



Oktobris 2017

autoceļu dzīve



Uldis Augulis: "Papildu 25 miljonus eiro novirzīsim vietējo ceļu sakārtošanai".

[---> 5. lappuse]

LPS priekšsēdis **Gints Kaminskis:** "Ceļi ir galvenais reģionālās attīstības stūrakmens. Pie labiem ceļiem iedzīvotāji neaizplūst, attīstās uzņēmējdarbība, ceļas īpašumu vērtība."



[---> 3. lappuse]

Vai būs nauda autoceļiem?

Ko Saeimā pārstāvētās partijas domā par Autoceļu fondu un papildu finansējumu ceļiem



Augusta plūdos bojāti vairāk nekā 150 valsts ceļu posmi, radot 1,3 milj. eiro zaudējumus.

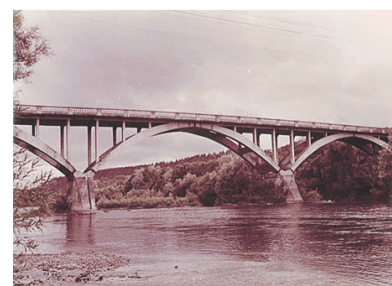
[---> 2. lappuse]

Darbu sāk četri stacionārie fotoradari – kopumā Latvijā darbojas 52.

[---> 7. lappuse]

Pēc rekonstrukcijas atklāj tiltu pār Gauju Siguldā.

[---> 6. lappuse]



Īsumā

Augusta plūdos bojāti vairāk nekā 150 valsts autoceļu posmi

Augusta beigās notikušie plūdi Latgales reģionā skāruši vairāk nekā 150 valsts autoceļu posmus, radot zaudējumus 1,3 milj. eiro (ar PVN) apmērā. Plūdos visvairāk cietuši Rēzeknes, Baltinavas, Kārsavas un Balvu novadā esošie valsts autoceļi. Zaudējumi visvairāk cietušajam novadam:

Rēzeknes novads –	388 188.56 eiro;
Baltinavas novads –	229 806.10 eiro;
Kārsavas novads –	175 312.92 eiro;
Balvu novads –	164 732.35 eiro.

Lai atjaunotu autoceļus pēc plūdiem, tika veikta un turpinās caurteku atjaunošana, nogāžu nostiprināšana, izskalojumu aizbēršana, seguma dilumkārtas atjaunošana, ceļa sāngrāvju nostiprināšana, barjeru sakārtošana, ceļa klātnes atbrīvošana no lauztiem kokiem un citi darbi. Plūdu sekas tiek novērtētas maksimāli īsā laikā, lai ceļus sakārtotu un sagatavotu ziemas uzturēšanas darbu veikšanai.

To, kādi darbi būs nepieciešami, lai atjaunotu valsts autoceļus, kas cieta otrajos plūdos, kuri notika jau septembrī, varēs aprēķināt tad, kad kritīsies ūdens līmenis un autoceļi vairs nebūs zem ūdens.

“Balta” atlidzības par sadursmēm ar dzīvniekiem izmaksājusī nepilnu miljonu

Šogad līdz augustam apdrošināšanas sabiedrība “Balta” atlidzības par sadursmēm ar dzīvniekiem bojātiem

transportlīdzekļiem jau izmaksājusī teju 0,9 miljonus eiro. Visbiežāk – 51% gadījumu – atlidzības tiek pieteiktas par sadursmēm ar stirnām, kas ir par 12% vairāk nekā pērn attiecīgajā periodā.

Šogad pieteikto atlidzību skaits par sadursmēm ar dzīvniekiem pieaudzis par 7%, salīdzinot ar attiecīgo periodu pērn. Lai gan visbiežāk tās tiek pieteiktas par sadursmēm ar stirnām, vairāk nekā divas reizes lielākus finansiālos zaudējumus autovadītājiem radījuši lielie meža dzīvnieki – aļņi un brieži. Apdrošinātāja atlidzību dati liecina, ka šogad vidējā izmaksātā apdrošināšanas atlidzība šādos gadījumos bijusi 2930 eiro apmērā, savukārt vidējā atlidzība par sadursmēm ar stirnām – 1428 eiro. Lai gan zaķis vai lapsa šķiet mazāk bīstami, arī šādā situācijā zaudējumi mēdz būt gana lieli – vidēji ap 600 eiro.

Bojāgājušo skaits uz Latvijas ceļiem samazinājies par 20%

Šogad samazinājies ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo cilvēku skaits. To Valsts policija skaidro arī ar papildus fotoradaru un netafaretu automašīnu iegādi. Šogad kopumā ceļu satiksmes negadījumos dzīvību zaudējis 91 cilvēks. Pērn līdz septembra vidum avārijās uz ceļiem dzīvību zaudēja 110 cilvēki, bet 2015.gadā – 121. Valsts policija uzskata, ka bojā gājušo skaitu izdevies samazināt, pateicoties tehniskajiem līdzekļiem – netafaretajām policijas automašīnām un fotoradariem. Tuvākajā laikā sāks darboties arī jaunie pārvietojamie fotoradari. Patlaban mērierīces tiek izmantotas testa režīmā un sodi autovadītājiem par pārkāpumiem netiek piemēroti.

Viedoklis

Brīnumzālītes nelīdzēs



Pēteris Strautiņš, Luminor ekonomikas eksperts

Kopš 1996.gada, kad īsu brīdi strādāju britu inženieru firmā Scott Wilson Kirckpatrick, kas konsultēja toreizējo Autoceļu direkciju kārtējā starptautiskā aizņēmuma saņemšanai, esmu sekojis līdzīgu ceļu nozarē notiekošajam. Labi apzinos tās svarīgumu ekonomikas attīstībā, finansējuma deficīta, ceļu sliktās kvalitātes radīto izmaksu, laicīgi neveiktu remontu radīto sadārdzinājumu investīcijas nākotnē.

Tāpēc, ja man jautā – vai ceļu būvē un atjaunošanā ir nepieciešams ieguldīt vairāk naudas, es atbildu “noteikti jā”, jo īpaši, ja man neliek paskaidrot, kam vajag tērēt mazāk. Taču tas vēl nenozīmē, ka es atbalstu risinājumu, kuram ir ļoti piekūrusies ceļu nozare – Autoceļu fonda (AF) atjaunošana. To ir bezjēdzīgi darīt, ja netiek ievērojami paaugstināta iekasēto nodokļu/IKP attiecība, savukārt, ja šis mērķis tiek sasniegts, tad nozarei var tērēt vairāk naudas arī bez AF palīdzības. Šāda fonda izveide droši vien lielu ļaunumu nevienam nenodarītu, bet arī pati par sevi nevienam nepalīdzēs. Kaitējums var rasties, ja runas par šo tēmu atņem

laiku tiešām svarīgiem uzdevumiem, kurus pēc analogijas ar medicīnu varētu dēvēt par pamatslimības ārstēšanu.

Ir bezjēdzīgi atkārtot, ka ceļos tiek ieguldīti tikai XY procenti no naudas, kuru degvielas pircēji maksā akcīzes nodokli. Būtu grūti atrast kādu cilvēku, kurš ir tikai autobraucējs, bet kura bērni neiet skolā, kurš neizmanto valsts apmaksātos veselības aprūpes pakalpojumus, mēs visi gūstam labumu no ieguldījumiem valsts iekšējā un ārējā drošībā un tā tālāk. Citiem vārdiem, autobraucēji nav no pārējās sabiedrības nošķirta interešu grupa. Mēģinājumi ar šādiem argumentiem panākt AF atjaunošanu nav guvuši panākumus un negūs arī nākotnē, jo lēmumu pieņemēji redz tiem piemītošo loģikas trūkumu. Turklāt ceļus nolieto ne tikai braucēji, bet arī otrais termodinamikas likums un tā pilnvarotie pārstāvji – saule, sals, ūdens. Ceļu atjaunošanai nepieciešamo resursu apjoms ir tikai attāli saistīts ar pa tiem nobraukto kilometru skaitu. Tāpēc akcīzes naudas izlietošana citām vajadzībām nenonāk pretrunā ne ar taisnīgumu, ne efektivitātes principiem.

Lai infrastruktūrai Latvijā varētu tērēt vairāk naudas, neatņemot to citiem mērķiem, kas nebūtu ilgtspējīgi un novestu pie atgriešanās izejas punktā (reiz jau Autoceļu fonds pastāvēja, vai ne?), ir jāpieaug iekasēto nodokļu/IKP attiecība.

Daļēji šo uzdevumu paveiks ekonomikas struktūras,

ekonomiskās ģeogrāfijas izmaiņas, biznesa kultūras attīstība, kas visi kopā samazinās ēnu ekonomikas īpatsvaru. Pieaugs vidējā uzņēmuma lielums, mainīsies iedzīvotāju sadalījums starp pilsētām un laukiem. Šie procesi samazina ēnu ekonomikas īpatsvaru, kurai ir mazākas iespējas vidē, kurā attiecības ir relatīvi bezpersoniskas, anonīmas. Jaunākie laiki ēku celtniecības nozarē ir piemērs tam, kā vēlme un nepieciešamība darboties eksportā maina uzņēmuma kultūru un mudina atteikties no darbības ēnu pasaulē arī mājās tirgū. Pagātnē aizejot totalitārisma laikmetam, pamazām mainās valsts un iedzīvotāju attiecības. Arī ekonomikas cikliskā augšupeja palīdzēs – “siltāks” darba tirgus palielina iespējas cilvēkiem prasīt, lai par viņiem maksā sociālo apdrošināšanu, vēlme palielināt darbības apjomu un šī mērķa sasniegšanai aizņemties liek uzņēmumiem rūpēties par savu finanšu pārskatu daļu un baltumu.

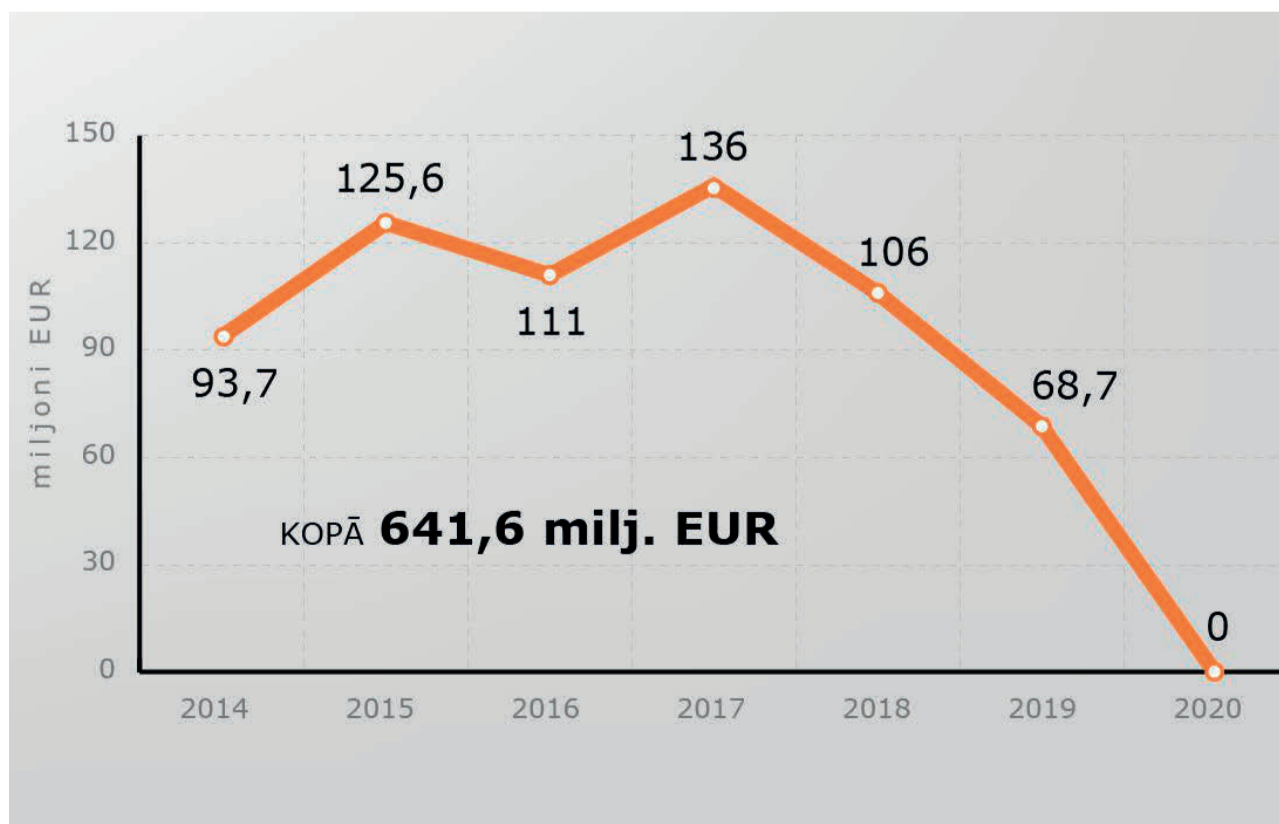
Taču nav jāsamierinās tikai ar to, ko var dot ēnu ekonomikas īpatsvara faktiski neizbēgamā samazināšanās nākotnē. Papildus ieguldījumi vajadzīgi arī citās nozarēs, ceļa nozares argumentiem būs jākonkurē, piemēram, ar ļoti acīmredzamo krīzes situāciju medicīnā. Mani ilgu laiku ir pārsteidzis tas, ka mūsu valstī neveidojas interešu koalīcija starp spēkiem, kuru interesēs ir salīdzinoši augsta nodokļu/IKP attiecība. Varbūt tāpēc, ka ir ļoti ērti jebkādu papildus tērīņu iespēju saskatīt

“birokrātu armijas samazināšanā” un tamlīdzīgās no realitātes atrautās iedomās? Vai varbūt tāpēc, ka tik ļoti uzrunā doma par savu stūrīti, savu kaktiņu zemes konsolidētā kopbudžeta galaktikā, savu jo īpaši mīlo un rūpīgi sargāto fondu? Ļoti jauka, bet dziļi iracionāla un nepraktiska doma, diemžēl.

Es nemudinu vēlreiz ķerties pie visas nodokļu sistēmas pārrakstīšanas, jaunas dizreformas. Tas nebūtu vēlamams un nav nepieciešams. Ir jālikvidē pastāvošās iespējas legāli maksāt mazāku daļu no ienākumiem nodokļos, pirmkārt mikrouzņēmumu nodokļa režīms. Neesmu dzirdējis nevienu ticamu argumentu, kāpēc tas ir nepieciešams, bet tā cena ir augsta. Zinu neoficiālus vērtējumus no šajā jomā kompetentām valsts iestādēm, kas to vērtē apmēram 1% no IKP (kas šogad būtu ap 270 miljoniem eiro) līmeni. Turklāt šī nav vienīgā iespēja legāli samazināt nodokļu un sociālās apdrošināšanas (VSA-OI) maksājumus, kopumā uz apmēram 200 000 cilvēku Latvijā attiecas kāds “specrežīms” – arī pašnodarbinātie, radošo profesiju pārstāvji un citi. Šī kaitīgā politika ne tikai samazina valsts ienākumus, bet arī rada draudus sabiedrības solidaritātei nākotnē. Mūsu valstī caurumi ir ne tikai ceļos, bet arī priekšstatos par to, kādām mūsdienās jābūt attiecībām starp valsti un individu. Lai kādas popularitātes gūšanas iespējas nesniegtu vandālisms pret nodokļu sistēmu, tas ir jāizbeidz.

Skaitļi un fakti

ES fondu finansējums valsts autoceļiem 2014.–2020. gadā



Valsts autoceļu uzturēšanā vasarā ieguldīti 18 milj. eiro

No 1.jūnija līdz 31.augustam VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs” vasaras ceļu uzturēšanas darbos, tajā skaitā 60 km dubultās virsmas apstrādei, izlietojis 18 milj. 156 tūkst. eiro (ar PVN).

Dubultā virsmas apstrāde veikta:

Autoceļš	km		Garums, km
	No	Līdz	
Ilūkste (Virsaīši)-Bebrene-Birži (P72)	10,073	13,04	2,967
Ilūkste (Virsaīši)-Bebrene-Birži (P72)	13,040	18,72	5,68
Alūksne-Liepna (P41)	5,714	10,34	4,626
Jaunbēri-Odziena-Vietalva-Indrāni (V916)	6,440	11,31	4,87
Alunāni-Bites-Salānieši (V923)	0	7,1	7,1
Madona-Ļaudona-Jēkabpils (V841)	31,33	36,99	5,66
Inčukalns-Kalējbuņas (V84)	5,5	7,6	2,1
Inčukalns-Indrāni (V93)	0	2,29	2,29
Baltezers-Āņi-Lapmeži (V50)	5,25	7,25	2
Ogresgals-Lielvārde (V969)	6,81	9,51	2,7
Cēsis-Rāmuļi-Bānūži (V294)	6,243	9,133	2,89
Puša-Krāce-Silajāņi-Riebiņi (V577)	14,18	21,26	7,08
Krieviņi-Lendži (V567)	10,95	12,05	1,1
Bērzgale-Sarkaņi-Greiškāni (V550)	0	4,24	4,24
Pakalni-Lauderi-Ploski (V517)	22,45	26,39	3,94
Zvirgzdene-Bērzgale-Brīņi (V600)	13,2	13,854	0,654

Vēl trijos vasaras mēnešos nomainītas bojātās caurtekas (1670 m), uzstādītas 1647 ceļazīmes, 1968 plastmasas signālstabiņi, veikti grants seguma atputekļošanas darbi (uz 42 km), selektīvā virsmas apstrāde vienā kārtā (ap 80 km), bedrīšu remonts (180 230 m²), nesaistītu minerālmateriālu seguma iesēdumu, bedrīšu remonts un dilumkārtas atjaunošana (91 047 m³), ceļa segumu greiderēšana (40 280 km), krūmu pļaušana (12 ha), koku novākšana (2589 gab.), grāvju tīrīšana (83 222 m³), nomaļu uzpildīšana (3634 m²) un zāles pļaušana (66 128 pārgājiena km).

LPS vadītājs: Ceļi ir reģionālās attīstības stūrakmens



Jaunais Latvijas Pašvaldību savienības (LPS) priekšsēdis Gints Kaminskis atzīst, ka ceļi ir viena no viņa darbības prioritātēm - vietās, kur uzlabojas ceļu kvalitāte, vērojama attīstība, ceļas īpašumu vērtība, nenotiek iedzīvotāju aizplūšana. Gints Kaminskis intervijā "Autoceļu Avīzei" stāsta par aktuālo pašvaldībās un Latvijas reģionos.

Jūs LPS vadītāja krēslā esat nomainījis ilggadējo vadītāju Jaunsleīņa kungu. Vai plānojat turpināt viņa vadīto kursu vai arī kādas lietas realizēsiet savādāk?

Divreiz vienā upē iekāpt nav iespējams. Politiskā un ekonomiskā situācija, pašvaldībās risināmie jautājumi mainās, līdz ar to risinājumi jāmeklē citi. Protams, Latvijas Pašvaldību savienības iepriekš uzņemtais kurss loģiski turpinās, bet risinājumi ir jauni - pati dzīve to nosaka.

Ceļi faktiski ir galvenais reģionālās attīstības stūrakmens. Mēs skaidri redzam - vietas, kur uzlabojas ceļu kvalitāte, attīstās un paliek apdzīvotas, attīstās uzņēmējdarbība, ceļas īpašumu vērtība.

Cik liela prioritāte jūsu darbībā būs tieši ceļu un infrastruktūras jautājums?

Ceļi noteikti ir viena no prioritātēm. Ceļi faktiski ir galvenais reģionālās attīstības stūrakmens. Mēs skaidri redzam - vietas, kur uzlabojas ceļu kvalitāte, attīstās un paliek apdzīvotas, attīstās uzņēmējdarbība, ceļas īpašumu vērtība.

Lai attīstības temps nemazinātos, pašvaldībām un Latvijai kopumā no Eiropas Savienības fondiem būtu vairāk

jāpārorientējas uz nacionālā finansējuma pieaudzēšanu. Valdībai ir jāmeklē iespējas ceļu finansēšanai no nacionālā budžeta, jo pašreizējā disproporcija par labu ES finansējumam nav normāla.

Vai, jūsuprāt, LPS izmanto savu varu vai tomēr pilda savā ziņā dekoratīvu funkciju? LPS kongresā sagatavotās rezolūcijas par ceļiem parasti tā arī paliek uz galda, un valdība LPS viedokli neņem vērā.

Rezolūcija nav ne likums, ne Ministru kabineta noteikumi, tā ir attieksme. Ar LPS rezolūciju mēs parādām sabiedrības un pašvaldību viedokli. Un pašvaldību augstais reitings liecina, ka iedzīvotāji piekrīt - rezolūcijās minētās nostādnes ir pareizas. Mūsu rezolūcija ir mandāts ministrijai un nozarei strādāt, un to darīt ir vieglāk, ja ir pašvaldību atbalsts.

Ko jūs domājat par nepieciešamību atjaunot Autoceļu fondu - iezīmēt noteiktus nodokļu ieņēmumus, novirzot tos ceļu labošanai un uzturēšanai?

Mēs noteikti atbalstām, ka 80% no nodokļu ieņēmumiem par naftas produktiem vajadzētu novirzīt atpakaļ uz ceļiem. Patlaban tie ir tikai 33-34%. Autoceļu fonda atjaunošana ir nepieciešamība.

Kas kopīgas var būt, piemēram, Rīgai vai Ventspilij un Riebiņu novadam? Vai ir jēga tam, ka tik atšķirīgi subjekti ir vienas organizācijas dalībnieki?

Šāda situācija ir ne tikai Latvijā. Taču jāsaprot, ka tas

visas ir pašvaldības. Un tām visām saviem iedzīvotājiem ir jānodrošina pakalpojumi. Lai tas notiktu, mums ir jāizstrādā katras pašvaldības unikalitāte un savdabība - tas ir tas, kas atšķir citu no citas. Taču visām pašvaldībām ir arī kopīgas intereses. Tie paši ceļi - mēs visi esam ieinteresēti, lai ceļi būtu sakārtoti, un nav svarīgi, vai tie ir lielas vai mazas pašvaldības ceļi. Tas pats attiecas arī uz citām jomām - izglītība, veselība, kultūra - svarīgi ir nodrošināt funkciju.

Valdībai ir jāmeklē iespējas ceļu finansēšanai no nacionālā budžeta, jo pašreizējā disproporcija par labu ES finansējumam nav normāla.

Jūs esat teicis, ka LPS stiprā pusē vienmēr bijusi kompromisu meklēšana. Vai kādreiz nav jāieņem stingrāka pozīcija?

Es uzskatu, ka vienmēr ir jāatrod kompromiss - tas ievēro ne tikai vairākuma, bet arī mazākuma intereses un viedokļus, ir jāatrod balanss. Stingra pozīcija nozīmē nostāties kāda viena pusē un izdarīt spiedienu uz daļu no biedriem. Risinot kādu jautājumu no atsevišķas pašvaldības viedokļa, mums tomēr ir jāskatās uz situāciju arī blakus pašvaldības un visa reģiona acīm. Mēs, protams, varam visu ceļu naudu ielikt vienā

reģionā - tur ceļi būs labi, bet vai valsts no tā iegūs?

Tur, kur intereses atšķiras, kompromiss nozīmē katram kaut ko zaudēt no savām maksimālajām prasībām. Es piekrītu - atbildīgos brīžos ir svarīgi iestāties par stingru līniju un prast pārliecināt oponentus par pareizo virzienu. Un, balsoties uz tiem biedriem, kas nedomā vienu gadu uz priekšu, bet skatās 5-10 gadus nākotnē, mēs tā arī darām.

Nav šaubu, ka ceļi ir kā artērijas, kas savieno lielākas un mazākas apdzīvotas vietas. Vai jums ir informācija, cik liels ir pašvaldību pārziņā esošo ceļu tīkls?

Mēs noteikti atbalstām, ka 80% no nodokļu ieņēmumiem par naftas produktiem vajadzētu novirzīt atpakaļ uz ceļiem.

Pašvaldību ceļu un ielu kopējais garums ir 38,7 tūkst. km. No visa Latvijas ceļu tīkla 53% ir pašvaldību ceļi un ielas, no tiem 21% ir ielas, bet 79% - ceļi. Protams, finansējums pašvaldību ceļiem ir nepietiekošs. Sevišķi smagi mēs to izjūtam rudenos un pavasaros, kad ceļi kļūst neizbraucami. Šī problēma skar ne tikai iedzīvotājus, kam jānokļūst uz darbu, bet arī skolēnus, kuriem jāietik līdz skolām. Tāpat neizbraucamie ceļi atstāj ietekmi uz drošību, veselību. Visi šie jautājumi ir saistīti. Finansējuma proporcijai, kas novirzāma pašvaldību ceļiem, vajadzētu būt lielākam.

Vai, jūsuprāt, ceļu pārraudzība (un finansējuma sadale) ir pareiza?

Ir gadījumi, kad pašvaldības pārņem valsts ceļu savā valdījumā un to sakārto. Manuprāt, isti pareizi nav, ja tas jādara par savu naudu. Taču pašvaldības ir spiestas, jo konkrētais ceļa posms ir nepieciešams tās iedzīvotājiem. Latvijai, salīdzinot ar citām valstīm, ir ļoti liels un blīvs ceļu tīkls. Bet katram ceļam ir sava vēsture. Ja ceļš ir, tas ir domāts braukšanai, un ja tas ir domāts braukšanai, tad tas ir jālabo un jāuztur kārtībā. Var, protams, būt runa par uzturēšanas intensitāti. Sadalījums patlaban ir samērā objektīvs. Taču, ja mēs gribam runāt par reģionālo un valsts attīstību kopumā, pašvaldību ceļu finansējumam vajadzētu būt lielākam.

Valsts vietējie ceļi līdzekļu trūkuma dēļ pēdējo 20 gadu laikā praktiski netika laboti, jo prioritāte ir autoceļi ar lielāku satiksmes intensitāti. Taču tos pamatā izmanto konkrēto pašvaldību iedzīvotāji. Kādu risinājumu šai problēmai redz LPS?

Šis problēmas risinājums ir atkarīgs no finansējuma. Ir jāsaprot, ka infrastruktūras attīstība ir nākotnes ekonomikas attīstības pamats. Jāmeklē papildu finansējums, jāpielieto jaunās tehnoloģijas. Ministrija un nozare kopumā to spēs, ja valdībā būs politiskā griba. Pēdējos gados vietējiem ceļiem pieejamais finansējums gadā nekad nav bijis lielāks par 10 miljoniem, lai gan

nepieciešamība ir 130 milj. eiro. Labā ziņa ir tā, ka esam vienojušies ar Satiksmes ministriju - valsts vietējiem ceļiem 2018. un 2019. gadā papildus tiks piešķirti 25,6 milj. eiro gadā. Savukārt 2020. gadā papildus būs pieejami 37,3 milj. eiro. Tas ir daudz vairāk nekā šim mērķim līdz šim piešķirts.

Taču es gribu uzsvērt vēlreiz - lai savestu kārtībā valsts vietējos autoceļus, būtu vajadzīgi 130 milj. eiro gadā. Tāpēc jārunā par Autoceļu fondu un akcīzes nodokļa novirzīšanu ceļiem. Un tas ir politisks lēmums.

Iedzīvotāju kļūst arvien mazāk, bet pašvaldību skaits nemainās. Dažas no tām nav spējīgas izdzīvot bez izlīdzināšanas fonda naudas. Vai Latvijā nav pārāk daudz pašvaldību?

Ja runājam tikai par skaitļiem un jēdzieniem daudz/maz, tad tas ir subjektīvs vērtējums. Piemēram, Lietuvā ir 60 pašvaldības, un kaimiņvalsts ir Eiropas lidere - tur ir lielākas pašvaldības Eiropā. Mums ir 119 pašvaldības, kas šādā apjomā darbu sāka 2009. gadā. Jo-projām atklāts ir jautājums par 29 sadarbības teritoriju veidošanu, ko ierosinājusi Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija. Taču pašvaldībām jau šodien ir brīvprātīga iespēja sadarboties, un tās jau to dara: izglītības, kultūras, uzņēmējdarbības jomās. Neviena - ne maza, ne liela pašvaldība - nav pret šādu sadarbību. Lai varētu izvērtēt šo sadarbības teritoriju izveidošanas rezultātā iespējamo izmaiņu sekas, būtu jāveic uz faktiem balstīta analīze. Pirmkārt, jāvērtē - kāds ir mērķis, ko mēs no tā iegūstam. Es uzskatu, ka šodien nav vajadzīga piespiedu sadarbība, tā var būt tikai brīvprātīga. Iespējams, runa var būt par konkrētām funkcijām, reģionu stiprināšanu. Plānošanas reģioni Latvijā darbojas, varbūt ir funkcijas, kuras jānodod reģioniem. Kad tikām aicināti izvērtēt iespējamo sadarbības teritoriju izveidošanu, lūdzām ministriju redzējumu - kādās teritorijās tās būtu gatavas sadarboties. Veselības ministrija, piemēram, redz iespēju sadarboties ar pašvaldībām astoņās teritorijās. Pēc pašreizējiem priekšlikumiem, Rīga, Jūrmala un Pierīga ar 850 tūkstošiem iedzīvotāju būtu viens reģions, bet Valka - ar 8200 iedzīvotājiem, atsevišķa teritorija. Kas notiek? Kāds ir mērķis?

Pašvaldībām 2014.-2020. gada periodā ceļu sakārtošanai (no Lauku atbalsta dienesta) ir pieejams finansējums 126 milj. eiro apjomā. Vai jums ir informācija, cik ceļu par šiem līdzekļiem pašvaldībās ir jau tikuši sakārtoti?

Šī programma ir tiešā veidā saistīta ar uzņēmējdarbības vides uzlabošanu reģionos, tiek sakārtoti ceļi, kas nepieciešami konkrētās uzņēmējdarbības attīstīšanai. Process ir sācies un pašlaik ir realizēti 22 projekti par kopumā 99 km. Viena kilometra izmaksas šajos projektos ir ap 50 tūkst. eiro. Vēl realizējami jeb aktīvi ir 137 projekti - to izmaksas vidēji būs 120 tūkst. eiro/km. Notiek projektēšanas darbi arī pie pārējiem projektiem, jo šī nauda ir jāapgūst līdz

2020. gadam. Šādā veidā tiks sakārtoti 2-3% autoceļu - pieņemums it kā nav pārāk liels, bet šī programma, kā jau teicu, ir orientēta uz komercdarbības, nevis autoceļu attīstību.

Vai sabiedriskā transporta tīkls, jūsuprāt, ir optimāls? Vai arī tas būtu jāpārskata, ņemot vērā reālo cilvēku daudzumu? Vai sabiedriskā transporta un skolu autobusu funkciju varētu apvienot?

Protams, cilvēku daudzums un to pārvietošanās ir jāvērtē. Skaidrs, ka veselības aprūpes koncentrēšanās kādā punktā vai skolu optimizācija sabiedriskajam transportam radīs papildu slodzi. Tajā pašā laikā matemātiski aprēķināt sabiedriskā transporta maršrutu attālumus, nevērtējot ceļu stāvokli, nav pareizais ceļš.

Runājot par skolēnu pārvadājumiem - tur, kur ir aktīva sabiedriskā transporta kustība, problēmu nav. Problēmas ir vietās, kur pat padomju laikos, kad sabiedriskā transporta tīkls bija daudz blīvāks, tas nekurseja. Šādās vietās nogādāt bērņus 8:00 skolā un 15:00 atpakaļ mājās ir ļoti sarežģīti. Ir jādama par autobusu parka uzturēšanu, šoferu algošanu, taču darbs ir ļoti specifisks - kurš ir gatavs to uzņemties? Būtisks jautājums ir arī ceļu kvalitāte - tā nereti ir tik slikta, ka autobusi tiek lauzti, atbildīgie cilvēki ziemā nakts vidū brauc skatīties, vai ceļi vispār būs izbraucami. Taču nevajadzētu pretstatīt uzņēmējdarbības veikšanu, kas šajā gadījumā ir sabiedriskais transports, un sociālo funkciju, kas ir skolēnu autobusi. Es uzskatu, ka gudrāk būtu saglabāt abas formas - gan sabiedrisko transportu, gan skolēnu pārvadājumus. Tās ir dažādas jomas.

Tur, kur intereses atšķiras, kompromiss nozīmē katram kaut ko zaudēt no savām maksimālajām prasībām.

Esat par vai pret IZM pieteikto skolu reformu - likvidēt mazās vidusskolas un stiprināt reģionālās?

Izglītības reformu nevar risināt atrauti no autoceļiem - ne ceļu tīklu, ne to kvalitātes. Mēs saprotam, ka attīstītāji Eiropā nokļūst 10 km līdz skolai pa labu ceļu nav problēma. Bet Latvijā tā varētu būt problēma. Šis jautājums ir jāskata kontekstā ar citiem iesaistīto pušu viedokļiem. Jāņem vērā arī īpašnieka viedoklis - un skolas īpašnieks ir pašvaldība. Esmu pārliecināts, ka pašvaldības šim jautājumam pieies atbildīgi - pašvaldību vadītāji ir uz vietas, viņi redz situāciju, izprot iedzīvotāju vajadzības. Optimizējot skolu tīklu, var parādīties vēl viena būtama lieta - var gadīties, ka bērņš ļoti ilgi brauc uz skolu - ja viņam 1,5 h no rīta un vakarā jābrauc uz/no skolas, tad mēs varam stādīties priekšā, kā tas bērņus ietekmē. Tāpēc svarīgi, lai no šīs optimizācijas necieš iedzīvotāji. Mums valstī ir jādomā par iedzīvotāju ērtībām un attīstību.

Vai autoceļi ir starp Saeimas partiju prioritātēm?

Valsts budžets ir galvenais un praktiski vienīgais instruments, ar kuru valdība un parlaments var iezīmēt sava darba prioritātes, iedalot tām atbilstošu finansējumu. Lai budžeta apspriešanas periodā uzzinātu Saeimas deputātu nostāju par to, cik daudz līdzekļu būtu jāpiešķir autoceļiem, "Autoceļu Avīze" veica aptauju, visām deputātu frakcijām uzdodot četrus jautājumus.



Zaļo un zemnieku savienības (ZZS) frakcijas vadītājs Augusts Brigmanis: jebkura nozare ir atkarīga no ceļu infrastruktūras.

Vai finansējums autoceļiem ir jūsu frakcijas prioritāte?

Autoceļi ir ZZS frakcijas prioritāte. Galvenais uzdevums, ir panākt nepieciešamo finansējumu ilgtermiņā arī pēc 2019.-2020. gada.

2017.gadā valsts finansējums ceļiem Latvijā plānots 159 miljonu eiro apmērā, savukārt Eiropas Savienības (ES) finansējums ceļiem Latvijā šogad prognozēts aptuveni 130 miljonu eiro apmērā. Finansējums ceļiem Latvijā krietni atpaliek no Igaunijas un Lietuvas. Patlaban vien trešdaļa autoceļu lietotāju samaksāto nodokļu tiek novirzīti ceļiem, turklāt 2020. gada ES finansējuma vairs nebūs, un paliks tikai valsts budžeta līdzekļi, kas, pēc pašreizējām aplēsēm, 2020.gadā varētu būt 150 miljoni eiro. No tiem kapitālieguldījumiem atvēlami būtu tikai 75 miljoni eiro, nodrošinot iespēju veikt ceļu remontdarbus trīs reizes mazākā apmērā nekā patlaban. Diemžēl, saglabājot *status quo*, un neko nemainot nedz valsts finansējumā, nedz ceļu tīklā, ceļu stāvoklis valsts autoceļu tīklā turpinās pasliktināties.

Vai autoceļu uzturēšanai ir jābūt starp valdības un valsts budžeta prioritātēm?

Ceļu nozares sakārtošanai un uzturēšanai valdības dienaskārtībā ir jābūt prioritārai. Jebkura nozare ir atkarīga no ceļu infrastruktūras. Pašlaik valdība ir uzdevusi Satiksmes un Finanšu ministriem izvērtēt visas iespējas, tajā skaitā analizējot alternatīvus avotus, kā panākt ilgtspējīgu finansējumu ceļiem. Tas jādara, skaidri apzinoties, ka 2019. gads ir pēdējais, kad pieejami ES struktūrfondu līdzekļi. Galvenais uzdevums ir nodrošināt, lai tajā brīdī, kad samazinās ES fondu nauda, nozarē varētu saglabāt tādu finansējuma apjomu, kāds tas ir šobrīd. Tāpat valdībā jau šobrīd ir panākta vienošanās, ka no 2020. gada ceļiem novirzīto finansējumu palielinās par vismaz 5% gadā, ja Iekšzemes kopprodukts (KP) pieaugs vismaz par 5%. Finanšu ministrijas prognozes liecina, ka šāds pieaugums iespējams jau nākamgad. Bet sākot no 2018.gada arī no akcīzes nodokļa par naftas produktiem papildīti pret plānoto novirzīs ceļu remontiem un uzturēšanai, kas šobrīd ir ne mazāk kā 7 milj. eiro.

Pašreiz ir panākta vienošanās 2018.gadā valsts grants ceļiem papildus novirzīt 25 miljonus eiro. Šie līdzekļi nāk no akcīzes nodokļa iekasēšanas plāna papildus 2016.gadā un saskaņā ar valdības pērn lemtos tiks novirzīti valsts autoceļu tīkla uzturēšanai.

Vai jūsu frakcija iestāties par to, lai nākamā gada valsts budžeta finansējums valsts ceļiem pieaugtu?

Jā, Latvijai jāspēj rast risinājumu, lai no valsts budžeta līdzekļiem varētu turpināt uzturēt valsts autoceļu tīklu. Ja vēlamies, lai autoceļu stāvoklis nepasliktinātos, valsts budžetā skaidri jāieņem finansējums to uzturēšanai un atjaunošanai. Sliktais ceļu stāvoklis ik gadu Latvijas autovadītājiem rada zaudējumus kopumā vairāk nekā miljarda eiro apmērā. Šie

zaudējumi rodas laika zuduma, lielāka degvielas patēriņa un amortizācijas dēļ. Nepieciešamais ikgadējais finansējums valsts autoceļiem būtu 720 miljoni eiro. Pie šāda finansējuma apmēra 10 gadu laikā varētu panākt, ka Latvijā nav sliktā vai ļoti sliktā stāvoklī esošo ceļu, taču pašreiz finansējums ceļiem krietni atpaliek.

Vai jūs atbalstāt Autoceļu fonda atjaunošanu? Kāpēc?

Autoceļu fonda atjaunošana ir labākais risinājums. Diskusijas par Autoceļu fondu kā speciālo budžetu turpinās. Ideja par fondu nekur nav pazudusi. Viegli ir izjaukt, kā to savulaik izdarīja Repšes valdība, bet sarežģīti ir atkal atjaunot kā speciālo fondu - kā iezīmētus līdzekļus. Visus šos gadus līdzekļi, kurus iekasē no autobraucējiem, tiek tērēti arī citām vajadzībām. Protams, būtu tikai loģiski, ja tie atgrieztos atpakaļ uz ceļiem.



Frakcijas "Vienotība" vadītāja Solvita Āboltiņa: ceļu un tiltu stāvokļa uzlabošanai ir jāturpina piešķirt vairāk līdzekļu.

Vai finansējums autoceļiem ir jūsu frakcijas prioritāte?

"Vienotības" frakcijas prioritāšu vidū vienmēr ir bijis atbalsts autoceļu sakārtošanai.

	Par Autoceļu fonda atjaunošanu	Par papildu naudu autoceļiem no valsts budžeta
	✓	✓
	✓ (par pakāpenisku fonda atjaunošanu)	✓ (pretī sagaidot konkrētu plānu līdzsvaram izlietojumam visā valstī)
	✓	✓
	✓	✓
	✓	Konkrētu atbildi nesniedza
	✓	Konkrētu atbildi nesniedza

Laikā, kad "Vienotība" bija atbildīga par satiksmes nozari, valdībā tika apstiprināta un uzsākta autoceļu sakārtošanas programmas realizācija, kas paredzēja pakāpenisku autoceļu fonda atjaunošanu un visu galveno, kā arī lielākās daļas reģionālo autoceļu tīkla sakārtošanu. Tāpat tika panākta un veiksmīgi uzsākta ES fondu apguve valsts galveno un reģionālo autoceļu tīkla atjaunošanai.

Vai autoceļu uzturēšanai ir jābūt starp valdības un valsts budžeta prioritātēm?

"Vienotība" jau iepriekš uzsvērusi, ka ceļu sakārtošana ir sevišķi būtiska, īpaši lauku reģionu attīstībai. Autoceļu uzturēšana un atjaunošana ir svarīga iedzīvotāju mobilitātes un uzņēmējdarbības attīstības visā Latvijas teritorijā nodrošināšanai, kā arī sekmīgai izglītības, veselības aprūpes un citu būtisku reformu īstenošanai. Šo iemeslu dēļ autoceļu uzturēšanai neapšaubāmi ir jābūt starp valdības un valsts budžeta prioritātēm.

Vai jūsu frakcija iestāties par to, lai nākamā gada valsts budžetā finansējums autoceļiem pieaugtu?

Apzinoties šī jautājuma nozīmību, pēdējo gadu laikā finansējums ceļu sakārtošanai ir būtiski pieaudzis, un noris aktīvi ceļu remontdarbi uz galvenajiem autoceļiem, kā arī reģionos. Nenoliedzam, ka ceļu un tiltu stāvokļa uzlabošanai ir jāturpina piešķirt vairāk līdzekļu, tādēļ "Vienotība" atbalstīs Ministru prezidenta un satiksmes ministra priekšlikumus par finansējuma pieaugumu autoceļiem, vienlaikus sagaidot, ka par nozari atbildīgais ministrs piedāvās konkrētu plānu līdzsvaram izlietojumam visā valstī.

Vai jūs atbalstāt Autoceļu fonda atjaunošanu? Kāpēc?

"Vienotība" atbalsta autoceļu fonda pakāpenisku atjaunošanu - par šo jautājumu pirms 12. Saeimas vēlēšanām ar nozares asociāciju tika parakstīta vienošanās. Apzinoties, ka Latvijas ceļu kvalitāte ir atkarīga no šīm mērķim atvēlētajiem finanšu līdzekļiem, tādēļ pakāpenisks un prognozējams autoceļu finansējuma pieaugums un speciāla fonda izveide ir mērķis, uz ko nepieciešams virzīties.



Latvijas Reģionu apvienības frakcijas deputāts Juris Viļums: nozarei daudzus gadus netiek piešķirts ceļu uzturēšanai nepieciešamais finansējums.

Vai finansējums autoceļiem ir jūsu frakcijas prioritāte?

Jā! 2014.gada Saeimas vēlēšanās startējām ar programmu, kurā pie ceturtā punkta "Tautsaimniecība" tika uzsvērts, ka esam par "valsts un reģionālās nozīmes ceļu infrastruktūras sakārtošanu - ceļu fonda atjaunošanu". Tāpēc 12.Saeimas darba laikā vārkārt esam iestājušies par finansējuma palielināšanu autoceļu tīkla sakārtošanai. Pirmo reizi jau 2014.gada 11.decembrī, kad iesniedzām likumprojektu "Grozījumi likumā "Par autoceļiem"", taču diemžēl ne toreiz, ne pēc tam mūsu sniegtās iniciatīvas neguva Saeimas vairākuma atbalstu.

Vai autoceļu uzturēšanai ir jābūt starp valdības un valsts budžeta prioritātēm?

Noteikti! To uzsvērām arī frakcijas tikšanās reizē ar satiksmes ministru. Kā arī nosūtījām viņam piecu frakcijas deputātu parakstītu vēstuli ar aicinājumu ministram pašam personīgi uzņemties atbildību par autoceļu fonda atjaunošanu, taču konkrēta rīcība no viņa puses nav sekojusi.

Vai jūsu frakcija iestāties par to, lai nākamā gada valsts budžetā finansējums autoceļiem pieaugtu?

Jā! Jau iepriekš esam tikušies ar biedrības "Latvijas ceļu būvētājs" vadību un atbalstījuši viņu sagatavoto priekšlikumu redakcijas iepriekšējo gada budžetu skatīšanas procesā, esam gatavi izvērtēt arī nākamās ierosinājumus. Starp citu, esam aktīvi piedalījušies arī minētās biedrības rīkotajos braucienos pa reģionu ceļiem, kad vēlreiz varējām arī klātienē iepazīties ar sasāpējušām problēmām novados.

Vai jūs atbalstāt Autoceļu fonda atjaunošanu? Kāpēc?

Atbalstām. Tā kā Autoceļu fonds ir likvidēts, nozarei daudzus gadus netiek piešķirts ceļu uzturēšanai nepieciešamais finansējums. Līdzekļi, kas tiek iekasēti no autobraucējiem, pamatojoties uz spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem, regulāri tiek novirzīti citām vajadzībām, ceļiem tos atvēlot nepietiekamā apmērā. Svarīgi ir rūpēties par Latvijas ceļu infrastruktūras sakārtošanu un uzturēšanu ilgtermiņā.



Frakcija "No sirds Latvijai" vadītāja Inguna Sudraba: būtiski jāpalielina finansējums autoceļiem.

Vai finansējums autoceļiem ir jūsu frakcijas prioritāte?

Jā, finansējums autoceļiem ir viena no frakcijas "No sirds Latvijai" prioritātēm.

Vai autoceļu uzturēšanai ir jābūt starp valdības un valsts budžeta prioritātēm?

Jā, autoceļiem noteikti ir jābūt vienai no valdības un valsts budžeta prioritātēm, jo

tas ir svarīgi visai tautsaimniecībai kopumā, lai nodrošinātu iedzīvotāju mobilitāti, drošas satiksmes plūsmas uz mūsu autoceļiem un uzņēmējdarbības attīstību novados.

Vai jūsu frakcija iestāsies par to, lai nākamā gada valsts budžetā finansējums autoceļiem pieaugtu?

Jā, lai veiksmīgi īstenotu iecerēto Valsts autoceļu sakārtošanas programmu 2014.-2020.gadam, būtiski ir jāpalīdzina finansējums autoceļiem. Ir jāsaprot, ka strauji tuvojas 2019.gads, kad ievērojami samazināsies ES fondu finansējums valsts autoceļiem. Savukārt 2020. gadā ES finansālo atbalstu Latvijas autoceļiem vairs nepiešķirs. Tas būtiski ietekmēs autoceļu infrastruktūras attīstību.

Vai jūs atbalstāt Autoceļu fonda atjaunošanu? Kāpēc?

Partija "No sirds Latvijai" atbalsta Autoceļu fonda atjaunošanu. 2014.gadā mēs noslēdzām vienošanos ar Latvijas Pašvaldību savienību, Latvijas pasažieru pārvadātāju asociāciju un Latvijas Motokluba Asociāciju par Autoceļu fonda atjaunošanu. Esam iesnieguši Saeimā izskatīšanai vairākus projektus, lai šo mērķi īstenotu, diemžēl tie nav guvuši Saeimas vairākuma atbalstu.



budžetā finansējums autoceļiem pieaugtu?

Šobrīd autoceļiem ir pieejams Eiropas Savienības struktūrfondu atbalsts. Nākamā gada budžetā finansējums autoceļiem nedaudz pieaugs, šobrīd tas ir sabalansēts un nav sagaidāms, ka tas, izskatot Saeimā, būtiski mainīsies.

Vai jūs atbalstāt Autoceļu fonda atjaunošanu? Kāpēc?

Pilnībā atbalstām, tā būs viena no NA Tautsaimniecības programmas prioritātēm.



Frakcijas SASKAŅA deputāts Ivars Zariņš: Autoceļu fonds ļaus plānot darbus efektīvāk un kvalitatīvāk.

Lai arī frakcijas galvenās prioritātes vienmēr ir bijušas veselības aprūpe, izglītība, labklājība un citas sociālas problēmas, jautājums par autoceļiem nekad nav atstāts novārtā un līdz ar to saglabājis vietu prioritāšu sarakstā.

Par Autoceļu fonda atjaunošanu esmu iestājies pie ikvienas iespējas un vairākkārt arī iesniedzot priekšlikumus Saeimā par šī fonda atjaunošanu. Pēdējoreiz šāds priekšlikums sniegts šī gada maijā, kad tika skatīta nodokļu reforma un tika izskatīti grozījumi Autoceļu likumā.

Autoceļu fonda atjaunošana dotu dubultu labumu. Tas kalpotu ne tikai kā maciņš, bet arī kā svarīgs plānošanas elements, jo, skaidri zinot ceļiem atvēlēto naudas plūsmu, būtu iespējams plānot un organizēt daudz efektīvāku tās apgušanu – valstij laicīgi plānojot un izsludinot projektus, savukārt uzņēmējiem plānojot savas investīcijas iekārtās un cilvēkresursos atbilstoši reāli sagaidāmajam pieprasījumam, lai to spētu apkalpot efektīvāk un kvalitatīvāk. Rezultātā – mazākas darbu izmaksas, augstāka kvalitāte.

Pēc priekšlikuma iesniegšanas izdevies panākt, ka Saeimas Tautsaimniecības komisijā tiek konceptuāli atbalstīts priekšlikums par fonda atjaunošanu. Ir uzsāktas diskusijas par to, kā tas būtu izdarāms, par ko atsevišķi koalīcijas politiķi jau ir pauzējuši neapmierinātību. Turklāt, lai arī ir izdevies iniciēt diskusijas Saeimā par Valsts autoceļu fonda atjaunošanu un Tautsaimniecības komisijā pat izveidota darba grupa, kurai ir jāizstrādā risinājums, visticamāk šis process beigsies ar kārtējiem tukšiem solījumiem.

Vai autoceļu uzturēšanai ir jābūt starp valdības un valsts budžeta prioritātēm?

Jā, protams! Līdz 2020. gadam pakāpeniski būtu jāatjauno autoceļu fonds. Tam piekrit arī Saeimas Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisija, kuru vada NA.

Vai jūsu frakcija iestāsies par to, lai nākamā gada valsts

Uldis Augulis: Speram soļus Autoceļu fonda atjaunošanas virzienā



Ja vēlamies, lai autoceļu stāvoklis pakāpeniski un ilgtermiņā uzlabotos, valsts budžetā ir jāieziemē prognozējams un skaidrs finansējums. To šobrīd aktīvi risinām, jo vēl nav skaidrības par Eiropas Savienības fondu apjomu pēc 2020.gada, kas, iespējams, būs jākompensē no valsts budžeta līdzekļiem vai arī būs jāaizņem. Autoceļu nozarei ir

svarīgs ilgtermiņa redzējums, lai precīzi plānotu ceļu un tiltu remontdarbus. Tāpēc lēnām, bet mērķtiecīgi speram soļus Autoceļu fonda atjaunošanas virzienā.

Jau šobrīd esmu panācis papildu valsts budžeta finansējuma nākamajos trīs gados novirzīšanu tieši vietējo autoceļu remontdarbiem. Nākamajā un aiznākamajā gadā tie būs papildus 25,6 milj. eiro, bet 2020. gadā – 37 milj. eiro. Šos papildu līdzekļus jau no 2018.gada pilnībā novirzīsim tieši valsts vietējo grants autoceļu sakārtošanai. Pēdējo 25 gadu laikā tas būs lielākais ieguldījums vietējos autoceļos viena gada ietvaros. Par šo naudu tiks veikta gan dubultā virsmas

apstrāde, gan atjaunots grants segums. Pēdējos gados panākts, ka valsts galvenie autoceļi ir labā stāvoklī. Savukārt grants ceļi bijuši pabērna lomā. Tāpēc aktīvāk pievērsīsimies tieši vietējo un reģionālo ceļu sakārtošanai, lai uzlabotu situāciju lauku novados.

Drīzumā tiks pabeigta arī autoceļu inventarizācija, kas parādīs valsts, pašvaldību un privāto ceļu reālo situāciju, elektrības patēriņu, skolu un slimnīcu izvietojumu, pasažieru pārvadājumus un citus būtiskus faktorus, kas būs pamats turpmākai finansējuma plānošanai konkrētiem autoceļiem.

Vienmēr esmu uzsvēris, ka katrs atjaunotais ceļš ir liels ieguvums tieši iedzīvotājiem

un pašvaldībām, uzņēmējiem, valsts ekonomikai kopumā. Lielāko finansējumu ieguldām tajos autoceļos, kur ir lielākā satiksmes intensitāte un kurus izmanto lielākais cilvēku skaits. Šīm investīcijām nenoliedzami ir būtiska ekonomiskā atdeve. Taču ir jāpievērš arī liela uzmanība cilvēku mobilitātei reģionos, kur noteicoša ir vietējo autoceļu infrastruktūra. Sakārtota, pieejama un kvalitatīva infrastruktūra piesaistīs investīcijas arī jaunu ražošanas uzņēmumu radīšanai un uzņēmējdarbības sekmēšanai kopumā. Tāpēc lēmums novirzīt papildu finansējumu vietējās nozīmes autoceļu remontdarbiem ir pamatots un vērts uz novadu iedzīvotāju vajadzībām.

FM: Iezīmējot nodokļus konkrētām nozarēm, tiek apdraudēta iespēja sabalansēt visas vajadzības

Finanšu ministrija (FM) neslēpj, ka neatbalsta Autoceļu fonda atjaunošanu. Kādi ir galvenie FM argumenti un kāds finansējums būs pieejams autoceļiem, kad beigsies Eiropas Savienības (ES) fondu atbalsts, lasiet Finanšu ministrijas sagatavotajās atbildēs.

Vai nodokļu nomaksai būtu jābūt saistītai ar konkrētu pakalpojumu, ko valsts sniedz iedzīvotājiem, un vai tas, ka cilvēki zina, kādiem mērķiem tiek novirzīti viņu maksātie nodokļi, mudina nodokļus maksāt?

Valsts finanšu resursi ir ierobežoti, bet vajadzību ir daudz. Tāpēc, ja vienu vai otru nodokļu ieņēmumi tiktu iezīmēti konkrētai nozarei, tas apdraudētu iespēju valdībai, izstrādājot gadskārtējo valsts budžetu, nodrošināt ekonomisko līdzsvaru.

Kāpēc FM ilgus gadus ir pret Autoceļu fonda atjaunošanu (nejaukt ar budžeta programmu, runa ir par Autoceļu fondu tādā statusā, kāds tas bija, pirms E.Repses laikā tika likvidēts)?

Jau 2004. gadā Ministru kabinetā tika nolemts, ka speciālā budžeta statusu saglabā tikai valsts sociālās apdrošināšanas budžets un pārējie līdzšinējie speciālie budžeti tiek iekļauti pamatbudžetā. Jāuzsver, ka Valsts autoceļu fonda iekļaušana pamatbudžetā pēc būtības nenozīmē tā likvidāciju, jo finansējums fondam netika samazināts.

Turklāt Satiksmes ministrijas valsts budžeta programma "Valsts autoceļu fonds" saņem stabilu finansējumu no dotācijas no vispārējiem ieņēmumiem un nav atkarīga no nodokļu un nodevu izpildes.

Atbilstoši Likumam par budžetu un finanšu vadību budžets ir līdzeklis valsts politikas realizācijai ar finansālām metodēm, un tas ir valdības finansālās

darbības un vadības pamatā. Iezīmējot konkrēto valsts budžeta līdzekļu apmēru novirzīšanu vienai nozarei, tiek apdraudēta iespēja valsts budžetā valdībai sabalansēt visas valsts attīstībai un drošībai nepieciešamās vajadzības. Tā ir galvenā problēma, ka, iezīmējot noteiktus ieņēmumus noteiktajiem izdevumiem, tiek ierobežotas valdības iespējas lemt par pieejamā finansējuma sadali atbilstoši prioritātēm (jo lielāka ir speciālajiem mērķiem iezīmētā daļa, jo mazāk paliek līdzekļu, par kuru pārdali valdība var lemt).

Citu valstu pieredze liecina: likvidējot Autoceļu fondu, pēc 10 gadiem tiek pieņemts lēmums to atkal atjaunot. Vai Latvijā sagaidāms Autoceļu fonda atjaunošanu?

Ja valdībā tiks pieņemts tāds lēmums, tad tas varētu tikt veidots ne ātrāk kā ar 2019. gadu, jo ir nepieciešamas izmaiņas Ministru kabineta noteikumos par budžeta pieprasījumu izstrādāšanas un iesniegšanas pamatprincipiem un jauns risinājums Vienotās valsts budžeta plānošanas un izpildes informācijas sistēmā, kā arī ir vērtējamas valsts budžeta finansālās iespējas.

No visām trim Baltijas valstīm Latvija visvairāk atkarīga no ES fondiem ceļu jomā. Vai, pēc FM domām, tā ir normāla situācija?

Katra dalībvalsts nacionālā līmenī nosaka savas attīstības prioritātes un investīciju vajadzības, kā arī nacionālā līmenī lemj par finansējuma sadalījumu

starp prioritātēm. Attiecīgi, plānojot un izvērtējot iespējamus finansējuma avotus konkrētās nozares attīstībai, ir jāņem vērā visi nacionālā līmenī nozīmīgie aspekti un kopējais investīciju profils.

Saskaņā ar nacionāla līmeņa lēmumiem, ES fondu 2014.-2020.gada plānošanas periodā ceļu infrastruktūras attīstībai plānots novirzīt kopumā ES fondu finansējumu 605 047 102 eiro apmērā.

Šī plānošanas perioda ES fondu līdzekļi autoceļiem beigsies jau 2019.gadā. Ko darīt? Ar ko tos nākamajos gados aizstāt?

Lai mazinātu finansējuma pārrāvumu starp ES fondu 2007. - 2013. gada plānošanas periodu un 2014.-2020.gada plānošanas periodu, ceļu infrastruktūras attīstības projektu īstenošana tika uzsākta vēl pirms ES fondu plānošanas dokumentu apstiprināšanas; attiecīgi ir loģiski, ka ceļu infrastruktūras attīstības pasākumos paredzētais finansējums tiek investēts visātrāk.

Šobrīd daļa no ceļu infrastruktūras attīstības projektu līgumiem ir pabeigti, savukārt atsevišķu projektu īstenošana vēl turpinās.

Atbilstoši aktuālajām ES fondu maksājumu budžeta prognozēm, 2019.gadā valsts ceļu projekts paredzēts izmaksāt 70,28 milj. eiro, bet 2020. gadā 10,23 milj. eiro (reģionālo ceļu projektu noslēguma maksājumi).

Turklāt Ministru kabinetam

2017.gada 22.augusta sēdē (prot. Nr.40 43.§ 15.punkts) pieņēma lēmumu nodrošināt finansējuma pieaugumu valsts autoceļiem un attiecīgi palielināt finansējumu Satiksmes ministrijas budžeta programmā "Valsts autoceļu fonds" 2018. gadam 25 616 453 eiro, 2019. gadam 25 616 453 eiro un 2020. gadam 37 285 510 eiro apmērā.

Vai nākamajā plānošanas periodā būs paredzēts finansējums arī autoceļu uzturēšanai un atjaunošanai? Ir izskanējuši viedokļi, ka jaunajā periodā finansējuma instrumenti būs savādāki.

Precīzs Latvijai pieejamais ES fondu finansējuma apjoms nākamajā plānošanas periodā pēc 2020.gada būs zināms pēc ES daudzgadu budžeta sarunu noslēguma. ES fondu ieguldījumi tiek plānoti atbilstoši nacionālā līmenī noteiktajām prioritātēm, kas tradicionāli tiek identificētas nacionālajā attīstības plānā. Precīzas vienošanās par ieguldījumu apjomu dažādām jomām tiek panākta, izstrādājot ES fondu darbības programmas, kuras tiek saskaņotas ar Eiropas Komisiju.

Attiecībā uz ES līmeņa regulējuma izstrādi periodam pēc 2020.gada, Finanšu ministrija kā Kohēzijas politikas fondu vadošā iestāde Latvijā, iestāsies par iespējami elastīgākiem noteikumiem, kas dalībvalstīm ļautu plānot izdevumus atbilstoši to aktuālajiem izaicinājumiem un prioritātēm (t.sk. veikt ieguldījumus autoceļos).

Turpinājums 6. lapašpusē.

FM: lezīmējot nodokļus konkrētām nozarēm, tiek apdraudēta iespēja sabalansēt visas vajadzības

Turpinājums. Sākums 5. lappusē.

Tā, piemēram, Latvija neatbalstīs būtisku finanšu instrumentu (aizdevumu, garantiju) apjoma palielināšanu, īpaši attiecībā uz ieguldījumiem sabiedriskajā infrastruktūrā. Bet Latvija iestāsies par grantu ieguldījumiem šajā jomā.

Par kādiem līdzekļiem uzturēsim valsts ceļu tīklu nākamajos 5-10 gados?

Saskaņā ar ES fondu regulējumu, infrastruktūras, kas izveidota par ES fondu līdzekļiem,

uzturēšana ir jānodrošina no valsts budžeta līdzekļiem.


Atbilstoši Likumam par budžetu un finanšu vadību vidējā termiņa budžeta ietvara likums tiek izstrādāts nākamajiem trim saimnieciskajiem gadiem, līdz ar to likumprojektā "Par vidēja termiņa ietvaru 2018., 2019. un 2020. gadam" un likumprojektā "Par valsts budžetu 2018.gadam", ņemot vērā Ministru kabineta pieņemtos lēmumus, Satiksmes ministrijai budžeta

programmā "Valsts autoceļu fonds" plānots finansējums Valsts autoceļu uzturēšanai un atjaunošanai 2018. gadā 171 971 088 EUR, 2019. gadā 172 089 088 EUR un 2020. gadā 180 915 881 EUR.

Pašvaldības ceļus "neoptimizē", jo tad saņems mazāk naudas. Vai finansējuma dalīšanas principiem nav jābūt progresīvākiem?

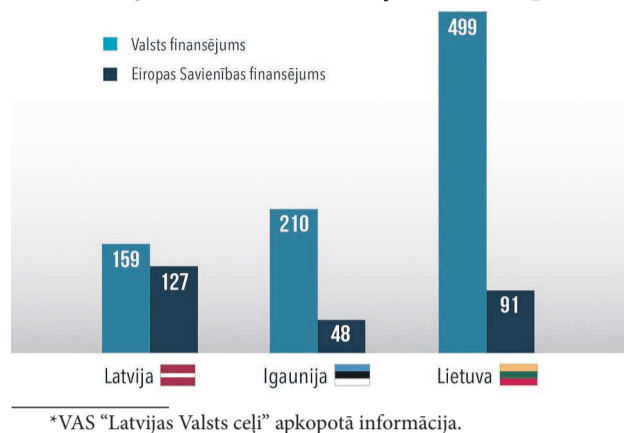
No Valsts autoceļu fonda tiek piešķirts finansējums pašvaldību autoceļiem (ielām)

atbilstoši Ministru kabineta 2008.gada 11.marta noteikumiem Nr.173 "Valsts pamatbudžeta valsts autoceļu fonda programmai piešķirto līdzekļu izlietošanas kārtība", kas ir Satiksmes ministrijai sagatavotie noteikumi. Līdz ar to Satiksmes ministrija kā vadošā valsts pārvaldes iestāde transporta un sakaru nozarēs, tajā skaitā autoceļu jomā, var rosināt veikt grozījumus iepriekš minētajos noteikumos, lai uzlabotu valsts budžeta līdzekļu sadali.

ES fondu 2014.-2020.gada plānošanas periodā arī pašvaldībām ir iespēja attīstīt savu ceļu infrastruktūru caur pilsētvīdes atbalsta programmām, nodrošinot uzņēmējdarbības veicināšanu. 

i * Lai saglabātu valsts autoceļu tīklu labā braukšanas kvalitātē un drošības līmeni, katru gadu uzturēšanā un periodiskajā atjaunošanā nepieciešams ieguldīt 673 milj. eiro. Kopš 1991.gada valsts autoceļiem ir uzkrājies remontdarbu deficīts 4,5 miljardi eiro.

*** Finansējums valsts autoceļiem 2017. gadā**



Rekonstruēts tilts pār Gauju Siguldā

Septembrī pēc rekonstrukcijas uz reģionālās nozīmes ceļa Inciems–Sigulda–Ķegums (P8) tika svinīgi atklāts tilts pār Gauju. Pirmo reizi tilta atklāšana notika 1937. gada 23. jūlijā, taču Otrā pasaules kara laikā tiltu uzspridzināja un vēlāk uzbūvēja no jauna. Šogad tam ir 80 gadu jubileja.



No kreisās: Siguldas novada pašvaldības vadītājs Uģis Mitrevics un VAS "Latvijas Valsts ceļi" valdes priekšsēdētājs Jānis Lange.

Šis tilts ir vienīgais monolīta dzelzsbetona konstrukciju tilts Latvijā, kas balstās uz trīs vairāk nekā 35 metrus platiem lokiem. Tilta kopējais garums ir 153 metri, bet augstums virs upes pārsniedz 16 metrus. Šis ir viens no svarīgākajiem satiksmes un tūrisma infrastruktūras objektiem ārpus Rīgas, ņemot vērā, ka Sigulda un Turaidas muzejrezervāts, ko savieno atjaunotais tilts, atrodas TOP 10 populārāko Latvijas tūrisma galamērķu sarakstā.

Drošāks un draudzīgāks

Tilta rekonstrukcija tika uzsākta pagājušajā gadā. Tam ir izbūvēta jauna hidroizolācija un ieklāts jauns asfalta segums. Tiltam ir paplašinātas ietves (iepriekš tās bija vienu metru platas, tagad būs 2,5 m), lai tās būtu ērti izmantojamas invalīdiem un vecākiem ar bērnu ratiņiem, bet tilta galos zem tilta izbūvētas gājēju pārejas. Līdz ar to tilts ir

klūvis drošāks un draudzīgāks mazāk aizsargātajiem satiksmes dalībniekiem – gājējiem, velosipēdistiem.

"Veicot tilta atjaunošanas darbus, būvniekiem izaicinājums bija izveidot veidņu un turu nostiprinājumu ietves paplašināšanai, jo lokveida konstrukcijas vietām ir ļoti šauras, un pietrūkst vietas turu atbalstīšanai. Turklāt kara laikā četrus gadus pēc tā oficiālās atklāšanas tilts tika uzspridzināts un tagad, veicot rekonstrukciju, upes gultne bija jātīra vēl no vecajām, pēc spridzināšanas upē iekritušajām tilta dzelzsbetona konstrukcijām. Tas nebija viegli. Šovasar Gaujā bija augsts ūdens līmenis, tādēļ piekļuve šim atlūzām bija visnotaļ sarežģīta. Gaujas tilts Siguldā ir unikāls ar to, ka ir vienīgais trīslोकliku monolīta dzelzsbetona lokveida tilts Latvijā," norāda šī tilta projekta vadītājs, VAS "Latvijas

Valsts ceļi" tiltu būvzinieris Didzis Zvirbulis.

Tilta rekonstrukciju pēc LVC pasūtījuma veica SIA "Rīgas tilti". Pērn darbi notika līdz oktobra beigām, un atsākās šogad pavasarī. Būvdarbu kopējās izmaksas ir 778 635 eiro ar PVN.

Bez ārvalstu speciālistu līdzdalības

Tilta celtniecības priekšdarbi Šoseju un zemesceļu departamentā aizsākās 1927. gadā, kad to projektēja vecākais inženieris K. Tomels. Līdz 1936. gadam viņš bija pabeidzis tilta pamatņu un balstu projektēšanu. Tālāko tilta virsbūves projektēšanu veica vecākais inženieris K. Gailis. Tilta virsbūves darbu veikšana tika uzticēta firmai "L. Neiburgs un Co", kas toreiz bija spēcīgākā Latvijā.

Lai loka laidumam piešķirtu vēlamo formu, vispirms bija nepieciešama atbilstošu



Tilta pār Gauju Siguldā atklāšanas svinības 1937. gada 23. jūlijā. (Foto no LCM krājuma)

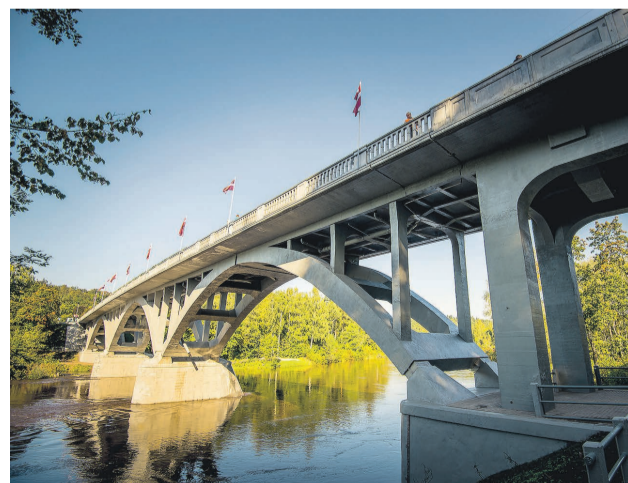


turu būve, kas prasīja daudz kokmateriāla, lielu darbu un atbilstošas zināšanas. Turas projektēja tiltu inženieris profesors P. Pāvulāns. Visi tilta estakāžu balsti balstījās uz koka pāļiem, no kuriem daži iedzīti vairāk nekā 27 metrus zem Gaujas normālā ūdens līmeņa. Kopumā 153 metrus garajam tiltam ir 463 koka pāļi.

Tilta projektēšanu un celtniecību veica tikai Latvijas inženieri un būvnieki saviem spēkiem bez ārvalstu firmu speciālistu palīdzības.

Visi republikas ceļinieki uz viena tilta


20. gadsimts tautas vēsturē ienesa savas korekcijas, un jau pēc četriem gadiem, Otrā pasaules kara laikā, 1941. gada vasarā, tilts tika uzspridzināts. Pēc kara trūka ne tikai elektroenerģijas, transporta un tehnikas, bet arī ikdienā nepieciešamo lietu, tāpēc tilta atjaunošana bija grūts uzdevums. Visi transportēšanas



darbi tika paveikti, izmantojot tikai vienu kravas auto. 1949. gada aprīlī iesākie darbi līdz decembrim bija pabeigti, tāl, ka pa tiltu varēja atklāt pagaidu satiksmi, bet jau 1950. gada 1. maijā gatavo tiltu nodeva ekspluatācijā. Tilts tika atjaunots iepriekšējā izskatā, pie tā strādāja inženieri T. Vitkuss un G. Kunoss, profesori

P. Pāvulāns un A. Tramdahs, būvdarbus vadīja pēckara tilta būves speciālists G. Janovskis.

Tilta atjaunošanā piedalījās gandrīz visi republikas ceļinieki, strādājošo kopskaits atsevišķos periodos bija pat 700 cilvēku.

Līdz šim pēdējo reizi tilts pāri Gaujai piedzīvoja rekonstrukciju 1999. gadā. 



Reinis Nitišs un CSDD aicina: "Pierādi sevi citur, nevis uz ceļa!"

Lai autovadītājus ceļu satiksmē atturētu no agresīvas braukšanas, Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) un kampaņas "Pierādi sevi citur, nevis uz ceļa!" galvenais varonis Reinis Nitišs arī šogad aicinās autovadītājus "Pierādīt sevi citur, nevis uz ceļa!"

Populārais rallijkrosa braucējs Reinis Nitišs ir pārliecināts, ka ceļu satiksmes noteikumu ievērošana nemazina un neapdraud šofera personību vai statusu. Autosportista aicinājums autovadītājiem ir apliecināt savas spējas vai izlādēt enerģiju sporta zālē, virtuvē vai darbā, nevis pie stūres, agresīvi un ātri braucot. CSDD savukārt oktobrī aicinās pierādīt savas spējas Biķernieku trasē.

Šobrīd agresīva braukšana

tiek definēta kā vairākkārtēja braukšanas joslu maiņa apsteidzot, apdzīšana pa pretējā virziena joslu vai apbraukšana pa sabiedriskā transporta joslu, ceļa nomali, ietvi, gājēju ceļu, velosipēdu ceļu vai citām vietām, kas nav paredzētas transportlīdzekļu braukšanai.

Mazāks ātrums, mazāk ievainojumu

Ceļu satiksmes statistikas analīze un starptautiskā pieredze liecina: ja vidējais ātrums palielinās par 10%, tad risks

iekļūt ceļu satiksmes negadījumā palielinās par 20%, ievainoto skaits palielinās par 40%, bojā gājušo skaits palielinās par 50%.

Pasaules Veselības organizācijas dati liecina, ka, neraugoties uz lielajiem sodiem, vidēji 40% līdz 50% autovadītāju regulāri pārsniedz atļauto braukšanas ātrumu. Savukārt attīstītās valstīs ātrums, kā arī dažādi blakus faktori, piemēram, mobilo ierīču lietošana, nogurums, alkohols kā nāves cēlonis ir vidēji katram

trešajam ceļu satiksmes negadījumā bojā gājušajam.

Turklāt mazāks ātrums nozīmē ne tikai glābtas cilvēku dzīvības, bet arī tīrāku vidi un gaisu, kā arī ietaupītu degvielu.

Iespēja savas spējas pārbaudīt trasē

CSDD un Reinis Nitišs arī šogad autovadītājus uzrunās ar video klipa palīdzību, kurā autosportists aicina kādu agresīvu un steidzīgu braucēju pierādīt savas braukšanas prasmes trasē. Video klips CSDD Youtube kanālā kļuvis par visvairāk skatīto klipu - to noskatījušies vairāk nekā 300 tūkst. cilvēku. Tāpat video klips iemantojis daudzu tūkstošu cilvēku atzinību arī citās sociālajās platformās.

Kampaņas "Pierādi sevi citur, nevis uz ceļa!" otrā daļa notiks oktobrī Biķernieku trasē. Tās laikā CSDD jebkuram interesantam bez maksas piedāvās braukšanas apmācības, kuru pēdējais posms būs ātruma sacensības trasē. CSDD aicina sekot līdzi informācijai par pieteikšanās sākumu mājaslapā www.csdd.lv. Kampaņu „Pierādi sevi citur, nevis uz ceļa!” organizē CSDD, tā tiek daļēji finansēta no OCTA līdzekļiem.

Siguldā 76% automašīnu atklāj pārkāpumus

Siguldas tehniskās apskates stacijā septembra sākumā notikušajā "Tehniskās apskates nakts" pasākumā, kurā bez maksas bija iespējams veikt automašīnas diagnostiku, konstatēti lielāki vai mazāki bojājumi 76% pārbaudīto automašīnu.



Visbiežāk bojājumi bija saistīti ar bremžu un balstiekārtas sistēmām, kā arī neatbilstošām gaismām. Ja diagnostikā transportlīdzeklim netika atklāti būtiski bojājumi, klientiem bija iespēja veikt arī auto tehnisko apskati, pirms tam veicot nepieciešamos maksājumus. "Tehniskās apskates nakts" vecākais auto bija 1988.gada Opel Ascona. Siguldā populārākās auto markas bija Volkswagen (30), savukārt otro un trešo vietu dalīja Audi (27) un Opel (27). Pasākuma vidējais auto vecums - 16 gadi. Cilvēkiem uz pasākumu bija ieradušies dažādu mērķu vadīti. Vairāki autovadītāji atzina, ka vēlējušies saņemt auto tehniskā stāvokļa novērtējumu, savukārt citi autovadītāji bija devušies uz "Tehniskās apskates nakti", lai veikt auto tehnisko apskati; šādu iespēju izmantoja 48 klienti. Savukārt vēl citi autovadītāji - vēlējušies vienkārši labi pavadīt laiku un baudīt mūziku.

Darbu uzsāk četri stacionārie fotoradari

Uz Latvijas ceļiem sākuši darboties 4 jauni stacionārie fotoradari, kas atrodas Pūrē, Durbē, Lilastē un Baldonē. Tas nozīmē, ka uz Latvijas ceļiem kopumā darbojas 52 stacionārie fotoradari.

Pirms to atrašanās vietām ir izvietotas informatīvas ceļa zīmes, uz kurām norādīts ātruma mērierīces atrašanās vieta atļautais braukšanas ātrums. CSDD vērs autovadītāju uzmanību, ka braukšanas ātruma režīms ir jāievēro vienmēr un ne tikai šajās vietās.

Valdības apstiprinātais stacionāro fotoradaru uzstādīšanas plāns paredz līdz 2018.gadam uz Latvijas ceļiem kopumā uzstādīt 100 ātruma mērierīces, kas ievērojami paplašinātu atļautā braukšanas ātruma pārkāpēju kontroli. Līdz šī gada beigām plānots uzstādīt vēl 8 radarus. Savukārt 2018.gadā uz ceļiem parādīsies vēl 40 jauni

stacionārie fotoradari, nodrošinot to, ka līdz nākamā gada beigām Latvijā kopumā darbojas 100 radari.

Radaru atrašanās vietas tiek izvēlētas, izvērtējot simtiem ceļu satiksmes negadījumu statistiku, „melnos punktus” un informāciju par ceļu posmiem ar intensīvu satiksmes plūsmu. Vietas izvēlētas un saskaņotas, sadarbojoties CSDD un satiksmes drošībā ne satiksmes organizācijā iesaistītajām atbildīgajām institūcijām - Valsts policijai, VAS „Latvijas Valsts ceļi” un pašvaldībām.

Stacionāro fotoradaru uzstādīšana jau devusi būtisku



pienesumu ceļu satiksmes drošībai, jo radaru vietās ir samazinājies ātri braucošo transportlīdzekļu skaits, kas savukārt samazinājis satiksmes plūsmas ātrumu. Tāpat radaru vietās nav bojā gājušo dēļ ātruma pārsniegšanas.

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

Vairāk informācijas par stacionārajiem fotoradariem un to atrašanās vietu karte atrodama CSDD mājaslapā.

Konkurss "Gribu būt mobils"

Lai palīdzētu skolēniem apgūt kvalitatīvas zināšanas par satiksmes drošības jautājumiem, Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) aicina visus 6.-8. klašu skolēnus šajā mācību gadā būt mobiliem un piedalīties konkursā „Gribu būt mobils”. Pieteikumu anketu aizpildiet mājas lapā www.berniem.csdd.lv.

Sākoties jaunajam mācību gadam, ļoti aktuāls ir un paliek jautājums par ceļu satiksmes noteikumu teorētiskajām zināšanām un to praktisku pielietojumu ikdienā, piedaloties ceļu satiksmē. Ik gadus CSDD organizē satiksmes drošības izglītojošas kampaņas un projektus par dažādām aktuālām tēmām - atstarotāju un drošības jostu lietošana, izglītības projekti jaunajiem gājējiem, topošajiem velosipēdu un mopēdu vadītājiem. Daudzu gadu preventīvie pasākumi ir devuši rezultātus - 2017. gada septiņos mēnešos kaut nedaudz, bet ir mazinājies ceļu satiksmē cietušo bērnu skaits, salīdzinot ar

2016. gada attiecīgo periodu, par 3% mazāk bērnu ir guvuši ievainojumus ceļu satiksmes

negadījumos. Diemžēl 2017. gada septiņos mēnešos satiksmes negadījumos dzīvību zaudējuši trīs bērni, kuri visi ir bijuši pasažieri. Nākamā apdraudētākā grupa ir gājēji - 88 ievainotie (2016. gada attiecīgajā periodā 98 bērni).

Fināla sacensības pirmās vietas ieguvēju komanda saņēma galveno balvu - ceļojumu biroja dāvanu karti izglītojošam ceļojumam 1800 eiro vērtībā. Arī fināla otrās un trešās vietas ieguvēju komandas - ceļojumu biroja dāvanu karti, bet veiksmīgos konkursa neklātienē kārtas un visus klātienē septiņu pusfinālu dalībniekus gaida stilīgas balvas.

PASTĀSTI PAR SAREŽĢĪJUMIEM UZ CEĻA!

80005555
LVC bezmaksas diennakts tālrunis

Zog autoceļu aprikojumu

Uz ceļa šķērslis

Beigts dzīvnieks

Slidens ceļš

VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI

Ja ceļā moka izsalkums, izvēlies ko veselīgu



Gandrīz katrs no mums ir piedzīvojis brīdi, kad sāk mocīt izsalkums, tomēr laika kārtīgai maltītei nav un gribas nopirkt kādu našķi. Nacionālais pārtikas mazumtirdzniecības tīkls ELVI kopā ar uzturzinātnes speciālisti un pārtikas tehnoloģi Dzintru Koktu piedāvā padomus tiem, kas vēlas uzkost, dodoties ceļā. Atliek tikai atrast tuvāko veikalu un iepirkties.

Augļi un dārzeņi

Veselīgo ātro uzskodu klasika, protams, ir svaigi augļi un dārzeņi. Ja izvēlamies ēst augļus, jāatceras, ka izsalkuma remdēšanai noderēs jebkurš garšas kārpīnām tīkams auglis vai sezonas ogas, vienīgi pirms lietošanas uzturā šie produkti jānomazgā. Savukārt ātrai apēšanai piemērotu dārzeņu sortiments veikalos ir mazāks, taču arī dārzeņu ražotāji arvien vairāk piedāvā tūlītējai patērišanai sagatavotus produktus ērtos iepakojumos, kas var kļūt par veselīgu našķi un labu alternatīvu

izsalkuma remdēšanai. Šādam mērķim droši var izvēlēties ķirštomātiņus un mini burkānus, derēs arī nomazgāti neliela izmēra gurķi.

Žāvētie augļi un rieksti

Bagātīgs uzturvielu avots, ko varam izvēlēties ātrām uzskodām, ir žāvēti augļi un rieksti. Ātrai izsalkuma remdēšanai derēs teju jebkuri rieksti un augļi, taču jāatceras, ka šie produkti satur ne vien vērtīgas uzturvielas un taukskābes, bet arī daudz kaloriju un taukvielu, tāpēc tie jāēd ierobežotā daudzumā.

Dažādi piena produkti

Veselīgas enerģijas devu organismam var nodrošināt, izvēloties piena produktus. Veikalu plauktos ir pieejami gan dažādi dzeramie jogurti ērtos iepakojumos, gan olbaltumvielu kokteiļi. Izsalkumu labi remdēs arī siers, ko var nopirkt, sagrieztu šķēlēs vai fasētu stienīšos.

Graudaugu un maizes izstrādājumi

Ātrām uzskodām noderēs dažādi pilngraudu izstrādājumi, maize ar žāvētu augļu, riekstu vai dārzeņu piedevu, auzu pārslu un dažādu sēklu (saulespuķu, ķirbju, linsēklu utt.) cepumi ar samērīgu cukura daudzumu. Izvēlieties tos miltu produktus, kam nav pievienoti hidrogenētie tauki, krāsvielas un aromatizētāji – jo vienkāršāks būs produkta sastāvs, jo vieglāk būs izvēlēties dabisku augļu sulu, nektāru vai kvasu ar mazāku cukura daudzumu.

Veselīgākie dzērieni

Vislabākais dzēriens ātrai slāpju veldzēšanai, protams, ir ūdens, turklāt labāk izvēlēties ūdeni bez piedevām un garšas uzlabotājiem. Ja reizumis vēlaties sevi vai savas atvases palutināt ar kādu citu dzērienu, izvēlieties dabisku augļu sulu, nektāru vai kvasu ar mazāku cukura daudzumu.

TAVA SPĒKA UZPILDES STACIJA



www.virsia.lv

Aizkraukles birojs
Kalna iela 17, Aizkraukle, Aizkraukles novads, LV-5101
Tālr.: +371 65133677, e-pasts: birojs@virsia.lv

Rīgas birojs
Bieķensalas iela 21, Rīga, LV-1004
Tālr.: +371 67807505, e-pasts: riga@virsia.lv

Autobraucēju brīvdienu ceļvedis

OKTOBRIS, 2017

11. oktobris Latvijas Ceļu muzejs
Šlokenbeka, Milzkalne, Smārdes pag., Engures novads. Vairāk informācijas: www.celumuzejs.lv
Ieeja bez maksas

29. oktobris Ventspils Piejūras brīvdabas muzejs. **Putras diena**
Vairāk informācijas: www.muzejs.ventspils.lv

7. oktobris Kuldīgas Pils dārzs. **Hercoga Jēkaba gadatirgus**

29. oktobris pulksten 15, Liepājas koncertzāle "Lielais Dzintars". **Jauktā kora "Intis" 30 gadu jubilejas koncerts**

28. oktobris Kandavas nov. muzejs, Kandavas Kultūras nams. **Astotie Kafijas un tējas svētki Kandavā**

22. oktobris pulksten 18–21, Rīga, Latvijas Etnogrāfiskais brīvdabas muzejs. **Veļu vakars**
Ieejas maksa: 0,70–2 eiro

14. oktobris Salacgrīva. **Nēgu diena**
Vairāk informācijas: www.salacgriva.lv

14. oktobris no pulksten 9, Valmieras Rātslaukums. **Simjūda gadatirgus**

7. oktobris pulksten 18.30, Cēsu nov., Līgatnes pag., Vienkoči. **Uguns nakts Vienkoču parkā.** Ieejas maksa: 4–6 eiro

8. oktobris Gulbene. **Tautas skrējiens "Gulbenes aplis 2017"**
Starts Gulbenes stadionā. Vairāk informācijas: www.gulbene.lv

14. oktobris Madonas novads, Barkava. **Lauksaimniecības tehnikas parāde.** Vairāk informācijas: www.visitmadona.lv

14. oktobris pulksten 19, Rēzekne, Latgales vēstniecība "Gors". **Koncerts "Dzirdi balsis ar Kārli Kazāku"**
Ieejas maksa: 15 eiro

25.–28. oktobris Daugavpils. **XV Starptautiskais akordeona mūzikas festivāls "Daugavpils 2017"**
Vairāk informācijas: www.kultura.daugavpils.lv

7. oktobris no pulksten 10, Dobeles Tirgus laukums. **Ābolu diena**

28. oktobris Cēsu Jaunā pils, Rundāles nov. Svītenes pils un citviet Latvijā. **Leģendu nakts Latvijas pilīs un muižās.** Vairāk informācijas: www.pilis.lv

7. oktobris no pulksten 9, Suntaži. **Rudens gadatirgus**

14. oktobris no pulksten 9, Skrīveru tirgus laukums. **Rudens ražas svētki**

14. oktobris 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

GDD

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.