



Janvāris 2017

Latvijas valsts ceļu drošība

Izmaiņas autoceļu lietošanas nodevā

Turpmāk autoceļu lietošanas nodeva, jeb vinjete jāmaksā arī par kravas automašīnām, kuru pilna masa ir no 3000 līdz 3500 kg.

[---> 7. lappuse]

Valdība Valsts autoceļu fondu tomēr neatjaunos

Pagājušā gada nogalē valdība tomēr nevienojās par Valsts autoceļu fondu kā speciālā budžeta atjaunošanu. Būvnieki neslēpj vilšanos un aicina nekavējoties meklēt risinājumus nozares stabilizēšanai.

[---> 3. lappuse]

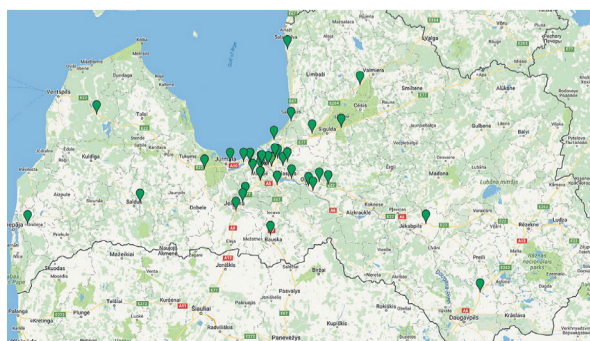


Latvijā valdība atteikusies veidot Autoceļu fondu. Lietuva un Igaunija gatavas savus ceļus uzturēt arī bez ES atbalsta

Lietuvas valsts autoceļu pārvaldītāji meklē alternatīvas Eiropas Savienības (ES) fondu finansējumam, kas izsīks pēc 2020. gada. Tikmēr Igaunijas ceļu administrācija jau pašreiz ir gatava valsts ceļus uzturēt pašu spēkiem.



Darbu uzsākuši vēl 20 stacionārie fotoradari



Pilnveidoti transportlīdzekļu tirdzniecības nosacījumi

No 2017. gada Latvijā neregistrētus transportlīdzekļus var tirgot tikai noteiktā kārtībā registrēti komersanti – tirdzniecības uzņēmumi.

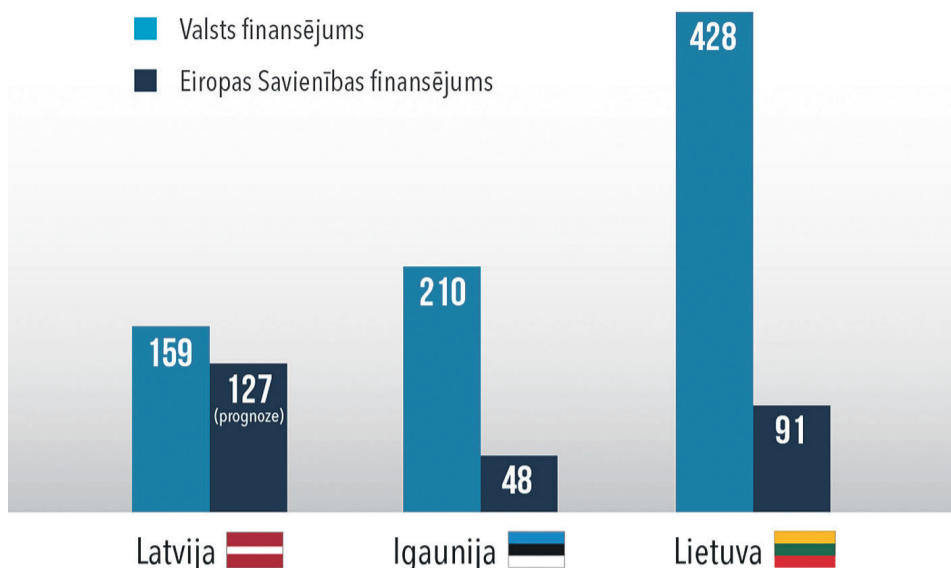
[---> 2. lappuse]

Visvairāk ceļu satiksmes negadījumu ar cietušajiem un bojāgājušajiem notikuši uz Rīgas apvedceļiem

[---> 2. lappuse]

Skaitļi un fakti

Baltijas valstu finansējums ceļiem 2017. gadam (milj. EUR)



Īsumā

Visvairāk smagāko negadījumu valsts autoceļu tīklā pērn notikuši uz Rīgas apvedceļiem

2016. gadā valsts autoceļu tīklā visvairāk negadījumu notika uz Rīgas apvedceļiem, liecina VAS "Latvijas Valsts ceļi" (LVC) apkopotā informācija. LVC speciālisti saņem oficiālu informāciju no Valsts policijas un kopš pagājušā gada sākuma regulāri papildina mājaslapā esošo satiksmes negadījumu (CSN) karti ar datiem par tiem negadījumiem, kuros ievainoti vai gājuši bojā cilvēki. Kopš 2016. gada sākuma kartē atzīmēti apmēram 90 CSN ar bojāgājušajiem un aptuveni 300 CSN ar ievainotajiem. Šajā kartē uzskaitīti tie negadījumi, kas notikuši uz valsts ceļiem. Atbilstoši policijas sniegtajai informācijai 36% no bojāgājušajiem dzīvību zaudējuši sadursmēs, 34% gadījumu – tika uzbraukts gājējiem, 16% nomira tehnikas apgāšanās dēļ, 9% bija letāls iznākums, uzbraucot šķērslim, bet 5% bojāgājušo bija velobraucēji. Visvairāk smago CSN valsts autoceļu tīklā notika Rīgas apkārtnē – uz Rīgas apvedceļiem Salaspils – Babīte (A5) un Baltezers – Saulkalne (A4), kā arī uz Liepājas šosejas (A9) pie Saldus un Brocēniem un uz Ventspils šosejas (A10) pie Tukuma.

Auto asociācija: Latvijas autoparks ir vecs un nolaists

Latvijas autoparks ir viens no vecākajiem Eiropā – vidējais auto vecums Latvijā ir 13 gadi, saka Auto asociācijas valdes loceklis Ingus Rūtiņš. Līdzīga situācija ir arī kaimiņvalstīs – Lietuvā un Igaunijā. Salīdzinoši vecs autoparks ir arī Skandināvijā, taču tur tas ir sekas lielam nodokļu slogam jaunu automobiļu iegādei. Autoparka vecums vēl ne par ko neliecina, jo tas var būt

vecs un kopts kā Skandināvijas gadījumā. Turpretī Latvijā autoparks ir vecs un nolaists. Iemesli tam ir zemās finansiālās iespējas, domāšanas veids un attieksme. Līdz ar to iecere veikt tehnisko apskati reizi divos gados Latvijā ir nepamatota.

Autoskolu plūsmu stingrāki nosacījumi nav ietekmējuši

Kopš pērn novembrī stājās spēkā stingrākas prasības autovadītāja apliecības iegūšanai, autoskolu darbībā vai klientu plūsmā būtiskas izmaiņas nav bijušas, atzīst autoskolās. Nozarē vēsturiski novembrī un decembrī klientu skaits sarīk, tāpēc spriest par izmaiņām vēl ir pārāgri. Atsevišķās autoskolās klientu plūsma septembrī un oktobrī gan sasniedza rekordskaitu. Jaunās prasības atsevišķās autoskolās ieviestas jau pirms to spēkā stāšanās – atsevišķām autoskolām ir savi laukumi manevru un figūru apmācībām. Savukārt moduļu sistēmu, kas ieviesta teorētiskajos priekšmetos, atzinīgi vērtē gan autoskolas, gan apmācāmie.

Igaunijā no 2018. gada plāno ieviest autoceļu izmantojuma nodevu kravas mašīnām

Igaunijas Ekonomikas un sarkaru ministrija informējusi Eiropas Komisiju par nodomu no 2018. gada noteikt autoceļu izmantojuma nodevu transportlīdzekļiem, kuru pilna masa ir vismaz 12 tonnu, un plānotā nodevas likme ir 10-12 eiro dienā un 700-1300 eiro gadā. Pašlaik Igaunijā kravas automašīnām tiek noteikts gada nodoklis. Igaunija lūgusi Eiropas Komisiju izskatīt iespēju izbeigt iekasēt kravas automašīnu nodokli pēc tam, kad tiks ieviesta autoceļu izmantošanas nodeva, lai izvairītos no kravas automašīnu aplūkšanas ar papildu nodokli, taču ikgadējais kravas automašīnu nodoklis

ir obligāts visās Eiropas Savienības valstīs neatkarīgi no autoceļu lietošanas nodevām, tādēļ atbilstoši direktīvai to nav iespējams atcelt. Igaunija un Somija pašlaik ir vienīgās ES dalībvalstis, kas nav ieviešas autoceļu izmantošanas nodevu preces pārvadājošajām kravas automašīnām.

Pilnveido transportlīdzekļu tirdzniecības nosacījumus

Valdība apstiprinājusi grozījumus Transportlīdzekļu un to numurēto agregātu tirdzniecības noteikumos, kas paredz pilnveidot transportlīdzekļu tirdzniecības nosacījumus, mazinot iespēju ļaunprātīgi izvairīties no pievienotās vērtības nodokļa (PVN) nomaksas. Līdz šim tirdzniecībai varēja pieņemt arī Latvijā neregistrētus transportlīdzekļus, kuru tirdzniecībai nodeva cits Latvijā reģistrēts komersants, kurš to kā precī bija ievēdis no ārvalsts. Šāda kārtība apgrūtināja PVN nomaksas kontroles iespējas un tāda veidā pieļāva iespēju komersantiem ļaunprātīgi izvairīties no PVN nomaksas. No 2017. gada Latvijā neregistrētus transportlīdzekļus var tirgot tikai noteiktā kārtībā reģistrēti komersanti – tirdzniecības uzņēmumi. Transportlīdzekļu un to numurēto agregātu tirdzniecības noteikumos izdarītajos grozījumos atrunāta kārtība, kādā tirdzniecības uzņēmumos var tirgot Latvijā neregistrētus transportlīdzekļus, gan arī palielināta minimālā platība tirdzniecības vietas iekārtošanai – nu tai jābūt vismaz 150 m² lielai. Tirdzniecības vietām, kas reģistrētas līdz 2016. gada 31. decembrim, noteikts pārejas periods. Noteikumi papildināti arī ar prasību, ka tirdzniecības teritorijā esošajam transportlīdzeklim aiz priekšējā vējstikla norādāmajā informācijā jāiekļauj arī informācija par automašīnas radītā oglekļa dioksīda (CO₂) izmešu daudzumu uz vienu kilometru.

OCTA atlīdzību par automašīnas remontu skaidrā naudā izmaksās 70% apmērā

No 2017. gada obligāto civiltiesisko transportlīdzekļa apdrošināšanas (OCTA) atlīdzību par automašīnas remontu, ja apdrošinātais to vēlēšies saņemt skaidrā naudā, izmaksās 70% apmērā no apdrošinātāja aprēķinātās summas līdzšinējo 100% vietā. To paredz Saeimas apstiprinātie grozījumi Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā. Tas nepieciešams, lai samazinātu tīšu un apzinātu komersanta izvairīšanos no nodokļu nomaksas, veicot bojātās automašīnas remontu. Pēc automašīnas remonta, iesniedzot attiecīgos dokumentus, neizmaksāto summu varēs saņemt.

Latvijā varēs vadīt ārvalstīs reģistrētu automašīnu, ja būs samaksāts nodoklis

No 2017. gada persona, kuras deklarētā dzīvesvieta ir Latvija, valsts teritorijā varēs vadīt ārvalstīs reģistrētu M1 vai N1 kategorijas automašīnu, ja būs samaksāts transportlīdzekļa ekspluatācijas nodoklis. To paredz Saeimas pieņemtie grozījumi Ceļu satiksmes likumā un Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa un uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodokļa likumā. Nodokļa samaksu varēs veikt ar bankas norēķinu karti, izmantojot elektronisko norēķinu sistēmu e-CSDD (pakalpojumu varēs izmantot arī personas, kas nav reģistrētas Ceļu satiksmes drošības direkcijas (CSDD) e-pakalpojumu izmantošanai), kā arī

direkcijas nodaļās skaidrā naudā vai ar bankas norēķinu karti. Vienlaikus spēku zaudē līdz šim piešķirtās atļaujas dalībai ceļu satiksmē ar ārvalstīs pastāvīgi reģistrētu vieglo automobili. Jaunā kārtība attiecas gan uz ārvalstīs pastāvīgi reģistrētu transportlīdzekļu vadīšanu, gan arī uz tādu transportlīdzekļu vadīšanu, kas ārvalstīs reģistrēti uz laiku vai saņēmuši tranzīta numura zīmes.

Valdībai nevajadzēs noteikt vispārīgās valsts autoceļu būvdarbu kvalitātes prasības atbilstoši autoceļu noslogojumam

Valdība janvāra sākumā atbalstīja Satiksmes ministrijas (SM) izstrādāto likumprojektu, kas svītro deleģējumu Ministru kabinetam noteikt vispārīgās valsts autoceļu būvdarbu izpildes un kvalitātes prasības atbilstoši autoceļu noslogojumam. SM skaidro, ka 2013. gada 6. novembrī Saeima pieņēma grozījumus likumā par autoceļiem, paredzot deleģējumu Ministru kabinetam noteikt vispārīgās valsts autoceļu būvdarbu izpildes un kvalitātes prasības atbilstoši autoceļu noslogojumam. Attiecīgie noteikumi valdībai bija jāizdod līdz 2014. gada 31. martam, lai noteiktu valsts autoceļu tīklā veicamo būvdarbu izpildes vispārīgās prasības, pielietojamo materiālu īpašību robežas dažādai autoceļu noslodzei, kā arī noteiktas prasības, atbilstoši kurām jāveic pielietojamo materiālu īpašību pārbaudes un būvdarbu izpildes kvalitātes novērtējums. Ministru kabinets attiecīgos noteikumus pieņēma, taču tie netika izsludināti un nav stājušies spēkā tāpēc, ka neguva

sociālo partneru, piemēram, biedrības "Latvijas Ceļu būvētājs" atbalstu. Biedrība lūgusi izslēgt deleģējumu Ministru kabinetam noteikt vispārīgās valsts autoceļu izpildes un kvalitātes prasības atbilstoši autoceļu noslogojumam, ievērojot to, ka noteikumi ierobežos inovācijas autoceļu jomā - visi jauninājumi kvalitātes prasībām, ko varētu ierosināt gan pasūtītājs, gan izpildītājs, būtu jāvirza izskatīšanai Ministru kabinetā, lai atceltu tiesību aktā noteiktos ierobežojumus. Valdības atbalstītie likuma grozījumi attiecīgo prasību svītro.

Videi draudzīgu autobusu ieviešanai pilsētās būs pieejami 12,5 milj. eiro

Lai attīstītu videi draudzīgu autobusu infrastruktūru Jelgavā, Jēkabpilī, Jūrmalā, Rēzeknē, Valmierā un Ventspilī, 2014.-2020. gada plānošanas periodā būs pieejami 12,5 milj. eiro Kohēzijas fonda finansējuma. Programmas ietvaros īstenojamie projekti paredzēs iegādāties sabiedrisko autobusus, kas darbojas ar elektrību, saspiesto dabasgāzi, 100% biodegvielu, izmantojot hibrīdtehnoloģijas (dīzeļdegviela (EURO 6)/elektrība), kā arī izbūvēt saistīto uzlādes vai uzpildes infrastruktūru. Pasākuma ietvaros finansējums būs pieejams nacionālās nozīmes attīstības centru pašvaldībām (izņemot Rīgu, Liepāju un Daugavpili, kurās ir tramvaja infrastruktūra) – Jelgavas, Jēkabpils, Jūrmalas, Rēzeknes, Valmieras un Ventspils pašvaldībām vai kapitālsabiedrībām, kuras sniedz sabiedriskā transporta pakalpojumus minētajās pašvaldībās. Projekta īstenošanas maksimālais termiņš ir 2023. gada 1. augusts.

2016. gadā veiktie valsts autoceļu ziemas uzturēšanas darbi

	Novembrī	Decembrī
Tīrīti ceļi	38 270 km	8802 km
Kaisīti ceļi	95 569 km	105 762 km
Kaisīti/tīrīti ceļi	62 828 km	26 829 km

Izmaksas (ar PVN) 18,3 milj. eiro ar PVN

Avots: Latvijas Autoceļu uzturētājs

Aicinām ceļu lietotājus informēt

Zvani Satiksmes informācijas centram par sarežģījumiem uz autoceļa. Bezmaksas diennakts tālrunis **8000 5555**

LAU LATVIJAS AUTOCEĻU UZTURĒTĀJS VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI

Latvijas valdība atsakās no ieceres atjaunot Autoceļu fondu

Pagājušā gada nogalē Ministru kabinets tomēr nevienojās par Valsts autoceļu fonda kā speciālā budžeta atjaunošanu. Tā vietā Ministru kabinets uzklaušija Satiksmes ministrijas informatīvo ziņojumu par autoceļu finansēšanas modeli un Valsts autoceļu sakārtošanas programmu 2014. līdz 2023. gadam, kurā izklāstītas pašreizējās problēmas saistībā ar Latvijas autoceļu kritisko stāvokli un finansējuma trūkumu, kā arī piedāvāti risinājumi, kā situāciju vērst par labu.

Ņemot vērā valsts budžeta iespējas, līdz 2017. gada 30. aprīlim paredzēts iesniegt valdībā grozījumus likumā par autoceļiem, lai no 2020. gada pakāpeniski palielinātu fondam novirzīto finansējumu no dotācijas no vispārējiem ieņēmumiem par vismaz 5% gadā, ja nominālā iekšzemes kopprodukta prognoze attiecīgajam gadam pieaug ne mazāk kā par 5%. Šāds novirzīto līdzekļu pieaugums Valsts autoceļu fondam plānots, līdz tiek saņemts ikgadējs finansējuma apmērs, kas atbilst ieņēmumiem no transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļa, autoceļu lietošanas nodevas, kā arī 80% no prognozētajiem valsts budžeta ieņēmumiem no akcīzes nodokļa par naftas produktiem.

Tāpat likumā paredzēts noteikt, ka no 2018. gada ieņēmumi no akcīzes nodokļa par naftas produktiem – ja tie ir lielāki, nekā prognozēti, ir jānovirza ceļu sakārtošanai un uzturēšanai. Par bāzes gadu paredzēts pieņemt pēdējo gadu, par kuru zināmi akcīzes nodokļa par naftas produktiem faktiskie ieņēmumi.

Valdības lēmums arī paredz Finanšu ministrijai, sagatavojot 2018. gada budžetu, iekļaut normu, ka finanšu

Finanšu ministrija: Ar Ceļu fonda atjaunošanu nebūtu iespējams nodrošināt citu svarīgu valsts funkciju pildīšanu

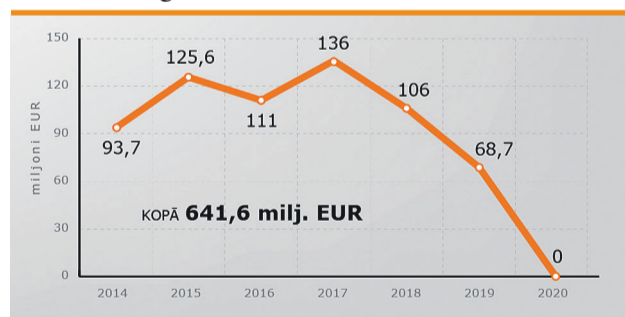
Šī gada vasarā Satiksmes ministrijas pārraudzībā tika izveidota darba grupa ceļu veikspējas nodrošināšanai, kas strādāja gan pie esošā ceļu sakārtošanas finansēšanas modeļa izvērtēšanas, gan pie prognozējama un ilgtspējīga ceļu finansēšanas modeļa izstrādes turpmākajiem gadiem.

Ekspertu darba grupas locekļi rosināja atbalstīt Ceļu fonda kā speciālā budžeta atjaunošanu, kam nepiekrīta Finanšu ministrijas pārstāvji, jo piedāvātajam variantam ir ļoti liela ietekme uz budžetu, liecina Finanšu ministrijas

ministram pēc Satiksmes ministrijas pamatota pieprasījuma saņemšanas ir tiesības pārdalīt autoceļiem līdzekļus no budžeta programmas „Apropriācijas rezerve” ne lielākā apmērā par neizlietoto dotāciju no vispārējiem ieņēmumiem minētajam mērķim iepriekšējā gada beigās. Šāda norma paredzēta, lai līdzekļus autoceļiem, kas nav izlietoti līdz gada beigām, varētu pārnest uz nākamo gadu.

Tāpat plānots pagarināt valsts autoceļu sakārtošanas programmas 2014. līdz 2020. gadam realizēšanas termiņu līdz 2023. gadam un jautājumu par tās finansēšanu skatīt Ministru kabinetā likumprojekta par vidējā termiņa budžeta ietvaru un kārtējā gada valsts budžeta likumprojekta sagatavošanas procesā kopā ar visu ministriju un citu

ES fondu finansējums valsts autoceļiem 2014.-2020. gadā



oficiālais viedoklis. Speciālā budžeta izveides galvenais mērķis ir papildu finansējuma piesaiste.

Lai varētu Ceļu fonda finansēšanas modeli balstīt uz speciālā budžeta veidošanas principiem, būtu jāparedz 80% no akcīzes nodokļa par naftas produktiem ieņēmumiem ieskaitīšanu Ceļu fondā, kas ir apmēram 300 miljoni eiro.

Līdz ar to nebūtu iespējams nodrošināt citu svarīgu valsts funkciju pildīšanu un gadskārtējā valsts budžeta un vidējā termiņā tiktu apdraudēta iespēja valdībai sabalansēt visas valsts attīstībai un drošībai nepieciešamās vajadzības.

Ar Satiksmes ministriju tika panākta vienošanās palielināt Valsts autoceļu fonda finansējumu no dotācijas no vispārējiem ieņēmumiem no 2018. gada par starpību

centrālo valsts iestāžu jauno politikas iniciatīvu pieprasījumiem, ņemot vērā valsts budžeta iespējas.

Valdība uzdevusi Satiksmes ministrijai sadarbībā ar Finanšu ministriju līdz 2017. gada 31. augustam iesniegt izskatīšanai Ministru kabinetā informatīvo ziņojumu par iespējamību piesaistīt papildu finansējumu ceļu uzturēšanai, pārbūvei un atjaunošanai papildus valsts budžeta paredzētajam finansējumam (piemēram, izmantojot publiskās un privātās partnerības finansēšanas modeli), ievērojot fiskālās disciplīnas nosacījumus.

Savukārt līdz 2017. gada beigām Satiksmes ministrijai uzdots iesniegt Ministru kabinetā informatīvo ziņojumu par valstī esošo ceļu tīkla izvērtējumu, tostarp vērtējot esošo ceļu tīkla efektivitāti.

starp budžeta faktiskajiem ieņēmumiem no akcīzes nodokļa par naftas produktiem un valsts budžeta plānotajiem ieņēmumiem no akcīzes nodokļa par naftas produktiem, par bāzes gadu pieņemot pēdējo gadu, par kuru zināmi akcīzes nodokļa par naftas produktiem faktiskie ieņēmumi.

Turklāt ir panākta vienošanās no 2020. gada par vismaz 5% gadā palielināt finansējumu Valsts autoceļu fondam, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, kas ir noteikts ar Ministru kabineta protokollēmumu.



Finanšu ministrija



„Latvijas Ceļu būvētājs”: Risinājums būs jāmeklē

Ar darboties spējīga autoceļu finansēšanas modeļa meklējumiem ir sanācis kā latviešu tautas pasakā par čiku, uzskata biedrības „Latvijas Ceļu būvētājs” valdes priekšsēdētājs Andris Bērziņš. Atceresimies – sākumā kungs centās izkalt lemesi, kad tas nesanāca – cirvi. Beigās kungs paņēma to, kas bija palicis, nokarsēja baltu un iemeta ūdenī. Čiks! Mazais nieciņš nospurkšķēja, un čiks bija gatavs...

Arī Satiksmes ministrijas izveidotā darba grupa strādāja, cilvēki atlicināja savu laiku un lika lietā zināšanas, izteica priekšlikumus, veica aprēķinus, tos izvērtēja, priekšlikumus skaņoja ar citām iestādēm utt. Runājot valstiski – tika tērēti resursi. Taču brīdī, kad valdībai bija jāpieņem lēmums, ko darīt, Finanšu ministrija ieteica apmierināties ar čiku, un valdība tam piekrita.

Taču veltīgi cerēt, ka, valdībai tādā veidā izdosies atrisināt autoceļu finansējuma problēmu, kas 2019. gadā kļuvis kritiska. Pieļauju, ka valdībai ar tiem risinājumiem, uz kuriem tā ir gatava, izdosies papildus atrast kādus 20 miljonus eiro finansējumam ceļiem, bet ne jau 140 - 160 miljonus, kuru nozarei pietrūks, kad beigsies ES fondu līdzekļi. Tomēr risinājums būs jāmeklē, un labāk to darīt savlaicīgi, nevis censties kaut ko saglabāt, piemēram, laikā starp 2018. gada Ziemassvētkiem un Jauno gadu.



„A.C.B.”: Šķiet, ka valdībā nav cilvēku ar stratēģisku skatu uz Latvijas infrastruktūras attīstību

Valdības lēmums neatjaunot Valsts autoceļu fondu kā speciālo budžetu ir sliktas ziņas nozarei. Dažkārt šķiet, ka valdībā nav cilvēku ar stratēģisku skatu uz Latvijas infrastruktūras attīstību. Turklāt solījumi nākotnē pakāpeniski palielināt fondam novirzīto finansējumu neuzlabos kopējo situāciju uz autoceļiem, uzskata „A.C.B.” uzņēmumu grupas tehniskais direktors Dzintars Pomers.

Realitātē jau vairākus gadus lēmums par ceļu finansēšanas modeli stāv uz vietas, jo allaž ir svarīgākas lietas, kas jārisina valstī. Ceļi jau neiet pie Saeimas

protestēt, ka tiem ir bedres un ka drīzumā nebūs finansējuma, lai tās labotu. Interesanti, ka arī cilvēki to nedara.

Ceļiem naudas ir arvien mazāk un mazāk. Un man ir no sirds žēl nākamās paaudzes, kurām būs jābrauc pa tiem. Latvijas laukos ceļi noteikti būs ļoti slikti, pat nožēlojamā stāvoklī. Tas savukārt ietekmēs lauku ekonomisko situāciju – ja nebūs ceļu, pa kuriem var braukt, nebūs arī cilvēku.



SIA „Saldus ceļinieki”: Jāmeklē alternatīva neatjaunotajam autoceļu fondam

Skatoties uz pēdējiem notikumiem un lēmumiem saistībā ar autoceļu fonda neatjaunošanu, joprojām jāsecina, ka daudzviet, bet īpaši ceļu būves nozarei, pat maz apmierinoša stabilitāte ir daudz svarīgāka nekā cerīga nenoteiktība un lielas svārstības nākotnē, saka SIA „Saldus ceļinieki” valdes priekšsēdētājs Gints Karols. Šie lēmumi noteikti ietekmēs nozares spēju pieņemt lēmumus par turpmāko attīstību. Tas attiecas gan uz pasūtītāju, gan būvniecības procesā pārējiem iesaistītajiem. Vienā gadījumā nav iespējams plānveidīgi, laicīgi un saprātīgi plānot tā jau pussabrukusā autoceļu tīkla uzturēšanu vai noturēšanu kaut vai esošā *nelīmenī*. Savukārt būvniekiem ir stipri apgrūtinātas iespējas pieņemt saprātīgus ilgtermiņa lēmumus gan saistībā ar personālu, gan investīcijām, gan esošo saistību apkalpošanu. Tomēr jācer, ka, situācijai kļūstot arvien kritiskākai, izdosies izbeigt ražot darba grupas vienu pēc otras un ķerties pie reālas rīcības kādu citu alternatīvu atrašanās neatjaunotajam autoceļu fondam.



SIA „Aizputes ceļinieki”: Šis lēmums cilvēku valodā nozīmē - valsts finansējuma palielinājuma autoceļiem nebūs!

Citātu „Tā vietā, ņemot vērā valsts budžeta iespējas, paredzēts līdz 2017. gada 30. aprīlim valdībā iesniegt grozījumus likumā par autoceļiem, lai no 2020. gada pakāpeniski palielinātu fondam novirzīto finansējumu no dotācijas no vispārējiem ieņēmumiem par vismaz 5% gadā, ja nominālā iekšzemes kopprodukta prognoze attiecīgajam gadam pieaug ne mazāk kā par 5%.” ir grūti komentēt cenžētiem vārdiem, pauž SIA „Aizputes ceļinieki” valdes priekšsēdētāja Ruta Kande.

Lēmuma projektu pārlasi – trīs reizes, lai pārliecinātos, ka tomēr sapratu pareizi – šis lēmums cilvēku valodā nozīmē „valsts finansējuma palielinājuma autoceļiem nebūs!” To valdība saka brīdī, kad visiem ir zināms – beidzas Eiropas līdzfinansējums.

Ar dziļu nožēlu jākonstatē, ka acīmredzot lēmuma sagatavotāji (Finanšu ministrija) valsts iedzīvotājus (vai vismaz nozarē strādājošos) uzskata par tādiem, kuri nespēj veikt elementāras aritmētiskās darbības!

Protams, pastāv arī otra versija (kas patiesībā ir vēl daudz skumjāka): lēmuma pieņēmēji tiešām patiesi tic, ka 2019. gadā iztiksim tikai ar bedrīšu remontu (vairāk naudas šajā projektā nav saskatāms), bet valsts IKP pieaugs pats no sevis, un problēma atrisināsies bez sasprindinājuma.

Gribētos, lai valsts pārvaldē sēdētās „gudrās” galvas apjaustu, ka IKP palielināšanai ir tikai četri instrumenti un visi šie instrumenti gandrīz pilnībā atrodas valdības rokās, un proti:

a) pārdomāta uz attīstību vērstā uzņēmējdarbības vide (ko nosaka likumdošana un kas šobrīd nebūt nav tāda, kas dod cerības IKP straujam pieaugumam, kā arī nākotnes prognozes noteikti nav iepriecinošas);

b) stabila un uz attīstību vēsta nodokļu politika (kas šobrīd notiek ar nodokļu politiku un kā tas ietekmē uzņēmējdarbības un tajā skaitā IKP pieaugumu, pat nav vērts komentēt);

c) ārvalstu investīciju pieplūdums valsts ekonomikā (uz šo brīdi šo pozīciju negatīvi ietekmē ne tikai no valdības lēmumiem atkarīgā likumdošana, bet arī nestabilais ģeopolitiskais stāvoklis Baltijas valstīs)

d) labi attīstīta infrastruktūra. Aplis noslēdzies - ja infrastruktūra neattīstīsies, bet katastrofāli sagrūs, arī uzņēmējdarbība neattīstīsies un IKP nepieaugs...

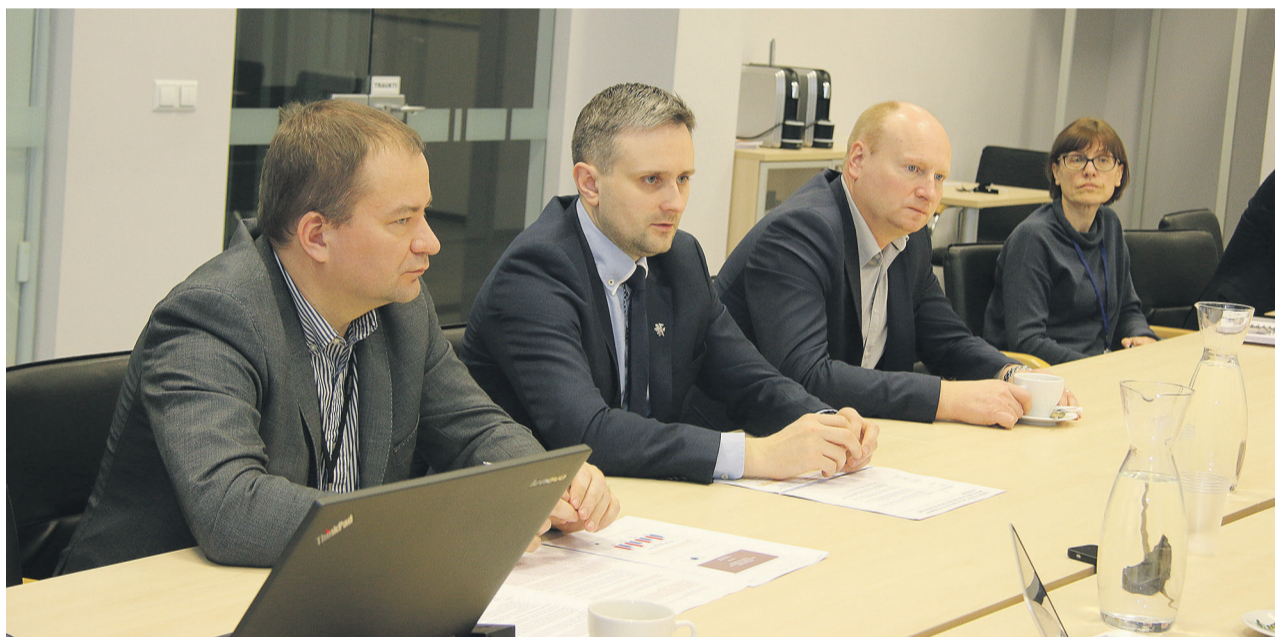
„Tāpat plānots pagarināt valsts autoceļu sakārtošanas programmas 2014. līdz 2020. gadam realizēšanas termiņu līdz 2023. gadam”, teikts valdības lēmumā.

Vēlos atgādināt, ka augstākminētā programma ir iekļauta Nacionālajā attīstības plānā, un, balstoties uz to, tika piešķirts Eiropas finansējums, pateicoties kuram vēl nav iestājusies katastrofa uz valsts ceļiem un nozarē. Valsts nepilda ne tikai tautai, bet arī Eiropai dotos solījumus, un visdrīzāk tas nepaliks bez sekām, kad tiks pieņemti lēmumi par Eiropas līdzfinansējumu piešķiršanu mūsu valstij nākamajos periodos. Man kauns par šādiem valdības lēmumiem!

Gribētu arī piebilst, ka par ķilniekiem šajā situācijā tiek nolikta vesela nozare, tās darbinieki, kuri paliks bez darba un būs spiesti iet pēc pabalstiem, tādējādi palielinot slodzi sociālajam budžetam, kā arī to, ka arī ceļu nozares darbība veido IKP, kas nozīmē, ka IKP ne tikai nepieaugs, bet visdrīzāk ar katru gadu saruks. Kā jau minēju iepriekš, vienīgais, kas šķiet pozitīvi - pa sagruvušiem ceļiem būs grūtāk izbriekt no valsts labākas dzīves meklējumos, kas dod cerības, ka valstī paliks vismaz kāds nodokļu maksātājs, kurš varēs uzturēt valdību.

Lietuvas valsts ceļu pārvaldītāji aktīvi meklē alternatīvas ES fondu finansējumam

Lietuvas Ceļu administrācija aktīvi apzina alternatīvas finansējuma iespējas valsts ceļiem pēc Eiropas Savienības plānošanas perioda beigām 2020. gadā. Par to un citiem ar valsts ceļiem saistītajiem jautājumiem intervijā Autoceļu Avīzei stāsta Lietuvas ceļu administrācijas direktors **Egidijs Skrodenis** (Egidijus Skrodenis), Lietuvas ceļu administrācijas direktora vietnieks - atbildīgais par projektu izpildi un tehnisko atbalstu **Zigmants Perveņeks** (Zigmantas Perveņeckas), Lietuvas ceļu administrācijas Finanšu administrēšanas nodaļas vadītājs **Remigijs Lipkevičs** (Remigijus Lipkevičius) un Satiksmes drošības departamenta direktors **Nemūns Abukauskas** (Nemunas Abukauskas).



No kreisās: R.Lipkevičs, E.Skrodenis, Z.Perveņeks un Starptautisko attiecību un komunikācijas departamenta direktore Egle Nemanute (Egle Nemanute)

Kāds būs Lietuvas valsts autoceļu finansējums 2017. gadam?

Zigmants Perveņeks: Nākamajā gadā plānotais finansējums valsts ceļiem ir 519 milj. eiro, tajā skaitā 91 milj. eiro ir Eiropas Savienības fondu finansējums. Nākamgad finansējums, salīdzinot ar 2016. gadu, ir par aptuveni 20 milj. eiro lielāks.

Vai ceļi ir viena no jūsu valdības prioritātēm?

Viena no. Decembrī tika apstiprināta jaunās valdības programma, un jaunie ministri uzsāka darbu. Jaunās valdības galvenā stratēģija ir ilgtspējīga attīstība, caurspīdīgums, cīņa ar korupciju, izglītība, sociālā aizsardzība. Taču visas citas jomas nav mazāk svarīgas - tās izriet no šīm prioritātēm.

Runājot par Eiropas Savienības fondu naudu. Vai jums ir aprēķini, kad šis finansējums tiks apgūts un vai jūs spēsiet uzturēt valsts ceļus arī bez fondu naudas?

Remigijs Lipkevičs: Lietuva, līdzīgi kā Latvija iespēju izmantot Eiropas Savienības (ES) atbalstu ieguva 2001. gadā. No 2001. līdz 2006.

gadam mēs saņēmām aptuveni 125 milj. eiro. 2007.-2013. gadu periodā ES fondu atbalsts valsts ceļiem Lietuvā bija 700 milj. eiro. Periodam sākoties, plānotais finansējums bija mazāks, bet, pateicoties veiksmīgi naudai apguvei, tas tika palielināts. Šajā plānošanas periodā (2014.-2020. gadam) atbalsts ir nokritis līdz 350 milj. eiro un tiks apgūts līdz 2020. gadam. Līdz 2016. gada beigām apgūvām 92,5 milj. eiro jeb 37% no šī perioda līdzekļiem. Visi projekti ir sagatavoti, daži ir jau pabeigti, pārējie ir procesā.

Kas notiks pēc 2020. gada, neviens nezina. Tas ir atkarīgs arī no *Brexit* procedūras. Lietuvas finanšu ministrs ir teicis, ka zināms ES atbalsts saglabāsies, taču daudzums nav zināms. Varbūt tas būs tāds pats, varbūt mazāks. Tiek uzskatīts, ka lielāks nebūs noteikti.

Mēs tikmēr domājam par citiem finanšu instrumentiem, kurus varētu piesaistīt mūsu valsts ceļu tīklam. Kopā ar Finanšu ministriju un Transporta un komunikāciju ministriju meklējam iespējas izveidot speciālo valsts budžeta fondu,

kuram piesaistīt Eiropas Savienības finansējumu. Šo fondu plānots izveidot astoņu gadu laikā, un finansējumu nedrīkstēs izmantot citiem mērķiem. Taču brīdī, kad sāksim izmantot šī fonda līdzekļus, mums būs jāšak šos līdzekļus atmaksāt. Tas ir līdzīgi kā aizdevums. Mūsu jaunā valdība atbalsta šo projektu, un mēs to turpināsim. Tā varētu būt viena no iespējām. Valsts ceļu tīkla finansēšanai plānojam piesaistīt arī privātās investīcijas (PPP).

2017. gadā mums jau būs gatavs plāns laika periodam pēc 2020. gada. Domāju, ka finansējums valsts ceļiem pamatā būs no valsts budžeta. Mēs redzam, ka infrastruktūra mūsu valdībai un parlamentam ir ļoti svarīga.

Egidijs Skrodenis: Ceļu administrācijā esam piesaistījuši ekonomistus, kuru galvenais pienākums ir

jāiegādājas vinjete. Mēs esam izanalizējuši situāciju, sagatavojuši dokumentus - ja būs valdības un parlamenta atbalsts, divu gadu laikā mēs varētu to ieviest. Smagajām automašīnām šāda sistēma jau darbojas - vinjete (Lietuvā ir elektroniskā sistēma, kad jāmaksā par nobraukto laiku). Domājams, ka nākotnē šī elektroniskā sistēma būs vieglajām automašīnām, bet smagajām automašīnām esam sagatavojuši jaunu kārtību - „piesārņotājs maksā” - tiks uzskaitīts katrs nobrauktais kilometrs, kā tas pašlaik ir Baltkrievijā, Polijā un citās Eiropas valstīs.

Vai šī vinjete būs jāmaksā par ārvalstīs reģistrētajām automašīnām?

Šī kārtība attieksies uz visiem vieglajiem automobiļiem, kas brauks pa Lietuvas galvenajiem ceļiem. Pagaidām mēs nezīnām, vai saņemsim valdības un parlamenta atbalstu, bet līdzšinējās sarunas ir pozitīvas.

Kādi ir kvalitātes riski? Konkurence ir ļoti augsta, tādēļ cenas ir samazinājušās par 20-30%. Tas mums rada risku, ka pretendenti meklē iespējas samazināt savas izmaksas. Mēs cenšamies to kontrolēt.

Kāda ir summa, kuru jūs šādā veidā varētu iekasēt?

Aprēķini, kurus veicām pirms diviem gadiem, liecina, mēs varētu iegūt papildu 40 milj. eiro gadā.

Runājot par finansējumu ceļiem pēc 2020. gada, mēs domājam arī par t.s. Junkera plānu. Mēs patlaban ievācam informāciju un spriežam par to, kā to izmantot. Mēs esam kļuvuši arī par galvenajiem ātro elektrisko uzlādes staciju ieviešējiem. Jau esam ieviesuši 11 (uz autoceļa Viļņa - Kauņa), bet līdz 2018. gadam vēlamies uz galvenajiem ceļiem uzstādīt vēl 27 ātrās elektriskās uzlādes stacijas. Valdība piekritusi, ka mēs esam atbildīgie arī par to uzstādīšanu pilsētās. Tas nozīmē, ka pēc 2020. gada mums būs daudz vairāk par esošajām 300 elektriskajām automašīnām, tāpēc jādomā, kā ar šo projektu iegūt papildu naudu. Vēl mēs meklējam nelielas iespējas iegūt finansējumu - izīrējot zemes pie autoceļiem, vietas autostāvvietām. Mēs aktīvi analizējam situāciju, un 2017. gadā mums jau būs gatavs plāns laika periodam pēc 2020. gada. Domāju, ka finansējums valsts ceļiem pamatā būs no valsts budžeta. Mēs redzam, ka infrastruktūra mūsu valdībai un parlamentam ir ļoti svarīga.

Iespējams, jaunā valdība ļaus mums izstrādāt jaunu nodokļu sistēmu vieglajām automašīnām. Tas būs līdzīgi kā Vācijā, Austrijā - lai izmantotu galvenos ceļus, būs

Kāds bija darbu apjoms uz ceļiem šogad?

Rekonstrukcijas darbi un jaunu ceļu būvniecība notika uz 169 km, grants ceļu uzlabošana uz 389 km, virsmas apstrāde uz 309 km. Darbi notika uz 15 tiltiem un viaduktiem, 10 krustojumiem, izbūvēti 13,8 km jauni velo/gājēju ceļi. Uzstādīti 40 ātruma foto-radari, 140 satiksmes skaitītāji.

Nākamgad rekonstrukcijas darbus plānojam uz 200 km ceļu, virsmas apstrādi uz 300 km, kā arī plānojam noasfaltēt 200 km grants ceļu.

Ja nemaldos, jums 2016. gadā bija programma - nomelnot grants ceļus, īpaši uz tiem ceļiem, uz kuriem daļa ir asfaltēta, daļa - ar grants segumu. Kā jums ar to iet?

Šī programma attiecas uz tiem grants ceļu posmiem, kuru kopējais garums nepārsniedz 3 km. Tāpēc šī programma ir nosaukta par "Zeburu". Kopējais grants ceļu apjoms, kuru šajā programmā bija paredzēts nomelnot, bija aptuveni 500 km. Minētā programma ir iesākta, bija plānots to pabeigt jau pagājušajā gadā. Tomēr konkursa pretendenti izteikto iebildumu dēļ darbs kavējas un šī programma tiks pabeigta 2017. gadā.

Zigmants Perveņeks: Mēs izlēmām neriskēt un šos posmus asfaltēt, nevis likt dubulto virsmu. No dubultās virsmas praktiski esam atteikušies, jo vairāk ļaujamašies uz asfaltu. Arī sabiedrībai labāk patīk asfalts - dubultā virsma tomēr izskatās tikai pēc ceļa apstrādes, nevis pēc īsta asfalta.

Mēs neapstiprinām darbus, kas neatbilst mūsu prasībām. Iepriekš ir stingri atrunāts, kādos gadījumos darbs jāpārstrādā, kādos - tiek atvilka zināma naudas summa.

Taču tas ir lētāk.

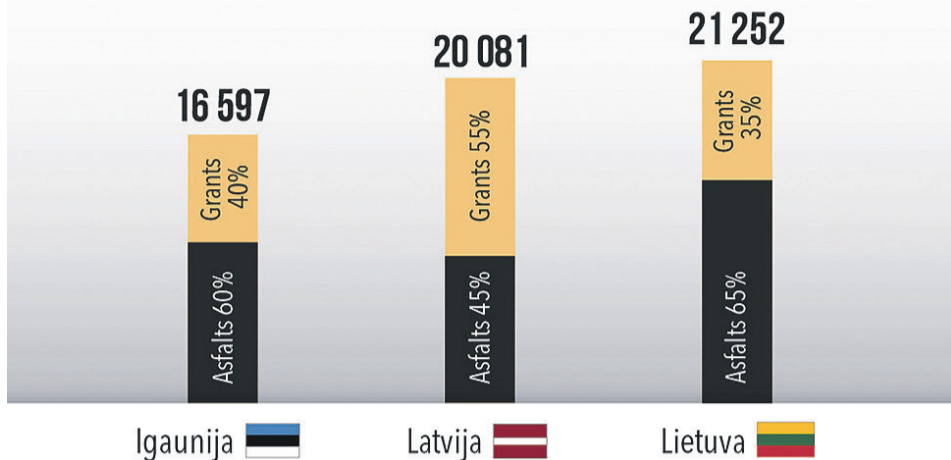
Mēs esam veikuši aprēķinus, un tas ir atkarīgs no tirgus. Asfalts arī kalpo ilgāk.

Kas ir ar ceļiem, uz kuriem ir maza intensitāte. Arī uz tiem jūs veicat asfaltēšanu?

Egidijs Skrodenis: Šogad, pirms sākām programmu, mēs aprēķinājām satiksmes intensitāti un modelējām, kāda tā būs nākotnē. Mēs redzam, ka vietām satiksmes intensitāte ir zema, bet pēc asfaltēšanas ceļš tiks izmantots vairāk, un intensitāte pieaugs. Patlaban atsevišķi ceļu posmi netiek izmantoti, jo tie ir grants ceļi, tāpēc autovadītāji izvēlas braukt 15-20 km apkārt. Tomēr uz visiem šiem ceļiem intensitāte ir vairāk nekā 500 mašīnas diennaktī.

	LATVIJA	LIETUVA	IGAUNIJA
Kopējais autoceļu tīkls:	70 tūkst. km	85 tūkst. km	59 tūkst. km
Valsts ceļu kopējais garums:	20 081 km	21 252 km	16 597 km
Tajā skaitā			
Galvenie valsts ceļi:	1672 km (8%)	1746 km (8%)	1609 km (9,7%)
Reģionālie:	5469 km (27%)	4926 km (23%)	2405 km (14,5%)
Vietējie:	12 940 km (64%)	14 579 km (69%)	12 484 km (75%)
Asfalta segums:	45%	65%	60%
Grants segums:	55%	35%	40%

Valsts ceļu tīkla garums Baltijas valstīs (km)



2016. gadā sadarbībā ar Zemkopības ministriju uzsākām vēl vienu jaunu projektu – noasfaltēt ceļus, kas ved cauri 115 ciemiem (no pilsētas zīmes līdz zīmei). Gan mēs, gan ministrija šajā projektā katru ieguldām 16 milj. eiro.

Remigijs Lipkevičs: Tas ir nepieciešams, lai nebūtu putekļu, trokšņu un uzlabotos satiksmes drošība. Šīs programmas ietvaros starp trim institūcijām (Transporta un komunikāciju ministrijas, Zemkopības ministrijas un Lietuvas Ceļu administrācijas) tika parakstīta vienošanās. Pērn tika sagatavoti projekti, un šogad veiksīm darbus.

Vai šo programmu plānojat turpināt arī turpmākos gados?

Tas atkarīgs no tā, cik veiksmīgi realizēsīm šos. Iepirkumu procedūrās esam ietaupījuši zināmu naudas daudzumu, un domājam par jauniem projektiem.

Egidijs Skrodenis: Projektu "Zebra" un šo – Zemkopības ministrijas sadarbības projektu esam realizējuši no dizaina līdz gatavam projektam (*design & build*) – apmēram 80% visu darbu mēs paveicam tieši šādi. Tas nozīmē, ka projektēšana un būvniecība tiek izsludināta vienā iepirkumā. Tas ir lētāk un ātrāk. No laika viedokļa šādi mēs ietaupām vismaz pusgadu.

Patlaban mēs ieguldām lielas pūles, lai uzlabotu mūsu projektu kvalitāti un neriskētu.

Vai jūs plānojat pārskatīt esošo valsts ceļu tīklu?

Jā, mēs jau pašlaik to darām. Ir ceļi, kuri mums nav vajadzīgi – Padomju laikos tie veda uz fermām, kolhoziem vai tamlīdzīgām vietām. Tagad cilvēku tur vairāk nav. Valsts transporta un ceļu izpētes institūts strādā pie izpētes, 2016. gada decembrī viņiem pievienojās mūsu Ceļu administrācijas profesionāļi, un nu viņi kopā modelē, kurus ceļus mums vajag, kurus jāpācēļ augstākā uzturēšanas līmenī, kuriem tas jāsamazina, kurus ceļus atdot pašvaldībām, kurus mēs varam pārņemt no viņiem, jo tiem ir būtiska satiksmes intensitāte, un tāpēc šie ceļi mums ir svarīgi. Plānojam

šo inventarizāciju pabeigt līdz 2018. gadam.

Mēs, atšķirībā no Igaunijas un Latvijas, viena projekta ietvaros darām vairāk – veicot virsmas apstrādi, mēs uzstādām drošības barjeras, citus drošības pasākumus, veicam mērījumus un darām to, kas varbūt uzreiz nemaz nav pamanāms un novērtējams.

Parunāsim par ceļu būvdarbu kvalitāti. Kā jūs to monitorējat? Cik daudz ir brāķu?

Zigmants Perveņeckis: 2016. gadā ieguldījām lielas pūles kvalitātes kontrolē. Jaunizveidotais Projektu īstenošanas un tehniskās uzraudzības departaments ir atbildīgs par kvalitāti un projektu īstenošanu. Līgumu ietvaros mēs sadarbojamies ar tehniskajiem uzraugiem. Tie ir konkrēti soļi, kas rāda attieksmi pret kvalitātes jautājumiem. Mēs sekojam līdzi, lai tiktu ievērotas specifikācijas. Kādi ir kvalitātes riski? Konkurēnce ir ļoti augsta, tādēļ cenas ir samazinājušās par 20-30%. Tas mums rada risku, ka pretendenti meklē iespējas samazināt savas izmaksas. Mēs cenšamies to kontrolēt. Tomēr es uzskatu, ka galvenais risks ir attieksme – ceļubūves darbiem ir jābūt izpildītiem bez diskusijām – tā, kā teikts mūsu specifikācijās. Mēs to stingri kontrolējam. Kaut kāda daļa izpildīto darbu tiek pārstrādāti (precīzu apjomu ir grūti aprēķināt). Mēs neapstiprinām darbus, kas neatbilst mūsu prasībām. Iepriekš ir stingri atrunāts, kādos gadījumos darbs jāpārstrādā, kādos – tiek piemēroti naudas sodi. Garantijas laiku (kas virsmai ir pieci gadi, neredzamajiem slāņiem – 10, bet apzināti slēptiem defektiem – 20 gadi) mēs parasti vairāk nepagarinām.

Remigijs Lipkevičs: Ja mēs esam izsludinājuši konkursu, balstoties uz ekonomiskajiem kritērijiem, zināmās situācijās mēs pastāvam uz papildu garantijas laiku – līdz 2 gadiem. Ja mēs paildzinām garantijas laiku par diviem

gadiem, mēs noslēdzam attiecīgu līgumu.

Zigmants Perveņeckis: Mēs varam sekot līdzi kvalitātei celtniecības darbu laikā, taču kvalitāte tiek kontrolēta arī projekta izstrādes stadijā. Patlaban mēs ieguldām lielas pūles, lai uzlabotu mūsu projektu kvalitāti un neriskētu. Piemēram, par jau pieminēto dubulto virsmas apstrādi – mums ir radušās šaubas par projektiem, kas īstenoti pēdējos gados, mēs redzam, ka ne viss ir sanācis labi. Tāpēc esam izlēmuši jau sākuma stadijās kontrolēt projekta kvalitāti un neriskēt, netaupt. Iegūt saprātīgu projektu, neņemot vērā, vai attiecīgajā



Palangas apvedceļa būvniecība.

vieta ir zema vai augsta satiksmes intensitāte.

Jūs teicāt, ka 80% projektu tiek projektēti un būvēti? Jūs negatavojat projektu pašī, bet pērkāt šo produktu?

Zigmants Perveņeckis: Jā, tiesa. Bet pirms publiskā iepirkuma ir precīzi aprakstīts, kādam šim projektam jābūt. Piemēram, reģionālo ceļu asfaltēšanas programmā mēs prasām, lai visas ceļa struktūras ir jaunas. Iepriekš mēs skatījāmies, kuras no esošajām kārtām var atstāt. Tomēr vēlāk sapatām, ka šādās situācijās pie neizdošanās ir grūtāk noīstēt vainīgo.

Remigijs Lipkevičs: Tajā pašā laikā mums ir īpaša Garantiju komisija – ja kādā projektā rodas problēmas, mēs organizējam sanāksmi visām iesaistītajām pusēm (kopā ar projektētāju, būvnieku, uzraugu pārstāvjiem), meklējam problēmu, domājam par iespējamajiem risinājumiem un

pieņemam lēmumu.

Runājot par tehnoloģijām – kādas pielietojat visbiežāk, un kādas inovācijas ir nākušas klāt?

Zigmants Perveņeckis: Visbiežākā joprojām ir asfalta segums. Galvenās ir atšķirības – kā tas tiek uzklāts. Mēs izmantojam auksto, karsto reciklēšanu. Pēdējo izmantojam, lai uzlabotu braukšanas kvalitāti – lai autovadītājiem nodrošinātu labu ceļa virsmu. Viņiem nav svarīga šī ceļa struktūra, viņi vēlas ērtus braukšanas apstākļus. Mēs šādi apstrādājam diezgan daudz kilometru.

Līdzās karstajai un aukstajai reciklēšanai uz mazāk intensīvas satiksmes ceļiem mēs esam sākuši pielietot t.s. vieglo asfaltēšanu (*soft asphalt*). To izmantojam dubultās virsmas apstrādes vietā. Atšķirība ir tā, ka „viegla asfalta” tomēr ir asfalts, un tas arī izskatās pēc asfalta. Šajā gadījumā tiek veidotas visas asfaltētā ceļa struktūras jeb kārtas. Kopējais seguma biezums ir 50 cm. Vēl mēs izmantojam karsto apstrādi (*hot-on-hot paving*) – divas kārtas. Pēdējos trīs gadus esam sākuši izmantot arī t.s. klusās virsmas (*silent pavement*) – skaņu samazinošo asfalta maisījumu. To klājam vietās, kur nav iespējams uzstādīt skaņas barjeras. Nu jau mūsu pētījumi ir nesuši rezultātus, tādēļ šādam segumam ir jau izstrādātas arī tehniskās specifikācijas.

Nemūns Abukauskis: Šo segumu izmantojam satiksmes radītā trokšņa mazināšanai.

ka mēs strādājam pie trīsreiz mazāka km skaita. Tagad ir īstenoti daži atsevišķi projekti, kuros iekļautas Inteligentās transporta sistēmas (ITS – uz informācijas tehnoloģijām balstītas ceļazīmes satiksmes efektivitātes paaugstināšanai un drošības uzlabošanai), taču turpmākā stratēģija paredz, ka šīs zīmes būs jāiekļauj visos projektos jau projektēšanas laikā.

Remigijs Lipkevičs: Piemēram, Paņevēžas apvedceļam esam pabeiguši konkursa dokumentu izstrādi, un šajā projektā tiks uzstādītas visas plānotās ITS, izveidotas elektrisko automašīnu uzlādes iekārtas.

Igaunijā mums stāstīja par programmu „Vision Zero”. Kādi ir Lietuvas mērķi satiksmes drošības uzlabošanā?

Egidijs Skrodenis: Viens bojāgājušais ir valsts mēroga traģēdija. Mēs to tā arī uztveram un strādāsim tik ilgi, kamēr bojāgājušo nebūs vispār. Mūsu mērķis līdz bija līdz šim gadam nokļūt 10 drošāko Eiropas valstu vidū (pēc satiksmes negadījumu bojāgājušo skaita). Mēs šo mērķi nesasniedzām, tomēr bojāgājušo skaits ir samazinājies par 22%. 2015. gadā bojāgājušo skaits uz Lietuvas valsts ceļiem bija 241, bet 2016. gadā, ja gada nogalē laika apstākļi būs labvēlīgi, ceram nepārsniegt 200. Tad samazinājums būs lielāks visā Eiropā.

Mūsu mērķis līdz bija līdz šim gadam nokļūt 10 drošāko Eiropas valstu vidū (pēc satiksmes negadījumu bojāgājušo skaita). Mēs šo mērķi nesasniedzām, tomēr bojāgājušo skaits ir samazinājies par 22%.

Kā jūs to panāksiet?

Galvenais risinājums ir tāds, ka visas iesaistītās institūcijas situācijas uzlabošanai strādā kopā – policija, attiecīgās ministrijas, citas organizācijas. Mums ir kopēji mērķi, un mēs pēc katra negadījuma varam operatīvi sazināties – apspriesties, ko darīt, lai tas neatkārtotos. Bez tam mēs daudz strādājam ar sociālajiem partneriem, veidojam kampaņas (reklāmas TV, radio, interneta portālos). Ceļu administrācija, ministrija, policija un katoļu baznīca ir noslēgusi piecu gadu sadarbības līgumu – mācītāji katrā dievkalpojumā savām draudzēm atgādina par drošu braukšanu, mudina lietot atstarojošās vestes.

Nemūns Abukauskis: Mēs varam mainīt jaunu cilvēku attieksmi, bet ir ļoti grūti mainīt vecu cilvēku uzskatus. Taču šie cilvēki iet uz baznīcu.

Mainīt sabiedrības izpratni par satiksmes drošību ir ļoti garš ceļš. Pirms 10 gadiem cilvēki nezināja, kas ir satiksmes drošība. Tagad praktiski visi šo jēdzienu pazīst, ir jāstrādā pie izpratnes veidošanas.

Egidijs Skrodenis: Lai mudinātu cilvēkus vairāk lietot atstarotājus, mēs esam pie- saistījuši pazīstamus Lietuvas

dizainerus – piemēram, starptautiski zināmais Jozs Statkevičs veidos jauno atstarotāju dizainu. Šādi projekti notiek bez maksas – daudzas privātas kompānijas vēlas ar mums sadarboties sava marketinga labā. Mums ir laba reputācija, tāpēc viņi vēlas kļūt par mūsu partneriem.

Paturpinot par satiksmes drošību, decembrī uz Via Baltica bija negadījums ar diviem bojāgājušajiem: viena automašīna apstājās, jo vēlējās veikt kreiso pagrieziena, bet smagā automašīna tai ietricās aizmugurē, jo distance bija pārāk maza, lai nobremzētu. Tā rezultātā cieta vēl viena automašīna. Mums bija tikšanās ar policijas un ministrijas atbildīgajiem cilvēkiem, un mēs nonācām pie slēdziena, ka liela daļa smago automašīnu vadītāju neievēro pietiekamu distanci. Piemēram, uz Via Baltica liela daļa negadījumu notiek tieši šī iemesla dēļ. Smagās automašīnas, lai taupītu degvielu, brauc cieši cita aiz citas, un vieglajām automašīnām apzēnot nav iespēju iespiesties – tādēļ mēs vēlamies vēl šogad sagatavot pilotprojektu – plānojam uz Via Baltica autoceļa katrus 50 metrus uzzīmēt atgādinājumus par distances ievērošanu.

Mums patlaban norisinās arī sarunas ar vāciešiem, kuriem ir speciālas kameras distances kontrolei. Pieminētā pilotprojekta ietvaros mēs vēlamies tādā uzstādīt arī Lietuvā.

Esam izsludinājuši iepirkumu par 25 posmiem, kuros uzstādīt ātruma kontrolējošos fotoradarus, bet pretendenti ir iesnieguši sūdzības, un pagaidām nevaram slēgt līgumu.

Smagās automašīnas, lai taupītu degvielu, brauc cieši cita aiz citas, un vieglajām automašīnām apzēnot nav iespēju iespiesties – tādēļ mēs vēlamies vēl šogad sagatavot pilotprojektu – plānojam uz Via Baltica autoceļa katrus 50 metrus uzzīmēt atgādinājumus par distances ievērošanu.

Vai pretendenti bieži iesniedz sūdzības iepirkumos?

Jā. Ceļubūvē situācija patlaban ir normalizējusies – domstarpības tiek risinātas tiesas ceļā. Pērn, piemēram, bija 29 šādas lietas. Bet mēs nevaram sākt un pabeigt jau pieminētos Inteligentās transporta sistēmas (ITS) projektus, jo pretendenti izmanto visas iespējas, lai projektu apturētu. Ātruma fotoradariem jau bija jābūt uzstādītiem šogad, tomēr mēs joprojām nespējam noteikt uzvarētāju, jo ir saņemtas vairākas sūdzības, tādēļ iepirkums ir iesaldēts. Mēs gribējam šogad uz autoceļa Viļņa – Kauņa ieviest maināmās zīmes (*variable message signs*) – lai piemērotos laika apstākļos gan vasarā, gan ziemā ļautu braukt uz 130 km/h. Taču sūdzību dēļ arī šis projekts ir apturēts.

Turpinājums 6. lappusē.

Lietuvas valsts ceļu pārvaldītāji aktīvi meklē alternatīvas ES fondu finansējumam

Turpinājums. Sākums 4. lapaspusē.

Par ko ir šis sūdzības?

Uzņēmumi, kas piedalās iepirkumā, sacensās savā starpā un apšūdz mūs, ka konkursa noteikumi ir rakstīti vienam uzņēmumam. Visi uzņēmumi apgalvo vienu un to pašu, un mēs nevaram saprast, kuram tad mēs šos nosacījumus esam sagatavojuši.

Mūsu mērķis ir līdz 2020.-2022. gadam rekonstruēt visu VIA Baltica.

Ši iemesla dēļ publiskajos iepirkumos esam ieviesuši jaunu kārtību – pirms tā izsludināšanas taisām diskusiju, piedāvājot pretendentiem iepriekš iepazīties ar konkursa nosacījumiem, uzaicinām visus iespējamus dalībniekus uz diskusiju, jautājumu – atbilžu sesiju. Tomēr, sākoties konkursam, atkal saņemam sūdzības.

Vai esat kaut ko mainījuši Ceļu administrācijas darba organizācijā?

Jau kopš 2015. gada septembra mums notiek reorganizācija. 2016. gada 1. janvārī mēs nomainījām administrācijas struktūru, izveidojām jaunu struktūrvienību Projektu īstenošanas un tehniskās uzraudzības departamentu. Viens no reorganizācijas galvenajiem mērķiem bija uzlabot darbu kvalitāti. Mēs esam nomainījuši lielu daļu darbinieku. Tas viss ir vajadzīgs, lai uzlabotu darbu, veiksmīgāk organizētu konkursus. Iepirkumos mēs ļaujam piedalīties ikvienam. Vissvarīgākā ir kvalitāte, un to mēs kontrolējam. Pretendentiem ir jāpiedāvā labas kvalitātes materiāli, jāstrādā profesionāli un kvalitatīvi. Sabiedrība ir pelnījusi labas kvalitātes ceļus.

Vai iepirkumu rezultātā jums izdodas kaut ko

ieekonomēt?

Pērn iepirkumos mēs ietaupījām 93 milj. eiro. Līdz pagājušā gada decembrim ietaupījām 81 milj. eiro, bet, slēdzot līgumu par Paņevēžas apvedceļu, cena būs par 44%, jeb 12 milj. eiro mazāka (ši projekta aprēķinātās izmaksas bija 26 milj. eiro). No šiem ietaupījumiem līdzekļiem 30% mēs atdevām pašvaldībām un aptuveni 70 milj. eiro novirzījām ceļu uzturēšanai, grants ceļu asfaltēšanai un citiem mērķiem.

Ietaupītie līdzekļi tiks ieguldīti, lai uzbūvētu 2+1 ceļu no Paņevēžas līdz Latvijas robežai un 2+1 Paņevēžas apvedceļam.

Mūsu mērķis ir līdz 2020.-2022. gadam rekonstruēt visu VIA Baltica. Polijā ātrgaitas šoseja ir no Varšavas līdz Lietuvas robežai, un līdz 2018. gadam tāda būs arī no Kauņas līdz Mariampolei Lietuvā. Līdz 2020. gadam ātrgaitas

šoseja būs arī no Mariampoles līdz Polijas robežai.

Vai jums ir vēl kāds īpaši izceļams projekts?

2016. gadā mēs ar pašvaldībām noslēdzām 37 vienošanās, kas paredz – pilsētas vai ciemati ieguldīs naudu ceļu uzlabošanā gan autobraucējiem, gan gājējiem, sakārtos apgaismošanas sistēmu. Mēs strādāsim kopā sabiedrības labā. Iepriekš mēs kaut ko darījām, vēlāk pašvaldība pati kaut ko darīja, bet tagad tas notiks vienoti – mēs varēsim iegūt izdevīgāku cenu un realizēt vairāk.

Vissvarīgākā ir kvalitāte, un to mēs kontrolējam. Pretendentiem ir jāpiedāvā labas kvalitātes materiāli, jāstrādā profesionāli un kvalitatīvi. Sabiedrība ir pelnījusi labas kvalitātes ceļus.

Remigijs Lipkevičs:

Daudzus darbus mēs varam paveikt tāpēc, ka patlaban ceļu būvdarbiem ir zemas cenas. Ja naftas cenas augs, un ziņās vēsta, ka Sauda Arābija un Krievija ir parakstījuši šādu vienošanos, tad



Pilotprojekta ietvaros uz Via Baltica tiks izvietotas zīmes ar atgādinājumu ievērot distanci

situācija var strauji mainīties. Jau tagad ceļubūves uzņēmumi saka, ka bitumena cena cēlusies par 10%. Sagaidāms, ka nākamā gada vidū, Lietuvā šī iemesla dēļ varētu bankrotēt vairāki ceļubūves uzņēmumi.

Zigmants Perveņeks: Kopumā, kad mēs skatāmies uz Baltijas reģionu, redzams, ka trūkst kompleksa skatījuma. Mums nav labs ātrs dzelzceļš, arī autoceļu savienojumi

ir ļoti zemā līmenī. Visas trīs Baltijas valstis ir savienotas, bet ļoti vienkāršotā veidā. Tā nav normāla situācija. Visas Eiropas metropoles ir savienotas ar ātrgaitas šosejām. Mums vajadzētu savienot Baltijas valstis ar ātriem, drošiem un komfortabliem ceļiem. Tad šis reģions būtu savstarpēji savienots, palielinātos kravu plūsmas un satiksmes. Tam papildu investīciju gadījumā būtu jābūt galvenajam mērķim.



Igaunijas ceļu administrācija: valsts ceļu tīklu būs spējīgi uzturēt pašu spēkiem

Beidzoties Eiropas Savienības (ES) 2014.-2020. gada plānošanas periodam stāsies spēkā ceļu pārvaldīšanas vajadzību plāns 2020.-2027. gadam. Ja plānotais finansēšanas modelis šim plānam nemainīsies, mēs būs spējīgi valsts ceļu tīklu uzturēt pašu spēkiem, tikšanās laikā ar Autoceļu Avīzi sacīja Igaunijas Ceļu administrācijas Būvniecības departamenta vadītājs Aivo Salums (Aivo Salum).

Kāds ir valsts ceļu nākamā gada budžets – no valsts un no Eiropas Savienības (ES) līdzekļiem?

Ceļu pārvaldīšanas finansēšanas plāns nākamajam gadam ir 258 milj. eiro, tajā skaitā 48 milj. eiro Eiropas Savienības fondu līdzekļus.

Kā jums veicas ar ES fondu apguvi ceļu nozarē?

Līdz 2016. gada beigām apgūti 30% ES 2014.-2020. gadu perioda fondu līdzekļu. Visus šim periodam paredzētos līdzekļus plānojam apgūt līdz 2019. gadam.

Vai jums ir skaidrs, kā ceļus uzturēt pēc kārtējā ES fondu perioda beigām? Vai esat spējīgi valsts ceļus uzturēt pašu spēkiem?

Mums ir ministrijas apstiprināts ceļu pārvaldīšanas vajadzību plāns 2020.-2027. gadam, un finansēšanas līmenis ir apmēram tāds pats kā līdz šim.

Tas nozīmē, ka mēs esam spējīgi attīstīt un uzturēt ceļu tīklu arī pēc ES finansēšanas perioda beigām. Pie nosacījuma, ja pašreizējais finansēšanas modelis saglabājas nemainīgs.

Uz cik km ceļu pērn strādājāt?

Uz asfaltētajiem ceļiem virsmas apstrāde veikta uz 1400 km, rekonstrukcija uz 244 km. Grants ceļu saglabāšanas darbi veikti uz 400 km. Rekonstruēti 29 tilti, uzlaboti 95 satiksmes bīstamie punkti.

Kā sokas ar dubultās virsmas apstrādi – cik km šogad nomelnoti?

Uz grants ceļiem kopumā darbi veikti uz vairāk nekā 600 km. Dubultā virsmas apstrāde veikta uz 210 km.

Medijos lasījām, ka Igaunijas ekonomikas un infrastruktūras ministrs bija nācis klajā ar ambiciozu priekšlikumu 15 gados ceļiem novirzīt

papildu 1,5 miljardus eiro. Cik tas ir reāli?

Tas ir iespējams, bet ne īsā laika periodā, jo jādoma par tirgus iespējām (ieskaitot Rail Baltic realizāciju). Tas ir liels jaunās valdības plāns, taču bez konkrētības.

Kādas tehnoloģijas uz ceļiem izmantojat visvairāk?

Lielākoties tiek pielietota virsmas apstrāde, dubultā virsmas apstrāde, rekonstrukcija, būvniecība. Mūsu mērķis ir uzturēšana nevis jaunu ceļu būvniecība – Igaunijas ceļu tīkls ir attīstīts, un iedzīvotāju skaits ārpus galvaspilsētas samazinās. Ir jāattīsta pamatvajadzības vienlīdzīgi uz visa ceļu tīkla, atbilstoši finansālajām iespējām, nevis politisku pieņemtajiem lēmumiem. Jānosaka precīzi nosacījumi visiem darbu veidiem.

Vai Igaunijā neplāno pārskatīt valsts ceļu tīklu? Vai valsts pārvaldībā esošie ceļi

paliks. Kādi plāni attiecībā uz mazāk noslogoto ceļu pārvaldīšanu – vai neplānojat nodot pašvaldībām?

Patlaban mēs pie tā strādājam – plānojam izveidot piecus dažādus variantus. Lēmumu plānots pieņemt 2018. gadā.

Kāda ir būvdarbu kvalitāte, kā sekojat tai līdzī? Cik daudz braūku?

Būvdarbu kvalitāte ar katru gadu uzlabojas. Esam konkrētīzējuši nosacījumus, uzlabojuši kvalitātes uzraudzību. Pašreizējā kārtība ļauj mums apzināt kļūdas un defektus jau projektu izstrādes stadijā. Esam ieviesuši arī jauna tipa uzraudzības līgumus – uz stundām balstītu finansēšanas līgumu. Projekta uzraugs saņem samaksu par darbu, tikai

atrodoties objektā, to apstiprinot ar mobilo aplikāciju. Pērn kopumā suda naudās kopumā esam iekasējuši 1 milj. eiro.

Kādi garantijas termiņi ir jūsu projektiem.

Pieci gadi. **Kādi attīstības projekti tuvākajā laikā paredzēti? Ir dzirdēts, ka vēlaties lielākās automaģistrāles pārveidot par četrus joslu šosejām.**

2017.-2020. gadu posmā uz Tallinas – Tartu šosejas 40 km garu posmu no Kose līdz Mao plānojam pārveidot par 2+2 ceļu. Kopējās investīcijas sasniegs 170 milj. eiro.

Savukārt no Polstama līdz Tartu plānots izveidot desmit 2+1 posmus, kas izmaksās 20 milj. eiro.

Savukārt satiksmes drošības uzlabošanai turpināsim darbu pie „Vision Zero” projekta. Plānots turpināt samazināt bīstamākos satiksmes punktus, sāksim pilotprojektu pārvietojamajiem fotoradariem, izvērsīsim rehabilitācijas sistēmu dzērajšoferiem. Plānots arī projekts „Katram desmitgadniekam velosipēda vadīšanas apmācības – par brīvu”.

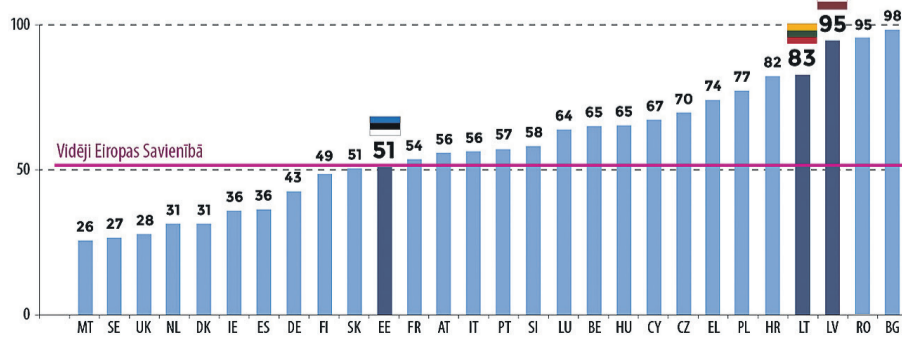
Kāda ir bojāgājušo statistika uz valsts ceļiem?

2016. gada desmit mēnešos satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits sasniedza 63. 2015. gadā bija 53.

Vai Igaunijā ceļu nozarē tiek realizēti PPP projekti?

Nē, un neplānojam tādas arī turpmāk.

Ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušie 2015 (ES, uz iedzīvotāju skaitu)



Avots: Eiropas Komisija

Stājušās spēkā izmaiņas autoceļu lietošanas nodevā (vinjetē)

No 2017. gada 1. janvāra autoceļu lietošanas nodevu jeb vinjeti jāmaksā arī par kravas transportlīdzekļiem un to sastāviem, kuru pilna masa ir no 3000 līdz 3500 kg.

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

Kravas transportlīdzekļiem ar pilnu masu no 3000 līdz 3500 kilogramiem nodevas dienas likme no nākamā gada būs seši eiro, nedēļas likme – 14 eiro, mēneša likme – 28 eiro, bet gada likme – 300 eiro.

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 deviņi eiro, nedēļas – 22 eiro, mēneša – 44 eiro, bet gada – 535 eiro.

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 eiro, nedēļas 30 eiro, mēneša 61 eiro un gada 611 eiro, bet šādiem spēkratiem ar ne mazāk kā četrām asīm dienas likme būs 12 eiro, nedēļas 51, mēneša 101 eiro un gada likme – 1018 eiro.

Vienlaikus ar likuma grozījumiem paredzēts svītrot atbrīvojumu no nodevas maksāšanas par transportlīdzekļiem, kuri atbilstoši normatīvajiem aktiem līdz šim bija 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

Uzziņa:

Autoceļu lietošanas nodeva (vinjete) ir maksa par Latvijas galveno autoceļu izmantošanu, lai veicinātu to uzturēšanu un attīstību, kā arī lai veicinātu videi draudzīgāku transportlīdzekļu izmantošanu.

Papildu informācija:

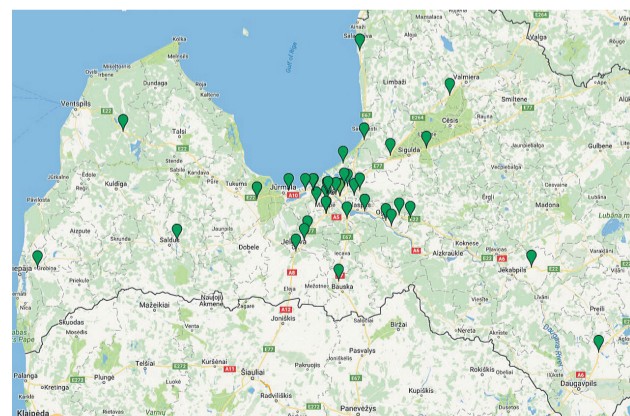
Ar izmaiņām Autoceļu lietošanas nodevas likumā var iepazīties šeit: <http://likumi.lv/ta/id/287237-grozijumi-autoceļu-lietošanas-nodevas-likuma> un www.csdd.lv.

datu centrs" kā dzīvnieku īpašnieks vai turētājs, veic pašpārvadājumus.

Tāpat likuma grozījumi paredz, ka no 2017. gada vinjete būs jāmaksā arī par valsts galvenā autoceļa **Jēkabpils-Rēzekne-Ludza-Krievijas robeža (Terehova)(A12) posma no 124.-159,24. km** lietošanu, valsts reģionālā autoceļa **Ulbroka-Ogre (P5) posma līdz 19,87. km** izmantošanu, kā arī valsts reģionālā autoceļa **Tinūži-Koknese (P80) posma līdz 63,6. km** lietošanu.

Darbu uzsāk vēl 20 stacionārie fotoradari

No pagājušā gada decembra sākuma uz Latvijas autoceļiem sāka darboties otrajā kārtā paredzētie 20 stacionārie fotoradari. Kopumā uz Latvijas autoceļiem darbojas 40 stacionārie fotoradari, jo 20 ātruma mērierīces uzstādītas un darbojas pirmās stacionāro fotoradaru ieviešanas kārtas ietvaros.



Stacionāro fotoradaru atrašanās vietas tika izvēlētas, izvērtējot simtiem ceļu satiksmes negadījumu statistiku, t.s. melnos punktus un informāciju par ceļu posmiem ar intensīvu satiksmes plūsmu. Triju gadu laikā vietās, kur paredzēts uzstādīt mērierīces,

notikuši 495 ceļu satiksmes negadījumi, cietuši 135 cilvēki, bet bojā gājuši astoņi. Vietas izvēlētas un saskaņotas, sadarbojoties CSDD un satiksmes drošībā un satiksmes organizācijā iesaistītajām atbildīgajām institūcijām – Valsts policijai, VAS „Latvijas Valsts

ceļi” un pašvaldībām, kuru administratīvajā teritorijā uzstādīti stacionārie fotoradari.

Ja pirmie stacionārie fotoradari tika uzstādīti ap Rīgu un pašā galvaspilsētā, tad otrajā stacionāro fotoradaru uzstādīšanas kārtā ātruma mērierīces uzstādītas arī attālākos Latvijas reģionos, piemēram, Grobiņā, Ugālē, Līgatnē un Rubenē.

Pirms stacionāro fotoradaru atrašanās vietām izvietotas informatīvas zīmes, kas brīdina par fotoradara atrašanos un informē par konkrētajā vietā atļauto braukšanas ātrumu.

Stacionārie fotoradari ir tikai viens no kontroles instrumentiem satiksmes drošības uzlabošanai. Tikpat nozīmīga ir infrastruktūras uzlabošana, policijas klātbūtne un pārvietojamie radari, sabiedrības izglītošana un informēšana.

Valdības apstiprinātais fotoradaru uzstādīšanas plāns paredz uzstādīt kopumā 100 stacionārās ātruma mērierīces. Vairāk par stacionāriem fotoradariem iespējams uzzināt <https://www.csdd.lv/stacionarie-fotoradari/> visparīga-informācija, savukārt atrašanās vietu karte atrodama <https://www.csdd.lv/stacionarie-fotoradari/stacionaro-fotoradaru-karte>.



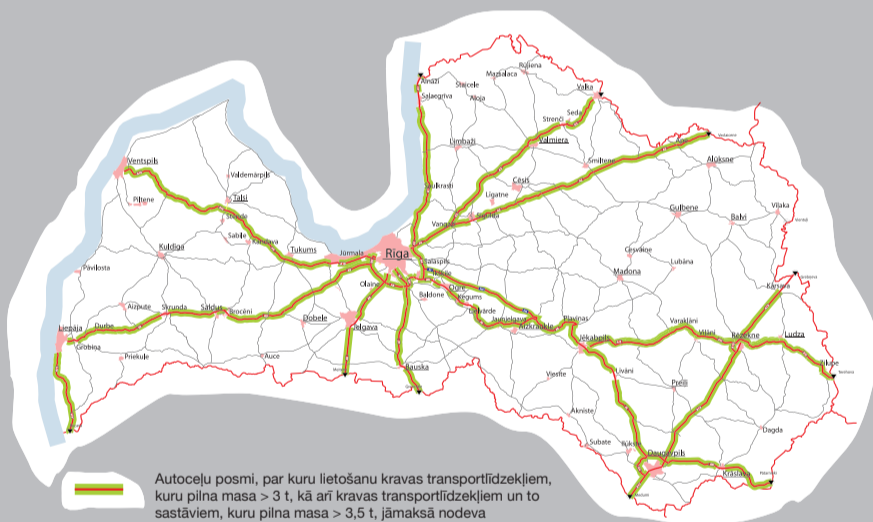
KAS JĀZINA PAR AUTOCEĻU LIETOŠANAS NODEVU!

Autoceļu lietošanas nodeva (vinjete):

maksa par Latvijas galveno un reģionālo autoceļu izmantošanu, lai veicinātu to uzturēšanu un attīstību, kā arī, lai veicinātu videi draudzīgāku transportlīdzekļu izmantošanu.

Nodevu maksā par valsts galveno un reģionālo autoceļu posmu lietošanu (izņemot šķērsošanu, tostarp apļveida krustojumus) ar kravas transportlīdzekļiem, kuru pilna masa ir lielāka par 3000 kilogramiem, un kravas transportlīdzekļiem un to sastāviem, kuru pilna masa ir lielāka par 3500 kilogramiem, un kuri paredzēti vai tiek izmantoti kravu autopārvadājumiem.

AUTOCEĻU LIETOŠANAS NODEVAS POSMI UZ VALSTS GALVENAJIEM UN REĢIONĀLAJIEM AUTOCEĻIEM



Autoceļu posmi, par kuru lietošanu kravas transportlīdzekļiem, kuru pilna masa > 3 t, kā arī kravas transportlīdzekļiem un to sastāviem, kuru pilna masa > 3,5 t, jāmaksā nodeva

NODEVAS LIKMES:

Transportlīdzekļiem ar pilnu masu no 3001 kg līdz 3500 kg

Nodevas likmes, euro			
dienas likme	nedēļas likme	mēneša likme	gada likme
6	14	28	300

Transportlīdzekļiem un to sastāviem ar pilnu masu lielāku par 3500 kg un līdz 12 000 kg:

Transportlīdzekļa motora izmešu līmenis	Nodevas likmes, euro			
	dienas likme	nedēļas likme	mēneša likme	gada likme
EURO 0, I, II	9	22	44	535
EURO III	8	20	40	484
EURO IV un mazāk	8	20	40	400

Transportlīdzekļiem un to sastāviem ar pilnu masu lielāku par 12 000 kg:

Transportlīdzekļa motora izmešu līmenis	Asu skaits	Nodevas likmes, euro			
		dienas likme	nedēļas likme	mēneša likme	gada likme
EURO 0 EURO I EURO II	ne vairāk kā 3 asis	12	30	61	611
	ne mazāk kā 4 asis	12	51	101	1018
EURO III	ne vairāk kā 3 asis	9	24	48	484
	ne mazāk kā 4 asis	11	40	80	804
EURO IV un mazāk piesārņojošs	ne vairāk kā 3 asis	8	21	43	427
	ne mazāk kā 4 asis	11	36	71	711

Ārsts par ceļiem:
mūsu ceļi ir vislabākie: gan trūci ievietos atpakaļ, gan nierakmeņus izkrtīs.

* * *

Kas ir vienvirziena iela?
Tā ir tāda iela, uz kuras tavā mašīnā var ieskriet tikai no aizmugures.

* * *

Sieviete, kas atradusies pie stūres mašīnai, kas saskrējusies ar otru, saka:
– Tā ir mana vaina!
– Nē, madam, - galanti atbild vīrietis, kas vadījis otru mašīnu.
– Tā ir pilnībā mana vaina. Es redzēju, ka šai mašīnai pie stūres sēž sieviete un itin viegli varēju strauji nobraukt malā un nogaidīt, kamēr aizbraucat.

* * *

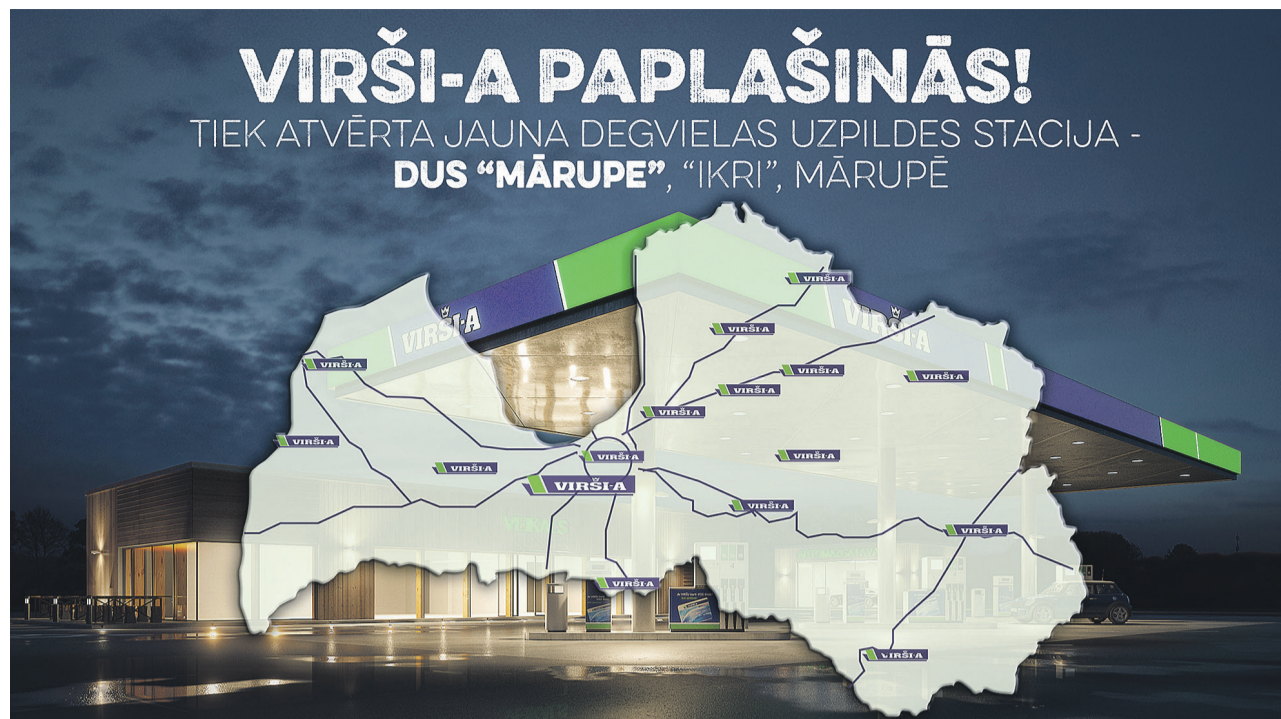
Sieviete ir kā ceļu policists – stāsta visādus brīnumus, ņem nost naudu, bojā noskaņojumu un tu vēl pie visa tā esi vainīgs.

* * *

Policists apstādina blondīni pie mersedesa stūres, kura izbrauc no tuneļa.
– Kāpēc neieslēdzāt gaismas?
– Neesmu šejieniete, kā es varu zināt, kur tās gaismas tuneļos ieslēdzamas?

* * *

Kāds vīrs veikalā pie kases gatavojas maksāt par pelmeņu paciņu un šnabja pudeli. Kasiere viņam saka:
– Jūs droši vien par šoferi strādājat?
– Jūs, ko – domājat – pār šnabi un uzreiz šoferis?
– Nē, ne tāpēc. Jūs tik profesionāli ar saviem ratiņiem apbraucat pārējo rindu...



* * *

Brauc mašīnā vīrietis, tam preti citā mašīnā – sieviete. Sieviete atver logu un kliez:

– Āzis!
Vīrietis nav muļķis, atver savu logu un cik skaļi vien spēdams kliez preti:
– Kuce!
Iebrauc pagriezienā un ietriecas uz ceļa stāvošajā āzi...

* * *

– Miļā, kur tu esi?
– Dārgais, man pakaļ dzenas tramvajs, nezinu, kur braukt.
– Nobrauc no sliedēm un ieslēdz navigāciju!
– Neslēgšu, mēs ar navigāciju sastrīdējāties.

* * *

Slikti, ja ceļu šķērso vista. Ja vēl viņa, ejot pāri ceļam, tarkšķ pa mobilo, tad ir vēl sliktāk.

* * *

Ir zināms, ka buļļus tracinā sarkanā gaisma. Tāpēc viņi cenšas visus krustojumus šķērsot, kamēr mirgo dzeltenais.

* * *

Policijas radio frekvence.
– Ivanov un Bērziņ! Jūs esat vistuvāk valdības mājai. Savāciet divas pusplikās meitenes ar plakātiem "Nost ar uzmākšanos!"
– Es teicu Ivanov un Bērziņ – pārējām 20 vienībām atgriezties savos posteņos!

Autobraucēju brīvdienų ceļvedis

JANVĀRIS, 2017

21.janvāris
pulksten 14, Olimpiskais centrs, Ventspils.
Muzikālā banka 2016 noslēguma koncerts.
Ieejas maksa: € 5–17

Latvijas Ceļu muzejs
Šlokenbeka, Milzkalne, Smārdes pag., Engures novads. Vairāk informācijas: www.celumuzejs.lv
Ieeja bezmaksas

28.janvāris
pulksten 16, Dikļu pils, Dikļu pag., Kocēnu nov.
Normunds Pauniņš un OTRA PUSE. Ieejas maksa: € 20

14.janvāris
pulksten 19, Vidzemes koncertzāle, Cēsis. **Krievu romances.** Ilona Bagele un Samsons Izjumovs.
Ieejas maksa: € 10–18

8.janvāris
pulksten 17, Alūksnes kultūras centrs, Alūksne.
Igaunijas koncerti. Igaunijas Filharmonijas kamerkoris. Ieejas maksa: € 5

21.janvāris
pulksten 18, Saldus mūzikas un mākslas skola, Saldus.
Marijas Naumovas koncerts "Kādā jaukā dienā". Ieejas maksa: € 15



15.janvāris
pulksten 16, Latgales vēstniecība GORS, Rēzekne. **Marina Rebeka G.Doniceti operas Marija Stjuarte koncertuzvedums.**
Ieejas maksa: € 5–35

8.janvāris
pulksten 15, Lūznavas muiža, Rēzeknes nov., Lūznavas pag., Lūznava. **100 gadi ar Piafu** Dziedātāja, pianiste Katrīna Gupalo, pianists Andrejs Osokins
Ieejas maksa: € 15–20

29.janvāris
pulksten 17, Liepājas koncertzāle Lielais dzintars, Liepāja. **Džeza mūzikas koncerts Alaska dream**
Ieejas maksa: € 7–12

29.janvāris
pulksten 14, Mūzikas nams Daile, Rīga. **Imanta Ziedoņa npublicētās dienasgrāmatas koncertuzvedumā "Citādas debesis, tā pati dvēsele"**
Ieejas maksa: € 12–22

29.janvāris
pulksten 14, Madonas kultūras nams, Madona
Romances, dziesmas no Muslima Mogomajeva repertuāra izpilda Viktors Kozlitins /baritons, ģitāra/
Ieejas maksa: € 4–5

Garšīgākās piparkūkas un vienmēr svaiga maize
Maiznīca/veikals/kafejnīca Liepkalni „Liepsalās” (Rīga – Daugavpils 117.km).
Katru dienu 8–22

1.–22.janvāris
Daugavpils Marka Rotko mākslas centrs, Daugavpils
Aleksandra Vasiljeva tērpu kolekcijas izstāde "Viktorijas laikmeta modes šarms"

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

autocelu avīze

LUKOIL

CSDD

ASTARTE NAFTA

VIRŠI-A

elvi

Redakcijas adrese:
Gogoja iela 3, Rīga, LV-1050
Tālrunis: 67028140,
e-pasts: avize@lvceli.lv

Izdevējs: va/s Latvijas Valsts ceļi sadarbībā ar biedrību Latvijas ceļu būvētāji, Transportbūvju inženieru asociāciju, VAS Latvijas autoceļu uzturētājus un VAS Ceļu satiksmes drošības direkciju.

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

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