



Septembris 2016



Satiksmes ministrs Uldis Augulis: „2019. gads ir kritiskais moments, kad mums ir nepieciešams konkrēts plāns – kur turpmāk ņemsim naudu ceļiem.”

[---> 3. lappuse]

RTU Transportbūvju institūta direktors: „Ja valsts nozarei novirzīs vairāk līdzekļu, tad varēs lielākā apjomā veikt uzturēšanas darbus un remontdarbus. Tas nākotnē nodrošinās arī pieprasījumu pēc jauniem transportbūvju inženieriem.”

[---> 2. lappuse]

Kas strādā Latvijas ceļu nozarē? Ceļinieku profesijas un dzīvesstāsti

Ceļu nozarē kopumā Latvijā strādā aptuveni 6000 cilvēku. Kāda ir viņu ikdiena? Kur viņi apguva profesiju? Kādi ir viņu nākotnes plāni? Iztaujājām dažus no viņiem. [---> 4. lappuse]



CSDD: Četrās pilsētās notikušajos “Tehniskās apskates nakts” pasākumos par nederīgām satiksmei atzīti 80% automašīnu.

[---> 6. lappuse]

Valsts policija sadarbībā ar privātuzņēmumu izmantos videokameras šoferu tehniskās apskates un apdrošināšanas pārbaudei.

[---> 2. lappuse]

Atklāts rekonstruētais Vecpiebalgas ceļa posms un jaunais tilts pār Gauju Taurenē.

[---> 7. lappuse]



autocelnieki

Īsumā

Pašvaldību un meža ceļu izvērtēšana varētu izmaksāt 85 000 eiro

Pašvaldību un meža ceļu izvērtēšana Latvijā varētu izmaksāt 85 000 eiro, aplēsusi Satiksmes ministrijas izveidotā darba grupa ilgtspējīga un prognozējama autoceļu sakārtošanas modeļa izstrādei. Izvērtējumu plānots veikt 2017. gadā. Kā zināms, VAS "Latvijas Valsts ceļi" regulāri veic valsts ceļu inventarizāciju un pārziņa tehnisko stāvokli, vienlaikus informācija par pašvaldību ceļu tehnisko stāvokli nav pieejama. Tāpat nav izvērtēta iespēja un lietderība komersantiem, nevis tikai komercdarbībai. Ceļu izvērtēšanas mērķis ir panākt skaidru redzējumu par valstī esošo ceļu kopumu. Tāpat plānots apzināt sabiedrības interesēm būtiskākos maršrutus un definēt ceļu daudzumu, kurus iespējams uzturēt noteiktā līmenī.

CSDD peļņu novirzīs fotoradaru iegādei

VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija" savu pagājušā gada peļņu 1,362 milj. eiro apjomā plāno novirzīt fotoradaru iegādei un uzstādīšanai. Šim mērķim nepieciešami 1,327 milj. eiro. Atlikusī summa tiks ieskaitīta valsts budžetā.

Izmantos videokameras šoferu tehniskās apskates un apdrošināšanas pārbaudei

Valsts policija sadarbībā ar privātfirmu pilotprojektā vairākās vietās uz ceļiem izvietos videonovērošanas kameras, lai atklātu, vai šoferiem ir derīga tehniskā apskate un obligātā civiltiesiskā apdrošināšana (OCTA). Valsts policija, Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs (LTAB) un uzņēmums "KleinTech Services" plāno veikt transportlīdzekļu plūsmas uzraudzību, apzināt to automoditāžu skaitu, kas reāli ikdienā piedalās satiksmē bez derīgas tehniskās apskates un apdrošināšanas. Analizējot iegūtos datus, sagaidāms, ka tiks iegūta objektīvāka informācija par satiksmes dalībnieku paradumiem attiecībā uz šo normu izpildi. Monitoringa laikā pārkāpumu protokoli netiks noformēti.

Saulkrastos ceļ jauno Elvi

Uz Ziemassvētkiem Saulkrastos, Ainažu ielā 28A tiks atvērts jauns moderns Elvi veikals, informē SIA „Elvi Latvija” komercdirektore Laila Vārtukapeine. Topošā veikala platība būs 635 m², un pircēju ērtībai tiks piedāvāta autostāvvietā 65 mašīnām. Topošā veikala īpašnieks ir SIA "Elvi Latvija" ilggadējs franšīzes partneris SIA VITA Mārket, kam pieder 34 Elvi veikali visā Latvijā. Saulkrastos šis būs otrais Elvi veikals.

Viedoklis



Rīgas Tehniskās universitātes Būvniecības fakultātes Transportbūvju institūta direktors Dr. sc. ing. Ainārs PAEGLĪTIS, profesors

Valsts ceļu stāvoklis ir atbilstošs tajā ieguldītajiem līdzekļiem. Ja valsts nozarē novirzīs vairāk līdzekļu, tad stāvoklis uzlabosies, jo būs iespējams lielākā apjomā veikt uzturēšanas darbus un remontdarbus. Tas nākotnē nodrošinās arī pieprasījumu pēc jauniem transportbūvju inženieriem.

Es uzskatu, ka ceļubūves kvalitāte šodien ir apmierinoša, tomēr jāuzsver, ka kvalitāte ir komplicēts jēdziens, kas sastāv no daudz un dažādiem komponentiem, un tos ir grūti viennozīmīgi novērtēt. Viens no kvalitātes komponentiem ir jaunu zināšanu iegūšana, kas saistīta ar zinātniskās izpētes darbu. Pasaules pieredze rāda, ka, realizējot lielus projektus, ap 1-4% no finansējuma tiek novirzīts zinātniskās izpētes darbiem. Tas dod iespēju attīstīt zinātnisko pētījumu bāzi

universitātē, piesaistīt jaunus pētniekus doktorantūrā un iegūt jaunus zināšanas un rezultātā uzlabot ceļubūves kvalitāti.

Ja ņem vērā pēdējo gadu tendences, tad jāsaprot, ka jaunieši, kas studē Transportbūvju institūtā, ir motivēti strādāt nozarē. Ceļu un tiltu stāvoklis valstī kopumā nav spožs, līdz ar to nozarē vienmēr būs darbs un iespējas strādāt. Transportbūvju programmās visas budžeta vietas vienmēr ir aizpildītas. Jau sākot no 2. kursa daudzi studenti paralēli mācībām piestrādā kādā nozares uzņēmumā. Tomēr es nevaru justies līdzatbildīgs par nozari un tās attīstību, jo ne Rīgas Tehniskā universitāte, ne Transportbūvju institūts netiek pieaicināts pie nozares attīstības plāna izstrādāšanas.

Latvija ir maza valsts, un mums jāgatavo diezgan universāls speciālists, kas var strādāt dažādos nozares un blakusnozares uzņēmumos atkarībā no darba tirgus pieprasījuma. Studentu apmācībai ir piesaistīti nozares profesionāļi, kas nodod studentiem savu praktisko pieredzi. Liela pateicība jāizsaka docentam Borisam Jeļisejevam no VAS "Latvijas Valsts ceļi", docentam Jānim Bidzānam no SIA "BRD projekts", docentam Verneram Straupem no AS "Ceļuprojekts", docentam Ilmāram Gordam no SIA "Projekts 3", lektoram Renāram Birnikam no SIA "L4", lektoram Ziedonim Lazdam no CSDD, kas uzņēmušies smago studentu izglītošanas darbu. Domāju, ka RTU iegūtās zināšanas un pieredze ļauj studentiem ātrāk iekļauties izvēlētajā profesijā.



Transportbūvju inženieru sagatavošana Rīgas Tehniskajā universitātē

RTU transportbūvju speciālistu sagatavošana tiek veikta četrās programmās:

- bakalauru profesionālajā programmā "Transportbūves", kurā tiek iegūts bakalaura grāds ar inženiera kvalifikāciju, mācību ilgums 4,5 gadi (5 gadi neklātienē studijās), 1. kursā paredzētas 50 budžeta vietas;

- maģistru profesionālajā programmā "Transportbūves", kurā tiek iegūts maģistra grāds, mācību ilgums 1 gads (1,5 gadi neklātienē studijās), 30 budžeta vietas;

- starptautiskā akadēmiskajā maģistru programmā "Inovātīvā ceļu un tiltu inženierija", kuru Rīgas Tehniskā universitāte realizē kopā ar Viļņas Ģedemina Tehnisko universitāti un tiek iegūts abu augstskolu maģistra diploms, mācības notiek angļu valodā Rīgā un Viļņā, mācību ilgums 1,5 gadi, 1. kursā Latvijas studentiem paredzētas 8 budžeta vietas, programma tiek realizēta no 2015.-2016. mācību gada;

- koledžprogrammā "Būvniecība" ar specializāciju "Transportbūves", kurā tiek iegūta kvalifikācija "Būvdarbu organizators transportbūvē", mācību ilgums 3 gadi (3,5 gadi neklātienē studijās), 1. kursā paredzētas 25 budžeta vietas.

Mācību programmu saturu nosaka apstiprinātais "Transportbūvju būvinženiera" profesijas standarts (profesijas kods - 2142 29).

No 2010. līdz 2016. gadam katedrā sagatavoti 410 profesionālie bakalauri ar inženiera kvalifikāciju un 139 profesionālie maģistri transportbūvju specialitātē, kā arī aizstāvēti trīs promocijas darbi inženierzinātņu doktora grāda iegūšanai.

Darba iespējas absolventiem: ceļu un tiltu būvfirmās, projektēšanas un konsultantu birojos, pētniecības iestādēs, būvvaldēs, pašvaldībās, būvuzraudzības iestādēs un citur gan Latvijā, gan ārzemēs. Veicot absolventu aptauju bakalaura darbu ar inženierprojektu aizstāvēšanas laikā noskaidrots, ka tikai 3% no absolventiem nav norādījuši savu darbavietu. Ziņojumu dēļ pie katedras durvīm ir noklāts ar prakses un darba piedāvājumiem, tā ka studentiem ir iespēja jau savlaicīgi izvēlēties un specializēties izvēlētajā profesijā.

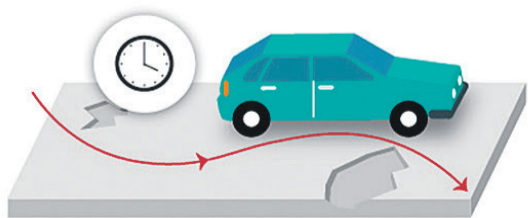
Studiju laikā iespējams piedalīties starptautiskajā studentu apmaiņas programmā ERASMUS, kas paredz vienu semestri mācīties kādā no Eiropas Savienības augstskolām, strādāt ražošanas praksi kādā no ārvalstu uzņēmumiem, izstrādāt bakalaura darbu ar inženierprojektu kādā no Eiropas Savienības augstskolām. Programma sedz ceļa un uzturēšanās izdevumus, un katru gadu šo iespēju izmanto vairāk nekā 10 Transportbūvju programmas studentu.

Skaitļi un fakti

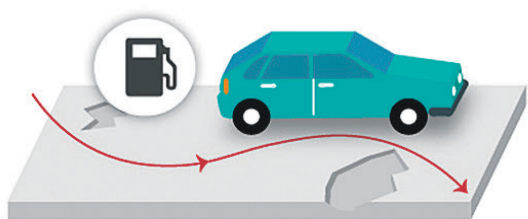
BRAUCOT PA SLIKTĀ STĀVOKLĪ ESOŠU CEĻU



Autotransporta ekspluatācijas izmaksas ↑



Brauciena ilgums (laiks) ↑



Degvielas patēriņš ↑

Katru gadu tiek nodarīti

880 MILJ. EIRO

ZAUDĒJUMI

tautsaimniecībai

VAS Latvijas valsts ceļu Satiksmes informācijas centra bezmaksas diennakts telefons

80005555

Par apstākļiem, kas negatīvi ietekmē braukšanu pa valsts autoceļiem, aicinām ziņot arī Tvitera kontā @LVceli.

Informācija par aktuālajiem braukšanas apstākļiem ir pieejama www.lvceli.lv un aplikācijā "Waze".

Uldis Augulis: līdz 2019. gadam ir jābūt gatavam plānam, kur turpmāk ņemsim naudu ceļiem



Vai Latvijā slikti ceļi ir problēma?

Slikti ceļi, protams, ir problēma. Ceļi ir valsts vizītkarte, no ceļu tīkla ir atkarīga reģionu dzīve, un visbeidzot – bez labas ceļu infrastruktūras nav iespējama valsts ekonomikas attīstība.

Latvijas gadījumā lielākā problēma ir tā, ka pēdējo 25 gadu laikā tik maz esam ieguldījuši ceļos, ka uzkrāto remontdarbu deficīts jau sasniedz 4,5 miljardus eiro. Tas ir nedaudz vairāk nekā gadskārtējais valsts budžets kopumā. Pilnīgi skaidrs, ka tādu deficītu nav iespējams kompensēt pāris gadu laikā, taču jādodomā, kā šo bedri varētu vismaz nepalīelināt.

Slikti ceļi – tie ir zaudējumi ekonomikai un visai sabiedrībai. Ekonomisti aprēķinājuši, ka slikti ceļi dēļ katru gadu Latvijas sabiedrība nes 880 miljonu eiro zaudējumus – tas attiecas uz biežajiem auto remontdarbiem, rezerves daļām, degvielas patēriņu un neizpildītajiem pārvadājumiem. Līdz ar to man, atgriežoties ministra amatā, prioritātes īpaši nemainās – ceļi paliek kā galvenā prioritāte.

Tiko teicāt, ka ceļu remontdarbu deficīts ir sasniedzis jau 4,5 miljardus eiro. Puse valsts autoceļu ir sliktā vai ļoti sliktā stāvoklī. Augusta sākumā jūsu izveidotā ekspertu darba grupa prezentēja priekšlikumus situācijas uzlabošanai. Vai kāds no tiem jums šķiet lietderīgs un realizējams?

Jāsaka, ka praktiski visi priekšlikumi ir izvērtēšanas vērti. Protams, lielā mērā tas ir politisks jautājums, politiska izšķiršanās – vai mēs vēlamies, lai ceļu sakārtošana kļūst par vienu no valdības prioritātēm.

Viens no priekšlikumiem – veikt visaptverošu esošo ceļu inventarizāciju un izvērtēšanu

neatkarīgi no ceļu piederības. Nekas tāds līdz šim Latvijā nav noticis. Ir izvērtēti valsts ceļi un tilti, bet nav tā kopējā skatījuma un kopējās bildes, lai mēs varētu racionāli, plānveidīgi izlietot tos resursus, kas mums jau ir pieejami. Vajag izvērtēt visu ceļu nepieciešamību, veikt sociāli ekonomisko analīzi un lemt, kādu kopējo ceļu tīklu veidot. Iespējams, jau šobrīd ir ceļu posmi, kurus būtu jānodod pašvaldībām, iespējams – kādi ir jāpārņem valstij. Iespējams, pārņemot kādu komersantiem piederošu ceļu, ir iespējams sakārtot veselu maršrutu. Sakārtojot ceļu tīklu kopumā, ir iespējams racionālāk izmantot tos līdzekļus, kas pieejami ceļu uzturēšanai. Tas ir praktisks darbs, kas ir izdarāms, turklāt esošo resursu ietvaros.

Latvijas gadījumā lielākā problēma ir tā, ka pēdējo 25 gadu laikā tik maz esam ieguldījuši ceļos, ka uzkrāto remontdarbu deficīts jau sasniedz 4,5 miljardus eiro.

Kad šo inventarizāciju varētu veikt?

To vajadzētu izdarīt 2017. gada laikā.

Kā ar citiem ekspertu priekšlikumiem – attiecībā uz nodokļiem, piemēram?

Protams, lielais jautājums ir ceļu fonds – kad un kā tas varētu darboties, zinot, ka iepriekš tas ir labi strādājis. To es zinu no pieredzes, jo savulaik kā pašvaldības vadītājs esmu pieredzējis laiku, kad ceļu fonds tika izveidots un

Uldis Augulis satiksmes ministra amatā strādā kopš februāra. Tomēr šī nozare viņam nav sveša – Satiksmes ministrija jau pirms 6 gadiem piedzīvojuši viņa virsvadību. Ceļu būvniecība pašlaik rit pilnā sparā, pagājušajā mēnesī savu redzējumu par nozares attīstību prezentēja ministra sasauktā ekspertu grupa, bet turpmākajos mēnešos gaidāms darbs pie nākamā gada budžeta, tajā skaitā valsts ceļiem. “Autoceļu Avīze” aicināja ministru uz sarunu par situāciju nozarē un perspektīvām.

strādāja. Ceļu lietotājiem, kas maksā nodokļus un nodevas par saviem auto un it kā ceļu uzturēšanu, ir tiesības saņemt pretī labāku ceļu tīklu, tāpēc būtu tikai loģiski un godīgi, ja tie nodokļi, kuri tiek saņemti no auto īpašniekiem un ir prognozējami, lielākā apjomā nonāktu ceļiem.

Piemēram, akcīzes nodoklis par naftas produktiem, eirovinjetu un ceļu nodoklis – tas viss kopumā nākamajā gadā garantētu ceļiem ap 550 miljoniem eiro.

Bet fonda atjaunošana ir politisks lēmums?

Tas ir politisks lēmums par budžeta iespējām un prioritātēm. Ja mēs valsts pamatbudžetam būsim spējīgi nopelnīt vairāk, tad nosegtu policistu algas, pedagogu algas, veselības aprūpi. Un arī ceļus. Tād, lai varētu stabili plānot un būvēt ceļus, ceļu fonda atjaunošana būtu pareizs solis.

Izskanēja arī priekšlikums līdz fonda atjaunošanai nofiksēt šo procentu no akcīzes nodokļa, ar kuru varētu rēķināties, un tad katru gadu palielināt par 5%. Vai šo priekšlikumu varētu atbalstīt?

Visus priekšlikumus – gan par ceļu fondu, gan ceļu inventarizāciju, gan iespēju aizņemties (lai ceļus varētu remontēt arī tad, ja budžetā to nevar atļauties), gan visus pārējos, ko ekspertu grupa izskatīja, Satiksmes ministrija apkopo, un sagatavos informatīvo ziņojumu valdībai. Ministru kabinetā kopā ar pārējiem kolēģiem būs jālemj, kuri no priekšlikumiem ir realizējami un kad.

Valdība to pieņems zināšanai?

Vai zināšanai, vai lems par konkrētiem uzdevumiem saptamos periodos. Ir jārēķinās, ka jau divus plānošanas periodus esam ieguldījuši ceļos Eiropas

finansējumu. Šiem ceļiem ir regulāri nepieciešams veikt virskārtas maiņu, kas prasīs lielākus uzturēšanas līdzekļus. Savukārt pēc 2018. gada strauji samazināsies Eiropas fondu līdzekļi, kuri, lai varētu nodrošināt to būvdarbu apjomu, mums būs jāaizstāj ar valsts budžeta finansējumu. Tas ir nepieciešams arī tādēļ, lai nodrošinātu budžeta ieņēmumus nodokļu veidā un lai nepalīelinātos bezdarbs. Valdībai būs jāpieņem lēmums, un es ceru, ka visi saprot, ko tas nozīmē.

Slikti ceļi – tie ir zaudējumi ekonomikai un visai sabiedrībai. Ekonomisti aprēķinājuši, ka sliktu ceļu dēļ katru gadu Latvijas sabiedrība nes 880 miljonu eiro zaudējumus.

Runa ir par to, lai lēmums tiktu pieņemts līdz brīdim, kad būsīm apguvuši šī perioda struktūrfondu līdzekļus?

Jā, risinājumam ir jābūt jau 2019. gadā – vai nu tā ir iespēja aizņemties (ja nav budžeta resursu vai gribam citām lietām novirzīt tik, cik katra nozare ir paredzējusi), vai kāds cits risinājums. 2019. gads ir kritiskais moments, kad mums ir nepieciešams konkrēts plāns, kur turpmāk ņemsim naudu ceļiem.

Vai var uzlabot ceļu stāvokli, nepalīelinot finansējuma apjomu un nesamazinot kvalitātes prasības? Varbūt ir iespējamas lētākas remontdarbu metodes? Vai varbūt mainīt principus, kurus ceļus remontēt?

Metodes droši vien var

meklēt lētākas, bet to kvalitātes līmeni, kāda šobrīd ir pacelta, man negribētos nolaist uz leju. Parasti skopais maksā divreiz. Labāk ieguldām un darām to kvalitatīvi, neuzgrūžot problēmu mūsu bērniem un mazbērniem, un būvējam kārtīgi – tā lai būves kalpo ilgi.

Kad iepriekšējo reizi bijāt Satiksmes ministrs, likāt pamatus VAS Latvijas Valsts ceļu laboratorijai. Šogad to apmeklējāt un redzējāt darbībā. Vai esat apmierināts ar redzēto? Vai ceļus Latvijā tagad būvē labāk un kvalitatīvāk nekā pirms 10 gadiem?

Apmeklējot laboratoriju pēc piecu gadu pārtraukuma, var redzēt, ka kvalitātes pārbaudēs ir sperts ļoti liels solis uz priekšu. Tur ir ziņoši speciālisti un mūsdienīgs aprīkojums. Mums ir iespēja izmantot jauno grunts radaru un vērtēt grunts slāņus 10 m dziļumā pirms projektēšanas, pēc būvniecības un būvniecības laikā – pirms pieciem gadiem šādu tehnoloģiju mums nebija, tas viss bija tikai plānos. Tā kā pasūtītājam ir spēcīga laboratorija, arī būvniekiem lielāka uzmanība jāpievērš tam, ko viņi dara. Tas, ka uzraudzība gājusi uz priekšu, protams, priecē – kvalitātes prasības ir palielinājušās.

Arī būvniecības tehnoloģiju ziņā esam gājuši uz priekšu. Piemēram, reciklēšanas metode, ko izmantojam valsts galvenajiem ceļiem. Viena no pirmajām vietām, kur to izmantoja, bija Liepājas šoseja pirms Kalnciema tilta. Sākumā varbūt bija risks – kas notiks ziemā, vai materiāls nelūzīs. Izrādās, ka Latvijas ceļiem tā ir ļoti piemērota tehnoloģija, un sevi ir pilnībā attaisnojusi. Protams, dzīve iet uz priekšu – iekārtas, tehnoloģijas, piedevas attīstās. Iespējams, nākotnē mēs varētu panākt vēl lielāku efektu.

Viesturs Silenieks vienā no iepriekšējiem “Autoceļu Avīzes” numuriem stāstīja par “ceļu diētas” filozofiju. Vai esat par to dzirdējis? Ko par to domājat?

Faktiski mēs uz valsts un pašvaldības ceļiem to jau šobrīd darām. Piemēram, Grobiņā ir sašaurināti padomju laikos būvētie 9 metrus platie grants ceļi. Izrokot grāvi ceļam pa vidu, pašvaldība sašaurināja ceļu, bet malu atstāja gājējiem un velosipēdistiem. Uz grants ceļa tiek uzlabota satiksmes drošība, un arī ceļa uzturēšanā ir starpība – vai greideris iet piecas vai trīs reizes. Tās ir izmaksas. Mēs to esam pārrunājuši arī ar ceļu uzturētājiem, ar VAS Latvijas Valsts ceļi, acimredzot mums šajā virzienā ir jāiet.

Nedrīkstam arī pārspīlēt un kādu ceļu sašaurināt tik ļoti, ka tas apgrūtināta pārvietošanās iespēju. Tomēr ir daudzas vietas, kur ceļus ir iespējams uztaisīt šaurākus.

Protams, ir arī vietas, kur ceļus gribētos redzēt platakus – kā maģistrāles. Vismaz galvenajos virzienos – Rīga-Daugavpils, Rīga-Liepāja, Rīga-Ventspils.

Vai jūs kolēģi, citi ministri piekritī, ka ceļiem jābūt vienai no budžeta prioritātēm? Vai vismaz tam, ka samazināt līdzekļu ceļiem nedrīkst?

Es domāju, jā – visi kolēģi tāpat kā jebkurš no mums pārvietojas pa ceļiem. Un, braucot uz reģioniem, redz ceļu stāvokli. Katrā ziņā – nekāda samazinājuma! Kolēģi ir arī piekrituši nelielam

palielinājumam – tas ne tuvu nesegs vajadzības, bet tas ir pareizs solis pareizā virzienā. 2017. gada budžetā ceļiem esam jau panākuši papildu 9,6 miljonus eiro.

Ātrajai palīdzībai ir jābrauc, policijas mašīnai ir jābrauc, zemiekiem ir jābrauc, arī armijai ir jāpārvietojas pa ceļiem. Arī uz koncertiem mēs gribam braukt pa labiem ceļiem. Uz skolām mums bērni ir jānogādā, nelaužot autobusus. Es valdības galdam apgāju apkārt, un faktiski visas nozarēs ir vajadzīgi labi ceļi.

Protams, lielā mērā tas ir politisks jautājums, politiska izšķiršanās – vai mēs vēlamies, lai ceļu sakārtošana kļūst par vienu no valdības prioritātēm.

Vai par ceļu problemātiku esat runājis ar Lietuvas un Igaunijas kolēģiem? Kaimiņvalstīs valsts budžeta finansējums valsts ceļiem ir ievērojami lielāks un Eiropas fondu līdzekļu īpatsvars nav tik nozīmīgs. Iespējams, viņu pieredze mums noderētu?

Pieredzi mēs droši vien varētu izmantot, taču pēc būtības tas ir mūsu pašu iekšējais jautājums.

Lietuviešiem darbojas ceļu fonds, tajā tiek novirzīti 58% no likumā noteiktajiem 65% ar ceļiem saistītajiem nodokļu ieņēmumiem. Līdz ar to pie līdzīga valsts ceļu garuma valsts budžeta finansējums valsts ceļiem Lietuvā ir divreiz lielāks, bet atkarība no Eiropas fondiem – mazāka. Igaunijā pirms diviem gadiem bija noteikts, ka ceļiem novirza 75% akcīzes nodokļa par naftas produktiem, taču šo likumu atcēla, solot, ka valsts budžeta finansējums ceļiem saglabāsies līdzšinējā apjomā.

Mums ir pats pēdējais laiks, lai varētu sagatavoties tam, kas notiks pēc 2020. gada. Un tas, vai mums no Eiropas fondiem būs pieejami līdzekļi ceļiem, vēl nav zināms.

Kādas ir indikācijas?

Eiropas Komisija vēl tikai sāk plānot nākamo plānošanas periodu, un jebkādas minējums izteikt ir pārāgrī.

Latvijas iedzīvotāji, runājot par labiem ceļiem, vienmēr kā piemēru min Lietuvu. Vai, jūsuprāt, tas joprojām tā ir? Vai kaimiņvalstīs tiešām ceļi ir labāki?

Galvenie ceļi – jā, taču mēs ātros tempos ejam uz priekšu un, domāju, pēc gada vai diviem situācija uz mūsu galvenajiem ceļiem būs laba. Savukārt parbraucot pa mazākiem – reģionālajiem un vietējiem ceļiem, tur atšķirība nav tik liela. Jāņem vērā, ka Lietuvā finansējums valsts ceļu tīklam jau vēsturiski ilgu laiku ir bijis lielāks nekā Latvijā.

Vai jums kā autobraucējam ir kāds īpaši miļš maršruts Latvijā?

Es ļoti priecājos pa Liepājas šoseju.

Kāda bija jūsu pirmā mašīna?

Tēva vecais dzeltenīgi oranžgais moskvičs.

Ceļu būvdarbu komanda

Pasūtītājs



Pēc autoceļu tehniskā stāvokļa novērtēšanas un nepieciešamo būvdarbu plānošanas **VAS "Latvijas Valsts ceļi" (LVC)** organizē konkursus ceļu posma rekonstrukcijas vai pārbūves projekta izstrādei, projekta ekspertīzei, būvdarbiem, būvuzraudzībai un autoruzraudzībai.

"LVC" norīko **projekta vadītāju**, kurš pasūtītāja vārdā seko līdzī līguma izpildei un veic projektēšanas un būvdarbu procesu un procedūru kontroli.



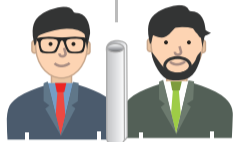
Projektu vadītājs piedalās iepirkumu procedūrās, plāno projekta realizāciju, sagatavo projekta naudas plūsmu, novērtē projekta riskus.

Projekta vadītājs

Projektēšana



Projektētājs sagatavo projektu, kuru pārbauda projektu ekspertīzē.



Projekta ekspertīze



Projektētājs parasti ir arī **projekta autouzraugs**, kurš seko līdzī, lai darbi objektā notiek saskaņā ar projektu.

Pasūtītāja pārstāvji būvdarbu procesā

Konkursa kārtībā izvēlēti pasūtītāju (LVC) pārstāvji



Būvinženieris – pasūtītāja nolīgts speciālists, kurš izvērtē projektu, tā apjomu, materiālu izvēli, seko līdzī darbi izpildei, uzrauga kopējo būvdarbu kvalitāti.



Būvuzraugs – pastāvīgi veic būvdarbu kontroli objektā un pasūtītāja interesēs seko, lai projekts tiek realizēts ar atbilstošām tehnoloģijām un darbu sarakstā noteiktā apjomā un veic būvdarbu apjomu uzmērījumus.

Būvdarbu veicēji

Būvniecības kompānijas iesaistītie darbinieki



Tiltu speciālisti – veic projektā iekļauto tiltu pārvadu, estakādžu vai viaduktu sakārtošanas vai izbūves darbus.



Atbildīgais būvdarbu vadītājs no būvuzņēmēja puses – sertificēts kvalificēts speciālists, kas atbild par objektā notiekošo no izpildītāja līguma saistību puses.



Būvdarbu vadītāji, kuri atbild par noteiktu darbības veidu – piemēram, asfaltēšanas darbiem, u.c.



Izpildītāju piesaistītie speciālisti:
- elektrotīklu,
- ūdensvadu,
- gāzes,
- u.c. komunikāciju izbūvei vai sakārtošanai.



+ citi darbinieki un strādnieki

Uzsākot būvdarbus, **ceļa posmu nodod būvdarbu veicējiem**



Kvalitātes pārbaudes, kuru rezultātus iesniedz būvinženierim un pasūtītāja projektu vadītājam. Veic pastāvīgi būvdarbu laikā, kā arī lai novērtētu gala produktu.



Ja tiek konstatētas neatbilstības, sasauc **gala novērtējuma sanāksmi** – būvuzņēmējs, būvinženieris un citi atbildīgie pasūtītāja (LVC) pārstāvji.



Uzraudzība garantijas periodā – veic LVC nodaļas un būvinženieris.



Būvdarbu pabeigšana – kad būvdarbi pabeigti tiek parakstīts darbu pabeigšanas akts.



Būvinženieris iesniedz **gala ziņojumu**.



Nodošana ekspluatācijā – tiek parakstīts pieņemšanas nodošanas akts.

Autoceļu uzturēšana – veic VAS "Latvijas autoceļu uzturētājs" atbilstoši MK noteikumiem.

Četrās pilsētās notikušajos "Tehniskās apskates nakts" pasākumos par nederīgām satiksmei atzītas 80% automašīnu

Gulbenē, Talsos, Daugavpilī un Rīgā "Tehniskās apskates nakts" pasākumos pārbaudīto auto vidējais vecums bija 14 gadi, un 80% saņēma vērtējumu "2" vai "3", kas nozīmē – auto ceļu satiksmei nav derīgs. Tehniskās apskates darbinieki visvairāk aizrādījumus izteica par balstiekārtas bojājumiem, neregulētiem lukturiem, bremžu sistēmas bojājumiem, eļļas noplūdi, kā arī bīstami nodilušām riepiņām.

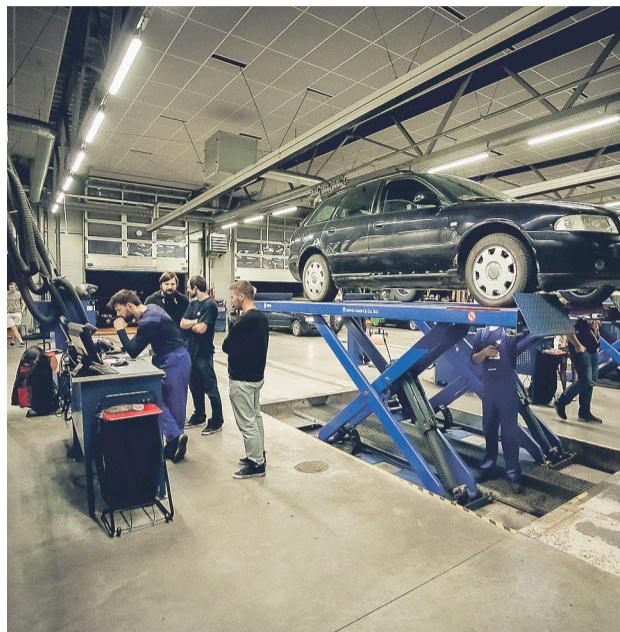
Pasākuma devīze šogad bija "Mēs par drošu auto!", un galvenais mērķis bija mudināt autobraucējus piedalīties ceļu satiksmē ar drošiem un tehniskā kārtībā esošiem transportlīdzekļiem, lai neapdraudētu ne savu, ne arī citu satiksmes dalībnieku veselību un drošību.

Bez auto diagnostikas un tehniskās apskates pakalpojumiem, klientiem bija iespēja izmēģināt sajūtas auto apgāzāmajā stendā, noskaidrot, kas ir divu promiņu reibuma brilles,

izvietot ceļa zīmes krustojumos un pārbaudīt auto pirms braukšanas.

Gulbenes, Talsu un Daugavpils CSDD nodaļās bezmaksas auto diagnostiku varēja veikt tikai pēc iepriekšējā pieraksta, bet Rīgā, tāpat kā citus gadus, bija "dzīvā" rinda. Šogad pasākums "Tehniskās apskates nakts" notika piekto gadu.

Pozitīvais, kas raksturo šo projektu, ir fakts, ka auto īpašniekiem nav vienaldzīgs spēkrata tehniskais stāvoklis.



Iepriekšējos gados auto diagnostika tika veikta gandrīz pieciem tūkstošiem automašīnu visos Latvijas reģionos. Šo auto kopējās raksturīgās iezīmes ir: vidējais vecums ap 10-15 gadiem, 80% no tiem tika atklāti lielāki vai mazāki defekti, pie tam lielākā daļa no šiem auto ikdienā piedalās ceļu satiksmē. Galvenās auto diagnostikā atklātās problēmas saistītas ar ritošo daļu, bremžu sistēmu un auto gaisāmām, kas primāri braucējiem garantē drošību ceļu satiksmē.

Latvijas autoparka vidējais vecums ir ap 13 gadiem, tas ir gandrīz divreiz vecāks nekā vidēji Eiropā, kur vecums ir 6-8 gadi. Latvijā katrā otrā automašīna tehniskajā apskatē ir ar bojājumiem, kas norāda, ka ikdienā par auto ir jā rūpīgāk un regulārāk. Katru dienu tehniskajā apskatē tiek atklāti satiksmes drošībai pilnībā nepieņemami fakti, piemēram, katru dienu katrā otrajā tehniskās apskates stacijā kādam automobilim atsaka darboties bremžu sistēma.

CSDD Rīgas Motormuzeju pirmajā mēnesī apmeklējuši 26 tūkstoši cilvēku

Pirmajā mēnesī pēc rekonstrukcijas „Ceļu satiksmes drošības direkcijas” (CSDD) Rīgas Motormuzeju apmeklējuši vairāk nekā 26 tūkstoši interesentu. Gandrīz puse no visiem muzeja apmeklētājiem bija ģimenes ar bērniem.

Rīgas Motormuzeja galvenais restaurators Gunārs Dorāns atzīst, ka Rīgas Motormuzejs ir bijis populārs visos laikos, un arī tā pirmsākumos uz muzeju nāca tūkstošiem cilvēku. Tolaik muzeja popularitāte bija augsta, jo tas bija vienīgais seno spēkratu muzejs bijušajā Padomju savienībā. Tagad muzejs kļuvis ne tikai par lielāko, bet arī modernāko tehnikas muzeju Austrumeiropā.

Līdz ar muzeja rekonstrukciju un jaunas modernas ekspozīcijas izveidi Rīgas Motormuzejs spēj ieinteresēt ne tikai tehnikas un auto fanus, bet arī ģimenes, bērnus un jauniešus. No pārdotajām biļetēm var secināt, ka gandrīz 50% apmeklētāju ir iegādājušies tieši ģimenes biļetes. Otru lielāko apmeklētāju grupu sastāda individuālie apmeklētāji

- 29% pieaugušie, tad bērni, seniori un studenti. Visvairāk apmeklētāju bijuši no Latvijas, kā arī Lietuvas un Igaunijas. Bet muzeju ir apmeklējuši arī interesenti no Itālijas, Francijas, Jaunzēlandes un Kanādas.

Atjaunotais motormuzejs spēj ieinteresēt plašu apmeklētāju auditoriju. Auto entuziasmus muzejs pārsteidz ar unikāliem autobūves paraugiem un kvalitatīvi restaurētiem automobiļiem. Muzeja ekspozīcijā apskatāmi pasaules autobūves agrīnie spēkrati, unikāli Kremļa limuzīni, leģendāri sacīkšu auto, padomju auto nostaļģija, kā arī mūsdienīgu auto zīmolu pirmsākumi un Latvijas autobūves paraugi. Kopumā muzejā apskatāmi vairāk nekā 100 unikāli eksponāti.

Ģimenēm ar bērniem muzejs piedāvā iespēju iepazīt

autobūves vēsturi caur interaktīviem ekrāniem, video stāstiem, virtuālo realitāti, skaņas efektiem un citām modernajām tehnoloģijām. Ekspozīcijā pieejamas arī ar auto tematiku saistītas spēles, kā arī bērnu rotaļu zona. Muzejā ir pieejamas ģimenes biļetes, bērniem līdz 6 gadu vecumam muzeja apmeklējums ir bezmaksas.

Lielāko apmeklētāju uzmanību piesaista tieši interaktīvie ekspozīcijas punkti. Populārākie pieturas punkti ekspozīcijā nemainīgi ir: iespēja virtuāli iejusties un iemūžināt sevi armijas parādē, braucot ZiS parādes automobilī, "Impresija par braucienu uz kāzām kolhozā Bormanoš 1975. gadā" jeb virtuāls brauciens PAZ autobusā un Elektro RAF mikroautobusa virtuālā krāsošana, mainot

multimediālo 3D projekciju. Turpretī bērnu vidū vislielāko ieinteresētību var manīt automoto sporta ekspozīcijā, kur iespējams iejusties trases operatora lomā un sekot līdz autosacensībām.

Istenotais muzeja rekonstrukcijas projekts ir veicinājis pozitīvas pārmaiņas arī muzeja darbības virzienos un sniegto pakalpojumu kvalitātē. Līdz ar rekonstrukciju muzejs ir ieguvis atsevišķu maināmo izstāžu zāli, pedagogisko nodarbību telpu, kā arī jaunu modernu konferenču zāli, kas izbūvēta muzeja ēkas 3. stāva centrālajā fasādes daļā. Mērķis ir nostiprināt muzeja statusu kā augstas kvalitātes konferenču, prezentāciju, korporatīvo, kā arī radošo sfēru pasākumu norises vietu.

Kopumā pirmajā mēnesī par motormuzeja ieejas biļetēm iekasēti gandrīz 165 000 eiro. Muzeja direktors Aivars Aksenoks uzsver, ka mērķis ir sasniegt 100 tūkstošus apmeklētāju gadā, bet izaicinājums būtu pārspēt 1990. gada rekordu, kad muzeju apmeklēja 130 tūkstoši cilvēki.

Rīgas Motormuzejs ir atvērts katru dienu no 10 līdz 18. Vairāk par biļešu cenām, atlaidēm un bezmaksas apmeklējumiem iespējams uzmināt muzeja mājas lapā: www.motormuzejs.lv.

Motormuzeja rekonstrukcija tika pabeigta 2016. gada 1. jūlijā. Tā dizaina autori ir aģentūra "H2E".

Fotoziņa

Vecpiebalgas novadā atklāts rekonstruētais Vecpiebalgas ceļa posms un jaunais tilts pār Gauju Taurenē



Augustā tika pabeigti remontdarbi uz reģionālā autoceļa Cēsis–Vecpiebalga–Madona (P30) posmā no pārvada pār bijušo dzelzceļa līniju līdz Brežģa kalnam aiz Taurenē (24,6–38,0 km). Vecpiebalgas ceļa posms ir pirmais reģionālo ceļu objekts, kas finansēts no jaunā ES fondu perioda līdzekļiem.



"Vecpiebalgas ceļš ir ļoti nozīmīgs ne tikai Vecpiebalgas novadam. Tā ir artērija, kas savieno vairākus centrālās Vidzemes novadus. Tagad ceļš tiek sakārtots, un tas būs labs atspaidis reģiona attīstībai – labs ceļš ļauj labāk attīstīt uzņēmējdarbību, veicina tūrismu," svinīgajā posma atklāšanā teica satiksmes ministrs Uldis Augulis.



Projekta ietvaros arī izbūvēts jauns monolīta dzelzsbetona trīslaidumu tilts pār Gauju. Tilts pār Gauju Taurenē tika uzcelts 1929. gadā, bet kara laikā 1944. gadā tika uzspridzināts un pēc tam atjaunots. Pēdējo reizi tilts piedzīvoja remontu pirms 55 gadiem.



Svinīgajā pasākumā kopā ar satiksmes ministru Uldi Auguli un VAS „Latvijas Valsts ceļi” valdes priekšsēdētāju Jāni Langi piedalījās arī Loreta Ločmele, kas pirms 3 gadiem rakstīja vēstuli tālaka ministru prezidentam Valdim Dobrovskim, aicinot uzsākt ceļa remontdarbus.



Vecpiebaldzēni pirms vairākiem gadiem aktīvi iestājās par šī ceļa atjaunošanu un pašlaik var būt gandarīti par rezultātu – sakārtotu autoceļu posmu. Patlaban būvdarbi turpinās nākamajā posmā, ieskaitot pašu Vecpiebalgu.

Kāds turīgs vīrs pieklājīgā ātrumā ar mersi brauc pa šoseju. Pēkšņi viņu apdzēn maza sarkana mašīnīte bez jumta. Pirmais spiež gāzi grīdā, knapi piebrauc līdzās, atver logu un auro:

- Eu, es par tādu ātrumu sapņoju. Kas tev par mašīnu?
- Nē-zī-nū!
- A pats tu – no kurienes?
- No ā-mē-ri-kā-ņū kāl-nī-ņiem!

Sarunājas divi draugi.

- Dzirdēji, Mārtiņu krastmalā kārtīgi noštrāfējuši?! Šmīgā uzbrauca zirgam ar jātnieku.
- Un kā viņam, nabadziņam?
- Mašīna lupatās, pats tika cauri ar izbīli.
- A tam vīram ar zirgu?
- Kas tad tam – tas jau no bronzas...

Brauc BMW lielā ātrumā, šo aptur policija. Šoferis izlec no mašīnas un sāk kaut ko spārdīt un lauzt:

- Par šito mēslu es 300 eiro atdevu.. Policists neizpratnē:
- Kas noticis?
- Nopirku antiradaru, bet tas, maita, nestrādā.
- Es jūs vispār par neieslēgtām gaismām apturēju.

Brauc uzņēmējs ar mašīnu, skatās – ceļa malā divi viņa draugi aiz padusēm stiepj trešo.

- Kas noticis?
- Jančuks mašīnu atdeva servisā. Mācām staigāt.



Ceļa malā apstājies bentlijs, mehāniķis rokas pa motoru, mašīnas īpašnieks stāv blakus. Pēkšņi mehāniķis saka:

- Laikam atradu vainu.
- Nu?
- Te ir issavienojums.

Mašīnas īpašnieks iebāž roku kabatā, izvelk maku:

- Nekādu problēmu, dāvai, pagariņi!

Divi bieži iebruc autosalonā, viens no viņiem nopērk divus 600-tos meršus – vienu sev, otru draugam.

Draugs neizpratnē:

- A man kāpēc?
- Tu taču vakar mani ar kafiju uzciņāji?!

Augstai amatpersonai darbā pieņemts jauns šoferis. Pirmās darba

dienas rīts. Šoferis sveicinās:

- Labrīt, mani sauc Dzintars.
- Man tavš vārds nav jāzina, kāds tev uzvārds?
- Sauciet mani par Dzintaru.
- Uzvārds?!
- Miļais.
- Tā, labi, braucam, Dzintar!

Autobraucēju brīvdienu ceļvedis

SEPTEMBRIS, 2016

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

24. septembris
Rīga (Doma laukumā)
Miķeļdienas gadatirgus

3. septembris
Kauguri, Jūrmala
Kauguru rudens svētki

10. septembris
Rīga. **Mūsdienu kultūras forums "Baltā nakts"**
Vairāk informācijas:
www.baltanakts.lv

24. septembris
Valmiermuižas pils parks, Burtņieku nov., Valmiermuiža.
Miķeļdienas svinības un tirdziņš "Ar gardu muti Valmiermuižā"

17. septembris
pulksten 11, Valmiera
Veloekskursija "Valmieras – Trikātas loks". Pieteikšanās:
tic@valmiera.lv, tālr. 64207177, 26332213

25.–30. septembris
Ventspils. **Krievu kultūras dienas Ventspilī**. Vairāk informācijas: www.ventspils.lv

17. septembris
Sabile. **Ābolu diena**

24.–25. septembris
Liepāja. **Liepājas laikmetīgās mākslas nakts**

16.–18. septembris
Liepāja. **Rally Liepāja**
Ieejas maksa: *no 12 eiro*

9.–24. septembris
Liepājā un citās pilsētās.
Starptautiskais Liepājas ērģelmūzikas festivāls
Vairāk informācijas:
www.viacultura.lv

3. septembris
Vecumniekos (Ausekļu dzirnavas, Vecumnieku nov., Bārbeles pag.). **Ražas svētki Vecumniekos**

10. septembris
Ikšķile. **xRace piedzīvojumu sacensības**. Vairāk informācijas:
www.xrace.lv

25. septembris
Daugavpils (Marka Rotko centrs). **Marka Rotko 113. Dzimšanas diena**

3. septembris
Gulbene. **Šaursliežu dzelzeļa svētki**

10. septembris
Dabas parks "Numernes valnis", Salnavas pag., Kārsavas nov.
Nakts sēņošanas festivāls **"Ejam bakout"**

5.–11. septembris
Latgales vēstniecība Gors, Rēzekne.
XII festivāls "Baroka mūzikas dienas Rēzeknē". Festivāla programma un informācija par biļetēm: www.latgalesgors.lv

5. septembris
Pasiene, Zilupes nov., Pasienes pagasts. **Lielā kartupeļu talka pierobežā**
Iepriekšēja pieteikšanās: 28629748

5.–17. septembris
Daugavpils pilsēta un novads.
Daugavpils novada dienas
Svētku programma: www.dnd.lv

Autocelu 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 autocelu uzturētājus un VAS Ceļu satiksmes drošības direkciju.

Reģistrācijas Nr. 000700076,
iznāk reizi mēnesī kopš 2004. gada janvāra.
Komiksa teksts: Ingus Josts;
māksliniece: Maija Liduma

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