



Oktobris 2015

Latvijas Valsts Ceļi
autoceļu dvīze

Ko Saeimas deputāti domā par Autoceļu fonda atjaunošanu un nākamā gada finansējumu valsts autoceļiem? Aptaujas rezultāti.

[---> 6. lappuse]

Ekonomists **Vjačeslavs Dombrovskis**: Galvenā valsts problēma ir darbaspējīgo iedzīvotāju aizbraukšana. Tiem, kas palikuši, paliek arī proporcionāli lielāks veco cilvēku un publiskās infrastruktūras, tajā skaitā ceļu, uzturēšanas slogs.

[---> 4. lappuse]



Izlabots brāķis uz Alūksnes – Liepnas ceļa

Pavasārī plaši izskanēja pārmetumi, ka līdz ar sniegu nokūsis autoceļa Alūksne – Liepna (P41) posms, kuram pērn tika veikta divkāršā virsmas apstrāde. Nu visas nepilnības ir novērstas – VAS „Latvijas autoceļu uzturētājs” (LAU) šovasar ir veikusi garantijas remontu un sola, ka šoreiz virsma kalpos kā nākas.

[--> 3. lappuse]



Jaunajā mācību gadā VAS „Latvijas Valsts ceļi” (LVC) Latvijas vispārīgizglītojošo skolu skolēniem piedāvā iespēju doties bezmaksas ekskursijā uz Ceļu laboratoriju.

[---> 3. lappuse]



Pārkāpumu dēļ „Ceļu satiksmes drošības direkcija” anulē apliecības instruktoriem un atņem mācību kartes autoskolām.

[---> 7. lappuse]

Išsumā

Uztec veloinfrastruktūras attīstītājus

Konkursā „Draudzīgs velosipēdistam” par ieguldījumu velokultūras veicināšanā un infrastruktūras attīstīšanā, publiskās vietās uzstādot kvalitatīvas velonovietnes un ieviešot citus riteņbraucējiem draudzīgus risinājumus, uzteikti 26 laureāti, informēja pasākuma organizatori. To vidū Carnikavas novada pašvaldība par Latvijā garāko velosipēdistu un gājēju tiltu, Smiltenes novada pašvaldība par velomaršrutu izstrādāšanu un apvienoto gājēju un veloceliņu izveidošanu, Alūksnes Tūrisma informācijas centrs par velosipēdistu un gājēju tilta izveidi, Strenču novada dome par trīs kilometrus gara veloceļa izbūvi un citi.

Saņem balvu par mūža ieguldījumu

Balvu par mūža ieguldījumu būvindustrijā saņēmis „Autoceļu Avīzes Gada balvas” eksperts Juris Anitens, SIA 8CBR bijušais tehniskais direktors. Nemts vērā viņa ieguldījums ceļu būvniecības attīstībā un apjomīgu un sarežģītu objektu vadībā. Būvindustrijas lielo balvu rīko žurnāls „Būvinženieris” un „Latvijas Būvinženieru savienība” sadarbībā ar citām nozares profesionālajām nevalstiskajām organizācijām.

Disciplinēs autovadītājus

Jau šoruden uz Latvijas bīstamākajiem ceļu posmiem

plānots uzstādīt 11 automašīnu ātruma mērīšanas displejus, kas realizēs autovadītāju disciplinēšanas funkciju. Minētās interaktīvās ceļa zīmes plānots izvietot „melnajos punktos” un izglītības iestāžu tuvumā. Šie displeji, kas šobrīd Latvijā redzami Smiltē un Pļaviņās, pilda radara funkciju, fiksējot autovadītāja braukšanas ātrumu ar mērķi disciplinēt autovadītāju, mudinot ievērot atļauto braukšanas ātrumu. VAS „Latvijas Valsts ceļi” displeju uzstādītājus izvēlēsies, organizējot iepirkuma procedūru.

„Bonus-Malus” klase palielinās vairāk nekā samazinās

Transportlīdzekļu īpašnieku apdrošināšanas risku vērtēšanas sistēmā „Bonus-Malus” pēc risku klašu aprēķina klase palielinājusies 354,66 tūkstošiem, bet samazinājusies 167,61 tūkstošiem autoīpašnieku, liecina Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja (LTAB) apkopotie dati. Šogad salīdzinājumā ar pagājušo gadu neapzinīgo autoīpašnieku skaits ar zemākajām „Bonus-Malus” klasēm samazinās. Tomēr samazinājies arī augstākajās klasēs ietilpstošo autoīpašnieku īpatsvars. Nemainīga klase saglabājusies 755,33 tūkstošiem autovadītāju. „Bonus-Malus” ir transportlīdzekļu īpašnieku apdrošināšanas risku vērtēšanas sistēma, pēc kuras apdrošināšanas sabiedrība vadās, aprēķinot atlaides vai piemaksas OCTA.

Viedoklis



Zigmārs Brunavs, biedrības „Latvijas Ceļu būvētājs” izpilddirektors

Biedrība „Latvijas Ceļu būvētājs” (LCB) vienmēr ar cerībām ir raudzījusies uz tā sauktajām jaunās politikas iniciatīvām ceļu būves nozarē, uz kuru pamata valsts plāno un piešķir nepieciešamo finansējumu. Jēdziens „jaunā politika” pēc būtības paredz kvalitatīvu jaunu projektu uzsākšanu, taču ceļu remontu nav nekas jauns, negaidīts un iepriekš neparedzams. Ja ceļš vai tilts reiz ir uzbūvēts, tad jārekinās, ka pēc gadiem tas būs jālabo un šim mērķim ir jāparedz finansējums.

Papīrs pacieš arī jaunās politikas iniciatīvas

Tomēr lai jau tas, kā tiek plānots finansējums, paliek valdības ziņā. Ja bedru likvidēšana ir jauna politika, tad lai tā arī būtu. Galvenais – lai tiktu panākts, ka bedru uz ceļiem patiešām vairs nav.

Tā nu Satiksmes ministrija ir izstrādājusi veselās sešas jaunās politikas iniciatīvas 2016. – 2018. gada budžetam atbilstoši Saeimas apstiprinātajiem Nacionālās attīstības plāna uzdevumiem un iesniegusi tās valdībā. Katras programmas izstrādāšanā tika patērēti ievērojami resursi, jo pie tām nopietni strādāja kvalificēti ministrijas speciālisti.

Taču drīz vien izrādījās, ka paveikts bezjēdzīgs, nevajadzīgs darbs. Viss beidzās ar to, ka pat ne finanšu ministrs, bet kāds vidēja ranga ierēdnis uzpūtīgi paziņoja – lai Satiksmes ministrija pat nemēģina virzīt tādas programmas, tāpat naudas tām nebūs! Izrādījās, ka ierēdņa vārdam ir lielāks svars nekā valdības solījumiem,

Saeimas lēmumiem un nu jau par zobgaļu apsmiekla objektu kļuvušajam Nacionālās attīstības plānam. Visas sešas jaunās politikas iniciatīvas ir nonākušas tur, kur parasti nonāk vairs nevajadzīgie papīri.

Jaunās politikas iniciatīva „Autoceļu sakārtošanas programma 2014. – 2020. gadam”, piemēram, paredzēja, ka valsts vietējo, tajā skaitā pierobežas ceļu sakārtošanai nākamgad piešķirs 32 miljonus EUR. Taču nekā tāda nebūs, visi solījumi par tūlīt, tūlīt gaidāmo lūzumu ceļu sabrukuma apturēšanā ir izrādījušies tukša parunāšana.

Netiks īstenotas arī citas jaunās politikas iniciatīvas. Ne „Pievedceļu rekonstrukcija pirms robežšķērsošanas vietām „Terehova”, „Grebņeva”, „Vientuļi”” (12,5 miljoni EUR), ne „Valsts galvenā autoceļa projekta „E67/A4 Ķekavas apvedceļš” PPP procedūras uzsākšana” (5,795 miljoni EUR), ne „Valsts autoceļu tīklā esošo tiltu tehniskā stāvokļa

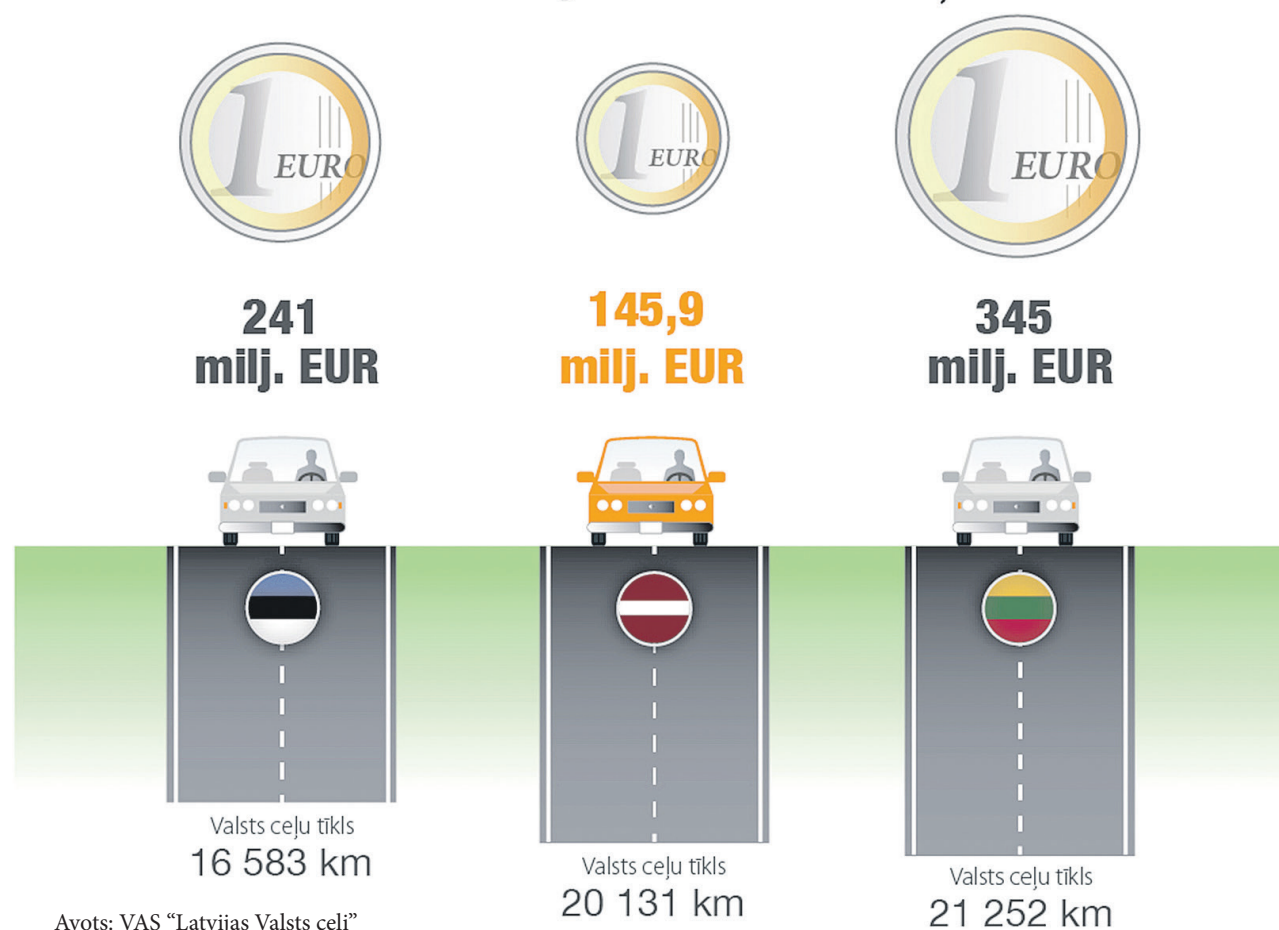
uzlabošana” (1,9 miljoni EUR), ne „Valstij piekritošā, trešajām personām piederošā nekustamā īpašuma atsavināšana” (0,06 miljoni EUR) un pat ne „Rīcības plāna trokšņa samazināšanai valsts autoceļiem īstenošanai”, kam nākamajā gadā finansējuma nebūs.

Redzams, ka arī visas runas par to, ka valsts beidzot nopietnāk ķersies pie bīstamo tiltu remontiem, izrādījušās bez jebkāda pamata.

Vai 2017. gada budžeta veidošanā ar jauno politikas iniciatīvu ņemšanu par pilnu būs citādāk? Diemžēl ir grūti noticēt, ka pēkšņi sāksies pārvērtības, un tāpēc, lai atgādinātu par nepadarīto, LCB 28.septembrī iesniedza Saeimā tālajos astoņdesmitajos gados ražotu portfeli ar sabrukuma stāvoklī nonākušu valsts autoceļu un tiltu nolietojuma aktiem, tā aicinot deputātus personīgi uzņemties atbildību par aizmirstajiem ceļu posmiem.

Skaitļi un fakti

2016. gadā plānotais valsts budžeta bāzes finansējums valsts autoceļiem



VAS „Latvijas Valsts ceļi” valdes priekšsēdētājs Jānis Lange



“Pērn apstiprinātajā trīs gadu valsts budžetā valsts ceļu uzturēšanai un remontiem bija paredzēti 150 miljoni eiro. Diemžēl šogad valdība pieņēma lēmumu finansējuma apjomu par 4,5 miljoniem samazināt.

Jau ilgu laiku esam situācijā, kad abām mūsu Baltijas kaimiņvalstīm valsts finansējums autoceļiem ir krietni lielāks, turklāt Igaunijā ir ievērojami mazāks autoceļu tīkls. Ja vēlamies sasniegt punktu, ka tiek remontēti tikpat liels autoceļu kilometru daudzums, cik nolietojas, valsts budžetā autoceļiem ir jāatvēl lielāki līdzekļi.”

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

Izlabots brāķis uz Alūksnes–Liepnas nokusušā ceļa

Pavasari plaši izskanējušie pārmetumi par līdz ar sniegu nokusušo autoceļu Alūksne–Liepna (P41) posmu, kuram pērn tika veikta divkārtšā virsmas apstrāde, nu ir novērsti – VAS „Latvijas autoceļu uzturētājs” (LAU) šovasar ir paveicis garantijas remontu un sola, ka šoreiz virsma būs izturīgāka.



Par LAU paveikto personiski pārliecinājās (no kreisās) LAU valdes priekšsēdētājs Vladimirs Kononovs, Alūksnes novada domes priekšsēdētāja vietnieks Dzintars Adlers, satiksmes ministrs Anrijs Matīss, VAS „Latvijas Valsts ceļi” (LVC) valdes priekšsēdētājs Jānis Lange un Alūksnes novada domes priekšsēdētājs Artūrs Dukulis.

Uz šī reģionālās nozīmes ceļa nebija cieto šķembu pamatnes, un regulāri kursē smagās automašīnas. Pavasarī, sākoties šķidonim, netika savlaicīgi noteikti masas ierobežojumi. Tāpat vietām uz ceļa tika novēroti „kūkumi”, kas nozīmē, ka zem ceļa segas bija sakrājis ūdens. Ja ūdenim nav iespējas noplūst, tad ceļa sega zaudē noturību, nestspēju un transporta kustības rezultātā salūzt. Dubultās virsmas apstrāde ir ceļa ikdienas uzturēšanas metode

nevis ceļa rekonstrukcija, tādēļ minēto iemeslu dēļ segums neizturēja.

Garantijas remonta laikā tika likvidētas bedres un ceļa segums pastiprināts ar vairākām dažāda izmēra šķembu kārtām, kas padara to izturīgāku. Turklāt tika uzklātas vairākas virsmas kārtas. Garantijas remontu LAU veica par saviem līdzekļiem.

Lai izvairītos no atkārtotām problēmām, pret šādi apstrādātiem ceļiem jāizturas saudzīgāk. Tas nav asfalts, tāpēc nedrīkst to pārslogot, īpaši pavasarī. Ir jāievēro kravas autotransporta masas ierobežojumi.

Tiekoties ar Satiksmes ministru Anriju Matīsu, Alūksnes novada domes priekšsēdētājs Artūrs Dukulis norādīja, ka šis ceļš savieno četras apdzīvotas vietas ar Alūksni, tādēļ novadam ir īpaši svarīgs.

Satiksmes ministrs Anrijs Matīss informēja, ka viena no nākamā gada prioritātēm būs tieši vietējie ceļi, īpaši tie, kas atrodas tālāk no rajonu centriem. Lai arī finansējums 2016. gadā vietējiem ceļiem būs tikai 7 milj. EUR, tas tomēr būs divreiz vairāk nekā šogad.

Līdz ar to ministrs solīja, ka nākamajā gadā dubultā virsmas apstrāde šajā ceļa posmā tiks turpināta un viss ceļš līdz Liepnai tiks apstrādāts tuvāko 3 gadu laikā.

Anrijs Matīss: Vietējiem autoceļiem nepieciešams lielāks valsts finansējums

“Valsts vietējās nozīmes autoceļiem ir nepieciešams lielāks valsts budžeta finansējums”, septembra beigās apsekojot Vidzemes un Latgales ceļu būvniecības objektus, atzina satiksmes ministrs Anrijs Matīss.

„Par to, kādā stāvoklī ir valsts vietējie autoceļi, jebkurš Saeimas deputāts un valdības kolēģis var pārliecināties katrā reģionālajā vizītē, to zina ikviens uzņēmējs un tūrists,” apmeklējot autoceļu remontu objektus Vidzemē un Latgalē, norādīja satiksmes ministrs Anrijs Matīss.

Vizītes laikā Anrijs Matīss apmeklēja arī Viļakas novadā esošo vietējās nozīmes valsts autoceļa Plečeve-Čilipīne-Kudreva (V459) posmu, kur šovasar tika veikta dubultās virsmas apstrāde 3 km garumā. Šis autoceļš ir ļoti nozīmīgs vietējiem uzņēmējiem, un tā sakārtošana veicinās ražošanas attīstību. Turklāt šis posms ir ceļā uz robežšķērsošanas punktu „Vientuļi”,

kura rekonstrukcijā šogad tiek ieguldīti vairāki miljoni eiro. Viļakā ministrs tikās ar novada domes vadību un deputātiem.

“Esmu jau vairākkārt minējis, ka bez sakārtotas ceļu infrastruktūras nav iespējama arī valsts drošība. Pierobeža ir ļoti labs piemērs šim apgalvojumam. Arī reģionu ekonomiskās attīstības pamatā ir laba ceļu infrastruktūra, un bez ekonomiskās stabilitātes un attīstības nav iedomājama valsts iekšējā drošība,” sarunā ar Viļakas novada domes deputātiem uzsvēra A.Matīss.

Ministrs apsekoja arī autoceļa Jēkabpils-Rēzekne-Ludza-Krievijas robeža (Terehova) (A12) posma 106.-114.34 km, kur tiek veikti segas



(No kreisās) VAS „Latvijas Valsts ceļi” valdes priekšsēdētājs Jānis Lange, satiksmes ministrs Anrijs Matīss un Viļakas novada domes priekšsēdētājs Sergejs Maksimovs apmeklē robežkontroles punktu „Vientuļi”.

rekonstrukcijas darbi.

Šajā ceļa posmā sākumā tika nofrezēts vecais asfaltbetona segums, tad izbūvētas attiecīgās konstruktīvās kārtas – smilts, minerālmateriālu maisījumu kārtas un asfaltbetona apakškārtas. Asfaltbetona saistes (jeb vidējā) kārtā tiks klāta šogad septembra beigās – oktobrī. Asfaltbetona virskārtas uzklāšana tiks veikta nākamgad.

Satiksmes ierobežojumi ir diezgan būtiski – parasti ir

aptuveni 6 luksofori. Lai izbrauktu šo būvobjektu, papildus ceļā nepieciešamas 10-20 minūtes.

Darbi šajā objektā tika uzsākti 2015. gada 25. februārī un turpināsies līdz oktobra beigām – novembra vidum. Plānots, ka darbi varētu tikt pabeigti nākamgad jūnija beigās.

Būvniecības izmaksas šajā objektā ir gandrīz 7 milj. EUR (ar PVN) ar Kohēzijas fonda līdzfinansējumu.

Fotoreportāža

Skolām liela interese par Ceļu laboratoriju

Sākoties jaunajam mācību gadam, VAS „Latvijas Valsts ceļi” (LVC) Latvijas vispārizglītojošo skolu skolēniem piedāvā iespēju doties bezmaksas ekskursijā uz Ceļu laboratoriju.



Ceļu laboratorijas Tehniskā nodrošinājuma daļas vadītājs Viktors Tams sagaida Rīgas 6. vidusskolas 4. klases skolēnus.



Laboratorijā skolēniem tiek demonstrēti materiāli, kurus pārbauda Ceļu laboratorijā. Ar rokām aiztikt atļauts!



Bērniem tiek demonstrētas iekārtas pārbaudei veikšanai.



Laboratorijā tiek pārbaudīts ne tikai asfalts, bet arī ceļu būves materiāli, ko izmanto ceļu virsmām un pamatnei, – smiltis, šķembas, grants.



Ekskursantiem par piemiņu tiek dāvināti ceļu segumu paraugi.

Aicinām pieteikties ekskursijām, zvanot pa tālruni 67028161, 67028144. Vēlamais ekskursiju norises laiks: darba dienās no plkst. 10.00 līdz 16.00. Ekskursijas LVC Ceļu laboratorijā varēs notikt līdz novembra beigām. 2016. gadā ekskursijas atsāksies maijā. Vienlaicīgi iespējams uzņemt vienu klasi. Ekskursijas ilgums 1 – 2 stundas. LVC Ceļu laboratorija atrodas Rīgā, M.Rencēnu ielā 1a.

Vjačeslavs Dombrovskis: Valstij jāspēj pašai noteikt savu dienaskārtību



Kopā ar domubiedriem esat izveidojis domnīcu "Certus" – kāpēc un ar ko tā nodarbosies?

Gandrīz četrus gadus esmu strādājis politikā, ieņemot dažādus amatus – sākot no Saeimas frakcijas vadības līdz divu ministriju vadīšanai, un es esmu pārliecinājies, ka Latvijas valsts pārvaldei ir pārāk daudz prioritāšu un uzdevumu, ar kuriem savas kapacitātes dēļ tā netiek galā. Valsts pārvalde iekšējo resursu trūkuma dēļ noasiņo. Tā nespēj piesaistīt cilvēkus, jo nespēj tiem nodrošināt atbilstošas algas, strādā ugunsdzēsēju režīmā, turklāt ar tādu darbakārtību, kuru pati nemaz nenosaka, bet reaģē uz dažādiem ārējiem notikumiem.

Pašlaik viena no visiem labi zināmām ārēji definētām tēmām ir Ukraina un attiecību pasliktināšanās starp ES un Krieviju. Šogad veselu pusgadu Latvija bija Eiropas Savienības prezidējošā valsts, kas pēc būtības nozīmēja, ka valsts pārvalde vismaz uz 10% nodarbojas tikai ar jautājumiem, kas ir lielo ES valstu diktēti. Tagad aktualizējies trešais jautājums – bēgļu krīze, kas līdz mums vēl nav fiziski nonākusi, bet kuras risināšanā Latvijai kā ES dalībvalstij ir aktīvi jāiesaistās. Šie piemēri lieliski ilustrē to, ka Latvijas valdības darbs ir reaģēt uz ārēji noteiktu darba kārtību. Valdība nenosaka to pati.

Paņemsim kaut vai vienu jautājumu, kas ir svarīgs tieši Latvijai, – skolu tīkla optimizācija un skolotāju atalgojums. Šobrīd valsts ir tieši turpat, kur bija, kad es biju ministrs: progresa nav faktiski nekāda, notiek muļķšanās uz vietas.

Es zināmā mērā esmu vilies valsts pārvaldes spējā noteikt pašai savu darbakārtību un mobilizēt tai nepieciešamos resursus. Tāpēc šobrīd strādāju, lai Latvijai būtiskos jautājumus risinātu ar privātā sektora resursiem.

Tas nozīmē, ka jūsu

aktualizēto darbakārtību varētu izmantot arī valdība?

Tieši tā! Vēl viens piemērs vai salīdzinājums. Varbūt esat dzirdējusi par Nacionālās attīstības plānu (NAP). Tas ir tāds interesants plāns, kuru izveidoja tāpēc, ka Eiropas Savienība norādīja – bez šāda plāna nebūs iespējams saņemt ES finansējumu. NAP tika izveidots ļoti augstā līmenī, bet vai tam vēlāk bija kāda nozīme? Piemēram, budžeta veidošanas procesā... Ne!

Es zināmā mērā esmu vilies valsts pārvaldes spējā noteikt pašai savu darbakārtību un mobilizēt tai nepieciešamos resursus. Tāpēc šobrīd strādāju, lai Latvijai būtiskos jautājumus risinātu ar privātā sektora resursiem.

Tas plāns ir praktiski neizmantojams?

Plāns tika sagatavots tikai viena iemesla dēļ – lai saņemtu finansējumu no ES, pēc tam tas tika aizmirsts.

Taču valstij ir nepieciešams šāds attīstības plāns, pēc kura vadīties, risināt nacionāli svarīgus jautājumus. Šāds plāns vai ziņojums par valsts iespējām arī ir mūsu darba mērķis.

Mēs katru gadu strādāsim pie diviem lieliem jautājumiem, kas ir aktuāli visām nozarēm. Šo jautājumu galvenais kritērijs ir tas, ka šīs problēmas ir aktuālas mums, nevis Briselei. Šogad viens no šiem „lielajiem jautājumiem” ir reģionu attīstība. Mēs uzskatām, ka viens no galvenajiem, ja ne galvenais, Latvijas drauds ir darbaspējīgo iedzīvotāju aizbraukšana, kas ir vērojama visus 25 gadus pēc neatkarības

atgūšanas. Un visvairāk tas skar tieši reģionus. Šī problēma ir aktuāla tikai trim Eiropas Savienības valstīm – Latvijai, Lietuvai un Igaunijai, tāpēc visticamāk no Briseles mēs nesaņemsim kaut kādus norādījumus. Tā ir tikai un vienīgi mūsu problēma, kas mums pašiem ir jārisina.

Otrais būtiskais jautājums ir finanšu pieejamība. Mēs diemžēl esam parakstījušies zem ES attīstīto valstu virsmērķa – atbalstīt inovācijas. Taču Latvijā tas skar tikai varbūt 5% uzņēmumu. Pārējiem uzņēmumiem aktuālāks jautājums ir, kur ņemt līdzekļus investīcijām. Dēļ visas šīs inovāciju retorikas un virsmērķa (kas nav pilnīgi nepareizs, taču absolūti nav mūsu galvenā problēma), valdība ilgu laiku ir ignorējusi finanšu pieejamības jautājumus. Un konkrēti – kredītišanu.

Arī nākamā gada tēmas „Certus” padome ir jau apstiprinājusi – tie būs divi nacionālie kauna simboli – izglītība un veselības aprūpe.

Vēl mēs strādājam ar konkrētām nozarēm – korrūpciju un piena nozari un tādām nozarēm kā informācijas/komunikācijas tehnoloģijas, farmācija un finanšu pakalpojumi. Ar katras nozares asociācijām un vadošajiem uzņēmumiem mēs runājam par tās attīstības vīziju un par to, kādu lomu būtu jāuzņemas valstij.

Vai atsaucība no nozarēm, uzņēmumiem ir pietiekama?

Atsaucība kopumā ir ļoti liela. Ikdienā katram cilvēkam ir sava Maslova [vajadzību] piramīda. Ja viņam aktuālāk ir paēst un nodrošināt bērniem jumtu virs galvas, tad no viņa nevar gaidīt iesaistišanos pilsoniskajā sabiedrībā. Tāpat ir ar uzņēmumiem – ir tādi, kuru galvenais uzdevums ir izdzīvot, bet ir uzņēmumi (un parasti tie ir samērā lieli), kuri ir jau kaut ko sasnieguši un var padomāt par to, kas ir svarīgi visai nozarei. No tā tas, protams, arī ir ieguvējs, taču tāds nav vienīgais.

Tas, cik viegli mums ir strādāt, ir atkarīgs no tā, cik daudz ir šo nobriedušo, par nozari atbildīgo uzņēmumu.

Mēs nestrādājam pie projekta, kas būtu tikai viena vai dažu uzņēmumu interesēs, mēs strādājam tikai un vienīgi pie tā, kas ir visu nozaru dalībnieku labā.

Kā jūs izvēlaties nozares?

Tas, kā jau teicu, ir atkarīgs no lielo spēlētāju skaita un viņu gatavības ar mums strādāt un to finansēt. Mūsu pienums ir pētīniet. Turklāt mums ir tāds principiāls noteikums – mēs piesaistām tikai tos pētniekus, kas dzīvo Latvijā. Tam, protams, ir savas problēmas. Ja mēs vēlamies kvalitāti un kompetenci, ir jāpiesaista Pasaules bankas vai Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (OECD) eksperti. Taču Pasaules bankas eksperts atbrauks, izpētīs, nokonsultēs un aizbrauks – viņu neinteresēs, vai rekomendācijas tiks ieviestas, un kas vispār šajā valstī notiek. Savukārt mēs gribam, lai pētnieks, kurš strādā ar nozares problemātiku, iegūtu to īpašnieka sajūtu – atbildību par savu ideju dzīvotspēju.

Latvijā jau ir pietiekami daudz politiķu, kuri apzinās, ka Latvijas dienaskārtību lielā mērā veido Brisele.

Un tad ar rekomendācijām jūs iesiet uz valdību?

Jau pavisam drīz – 23.oktobrī notiks pirmais „Certus” forums, kurā mēs prezentēsim mūsu tā saucamo „Konkurētspējas ziņojumu”.

Vai Latvijas valsts pārvaldes un politiskā sistēma pieļauj šādu sadarbības modeli? Vai viņi jūs uzklausa, ņems vērā jūsu ieteikumus?

Es domāju, ka, pirmkārt, runa ir par Saeimā ievēlētajiem

Pēc četrus gadus aktīvas darbības politikā Vjačeslavs Dombrovskis ir izveidojis Latvijā nebijušu publiskās un privātās sadarbības domnīcu ar visai ambiciozu plānu – izveidot uz pētījumiem un rekomendācijām balstītu valsts attīstības plānu, kas aptvers visas galvenās nozares. „Autoceļu Avīze” bijušo izglītības un ekonomikas ministru aicināja uz sarunu par valsts attīstību, budžeta veidošanu un iespējām.

politikā. Būs diezgan liels skaits, kas uz šāda veida sadarbību skatīsies ļoti pozitīvi. Latvijā jau ir pietiekami daudz politiķu, kuri apzinās, ka Latvijas dienaskārtību lielā mērā veido Brisele. Turklāt Latvijā korupcijas risku dēļ politiķiem ir aizliegts komunicēt pa tiešo ar uzņēmumiem. Līdz ar to mēs esam tur, kur mēs esam.

Viens piemērs. Eiropas Savienības kompromiss par atjaunojamajiem energoresursiem Latvijai izmaksāja ļoti dārgi – augsto elektroenerģijas cenu dēļ cieš tie uzņēmumi, kuru konkurētspēja ir visvairāk atkarīga no elektroenerģijas cenām, piemēram, „KVV Liepājas metalurģis”. Cits piemērs. „Valmieras stikla šķiedra” pieņēma lēmumu investēt jaunā ražotnē un izvietot to nevis Latvijā, bet ASV. Tas ir energoresursu cenu dēļ.

Daudzi deputāti saprot, ka tas nenotiek kaut kādu savēršību dēļ, bet tas ir milzīga ES dalībvalstu kompromisa rezultāts. ES dalībnieku skaits ir ļoti liels, valstis ir ļoti dažādas, un tas, kas ir prioritāte Vācijai, Lielbritānijai vai Francijai, varbūt nav īpaši piemērots Latvijas apstākļiem.

Deputātiem un politiķiem ir arī grūti saprast, kas jādara Latvijas tautsaimniecības labā, ja viņiem ir faktiski aizliegts komunicēt uz saviem uzņēmumiem. Tiek uzskatīts, ka tas veicina korupciju. Tāpēc mēs sakām – jums pašiem nemaz nav jākomunicē ar uzņēmumiem un pēc tam jātaisnojas KNAB. Valsts kontrolei vai tamlīdzīgām iestādēm. Mēs esam izveidojuši skaidru modeli, ka mēs ar viņiem runājam, kopā strādājam, un šīs sadarbības rezultātā piedāvājam katrai nozarei skaidru dienaskārtību ar pierādījumiem, kāpēc tas ir jādara. Bet tas, protams, būs politisku lēmums – darīt to vai nedarīt.

Jūs minējāt, ka priedze ministra amatā rāda, ka procesi notiek ļoti gausi. Cik liela ir iespēja

nevalstiskajai organizācijai ietekmēt procesus?

To rādīs laiks.

Esat bijis izglītības un zinātnes ministrs un nācāt runāt ar skolotājiem, kuri protestēja pie Saeimas mājas. Esat bijis arī ekonomikas ministrs un jums bija jāaizstāv uzņēmēju intereses. Savukārt kā Reformu partijas biedrs aktīvi iesaistāties par izmaiņām nodokļu politikā. Kā jūs tagad, atskatoties, vērtējat savus tā laika lēmumus, uzskatus, darbus? Vai arī tagad visu darītu tāpat?

Vairāk vai mazāk tāpat. Ja man būtu vairāk laika, es izdarītu daudz vairāk. Sākot darbu Saeimā, man jau pašā sākumā bija skaidrs uzstādījums – samazināt darbaspēka nodokli. Tas arī izdevās, un darbaspēka nodoklis tika samazināts par 3%. Šogad ekonomisti bija pārsteigti, kāpēc atalgojums privātā sektorā ir pieaudzis vidēji par 7%, ja iekšzemes kopprodukta pieaugums ir tikai kādi 2%. Visticamāk galvenais izskaidrojums ir tāds, ka ekonomika pamazām nāk ārā no pelēkās zonas. Vīlinājums maksāt aplokšņu algas ir mazāks.

Lielā mērā es uzņemos vādību arī par Būvniecības likumu – vadot darba grupu Saeimā, es to aizvedu līdz 2.lasījumam, un pēc tam Ekonomikas ministrijā ieviesām visus MK noteikumus. Tik lielas izmaiņas ir notikušas tikai būvniecības jomā.

Lai arī savulaik man tas gandrīz maksāja amatu, man tomēr izdevās panākt, ka skolotājiem 2013. gadā atalgojums pieauga atbilstoši iekšzemes kopprodukta pieaugumam.

Izglītības pamatnostādnes mēs iekļāvām principu – jo mazāks bērns, jo tuvāk skola. Pēc būtības tas nozīmē sākumskolas ģeogrāfiski atstāt turpat, kur tās ir, bet nežēlīgi konsolidēt vidusskolas. Un nekas labāks nav izdomāts.

Tāpēc es domāju, ka lielos vilcienos mēs visu izdarījām pareizi.

Valsts budžetā nepārtraukti pietrūkst naudas. Nav naudas pedagogiem, ārstiem, pensionāriem, ceļiem... Kas ir galvenais cēlonis šim deficītam?

Vienkārši runājot – valdība nespēj formulēt konkrētu darbākārtību un pie tās arī pieturēties. Prioritāte ir gandrīz viss, un tāpēc labākajā gadījumā viss tiek izdarīts pa pusei. Valsts nespēja skaidri pateikt – šeit mēs darbu izdarām līdz galam, taču citām lietām mums naudas diemžēl nepietiek.

Tas ir – vienā vārdā – apjukums. Mēs esam valsts, kura tomēr nav gluži attīstīta. Viens no mūsu politikas mērķiem bija iestāties attīstīto valstu *klubā*. Bet iestāšanās vien dalībnieku automātiski nepadara par tikpat attīstītu. Tās būtu līdzīgi kā desmitgadīgu bērnu ielikt 12. klasē. Un prasīt no viņa 12. klases programmu un zināšanas. Kas notiks? Šis bērns būs ļoti, ļoti apjucis. Līdzīgi ir ar mums – mēs nevaram paveikt visu. Ir nepieciešama mums piemērota mācību programma, un jāņem vērā reāli gada laikā iespējama.

Ja tiek pieņemts, ka mums vajag ne tikai finansēt ceļus, maksāt skolotājiem, bet arī, piemēram, izveidot NVO fondu, vajag to, un to, un to... Rezultāts ir tāds, kāds ir. Viss ir izdarīts pa pusei.

Kas notiek, ja, piemēram, ceļu nozarē jūs kaut ko izdarāt pa pusei? Atstāt ceļu neremontētu uz ilgu laiku nozīmē, ka izmaksas pēc būs daudz lielākas nekā, ja visu izdarītu savlaicīgi. Citās jomās situācija ir ļoti līdzīga.

Vienkārši runājot – valdība nespēj formulēt konkrētu darbākārtību un pie tās arī pieturēties. Prioritāte ir gandrīz viss, un tāpēc labākajā gadījumā viss tiek izdarīts pa pusei.

Viens no ceļiniekiem – Vladimirs Kononovs – intervijā „Autoceļu Avīzē” teica, ka arī iestājas par to, lai izglītībai piešķirtu vairāk valsts līdzekļu, jo tad vairāk cilvēku iegūtu labu izglītību un saprastu, ka bez labiem ceļiem valsts attīstība nav iespējama un tiem jābūt starp budžeta prioritātēm. Vai piekrist?

Lai to saprastu, nevajag ne doktora grādu, ne īpašu izglītību. Ir pietiekami saprast sekojošo: par cilvēku spriež pēc viņa apģērba un tā, vai viņš ir noskuvies, iztīrījis zobus utt. Jums var būt divi un desmit doktora grādi – ja jūs atstāsi sliktu iespaidu, tad cilvēki ar jums visticamāk nekādas biznesa attiecības neveidos. Iespaidu par valsti rada ceļi – tā ir valsts vizītkarte. Ja valstij ir slikti ceļi, tad diez vai izdosies tos pašus investorus pārliecināt, ka ar valsts pārvaldi, izglītības un citām jomām viss ir kārtībā. Viņi domās – ja jau jūs nevarat salabot savus ceļus, tad mēs jums par pakalpojumu arī maksāsim līdzīgi kā 3.attīstības valstij.

Šeit mēs atkal atgriežamies pie prioritātēm – ir lietas, kuras jebkurai valstij ir jāizdara līdz

galam. Ceļi noteikti ir viena no tām. Prioritāte te ir arī cilvēki, kas strādā ar jūsu bērniem, – skolotāji. Arī vecie cilvēki. Un tikai pēc tam mēs varam runāt par visām modernām lietām.

Kā būtu jārikojas valdībai situācijā, kad mums ir daudz infrastruktūras un maz cilvēku? Piemēram, Latvijā viens cilvēks uztur četras reizes vairāk autoceļu kilometru, nekā viens cilvēks vidēji Eiropā. Sanāk, ka mēs vienkārši nespējam uzturēt tik daudz ceļu, cik mums ir, jo ir pārāk maz nodokļu maksātāju. Vai ir kāda izeja?

Latvija ir tikpat liela kā Beļģija, taču iedzīvotāju skaits ir daudz, daudz mazāks. Tas vienkārši ir jāsaprot. Iedzīvotāju skaits samazinās, taču publiskā infrastruktūra, tajā skaitā ceļi, savulaik tika radīti, plānojot, ka reiz te dzīvos četri miljoni cilvēku. Tāpēc tagad vajag mierīgi izdomāt, ko mēs šajā situācijā darīsim, kā mēs sakārtosim savu publisko infrastruktūru?

Tas ir līdzīgi kā ar skolām – sākumskola nav nekas ļoti dārgs, jo viens skolotājs māca vairākus priekšmetus. Ja ir telpas, izvietot sākumskolas ģeogrāfiski plaši nav dārgi. Bet ar vidusskolām ir savādāk – matemātikas skolotājs mūziku nemācīs. Tādēļ vidusskolu uzturēšana ir dārga. Sūti septiņgadīgu bērnu mācīties tālu ir cietsirdīgi, bet sešpadsmitgadīgu cilvēku – nekas ārkārtējs.

Ar ceļiem tā domāšana varētu būt līdzīga – lielāki ieguldījumi ir jāveic starp reģionālās nozīmes centriem, taču starp maziem ciematiem šosejas būvēt nevajag.

Vai, jūsuprāt, demogrāfija Latvijā ir problēma? Un vai to ir iespējams risināt ar ekonomikas palīdzību?

Vispirms jāsaprot, ko mēs domājam ar demogrāfiju. Vai mēs domājam bērnu skaitu ģimenē vai iedzīvotāju skaitu?

Aizbraucēju problēmu nevar risināt ar to, ko cilvēki parasti saprot ar demogrāfijas politiku. Tas, protams, būs dārgi, bet mēs varam panākt, lai ģimenē būtu 5-6 bērni. Taču, ja viņi pēc tam aizbrauc uz citu valsti, tas neko neatrisina. Tas būs tikai papildu slogs nodokļu maksātājam, kuram jāfinansē šo bērnu izglītība utt., bet viņi paši galu galā par nodokļu maksātājiem nemaz neklūst. Risinājums var būt tikai viens – ienākumi. Runa ir par atalgojuma līmeni un neko citu. Ja cilvēkiem ir zināms patriotisms, faktori, kas viņus patur mājās, bet atalgojuma atšķirība ir ļoti liela, viņi aizbrauks.

Salīdzināsim Latviju ar Igauniju – Igaunijā ienākumu līmenis ir augstāks. Līdz ar to atšķirība ar citām attīstītām valstīm ir zemāka. Pēdējo 10 gadu laikā Latviju ir pametuši 20% iedzīvotāju, Igauniju – 7%.

Kāpēc Igaunijai iet labāk? Ko viņi dara pareizāk?

Es domāju, ka tam ir divi izskaidrojumi. Pirmkārt, Igaunijai tāpat kā vairākām citām postkomunistiskajām valstīm ir skaidrs „vecākais brālis” – un tā ir Somija. Lietuvai ir Polija, Polijai – Vācija. Savukārt Latvijai tāda nav. Igaunijā no somiem ir mācījušies ļoti daudz.

Otrkārt, Igaunijai ļoti agri ir izdevies iekšēji vienoties par

redzējumu valsts industriālajai attīstībai – tās ir informācijas tehnoloģijas. Manuprāt, mazas valstis nevar darīt tā, kā lielās: lūk, mēs esam radījuši apstākļus – kas šajā dārzā izaugs, tas izaugs... Baidos, ka mazajām valstīm tomēr kaut kādas prioritātes vajag noteikt. Igaunijā īstenoja ļoti mērķtiecīgu industriālo politiku, atbalstot IT visur – sākot no skolām (programmēšanas mācības, IT aprikojums) un pat izveidoja un iegrāmatoja savā aizsardzības budžetā kibernetikas centru. Arī tas ir pasākums, kas veicina viņu imidžu kā par IT valsti.

Tāpēc, manuprāt, igauņiem ir bijusi cita attīstības dinamika.

Iespaidu par valsti rada ceļi – tā ir valsts vizītkarte. Ja valstij ir slikti ceļi, tad diez vai izdosies tos pašus investorus pārliecināt, ka ar valsts pārvaldi, izglītības un citām jomām viss ir kārtībā.

Kāda ir jūsu attieksme pret speciālajiem budžetiem? Finanšu ministrija ļoti krasi pret tiem iestājas, tajā skaitā arī pret Autoceļu fondu. Vai, jūsuprāt, nodokļiem, kurus maksā autovadītāji, būtu jānonāk līdz autoceļiem?

Man pret speciāliem fondiem ir ļoti normāla attieksme.

Pēdējo 5-6 gadu laikā valsts pārvaldē diemžēl ir divas galvenās ministrijas – Finanšu un Ārlietu. Ārlietu ministrija interpretē Eiropas gribu, un Finanšu ministrija ir faktiski galvenā atbildīgā par visu valsti. Finanšu ministrijai nepatīk nekādi mehānismi, kas samazina teikšanu – kad kāds nav atkarīgs no viņas labvēlības.

Mums valstī ir sociālais budžets, un Finanšu ministrijai nav nekādas teikšanas par to, kā tiks iztērētas sociālās iemaksas, jo ir šis īpašais fonds. Tāpat būtu ar ceļu fondu. Runa ir par nodokli, kurš ir ļoti efektīvs, – izvairīties no akcīzes nodokļa ir ļoti grūti. Šis nodoklis ir arī ļoti godīgs – jo vairāk cilvēki brauc, jo vairāk viņi izmanto ceļus, jo lielāki ieņēmumi. Sasaiste ir perfekta. Bet tas, protams, nozīmēs, ka Finanšu ministrijai vairāk nebūs nekādas teikšanas. Un Satiksmes ministrija valdības iekšējās spēlēs vairāk nebūs atkarīga no Finanšu ministrijas labvēlības. Valdībai vajadzētu pieņemt šādu lēmumu, taču Finanšu ministrijas milzīgās disproporcionālās lomas dēļ tas nenotiek.

Nākamā gada budžetā valdība ir iestrādājusi tikai trīs

prioritātes, tās ir iekšējā ārējā drošība, izglītība un veselība. Vai jūs piekristat, ka šīs tiešām ir tās prioritātes, kuras būtu visvairāk jāatbalsta no valsts budžeta?

Uzreiz jāsaka, ka es neesmu drošības eksperts, līdz ar to ir diezgan daudz nezināmo, un es, iespējams, ne visa adekvāti novērtēju tos riskus un draudus. Bet apsvērumi būtu tādi...

Sāksim ar iekšējo drošību. Sarkastiski runājot, Latvijai ir tāds pozitīvs emigrācijas efekts, ka nopietnie noziedznieki visticamāk arī ir aizbraukuši uz tām valstīm, kur ienākumu līmenis ir augstāks. Mēs redzam, ka ar visai maziem resursiem valstī viss ir samērā mierīgi.

Attiecībā uz ārējo drošību, man tiešām ir grūti teikt. Tas ir atkarīgs, vai Krievijai ir kādi operacionāli plāni uzbrukt tieši Baltijas valstīm. Ir cilvēki, kas tam tic, ir cilvēki, kas tam netic. Es tam neticu! Savukārt, ja tā ir, tad Latvijas valsts ar četriem, pieciem vai pat sešiem tūkstošiem karavīru nespēs pati sevi aizstāvēt no Krievijas iespējamās agresijas. To spēs izdarīt tikai NATO, ar kuru ir vienošanās [2% no IKP novirzīt aizsardzības budžetam], kura laukumā jāpilda.

Es pēc profesijas esmu ekonomists un saskatu citus draudus, un manā uztverē tie ir lielāki nekā šīs militārās agresijas drauds – iedzīvotāju skaita samazināšanās, kas ir lielā mērā ir darbaspējīgie iedzīvotāji. Tas īpaši uzņem apgriezienus pēdējo 10 gadu garumā, jo mums ir atvērtas robežas ar valstīm, kurām ienākumu līmenis ir daudz augstāks. Un tiem, kas paliek, paliek arī proporcionāli lielāka veco cilvēku uzturēšanas un publiskās infrastruktūras, tajā skaitā ceļu uzturēšanas slogs. Šo es uzskatu par daudz lielāku problēmu nekā militārās agresijas iespējas. Tāpēc es personīgi šādam prioritāšu uzstādījumam nepiekrītu, bet es to respektēju.

Es pēc profesijas esmu ekonomists un saskatu citus draudus, un manā uztverē tie ir lielāki nekā šīs militārās agresijas drauds – iedzīvotāju skaita samazināšanās, kas ir lielā mērā ir darbaspējīgie iedzīvotāji.

Un izglītība un veselība?

Piedodiet, paskatieties uz cipariem. Kāds finansējums tiks atvēlēts aizsardzībai un iekšlietām un tad būs skaidrs, ka mēs šīs lietas nevaram likt vienā taisnē ar nosaukumu prioritātes.

Valdības nākamā gada



prioritātes ir drošība. Es domāju, ka izglītība un veselības apūpe ir ļoti tālās vietās, vismaz budžeta cipari par to liecina.

Esat strādājis gan izpildvarā, gan lēmējvarā, tagad varat vērtēt šo valsts varas atzaru funkcionēšanu no malas – kas, jūsuprāt, ir lielākā Latvijas valsts pārvaldes problēma?

Es domāju, ka tā ir nespēja nodrošināt pietiekamu konkurētspējīgu atalgojumu ar privāto sektoru.

Lai nodrošinātu pietiekamu atalgojumu, vai valsts pārvalde nebūtu jāsamazina? Tas ir mīts vai realitāte – ka valsts pārvalde ir pārāk liela?

Latvijā galvenokārt ir jārisina reģionālās infrastruktūras jautājumi, savādāk tas nav iespējams. Es valsts pārvaldi sadalītu divās daļās. Viena valsts pārvalde ir cilvēki, kas strādā ministrijās un kas ir atbildīgi par politikas veidošanu. Šī valsts pārvaldes daļa ir noasiņojusi un tā, manuprāt, ir briesmīgā stāvoklī. To risināt nav iespējams vai vismaz ir politiski ļoti grūti risināt, neaizskarot citu valsts pārvaldes daļu, un tie ir, piemēram, skolotāji. Skolotāju skaitu *nomenedžēt* faktiski nav iespējams, nerisinot tos pašus skolu tikla jautājumus, un tad skolotāji neizbēgami paliks bez darba.

Skolotāji fiziski jāatlaiz būtu pašvaldībām nevis valdībai, jo skolotāji ir pašvaldību darbinieki. Vai pašvaldībām jādod vairāk tiesību?

Cilvēki bieži uzskata, ka strukturālās reformas ir atbilde visam – tās neko nemaksā, un to veikšanai nepieciešama vien politiskā griba. Bet patiesībā

uz strukturālām reformām ir jāskatās kā uz investīciju, kas sākotnēji prasa diezgan lielu naudas summu, lai turpmākajos gados sniegtu atdevi. Strukturālās reformas arī bez naudas ir iespējamas, bet tad tikai diezgan liela sociālā nemiera ceļā. Citiem vārdiem sakot, ir iespējams (pat ļoti drīzā nākotnē) konsolidēt skolas – brutāli samazināt vidusskolu vidējo klašu skaitu. Taču tas nozīmē, ka vairāki skolotāji tiks atlaisti no darba. Rodas jautājums – vai viņus vienkārši atlaist un novēlēt „visu gaišu” un veiksmi jauna darba meklējumos. Vai arī tas nozīmē, ka mēs piedāvājam risinājumus – daļai no šiem cilvēkiem priekšlaicīgas pensionēšanās iespējas (kas, protams, maksā naudu), bet citiem kādu pārkvalificēšanās programmu? Otrs risinājums ir saprātīgāks, bet prasa naudas ieguldījumus.

Bet ierēdņu skaits? Vai arī to vajag samazināt?

Tā ir katras konkrētas ministrijas specifika. Šobrīd tāda vidēja ministrijas nodaļa izskatās sekojoši – ir vadītājs un vadītāja vietnieks, kuri abi ir puslīdz kompetenti savā jomā, bet pārējie darbinieki pēc būtības ir studenti. Jo par šādu atalgojumu atrast darbinieku, kurš nav ierobežots ar to, ka paralēli mācās, nav iespējams. Tāpēc ja tiktu maksāta konkurētspējīga alga, tad četrus studentus vietā pietiktu ar diviem profesionāļiem. Bet tas ir katras konkrētas ministrijas pārziņā un šablonveidīgi to pateikt nav iespējams.

Vai nenožēlojāt, ka esat pametis aktīvo politiku?

Es neko nenožēloju.

palīdz

piepildīt sapni par ilgi gaidītu bērniņu!

ZIEDO, ZVANOT **90006282**, maksā par zvanu 1,42€

VAI ELVI VEIKALĀ PIE KASES

Organizē: biedrība „**TAUREŅA EFEKTS**”

Atbalsta:

Saeimas deputāti par finansējumu autoceļiem

Oktobris tradicionāli ir mēnesis, kad Saeimā sākas nākamā gada budžeta apspriešana. „Autoceļu Avīze” vēlējās uzzināt atsevišķu Saeimas Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas, Ilgtspējas attīstības komisijas, Valsts pārvaldes un pašvaldības lietu un Nacionālās drošības komisijas deputātu viedokli par finansējumu valsts autoceļiem 2016. gada valsts budžeta kontekstā.

Uzrunājām 18 deputātus, atbildēja vien puse, aptverot visas Saeimā pārstāvētās politiskajās partijas. Izņemot „Nacionālo apvienību”, jo trīs nedēļu laikā ne Einārs Cilinskis, ne Jānis Dombrava tā arī neatsaucās, savukārt Romāns Naudiņš ar budžeta projektu slimības dēļ vēl nebija iepazīies. Aicinām iepazīties ar deputātu atbildēm.



Edvards Smiltēns, Saeimas Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisijas deputāts (Vienotība)

Kā jūs vērtējat to, ka ceļi netiek definēti kā valsts budžeta viena no prioritātēm, neskatoties uz to, ka objektīvi raugoties – ne veselība, ne izglītība, ne aizsardzība bez sakārtotiem ceļiem nav uzlabojama?

Šībrīža ģeopolitiskajā situācijā valdība par svarīgāko prioritāti definējusi valsts iekšējo un ārējo drošību, kas ir mūsu valsts un sabiedrības pastāvēšanas pamats. Apzinoties valsts budžeta iespējas un vajadzības, valdība ir formulējusi un parlaments atbalsta galvenās budžeta veidošanas prioritātes – drošību, izglītību un veselības sistēmas sakārtošanu, tostarp nozares darbinieku atalgojuma jautājumu.

Ceļu sakārtošana ir ļoti nozīmīga, īpaši lauku reģionos, kur labs ceļš nozīmē dzīvību un attīstību. Pēdējo gadu laikā finansējums ceļu sakārtošanai ir pieaudzis būtiski, neraugoties uz kādu īpašu statusu. Par to šovasar dzīvē varēja pārliecināties ikviens autovadītājs.

Nenoliedzami, finansējuma ceļu un tiltu stāvokļa uzlabošanai ir jāturpina pieaugt tā, lai uz Latvijas simtgadi valsts galvenie ceļi būtu sakārtoti.

Vai reģionos autoceļu stāvoklis ir problēma?

Par ceļu stāvokli valstī priekšstatu gūstam, ikreiz viesojoties Latvijas pilsētās un novados, tiekoties ar vēlētajiem, kuri allaž kā vienu no būtiskām prioritātēm sev tuvākajā apkārtnē uzsver ceļu remontu nepieciešamību. Apzinoties šī jautājuma nozīmību, pēdējos gados noris aktīvi ceļu remontdarbi ne tikai uz galvenajiem autoceļiem, bet arī reģionos. Uzskatām, ka jāturpina

aktīva sadarbība ar plānošanas reģioniem, lai skaidri apzinātu vietas, kur ceļu stāvoklis ir ļoti kritisks un veicami remontu ir akūti nepieciešami.

Vai esat par vai pret Autoceļu fonda atjaunošanu?

Apzināmies, ka Latvijas ceļu kvalitāte ir atkarīga no šīm mērķim atvēlētajiem finanšu līdzekļiem, ne tikai iemaksām konkrētajā fondā. Jānorāda, ka autoceļiem paredzētais finansējums – gan valsts, gan pašvaldību ceļu uzturēšanai un remontiem – pēdējo gadu laikā konsekventi pieaudzis, turklāt 2015.gadā paredzētais budžeta finansējums Valsts autoceļu fondam ir palielinājies par 27,1 miljonu eiro, salīdzinot ar 2014. gadu. Tāpat turpmākajos gados 1 miljards eiro no Eiropas Savienības fondiem paredzēts gan valsts ceļu, gan reģionālo un vietējo ceļu sakārtošanai, un uzskatām, ka valsts uzdevums ir šos līdzekļus sekmīgi izlietot autoceļu kvalitātes uzlabošanai.

Vai jūsu pārstāvētais politiskais spēks ir parakstījis vienošanos ar biedrību „Latvijas Ceļu būvētājs”? Vai Jūs zināt šīs vienošanās saturu?

Partija „Vienotība” sadarbības līgumu ar ceļu nozares pārstāvjiem parakstījusi 2014.gada 5.septembrī.

Saskaņā ar vienošanos parakstītāji apņemas, sagatavojot 2015.gada un nākamā gadu valsts budžeta projektu, panākt vienmērīgu un pakāpenisku ceļu un tiltu sakārtošanai nepieciešamā ikgadējā valsts budžeta, ES fondu finansējuma apjoma pieaugumu, nodrošinot, ka līdz 2020. gadam 80% no iekasētās degvielas akcīzes nodokļa, transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa un autoceļu lietošanas nodevas kopsummas tiek novirzīti ceļiem, atbilstoši Valsts autoceļu sakārtošanas programmai 2014. – 2020. gadam.

Tāpat puses vienojušās par nepieciešamību izveidot „Ceļu būves fondu”, kuram tiktu piesaistīts valsts un privātais finansējums ar mērķi īstenot apjomīgus ceļu jaunbūves projektus privātās un publiskās partnerības ietvaros (PPP), kā arī palielināt valsts budžeta dotāciju pašvaldību ceļiem, sasniedzot 30% no ikgadējā valsts budžeta finansējuma.

Vienošanās tekstā ietverta arī apņemšanās harmonizēt ar nodokļiem un nodevām saistītos normatīvos aktus, kuri skar

autoceļu būvi un to lietotājus.

Vai jūs balsosiet par finansējuma samazinājumu autoceļiem 2016. gada budžetā?

Nākamā gada budžeta projektā pašvaldību ceļu pārvaldīšanai, uzturēšanai un atjaunošanai paredzēts par 3,6 milj. EUR vairāk nekā šogad, kā arī uzsāksies jaunā ES finansējuma perioda finanšu resursu investīcijas ceļu tīklā. Tādējādi, finansējums turpinās pieaugt.

Valdības izstrādātais budžeta projekts ir koalīciju veidojošo partiju un to pārraudzīto nozaru vēlmi un nepieciešamību kompromiss, ņemot vērā gan budžeta iespējas, gan ieņēmumus.



Inesis Boikis, Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisijas deputāts. (Partija „Valmierai un Vidzemei”, sadarbības līgums ar partiju „Vienotība”)

Vai reģionos autoceļu stāvoklis ir problēma?

Zināmā mērā, jā! Tomēr pie tā finansējuma un ceļu noslogojuma tas nav katastrofāls. Vietējiem ceļiem daudz kas ir atkarīgs no pašvaldības, taču, ja ceļus laicīgi greiderē un pieber granti, arī grants ceļi nav katastrofāli. Vienmēr, protams, tas var būt labāks.

Vai esat par Autoceļu fonda atjaunošanu?

Es būtu par 40% ieņēmumu no ceļu nodokļiem un akcīzes nodokļa par degvielu atdošanas ceļu budžetam. 60% nē. Es uzskatu, ka atsevišķi fondu veidošana pie godprātīgas budžeta sadales nav labi. Šādus fondus vēlas daudzi, piemēram, ieņēmumus no akcīzes nodokļa par alkoholu novirzīt bērnu ēdināšanai un tml. Taču tas ir jāparedz pamatbudžetā. Es esmu vadijis Valmieras pašvaldību 12

gadus un zinu, ka gadījumos, ja naudas pietrūkst kādai sociālajai nozarei, cieš ceļi – šo ielu vēl ne-taisīsim, pabrukt var. Šis princips var parādīties arī valsts budžetā.

Vai jūsu pārstāvētais politiskais spēks ir parakstījis vienošanos ar biedrību „Latvijas Ceļu būvētājs”? Vai jūs zināt šīs vienošanās saturu?

Ja arī „Valmierai un Vidzemei” ir noslēgta šāda vienošanās, tad man par to nekas nav zināms.

Vai jūs balsosiet par finansējuma samazinājumu autoceļiem 2016. gada budžetā?

Es vērtētu, ko teiks frakcija, satiksmes ministrs, Straujumas kundze, un tad pieņemšu lēmumu.



Māris Kučinskis, Saeimas Ilgtspējīgas attīstības komisijas priekšsēdētājs (Zaļo un Zemnieku savienība)

Nenoliedzu, ka Latvijas ceļu infrastruktūras stāvoklis ir viens no svarīgiem priekšnoteikumiem, lai nodrošinātu pieejamību gan darba sasniedzamībai, gan iedzīvotājiem svarīgu pakalpojumu saņemšanai, kas savukārt ir viena no galvenajām nepieciešamībām, lai Latvija spētu panāktu straujāku tautsaimniecības izaugsmi.

Augsti novērtēju VAS „Latvijas valsts ceļi” centienus un rīcību savas nozares prioritāšu akcentēšanā, tai skaitā vērsanos pie Saeimas deputātiem, tai skaitā ar jautājumiem, uz kuriem, izņemot pēdējo, nevar būt negatīvas atbildes. Tajā pašā laikā LVC ir Satiksmes ministrijas pakļautības uzņēmums, un Satiksmes ministrija ir atbildīgā par nozares rīcībā esošu (un argumentāciju papildus piešķiršanai) līdzekļu izlietošanas prioritāšu noteikšanu, to pamošanu un aizstāvēšanu valdībā, kuru Saeima ir apstiprinājusi.

Ņemot vērā, ka vadu Saeimas Ilgtspējīgas attīstības komisiju, mēs jau iepriekšējā sēdē, diskutējot par Nacionālo attīstības plānu 2014.–2020. gadam un deklarācijas par Laimdotas Straujumas vadītā Ministru kabineta iecerēto darbību īstenošanas uzraudzības ziņojumu, pēc biedrības „Latvijas Ceļu būvētājs” iesniegtajā vēstulē izteiktajām pretenzijām par ziņojumā ietvertu neprecīzi un nepilnīgi (iesniedzēju skatījumā) sagatavotu ceļu nozares aprakstu, komisijā esam vienojušies, ka jautājums par ceļu būves nozares darbību, vietu un lomu kopējas valsts ilgtspējīgas attīstības kontekstā izskatīsim atsevišķā komisijas sēdē. Par laiku un diskusiju jautājumiem mēs informēsim, sēdes sagatavošanas posmā un diskusijās iekļaujot arī LVC pārstāvjus.



Ingmars Līdaka, Saeimas Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisijas deputāts (Zaļo un Zemnieku savienība)

Vai reģionos autoceļu stāvoklis ir problēma?

Nenoliedzami.

Vai esat par vai pret Autoceļu fonda atjaunošanu?

ZZS vienmēr uzturējis šo tēmu par prioritāti un centies iekļaut ne vienā vien valdības deklarācijā.

Vai jūsu pārstāvētais politiskais spēks ir parakstījis vienošanos ar biedrību „Latvijas Ceļu būvētājs”? Vai jūs zināt šīs vienošanās saturu?

Jā.

Vai Jūs balsosiet par finansējuma samazinājumu autoceļiem 2016. gada budžetā?

Visticamāk, ka balsošu par 2016. gada budžetu kopumā, nenoliedzot, ka vairāk līdzekļu būtu nepieciešams ceļiem, slimnīcām, zinātnei, policistu, robežsargu un skolotāju algām utt., un tā joprojām.



Sergejs Dolgopolovs, Saeimas Valsts pārvaldes un pašvaldības komisijas priekšsēdētājs („Saskaņa”)

Kā jūs vērtējat to, ka ceļi netiek definēti kā viena no

valsts budžeta prioritātēm, neskatoties uz to, ka, objektīvi raugoties, ne veselība, ne izglītība, ne aizsardzība bez sakārtotiem ceļiem nav uzlabojama?

Piekrītu, ka bez attīstītas infrastruktūras pienācīgu dzīves līmeni valstī sasniegt nav iespējams. Taču svarīgs ir nevis tas, vai nozare tiks nosaukta par prioritāro, vai tas, kā budžeta ieņēmumi tiks sadalīti uz papīra, bet gan tas, vai nozare saņems reālu finansējumu. Diemžēl šādas attieksmes piemērs jau zināms: skolotājiem vairākkārt solīts pacelt algas, kamēr netika noskaidrots, ka tam elementāri nav naudas.

Vai reģionos autoceļu stāvoklis ir problēma?

Gan lauku, gan pilsētu ceļu stāvoklis nenoliedzami ir problēma – lielāka vai mazāka, atkarībā no reģiona un ceļa seguma nodiluma pakāpes.

Vai esat par vai pret Autoceļu fonda atjaunošanu?

Ar abām rokām balsoju par „Autoceļu fonda” atjaunošanu.

Vai jūsu pārstāvētais politiskais spēks ir parakstījis vienošanos ar biedrību „Latvijas Ceļu būvētājs”? Vai jūs zināt šīs vienošanās saturu?

Partijai „Saskaņa” ir noslēgts līgums ar biedrību „Latvijas Ceļu būvētājs”.

Vai jūs balsosiet par finansējuma samazinājumu autoceļiem 2016. gada budžetā?

Es balsošu pret ceļu finansējuma samazināšanu 2016. gada budžetā.



Aivars Meijs, Saeimas Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisijas deputāts („No sirds Latvijai”)

Vai jūs balsosiet par finansējuma samazinājumu autoceļiem 2016. gada budžetā? Vai reģionos autoceļu stāvoklis ir problēma?

Es, tāpat kā citi „No sirds Latvijai” deputāti, uzskatu, ka autoceļu sakārtošanu nav pieļaujams finansēt pēc atlikuma principa – šogad remontēšu un būvēšu ceļus, bet nākamgad nē. Ieguldījumi ceļu infrastruktūrā vienlaikus ir arī ieguldījumi uzņēmējdarbības attīstībā. Vairākas Latvijas apdzīvotās vietas noteikti būtu pievilcīgas investoriem uzņēmējdarbības uzsākšanai, ja būtu sakārtoti ceļi un cita infrastruktūra.

Tieši hroniski nepietiekamais finansējums ir galvenais, kas kavē autoceļu – gan valsts, gan pašvaldību – sakārtošanu. Tas, ka joprojām valstī nav apstiprināta vienota valsts

autoceļu sakārtošanas programma, kurā būtu skaidri fiksēts veicamo darbu termiņš, apjoms un nepieciešamais finansējums, “No sirds Latvijai” ieskatā ir galēja bezatbildība.

2013. gada 21. maijā Ministru kabineta sēdē gan tika izskatīta “Valsts autoceļu sakārtošanas programma 2014.-2020. gadam”, taču tā diemžēl palikusi tikai uz papīra, jo ir pieņemta tikai zināšanai. Tā nav materializējusies ne budžetā kārtējam gadam, ne vidēja termiņa (trīs gadu) budžeta ietvarā.

Ja minētajā programmā fiksēto nepieciešamo finansējumu ar sadalījumu pa gadiem skatām kontekstā ar budžeta piešķirumu, tad starpība starp programmā iekļautajiem, plānotajiem, ieguldījumiem un realitāti 2014. gadā bija salīdzinoši neliela – tikai 0,25 miljoni eiro. Savukārt uz 2015. gadu tā sasniegusi jau 45,38 miljonus eiro, un 2017. gadā 96,89 miljonus eiro, tas ir, kopējā starpība starp solīto un faktiski uz 2017. gadu jau veidos 178 miljonus eiro. Tam jāpieskaita arī papildu nepieciešamais un valdības solītais finansējums 71,7 miljonu eiro apmērā tiltu atjaunošanai un rekonstrukcijai līdz 2020. gadam.

Ja situācija, pateicoties Eiropas fondu finansējumam, attiecībā uz valsts galvenajiem un reģionālajiem autoceļiem nedaudz uzlabojas, tad daudz kritiskāka tā ir ar vietējiem ceļiem, jo tos ir iespējams uzturēt un remontēt tikai par valsts budžeta līdzekļiem, kas jau ilgstoši ir nepietiekami. Tikai pēdējo piecu gadu laikā finansējuma deficīts vietējiem autoceļiem sasniedzis 690 miljonus eiro. Valsts īpašumā ir aptuveni 13 tūkstoši kilometru grants ceļu, no kuriem lielākajai daļai nav veikta vai veikta tikai daļēja virsmas atjaunošana, tas ir, grants uzbēršana. Situāciju nemainot, tuvāko gadu laikā šie ceļi zaudēs savu grants virskārtas apjomu un pārvērtīsies par visnotaļ neizbraucamiem zemes uzbērumiem.

Cik man zināms, saistībā ar 2016. gada budžetu jaunām politikas iniciatīvām autoceļu sakārtošanā Satiksmes ministrija esot pieprasījusi finansējumu 47,9 miljonu eiro apmērā, no tiem lielāko daļu paredzot reģionālajiem un valsts vietējiem autoceļiem. Taču šo pieprasījumu, spriežot

pēc plašsaziņas līdzekļu publicētā, valdība esot noraidījusi.

Vai esat par vai pret Autoceļu fonda atjaunošanu?

Esmu par Autoceļu fonda atjaunošanu.

Vai jūsu pārstāvētais politiskais spēks ir parakstījis vienošanos ar biedrību “Latvijas Ceļu būvētājs”? Vai jūs zināt šīs vienošanās saturu?

Autoceļu fonda atjaunošana ir partijas “No sirds Latvijai” un biedrības “Latvijas Ceļu būvētājs” 2014. gada augustā parakstītās vienošanās par Autoceļu fonda atjaunošanu viens no galvenajiem punktiem – līdz ar ik gadu pieaugošu finansējuma nodrošināšanu ceļu būvei un uzturēšanai. Kā vienu no finansējuma avotiem vienošanās paredz autoceļu lietotāju valsts budžetā samaksātos nodokļus un nodevas, tajā skaitā daļu no akcīzes nodokļa, autoceļu nodevas, transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļa un citiem ieņēmumiem, to devumu autoceļiem pakāpeniski palielinot un sasniedzot ne mazāk kā 80 % no nomaksātā kopsummas.

Saistībā ar pašvaldību ceļiem, mēs noteikti atbalstīsim, ka likumā “Par autoceļiem” ir jāiekļauj norma, kas nosaka, ka ikgadējai mērķdotācijai pašvaldību autoceļiem un ielām no Autoceļu fonda piešķirtais finansējums nedrīkst būt mazāks par 30 % no valsts budžeta finansējuma.



Silvija Šimfa, Saeimas Ilgtspējīgas attīstības komisijas deputāte (No Sirds Latvijai)

Kā jūs vērtējat to, ka ceļi netiek definēti kā valsts budžeta viena no prioritātēm, neskatoties uz to, ka objektīvi raugoties – ne veselība,

ne izglītība, ne aizsardzība bez sakārtotiem ceļiem nav uzlabojama?

Uzskatu to par līdzšinējo valdību un parlamentu tuvedzību un nesaimnieciskumu ilgu gadu garumā, kaitējumu valsts attīstībai, par līdzšinējo Saeimā pārstāvēto valdošo koalīciju partiju valstiskās domāšanas un politiskās atbildības trūkumu.

Vai reģionos autoceļu stāvoklis ir problēma?

Tā ir problēma, kas progresējoši ir milzusi visus neatkarības gadus, jo valdības un Saeimas rīkojušās pretēji loģiskajam saprātam, pašvaldību, dažādu jomu speciālistu un sabiedrības argumentētām viedoklim.

Vai esat par vai pret Autoceļu fonda atjaunošanu?

Uzskatu, ka Autoceļu fonda likvidēšana bija mairgi izsakoties traģiska kļūda. Strādājot Latvijas Pašvaldību savienībā, biju ļoti labi informēta par fonda darbību un ļoti negatīvajām sekām, kas radās, to likvidējot. Latvijas Pašvaldību savienība ļoti aktīvi un argumentēti cīnījās pret to. Bet diemžēl līdzšinējā nacionālā līmeņa vara ir bijusi ļoti pašpīķietiska un pašpārliecināta, lai uzklautu sabiedrību, profesionāļu organizācijas un zinātniekus.

Vai jūsu pārstāvētais politiskais spēks ir parakstījis vienošanos ar biedrību „Latvijas Ceļu būvētājs”? Vai jūs zināt šīs vienošanās saturu?

Jā, partija „No sirds Latvijai” ir parakstījusi vienošanos. Saturs ir ļoti konkrēts un pašsākumi neatliekami realizējami, lai nepieļautu Zolitūdei analogas traģēdijas uz Latvijas tiltiem un ceļiem.

Vai jūs balsosiet par finansējuma samazinājumu autoceļiem 2016. gada budžetā?

Biju, esmu un būšu kategoriski pret finansējuma samazinājumu ceļiem. Tas ir noziedzīgi – turpināt iznīcināt šīs valsts dzīvības artērijas. Tā ievērojami ierobežojam reģionu izdzīvošanas un attīstības iespējas, iespējas saņemt savlaicīgu neatliekamo medicīnisko palīdzību, ierobežojam un pasliktinām lauku teritoriju iedzīvotāju dzīves kvalitāti, uzņēmējdarbību ārpus lielajām pilsētām. Tas ir nevalstiski, neprofesionāli, tuvedzīgi.



Jānis Ruks, Saeimas Ilgtspējīgas attīstības komisijas deputāts (Latvijas Reģionu apvienība)

Kā jūs vērtējat to, ka ceļi netiek definēti kā valsts budžeta viena no prioritātēm, neskatoties uz to, ka objektīvi raugoties, ne veselība, ne izglītība, ne aizsardzība bez sakārtotiem ceļiem nav uzlabojama?

Ceļiem jābūt definētiem kā vienai no budžeta prioritātēm ar stabiliem, uz apkārtiem pamatotiem finanšu resursiem trīs gadu budžetā. Es pilnībā piekritu viedoklim, kad Latvijas ceļi, un ne tikai valstij piederošie, vistiešākajā veidā ietekmē valsts ilgtspējīgu attīstību. Vērojot tendenci, kad darba iespējas arvien vairāk koncentrējas pilsētās, tajā pašā laikā Latvijā apsaimniekojamo ilgtspējīgo resursu (lauksaimniecības produktu, koksnes u.c.) izvietojums ir vairāk vai mazāk vienmērīgs visā teritorijā, ceļu tīklam, kvalitātei un

drošai pārvietošanās iespējām – būs izšķiroša nozīme valsts attīstībā ne tikai ilgtermiņā, bet jau tuvākajā laikā.

Vai reģionos autoceļu stāvoklis ir problēma?

Reģionālie un vietējie autoceļi ir sliktā stāvoklī. Asfaltbetona klājumi ir veci, tāpēc ar daudziem bedrīšu ielāpiem un nelidzeni. Tas noteikti ne tikai lauž transportlīdzekļu un palielina to ekspluatācijas izmaksas, bet apdraud arī satiksmes drošību. Grants, šķembu klājuma ceļu nesošā slāņa biežums netiek palielināts, kaut no ceļu uzbūvēšanas laika smago automašīnu nesošās slodzes ir palielinājušās, kā rezultātā tiek un atsevišķiem posmiem jau ir sabojāts ceļa uzbērums.

Vai esat par vai pret Autoceļu fonda atjaunošanu?

Latvijas Reģionu apvienības programma Latvijas Republikas 12. Saeimas vēlēšanām paredz valsts un reģionālās nozīmes autoceļu infrastruktūras sakārtošanu un autoceļu fonda atjaunošanu, ko atbalstu arī es.

Vai jūsu pārstāvētais politiskais spēks ir parakstījis vienošanos ar biedrību „Latvijas Ceļu būvētājs”? Vai jūs zināt šīs vienošanās saturu?

LRA ir parakstījusi vienošanos ar biedrību “Latvijas autoceļu būvētājs”. Ar vienošanās saturu iepazīšos.

Vai jūs balsosiet par finansējuma samazinājumu autoceļiem 2016. gada budžetā?

Es balsošu pret finansējuma samazinājumu autoceļiem 2016. gada budžetā.



Dainis Liepiņš, Saeimas Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisijas deputāts (Latvijas Reģionu Apvienība)

Komentējot autoceļu stāvokli reģionos, Autoceļu fonda atjaunošanu, vienošanos ar biedrību „Latvijas Ceļu būvētājs” un nākamā gada budžeta projektu, kas paredz samazināt bāzes finansējumu valsts autoceļiem, D.Liepiņš atbildēja sekojoši:

„Latvijas Reģionu apvienība” (LRA) vienmēr ir uzsvērusi, ka finansējums ceļu uzturēšanai un infrastruktūras attīstībai ir vitāli svarīgs Latvijas valsts attīstības nosacījums! Diemžēl esošā politisko partiju koalīcija, kuru pārstāv arī Satiksmes ministrs Anrijs Matīss, jau ilglaicīgi ir izrādījuši savu mazspēju ceļu nozarei būtisku jautājumu risināšanā!

Viņš arī norādīja, ka „Autoceļu Avīzes” uzdotie jautājumi vispirms būtu jāadresē koalīcijas partijām un Satiksmes ministrijai.

CSDD radījusi interaktīvu satiksmes drošības spēli



Uzsākot jauno mācību gadu, CSDD izveidojusi jaunu ceļu satiksmes drošības materiālu – interaktīvu filmu-spēli

bērniem un pusaudžiem „Velopilsēta”, kurā īpaša uzmanība veltīta visam, kas saistīts ar velobraukšanu.

CSDD atņem apliecību braukšanas instruktoram un mācību karti autoskolai

CSDD pārrauga autoskolu darbu un īsteno pasākumus, lai topošo autovadītāju apmācība autoskolās noritētu kvalitatīvi un atbilstoši noteiktajai kārtībai. Savukārt konstatēti pārkāpumi tiek izskatīti īpašās CSDD Transportlīdzekļu vadītāju apmācības komisijas sēdēs. Pēdējie būtiskākie komisijas lēmumi bija par apliecības anulēšanu instruktoram un mācību kartes atņemšanu autoskolai.

Sakarā ar konstatētajiem pārkāpumiem topošo autovadītāju apmācībā instruktoram Ruslanam Poluškinam atņemta braukšanas mācību instruktoru apliecība (kvalifikācija), kas

nozīmē, ka viņam turpmāk nav atļauts nodarboties ar topošo šoferu sagatavošanu. Arī autoskola, kurā R.Poluškins strādāja par instruktoru, viņa darbībā konstatējusi pārkāpumus un pārtraukusi darba attiecības.

Pamatojumi šim komisijas lēmumam ir vairāki. Proti, R.Poluškins kursantu apmācībā ilgstoši izmantojis apmācības prasībām neatbilstošu transportlīdzekli. Papildus tam instruktoru autoskolai sniedza nepatiesu informāciju par apmācībā izmantoto braucamo. Tāpat instruktors izdarījis pārkāpumus, par kuriem piemēroti administratīvie sodi.

Tāpat komisija atņēmusi mācību karti autoskolai IK „Jeva Auto”. Tas nozīmē, ka minētā autoskola vismaz vienu gadu nedrīkstēs apmācīt topošos autovadītājus. Autoskolai IK „Jeva Auto” mācību kartē atņemta, jo topošo šoferu nodarbības nenotika saskaņā ar reģistrēto apmācības grafiku, kā arī konstatēti labojumi mācību žurnālā. Turklāt šajā autoskolā jau iepriekš konstatēti līdzīga rakstura pārkāpumi.

Pirms autoskolas izvēles un apmācības uzsākšanas CSDD aicina topošos autovadītājus rūpīgi izpētīt CSDD mājas lapā (<http://goo.gl/eUp1oc>) atrodamo informāciju.

Deputātu atbildes „Autoceļu Avīze” lūdza komentēt biedrības „Latvijas Ceļu būvētājs” valdes priekšsēdētājam Andrim Bērziņam. Biedrība pērn vērsās pie Saeimā pārstāvētajām partijām, lai skaidrotu savu pozīciju par nozari un noslēgtu vienošanos par Autoceļu fonda atjaunošanu.

Jāatzīst, ka deputātu kompetence par autoceļu tēmu varēja būt augstāka. Izskatās, ka viens deputāts nopietni tic, ka par ES naudu drīkst remontēt vietējos ceļus, kamēr cits domā, ka problēmu atrisinās novitāte – apņemšanās atjaunot Autoceļu fondu ierakstīšana valdības deklarācijā. Taču tas ir ierakstīts ne vienā vien programmā, bet rezultāta nav. Pavisam divaini ir lasīt, kā pozīcijas deputāti pauž atbalstu Autoceļu fonda atjaunošanai, lai gan paši, pieņemot pagājušā gada budžetu,

ir balsojuši pret to vai atturējušies (kas arī nozīmē – pret).

Acīmredzot nav cita ceļa, kā turpināt izskaidrošanas darbu, tikties ar deputātiem un cerēt, ka arī viņi atradīs laiku, lai noskaidrotu jautājumus, par kuriem viņiem nav informācijas vai izpratnes. Visi – gan nacionālisti, gan sociālisti, gan liberāļi – braucam pa vieniem un tiem pašiem ceļiem, ik gadu kopā zaudējot 883 miljonus EUR. Cik ilgi ar to samierināsimies un kad saņemsimies situāciju mainīt?

Andis Bērziņš, Biedrības “Latvijas Ceļu būvētājs” valdes priekšsēdētājs



Kāds vīrs brauc pa šauru kalnu ceļu. Pretī brauc sieviete. Braucot virietim garām, sieviete izliecas pa logu un kliez:

– Čūka!

Virietis momentāni izkaras pa savu logu un kliez preti:

– Kuce!

Abi turpina ceļu, un aiz nākamā asā pagrieziņa vīrieša vadītā automašīna uzbrauc čūkai un mašīna „lupatās”.

Ja vien vīrieši klausītu sievietes...

★ ★ ★

Harijs un Marta dzer rīta kafiju. Ziņās saka: „Sniega segas biezums šodien sasniegs 10 centimetrus, lūdzam mašīnas novietot ielas pāra numuru pusē.”

Harijs atstāj kafiju un pārvieto automašīnu. Pēc divām dienām pie brokastu kafijas ziņās dzird: „Sniega segas biezums šodien sasniegs 10 centimetrus, lūdzam mašīnas novietot ielas nepāra numuru pusē.”

Harijs pieceļas no galda un dodas pārvietot automašīnu.

Vēl pēc trim dienām Harijs un Marta pie brokastu kafijas dzird:

„Šodien sniega segas biezums sasniegs 15 centimetrus. Lūgums mašīnas novietot...” Un radio izslēdzas.

Harijs jautā:

„Ko nu man darīt?”

„Atstāj šodien mašīnu garāžā!” atbild Marta..

★ ★ ★

Kādas automašīnas vadītājs pie „Stop” zīmes samazina ātrumu, bet neapstājas. Viņu aptur ceļu policists.

– Kāpēc neapstājāties?

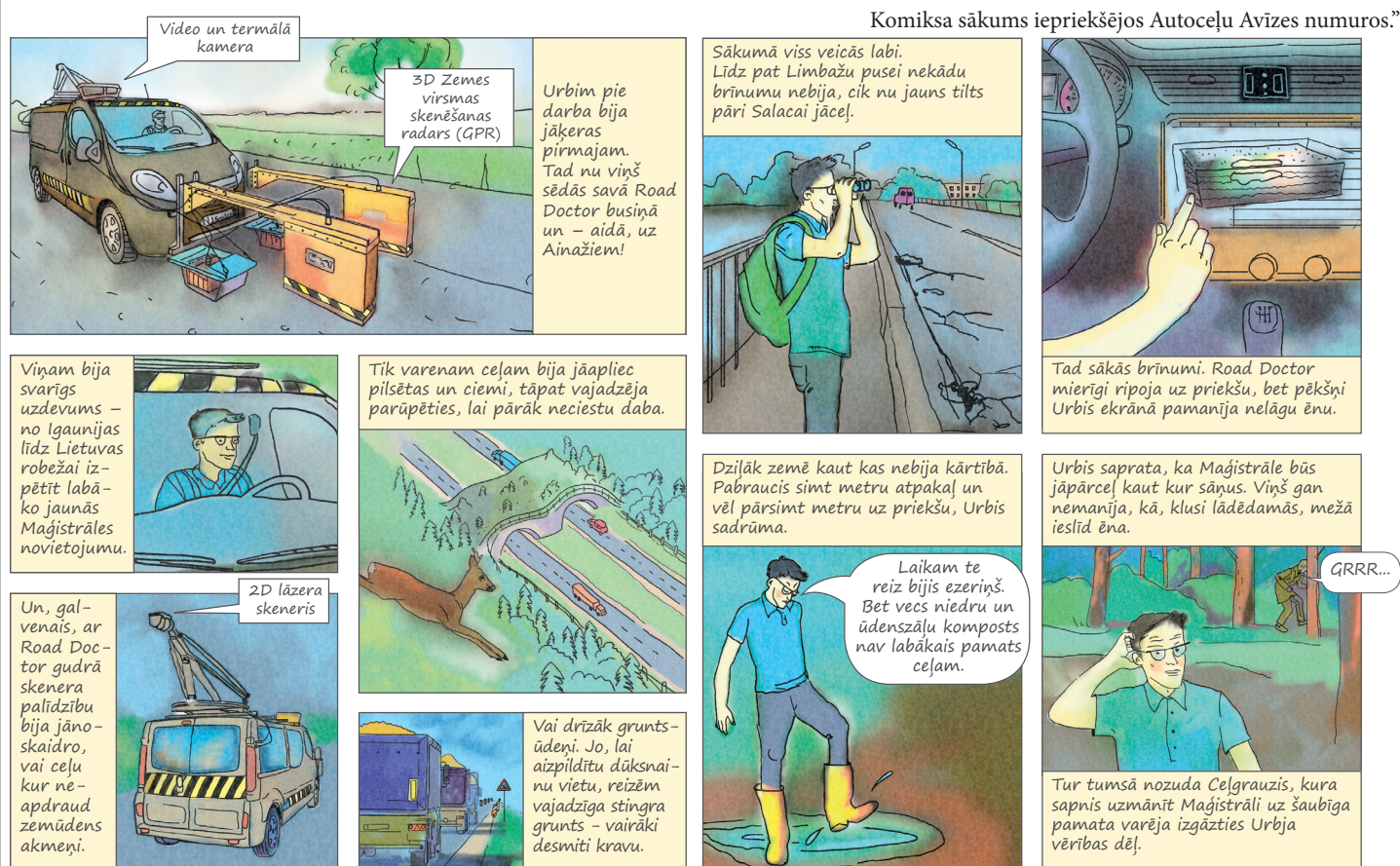
– Es taču samazināju ātrumu!

Policists izvelk savu zizli un sāk sist autovadītājam pa muguru.

Vai gribat, lai samazinu ātrumu vai lai apstājos?

Kā 3 draugi Ceļgrauzi pieveica

Komikss “Kā trīs draugi Ceļgrauzi pieveica” stāsta par to, kā satiekas Pele, Valcis jaunākais un Urbis un liek galvas kopā, lai tiktu galā ar neganto ceļu postītāju Ceļgrauzi.



Turpinājums nākamajā numurā...

Autobraucēju brīvdienu ceļvedis

OKTOBRIS, 2015



Autoceļu avīze tiek izplatīta CSDD nodaļās, Lukoil degvielas uzpildes stacijās un Elvi veikalos.

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.
Komiksa teksts: Ingus Josts; māksliniece: Maija Liduma

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

autoceļu avīze

LUKOIL

CSDD

Elvi

ASTARTE NAFTA