



Decembris 2016

Autoceļu avīze

Mīļo Ziemassvētku vecīti...



Ko ceļinieki rakstītu vēstulē Ziemassvētku vecītim?

[---> 2. lappuse]

Latvijas Autoceļu uzturētājs: Pat sāls grauda izmēram ir nozīme.



[---> 6. lappuse]

LTRK: Izbeigt atkarību no ES fondiem ir pašcieņas jautājums

“Atkarība no Eiropas Savienības (ES) fondu naudas nav normāla ekonomika, ir jāiemācās naudu nopelnīt pašiem. Tuvojas Latvijas simtgade, un tas ir pašcieņas jautājums. Domāt šādās kategorijās – tāds ir mans novēlējums”. Tā gada nogalē saka Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameras prezidents Aigars Rostovskis.



**Priecīgus Ziemassvētkus!
Veselību, panākumus un labklājību jaunajā, 2017. gadā!**

Jūsu Autoceļu avīze

Išumā

No janvāra OCTA atbildību par auto remontu skaidrā naudā izmaksās 70% apjomā

No nākamā gada 1. janvāra obligāto civiltiesisko transportlīdzekļa apdrošināšanas (OCTA) atbildību par automašīnas remontu, ja apdrošinātājs to vēlēšies saņemt skaidrā naudā, izmaksās 70% apmērā no apdrošinātāja aprēķinātās summas līdzšinējo 100% vietā.

Tas nepieciešams, lai samazinātu tīšu un apzinātu komersanta izvairīšanos no nodokļu nomaksas, veicot bojātas automašīnas remontu.

Pēc automašīnas remonta, iesniedzot attiecīgos dokumentus, neizmaksāto summu varēs saņemt.

Eirovinjete nākamgad būs jāmaksā kravas auto ar svaru virs 3000 kg

Autoceļu lietošanas nodevu jeb Eirovinjeti vajadzēs maksāt arī par kravas transportlīdzekļiem un to sastāviem, kuru pilna masa ir no 3000 līdz 3500 kg.

Patlaban atbilstoši Autoceļu lietošanas nodevas likumam vinjeti maksā par kravas transportlīdzekļiem un to sastāviem, kuru pilna masa ir lielāka par 3500 kg un kuri paredzēti vai tiek izmantoti kravu autopārvadājumiem.

Kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu no 3000 līdz 3500 kg nodevas dienas likme no nākamā gada būs € 6, nedēļas likme € 14, mēneša - € 28, bet gada likme - € 300.

Tāpat palielinātas nodevas likmes kravas transportlīdzekļiem, kuru motora izmešu līmenis atbilst EURO 0, EURO I vai EURO II standartam. Šādiem spēkratiem ar pilnu masu no 3500 kg līdz 12 000 kg dienas nodevas likme būs € 9, nedēļas - € 2,

mēneša - € 44, bet gada likme - € 535.

Savukārt transportlīdzekļu ar pilnu maksu virs 12 000 kg (ne vairāk kā trīs asis), kura izmešu apmērs atbilst EURO 0, EURO I vai EURO II standartam, dienas likme būs € 12, nedēļas - € 30, mēneša - € 61 un gada - € 611, bet šādiem spēkratiem ar ne mazāk kā četrām asīm dienas likme būs € 12, nedēļas - € 51, mēneša - € 101 eiro un gada likme - € 1018.

Vienlaikus ar likuma grozījumiem paredzēts svītrot atbrīvojumu no nodevas maksāšanas par transportlīdzekļiem, kuri atbilstoši normatīvajiem aktiem ir atbrīvoti no prasības uzstādīt darba un atpūtas laika reģistrācijas kontrolierīces, kā arī par transportlīdzekļiem, ar kuriem fiziskā vai juridiskā persona, kas ir iekļauta Lauku atbalsta dienesta maksājumu saņēmēju datubāzē vai reģistrēta valsts aģentūrā "Lauksaimniecības datu centrs" kā dzīvnieku īpašnieks vai turētājs, veic pašpārvadājumus.

Paziņojums par satiksmes ierobežošanu

Slēgta viena braukšanas josla uz tilta pār Alokstes upi (uz autoceļa Plēsumi - Lagsēži - Apriķi) un noteiktas masas ierobežojums 3,5 t.

LVC Ceļu laboratoriju kopš septembra apmeklēja vairāk nekā 800 skolēnu un studentu

Kopš mācību gada sākuma vairāk nekā 820 skolēni un studenti no dažādām Latvijas pilsētām un novadiem ir apmeklējuši VAS Latvijas Valsts ceļi (LVC) Ceļu laboratoriju Rīgā.

Ceļu laboratorijā uzņēma skolēnu grupas no Limbažiem, Siguldas, Nīkrāces, Jaunpils, Lādezers, Carnikavas, Ķekavas, Ogres, Tukuma, Daugavpils un Rīgas, kā arī studentus no Rīgas

Tehniskās universitātes. Skolēni laboratorijā apskatīja iekārtas, ar kurām tiek veiktas asfalta, šķembu un citu izejvielu kvalitātes pārbaudes, klātienē vēroja, kā laboratorijā testē izurbtos ceļa segas paraugus, uzzināja kā tiek būvēts ceļš, apskatīja un aptaustīja materiālus, kas tiek izmantoti ceļu būvniecībā, un iepazīna, kā strādā Ceļu laboratorijas speciālisti. Darbinieki, kuri Ceļu laboratorijā uzsākuši darbu pēc studiju pabeigšanas augstskolā, skolēniem stāstīja par savu pieredzi profesijas izvēlē.

Sākoties jaunajam mācību gadam, (LVC) ik gadu aicina Latvijas vispārīgizglītojošās skolas pieteikties skolēnu bezmaksas ekskursijām uz Ceļu laboratoriju. Arī šogad tās bija pieprasītas un notika gandrīz katru dienu.

Mainīgu laika apstākļu dēļ uz grants ceļiem pastiprināti veidojas bedres; greideri pārmitrinātus ceļus nedrīkst

Mainīgu laika apstākļu dēļ daudzviet uz grants ceļiem visā Latvijā pastiprināti veidojas bedres un pasliktinās to nestspēja.

Pēc īslaicīga ziemas laika apstākļu perioda novembra vidū salu un sniegu nomainīja rudens lietavas, tādējādi grants segas virskārtas sasalums atkusa un grants segas konstrukcijas pārmitrinājās. Šādā pārmitrinātā grants segā parasti straujā veidojas defekti. Kamēr grants ceļš nav apžuvis, bedrīšu veidošanos nav iespējams uzreiz novērst, jo, uzbraucot ar smago tehniku, un, greiderējot pārmitrināto ceļu, situāciju var tikai pasliktināt un pilnīgi sabojāt ceļu. Grants segumu greiderē tikai tad, kad segums ir apžuvis.

Aicinām autovadītājus informēt par bedrēm un citiem šķēršļiem uz valsts autoceļiem, zvanot uz VAS Latvijas

Valsts ceļi (LVC) Satiksmes informācijas centru pa tālruni 80005555. LVC speciālisti veic ikdienas valsts autoceļu tīkla monitoringu, bet tieši autovadītāji parasti ir tie, kas pirmie sastopas ar satiksmes apgrūtinājumiem uz ceļa.

Latvijā varēs pārvietoties ar ārvalstīs reģistrētu automašīnu, maksājot nodokli

Saeima atbalstījusi likuma grozījumus, kas paredz atļaut Latvijā pārvietoties ar ārvalstīs reģistrētu automašīnu, maksājot nodokli.

Ceļu satiksmes likums nosaka, ka personai, kura ir Latvijas pilsonis vai nepilsonis, kā arī tādai personai, kura ir saņēmusi Latvijā izdotu reģistrācijas apliecību, pastāvīgās uzturēšanās apliecību vai uzturēšanās atļauju, aizliegts Latvijas teritorijā ceļu satiksmē vadīt ārvalstīs pastāvīgi reģistrētu vieglo automobili, izņemot likumā paredzētos gadījumus.

"Lai Ceļu satiksmes likumā paredzētajos gadījumos persona varētu Latvijā teritorijā ceļu satiksmē vadīt vieglo automobili, tai Ministru kabineta noteiktajos gadījumos Ceļu satiksmes drošības direkcijā jāsaņem atļauja piedalīties ceļu satiksmē. Ar likumprojektu paredzēts mainīt pašreizējo kārtību, paredzot, ka personai, kura ir Latvijas pilsonis vai nepilsonis, kā personai, kura ir saņēmusi Latvijā izdotu reģistrācijas apliecību, pastāvīgās uzturēšanās apliecību vai uzturēšanās atļauju, lai piedalītos ceļu satiksmē Latvijā teritorijā ar ārvalstīs pastāvīgi reģistrētu M1 un N1 kategorijas automobili, ir jāmaksā transportlīdzekļa ekspluatācijas nodoklis atbilstoši automobiļa izmantošanas laika periodam," teikts likumprojekta anotācijā. Nodokļa apmērs par dienu būs € 10, par mēnesi € 250, par sešiem mēnešiem € 600, bet par gadu - € 1000.

Ko ceļinieki rakstītu vēstulē Ziemassvētku vecītim?



Vitālijs Šaporenko,
SIA "Tilts" Ceļubūves
nodaļas projektu vadītājs

A.god. Ziemassvētku vecīt!

Paldies tev par šo brīnišķīgo gadu un veiksmīgi realizētajiem objektiem! Šajos Ziemassvētkos zem egļītes ceram ieraudzīt daudz jaunu konkursus ar objektiem, kurus SIA "Tilts" realizētu 2017. gadā. Taču pats galvenais - lai turpmākā sadarbība starp nozarē iesaistītajiem ir veiksmīga un nes labumu visiem.



Ilmārs Gorda,
SIA "Projekts 3"
Ceļu nodaļas vadītājs

No Ziemassvētku vecīša jaunajā gadā sagaidām dziļāku ierakumu ar biežāku vafeli, kā arī to, lai rūķim un Finanšu ministrijai labs garastāvoklis ne tikai svētkos, bet arī visa gada garumā. Lai ceļiniekiem nākamgad mierīgs prāts, strādātprīeks un neizsmēlama enerģija. Lai ziema nav pārāk barga un ceļa sega ir silta!



Andris Lacbergs,
SIA "8 CBR"
valdes priekšsēdētājs

Ziemassvētku vecītim mēs - būvnieki - lūgtu kopēju mērķa viziju un sapratni starp visām iesaistītajām pusēm objekta būvniecības laikā. Ceļu būvē iesaistīti gan būvnieki, gan projektētāji, gan arī pasūtītājs: ja valdis savstarpēja sapratne un cieņa, rezultāti



Gints Karols,
SIA "Saldus
ceļinieki" vadītājs

Mēs Ziemassvētku vecītim lūgtu par Sniegbaltīti ņemt Finanšu ministriju un savā komandā iekļaut kādus nozīmīgus Briseles rūķīšus. Pati lielākā dāvana būtu nozāres stabilitāte, prognozējama ilgtermiņa attīstība un ceļu stāvokļa uzlabošana kā viena no Latvijas valdības tuvāko gadu TOP 3 prioritātēm. Mēs priecātos arī par tādām dāvanām kā savlaicīgi nākamā gada konkursi un pilnvērtīgs sezonas darbs ikvienam ceļiniekam.



Elmārs Daniševskis,
ceļu būvzinieris,
SIA "E.Daniševska birojs"
valdes loceklis

Labdien, mīļo Salavēcīt!
Uzdāvini mums, Latvijas ceļiniekiem, trīs P lietas:

1. Paļāvību uz mūsu nozares priekštāvju gaišām galvām.
2. Pārliecību par mūsu - projektētāju un būvnieku darbos godam ieguldīto lietpratību.
3. Prieku visiem par ceļinieku kopdarba rezultātiem. Priecīgus Ziemassvētkus! :-)

būs labi. Dažkārt objekta būvniecības procesā nākas saskarties ar neuzticēšanos, pārāk lielu birokrātiju, aplamībām objekta projektā u.c. lietām, kas traucē veikt darbu. Kļūst skumji, kad atsevišķos gadījumos atbildīgie "pilsoni" rūpējas vien par to, lai nezaudētu savu vietu, nevis to, kā projekta gala rezultātā izskatīsies un kāda būs tā funkcionalitāte. Tas skan skarbi, taču bieži vien tā ir realitāte. Vēlos, lai mums būtu vairāk labu projektu un darba, kā arī ziņoši un spēcīgi speciālisti komandā. Vienlaikus arī pasūtītāja pusē vēlētos redzēt autoritātes nozarē jeb profesionāļus. Apvienojot spēkus un zināšanas projektu realizācijā, mums visiem noteikti būtu prieks par padarīto!

Kas ir apgrūtināti braukšanas apstākļi?

Apgrūtināti braukšanas apstākļi ir tad, ja braukšanu uz valsts ceļa ietekmē laika apstākļi - sniegs, putenis, migla u.c. Arī tad, ja pēc tīrīšanas vai kaisīšanas darbiem turpinās snigšana, vai mainīgu laika apstākļu dēļ iespējamas braukšanu apgrūtināšanas situācijas.

Uz A un A1 uzturēšanas klases valsts ceļiem

- ✓ Uz brauktuves ir sniegs
- ✓ Sniegs sajaucies ar smilti un sāli
- ✓ Apledējums
- ✓ Piebraukts sniegs vai ledus, kas nokaisīts ar pretslīdes materiālu

Uz B un C uzturēšanas klases valsts ceļiem

- ✓ Piebraukts sniegs, kas nav kaisīts vai rievots



Aigars Rostovskis: Izbeigt atkarību no ES fondu naudas – tas ir pašcieņas jautājums

Atkarība no Eiropas Savienības (ES) fondu naudas nav normāla ekonomika, mums ir jāiemācās naudu nopelnīt pašiem – par to ir pārliecināts Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameras prezidents Aigars Rostovskis. Intervijā “Autoceļu Avīzei” viņš stāsta par to, kas satrauc Latvijas uzņēmējus, kā veicināt ekonomikas attīstību un par citām aktualitātēm.

Kas šobrīd valsts mērogā visvairāk uztrauc uzņēmējus?

Uzņēmēju grupas ir dažādas – atšķirīgas grupas uztrauc atšķirīgi jautājumi. Neliela daļa uzņēmumu strādā ļoti veiksmīgi – tie ir atraduši eksporta tirgus un darbojas tajos ar panākumiem. Šos uzņēmējus, piemēram, IT sektorā strādājošos, uztrauc darbaspēka problēmas. Ražojošos uzņēmumus uztrauc elektrības cenu kāpums. Savukārt mikrouzņēmumus uztrauc tas, ka nākamā gada budžeta ietvaros faktiski ir paredzēta viņu likvidācija. Protams, izskan arī dažādi solījumi, bet ar tiem ir, kā ir. Tādu vidēji aritmētisko uzņēmēju uztrauc Latvijas tirgus sašaurināšanās – cilvēku kļūst mazāk, jo viņi aizbrauc, un piedzimst mazāk, nekā nomirst.

Es to varu pateikt konkrēti – Latvijas ekonomikai ir pārāk liela atkarība no Eiropas fondu naudas, un tā ir milzīga problēma.

LTRK regulāri organizē reģionālos biznesa forumus, un novembra vidū tāds notika Jēkabpilī. SEB bankas ekonomists Dainis Gaišpūitis esošo situāciju forumā apzīmēja kā sekulāru stagnāciju. Un Latvijā valda fundamentāla stagnācija.

Jāņem vērā arī globālais fons – arī Eiropā ir vērojamas demogrāfijas problēmas, tāpēc vērojama pakāpeniska tirgus sašaurināšanās. Mēs pagaidām nezinām, ar ko beigsies Brexit, taču nevar neņemt vērā, ka Lielbritānija naudas ziņā ir trešais lielākais Eiropas Savienības donors. Daudzi par to nerunā, bet es to varu pateikt konkrēti – Latvijas ekonomikai ir pārāk liela atkarība no Eiropas fondu naudas, un tā ir milzīga problēma. Pašlaik mēs zinām – iepriekšējais periods beidzas, un visiem

sācies stress – kur ir mūsu nākamā nauda? Atvainojiet, bet tā nav normāla ekonomika, ja kādam ir jāgaida pabalstu nauda. Mums ir jāiemācās naudu nopelnīt pašiem. Kop-savilkums no Latvijas politiku performances pēdējos 20 gados – valsts fasāde (ceļi, mājas, veloceliņi) lielā mērā ir uztaisīta no pabalstu naudas. Taču platformas, lai šeit būtu iespējama normāla tautsaimniecība, nav. Faktiski, ja mēs paskatāmies uz šībrīža tendenci – viss fundamentāli ved uz strupceļu, valsts izbeigšanos, nācīgas izbeigšanos. Pasaules Bankas pētījumā, uz kuru pie-minētājā forumā atsauca SEB ekonomists, ir teikts, ka 2050. gadā Baltijas valstīs kopumā dzīvos 4 miljoni cilvēku. Un tas ir uz fona, ka pasaulē katru gadu cilvēku skaits pieaug par 70 miljoniem. Ja mēs paši neko nomainīsim, tad šeit būs province, kaut kādas zonas nomale.

Politiku izpratne par to, kur rodas nauda un kā tas viss notiek, manuprāt, ir stipri tumsonīga.

Vai uzņēmēji jūtas novērtēti?

Lielākā problēma ir tā, ka mums ir policejiska ierēdņu valsts. Politiku izpratne par to, kur rodas nauda un kā tas viss notiek, manuprāt, ir stipri tumsonīga. Tajā pašā laikā man ir aizdomas, ka daudzi no viņiem zina, kā tas notiek, bet, saprotot kontekstu, riko-ijas īstermiņa interesēs. Daudzi politiku ir saistīti ar konkrētām interešu grupām, un viņi strādā uz tām. Arī ārvalstu investori norāda, ka vide šeit nav orientēta, lai iedrošinātu cilvēkus rosīties, veidot biznesu, pabarot sevi un ģimeni. Ir nemitīgs mēģinājums to apgrūtināt.

Reiz mēs stāvējam uz barikādēm, lai varētu paši brīvi rīkoties un nebūtu vairāk jāprasa atļauja Maskavai. Arī es stāvēju uz barikādēm, un uzskatu, ka mans LTRK, uz kuru

apzināti gāju, arī savā ziņā ir stāvēšana uz barikādēm. Patlaban ir sajūta, ka problēma nav ne Maskavā, ne Briselē. Pat Brisele, ar kuru daudzi politiķi atrunājas, visbiežāk atbild – šo jautājiēt saviem vietējiem politiķiem. Problēma ir mūsos pašos. Un atbildību par 20-25 gados sastrādāto ir jāprasa konkrētiem uzvārdiem un personas kodiem – tie visi ir bijušie ministri, deputāti. Viņiem tauta uztic valsti attīstīt, bet notiek tas, kas notiek.

Produktivitāte nozīmē, ka mēs katram savam pakalpojumam vai precei uzliekam maksimāli lielu pievienoto vērtību un spējam to pārdot.

Vai uzņēmēji gribētu maksāt lielākas algas saviem darbiniekiem? Kas traucē to darīt?

Tas ir pavisam vienkārši – lai darbiniekiem maksātu vairāk, ir vairāk jānopelna. Tas, par ko LTRK iestājas un kas šo valsti var izvilkt, ir eksports un produktivitāte. Skaidrs, ka tirgus mums ir maziņš, tāpēc ir jādomā, kā eksportēt. Produktivitāte nozīmē, ka mēs katram savam pakalpojumam vai precei uzliekam maksimāli lielu pievienoto vērtību un spējam to pārdot.

Problēma gan nav tikai valdības un politiku pusē. Tā ir arī uzņēmēju problēma. Arī viņiem ir jāaug. Bet politiku pusē ir iespēja radīt tādas apstākļus, lai uzņēmēji augtu, lai viņu būtu vairāk. Ja mēs paskatāmies proporcionāli, cik cilvēku Latvijā nodarbojas ar uzņēmējdarbību – kam ir savs biznesu, cik cilvēku strādā privātajās kompānijās – tad mēs ieraudzīsim kopējo ainu. Pašlaik valsts ir galvenais kapitālists – lielākie aktīvi un uzņēmumi pieder valstij – atvainojiet, bet tas modernajā ekonomikā neierakstās. Mēs nedzīvojam slēgtā telpā. Jauni cilvēki ar labu izglītību un zināšanām, grib taisīt biznesu un apskatās apkārt – tepat ir Igaunija, Lielbritānija – un dodas to darīt tur. Tas ir risks, kā mēs daudzus pazaudējam.

Bet mēs ar pašu radītajiem apstākļiem viņus aizdzenam. Kas notiek ar ārvalstu investīcijām? Tās samazinās. Visi šie signāli liecina, ka mēs ejam uz nekurienu.

Vai valstij būtu vairāk jādelegē privāto uzņēmējiem?

Es varu pateikt par savu pamatbiznesu – izglītību. Pašlaik Latvijā ir 80 000 vietējo studentu, no kuriem 60 000 studē valsts, bet 20 000 – privātajās augstskolās. Valsts sistēma katru gadu no budžeta un Eiropas fondiem valsts izglītības sistēmā (zinātnē, renovācijās, algās) ielādē aptuveni 200-300 miljonus eiro. Uz vienu valsts augstskolas studentu tie ir 3000 eiro. Privātajās augstskolās šī summa ir 600 reizes mazāka – 5 eiro. Pie tā visa privātie spēj arī attīstīties un nopelnīt, jo viņiem jau nav citas naudas. Tas ir līdzīgi kā, piemēram, divi lielveikali – vienam ir jādzīvo brīvā tirgū, otram kāds nopērk zemi, uzbūvē veikalu un vēl iedod pusi no produktiem, kurus cilvēki nāk un ņem par velti. Blakus veikālā ir jāmaksā. Jautājums – uz kuriem ies cilvēks, un kā tam otram izdzīvot. Kad šajos jautājumos tiek virzīti likumi par konkurenci, tad politiķi bremzē. Ja mēs tā novienkāršojam – padomju laiki nav mainījušies, jo domāšana un rīcība ir tāda pati.

Tomēr PPP kā filozofija ir ļoti racionāls risinājums. Valstij un pašvaldībām pieder dažādi aktīvi, bet uzņēmēji ir aktīvāki un viņiem ir idejas. Savienojot šos aktīvus ar uzņēmējdarbību, parādās virziens, kurš jāattīsta un kurp jāiet.

Uzņēmējdarbības attīstībai ir nepieciešama arī laba valsts infrastruktūra, piemēram, ceļi. Ir pat uzskats, ka attīstīts ceļu tīkls ir viens no galvenajiem priekšnosacījumiem valsts attīstībai.

Mums ir jābūt reālistiem. Ceļu tīkls tika veidots trim

miljoniem, bet cilvēku skaits valsti nemitīgi samazinās.

Kā racionāli dzīvo vidējā latviešu ģimene. Viņi rēķina! Ja viņi grib uzturēt lielu dzīvokli, vasarnīcu un vēl kādu īpašumu, tad tas maksā. Galu galā viņi nonāk pie slēdziena kaut ko pārdot, kaut ko izīrēt, savai infrastruktūrai atstājot objektīvi nepieciešamo, ko paši spēj uzturēt.

Man tā loģika ir ļoti vienkārša. Resursu izlietojumam ir jābūt loģiskam. Infrastruktūra ir jāizvieto tur, kur ir cilvēki. Skaidrs, ka no ekonomikas viedokļa (un tā ir arī pasaules tendence) – cilvēki pulcējas centros, tur rodas inovācijas un viss pārējais. Latvijā ir jāfokusējas uz galvenajiem ceļiem. Savukārt dzīvot laukos jau lielā mērā kļūst ekskluzīvi. Man personīgi nav pretenziju, ja, braucot pa Pleskavas šoseju, nogriežoties uz savu lauku māju, ir zemes ceļš.

Mums sabiedrībā ir problēma, ka publiskajam sektoram gribam maksāt maz (un tam ir objektīvi iemesli, jo pēdējā laikā valsts ar naudu izrikojas ļoti neefektīvi) un paralēli gribam arī labu infrastruktūru. Tas vienkārši neiet kopā. Plus mums vēl samazinās cilvēku skaits. Kāpēc pasaule vispār nonāca līdz tirgus ekonomikai? Jo tā ir efektīvāka. Cilvēkos ir iebūvēts saprātīgs egoisms, un viņi ļoti racionāli rēķina – ko darīt un ko nedarīt. Tajā brīdī, kad ir jāmaksā, tu sāk uz to skatīties savādāk.

Pašlaik valsts ir galvenais kapitālists – lielākie aktīvi un uzņēmumi pieder valstij – atvainojiet, bet tas modernajā ekonomikā neierakstās.

Bet cilvēki noteikti teiktu, ka viņi jau tā daudz maksā.

Jābūt reālistiem. Ja cilvēku skaits samazinās, tad no kuriens to naudu ņemt? Visi risinājumi slēpjas ekonomikā attīstībā. Ja mēs spētu maksāt 70% no Eiropas vidējās algas, cilvēki prom nebrauktu. Mums jāpanāk ekonomikas attīstība, lai biznesu par to var

samaksāt. Politiku, runājot individuāli, apzinās, ka infrastruktūra ir par lielu, un mēs nevaram to uzturēt. Bet kā politiķis, pasakot to skaļi, vēlēšanās savāks nepieciešamās balsis? Tipisks politiķu gājiens, lai saglabātu savu silto vietu, kurā rosīties.

Kā panākt ekonomikas attīstību?

Jāapskatās, kādas ir globālās tendences. Attīstīto valstu ekonomika lielākoties balstās uz produktīvu pakalpojumu sektoru – IT, finanses, izglītība, veselība... Šiem sektoriem, kas ģenerē augstu pievienoto vērtību, ir jārada vislabākie apstākļi. Lai tie kļūtu konkurētspējīgi arī reģionāli.

Tomēr realitāte ir cita – Latvijā ir viena no nabadzīgākajām Eiropas valstīm. Pēdējie Eurostat dati liecina, ka Latvijā ir vislēnāk augoša ekonomikas attīstība Eiropā – tikai 0,7%.

Resursu izlietojumam ir jābūt loģiskam. Infrastruktūra ir jāizvieto tur, kur ir cilvēki. Latvijā ir jāfokusējas uz galvenajiem ceļiem.

Ir pieņemts nākamā gada budžets. Vai uzņēmēji ir apmierināti ar to, kāds tas ir izveidots?

Es pieņemu, ka tiem, kas veiksmīgi eksportē, šis budžets problēmas nerada. Arī politiķiem pietuvinātajiem uzņēmumiem, kuri saņem Eiropas naudu un nodokļu atlaides, ir silti, un arī viņi ir apmierināti. Bet uzņēmējs vienkāršais ir ārprātā. Mikrouzņēmumi faktiski tiek likvidēti, par nepilnu darba laiku slodzi jāmaksā pilns sociālais nodoklis, solidaritātes nodoklis saglabājas, elektrības cenas pieaug...

Kādām būtu jābūt valsts prioritātēm nākamā 3-4 gadu laikā?

Jābūt tikai vienai prioritātei – un tā ir ekonomikas attīstība. Vidējā termiņā, kas ir jādara paralēli, jāliek uzsvars uz izglītību. Jo ekonomiku var attīstīt tikai izglītoti cilvēki.

Turpinājums 4. lapašpusē.

Aigars Rostovskis: Izbeigt atkarību no ES fondu naudas – tas ir pašcieņas jautājums

Turpinājums. Sākums 3. lappusē.

Nākotnes ekonomika ir dalīšanās ekonomika, un jaunajiem cilvēkiem ir jātrenē šīs iemaņas. Tas nozīmē izglītības procesa transformāciju. Ja mēs šodien jauniem cilvēkiem nemācīsim nākotnes izdzīvošanas iemaņas, tad arī nākotnes ekonomika būs švaka. Pamatā jāfokusējas uz tautsaimniecības attīstību un paralēli jāattīsta izglītība. Tad mēs varēsim izdzīvot un attīstīt gan sevi, gan valsti, gan sabiedrību.

Vai ir pieļaujams ieviest jaunus nodokļus, lai rastu finansējumu ceļiem?

Var jau sākt aplikt ar nodokli arī elpošanu un katru soli. Bet kur tas ved? Es esmu pārliecināts (ņemot vērā kontekstu, ka valsts neefektīvi

izlieto līdzekļus) – ir jārada apstākļi, lai vairāk naudas paliek cilvēkam pašam. Ar valsts budžetu nodrošinām minimālo pamatu, bet par ekskluzīvām katram jāmaksā pašam. Tad naudas izlietošana būs daudz racionālāka. Un tā ir jādara visās jomās – izglītībā, veselībā, ceļos.

Latvija ir viena no nabadzīgākajām Eiropas valstīm. Pēdējie Eurostat dati liecina, ka Latvijā ir vislētāk augoša ekonomikas attīstība Eiropā – tikai 0,7%.

Runājot par Eiropas fonda, arī ceļu nozarē līdz 2019. gadam visu būsim izlietojuši. Pagaidām arī nav signālu, kas būs tālāk.

Tas ir mans privāts viedoklis, bet es uzskatu, ka Eiropas fondu nauda tādā veidā, kādā tika dota un kā tiek dota tagad, ir kaitnieciska. Stāsts ir par zivi un makšķeri. Eiropas nauda ir zivs. Skaidrs, ka mēs – postpadomju telpa – bijām modernajā ekonomikā atpalikusi sabiedrība. Vajadzēja un vajag to resursu ieguldīt, izglītojot sabiedrību, mācot to saimniekot – iedodam to makšķeri. Pēc tam ar makšķeri zivis mēs sazvejot. Tur arī ir tā atšķirība – tie uzņēmēji, kas ir apguvuši

darbošanos ar makšķeri, iztiek bez fondu naudas, viņi šancē un pelna. Problēma ir tiem, kas tikai gaida zivi, un viņu ir ļoti daudz. Es viņus pat nesaucu par uzņēmējiem, tie ir tādi fondu apguvēji. Ja viņiem fondu krānu aizgriez ciet, viņi nomirst.

Ja mēs šodien jauniem cilvēkiem nemācīsim nākotnes izdzīvošanas iemaņas, tad arī nākotnes ekonomika būs švaka.

Ķekavas apvedceļš ir pirmais mūsu nozares PPP projekts. Vai šāda modeļa projektiem jūs redzat perspektīvu?

PPP ir milzīga perspektīva! Mūsu sabiedrībā ir bijuši vairāki neveiksmīgi projekti,

kas daļai asociējas ar korupciju. Tomēr PPP kā filozofija ir ļoti racionāls risinājums. Valstij un pašvaldībām pieļauj daudzi aktīvi, bet uzņēmēji ir aktīvāki un viņiem ir idejas. Savienojot šos aktīvus ar uzņēmējdarbību, parādās virziens, kurš jāattīsta un kurp jāiet.

Tas ir mans privāts viedoklis, bet es uzskatu, ka Eiropas fondu nauda tādā veidā, kādā tika dota un kā tiek dota tagad, ir kaitnieciska.

Vai pats braucat ar mašīnu? Kāds ir mīļākais maršruts Latvijā?

Kā jebkuram autobraucējam man patīk, ja braucu pa pietiekami labu ceļu un varu

vērot dabu. Cēsu rajonā uz mazākas nozīmes ceļiem ir uztaisīts jauns segums [veikta dubultā virsmas apstrāde], kas, cik es saprotu, ir lētāks. Es teikšu tā – pēc sajūtām – man vislabāk patīk braukt laukos pa labi koptu zemes ceļu. Ātrums nav pārāk liels, tāpēc tā ir iespēja būt saskarē ar dabu.

Ko jūs gribētu novēlēt ceļu nozares uzņēmējiem un AA lasītājiem?

Pirmkārt Laimīgu Jauno gadu! Lai pašiem un ģimenēm laba veselība! Gan ceļu nozares uzņēmējiem, gan mums visiem ir kaut kā jāsaņemama un pašiem sev jāparāda, ka mēs spējam valsti uzturēt paši. Galu galā tuvojas Latvijas simtgade, un tas ir pašcieņas jautājums – mēs paši spējam, un mums nav jāiet lūgties. Domāt šādās kategorijās – tāds ir mans novēlējums.

Sākas konkurss vidusskolām “Gada jaunais autovadītājs”

Satiksmes negadījumu skaita ziņā joprojām viena no bīstamākajām grupām ir nesen autovadītāja tiesības ieguvušie jaunieši vecumā no 18 līdz 24 gadiem. Lai nodrošinātu pakāpenisku un pēctecīgu satiksmes drošības jautājumu apguvi, CSDD organizē konkursu vidusskolēniem “Gada jaunais autovadītājs”.

“Šogad nolēmām nedaudz mainīt konkursa formātu, jo iepriekš šī izglītojošā akcija galvenokārt sasniedza tos jauniešus, kuri jau interesējās par mašīnām un satiksmi. Taču jāņem vērā, ka jau tuvākajā laikā par autovadītājiem kļūs arī tie viņu vienaudži, kurus šobrīd šie jautājumi neinteresē. Tādēļ tagad ikvienam ir iespēja izcīnīt balvu nevis tikai sev, bet visai klasei, tādējādi būtiskākās lietas par satiksmes drošību iemācot lielākai sabiedrības daļai, lai satiksme uz Latvijas ceļiem kļūtu vēl kaut nedaudz drošāka,” informē CSDD



valdes priekšsēdētājs Andris Lukstiņš.

Sākusies dalībnieku reģistrācija. Pirmajā kārtā dalībniekiem konkursa interneta vietnē www.gadaautovaditajs.lv

jāizpilda tests ar 15 jautājumiem. Trīsdesmit labāko rezultātu īpašnieki balvā iegūs satiksmes drošības praktiskās apmācības visai klasei – pavasarī uz skolām dosies instruktoru komanda ar

frontālās sadursmes stendu un alkohola reibumu imitējošajām brillēm. Ikvienam dalībniekam būs iespēja drošos apstākļos caur personīgo pieredzi pārliecināties par drošības jostu lietošanas nepieciešamību, kā arī apreibinošo vielu negatīvo ietekmi uz cilvēka reakcijas un koordinācijas spējām.

Lai klase kvalificētos praktiskajām nodarbībām, konkursā jāpiedalās un uz teorētiskās kārtas jautājumiem jāatbild vismaz trim klases pārstāvjiem. Vērtēts tiks klases labākais rezultāts.

Ceļu satiksmē pārgalvība, vieglprātība un sabiedrības pieņemto normu ignorēšana diemžēl nereti noved pie traģiska iznākuma, tādēļ piedāvājam dažādus izglītojošus pasākumus bērniem un jauniešiem dažādās vecuma grupās: “Jauno satiksmes dalībnieku forums”, “Gribu būt mobils” un citus.

Konkurss “Gada jaunais autovadītājs” tiek organizēts jau septīto gadu. Tas tiek finansēts no sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas prēmijām, ko apdrošināšanas sabiedrības katru ceturksni ieskaita biedrības „Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs” kontā.

Papildu informācija: www.berniem.csdd.lv un www.gadaautovaditajs.lv.

Rīgas Motormuzeja “Krastin Auto” uzvar elegances konkursā Anglijā

Viens no CSDD Rīgas Motormuzeja unikālākajiem eksponātiem – latvieša būvētais 1903. gada “Krastin auto” startējis un arī vienā kategorijā uzvarējis pasaules senākajā, joprojām notiekošajā motorizēto transportlīdzekļu braucienā “Bonhams London to Brighton Veteran Car Run”.

Dienu pirms slavenā brauciena dalībnieki piedalījās Londonas centrā notiekošajā Regent Street Motor Show Concours d'Elegance, kur kategorijā Overall Winner uzvaras laurus plūca tieši “Krastin auto”. Zīmīgi, ka no 400 brauciena dalībniekiem tikai 100 unikālākajiem spēkratiem ir ļauts piedalīties Regent Street seno spēkratu izstādē. 20. gadsimta sākumā latvieša Augusta Krastiņa ASV būvētais auto pārsteidza žūriju ar tā vēsturi, neticamo atrašanās stāstu, profesionālo restaurāciju, kā arī faktu, ka tas ir vienīgais saglabājies eksemplārs pasaulē. Žūrijas komisijā bija Royal Automobile Club biedri, kā arī populārā britu raidījuma *Wheeler Dealers* vadītājs Edd China.

Galvenais pārbaudījums “Krastin auto” komandu sagaidīja vēsā novembra Londonas ritā, kad tika dots starts 96 km garajam Londona - Braitona braucienam, kas šogad norisinājās jau 120. reizi. Pie stūres bija auto īpašnieks Latvijas Antiko automobiļu kluba biedrs Austris Priede-Kļaviņš. Pēc apmēram 8 stundām, pievarot 96 kilometrus, “Krastin auto” komanda gandrīz pēdējās minūtēs šķērsoja finiša līniju Braitonā.

Ir ziema. Slīd. Neriskē!

Vai Latvijā automašīnu aprīkošana ar ziemas riepiem būtu jāievieš obligāti no 1. novembra (nevis 1. decembra, kā ir pašlaik)?



Atis Jansons,
Latvijas Avīze

Nevajag neko OBLIGĀTU šajā mainīgajā klimatā. Novembri mēdz būt dažādi, tie atšķiras ne tikai pa gadiem, bet arī pa Latvijas reģioniem.



Pauls Timrots,
žurnālists, auto un
autocēļu eksperts,
raidījuma "Zebra" vadītājs

Viss, kas jādara obligāti, padara cilvēkus stulbākus un bezatbildīgākus!

Vajag izvērst aktīvāku skaidrojošu darbu masu medijos, skaļus brīdinājumus, kas balstīti uz meteoroloģiskajām prognozēm.

Iespējams, vajag ieviest aktuālus ierobežojumus izbraukt, piemēram, Rīgā ar vasaras riepiem. Ņujorkā tādi ir. Tie gan nav liegumi, bet formulējums – "šodien brauciet uz paša atbildību" (no angļu val. today drive on your own risk). Tas nozīmē, ka negadījumā vainīgs būsī pats, un arī apdrošināšana nedarbosies.



Normunds Krapsis,
Valsts policijas Galvenās
kārtošanas policijas
pārvaldes Satiksmes
drošības pārvaldes
priekšnieks

Ne reizi vien Ceļu satiksmes drošības padomes sēdēs par šo jautājumu esam diskutējuši, tomēr jāsaka – lai pieņemtu viennozīmīgu lēmumu par obligātu riepu maiņu mēnesi ātrāk, nekā tas noteikts tagad, jāizvērtē dažādi faktori. Tostarp arī citu valstu pieredze.

Ir Eiropas Savienības valstis, piemēram, Polija, Īrija,

Norvēģija un citas valstis, kur transportlīdzekļa aprīkošana ar ziemas riepiem nav obligāta.

Taču jāuzsver, ka jebkurā gadījumā autovadītājs ir atbildīgs, lai transportlīdzeklis būtu sagatavots dalībai ceļu satiksmē atbilstoši laikapstākļiem.

Piemēram, Lietuvā ir stājies spēkā prasība vasaras riepas nomainīt uz ziemas riepiem līdz 10. novembrim, taču kaimiņvalsts tomēr plāno atteikties no šādas prasības, dodot priekšroku tai pieejai, kāda pašlaik ir Latvijā un Igaunijā, – obligātai riepu nomainīšanai līdz 1. decembrim.

Ir būtiski izvērtēt šādas iniciatīvas lietderīgumu, ņemot vērā klimatiskos apstākļus.

Šogad ziema pieteica sevi jau novembra sākumā, taču pērn novembrī no sniega nebija ne miņas.



Jānis Vanks,
DBS direktors

Godīgi sakot, šis ir diskutējams jautājums. No vienas puses varētu teikt, ka vajag no 1. novembra, taču atceroties, ka pagājušajā gadā sniega nebija līdz pat gada beigām, rodas citas domas.

Ziemas iestāšanās riepu



Jānis Aizpors,
CSDD Sabiedrisko
attiecību daļas priekšnieks

Mēs uzskatām, ka jau šobrīd auto ar ziemas riepiem

izvēli sakārto pati. Nedomāju, ka reālas ziemas apstākļos kāds vēl mēģina braukt ar vasaras riepiem. Un tādu autovadītāju, kas nepaspēja nomainīt, būs pietiekami arī tad, ja tas būs jādara jau no novembra.

Apdrošināšana nedarbosies, ja negadījums ar vasaras riepiem bijis novembrī, kad teorētiski tas ir atļauts. Un vārds OBLIGĀTI, faktiski, šajā jautājumā vispār ir lieks.

Līdz ar to es neuzskatu, ka šis OBLIGĀTAIS ziemas riepu lietošanas termiņš būtu jāpagarina. Laikapstākļi visu sakārto, un obligāti jau ir tāpat.

var aprīkot ātrāk nekā likumā noteiktajā obligātajā termiņā – no 1. decembra, un lielā daļā autovadītāju tā arī rīkojas. Latvijā ir ļoti mainīgi laika apstākļi, un dažreiz jau oktobrī mēdz uzkrīst sniegs un uz ceļa parādīties ledus. Cilvēkam pašam ir jāizvērtē laika apstākļi un, ja tas nepieciešams, tad auto jāaprīko ar ziemas riepiem ātrāk nekā to pasa likums. Tāpat ir vispārējā norma, kas nosaka, ka šoferis ar savu transportlīdzekli nedrīkst apdraudēt pārējos ceļu satiksmes dalībniekus.

Atstarojošā veste tumšo gājēju dara desmit reizes redzamāku

CSDD kopā ar partneriem Jelgavā sākuši "tumšo gājēju glābšanas misiju". Atstarojošā veste tumšo gājēju dara desmit reizes redzamāku!

Dienās, kad baltais sniegs ir nokūsis un diennakts gaišais laiks tikai nedaudz pārsniedz septiņas stundas, aktuālākais jautājums ceļu satiksmē ir gājēju drošība.

Lai šajā tumšajā laikā visus Latvijas iedzīvotājus mudinātu rūpēties par sevi un līdzcilvēkiem, uzvelkot gaismu atstarojošu vesti vai apģērbu, VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija" (CSDD) un Valsts policija kopā ar Latvijas Samariešu apvienību (LSA) un tās sadarbības partneriem uzsākusī gājēju drošības reidus Latvijas reģionos. Pirmais reids notika novembra beigās Jelgavā.

CSDD ilggadējais sadarbības partneris Latvijas Samariešu apvienību jau vairākus gadus nodrošina atstarojošo vestu nogādi līdz tiem Latvijas

iedzīvotājiem, kuriem tās ir visvairāk vajadzīgas un kuriem, iespējams, trūkst līdzekļu, lai vesti nopirktu. Šogad 20 tūkstoši vestu tiks izdalīti gan pieaugušajiem, gan arī bērniem.

Reģiona statistika:

Šī gada desmit mēnešos Zemgales reģionā ceļu satiksmē bojā gājuši septiņi, bet ievainoti – 73 gājēji. Jelgavas pilsētā un tās apkārtnē šogad bojā gājuši divi gājēji. Pēdējā traģēdijā šogad notikusi 9. septembra vakarā uz Bauskas šosejas, kad kāds vecāks vīrietis ceļa malā pameta savu velosipēdu un nesaprotamu iemeslu dēļ devās pāri šosejai ar intensīvu satiksmi.

Kā liecina CSDD apkopotie ilggadējie statistikas dati, oktobrī, novembrī un decembrī ceļu satiksmē cieš tikpat

daudz cilvēku, cik gada pirmajos deviņos "gaišajos" mēnešos. Šogad 10 mēnešos Latvijā bojā gājuši 36 gājēji, kas ir par 5 mazāk nekā pērn desmit mēnešos.

Autovadītājs gājēju bez gaismu atstarojošas vestes uz ceļa pamana tikai 25–40 metru attālumā. Ja vadītājs brauc ar ātrumu 90 km/h, šo ceļa posmu viņš veic 1–2 sekundēs, kas ir pārāk mazs laiks, lai reaģētu, bremzētu un gājēju apbrauktu. Savukārt atstarotāja atspīdināto gaismu autovadītājs, ja transportlīdzeklis brauc ar iedegtiem tuvās gaismas lukturiem, pamana 140 metru attālumā, bet, ja iedegti tālās gaismas lukturi, – 400 metru attālumā.

Veste nenes gaismu ne kabatā, ne somā. ESI GAISMAS VĒSTNESIS!

Turpmāk tikai kravas auto stūrējamā ass būs jāaprīko ar vienādām riepiem

Turpmāk automobiļiem ar pilnu masu virs 3500 kg priekšējā stūrējamā ass būs jāaprīko ar vienādām riepiem, kas nozīmē, ka riepu izgatavotājam un projektora zīmējumam būs jābūt identiskam.

To paredz valdības apstiprinātie grozījumi Ministru kabineta noteikumos par transportlīdzekļu valsts tehnisko apskati un tehnisko kontroli uz ceļiem.

Veicot anketēšanu un izpētot ārvalstu pieredzi, VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija" (CSDD) secinājusi, ka esošās prasības par riepu uzstādīšanu kravas automašīnām ir nesamērīgas pret

ieguvumiem, jo tiek radīts liels finansiālais slogs iesaistītajām mērķgrupām – autopārvadātāju uzņēmumiem – un tiek samazināta to konkurētspēja ar ārvalstu autopārvadātāju uzņēmumiem.

Grozījumi minētajos noteikumos arī paredz, ka vieglo automobiļu ar pilnu masu līdz 3500kg katra ass būs jāaprīko ar vienādām riepiem, kā arī

atcelta prasība mazo piekabju (ar pilnu masu līdz 3500kg) aprīkošanai ar ziemas apstākļiem paredzētām riepiem.

Noteikumi paredz iespēju uzlabot autobusu dīzeļmotoru izmešu rādītājus, aprīkojot to izplūdes sistēmas ar papildus cieto daļiņu filtru. Šādi aprīkotu autobusu dīzeļmotora izmešu absorbcijas koeficients nedrīkstēs pārsniegt 0,7m⁻¹.

Noslēgusies CSDD kampaņa "Pierādi sevi citur, nevis uz ceļa!"

Kampaņas "Pierādi sevi citur, nevis uz ceļa!" braukšanas apmācību finālbraucienā uzvarēja Agris Briedis. Dāvanā no ERGO viņš saņēma īpašu autobrocēja ķiveri ar Latvijas labāko rallijkrosa pilotu Reiņa Nitiša un Jāņa Baumaņa autogrāfiem.



VESTE NENES GAISMU NE KABATĀ, NE SOMĀ

ESI
GAISMAS
VĒSTNESIS

Autoceļu uzturētājs: pretslīdes materiālus sākam gatavot jau septembrī

Šogad ziema Latvijā sākās neierasti agri. Kā VAS "Latvijas autoceļu uzturētāja" (LAU) ziemas dienests organizē savu darbu un izvēlas pretslīdes materiālus, intervijā "Autoceļu Avīzei" stāsta LAU valdes loceklis Guntis Karps.

Šogad ziema atnāca neierasti agri. Vai bijāt gatavi?

Es neteiktu, ka ziema sākusies neierasti agri. Autoceļu uzturētājs savu darbu organizē divās daļās – vasaras sezona ilgst no 1. aprīļa līdz 31. oktobrim, bet ziemas sezona – no 1. novembra līdz 31. martam. Tuvojoties jaunajai sezonai, ir zināms pārejas periods, kad iepriekšējās darbi beidzas un ir laiks sagatavoties nākamajiem. Pirms ziemas sezonas jau septembrī tiek sagatavoti pretslīdes materiāli un tiek kalibrēta ziemas dienestu tehnika. LAU šādā režīmā strādā jau daudzus gadus, un pārejas starp šīm abām sezonām ir tik ļoti aprobētas, ka nekādus pārsteigumus nesagādā. Tomēr pirmais sniegš joprojām pārsteidz autobraucējus – parādās rindas uz riepu nomainīšanu, valda vispārēja neapmierinātība par ziemas apstākļiem uz ceļiem, un tas ir cilvēciski saprotami.

Cilvēki tomēr nereti pauž neapmierinātību, ka ceļi ir neizbraucami, uz ceļiem neredz tīrītājus. Vai jūs varat apliecināt, ka LAU ievēro noteiktās prasības?

Ziemas uzturēšanas prasības, kas noteiktas Ministru kabineta 224. noteikumos "Noteikumi par valsts un pašvaldību autoceļu ikdienas uzturēšanas prasībām un to izpildes kontroli" ir pamats visai mūsu darba organizācijai, un mēs šīs prasības ievērojam.

Visā Latvijā pirmajā novembra nedēļas nogalē – gan preventīvi, gan reaģējot uz jau izveidojušos slīdamību – tika nokaisīti ap 4300 km, no sniega attīrīti 1400 km, bet vienlaicīgi attīrīti un kaisīti ap 7300 km. Kopējās izmaksas šiem darbiem bija ap 490 tūkst. eiro.

Novembra pirmajās dienās bija spēcīga sniegšana. Vai ir informācija, cik kilometru

LAU tehnika nobrauca, piemēram, pirmajās trīs sniegšanas trīs dienās? Cik tas izmaksāja?

Pirmajā novembra nedēļas nogalē bija vērojama intensīva sniegšana un autoceļu apledošana. Ziemas dienests (visas bāzes un ceļu iecirkņi) šajās trīs dienās visā Latvijā strādāja gan pa dienu, gan naktīs. Visā Latvijā pirmajā novembra nedēļas nogalē – gan preventīvi, gan reaģējot uz jau izveidojušos slīdamību – tika nokaisīti ap 4300 km, no sniega attīrīti 1400 km, bet vienlaicīgi attīrīti un kaisīti ap 7300 km. Kopējās izmaksas šiem darbiem bija ap 490 tūkst. eiro.

Šajos platuma grādos visvairāk aprobēts (un arī vislētākais) ir nātrija hlorīds (NaCl). Šim savienojumam ir jau zināmas ilgtermiņa blakusparādības, ko nevarētu teikt par citiem reaģentiem.

Mēs katru dienu informējam par vidējo ātrumu uz valsts galvenajiem ceļiem, kas parasti ir lielāks par atļauto. Parāli tam, ka no rītiem braukšanas apstākļi ziemā visbiežāk ir apgrūtināti, vidējais ātrums par apgrūtinātu braukšanu neliecina. Ko LAU dēvē par apgrūtinātiem braukšanas apstākļiem?

To, kas normatīvajos aktos teikts.

Ja ir veikti tīrīšanas vai kaisīšanas darbi, bet sniegšana turpinās un mainīgu laika apstākļu dēļ pastāv iespēja, ka uz ceļa var veidoties vai turpina saglabāties braukšanu apgrūtināša situācija, tad uzturētāji konkrētajā laika posmā attiecīgajam ceļa posmam piešķir novērtējumu, ka braukšanas apstākļi ir apgrūtināti. Tas nenozīmē, ka šis ceļš noteikti būs slidens vai ar sniegu. Iespējams, tajā brīdī vēl tiek veikti darbi vai arī vienreiz jau ir padarīti un tiek veikti atkārtoti. Mēs darbus cenšamies paveikt naktī vai agri no rīta, lai tad, kad autobraucēji sāk intensīvi

pārvietoties, braukšanas apstākļi būtu apmierinoši vai mainīgos laika apstākļos darbi jau notiktu atkārtoti.

Mēs darbus cenšamies paveikt naktī vai agri no rīta, lai tad, kad autobraucēji sāk intensīvi pārvietoties, braukšanas apstākļi būtu apmierinoši vai mainīgos laika apstākļos darbi jau notiktu atkārtoti.

Jautājums, ko nereti uzdod lasītāji – kāpēc sniega tīrītāji brauc ar paceltu lāpstu. Vai viņam arī par to maksā?

Katrai uzturēšanas klasei noteikts, pie kādiem apstākļiem sāk darbus. Lai kaut ko notīrītu, ir jābūt ko tīrīt. Grūti viennozīmīgi pateikt, kas katrā konkrētā gadījumā noticis. Katrā iecirknī ir izstrādāti ceļu uzturēšanas maršruti, lai optimāli īsā laikā var veikt nepieciešamos darbus. Var būt, piemēram, ka kāds tīrītājs no viena maršruta pārbrauc uz nākamā vai arī darbu savā maršrutā ir pabeidzis. Reizēm, veicot sniega tīrīšanu, dīkst sniega lāpstu naži, tad automašīnai ar paceltu lāpstu ir jābrauc uz darbnīcu. Uz A un A1 uzturēšanas klases ceļiem mēs izmantojam automašīnas, kuras ir aprīkotas ar GPS iekārtām un automātisku darbu un maršrutu reģistrāciju. Tā ir dārga un tehnoloģiski ļoti komplicēta tehnika, un veiktos darbus kontrolē un pārbauda gan mūsu darbu vadītāji, gan VAS "Latvijas Valsts ceļi".

Kas ir bīstamāk – nenotīrīts sniegš un iebrauktas rīses vai ledus?

Tas ir atkarīgs no braucēja un viņa braukšanas prasmēm. Bīstami ir abi varianti. Daļu autotovadītāju neapmierina, ka mēs neļaujam ceļus "iesaldēt" (sniegš tiek vienkārši piebraukts) – taču tas ir iespējams tikai pie stabilas ziemas un pastāvīga sala. Piemēram, Somijā nereti tiek praktizēta t.s. baltā uzturēšana, par ko gan arī somu autovadītāji



VAS "Latvijas autoceļu uzturētājs" ziemas uzturēšanas darbus nodrošina:

- 650 ziemas tehnikas vienības
- 41 noliktava ar 60 000 tūkst. tonnu dažādu pretslīdes materiālu
- 4 reģionālie dežuranti (Valmierā, Rēzeknē, Liepājā, Rīgā)
- 26 informatīvie dežuranti
- 59 operatīvie dežuranti (vietas visā valstī, kur tiek turēta ziemas tehnika un kas vienlaicīgi ir gatava sākt uzturēšanas darbus)



nereti pauž neapmierinātību. Somi skaita naudu, tāpēc arī atsevišķiem ceļiem praktizē šo balto uzturēšanu. Latvijā ziemā ne visur un vienmēr tas ir iespējams, jo pie mums ziemas kļūst arvien siltākas un gaisa temperatūra nav tik pastāvīga. Ja runa ir par vietējiem ceļiem ar maz braucējiem, tad labāk, lai tas ir vienkārši notīrīts un paliek balts. Tomēr liela šosejai ar vismaz 500 automašīnām diennaktī ir nepieciešama sāls tehnoloģija.

Uz A un A1 uzturēšanas klases ceļiem mēs izmantojam automašīnas, kuras ir aprīkotas ar GPS iekārtām un automātisku darbu un maršrutu reģistrāciju.

Vai šādam piebrauktam sniegam kaut ko papildus vēl dara?

Baltā uzturēšana ir iespējama tikai un vienīgi uz zemas intensitātes ceļiem. Jo liels skaits automašīnu piebrauktu sniegu ātrāk vai vēlāk pārvērtīs par ledu. Nekur pasaulē nav tā, ka ceļus ar intensīvu satiksmi nekaisītu vai kaisītu ar ko citu, nevis sāli. Savukārt, ja ceļam ir baltā uzturēšana ar piebrauktu sniega kārtu (~10 cm), slīdamības mazināšanai un sniega kārtas nolīdzināšanai tiek veikta seguma rievošana. Visā ziemas garumā tas periodiski tiek atkārtots.

Tīrīšanai ir noteiktas prasības – cik cm sniega vai ledus drīkst būt uz ceļa. Tomēr slīdamību novērst nav tik vienkārši. Kādas metodes kādos gadījumos LAU izmanto?

Lai kaut ko kaisītu, ceļam vispirms ir jābūt notīrītam. Ziemas sezonā slīdamību var mazināt četros veidos – ar sāli, ar sāls/smiltis maisījumu, ar smilti vai sīkšķembām un veicot rievošanu. Kaisīšanas darbi atkarībā no veida, ceļa platuma un izmantojamajam materiālu dozām uz valsts ceļiem iedalās vēl apmēram 20 apakšveidos. Tas nozīmē noteiktus daudzumus, cik grami pretslīdes materiālu uz kvadrātmetru (konkrētā ceļa posmā) tiks izkaisīti. Piemēram, slīdamības samazināšanai ar sāli izmantojam četras normas, attiecīgi 10, 20, 30 un 40 gramus uz kvadrātmetru. Kuru variantu konkrētajā gadījumā pielietot, nosaka ziemas dienesta operatīvais dežurants, vadoties pēc apstākļiem uz katru ceļu. Tās Latvijas apstākļiem ir jau aprobētas normas un metodes, kas slīdamību samazina visefektīvāk.

Eiropā izmanto ne tikai NaCl, bet arī CaCl, KCl un MgCl – kādas ir atšķirības.

Pamata reaģents visās valstīs, t.sk. Eiropas Ziemeļvalstīs, ASV un Kanādā, ir sāls. Vai tie ir nātrija, kalcija vai magnija sāļi, vairāk vai mazāk nosaka rociņa. Šajos platuma grādos visvairāk aprobēts (un arī vislētākais) ir nātrija hlorīds (NaCl). Šim savienojumam ir jau zināmas ilgtermiņa blakusparādības, ko nevarētu teikt par citiem reaģentiem. NaCl slīdākā

īpašība ir tā, ka pēc izlietošanas sāls atgriežas kristāliskajā formā – tas ir redzams uz mašīnām, uz korpēm un cilvēkus kaitina. Tam, ka NaCl nomāktu veģētāciju ceļmalās, es negribētu piekrist, jo biežā zāle, kas aug nomalēs, vai ceļmalu krūmi par to neliecina.

Bagātākās valstīs daudz tiek izmantots kalcija hlorīds (CaCl) – galvenā atšķirība no NaCl ir tāda, ka šis sāls strādā pie zemākām temperatūrām, bet ir aptuveni piecas reizes dārgāka. Ja NaCl pie -10 grādiem nav tik efektīva, tad CaCl strādā līdz -18..-20. Praktiskā NaCl strādā arī pie zemākām temperatūrām. Tādēļ patlaban nav ekonomiska pamatojuma izmantot kādu citu pretslīdes materiālu.

Ziemas sezonā slīdamību var mazināt četros veidos – ar sāli, ar sāls/smiltis maisījumu, ar smilti vai sīkšķembām un veicot rievošanu.

Kas ir mitrinātās sāls tehnoloģija?

Pamattehnoloģija ir tāda, ka noliktavās automašīnas kaisītājā tiek iekrauta sāls un speciālā tvertne uzpildīts sāls šķīdums, un sāls kaisīšanas procesā tiek samitrināta. To visu paveic automašīnas dators, ņemot vērā uzstādīto materiāla veidu un kaisīšanas normas. Kaisīšanai sāls tiek padots iepriekš aprēķinātam sāls šķīduma daudzumam. Tas nodrošina, ka sāls

Pretslīdes materiālu iedarbība un devas

1. **Slīdamības samazināšana ar sāli.** Pielieto, lai novērstu apledošanas veidošanos uz brauktuves vai nokausētu ledu un piebrauktu sniegu no brauktuves, kā arī lai nodrošinātu autoceļu ziemas uzturēšanas klases prasībām atbilstošus braukšanas apstākļus. Sāls mitrināšanai izmanto NaCl vai CaCl2 šķīdumu, ko pielieto tieši pirms kaisīšanas vai izkaisīšanas brīdī. Šo apstrādi pielieto arī brauktuves preventīvai apstrādei ar mērķi samazināt apledošanas veidošanās iespējamību uz valsts autoceļu brauktuves.

2. **Slīdamības samazināšana ar smilts-sāls maisījumu.** Pielieto, lai paaugstinātu transporta līdzekļu riteņu saķeri ar brauktuves segumu. Maisījuma sagatavošanai izmanto raupju minerālmateriālu $d = 0-5,6 \text{ mm}$ un $\text{NaCl} \geq 10 \%$ no masas. Pirms kaisīšanas brauktuvi atbrīvo no irdena, slapja, ar sāli vai smilti sajaukta sniega.

3. **Slīdamības samazināšana ar smilti vai šķembiņām.** Pielieto, ja uz braucamās daļas parādās piebraukts sniegš, kura augšējā kārtā veido slidenu virsmu, vai ja atmosfēras iedarbības rezultātā uz ceļa braucamās daļas veidojas apledojums. Izmanto minerālmateriālu $d = 0-5,6 \text{ mm}$.

graudiņi, piemēram, uz sasalušas virsmas nekur neaizribo, bet "pielīp" pie asfalta un arī sāk momentāni iedarboties.

Tiek izmantota arī sausns sāls kaisīšanas tehnoloģija, bet to biežāk praktizē pie preventīvas kaisīšanas un zemām temperatūrām. Lai cik maza var šķist Latvija, laika un ziemas apstākļi, piemēram, Liepājā un Alūksnē var krasi atšķirties, tāpēc LAU izmanto tās tehnoloģijas, kuras attiecīgajā brīdī konkrētajā vietā ir visefektīvākās.

Veicot ikdienas uzturēšanas darbus uz valsts autoceļiem ziemas periodā, tiek rūpīgi fiksēti:

- atbildīgā persona par darba organizēšanu;
- autoceļa nosaukums un nobrauktā kilometraža;
- meteoroloģiskie apstākļi, kas ir bijuši par iemeslu darbiem;
- veiktie slīdamības samazināšanas vai sniega tīrīšanas darbi (kādas tehnoloģijas un kādas normas);
- darbu uzsākšanas un pabeigšanas laiks;
- kāda tehnika izmantota;
- materiālu nosaukums un izlietojums.

Vai ir kāda nozīme sāls graudiņa izmēram?

Tam ir ļoti liela nozīme. Noteikts sāls graudiņu izmērs ļauj precīzi kalibrēt mašīnas. Ziemas

sākumā mēs visas kaisāmās mašīnas kalibrējam – tiek veikti empīriski kaisījumi ar mērķi precizēt izlietojamo materiālu. Tas ir vajadzīgs, lai izkaisītu precīzi noteikto daudzumu, sasniegtu prognozētu rezultātu un iespējami samazinātu sāls patēriņu.

Aptaujājot citas Eiropas valstis, neatrodu informāciju par grants ceļu rievošanu. Cik km ceļu mēs šādi sezonas laikā apstrādājam?

Šī tehnoloģija savā laikā tika aizgūta no Skandināvijas – mēs esam pārņēmuši viņu pozitīvo pieredzi. Rievošana ir efektīvs slīdamības mazināšanas veids. Arī izmaksu ziņā rievošana ir daudz lētāka par kaisīšanu. Bet ir viens nosacījums – lai veiktu rievošanu, sniegam uz ceļa ir jābūt piebrauktam. Tā parasti tiek veikta uz C un D uzturēšanas klases valsts ceļiem. Latvijā mūsu pārziņā ir ap 12 tūkst. km grants ceļu, un ja ir pastāvīga ziema, noteikta piebrauktā sniega kārtā, tad, izmantojot vienu no trim nažu veidiem, mēs katru ziemas sezonu rievojam ievērojamu daudzumu km ceļu. Pagājušajā sezonā slīdamības samazināšanai mēs norievojām aptuveni 24 tūkst. km.

Kā jūs kontrolējat iespējamo melno ledu un nepieciešamību kaisīt preventīvi?

Lai eventuāli samazinātu iespējamās ceļu satiksmes negadījumus, preventīvi kaisīšana tiek veikta pirms transporta plūsmas maksimuma stundām.

Preventīvi kaisīšana tiek veikta līdz pulksten 6 no rīta, ja gaisa temperatūra ir no +4 līdz -6°C, ar nosacījumu, ka brauktuves virsmas temperatūra ir zem +2°C. Tie ir pamatnosacījumi, pie kuriem veidojas melnais ledus. Informāciju par apstākļiem uz ceļa iegūstam no ceļu meteoroloģiskajām stacijām, kuras izvietotas uz valsts galvenajiem autoceļiem. Bez tam mūsu ziemas operatīvajiem dežurantiem ir ilggadēja pieredze, viņi regulāri apseko ceļus uz vietas, veic mērījumus un pieņem lēmumus par darbu uzsākšanu. Tāpat saņemam informāciju no Ceļu policijas un autovadītājiem. Aicinām autovadītājus ziņot par apstākļiem uz ceļa, zvanot uz LVC Satiksmes informācijas centru pa tālruni 80005555.

Preventīvo kaisīšanu rudenī uzsākam pēc nepieciešamības pie attiecīgiem laika apstākļiem, jo lielai daļai automašīnu vēl ir vasaras riepas – tad ceļus preventīvi kaisām ar NaCl, izmantojot vismazāko normu 10g/m².

Vai pieejamais tehnikas daudzums spēj uzlabot braukšanas apstākļus visā valstī?

LAU rīcībā esošais ziemas tehnikas un materiālu daudzums ir tāds, lai pie pastāvīgiem laika apstākļiem vienlaicīgi visā Latvijā būtu iespējams veikt ziemas uzturēšanas darbus. Ekstrēmās laika apstākļos, darbi tiek veikti prioritārā secībā – vispirms uz lielākiem ceļiem ar lielākām transporta plūsmām, pēc tam – mazākiem ceļiem ar mazākām transporta plūsmām. Ir apzināti arī skolu autobusu maršruti, sociāli jutīgākās vietas, kur darbi notiek vispirms. Mums ir ļoti laba sadarbība ar VAS "Latvijas Valsts ceļi" Satiksmes informācijas centru, kuram autobraucēji ziņo par braukšanas apstākļiem. Laukos cilvēki nereti zvina pa tiešo ziemas dežurantam. Tāpat daudzi autovadītāji izmanto aplikāciju Waze. Ne vienmēr tur minētais ir taisnība, bet, ja vairāki lietotāji ziņo par kādu vērā ņemamu braukšanas traucējošu apstākli, tad darbu vadītāji to apseko.

Mēs visi, protams, vēlamies arī ziemā braukt tāpat kā vasarā, taču ziema ir jāpieņem kā gadalaiks, nevis kā apgrūtinājums.

Valsts galveno un reģionālo autoceļu raksturojums ziemas uzturēšanas apstākļos

Autoceļu raksturojums **pastāvīgos** laika apstākļos (nav nokrišņu un krasu gaisa temperatūras svārstību).

A, A1 klase
Atsevišķas sniegotas vietas līdz 1 cm un ledus rises līdz 2 cm



B klase
Sniega vai ledus vidējais biežums līdz 4 cm un ledus rises līdz 4 cm



C klase
Sniega vai ledus vidējais biežums 10 cm, ledus rises līdz 5 cm

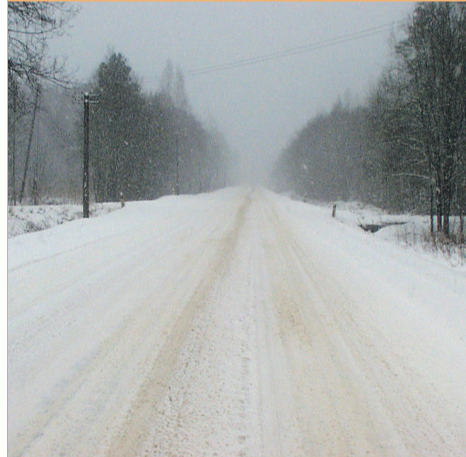


Autoceļu raksturojums **mainīgos** laika apstākļos (uz autoceļa brauktuves veidojas apledojums vai sniega sanesumi).

A, A1 klase
Sniega segas biežums līdz 6 cm, slapja sniega vai sajaukta ar sāli un smiltīm – līdz 3 cm, ledus rises līdz 3 cm



B klase
Sniega segas biežums līdz 8 cm, slapja sniega vai sajaukta ar sāli un smiltīm – līdz 5 cm, ledus rises – līdz 4 cm



C klase
Sniega biežums līdz 10 cm, slapja sniega vai sajaukta ar sāli un smiltīm līdz 6 cm, ledus rises līdz 6 cm



Kas ziemā ir ārkārtēji laika apstākļi?

Ārkārtējos laika apstākļos:

Nepārtraukti snigušā sniega kārtas biežums četrās stundās **pārsniedz 10 cm** (intensīva snigšana)

Intensīva snigšana turpinās nepārtraukti ilgāk par **sešām stundām** vai ar pārtraukumiem ilgāk par 12 stundām

Vēja ātrums pārsniedz **20 m/s** un veidojas sniega **sanesumi**



Atkala vai lietus vairākas reizes diennaktī uz sasalušas brauktuves veido **apledojumu**

- Laiku, kurā brauktuve jāattīra no sniega, skaita no snigšanas **beigām** līdz notīrīšanai. Bet laiku apstrādei ar pretslīdes materiālu vai rievošanu – no apledošanas **konstatēšanas** līdz darbu izpildei.
- Ārkārtēji laika apstākļi ziemā ir tad, kad nepārtraukti snigušā sniega biežums 4 stundās pārsniedz 10 cm, ja intensīva snigšana turpinās nepārtraukti ilgāk par 6 stundām vai ar pārtraukumiem

- ilgāk par 12 stundām. Ja atkala vai lietus vairākas reizes diennaktī izveido apledojumu. Ja vēja ātrums pārsniedz 20 km/h un veidojas sniega sanesumi.
- Ja autoceļa brauktuves temperatūra ir zemāka par -6 grādiem, tad no sniega un ledus brīva brauktuve netiek prasīta.
- D klases autoceļus attīra no sniega līdz četrām reizēm sezonā atkarībā no sniega daudzuma.

