



Septembris 2018

autoceļu dzīvotze

Aptauja: Politisko partiju atbildes uz jautājumiem par valsts autoceļu nākotni.

[---> 6. lappuse]

Uldis Augulis: Lai valsts varētu vairāk iekasēt nodokļus, ir jāattīstās uzņēmējdarbībai, bet tas bez labas ceļu infrastruktūras nav iespējams.



[---> 3. lappuse]

Tiltu saimniecība Latvijā

Pēc nesenajiem notikumiem Itālijas pilsētā Dženovā, kur sabruka tilts, arī Latvijā daudzi sāka uzdot jautājumu – vai mūsu tilti ir pietiekoši labi pārraudzīti. Kā uzrauga valsts pārziņā esošos tiltus. Vai tie ir droši? Cik valsts tiltus remontēs šogad? Kādas ir problēmas ar pašvaldību tiltiem? Par to stāstām jaunajā avīzes numurā. Tāpat šajā avīzē lasiet, ko politiskās partijas sola darīt autoceļu labā.



Ekonomists:

“Pārvietošanās ir viena no cilvēku pamatvajadzībām, tāpēc sagaidu, ka nākotnē valsts būs gatava tērēt tiešām lielus resursus šim mērķim.”

[---> 2. lappuse]

Uz Latvijas ceļiem darbojas 85 stacionārie fotoradari

[---> 2. lappuse]

Rīgā notikušajā “Tehniskās apskates naktī” 15 stundās pārbaudīti 1923 auto; visvairāk aizrādījumu par neatbilstošiem lukturiem, balstiekārtas un bremžu sistēmas bojājumiem.

[---> 2. lappuse]

Īsumā**Uz Latvijas ceļiem darbojas 85 stacionārie fotoradari**

Uz Latvijas ceļiem darbu uzsāk vairāki jauni stacionārie fotoradari - tie atradīsies Veļēnā, Nicā, Bīkstos, Strenčos, Vecpiebalgā, Jaunbērzē, Līvānos, Spārē, Maltā, Duntē, Lieģos, kā arī pie Kalnciema tilta. Līdz ar to uz ceļiem kopumā darbojas jau 84 stacionārie fotoradari.

Pirms visām radaru atrašanās vietām ir izvietotas ceļa zīmes, kas informē autovadītājus par atļauto braukšanas ātrumu un uzstādīto fotoradaru. Radaru mērķis šajās vietās ir samazināt ātruma pārkāpēju, kā arī ceļu satiksmes negadījumu skaitu. To ir jau izdevies panākt - stacionāro fotoradaru vietās nav bojāgājušo negadījumu, kas saistīti ar ātruma pārsniegšanu.

Valdības apstiprinātais stacionāro fotoradaru uzstādīšanas plāns paredz, ka līdz šā gada beigām uz Latvijas ceļiem kopumā jābūt uzstādītām 100 ātruma mērierīcēm, kas ievērojami paplašinātu atļautā braukšanas ātruma pārkāpēju kontroli.

Vietas izvēlētas un saskaņotas, sadarbojoties CSDD un satiksmes drošībā un satiksmes organizācijā iesaistītajām atbildīgajām institūcijām - Valsts policijai, VAS „Latvijas Valsts ceļi” un pašvaldībām.

Virši-A staciju tīkla paplašināšanā un modernizācijā investē gandrīz miljonu eiro

Degvielas tirgotājs “Virši-A” šī gada pirmajā pusē investējis 940 tūkst. eiro degvielas uzpildes staciju (DUS) modernizācijā. No jauna atvērta DUS Rumbulā, bet rekonstruētas DUS Pļaviņās, Ādažos, Cēsīs, kā arī Rīgā, Uzvaras ielā.

Kā informē AS “Virši-A” izpilddirektors Jānis Vība, pašlaik degvielas tirgotājs turpina audzēt tirgus daļu gan degvielas, gan preču tirdzniecībā – preču mazumtirdzniecības apgrozījums pirmajā pusgadā, salīdzinot ar attiecīgo periodu pērn, audzis par 22,5%.

“Virši-A” tīklā ir 57 DUS, no kurām 53 ir pilna servisa, un tajā strādā vairāk nekā 400 darbinieki visos Latvijas reģionos. Uzņēmums pērn strādāja ar 148 miljonu eiro apgrozījumu, kas ir par 30,7% vairāk nekā gadu iepriekš; uzņēmuma peļņa 2017.gadā sasniedza 3,1 miljonu eiro.

LAU šosezon veicis vienkārtas virsmas apstrādi 80 km garumā

Lai nodrošinātu autoceļa seguma ūdensnecaurlaidību, pagarinātu autoceļa ilgtspēju, kā arī uzlabotu satiksmes drošību, VAS *Latvijas autoceļu uzturētājs* (LAU)

šosezon veicis vienkārtas virsmas apstrādi asfalta seguma autoceļiem 82 kilometru apjomā. Šis ir viens no efektīvākajiem veidiem, kā ar ikdienas uzturēšanas darbiem pagarināt asfalta seguma kalpošanas laiku.

Uzturēšanas darbu ietvaros atjaunota arī greiderējamā kārta uz grants autoceļiem 7 186 kubikmetru apjomā un veikta greiderēšana 65 606 km garumā. Iesēdumu un bedru labošana uz grants ceļiem veikta 133 734 m³ apjomā. Krūmu atvašu plaušana gan gar grants, gan melnā seguma autoceļiem, veikta 9 608 pārgājienu km apjomā, zāles pļaušana 47 291 pārgājienu km, uzlabojot pārredzamību autoceļu krustojumos un tam pieguļošajā teritorijā. Ūdens atvades sistēmas uzlabošanas nolūkos nomainītas bojātas caurtekas 2617 metru garumā un veikta grāvju tīrīšana 117 232 kubikmetru apjomā, kā arī nomaļu grunts apauguma noņemšana 47 852 m³ apmērā.

Ceļu lietotāju ērtībai greideri, virsmas apstrādes un bedru remontbrigādes tehnika ir aprīkota ar GPS iekārtām, kam tiešsaistē var sekot līdz VAS *Latvijas Valsts ceļi* mājaslapas kartē un aplikācijā Waze.

Rīgā Tehniskās apskates naktī pārbaudīti gandrīz divi tūkstoši automobiļu

Augusta beigās Rīgā notikušajā Rīgas “Tehniskās apskates nakts” pasākumā uzstādīts apmeklētības rekords - 15 stundās tika pārbaudīti 1923 auto, kas ir par 30% vairāk nekā pērn.

Šogad lielākā daļa jeb 1558 auto izmantoja iespēju veikt bezmaksas transportlīdzekļa diagnostiku, no tām tehniskās apskates uzlīmi saņēma 365 jeb gandrīz 20% spēkrati. Rīgā pārbaudīto automobiļu vidējais vecums bija 15 gadi. Vecākais pārbaudītais auto bija 1975. gada *žigulis*. Kopumā visvairāk aizrādījumu izteikti par neatbilstošiem luksturiem, balstiekārtas un bremžu sistēmas bojājumiem.

Augustā “Tehniskās apskates nakts” notika arī Daugavpilī un Liepājā. Daugavpils bezmaksas auto diagnostika tika veikta 220, bet Liepājā - 163 automobiļiem.

Daugavpilī pārbaudīto auto vidējais vecums bija 16 gadi, tas ir krietni vien vairāk nekā vidējais Latvijas autoparka vecums (13 gadi). Tāpēc arī šogad 2/3 no tur pārbaudītajiem auto tika atklāti lielāki vai mazāki bojājumi, un visbiežāk tie bija saistīti ar bremžu un balstiekārtas sistēmām, kā arī neatbilstošām gaismām.

Šā gada noslēdzošā tehniskās apskates nakts būs 22.septembrī jaunajā Jelgavas tehniskās apskates stacijā pēc iepriekšēja pieraksta e.csdd.lv. “Tehniskās apskates nakts” ir CSDD organizēts pasākums, kura laikā autovadītājiem ir iespēja bez maksas pārbaudīt sava auto tehnisko stāvokli. Rīgā šāds pasākums notika jau septīto reizi.

Viedoklis**“Lai mums būtu kvalitatīva infrastruktūra, nodokļu ieņēmumiem procentuāli no IKP ir jāpieaug”****Pēteris Strautiņš, ekonomists**

Ceļu būve un uzturēšana ir un būs nozīmīgs sabiedriskā sektora izdevumu postenis Latvijā. Esam reti apdzīvota zeme, kurā tomēr lielāko daļu teritorijas izmanto lauksaimniecībā vai mežsaimniecībā, kur nav lielu pilnīgi neapdzīvotu teritoriju. Šo apstākļu dēļ izdevumi ceļu uzturēšanai procentuāli no IKP Latvijā ir lielākie ES, diez vai tos var palielināt vēl vairāk. Arī Zviedrijā un Norvēģijā ir caurmērā reti apdzīvotas valstis, bet to ziemeļu daļā mīt pat ļoti maz cilvēku. Taču mūsu ceļu tīkls kopumā ir diezgan sliktā stāvoklī.

Ceļu uzturēšanu Latvijā finansē galvenokārt nodokļu

nauda, bet ceļu būvi – ES fondi. Šī ES fondu perioda beigās nāksies lielu daļu no ES fondu finansējuma aizvietot ar nodokļu naudu. ES fondi nekur nepazudis, bet domājams, ka krietni mazāka to daļa tiks novirzīta būvniecībai, tai skaitā ceļu būvei. Iespējas to darīt noteikti būs. Ekonomika aug, katru gadu radot iespējas sasniegt jaunus mērķus ar papildus nodokļos iekasētās naudas palīdzību. Runa ir par simtos miljonos mērāmiem papildu ieņēmumiem katru gadu, tai skaitā reālā izteiksmē mērot. Taču ir jānosaka izdevumu prioritātes, kas nav viegli.

Es sagaidu, ka ceļu būvei piešķirs papildu naudu. Neviens nevēlas radīt lielu krīzi ceļu būves nozarē, kas nodarbina daudz cilvēku, kuras tehniskās spējas ir jāsaglabā. Tāpat skaidrs, ka būs jāiegulda reģionu ceļos, lai šie reģioni nekļūtu nerasniedzami. Līdz šī ES fondu perioda beigām tiks panākts, ka galveno autoceļu tīkls būs ļoti labā stāvoklī, izņēmums varētu būt atsevišķi posmi, galvenokārt uz Vidzemes šosejas. **Taču daudzu reģionālu ceļu stāvoklis jau ir ļoti sliktā un kļūs vēl sliktāks. Šo ceļu pārbūvēšana būs viens no svarīgajiem valsts politikas mērķiem nākamajā desmitgadē.** Tas būs periods,

kad tam būs jāvelta daudz resursu. Ieguldot šajā periodā, varēs taupīt tālākā nākotnē. Atjaunoto ceļu uzturēšanai naudas vajadzēs daudz mazāk. Šajā laikā arī kļūs skaidrāks, kuri reģioni būs izturējuši konkurences cīņu par cilvēku noturēšanu un piesaisti, kuri – nē. **Diez vai valsts ceļu tīkls trīsdesmitajos gados būs tikpat blīvs kā šobrīd.**

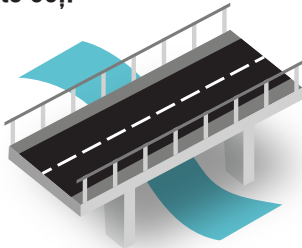
Nozarē bieži min neveikto ceļa darbu deficītu, kas salīdzinājumā ar ideālo scenāriju, kad visi ceļi ir labā stāvoklī, ir četri miljardi eiro. Skaidrs, ka tā ir milzu summa. Taču arī ekonomikas potenciāls ilgākā laika posmā ir ievērojams. Latvijas IKP līdz 2030.gadam varētu būt vairāk nekā 400 miljardi eiro šībrīža naudas vērtības izteiksmē. Tātad minētais deficīts nākamajos 12 gados ir apmēram 1% no IKP.

Pārvietošanās ir viena no cilvēku pamatvajadzībām. Tāpēc sagaidu, ka nākotnē valsts būs gatava tērēt tiešām lielus resursus šim mērķim. Vai šis deficīts tiks nosegtis pilnībā, neapgalvoju. Šie aprēķini ir tīri hipotētiski, un visi nolaistie ceļi nākotnē netiks atjaunoti, daļa no tiem gluži vienkārši nebūs nepieciešami. Taču iespējas nozarei nākotnē ir lielas.

Nav izšķiroši, vai šos darbus finansēs no kāda speciāla

ceļu fonda vai vispārējiem budžeta ieņēmumiem. Ceļu fonds ir nozarē iemīļots mīlvārds, varētu pat teikt, ka to tēms. Man šķiet, ka runas par šo tēmu ir tikai novirzījušas uzmanību no tiešām svarīgiem uzdevumiem. Krīze parādīja, ka nekādas apņemšanās par nodokļu “ieņēmumu” vairs nebūs spēkā, ja trūks naudas algu izmaksai un tamlīdzīgi. Tāpat skaidrs, ka nepastāv tiešas sakarības starp akcīzes ieņēmumiem un investīciju vajadzībām ceļu nozarē. Auto riepas nav vienīgais spēks, kas deldē ceļus, to dara arī saule, sals un ūdens. Nākotnē mainīsies transporta enerģijas avoti, lielāka loma būs elektrībai. Saprātīgi ieguldāmās naudas apjoms ceļu tīklā kaut kad nākotnē samazināsies. Nosakot mainīgu degvielas akcīzes proporciju, šim pasākumam tāpat lielas ticamības nebūs.

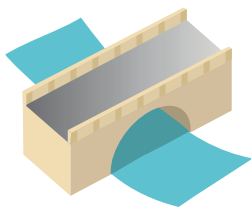
Pats galvenais — lai mums būtu kvalitatīva infrastruktūra un citi sabiedriskie pakalpojumi, nodokļu ieņēmumiem procentuāli no IKP ir jāpieaug. Mūsu politikā ir ļoti liels atbalsts nodokļu samazināšanai, acīmredzot ir jābūt kādam “sliktajam”, kurš mudina rīkoties pretēji. Izlikties, ka var panākt kaut ko labu, neko neupurējot, nav lielas jēgas, jo tas neko neatrisinās.

Skaitļi un fakti**TILTI valsts ceļu tīklā****VAS “Latvijas Valsts ceļi” pārziņā ir****969** tiltiKopgarums:
31 430,375 M

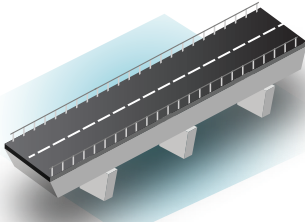
Dzelzsbetons	902
Akmens	14
Metāls	47
Koks	6

VISVECĀKAIS TILTS

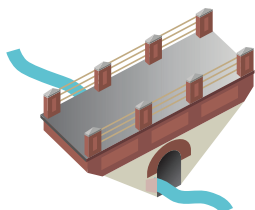
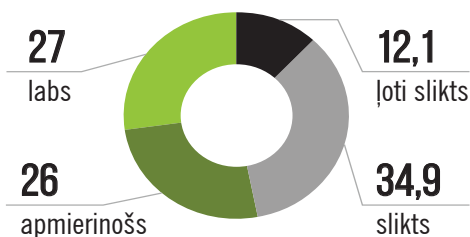
Gājēju tilts pār Vizlu uz valsts vietējā ceļa Veļēna – Vireši (V411) 27,7. km. Tas izbūvēts **1860.GADĀ**.

**GARĀKAIS TILTS**

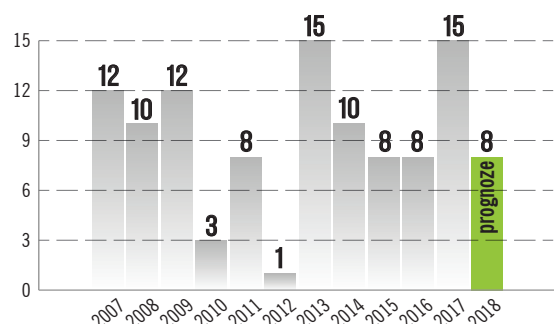
Tilts pār Lielupi uz Veltspils šosejas (A10) 36,67.km. Tilta garums **420 M**.

**MAZĀKAIS TILTS**

Tilts pār Riju strautu uz valsts vietējā ceļa Ozolaine-Skaistkalne-Straumes (V1003) 11,6.km. Tilta garums **2,08 M**.

**TILTU TEHNISKAIS STĀVOKLIS, %***

*Saskaņā ar inventarizācijas datiem 2017.gada 31.decembrī

PĀRBŪVĒTO TILTU SKAITS PA GADIEM:

Normatīvi nepieciešamais — **20**



Satiksmes ministrs: Autoceļiem jābūt starp prioritātēm

Vai ceļu nozares finansējums turpmākajos gados saglabāsies līdzīnējā apjomā, vai ir sagaidāma Autoceļu fonda atjaunošana sarunā ar “Autoceļu Avīzi” stāsta satiksmes ministrs Uldis Augulis. Viņš arī sniedz savu vērtējumu šī gada būvniecības sezonai un komentē valsts pārraudzībā esošo tiltu stāvokli.

Patlaban ir karstākais ražas laiks reģionos, turpinās arī atvaļinājumu sezona, cilvēki daudz pārvietojas un ceļu problemātika ir ļoti aktuāla. Vai ceļi ir bijuši starp valdības prioritātēm pēdējos gados, un kas par to liecina?

Pakāpeniska autoceļu tīkla sakārtošana ir bijis viens no svarīgiem valdības dienaskārtības jautājumiem. Man kā satiksmes ministram autoceļu jautājums ir prioritāte, tāpēc ar kolēģiem valdībā ir daudz diskutēts par infrastruktūras attīstībai nepieciešamo ieguldījumu, un rezultātā tieši pēdējos pāris gados valsts budžeta finansējums autoceļu remontdarbiem un uzturēšanai ir palielināts, sasniedzot 183 milj. eiro.

Dati liecina, ka automašīnu skaits palielinās, satiksmes intensitāte turpina pieaugt. Vislielākā tā ir uz valsts galvenajiem ceļiem. Tāpēc sistemātiski strādājam pie galveno ceļu sakārtošanas, katru gadu atjaunojot vairāk nekā 110 km. Situācija uz valsts galvenajiem autoceļiem strauji uzlabojas – ja pērn labā tehniskā stāvoklī bija 64%, tad šogad tie būs 70%. Uzskatu, ka tuvāko divu gadu laikā visiem valsts galvenajiem autoceļiem jābūt pilnībā sakārtotiem.

Cita situācija ir ar valsts reģionālajiem un vietējiem ceļiem, kuru sakārtošanā jāiegulda valsts budžeta līdzekļi. Šī iemesla dēļ arī šogad papildu panāktais finansējums 25 milj. eiro apmērā tika novirzīts tieši vietējo grants ceļu remontdarbiem. Rezultātā šovasar veikti vēsturiski apjomīgākie remontdarbi uz grants ceļiem, gan uzklājot dubulto virsmu, kā rezultātā ceļš iegūst melno segumu, gan atjaunojot grants segumu.

Autoceļu finansējuma jautājumu turpināšu valdībā akcentēt, lai ik gadu palielinātu remontdarbu apjomu un uzturēšanas darbu intensitāti.

2019.gadā LVC pabeigs pēdējos šī plānošanas perioda ES fondu atbalsta projektus valsts autoceļu tīklā. Kā ceļi tiks finansēti sākot ar 2020.gadu? Vai ir iespējams kompensēt ES līdzekļu iztrūkumu pilnībā vai arī jāreķinās, ka darbu apjoms samazināsies?

Darbu apjomam nevajadzētu samazināties. Pašreizējā ES plānošanas periodā līdz 2020.gadam ceļu infrastruktūras projektiem gan šogad, gan

arī 2019. gadā vēl ir Eiropas līdzfinansējums. Savukārt par 2020. gada situāciju vēl nevar skaidri paredzēt, bet sekmīgākie ES fondu projektu īstenojami var pretendēt uz sākotnēji ielānoto rezervi, kas ir 6%. Daļa no šī rezerves fonda tiks novirzīta valsts autoceļu remontiem.

Vienlaikus vidēja termiņa budžetā no 2018. līdz 2020. gadam ir iezīmēti papildu līdzekļi autoceļiem, līdz ar to kopējais finansējums 2020. gadā ceļiem varētu būt līdzvērtīgs 2019. gada prognozētajam. Kā būs ar jauno ES plānošanas periodu 2021.-2027. gadā vēl skaidri nevar pateikt, bet diskusijas būs par paredzēto kohēzijas finansējuma apjomu, kas, iespējams, varētu tikt novirzīts autoceļu remontdarbiem Latvijā.

Uzskatu, ka tuvāko divu gadu laikā visiem valsts galvenajiem autoceļiem jābūt pilnībā sakārtotiem.

Bet paralēli tam Satiksmes ministrijas piedāvātais risinājums valdībai ir šāds – no 2020. gada ieņēmumus no akcīzes nodokļa par naftas produktiem rosinām novirzīt autoceļu remontdarbiem, pakāpeniski palielinot apjomu par 5% gadā, līdz tiek sasniegts ikgadējs finansējuma apjoms, kas atbilst ieņēmumiem no transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļa, autoceļu lietošanas nodevas, kā arī 70% no prognozētajiem valsts budžeta ieņēmumiem no akcīzes nodokļa par naftas produktiem. Šis risinājums, protams, būs jāapstiprina valdībā kopā ar 2019.gada budžetu un nākamā trīs gadu budžetu līdz 2021.gadam. Šo priekšlikumu esam iesnieguši, un cīnīsimies par to. Ja valdība mūsu priekšlikumu apstiprinās, tad līdz 2030.gadam finansējums autoceļiem tiks nodrošināts ne mazākā apjomā kā tagad, kad liela daļa naudas nāk arī no Eiropas fondiem. Faktiski tādā gadījumā tiks atjaunots autoceļu fonds.

Kad Latvijā varētu tikt atjaunots autoceļu fonds?

Kopš darbojos politikā, un tie ir vismaz 20 gadi, vienmēr esmu atbalstījis un uzskatījis, ka autoceļu fonds ir labākais

risinājums mērķtiecīgai un plānveidīgai autoceļu sakārtošanai. Kā pagastvecis piedziņoju tos laikus, kad varējām šādi strādāt un rēķināties ar prognozējamu finansējumu. Šobrīd lēnām, bet mērķtiecīgi speram nepieciešamos soļus autoceļu fonda atjaunošanas virzienā.

Satiksmes ministrija prioritāro pasākumu plānā 2019.gada budžetā autoceļu sakārtošanai papildu ir pieprasījusi 87 milj. eiro. Kā jūs prognozējat, kādā mērā izdosies pārliecināt kolēģus un kādu papildu finansējumu izdosies iegūt?

Jā, šāds ir finansējuma pieprasījums un uzskatu, ka tas nepieciešams pilnā apmērā. Sarunas nebūs vienkāršas, bet ir jāturpina iesāktais darbs pie autoceļu tīkla sakārtošanas un uzturēšanas, ko iespējams veikt, pakāpeniski palielinot finansējumu no valsts budžeta. Ir skaidrs, ka vajadzību ir daudz, tomēr autoceļu infrastruktūras attīstība ir arī valsts attīstība un drošība vienlaikus, kas būs pamats uzņēmējdarbības sekmēšanai novados, radot arī jaunas darba vietas, kas savukārt dod iespējas cilvēkiem, ģimenēm ar bērniem palikt dzīvot pagastos.

Lai valsts varētu vairāk iekasēt nodokļus, ir jāattīstās uzņēmējdarbībai un, kā jau es teicu, tas īsti nav iespējams bez labas ceļu infrastruktūras. Tāpēc skaidrs, ka jebkurā gadījumā autoceļiem ir jābūt vienai no valdības prioritātēm.

Šovasar veikti vēsturiski apjomīgākie remontdarbi uz grants ceļiem, gan uzklājot dubulto virsmu, kā rezultātā ceļš iegūst melno segumu, gan atjaunojot grants segumu.

Valsts ceļu tīkls ir nemainīgs pēdējos 20 un pat vairāk gadus, taču iedzīvotāju skaits Latvijā ir stipri sarucis, liela daļa ceļu ir sliktā stāvoklī. Vai nebūtu jāatsakās no daļas ceļu?

Pēc būtības Latvijā nav tādu ceļu, kas vispār nav

vajadzīgi. Autoceļu tīkls ir veidojies vēsturiski. Manuprāt, ir nepieciešams kopā ar pašvaldībām loģiski un saimnieciski sakārtot šo jomu. Ir ceļi, kurus būtu jānodod pašvaldībām apsaimniekošanai un uzturēšanai, garantējot arī nepieciešamo finansējumu. Savukārt ir tādi ceļi, kurus pašvaldībām vajadzētu izvērtēt un nodot privātai apsaimniekošanai. Vēl ir jautājums par meža ceļiem, kurus izmanto tikai mežnieki.

Šobrīd lēnām, bet mērķtiecīgi speram nepieciešamos soļus autoceļu fonda atjaunošanas virzienā.

Tieši šī iemesla dēļ pirmo reizi veicām visa Latvijas autoceļu tīkla izvērtējumu, kas kopumā ļauj redzēt un reāli novērtēt kopbildi jeb esošo situāciju. Turpmāk kopā ar pašvaldībām varēsim stratēģiski plānot autoceļu remontdarbus, izvērtējot ne tikai ceļu tehnisko stāvokli un satiksmes intensitāti, bet arī sociālekonomiskos aspektus un citus vērtīgus faktorus, kas ir īpaši būtiski tieši reģionu iedzīvotājiem un uzņēmējiem. Tagad autoceļu remontdarbus plānojam, ņemot vērā iespējamās izmaiņas skolu tīklā, sabiedriskā transporta kustības maršrutus un skolēnu pārvadājumus, elektroenerģijas patēriņu, uzņēmējdarbību, iedzīvotāju skaita izmaiņas, satiksmes intensitāti, kravas transporta kustību un citus faktorus.

Kā notiek sarunas ar pašvaldībās par tiem 4000 autoceļu km, kas valstij nav stratēģiski nozīmīgi, pārņemšanu?

Ar Latvijas Pašvaldību savienību esam vienojušies, ka sarunas notiks pakāpeniski ar visām pašvaldībām, kuru teritorijā ir no valsts pašvaldībām nododamie autoceļu posmi. Satiksmes ministrijas speciālisti plānveidīgi tiekas ar vietvaru pārstāvjiem un runā par šī procesa juridiskajiem un finansālajiem jautājumiem. Protams, sāpīgākais jautājums ir finansējums, par to no pašvaldību puses ir visvairāk jautājumu, jo pārņemt īpašumu bez finansējuma tā uzturēšanai neviens nevēlas. Plānots, ka, nododot vietējo autoceļu posmus pašvaldībām, tiem līdzīgi varētu sekot finansējums,

kas patlaban no valsts puses ik gadu tiek ieguldīts šo konkrēto posmu ikdienas uzturēšanai. Ir skaidrs, ka šis nebūs ātrs process, un mums nav iezīmēts skaidrs termiņš, līdz kuram pašvaldībām būtu jānodod šie 4 000 kilometri.

Vai ir pareizi, ka valsts nodarbojas ar vietējās nozīmes autoceļu uzturēšanu? Daudzās valstīs šie ceļi ir pašvaldību pārziņā, bet valsts rūpe ir galvenie un reģionālie ceļi.

Redziet, vislielākā problēma Latvijā ir tā, ka kopš neatkarības atjaunošanas laikiem nav savlaicīgi, periodiski un pienācīgi veikta ceļu uzturēšana. Un sekas tam ir visai bēdīgas. Ja visus šos 28 gadus ceļus pienācīgi uzturētu – profilētu, veiktu virsmas apstrādi, atjaunošanu, grants virsmu tīrīšanu, ūdens atvades sistēmu, caurteku nomaiņu un tamlīdzīgi, tad šodien ceļi būtu labā kvalitātē un nebūtu radies 4 miljardu eiro deficīts, kas nepieciešams visu autoceļu sakārtošanai. Tāpēc jāsaprot, ka rīt uz pusdienlaiku visu sakārtot nav iespējams. Tieši tāpēc pakāpeniski risinām šo problēmu, gan izmantojot ģeogrāfisko plānošanas rīku, gan diskutējot ar pašvaldībām par pārvaldības modeļa maiņu, gan strukturējot nepieciešamo finansējumu.

Latvijā ir viens valsts autoceļu tīkls, bet tā lauciņā darbojas trīs uzņēmumi – LVC, LAU un CSDD. Vai nebūtu jāpārņem šie uzņēmumi konsolidācijai, kā tas, piemēram, ir Igaunijā?

Pēc būtības, esošā sistēma strādā labi. Pastāvošajā sistēmā tiek nodrošināts tā saucamais “četrus acu princips”, kad, piemēram, autoceļu ikdienas uzturēšanas darbus uz valsts autoceļiem veic “Latvijas autoceļu uzturētājs”, bet veikto darbu izpildes kontroli veic “Latvijas valsts ceļi”. Šāda darbība uzlabo darbu izpildes un samazina korupcijas riskus. Līdzvērtīgi, LVC veic ceļu satiksmes

organizācijas uzraudzību uz ceļiem, bet CSDD ir atbildīgs par ceļu drošības vispārējo pārraudzību valstī. Šobrīd sistēma strādā un redzam, ka 2017. gads kļuvis par drošāko gadu uz Latvijas ceļiem, jo sasniegts līdz šim zemākais bojāgājušo skaits. Arī autoceļu kvalitātes standarts ir būtiski paaugstināts.

Kā vērtējas šī gada ceļu būvdarbu sezonu? Vai tai ir kādas atšķirīgas iezīmes, salīdzinot ar iepriekšējiem gadiem?

Kopumā ir gan pozitīvas iezīmes, gan arī izaicinājumi, ar kuriem saskaramies tieši šajā būvdarbu sezonā. Pozitīvi, ka remontdarbu sezona šogad ir uzsākta ļoti savlaicīgi – veiksmīgi noritējuši iepirkumi, noslēgti līgumi un sagatavošanās sezonai bijusi sekmīga. Arī remontdarbu apjoms ir vērienīgs un laikapstākļi bijuši labvēlīgi. Daudzos objektos jau ir pabeigti remontdarbi. Uz vairākiem vietējiem grants ceļu posmiem uzklātas dubultās virsmas, atjaunots grants segums. Ir uzsākti ilgi gaidītie remontdarbi uz Vidzemes šosejas posmā pie Bērzkroga.

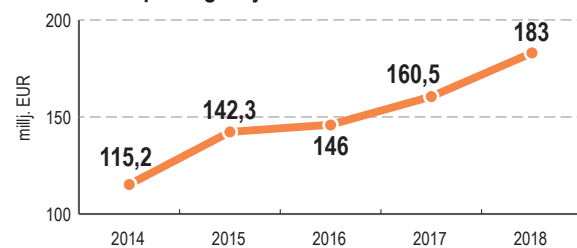
Tomēr līdz ar finansējuma palielināšanos un apjomu pieaugumu būvniecības nozarē kopumā ir vērojams ne tikai izmaksu pieaugums, bet arī darbaspēka un materiālu trūkums, kas ir šīs sezonas izaicinājums.

Vai Sēnites posma remontdarbus izdosies uzsākt kā plānots un finansējums šim projektam būs?

Šī posma atjaunošanu gaida ļoti daudz iedzīvotāju un tas ir jāatjauno pēc iespējas ātrāk. Iepirkums ir noslēdzies, un šobrīd notiek vērtēšana. Ja dokumentācijas sagatavošana notiks veiksmīgi, kā arī laikapstākļi būs labvēlīgi, tad domāju, ka remontdarbus izdosies uzsākt savlaicīgi. Lielākais darbu apjoms gaidāms nākamgad.

Kā jau uzsveru, esmu pārliecināts, ka tuvāko gadu laikā visiem galvenajiem autoceļiem ir jābūt pilnībā sakārtotiem.

Valsts budžeta finansējums valsts autoceļiem – kapitālieguldījumiem un uzturēšanai



LVC: Valsts tilti tiek s

Ja iedzīvotājiem ir šaubas par kādu tiltu, aicinām zvanīt uz Satiksmes informācijas centra diennakts bezmaksas tālruni **80005555** un informēt par to.

INTERESANTI

VECĀKAIS VALSTS TILTS: GĀJĒJU TILTS PĀR VIZLU UZ VALSTS VIETĒJĀ CEĻA VELĒNA – VIREŠI (V411). TILTS IZBŪVĒTS 1860.GADĀ.

GARĀKAIS VALSTS TILTS: TILTS PĀR LIELUPI UZ VENTSPILS ŠOSEJAS (A10). TILTA GARUMS 420 M.

MAZĀKAIS VALSTS TILTS: TILTS PĀR RIJU STRAUTU UZ VALSTS VIETĒJĀ CEĻA OZOLAINE-SKAISTKALNE-STRAUMES (V1003). TILTA GARUMS 2,06 M.

*VAIRĀK INFORMĀCIJAS PAR TILTIEM VALSTS CEĻU TĪKLĀ SKATĪT AVĪZES 2.LAPASPUSĒ.

“Valsts tiltu inspekcijas garantē drošību nākamajiem pieciem gadiem”



Rīgas Tehniskās universitātes Ceļu un tiltu katedras vadītājs Ainārs Paeglītis:
90.gadu vidū Latvijas valsts ceļu speciālisti

sadarbībā ar Skandināvijas kolēģiem izveidoja tiltu uzraudzības vadības sistēmu. Tajā tiek uzkrāti dati par katru tiltu, un ikviens tilts ik pēc pieciem gadiem tiek atkal izvērtēts. Ir izveidots standarts, kurš nosaka – katru gadu tilti ir jāapskata vizuāli un katrus piecus gadus jāpārbauda dziļāk – tiek noteiktas materiālu īpašības, speciālisti dod garantiju, ka nākamā piecu gadu laikā ar šo tiltu nekas nenotiks. Līdz ar to akūta sabrukšana nav sagaidāma. Tas vairāk vai mazāk garantē, ka šis tilts būs pietiekami drošs.

“Trūkst kopējas informācijas par visiem pašvaldību tiltiem”



Latvijas Pašvaldību savienības (LPS) padomnieks tautsaimniecības jautājumos Aino Salmiņš:

Pašvaldību uzskaitē ir 1061 tilts. Pēdējā informācija par tiltu stāvokli, kas ir LPS rīcībā, ir no 2014.gada, kad ziņas saņemtas par 973 tiltiem; un tolaik 37% bija sliktā jeb avārijas stāvoklī.

Tiltu pārbaužu politika pašvaldībās ir diferencēta – lielajās pašvaldībās tiltu inspekcijas veic un šo kārtību organizē pašas pašvaldības, bet novadiem

revīziju deleģēšanas līguma ietvaros veic LVC. Katrai pašvaldībai ir sava datubāze, un kopējai ir sava datubāze, un kopējai ir sava datubāze, un kopējai ir sava datubāze.

Mums akūti pietrūkst aktuālās informācijas par visām pašvaldībām – to iesniedz uz brīvprātības principa.

Ar esošo pašvaldībām pieejamo finansējumu – nedaudz virs 1100 eiro/km - ceļu, tajā skaitā tiltu sakārtošanai un uzturēšanai nepietiek. Šis finansējums, ko pašvaldības saņem, nav pat sasniedzis 2008.gada līmeni, un kopējais deficīts ir līdzīgs kā valsts pārraudzībā esošajiem tiltiem – apmēram 170 milj. eiro. Pašvaldību tilti nesabruks, bet tos vienkārši nāksies slēgt. Esošā ceļu/tiltu sakārtošanas un uzturēšanas politika nav ilgtspējīga. Novadiem ir vajadzīga ilgtspējīga investīciju programma, kurā savu daļu iegulda valsts, savu – pašvaldības. Tas būtu kā starpposms Eiropas Savienības naudas piesaistei pēc pašreizējā perioda beigām.

Šogad valsts ceļu tīklā tiek pārbūvēti 8, bet atjaunoti 17 tilti, kā arī pārbūvētas trīs caurtekas, bet uz trim tiltiem tiek atjaunots brauktuves segums. Divi tilti, uz kuriem patlaban notiek aktīvi būvdarbi – pār Daugavu Daugavpils apvedceļā un pār Raunu uz vietējā ceļa Lodes stacija – Jaunrauna- Veselava (V296) tiks pabeigti nākamgad.



LVC Tiltu daļas vadītājs Māris Dūzelis.

VAS “Latvijas Valsts ceļu” (LVC) pārziņā ir 969 tilti, kuru kopējais garums pārsniedz 31 km. Lielākā daļa tiltu ir dzelzsbetona, tomēr ir arī vairāki metāla, akmens un koka tilti, stāsta LVC Tiltu daļas vadītājs Māris Dūzelis.

LVC papildu ceļu sakārtošanas programmām katru gadu gatavo arī Tiltu programmu – sarakstu ar tiltiem un caurtekām, kuras nepieciešams atjaunot vai pārbūvēt, un cik daudz naudas tam nepieciešams.

Atbilstoši pieejamajam finansējumam plāns tiek realizēts. Tāpat LVC Tiltu daļa uztur un atjauno tuvāko trīs gadu plānu, kurā ik gadu veic nepieciešamās korekcijas.

Šogad Tiltu programmai novirzīti gandrīz 8 milj. eiro, katru gadu šis finansējums pieaug. Pērn tiltiem bija atvēlēti 6,8 milj., bet nākamgad plānoti 8,4 milj. eiro. Tomēr tiltu atjaunošana notiek ne tikai šīs programmas ietvaros, bet arī Eiropas Savienības (ES) fondu – Kohēzijas fonda, Eiropas Reģionālās attīstības fonda un INTER-REG projektu ietvaros – ceļu atjaunošanas darbu gaitā tiek sakārtoti arī šajos posmos esošie tilti un caurtekas.

Deficīts – 170 miljoni

Pirms valsts neatkarības atjaunošanas būvēto tiltu vidējais kalpošanas laiks ir prognozēts 40-50 gadi, un tas nozīmē, ka katru gadu būtu jāpārbūvē ne mazāk par 20

tiltiem. Latvijā ir ļoti daudz tiltu, kas ir būvēti pagājušā gadsimta 60. un 70. gados, un šo tiltu kalpotspēja ir atkarīga no būvniecībā izmantoto materiālu īpašībām, veikto darbu kvalitātes, kā arī uzturēšanas un atjaunošanas darbu regularitātes. Tā kā lielai daļai tiltu remonts savlaicīgi nav veikts, gandrīz pusei valsts tiltu stāvoklis ir vērtējams kā slikts (34,9%) un ļoti slikts (12,1%).

Šā gada sākumā veiktie aprēķini liecina, ka Tiltu programmas deficīts ir apmēram 170 milj. eiro – tā ir summa, kura būtu nepieciešama, lai savestu kārtībā visus valsts pārziņā esošos tiltus.

Regulāri pārbauda

LVC Tiltu daļā strādā inženieri, kuri ikdienā nodrošina tiltu sistēmisku uzraudzību – veic regulāras pārbaudes, lai pārliecinātos par tiltu stāvokli. Par citām tiltu inspekcijām redzams pievienotajā infografikā.

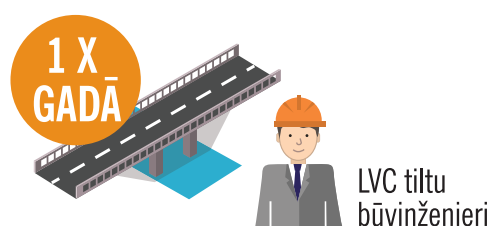
LVC veic arī pašvaldību

tiltu vizuālās inspekcijas – tas ir paredzēts deleģēšanas līgumā, un ik gadu tiek pārbaudīti apmēram 75% no visiem pašvaldību tiltiem. LVC nodaļu ceļu būvīnženieri veic vizuālās pārbaudes, izpēta un nofotografē tiltu, novērtējot tiltu konstruktīvos elementus. Ja tiek konstatēti kādi defekti, tad par to tiek informētas konkrētās pašvaldības, aicinot defektu novērst.

Kas attiecas uz valsts tiltiem, tad patlaban neviens no valsts pārziņā esošajiem tiltiem satiksmei nav slēgts. 51 tiltam ir ieviesti satiksmes ierobežojumi, pārsvarā saistīti ar autotransporta gabarītiem – masu, platumu u. c.

Valsts pārziņā ir tilti, kuru nestspēja ir pietiekama, bet kritiskā stāvoklī ir no saliekamajiem blokiem veidotās tiltu ietves – tām nav atbilstošu drošības barjeru un margu. Tādos gadījumos, satiksmes drošības nodrošināšanai, līdz pārbūvei uz tiltiem tiek novietotas pagaidu barjeras un ierobežota gājēju kustība.

Kas, kā un cik bieži pārbauda LVC pārziņā esošo tiltu tehnisko stāvokli?

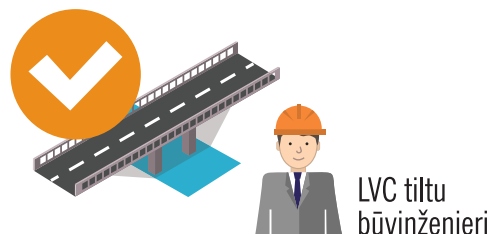


Vispārējās inspekcijas

Veic: LVC tiltu būvīnženieri

Ko pārbauda: novērtē tilta galvenās konstrukcijas. Apzina bojājumus un defektus, kas ietekmē būves nestspēju un satiksmes drošību, kā arī defektus, kas attīstoties var palielināt uzturēšanas izdevumus un ietekmē tilta izskatu.

Cik bieži: reizi gadā

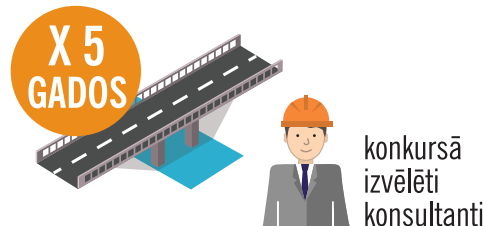


Pieņemšanas inspekcijas

Veic: LVC tiltu būvīnženieri

Ko pārbauda: uzreiz pēc tiltu būvdarbu pabeigšanas fiksē tehniskos parametrus, ģeometriskās novirzes, dokumentē būvniecības defektus. Defektus, ja tādi ir, būvniekiem jānovērš par saviem līdzekļiem.

Cik bieži: Pirms uzbūvētā vai atjaunotā tilta nodošanas ekspluatācijā

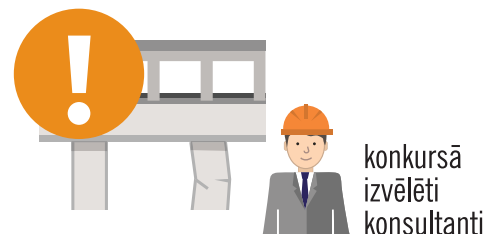


Galvenās inspekcijas

Veic: konkursa kārtībā izvēlēti konsultanti

Ko pārbauda: detalizēti izvērtē tilta tehnisko stāvokli, nosaka bojājumus, to veidus un apjomus, kā arī aprēķina potenciālo darbu izmaksas.

Cik bieži: reizi piecos gados



Speciālās inspekcijas

Veic: konkursa kārtībā izvēlēti konsultanti

Ko pārbauda: ja kādam tiltam ir konstatēti būtiski defekti, kas apdraud tilta nestspēju un satiksmes drošību, veic analītiskus aprēķinus, pārbauda materiālu paraugus, sniedz atzinumu par nepieciešamajiem ierobežojumiem. Prognozē atlikušo tilta kalpošanas laiku un nepieciešamos uzturēšanas pasākumus. Vajadzības gadījumā tiltu pārbauda ar slodzes testu.

Cik bieži: ja vispārējās un galvenajās inspekcijās konstatēti būtiski defekti

sistēmiski uzraudzīti

Darbi uz valsts tiltiem 2018.gadā

Autoceļa indekss	Autoceļš	km	Nosaukums	Veicamie darbi
Tiltu atjaunošanas programma (Valsts budžets)				
A14	Daugavpils apvedceļš (Kalkūni–Tilti)	12,97	Daugava	Jauna brauktuve, siju krāsošana
A6	Rīga-Daugavpils-Krāslava-Baltkrievijas robeža	132,51	Aiviekste	Jauna brauktuve
P28	Priekuļi-Rauna	15,70	Rauna	Jauna brauktuve
P33	Ērgļi-Jaunpiebalga-Saliņkrogs	13,30	Ogre	Jauna brauktuve
V338	Jaunpiebalga-Jēči	1,10	Gauja	Jauna brauktuve
V968	Ogre - Jugla	6,60	Caunupīte	Jauna brauktuve
Tiltu pārbūves programma (Valsts budžets)				
A2	Rīga-Sigulda-Igaunijas robeža	85,6	Kaķupīte	Caurtekas pārbūve
A6	Rīga-Daugavpils-Krāslava-Baltkrievijas robeža	57,200	Caurteka	Caurtekas pārbūve
P9	Ragana-Limbaži	20,84	Aģe	Jauns tilts
P120	Talsi-Stende-Kuldīga	27,80	Abava	Jauna brauktuve, siju pastiprināšana
V85	Jūdaži-Nītaure	7,10	Suda (caurteka)	Jauna caurteka
V250	Blome-Strante-Smiltene	6,31	Nigra	Jauna caurteka tilta vietā
V296	Lodes stacija-Jaunrauna-Veselava	6,30	Rauna	Jauns tilts
Kohēzijas fonds				
A4	Rīgas apvedceļš (Baltezers-Saulkalne)	14,100	Mazā Jugla	Jauna brauktuve
A9	Rīga (Skulte) - Liepāja	108,300	Ciecere	Jauns brauktuves segums
A12	Jēkabpils - Rēzekne - Ludza - Krievijas robeža (Terehova)	72,540	Malta	Jauns brauktuves segums, barjeras u.c.
A12	Jēkabpils - Rēzekne - Ludza - Krievijas robeža (Terehova)	60,900	Kaževa	Jauns brauktuves segums
A12	Jēkabpils - Rēzekne - Ludza - Krievijas robeža (Terehova)	65,920	Malmute	Jauns brauktuves segums
ERAF				
P32	Augšligatne - Skrīveri	59,900	Lobe	Jauna brauktuve
P32	Augšligatne - Skrīveri	56,600	Ogre	Jauna brauktuve
P32	Augšligatne - Skrīveri	69,800	Maizīte	Jauna caurteka tilta vietā
P62	Krāslava-Preiļi-Madona (Atašiene-Ļumāni)	55,825	Preiļupīte	Jauna brauktuve
P62	Krāslava-Preiļi-Madona (Atašiene-Ļumāni)	46,635	Jaša	Jauna brauktuve
P76	Aizkraukle-Jēkabpils	33,800	Ceļa pārvads	Jauna brauktuve
P76	Aizkraukle-Jēkabpils	36,547	Rudzaite	Jauna dzelzsbetona caurteka tilta vietā
P98	Jelgava-Tukums	5,020	Auce	Jauns tilts
P35	Gulbene-Balvi-Viļaka	9,309	Pogupe	Jauna dzelzsbetona caurteka tilta vietā
P111	Ventspils (Leči) - Grobiņa	59,290	Kārpa	Jauna brauktuve
P111	Ventspils (Leči) - Grobiņa	55,990	Saka	Jauna brauktuve
Autoceļu programmas (Valsts budžets)				
A11	Liepāja-Lietuvas robeža(Rucava)	20,000	Tosele	Ietvju demontāža, šuvju un seguma atjaunošana
P20	P20 Valmiera - Cēsis - Drabeši	33,200	ceļa pārvads	Jauna brauktuve
P20	P20 Valmiera - Cēsis - Drabeši		ceļa pārvads pār A2 77,76 km	Jauna brauktuve
INTERREG				
P106	Ezere - Embūte - Grobiņa	12,500	Zaņa	Jauna brauktuve

Lielākie tiltu remontdarbi šogad

Tilts pār Abavu

Tilts pār Abavu uz autoceļa Talsi-Stende-Kuldīga (P120) Rendā būvēts 1936.gadā, bet satiksmei atvērts divus gadus vēlāk – 1938.gadā, un šogad tiltam aprit 80 gadu. Savulaik tilta būvniecībai nepieciešamais cements tika vests no Zviedrijas, bet pārējie izejmateriāli bija vietējās izcelsmes. Tilts ir 62,5 m garš un 6,2 m plats. Kopš tilta būvniecības apjomīgi remontdarbi tiltam nav veikti, vien pāris reizes atjaunots brauktuves segums.

Tilta ekspluatācijas rezultātā bija bojāti siju gali. Tilta nestspēja mūsdienu prasībām bija nepietiekama, turklāt brauktuves platums mūsdienām bija par šauru – divas smagās mašīnas uz tilta nevarēja pabraukt viena otrai garām, nesaskaroties spoguļiem.

Kaķupītes caurteka

Pirmie ieraksti par Kaķupītes caurteku, kas atrodas Vaivē uz Vidzemes šosejas (A2), ir datēti ar 1850.gadu, un tā ir viena no senākajām valsts pārvaldībā esošajām būvēm. Precīzs izbūves laiks nav zināms. Vēsturiskā caurteka 70 cm biežumā ir būvēta no ķieģeļiem.

Apsekošanas laikā tika konstatēts, ka, salīdzinot ar 1996.gadā veiktajiem mērījumiem, vecā ķieģeļu caurteka bija nosēdusies par 17 cm un draudēja sagāzties.

Pārbūves laikā tiks izveidota jauna dzelzsbetona konstrukcija, kurai iekšpusē vienā kārtā tiks izklāti ķieģeļi,

Tilts pār Daugavu

Daugavpils apvedceļa (Kalkūni–Tilti) (A14) 12,97. km ir sākta tilta pār Daugavu atjaunošana. Tiltam tiks pilnībā nomainīta brauktuve un attīrītas no rūsas un nokrāsotas četras metāla kopņu konstrukcijas, kā arī ieklāta jauna



Būvdarbu laikā tiks veikta siju pastiprināšana – zem esošā tilta tiks izbūvēta papildu armatūras kārtā un pēc pārbūves tilta platums būs 7 metri – 3,5 m katra josla. Šis būs pirmais valsts pārziņā esošais tilts, kuram pie stiegrām pievienos sprieguma mērītājus – tas tilta ekspluatācijas laikā ļaus monitorēt, kādas slodzes

tiltam ir jāiztur. Pēc atjaunošanas ietve atradīsies tikai vienā tilta pusē un tā būs 1,5 m plata.

Patlaban satiksme notiek pa pagaidu apbraucamo tiltu – tam ir trīs laidumi, tas ir 60 m garš.

Plānots, ka tilta pārbūve noslēgsies šogad novembra beigās. Darbus veic SIA “Tilts”, un plānotās izmaksas ir 0,95 milj. eiro (ar PVN).



kas ņemti no vecās caurtekas velves.

Plānots, ka caurteka tiks izbūvēta šogad, bet brauktuves

segums tiks pabeigts nākamgad. Caurtekas pārbūvi veic SIA “Rīgas tilti” un plānotās izmaksas ir 0,86 milj. eiro (ar PVN).



Ko partijas sola darīt autoceļu labā

Šogad 6.oktobrī gaidāmas 13.Saeimas vēlēšanas. Lai noskaidrotu politisko partiju viedokli par ceļu nākotni Latvijā, “Autoceļu Avīze” veica aptauju. Atbildes gaidījām no deviņām partijām, kuru reitings atbilstoši SKDS no 7.-17. jūlijam veiktajai aptaujai bija virs 1%. No visiem uzrunātajiem politiskajiem spēkiem tikai partija “Jaunā Vienotība” neatrada iespēju noformulēt savu viedokli.

1. Izvērtējot valsts ceļu tīklu (20 081 km), identificēti apmēram 4000 km vietējo ceļu, kuriem nav stratēģiskas nozīmes, - šajos posmos ir samazināta satiksmes intensitāte, tie neved uz skolām vai citām sabiedriski nozīmīgām vietām, nepilda sākotnējo funkciju – savienot dažādas apdzīvotas vietas dažādos pagastos. Taču šo ceļu uzturēšanai vajadzīgs liels finansējums. Ko ar šiem ceļiem darīt?
2. Jau pašlaik viens Latvijas iedzīvotājs uztur apmēram 4 reizes vairāk ceļu metru, nekā vidēji Eiropā. Ņemot vērā demogrāfisko situāciju (īpaši reģionos), vai valsts ceļu tīkls būtu jāsamazina?
3. Kā panākt lielāku finansējumu no valsts budžeta valsts autoceļu tīkla uzturēšanai un attīstībai?
4. Vai jūsu partija ir par/preto autoceļu fondu – iezīmētu finansējumu no ieņēmumiem, kas gūti no akcīzes nodokļa par naftas produktiem? Cik % tam būtu jābūt?

Saskaņa
Sociāldemokrātiskā partija

SASKAŅA:

“Finansējums ceļiem pilnībā jāpiesaista visām autovadītāju samaksātajām iemaksām, tostarp degvielas akcīzes nodoklim”

1. Šādiem ceļiem būtu samazināma uzturēšanas klase un finansējums līdz minimumam, izvietotas attiecīgas ceļa zīmes, ka ceļi netiek uzturēti pienācīgā kvalitātē, tomēr tie nebūtu slēdzami pavisam.

2. Ceļu tīkls nebūtu mērķslēgti (administratīvi) jāsamazina, būtu jāsamazina finansējums šo ceļu uzturēšanai, ja tiešām tos neviens vairs nelieto, jāuzstāda attiecīgas ceļa zīmes un jāpārtrauc to uzturēšana.

3. Finansējums ceļu uzturēšanai no valsts budžeta ir pakāpeniski jāpalielina. Tas būtu pilnībā jāpiesaista visām autovadītāju samaksātajām iemaksām un vismaz 80% no degvielas akcīzes nodokļa. Papildus tam, veicot dažādas nozaru reformas (veselība, izglītība, u.c.), kā arī reģionālās reformas, finansējuma aprēķinos jāiekļauj arī ceļu tīkla

sakārtošanas un uzturēšanas izmaksas attiecīgu reformu īstenošanai.

4. “Saskaņa” iestājas par autoceļu fonda atjaunošanu, tas norādīts arī “Saskaņas” programmā 13. Saeimas vēlēšanās.



ZAĻO UN ZEMNIEKU SAVIENĪBA:

“Autoceļu tīkla sakārtošana jānosaka kā viena no valdības prioritātēm”

1. Vietējās nozīmes autoceļi ilgus gadus ir bijuši pabērna lomā, tiem tika atvēlēts vismazākais finansējums un rezultātā šo ceļu tehniskais stāvoklis lielākoties nav apmierinošs. Lai sekmīgāk strādātu pie ceļu tīkla sakārtošanas, ir nepieciešama stratēģiska plānošana, lai turpmāk, plānojot remontdarbus, būtu iespējams izvērtēt arī sociālekonomiskos aspektus. VAS Latvijas Valsts ceļi sadarbībā ar SIA Jāņa sēta ir veikusi Latvijas autoceļu tīkla inventarizāciju un šobrīd valsts un pašvaldību rīcībā ir vērtīgs interaktīvs rīks, kas ļauj vērtēt ne tikai ceļu tehnisko stāvokli un satiksmes intensitāti, bet arī sociālekonomiskos faktorus, kas ir īpaši būtiski reģionu kontekstā.

Ceļu tīkla izvērtējums

ļauj turpmāk autoceļu remontdarbus plānot, ņemot vērā iespējamās izmaiņas skolu tīklā, sabiedriskā transporta kustības maršrutus un skolēnu pārvadājumus, elektroenerģijas patēriņu, iedzīvotāju skaita izmaiņas, satiksmes intensitāti, kravas transporta kustību un citus faktorus. Pētījums būtu jāpapildina arī ar informāciju par nodokļu nomaksu, ņemot vērā faktiskās adreses, kas sniegs vēl skaidrāku un reālāku uzņēmējdarbības atspoguļojumu.

Ņemot vērā, ka inventarizācijas rezultātā izvērtēts arī autoceļu pārvaldības modelis, apzinot valsts, pašvaldību, mežu un privātos autoceļus, ir nepieciešams turpmāk diskutēt ar pašvaldībām par iespējamu atsevišķu autoceļu pārvaldības modeļa maiņu, piemēram, nododot atsevišķus valsts ceļa posmus pašvaldībām. Kopā ar Latvijas Pašvaldību savienību jānotiek sarunām ar visām pašvaldībām, kuru teritorijā ir no valsts pašvaldībām nododamie autoceļu posmi. Nododot vietējo autoceļu posmus pašvaldībām, tiem līdzī vajadzētu sekot arī finansējumam, ko šobrīd no valsts puses ik gadu iegulda konkrēto posmu ikdienas uzturēšanā. Ir jāstrādā pie pleca, apvienojot dažādus resursus autoceļu kvalitātes un mobilitātes uzlabošanai.

2. Valsts autoceļu tīkls ir veidojies vēsturiski, tam katram ir bijusi sava nozīme un loma. Šobrīd dienaskārtībā nav sarunas par kāda ceļa mazināšanu, bet gan ir nepieciešama ilgtermiņā prognozējama un stratēģiska plānošana gan autoceļu remontdarbu,

gan uzturēšanas ziņā. To šobrīd ir iespējams darīt, izmantojot jau pieminēto interaktīvo rīku, kas parāda tieši sociālekonomisko efektu un nepieciešamību sakārtot autoceļu tīklu, piemēram, mainot tā pārvaldības modeli.

3. Pirmkārt, ir jānosaka autoceļu tīkla sakārtošana kā viena no valdības prioritātēm, ņemot vērā to, ka infrastruktūras attīstība, īpaši reģionos, ir viens no attīstības, tai skaitā uzņēmējdarbības sekmēšanas, pamatelementiem. Valsts budžetā nav iespējams atņemt naudu kādai citai nozarei, bet, veicinot ekonomisko izaugsmi un tautsaimniecību, būtu jānopelna vairāk līdzekļu. Rezultātā būtu iespēja autoceļu infrastruktūras sakārtošanai novirzīt lielāku finansējumu, īpaši reģionālajiem un vietējiem ceļiem. Viens no efektīvākajiem risinājumiem ir prognozējams ilgtermiņa finansējums jeb Autoceļu fonds, kas ļauj ilgtermiņā stratēģiski plānot autoceļu tīkla sakārtošanu. Vienlaikus notiks diskusijas par jaunā ES plānošanas perioda 2021.- 2027. gadā finansējumu, kur varētu tikt atvēlēti līdzekļi autoceļu infrastruktūrai.

4. Diemžēl šodien redzam sekas nepārdomātam lēmumam par Autoceļu fonda likvidēšanu. ZZS atbalsta Autoceļu fonda atjaunošanu, ko vēlas arī pašvaldības, jo tas ir efektīvākais veids, kā ilgtermiņā plānot un īstenot autoceļu infrastruktūras sakārtošanu. Risinājums varētu būt no 2020. gada ieņēmumus no akcīzes nodokļa par naftas produktiem novirzīt autoceļu remontdarbiem, pakāpeniski palielinot apjomu par 5% gadā, līdz tiek sasniegts ikgadējs finansējuma apjoms, kas atbilst ieņēmumiem no transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa, autoceļu lietošanas nodevas, kā arī 70% no prognozētajiem valsts budžeta ieņēmumiem no akcīzes nodokļa par naftas produktiem.



KPV LV:

“Ir nepieciešams un ir iespējas atrast finansējumu ceļiem, optimizējot citus tēriņus”

1. Ceļi ir jāsaglabā, jo tie ved pie Latvijas iedzīvotāju izaugsmes, kas par to maksā nodokļus un nodarbojas ar savu saimniecisko darbību, nav pieļaujams, ka šos ceļus posmus pamet novārtā! Ir nepieciešams un ir iespējas atrast finansējumu ceļiem, optimizējot citus tēriņus, kurus mēs redzam kā neracionāli iztērētus, kaut vai piemēram, novirzot pārmērīgi lielo finansējumu, kas piešķirts Latvijas simtgades svinībām. KPV LV

vēlas panākt iedzīvotāju skaita pieaugumu valstī, kas prasīs atbilstošu ceļu infrastruktūru.

2. Nē, jādoma par iedzīvotāju skaita pieaugumu un nodokļu efektīvāku iekasēšanu.

3. Beigt izšķiest līdzekļus valsts pārvaldē, racionāli pieiet tēriņiem, valstī nauda ir, nemākam to pareizi novirzīt.

4. Esam pret Autoceļu fondu kā jaunu papildu iestādi, taču uzskatām, ka Satiksmes ministrijai būtu aktīvāk jālobē savas intereses ceļu sakārtošanai, ko, mūsaprāt, satiksmes ministrs U. Augulis tagad nedara, ņemot vērā, ka visas finanses valstī praktiski tur savās rokās ZZS!



JAUNĀ KONSERVATĪVĀ PARTIJA:

“Vienu no valdības darba gadiem pasludināsim par autoceļu prioritātes gadu »

1.-2. JKP īsteno ceļu reformu, mazāk izmantotos vietējos ceļus nododot pašvaldībām un privātajam sektoram. Mēs neatbalstām U.Auguļa (ZZS) piedāvājumu noplicināt jau tā nepietiekamo finansējumu valsts ceļu uzturēšanai, pašvaldībām piesolot faktiskajam izmaksām neatbilstoši lielu valsts līdzmaksājumu - 1600 eiro uz kilometru. Standartā, kas definē autoceļu platumu, ierosināsim noteikt, kādas kategorijas (vietējiem un reģionāliem) autoceļiem platumu samazināms, tādējādi samazinot autoceļu uzturēšanas un izbūves izmaksas.

3.-4. JKP nodrošinās autoceļiem ilgtermiņā prognozējamu un pa gadiem sabalansētu finansējumu. Atbalstām finansējuma saistīti ar akcīzes nodokļa degvielai pieaugumu, nosakot obligātu minimālo finansējuma apjomu no iekasētā nodokļa apjoma. Runas par Autoceļu fondu, kas kādreiz ir bijis un ko likvidējusi Repšes valdība, ir neproduktīva skatīšanās pagātnē. JKP piešķirs lielāku neatkarību un plašākas pilnvaras valsts VAS “Latvijas valsts ceļi”, pārveidojot to par autoceļu līdzekļu turētāju, pirms tam veicot reformas LVC vadībā. LVC tiks īpašumā nodoti ar autoceļiem saistītie valsts īpašumi, kuru apsaimniekošanā iegūtos līdzekļus varēs novirzīt ceļu remontam. Mūsu mērķis – straujāk palielināt ceļu ar melno segumu īpatsvāru. Līdzīgi kā Polijā JKP atbalstīs lielāku valsts/LVC līdzfinansējumu par ES fondu līdzekļiem veikto ceļu remontos. Mēs atbalstīsim aktīvu LVC aizņemšanos Valsts kasē un

starptautiskos finanšu tirgos stratēģisko un reģionālo ceļu remontiem. Vienu no valdības darba gadiem pasludināsim par autoceļu prioritātes gadu (līdzīgi kā Kučinska valdības laikā – izglītības un veselības reformām), piešķirot papildu bāzes līdzekļus autoceļu remontam. Līdzekļu racionālai izmantošanai mēs pievienosim CSDD pie valsts VAS “Latvijas valsts ceļi”.



NACIONĀLĀ APVIENĪBA:

“Valstij savā pārziņā ir jāpatur ceļi, kas savieno pagastu centrus, ved uz izglītības iestādēm un citām sabiedriski un saimnieciski nozīmīgām vietām vietvaru teritorijās”

1. Valstij jārikojas pēc subsidiaritātes principa - jūsu jautājumā norādītie 4000 km vietējo ceļu ir jānodod pašvaldību pārraudzībā. Tālāk pašvaldībām sadarbībā ar apkaimes laudīm un uzņēmējiem jālemj, kādā prioritārā kārtībā vietējos ceļus uzturēt. Valstij no šādu ceļu uzturēšanas oficiāli jāatsakās. Vienlaikus “Nacionālā apvienība” iestāsies par to, ka administratīvi teritoriālās reformas turpinājuma ietvaros pašvaldībām, kuras vienojas par racionālu sadarbību, kas ietekmē satiksmes intensitāti starp konkrētām apdzīvotām vietām, būs iespēja saņemt no valsts budžeta atbalsta finansējumu, lai uzturētu pašvaldībai nodoto vietējo ceļu posmus.

2. Ir veikta Valsts autoceļu tīkla inventarizācija un secināts, ka valstij lietderīgāk ir teju 4000 kilometru valsts vietējās nozīmes autoceļu nodot pašvaldību pārziņā. Satiksmes ministrijas izveidota domnīca ir izstrādājusi kritērijus, pēc kādiem vērtēt, kursu ceļus nodot pašvaldību pārraudzībā. Valstij savā pārziņā ir jāpatur ceļi, kas savieno pagastu centrus, ved uz izglītības iestādēm un citām sabiedriski un saimnieciski nozīmīgām vietām vietvaru teritorijās. Jāizvērtē, vai zināmu daļu valsts vietējo ceļu vai to posmu savā pārziņā var pārņemt “Latvijas Valsts meži”. Vietvarām sadarbībā ar apkaimes uzņēmējiem un lauksaimniekiem, piesaistot Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas pārstāvjus, jāvērtē, kādā mērā uzņēmēji un pašvaldība var sadarboties, lai uzturētu konkrētajiem uzņēmējiem nozīmīgos ceļu posmus. Vienoti

ar minētajiem risinājumiem noteiktā termiņā ir jāpanāk, ka no katra pagasta centra uz tuvāko un saimnieciski nozīmīgo pilsētu – attīstības centru – novada lūdim būs iespēja aizbraukt pa cietā seguma ceļu (asfalts vai dubultā virsmas apstrāde). Lai to sasniegtu, ir jāpieņem un jāīsteno skaidrs valsts plāns ar noteiktajiem ceļu posmiem, darbu termiņiem un iezīmētu finansējumu.

3. Valstij jāplāno prognozējams ikgadējs publisko līdzekļu (t.sk. arī Eiropas Savienības un pašvaldību) pieaugums ceļu uzturēšanai un attīstībai. Jāturpina prognozēto degvielas akcīzes nodokļa ieņēmumu pārsniegumu novirzīt vietējās un reģionālās nozīmes autoceļu remontiem. Taču ļoti būtiski ir ar iespējami lielu atdevi veikt pasākumus, kas celtu ceļiem piešķirto līdzekļu ieguldījumu lietderību, vidējā un ilgā termiņā. Jāizvērtē līdzekļu izmantošanas efektivitāte (Latvijas sadzīvē ar citām valstīm norāda uz lielām “rezervēm”). Ļoti būtiski ir turpināt sekmēt konkurenci starp ceļu būvniekiem, rīkojot atklātus starptautiskus konkursus par ceļu būves projektiem, lai novērstu pašreizējo pārāk šauru konkurenci starp neredzām vietējām firmām. Jāpaaugstina kvalitātes prasības un to kontrole; jāveido līdzsvarotā ikgadējo pasūtījumu plānojumus, kas izskaustu cenu un resursu lēcienveidīgu pieprasījumu. Pasūtītājam no ceļu būvnieka jāprasa ilgstošākas garantijas

4. Neatbalstām speciālo budžetu veidošanu, bet vienlaikus nodrošināsim ceļu attīstības un uzturēšanas plānotajiem prognozējamus, pieaugošus līdzekļus. Konceptija, ka iezīmēts akcīzes nodoklis no naftas produktiem ir galvenais ceļu finansēšanas pamats, nozīmētu bremzēt jaunu tehnoloģiju ienākšanu autoceļu transportā.

Attīstībai Par!

ATTĪSTĪBAI PAR:

“Valsts un pašvaldību autoceļi būtu jāskata kopā kā publiskā īpašumā esošie ceļi, jo finansējuma avots tiem principā ir viens”

1. Viena risinājums visiem šiem ceļiem nebūs, katrs jāskatās individuāli, bet rīcības scenārijs un risinājumu variantu varētu būt šādi:

- daļu no ceļiem varētu nodot pašvaldībām, par attiecīgo daļu palielinot mērķdotāciju

atbilde jau sniegta pie pirmā jautājuma par valsts autoceļu nodošanu pašvaldībām vai privātpersonām, taču tas nav problēmas risinājums. Mēs saprotam, ka VAS “Latvijas Valsts ceļi” rūpējas par valsts īpašumā esošajiem ceļiem, tāpēc arī šāds jautājums, taču tas jāskata plašāk. Kopējo autoceļu tīklu masveidā samazināt nav saprātīgi, jo, ja jau ceļš ir, tad tas nozīmē, ka kādam tas vajadzīgs, lai nokļūtu no punkta A uz B vai arī lai piekļūtu īpašumiem. Valsts un pašvaldību autoceļi būtu jāskata kopā kā publiskā īpašumā esošie ceļi, jo finansējuma avots tiem principā ir viens – publiskie līdzekļi, neatkarīgi no tā, kurā valsts vai pašvaldību kontā tie atrodas, un galvenais no tiem ir Valsts autoceļu fonds, neatkarīgi no tā, cik liela vai maza daļa ik gadu tiek novirzīta pašvaldībām. Tāpēc vienīgais reālais publisko līdzekļu ietaupījums būtu, nododot atsevišķus zemākās kategorijas ceļus to galvenajiem lietotājiem, kuri ir spējīgi tos uzturēt – tie varētu būt uz ražotnēm vedošie ceļi, vai arī ceļi, kurus pārsvarā izmanto lielie zemnieki vai mežsaimnieki, lai piekļūtu saviem īpašumiem.

3. Pirmkārt, nobalsojot par “Attīstībai / Par!”. Otrkārt, ar cipariem, uz konkrēta autoceļu posma piemēra politikiem pierādot, par cik procentiem vairāk nākotnē būs jāiegulda, ja savlaicīgi netiks ieguldīts ikdienas un periodiskajā uzturēšanā. Jārūnā pārbaudītu, ticamu,

būvniecības apjomu svārstību izsauktās negatīvās ietekmes uz būvniecības tirgu, kas sagaidāmas no 2020. gada, beidzoties ES fondu finansējumam. Tāpēc mūsu programmā ir atrodams arī teksts: “Veicināsim veselīgu konkurenci iepirkumos un autoceļu būvniecības tirgus stabilitāti, izvairoties no krasām, tirgu graužošām būvdarbu apjomu izmaiņām pa gadiem.”



NO SIRDS LATVIJAI

NO SIRDS LATVIJAI:

“Ceļiem jānodod visi ieņēmumi no degvielas akcīzes nodokļa”

1. Mazie ceļi noteikti jā saglabā vairāku iemeslu dēļ. Pirmkārt, mazie ceļi jā saglabā nevis tikai tāpēc, ka tie ved uz kādu stratēģiski svarīgu centru vai apdzīvotu vietu, bet tādēļ, lai būtu iespējams nodrošināt saimniecisko dzīvi, tūrisma un dzīvošanu reģionos. Stratēģiski svarīgs šobrīd ir katrs cilvēks, ģimene, kurš dzīvo ārpus pilsētām - ir valstiski jāpanāk, lai cilvēkiem “teorētiski” jebkurā Latvijas vietā būtu iespēja dzīvot un attīstīt savu saimniecību, darbību utt. Kā iespējamo risinājumu piedāvājam nodot daļu no šiem vietējās nozīmes ceļiem pašvaldību rīcībā, jo tās vislabāk zinās katra konkrētā ceļa pielietojumu, lokālo svarīgumu un ilgtspēju – tikai vietējie var reāli izvērtēt, kuru vajag uzturēt augstākā un kuru mazākā mērā.

Pagaidām Latvijas likumdošana vēl neļauj šādus ceļus nodot privātpersonām, bet nākotnē būs jāvērtē par tādiem ceļiem, kas ved uz vienu privāto īpašumu/sētu - vai un kā to uzturēšanu uzdot šīm privātpersonām kā pienākumu. Šeit ir jābūt noteikumam, ka viensēta pati ir atbildīga nodrošināt tādu ceļa kvalitāti, lai viņš pats un palīdzības dienesti var pa to izbraukt.

Visbeidzot šie mazie ceļi pietiekami bieži tiek izmantoti sezonāliem saimnieciskiem procesiem – lauksaimniecības tehnikas vai kokmateriālu pārvietošanai, kas ir Latvijas top prece eksportam. Šādus ceļus slēdzot, kļūs apgrūtināta vai pat neiespējama kokmateriāla izvešana. Bet katru tādu gadījumu izvērtēt vajadzētu tieši pašvaldībām, nevis valsts līmenī.

2. Daļa šo ceļu, kas ir pašvaldības teritorijā, būtu jānodod pašvaldībām, bet starpno vadu ceļi arī turpmāk ir jāpatur valsts pārvaldībā. Un to uzturēšanas risinājums ir racionalizējot un vēl vairāk detalizējot ceļu tīklu uzturēšanu (radot jaunas, zemākas uzturēšanas kategorijas), balstoties uz tā izmantošanas veidu un intensitāti – piemēram, ar kādu segumu ceļi tiek apstrādāti, cik bieži tīrīti, greiderēti (varbūt pat - cik bieži plauti) utt. Vēl daudz kur Latvijā var redzēt tādas grants ceļus, kur četras smagās mašīnas var

izmainīties viena otrai blakus. Tātad – vieta racionalizācijai būs jāatrod, jo pārstājot uzturēt ceļus (tiem pazūdot), pazūd arī jebkāda cerība, ka ceļiem pieguļošajās zemēs atnāks vai atgriezīsies cilvēki.

Visur, kur tas vien ir iespējams un racionāli - mazākas nozīmes un vietējos ceļus pašvaldības var uzturēt ar šiem ceļiem tuvāk esošajiem privātajiem spēkiem un tehniku. Tikai pašvaldība var zināt un izveidot tādas sadarbības veidus, kas ir savstarpēji izdevīgi un kas uztur tādu kvalitāti, kas ir atbilstoša reālai vajadzībai.

Ceļu pārvaldi palīdzētu efektīvīzēt arī papildinājumi Būvniecības likumā – veiksmīgāk jāizstrādā konkrēti punkti, kas attiecas tieši uz ceļiem. Tikko tas tieši vai netieši skar ceļu infrastruktūru, pirms visu (arī maznozīmīgu) būvniecības darbu veikšanas, tagad likums paredz milzīgu birokrātisku dokumentācijas apjomu, kas prasa cilvēku un laika papildu resursus, tā sadārdzinot ne tikai konkrēto projektu, bet arī negatīvi ietekmējot ceļu uzturēšanu, izbūvi, to efektivitāti kopumā.

Pirms gatavoties valsts ceļu tīklu samazināšanai, ir jārada kopējā valsts stratēģija, kas arī noteiks vajadzību pēc infrastruktūras un tās veidiem.

3. Vienkārši jāparedz valsts budžetā šie līdzekļi! Tai skaitā ceļiem jānodod visi ieņēmumi no degvielas akcīzes nodokļa.

Zemākās nozīmes autoceļa uzturēšanai pašvaldībām visticamāk prasīs mazāk resursu, nekā šobrīd tam tērē VAS Latvijas ceļi.

4. Partijas programmas 12.punkts - visus ieņēmumus, kas veidojas no degvielas akcīzes nodokļa, pilnā apmērā novirzīsim Latvijas autoceļu atjaunošanai un saistītās infrastruktūras izbūvei.



LATVIJAS
REĢIONU
APVIENĪBA

LATVIJAS REĢIONU APVIENĪBA:

“50% no Latvijas “Valsts mežu peļņas” būtu jānovirza 1. un 2. šķiras ceļu remontam un uzturēšanai”

1. Nav vienota risinājuma visā valstī! Jebkurš no ceļiem reiz ir būvēts ar nolūku, tāpēc nedrīkst voluntāri apgalvot, ka tie nav vajadzīgi! Jānodod iespēja nodot ceļus pašvaldību īpašumā, saglabājot esošo to finansējuma apjomu. Tad tas būtu pašvaldības ziņā pieņemt lēmumu par ceļu uzturēšanas klasi un lietderību. Piemēram, ja kādreiz ceļš veda uz kolhoza centru un bija noslogots, tad

šodien, iespējams, tas ir nepieciešams lauksaimniekiem piekļūšanai pie savu zemju apstrādāšanas. Tādā gadījumā pašvaldība var ar šiem lauksaimniekiem risināt jautājumu par kopīgu ceļa uzturēšanu. Taču kopumā ceļi jāuztur ikdienas normālas lietošanas kārtībā. Iespējams šajā brīdī kādam no ceļiem stratēģiskas nozīmes nav, bet jāskatās arī nākotnē un jāizvērtē šo ceļu potenciāls. Cilvēki atgriezīsies un saimnieciskā darbība atjaunosies vispirms tur, kur ir ceļi, ūdens un elektrība. Tieši tāpēc šo ceļu nozīmē ir liela.

2. Nav māksla likvidēt! Daudz no ceļiem bojā kokrūpnieki, tāpēc 50% no Latvijas “Valsts mežu peļņas” būtu jānovirza 1. un 2. šķiras ceļu remontam un uzturēšanai. Tāpat daudzi otras šķiras ceļi būtu jānoasfaltē, lai mašīnu plūsmas nekoncentrētos tikai uz dažiem valsts autoceļiem, kas ir kaut cik sakārtoti, bet tai pat laikā arī ļoti pārslogoti. Ja būs asfaltēti arī otrās šķiras ceļi, tad, ņemot vērā nelielos attālumus mūsu valstī, braucēji izmantos ne tikai pārslogotās lielās autostrādes, bet arī mazākos un klusākos ceļus, lai nokļūtu savos gala mērķos. Savukārt, ja runājam par ceļu saglabāšanu demogrāfijas kontekstā, tad jāstrādā pie tā, lai risinātu demogrāfijas problēmu visas valsts kontekstā, kā arī mudinātu cilvēkus atgriezties Latvijā un tieši lauku reģionos. Bez sakārtotas infrastruktūras tas nebūs iespējams.

3. Atjaunot Autoceļu fondu, nodrošinot stabilu valsts līdzekļu investīciju vismaz 300 miljoniem EUR gadā. Nodrošinot neatkarīgu kontroli pār ceļu projektu izstrādi un uzraudzību, piesaistot ES valstu speciālistus, jo šobrīd sakarā ar “Latvijas Valsts ceļu”, “Latvijas autoceļu uzturētāja” un Satiksmes ministrijas darbinieku ciešajam korporatīvajām saitēm ar ceļu būvētājiem, projektos bieži tiek paredzēti nevajadzīgi papildu darbi, kuru rezultātā izmaksas vienam projektam var sadārdzināties par 20-30%, kas gadā kopā ir vairāki miljoni EUR.

Tāpat jābūt valdības rosinātam un Saeimas pieņemtam lēmumam, kas paredz, ka visi nodokļi, ko maksā autotransporta īpašnieki, izlietojami tikai autoceļu uzturēšanai un attīstībai. Jāpārskata un jāanalizē ceļu uzturēšanas izmaksas, lai izvērtētu, vai nodokļu maksātāju nauda tiek tērēta racionāli un lietderīgi.

4. Latvijas Reģionu Apvienība uzskats nav mainījies – Autoceļu fonda likvidēšana bija ļoti nopietna kļūda. Mēs esam par finansējumu, kas ir konkrēti iezīmēts autoceļu uzturēšanai. Autoceļu fondam ir jābūt un tam jānovirza visi akcīzes nodokļa no naftas produktiem ieņēmumi, lai nekaļējoties sakārtotu visus esošos ceļus un tiltus līdz atbilstošam tehniskajam stāvoklim.

Runājot par Autoceļu ekspluatācijas nodokli, uzskatam, ka tas ir jāatceļ privātpersonu vieglajiem transportlīdzekļiem. Tas būtu jāiekļauj degvielas cenā – tāda veidā īsteno ti principu “maksā tas, kurš brauc”.



par ceļu kvalitāti. Nepieciešams izvērtēt iespēju būvēt betona ceļus, kuri kalpo ilgāk par asfalta ceļiem. Jāpārskata ceļu būves standarti, lai neprojektētu nepamatoti platus ceļus, kur tādi nav nepieciešami. Lauku ceļu sakārtošanai primāri ir nepieciešams atrisināt meliorācijas problēmu. Likumdošanā jānoteic, ka slēgtam meliorācijas lokam jābūt vienam atbildīgajam pārvaldniekam, kuram ir nepieciešamas zināšanas un aprikojums, lai uzturētu meliorācijas sistēmas. Zemes īpašniekiem tāds apsaimniekotājs ir jāizvēlas un jāveic tam regulārie maksājumi par meliorācijas sistēmas uzturēšanu.

pašvaldībām, bet pirms tam izvērtējot attiecīgās pašvaldības kapacitāti jeb spēju un kompetenci šos ceļus uzturēt;

- zemas intensitātes ceļiem samazināt ceļu uzturēšanas klasi un/vai izstrādāt zemākus uzturēšanas kritērijus;

- vietās, kur ceļi nepieciešami viena vai vairāku īpašnieku vajadzībām (attiecībā gan uz fiziskām, gan juridiskām personām), vienoties par ceļu nodošanu privātajiem īpašniekiem, saglabājot vai atsevišķos gadījumos pat nesaglabājot publiskās lietošanas infrastruktūras statusu.

2. Attiecībā uz valsts īpašumā esošajiem ceļiem daļēji

pierādāmu skaitļu valodā un atsaucoties uz neatkarīgiem pētījumiem un citu valstu piemēriem.

4. Jā, mēs esam par Autoceļu fonda atjaunošanu. Mūsu partiju apvienības programmā ir šādi vārdi: “Autoceļiem beidzot novirzīsim likumā paredzētos 80% no akcīzes nodokļa par degvielām.”

Mēs apzināties, ka no pašreizējiem aptuveni 30% uz 80%, iespējams, viena gada laikā pāriet nebūs iespējams, taču Saeimas saaukuma laikā – 4 gados tas noteikti ir realizējams, vēl jo vairāk – tas ir nepieciešams, lai novērstu kraso autoceļu

Mašīnā pēkšņi kaut kas ieklaudzējās, nodrebēja, un autovadītājs nolēma iebraukt tuvākajā autoservisā pārbaudīt. Nelielā servisa meistars lēnām apgāja apkārt mašīnai, uzmanīgi to apskatīja, pēc tam paņēma instrumentu un maigi uzsita kaut kur zem motora pārsega. Visa klabēšana un drebēšana kā ar roku noņemta. Apmierinātais autovadītājs jautā:

- Cik es jums esmu parādā?
- 300 eiro.
- Kāpēc tik dārgi? Sagatavojiet atšifrējumu!

Meistars kaut ko uzrakstīja uz lapiņas un atdeva autovadītājam. Tas lasa: "Par sitienu ar instrumentu 5 eiro, par to, ka zināju, kur uzsist, 295 eiro."

★ ★ ★

Divas blondīnes, nesen ieguvušas tiesības, dodas izbraukumā ar zaporožeciem, kuras piesardzīgie vīri tām uzdāvinājuši. Pēkšņi vienai noslāpst motors. Tā, atver priekšā esošo bagāžnieku, domājot, ka tur ir motors, un izbrīnīta sauc draudzenei:

- Man nosperts motors.
- Otra, vēlēdamies izpalīdzēt, atver aizmugurē esošo motora pārsegu, domādama, ka tas ir bagāžnieks, un sauc preti:
- Tas nekas, es palīdzēju – man ir rezerves.

★ ★ ★

Noticis CSNg, policists, aprunājies ar cietušās automašīnas vadītāju, pieiet pie otras. Tur stāv vīrs un sieva. Policists jautā:

- Kurš vadīja šo mašīnu?
- Sieva atbild:
- Es...
- Policists neizpratnē:
- Cietušais apgalvoja, ka pie stūres bija vīrietis.
- Sieva atbild:
- Pie stūres bija vīrs, bet vadīju es.

★ ★ ★

Kāds cienījama vecuma kungs stāsta draugam:

- Mūsu *maršrutniekus* visi kritizē, bet velti... tie nemaz nav tīši slikti. Vakar sastrēgumu laikā vienā braucu ar milzu baudu...
- No kā tad bauda?
- Tādas tuvības pēdējos gados man pat ar sievu nav bijis...

★ ★ ★

Vasara, karstums... Pieturā stāvošais autobuss lēnām uzsāk kustību un, virzoties lejā no kalna, lēnām uzņem ātrumu. Pēkšņi no pieturā esošā kioska tam pakaļ nesas vīrietis. No atvērtā loga izliecas kāds pasažieris un jautri uzsauc:

- Nesteidzies, vecīt, šo autobusu tu vairāk nenokārsi, gaidi nākamo!
- Es jau labprāt, bet esmu šī autobusa šoferis!

★ ★ ★

Ierēdnis, kuram piešķirts jauns personīgais šoferis, sēžas mašīnā un jautā:

- Kāds tev uzvārds?
- Labāk sauciet mani vārdā. Pēteris!
- Es šoferus esmu pieradis uzrunāt uzvārdā. Nu?
- Uzvārdā būs neērti, labāk sauciet mani vārdā!
- Es pats izlemšu, kā man ērtāk, saki uzvārdu!
- Saprotiet, mani sauc Pēteris Saulīte...
- Labi, Pēteri, braucam! ☺

PASTĀSTI PAR SAREŽĢIJUMIEM UZ CEĻA!

80005555

LVC bezmaksas diennakts tālrunis



Zog autoceļu
aprikojumu



Uz ceļa šķērslis



Beigts dzīvnieks



Slidens ceļš



VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI

Autobraucēju brīvdienu ceļvedis

Septembris, 2018



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



29.septembris
Rīga, Doma laukums
**Miķeļdienas gada-
turgus Vecrigā**



6.–12.septembris
Rīga. **Starptautiskais
Jaunā teātra festivāls
Homo Novus**. Vairāk infor-
mācijas: www.homonovus.lv



8.septembris
Rīga. **Baltā nakts**
Vairāk informācijas:
www.baltanakts.lv



2.septembris
Sigulda, Svētku laukums
Retro velo tūrisma brauciens
Vairāk informācijas: www.velo.lv



30.septembris–21.oktobris
Sigulda. Svētku laukums, Gleznatāj-
kalns, Siguldas pilsdrupas u.c.
Mākslas akcija "Gleznos visi!"
Vairāk informācijas: www.sigulda.lv



8.septembris
Alūksnes nov., Kalncempju pag.,
Viktora Ķirpa Ates muzejs
Pļaujas svētki Atē. Vairāk
informācijas: www.atesmuzejs.lv



1.septembris
Gulbene. Svētku vilciens
Gulbene–Alūksne 13.00
Bānīša svētki "Bānītīm 115"
Pasākumi pie stacijām:
Gulbenē no 10.00, Stāmerienē
no 12.00, Alūksnē no 15.00
Vairāk informācijas: www.banitis.lv



22.septembris
Daugavpils. **Rīgas ielas
svētki**. Vairāk informācijas:
www.kultura.daugavpils.lv



23.septembris
Jaunpils nov., Jaunpils
Miķeļturgus Jaunpili
Vairāk informācijas:
www.visittukums.lv



15.septembris
Dobele nov., Naudītes
pag., Pokaiņu mežs.
**Zināšanu gadatirgus
Pokaiņu mežā**
Vairāk informācijas:
www.mammadaba.lv



8.septembris
Dobele, Vēsturiskais tirgus
laukums. **Senās pils
svētki, VIII Starptau-
tiskais amatnieku
plenērs**. Vairāk infor-
mācijas: www.dobele.lv



22.septembris
Tērvetes pag., Tērvetes nov.,
Tērvetes sils. **Meža ražas
svētki Tērvetes dabas
parkā**. Vairāk informācijas:
www.mammadaba.lv



8.septembris
Bauska. **Bauskas vecpil-
sētas Pagalmu svētki**
8.septembris
Vecumnieku nov., Bārbeles
pag., Ausekļu dzirnavas.
**Pļaujas svētki Ausekļu
dzirnavās**. Vairāk informācijas:
www.ausekludzirnavas.lv



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

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

autocelu avīze

LUKOIL

CSDD

ASTARTE
NAFTA

VIRŠI-A

elvi

Redakcijas adrese:
Gogoļa 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
uztūrētājus un VAS Ceļu satiksmes drošības direkciju.

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

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