



Maijs 2017

Nākamajos trīs gados VAS *Latvijas Valsts ceļi* plāno īstenot virkni pārrobežu sadarbības projektu, piesaistot vēl gandrīz 6 miljonus eiro.

Satiksmes ministrs Uldis Augulis:
"Sagraut var ātri. Tā notika, kad tika likvidēts Autoceļu fonds. Tagad atjaunot sistēmu ir daudz grūtāk"



[---> 3. lappuse]

[---> 4. lappuse]

Ceļi politiskās izšķiršanās priekšā

Neko nemainot, 2020. gadā valstij piederošo ceļu remontdarbiem būs pieejams trīsreiz mazāk naudas nekā šogad un būs iespējams veikt remontdarbus vien uz 450 km ceļu. Ir nepieciešama politiskā izšķiršanās, lai nākamajos 100 gados ceļu tīkls funkcionētu – kalpotu cilvēkiem un ekonomikai. Par to eksperti, politiķi un ceļinieki sprieda ikgadējā konferencē.



Dažādās valstīs dzīvnieku žogu problēma tiek risināta atšķirīgi. Igaunijā gar valsts ceļiem dzīvnieku žogi uzstādīti 12 km garumā, Lietuvā – vairāk nekā 650 km, bet Latvijā – 60 km.

[---> 6. lappuse]

CSDD aicina skolēnus konkursā apgūt satiksmes noteikumus.

[---> 7. lappuse]

Vislielākā ceļa segas noslodze valstī ir uz Bauskas šosejas (A7). Šo ietekmi rada kravas transports, kas intensīvi pārvietojas šajā maršrutā.

[---> 6. lappuse]



Autoceļu dzīvnieku žogi

Īsumā

Aicina balsot par labāko pērn pārbūvēto ceļa posmu

BALSO

par labāko pērn pārbūvēto ceļu un vinnē brīvdienu izbraucienu ar jauno apvidus auto **FORD EDGE!**



VAS "Latvijas Valsts ceļi" sadarbībā ar portālu iAuto.lv aicina autovadītājus piedalīties balsojumā par pērn vislabāk atjaunoto ceļu posmu. Nobalsot iespējams www.lvceli.lv un www.iauto.lv līdz 15.maijam. Tas objekts, kas saņems visvairāk balsu, saņems Autobraucēju gada balvu. Balsojumā iespējams piedalīties tikai vienu reizi ar Facebook vai draugiem.lv autorizāciju. Ceļu nozares gada balvu apbalvošanas ceremonija notiks 19.maijā, un balvas šogad tiks pasniegtas piecās nominācijās.

Statoil maina nosaukumu uz Circle K

No maija visā Latvijā sāksies Statoil degvielas uzpildes staciju pakāpeniska pāreja uz jauno nosaukumu Circle K. Nosaukumu mainīs arī Statoil Extra atlaižu programma – tā turpmāk būs Circle K Extra Club. Visi iepriekšējie Statoil Extra dalībnieki saglabās savas līdzšinējās priekšrocības.

Stājies spēkā Latvijas un AAE vienošanās par vadītāja apliecību savstarpēju atzīšanu

Latvija un AAE parakstījusi saprašanās memorandu par autovadītāja apliecību savstarpējo atzīšanu. Tas nozīmē, ka Latvijas autovadītāji turpmāk var vadīt transportlīdzekli AAE ar Latvijā izsniegtu autovadītāja apliecību. Abu valstu vadītāji varēs apmainīt savā valstī izdotu vadītāja apliecību un saņemt otrā valstī izdotu vadītāja apliecību bez eksāmenu kārtības.

Pa galvenajiem ceļiem autovadītāji sākuši braukt lēnāk

VAS *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) veiktie vidējo braukšanas ātrumu mērījumi liecina, ka pēdējo trīs gadu laikā ir samazinājies to autovadītāju skaits, kas izvēlas braukšanas ātrumu virs 90 km/h. 2014. gadā tādu bija puse no visiem, 2015. gadā 49%, bet 2016. gadā viņu skaits samazinājās vēl par trim procentiem. Kopumā 2016. gadā ar ātrumu virs 90 km/h pa valsts galvenajiem ceļiem brauca 46% autovadītāju. Vidējie braukšanas ātrumi attiecas uz vieglo autotransportu un tiek mērīti katru dienu uz valsts galvenajiem autoceļiem satiksmes uzskaites punktos ar ātruma sensoriem. Šie rezultāti ir redzami tiešsaistes datu tabulā LVC mājaslapā <http://www.lvceli.lv/traffic/index.php>.

Ātruma kontroles maratona šoferiem noformēti 408 protokoli

Aprīlā beigās Latvijā un visās pārējās Eiropas Savienības (ES) valstīs

notika 24h atļautā braukšanas ātruma kontroles maratons, un Latvijā par ātruma pārsniegšanu tika noformēti 408 protokoli. Ar šo akciju ceļu policija vēlas pievērst autovadītāju uzmanību, ka atļautā braukšanas ātruma pārsniegšana rada bīstamību drošai braukšanai. Dienu pirms šī maratona par ātruma pārsniegšanu tika noformēti 251, bet vēl dienu iepriekš – 228 protokoli.

Virši-A šogad plāno atvērt divas degvielas uzpildes stacijas

Degvielas tirgotājs Virši-A šogad plāno atvērt divas jaunas degvielas uzpildes stacijas (DUS) un modernizēt trīs. Pērn tika modernizētas un rekonstruētas 20 DUS, kā arī atvērtas četras jaunas. Virši-A ir lielākais pašmāju degvielas tirgotājs. No 54 tielā esošajām DUS 50 ir pilna servisa.

LVC autoceļu kartē pieejama informācija par slēgtajām dzelzceļa pārbrauktuvēm

VAS "Latvijas Valsts ceļi" mājaslapā pieejamajā kartē ar satiksmes ierobežojumiem ir pieejama informācija arī par slēgtajām (remontējamajām) dzelzceļa pārbrauktuvēm. Šī informācija parādīsies arī navigācijas lietotnē Waze, ar kuru LVC sadarbojas no 2014. gada.

@domugraudi no ikgadējās Latvijas ceļinieku konferences "Latvijas ceļi nākamajos 100 gados"

Satiksmes ministrs @uldisaugulis: Vietai, kur nav iespējams nopelnīt, līdzekļi ceļiem jāiedala no tām vietām, kuras var pelnīt.

@lps_lv priekšsēdētājs Andris Jaunsleinis: Mēs nevaram nemaksāt nodokļus un vienlaikus gribēt, lai mums viss ir, arī ceļi.

Lietuvas Ceļu administrācijas direktors: Cilvēkiem ir jābūt iespējai dzīvot reģionos, tāpēc tur ir vajadzīgi asfaltēti ceļi.

KPMG: Nodokļu ieņēmumu palielinājums vai pārdale [par labu valsts ceļiem] – tas ir politisks jautājums.

Swedbank galvenais ekonomists @martinskazaks: Akcīzi ir relatīvi vienkārši iekasēt. Ja būtu ciešāka saistīta ar pakalpojumu, būtu labāk.

Ekonomists @martinskazaks: Realistisku plānu ceļinieki nevar radīt vieni paši.

@EiropasKomisija pārstāvniecības Latvijā vadītājs vietnieks Andris Kužnieks: Par to, kādam jābūt ceļu tīklam, jāvienojas valstiskā līmenī.

VAS "Latvijas Valsts ceļi" valdes priekšsēdētājs @JaanisLange: tikai 1/3 ceļu lietotāju maksājumu nonāk atpakaļ uz ceļiem.

@JaanisLange: 720 milj. eiro gadā ļautu strādāt uz 2000 km, 40 tiltiem un investēt satiksmes drošības uzlabošanā.

Domnīcas Certus valdes priekšsēdētājs @VjDombrovskis: Jo vairāk nodokļu maksātāju, jo vieglāk uzturēt ceļus.

Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameras prezidents @ARostovskis: Arī, runājot par ceļiem, ir jādomā produktivitātes un "saspiestās" virzienā.

@autoceli V.Kononovs: ja kādā vietā dzīvo cilvēki, tad tur ir jābūt ceļam.

@Finmin Fiskālās politikas departamenta direktors Nils Sakss: mēs kā valsts principā nedrīkstam pārāk daudz aizņemt un dzīvot uz nākamā paaudžu rēķina.

@finmin Nils Sakss: Mums ir liela valsts un maz iedzīvotāju; mums ceļi jāuztur par savu naudu.

Politikis @ZarinsI: Cerot uz PPP, mēs varam nonākt pilnīgā "P" attiecībā uz ceļiem.

@autoceli valdes priekšsēdētājs Vladimirs Kononovs: Mums nebūs iespēju noasfaltēt visus ceļus; vairāk jāizmanto lētākas tehnoloģijas.

@autoceli V.Kononovs: Ar galvenajiem ceļiem viss ir skaidrs, jautājums – ko darīt ar vietējiem?

@kartes_lv galvenais redaktors Jānis Turlajs: Kamēr valsts būs neefektīva, cilvēki brauks prom, jo nevarēs saņemt konkurētspējīgu algu.

@kartes_lv galvenais redaktors Jānis Turlajs: Ārvalstīs 3 km ir sliekšnis, kur vecākiem pašiem jādomā par bērnu nogādāšanu skolās.

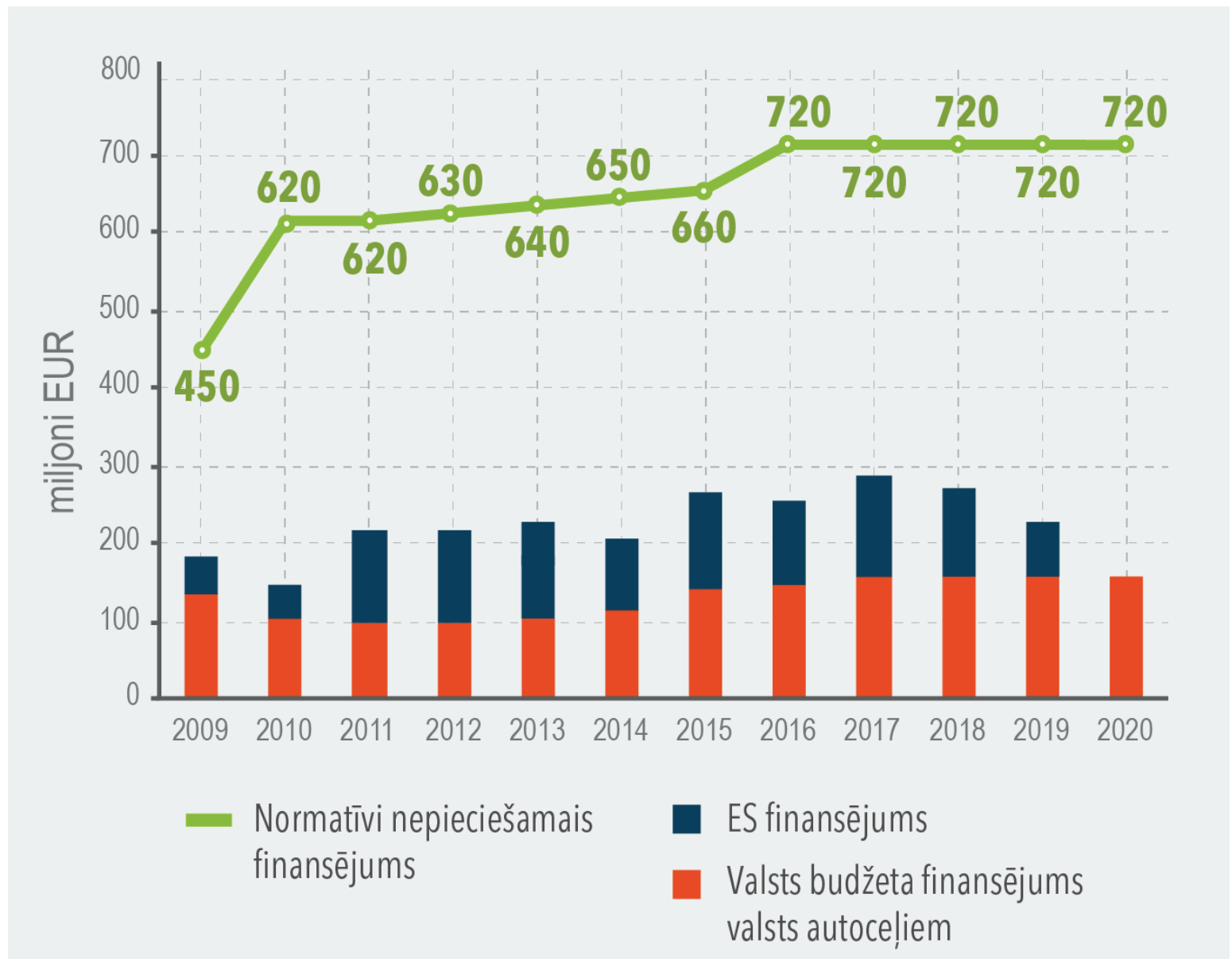
@SalacgrivasDOME novada priekšsēdētājs Dagnis Straubergs: Jānodrošina iespēju pašvaldībām optimizēt ceļu tīklu, saglabājot finansējumu.

@SalacgrivasDOME novada priekšsēdētājs Dagnis Straubergs: Politiski nauda tiek piešķirta savādāk, nekā to ir lēmuši speciālisti.

@TSIpage vadošais pētnieks Igors Graurs: Tiem, kas attīsta biznesu, ir tiesības uz labākiem ceļiem.

Skaitļi un fakti

Prognozētais un reāli nepieciešamais finansējums valsts ceļiem



Iespējamie finansējuma avoti autoceļiem

VALSTS BUDŽETS

Palielināt akcīzes nodokli - izveidot Valsts Autoceļu fondu

- Akcīzes nodokļa palielinājuma novirzīšana Valsts Autoceļu fondā, kas tiek izmantoti ceļu tīkla attīstībā un uzturēšanā.

Maksas ceļi

- Vispārpieņemts risinājums citās valstīs.
- Paredzama pretestība no sabiedrības.

Palielināt vispārējos nodokļu ieņēmumus

- Mazināt ēnu ekonomikas īpatsvaru, lai palielinātu nodokļu ieņēmumus.
- Liela nenoteiktība valsts prioritāšu noteikšanā un līdzekļu sadalē (veselība, labklājība, infrastruktūra utt.).

Valsts budžeta izdevumu restrukturizācija

- Esošā akcīzes nodokļa ieņēmumus vai to daļu novirzīt uz Autoceļu fondu.
- Liela nenoteiktība valsts prioritāšu noteikšanā un līdzekļu sadalē (veselība, labklājība, infrastruktūra utt.).

AIZŅĒMUMS

Valsts aizdevumi

- Aizdevumi no esošiem uzkrājumiem vai emitējot valsts obligācijas.

Starptautisko finanšu institūciju aizdevumi

- Aizņēmumi no institucionālajām bankām ir jāskatās kontekstā ar aizņemšanās ierobežojumiem, kas izriet no Māstrihtas ekonomiskajiem kritērijiem.
- Ilgtermiņā nepieciešams paredzēt papildu finansējumu kādā no iepriekš aprakstītajiem veidiem.

Obligāciju emisija

- Kapitālsabiedrība emitē obligācijas, taču šī opcija ir grūti realizējama, jo pastāv nepieciešamība pēc stabilas ieņēmumu bāzes. Obligāciju emisija subsidētai kapitālsabiedrībai ir līdzvērtīga valsts aizņēmumam.

Pensiju fondu līdzekļu ieguldīšana

- Infrastruktūras fonda izveide, kurā apkopoti infrastruktūras objekti, kas pretendē uz finansējumu, un kurā iespējams ieguldīt pensiju fondu līdzekļus (obligāciju emisija NASDAQ Baltics fondu biržā).
- Nepieciešams izveidot atbilstošu struktūru, kā arī ilgtermiņā nepieciešams paredzēt papildu finansēšanu kādā no iepriekš aprakstītajiem veidiem.

Lai panāktu Latvijas autoceļu ilgtspējīgu attīstību, jārada prognozējams Valsts autoceļu finansēšanas avots valsts budžeta un nodokļu sistēmas ietvaros

Atjaunots Autoceļu fonds

Kravas transporta autoceļu lietošanas nodeva (vinjete)

Tikai tad, kad būs panākta Latvijas autoceļu tīkla ilgtspējība, varēs izvērtēt un izvēlēties optimālo finansējuma struktūru

Valsts aizdevumi

Starptautisko finanšu institūciju
aizdevumi

Obligāciju emisija

Pensiju fondu līdzekļu ieguldīšana

SIA KPMG Baltics

Ceļiem piesaista papildu naudu

Nākamajos trīs gados VAS *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) plāno īstenot virkni projektu, papildus esošajam valsts budžeta un Eiropas Savienības (ES) finansējumam piesaistot vēl gandrīz 6 miljonus eiro no pārrobežu sadarbības programmām. Sīkāk par alternatīva finansējuma piesaisti "Autoceļu Avīzei" pastāstīja VAS "Latvijas Valsts ceļi" (LVC) Attīstības pārvaldes Attīstības instrumentu daļas vadītājs Verners Akimovs.

Kādas iespējas piesaistīt papildu finansējumu ir jau šodien, un kā LVC tās izmanto?

Pašlaik LVC izmanto divas finansējuma alternatīvas. Viena no tām ir pārrobežu sadarbības programma INTERREG. Ceļiem, kurus šīs programmas ietvaros iespējams sakārtot, ir jāsakas Latvijā un jābeidzas Lietuvā un jāatbilst citiem noteiktiem kritērijiem.

Cik liels finansējums INTERREG projektiem būs pieejams?

Kopā būs pieejami 9 miljoni, Latvijai - 4,5 milj. eiro. Šī projekta ietvaros iecerēta trīs pierobežas ceļu posmu rekonstrukcija gandrīz 27 kilometru garumā.

Darbi plānoti:

Latvijā: Bauska-Bērzi-Lietuvas robeža (V1028) (7,44.-14,62.km), **Lietuvā:** autoceļš Vileišiai-Žeimelis-Adžiūniai-Latvijas robeža (Nr. 2912)(0,0.-5,1.km);

Latvijā: Jēkabpils-Lietuvas robeža (P75)(56,09. - 60,50. km) un Nereta-Sleki (V961)(0,00. - 1,20.km), **Lietuvā:** autoceļš Pandelys-Suvainiškis-Nereta-Latvijas robeža (Nr. 3647)(13,3.-18,3.km)

Latvijā: Ezere-Embūte-Grobiņa, Zaņas tilts (P106)(0,07.-14,00.km), **Lietuvā:** autoceļš Ežere-Mažeikiai-Latvijas robeža (Nr.163)(0,0-9,19.km).

Darbus plānots uzsākt šovasar.

Vai LVC šādus pārrobežu projektus ir realizējuši jau iepriekš?

Jā, šādi pārrobežu objekti iepriekšējā ES finansēšanas periodā tika realizēti arī Igaunijas pierobežā. Bez minētā Latvijas - Lietuvas kopprojekta ar LVC Satiksmes informācijas centra palīdzību ir piesaistīts papildu finansējums projektam SMART E67. Arī tas tiešā veidā ir INTERREG projekts, taču neparedz kapitālieguldījumus. SMART

E67 projektam pieejamais finansējums ir aptuveni 1,5 milj. eiro. Līdz 2018. gada rudenim plānots uzstādīt mainīgās informācijas ceļa zīmes, modernizēt esošos luksoforus un pielāgot tos adaptīvam darba režīmam (gaismas tiek pārslēgtas, ņemot vērā aktuālo satiksmes situāciju), uzstādīt jaunas laikapstākļu stacijas un modernizēt esošās, kā arī izveidot satiksmes reāllaika videonovērošanu un negadījumu novēršanas risinājumus atsevišķos satiksmes mezglos. Latvijā šis projekts ir vērst uz pasažieru transporta plūsmas un kravu pārvadājumu braukšanas laika samazināšanu un drošības paaugstināšanu Via Baltica posmā no Ainažiem līdz Lietuvas robežai. Atsevišķi sagatavošanās darbi sāksies jau šogad.

Kas šajos pārrobežu projektos ir Latvijas sadarbības partneri?
INTERREG projektā tā ir Lietuvas

Ceļu administrācija, SMART E67 gadījumā - Igaunijas Ceļu administrācija. Vēl sadarbojamies ar Viļņas Gedimina Tehnisko universitāti projektā *NGRouteS*, kas paredz veicināt efektīvu, ilgtspējīgu, drošu un starptautiski konkurētspējīgu Eiropas transporta sistēmu, kurā valstu transporta infrastruktūras mezgli tiek sinhronizēti un savstarpēji papildināti, samazināts izmešu daudzums, no emisijām brīva loģistika pilsētās. Šajā projektā aktīvāka darbība tiks uzsākta nākamziem.

Kāda ir otra papildu finansējuma alternatīva?

Tas ir tā saucamais Junkera plāns*. Tā ietvaros mēs plānojam Ķekavas apvedceļa būvniecību, izmantojot publiskās privātās partnerības jeb PPP modeli. Šajā projektā sadarbojamies ar Eiropas Investīciju banku un Ziemeļvalstu investīciju banku.

Kas Ķekavas apvedceļa projekta ietvaros izdarīts šogad, un kādi darbi gaidāmi turpmāk?

Līdz šim ir atpirkta jau puse no projekta īstenošanai nepieciešamajām zemēm. Liels solis ir ietekmes uz vidi novērtējuma procesa noslēgšanās - marta sākumā ir saņemts pozitīvs Vides pārraudzības valsts biroja atzinums. Arī Ķekavas novada pašvaldība marta sākumā ir devusi savu akceptu šī projekta īstenošanai. Aprīļa sākumā Eiropas Investīciju banka un Ziemeļvalstu investīciju banka ieradās Latvijā priekšizvērtējuma misijā. Visu nepieciešamo

dokumentāciju esam viņiem iesnieguši un esam saņēmuši pozitīvu viedokli. Gaidām oficiālu lēmumu.

Vai LVC jau ir skaidrs, kuru projektu PPP principa īstenošanai?

Ja mēs veiksmīgi īstenošim Ķekavas apvedceļu, tad nākamais projekts būs Rīgas apvedceļš (Baltezers - Saulkalne) (A4) - no divu joslu brauktuviņu ceļa pārbūvējot uz četrām. Šim projektam ir jau pasūtītas ietekmes uz vidi novērtējums.

Kāpēc tieši Ķekava un Rīgas apvedceļš?

2005. gadā sadarbībā ar auditor-kompāniju *PricewaterhouseCoopers* tika veikts pētījums, lai izvēlētos tos projektus, kuri PPP finansēšanas modelim atbilst visvairāk. Prioritārā secībā tika izvēlēti Ķekavas apvedceļš un Rīgas apvedceļš.

Šie ir apjomīgi projekti, kas prasa lielas investīcijas, un pie esošā finansējuma sistēmas (ES struktūrfondi un valsts budžets) nav realizējami bez privāto partneru piesaistes.

Ķekavas gadījumā ar apvedceļa izbūvi tiks uzlabots esošais ceļu tīkls. Šie, kā zināms, nebūs maksas ceļi, bet valsts segs t.s. pieejamības maksājumus. Līdz ar to galvenie ieguvumi ir sociālekonomiski - laika ietaupījums, automašīnu ekspluatāciju izmaksu samazinājums un drošības uzlabošanās. Šajos ceļu posmos intensitāte ir tik liela, ka ieguldītās investīcijas, kas ir ievērojamas, atmaksājas.

Turpinājums 6. lappusē.

Eksperti: akcīzes nodokļa daļa jāieezīmē kā finansējums autoceļiem

Pēc diviem gadiem beigsies šajā plānošanas periodā ceļiem piešķirtais Eiropas Savienības (ES) finansējums, un valstij savs ceļu tīkls būs jāuztur pašai. Neko nemainot, 2020. gadā valsts ceļu remontdarbiem būs pieejami vien 75 milj. eiro, par kuriem iespējams veikt remontdarbus uz 450 km asfalta un grants ceļu. Ir nepieciešama politiskā izšķiršanās, lai nākamajos 100 gados ceļu tīkls funkcionētu – kalpotu cilvēkiem un ekonomikai.

To aprīļa izskaņā notikušajā ikgadējā ceļinieku konferencē secināja aptuveni 250 ceļu nozares speciālisti, amatpersonas un pašvaldību vadītāji. Konferenču galvenās tēmas bija ceļu tīkls un nozares finansējums.

Valsts ceļu diagnoze

Esošo situāciju nozarē iezīmēja VAS "Latvijas Valsts ceļi" (LVC) valdes priekšsēdētājs Jānis Lange. Viņš uzsvēra, ka nākamo divu gadu laikā tiks ieguldīts viss ceļiem pieejamais ES finansējums. 2018. gadā no ES valsts ceļiem tiek prognozēti 114 milj. eiro, 2019. gadā – 69 milj. eiro, un līdz ar to ES finansējums 2014.-2020. gadu periodam būs beidzies. Ja nekas nemainīsies,

2020. gadā valsts ceļu tīkla remontdarbiem būs pieejami vien 75 milj. eiro, par kuriem iespējams saremontēt 450 km asfalta un grants ceļu.

LVC ir aprēķinājuši, ka normatīvi ceļiem nepieciešamais finansējums ik gadu ir 720 milj. eiro, taču reāli tiek saņemts 4,5 reizes mazāk. Par 720 milj. eiro gadā būtu iespējams strādāt uz 2000 km ceļu, savest kārtībā 40 tiltus un investēt satiksmes drošības projektos, un rezultātā valsts ceļus 10 gadu laikā būtu iespējams savest kārtībā.

Pērn satiksmes intensitāte uz valsts ceļiem ievērojami pieauga – līdz 5832 automašīnām diennaktī – un pārsniedza pirmskrīzes gadu līmeni.

Šogad 1.ceturksnī satiksmes intensitāte pieaugusi vēl par 6,3%. Diemžēl Latvijā ceļu lietotāju nomaksātie nodokļi nav piesaistīti autoceļu finansējumam. Katru gadu finansējums valsts ceļu tīklam tiek piešķirts, pieņemot politisku lēmumu par valsts budžetu. Līdz šim atvēlētais finansējums ir bijis gandrīz četras reizes mazāks, nekā ceļu lietotāji reāli budžetā iemaksā.

Jānis Lange norādīja, ka, saglabājot *status quo* un neko nemainot nedz valsts finansējumā, nedz ceļu tīklā, ceļu stāvoklis turpinās pasliktināties, un tuvāko gadu laikā nebūs iespējams savest kārtībā esošo ceļu tīklu.

Eiropas Komisijas pārstāvniecības Latvijā vadītājas vietnieks Andris Kužnieks konferencē norādīja, ka transporta nozare ES valstīs veido 4,8% no kopējās ekonomikas vērtības, un tā bez šaubām ir viena no prioritātēm visā ES. Galvenie atslēgas vārdi ceļu nozarē ES ir konkurētspēja un ilgtspēja. Ir aprēķināts, ka uz 2030. gadu ES finanšu vajadzības transporta sektorā būs 700 miljardi eiro, ko ar ES fondiem atrisināt nav iespējams, tādēļ alternatīvus risinājumus ceļu finansēšanā izskata arī citās valstīs. Tomēr valstīm ir jāspēj risināt infrastruktūras jautājumus pašām, jo ir visai liela iespējamība, ka no Eiropas Komisijas uzsvars turpmākajos gados būs uz finanšu instrumentiem, piemēram, tā saucamo *Junkera plānu*.

Akcīzes nodoklis un Autoceļu fonda atjaunošana

Auditoru kompānija *KPMG Baltics* izvērtēja visas valsts ceļu finansēšanas iespējas un savu redzējumu izklāstīja konferencē dalībniekiem.



Konsultanti iesaka atjaunot Autoceļu fondu, palielinot akcīzi un novirzot palielinājumu šajā fondā. Fondā būtu jānovirza arī ieņēmumus no autoceļu lietošanas nodevas (vinjetes) un transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļa.

Pērn par vinjeti iekasēti 18 milj. eiro, bet no transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļa ieņēmumi sasniedza 84 milj. eiro. Ja akcīzes nodokli naftas produktiem palielinātu par 10%, tad papildus veidotos aptuveni 47 milj. eiro lieli ieņēmumi (pērn iekasēti 466 milj. eiro). Tas kopumā veidotu aptuveni 149 milj. eiro lielu finansējumu, kas atbilst pašreizējam valsts budžeta finansējumam valsts autoceļiem.

Eksperti norāda, ka svarīgākais, paaugstinot akcīzes nodokli, ir nodrošināt procesa caurspīdīgumu, lai autovadītājiem, kuri maksās paaugstināto nodokli, nebūtu šaubu par samaksātā nodokļa izlietojumu.

Swedbankas galvenais ekonomists Mārtiņš Kazāks

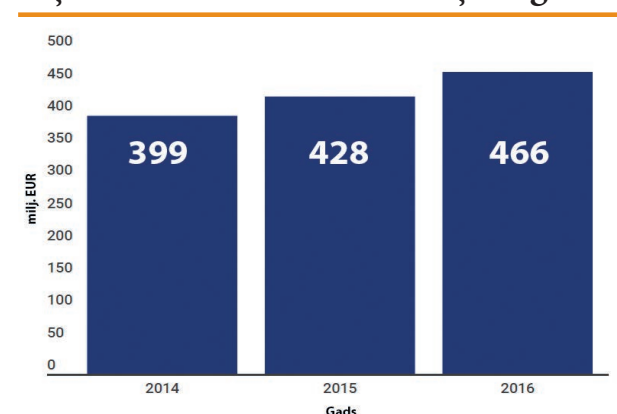
konferencē uzsvēra, ka akcīzes nodokli ir relatīvi vienkārši iekasēt. Iekasēto nodokļu apjoms, salīdzinot ar kaimiņvalstīm, Latvijā ir līdzīgs, bet valsts budžeta ceļiem novirzītā nauda – mazāka. Viņš arī atzīmēja, ka būtu labāk, ja nodokļa samaksa būtu ciešāk saistīta ar konkurētu valsts pakalpojumu – ceļu remontdarbiem.

Aizņēmums vai maksas ceļi?

Par aizņēmumu kā finansējuma avotu valsts ceļu tīkla uzturēšanai un attīstībai var runāt tikai tad, kad ir izveidots ilgtspējīgs finansējuma modelis valsts budžeta un nodokļu sistēmas ietvarā. Tādi ir KPMG speciālistu secinājumi.

“Lai investori vai institūcijas būtu ieinteresētas

Ieņēmumi no akcīzes nodokļa degvielai



https://www.vid.gov.lv/sites/default/files/degvielas_aprite_2016_12.pdf



Finanšu ministrijas Fiskālās politikas departamenta direktors Nils Sakss

Aizņemšanās ceļiem nav reāla. Mēs kā valsts principā nedrīkstam pārāk daudz aizņemties un dzīvot uz nākamo paaudžu rēķina. Ja problēma būtu aizņemšanās, nevis deficīts, Valsts kase pati varētu aizņemties. Mums ir liela valsts un maz iedzīvotāju, tāpēc ceļi mums ir jāuztur pašiem par savu naudu un beigu beigās pašiem par ceļiem būs vien jāsamaksā.



Satiksmes ministrs Uldis Augulis

Ir “uzzīmēti” dažādi plāni, bet diemžēl, kopējā budžeta ietvarā lemjot par prioritātēm, mēs pie šiem plāniem nepieturamies. Atjaunotās brīvvalsts laikā ceļi netika pienācīgi uzturēti, un to nav iespējams atrisināt ātri un vienkārši. 26 gados ir radies liels “caurums”, un lai to aizlāpītu, vienkārša risinājuma nav. Kaut ko sagraut var ātri – tā notika tad, kad likvidēja Autoceļu fondu. Tagad atjaunot sistēmu ir daudz grūtāk.

dot aizdevumu Latvijas ceļu remontdarbiem, tiem ir nepieciešama skaidri iezīmēta finanšu plūsma, no kuras šo aizdevumu valsts atdos,” uzsvēra KPMG Baltics pārstāvis Edgars Voļskis.

Kā iespējamos finansējuma avotus valsts budžeta un nodokļu sistēmas ietvaros konsultanti min akcīzes nodokļa palielināšanu un šī palielinājuma novirzīšanu valsts ceļiem, izveidojot Autoceļu fondu, kā arī maksas ceļu ieviešanu.

Aizdevums var būt no valsts uzkrājumiem vai emi-

inventarizāciju – apzinot visus valsts, pašvaldību, mežu un privātos ceļus. LVC jau pērn pārskatīja valsts vietējo ceļu tīklu un secināja, ka apmēram 4000 km valsts ceļu nav stratēģiskas nozīmes, un tos varētu nodot pašvaldībām. Tomēr šāda ceļu nodošana nevar notikt piespiedu kārtā, tam jābūt labprātīgi.

LVC valdes priekšsēdētājs Jānis Lange vērsa konferencēs diskusijas dalībnieku uzmanību uz to, ka 20 gadu laikā mēs esam ieguldījuši tikai valsts galvenajos un reģionālajos ceļos, jo tie tiek izmantoti

savienības priekšsēdētājs Andris Jaunslēinis uzskata, ka nedrīkstētu būt tā, ka mežinieki dzīvo kā valsts valstī un savus plānus nesaskaņo ne ar vienu. LVM pārstāvis gan uzsvēra, ka mežos ceļi ar nodomu tiek veidoti necaurbraucami, lai samazinātu zādzības un malumedniecību, tāpēc mežu ceļu tikls būtiski atšķiras no valsts vai pašvaldību ceļiem. Mežinieku galvenais mērķis ir efektivitāte un peļņa tautsaimniecībai. Turklāt mežu ceļi tiek uzturēti par VAS “Latvijas valsts meži” līdzekļiem.

stundās, riņķojot un savācot bērnus no katras mājas, bet sabiedriskais transports tajā laikā brauc pustukšs. Ulmaņlaikā celtās Mežgaļu skolas 4 km apkārtnē nav deklarēts neviens iedzīvotājs, un, apvienojot novada skolas, tiktu gan sakārtota izglītības infrastruktūra, gan būtu iespējams optimizēt ceļu tīklu.

Eksperts uzskata, ka publiskie pakalpojumi jāizvieto tur, kur rodas pievienotā vērtība. Piemēram, ir zināms, ka 46% reģistrēto saimniecību ražo tikai pašpatēriņam. Ceļu gadījumā jārunā par efektīviem ieguldījumiem, gudru resursu pārvaldīšanu, par to, kā ar mazāku naudu izdarīt vairāk, puda Turlajs.

Ir skaidrs, ka ceļu tikls lielā mērā nosaka valsts attīstību, tas nav tikai vienas nozares jautājums. Sabiedriskās domas aptaujas uzrāda, ka 86% iedzīvotāju uzskata, ka ceļiem ir jābūt vienai no valsts budžeta prioritātēm. To pierāda arī fakts, ka ar katru gadu ceļinieku konferences tiek arvien kuplāk apmeklētas, šogad uz uzaicinājumiem atsaucas arī vairāki Saeimas deputāti. Šopavasār stipri pieauga arī sabiedrības spiediens, ko, cerams, saklausīs arī tie, kas pieņem lēmumus par valsts budžeta prioritātēm.



Swedbank galvenais ekonomists Mārtiņš Kazāks

Akcīze vienkārši tiek uzverta kā veids – kā iekasēt naudu. Vai tam tā būtu jābūt? Motivācija maksāt pieaug, ja ir ciešāka sasaiste ar pakalpojumu, un, ja cilvēks maksā par degvielu un daļa no tās summas aiziet ceļu remontdarbiem, tas ir labi.

Ja skatāmies uz piešķirtās naudas apjomu, tad Latvijā ceļiem piešķirtais apjoms ir mazāks nekā kaimiņvalstīs. Vienlaicīgi kopējā iekasēto nodokļu masa ir stipri līdzīga kā Lietuvā un mazāka nekā Igaunijā. Jautājums ir – kādā veidā budžets tiek sadalīts un cik efektīvi. Nevar cerēt, ka visu, ko mums vajadzēs, varēs aizņemt, un ar to vien ceļu problēmu “savākt” nebūs iespējams.



Domnīcas Certus vadītājs Vjačeslavs Dombrovskis, PhD

Jo vairāk nodokļu maksātāju, jo vieglāk ceļus uzturēt. Tāpēc ir jārunā par “lielo bildi”, par ekonomikas izaugsmi, lai apturētu cilvēku aizbraukšanu. Lietuvā ceļu ir tikpat, cik mums, bet nodokļu maksātāju divreiz vairāk, viņiem ir vieglāk savus ceļus uzturēt. Beļģijā ceļu ir mazāk, bet cilvēku piecreiz vairāk. Vienlaicīgi, ceļi ir uzskatāms piemērs tam, ka skopais maksā divreiz. Ja savlaicīgi iegulda ceļu uzturēšanā, 1 kilometrs ceļa 24 gadu laikā izmaksā 450 tūkstošus eiro un kapitālais remonts jātaisa vien pēc 40 gadiem, ja ceļu neuztur, bet tikai lieto, kapitālais remonts jātaisa jau pēc 24 gadiem, un tas izmaksā 900 tūkstošus eiro. Turklāt 14 gadus ir jābrauc pa sliktu ceļu.

Diskusijas “Papildu finansējums ceļiem – salāgojot vajadzības ar iespējām” dalībnieki: (no kreisās) Swedbank galvenais ekonomists Mārtiņš Kazāks, Finanšu ministrijas Fiskālās politikas departamenta direktors Nils Sakss, satiksmes ministrs Uldis Augulis, VAS “Latvijas Valsts ceļi” valdes priekšsēdētājs Jānis Lange, Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameras prezidents Aigars Rostovskis, domnīcas Certus vadītājs Vjačeslavs Dombrovskis, PhD



Tikmēr Lietuvā šogad noasfaltēs 815 km grants autoceļu

Lietuvieši nekad nav paļāvušies tikai uz ES finansējumu, un valsts budžeta līdzekļi valsts ceļiem arī krīzes laikā netika samazināti. Šogad no valsts ceļiem pieejamajiem 590 miljoniem eiro valsts budžeta daļa ir 499 milj. eiro, un ES finansējums ir tikai viena sestā daļa jeb 91 milj. eiro. Lietuvas Ceļu administrācijas direktors Egidijus Skrodenis konferencē norādīja, ka administrācija patlaban ir piesaistījusi konsultantus arī alternatīvo finansēšanas modeļu izvērtēšanai.

Lielāko daļu Lietuvas ceļu budžeta veido ieņēmumi no akcīzes nodokļa – 377 milj. eiro., 71 milj. eiro ir iepirkumos ietaupītie līdzekļi, 37 milj. eiro – ienākumi no nodevas par ceļu lietošanu jeb eirovinjetes, bet vēl 12 milj. – no kravas auto nodevas.

Galvenā Lietuvas Ceļu administrācijas prioritāte ir VIA Baltica posmu pārbūve par automaģistrāli. Šis projekts ir sācies 2015. gadā un to plānots realizēt līdz 2022. gadam, un kopējās izmaksas sasniegs 950 miljonus eiro.

Lietuvieši arī atšķirībā no Latvijas īpašu uzmanību pievērš grants ceļiem. Šogad Lietuvas Ceļu administrācija plāno noasfaltēt 815 km valstij piederošo grants ceļu. Pērn Lietuvā sāka grants ceļu asfaltēšanas programma, kas paredz veikt darbus uz 500 km grants ceļu posmos, kas nav garāki par 3 km. Programmai ir dots neformāls nosaukums “Zebra”, jo tā paredz veikt darbu tai skaitā uz ceļiem, kur atsevišķos posmos ir grants segums, bet citos – asfalta, noasfaltējot grantētos posmus. Lietuvas Ceļu direkcijas speciālisti uzskata, ka pielietot tradicionālo asfalta seguma konstrukciju uz ceļiem ar zemu noslogojumu un mazu intensitāti ir pārāk

dārgi, tāpēc kopš 2012. gadā tika grants ceļi tiek asfaltēti ar tā saucamā mīkstā asfalta virskārtas metodi. Tā paredz asfalta iekļāšanu 4,5 cm biežumā uz šķembu pamatkārtas. Pērn mīksta asfalta tika uzklāta 324 km ceļu ar satiksmes intensitāti virs 500 automašīnām dienā.

Sadarbībā ar Zemkopības ministriju Lietuvas Ceļu administrācija pērn ir uzsākusi projektu, kura ietvaros plānots noasfaltēt ceļus, kas ved cauri 115 ciemiem (no pilsētas zīmes līdz zīmei). Gan Lietuvas Ceļu administrācija, gan Zemkopības ministrija katra šajā projektā iegulda 16 milj. eiro.

Arī kaimiņvalstī tiek veikta ceļu inventarizācija. 2016. gadā Transporta un Ceļu izpētes institūts novērtēja valsts nozīmes ceļu funkcionālos

mērķus un pārdali atbilstoši sekojošiem kritērijiem: iedzīvotāju skaits ciemā, gada vidējā satiksmes intensitāte, ilgtspējīga reģiona attīstība (valsts ceļu ar grants segumiem īpatnība), sabiedrības pieprasījumi, ekonomiskā novērtējuma rezultāti un pašvaldību prioritātes. Novērtējot valsts ceļus, tika izvēlēti 1400 km, kuru pie attiecīga politiskā lēmuma varētu nodot pašvaldībām.

Kaimiņi jau arī sāk domāt par nākotnes tehnoloģijām un pilotprojekta ietvaros līdz 2018. gadam atsevišķus ceļu posmus ar kopējo garumu 100 km gatavoja adaptēt autonomajām automašīnām. 2018. gadā elektroautomobiļu uzlādes stacijas uz galvenajiem autoceļiem būs pieejamas ik pēc 50 km, kopumā uz valsts ceļiem uzstādot 26 šādas stacijas.

tējot valsts obligācijas. Tāpat aizņemties ir iespējams no starptautiskajām finanšu institūcijām vai pensiju fondiem.

Saskaņā ar E.Voļska teikto, var uzskatīt, ka Latvijā jau ir maksas ceļi, jo kravu pārvadātāji maksā autoceļu lietošanas nodevu jeb vinjeti. Savukārt satiksmes ministrs Uldis Augulis norādīja, ka maksas ceļu ieviešana, kā tas notiek citviet pasaulē, kad ceļš tiek uzbūvēts par privātajiem līdzekļiem un pārvietojšanās pa to notiek par maksu, tuvākajā laikā noteikti netiks ieviesta. Nav paredzēts arī ieviest autoceļu lietošanas nodevu jeb vinjeti vieglajām automašīnām.

Ceļu tīkla pārskatīšana

Valsts autoceļu tīkls nav būtiski mainījies kopš 1991. gada un ir 20 122 km garš. Turpretī iedzīvotāju skaits pa šo laiku, atbilstoši oficiālai statistikai, ir sarucis par 682 tūkst. Satiksmes ministrija LVC uzdevusi līdz gada beigām veikt visu ceļu

visintensīvāk, bet vietējos ceļus līdzekļi ieguldīti praktiski netika.

VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs” valdes priekšsēdētājs Vladimirs Kononovs uzskata – “ja kādā vietā dzīvo cilvēki, tad tur ir jābūt ceļam”. Tomēr “mirušajos” ciematos, kur cilvēku vairāk nav, ceļus varbūt var arī neuzturēt. Viņš ir pārliecināts, ka Latvijā nebūs iespējams noasfaltēt visus ceļus, tāpēc vairāk jādomā par lētāku tehnoloģiju izmantošanu, piemēram dubulto virsmas apstrādi, kuru šogad plānots veikt uz 60 km valsts grantēto autoceļu.

Salacgrīvas novada domes priekšsēdētājs Dagnis Straubergs norādīja: “Pašvaldības ceļus neoptimizē, jo formula ir: mazāk ceļu – mazāk naudas”. Viņaprāt, ir jādod iespēju pašvaldībām optimizēt ceļu tīklu, saglabājot esošo finansējumu.

Daļu kritikas saņēma VAS “Latvijas valsts meži” (LVM), jo viņi savu mežu ceļu tīklu attīsta, neņemot vērā pārējo ceļu tīklu. Latvijas Pašvaldību

Vajadzīgs komplekss risinājums

Konferences diskusiju dalībnieki bija vienisprātis – ceļu tīkla problēmai vajadzīgs komplekss risinājums. Ir jādomā gan par to, kā ceļu remontdarbus finansēt, gan par to, kurus ceļus un kā uzturēt.

Mārtiņš Kazāks norādīja, ka ceļinieki vieni paši nevar radīt realistisku plānu. Ir nepieciešams ņemt vērā ļoti daudzus aspektus, nozarēm, ministrijām ir jāsežās pie viena galda un jārunā.

“Karšu izdevniecības Jāņa sēta” galvenais redaktors, ekonomģeogrāfs Jānis Turlajs uz kartes uzskatāmi parādīja, ka Latvijā ir piemēri neefektīviem skolēnu un pasažieru pārvadājumiem, kurus būtu lietderīgi sakārtot un tad būtu skaidrs, kuri ceļi ir prioritāri. Izpētot Bauskas novada Mežgaļu skolas apkārtnes skolēnu autobusa un sabiedriskā transporta maršrutus, tika secināts, ka 7 km attālumu, piemēram, skolas autobuss veic gandrīz divās



Lietuvas Ceļu administrācijas direktors Egidijus Skrodenis.

Fotoziņa

Eksperti vērtē ceļu nozares Gada balvas pretendētus

Ilgadējās ceļu nozares Gada balvas pretendentu veikto atjaunošanas un pārbūves darbus aprīļa izskaņā klātienē vērtēja ekspertu komisija, kurā strādā Latvijas, Lietuvas un Igaunijas speciālisti.



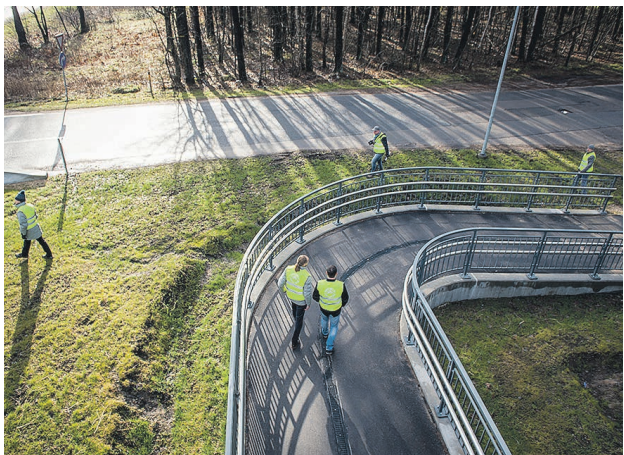
Vērtēšanas komisija: (no kreisās) Gada balvas projekta koordinators Voldemārs Šķēle, ceļu un tiltu būvzinieris, bijušais 8CBR galvenais inženieris Juris Anitens, ceļu būvzinieris, Transportbūvju inženieru asociācijas valdes loceklis, SIA "E.Daniševksa biroja" valdes loceklis Elmārs Daniševskis, Lietuvas Ceļu administrācijas pārstāvis Eduards Grinaveckas, Igaunijas Ceļu administrācijas pārstāvis Heiti Popp, VAS "Latvijas Valsts ceļi" Projektu kvalitātes audita daļas vadītājs Juris Tauriņš un Rīgas Tehniskās universitātes Būvniecības fakultātes dekāns profesors Juris Smirnovs.



Komisijā darbojas arī Lietuvas un Igaunijas Ceļu administrācijas pārstāvji.



Ilgadējās Gada balvas piecās nominācijās šogad tiks pasniegtas 19. maijā. Pieci posmi pretendē uz pērn labāko atjaunoto ceļu segumu, četri – uz labāko posma pārbūvi un trīs – par labāko pērn pārbūvēto tiltu un ceļu pārvadu.



Tāpat Gada balvu pasniegs par mūža ieguldījumu un ceļu posmu, kuru par labāko balsojumā atzīs autobraucēji.

Balsošana VAS "Latvijas Valsts ceļi" mājaslapā www.lceli.lv un portālā www.iauto.lv notiek līdz 15. maijam.

Dzīvnieki uz ceļa

Šogad februārī notikušais ceļu satiksmes negadījums uz Jelgavas šosejas, kad vieglā automašīna sadūrās ar alni, ir aktualizējis jautājumu par tehniskajiem risinājumiem, kuri varētu pasargāt no šādiem negadījumiem.

Dažādās pasaules valstīs šī problēma tiek risināta atšķirīgi, un pat trijās Baltijas valstīs pieeja ir dažāda. Igaunijā gar valsts ceļiem dzīvnieku žogi ir uzstādīti vien 12 kilometru garumā, savukārt Lietuvā – vairāk kā 650 kilometru garumā. Latvijā dzīvnieku žogi ir uzstādīti gar trijiem galvenās nozīmes valsts ceļiem posmos ar kopējo garumu virs 60 kilometriem.

VAS Latvijas Valsts ceļi (LVC) satiksmes drošības speciālisti skaidro, ka, tikai uzstādot dzīvnieku žogus, nav iespējams risināt problēmu ar dzīvnieku nokļūšanu uz autoceļiem un pasargāt autovadītājus no sadursmēm. Tāpat arī nav tādu risinājumu, kas ļautu 100% novērst jebkādu iespēju dzīvniekiem nokļūt uz ceļa.

Valstīs ar attīstītu ekonomiku, cenšoties pasargāt autovadītājus no dzīvniekiem un otrādi, gar ceļiem tiek būvētas īpašas inženiertehniskās būves, kas sastāv no žoga, dzīvnieku pārejām, tunelēm, tramplīniem un citiem tehniskajiem risinājumiem. Šādu būvju celtniecībai ir nepieciešams ievērojams finansējums, kas Latvijā valsts ceļu tīkla pārvaldīšanai nav pieejams.

Dažādi viedokļi par dzīvnieku žogu uzstādīšanu ir arī vides speciālistiem: žogi bez

minētajām pārejām, tunelēm un citiem tehniskajiem risinājumiem var bloķēt dzīvnieku migrācijas takas, kas savukārt var ievērojami ietekmēt dabas līdzsvaru.

Latvijā valsts autoceļu tīkls ir vairāk kā 20 000 kilometru garš, liela daļa ceļu iet caur mežiem. Pēdējo piecu gadu ceļu satiksmes negadījumu statistika liecina, ka negadījumos uz valsts autoceļiem visvairāk iet bojā mazāk aizsargātie ceļu satiksmes dalībnieki – gājēji un velosipēdisti. Uzturot valsts autoceļu tīklu ierobežota finansējuma apstākļos, nav iespējams realizēt visus nepieciešamos projektus, un ir jāizvēlas prioritātes. Tāpēc, lemjot par satiksmes drošības paaugstināšanas projektu realizāciju, prioritāri tiek nodrošināta gājēju un velosipēdistu ceļu izbūve, tiek uzstādīts apgaismojums un izbūvēti divlīmeņu šķērsojumi. Šādu risinājumu mērķis ir maksimāli atdalīt gājējus no automašīnām. Gan Valsts policijas, gan CSDD eksperti norāda, ka tieši gājējiem piemērotas infrastruktūras neesamība ir viens no lielākajiem ceļu satiksmes negadījumu riskiem.

Atbilstoši ceļu satiksmes negadījumu statistikai, piecu gadu laikā no 2012. līdz 2016. gadam ceļu satiksmes



negadījumos uz valsts autoceļiem kopumā gāja bojā 916 cilvēki, no tiem 324 bija gājēji un 63 velosipēdisti. Savukārt sadursmēs ar dzīvnieku gājūši bojā pieci autobraucēji.

Dzīvnieku žogi Latvijā ir uzstādīti uz Tallinas šosejas (A1) Saulkrastu apvedceļa posmā, uz atsevišķās vietās Bauskas šosejas (A7) un uz autoceļa Tinūži–Koknese (P80) ne visā tā garumā. Šie žogi uzstādīti ES fondu līdzfinansēto projektu ietvaros laikā no 2006. līdz 2013. gadam. Žogi ir uzstādīti vietās, kur ceļš robežojas ar mežu un ir liela varbūtība, ka dzīvnieki varētu iznākt uz ceļa.

Domājot par mazāk aizsargāto satiksmes dalībnieku drošību un to, lai nepieļautu, ka cilvēki šķērso ātrgaitas šosejas ar četrām braukšanas joslām, vietās, kur ir izbūvēti gājēju tunelī, uz ceļa vidus ass tiek uzstādīti žogi. Tie nepieciešami, lai nodrošinātu, ka ceļa šķērsošanai cilvēki izmanto tieši tunelī, nevis mēģina iet pāri ātrgaitas autoceļam. Diemžēl prakse rāda, ka bez šādiem nožogojumiem cilvēki turpina šķersot ceļus neatļautās vietās, kā rezultātā var notikt īpaši smagi ceļu satiksmes negadījumi. Šādi šķēršļi ir uzstādīti Jūrmalas šosejas, uz Jelgavas šosejas (A8), uz Daugavpils šosejas (A6)

un Vidzemes šosejas (A2). Uz A2 ir no 12,6-14km (aptuveni), A2 21-23km (aptuveni), A6 ~25km, A5 ~27,2km un ~40km.

Ir izskanējusi doma, ka, ierobežojot cilvēku kustību uz ātrgaitas ceļiem, žogi būtu jābūvē abās ceļa pusēs, nevis ceļa vidū. Taču šāds risinājums var būt vēl bīstamāks. Jo jebkurš žogs, arī gadījumā, ja tas tiek būvēts abās ceļa pusēs, kādā vietā beidzas un nav iespējams izslēgt, ka uz šādi nožogota ceļa nokļūst dzīvnieks. Un tādā gadījumā, ja ceļš no abām pusēm ir norobežots ar žogu, nokļūstot uz tā, dzīvnieks panāk var pārvietoties no viena žoga uz otru, skrāidēt un haotiski šķērsot ceļu vairākkārt, nespējot izkļūt no šādām sava veida lamatām.

Lai uzturētu valsts autoceļu tīklu un veiktu normatīvi nepieciešamos autoceļu atjaunošanas darbus, ik gadu būtu vajadzīgi 670 miljoni eiro, taču pēdējo piecu gadu laikā kopējais ilgadējais finansējums autoceļiem ir bijis robežās no 215 līdz 280 miljoniem eiro. Strādājot ierobežota finansējuma apstākļos, būvdarbi un satiksmes drošības uzlabošanas projekti tiek plānoti un realizēti prioritārā secībā, izvērtējot un analizējot arī ceļu satiksmes negadījumu statistiku.

Ceļiem piesaista papildu naudu

Turpinājums. Sākums 3. lapaspusē.

Vislielākā ceļa segas noslodze*** valstī ir tieši uz autoceļa Rīga–Bauska–Lietuvas robeža (Grenctāle) (A7). Šo ietekmi rada kravas transports (vilcēji ar puspiekabēm un kravas transports ar piekabi), kas intensīvi brauc pa Bauskas šoseju.

Satiksmes intensitāte uz Bauskas šoseja no Rīgas līdz blīvi apdzīvotajai Ķekavai ir ap 17 000 automašīnām dienā. Salīdzinājumam – uz Liepājas šosejas nevienā posmā satiksmes intensitāte nepārsniedz 10 000. Bauskas šoseja ietilpst TEN-T tīklā, un satiksmes intensitāte uz šī ceļa trīs reizes pārsniedz smagā transporta optimālo skaitu, tādējādi būtiski pārsniedzot esošā ceļa caurlaides spēju.

Liela segas noslodze ir viens no iemesliem, kāpēc tiek realizēts Ķekavas apvedceļa projekts.

* Eiropas Stratēģisko investīciju fonda (EFIS) jeb t.s. Junkera plāna mērķis ir veicināt dzīvotspējīgu ieguldījumu finansēšanu Eiropā. Šajā fondā pieci miljardi eiro kapitāla nāks no Eiropas Investīciju bankas, savukārt

16 miljardi eiro būs garantiju fonds. Garantiju fondam astoņus miljardus piešķirs no ES budžeta. Iecerēts, ka sākotnējais ieguldījums papildu investīcijās ļaus piesaistīt vairāk nekā 300 miljardus eiro.

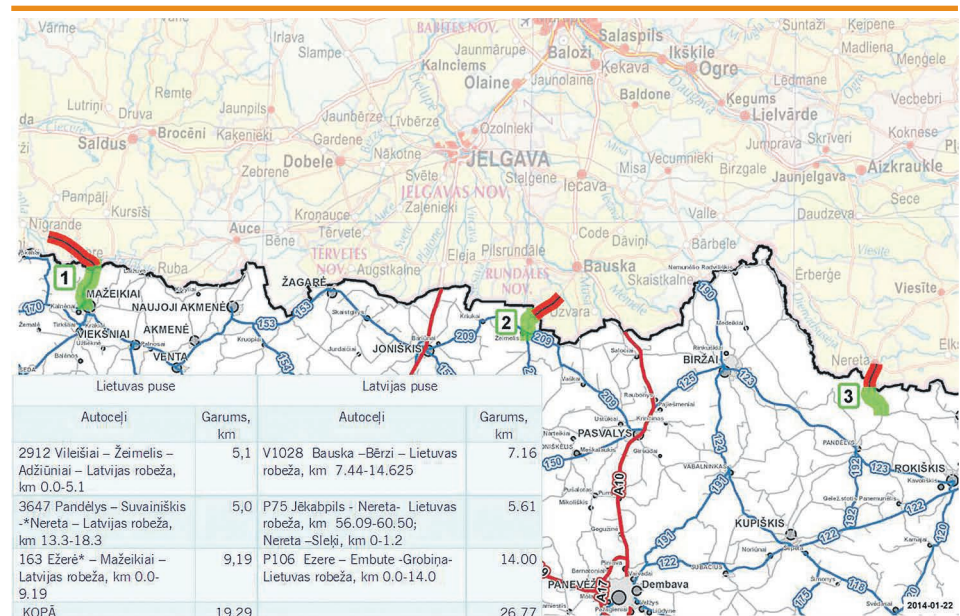
** Kā zināms 2016. gada 1. martā Ministru kabinets pieņēma lēmumu

par publiskās un privātās partnerības iepirkuma procedūras veikšanu valsts galvenā autoceļa projekta E67/A7 Ķekavas apvedceļš īstenošanai. Projekta mērķis ir izbūvēt Ķekavas apvedceļu autoceļa E67/A7 posmā vairāk nekā 17 km garumā, padarot šo ceļu posmu par divbrauktu vju

ceļu. Ķekavas apvedceļa būvniecība notiks, piemērojot publiskās un privātās partnerības modeli, investīciju periodā piesaistot valsts budžetam alternatīvu finansējumu.

*** Ceļa segas noslodzi mēra, pārreķinot satiksmes plūsmu ekvivalentās 10 tonnu asi.

INTERREG programmas ietvaros plānoto pārrobežu ceļu pārbūve



CSDD aicina skolēnus konkursā apgūt satiksmes noteikumus

Lai uzlabotu skolēnu zināšanas un prasmes ceļu satiksmes drošībā, jau 24. gadu pēc kārtas Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) rīko konkursu jauniešiem un topošajiem velosipēdistiem „Jauno satiksmes dalībnieku forums – 2017”. Labākie tiks uz Eiropas mēroga sacensībām, kur aizstāvēs pērn iegūto čempiona titulu.

Sacensību galvenais mērķis – izglītēt jaunus velosipēdistus, tādējādi veicinot drošību uz koplietošanas ceļiem, un radīt izpratni par ceļu satiksmes noteikumiem. Katrs, kurš ir piedalījies un ieguvis jaunas zināšanas un prasmes, pēc tam var justies daudz pārliecinošāk un drošāk mūsdienu aktīvajā satiksmes plūsmā gan pilsētā, gan ārpus tās.

Sacensību dalībniekiem jādemonstrē savas teorētiskās zināšanas par ceļu satiksmes noteikumiem un satiksmes drošību, jāprot sniegt pirmo medicīnisko palīdzību, jāpārzina velosipēda uzbūve, kā arī jāveic praktiskās braukšanas demonstrējums. Sacensībās var tikt piedāvāti papildus uzdevumi, ar kuriem dalībnieki tiks iepazīstināti maču laikā. Šogad ierasto trīs kārtu vietā sacensības norisināsies četrās kārtās: – pirmā kārtā: kopskaitā 32 sacensības notiks Latvijas reģionos no 11. aprīļa līdz 26. maijam. Sacensību norises grafiks atrodams CSDD mājaslapā www.berniem.csdd.lv; – otrā kārtā: reģionālais

pusfināls, notiks no 3. maija līdz 29. maijam. Šīm sacensībām kvalificējas komandas, kuras ieguvušas augstāko novērtējumu Foruma pirmās kārtas sacensībās. Bērna atkārtota dalība Eiropas Jauno satiksmes dalībnieku sacensībās nav pieļaujama; – trešā kārtā: Latvijas fināls, kas norisināsies 1. jūnijā. Tajā piedalīsies komandas, kuras ieguvušas augstāko novērtējumu (1. – 3. vieta) sava reģiona jeb otrās kārtas sacensībās un kurās ir divas meitenes un divi zēni; – ceturtnā kārtā: Foruma trešās kārtas sacensību 1. un 2. vietas komandu dalībnieki ir kandidāti iekļaušanai Latvijas izlasē, kas piedalīsies Foruma Eiropas Jauno satiksmes dalībnieku sacensībās Albānijā 2017. gada septembrī.

Jāuzsver, ka šogad Latvija cīnās par čempiona titulu aizstāvēšanu, jo Eiropas mēroga sacensībās, kas pērn

norisinājās no 2016. gada 15. septembra līdz 2016. gada 18. septembrim Čehijas pilsētā Ūstī pie Labas (Ūstī nad Labem), Latvijas izlase izcīnīja pirmo vietu!

Lai piedalītos sacensībās, skolēniem jābūt dzimušiem 2005. – 2007. gadā, jāizveido četru cilvēku komanda (kuras sastāvā ir ne vairāk kā divi zēni), jāizdomā tās nosaukums un jāpiesakās. Atgādinām, ka komandas dalība sacensībās jāaskaņo ar skolotāju vai citu pieaugušo, un katru komandu uz sacensībām pavada viens vai divi pieaugušie – skolotāji vai vecāki.

Jauno satiksmes dalībnieku foruma satura izstrādē CSDD sadarbojas ar Valsts izglītības satura centru. Sacensības organizē un vada CSDD, tās finansē OCTA, savukārt Latvijas izlases dalību Foruma trešās kārtas sacensībās nodrošina Latvijas Automoto biedrība (LAMB).

Pirmās kārtas pieteikuma anketa: <http://ejuz.lv/csddberniem>
Sacensību nolikums: <http://ejuz.lv/nolikums2016>
Pirmās kārtas norises grafiks: <http://berniem.csdd.lv/index.php/kalendars-forums>

CSDD Biķernieku trases mežā atklāta skriešanas taka

Aprīlī CSDD Biķernieku trases apkārtnē esošajos mežos tika atklāta nomarkēta skrējēju taka. Pieaugot iedzīvotāju interesei par aktīvo dzīvesveidu, CSDD Biķernieku trase aktīvās atpūtas cienītājiem tuvākajā laikā plāno izveidot arī atsevišķu meža trasi velosipēdistiem.



Viens no iemesliem, kāpēc tika izvēlēta tieši šī vieta, bija „Latvijas fakti” veikta pētījuma rezultāti, kas parādīja, ka tuvākā mikrorajona, Mežciema, iedzīvotāji ir aktīvi sportotāji un labprāt dodas arī uz tuvumā esošo Biķernieku trasi.

Saskaņā ar aptaujas rezultātiem gandrīz visi pētījuma dalībnieki (91%) ir apmierināti

ar dzīvi savā apkaimē. Savukārt vairums Biķernieku trases apkārtnē dzīvojošo iedzīvotāju trases esamību savā apkaimē novērtē pozitīvi – divas trešdaļas respondentu (65%) pāduši pozitīvu viedokli un tikai 8% pāduši noraidošu attieksmi pret tās atrašanos viņu dzīvesvietas apkaimē.

Pētījums atklāj, ka Biķernieku trase un tās kompleks

ir uzskatāma par nozīmīgu aktīvās atpūtas vietu iedzīvotājiem apkārtnē iedzīvotājiem – saskaņā ar aptaujas rezultātiem vairāk kā divas trešdaļas respondentu (68%) ir atzinuši, ka paši vai kāds no viņu ģimenes locekļiem pēdējo 12 mēnešu laikā tās teritorijā ir pastaiģājušies vai atpūtušies pie dabas, 62% ir veikuši fiziskās aktivitātes, 43% ir apmeklējuši kādu no trasē rīkotajiem pasākumiem, trešā daļa (36%) ir apmeklējuši CSDD Rīgas Motomuzeju un 21% slēpojuši. Tikai 14% aptaujāto ir atzinuši, ka pēdējā gada laikā Biķernieku trase un/vai muzejs nav apmeklēti.

Lai sportošanu padarītu vēl interesantāku, veselīgāku un patīkamāku, tika nolemts ierīkot skriešanas takas pašā mežā.

Skriešana takas garums ir 3 kilometri. Kas ne mazāk svarīgi – meža takas varēs izmantot arī tad, kad trasē notiks sacensības vai kāds cits pasākums.

Rīgas spīdveja skolai pasniedz desmit jaunus spīdveja motociklus “Jawa”

Aprīlī Rīgas dome Bērnu un jaunatnes centra (BJC) “IK Auseklis” spīdveja skolai nodeva desmit jaunus spīdveja motociklus “Jawa”, kas atjaunotajā Biķernieku spīdveja stadionā ļaus turpināt attīstīt šo aizraujošo un dinamisko motosporta veidu.



Šie motocikli sezonas laikā ļaus organizēt regulārus spīdveja treniņus un organizēt dažāda līmeņa sacensības vēl lielākam skaitam jauniešu.

Sadarbība starp CSDD Biķernieku trasi un BJC “IK Auseklis” ir radījusi iespēju

nodrošināt regulārus treniņus un attīstīt jauniešu motosportu Latvijā. Jau šogad plānots, ka Latvijas čempionātā junioru konkurencē pēc vairāku gadu pārtraukuma varēs no jauna pieteikt komandu no jaunizveidotā

kluba – “Rīga Speedway Club”, kas no Rietumu Bankas Labdarības fonda vadītāja saņēma finansiālu atbalstu jauniešu sporta attīstībai un Pasaules Kausa kvalifikācijas sacensību organizēšanai š.g. 25. jūnijā.

Pērc 2 lētāk!

Logu mazgāšanas šķidrums vasarai KUKANOLS 4L €3.15 (Vienbā parastā cena €2.10, Iepakojuma €1.05)

Auto šampūns ar vasku CarPlan 1L €4.50 (Vienbā parastā cena €4.95, Iepakojuma €1.05)

Grīla kokogles SKOGENS 15L €4.65 (Vienbā parastā cena €2.90, Iepakojuma €1.75)

Grīla aizdedzinašanas šķidrums GUNDEGA 1L €3.80 (Vienbā parastā cena €2.20, Iepakojuma €1.60)

ASTARTE NAFTA

* Visas cenas norādītas ar PVN.
** Akcija spēkā, kamēr prece ir noliktavā.

PASTĀSTI PAR SAREŽĢĪJUMIEM UZ CEĻĀ!

80005555

LVC bezmaksas diennakts tālrunis



Zog autoceļu aprīkojumu



Uz ceļa šķērslis



Beigts dzīvnieks



Slidens ceļš



VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI

Ceļus patiesībā neviens neremontē – bedres vienkārši tiek pārvietotas no vienas vietas uz citu, lai šoferiem būtu grūtāk atcerēties.

* * *

Garām ceļu policijas postenim ar 2000 km/h aiznesas NLO. Jūs domājat, ka policisti bija šokā? Nē, reālā šokā bija citplanētieši, kad nākamajā dienā uz viņu planētu pienāca sods par ātruma pārsniegšanu.

* * *

Satiekas divi draugi.

– Dzirdēju, esi nopircis mašīnu!

– Jā, tas ir tik labi, tagad visu varu paspēt. Iedomājies, šodienas laikā paspēju nomainīt mašīnai eļļu, nopirkt jaunas riepas, aizlaidu uz servisu, lai tās nomainītu, iebraucu pēc tosola un vēl automagātavā. Kā es bez mašīnas to visu paspētu?

* * *

Brauc vīrs mersedesa kabrioletā pa autobāni. Vējiņš pūš, saulīte spīd. Kaifīgi! Spidometrs rāda 130 km/h. Pēkšņi nez no kurienes uzrodas ceļu policijas ekipāža un sāk dzīties pakaļ. Vīrs domā: “Man ir tāāāda mašīna, nenokers!” Iemin grīdā, ātrums aug, policija neatpaliek. Spidometrā jau 160 km/h, policija joprojām turas astē. “Jāstājas un jāpadodas,” nolemj vīrs. Aptur mašīnu, pienāk policists: “Labdien, kungs. Es šodien pēdējo dienu dienestā – dodos pensijā. Ļoti gribu izrakstīt sodu. Ja izdomāsi labu pamatojumu savam ātrumam, atlaidīšu!” “O!” saka kungs, “Lieta tāda, ka pirms nedēļas mana sieva aizbēga no policistiem, es nodomāju, ka jūs gribat man viņu atdot.”

* * *

Jauna meitene ar savu nupat nopirkto mašīnu iekļūst sniega vētrā. Viņa uzreiz atceras tēva teikto: “Ja iekļūsti sniega vētrā, sagaidi sniega tīrītāju un brauc tieši aiz viņa.” Tikko to atcerējusies, meitene pamana sniega tīrītāju un iekārtojas tam aiz muguras. Pēc kādas stundas sniega tīrītājs apstājas, no tā izlec vadītājs, pieiet pie meitenes mašīnas un jautā:

– Kāpēc tu visu laiku brauc man aiz muguras?

– Man tēvs teica, ka sniega vētras laikā jānoslēpjas aiz sniega tīrītāja.

Vadītājs pamāj ar galvu un saka:

– Labi, šo autostāvvietu esam notīrījuši, braucam uz nākamo!



* * *

Krustojumā notikusi avārija. Viens autovadītājs otram jautā:

– Kāpēc tu, kretīn, pagriezīu neparādīji?

– Nafig jārāda, es te vienmēr griežos!

* * *

– Iemācīties braukt ar mašīnu?

– Vēl nē, bet gājējus un riteņbraucējus jau neieredzu.

* * *

Kāds vīrietis lasa avīzi – Losandželosā katru stundu viens cilvēks pakļūst zem mašīnas riteņiem. “Johaidi,” padomāja vīrietis, “vot, nabagam neveicas!”

* * *

Daudz avāriju ir tāpēc, ka šodienas autovadītāji brauc pa vakardienas ceļiem ar rītdienas mašīnām parītdienas ātrumā.

* * *

Nokļūst autovadītājs slimnīcā. Draugi, atnākuši viņu apciemot, jautā, kā tas gadījās. Sirdzējs atbild: “Izbraucu uz trases, viss normāli, braucu, it kā viss normāli; te pēkšņi stabī sāk skriet pāri ceļam.. nu, un viens nepaspēja.”

* * *

Pa kalnu ceļu brauc dzīgits. Braucot cauri nelielam ciematam, nepaspēj nobremzēt un nobrauc cūku. Izkāpj no mašīnas, piesardzīgi apskatās visapkārt, nevienu nav. Ņem cūku un ieceļ mašīnā. Te no kaimiņmājas iznāk vīrs ar bisi rokās: “Tikai nestāsti, ka taisījies cūku uz slimnīcu vest!”

* * *

Melomāns stāv ceļa malā un balso automašīnas, magnetofons visa skaļumā spēlē mūziku. Apstājas mašīna, melomāns pieliecas un saka: “Šef, kāp ārā, padejosim!”

Autobraucēju brīvdienu ceļvedis

MAIJS, 2017

20. maijs
Latvijas Ceļu muzejs un visā Latvijā. **Muzeju nakts**
Šlokenbeka, Milzkalne, Smārdes pag., Engures nov.
Vairāk informācijas:
www.celumuzejs.lv

27. maijs
Kuldīga. **Velofestivāls, velodiena, velonakts**
Vairāk informācijas:
www.velokuldiga.lv

26.–28. maijs
Ceriņu dārzs, Dobele
Ceriņu svētki 2017

20.–21. maijs
Promenāde, Liepāja
Livas ciema svētki

13. maijs
Liepāja. **Tvida brauciens**
Brauciens ar velosipēdiem pa pilsētas ielām 30. gadu tvida apģērbā

27. maijs
Grobiņa. **Seeburg Viking Festival**. Vairāk informācijas:
grobinasturisms.lv

20. maijs
pulksten 14, Sauleskalna estrāde, Talsi. **Lielkoncerts Lielais blieziens Talsos 2017**
Ieejas maksa: € 7

13.–14. maijs
Rīga. **Lattelecom Rīgas maratons**. Vairāk informācijas:
www.lattelecomrigasmaratons.lv

20. maijs
pie estrādes, Strenči
20. Gaujas plostnieku svētki. Gadatirgus, kultūras programma, aktivitātes bērniem un zaļumballe

6. maijs
pulksten 21–00, Gaujas stāvo krastu sajūtu parks, Valmiera. **Maģiskā sajūtu nakts**. Ieejas maksa: € 5–7

5.–6. maijs
pulksten 9–18, Svētuku laukums, Sigulda.
14. Stādu parāde Siguldā

26.–28. maijs
Siguldas novads. **Siguldas novada svētki**. Vairāk informācijas:
www.sigulda.lv

6. maijs
Sporta un atpūtas komplekss Zelta Zirgs, Ķegums. **MXGP of Latvia Solo Motocross World Championship 2017**.
Ieejas maksa: no € 20

20. maijs
pulksten 18.45, Stadions “Lokomotive”, Daugavpils
Latvian FIM Speedway Grand Prix. Ieejas maksa: € 6–39



13. maijs
Tērvetes dabas parks
Pasakas modināšanas svētki. Ieejas maksa: no € 3

26.–28. maijs
Jelgava. **Jelgavas pilsētas svētki**. Vairāk informācijas:
www.jelgava.lv

14. maijs
Mežotne, Mežotnes pilskalns, Bauskas nov., Rundāles pagasts.
Mežotnes pilskalns svētki
20. maijs
pilsdrupas, Koknese.
Sama modināšanas svētki

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

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

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

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

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