



Maijs 2015

autoceļi

SATIKSMEŠ DROŠĪBA

"Cieņa darbojas!"

Ceļu satiksmes drošības direkcija īsteno satiksmes drošības kampaņu „Cieņa darbojas!”. Tās mērķis ir veicināt tādas satiksmes kultūras attīstību, kurā agresīva, sevi un apkārtni apdraudoša braukšana nav pieņemama.

[---> 7. lappuse]

„Nozares specifika, protams, ir jāzina, bet no procesa vadīšanas viedokļa ir pilnīgi vienaldzība, vai cept pīrādziņus vai būvēt ceļus. Manuprāt, mēs būvējam forši, un no kvalitātes viedokļa nereti pat labāk nekā viens otrs lielāks un vecāks uzņēmums,” saka SIA „Aizputes ceļinieks” valdes priekšsēdētāja Ruta Kande.

[---> 6. lappuse]



Kvalitāte ceļu būvē ir galvenā prioritāte

Nu jau vairākus gadus VAS Latvijas Valsts ceļi (LVC) ir ieviesusi sistēmu, pie kuras nav iespējams pieņemt ekspluatācijā nekvalitatīvu darbu. To apliecina arī LVC Autoceļu kompetences centra darbības rezultāti. Pagājušajā gadā ir veikti vairāk nekā 16 tūkstoši pārbaužu, arvien biežāk neplānotas pārbaudes. „Domāju, to sajūt visi – gan nozare, gan sabiedrība,” saka LVC valdes priekšsēdētājs Jānis Lange.

[--> 4. lappuse]



EKSPERTA VIEDOKLIS



Efektīvāki ir daudzgadīgi līgumi

Citu valstu pieredze parāda, ka efektīvāk ir slēgt līgumus uz vairākiem gadiem. Līdz ar to uzņēmējs būs vairāk atbildīgs par savu darbu un lielāku uzmanību pievērsīs tā kvalitātei. Tas nodrošinātu arī lielāku elastību attiecībā uz darba izpildes termiņiem, uzskata Pasaules ceļu asociācijas PIARC ģenerālsēdētārs Žans Fransuā Kortē

[---> 3. lappuse]

Ekonomists: Finansējumu autoceļiem var palielināt nodokļu reforma

Nav šaubu, ka autoceļu stāvoklis ir sarežģīts, taču, prasot lielāku finansējumu autoceļiem esošā valsts budžeta ietvaros, citās nozarēs var rasties nepatīkamākas sekas nekā esošais ceļu stāvoklis, tāpēc galvenais risinājums ir nopietna nodokļu reforma, uzskata DNB bankas ekonomikas eksperts Pēteris Strautiņš.

[---> 3. lappuse]

Īsumā

Ziņo par kvalitātes problēmām

Ja ceļu būvniecības objektos uz valsts ceļiem pamaniet kādas problēmas vai jums šķiet, ka kaut kas nenotiek tā, kā vajadzētu, ziņojiet e-pastā kvalitate@lvceli.lv vai Twitter kontā @LVceli.

LVC aplikācijā Waze saņēmuši vairāk nekā 2500 ziņojumu

Tikai vienas nedēļas laikā kopš 13.aprīļa, kad VAS "Latvijas valsts ceļi" (LVC) aicināja autovadītājus izmantot Waze aplikāciju, lai atzīmētu bedres uz valsts autoceļiem, saņemti vairāk nekā 2500 ziņojumu. Informācija par tiem nodota autoceļu uzturētājam, kas to izmanto kā papildus informācijas avotu, plānojot bedrīšu masveida remontdarbus.

Palīdzēs autovadītājiem nenonākt sadursmē ar riteņbraucējiem

Latvijas Automoto biedrība sadarbībā ar Starptautisko Automobilu federāciju sāks satiksmes drošības projektu „Riteņbarucējs!”. Akcijas laikā „Statoil” degvielas uzpildes stacijās un citviet autovadītājiem tiks izdalītas īpašas nelielas uzlīmes novietošanai labā sānu spoguļa

malā. Veicot labo pagriezienu, šķērsojot velojoslu, atverot durvis, uzsākot braukšanu un veicot citus manevrus, kuros iespējama sadursme ar riteņbraucēju, uzlīme atgādinās par iespējamo velosipēdistu un saasinās uzmanību.

Pasniegs balvu par mūža ieguldījumu

Autoceļu Avīzes Gada balva par mūža ieguldījumu šogad noslēguma sarīkojumā 20. maijā Brīvdabas muzejā tiks pasniegta bijušajam va/s Latvijas Valsts ceļi valdes priekšsēdētājam Tālim Straumem.

Sāk bedru masveida remontu

VAS „Latvijas autoceļu uzturētājs” vienlaicīgi visā Latvijas teritorijā veic bedru masveida remontu uz melnā seguma valsts autoceļiem. Plānots, ka bedru labošanas darbos tiks iesaistītas 100 remontbrigādes. Bedru labošana tiek veikta prioritārā secībā - vispirms bedres tiek labotas uz valsts galvenajiem un svarīgākajiem reģionāliem autoceļiem. Saskaņā ar normatīvajiem aktiem autoceļu melno segumu bojājumi uz A uzturēšanas klases autoceļiem jāremontē līdz 1.jūnijam, uz B klases – līdz 15. jūnijam, uz C un D – līdz 1.jūlijam. Uzturēšanas klases ir noteiktas ņemot vērā autoceļu klasifikāciju un transportlīdzekļu satiksmes intensitāti.

Runājot par ceļiem

Uzņēmējdarbības un reģionu attīstības asinsrite



Latvijas Darba devēju konfederācijas ģenerāldirektore Līga Meņģelsone

Ceļi ir valsts „organisma” asinsrite, bez kuras nekāda attīstība nav iedomājama. Jo veselīgāka ir asinsrites sistēma

– bez traucējumiem un bīstamiem posmiem – jo efektīvāka plūsma un visa organisma darbība ilgtermiņā.

Ceļi ir svarīgi uzņēmējdarbības attīstībai dažādos reģionos, kā arī cilvēku mobilitātes iespējām. Nekvalitatīvi ceļi var būt viens no iemesliem, kādēļ cilvēki reģionos ir spiesti

pamest savu dzīvesvietu, jo ceļš uz darbu vai mācībām ir pārlietu liels apgrūtinājums. Un otrādi, protams. Ērti, labi ceļi, pa kuriem iespējams nokļūt visur, kur nepieciešams, var būt viens no iemesliem (bez šaubām, ne vienīgais), kādēļ palikt savā dzīvesvietā.

Latvijā ir vairāk nekā 73 tūkstoši kilometru dažādas nozīmības ceļu un ielu, bet tikai 1674 km no tiem ir galvenie valsts nozīmes autoceļi. Tāpēc īpaši svarīgi – kādā kārtībā un cik ērti saplānoti ir visi pārējie desmiti tūkstoši kilometru. Lai uzņēmumiem būtu interese strādāt ikvienā Latvijas reģionā, lai cilvēki spētu tikt uz darbu vai skolu, nepatērējot tam neadekvāti daudz līdzekļu un laika.

Manuprāt, ir divi virzieni, kuros būtu vērts apsvērt gan normatīvā regulējuma izmaiņas, gan praktisku tā piemērošanu. Viens no tiem ir iespējamā Valsts Autoceļu fonda atjaunošana. Var jau teikt, ka līdzekļi budžetā tiek paredzēti jebkurā gadījumā, tomēr, ja tie ir skaidri iezīmēti, tad ārkārtas gadījumos ir ļoti grūti tos pēkšņi pārvirzīt citām vajadzībām un teikt: „Ziniet, tā sanāca”. Ceļi Latvijas attīstībai ir pārlietu būtiski, lai samierinātos ar „tā

sanāca” un „citām lietām vajadzēja vairāk”. Labi ceļi ir ekonomikas attīstības, valsts drošības, cilvēku mobilitātes un līdzsvarotas izaugsmes priekšnosacījums. Tā nav tikai viena atdalīta joma – tā ir saistīta ar nodarbinātību, sociālo vidi, ekonomiku un daudz ko citu.

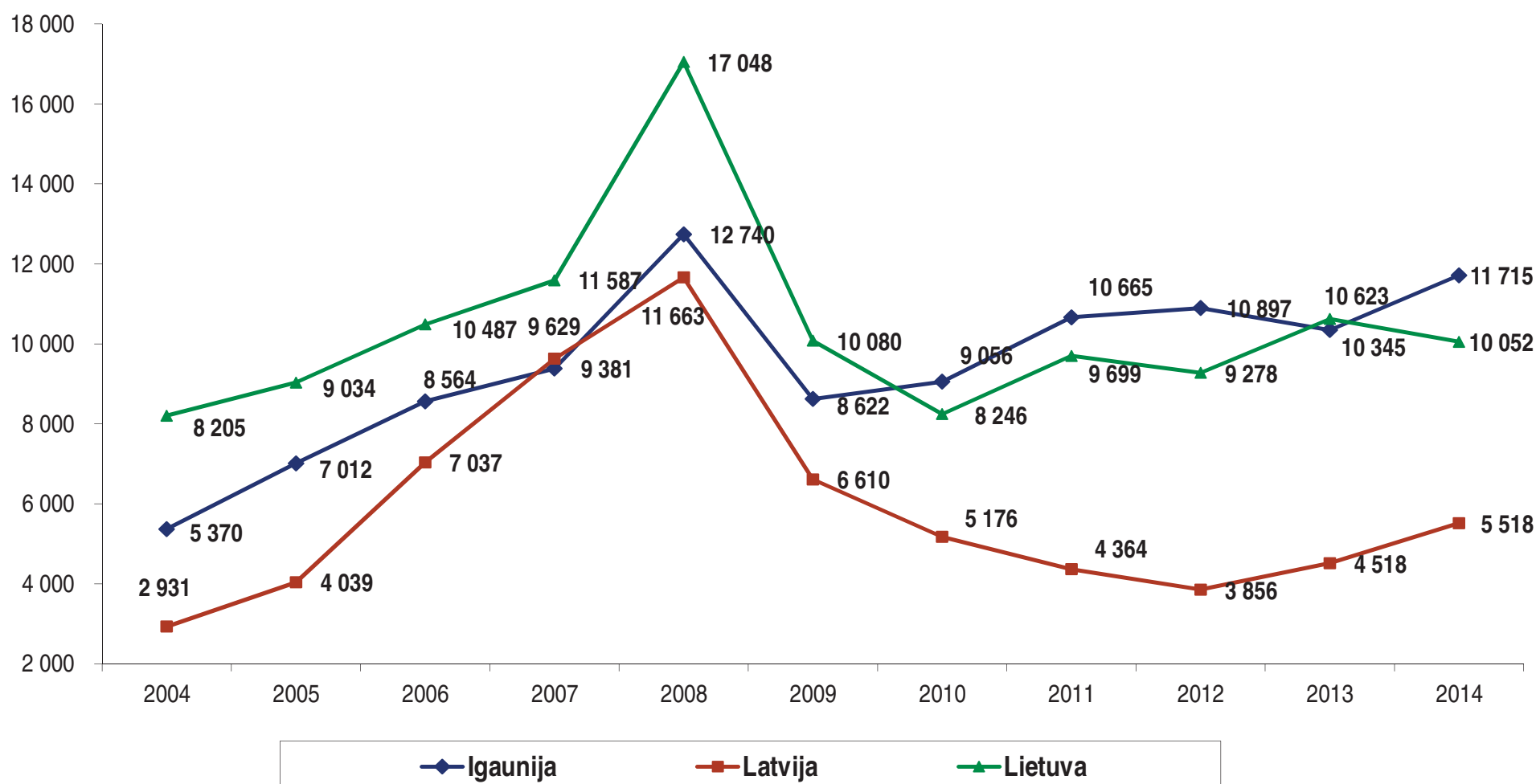
Otrkārt, domāju, ka līdz šim esam pārlietu maz izmantojuši privātās un publiskās partnerības (PPP) iespējas, tostarp – ceļu būvē un to uzturēšanā. Ir jāanalizē ārvalstu piemēri un kompleksi jārisina ceļu infrastruktūras attīstības jautājums, jo tajā ir ieinteresēta gan valsts, gan uzņēmēji, kuri lūkojas ilgtermiņā. Normatīvā bāze šādai partnerībai pastāv, tomēr līdz šim ir bijis pārlietu maz piemēru (dažādās jomās), lai būtu skaidra tās praktiskā ieviešana un pielietojums. Tieši infrastruktūras ziņā partnerība ir izšķiroša.

Par asinsriti organismā atbild ne tikai sirds. Tās darbība ir atkarīga gan no cilvēka dzīvesveida, gan citu orgānu darbības un „sadarbības”. Ceļu kā valsts attīstības asinsrites pamatā ir tas pats – partnerība, sadarbība, kopdarbība.

Taču visa iepriekšminētā patiesā jēga un būtība būs tad, ja cilvēki izvēlēties dzīvot, strādāt, radīt ģimenes un veidot savu ikdienas vidi Latvijā. Turklāt ne tikai Rīgā, bet arī reģionos – jo tad viņiem būs gan kvalitātes, gan savienojumu ziņā labi ceļi, pa kuriem nokļūt darbā, skolā, uz bērnudārzu, veikalu un jebkur citur.

Skaitļi un fakti

Valsts ceļu 1 kilometra finansējums no valsts budžeta, EUR



VAS „Latvijas valsts ceļi” valdes priekšsēdētājs Jānis Lange: „Ja mēs salīdzinām Latviju, Lietuvu un Igauniju, tad šobrīd visvairāk izceļas Igaunija, kur ir labi sakārtots finansējuma jautājums. Igaunij katru gadu strādā uz vairāk nekā 2000 km (no 16 000 km kopējā tīkla). Ja salīdzinām finansējumu, kāds Latvijā, Lietuvā Igaunijā pēdējos 10 gados bijis uz vienu kilometru, tad mēs no kaimiņvalstīm atpaliekam par apmēram 50 000 EUR/km. Ar šādu naudu var veikt vismaz vienu kārtu virsmas apstrādes uz katru valstij piederošo km.”

Pasaules ceļu asociācijas ģenerālsekretārs: Daudzgadīgi līgumi samazinātu izmaksas



Pasaules ceļu asociācijas PIARC* ģenerālsekretārs Žans Fransuā Kortē (Jean-François Corte) intervijā Autoceļu avīzei, atzina, ka, viņaprāt, viens no veidiem, kā samazināt ceļu remonta un uzturēšanas izmaksas, ir slēgt daudzgadīgus līgumus ar darbu izpildītājiem.

Autoceļu avīze: Kādas šobrīd ir aktuālākās problēmas, kas skar ceļu nozari, un ir iezīmējušās vairāk nekā vienā valstī?

Ž.F.Kortē: Galvenie sarunu temati ir saistīti ar drošību uz ceļiem, ceļu uzturēšanu un finansēšanu. Tad ir arvien vairāk valstu, kas pievērš uzmanību klimata izmaiņām un adaptēšanos – plānojot, kā samazināt šo ietekmi uz ceļu tīklu. Šie ir tikai daži no tematiem, kas skar valstis visā pasaulē.

AA: Latvijā jau daudzus gadus ir nepietiekams valsts finansējums valsts autoceļu uzturēšanai, remontiem. Vai tā ir tikai Latvijai raksturīga problēma, vai tā skar arī citas valstis?

Ž.F.Kortē: Daudzas valstis

saskaras ar būtisku atšķirību tajā, kas ir vajadzīgs un kas – pieejams. Turklāt valsts ceļi parasti aizņem tikai nelielu daļu no visa ceļu tīkla, kaut arī tie ir pietiekami noslogoti. Tas, ko mēs redzam daudzās valstīs, nepietiekama finansējuma problēmas skar ne tikai valsts, bet arī vietējos un pašvaldību ceļus, un tieši tas visvairāk ietekmē cilvēku ikdienu. Arī šiem ceļiem ir jābūt labā stāvoklī. Tāpēc, nē, tā nav tikai Latvijas problēma.

AA: Kā pasaulē, citās valstīs tiek risināta mobilitātes problēma – proti, lai cilvēkiem būtu pieejami ceļi visos reģionos, arī pavisam attāļajos rajonos.

Ž.F.Kortē: Es teiktu, ka lielākas problēmas ir saistītas ar mobilitāti tieši pilsētās.

Pilsētu kapacitāte ir ierobežota – tās nevar izplesties bezgalīgi. Urbanizācijas problēma dažādos kontekstos ir jūtama visā pasaulē, tādēļ ir jādoma, kā šo situāciju uzlabot. Cilvēki ir vairāk jāiedrošina lietot sabiedrisko transportu un meklēt citas pārvietošanās iespējas. Mobilitātes problēmas var risināt, mainot cilvēku attieksmi pret ceļu izmantošanu, taču tas prasa daudz pūļu.

AA: Vai tiek domāts par ceļu uzturēšanas un remontu izmaksu samazinājumu? Kādas ir jaunākās tendences un tehnoloģijas pasaulē?

Ž.F.Kortē: Mans personīgais viedoklis ir tāds, ka līdzekļus ietaupīt varētu, mainot finansēšanas kārtību. Klasiskais veids ir slēgt īstermiņa līgumus vai līgumus

par gabala darbu. Tomēr citu valstu pieredze parāda, ka efektīvāk ir slēgt līgumus uz vairākiem gadiem. Līdz ar to uzņēmējs būs vairāk atbildīgs par savu darbu un lielāku uzmanību pievērš tā kvalitātei. Tas nodrošinātu arī lielāku elastību attiecībā uz darba izpildes termiņiem. Šādā situācijā darba izpilde nebūtu atkarīga no ikgadējā budžeta – kad noteikta naudas summa ir jāiztērē līdz gada beigām, pretējā gadījumā tā tiek zaudēta. Protams, vairāku gadu līgumiem ir jābūt ļoti precīzi sagatavotiem, jāparedz darbu izpildes kontrole u.c. Tomēr, lai panāktu būtisku ietaupījumu, ar to pietiktu.

AA: Vai jūs varat nosaukt valstis, kurās ceļi ir labā stāvoklī?

Ž.F.Kortē: Šeit runa varētu būt par bagātām valstīm. Šveici, Luksemburgu, Norvēģiju, Apvienotajiem Arābu Emirātiem. Ir daudzas valstis, kurās ceļu tīkls ir labā stāvoklī, tomēr nereti ir kāds reģions, kur vietējai pašvaldībai ceļiem finansējuma pietrūkst.

Aprīļa vidū VAS „Latvijas valsts ceļi” (LVC) Latvijā pirmoreiz uzņēma Pasaules ceļu asociācijas PIARC pārstāvjus, organizējot asociācijas vadības komitejas sēdi, kurā piedalījās 23 valstu ceļu administrāciju pārstāvi. Latviju minētajā asociācijā, saskaņā ar Satiksmes ministrijas deleģējumu, pārstāv LVC.

*Pasaules ceļu asociācija PIARC ir globāla starptautiska asociācija, un tā apvieno 122 dažādu valstu autoceļu administrācijas. PIARC uzdevumi ir organizēt starptautiskus kongresus, izplatīt labākās prakses piemērus, piedāvāt efektīvus risinājumus lēmumu pieņemšanai un palīdzēt jaunattīstības un pārejas ekonomikas valstīm. Uzdevumu veikšanai PIARC nodibinājusi trīs stratēģiskās un 20 tehniskās komitejas.

Fotoreportāža

Eksperti vērtē Autoceļu avīzes gada balvai nominētos ceļu posmus

Šogad Autoceļu avīzes gada balvai izvirzīti 5 ceļu posmi, kuros pērn veikta seguma atjaunošana un pastiprināšana un 5 ceļu posmi, kurā veikti paplašināti būvdarbi. Žūrija rūpīgi izvērtēja visus pretendentes.

Par izvirzītajiem ceļu posmiem līdz 15. maijam vēl ir iespējams nobalsot mājaslapā www.iauto.lv vai sociālajos tīklos draugiem.lv un Facebook. Apbalvošanas ceremonija notiks 20. maijā.



Kurš posms nākamais? No kreisās: eksperti Elmārs Daniševskis un Pauls Timrots, ceļvedis Voldemārs Šķēle un eksperts Uldis Birzleja.



Sīkumu nemēdz būt, jo sevišķi, ja tas saistās ar ūdens noteci.



Igaunijas ceļu administrācijas pārstāvis Heiti Poppis zina, kam pievērst uzmanību.



Ilggadējs būvnieks Juris Anitens norāda uz iespējamu problēmu. Pa kreisi – projektētājs Elmārs Daniševskis.

Ekonomists: Finansējumu autoceļiem var palielināt nodokļu reforma



Viņš uzskata, fiskālo lēmumu var risināt divos veidos, kas nav izslēdzot, bet viens otru papildina – nodokļu likmju palielināšana un/vai nodokļu bāzes paplašināšana, kā arī efektīvāka nodokļu iekasēšana. „Ja netiks mainīta iekasēto nodokļu un iekšzemes kopprodukta (IKP) attiecība, naudas vairāk nebūs,” puda P. Strautiņš.

Ekonomists arī apšaubā Autoceļu fonda atjaunošanas lietderību. „Ja nepieaugs iekasēto nodokļu/IKP attiecība, tad pietiekamu līdzekļu nebūs pat tad, ja būs Autoceļu fonds,” uzskata P. Strautiņš. „Ir pārekspluatēts uzstādījums, ka ceļu lietotāji maksā akcīzes nodokli, tāpēc viņiem ir tiesības prasīt, lai nauda tiek novirzīta ceļiem – Latvijā nav neviena autovadītāja,

kura bērni neietu skolā vai kurš nebūtu vismaz potenciāls veselības aprūpes pacients vai kurš negūtu labumu no drošības, ko sniedz „spēka struktūru” esamība,” viņš puda.

Galvenās ceļu nozares konferencē apskatāmās tēmas bija autoceļu nozīme valsts ekonomikā, autoceļu būves kvalitātes jautājumi, kā arī privātās un publiskās partnerības

projektu ieviešana autoceļu nozarē.

Konferencē savu viedokli prezentēja un diskusijās piedalījās Satiksmes ministrs Anrijs Matīss, VAS Latvijas Valsts ceļu valdes priekšsēdētājs Jānis Lange, biedrības „Latvijas ceļu būvētājs” valdes priekšsēdētājs Andris Bērziņš, nozares kolēģi no Lietuvas un Igaunijas ceļu administrācijām, kā arī citi eksperti.

Jānis Lange: „Kvalitāte viennozīmīgi ir mūsu prioritāte”

VAS „Latvijas valsts veļi” (LVC) kvalitātei arī turpmāk pievērsīs arvien lielāku uzmanību. Investējot tehnikā, laboratorijas iekārtās, cilvēku apmācībā, ir iespējams panākt visaugstāko kompetenci kvalitātes jautājumos, lai nebūtu šaubu – mēs saņemam to, ko esam pasūtījuši, saka LVC valdes priekšsēdētājs Jānis Lange.



Autoceļu avīze: Kas Latvijas ceļu tīklā, salīdzinot ar kaimiņvalstīm vai citām Eiropas valstīm, ir unikāls? Ko nozīmē bieži pieminētais ceļu blīvums, kas Latvijā ir 35 m uz vienu iedzīvotāju?

J.Lange: Tā ir mobilitāte, ceļu pieejamība – iespēja piekļūt saviem īpašumiem. Un šis cipars nozīmē, ka mobilitāte Latvijā ir ļoti laba līmenī. Mums ir ļoti sazarots, labi strukturēts mazo ceļu tīkls, kas aptver visu Latvijas teritoriju. Mums uz vienu km² ir vidēji 1,13 km ceļu.

AA: Kurā brīdī valsts ceļu uzturēšanā/attīstībā notika stagnācija, kādēļ izveidojies tik liels deficīts (3,9 milj.EUR)?

J.Lange: 60.–70.gados visā Eiropā tika veiktas lielas investīcijas jaunas infrastruktūras būvniecībā – tika būvēti ceļi, tilti, dažādas inženierbūves. Arī 80. gados būvniecība turpinājās tādā pašā apjomā, taču 90. gados bija vērojams straujš kritums. Principā 90. gadu sākumā naudas pietika tikai ceļinieku algām. 1996. – 1997. gadā tika atjaunots Autoceļu fonds, jo bija skaidrs – bez ilgtspējīga finansējuma infrastruktūras uzturēšana un atjaunošana nav iespējama. Tā pamazām finansējums pieauga, taču tas joprojām bija nepietiekams, un mēs nevienu brīdi neesam sasnieguši to punktu, kad mēs atjaunotu vairāk ceļus, nekā

tie nolietojas. Kāpēc? Tas, protams, ir saistīts ar ekonomisko situāciju valstī.

Mums pašiem ir jāsakārto savs ceļu finansēšanas modelis, mūsu vietā neviens cits to nedarīs.

AA: Vai valsts autoceļu finansēšanas modelis, jūsuprāt, ir adekvāts esošajai situācijai? Kas būtu uzlabojams/maināms?

J.Lange: Tāda situācija, ka pietiks tikai ar ceļu uzturēšanu, nebūs nekad. Viss, kas tiek uzbūvēts, ir cikliski jāatjauno – ik pēc 7 gadiem ir jāveic periodiskā uzturēšana, bet pēc 20 gadiem rekonstrukcija. Tā nav, ka vienā brīdī ceļi kļūst labi, un viss – nekā vairāk nebūs jādara, tikai jātīra sniegs un jākrāso līnijas.

Ir skaidrs, ka pārskatāmā nākotnē ar esošo finansēšanas modeli ilgtspēju mēs nesasnēsim. Uz šo brīdi ir zināms trīs gadu bāzes finansēšanas plāns, zem kura ir ministra paraksts un par to mēs esam pārliecināti. Bet Autoceļu sakārtošanas programma ir sagatavota līdz 2020. gadam, un būtu nepieciešams stabils finansējums tās realizāšanai. Kas notiks pēc 2020. gada? Ir jāapzinās, ka mums pašiem ir jāsakārto savs ceļu

finansēšanas modelis, mūsu vietā neviens cits to nedarīs. Eiropa nesniegs mums palīdzību autoceļu jomā, ja mēs paši nespēsim sakārtot gan ceļus, gan to finansēšanas modeli.

AA: Ko nozīmē – sakārtot finansēšanas modeli?

J.Lange: Tas nozīmē panākt, lai nauda ceļiem būtu prognozējama un pietiekama. Lai mēs varam uzstādīt mērķi – kādus gribam redzēt mūsu ceļus, un, lai šim mērķim būtu arī atbilstoši finansējuma avoti.

AA: Ko jūs ceļu nozarē uzskatāt par labāko lēmumu? Un sliktāko?

J.Lange: Diskusijās par autoceļiem parasti izveidojas divas auditorijas – sabiedrība vai ceļu lietotāji un profesionāļi. Sabiedrība uzskata, ka lēmumi tiek pieņemti un īstenoti bezatbildīgi, kvalitāte ir sliktā, neviens nemāk strādāt. Savukārt profesionāļi runā par nepietiekošu finansējumu. Tā ir būtiskākā atšķirība – pieeja problēmai. Finansējums un uzticamība.

Manuprāt, Autoceļu fonda likvidēšana radīja uzticamības krīzi. Un nozare no tās joprojām nav atkopusies. Mūsu uzdevums ir darīt visu, lai to atjaunotu. Tas ir ilgtermiņa nopietns un sistematisks darbs. Es šorīt braucu un pa radio klausījos, ka tieslietu sistēmai nav uzticamības un

domāju – kam sabiedrība uzticas?

Mēs, protams, esam diskutējuši, kā šo uzticamību atjaunot. Pirmkārt, mums ir jābūt pēc iespējas caurspīdīgākiem – skaidrot kritērijus un principus, pēc kādiem tiek pieņemti lēmumi, to mēs arī cenšamies darīt. Otrkārt, ir skaidrs, ka cilvēki mums līdz galam neuzticēsies līdz brīdim, kamēr valsts ceļu tīkls nebūs atjaunots. Tātad mums ir jāpaliek atjaunojamo autoceļu kilometru skaitu. Jautājums, cik ātri to ir iespējams izdarīt. Es domāju, ka trīs gados mēs nevarēsim sakārtot to, kas ir ielaists pēdējos 20 gados.

Nozarē šobrīd strādā ap 6000 cilvēku, kas ir aptuveni 0,7% no visiem valstī nodarbinātajiem

AA: Arvien nopietnāk tiek runāts par kvalitāti. Kā jūs kā pasūtītājs vērtējat remontdarbu kvalitāti?

J.Lange: Kvalitāte viennozīmīgi ir mūsu galvenā prioritāte. Nu jau vairākus gadus mēs esam ieviesuši sistēmu, pie kuras nav iespējas pieņemt ekspluatācijā nekvalitatīvu darbu. To apliecina arī mūsu Autoceļu kompetences centra darbība. Pagājušajā gadā mēs esam veikuši vairāk nekā 16 tūkstošus pārbaužu, arvien

biežāk veicam neplānotās pārbaudes. Es domāju, ka to sajūt visi – gan nozare, gan sabiedrība. Mēs esam gatavi reaģēt uz visām sūdzībām – vienalga, vai uzņēmums kaut ko saka par savu konkurentu, vai sabiedrība uzskata, ka kaut kas nav kārtībā. Mums ir e-pasts: kvalitate@lvceli.lv, Twitter konts. Mēs esam gatavi dot atgriezenisko saiti. Kvalitātei arī turpmāk mēs pievērsīsim paaugstinātu uzmanību. Investēsim tehnikā, laboratorijas iekārtās, cilvēku apmācībā, lai attiecībā uz kvalitātes jautājumiem mēs būtu kompetenti un nebūtu šaubu, ka saņemam to, ko esam pasūtījuši.

AA: Pēc kādiem principiem tika plānoti ceļu uzturēšanas un atjaunošanas darbi šajā sezonā?

J.Lange: Galvenie kritēriji, izvēloties posmus, kuros veikt remontdarbus, ir satiksmes intensitāte, ceļu tehniskais stāvoklis, kas katru pavasari tiek novērtēts, un kapitālieguldījumu atdeve. Tāpēc ļoti daudz darba notiek tieši uz galvenajiem ceļiem. Eiropas nauda tiek ieguldīta arī uz reģionālajiem ceļiem, savukārt uz vietējiem ceļiem mēs veicam ikdienas uzturēšanas darbus.

AA: Kuri, jūsuprāt, ir būtiskākie projekti šajā gadā?

J.Lange: Būtiskākie noteikti ir posms uz Vidzemes šosejas, pie *Sēnites*, Liepājas šoseja. Ceļi virzienā uz robežām, ko arī mūsu kaimiņvalstis ļoti novērtē. Ainaži – Igaunijas robeža, Liepāja – Lietuvas robeža, Jelgava – Lietuvas robeža, Daugavpils – Lietuvas robeža. Mums ir ļoti svarīgi mainīt šo priekšstatu, ka, iebraucot Latvijā, uzreiz ir jūtams slikts ceļš. Es tiešām uzskatu, ka ceļi ir valsts vizītkarte. Iebraucot valstī, ceļam ir jābūt labam, jo tas liecina par mūsu attieksmi pret savu īpašumu.

AA: Vasarā autobraucējiem būs jāsakaras ar būtiskiem satiksmes ierobežojumiem būvdarbu posmos. Kā to iespējami nesāpīgāk pārdzīvot?

J.Lange: Cilvēki sāpīgi uztver jebkurus satiksmes ierobežojumus. Vēl jo vairāk – ja ir satiksmes ierobežojums, bet šķiet, ka objektā nekādi darbi nenotiek. Ir uzlikta zīmes, ātruma ierobežojumi, bet kaut kādu, iespējams, tehnoloģisku iemeslu dēļ, neviens nestrādā. Mums ir vairāk jāinformē cilvēki par ierobežojumiem, nepieciešamo papildus laiku, kas jāpavada ceļā – visi šie darbi tiek veikti pašas sabiedrības interesēs, lai būtu drošāk un komfortablāk pārvietoties. Un šiem ierobežojumiem ir jābūt saprātīgiem. Turklāt mēs rēķināties ar dažādiem kultūras pasākumiem un svētkiem, kuri parasti

notiek tieši būvniecības sezonā, un cenšamies to laikā iespējami minimizēt satiksmes ierobežojumus.

Galvenie kritēriji, izvēloties posmus, kuros veikt remontdarbus, ir satiksmes intensitāte, ceļu tehniskais stāvoklis, kas katru pavasari tiek novērtēts, un kapitālieguldījumu atdeve.

AA: Vai ceļu būvnieku kapacitāte un kvalifikācija Latvijā ir pietiekoša? Vai nozarē ir pietiekami daudz speciālistu?

J.Lange: Nozarē šobrīd strādā ap 6000 cilvēku, kas ir aptuveni 0,7% no visiem valstī nodarbinātajiem, tāpēc kapacitāte ir pietiekama. Salīdzinājumam – padomju laikos nozarē strādāja apmēram 18 tūkstoši cilvēku. Būvnieki ir iemācījušies strādāt efektīvāk, tiek izmantoti jauni mehānismi, tehnoloģijas, ir veikti ieguldījumi tehnikā, pieaudzis darba ražīgums. Nozarei ir nepieciešama prognozējamība – lai arī uzņēmēji varētu plānot savus resursus, rēķināties, ka finansējums katru gadu pieaug, piemēram, par 5%. Mūsu nozarē jebkuras straujas izmaiņas noved pie cenu sadārdzinājuma – ja visu laiku finansējums ir nepietiekošs, bet tad pēkšņi parādās lielas summas, kuras uzņēmēji nespēj apgūt, sāk celties cenas, un rezultātā mums viens kilometrs ceļu sāk izmaksāt dārgāk. Tāpēc visi ceļinieki runā, ka ir nepieciešams stabils, vienmērīgi un prognozējami pieaugošs finansējums ceļiem.

AA: Kāpēc ir izveidojusies situācija, ka valstī ir tik maz kvalificētu būvdarbu vadītāju?

J.Lange: Objektā ir jābūt vienam atbildīgajam, no kura mēs varam prasīt atbildību par visiem izdarītajiem darbiem. Taču par atbildīgo būvdarbu vadītāju uz valsts galvenā autoceļa uzreiz kļūt nav iespējams. Līdz šim amatam ir jāzaug – jāiziet zināms posms, jāaudzē kvalifikācija, pieredze. Un mēs vēlamies šo kompetenci stiprināt visās iesaistītajās pusēs: pasūtītājiem, būvniekiem, būvuzraugiem, projektētājiem.

AA: Kā jūs vērtējat jauno speciālistu sagatavošanu?

J.Lange: Vidējais vecums nozarē pārsniedz 45 gadus, un tas ir laika jautājums, kad būs jūtama aizvien intensīvāka paaudzes nomaiņa.

Turpinājums 5. lappusē.

Jānis Lange: „Kvalitāte viennozīmīgi ir mūsu prioritāte”

Turpinājums. Sākums 4. lappusē

Protams, pēc skolas sola neviens par meistaru uzreiz nekļūst, jebkuram ir jāiegūst zināma pieredze, taču spējīgākie cilvēki attīstās. Visos uzņēmumos, kas strādā mūsu objektos, mēs redzam jaunus puīšus, kas aktīvi, ar iniciatīvu un spīdošām acīm strādā, un ir gatavi darboties. LVC izveidotais komikss skolēniem, RTU Inženiertehniskā vidusskola – šādas iniciatīvas ir ļoti svarīgas. Visā Eiropā no nozares aiziet vairāk cilvēku, nekā pienāk klāt. Mūsu uzdevums ir popularizēt inženierzinātnes – to, ka ir jāmācās matemātika, dabaszinātnes, fizika, ķīmija. Šīs ir zināšanas, ar kurām jaunieši nākotnē noteikti būs konkurētspējīgāki. Ceļu būve ir joma, kurā tuvākajos 20 gados darbs noteikti būs.

Ceļu būve ir joma, kurā tuvākajos 20 gados darbs noteikti būs.

AA: Vai jūs atbalstāt Rail Baltica projektu? Vai tas kaut kā varētu ietekmēt valsts autoceļu tīklu?

J.Lange: Es atbalstu jebkuru lietderīgu infrastruktūras būvniecības objektu, jebkuru savienojumu ar Rietumeiropas valstīm – tautsaimniecībai tas noteikti nāks par labu. Mūsu nozari tas ietekmēs brīdī, kad tiks būvēts Daugavas šķērsojums. Un arī trases, sliežu ceļus un citus darbus noteikti veiks ceļu būvnieki. Es par to nešaubs. Līdz ar to būs brīdis, kad tirgū finansējums būs stipri lielāks. Loģiski rodas jautājums – vai tam būs kapacitāte, un tas nepaaugstinās kopējās cenas.

Ja mēs skatāmies uz Eiropu, tad šobrīd daudz tiek ieguldīts tieši dzelzceļa attīstībā, un ceļiem ir jācinās par savu finansējumu. Tomēr runāt par to, ka dzelzceļš attīstītos ļoti strauji un atņemtu noslogojumu ceļiem, es nevaru. Jo šī gada pirmajos trijos mēnešos vidējā satiksmes intensitāte uz valsts ceļiem ir pieaugusi par 6,9%. Pagājušajā gadā bija vidēji 4%. Tas ir ļoti liels pieaugums. Tām ir divi iespējamie iemesli – ekonomiskā attīstība un degvielas cenu samaiznājums.

AA: Ir daudz dzirdēts par LVC Autoceļu kompetences centru (Ceļu laboratoriju), tas aktīvi strādā. Kādi ir rezultāti?

J.Lange: Jebkuram nopietnam pasūtītājam ir jābūt instrumentam, kā kontrolēt pasūtīto darbu kvalitāti. Autoceļu kompetences centrs (AKC) ir labs instruments mūsu rokās. Mēs nodarbojamies ne tikai ar materiālu pārbaudēm, bet arī ar pētniecības programmām – pētām, kādi materiāli Latvijas apstākļiem ir vispiemērotākie. Mēs esam arī starptautiskajā ceļu laboratoriju tīklā, kurā apmaināmies pētījumiem ar

Igauniju, Somiju, Zviedriju, citām Rietumeiropas valstīm. Nereti pašiem ritenis nav jāizgudro, jo kāds cits to jau ir izpētījis. Un otrādi – arī mēs veicam pētījumus un ļaujam ar tiem iepazīties citu valstu autoceļu administrācijām.

Pēdējos divos gadus mēs esam ļoti nopietni attīstījušies, investējuši jaunās testēšanas iekārtās, apmācībās. Tas ir virziens, kuru mēs noteikti turpināsim. Mēs arī šajā gadā turpinām iegādāties jaunas testēšanas iekārtas, apmācām cilvēkus, darbojamies pētījumu programmās.

Viens piemērs ir doktorants Mārtiņš Zaumanis, kuru mēs esam pieņēmuši darbā. Viņa pētījums, doktora darbs par reciklēšanas metodēm apliecina, ka ar reciklētu asfaltu ir iespējams panākt ietaupījumu pat līdz 50%.

AA: Būvniekiem pašiem ir savas laboratorijas, kurās viņi pārbauda materiālus. Ar ko tās atšķiras no LVC laboratorijas? Kāpēc mums tāda ir vajadzīga?

J.Lange: Tā pēc būtības ir trīskārša pārbaude. Būvnieku rīcībā ir savas laboratorijas, kur viņi veic materiālu pārbaudes. Mēs kā pasūtītāji veicam pārbaudes un, protams, arī būvuzraudzība pasūta savas pārbaudes, kas notiek vēl trešajā laboratorijā, kas nav ne LVC, ne būvnieku laboratorijā.

AA: Latvijas ceļus bieži salīdzina ar Lietuvas ceļiem, kas it kā ir labāki. Vai jūs kā ceļinieks arī uzskatāt, ka Lietuvas ceļi ir labāki?

J.Lange: Lietuvā ceļi vienmēr ir bijuši nacionālā pašlepnuma jautājums. Arī padomju gados. 90. gados viņi ienāca ar labi saglabājušos padomju mantojumu. Tajā pašā laikā es regulāri tiekos ar saviem Lietuvas kolēģiem un zinu, ka situācija uz reģionālajiem, vietējiem vai pašvaldību ceļiem nemaz tik laba nav.

Ja mēs salīdzinām Latviju, Lietuvu un Igauniju, tad šobrīd visvairāk izceļas Igaunija, kur ir labi sakārtots finansējuma jautājums. Igaunī katru gadu strādā uz vairāk nekā 2000 km (uz 16 000 km kopējā tīkla). Ja salīdzinām finansējumu, kāds Latvijā, Lietuvā Igaunijā pēdējos 10 gados bijis uz vienu kilometru, tad mēs no kaimiņvalstīm atpaliekam par apmēram 50 000 EUR/km. Ar šādu naudu var veikt vismaz vienu kārtu virsmas apstrādes uz katru valstij piederošo km. Tā ir arī atbilde, kāpēc Latvijā ir salīdzinoši sliktāki ceļi nekā Lietuvā un Igaunijā.

Mūsu mērķis ir panākt, lai uz visiem mūsu galvenajiem ceļiem līdz 2020. gadam ir labi un ļoti labi braukšanas apstākļi. Un 75% no reģionālajiem ceļiem būtu labā stāvoklī.

AA: Runājot par citām Eiropas valstīm – visi zina, kādi ir Vācijas autobāņi, bet kāda ir situācija ar pārējo ceļu tīklu?

J.Lange: Uz ceļiem, kur satiksmes intensitāte ir maza, situācija nemaz nav tik laba. Taču citas valstis ļoti racionāli pieiet vietējo ceļu jautājumam: nereti šie ceļi ir ļoti šauri, un tiem ir mazākas būvniecības un uzturēšanas izmaksas. Tas ir virziens, kurā arī mums visticamāk jādodas. Mums ir arī 14 m plati vietējie ceļi. Kam tāds platums ir vajadzīgs? Par to maksā sabiedrība, un, manuprāt, mēs to nevaram atļauties. Tie ir jāsasaucina un to uzturēšanai jāpieiet racionālāk.

Es nevaru piekrist viedoklim, ka Latvijā ir lieki ceļi. Mums ir daudz tā saucamie sociālie ceļi, kur satiksmes intensitāte ir ļoti maza, kur dienā aizbrauc dažas mašīnas. Taču tas varbūt ir vienīgais ceļš uz kādu māju, pa kuru var aizbraukt operatīvais transports vai aizvest bērnu uz skolu, tāpēc teikt, ka tas ir lieks, mēs nevaram. Protams, no ekonomiskā viedokļa šī ceļa uzturēšana nekad neatmaksāsies, taču tas ir valsts uzdevums – nodrošināt iedzīvotājiem mobilitāti.

AA: Vai ir kāda valsts, kuras ceļu uzturēšanas modeli jūs gribētu pārņemt un ieviest arī Latvijā?

J.Lange: Starptautiskajās konferencēs daudz tiek runāts par finansējuma jautājumiem. Ceļu fonds ir risinājums, kas skaidri un gaiši parāda, kādā veidā tiek finansēti valsts ceļi. Lielākoties tā ir korelācija – jo vairāk tu pildi degvielu, un brauc pa ceļiem, jo vairāk naudas aiziet ceļiem. Jo mazāk lej un brauc, jo mazāk naudas to uzturēšanai nepieciešams. Gudrāks risinājums nav izdomāts.

Otrs variants ir maksas ceļi, bet Latvijā mēs par to nerunājam, jo šeit nav tādas intensitātes, un tas nekad neatmaksātos.

AA: Nozarē bieži dzirdams viedoklis, ka viena no galvenajām problēmām ir lētākais iepirkums. Vai jūs tam piekristat?

J.Lange: Pirmais, kas tiek izvērtēts, atverot jebkuru iepirkumu, ir kvalifikācija, un tikai tad ķeras pie cenas. Es netaiktu, ka uzņēmēji sacenšas tikai ar cenu. Es zinu, ka Lietuvā ceļu būvniecībā ir izmēģinājuši saimnieciski izdevīgāko iepirkumu, kur cena nav vienīgais kritērijs. Tiek ņemts vērā arī papildus garantijas laiks un ceļa rekonstrukcijas būves ātrums. Mēs šo kaimiņvalsts pieredzi vērtējam. Teikt, ka tā ir panaceja, es nevaru. Skatīsimies. Mēs esam ieinteresēti, lai tirgus ir ilgtspējīgs. Lai cenas nebūtu pārāk zemas vai pārāk augstas. Un lai līgumsaistības tiktu pildītas.

Mēs aicinām arī citus izmantot mūsu nolikumas, kas pieejami LVC mājaslapā. Es zinu, ka daudzas pašvaldības to arī dara.

Jā, daudzi būvnieki sūdzas par prasībām, taču ir Iepirkumu uzraudzības birojs, kur var sūdzēties par jebkuru nolikuma prasību, un būvnieki to arī aktīvi izmanto.

Lielo pilsētu vadītāji: sakārtoti ceļi veicina reģionu attīstību

Latvijas novadu lielāko pilsētu vadītāji ir vienisprātis – labi ceļi un ērta piekļuve ir galvenais priekšnosacījums reģiona dzīvotspējai un attīstībai.



Valmieras pilsētas pašvaldības domes priekšsēdētājs Jānis Baiks:

„Reģionu attīstībai būtiska ir laba un sakārtota infrastruktūra. Tā veicina uzņēmējdarbības attīstību, investīciju piesaisti reģionam un nodrošina nepieciešamo iedzīvotāju mobilitāti. Valmierai kā nacionālas nozīmes attīstības centram ir ļoti svarīgi, lai autoceļš Inčukalns–Valmiera–Igaunijas robeža būtu labā tehniskā stāvoklī un tiktu regulāri uzturēts. Tāpat nozīmīga ir to autoceļu kvalitāte, kas Valmieras pilsētu savieno ar Mazsalacu, Rūjieni, Smilteni, Cēsīm, Limbažiem, Valku un citām pilsētām, jo Valmierā strādā, veic darījumus vai izmanto dažādus pakalpojumus cilvēki, kas dzīvo 50 km rādiusā.

Uzskatu, ka iepriekšējos gados valsts piešķirtais finansējums autoceļu uzturēšanai ir bijis vairāk nekā nepietiekams, līdz ar to daudzi darbi ir iekavējušies, ceļu stāvoklis ir būtiski pasliktinājies un, lai nodrošinātu labu autoceļu kvalitāti, kas būtu līdzvērtīga Igaunijas un Lietuvas nodrošinātajam, ir mērķtiecīgi jāiegulda daudz vairāk līdzekļu. Vienlaikus mēs esam gandarīti par pagājušajā vasarā veikto autoceļa posma Inčukalns – Valmiera rekonstrukciju, ko ir novērtējuši gan valmierieši, gan pilsētas viesi. Svarīgi, lai turpinātos iesāktie darbi un īpaša vērība tiktu veltīta remontdarbu kvalitātei, kā arī tiktu rasti līdzekļu reģionālās nozīmes ceļu sakārtošanai.”



Uldis Sesks, Liepājas domes priekšsēdētājs

Jau iepriekšējā Eiropas Savienības struktūrfondu plānošanas periodā,

sadarbojoties ar Satiksmes ministriju un citām institūcijām, mums Liepājā ir izdevies īstenot ļoti liela mēroga un nozīmes transporta infrastruktūras projektus, tai skaitā arī Liepājas galveno tranzītielu sakārtošanu. Izbūvējot pilnīgi jaunu infrastruktūru, šodien gandrīz cauri visai Liepājai no vienas robežas līdz otrai ir iespējams izbraukt pa pilnīgi jaunām ielām.

Tiesa, to līdz šim nevarējām teikt par valsts nozīmes autoceļiem, kas Liepāju savieno ar citām pilsētām. Par to kvalitāti ļoti bieži nācās uzklaust pārmērumus gan no iedzīvotājiem, gan, piemēram, tūristiem no Lietuvas, kas būtu labprāt brīvdienas pavadījuši Liepājā vai Ventspilī, taču atturējies ceļa sliktais stāvoklis.

Man prieks, ka šopavasir ir izdevies spert vēl vienu soli tālāk infrastruktūras sakārtošanā, jo šogad un nākamgad iecerētie valsts autoceļu rekonstrukcijas darbi būtiski uzlabos Liepājas sasniedzamību. Viens no šādiem rekonstruējamajiem posmiem ir autoceļa Rīga-Liepāja atjaunošana, kas ietver darbus pie Skrudas, Saldus un no Kalnciema tilta līdz Anneniekiem. Tie ir posmi, par ko līdz šim saņemts visvairāk iebildumu gan no autobraucējiem, gan arī transporta nozares uzņēmumiem, kas veic kravu regulārus pārvadājumus caur Liepājas ostu.

Otrs Liepājai ļoti nozīmīgs ceļu posms ir šoseja Lietuvas robežas virzienā. Šī autoceļa atjaunošanas darbi ietver autoceļa seguma atjaunošanu un seguma pastiprināšanu vairāk nekā 20 kilometru garā posmā tūlīt aiz Nicas, bet vēl viens šī ceļa posms kapitālo rekonstrukciju sagaida nedaudz vēlāk.



Jelgavas pilsētas domes priekšsēdētājs Andris Rāviņš

„Satiksmes sistēma nevelti tiek dēvēta par valsts asinsriti, un pamatoti, jo piekļuve noteiktam reģionam, noteiktai apdzīvotai vietai ir galvenais priekšnosacījums to dzīvotspējai un attīstībai. Latvijas pašreizējā situācijā ceļu tīkls ir vitāli svarīgs, lai dotu iespēju cilvēkiem dzīvot un strādāt savā valstī. Laba darbavieta nav tikai labs atalgojums un kvalitatīva darba vide. Tas ir arī ceļš no dzīvesvietas uz darbu. Jelgavā, kā vienā no Latvijas lielākajām pilsētām un reģiona centriem, labi izprotam jēdziena *mobilitāte* nozīmi, jo pilsēta ar darbavietām nodrošina arī iedzīvotājus no visa reģiona un savukārt daudzi jelgavnieki strādā citur.

Jelgava kā reģiona centrs ilgstoši iegulda infrastruktūras sakārtošanā – ielu rekonstrukcijā un izbūvē, tādējādi veicinot uzņēmējdarbību. Taču pilsēta nevar attīstīties autonomi – ekonomiskajai izaugsmei ir nepieciešami kvalitatīvi autoceļi, kas nodrošina preču plūsmu un sniegt pakalpojumu kvalitāti visās jomās.

Valsts autoceļu attīstībā vērojamas pozitīvas tendences, jo katru gadu būtiski palielinās sakārtoto autoceļu skaits. Tomēr finansējumu autoceļu sakārtošanai ik gadu būtu jāpalielina, lai kopējā valsts autoceļu bilance veidotos ar plus zīmi.”

**VAS Latvijas valsts ceļi
Satiksmes informācijas
centra bezmaksas
diennakts telefons**

80005555

Par apstākļiem, kas negatīvi ietekmē braukšanu pa valsts autoceļiem, aicinām ziņot arī Tvitera kontā @LVceli. Informācija par aktuālajiem braukšanas apstākļiem ir pieejama www.lvceli.lv un Waze aplikācijā.



Sākusies satiksmes drošības kampaņa „Cieņa darbojas!”

Atsākoties aktīvajai velosezonai, Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) kopā ar partneriem īsteno satiksmes drošības kampaņu „Cieņa darbojas!”. Tās mērķis ir veicināt tādas satiksmes kultūras attīstību, kurā agresīva, sevi un apkārtējos apdraudoša braukšana nav pieņemama, un satiksmes dalībnieki viens pret otru izturas ar cieņu.

Kampaņas ietvaros darbojas arī īpaša „Cieņo-metra” aplikācija, kas ikvienam velobraucējam ļauj noteikt savu satiksmes kultūru un braukšanas stilu. Šī aplikācija atrodama CSDD *Draugiem.lv* lapā: <http://ej.uz/Cienometers>. Tāpat kampaņas „Cieņa darbojas!” laikā tiek demonstrēti videoklips, izvietotas vides reklāmas un īstenotas dažādas aktivitātes. Videoklipu ir iespējams noskatīties <http://ej.uz/Cienadarbojas>.

Aprīlī kampaņas ietveros policijas darbinieki veica velosipēdistu uzvedības mērījumu, fiksējot pārgalvīgos un agresīvos braucējus, kā arī uzslavējot cieņpilnākos satiksmes dalībniekus.

Statistikas dati liecina, ka ceļu satiksmes negadījumu skaits ar cietušajiem, kuros iesaistīti velosipēdisti un gājēji, pēdējo piecu gadu laikā ir dubultojies. Savukārt šī gada pirmajos trīs mēnešos bojā gājuši jau trīs, bet cietis

41 velobraucējs. Salīdzinājumā ar pagājušajā gada sākumu, cietušo velobraucēju skaits ir audzis par gandrīz 16%. Pēc Latvijas Riteņbraucēju apvienības apkopotās informācijas, pērn par 17% pieaugusi arī velo kustība Rīgā.

Kampaņu „Cieņa darbojas!” organizē CSDD, Satiksmes ministrija un Valsts policija, atbalsta – SIA „Statoil Fuel & Retail Latviā” un „If Apdrošināšana”.

(vecākie menedžeri ir bezpajumtnieki – no angļu val.). Ja ir iespēja, brīvdienās braucu 350 km uz mājām. Mani pieaugušie bērni smejas, ka mums 100 km nav attālums. Es braucu arī pie moča stūres (vīram ir *Chopper*). Ja sanāk laiks, startējam arī sezonas atklāšanas pasākumos.

AA: Vai, braucot pie stūres, pievēršat uzmanību ceļu segumam, ceļu būvdarbiem?

R.K.: Jā, protams. Es skatos, kā konkurenti strādā, varbūt varu viņu darbā ieraudzīt kādu foršāku risinājumu. Piemēram, STRABAG pie Anneniekiem ir sācis darbus – norok nomales. Mēs ar ekskavatoru parasti norokam nomali, lieko grunti sakraujam mašīnās un izvedam. Es skatos, ka viņi to ir vienkārši nogrūduši malā. Atbraucu šurp un saviem speciālistiem saku – padomājam, kāpēc viņi tā dara? Un tiešām – viņi dara racionālāk, pareizāk. Viņiem pēc būs arī jāitira grāvji. Viņi to pirmo rakumu nogrūž malīnā, pēc tam rok grāvi un tad visu kopā aizved. Tādas lietas es skatos, mēģinu mācīties, nošpikot, saprast, kā racionālāk. Tas nenozīmē, ka mēs darām sliktāk nekā pārējie. Mums ir daudz lietu, kuras esam *izpīpējuši* un uzskatām par savu *know-how*. Tāpat, iespējams, kāds cits, braucot garām manam ceļam, ne manīs ko nošpikos. Tā jau tā pieredze vienam no otra nododas.

Es arī Eiropā pavēroju, kā notiek ceļu būvēšana. Tas ir nesa-līdzināmi, manuprāt, tur ir pilnīgi savādāka pieeja ceļu projektēšanā, savādāki tehniskie risinājumi.

Valda mīts, ka Lietuvā ir labāki ceļi. Varbūt pirms 10 gadiem tā arī bija, bet tagad ir redzams, ka viņos mazāk liek iekšā, un tie sāk grūt. Ceļu būvnieku vidū pastāv viedoklis, ka Lietuvā ir profesionālāki projektētāji – cita projek-tēšanas kultūra. Un līdz ar to arī ceļus būvē savādāk. Es uzskatu, ka galvenā labas ceļubūves atslē-ga ir projektēšana un tehniskie risinājumi.

Skolēnus mudina vairāk pievērsties eksaktajām zinātnēm

Domājot par nākamajiem inženieriem, kas šobrīd vēl ir skolnieki, VAS „Latvijas valsts ceļi” (LVC) un Rīgas Tehniskā universitāte (RTU) īstenojušas nozīmīgus projektus, kas aicina mācīties eksaktās zinātnes. LVC ir izdevis pirmo izglītojošo komiksu par ceļubūvi, bet RTU jau 1.septembrī atvērs pirmo 10.klasi jaunajā RTU Inženierzinātņu vidusskolā (IZV).



Komikss „Kā trīs draugi Ceļagrauzi pieveica”, kas domāts skolniekiem, ir par jauniem un talantīgiem dažādu nozaru speciālistiem, kas plāno jaunas maģistrāles būvniecību, taču to apdraud autoceļu nīdējs un bojātājs Ceļagrauzis. Komikss atraktīvā un vienkāršā valodā bērniem stāsta par dažādiem dabas procesiem, ceļu būvi un nozares profesijām, atgādinot par matemā-

Jauno komiksu iespējams saņemt Ceļu muzejā (www.celelumuzejs.lv) vai LVC Autoceļu Kompetences centrā (AKC). Pieteikt ekskursijas uz AKC Ceļu laboratoriju iespējams pa tālr.: 67036439.

Savukārt ideja par RTU Inženierzinātņu vidusskolu tika lolota pēdējo pusotru gadu, un šogad septembrī tiks atvērta pirmā vidusskolas klase. Plānots, ka trīs gadu laikā

Savienības kontekstā ierindo pēdējās vietās.

RTU konstatēja, ka ir nepieciešams jau laicīgi pievērst jauniešu uzmanību inženierzinātnēm, organizējot dažādas interesantas aktivitātes, konkursus, tā parādot, ka šīs zinātnes patiesībā ir interesantas.

Taču bija vajadzīgs arī lielāks projekts – Inženierzinātņu vidusskola, lai tiem jauniešiem, kas ir spējīgi un vēlas – varētu piedāvāt iespēju padziļināti mācīties eksaktos priekšmetus jau vidusskolā. Tas palīdzēs ie-interesēt arī tos skolēnus, kas līdz šim par eksaktajiem priekšmetiem nav pastiprināti intere-sējušies. RTU bija brīvas telpas (viens stāvs Enerģētikas un elektrotehnikas fakultātes ēkā, Kronvalda bulv.1), infrastruktūra, mācību spēki, kā arī dienesta viesnīca.

Iestājpārbaudījumi uz pirmo 10. klasi ir jau noslēgušies (pirmās kārtas eksāmens bija *on-line*, otrās – klātienē). Ko-



tikas, fizikas un ķīmijas ap-gūšanas nepieciešamību. Bez dabaszinībām būvinženiera, projektētāja vai būvnieka profesiju apgūt nav iespējams.

Komiksu ir jau novērtējuši Rīgas 25.vidusskolas 3.klases skolēni, kas aprīlī piedalījās īpašā izdevuma prezentācijas pasākumā un devās ekskursijā pa LVC Autoceļu Kompeten-ces centru.

Ja nav ceļu, nav iespējama arī valsts attīstība, tāpēc ceļu būvē ir nepieciešami jauni, izglītoti un progresīvi speciālisti, ir pārliecināts LVC valdes priekšsēdētājs Jānis Lange.

tiks nokomplektētas trīs vi-dusskolas klases un paralēlklas-es, līdz ar to vidusskolā varēs mācīties vismaz 150 skolēnu, *Autoceļu avīzei* pastāstīja RTU rektora vietnieks attīstības jau-tājumos Artūrs Zeps.

Ideja par savu vidusskolu RTU radās, secinot, ka, uzsākot inženierzinātnes, skolēniem ir nepietiekamas zināšanas eksaktajos priekšmetos – ķīmijā, matemātikā, fizikā. Un inženier-zinātnes jauniešu vidū nav arī īpaši populāras – tikai 15% no visiem augstskolu absolventiem ir specializējušies inženierzināt-ņu jomā, kas Latviju Eiropas

pumā par iespēju mācīties šajā skolā otrajā kārtā cīnījās 160 skolēni.

Pateicoties vairāku lielo uz-nēmumu atbalstam, finansējums IZV darbībai ir, taču sabiedrības atbalsts noderētu mācību vides (stipendijas, izejmateriāli, ekskur-sijas) un laboratorijas aprīkojuma uzlabošanai. Inženierzinātņu vi-dusskolas sabiedrības uzmanības un ziedojumu piesaistes kampaņa „Inženieris sākas ar citronu” ilgs līdz 31.maijam.

Sīkāka informācija par jauno RTU Inženierzinātņu vidusskolu mājaslapā www.izv.lv.

Ceļu būvniecība sievietes acīm

Turpinājums. Sākums 6. lappusē

Es domāju, ka pēc likuma būtības bija domāts, ka būvdarbu vadītājs pats apdrošina savu civiltiesisko atbildību. Taču nozarē ir tāda situācija, ka es nevaru panākt, lai kvalificēts darba vadītājs apdrošinās no savas algas pats. Viņš aizies pie tā darba devēja, kurš viņu apdrošinās uz sava rēķina. Un kurš izšķirs – kurā gadījumā trešā persona vērsas pie darba vadītāja, kurā brīdī – pie uzņēmuma? Arī apdrošinātāji tagad nesaprot, ko tad viņiem drošināt? Principā jau iznāk tā – es apdrošinu savu būvdarbu vadītāju, un es kā uzņēmums arī esmu trešā persona. Tad, ja man būvdarbu vadītājs rada kaut kādu kaitējumu, piemēram, nekvalitatīvi uzbūvē ceļu, es kā uzņēmums – trešā persona – varu vērsties pret savu būvdarbu vadītāju?! Absolūts absurds. Un arī nevajadzīgs sadārdzinājums. Galvenais taču, lai ir pasargāta, apdrošināta trešā persona, tāpēc es atkal teiktu – tā varētu būt uzņēmēja izvēle, vai apdrošināt uzņēmumu vai būvdarbu vadītāju.

AA: Vai jums uzņēmumā ir šādi zelta puisēni?

R.K.: Jā, man ir – viens *zelta puisēns*. Viens no Latvijas 17. Es tagad mēģinu panākt, lai viņš uzlabo savas plānošanas iemaņas, un tas ir grūti – jo viņš jau ir *zelta puisēns* un nav tendēts mācīties.

Mēs esam ieviesuši *MS Project* plānošanu, kas ir lielisks, taču pietiekami sarežģīts instruments. Pārējie, kas nav *zelta puisēni*, visus šī gada projektus šajā sistēmā jau ir saplānojuši, bet *zelta puisēnam* nav laika.

AA: Vai šosezon ir daudz darba? Kuri projekti ir īpaši izceļami, kāpēc?

R.K.: Šogad plānojam būvēt A9 nākamo posmu. Pēc visa spriežot, Rucavas ceļu uzvarēs

Binders, un mēs kā *apakšnieki* būvēsim kādu pusi. Vēl ir pāris LVC konkursiņi (Ventspils – Leči, Kuldīga – Līči), kuros taisāmie startēt. Liepājā mums ir pērn aizsāks 2 milj. objekts, pietiekami liels projekts ir arī Ganību ielā (600 tūkst. EUR).

Šogad mums ir ļoti laba sezona, jo mēs jau gada sākumā redzējām, ka nepieciešamais minimums būs. Tās *ceļiniekam* ir ļoti liels brīnums, jo parasti viņš šos objektus lasa pa visu gadu. Zinot, ka minimums man ir, es uz mazajiem konkursiem eju ar mazliet lielāku pievienoto vērtību, drošāk rēķinu, jo zinu – sevi mēs jau esam atstrādājuši.

Ceļu būvnieks naudu pelna 6-7 mēnešus gadā, 8 ir jau ļoti labi, taču visu pārējo laiku ēdam nost taukus, ko esam nopelnījuši.

AA: Par kuru „Aizputes ceļiniekā” projektu jums ir īpašs gandarījums?

R.K.: Gabals, kuru mēs uz-būvējam uz A9, ir foršs. Un tas nav tikai mans viedoklis, cilvēki, kas brauc, saka – forši, smuki, lieliski, līdzieni, naktī redzami visi stabini...

Ceļubūve ir fantastiska – ja tu esi izdarījis kaut ko labu, tad gadus 10 tu pa šo ceļu brauc, ar viņu lepojies un esi priecīgs. Protams, tikpat briemīgi, ja esi ko slikti izbūvējis – tikpat ilgi brauc un domā – te ir mans *feileris*. Fundamentāla nozare!

AA: Vai jums pašai patīk vadīt automašīnu? Kāda jūs esat kā vadītāja?

R.K.: Jā, es braucu daudz, un man patīk. Man pie Cēsīm ir māja, kas gan nenozīmē, ka es turp braucu katru vakaru. Mans vīrs arī ir vadītājs, un mēs ar viņu smejamies, ka *senior management is homeless*

Ceļu policists aptur sievieti pie stūres.

- Cienītā, vai jūs neredzējāt zīmi, ka šī ir vienvirziena iela?
- Vai tad es divos virzienos braucu?!

★ ★ ★

Septiņas pazīmes, kas liecina, ka tev nepieciešama jauna mašīna:

1. Kad tu nobremzē, lai palaistu garāmbraucošos ugunsdzēsējus, tie apstājas blakus un sākt vilkt ārā šļūtenes.
2. Ik pēc 1000 km tev jādo-
das uz servisu, lai nomai-
nītu limlentu.
3. No rīta tu atklāj, ka naktī
kāds ir uzlauzis tavu ma-
šīnu un atstājis *pieciti* un
lietotu automaģi.
4. Stāvvietas sargs, pirms pa-
lidzēt tev *noparkoties*, uz-
velk ķiveri un bruņuvēsti.
5. Tava mašīna ir tik ļoti sa-
rūsējusi, ka to kopā satur
krāsa.
6. Izpūtējā ir tik daudz cau-
rumu, ka to var izmantot
kā pūšamo instrumentu.
7. Vienīgais iemesls, kāpēc
tevi vajadzīga aizmugurē-
jā stikla apsildīšana – lai
stumjot nesalst rokas.

★ ★ ★

Divi ceļu policisti iebrāuc kokā.

Viens saka: „Wow, pirmoreiz
tik ātri nonācām negadījuma
vietā!”

Ceļu policists jautā auto-
vadītājam:

- Kāpēc pasažiere nav
piesprādzēta?
- Viss kārtībā, tā ir sievasmāte.
Viņa šodien ir rāma.

Autoinspektors, atbraucot uz
negadījuma vietu, redz apgā-
zušos mašīnu, kurai līdzās,
nervozī pīpēdama, stāv sapu-
cējusies sieviete.

- Nu kā tad jums tā gadījās?
- Es mierīgi braucu, nevienu
neaiztieku, pēkšņi redzu: pa
labi eglīte, es – pa kreisi, bet
tur arī eglīte, es – pa labi, atkal
eglīte, es – pa kreisi, tur atkal
eglīte, es – atkal pa labi... un
tad es apgāzos.

– Te taču apkārt nav neviena
koka!

– Bet es redzēju!!!

Te pēkšņi otrs autoinspektors
paskatās uz viņas mašīnu un
sauc:

– Trakā, tev taču gaisa atsvai-
dzinātājs pie spoguļa karājas!

★ ★ ★

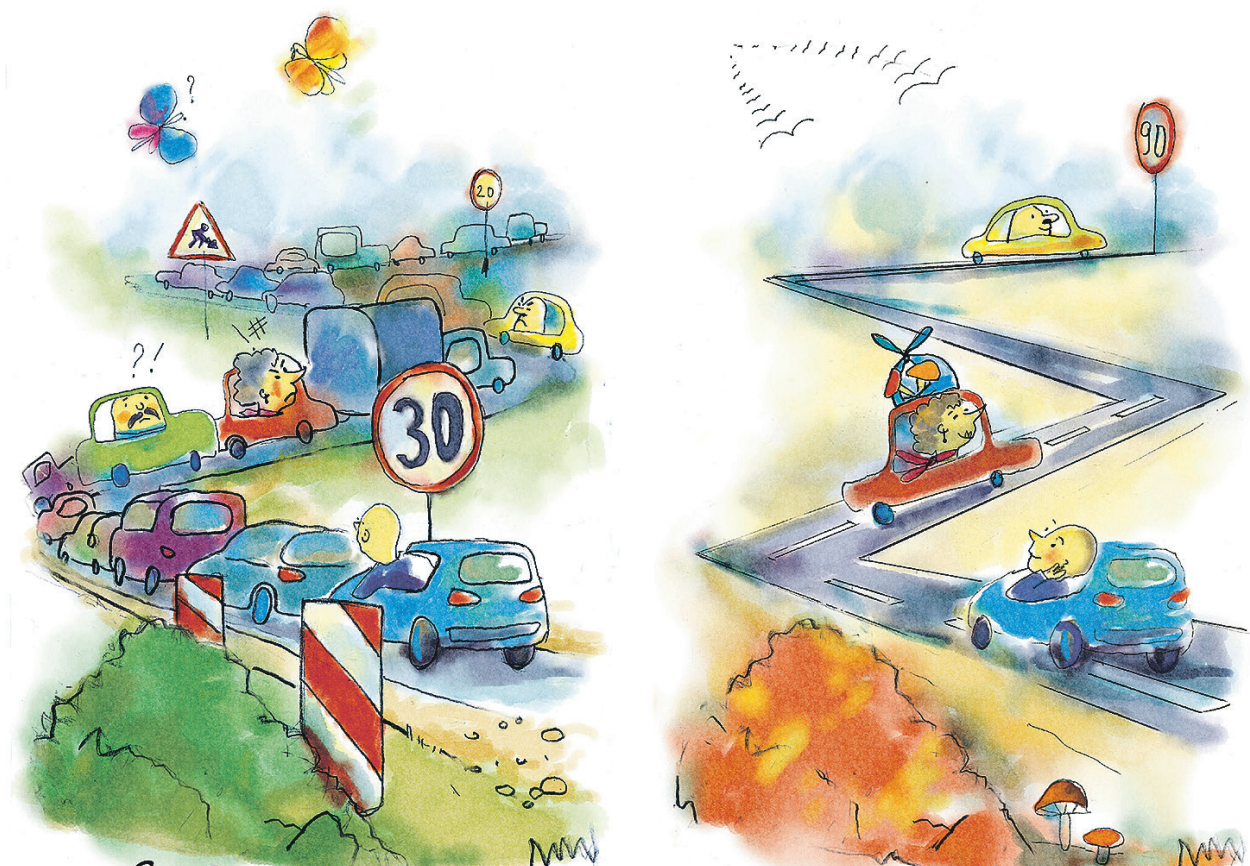
Blondīne brauc pa ceļu, un
viņu aptur ceļu policists.

- Tiesības, lūdzu!
- Ko?
- Tiesības, lūdzu.
- Kas tas tāds?
- Tā ir tāda maza mantiņa ar
jūsu fotogrāfiju.

– Ā... (Blondīne rokas somiņā,
atrod spogulīti.) Lūdzu!

Ceļu policists paskatās
spogulīti:

– Kāpēc uzreiz neteicāt, ka
esat ceļu policists...



GRŪTI VASARĀ, VIEGLI VISU PĀRĒJO GADU

★ ★ ★

Policijā iezvanās telefons.
Zvana satraukta sieviete: „Pa-
lidziet es esmu apzagta! Viņi
no manas mašīnas nozaguši
pilnīgi visu: pedāļus, stūri,
radio...”

★ ★ ★

Pēc brīža sieviete zvina atkal:
„Viltus trauksme, viltus trauk-
sme! Es biju iekāpusi aizmugu-
res sēdekli!”

★ ★ ★

Sieviete brauc automašīnā un
klausās radio.
Radio skan:
– Jūs klausāties Radio Skonto!
Sieviete sašutusi:
– Kā viņi to zina?

Pie policista pieskrien vīrietis
un kliec:
– Policija, palīgā, man nozaga
mašīnu!
– Redzēju, redzēju... Ļoti pro-
fesionāli, ļoti profesionāli!

Autobraucēju brīvdienu ceļvedis MAIJS, 2015

