un pašvaldība sadala funkcijas šajā jautājumā,” piebilst J. Pūce.

Ceļi nav starp prioritātēm, un tāpēc atliek efektivitāte un alternatīvi finansējuma avoti.

Jāizvērtē lietderība

Tomēr, runājot par administratīvo reformu un pārvaldību, Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameras padomes loceklis, Lauku uzņēmējdarbības padomes priekšsēdētājs Edgars Zalāns norāda, ka ir jābūt uzmanīgiem. Reformas mērķis ir dot labākas pārvaldības potenciālu, bet tā negarantē, ka pārvaldība tiešām būs labāka. “To jau mēs esam pārbaudījuši. Piemēram, ir lielas pašvaldības, kuras tiek pilnīgi neēdīgi pārvaldītas. Ja valdībai izdosies ne tikai uzlikt pareizo mērogu kartē, bet tiks arī izveidots mehānisms, kas spētu nokontrolēt, kā tas viss strādā, tad būs labi. Šobrīd es ļoti labi redzu, ka pašvaldības

dara, ko grib. Tas nozīmē, ka visa pašvaldību pārvaldība notiek uz pašregulācijas pamata,” uzsver E. Zalāns. Viņš labu pārvaldību salīdzina ar automašīnas vadīšanu. Proti, iedodot labam braucējam un sliktam mersedesu, pirmais brauks uz 250 km/h un viss būs kārtībā, bet otrs iebrauks kokā. Tāpat ir arī ar pārvaldību un reformu. Runājot par finansējumu un izdevumiem, viņš norāda, ka ieņēmumiem un arī tēriņiem ir jābūt taisnīgiem. “Jādomā, kā kāpināt dinamiku. Mēs visi braucam un maksājam, bet ceļi, pa kuriem braucam, labāki nepaliek,” uzsver E. Zalāns. Savukārt Latvijas Universitātes Biznesa, vadības un ekonomikas fakultātes dekāns Gundars Bērziņš skaidro, ka lielākais ierobežojums tomēr ir pieejamais finansējuma apjoms. Līdz ar to ir jāizvirza prioritātes un jāpanāk kompromiss, un tā ietvaros jāvērtē divas lietas: lietderība, vai tiešām šis ceļš ir vajadzīgs, un efektivitāte. Lēmumu pieņemšanas veidam ir jābūt gan efektīvam, gan lietderīgam. Prioritāšu noteikšanas sistēmai ir jābūt pilnībā skaidrai. “Igaunijas budžets ir par diviem miljardiem lielāks nekā Latvijas. Kaut ko mēs darām nepareizi. Ir jādomā, nevis kā pārdalīt esošo dekāti, bet kā kāpināt produktivitāti un budžeta ienākumus.

Pāris gadi jāpagaida

Visticamāk, ka ceļu nozares finansējuma pieaugumu no valsts budžeta varētu piedzīvot pēc pāris gadiem. Precīzāk pēc 2021. gada. To diskusijā atzina satiksmes ministrs T. Linkaits. Viņš norāda, ka ir jāveicina iekšējā efektivitāte un vienlaicīgi jādomā, kā piesaistīt līdzekļus, neiespaidojot valsts budžeta deficītu. Pēc viņa domām, to varētu paveikt, attīstot publiskās privātas partnerības (PPP) projektus. “Ceļi nav starp prioritātēm, un tāpēc atliek efektivitāte un alternatīvi finansējuma avoti. Piemēram, PPP, kā arī valsts budžeta finansējuma palielinājums, kas gan nebūs ātrāk par 2021. gadu. Mēs esam iesākuši Ķekavas apvedceļu, ja šis PPP projekts būs veiksmīgs, tad varam iet uz priekšu šajā virzienā. Kardinālu palielinājumu no budžeta ceļu nozarei var sagaidīt ne ātrāk kā 2021. gadā, bet uz to ir jāgataujas. Mums kā nozarei ir jābūt pamatot, kur finansējums tiks izlietots,” skaidro T. Linkaits. Finanšu ministrijas (FM) parlamentārais sekretārs Atis Zakatistovs jautājumam par iespējamo finansējuma palielināšanu ceļu nozarei teic, ka šobrīd tiek strādāts pie trīs jomām un tās visas skar arī autoceļus. Pirmā joma ir

Stabilitātes prioritātēm



izdevumu pārskatīšanas sistēma. FM A. Zakatistovs vada darba grupu, kurā tiks likta galdā jauna izdevumu pārskatīšanas sistēma, kas ir saistoša visām ministrijām. Otrs ir nodokļu pārskatīšanas jautājums un trešais VID stratēģija un pārvaldība tā, lai visiem uzņēmējiem ir vienādi noteikumi, lai nebūtu sajūtas, ka vieni ir vairāk privilēģēti nekā citi. Pie katras no šīm lietām šobrīd strādā FM. “Šis gads vistīcāmāk būs saistīts ar izdevumu pārskatīšanu, bet attiecībā uz nodokļiem vistīcāmāk būs nelielas koriģējošas izmaiņas saistībā ar 2020. gada budžetu. Ceļu nozarei 2021. gads un sistemātiska nodokļu pārskatīšana ir cerība uz finansējuma palielinājumu.

ricība ir laba vai slikta. Kamēr katra iestāde domā savādāk, tikmēr kvadrātmeters un bedrīte nav rezultatīvais rādītājs, kas ir noderīgs autoceļu nozarei. Sanāk, ja gribam būt pirmrindnieki, tad taisām bedres,” skarbi uzsver A. Zakatistovs.

Ceļu nozarei 2021. gads un sistemātiska nodokļu pārskatīšana ir cerība uz finansējuma palielinājumu.

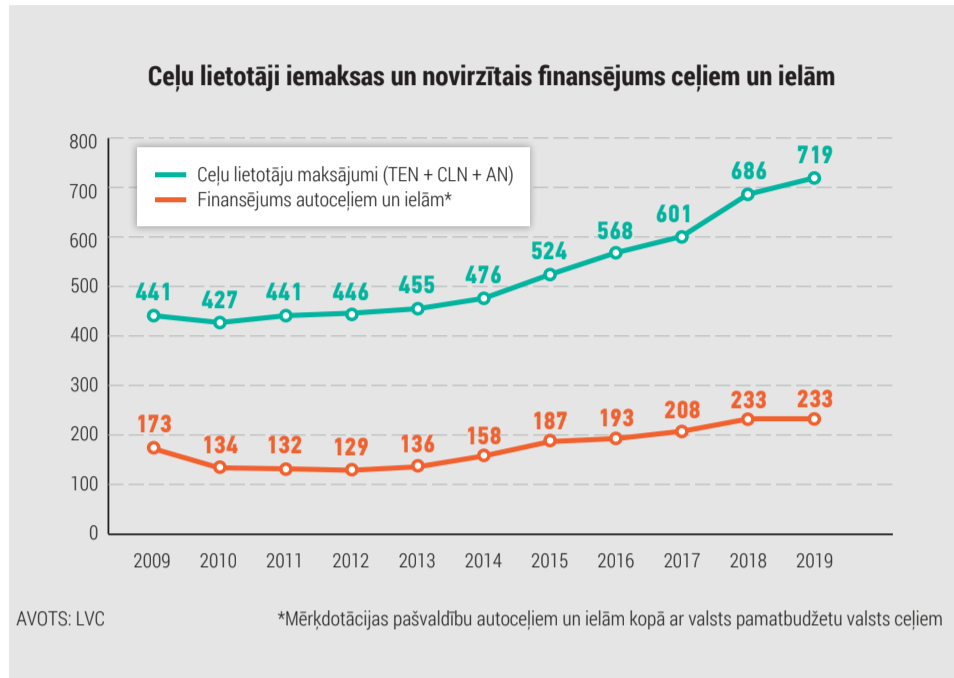
Konferencē tika runāts arī par akcīzes nodokļa daļas novirzīšanu autoceļu vajadzībām, tomēr šis variants tiek uzvertts ar dalītām jūtām. J. Pūce ir diezgan skeptisks. Viņš norāda, ka ceļu lietotāju prātos valda pārliecība, ka akcīzes nodoklis degvielai ir auto nodoklis, bet tas ir nodoklis par nodarīto kaitējumu. Tāpat kā akcīzes nodoklis alkohola, tabakai utt. Viņš piebilst, ka problēma ir tā, ka Latvija ir atkarīga no ES fondu naudas. Tāpēc ir jādomā par līdzsvaru starp valsts un ES fondu naudu un jāskatās uz kopējo finansējuma masu. “Būs jādomā par citiem risinājumiem. Valdība nevar piešķirt ik gadu ceļiem vajadzīgos 400 milj. eiro. Tas nav iespējams, jo tad būtu

jāatsakās no citām lietām. Finansējums ir jāpalielina pakāpeniski,” piebilst J. Pūce. Savukārt T. Linkaits bilst, ka ir jāpalielina akcīzes nodoklis degvielai, jo CO2 izmešu samazināšana ir prioritāte, bet iegūtos līdzekļus varētu novirzīt ceļiem.

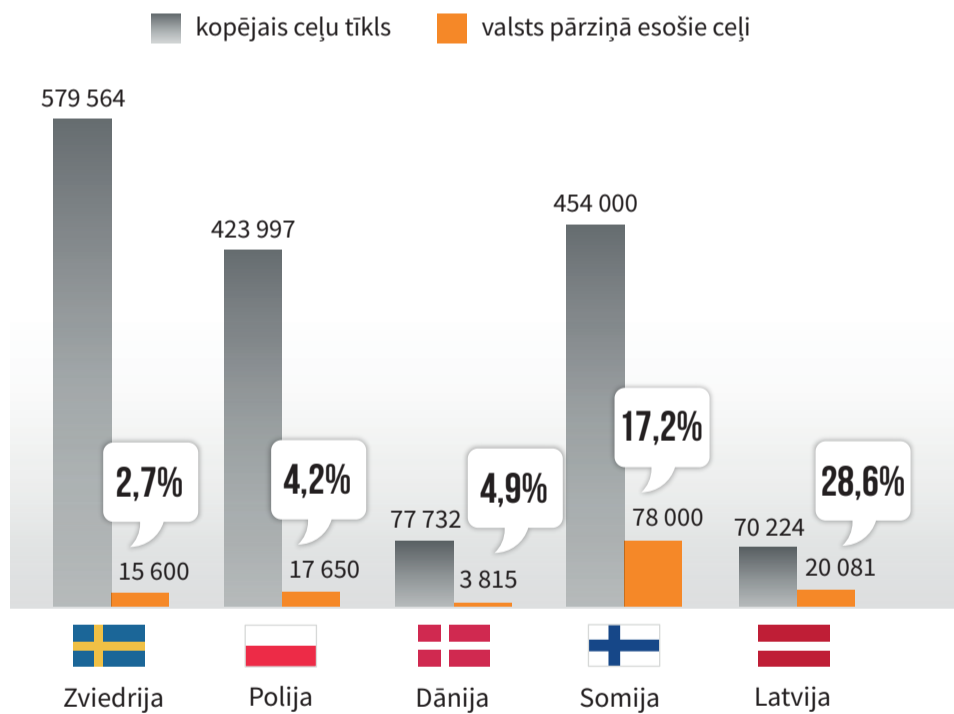
Latvijas infrastruktūra ir radīta gandrīz trīs miljoniem iedzīvotāju, tāpēc ir jāpieķeras pie plānošanas un jāpārskata ceļu karte. Ir jāredz skaidri kritēriji, pēc kuriem mēs izvēlamies atjaunot ceļus un būvēt jaunu ceļu infrastruktūru.

Viegli nebūs

Turpmākie divi gadi ceļu nozarei nebūs viegli, jo Eiropas Savienības fondu un līdz ar to arī kopējā finansējuma samazinājums atspoguļosies realizējamo ceļu projektu sarakstā. Deputāts, Saeimas Izglītības, kultūras un zinātnes komisijas priekšsēdētājs un bijušais ekonomikas ministrs Arvils Ašeradens norāda, ka nozares ekonomiskā kapacitāte būtu spēt veikt darbus aptuveni 450 milj. eiro līmenī gada laikā. Tomēr finansējuma dati rāda, ka pērn tie bija 340 milj. eiro, šogad tie būs 310 milj. eiro, bet 2020. un 2021. gadā attiecīgi 265 milj. eiro un 247 milj. eiro. “Jāatceras, ka 2021. gadā vēlāks būtu jāsākas elektrifikācijai, ja, protams, tā tiks atstāta dienas kārtībā, un arī Rail Baltica projektam, kas būtiski noslogos visu būvniecības nozares jaudu. Nākamie divi gadi, raugoties no nozares viedokļa, izskatās, ka būs grūti, jo pieprasījums vistīcāmāk samazināsies. Periods nebūs vienkāršs, tomēr tas ir laiks, kad vajadzētu izveidot skaidrus kritērijus, pēc kā vadīties. Latvijas infrastruktūra ir radīta gandrīz trīs miljoniem iedzīvotāju, tāpēc ir jāpieķeras pie plānošanas un jāpārskata ceļu karte. Ir jāredz skaidri kritēriji, pēc kuriem mēs izvēlamies atjaunot ceļus un būvēt jaunu ceļu infrastruktūru. Tas palīdzēs arī saprast, kādas ir prioritātes finansēšanā. Es domāju, ka vienu daļu no ceļiem varētu nākties slēgt,” atzīmē A. Ašeradens. Šobrīd Latvija ir kļuvusi par daļu no Eiropas tīkla, un savienojamība kļūst par fundamentālu jautājumu. Tāpēc ir jāseko līdzī, ar kādu ātrumu cilvēki pārvietojas starp reģionālajiem centriem un vai nākotnē šis pārvietošanās ātrums būs pietiekams.



Valsts pārziņā esošie ceļi un kopējais ceļu garums valstīs



☀️ + 🚗 70 = 27m

☀️ + 🚗 90 = 44m

ESI PIE STŪRES – ATCERIES FIZIKU!

“Melno punktu” visticamāk būs mazāk

Lai samazinātu posmu skaitu, kuros bieži notiek CSN, jāsakārto ne tikai infrastruktūra, bet arī cilvēku domāšana

Pēc aptuveni gada taps jaunā “melno punktu” karte, un būs zināms, kāds ir “melno punktu” skaits uz Latvijas ceļiem. Šādu ceļa posmu, kuros bieži notiek ceļu satiksmes negadījumi (CSN) būs mazāk, jo pēdējo trīs gadu laikā vairākās vietās ir veikti satiksmes infrastruktūras uzlabojumi, lai novērstu negadījumu iespējamību, norāda VAS Latvijas Valsts ceļi (LVC) Satiksmes organizācijas pārvaldes direktors Māris Zaļaiskalns. Tomēr joprojām bieži vien “melnie punkti” kartēs parādās vietās, kur tie varēja nemaz nebūt. Pie vainas ir cilvēcisks faktors. “Melno punktu” kartes tiek veidotas

ik pēc trīs gadiem atbilstoši Eiropas Komisijas (EK) direktīvai, un tās tiek ņemtas vērā, plānojot satiksmes drošības uzlabošanas darbus valsts autoceļu tīklā. Piemēram, pakāpeniski tiek likvidēti kreisie pagriezieni. Pārvaldot autoceļu tīklu ierobežota finansējuma apstākļos, nav iespējams realizēt visus nepieciešamos infrastruktūras uzlabošanas projektus, tāpēc tie tiek realizēti prioritārā secībā. Galvenā prioritāte – ceļa seguma uzlabošana, tāpat prioritāri tiek domāts par to, kā atdalīt satiksmes dalībnieku plūsmas, pasargāt mazāk aizsargātus satiksmes dalībniekus. Jāatgādina,

ka iepriekšējā periodā no 2014. gada līdz 2016. gadam par “melnajiem punktiem” uz Latvijas ceļiem tika atzītas 99 vietas. Jaunā karte aptvers periodu no 2017. gada līdz 2019. gadam ieskaitot un tiks publicēta 2020. gada pavasarī.

Ietekmē intensitāte

Pirmskrīzes gados (2007.–2008.) ir bijusi lielāka satiksmes intensitāte, un tajā laikā ir bijis arī vēsturiski lielākais “melno punktu” skaits. Savukārt krīzes laikā krasi kritās satiksmes intensitāte un līdz ar to arī “melno punktu” skaits. Vislielākais “melno punktu” skaits ir Pierīgā, kur ir arī blīvākā satiksme. “Melnie punkti” tiek izvērtēti, un pēc tam noteiktas, kādas satiksmes organizācijas izmaiņas ir nepieciešamas. Ne vienmēr ir vajadzība veikt attiecīgā posma pārbūvi vai citus darbus risinājumus. Ir vietas, kur

pietiek uzlikt ceļazīmes, kas samazina atļauto braukšanas ātrumu vai aizliedz apdzīšanas manevru. M. Zaļaiskalns atzīst, ka labs līdzeklis ir arī fotoradari. Patlaban uz ceļiem izvietoti 100 stacionārie fotoradari un statistika liecina, ka tie ir sevi attaisnojuši. Bīstamajās vietās, kur uzstādīti fotoradari, negadījumu kop skaits ir samazinājies par 47%, bet par 45% – smago CSN, liecina Ceļu satiksmes drošības direkcijas (CSDD) dati. Tomēr vēl joprojām daudz autovadītāju neievēro ceļu satiksmes noteikumus un turpina pārsniegt atļauto braukšanas ātrumu. Pagājušajā gadā ir noformēti vairāk nekā divi miljoni protokolu par ātruma pārsniegšanu un valsts budžetā iemaksāti vairāk nekā seši miljoni eiro. Taču ir arī tādas vietas, kur situācijas uzlabošanai ir nepieciešama ceļa rekonstrukcija. Piemēram, uz Rīgas–Jūrmalas šosejas ir vairākas “melno

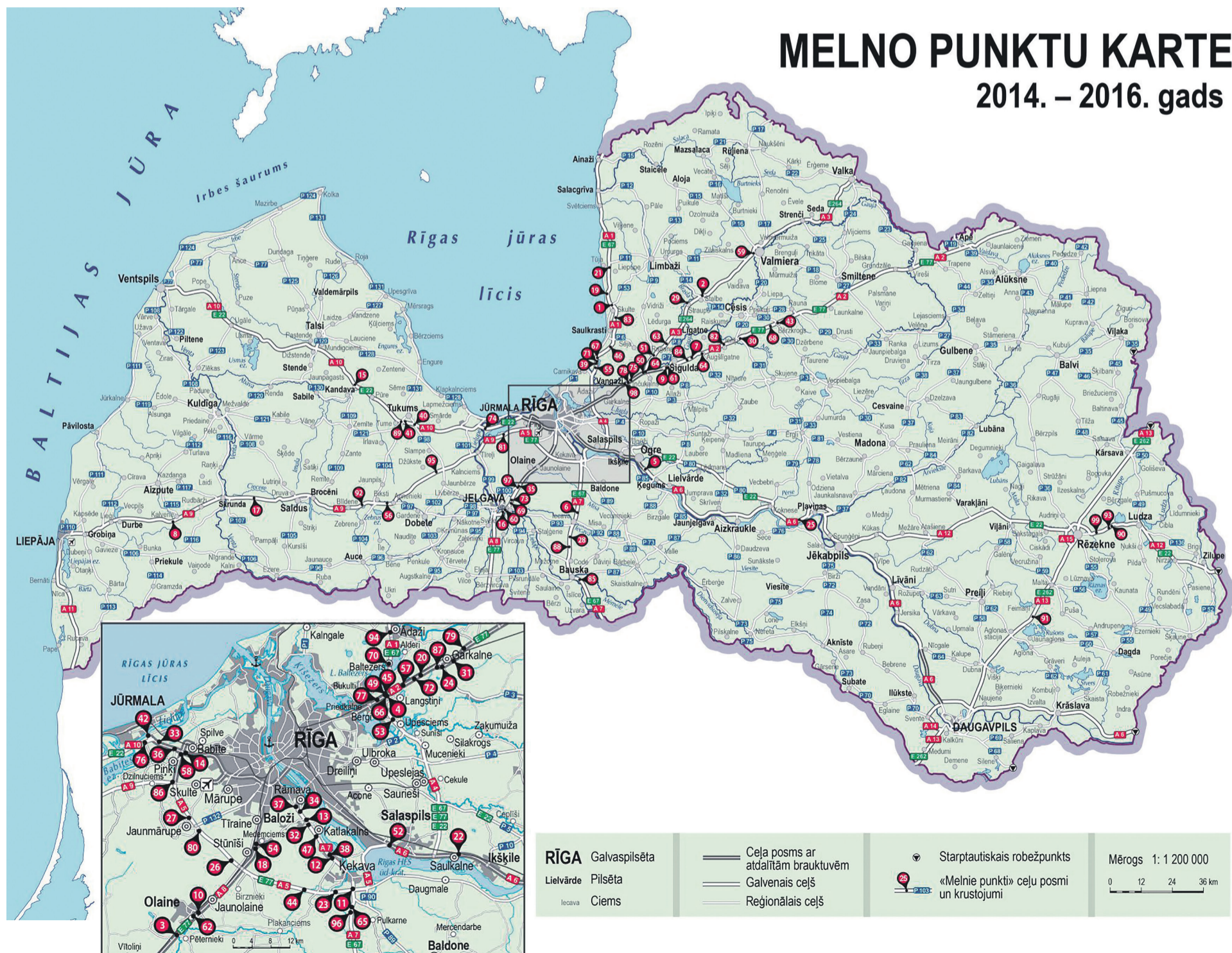
punktu” vietas un bieži notiek negadījumi. Daļa no tiem ir saistīti ar akvaplanēšanu, ko izraisa ceļa segumā esošās rīsas. Šogad tiks veikta šī ceļa segas rekonstrukcija, rīsas likvidēs un pazudīs iemesls šiem negadījumiem.

Jāmaina domāšana

Tomēr ir vietas, kur melnajiem punktiem faktiski nebūtu jāveidojas, jo, piemēram, infrastruktūra ir sakārtota un nodrošināti apstākļi, lai CSN nenotiktu, tomēr, neskatoties uz to visu, tie notiek. “Lielākajā daļā šo gadījumu pie vainas ir cilvēcisks faktors un distances neievērošana. Bieži vien šādi negadījumi notiek pie luksoforiem, kad priekšā braucošā automašīna strauji bremzē, bet tai sekojošā to laicīgi nespēj, un notiek sadursme. Līdz ar to ne vienmēr pie vainas ir slihta infrastruktūra, bet gan cilvēki paši ar savu rīcību izraisa

negadījumus. Iespējams, ir jānomainās paudzēm, lai cilvēki sāktu pārvietoties uz autoceļiem mazāk agresīvi, ko savukārt izraisa ikdienas stress, kas ir cieši saistīts ar dzīves kvalitāti,” norāda M. Zaļaiskalns. Kā piemēru viņš min autoceļa A8 Rīga–Jelgava–Lietuvas robeža (Meitene) krustojumu ar ceļu P100 Ozolnieki–Dalbe, kur, lai samazinātu negadījumu skaitu, jau pirms vairākiem gadiem tika uzstādīts luksofors, tomēr negadījumi joprojām notiek. Galvenokārt tāpēc, ka netiek ievērota distance.

i Par melno punktu tiek uzskatīta vieta, kur viena kilometra garumā trīs gadu laikā ir notikuši vismaz astoņi satiksmes negadījumi vai ir gājuši bojā vismaz trīs cilvēki. Savukārt krustojums par melno punktu ir uzskatāms, ja negadījumi ir notikuši 150 m rādiusā uz katru pusi.



Paveiktie darbi drošības paaugstināšanai "melnajos punktos"

Melnā punkta Nr.	Autoceļš	Rekonstrukcijas, satiksmes organizācijas drošības paaugstināšanas projekti, ceļu drošības auditi	Radars
2	A3	Veikta seguma atjaunošana.	☑
9	A2	Samazināts ātrums uz 70km/h.	
14	A10	Izbūvēts gājēju-velosipēdistu tilts.	
15	A10	Pārbūvēts A10 ceļa posms. Uz A10 pirms P130 izbūvēta kreisā nogriešanās josla un veikta A10 un P130 krustojuma pārbūve.	
17	A9	Veikta A9 segas pārbūve. Atjaunoti satiksmes organizācijas līdzekļi.	
20	A2	Autoceļa posmam veikta pārbūve.	
24	A2	Veikta pārbūve. Garkalnē pie gājēju pārejas abas brauktuves aprīkotas ar fotoradariem. A2/P3 nobrauktuvēm tiek izstrādāts pārbūves projekts.	☑
29	A3	Veikta seguma atjaunošana.	
31	A2	Veikta pārbūve.	☑
38	A7	Veikta pārbūve. A7/Plieduru ielas krustojumā pašvaldība ierīkojusi gājēju pāreju.	
40	A10	Veikta A10 un P98 krustojuma pārbūve no 4 zaru krustojuma uz lokveida krustojumu.	
41	A10	Veikta pārbūve. Atjaunoti satiksmes organizācijas līdzekļi.	
48	A2	Izbūvēts veloceliņš.	☑
51	A3	No A3 virzienā uz P9 ierīkots apgaismojums.	
52	A6	Slēgta nobrauktuve no A5/A6 mezgla un no A6 uz pašvaldības ielu (kreisajā brauktuvē).	
56	A9	Atjaunots ceļa segums un horizontālie apzīmējumi.	
57	A2	Veikta autoceļa posma pārbūve. Garkalnes pašvaldība gājēju tuneli ierīkojusi apgaismojumu.	☑
61	A2	Samazināts ātrums uz 70km/h.	
62	A8	Veikta pārbūve.	
72	A2	Veikta pārbūve.	☑
76	A10	Veikta rekonstrukcija.	
81	A9	Samazināts ātrums uz 70 km/h.	
82	A2	2016. gadā izbūvēts veloceliņš, pārbūvētas pieturas un atjaunota asfaltbetona virsma un nomales.	☑
86	A9	Uzstādīta barjera, lai automašīnas ceļa nomali neizmanto stāvēšanai.	
87	A2	Veikta pārbūve.	
89	A10	Lokveida krustojumam veikta seguma pārbūve un atjaunoti satiksmes organizācijas līdzekļi.	
90	A12	Veikta pārbūve.	
92	A9	Veikta seguma atjaunošana.	
93	A12	Veikta pārbūve.	
95	A9	Atjaunotas ceļazīmes.	☑

Plānotie darbi drošības paaugstināšanai "melnajos punktos" (2019.–2020.)

Nr.	Autoceļš	Autoceļa posms	Rekonstrukcijas, satiksmes organizācijas drošības paaugstināšanas projekti, ceļu drošības auditi utt.
12	A7	20 km	Izstrādāts tehniskais projekts gājēju pārejas izbūvei (Ziemeļu iela).
18	A8	Medemciems	Izstrādāts krustojuma pārbūves projekts, noris sarunas ar pašvaldību.
33	A10	18 km	Seguma atjaunošana, kuras laikā tiks uzlabota satiksmes organizācijas drošība.
36	A10	Pieslēgums A5	Seguma atjaunošana, kuras laikā tiks uzlabota satiksmes organizācijas drošība.
43	A2	Bērzkrags, krustojums ar P30	Uzstādīts fotoradars. Šobrīd norit ceļa rekonstrukcijas darbi.
50	A2	36 km	Noslēgts būvdarbu līgums, plānota pārbūve.
58	A10	Pieslēgums A5, Piņķi	Seguma atjaunošana, kuras laikā tiks uzlabota satiksmes organizācijas drošība.
60	A8	Pieslēgums P93	Autoceļa P93 atjaunošana un seguma atjaunošana rampās.
64	A3	Pieslēgums A2	Noslēgts būvdarbu līgums, plānota pārbūve.
75	A2	Vangaži	Notiek pārbūve, kuras laikā tiks uzlabota satiksmes organizācijas drošība, posmam tika veikts ceļu drošības audits.
78	A2	Vangaži	Notiek pārbūve. Vangažos abās brauktuvēs uzstādīti fotoradari.
79	A2	25 km	Notiek pārbūve.
98	A2	Nobrauktuve uz SIA Izoterm	Notiek pārbūve.

Sausuma dēļ grants autoceļi pastiprināti put

Ilgstošais sausuma periods ir ietekmējis grants autoceļu stāvokli un tie pastiprināti put; vadītājiem jābūt uzmanīgiem

Lai iespēju robežās uzlabotu dzīves apstākļus tiem, kas dzīvo grants autoceļu tuvumā, valsts ceļu uzturētāji VAS Latvijas autoceļu uzturētājs (LAU) atsevišķās vietās veic atputekļošanu ar kalcija hlorīdu. Proti, ceļa posms tiek greiderēts un tad CaCl₂ pārslas tiek vienmēri izkaisītas uz ceļa virsmas. Ja mitrums grants segumā ir nepietiekams, tad pirms kaisīšanas ceļš tiek arī laistīts. Tomēr, ņemot vērā nepietiekamo finansējumu, šāda atputekļošana tiek veikta tikai atsevišķās vietās. Šogad


to ir paredzēts veikt uz 137 km grants autoceļu. Pērn atputekļošana ar kalcija hlorīdu tika veikta uz 133 km, bet 2017. un 2016. gadā attiecīgi uz 87 km un 72 km grants autoceļu. Šādos apstākļos iespējama redzamības pasliktināšanās, tāpēc autovadītājiem ir jābūt īpaši uzmanīgiem un jāizvēlas atbilstošs braukšanas ātrums. Vienlaicīgi sausā laika ietekmē uz grants autoceļiem ir beidzies šķīdoņa periods, un ceļi ir atguvuši nestspēju. Praktiski visi transporta masas ierobežojumi, kas tika ieviesti uz šķīdoņa laiku, ir atcelti. 

Jāmazina riski pie automašīnas stūres



Pasaulē vairāki mobilo tālrunu ražotāji piedāvā brīvprātīgi uzstādīt liegumu saņemt zvanus un īsziņas, ja auto ātrums ir lielāks par 30 km/h

Mobilo ierīču lietošana pie stūres ir nopietna problēma ne tikai Latvijā. Arī daudzās citās Eiropas valstīs tiek domāts, kā ierobežot mobilo ierīču lietošanu pie auto stūres, bet tas attiektos tikai uz autovadītājiem, norāda Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD). Zviedrijā pirms vairākiem gadiem ir izstrādāta Vision Zero filozofija, kas paredz bojāgājušo skaita samazināšanu līdz nullei. Tā balstās uz to, ka cilvēkam kā dzīvai radībai nav raksturīga nevainojama uzvedība, viņš var kļūdīties, un tieši tādēļ satiksmes sistēma jāveido tā, lai šādas kļūdas nebūtu letālas un sistēma pasargātu gan autovadītāju, gan līdzbraucējus. Tas attiecas arī uz mobilo ierīču lietošanu. Aptaujās autovadītāji ir atzīnuši, ka pie stūres mēdz lietot

mobilos tālrunus. Latvijā tie ir aptuveni 70% autovadītāju. Tādēļ jārada sistēma, lai autovadītājiem nebūtu kārdinājuma un iespējas mobilos tālrunus pie stūres lietot, uzsvēr CSDD. Par šo jautājumu spriests arī Saeimas komisijā, kur viens no galvenajiem jautājumiem bija – kā pasargāt autovadītājus un viņu līdzbraucējus. Piemēram, Zviedrijā tiek domāts, kā samazināt iespējas autovadītājiem lietot tālrunus, ja tiek pārsniegts ātrums 30 km/h. Jau šobrīd vairāki mobilo tālrunu ražotāji piedāvā iespēju brīvprātīgi uzstādīt liegumu saņemt zvanus un īsziņas, ja auto ātrums ir lielāks par 30 km/h. Tas izslēdz kārdinājumu lietot mobilo ierīci un palīdz autovadītājam koncentrēties. Ierobežojumi neattiecas uz pasažieriem. 

 **Latvijas Valsts ceļi** Moller Auto Krasta

Balso par pērn vislabāk atjaunoto ceļa posmu un brīvdienās brauc ar jauno **VW T-Cross!**

www.lvceli.lv

PASTĀSTI PAR SAREŽĢĪJUMIEM UZ CEĻĀ!

80005555
LVC bezmaksas diennakts tālrunis

Zog autoceļu aprīkojumu Uz ceļa šķērslis Beigts dzīvnieks Slidens ceļš

 VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI

Automehāniķis skaidro
īpašniekam:
– Ar eļļu viss ir kārtībā, ma-
šīnu gan būs jānomaina.

* * *

Puisis atgriežas no tikša-
nās ar draugiem un prasa
meitenei:

– Vai ļoti skumi?
– Pa ielu garām pabrauca 278
mašīnas, no kurām 59 bija zaļas.

* * *

Ceļu policists apstādina au-
tomašīnu un jautā vadītājam:

– Kādēļ jums nedeg aizmu-
gures lukturi?

Vadītājs izlec no mašīnas,
sāk skraidīt tai apkārt pilnīgā
histērijā. Ceļu policists pār-
steigts saka:

– Nevajag jau tā uztraukties,
tas tik sākums.

– Jūs sakāt – sākums! Bet kur
tad treileris! Kur mana sieva,
bērniņi, sievasmāte?

* * *

Vakar uzzināju, kas ir aktī-
vais mārketinga. No rīta pieēju
pie mašīnas – logu tīrītāju nav.
Bet to vietā reklāmas lapa:
“Droši apsargātā autostāvvietā
vēl ir brīvas vietas tieši jums!”

VAS „LATVIJAS VALSTS CEĻI” AICINA SKOLĒNUS BEZMAKSAS EKSĶURSIJĀS UZ CEĻU LABORATORIJU!

VISU
MAIJU

Vairāk informācijas un pieteikšanās pa tālr. 67028161 vai e-pastu ieva.niedra@lvceli.lv

Autobraucēju brīvdienu ceļvedis

Maijs, 2019

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

24.–26. maijs
23.00 Kolkasrags, Sliteres
nacionālais parks. **Pārgājiens
BK Kolka–Dubulti (136 km 55h).**
Informācija: www.kolkadubulti.lv

18.–19. maijs
10.00–17.00 11. novembra
krastmala, Rīga. **Tet Rīgas
maratons.** Vairāk informācijas:
www.tetrigasmaratons.lv

26. maijs
9.00–17.00 Sigulda
**Latvijas Valsts mežu MTB
maratona 3. posms: Sigulda**
Vairāk informācijas: www.velo.lv

11. maijs
10.00–23.00 Izklaides
parks Avārijas brigāde,
Lēdmane. **Pavasara
gaismas svētki 2019**

18. maijs
Ventspils
Pārventas svētki

11. maijs
13.00 Gaisma, Kalnzemnieki,
Bārbeles pagasts
**Naivais brīvdabas
minifests Āboļdārzs 2019**
Biļetes: www.ticketshop.lv

18.–26. maijs
9.00 Pāvilosta
Pāvilostai 140!
Dzintaru ielas svētki

11. maijs
18.00 Pils iela 4 Latgales
vēstniecība Gors, Rēzekne
**Koncerts Zeme, kurā avoti
sākas. Kesselberg Ensemble – 15,
Ave Sol – 50.** Biļetes:
www.latgalesgors.lv

18. maijs
Kuldīgas novada muzejs,
Pils 5, Kuldīga. **Muzeju
nakts Kuldīgas novadā**

24.–26. maijs
19.00 Dobeles
Ceriņu svētki Dobelē

11. maijs
9.00–17.00,
Jaunolaines sporta nams.
Olaines rogainings 2019

17.–18. maijs
18.00–23.00 Elejas
muižas parks, Eleja.
Jelgavas novada svētki

11.–12. maijs
7.00 Zvejnieku aleja, Liepāja
Pārgājiens CoastlineTrek'19:
Liepāja. Vairāk informācijas:
www.coastlinetrek.com

12. maijs
11.00–16.00 Latvijas
Valsts mežu dabas taka
Tērvetē. **Pasākums
Pasakas modināšana**

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

17. maijs
18.30 Rīgas iela 22A, Daugavpils
teātris. **Izrāde Jubileja '98.**
Informācija: www.daugavpilsteatris.lv

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

autocelu avīze

VIADA

CSDD

ASTARTE
NAFTA

VIRŠI-A

ELVI

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

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

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

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