



Marts 2019

autoceļu dzīve

Uz grants ceļiem – šķīdonis.

Kā reģionālā reforma varētu ietekmēt valsts ceļu tīklu, par to intervija ar VARAM ministru Juri Pūci.



[--> 6. lappuse ]

[--> 3. lappuse ]

## Kādi ceļi kaimiņiem? Igaunija

Igaunijā finansējums valsts autoceļiem joprojām ir lielāks nekā Latvijā, tomēr pirms dažiem gadiem tur tika likvidēts Autoceļu fonds, un tagad pastāv bažas, ka nākamajos gados pieejamo līdzekļu apjoms ievērojami saruks. Par to, kā tiek pārvaldīts Igaunijas valsts ceļu tīkls, kādi ir nākotnes izaicinājumi, un vai visus grants ceļus plānots pārklāt ar melnu segumu, intervijā mūsu avīzei pastāstīja Igaunijas ceļu direkcijas vadītājs. Tāpat šajā numurā uzzināsiet, kas ir ceļa drošības audits, kā arī kādu teritoriālo reformu ir iecerējis jaunais Valsts reģionālās attīstības un vides ministrs Juris Pūce.



Igaunijā bažas, ka samazinās finansējums ceļiem. Intervija ar Igaunijas ceļu administrācijas vadītāju.



[--> 4.-5. lappuses ]

Kas ir ceļa drošības audits?

Autobraucēju ceļvedis martam.

[--> 7. lappuse ]

[--> 8. lappuse ]

**Īsumā****Pārmaiņu priekšā**

Lai sakārtotu taksometru nozari, satiksmes ministrs Tālis Linkaits valdībā iesniedzis grozījumus *Auto-pārvadājumu likumā*. Grozījumi paredz, ka mobilās lietotnes, ar kuru palīdzību iespējams izsaukt taksometru ar balto numuru, ir nevis parastas interneta platformas, bet komersanti, kas sniedz taksometra pakalpojumus. Tāpat paredzēts, ka regulējumā taksometru pakalpojumu sniedzējiem būs paaugstinātas prasības pie starptautiskas nozīmes transporta infrastruktūras objektiem. Piemēram, lidostas, autoostas, dzelzceļa stacijas un ostas. Taksometru kompānijām būs iespēja noteikt konkrētu pārvaldījuma cenu no šiem objektiem, bet pasažieris norēķinu varēs veikt arī ar īpašu kuponu, ko iegādāsies vai nu tam paredzētā interneta vietnē vai tirdzniecības vietās konkrētajos objektos. Savukārt, lai ierobežotu iespējas krāpties, fiktīvi piemērojot klientiem atlaides, jaunajos noteikumos tiks iestrādātas atlaides sliekšnis 50 % apmērā, un to varēs piemērot tikai pirms brauciena uzsākšanas. Pasažierim būs tiesības nemaksāt par braucienu, ja taksometra vadītājs nebūs ieslēdzis skaitītāju un par braucienu atteiksies izsniegt čeku. Tāpat pasažierim būs tiesības nemaksāt par braucienu, ja pārvadātājs nebūs ieslēdzis tīmekļvietni vai mobilo lietotni tiešsaistes režīmā, veicot komercpārvadājumu ar vieglo automobili. Izmaiņas *Autopārvadājumu likumā* paredzēts apstiprināt līdz šī gada 1. maijam.

**Labo arī ziemā**

Ziemas sezonas laikā VAS *Latvijas autoceļu uzturētājs* remontē satiksmei bīstamās bedres. Avārijas bedres tiek labotas neatkarīgi no

laikapstākļiem. Satiksmei bīstamo bedru remontam izmanto aukstā asfalta tehnoloģiju. Šajā ziemas sezonā salabotas avārijas bedres 3094 m<sup>2</sup> apjomā. Masveida bedrīšu remonts tiks uzsākts, kad iestāsies tehnoloģijai atbilstoši laikapstākļi. Satiksmei bīstamās bedres galvenokārt veidojas uz novecojušiem autoceļu segumiem, kuriem nav veikti virsmas atjaunošanas darbi un kuri ir sliktā vai ļoti sliktā tehniskā stāvoklī. No 9129 km melnā seguma valsts autoceļiem tādi ir aptuveni 40%. Temperatūras svārstību un satiksmes intensitātes rezultātā veidojas neprognozējams bedru apjoms. Bedru remontu visā valsts teritorijā veic 56 ceļu uzturētāju remontbrigādes. Saņemot informāciju par satiksmei bīstamu bedri, uz A uzturēšanas klases autoceļiem tās tiek labotas 24 stundu laikā, B uzturēšanas klases autoceļiem – piecu diennakšu laikā, C uzturēšanas klases ceļiem – nedēļas laikā un D uzturēšanas klases ceļiem – divu nedēļu laikā.

**Luksoforu kontrole**

Latvijā nākotnē plānots iegādāties speciālas videokameras, kas kontrolē, vai autovadītāji krustojumos nešķērso pie aizliegtošā luksofora signāla, informē Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD). Šādas iekārtas vispirms sākotnēji tiktu izvietotas Rīgā. Autovadītāji par konstatēto pārkāpumu saņemtu paziņojumu līdzīgi kā ar fotoradaru konstatētajiem pārkāpumiem. Patlaban gan nav zināms, kad šīs iekārtas varētu iegādāties. Priekšlikums arī paredz, ka tuvākajos gados uz ceļiem varētu tikt uzstādīt vēl papildus 50 fotoradari ar mērierīcēm, kā arī 50 fotoradari-mulāžas. Patlaban uz ceļiem izvietoti simts stacionārie fotoradari, bet Valsts policijas rīcībā ir 12 pārvietojamie fotoradari. Ceļu satiksmes drošības padomes sēdē tika analizēta arī pagājušā gada ceļu satiksmes

negadījumu statistika. Valsts policijas informācija liecina, ka kopumā pērn noformēti 190,06 tūkst. protokolu, bet gadu iepriekš par pārkāpumiem noformēti 229,88 tūkst. protokolu. Jāatgādina, ka pagājušā gadā stājušies spēkā grozījumi likumos, kas paredz lielākus sodus par nepiesprādzēšanos un telefonu lietošanu pie stūres. Tāpat likumā paplašināts agresīvās braukšanas jēdziens.

**Vadītāja apliecību un transportlīdzekļa reģistrācijas apliecību varēs ņemt līdzi**

Saeima otrajā lasījumā atbalstīja Ceļu satiksmes likuma grozījumus, kas paredz atteikties no obligātās prasības autovadītājiem ņemt līdzi reģistrācijas apliecību (vadītāja apliecību), ja līdzi būs personu apliecinošs dokuments.

Likuma grozījumus parlamentā iesniedza Satiksmes ministrija (SM). Priekšlikums paredz administratīvā sloga mazināšanu, proti, gan transportlīdzekļa vadītāja apliecība, gan transportlīdzekļa reģistrācijas apliecība apliecina datus, kas pieejami Transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistrā vai attiecīgi Traktortehnikas un tās vadītāju informatīvajā sistēmā.

Veicot kontroles pasākumus, par personas tiesībām vadīt attiecīgo transportlīdzekli vai pārbaudot transportlīdzekļa reģistrācijas datus, ir jāpārliedz par datu atbilstību reģistros, līdz ar to Latvijas vadītājiem vai Latvijā reģistrētiem transportlīdzekļiem to ir iespējams veikt arī, pamatojoties tikai uz personas datiem vai reģistrācijas numura zīmi. Patlaban Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā par transportlīdzekļa vadīšanu, ja nav klāt kāda no transportlīdzekļa vadītājam nepieciešamajiem dokumentiem, paredzēts izteikt brīdinājumu vai uzlikt naudas sodu transportlīdzekļa vadītājam trīs eiro apmērā. 

**Viedoklis****Ceļi pavasarī – izaicinājums uzņēmējiem****Didzis Mizis, Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameras padomes loceklis**

Nav noslēpums, ka, iestājoties atkušņu periodam un pavasarim, būtiski pasliktinās ceļu stāvoklis, un tas attiecas gan uz asfalta, gan uz grants seguma autoceļiem. Uz nolietotajiem asfalta seguma ceļiem plaisās un ielāpu savienojumu vietās atkušņu un sala ietekmes rezultātā veidojas bedres, savukārt grants ceļi atkūstot izmirkst un zaudē nestspēju, kā rezultātā kļūst neizbraucami, it īpaši komerctransportam ar palielinātu masu. Šo situāciju ir svarīgi vērtēt no diviem skatu punktiem – gan no autoceļu lietotāju, gan no uzturētāju viedokļa.

**Autoceļu stāvoklis valstī tiešā veidā ietekmē uzņēmējdarbības vidi un ekonomikas izaugsmi kopumā!**

Sākšu ar pirmo, autoceļu lietotāju jeb šajā gadījumā, uzņēmēju viedokli. Seit būtu svarīgi uzņēmējus iedalīt divās kategorijās. Pirmie – dažādi ražošanas, apstrādes un tirdzniecības uzņēmumi, kuriem kvalitatīvi autoceļi ir daļa no nepieciešamās infrastruktūras savas darbības nodrošināšanai. Šajā kategorijā ar problēmām saskaras visdažādāko nozaru uzņēmumi. Piemēram, mežstrādes un kokapstrādes kompānijas, kurām ir grūtības savlaicīgi piegādāt produkciju saviem eksporta partneriem, riskējot ar līgumsodiem, jo pavasara un rudens periodos uz slikti uzturētiem grants seguma ceļiem tiek izvietoti pilnās masas ierobežojumi komerctransportam, kas faktiski uz laiku var paralizēt uzņēmumu darbību. Šī paša iemesla

dēļ līdzīga situācija ir arī lauksaimniecības uzņēmumiem un zemnieku saimniecībām ar savas produkcijas piegādi klientiem. Savukārt tirdzniecības uzņēmumiem un veikalos kļūst sliktā ceļu stāvokļa dēļ, it īpaši nomaļākos reģionos, preču piegāde var tikt kavēta vai neveikta vispār, tā radot tiešus finansiālus zaudējumus.

Otrie – kravu pārvadājumu un loģistikas nozarē strādājošie uzņēmumi. Uz šīs kategorijas kompānijām autoceļu stāvoklis atstāj vēl lielāku iespaidu. Tiešus riskus šo uzņēmumu efektivitātei un rentabilitātei rada tehniski transporta bojājumi, kas prasa papildus remonta un rezerves daļu izmaksas, kā arī nes zaudējumus dīkstāves dēļ šo remonta laikā. Nereti ir gadījumi, kad sliktā ceļu stāvokļa dēļ tiek bojāta krava. Ir situācijas, kad pārvadātājs, lai veiktu piegādi klientam, ir spiests apbraukt kritiskus ceļu posmus, tādējādi patērējot vairāk laika un degvielas, kas atkal rezultējas ar zaudējumiem. No iepriekš minētā ir skaidrs, ka autoceļu stāvoklis valstī tiešā veidā ietekmē uzņēmējdarbības vidi un ekonomikas izaugsmi kopumā!


**Pilnīgi nepieņemami būtu ieguldīt līdzekļus reģionos, kur ir zems iedzīvotāju blīvums vai kritiski samazinājies to skaits,**

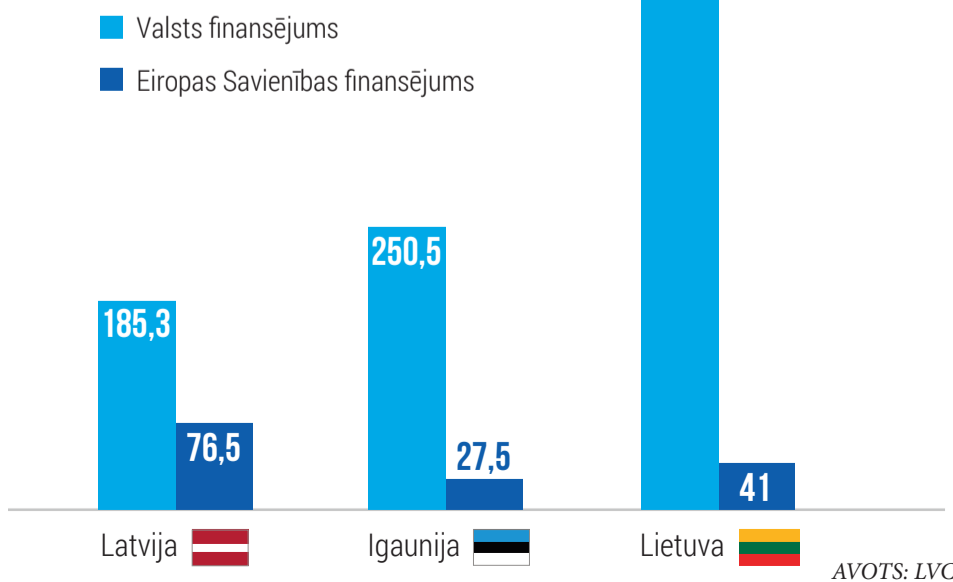
Pilnīgākai situācijas izpratnei ir svarīgi pievērst uzmanību dažiem statistikas datiem. Pēc manā rīcībā esošajiem datiem Latvijā ir viens no garākajiem ceļu tīkliem

Eiropā, rēķinot vidēji uz vienu iedzīvotāju. Tas nozīmē to, ka salīdzinoši neliels nodokļu maksātāju skaits ir spiests uzturēt plašu ceļu tīklu. Loģiski, ka mēs nevaram sagaidīt, ka šādā situācijā to ir iespējams izdarīt pietiekamā apjomā un kvalitātē. Nākamais aspekts – pēdējo gadu laikā būtiski pieaugusi satiksmes intensitāte. Laika posmā no 2011. līdz 2018. gadam uz valsts galvenajiem autoceļiem tā ir palielinājusies par 34%, kas nozīmē arī ātrāku ceļu nolietošanos. Kopš 1991. gada Latvijas valsts autoceļiem ir uzkrājies remontdarbu deficīts vairāk nekā 4 miljardu eiro apmērā. Pēc *Latvijas valsts autoceļu (LVC)* datiem katru gadu ceļu uzturēšanā un atjaunošanā būtu nepieciešams ieguldīt vismaz 640 milj. eiro, taču patlaban pieejamais finansējums ir divreiz mazāks, ap 300 milj. eiro. Pie tam apmēram pusi no šīs summas šobrīd nodrošina Eiropas Savienības fondu līdzfinansējums. Diezgan ticama ir situācija, ka no 2020. gada šis finansējums krasī samazināsies vai nebūs pieejams vispār, līdz ar to autoceļiem pieejamā summa noslidēs līdz dramatiski zemiem apjomiem.

**Salīdzinoši neliels nodokļu maksātāju skaits ir spiests uzturēt plašu ceļu tīklu.**

Objektīvi vērtējot situāciju, atbildīgajām iestādēm ir jārikojas nekavējoties! Kā zināms, autoceļi ir viena no būtiskākajām infrastruktūrām jeb, kā mēdz teikt, valsts asinsrite! Ceļu nozarei noteikti ir jābūt kā prioritārai nozarei Latvijā, obligāti jāmaina kārtība, ka tikai trešdaļa autoceļu lietotāju samaksāto nodokļu tiek novirzīta ceļiem. Uzskatu, ka arī degvielas akcīzes nodokļa ieņēmumiem pilnā apmērā jānonāk autoceļu uzturēšanā un atjaunošanā. Būtu svarīgi arī pareizi sākot ceļu uzturēšanu un attīstību. Tas nozīmē veikt ieguldījumus ceļu infrastruktūrā tur, kur jau ir ekonomiski attīstīti reģioni un teritorijas vai vismaz perspektīvā ir priekšnosacījumi par tādiem kļūt, tas veicinātu biznesa un ekonomikas attīstību. Pilnīgi nepieņemami būtu ieguldīt līdzekļus reģionos, kur ir zems iedzīvotāju blīvums vai kritiski samazinājies to skaits, kas nozīmē darbaspēka nepieejamību, kā arī teritorijās ar vāji attīstītu cita veida infrastruktūru.

Šis ir izšķirošs brīdis valdībai un Satiksmes ministrijai, lai īstenotu iepriekš minēto, pasargātu autoceļu tīklu no tālākas situācijas pasliktināšanās un sabrukšanas, un atstātu iespēju ekonomikas attīstībai un izaugsmi. 

**Skaitļi un fakti****Finansējums valsts autoceļiem Baltijas valstīs 2019.gadā**

# Mērķis – stiprāki novadi ar līdzvērtīgām iespējām

Šobrīd ne visas pašvaldības ir spējīgas savā pārziņā pārņemt vietējās nozīmes ceļus; situāciju varētu mainīt jaunā administratīvi teritoriālā reforma.

Tā intervijā atzīmē jaunais vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs Juris Pūce. Pirms stāšanās amatā J. Pūce, runājot par ceļu attīstību, norādīja, ka ne nākamā, ne 2020. gada valsts budžetā papildu līdzekļus ceļu nozarei nevarēs rast, līdz ar to būs, vai nu jāpieņem lēmumi esošo līdzekļu ietvaros, vai jāmeklē papildu finansējuma avoti, vai jāveido kādi modeļi finansējuma rašanai. Viņš skaidro, ka problēma noteikti būs jārisina un, visticamāk, jāievieš ilglaicīgs un ilgtspējīgs modelis, kas radītu paredzamu situāciju ceļu nozarē. Šobrīd viens no apjomīgākajiem darbiem, kas norit Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijā (VARAM), ir jaunā administratīvi teritoriālā reforma. Gadu gaitā Latvijas iedzīvotāju apdzīvotības blīvums ir mainījies un lauku apvidi kļūst neapdzīvotāki un cilvēki aizvien vairāk koncentrējās pilsētās un to apkaimēs. Ceļu tīkls vēsturiski ir veidojies, ņemot vērā apdzīvoto vietu blīvumu, līdz ar to šobrīd tie ceļi, kas agrāk bija valstiski nozīmīgi, šo nozīmi ir zaudējuši, bet pašvaldību līmenī tiem joprojām ir svarīga loma. Reforma varētu viest izmaiņas: pašvaldības kļūtu spēcīgākas un spētu pārņemt atsevišķus ceļus savā paspārnē.

lai noteiktu jauno administratīvo iedalījumu, kādu varētu paredzēt valsts līdz ar administratīvi teritoriālās reformas realizēšanu. To valdība varētu skatīt maijā, kad arī tiktu pieņemts lēmums par to, kādi būs minētie kritēriji, gan arī par konkrētu iedalījuma karti, kuru pēc tam kā projektu mēs apspriestu ar pašvaldībām atbilstoši Eiropas vietējo pašvaldību hartai. Projekts tiks apspriests ar pašvaldību iedzīvotājiem. Tādā veidā tiktu pabeigta iedalījuma kartes un kritēriju izstrāde. Un jau šā gada rudenī ministrija ar jaunu likumu dotos uz valdību. Šobrīd mēs paredzam, ka decembra sākumā valdība varētu šo likumu atbalstīt, tas nozīmē, ka aptuveni pusgada laikā Saeimai būtu jāpieņem lēmums, lai reforma stātos spēkā ar 2021. gada pašvaldību vēlēšanām. Šobrīd tiek izstrādāti kritēriji, bet kā izskatīsies karte, vēl nav zināms. Kopīgais reformas mērķis ir virzīt uz priekšu tādu pašvaldību tīklu, kur mēs redzētu ekonomiski patstāvīgākas pašvaldības, kas ir pašas spējīgas nodrošināt attīstību savā teritorijā, un tādas teritorijas, kurās būtu arī iespējams nodrošināt visu likumā *Par pašvaldībām* minēto autonomo funkciju

īstenošanu. Tie ir tie uzdevumi, kas ir jārisina reformai kopumā. Es personiski varu teikt, ka atbalstīšu administratīvi teritoriālo reformu, kas stiprinās novadus: lai katrā no tiem būtu attīstības centrs, pietiekams iedzīvotāju skaits, lai tur varētu notikt ekonomiskā attīstība un arī pašvaldību sniegto pakalpojumu attīstība. Tādi ir vispārīgie uzstādījumi, bet kāds būs konkrētais kartējums, par to valdībai vēl būs jālemj.

**Atbalstīšu administratīvi teritoriālo reformu, kas stiprinās novadus: lai katrā no tiem būtu attīstības centrs, pietiekams iedzīvotāju skaits.**

**Pēc jūsu domām, vai administratīvi teritoriālajai reformai ir jābūt sasaistītai ar valsts ceļu tīkla attīstību, izglītības un veselības reformām? Vai jums jau ir bijušas, piemēram, sarunas ar Satiksmes ministriju?**

Protams, mēs esam jau runājuši ar jauno satiksmes

ministru Tāli Linkaiti, kā arī esmu runājis ar izglītības ministri Ilgu Šuplinski, kultūras ministri Daci Melbārdi un veselības ministri Ilzi Viņķeli par to, ka administratīvi teritoriālā reforma atstāj ietekmi arī uz citu nozaru reformām. Piemēram, attiecībā uz satiksmes jomu, tas ir jautājums par ceļu tīklu. Kāds tas būtu optimāls, arī attiecībā uz sabiedrisko pārvaldījumu jomu – kā to labāk un veiksmīgāk attīstīt. Faktiski jau pēc dažiem mēnešiem valdībā būs apstiprināti pirmie lēmumi par šiem jautājumiem un būs redzamas iezīmes, kas ļaus visiem nozaru ministriem, plānojot politiku, paredzēt pietiekamu attīstību un paredzēt tos jautājumus, kas ir svarīgi konkrētās politikas realizācijai.

**Aptuveni pusgada laikā Saeimai būtu jāpieņem lēmums, lai reforma stātos spēkā ar 2021. gada pašvaldību vēlēšanām.**

Šobrīd aptuveni četri tūkstoši kilometru no ceļu tīkla ir zaudējuši valsts nozīmi



un jau ilgāku laiku ir plānots šos ceļus nodot pašvaldību īpašumā. Kā jūs skatāties uz šādu risinājumu, un vai tas varētu uzlabot šo ceļu stāvokli, vai tieši otrādi, varbūt pasliktināt?

Infrastrukturā uzturēšana ir viena no likumā paredzētajām pašvaldību funkcijām. Protams, noteikt robežas, kur ir valsts atbildība un kur ir pašvaldību atbildība attiecībā uz autoceļu apsaimniekošanu un uzturēšanu, tas ir likuma jautājums, un uz to primāri būtu jāatbild Satiksmes ministrijai. Proti, kādu politiku viņi virza šajā jautājumā. Es arī apzinos, kāpēc šobrīd, piemēram, lēmums par autoceļu apsaimniekošanas nodošanu pašvaldībām kavējas. Tas ir tāpēc, ka pašvaldības ir ļoti dažādas un nevar vadīties pēc viena principa, nododot to pārziņā kādu daļu autoceļu. Ir pašvaldības, kurās nav nekādu resursu, lai varētu apsaimniekot un

uzturēt šādus autoceļus. Novadu pašvaldības iedzīvotāju skaita ziņā ir no viena tūkstoša līdz ne vairāk kā četrdesmit tūkstošiem iedzīvotāju. Līdz ar to nevar gaidīt, ka šīs pašvaldības varēs realizēt vienādas funkcijas. Tas nav iespējams. Šā brīža administratīvi teritoriālais iedalījums nozīmē, ka nebūs vienāda funkciju realizēšana, tieši tāpēc gatavojam jaunu administratīvi teritoriālo iedalījumu, kas nodrošinātu to, ka pašvaldības ir salīdzināmas pēc iedzīvotāju skaita un materiālās rocības. Tas dotu iespēju vienoties par vienvērtīgāku funkciju sadalījumu starp valsti un pašvaldībām, piemēram, ceļu uzturēšanas jautājumos.

**Igaunijā ir līdzīga situācija, bet viņi šo ceļu nodošanu plāno noteikt ar likumu, kurā viss būtu smalki atrunāts.**

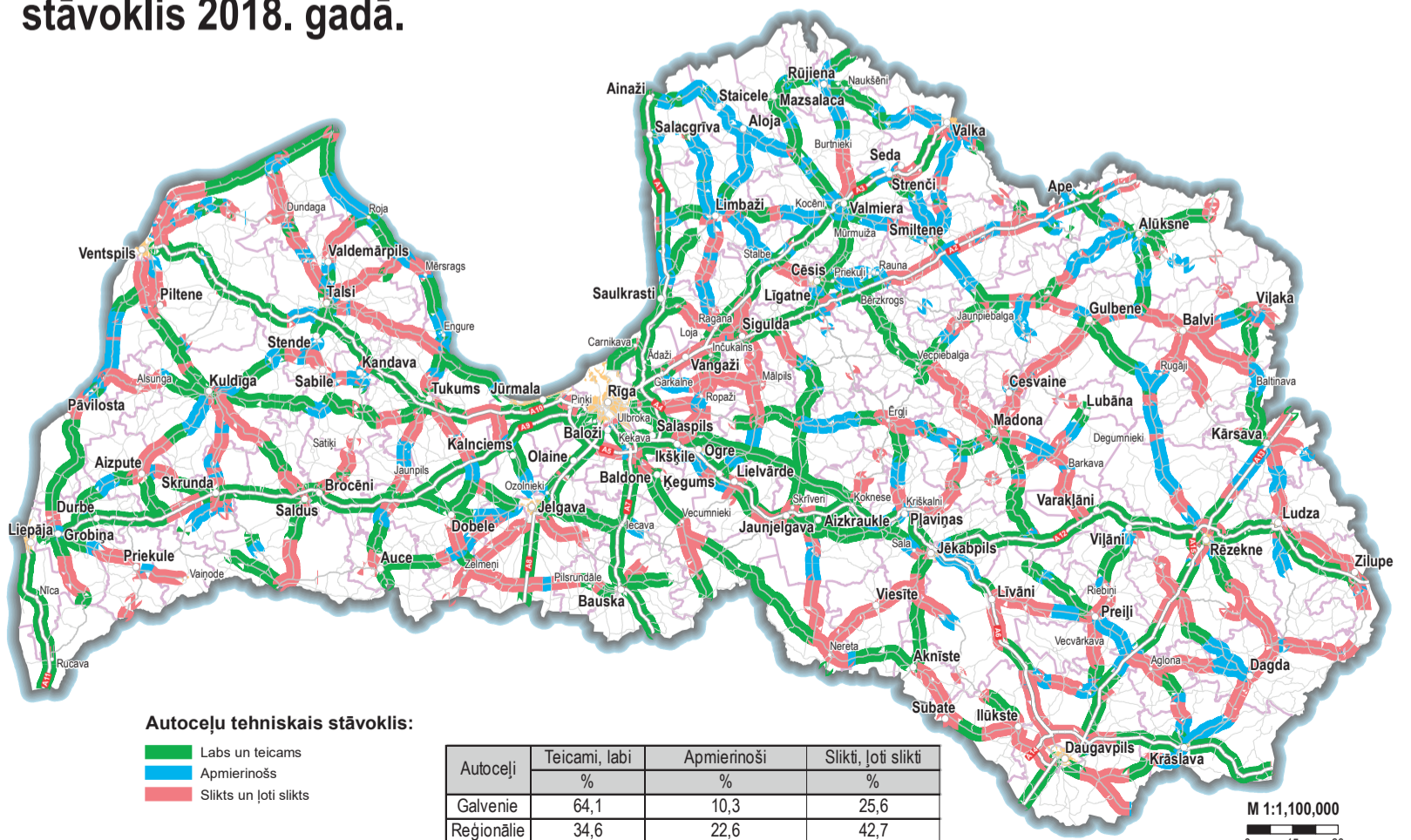
Igaunijā jau ir realizēta pašvaldību reforma, un līdz ar to viņiem šādu lēmumu pieņemšana ir kļuvusi vienkārša.

Gatavojam jaunu administratīvi teritoriālo iedalījumu, kas nodrošinātu to, ka pašvaldības ir salīdzināmas pēc iedzīvotāju skaita un materiālās rocības. Tas dotu iespēju vienoties par vienvērtīgāku funkciju sadalījumu starp valsti un pašvaldībām, piemēram, ceļu uzturēšanas jautājumos.

**Viens no šobrīd aktuālākajiem jautājumiem ir saistīts ar jauno administratīvi teritoriālo reformu. Cik tālu esat ceļā uz tās apstiprināšanu un kādi būs nozīmīgākie ieguvumi?**

Administratīvi teritoriālā reforma ir sagatavota, un faktiski 12. martā ir paredzēta likuma, kas iezīmēs, kādā veidā tiks realizēta reforma, izskatīšana valdībā. Mēs plānojam, ka šis likumprojekts aprīļa laikā varētu tikt skatīts Saeimā un arī pieņemts. Paralēli notiek darbs arī pie kritērijiem,

## Valsts galveno un reģionālo ceļu ar asfaltbetona segumu stāvoklis 2018. gadā.



# Igaunijas pieredze:

## Investē galvenajos ceļos, mazākos nodod pašvaldībām

Igaunijas valdība valsts autoceļiem šogad piešķirusi finansējumu 272 milj. eiro apmērā; plānots rekonstruēt ceļus aptuveni 170 kilometru garumā.

Latvija dažādās jomās bieži vien tiek salīdzināta ar kaimiņiem Igauniju. Arī valsts autoceļu stāvoklis nav izņēmums. Tāpēc nākas dzirdēt, ka pārbarucot Latvijas-Igaunijas robežu nokļūsti pavisam citā pasaulē. Tomēr, lai gan ceļi tiešām Igaunijā ir tehniski labākā stāvoklī nekā Latvijā, arī kaimiņi sastopas ar līdzīgām problēmām kā Latvijā, intervijā Autoceļu avīzei atklāj Igaunijas autoceļu administrācijas vadītājs Priit Sauks (Priit Sauk) – es nezinu kā isti pareizi latviskot). Iespējams, ka tuvāko gadu laikā finansējums valsts autoceļiem var krasī samazināties, līdz ar to arī bremzējot ceļu attīstību. Tomēr, neskatoties uz to, igauņi spēj ceļu projektos iekļaut vairāk risinājumu, kas saistīti ar satiksmes drošības uzlabošanu. Interesanti, ka lielākā daļa Igaunijas sabiedrības ir sapratuši, ka visiem ceļiem nav jābūt ar asfalta segumu. Autoceļu būvniecībā ik gadu tiek ieguldīti aptuveni 60 miljoni eiro.

gan piebilst, ka faktiski visur ir šāda situācija. Arī citas valstis sākotnējo akcentu liek tieši uz galveno valsts autoceļu sakārtošanu. Runājot par ceļu stāvokli P. Sauks norāda, ka to ceļu skaits, kuru stāvoklis vērtējams kā ļoti labs, ik gadu palielinās. Līdz ar to likumsakarīgi, ka to ceļu, kuru stāvoklis vērtējams kā neapmierinošs, skaits samazinās. Pagājušajā gadā Igaunijā rekonstruēti valsts autoceļi 170 kilometru garumā, arī šogad iecerēts to darīt tāda pašā apjomā. Izbūvēti ir ceļi 26 kilometru garumā, šogad tie būs desmit kilometri. Tāpat 1374 kilometru garumā ir veikta uzturēšana uz ceļiem ar asfalta segumu, bet 451 kilometra garumā uz ceļiem ar grants segumu. Jautāts, kādas ir šī gada prioritātes attiecībā uz valsts autoceļu attīstību un uzturēšanu, Igaunijas Autoceļu administrācijas vadītājs P. Sauks skaidro, ka visvairāk līdzekļu ir piešķirts ceļu attīstībai. Piemēram, šobrīd tiek būvēts lielākais jau-

– VIA Baltica. Iecerēts, ka šajos posmos tiks ieviests 2+1 satiksmes organizācijas princips, jo te transporta intensitāte nav tik liela. No satiksmes drošības viedokļa raugoties, labāk būtu ieviest 2+2 principu, bet tas neļautu izbūvēt tik daudz kilometru, cik iecerēts.

**Iespējams, arī mums ir laiks godīgi pateikt, ka ne visiem ceļiem ir jābūt ar asfalta segumu.**

Tāpat Narvas virzienā aptuveni 90 kilometru garumā ir izbūvēts ceļš, ieviešot 2+2 modeli. Šajā posmā vēl palikuši 12 kilometri, kas arī pārtaps par 2+2 modeli. Kopumā šogad tāpat kā iepriekš lielākās investīcijas tiks ieguldītas valsts galvenajos autoceļos, jo tur ir lielāka satiksme un vairāk bojāgājušo. Protams, neaizmirstot arī mazākas nozīmes ceļus.

### Finansējuma jautājums

Šogad valsts finansējums Igaunijas ceļiem ir 272 miljoni eiro. No tiem uzturēšanai ir atvēlēti 143 miljoni eiro, bet attīstībai 129 miljoni eiro. Tas ir vairāk nekā Latvijas gadījumā – pie mums valsts finansējums pat nesasniedz simts miljonus eiro.

**Ir jāsaprot, ka ceļi ir ilgtermiņa projekti un situācija neizmainās vienas dienas laikā.**

Jāmin, ka abas pārējās Baltijas valstis ir izvēlējušās atšķirīgu finansēšanas modeli. Proti, ja Latvijā lielāko daļu no kopējās summas vairākus gadus veidoja Eiropas Savienības (ES) fondu finansējums, tad Lietuvā un arī Igaunijā ir otrādi. “ES fondu finansējuma daļa ceļu jomā Igaunijā ir salīdzinoši neliela. Pēdējā plānošanas periodā mums ir iedalīti 200 miljoni eiro. Aptuveni 150 miljoni eiro jau ir izmantoti, līdz ar to ir atlikuši 50 miljoni eiro. Ik gadu no ES fondu līdzekļiem mēs izlietojam aptuveni 30 miljonus eiro. Mūsu vēlme palielināt valsts finansējumu pēc 2021. gada, protams, ir saistīta ar to, ka ES līdzekļi vairs nebūs pieejami,” skaidro P. Sauks. Viņš norāda, ka budžets valsts autoceļiem tiek plānots ilgtermiņā. Igaunijas valdība šobrīd ir apstiprinājusi ilgtermiņa



programmu līdz 2022. gadam attiecībā uz pieejamo budžetu valsts autoceļiem. “Līdz ar to mums ir zināms, kas mūs sagaida nākotnē, un tas palīdz plānot veicamos darbus uz priekšu. Ja paraugāties uz šo gadu un uz nākamo gadu, tad var teikt, ka ceļu nozarei tie būs salīdzinoši veiksmīgi, jo ir piešķirts no valsts puses atbilstošs finansējums. Protams, ka mēs vēlētos vairāk, bet katrs papildus miljons ir svarīgs,” norāda P. Sauks. Tomēr, runājot par tālāko ainu, viņš nav tik optimistisks, jo pēc 2020. gada iezīmējamā finansējuma apjoma krass kritums. Piemēram, 2021. gadā autoceļu attīstībai paredzēti vien 90 miljoni eiro, bet uzturēšanai 140 miljoni eiro. Ceļu administrācijas vadītājs gan bilst, ka 3. martā notika Igaunijas parlamenta Rīgikogu vēlēšanas, līdz ar to minētais plāns

varētu tikt grozīts, jo jau tagad var prognozēt, ka plānotais finansējums būs nepietiekams, lai attīstītu ceļus tādā līmenī, kā tas noticis līdz šim.

**Ir svarīgi noteikt, vai ceļi tiks nodoti brīvprātīgu sarunu rezultātā, vai arī tas būs noteikts ar likumu. P. Sauks ir pārliecināts, ka tas ir jānosaka ar likumu, jo, ja notiks tirgošanās, rezultāti izpaliks.**

Uz jautājumu, kā minētais valsts piešķirtā finansējuma plāns tapis, P. Sauks norāda, ka tas bijis politisks lēmums. Autoceļu administrācijai ir cieša sadarbība ar Igaunijas

Satiksmes ministriju, kas administrācijai jautā, kādas ir konkrētās vajadzības un kādus projektus ir iecerēts realizēt. “Mēs piedāvājam savu variantu, bet attiecībā uz finansējuma piešķiršanu, valdība ir tā, kas pieņem gala lēmumu, kur izlietot budžeta līdzekļus un kādām nozarēm piešķirt finansējumu.

Drīzumā ir jānosaka arī dzelzceļa projektu *Rail Baltica*, kam arī ir nepieciešams valsts finansējums. Mums paskaidroja, ka valstij ir jāiegulda līdzekļi dzelzceļa attīstībā un nākamajā ES fondu finansēšanas periodā līdzekļi vairāk tiks novirzīti šim mērķim, nevis autoceļiem. Līdz ar to pagaidām neesam ļoti optimistiski noskaņoti,” piebilst P. Sauks. Jautāts, vai ir padomā kāds plāns B, ja patiesi finansējums samazināsies, viņš norāda, ka būs jānosaka sarunas

i

### Vispārēja informācija par ceļiem Igaunijā

- Valsts ceļi 16 605 km
- Galvenie ceļi 1 609 km
- Reģionālie ceļi 2 405 km
- Mazākas nozīmes reģionālie ceļi 12 481 km
- Savienojuma ceļi 110 km
- Vietējās nozīmes ceļi 23 970 km
- Gājēju celiņi un velociņi 545 km
- Privātie un meža ceļi 18 398 km

AVOTS: Igaunijas Autoceļu administrācija

### Iegulda galvenajos

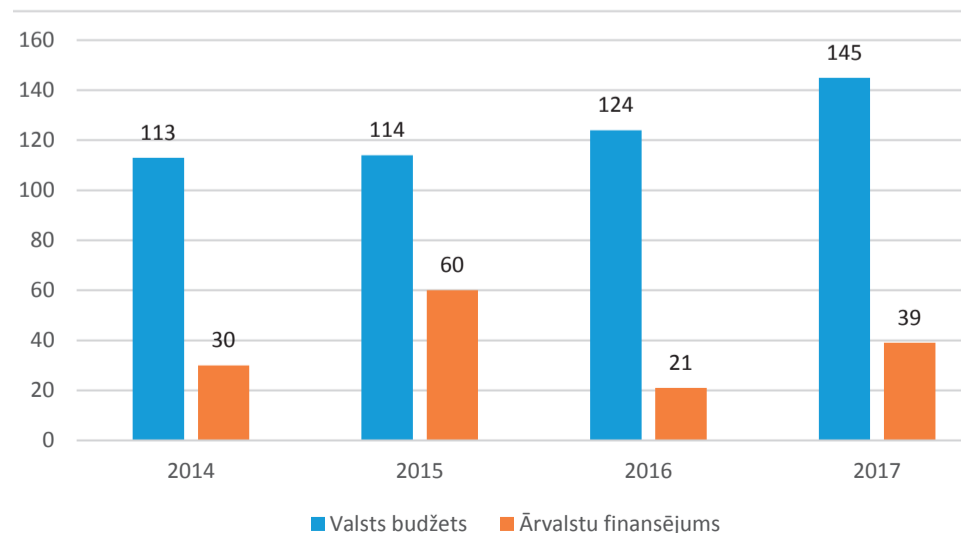
“Arī mūsu ceļus, tāpat kā Latvijā, salīdzina ar tuvākajiem kaimiņiem – latviešiem un lietuviešiem, savukārt ar Skandināvijas valsts autoceļu stāvokli mūsu ceļus tik bieži nesalīdzina. Pārsvārā valda uzskats, ka Igaunijas autoceļi ir nedaudz labāki nekā Latvijā, bet sliktāki nekā Lietuvā. Kā zināms, Lietuvā atļautais braukšanas ātrums ir lielāks nekā Latvijā un Igaunijā, iespējams, tas ir šī lielāka atļautā braukšanas ātruma faktors, kas liek domāt, ka ceļi ir labāki. Igaunijā mēs visvairāk līdzekļu investējam valsts galvenajos autoceļos, jo transportlīdzekļu kustība pa šiem ceļiem ir intensīvāka. Protams, ka cilvēkus, piemēram, no Dienvidigauņijas, kas ne tik bieži brauc uz Tallinu, satrauc to ceļu stāvoklis, pa kuriem viņi pārvietojas ikdienā. Jāatzīst, ka šo mazākas nozīmes ceļu stāvoklis ir nedaudz sliktāks nekā galveno valsts autoceļu,” stāsta P. Sauks. Viņš

nais autoceļš no Tallinas Tartu virzienā 40 kilometru garumā. Šobrīd ir paveikti aptuveni 35% darba. “Mēs šos būvdarbus esam sadalījuši uz pieciem gadiem, un 2022. gadā 40 kilometru garajam jaunajam ceļam ir jābūt gatavam. Šajā vietā ceļa pirms tam nebija, tas tiek būvēts no nulles,” norāda P. Sauks.

**Igaunijā mēs visvairāk līdzekļu investējam valsts galvenajos autoceļos, jo transportlīdzekļu kustība pa šiem ceļiem ir intensīvāka.**

Igaunijā ik gadu tiek izbūvēti lielāki vai mazāki jauni ceļu posmi vai satiksmes mezgli, bet minētais projekts ir lielākais pēdējo gadu laikā. Tāpat ir paplašināts arī Tallinas apvedceļš. Šogad plānots uzsākt vēl divu posmu būvniecību uz autoceļa, kas ved uz Pērnavu

### Investīcijas valsts ceļos (milj. eiro)



AVOTS: Igaunijas Autoceļu administrācija

## Paveikto darbu apjomi 2018. gadā/ plānotie 2019. gadā

- Grants ceļi, kas remontēti ar apkopes metodi 451 km/274 km
- Asfaltētie ceļi, kas remontēti ar apkopes metodi 1374 km/1157 km
- Asfaltētie ceļi, kas laboti, tos rekonstruējot 252 km/ 177 km
- Kopumā rekonstruēti ceļi 170 km/ 170 km
- Izbūvētie ceļi 26 km/ 10 km
- Grants ceļi, kam uzlikts pārklājums 144 km/ 88 km

AVOTS: Igaunijas Autoceļu administrācija

ar jauno valdību par iespējām. Situācija satrauca arī ceļu nozares uzņēmumus, kas arī vērsušies pie esošās valdības ar jautājumiem par nākotni. Jāmin, ka aptuveni piecus gadus atpakaļ Igaunijā darbojās Autoceļu fonds ar mērķi piesaistīt akcīzes nodokli. Tomēr tika pieņemts lēmums, ka visi

un šķembu maisījumu, veikt tā saucamo dubultās virsmas apstrādi. Tomēr šobrīd, apziņoties situāciju, plāni ir mainījušies, jo trūkst resursu un arī nav vajadzības visus ceļus pārklāt ar segumu. To ir sapratusi arī sabiedrība.

Uz jautājumu, kā panākt sabiedrības sapratni, P. Sauks

ka ne visiem ceļiem ir jābūt ar asfalta segumu.” Ir vairāki kritēriji pēc kuriem tiek izvēlēti tie ceļi, kas tiks pie seguma. Pirmkārt, tas ir atkarīgs no tā, cik liela ir ceļa noslodze. Tiek veikta transportlīdzekļu uzskaitē, kas pārvietojas pa šiem ceļiem. Vispirms ar segumu tiek pārklāti tie ceļi, pa kuriem diennaktī pārvietojas vairāk nekā 300 automašīnu. Šis mērķis faktiski ir sasniegts, un šobrīd jau tiek pētīti tie ceļi, pa kuriem diennaktī pārvietojas 200 automašīnu.

Tomēr, skatoties kopumā, P. Sauks atzīst, ka ceļu apjoms, ko var atļauties pārklāt, ir salīdzinoši mazs. Pagājušā gada laikā tie bijuši tikai 144 kilometri. Šogad tie varētu būt 88 kilometri. Vidēji tie ir simts kilometri gadā. “Sabiedrība ir sapratusi, ka visi ceļi netiks asfaltēti un lielu spiedienu



Dzīvnieku tunelis uz šosejas Ainaži–Tallina

nodokli ies kopējā valsts budžetā un no šī kopējā budžeta izdalīti līdzekļi autoceļiem. “Šobrīd, raugoties nākotnē, ir paredzams finansējuma samazinājums, bet cerams, ka kaut kas mainīsies. Ir jāsaprot, ka ceļi ir ilgtermiņa projekti un situācija neizmainās vienas dienas laikā,” uzsvē P. Sauks.

### Visus nevajag

Aptuveni pirms sešiem gadiem Igaunijā tika uzsākta programma, kas paredz līdz 2030. gadam ceļus ar grants segumu pārklāt ar bitumena

norāda: “Svarīgi ir parādīt, cik daudz automašīnas pārvietojas pa šiem ceļiem. Ja parāda, ka pa mazajiem ceļiem dienas laikā nepārvietojas vairāk kā desmit automašīnu un paskaidro, ka mums nav tādu resursu, lai investētu šajos ceļos, sabiedrība saprot. Piemēram, Somijā, uz kuru dodas mūsu speciālisti pieredzes apmaiņai, no mazajiem asfaltētajiem ceļiem ņem nost segumu un atkal ceļus pārklāj ar granti, jo šādu ceļu uzturēšana ir lētāka gan ziemā, gan vasarā. Es domāju, ka, iespējams, arī mums ir laiks godīgi pateikt,

vairs neizjūtam. Tieši otrādi, notiek sarunas un tiek veikts pētījums, ka, iespējams, mazos ceļus varētu nodot īpašumā pašvaldībām. Protams, valstij ir jāpiešķir šīm pašvaldībām finansējums ceļu apsaimniekošanai un remontiem.

Kopumā tie ir aptuveni četri tūkstoši kilometru, lielākoties bez seguma,” situāciju skaidro P. Sauks. Tās pašvaldības, kuras ir spējīgas, ir ar mieru pārņemt ceļus savā pārziņā un rūpēties par tiem, bet tās, kuras ir vājākas norāda, ka nav tik



Jaunās šosejas Tallina–Tartu būvniecība

kompetentas šajos jautājumos, kā arī tām trūkst līdzekļu, līdz ar to ceļu stāvoklis nākotnē varētu vēl vairāk pasliktināties. Ir svarīgi noteikt, vai ceļi tiks nodoti brīvprātīgu sarunu rezultātā, vai arī tas būs noteikts ar likumu. P. Sauks ir pārliecināts, ka tas ir jānosaka ar likumu, jo, ja notiks tirgošanās, rezultāti ir paliks. Šobrīd jau ir veikti aprēķini, cik daudz līdzekļu ir nepieciešams piešķirt pašvaldībām no valsts budžeta, lai tās varētu uzturēt šos ceļus. Lielākajā daļā gadījumu pašvaldības ir ar mieru. Pētījumu par labāko pārejas procesu veic Igaunijas Satiksmes ministrija kopā ar Finanšu ministriju. Jāpiebilst, ka Igaunijā jau ir notikusi pašvaldību reforma, kuras rezultātā ir palikušas kopumā 80 pašvaldības.

### Drošība vispirms

Kā zināms, autoceļu tehniskais stāvoklis vistiešākā veidā ir saistīts ar drošību uz tiem. Pirms diviem gadiem Igaunijas valdība apstiprināja Ceļu satiksmes drošības programmu 2016.–2025. gadam un tās īstenošanas plānu 2016.–2019. gadam. Programma nosaka ceļu satiksmes drošības principus nākamajai

desmitgadei. Šie principi tiks ievēroti, izstrādājot valsts ceļu satiksmes drošību.

### Sabiedrība ir sapratusi, ka visi ceļi netiks asfaltēti un lielu spiedienu vairs neizjūtam.

Ceļu satiksmes drošības programmai ir visaptveroša pieeja, tās mērķis ir samazināt ceļu satiksmes negadījumus bojāgājušo un smagi ievainoto cilvēku skaitu, lai vidējais ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits 2023.–2025. gadā nepārsniegtu 40 cilvēku gadā un vidēji nopietni ievainoto cilvēku skaits 330 cilvēkus gadā. Pamats šai filozofiskajai pieejai ir *Vision Zero*. “Ja runājam tieši par ceļiem, ir pieņemts lēmums, ka uz valsts galvenajiem autoceļiem, ja tiek veidots jauns ceļš vai veikta rekonstrukcija, ir jāveic ceļu satiksmes drošības inspekcija jeb audīts. Vispirms ir skice, kas tiek nodota neatkarīgam uzņēmumam vērtēšanā, kas izvērtē to no drošības viedokļa. Pēc tam, kad projekts ir gatavs, tiek

veikts vēl viens audīts, un kad ceļš ir gatavs, pēc laika perioda atkal tiek veikta auditoru apskate, lai noskaidrotu, vai viss ir kārtībā, vai arī kaut kas ir jāmaina. Tas ir lielākais ieguldījums,” skaidro P. Sauks. Viņš uzsvē, ka, realizējot ceļu projektus, galvenais ir drošība, nevis izbūvēt pēc iespējas lielāku kilometru skaitu. Līdz ar to ceļu būves projektos tiek iestrādāti dažādi satiksmes drošības risinājumi, kas arī tiek realizēti.

Kā piemēru var minēt dzīvnieku pārejas, kuru ierīkošana izmaksā salīdzinoši dārgi. P. Sauks atklāj, ka pirms katras būvniecības tiek veikta izpēte. “Piemēram, runājot par jau minēto jauno ceļu uz Tartu, tur 40 kilometru posmā ir jābūvē divas šādas pārejas. Vairākus gadus veicām pētījumus, kā un kur dzīvnieki pārvietojas, lai pārejas tiktu uzceltas pareizajās vietās. Igaunijā tā ir obligāta prasība no Vides ministrijas puses, bez atļaujas no tās mēs nevaram sākt projektu. Jāmin, ka tiks uzstādīts arī pirmais dzīvnieku luksofors. Tas darbosies uz sensoriem un signalizēs vadītājiem, ka ceļam tuvojas dzīvnieks,” piebilst P. Sauks. ☺

**PASTĀSTI PAR SAREŽĢĪJUMIEM UZ CEĻĀ!**

80005555

LVC bezmaksas diennakts tālrunis



Zog autoceļu aprīkojumu



Uz ceļa šķērslis



Beigts dzīvnieks

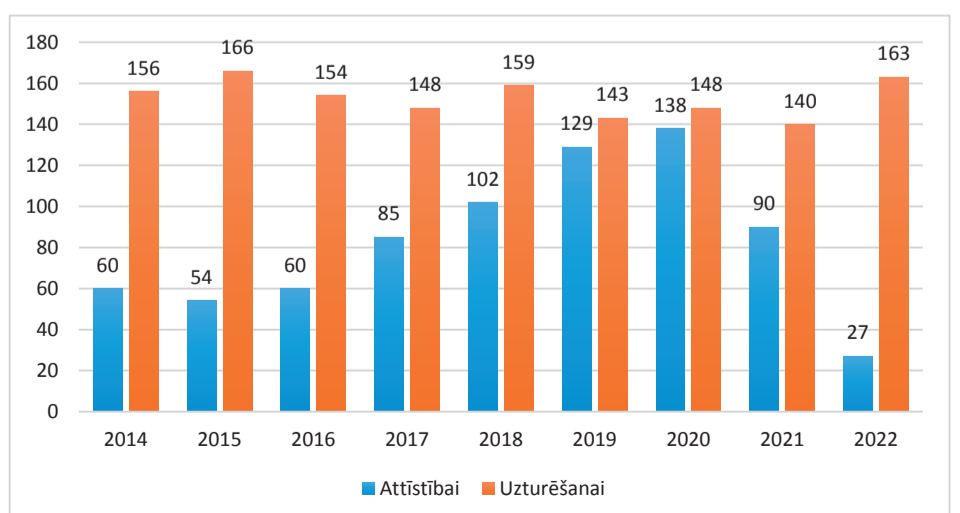


Slidens ceļš



VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI

## Valsts finansējums ceļiem Igaunijā (milj. eiro)



# Pavasara galvas-sāpes – šķīdonis

Latvijas uzņēmēji jau sāk gatavoties periodam, kad uz grants ceļiem iestāsies šķīdonis. Pirmajā marta nedēļā visā valstī masas ierobežojumi tika ieviesti vairāk nekā 160 grants ceļu posmos.

Latvijā no kopējā ceļu tīkla lielu daļu veido grants ceļi. Tie ir aptuveni 55%, līdz ar to, iestājoties pavasarim un atkusnim, šo ceļu stāvoklis pasliktinās un tas ietekmē krietnu daļu Latvijas iedzīvotāju un uzņēmēju.

**Šķīdoņa laikā braukšanas apstākļi uz grants ceļiem būtiski pasliktināsies, jo ceļa segas būs pārmitrinātas, zaudēs nestspēju.**

Šķīdoņa laikā pārvietošanās pa grants ceļiem ir apgrūtināta, kā arī tiek ieviesti autotransporta masas ierobežojumi. Proti, **tiek liegta pārvietošanās transportam, kas smagāks par 10 tonnām. Tas ir nepieciešams, lai šie grants ceļi netiktu sabojāti neatgriezeniski.** Jāmin, ka šķīdonis uz grants ceļiem rodas pavasarī un rudenī, kā arī atkušņa laikā, kad uz ceļiem nonāk liels ūdens daudzums. Transporta masas ierobežojumi šķīdoņa laikā ir vispārējā prakse, un to īsteno arī citās valstīs ar līdzīgiem klimatiskiem apstākļiem. Piemēram, arī kaimiņos Igaunijā tiek noteikti identiski transporta masas ierobežojumi šķīdoņa laikā, bet tiem uzņēmumiem, kam ir nepieciešams pārvietoties pa šiem ceļiem, elektroniski tiek izsniegta atļauja.

## Nodrošina, lai ir caurbraucami

Masveidā šķīdonis uz grants ceļiem šogad varētu iestāties vēlāk, ja piepildīsies meteorologu prognoze, ka arī martā ir gaidāmi sala periodi, norāda uzņēmumā VAS *Latvijas autoceļu uzturētājs* (LAU). Pagājušajā gadā ilgstošo nokrišņu dēļ uz grants autoceļiem visā valstī šķīdonis bija iestājās jau janvārī. Šķīdoņa laikā braukšanas apstākļi uz grants ceļiem būtiski pasliktināsies, jo ceļa segas būs pārmitrinātas, zaudēs nestspēju, kā rezultātā veidosies bedres un iesēdumi. Šķīdonis uz grants ceļiem veidojas, kad uz autoceļa nonāk liels apjoms ūdens nokrišņu veidā vai kūstot sniegam, izteikti tas ir pavasarī un rudenī. Latvijas īpatnība ir tā, ka ceļi ar grants segumu ir vairāk nekā puse no visa valsts pārziņā esošā autoceļu tīkla. Līdzšinējā pieredze liecina, ka šķīdoņa laikā masas ierobežojumi tiek noteikti uz 90% valsts autoceļu ar grants segumu. Iestājoties šķīdonim, LAU galvenais uzdevums ir nodrošināt valsts grantēto autoceļu caurbraucamību. Šķīdoņa laikā ceļu lietotājiem jābūt jāņem vērā, ka uz grants ceļiem strauji veidosies bedres un iesēdumi, kurus pārmitrinātās segas konstrukcijas dēļ nebūs iespējams kvalitatīvi novērst ar autoceļu greiderēšanu un jauna materiāla iestrādi, tādēļ braukšanas apstākļi būs apgrūtināti. Greiderēšana, iesēdumu, bedru vai citu defektu

novēršana ir iespējama, kad ceļš izžūst. Par to, kuros posmos šķīdoņa laikā tiek ierobežota smagā transporta kustība, lemj AS *Latvijas Valsts ceļi* (LVC).

**Uzņēmēji atzīst, ka katru gadu ar dažām gaidā pavasari, tomēr vienlaikus saprot, ka situācija ir atkarīga no laikapstākļiem.**

Masveida greiderēšanas darbi, lai uzlabotu braukšanas apstākļus pa grants ceļiem, tiek uzsākti, kad ceļa segumi ir apžuvuši. Lai uzlabotu stāvokli uz grants autoceļiem, LAU veic ūdens atvades sistēmas sakārtošanu. Šo darbu laikā notiek grāvju, caurteku tīrīšana vai to bojāto posmu nomaiņa, nomaļu grunts apauguma noņemšana un krūmu plaušana.

## Ierobežojumi traucē uzņēmējdarbībai

Latvijā atļaujas kravu izvešanai šķīdoņa laikā netiek izsniegtas, un bez ierobežojumiem atļauts braukt tikai operatīvajam un sabiedriskajam transportam, svaigpiena pārvadātājiem, kā arī transportam, kas izved kritušus lopus. Šo satiksmes ierobežojumu ievērošanu kontrolē Valsts policija.

Katru gadu uzņēmēji

aktualizē tēmu par grants ceļu stāvokli šķīdoņa laikā, jo tiek apgrūtināta kravu izvešana. Latvijas Darba devēju konfederācija (LDDK) norāda, lai nodrošinātu līdzsvarotu Latvijas attīstību, būtisks priekšnoteikums ir sakārtota infrastruktūra. Investīciju pieprasīte un cilvēku mobilitāte nav iespējama bez ceļu un tiltu infrastruktūras. Tā ir galvenā biznesa artērija, kas veido arī darba devēju mobilitāti. Aptaujātie uzņēmēji atzīst, ka katru gadu ar dažām gaidā pavasari, tomēr vienlaikus saprot, ka situācija ir atkarīga no laikapstākļiem.

Zemnieku saeimas vadītājs Juris Lazdiņš norāda, ka grants ceļu stāvoklis pavasarī šķīdoņa laikā ir ilgtermiņa jautājums, un politiski situācija nemainās, jo nav tādu resursu, lai savestu šos ceļus tādā kārtībā, lai atkusnis tos vairs neietekmētu. "To nav iespējams izdarīt ne divu, ne arī piecu gadu laikā. Pagājušajā gadā notika daudz darbu, lai savestu kārtībā ceļus. Līdzekļi tika iedalīti arī no Lauku attīstības fonda. Tomēr klimats Latvijā ir tāds, kāds ir. Atkusnis un šķīdonis sakrīt ar laiku, kad sākas lauku darbi pavasarī, kā arī turpinās izejvielu savākšana. Tāpat ir nepieciešams izvest dzīvniekus. Protams, ka šo ceļu stāvokli ir problēma," norāda J. Lazdiņš. Viņš gan piebilst, ka šī ziema ir bijusi labvēlīgāka. Kurzemē un Zemgalē, iespējams, ceļi spēs ātrāk nožūt un šķīdoņa

i

Valsts ceļu tīkls (km)	
Kopējais	20 081
Grants segums	10989
Melnais segums	9092

**Šķīdonis** – atkusnis, kad strauji kūst sniegs un atlaižas zeme. Pavasarī sasalušās ūdens masas strauji atkūst un ceļiem kritiski samazinās nestspēja. Šķīdonis, sākot atkūst dziļākiem slāņiem, pāriet rūgumos jeb dziļajā atkušnā.

2018. gadā šķīdonis Latvijā sākās jau janvārī.

**10 tonnas** – tāds ir ikgadējais masas ierobežojums transportlīdzekļiem uz grants ceļiem šķīdoņa laikā. Lēmumu par to pieņem AS *Latvijas Valsts ceļi*.

Šķīdoņa laikā nav iespējams veikt grants ceļu uzturēšanas darbus, jo tas var pasliktināt ceļu stāvokli vēl vairāk. Tiek veikti tikai tādi darbi, lai nodrošinātu caurbraukšanu.


periods varētu būt īsāks. Kopumā skatoties, viņš atzīmē, ka ir jāsadzīvo ar situāciju. Iespējams, nākotnē vajadzētu veicināt veiksmīgāku sadarbību starp lauksaimniekiem un ceļu uzturētājiem, ļaujot problemātiskos ceļu posmus sakārtot ar pašu lietotāju resursiem.

**Masveida greiderēšanas darbi, lai uzlabotu braukšanas apstākļus pa grants ceļiem, tiek uzsākti, kad ceļa segumi ir apžuvuši.**

Arī kūdras ieguves uzņēmuma SIA *Klasmann-Deilmann* valdes loceklis Andis Gredzens uzsver, ka visus nozares uzņēmumus ietekmē stāvoklis uz grants ceļiem pavasarī, un tas tiek gaidīts ar lielām bažām. "Mēs sekojam līdzi aktuālajai informācijai AS *Latvijas Valsts ceļi* mājaslapā par to, kuri ceļu posmi tiks slēgti, lai varētu plānot savu darbību. Cenšamies arī finansiāli atbalstīt šo ceļu sakārtošanu cik iespējams, lai netiktu pārtraukta uzņēmuma darbība. Tomēr kopumā ik gadu ir grūti prognozēt, kādi būs laikapstākļi. Mēs arī saprotam, ka nav līdzekļu, lai savestu visus šos ceļus kārtībā, tomēr valstij būtu jādomā, kā atbalstīt uzņēmējdarbību un radīt apstākļus, lai uzņēmējiem būtu vēlme te darboties," uzsver A. Gredzens.

**Gadījumā, ja ceļa posma vienīgais vai gandrīz vienīgais lietotājs ir kāds uzņēmums, ir iespējams slēgt sadarbības līgumu.**

Savukārt kokapstrādes uzņēmuma SIA *Krauzers* valdes priekšsēdētājs Andis Araks atzīmē, ka šo apstākļu rezultātā uzņēmuma darbība var pilnībā apstāties, jo izvedamie koki atrodas pie šiem grants ceļiem. Līdz ar to rodas zaudējumi, jo katrai dienai ir noteiktas fiksētās izmaksas. Jautājums, vai tās būs iespējams atgūt, kad darbība atjaunojas. Viņš arī piebilst, ka būtiski ir uzlabot to ceļu stāvokli, pa kuriem notiek lielākā transporta kustība. Runājot par šo gadu, A. Araks bilst, ka daudz kur ceļu stāvoklis bija labs un transportam bija iespēja pārvietoties, tomēr sniegs, iespējams, atkal varētu situāciju pasliktināt.

Savukārt VAS *Latvijas Valsts ceļi* norāda, ka gadījumā, ja ceļa posma vienīgais vai gandrīz vienīgais lietotājs ir kāds uzņēmums, ir iespējams slēgt sadarbības līgumu par to, ka no LVC puses tiek atļauts braukt arī šķīdonī, bet uzņēmēji par saviem līdzekļiem šo posmu saved kārtībā un uztur. 


## Uz valsts ceļiem avārijas bedru kļūst mazāk

Šogad februārī laikapstākļi bija mainīgi, iestājās pirmie atkušņi, kas mijās ar sasalušiem periodiem, un uz ceļiem, kas ilgus gadus nav pieredzējuši remontdarbus, pastiprināti veidojas bedres. 2019. gadā līdz 1. martam uz valsts autoceļiem bija saremontētas bedres 5 435 m<sup>2</sup> platībā, kas izmaksāja 288 399 eiro.

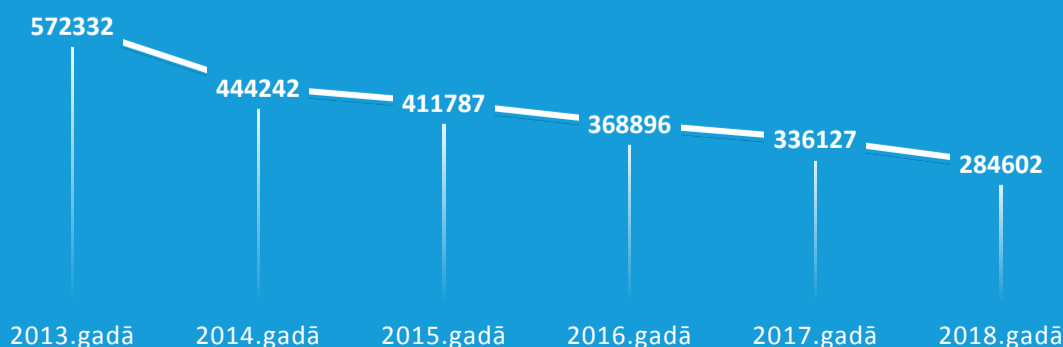
Kopumā valsts autoceļu tīklā bedru apjoms jau vairākus gadus samazinās, un pērn tas bija gandrīz divas reizes mazāks nekā 2010. gadā.

Mainīgu laikapstākļu ietekmē bedres veidojas uz ceļiem ar novecojušu asfalta segumu. Kūstošais sniegs, ledus un lietus iekļūst asfalta mikroporās un caur tām nonāk ceļa segas konstrukcijā. Temperatūrai noslīdot zem nulles, šis ūdens sasilst un, tam izplešoties, plaisas asfaltā kļūst lielākas. Katrs nākamais šāds temperatūras svārstību cikls plaisas ik reizi palielina

un tādējādi grauj autoceļu asfalta segumu. Plaisu dēļ segas konstrukcija kļūst nevienmīga, zūd seguma saīste un no tā ir viegli izraut sākumā sīkas, bet vēlāk jau arvien lielākas asfalta daļiņas.

Atkusnī uz valsts autoceļiem tiek labotas tikai satiksmē bīstamās (avārijas) bedres. Laikā, kad gaisa temperatūra dienā ir virs nulles, bet naktī – zem tās, šim nolūkam izmanto aukstā asfalta tehnoloģiju. Avārijas bedres tiek labotas neatkarīgi no laikapstākļiem, to aizpildīšana ar auksto asfaltu ir pieļaujama arī lietus laikā un gaisa temperatūrā, kas zemāka par nulli. Satiksmē bīstamo bedru remonta mērķis ir novērst avārijas situācijas un nodrošināt drošu satiksmi līdz brīdim, kad laikapstākļi ļaus bedres salabot pamatīgi, ar ierastajām tehnoloģijām. Avārijas bedru remonts ir pagaidu remonts. 

## Bedres uz valsts autoceļiem (m<sup>2</sup>)



# Skats no malas

Drošības auditi palīdz objektīvi novērtēt un paskatīties no malas uz ceļu atbilstību drošības prasībām, novēršot iespējamus satiksmes negadījumus.

Mainoties funkciju sadalījumam starp AS Latvijas Valsts ceļi (LVC) un Ceļu satiksmes drošības direkciju (CSDD), CSDD tika deleģēts uzdevums ieviest jaunu satiksmes drošības instrumentu – ceļu drošības auditu. Sākotnējā teorētiskā bāze tika aizgūta no tādu valstu kā Lielbritānijas, Dānijas, Austrālijas un Jaunzēlandes pieredzes, kas tolaik bija vadošās nozares valstis. Tika realizēts Dānijas Ārlietu ministrijas projekts Latvijai *Apmācība ceļu drošības auditam*. Ceļu drošības audita sistēma Latvijā oficiāli pastāv kopš 2002. gada. Savukārt vairāk nekā pirms desmit gadiem, 2008. gadā Eiropā tika radīta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību. Direktīvas ceturtais pants attiecas uz ceļu drošības auditu. Pēc Direktīvas ieviešanas Latvijas ceļu drošības audita sistēma nebija jākorrigē, jo tā jau pilnībā atbilda Direktīvas prasībām, norāda CSDD Ceļu drošības audita daļas priekšnieka vietnieks Alvis Puķītis. Auditus tiek veikti gan jau esošajiem ceļiem, gan ceļu projektiem. Ceļu drošības auditi ir dubultā pārbaude. Latvijā ir viena no pirmajām valstīm, kur tika uzsākti ceļu drošības auditi.

to, cik ilgi ceļu audits tiek veikts, A. Puķītis skaidro, ka ceļa projekta auditam ir piecas stadijas. Audita apjoms konkrētā stadijā noteikts jau minētajos Ministru kabineta (MK) noteikumos. Auditus sāk 25 dienu laikā pēc pieteikuma saņemšanas, ja audita pasūtītājs ir iesniedzis nepieciešamos materiālus. Audita ilgums ir atkarīgs no ceļa projekta, būvnieku vai esošā ceļa apjoma un sarežģītības pakāpes, kā arī no auditoriem nepieciešamo izbraukumu skaita. Audita ilgums atkarīgs arī no tā, vai tas tiek veikts ceļa projektam vai jau esošajam ceļam.



LVC Satiksmes organizācijas pārvaldes direktors Māris Zaļaiskalns atzīmē, ka principā ceļu drošības auditi ir skats no

malas, jo to veic no uzturētāja, pasūtītāja un būvētāja neatkarīga institūcija, kura novērtē ceļa drošību ar skatu no malas, nedomājot par to, cik tas maksās un vai to var izdarīt. Proti, tiek objektīvi novērtēta ceļa drošības situācija. “Audita mērķis ir panākt, lai ceļu projekti un ar ceļu satiksmi saistīti objekti tiktu izstrādāti atbilstoši ceļu lietotāju drošības prasībām un lai esošais ceļu satiksmes tikls atbilstu drošības prasībām, novēršot satiksmes negadījumus,” skaidro M. Zaļaiskalns.

## Pirms un pēc

Ja audits tiek veikts ceļu projektam, tad tam pēc noteiktās kārtības ir piecas stadijas. “Katrai stadijai ir savs nosaukums. Pirmo stadiju veic vēl pirms pašas projektēšanas uzsākšanas. Šai stadijai nosaukums ir *iespējamības stadija*. Proti, tiek izskatīta iespēja, ka konkrētajā vietā varētu tikt projektēts ceļš. Šajā stadijā auditi ļauj saprast, kādas varētu būt iespējamās problēmas. Otrā ir *priekšdarbu stadija*. Trešā stadija tiek veikta jau istajam tehniskajam ceļa projektam.

Ceturtajā stadijā, kad

objekts jau ir uzbūvēts, tiek salīdzināts tas, kas ir uzprojektēts ar to, kas ir uzbūvēts dabā. Labs piemērs ir gājēju celiņi. Ja projektētais uzprojektē celiņu ar likumu, bet cilvēki iet pa taisno, pēc sešiem mēnešiem var redzēt reālās problēmas. Piemēram, nodilis ceļa marķējums vai iestaigātas taciņas. Tāpēc ir nepieciešama šī monitoringa stadija, kura tiek veikta pusgadu pēc objekta uzbūvēšanas,” skaidro M. Zaļaiskalns.

## Sertificēto auditoru saraksts atrodams CSDD mājaslapā.

Savukārt, ja, piemēram, tiek būvēts grants ceļš, tad tam nav nepieciešamas visas piecas stadijas, bet gan tikai trešā. Savukārt, ja tiek taisīti desmit metri no ceļa, auditu veikt nav nepieciešams, tāpat arī ceļu atjaunošanas būvdarbiem, jo ir noteiktas minimālās prasības, kādos gadījumos ceļu drošības auditi ir jāveic. Ceļa seguma atjaunošanas būvdarbiem auditi netiek veikti, jo šo projektu ietvaros tiek tikai atjaunots ceļa segums, nekāda pārbūve netiek paredzēta, tai netiek atvēlēti līdzekļi. “Valsts autoceļi jau ilgu gadus tiek uzturēti nepietiekama finansējuma apstākļos, kad naudas visiem nepieciešamajiem darbiem nepietiek, tāpēc bieži tiek veikta seguma atjaunošana, lai uzlabotu braukšanas

apstākļus. Ja pārbūvei naudas nav, tad nav lietderīgi arī veikt auditu,” stāsta M. Zaļaiskalns. Faktiski vislielākais ieguvums ir tad, ja veic auditu pirms projekta realizācijas, nevis pēc tam, jo tā ir iespēja izķert projektā pavisāmā un kļūdiņas, skaidro eksperti.

## Ceļu drošības audita ieteikumi nav obligāti, un audits ir neatkarīgs konsultantu maksas pakalpojums.

### Nem vērā

Ceļu drošības audita ieteikumi nav obligāti, un audits ir neatkarīgs konsultantu maksas pakalpojums. “Tā kā ceļu drošības auditi ieteikumus veido ar iespējami reālu skatu uz situāciju un lietām, audita pasūtītāji lielu daļu ieteikumu novērtē kā vērā ņemamus. Tā pagājušajā gadā vidēji vienā ceļu drošības audita atzinumā tika sniegtas 11,5 rekomendācijas. Vidēji 76% no atbildēm bija pozitīvas – ieteikumi tiks ņemti vērā. Jāmin gan, ka ne visi pasūtītāji seko MK noteikumu 31. punkta prasībām par nepieciešamību sniegt atbildes. Vērā ņemto ieteikumu apjoms pēdējos piecos gados ir visai stabils: tas veido aptuveni 70% no ceļu drošības

audita sniegtajiem ieteikumiem drošības uzlabošanai projektos un būvdarbiem,” uzsver A. Puķītis. Audits sastāv no divām daļām – konstatējošās un rezultatīvās daļas, kas ietver secinājumus un, ja ir nepieciešams, arī ieteikumus. Projektētājam ir jāpamato, kāpēc ieteikumi netiek ņemti vērā, kā arī jānorāda, kurus ņems vērā.



LVC Ceļu tīkla daļas vadītājs Jānis Tihonovs skaidro, ka lielākoties auditoru rekomendācijas tiek ņemtas vērā. “Auditors uzraksta savas piezīmes, ko pēc tam nosūta projektētājam, kas par katru piezīmi sniedz savu atbildi, vai tā tiks vai netiks ņemta vērā. Audits nemāca projektētājam kā un ko darīt, bet gan pārbauda situācijas atbilstību dzīvei un normatīviem,” uzsver J. Tihonovs. M. Zaļaiskalns piebilst, ka astoņpadsmit gadu laikā ir nedaudz pamainījusies auditoru filozofija. “Tagad raksta reālas lietas, ko ir iespējams izdarīt,” skaidro M. Zaļaiskalns.

Auditoram jāspēj redzēt ceļu, satiksmi un to problēmas ar ikviena satiksmes dalībnieka acīm.

## Vairāki faktori

Ceļu drošības auditu Latvijā drīkst veikt ne tikai CSDD. Normatīvie akti (MK noteikumi Nr. 972 *Ceļu drošības audita noteikumi*) paredz, ka auditu var veikt jebkura institūcija, kas pilnvarota ar normatīvo aktu vai Ministru kabineta rīkojumu. A. Puķītis gan skaidro, ka līdz šim par nozari nav bijusi interese no kāda cita spēlētāja. “Varbūt tas tāpēc, ka ceļu drošības audita darbs prasa lielu sākotnējo zināšanu krājumu, ilgstošu un nepārtrauktu atdevi, jo nevar pastrādāt par auditoru pāris gadus, kā arī ir nepieciešama patiesa ieinteresētība apskatāmajā jomā. Auditoram jāspēj redzēt ceļu, satiksmi un to problēmas ar ikviena satiksmes dalībnieka acīm,” skaidro A. Puķītis. Viņš arī piebilst, ka ceļu drošības audita darbs bieži neaprobežojas ar darba laiku no astoņiem rītā līdz pieciem vakarā. Neskatoties uz sezonālajiem un klimatiskajiem apstākļiem, darbs esot jāveic ne tikai gaišajās, bet arī tumšajās diennakts laikā. Sertificēto auditoru saraksts atrodams CSDD mājaslapā. Uz šo brīdi auditoru skaits ir pieci cilvēki. Audita komanda ir ilglaicīgi stabils kolektīvs ar labi darbojošos izzinošo komunikāciju, uzsver CSDD. Runājot par

i

## Mērķis

Ceļu drošības audita mērķis ir panākt, lai ceļu projekti (arī būvdarbi) un ar ceļu satiksmi saistītu objektu būvdarbi tiktu izstrādāti atbilstoši ceļu lietotāju drošības prasībām un lai esošo ceļu tikls atbilstu satiksmes drošības prasībām, novēršot iespējamus ceļu satiksmes negadījumus.

## Ceļu drošības audita stadijas:

- Iespējamības stadija. Auditori pēta auditējamā projekta raksturu, saistību ar kopējo ceļu tīklu un shēmas apjomu.
- Priekšdarbu stadija. Auditori iepazīstas ar ceļa projektā paredzēto horizontālo un vertikālo plānojumu, krustojumu izvietojumu un redzamību.
- Detalizētā stadija. Būvdarbiem izvērtē ceļa zīmju, marķējuma, apgaismojuma un citu satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu elementu lietojumu, pārbauda ceļa ģeometriskos elementus pēdējo variantu, kā arī analizē pie ceļa esošos elementus un apkārtējo ainavu no satiksmes drošības viedokļa.
- Pirmsatklāšanas stadija. Objektā līdz tā pieņemšanai ekspluatācijā pēta satiksmes drošību dažādos laikapstākļos dienā un naktī.
- Uzraudzības jeb monitoringa stadija. Auditus veic ne agrāk kā sešus mēnešus pēc objekta nodošanas ekspluatācijā, izņemot gadījumus, ja audita pasūtītājs pamatoti vēlas veikt auditu agrāk.
- Ceļa projektiem (būvdarbiem) un ar ceļu satiksmi saistītu objektu būvdarbiem nepieciešamas šādas audita stadijas:
- Eiropas autoceļu tīkla ceļu projektiem, kā arī to turpinājumiem pilsētās un apdzīvotās vietās – 1., 2., 3., 4. un 5. audita stadija;
- Galvenajiem valsts autoceļiem, kā arī to turpinājumiem pilsētās un apdzīvotās vietās – 1., 2., 3. un 4. audita stadija;
- Reģionālajiem valsts autoceļiem, kā arī to turpinājumiem pilsētās un apdzīvotās vietās – 1. un 3. audita stadija;
- Vietējiem valsts autoceļiem, kā arī to turpinājumiem pilsētās un apdzīvotās vietās – 3. audita stadija;
- Pilsētu un apdzīvotu vietu maģistrālajām ielām – 1. un 3. audita stadija;
- Pilsētu un apdzīvotu vietu pilsētas un vietējās nozīmes ielām, kā arī ar ceļu satiksmi saistītiem objektiem – 3. audita stadija.

Avots: MK noteikumi Nr. 972

# Grib mācīties braukt drošāk

Ceļu satiksmes drošības direkcijas (CSDD) organizētajās drošas ziemas braukšanas konsultācijās Rīgā, Jelgavā, Tukumā, Rēzeknē, Valmierā, Liepājā un Ventspilī šogad piedalījies rekordskaits cilvēku – vairāk nekā 700 autovadītāju.

“Šogad apmācības pirmoreiz tika aizvadītas Jelgavā, Tukumā, Liepājā un Ventspilī. Esmu patīkami pārsteigts par jauno konsultāciju norises vietu dalībnieku lielo aktivitāti, par ko liecina vien dažādu dienu laikā “izķertais” pieraksts,” stāsta Biķerņu ceļu drošības braukšanas eksperts un konsultāciju vadītājs Normunds Lagzdīns.

Drošas braukšanas speciālisti nodarbību dalībniekiem skaidroja drošas braukšanas pamatprincipus, bremsēšanas ceļa garumu ziemas apstākļos, par šķēršļu apbraukšanu un par to, kā censties izvairīties no sadursmes, ja bremsēšanas ceļš ir nepietiekams. Tāpat interesentiem tiek sniegti skaidrojumi par auto riepu stāvokli, to izvēli atbilstoši ceļa apstākļiem un ikdienas braukšanas nosacījumiem.

“Ja iepriekšējos gados aktīvāki nodarbību apmeklētāji bija vīrieši, tad šogad lielāku aktivitāti izrādījušas tieši dāmas, nodrošinot līdzīgu apmeklētāju sadalījumu starp abiem dzimumiem. Priecē, ka šogad pieaugums manāms tieši jauno autovadītāju vidū, kuru braukšanas stāžs ir no 2 līdz 5 gadiem. Tas apliecina, ka jaunie autovadītāji saprot, ka drošas braukšanas pamatus apgūt ir svarīgi jau no pašiem

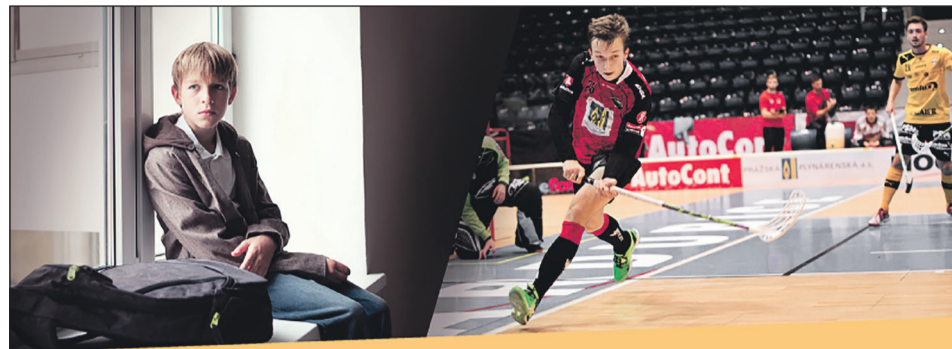
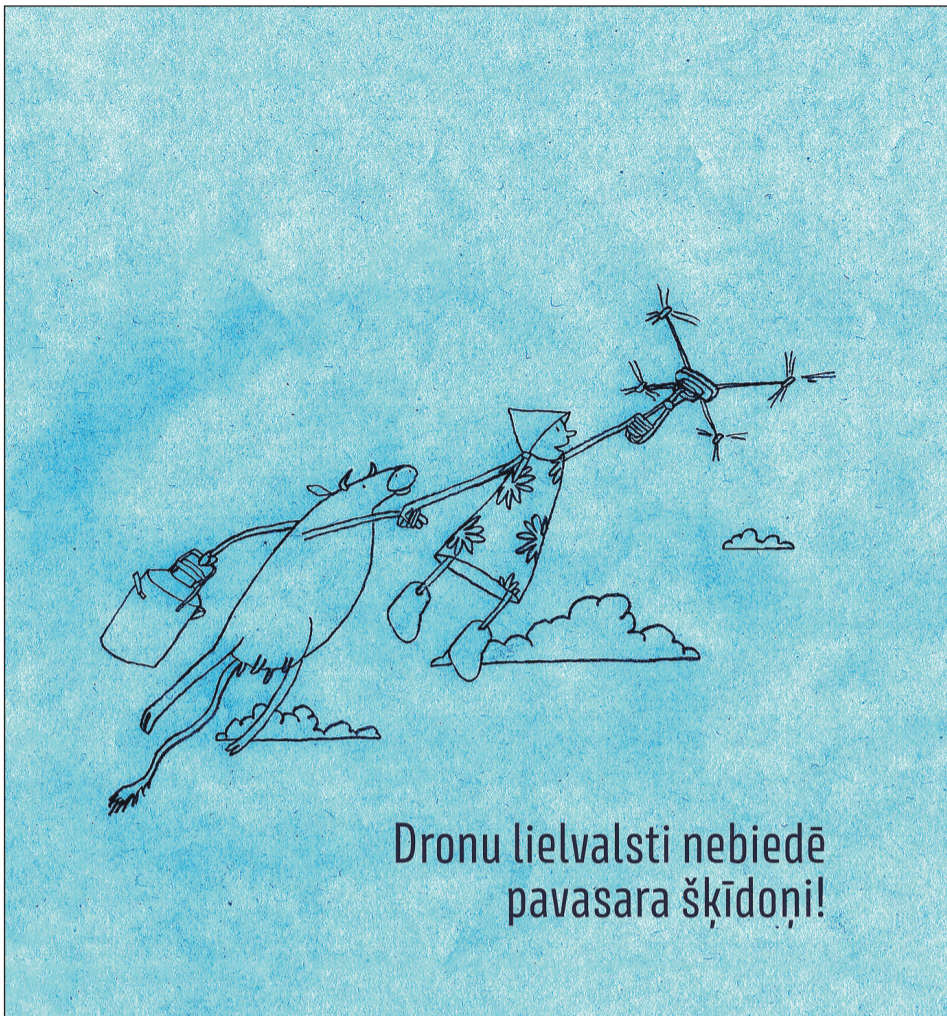


autovadīšanas pirmsākumiem,” skaidro N. Lagzdīns.

Konsultāciju laikā tika veikts arī pētījums par reālo automobiļu riepu stāvokli. Kopumā autovadītāji ar katru gadu kļūst zināšāki kā braukšanas prasmi ziņā, tā arī ziemas riepu lietošanas jomā. Šī gada statistika liecina, ka par 5% palielinājies jauno riepu īpatsvars, un cilvēki arvien vairāk uzmanības pievērš riepu stāvoklim. Tikai nepilnam

procentam automobiļu riepu protektora dziļums bija mazāks nekā 4 milimetri.

Aktīvākie autovadītāji šogad izrādījās Kurzemes pusē – Ventspilī nodarbības apmeklēja 88 autovadītāji, savukārt Liepājā – 84. Drošas ziemas braukšanas konsultācijās šogad autovadītāji visbiežāk piedalījās ar Audi (15%), Volkswagen (14%) un BMW (12%) markas auto.



## TU VARI PALĪDZĒT BĒRNU NAMU UN KRĪZES CENTRU AUDZĒKŅIEM PIEVĒRSTIES SPORTAM

Latvijas bērnu aprūpes iestādēs un krīzes centros joprojām ir **VAIRĀK NEKĀ 800 AUDZĒKŅU, KURI IR DAĻĒJI IZOLĒTI NO SABIEDRĪBAS UN NEZINA, CIK DAUDZ IESPĒJU VIŅI VAR ĪSTENOT.** Tavs ziedojums palīdzēs bērniem un jauniešiem kļūt par zinošākiem, pašpārliecinātākiem un sportiski aktīvākiem cilvēkiem.

Aicina atbalstīt:



# Autobraucēju brīvdienu ceļvedis

## Marts, 2019

**1. – 31. marts**  
Kuldīga, **Dzīvais muzejs**, Jelgavas iela 2. Aizraujošs piedzīvojums, kurā uzzināt, redzēt, sajūst, priecāties, skaļi smieties un izbrīnā noelsties, bailēs notrīsēt un sajūsmā iespiegties. Plašāka inform. [www.visitkuldiga.com](http://www.visitkuldiga.com)

**7. marts**  
11:00–16:00, Ventspils, Dārzu iela 6, Prāmju pasažieru terminālis. **Biznesa diena Ventspili 2019, reģistrēšanās bez maksas**

**10. marts**  
18:00 Liepāja, koncertzāle Lielais dzintars, Radio iela 8 **27. Liepājas Starptautiskais zvaigžņu festivāls. Dāņu džezs. 3x Hess.** Biļetes: [www.bilesuparadize.lv](http://www.bilesuparadize.lv)

**3. marts**  
18:00, Jūrmala, Turaidas iela 1 **Bēthovena klavierkoncerts un Astotā simfonija.** Papildu informācija: [www.dzintarukonzertzale.lv](http://www.dzintarukonzertzale.lv)

**9. marts**  
17:00–20:00 Ķemeru nacionālais parks. **Pūču nakts**

**7. marts**  
19:00–20:30, Jelgavas kultūras nams, Krišjāņa Barona iela 6. **Dzintara Čičas un Kaspara Antesa koncerts Draugi uz mūžu**

**16. marts**  
12:00–14:00, Saulkrasti, Raiņa iela 8. **Prāta spēles Latvijas kauss.** Biļetes: [www.prataspeles.lv](http://www.prataspeles.lv)

**23. marts**  
13:00–16:00 Rīga, Līvu laukums. **Lielās dienas sviņēšana.** Šūpošanās, Lieldienu dziesmas un apdziedāšanās, olu krāsošanu, sišanās, un ripināšana, rotaļas un sardancošana. **Piedalās Rīgas un Latvijas novadu folkloras kopas.** [www.liveriga.com](http://www.liveriga.com)

**13. marts**  
19:00 Koncertzāle Valmiera, Leona Paegles iela 10. **Nobriedis Vakars ar Jāni Rozīti.** Informācija: <https://www.facebook.com/nobriedisvakars>

**1. – 31. marts**  
Cēsis, Cīruļu dabas takas Piecu minūšu gājienā no Žagarkalna sākas **jaunizbūvētās Cīruļu dabas takas.** *Pastaigas garums aptuveni stunda*

**11. un 17. marts**  
**Siguldas Restorānu nedēļa** Viesi aicināti baudīt trīs ēdienu maltītes Siguldas un apkaimes restorānos. Katrā restorānā tiks piedāvātas ēdienkartes par divām cenām – 20 un 25 eiro. *Iepriekšēja rezervācija.* Plašāka informācija: [www.tourism.sigulda.lv](http://www.tourism.sigulda.lv)

**30. marts**  
Carnikavas parks. Pirmais posms taku skrējiena seriālā **Stirnu buks.** Papildu informācija: [www.stirnubuks.lv](http://www.stirnubuks.lv)

**8. marts**  
18:00. Latgales vēstniecība Gors, Rēzekne. **Koncerts Trīs Osokini astotajā martā.** Biļetes: [www.bilesuparadize.lv](http://www.bilesuparadize.lv)

**9. marts**  
12:00–17:00. Daugavpils **Masļeniņas svinības pilsētā**

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