



Janvāris 2018

Latvijas Valsts Ceļu
Saeima

Uldis Augulis: 2018.gadā ceļu tīkla sakārtošanā tiks ieguldīts lielākais līdzekļu apjoms kopš ekonomiskās krīzes- 307 miljoni eiro.

[---> 2. lappuse]

LAU vadītājs **Raitis Nešpors:** Viens no maniem galvenajiem mērķiem šajā amatā ir uzņēmuma darbības efektivitātes celšana.



[---> 3. lappuse]

Jaunas šosejas – pēc 20 gadiem

Jauni ceļi Latvijā tiek būvēti reti, jo jau esošo uzturēšanai finansējums nav pietiekams. Tomēr jaunu šoseju būvniecība un esošo ceļu paplašināšana tiek plānota. Kur un kad – lasiet 4.lappusē.



Kas jādara, ja esi ieslīdējis grāvī. Iesaka raidījuma “Zebra” veidotāji.

[---> 7. lappuse]

Latvijā braukšanas ātrumu kontrolē jau 60 stacionārie un 12 pārvietojamie fotoradari. Šogad plānots uzstādīt vēl 40 stacionāros fotoradarus.

[---> 2. lappuse]

VID, CSDD, PTAC un Auto Asociācija apvieno spēkus lietoto automašīnu tirdzniecības uzraudzībā, pastiprinot kontroles un informējot patērētājus, kā droši iegādāties lietotu auto.

[---> 7. lappuse]

Īsumā

Igaunija no 2018. gada ievieš maksu par valsts ceļu lietošanu

Igaunija no 2018. gada 1. janvāra, līdzīgi kā citas Eiropas Savienības dalībvalstis, automašīnām, kuru kopējā masa pārsniedz 3,5 tonnas, ievieš maksu par ceļu lietošanu. Maksa tiks iekasēta par laiku, ļaujot braucējiem valsts ceļu tīklu izmantot noteiktā laika periodā. Ceļu maksas apjoms būs atkarīgs no kopējā kravas automašīnas (N2 un N3 kategorijas), piekabes svara, asu skaita un transportlīdzekļa emisijas klases. Maksa tiks piemērota kravas automašīnām, kas reģistrētas gan Igaunijā, gan ārzemēs. Maksājums par ceļu lietošanu būs jāveic pirms ceļu izmantošanas, un to varēs veikt visu diennakti. Tiesības izmantot ceļus būs spēkā pēc maksājuma veikšanas. Ceļu maksu var samaksāt mājaslapā www.roadtoll.ee/eng, kā arī Igaunijas Ceļu administrācijas Klientu apkalpošanās daļā (darba laikus iespējams uzzināt mājaslapā www.mnt.ee), Igaunijas robežpunktos, kā arī degvielas uzpildes stacijās un autoservisos. Sīkāku informāciju var meklēt mājaslapā www.roadtoll.ee/eng vai sazināties pa e-pastu: teetasu@mnt.ee.

Ieviesis mērierīces sarkanā luksofora signāla pārkāpēju fiksēšanai

Latvijā tuvākajos gados plānots iegādāties mērierīces, kas fiksēs sarkanā – aizliegto luksofora signāla neievērošanu un automātiski nolasīs pārkāpēju auto reģistrācijas numura zīmes, informēja Valsts policijā. Finansējuma apjoms, kas nepieciešams šo iekārtu iegādei, būs zināms pēc tam, kad tiks veikta izpēte par nepieciešamību grozīt normatīvos aktus un sagatavot priekšlikumus piemērotākajam iekārtu finansēšanas variantam. Tāpat plānots iegādāties ierīces, kas veic automātisku transportlīdzekļu reģistrācijas numura zīmju nolasīšanu. Tās palīdzēs konstatēt, vai transportlīdzeklis ir meklēšanā, vai tas ir apdrošināts un tam ir izieta tehniskā apskate. Tuvākajos trīs gados plānots iegādāties trīs šādas ierīces, un tas varētu izmaksāt aptuveni 150 tūkst. eiro.

Uz Latvijas ceļiem darbojas 60 stacionārie fotoradari

Līdz pagājušā gada beigām Latvijā kopumā darbojas 60 stacionārie fotoradari, līdz

ar to tika izpildīts valdības apstiprinātais stacionāro fotoradaru uzstādīšanas plāns 2017. gadam. Pēdējie uzstādītie radari ir Rīgā, Maskavas ielā.

Pirms visiem stacionārajiem fotoradariem ir izvietotas informatīvās ceļazīmes, kas autovadītājus informē par atļauto braukšanas ātrumu un uzstādīto fotoradaru.

Valdības apstiprinātais fotoradaru uzstādīšanas plāns paredz līdz 2018. gada beigām uz Latvijas ceļiem uzstādīt 100 ātruma mērierīces, kas nozīmē, ka šogad uz Latvijas ceļiem parādīsies vēl 40 stacionārie fotoradari. Karte ar fotoradaru atrašanās vietām ir atrodama <https://www.csdd.lv/stacionarie-fotoradari/stacionaro-fotoradaru-karte>.

Kopš 2016.gada par satiksmes noteikumu pārkāpumiem soda naudās piemēroti 23,2 miljoni eiro

Lai arī kopš 2016.gada par satiksmes noteikumu pārkāpumiem soda naudās piemēroti 23 252 863 eiro, iekasēt pagaidām izdevies vien 15,3 milj. eiro, ziņo Valsts policija.

2017.gadā soda naudās piemēroti 11,03 milj. eiro, no kuriem samaksāti 2,28 milj. eiro.

Liela daļa sodu piemēroti par braukšanas ātruma, distances un intervāla neievērošanu – līdz 2017.gada decembra sākumam piemēroti 3,97 milj. eiro. Savukārt par transportlīdzekļa vadīšanu alkohola reibumā 2017. gadā līdz decembra beigām piemēroti 2,459 milj. eiro. 2017. gadā Valsts policija saņēma 40 netrafarētās automašīnas, ātrumu uz ceļiem fiksē 60 stacionārie un 12 pārvietojamie fotoradari.

Uz Dienvidu tilta samazināts atļautais braukšanas ātrums

Lai paaugstinātu satiksmes drošību, 2017.gada decembrī samazināts atļautais braukšanas ātrums uz Dienvidu tilta, informē Rīgas domes Satiksmes departaments. Līdzīgi kā iepriekšējos gados, maksimāli atļautais braukšanas ātrums samazināts uz Dienvidu tilta posmā no uzbrauktuves Maskavas ielā līdz Lubānas ielai un pretējā tilta brauktuves pusē no Lubānas ielas līdz uzbrauktuvei no Piedrujas ielas. Dienvidu tilta Lubānas ielas nobrauktuve ir trešā līmeņa estakāde – augstākā no esošajām, kur vējš pūš spēcīgāk nekā citviet, līdz ar to pretslīdes materiālu iedarbība nav tik augsta. Ātruma ierobežojums tiks saglabāts līdz pavasarim.

Viedoklis

Šogad lielāka uzmanība grants ceļiem

Uldis Augulis, satiksmes ministrs



Šo gadu mēs sagaidām ar labām ziņām - 2018. gadā valsts autoceļu tīkla sakārtošanā kopš ekonomiskās krīzes tiks ieguldīts lielākais līdzekļu apjoms – 307 miljoni eiro. Turklāt ieguldījums valsts vietējās nozīmes ceļos būs lielākais pēdējo 25 gadu laikā. To būs iespējams realizēt, pateicoties papildu finansējumam 25,6 milj. eiro, par kuru pēc Satiksmes ministrijas iniciatīvas lēma valdība.

Vietējās nozīmes autoceļi ilgus gadus ir bijuši pabērna lomā, tiem tika atvēlēts vismazākais finansējums, tādēļ šo ceļu tehniskais stāvoklis lielākoties nav apmierinošs. Pieprasot valdībā papildu finansējumu autoceļiem, es uzreiz norādīju, ka šie līdzekļi tiks novirzīti vietējo ceļu sakārtošanai. Reģionu attīstība nav iespējama, ja mēs neieguldām ceļu infrastruktūrā. Un kolēģi valdībā šos argumentus sadzirdēja. Pērn vietējo ceļu remonts ieguldīti 9 milj. eiro, bet šogad tie būs 34 milj. eiro. Par šo naudu veiks dubultās virsmas apstrādi uz grants ceļiem un atjaunos autoceļu grants segumu, kopumā sakārtojot 300 kilometrus valsts vietējo autoceļu.

Šogad īpašs akcents ir arī autoceļu uzturēšanai ziemas sezonā. Līdz ar satiksmes intensitātes palielināšanos

šiem apmēram 200 km autoceļu ir paaugstināta uzturēšanas klase, lai tos varētu tīrīt biežāk.

Šogad valdībā un Saeimā soli pa solim turpinām darbu pie ilgtermiņa autoceļu finansēšanas modeļa jeb tā saucamā Autoceļu fonda. Ja vēlamies, lai autoceļu stāvoklis pakāpeniski un ilgtermiņā uzlabotos, valsts budžetā jāieņem prognozējams finansējums. Tāpēc lēnām, bet mērķtiecīgi speram soļus autoceļu fonda atjaunošanas virzienā, par ko liecina jau vairāki pozitīvi lēmumi.

Lai sekmīgāk strādātu pie ceļu tīkla sakārtošanas, pērn paveikts nozīmīgs darbs arī pie stratēģiskās plānošanas, lai turpmāk, plānojot remontdarbus, būtu iespējams izvērtēt sociālekonomiskos aspektus. VAS *Latvijas Valsts ceļi* sadarbībā ar SIA *Jāņa sēta* veica Latvijas autoceļu tīkla inventarizāciju, un šobrīd mūsu rīcībā ir vērtīgs interaktīvs rīks, kas ļauj vērtēt ne tikai ceļu tehnisko stāvokli un satiksmes intensitāti, bet arī sociālekonomiskos faktorus, kas reģionu kontekstā ir īpaši būtiski.

Ceļu tīkla izvērtējums turpmāk ļaus plānot autoceļu remontdarbus, ņemot vērā iespējamās izmaiņas skolu tīklā, sabiedriskā transporta

kustības maršrūtus un skolēnu pārvadājumus, elektroenerģijas patēriņu, iedzīvotāju skaita izmaiņas, satiksmes intensitāti, kravas transporta kustību un citus faktorus. Šogad pētījumu plānots papildināt ar informāciju par nodokļu nomaksu, ņemot vērā uzņēmumu faktiskās adreses, kas sniegs vēl skaidrāku un reālu uzņēmējdarbības atspoguļojumu. Arī citas ministrijas varēs izmantot šo instrumentu, plānojot savu rīcībspolitiku. Ir jāstrādā plecu pie pleca, apvienojot dažādus resursus autoceļu kvalitātes un mobilitātes uzlabošanai.

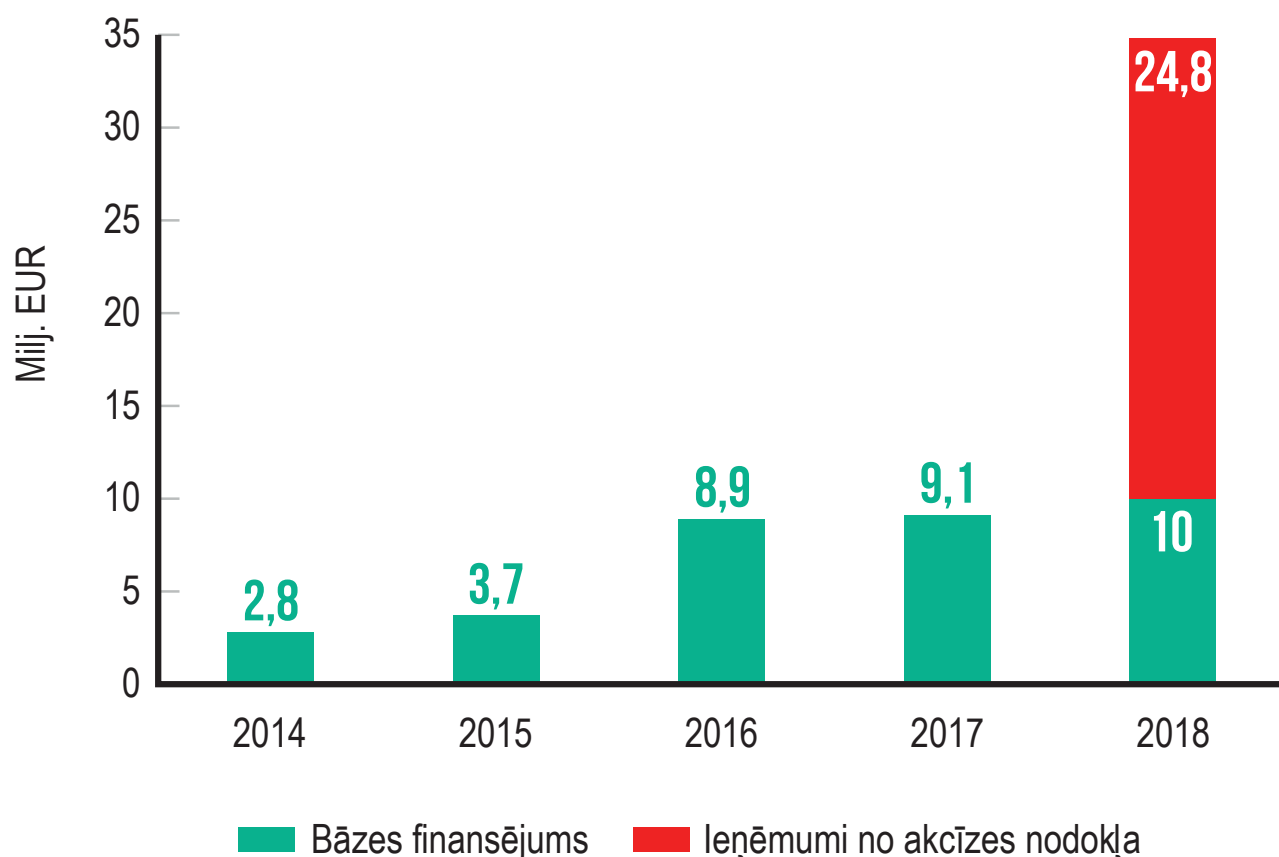
Inventarizācijas rezultātā izvērtēts arī autoceļu pārvaldības modelis, apzinot valsts,

pašvaldību, mežu un privātos autoceļus. Secināts, ka valsts vietējo autoceļu posmiem apmēram 4000 km apjomā ir jāizvērtē pārvaldības formas maiņa, piemēram, nododot tos pašvaldībām. Tie ir autoceļi, kas ikdienā praktiski netiek izmantoti. Vienlaikus secināts, ka būs nepieciešams papildu finansējums, lai sakārtotu tos 26 valsts autoceļu posmus, kuri pētījuma rezultātā identificēti kā prioritāri, iespējamo skolu tīkla izmaiņu kontekstā.

Tāpēc esam izveidojuši *Domnīcu*, kurā visas iesaistītās puses turpinās diskusijas par izstrādātā instrumenta papildināšanu, kā arī konkrētiem soļiem ceļu tīkla sakārtošanai.

Skaitļi un fakti

Finansējums valsts vietējiem autoceļiem



PASTĀSTI PAR
SAREŽĢĪJUMIEM
UZ CEĻA!

80005555

LVC bezmaksas diennakts tālrunis

LAU vadītājs Raitis Nešpors: Mērķis – par pieejamo naudu izdarīt vairāk



Raitis Nešpors

Dzimis 1974.gadā

05/2016 –

VAS Starptautiskā lidosta “Rīga” padomes loceklis

12/2013 – 11/2017

SIA East-West Transit finanšu direktors

12/2010 – 11/2013

SIA OCTO Real valdes loceklis

12/2008-12/2010

SIA LASCO Investment valdes priekšsēdētājs

12/2015-10/2008

SIA Re&Solution (šobrīd Newsec Baltics Latvia) valdes priekšsēdētājs

04/1997 – 11/2005

SIA Neste Latvija finanšu direktors, valdes loceklis

Profesionālā maģistra grāds uzņēmējdarbības vadībā un iestāžu un organizāciju vadībā (Rīgas Ekonomikas augstskola)
Bakalaura grāds finansēs (Banku augstskola)

Jums ir diploms uzņēmējdarbības vadībā, esat bijis finanšu direktors, un jums nav pieredze ceļu nozarē. Kā pēc jūs izvēlēties pretendēt uz diezgan specifisku valsts uzņēmuma vadītāja amatu?

Tā gluži nav, ka man nav pieredzes nozarē, un finanšu direktora pieredze ir tikai viena no manām profesionālajām pieredzēm. Mans amats uzņēmumā “Neste Latvija” bija finanšu direktors, taču vienlaicīgi biju arī uzņēmuma valdes loceklis. Manā pārziņā bija arī degvielas uzpildes staciju tīkla attīstīšana un paplašināšana, un tas ir tiešā veidā saistīts ar ceļu nozari – meklējot jaunas vietas degvielas uzpildes stacijām, būtiska ir gan konkrētā ceļu infrastruktūra, gan intensitāte, gan piebraukšanas iespējas. Arī degvielas tirdzniecības nozare, kurā darbojas “Neste Latvija” un kas bija arī manas pēdējās darbavietas specifika, ir tiešā veidā saistīta ar ceļu lietotājiem – gan privātiem, gan komerc klientiem, līdz ar to sadarbībā ar viņiem ir bieži nācies pārrunāt

jautājumus un problēmas, kas saistīti ar Latvijas ceļu infrastruktūru kopumā, t.sk. ceļu uzturēšanas jomu. Līdz ar to pastarpināti ar autoceļu jomu esmu bijis saistīts pēdējos 10 gadus. Un otra mana nozīmīga pieredze ir saistīta ar nekustamo īpašumu pārvaldīšanas un apsaimniekošanas jomu. Tas sevi iekļauj arī sadaļu, kas saistīta ar nekustamo īpašumu infrastruktūras uzturēšanas pakalpojumu sniegšanu, kur arī ir būtiska uzturēšanas pakalpojumu cena un kvalitāte, jo gan īpašuma lietotāji, gan tā īpašnieki, kuri par uzturēšanu maksā, sagaida kvalitāti, pēc iespējas zemāku cenu un operativitāti. Un man bija jāmeklē risinājumi, kā nodrošināt šādus uzturēšanas pakalpojumus, kas maksimāli atbilst īpašumu lietotāju prasībām. Protams, ir virkne jaunu lietu, kas man LAU vēl jāapgūst, bet, ņemot vērā, ka viens no šī uzņēmuma plusiem ir pieredze un zināšs personāls, tad kompetences, kas ir saistītas ar ceļu uzturēšanas specifiku uzņēmumā, ir pietiekama, un

Stājoties VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs” valdes priekšsēdētāja amatā, Raitis Nešpors vēlas izvērtēt uzņēmuma struktūru, darbību un strādāt pie uzņēmuma darbības efektivitātes celšanas – viņaprāt, LAU arī nākotnē jābūt labākajam partnerim valsts autoceļu uzturēšanā. Intervijā “Autoceļu Avīzei” Raitis Nešpors stāsta par savu līdzšinējo pieredzi un plānotajiem darbiem.

tās trūkumu uzņēmums neizjūt. Es uzskatu, ka arī mana iepriekšējā pieredze un redzējums no cita skatu punkta būs pienams uzņēmumam.

Kā jebkuram pieredzējušam vadītājam, man bija vēlētāšanās iegūt jaunu pieredzi, jaunus izaicinājumus. LAU ir viens no vadošajiem uzņēmumiem ceļu nozarē, turklāt valsts kapitālsabiedrības arī atalgojuma līmenis šobrīd tuvinās privātajam sektoram. Šie iemesli, mana līdzšinējā pieredze un vēlētāšanās apgūt ko jaunu, vienlaicīgi dodot arī savu pienasumu, mani pamudināja un motivēja pieteikties.

Viens no maniem galvenajiem mērķiem šajā amatā, ar kuriem startēju arī konkursā, ir uzņēmuma darbības efektivitātes celšana.

Uzņēmuma padomes priekšsēdētājs Uldis Reimanis, apstiprinot jūs amatā, teica, ka ir izdevies piesaistīt jaunas nepieciešamās kompetences, lai uzņēmumā attīstītu un sasniegtu izvirzītos mērķus. Kādi ir šie mērķi?

Viens no maniem galvenajiem mērķiem šajā amatā, ar kuriem startēju arī konkursā, ir uzņēmuma darbības efektivitātes celšana. LAU gadījumā ir skaidrs, ka tuvākajos gados ar būtisku finansējuma apjoma pieaugumu ceļu uzturēšanas jomai nevar rēķināties. Tāpēc virziens, kurā, manuprāt, uzņēmumam ir jāstrādā, ir darbības efektivitātes veicināšana – jāizvērtē uzņēmuma organizatoriskā struktūra, biznesa procesi un materiāltehniskā bāze, sevišķi ņemot vērā to, ka uzņēmuma darbību būtiski ietekmē sezonalitātes faktors, līdz ar to ir svarīgi rast mehānismu ka mazināt sezonalitātes faktora ietekmi, nodrošinot sabalansētu uzņēmuma resursu izmantošanu. Gala mērķis ir ar pieejamo finansējumu izdarīt vairāk.

Satiksmes ministrijas deleģēšanas līgums ar LAU ir spēkā līdz 2020. gadam, un šobrīd vēl nav skaidri zināms, kā autoceļu uzturēšana tiks organizēta pēc tam. Līdz ar to mums kā uzņēmumam ir jābūt gatavam 2021. gadā kļūtu par stratēģisko pirmās izvēles partneri valsts autoceļu uzturēšanā. Mums jābūt gataviem jebkādam scenārijam.

Kā jūs vērtējat līdzšinējo uzņēmuma darbību?

Sabiedrība sagaida, lai ceļi būtu uzturēti kvalitatīvāk, pēc iespējas mazākiem līdzekļiem. Šajā ziņā man nekādu pārstiegumu nav. Sabiedrības neapmierinātība ar ceļiem un ceļu infrastruktūru nav tikai Latvijas specifika. Šajā neilgajā periodā amatā jau esmu saņēmis lietotāju sūdzības, izteiktās vēlmes. Taču, runājot par uzņēmumu, LAU sevi pozicionē kā profesionāls, pieredzējis, ar atbilstošām modernajām tehnoloģijām un tehnisko kapacitāti, un uz to arī uzņēmums tiecas savā ikdienas darbā. Šajā šajā periodā viennozīmīgi esmu guvis tam apliecinājumus. Kopumā viennozīmīgi – šeit ir profesionāla komanda, kas zina, ko dara. Un bieži vien uzturēšanas jautājumos, kas ir stingri regulēti (gan reaģēšanas ātrumi, gan kvalitātes uzraudzība), mēs darām pat vairāk, nekā tiek prasīts pēc noteikumiem. Tajā pašā laikā iezīmējas dažas lietas, kuras vajadzētu izvērtēt un saprast, kā darīt savādāk, labāk. Bet noteikti ir jomas, kur uzņēmumam ir iespējas uzlabot savu darbību, biznesa procesus un efektivitāti. Tam arī tuvākajā laikā plānojam pievērsties.

Mums kā uzņēmumam ir jābūt gatavam 2021. gadā kļūtu par stratēģisko pirmās izvēles partneri valsts autoceļu uzturēšanā.

Vai plānojat veikt LAU restrukturizāciju?

Kā jau iepriekš minēju, viens no galvenajiem jaunās valdes izvirzītajiem uzdevumiem ir uzņēmuma darbības efektivitātes izvērtēšana, līdz ar to varētu sekot kādi lēmumi, ko varētu nosaukt par restrukturizāciju, bet šobrīd par konkrētiem plāniem ir pārāgri runāt.

Kā plānojat apvienot šo amatu ar Starptautiskās lidostas Rīga padomes locekļa amatu? LAU darbs īpaši zīmā ir diezgan saspringts.

Es neredzu iespēju, ka šie amati būtu savienojami. Mana vienošanās paredz saglabāt padomes locekļa amatu līdz šim brīdim, kad tiek iecelts jaunais padomes loceklis.

Ziemā LAU darba netrūkst – no uzņēmuma lielā mērā ir atkarīga satiksmes

drošība. Vai esat jau iepazinis ar ziemas dienesta darbu? Kādi secinājumi?

Jā, esmu iepazinis. Decembris gan ar sniegu nebija bagāts, taču, ņemot vērā maiņīgos laika apstākļus, darba netrūkst – notiek preventīvais darbs apledošanas novēršanai, un mūsu autotransports jau 3-4 nakti ir uz ceļiem un strādā. Vēl pašlaik saskaramies ar ziemai neraksturīgāku problēmu – dažviet ir pārplūduši vietējās nozīmes ceļi, daudzviet tie ir pārmitrināti. Taču tehniskais nodrošinājums un pieredzējis personāls ļauj savlaicīgi veikt visus nepieciešamos pienākumus, lai uzņēmumā pārziņā esošie valsts autoceļi tiktu uzturēti atbilstoši noslēgtā Deleģēšanas līguma prasībām.

Autoceļu uzturēšana norisinās nepietiekama finansējuma apstākļos. Kādas būs jūsu prioritātes, nodrošinot valsts autoceļu uzturēšanu?

Mūsu uzņēmums īsti nevar atsaukties uz naudas trūkumu – mums uzticētais ir jāizdara ar pieejamajiem līdzekļiem. Autoceļu infrastruktūras lietotājiem neinteresē, kāpēc mēs kaut ko nevaram, viņi pieprasa, lai mūsu sniegtie autoceļu uzturēšanas pakalpojumi nodrošinātu viņiem ērtu, mobilu un drošu pārvietošanos. Bet lai meklētu iespējas, kā uzlabot uzturēšanas pakalpojumu kvalitāti pieejamā finansējuma ietvaros jau tuvākajā laikā, domāju, ka bez LAU darba efektivitātes uzlabošanas būtu arī nepieciešama aktīvāka sadarbība starp visām par valsts autoceļu uzturēšanas procesu atbildīgajām pusēm, t.i. Satiksmes ministrijas atbildīgo departamentu, LVC un LAU, lai kopīgi pārskatītu esošos procesus un procedūras saistībā ar ikdienas autoceļu uzturēšanas darbu plānošanu un organizēšanu un kopīgi meklētu veidus, kā esošā Deleģēšanas līguma ieviešanu uzlabot šos procesus, tādējādi nodrošinot valsts autoceļu uzturēšanas kvalitātes celšanu. Tāpēc jaunā valde ir apņēmusies uzņemties iniciatīvu, lai veicinātu šo sadarbību.

LAU deleģēšanas līgums ar Satiksmes ministriju ir līdz 2020. gada beigām. Vai ir zināms, kas notiks pēc tam? Vai, jūsuprāt, LAU būtu jāprivatizē?

Protams, valsts autoceļi ir stratēģisks objekts, un šī funkcija – mobilitāte un satiksmes drošība - valstij ir jānodrošina. Tas ir arī izaicinājums mums pašiem. ņemot vērā, ka deleģēšanas līgums ir terminēts, mums pēc 2020. gada ir jābūt

gataviem dažādiem scenārijiem. LAU problēma ir tā, ka, strādājot bezkonkurences apstākļos, mums nav tā ārējā dzinēja, kas darbojas konkurences apstākļos privātajā sektorā un liek uzņēmumam strādāt labāk, efektīvāk un saimnieciski izdevīgāk. Līdz ar to viens no maniem mērķiem, ko es gribētu uzņēmumā ieviest, ir radīt procesu, kad katra no darbībām, piemēram, izmaksas uz kilometru, reaģēšanas ātrums, kvalitātes standarts, tiek mērīta, izvērtēta. Mēs paši sev nedefinējam to latīņu, un uzturam to. Arī patlaban, protams, mēs tiekam kontrolēti un vērtēti – gan ikmēneša mūsu darba izvērtējums, ko sniedz Satiksmes ministrijas atbildīgais departaments, izskatot mūsu sniegto pakalpojumu apjomu un kvalitāti, gan LVC ikgadējie mūsu darba novērtējumi. Taču mēs arī ikdienā gribam uzlabot sniegtos pakalpojumus, būt gatavākiem izmaiņām pēc 2020. gada.

Nepieciešama aktīvāka sadarbība starp visām par valsts autoceļu uzturēšanas procesu atbildīgajām pusēm.

Tajā pašā laikā šis statuss sarežģī uzņēmuma iespēju sniegt pakalpojumus ārpus Deleģēšanās līguma trešajām pusēm (esošā deleģēšanas līguma ietvaros mēs to varam darīt, nepārsniedzot 20% no kopējā apgrozījuma). No pārējiem tirgus dalībniekiem ir jūtamas bažas, vai mēs šo stabilitāti neizmantojam ļaunprātīgi, piedāvājot lētāku cenu, radot nevienlīdzīgu konkurenci. Es valsts autoceļu uzturēšanas jomu Latvijā nākotnē redzētu kā veselīgu balansu starp valsts un privāto sektoru. Visu atbildību par valsts autoceļu uzturēšanu atdot privātuzņēmumu rokās viennozīmīgi arī nav prātīgi. Ir piemēri Eiropā un arī Latvijā, kad privātuzņēmējam, kas konkursā uzvarējis ar lētāko cenu, saskaroties ar patiesi sarežģītiem laika apstākļiem un nepieciešamību ievērojumi palielināt sniegto pakalpojumu apjomu, lai spētu attiecīgi reaģēt uz šādu situāciju, izdevīgāk ir samaksāt sodu par līguma laušanu, nevis veikt uzturēšanu atbilstoši prasībām ar zaudējumiem. Arī šie aspekti ir rūpīgi jāizvērtē, lemjot par iespējamo valsts autoceļu uzturēšanas modeli pēc 2020. gada.

Top plāni jaunajiem autoceļiem

Vienīgais jaunais ceļš, kurš tuvākajos gados tiks izbūvēts Latvijā, ir Ķekavas apvedceļš, kuru būvēs, izmantojot publiskās un privātās partnerības (PPP) modeli. VAS “Latvijas Valsts ceļi” plāno un izstrādā arī citus vērienīgus autoceļu attīstības projektus. Tiesa, tie, iespējams, tiks īstenoti tikai nākamajos 20 gados. Kādas ir tālās jauno autoceļu perspektīvas, pētīja “Autoceļu Avīze”.

Lai izlemtu, kurā virzienā ir nepieciešams būvēt jaunu autoceļu vai paplašināt esošo, tiek vērtēti vairāki kritēriji: transporta plūsma, autoceļu posma tehniskā kvalitāte, speciālisti pēta arī esošo autoceļu piemērotību prognozētajai satiksmes intensitātei un transportlīdzekļu sastāvam (slodzēm).

Vēl pirms projektēšanas sākas, jaunu autoceļu izbūves vai pārbūves projektiem veic izpēti. Tās mērķis ir noskaidrot šo projektu īstenošanas sociālekonomisko nepieciešamību, un atbilstoši

gada vidējās diennakts satiksmes intensitātei noteikt izdevīgāko trases novietojumu, ceļa platumu, optimālākos ceļa konstrukciju un inženierbūvju risinājumus. Tiek vērtēts arī projekta īstenošanas iespējamais laika grafiks, projekta ekonomiskā efektivitāte, kā arī ietekme uz vidi. Liela daļa šo izpēti darbu notiek sadarbībā ar iesaistītajām pašvaldībām.

Latvijai ir saistoša arī Eiropas Parlamenta un Padomes Regula par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai, kas nosaka

– dalībvalstis nodrošina Eiropas transporta (TEN-T) tīkla ceļu infrastruktūras attīstību.

Pēc sākotnējās izpēti seko nākamais projektēšanas etaps – tiek gatavoti skicēti projekti. Šo būvprojektu izstrādē nodrošina projekta tālāku sagatavošanu izpēti procesā izvēlētajam trases variantam – precīzāk nosakot būvniecības izmaksas, iegūstamās zemes un ekonomiski attaisnojamo būvdarbu laiku. Būvprojekts minimālā sastāvā ataino būves pamatideju un būs pamats tālākai būvprojekta izstrādei un būvatļaujas saņemšanai.

1 Ķekavas apvedceļš

Ķekavas apvedceļš pēc izbūves būs jauns autoceļa Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) (A7) posms no 7,9 – 25. km, kas būs daļa no starptautiskā autoceļa VIA Baltica (E67) (Helsinki – Tallina – Rīga – Panevėžs – Kauņa – Varšava – Prāga) un ietilps TEN-T tīklā, nodrošinot valsts galvaspilsētas Rīgas tiešāko un ātrāko savienojumu ar kaimiņvalsti – Lietuvu un citām Eiropas valstīm. Autoceļš nodrošina satiksmes plūsmu cauri Rīgai tālāk uz Rīgas apvedceļu (Baltezers – Saulkalne, A4), Rīgas

apvedceļu (Salaspils – Babīte, A5), autoceļiem Rīga – Daugavpils – Krāslava – Baltkrievijas robeža (Patarnieki) (A6), Rīga – Jelgava – Lietuvas robeža (Meitene) (A8) un Rīga (Skulte) – Liepāja (A9).

Esošais autoceļš E67 /A7 posmā Rīga – Ķekava ir viens no visnoslogotākajiem Latvijā un pēdējo 15 gadu laikā satiksmes intensitāte pieaugusi vairākas reizes, pārsniedzot 17 000 transportlīdzekļu diennakti. Līdz ar to jau pašlaik satiksmes intensitāte trīskārt pārsniedz to autoceļa noslodzi, kādai tas bijis projektēts, turklāt tas ir vienīgais 2 joslu brauktuves izvads no Rīgas pilsētas.

PP iepirkuma dokumentācijas un procesa sagatavošanai

uz atklāta konkursa rezultātu pamata tika piesaistīti ārējie juridiskie un finanšu konsultanti – SIA “Deloitte Latvia”

2017. gada 16. jūlijā Eiropas Investīciju bankas Direktoru padomē tika pieņemts pozitīvs lēmums par projekta finansēšanu (paredzot finansējumu arī no Eiropas Stratēģisko investīciju fonda (EFIS)). Veiksmīgi pabeigta projekta IVN procedūra, 2017. gada 9. martā IVN akceptēts Ķekavas novada pašvaldībā. Ir izstrādāts projekta tehniskās prasības projektēšanas, būvniecības, ikdienas uzturēšanas un seguma atjaunošanas darbiem. Atpirkti 75% projekta vajadzībām nepieciešamo zemju.

Plānotie jaunie attīstības projekti valsts ceļu tīklā



2 Autoceļa Tinūži – Koknese (P80) pagarinājums jeb E22 Austrumu ievads Rīgā

Šis projekts paredz pagarināt esošo reģionālo autoceļu Tinūži – Koknese (P80),

izveidojot ievadu Rīgā līdz Slāvu aplim. Tas nozīmē, ka posmā no Dreiliņu apļa Rīgā līdz Kranciema karjeram tiks izveidots jauns ceļš, kas savienos jau izbūvēto E22 posmu Kranciema karjeru – Koknese ar Rīgas pilsētas maģistrālajām ielām. Posmā no Rīgas apvedceļa (Baltezers – Saulkalne) (A4) līdz Kranciema karjeram ir paredzēts uzbūvēt vienas brauktuves (divu joslu) atrsatiksmes autoceļu 16,95 km garumā. Savukārt turpinājumā – no Dreiliņu apļa

Rīgā līdz apvedceļam – divu brauktuves (četrus joslu) atrsatiksmes autoceļu 12,05 km garumā. Posms ir sadalīts divās daļās. Un 1. daļai – posmam no Dreiliņu apļa Rīgā līdz Rīgas apvedceļam – tiek izstrādāts skicēti projekts, kas varētu būt gatavs līdz 2020. gadam. Parāli 2. daļai, no Rīgas apvedceļa līdz Kranciema karjeram skicēti projekta plānots sākt izstrādāt 2018. gadā.

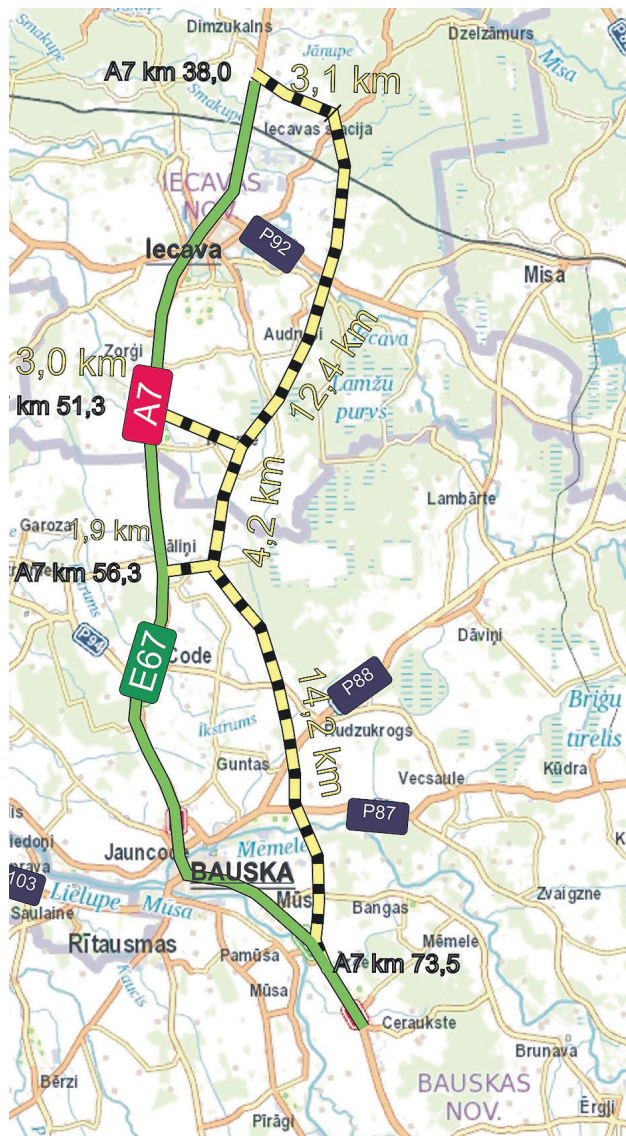
Šī projekta rezultātā tiks izveidots vienots E22 maršruta posms no Rīgas līdz Koknesei.



③ Bauskas un Iecavas apvedceļi

Projekta mērķis ir satiksmes apstākļu uzlabošana Bauskas un Iecavas pilsētās, tostarp tranzīta satiksmei E67 Via Baltica maršrutā izbūvējot

Iecavas pilsētas apvedceļu 22,7 km un Bauskas pilsētas apvedceļu 16,1 km garumā. Plānots, ka pirmo varētu realizēt Bauskas apvedceļu.



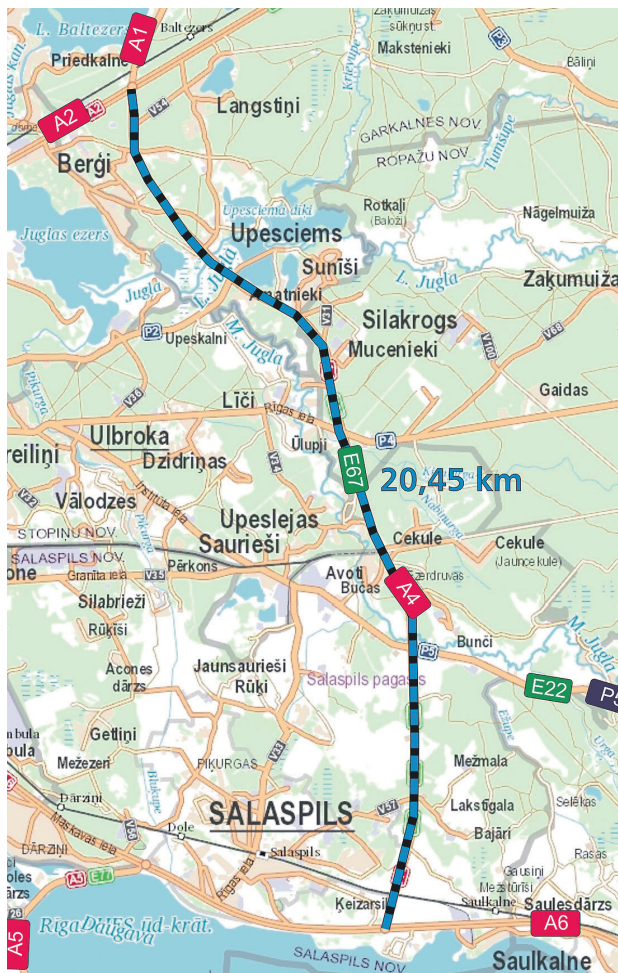
④ Rīgas apvedceļa (Baltezers – Saulkalne) (A4) pārbūve

Šī projekta galvenais mērķis ir esošo galvenā ceļa posmu 20 km garumā pārbūvēt par divu brauktuvju ceļu ar četrām joslām. Tāpat projekta ietvaros paredzēts vienlīmeņa krustojumus pārbūvēt par divu līmeņu satiksmes mezgliem. Paraleli tiks izbūvēts ceļš vietējai satiksmei.

Skiču projekts šim posmam ir jau izstrādāts un patlaban

tiek gatavots ietekmes uz vidi novērtējums, tā izstrādi plānots pabeigt 2018. gadā.

Saskaņā ar Transporta attīstības pamatnostādnes (TAP 2020) noteikto uzdevumu, šo projektu plānots finansēt līdzīgi kā Ķekavas apvedceļu – publiskās privātās partnerības (PPP), jeb valsts un privāto uzņēmēju sadarbības veidā.



⑤ Baltezers apvedceļš

Baltezers apvedceļam ir jau veikta izpēte, un šis projekts gar Lielā Baltezersa Ziemeļu pusi nepilnu 10 km garumā varētu veidot pieslēgumu galvaspilsētas Ziemeļu koridora 1.posmam, kas gan pagaidām ir atlikts.

Tāpat šī projekta īstenošanu šobrīd kavē tas, ka nav iegūts pašvaldības atbalsts par projekta 2. daļu – Tallinas šosejas (A1) jeb VIA Baltica (E67) posma Ādaži – Lilaste pārbūvi par 2 brauktuvju četru joslų ceļu.



Uz grants ceļiem iestāties šķīdonis

Sakarā ar grants autoceļiem nelabvēlīgiem laika apstākļiem – lietu un atkusni, daudzviet Latvijā uz grants autoceļiem arī ziemas mēnešos ir iestāties šķīdonis. Mainīgo laika apstākļu ietekmē tie var arī apledot.

Pēdējos gados ziema Latvijā kļūst arvien nepastāvīgāka, tāpēc arī gada aukstākajos mēnešos daudzviet iestāties šķīdonis, bet citviet – ceļi apledo. Lai šķīdona laikā novērstu grants ceļu sabrukumu, tiek ieviesti auto-transporta masas ierobežojumi, liedzot pa tiem pārvietoties transportam, kas smagāks par 10 tonnām. Šādi ierobežojumi tiek ieviesti uz laiku, līdz laika apstākļi uzlabojas. 2017.gada decembrī tie bija ieviesti 60 grants autoceļu posmos. Lietavu dēļ Kurzēmē un Latgalē vairāki vietējās nozīmes autoceļi bija arī applūduši un slēgti satiksmei. Masas ierobežojumi mēdz būt arī pastāvīgi – darboties visu gadu - 2018.gada sākumā tie bija noteikti 96 grants autoceļu posmos.

Īslaicīgie transporta masas ierobežojumi sakarā ar šķīdoni tiek ieviesti un atcelti pēc katra konkrētā ceļa faktiskā stāvokļa un iespējamo bojājumu izvērtēšanas. Aktuālā informācija

par ieviestajiem ierobežojumiem ir ievietota VAS „Latvijas Valsts ceļi” (LVC) mājaslapā, to var arī noskaidrot, zvanot pa diennakts bezmaksas informatīvo tālruni 80005555.

Šķīdonis uz grants ceļiem parasti iestājas pavasarī un rudenī, kā arī mainīgos laika apstākļos ziemā, kad, sniegam un ledum kustot, kā arī ilgstošu lietavu rezultātā uz ceļiem nonāk liels ūdens daudzums. Ceļa pamatnei pārmitrinoties, grants seguma ceļu nestspēja būtiski samazinās. Pagaidu satiksmes ierobežojumus īsteno arī citās valstīs ar līdzīgiem klimatiskajiem apstākļiem.

Uzlabot grants autoceļu stāvokli, veicot uzturēšanas darbus, ir iespējams tikai tad, kad laika apstākļi normalizējas un grants segums apžūst. Pretējā gadījumā smagā uzturēšanas tehnika, uzbraucot uz autoceļa, kas ir zaudējis nestspēju, var vēl vairāk to sabojāt un padarīt pavisam neizbraucamu.

Pa visiem autoceļiem (arī sliktā stāvoklī esošajiem grants ceļu posmiem) bez ierobežojuma atļauts pārvietoties operatīvajiem transportlīdzekļiem un CSDD reģistrētajiem „svaigspiena transportlīdzekļiem”, veicot pārvadājumus ar ceļa īpašnieku saskaņotā maršrutā.

Ierobežojumi šķīdona laikā katru gadu tiek ieviesti visos valsts reģionos – kopumā uz aptuveni 10 000 km valsts autoceļu ar grants un stipri nolietotajiem asfaltbetona segumiem, uzstādot aizlieguma ceļa zīmes (lielākoties ar ierobežojumu 10 tonnas). Ar savā pārziņā esošajiem ceļiem tiekliem līdzīgi rīkojas arī pašvaldības.

Par apgrūtinātiem braukšanas apstākļiem un šķīdoni uz valsts ceļiem lūgums informēt LVC Satiksmes informācijas centru pa bezmaksas diennakts tālruni 8000 5555, uz e-pastu: sic@lvceļi.lv vai LVC Twitter un Facebook kontos.

Grants ceļu izmantošana pavasarī un rudenī

Satiksmes ierobežojumi kravas autotransportam uz grants ceļiem tiek ieviesti un atcelti pēc katra konkrētā ceļa posma faktiskā stāvokļa un iespējamo bojājumu izvērtēšanas. Uz atsevišķiem ceļu posmiem šie satiksmes ierobežojumi tiek saglabāti visu gadu.

Pavasari

Ilgstoša atkušņa laikā, atkūstot ceļa pamatnei, uz grants ceļiem sākas **šķīdonis**. Lai novērstu grants ceļu sabrukumu, šķīdona laikā tiek ieviesti sezonālie **transportlīdzekļu masas ierobežojumi** (parasti 10t).



Ierobežojumi attiecas uz vietējiem un dažiem reģionālajiem ceļiem. Pavasarī (parasti no **marta vidus līdz aprīļa beigām**) tie ir masveidīgi – visā Latvijas teritorijā.

Rudenī

Ilgstošu lietavu dēļ grants ceļi vietām tiek **pārmitrināti**. Masas ierobežojumi nav tik masveidīgi kā pavasarī, bet tiek ieviesti atsevišķos posmos – vietās, kur tiek apdraudēta satiksmes drošība vai lai pasargātu ceļu no tālākas sagrūšanas.



Rudenī ierobežojumu ieviešanas laiks ir atkarīgs no lietusgāzu intensitātes. Visbiežāk ierobežojumi tiek ieviesti **novembrī**.

Šķīdonī var braukt:



Operatīvie transportlīdzekļi

CSDD reģistrētie **svaigspiena transportlīdzekļi**

Sabiedriskais transports (vadītājiem jāreķinās ar sliktajiem braukšanas apstākļiem)

Transportlīdzekļi, kas veic **kritušu lopu izvešanu**

Citu kravu pārvadāšanai pie noteiktajiem masas ierobežojumiem attiecīgajos gadalaikos un autoceļu posmos **atļaujas netiek izsniegtas**.



VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI

2+1 joslas uz VIA Baltica. Būt vai nebūt?

Tallinas (A1) un Bauskas (A7) šosejas ir svarīgākais transzītceļš VIA Baltica, kas Eiropu cauri Latvijai savieno ar Skandināviju. Atjaunojot Latvijas neatkarību, labākais satiksmes organizācijas risinājums uz VIA Baltica šķīta paplašinātas ceļa nomales jeb NP 14 profils, taču tagad plānots veikt pētījumu, kā šajos posmos varētu ieviest 2+1 satiksmes organizācijas principu.

Kā radās paplašinātā nomale

Par autoceļa ar paplašināto nomali (NP 14 šķēršprofila) vēsturisko sākumu uzskata projekta VIA Baltica realizāciju pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas. Pirmais VIA Baltica projekts tapa ar Ziemeļvalstu projektu fondu, Ziemeļvalstu investīciju bankas, Eiropas rekonstrukcijas un attīstības bankas, kā arī Somijas Transporta un satiksmes ministrijas atbalstu. Tas paredzēja caur Baltijas valstīm uz Poliju izbūvēt maģistrālu šoseju, lai Skandināvijas valstis pa sauszemi savienotu ar pārējo Eiropas rietumu daļu. 90.gadu sākumā tika izveidota darba grupa, kurā darbojās Baltijas valstu, Somijas, Polijas satiksmes nozaru pārstāvi, kā arī Eiropas un Skandināvijas investīciju organizāciju pārstāvi, lai izstrādātu VIA Baltica projektu – desmit gadu laikā izveidojot modernu, visiem starptautiskajiem standartiem atbilstošu ātrgaitas šoseju. 1996. gadā darba grupa Latvijas, Lietuvas un Igaunijas sadaļā piecu gadu plānā par izveidojamā šķēršprofila izmēriem uz VIA Baltica tika minēti šādi parametri: autoceļa braucamās daļas platumam jābūt vismaz 3,5 m, bet nostiprinātajai nomalei 2 m. Šis dokuments arī tika ņemts par pamatu, realizējot VIA Baltica projektu.

NP14 profils 2000.gadā tika arī izbūvēts autoceļa Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži) (A1), kā arī autoceļa Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle) (A7) vairākos posmos.

Uz ceļa ar paplašināto nomali ātrāk braucošais transports, pārējiem satiksmes dalībniekiem darbojoties saskaņoti, var veikt apdzīšanas manevru, neiebraucot pretējā braukšanas joslā. Paplašinātās nomales autotransports var izmantot, lai apstātos un stāvētu, kā arī gājēji un velosipēdisti.

Citu valstu pieredze

Daudzās Eiropas valstīs, veicot autoceļu rekonstrukciju vai izbūvējot jaunus autoceļus, tika veidots šāds šķēršprofils ar paplašinātu, ar cieto segumu nostiprinātu ceļa nomali. Tomēr nereti šāda šķēršprofila izmantošana radīja problēmas, tos ekspluatējot, kā arī organizējot satiksmi. Skandināvijas valstīs, pieaugot frontālo

sadursmju skaitam, tika uzstādītas norobežojošas barjeras starp braukšanas joslām. Pasaulē lielākoties šī asfaltētā nomale ir atdalīta ar nepārtrauktu līniju, un to izmantot drīkst tikai neatliekamajos gadījumos speciālā transporta vajadzībām vai automašīnām, kuras skārušas tehniskas problēmas vai kuras cietušas ceļu satiksmes negadījumā.

Kādi riski?

Galvenā problēma ir tā, ka šāds ceļš skaidri nenorāda uz nepārprotamu un viegli prognozējamu autovadītāju uzvedību. Tāpēc, braucot pa plato ceļu, ir jābrauc mēreni un atbildīgi. Ņemot vērā to, ka uz NP 14 profila ātrāk braucošais transports ļoti bieži apdzina lēnāk braucošo, palielinās frontālās sadursmes risks. Tāpēc tika nolemts turpmāk valsts galveno autoceļu posmu būvniecībā un rekonstrukcijā šādu profilu neizmantot. Risku rada arī tas, ka nomali autovadītāji izmanto, lai apstātos, pa to pārvietojas gājēji un velosipēdu vadītāji. Turklāt autovadītāji bieži nostiprināto nomali izmanto kā papildus braukšanas joslu, lai arī tā tam nav paredzēta, tāpēc rodas bīstamas situācijas.

Uzreiz pēc izbūves NP 14 posmos palielinājās negadījumu skaits, vēlāk, kad autovadītāji ar to aprada, tas kritās. Pēc paplašinātās nomales izveidošanas samazinājās ceļu satiksmes negadījumu skaits, kas saistīts ar uzbraukšanu gājējiem vai riteņbraucējiem, turpretī pieauga tādu negadījumu skaits, kas saistīti ar nepareizu braukšanas ātruma izvēli, neapdomīgu apdzīšanu vai uzbraukšanu stāvošam autotransportam.

Kā pareizi braukt?

Ceļu satiksmes noteikumi nosaka – lai, netraucējot citus ceļu satiksmes dalībniekus, palaistu garām ar lielāku ātrumu braucošu transportlīdzekli, drīkst pārkārtoties un īslaicīgi braukt pa ceļa nomali, ja tai ir asfalta vai asfaltbetona segums.

Tomēr reālā situācija rāda, ka pašlaik autovadītāji šajos posmos ilgstoši brauc pa nomali vai arī daļēji pa nomali.

2016. gadā Ceļu satiksmes drošības padomes (CSDP) dalībnieki pārrunāja iespējamus risinājumus situācijas uzlabošanai. Viens no tiem bija braukšanas nomali atdalīt ar nepārtrauktu līniju, tādējādi,

automašīnas to nedrīkstētu šķērsot un apdzīšana būtu veikama, tikai iebraucot pretējā braukšanas joslā. Nepārtraukta līnija arī aizliegtu automašīnām ceļa malā apstāties un stāvēt. Tomēr šis lēmums pašlaik netika pieņemts.

Skandināvu 2+1 modelis

Otrs risinājums, kas 2016. gadā izskanēja CSDP sēdē un vēlāk tika pārrunāts CSDP domnīcā, bija izpētīt iespēju satiksmi posmos ar NP 14 profilu organizēt pēc 2+1 modeļa. Tas nozīmē pamišus izveidot apsteigšanas joslas – noteikta ceļa posmā vienā virzienā izveidojot divas joslas, pretējā virzienā – vienu, attiecīgi nākamajā posmā – otrādi.

2018. gada sākumā LVC plāno izsludināt konkursu par 2+1 joslas izveides iespējām – izpētīt maršrutā VIA Baltica. Izpētes mērķis ir izvērtēt, vai 2+1 joslu izveidi ir iespējams ieviest, nemainot esošo ceļa klātni, kā arī izpētīt, vai un cik lielas izmaiņas esošajā ceļa konstrukcijā būtu jāveic, kādi papildu infrastruktūras

risinājumi būtu nepieciešami (vietējās kustības joslas, apgriešanās vietas, sabiedriskā transporta pieturvietas, gājēju pārejas u.c. drošības uzlabošanas pasākumi).

Izpēte attieksies uz četriem Tallinas šosejas (A1) posmiem kopumā uz gandrīz 60 km un uz četriem Bauskas šosejas (A7) posmiem kopumā uz 26 km.

2+1 kaimiņvalstīs

Lietuvā pirmā pieredze ar 2+1 modeļa ieviešanu sākās 2016. gadā uz VIA Baltica – būvējot Panevėžas apvedceļu. Šāds satiksmes organizēšanas modelis būs 22 km garumā. Pirmo projekta posmu plānots pabeigt 2019. gada pirmajā pusē. Uz citiem ceļiem Lietuvā saistībā ar 2+1 modeli konkrētu plānu patlaban vēl nav.

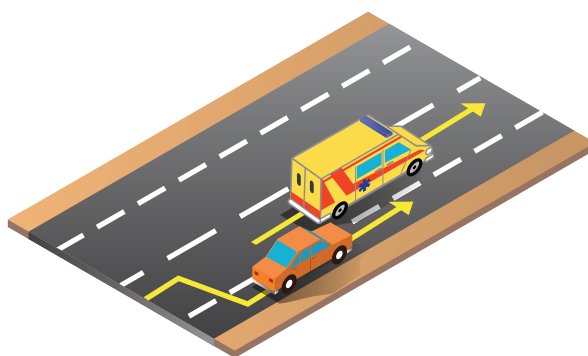
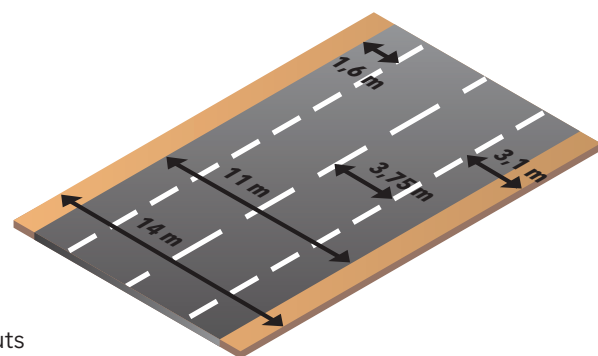
Igaunijā pirmais projekts ar 2+1 joslām tika sākts uz VIA Baltica posmā Ēsmē – Kohatu. Uz šī ceļa kopumā būs seši 2+1 posmi, katrs 900-1527 m garš. Visi būvdarbi uz šiem posmiem pabeigti 2017. gada beigās, taču laika apstākļu dēļ uzturēšanas, labiekārtošanas un marķēšanas darbi pagarināti līdz 2018. gada pavasarim. Vēl trim VIA Baltica posmiem Igaunijā ar plānoto 2+1 modeli patlaban notiek projektēšana.

Igaunijā 2+1 posmi paredzēti arī vairākos posmos uz autoceļa Tallina – Tartu – Viru – Luhamā (E263). Divi posmi jau tiek būvēti, vēl diviem top projekti. Vēl projektēšanas darbi notiek diviem autoceļa Tallina – Narva (E20) posmiem.

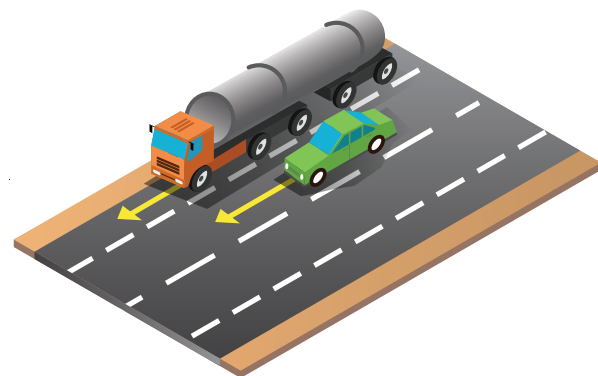
Ceļš ar paplašināto nomali

TAS IR TAS PATS DIVJOSLU CEĻŠ, TIKAI PLATĀKS

Ja nomali no braukšanas joslas nodala pārtraukta balta līnija, tas nozīmē, ka šajos ceļa posmos ir atļauts apstāties un stāvēt, kā arī **ĪSLAICĪGI** braukt pa ceļa nomales asfaltēto daļu. Ilgstoši pa ceļa nomali braukt **NEDRĪKST**



Nomales asfaltētā daļa izmantojama, lai palaistu garām ātrās palīdzības, policijas, ugunsdzēsības vai citus avārijas dienesta transportlīdzekļus.



Pa nomali iespējama liela gabarīta vai svara transportlīdzekļu kustība, ja mazāka ātruma dēļ tie nevar iekļauties kopējā satiksmes plūsmā.



Nomale paredzēta automašīnām, kuras tiek vilktas.



Uz asfaltētajām nomalēm drīkst atrasties gājēji, velosipēdisti, pajūgi, traktori vai stāvoši transportlīdzekļi.

SVARĪGI!

Arī uz platā ceļa maksimālais braukšanas ātrums ir 90 km/h, tomēr, izvēloties ātrumu, jāņem vērā laika un braukšanas apstākļi. Neapdzieniet, ja pretī braucošais transportlīdzeklis jau veic apdzīšanas manevru. Izvairieties no apdzīšanas apgrūtinātos laika apstākļos ar nepietiekamu redzamību vai diennakts tumšajā laikā.



Pastiprināti kontrolēs lietotu auto tirdzniecību

Valsts ieņēmumu dienests (VID), Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD), Patērētāju tiesību aizsardzības centrs (PTAC) un Auto Asociācija pastiprina aktivitātes lietoto automašīnu tirdzniecības jomā, gan pastiprinot kontroles automašīnu tirdzniecībā, gan informējot patērētājus un paplašinot tiem pieejamās informācijas apjomu.

Visām pusēm sadarbības, patērētāju informēšanas kampaņas "Pārbaudi – Pērc – Lietoto" mājaslapā www.percgudri.lv ir apkopota informācija par to, kā Latvijā iegādāties drošu un pārbaudītu auto, pircējam saglabājot savas patērētāja tiesības un kā, pašam pircējam nezinot, nekļūst par nozieguma līdzdalībnieku.

Auto nozare Latvijā veido 7% no IKP un nodarba

vairāk nekā 4% no valstī nodarbināto iedzīvotāju skaita. Savukārt no visas ēnu ekonomikas auto nozare sastāda 28%, kas ir lielākā ēnu ekonomikas sfēra Latvijā. Lai mazinātu ēnu ekonomiku auto tirdzniecības nozarē, VID īsteno dažāda veida pārbaudes. Tiek pārbaudīti gan automašīnu tirdzniecības plači, gan automašīnu tirdzniecības uzņēmumi, gan arī fiziskās

personas, kuras veic neregistrēto saimniecisko darbību.

Pieejamie dati liecina, ka privātpersonas veic vairāk nekā pusi no visiem lietotu automašīnu iegādes darījumiem no ārvalstīm (ap 27 000 auto), kas nozīmē, ka katru dienu 70 Latvijas iedzīvotāji savām vajadzībām iegādājas automašīnu ārvalstīs, tomēr šie skaitļi neatbilst realitātei. VID veiktie novērojumi

CSDD nodaļās liecina par to, ka liela daļa no personām, kas veic pirmreizējo auto reģistrāciju Latvijā, viltu dokumentus, sakot, ka paši to ir iegādājušies ārzemēs no ārvalstnieka, taču patiesībā darījums ir noticis Latvijā. VID arī turpmāk veiks pastiprinātas pārbaudes gan auto tirdzniecības vietās, gan CSDD nodaļās.

CSDD aicina auto pircējus iegādāties auto tikai reģistrētās

transportlīdzekļu tirdzniecības vietās, kur var iegādāties gan Latvijā reģistrētus, gan neregistrētus auto un atgādina, ka Latvijā neregistrētas automašīnas var iegādāties tikai pie auto tirgotāja reģistrētā tirdzniecības vietā. Pirms auto iegādes, CSDD aicina cilvēkus pārbaudīt, vai tirdzniecības vieta ir atrodama CSDD reģistrā: <https://e.csdd.lv/autoveikali/>.

Transportlīdzekļu tirdzniecības reģistrā ir atrodama informācija par visiem Latvijas tirdzniecības vietās pārdošanā legāli esošiem transportlīdzekļiem: <https://e.csdd.lv/tltr/>. Norādot automašīnas reģistrācijas numuru vai VIN numuru, reģistrā var iegūt noderīgu informāciju par auto nobraukuma vēsturi, tehnisko apskāšu rezultātiem, īpašnieku maiņu u.c. informāciju. 

Jelgavā būvēs plašāko reģionālo tehniskās apskates staciju

Iemūrējot pamatakmeni, uzsākta plašākās reģionālās tehniskās apskates stacijas būvniecība. Tā atradīsies Jelgavā, Aviācijas ielā 40, un vieta tika izraudzīta ārpus pilsētas centra industriālā parka teritorijā, lai pie stacijas ērti varētu piebraukt kā vieglais, tā arī kravas transports.



Ēkas pamatos kapsulu ar vēstījumu ievietoja satiksmes ministrs Uldis Augulis, CSDD valdes priekšsēdētājs Andris Lukstiņš, Jelgavas pilsētas domes priekšsēdētājs Andris Rāviņš, uzņēmuma SIA "Auteko&TUV" vadība, kā arī ēkas arhitekti un būvnieki.

Jaunajā stacijā līdzšinējo divu tehniskās apskates līniju vietā būs četras līnijas: trīs vieglo transportlīdzekļu pārbaudei un viena "kraviniekiem". Plašākajā, klientiem un darbiniekiem ērtākajā

stacijā vismaz uz pusi tiks palielināti tehniskās apskates apjomi: ja šobrīd dienā Jelgavā tiek pārbaudīti 200 transportlīdzekļi, tad jaunajā stacijā tehnisko apskati varēs veikt vismaz 300 kravas

un vieglie auto. Plānots, ka stacijas būvniecību pabeigs 2018. gada rudenī.

Ēkas projektu izstrādājis arhitektu birojs "Arhis", un celtniecību veiks SIA "Latvijas Enerģoceltnieks". 

„Zebras” ieteikumi, kā izvilkēt auto no grāvja

Piesiet striķi un izvilkēt auto – tas nemaz nav tik vienkārši, jo prātā jāpatur vairāki sīkumi. Raidījuma „Zebra” veidotāju ieteikumi autovadītājiem.

Pirmkārt – tik elementāra lieta kā sava auto atslēgu noglabāšana drošā vietā, lai „ciņas karstumā” nepazaudētu tās kaut kur sniegā.

Uzsākot kādam palīdzēt, vispirms vajadzētu novietot savu auto drošā vietā, ieslēgt avārijas gaismas un izvilkēt atstarojošo vesti. Lai kā arī nebūtu ar slinkumu un steigu, prātīgi ir izlikt arī avārijas trīsstūri un galvenais – neaizmirst to pēc tam paņemt.

Noteikti ir vērts pievērst uzmanību cilvēkam, kuram dodieties palīgā – vai viņš nav dzēris. Gadījumā, ja jūtams, ka autovadītājs nav skaidrā prātā, palīdzēt izvilkēt viņa auto nevajadzētu.

Piesienot striķi, ar kuru tiks vilkts auto, tas jāizdara kārtīgi, lai nerodas situācijas,



kad kāds no tā galā esošajiem dzelzs gabaliem atraujas un izsit auto logu. Tiem striķiem, kuriem nav āķa, ir svarīgi uzstiet tādu mezglu, lai to pēc tam varētu arī atsiet.

Sākot vilkt otru auto, ir būtiski atrast ceļa segumu ar saķeri, lai, sākot vilkšanu, auto neslidētu. Sākumā noteikti vajadzētu striķi nostiept uzmanīgi un pavērot situāciju. Ja auto sāk spolēt un nekas īsti nenotiek, var mazliet striķi

atslābināt un tad uzsākt mazliet straujāku kustību, mēģinot panākt auto izvilkšanu ar inerci. Šī ir drastiskāka metode, taču tieši šādi nereti ir jārikojas, lai auto izkustētos.

Svarīgi atvērt auto logu, lai varētu sazināties ar otra spēkrata vadītāju. Ja vilkšana ir bijusi veiksmīga, abu auto vadītājiem vajadzētu operatīvi pabraukt malā, lai netraucētu satiksmi un neradītu bīstamas situācijas uz ceļa. 

PASTĀSTI PAR
SAREŽĢĪJUMIEM
UZ CEĻA!

80005555

LVC bezmaksas diennakts tālrunis



Zog autoceļu
aprīkojumu



Uz ceļa šķērslis



Beigts dzīvnieks



Aizputinājums



Slidens ceļš



VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI



Autobraucēju brīvdienu ceļvedis

JANVĀRIS, 2018

6.janvāris pulksten 17, Engures nov., Šlokenbekas muiža **Zvaigznes dienas balle senioriem**

27.janvāris pulksten 20, Ventspils Olimpiskais centrs **Muzikālais šovs DIGiTop 100** *leejas maksa: 10–20 eiro*

13.janvāris pulksten 19, Skrundas Kultūras nams. **Skrundas novada amatiermākslas kolektīvu koncerts**

16.janvāris pulksten 19, Liepājas Olimpiskais centrs **Humora izrāde "Made in Latvia"** *leejas maksa: 8–15 eiro*

14.janvāris pulksten 13, Liepājas teātris. Pirmizrāde bērniem **"Smaragda pils@ta. Enter"** *leejas maksa: 5–6,50 eiro*

100 18.–21.janvāris Rīga, Latvijas Nacionālā bibliotēka. **Multimedijālā izrāde "Gaismas raksti". Latvijas valsts simtgades atklāšanas notikums.** *leejas maksa: 30 eiro*

22.–28.janvāris Siguldas Bobsleja un kamanīņu trase. **49 FIL Eiropas Čempionāts kamanīņu sportā**, Viessmann Pasaules kausa fināls kamanīņu sportā

6.janvāris pulksten 22, Burtnieku nov. Rencēnu pagasts. Kultūras nams. **Jaungada balle.** Spēlē grupa "Balliņu orķestris"

27.janvāris pulksten 19, Valmieras Kultūras nams. **Džeza teātra izrāde "Pēc pusnakts / After midnight"**

19.–20.janvāris Alūksne. **Rally Alūksne** Vairāk informācijas: www.aurally.lv

7.janvāris pulksten 16, Gulbenes Kultūras centrs. **Grupas "Sestā jūdze" koncerts**

6.janvāris pulksten 22, Kārsavas nov. Mērdzenes Kultūras nams **Karnevals**

27.janvāris pulksten 19, Rēzekne, Latgales vēstniecība Gors **Jāņa Skuteļa stāvērāde ATKAL.** *leejas maksa: 7–15 eiro*

Līdz 28.februārim Daugavpils, Šmakovkas muzejs Biedrības "Latgolys Studentu centrs" veidotā izstāde **"Kas Tev ir Latveja"**. Vairāk informācijas: www.smakovka.lv

5.janvāris pulksten 19, Jelgavas Sv.Annas Evanģēliski lut. baznīca. **Koncertprogramma "Ziemassvētki cauri gadsimtiem"**

27.janvāris pulksten 11, Kokneses Sporta centrs. **Amatierkolektīvu Lustīgās sporta spēles**

20.janvāris Saldus Sporta nams Ceļā uz simtgades Dziesmu un deju svētkiem. **Koncerts "Mēs dejosim no visas sirds"**. Vairāk informācijas: www.saldus.lv

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

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

autoceļu 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 uzturētājus un VAS Ceļu satiksmes drošības direkciju.

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

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