



Decembris 2017

autoceļu dzīve



Ir labi šajā svētku laikā būt ceļā pie mīļajiem un tuvajiem.
Lai ceļš ir drošs un svētki – priecīgi!

VAS Latvijas Valsts ceļi 

Labāka mobilitāte – lielāka iespēja reģioniem

Pārspīlēta administratīvā sadrumstalotība traucē valsts attīstībai. Urbanizācija turpināsies, un, lai dzīvotu labāk, katram ir nemitīgi jāpilnveido savas prasmes – gada nogales intervijā uzsver *Swedbank Latvija* galvenais ekonomists **Mārtiņš Kazāks**. Numura intervijā arī par politīkiem, pareizajiem lēmumiem un Latvijas ambīcijām.



Aptauja: Kā ceļubūves uzņēmumu vadītāji vērtē 2017.gada sezonu un ko sagaida no nākamās.

[---> 2. lapaspuse]

Ziemas dienesta šoferis: ziemā laika apstākļi ir tik neprognozējami, tāpēc jebkurā brīdī ir jābūt gatavam sēsties pie stūres.

[---> 3. lapaspuse]



Valsts ceļu tīkla inventarizācijas rezultāti ļaus efektīvāk plānot ceļu remontdarbus.

[---> 6. lapaspuse]

Īsumā

Par LAU valdes priekšsēdētāju iecelts Raitis Nešpors

Apstiprināts arī jauns valdes loceklis – Vilnis Vitkovskis. LAU padomes izsludinātā konkursā uz uzņēmuma valdes priekšsēdētāja amatu tika saņemti 13 pieteikumi, savukārt konkursā uz uzņēmuma valdes locekļa amatu – 31 pieteikums.

R. Nešporam ir profesionālais maģistra grāds uzņēmējdarbības vadībā un iestāžu un organizāciju vadībā. R. Nešpors ir starptautiskās lidostas "Rīga" padomes loceklis kopš 2016. gada maija. R. Nešpors pēdējos gadus aizvadījis, pildot finanšu direktora pienākumus SIA "East-West Transit". Viņš veicis uzņēmuma finanšu departamenta restrukturizāciju, izveidojot jaunu vadības finanšu atskaites sistēmu.

V. Vitkovskis ir Kurzemes plānošanas reģiona Attīstības padomes loceklis un Autoceļu un sabiedriskā transporta komisijas loceklis kopš 2013. gada jūlija. V. Vitkovskis ir arī Liepājas domes deputāts, kā arī Liepājas pilsētas domes pastāvīgās Attīstības komitejas priekšsēdētājs. Iepriekš viņš bijis projektu vadītājs liela mēroga transporta un pilsētas infrastruktūras projektiem Liepājas pilsētas attīstības pārvaldē. Arī V. Vitkovskim ir maģistra grāds biznesa vadībā. R. Nešpors un V. Vitkovskis stājas amatos no 24. novembra. Darbu uzņēmuma valdē turpina Anastasija Udalova un Oskars Zemītis.

Trīs mēnešos LVC Ceļu laboratoriju apmeklēja vairāk nekā 700 skolēnu un studentu

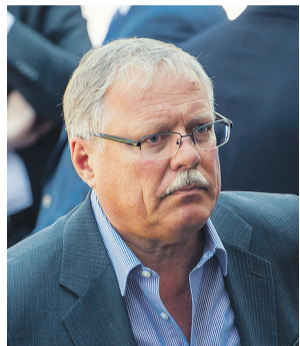
Kopš mācību gada sākuma 739 skolēni un studenti no dažādām Latvijas pilsētām un novadiem apmeklēja VAS Latvijas Valsts ceļi (LVC) Ceļu laboratoriju Rīgā.

Ceļu laboratorijā uzņēma skolēnu grupas, sākot no 6. klases, kas ieradās no Jelgavas, Alūksnes, Tukuma, Ogres, Kuldīgas, Viļņiem, Zilupes, Ventspils novada un Rīgas, kā arī studentus no Latvijas Lauksaimniecības universitātes. Šogad ceļu laboratoriju apmeklēja arī bērni ar īpašām vajadzībām un sociālās korekcijas izglītības iestādēm. Skolēni laboratorijā apskatījās iekārtas, ar kurām ikdienā tiek veiktas kvalitātes pārbaudes asfaltam, šķembām un citām izejvielām, uzzināja, no kā tiek būvēts ceļš, un iepazīna, kā strādā Ceļu laboratorijas speciālisti. Sākoties jaunajam mācību gadam, (LVC) ik gadu aicina Latvijas vispārīgizglītības skolas pieteikties skolēnu bezmaksas ekskursijām uz Ceļu laboratoriju. Arī šogad tās bija pieprasītas un notika gandrīz katru dienu. LVC Autoceļu kompetences centra Ceļu laboratorija ir sertificēta iestāde, kura testē ceļu būvmateriālu paraugus un sniedz atzinumus par materiālu un darbu kvalitāti. Laboratorija ir akreditējusi 68 testēšanas metodes.

Viedoklis

Aptauja: Kā ceļubūves uzņēmumu vadītāji vērtē 2017. gadu un ko sagaida no nākamā, 2018. gada

Binders: Pastāv bažas, kā nozare attīstīsies nākamgad un īpaši pēc 2020. gada



Aigars Sēja, SIA "Binders" valdes priekšsēdētājs

Kā jūs vērtējat šo būvniecības sezonu: kas šogad nozarē bijis pozitīvs, kas varbūt nē?

Ši gada būvniecības sezonu vērtējam ar plus zīmi – uzņēmums ir izpildījis visas plānotās līgumsaistības Latvijā, un šogad sekmīgi veikts arī Lietuvas Autoceļu direkcijas pasūtījums. Operatīvās aplēses liecina, ka salīdzinājumā ar 2016. gadu ir sasniegts apgrozījuma pieaugums.

Lai arī 2017. gadā infrastruktūras objektu būvniecībai un atjaunošanai līdzekļu apjoms tika iezīmēts un sekmīgi apgūts, pastāv bažas par to, kā nozare attīstīsies nākamgad un īpaši pēc 2020. gada, par ko šobrīd nav skaidrības. Visos līmeņos joprojām aktuālas ir diskusijas par Autoceļu fondu, arī par ES fondu finansējuma pieejamību jaunajā plānošanas periodā, taču kopumā par nozarei un īpaši valsts galveno autoceļu atjaunošanai atvēlēto līdzekļu apjomu ir vairāk jautājumu, nekā atbilžu.

Aktuālā informācija liecina, ka ir mainījies fokuss tam, kur un kādos autoceļos finansējumu ieguldīt – pat tad, ja kopējais infrastruktūras projektu būvniecībai atvēlētais līdzekļu apjoms saglabāsies nemainīgs, tas būs strukturāli ļoti atšķirīgs no esošā. Arvien mazāk līdzekļu tiks novirzīts A un B klases ceļiem, bet arvien vairāk – C un D klases asfaltētajiem un grants ceļiem, bet apjomīgākais finansējums koncentrēsies dažu lielu projektu īstenošanai. Šādas izmaiņas radīs dažādus izaicinājumus nozarē, piemēram, to uzņēmumu vidū, kam iepriekšējos gados veikta nozīmīga investīcijas mūsdienīgas tehnikas un tehnoloģiju iegādē apjomīgu darbu veikšanai uz autoceļiem.

Ko sagaidāt no nākamā, 2018. gada?

No 2018. gada mēs sagaidām tāda mehānisma izstrādi,

kas amortizēs naudas trūkumu valsts nozīmes autoceļu sakārtošanai. Pie esošā infrastruktūras stāvokļa mēs joprojām nevaram atļauties pārtraukt tā uzlabošanu.

Vai un kā, jūsuprāt, ceļu būvniecības nozares nākotni ietekmēs Rail Baltica projekts un dzelzceļa elektrifikācija?

Tādi lieli projekti kā *Rail Baltica*, dzelzceļa elektrifikācija, Ķekavas apvedceļš un citi ceļu būvniecības nozares nākotni kopumā ietekmēs pozitīvi, īpaši tāpēc, ka trūkst skaidrības par finansējuma pieejamību ārpus tiem. Taču arī minētie investīciju objekti nāk ar izaicinājumiem, piemēram, šāda apjoma projektiem trūks darbaspēka. Būtisks faktors ir arī tas, ka ārvalstu uzņēmumi, kuri startēs iepirkumos, strādās ar vietējo uzņēmumu resursiem. Daļai uzņēmumu darba netrūks, tomēr tas automātiski nenozīmē, ka pietiks līdzekļu arī investīcijām un attīstībai.

ACB: lielākais realizētais projekts – Viļņas lidostas rekonstrukcija



Dzintars Pomers, "A.C.B." uzņēmumu grupas tehniskais direktors

Kā jūs vērtējat šo būvniecības sezonu: kas šogad nozarē bijis pozitīvs, kas varbūt nē?

Priecē, ka šis gads ceļu būves nozarei nebija ar lejupējošu tendenci. Taču jāatzīmē, ka tā nebija arī augšupejoša, un kopumā 2017.gads nozares attīstībai ir bijis slikts. Uzņēmumi strādāja bez vai ar ļoti mazu peļņu. Turklāt darbs norisinājās saspringtos konkurences un klimatiskajos apstākļos.

Kas jūsu uzņēmumā bija šī gada lielākās veiksmes un sasniegumi?

Šogad lielākais un vērienīgākais projekts, ko mēs realizējām, bija Viļņas lidostas rekonstrukcija. Lidostas skrejceļš tika rekonstruēts rekordīsā – viena mēneša – laikā. Turklāt ar projekta realizāciju mēs pacēlām augstu latīņu

Latvijas ceļu būvnieku reputācijai Lietuvā.

Ko sagaidāt no nākamā, 2018.gada?

No 2018.gada sagaidām trīs lietas – lai darbu apjomi nesamazinātos, lai Latvijas birokrātija netraucētu uzņēmējdarbības attīstībai un lai uzņēmumu īpašnieki un visi strādājošie priecīgāk sagaidītu gada beigas.

Vai un kā, jūsuprāt, ceļu būvniecības nozares nākotni ietekmēs Rail Baltica projekts un dzelzceļa elektrifikācija?

Dzelzceļa projekti būs neliela alternatīva samērā pesimistiskajai autoceļu nozares attīstībai.

Saldus ceļinieks: Arvien vairāk izjutām darbaspēka trūkumu



Gints Karols, SIA "Saldus ceļinieks" valdes loceklis

Kā jūs vērtējat šo būvniecības sezonu: kas šogad nozarē bijis pozitīvs, kas varbūt nē?

Nozari šogad pozitīvi pārsteidza salīdzinoši lielais objektu skaits un savlaicīgie konkursi. Arī konkursu rezultātu pārsūdzību bija salīdzinoši mazāk un to ietekme nebija tik liela kā citus gadus.

Taču vienlaicīgi jāatzīst, ka būtiskus sarežģījumus radīja netradicionālie laikaapstākļi. Sniegs vēl maija mēnesī aizkavēja sezonas pilnvērtīgu uzsākšanu. Savukārt pārmērīgais nokrišņu daudzums un pārmitrinātās grūntis neļāva efektīvi strādāt kopš augusta. Turklāt vairāku mēnešu nokrišņu normas īsā laika periodā radīja virkni bojājumus būvniecības objektos, kā arī lika apstādināt vai pat pavisam pārtraukt darbus.

Šogad arvien vairāk izjutām darbaspēka trūkuma ietekmi nozarē. Attīstoties tautsaimniecībai, civilajai būvniecībai, kā arī, ņemot vērā mūsu nozares specifiku un sezonālītāti, arvien grūtāk ir piesaistīt jaunus darbiniekus.

Kas jūsu uzņēmumā bija šī gada lielākās veiksmes un sasniegumi?

Tradicionāli ir liels gandarījums un prieks par virkni

kvalitatīvi izbūvētiem infrastruktūras projektiem. Nozīmīgs pavērsiens SC Grupas uzņēmumu turpmākajā attīstībā bija pievienošanās pasaulē būsīgo un koncesiju līderim VINCI grupai un tās meitas uzņēmumam Eurovia.

Ko sagaidāt no nākamā, 2018.gada?

No nākamā gada, pirmkārt, sagaidām reālu risinājumu ceļu būves nozares finansējumam 2019. un 2020. gadiem. Domājot par nākotni, tas nozarei ir vitāli svarīgi. Tas ir svarīgi ne tikai tāpēc, lai varētu pieņemt lēmumus par investīcijām uzņēmumu attīstībā, bet arī darba spēka piesaisti un noturēšanai. Protams, tradicionāli ceram arī uz savlaicīgiem konkursiem, atbilstošiem laika apstākļiem. Un arī uz to, ka naftas produktu cenu kāpums apstāsies.

Vai un kā, jūsuprāt, ceļu būvniecības nozares nākotni ietekmēs Rail Baltica projekts un dzelzceļa elektrifikācija?

Man šķiet, ka mēs tā īsti vēl neapjaušam, ko praktiski nozīmēs šie lieli projekti. Nezinām, kā un kad tie iesāksies. Bet jau tagad ir skaidrs, ka lielākais izaicinājums būs atbilstoša darbaspēka nodrošināšana visos līmeņos.

Aizputes ceļinieks: Šīs sezonas laika apstākļi – stimulē mobilizācijai un noderīga pieredze



Ruta Kande, SIA "Aizputes ceļinieks" valdes priekšsēdētāja

Kā jūs vērtējat šo būvniecības sezonu: kas šogad nozarē bijis pozitīvs, kas varbūt nē?

Ši gada sezona mūsu uzņēmumam bija izaicinājumu bagāta. Lai gan gada sākumā izskatījās, ka pasūtījumu portfelis komplektējas pietiekami labs, lielākā daļa līgumu tika noslēgti novēloti, darbus varējām uzsākt jūlija vidū, kad viena trešdaļa no sezonas jau paskrējusi garām. Viena diezgan būtiska pašvaldības līguma slēgšanu tā arī šosezon nesagaidījām, neskatoties uz to, ka konkursu uzvarējām jau jūnijā.

Pašvaldība it kā gaidot

finansējuma apstiprināšanu. Rezultātā sezonas pirmajā pusē strādājām ar nepilnu noslodzi. Savukārt sezonas noslēgums iezīmējās ar saulainu un nosacīti siltu dienu gaidīšanu, lai līdz sniegam pārejošos projektus pagātu atstāt cietajā segumā. Papildus izaicinājumus būvniecībā šosezon sagādāja netradicionāli lielais nokrišņu daudzums, īpaši meža ceļu būvniecībā. Skumji ir tas, ka šādi laika apstākļi, kuri pēc būtības būtu uzskatāmi par *force majeure*, tiek akumulēti tikai un vienīgi uz būvnieka rēķina, un pasūtītājs neuzskata par nepieciešamu diskutēt pat par iespējamajiem būvniecības termiņu pagarinājumiem, kur nu vēl par dabas radīto zaudējumu iespējamām kompensācijām – tie ir būvnieka riski, ieskaitot soda sankcijas par termiņu kavējumiem. Šādos gadījumos būvniecības termiņi tiek kavēti objektīvi – laika apstākļu dēļ. Kā pozitīvo šajā sezonā varu minēt to, ka šādi apstākļi liek papildus mobilizēties, ļoti operatīvi plānot katru kustību, un tā ir ļoti noderīga pieredze izaugsmei.

Ko sagaidāt no nākamā, 2018.gada?

No nākamā gada gaidām mazliet saudzīgākus laika apstākļus, laicīgāk noslēgtus līgumus un, protams, gribētos nokomplektēt pietiekamu pasūtījumu portfeli, kas pēc izsludinātajiem projektiem mūsu interešu reģionā izskatās iespējami.

Vai un kā, jūsuprāt, ceļu būvniecības nozares nākotni ietekmēs Rail Baltica projekts un dzelzceļa elektrifikācija?

Domāju, lai arī netieša, tomēr ietekmē būs, proti – tirgū ienāks finansiāli ietilpīgs projekts. Lai arī to visdrīzāk realizēs ārzemju kompānija (vietējām diez vai būs atbilstoša kvalifikācija), darba apjoms tiks veikts mūsu tirgū, kas nozīmē finanšu iepilšanu nozarē pastarpināti, caur materiālu iepirkumiem lielā apjomā, droši vien būs nepieciešama arī pievadceļu būvniecība, un citi papildu būvniecības darbi, kas, protams, kopumā nozares pasūtījumu portfeli iespaidos pozitīvi.

Un tomēr nevar nesatraukt tas, ka pie tā jau pieaugošā kvalificēto darba roku deficīta nozarē kopumā ietilpīga projekta realizācijas ietvaros darbaspēka trūkums saasināsies vēl vairāk. Bet mēs esam gatavi jauniem izaicinājumiem, jo šī nozare nekad nedod iespēju atslābt un tieši tāpēc ir tik aizraujoša.

Sniega šķūres šoferis Modris Līdaks: ziemā jābūt gatavam sēsties pie stūres jebkurā brīdī



Autoceļu uzturēšanas ziemas dienestā strādājošajiem jābūt gataviem, ka viņus uz darbu var izsaukt jebkurā brīdī. VAS "Latvijas autoceļu uzturētājs" Jelgavas ceļu rajona Bauskas nodaļas šoferis Modris Līdaks stāsta par sava amata specifiku un lielākajiem pārbaudījumiem. Laika apstākļus viņš salīdzina ar bitēm vai hokeju – tik neprognozējami tie ir. Tāpēc nekas cits neatliek, kā pielāgoties un izdarīt maksimumu, lai braukšanas apstākļi ziemā būtu iespējami patīkami.

Kāds ir jūsu amats un cik sen jūs jau ziemas dienestā strādājat?

Es esmu ziemas dienesta kravas auto vadītājs, strādāju šeit jau 23 gadus. Kopumā mana darba pieredze nozarē jau pārsniedz 30 gadus. Mums, ceļiniekiem, ziemas sezona ilgst no 1. novembra līdz 1. aprīlim, kad notiek regulārās ikdienas dežūras un visu diennakti tiek kontrolēta situācija uz ceļa, un nepieciešamības gadījumā notiek uzturēšanas darbi – ceļu tīrīšana, kaisīšana.

Ziemā dienas režīms ir diezgan saspringts. Faktiski visu laiku ir jābūt sazvānamam.

Cik km ir jūsu pārziņa, un vai šie maršruti mainās?

Ziemā maršruti tiek regulāri mainīti. Jo atšķiras laika apstākļi, ceļa segums, attālumi. No vienas puses autovadītājs pieņem konkrētā maršruta, un tas uzlabo kvalitāti. No otras puses – maršruti maina liek būt vērtīgākam.

Praktiski tas notiek tā: Bauskas nodaļai ir trīs maršruti. Rīgas ceļš (Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (Grenctāle), A7) posmā Grenctāle – Code mums ir galvenais. Uz šo posmu parasti tiek sūtīta jaunākā tehnika. Otrs posms ir pāri Mūsas upei – Elejas gals, bet trešais, tā saucamais tālais – Vecumnieki,

Skaistkalne, Valle. Attāluma ziņa atšķirības ir 10-15 km.

Cik jums ziemas dienestā ir mašīnu?

Bauskā ir četras mašīnas, Iecavā vēl divas. Bauskas nodaļai kopumā tāpat sešas.

Tāds variants, ka kāda mašīna neizbrauc, nav pieļaujams.

Uz kuriem ceļiem strādājat – galvenajiem, reģionālajiem vai vietējiem?

Pamatā darbs notiek uz Bauskas šosejas un reģionālajiem ceļiem. Uz vietējiem ceļiem mēs strādājam reti. Uz tiem parasti dodas traktori un greideri, jo vietējos ceļus ar sāli nekaisa. Smilts-sāls maisījumu uz vietējiem ceļiem kaisām tikai ekstrēmās gadījumos un bīstamākajās vietās. Uzturēšanas darbi uz vietējiem ceļiem tiek veikti maršrutos, pa kuriem kur brauc skolēnu autobusi, vairāk tiek kaisīts pavaros, kad sākas atkušņi un ir piebraukts ledus, kuram nereti vēl virsū ir ūdens.

Kāds ir jūsu dienas režīms ziemas sezonā?

Ziemā dienas režīms ir diezgan saspringts. Faktiski visu laiku ir jābūt sazvānamam. Ir, protams, iespējams pamainīties un paņemt brīvdienas – mums ir maiņas šoferis un ceturtā (rezerves) mašīna. Taču tāds variants, ka

kāda mašīna neizbrauc, nav pieļaujams. Mans tēvs kādreiz strādāja uz piena mašīnas, un mašīnai bija jābrauc vienmēr, jo citādi piens varēja saskābt. Tāpat mums – ja pēkšņi kādai mašīnai vajadzīgs remonts vai kas cits noticis, tad uzreiz visi mobilizējas.

Mums ir pieci ziemas dienesta dežuranti, kas strādā diennakti maiņās. Viņi ir tie, kas ziņo šoferiem, izsauc uz darbu. Šoferiem dežūra faktiski ir nepārtraukta.

Mans darbs sākas brīdī, kad dežurants pamodina. Mums sevišķi netiek šķirots, vai tas ir A, A1 vai B uzturēšanas klases ceļš – uz asfaltētajiem ceļiem strādājošos visus ceļus reizē. Lielākie tīrīšanas un kaisīšanas darbi notiek naktī. Ideāli, ja A klases ceļš ir gatavs jau pulksten 6.00 no rīta. Protams, nav iespējams paredzēt, varbūt plkst. 7.00 sākas riktīgs sniegš, tad, protams, darbs turpinās, bet, ja sniegš ir snidzis no vakara un pa nakti, tad uz plkst. 6.00 ceļam jau jābūt saktam atbilstoši klasei.

Pēdējā nopietnā ziema bija 2010.gadā, tad mums decembrī bija 29 darba dienas, visu laiku sniegš, sniegš, sniegš. Ir bijuši gadījumi, kad sniegš pat 37 stundas no vietas, bet tad arī mainās prasības, melnu ceļu šādos laika apstākļos nav iespējams nodrošināt.

Kā ar preventīvo kaisīšanu?

Spilgts piemērs bija šorīt (16.novembrī): mitra šoseja,

no rīta +3, +4°C. Plusi, bet debesis skaidras un redzamas zvaigznes, spīd mēness – tas nozīmē, ka saullēktā garantēti būs slidens – veidosies "melns ledus". Aplēdojumam nevajag minēt, pietiek ar +3 – ja debesis ir skaidras, saullēktā būs ledus. Šorīt mēs kaisījām. Un tad, kad es jau kaisīju pēdējo ceļu, kas bija zemākas kategorijas, tas jau bija slidens. Bauskas šoseju nokaisīju pirmo, un tā apļēdot nepaspēja. Taču uz lielajām šosejām ir citi apstākļi – liela satiksme, fūres iet, mašīnu riepas ir siltas, un ledus nedabū tā pieķert. Turpretī uz mazā celiņa, piemēram, tā, kas iet uz Ozolaini, satiksme ir maza, sevišķi no rīta, tāpēc ir slidens.

Jūsu mašīna neslid?

Slīd, protams, tā jau nav ārpus fizikas likumiem. Tā ir pieredzes lieta. Lielās nelaimes ziemā rodas no tādas bišķi nevērības, bišķi steigas, kas mums raksturīga, un bišķi nedomāšanas. Ja rodas mazākās aizdomas – un aizdomīgās situācijās es iesaku visiem – uzmanīgi piebremzējiet, tad būs saprotams, kas notiek zem riteņiem. Ja ir riktīgs sāls un skaidras debesis, tad viss ir smuki, asfalts ir sauss. Bet līdzko tas ir melns, iesaku piebremzēt.

Pēdējā nopietnā ziema bija 2010.

gadā, tad mums decembrī bija 29 darba dienas, visu laiku sniegš, sniegš, sniegš. Ir bijuši gadījumi, kad sniegš pat 37 stundas no vietas.

Kā zināms, laika apstākļus cilvēks vēl nav iemanījies noregulēt. Kas autovadītājiem ir visbīstamākais? Atkal? Sniega sanesumi?

Sniega sanesumus tu redzi, "melno ledus" – nē, tas arī ir tas bīstamākais.

Kad jūs sākat gatavoties ziemas uzturēšanas sezonai?

Sagatavošanās darbi sākas jau iepriekšējai sezonai beidzoties – tiek ļoti rūpīgi izmazgāta, iztīrīta visa ziemas tehnika. Tad to apstrādā, iekonservē, lai pa vasaru nebojājas. Ja pavasarī esi labi un solidi pastrādājis, tad rudenī būs mazāk problēmu – kabini klāt, viss štepselējas, viss iet. Rudenī nopietna gatavošanās ziemas sezonai sākas oktobrī – viss aktivizējas, jo 1.novembrī sāk darbu ziemas dienests. Tad sākas kaisītāju kalibrācija, mēs pieāķējam lāpstas, pieliekam kaisītāju un vienkārši izbraucam pa ceļu, lai pārbaudītu navigāciju, izmēģinām kaisītāju. Visiem tad ir lieli brīnumi – viens ar visām lāpstām un kaisītāju saulainā septembra vai oktobra dienā braukā pa ceļu.

Kas jūsu darbā ir visgrūtākais?

M.Līdakas atziņas par braukšanu ziemā:

- Lielās nelaimes ziemā rodas no tādas bišķi nevērības, bišķi steigas, kas mums raksturīga, un bišķi nedomāšanas.
- Aizdomīgās situācijās es iesaku visiem – uzmanīgi piebremzējiet, tad būs saprotams, kas notiek zem riteņiem.
- Sniega sanesumus tu redzi, "melno ledus" – nē, tas arī ir tas bīstamākais.

Visgrūtākais ir saraušamais ritms. Man raksturīgi gulēt jebkurā laikā un vietā, kad var. Man tā nav problēma: aizbraucu mājās, paēdu, ieliekos gultā un noguļu 1,5-2 stundas momentā bez problēmām. Šajā darbā vajag baigos nervus. Tas nav fiziski smags darbs, bet tieši psiholoģiski. Ļoti intensīvas snigšanas gadījumos, piemēram, pērn novembrī, tu it kā apzinies savas mašīnas gabarītus, taču tālāk pa savas lāpstas stūri neko neredzi. Burtiski – neko neredzi. Tādos brīžos gadās, ka labais ritenis jau bišķi paķer nomaļi, tu brauc atpakaļ uz vidu. Tas ir visgrūtākais. Kad nelidz vairāk ne tālie, ne tuvie uguni, nekas. Manā praksē bijuši tādi gadījumi – lai arī zinu ceļu no galvas, katru metru – taču nobraucu malā un apstājos. Nedrīkst braukt, ja neredz, kur braukt.

Mitra šoseja, no rīta +3, +4°C. Plusi, bet debesis skaidras un redzamas zvaigznes, spīd mēness – tas nozīmē, ka saullēktā garantēti būs slidens – veidosies "melns ledus".

Vai ir gadījies no autovadītājiem pa tiešo saņemt atsauksmes par savu darbu? Kādas tās bijušas? Ko par jūsu darbu saka radi/draugi?

Ir, protams. Satieku radus, draugus, paziņas – katram ir savs viedoklis par šo pasākumu. Mēs jau vienmēr labāk zinām, kā ir pareizāk. Bet ar laiku apstākļiem ir kā ar bitēm, sievietēm vai hokeju – situācija nav paredzama. Laika apstākļi ir tik mainīgi, ka ir grūti pateikt – tas bija pareizi, tas – nepareizi. Tāpēc jau ir arī preventīvā kaisīšana, kas citiem liekas – ārprāts, ko viņi dara. Bet kas būs pēc 2-3 stundām – tas jau tos kļiedzējus neinteresē.

Kā jūs varat komentēt pārmetumu, ka ziemas uzturētāji pārsvarā kaisa sāli arī uz nenotīrītiem ceļiem, kā rezultātā rodas putra?

Šādu pārmetumu ne-trūkst. Ziniet, kā ir ar to putru – viss ir atkarīgs no ceļa kategorijas, satiksmes intensitātes. Gadījumos, kad sāk snigt, gaisa temperatūra ir tuvu nullei,

sniegš nav irdens, bet mazliet lipīgs, tad ir ļoti bīstams moments. Ja nenokļūst, kad snigšana kļūst ļoti intensīva un nepaber tai apakšā kārtīgu, nopietnu devu sāls, tad fūres sniegu pie asfalta pierullēs tā, ka pēc tam nevarēs tikt galā 2-3 dienas – frēzē kaut ar frēzi nost. Dežurantiem šādos gadījumos ir ļoti jāpiedomā. Mums ir noteiktas normas, ar kurām drīkst darboties: ir saucamā preventīvā norma, normāla norma un kritiskā norma, un dežuranti pieņem lēmumu, kuru no normatīviem katrā konkrētā gadījumā kaisām. Ir ļoti svarīgi ar pirmo kaisīšanu dabūt nost maksimāli daudz sniega, lai neveidojas šis piebrauktais sniegš.

Autovadītāji bieži sūdzas, ka neredz ziemas mašīnas uz ceļiem. Kurā dienakts laikā LAU mašīnu uz ceļiem ir visvairāk?

Strādājam no pulksten 3.00 vai 4.00 rītā. Tad arī ir daudz vieglāk strādāt. Tādā agrumā uz Bauskas šosejas varbūt kāda fūre aizbrauc, vieglās mašīnas gandrīz vispār neredz, tāpēc var mierīgi strādāt. Es vispār īsti nesaprotu, jānoņem cepure – kā Rīgā, citās pilsētās pie intensīvas snigšanas dienas laikā strādā. Labāk un ērtāk ir nokaisīt un notīrīt laicīgāk, kad tukšāki ceļi, līdz ar to arī padarītajam darbam ir labāka kvalitāte un satiksmei netraucējam.

Vai pats braucat ar automašīnu? Kādi ir jūsu ieteikumi autovadītājiem par braukšanu ziemas apstākļos?

Pirmkārt – jādomā ar galvu. Otrās – atcerieties, kā viens pirmās formulas pilots bija teicis, ka starp tevi un Dievu ir tikai riepas. Anekdotisks gadījums, varbūt pat no dzīves – vienam vīriņam nepatikšanas, avārija – sasisit mašīnu. Tad nu viņš bija teicis apdrošinātājiem – priekš jauniem zobiem iznāca, ziemas riepām nesana. Bet tad var gadīties, ka tie zobi nebūs vajadzīgi. Un trešais – tā ir prakse. Nevar no meitenes vai zēna, kurš tikko nolīcis tiesības un kuram vējš galvā, prasīt, lai vienmēr un visur ir prātīgs.

Ko jūs darāt vasarā?

Kraujam šķembas, granti, darām visus uzturēšanas darbus. Mūsu nodaļa agrāk bija CRBP – Bauskas 11.Ceļu rajona būvniecības pārvalde, jeb kā tolaik jokoja: "ceļi riebīgi, brauc prātīgi". Mēs esam ceļu uzturētāji, uzturēšanas darbi jāveic arī vasarā. ☺

Mārtiņš Kazāks: Neko nedarot, vecums pienāks agrāk, nekā turība

Lai pieņemtu pareizus lēmumus, vajadzīgi gudri, tālredzīgi un drosmīgi politiķi. Lai šādi politiķi eksistētu, arī sabiedrībai jābūt gudrai, tālredzīgai un ambiciozai, uzsver *Swedbank Latvija* galvenais ekonomists Mārtiņš Kazāks. Sarunā ar "Autoceļu Avīzi" viņš sniedz savu vērtējumu pašreizējai situācijai valstī un iezīmē galvenos nākotnes attīstības scenārijus, un neaizmirst arī autoceļus.

Kādas ir ekonomistu prognozes nākamajam gadam? Vai valsts budžeta mačiņš varētu pildīties straujāk un vairāk, nekā plānots?

Valsts budžets ir bāzēts relatīvi piesardzīgās un nebūt ne pārspilēti optimistiskās ekonomikas izaugsmes prognozēs, līdz ar to iespēja, ka budžets pildīsies labāk, ir diezgan liela. Valsts ieņēmumu dienests arī vairāk sāk pievērsties ēnu ekonomikas mazināšanai. Tas nozīmē, ka, ja - budžetā naudas varētu būt vairāk. Bet mazliet - jā.

Ja mēs skatāmies uz Latvijas reģionu attīstību, tad pie mums jau pilnā sparā notiek un turpināsies tas pats, kas citur pasaulē, - urbanizācija.

Rīgā iedzīvotāju ienākumu līmenis jau ir tuvu Eiropas Savienības (ES) vidējam, turpretī reģionos tā nebūt nav. Kādas ir Latvijas reģionu perspektīvas?

Ienākumu līmenis Rīgā nu jau pēdējos divus, trīs gadus ir pat mazliet virs ES vidējā, bet tas tiek rēķināts pēc pirktspējas paritātes, proti, ņemot vērā cenu līmeņa atšķirības. Ar vienu eiro Latvijā var nopirkt vairāk nekā, piemēram, Vācijā. Rīgā ienākumu līmenis ir augstāks nekā Latvijā vidēji, jo īpaši, ja mēs salīdzinām ar reģioniem. Tas tāpēc, ka Rīgā ir lielāka ekonomiskā aktivitāte, Rīga rada lielāko daļu no Latvijas ekonomiskās pievienotās vērtības, darbinieks Rīgā ir vidēji kvalificētāks nekā reģionos, un tas nozīmē - šis darbinieks spēj saražot un nopelnīt vairāk, līdz ar to viņam var arī maksāt vairāk.

Ja mēs skatāmies uz

Latvijas reģionu attīstību, tad pie mums jau pilnā sparā notiek un turpināsies tas pats, kas citur pasaulē, - urbanizācija. Tas nozīmē, ka cilvēki no mazāk attīstītiem reģioniem vai apdzīvotām vietām virzīsies turp, kur ir darbs, un kur viņš vai viņa var nopelnīt. Līdz ar to mēs, protams, redzēsim arvien lielāku koncentrēšanos ap ekonomiskās aktivitātes centriem. Rīga ir viens - lielākais un pats galvenais Latvijas centrs. Bet tas nūdien nenozīmē, ka tādas vietas kā Valmiera, Ventspils vai Liepāja pazudīs. Konkrētā reģiona veiksmes vai neveiksmes stāsts būs atkarīgs no tā, vai šie centri spēs radīt pietiekoši lielu ekonomisko jaudu. Un tas, manuprāt, būs atkarīgs ne tikai no reģionālajiem uzņēmējiem, bet arī no valsts līdzdalības. Tāpēc ļoti būtisks ir jautājums - vai mums Latvijā tiešām vajag 119 administratīvās vienības? Protams, nevajag! Šī administratīvā sadrumstalotība ir pārspilēta. Tas, cik spēcīgi būs reģioni un cik to nākotne būs veiksmīga, būs atkarīgs no valsts lomas un valsts spējas šo administratīvo masu koncentrēt krietni mazākā lēmēju skaitā. Administratīvi teritoriālajām vienībām būtu jābūt krietni lielākām - gan iedzīvotāju skaita, gan ekonomiskās jaudas ziņā. Otra lieta, kas Latvijā ļoti izstrūkst, ir savstarpējā sadarbība. Līdz šim daudzos gadījumos ir bijis tā, ka pilsētas sevi redz kā viensētas - šeit ir mans žogs, es rūpējos tikai par to, kas atrodas žoga iekšpusē, ārpusē notiekošais mani neinteresē. Ja mēs turpinām dzīvot šādi, tad viensētas kļūs tik vārgas, ka izmirs. Lai tas nenotiktu, viena iespēja ir administratīvi uzspiest tās veidot lielākas, bet otra - motivēt tās savstarpēji sadarboties.

Labs piemērs ir ES fondi. Ar laiku mazināsies modelis, ka valstij iedod aploksnī, kuru tā iekšēji savā starpā sadala.

Ļoti iespējams, ka lielāka loma būs starpreģionālai un starptautiskai sadarbībai, kaut kas līdzīgs *Junkera fondam*. Sadarbošanās ne tikai valsts ietvaros, bet arī starptautiski ir ļoti svarīga.

Tāpēc ļoti būtisks ir jautājums - vai mums Latvijā tiešām vajag 119 administratīvās vienības? Protams, nevajag! Šī administratīvā sadrumstalotība ir pārspilēta.

Protams, valsts jādara arī virkne citu lietu. Tā pati uzņēmējdarbības vide. Tas gan nenozīmē veidot kaut kādu *Latgales attīstības plānu*, par citām vietām aizmirstot. Tāds attīstības plāns ir nepieciešams jebkurai vietai Latvijā. Kvalitatīvāka uzņēmējdarbības vide visiem palīdzēs, tur divritenis nav no jauna jāizdomā. Tas visos stratēģijas dokumentos sen jau ir uzrakstīts, tikai tās pēc uzrakstīšanas tiek noliktas plauktā un rakstītas nākošās.

Kāpēc tās stratēģijas netiek realizētas?

Viens no pamatiemesliem ir tāds, ka šie stratēģijas dokumenti tiek rakstīti bez konflikta, proti - visiem tiek solīts viss, ko vien var apsolīt. Rakstot stratēģijas dokumentu, vienmēr jāsaprot, kam un pēc kādiem principiem mēs dodam un kam - nedodam. Visiem un visam naudas nekad nepietiks. Ja tas jau sākotnēji nav dokumentā ielikts, tad visi uztver - visiem būs viss. Un stratēģijas dokumenti vēlamības formā bez izpratnes par resursu ierobežotību ir nereāli. Visa pamatā ir bailes uzņemties atbildību, izlemjot kam dot, kam nedot.

Daudzas reizes esam

dzirdējuši un arī paši rakstījuši, ka ceļi ir ekonomikas asinsrites sistēma, bez tiem nav iespējama ekonomiskā attīstība. Tā ir?

Latvijā ir maza, atvērta ekonomika ar sarūkošu iedzīvotāju skaitu. Līdz ar to vienīgais veids, kā kļūt bagātiem, ir mēģināt kādam kaut ko pārdot. Daudzos gadījumos šī prece vai pakalpojums ir fizisks, līdz ar to tas ir jānogādā. Tāpēc ceļi ir absolūti būtiski. Otra lieta, kāpēc ceļi ir svarīgi: ja mēs vēlamies iedzīvotājus reģionos tomēr kaut kā pieturēt, mums ir jārēķinās, ka cilvēkiem būs jākustas, jābūt mobiliem. Jo vieglāk cilvēks pa Latvijas teritoriju spēs kustēties, jo lielāka iespēja, ka reģioni izzdzīvos. Taču pārlieka centība aptumšo prātu - mēs nevaram visiem iedzīvotājiem apsolīt (un tas būtu absolūti ļauni): turpiniet dzīvot tur, kur jūs esat, un mēs darbu jums atradīsim. Tas nekad nenotiks. Tādēļ ir jāveic stratēģiskas izvēles, ar kuriem koridoriem mēs šo mobilitāti atbalstām. Līdz ar to attiecībā uz ceļiem mums ir ļoti uzmanīgi jāizvērtē, kurus ceļus mēs uzturam un attīstām, un par kuriem, ja tā var teikt - aizmirstam.

Stratēģijas dokumenti vēlamības formā bez izpratnes par resursu ierobežotību ir nereāli. Visa pamatā ir bailes uzņemties atbildību, izlemjot kam dot, kam nedot.

Cik liela loma valsts attīstībā ir infrastruktūrai? Vai investori vērtē to, vai līdz noskatītajai vietai ir ceļš,



elektrības pieslēgums utt?

Transporta infrastruktūra ir viens no elementiem. Ja mēs visus ceļus aizklāpēsim ciet, aparsim un neko nedarīsim, tad visticamāk cilvēki vai nu sabrauks uz Rīgu, vai daļa aizbrauks no Latvijas. Ja mēs gribam, lai reģionos ir cilvēki, lai kāds tajā investora rūpnīcā arī strādā, tad šiem cilvēkiem kaut kur ir arī jādzīvo. Transporta infrastruktūra ir ļoti svarīga, bet es ar to nedomāju tikai fiziski lielceļu, bet arī tehnoloģijas, lai cilvēkiem nebūtu tik daudz jābraukā apkārt. Tad šo reģionu eksistenci ir iespējams nodrošināt. Cilvēki var strādāt, piemēram, no Siguldas, uz Rīgu braucot 2-3 reizes nedēļā.

Pavasari un arī rudenī, kad lietavās izšķīst grants ceļi, notiek iedzīvotāju un uzņēmēju protesti. Atsevišķi ceļi kļūst neizbraucami, uzņēmēji nevar izvest/atvest kravas. Vai uzņēmējiem ir tiesības būt neapmierinātiem, vai arī tā ir viņu pašu vaina, ka izvēlējušies darboties tādā vietā, kur nav laba ceļa?

Šī ir tā sadarbība un atbildība. Mēs nedzīvojam atrauti no citiem. Konkrētajam iedzīvotājam vai uzņēmējam ne tikai kaut kas pienākas, bet ir arī zināma atbildība. Valsts lomu šeit nūdien nevajag pārspilēt - nav tā, ka valsts visiem visu atnesis gatavu. Tajā pašā laikā valsts loma ir ļoti nozīmīga, jo valsts ir vislielākais spēlētājs, tai ir vislielākā finansēšanas jauda un spēja noteikt noteikumus. Ja mēs skatāmies uz ceļiem, tad šis pavasaris ļoti uzskatāmi iezīmēja nepieciešamību sadarboties valsts institūciju starpā. Mēs visi redzam, ka notiek skolu tīkla reforma, bet ir saistītie jautājumi - kas notiek ar ceļu kvalitāti. Ko tas parādīja? Tas parādīja, ka arī valsts pusē attiecīgajām institūcijām ir jāsanāk kopā, jāsaliek savi plāni uz galda un jāskatās - kurus segmentus

mēs attīstām, kurus nē. Runa nav par to, ka mums būtu jānodrošina viss, kas mums pašlaik ir - to kvalitatīvi vienkārši nevar izdarīt, tāpēc jāveic izvēles. Ja mums ir trīs ceļi un pietiek ar vienu, tad uzlabojam to vienu, lai tas ir ļoti labā kārtībā, bet pa pārējiem diviem braucam vasarā, kad tie ir sausi.

Jāveic stratēģiskas izvēles, ar kuriem koridoriem mēs šo mobilitāti atbalstām. Līdz ar to attiecībā uz ceļiem mums ir ļoti uzmanīgi jāizvērtē, kurus ceļus mēs uzturam un attīstām, un par kuriem, ja tā var teikt - aizmirstam.

Šajā periodā mums vēl ir pieejami ES līdzekļi autoceļiem, taču runā, ka nākamajā tas tā varētu nebūt. No visām trim Baltijas valstīm Latvija ceļu jomā ir visvairāk atkarīga no ES naudas. Vai valdība spēs ar valsts budžeta līdzekļiem kompensēt paredzamo ceļu nozares finansējuma kritumu?

Tas ir prioritāšu jautājums. Protams, tas ir iespējams. Bet vai tas ir vajadzīgs? Tas nozīmē, ka kādam netiks iedots. Ceļi viennozīmīgi ir ļoti svarīgi, risinājums ir jārod. Tik daudz balstīties uz ES struktūrfondiem, kā Latvija balstās pašlaik, ir vieglprātīgi.

Taču tās visas ir politiskas izvēles, kuru pamatojums, cērums, balstīsies uz ekonomiskajiem aprēķiniem. Diemžēl Latvijā lēmumu pamatojums un kvalitatīva, ciparos balstīta analīze diezgan būtiski pieklibo. Pamazām tas mainās, un

tas ir ļoti labi. Jau iepriekšējos gados mēs runājām par skolu tiklu un lielā mērā tas bija ļoti emocionāls uzstādījums, kam ciparos pamatotas analīzes bija maz. Tagad, pateicoties "Jaņa Sētas" iesaistei, mēs redzam, ka daudzas lietas ar vēsu prātu mēs varam uzlikt uz kartes. Konkrētus datus, cilvēku skaitu, attālumus, izmaksas – tad šo lēmumu pieņemt ir krietni vieglāk. Emociju ir mazāk, bet vēsa, ciparos balstīta pamatojuma – krietni vairāk.

Runa nav par to, ka mums būtu jānodrošina viss, kas mums pašlaik ir, – to kvalitatīvi vienkārši nevar izdarīt, tāpēc jāveic izvēles. Ja mums ir trīs ceļi un pietiek ar vienu, tad uzlabojam to vienu.

Valsts institūcijām, pieņemot lēmumus, analīzes daudzos gadījumos ir maz. Šogad Saeimā beidzot ir izveidots analīzes dienests. Ja nemaldos, trīs cilvēku sastāvā, kuriem ir jānosēd vis spektrs. Tas ir maz, bet labāk nekā iepriekš.

Vai problēma nav arī tā, ka mūsu sabiedrība noveco un politiķi orientējas uz lielāko vēlēšanu grupu – pensionāriem?

Protams, un tas tā būs arvien vairāk. Un tur ir vēl viena lieta – pensionāri ir nabadzīgi. Un tas piedod zināmu garšu visiem šiem lēmumiem. Tomēr es nedomāju, ka mums vajag norakt visu šo situāciju. Laiks, kad mēs vainojām tikai un vienīgi politiķus, ir pagājis. Latvija iepriekšējos gados tomēr ir augusi diezgan labi, arī turpmākos gadus izaugsme būs diezgan strauja. Ja mēs skatāmies uz nākotni, tad mans jautājums galvenokārt ir par ambīcijām – kāda Latvija un tās iedzīvotāji gribētu būt. Ja mēs gribam būt vidusmēra valsts, kāda esam pašlaik, tad, es domāju, nav liela pamata iespringt. Latvijas ekonomikas izaugsme turpināsies, vidējais iedzīvotājs ar katru gadu (ar zināmu biznesa cikla svārstību) kļūs mazliet turīgāks, daļa dosies strādāt uz Rietumeiropu. Vidējais Latvijas iedzīvotājs novecos, politiķi kļūs mazliet populistiskāki (jo vecākiem cilvēkiem ir mazliet citas intereses). Nav pamata domāt, ka te notiks kaut kādas absolūti neiedomājamas kaktaklīzmas. Arī nēko radikālu nedarot mēs pamazām kļūsim turīgāki un vecāki. Bet vecums gan pienāks ātrāk, nekā turība. No vidēji pārtikušas valsts uz nabadzīgu valsti visticamāk nenokrītīsim, bet tas nav pietiekami iedrošinošs faktors, lai mēs pēkšņi kļūtu bagāti. Taču, ja mēs gribam kļūt par ļoti pārtikušu valsti, ja gribam sasniegt Vācijas vai Skandināvijas līmeni ticami pārskatāmā nākotnē, piemēram, 20 gadu perspektīvā, tad ziemā ar esošo lēmumu kvalitāti mums nekas neiznāks. Lai kļūtu par ļoti turīgu valsti, ir jāpieņem gudri lēmumi. Lai pieņemtu

gudrus lēmumus, vajadzīgi gudri, tālredzīgi un drosmīgi politiķi. Lai šādi politiķi eksistētu, arī sabiedrībai jābūt gudrai, tālredzīgai un ambiciozai. Un runa vairāk nav tikai par to, kas būs rīt, jo to rīt es varu pieciest, jādūmā, lai parīt būtu labāk. Pašreiz lielākā daļa tā nedomā. Pilsoniskā sabiedrība tomēr tā kā organizējas, iedzīvotāji mazliet vairāk saprot, kas viņiem ir nepieciešams. Un tas ir labi. Es domāju, ka iedzīvotāji, skaidrāk definējot savas intereses, pamazām sāk saprast veselu virkni lietu, kas ir neizbēgamas.

Lai cilvēki nebrauktu prom no Latvijas, ir vajadzīgi labāki dzīves apstākļi (izglītība, medicīna utt.) un lielākas algas. Lai būtu labāki dzīves apstākļi, valsts budžetā vajag vairāk naudas, vai arī esošo naudu vajag gudrāk izlietot?

Abas ir vienlīdz svarīgas. Viennozīmīgi, naudu var izlietot gudrāk. Un šeit ir svarīgs arī reģionālais dalījums. Protams, vajag arī vairāk naudas. Augošu kūku dalīt ir vieglāk. Šis ir ļoti labs laiks. Ja liela daļa Latvijas iedzīvotāju izaugsmi vēl nejut (un daudzi nejut, jo darba tirgus biznesa ciklā vienmēr kavējas) tad drīz sāks sajūst. Pasaules ekonomika aug, un aug krietni straujāk nekā gaidīts. Nauda joprojām ir ļoti lēta, proti, procentu likmes ir ļoti zemas un EURIBOR pat negatīvs (un vēl kādu laiku būs). Tas palīdz Latvijai eksportēt, pelnīt, investēt un tērēt. Šis un nākamie pāris gadi ir ļoti straujas izaugsmes gadi, un jāskatās, kā šīs iespējas izmantot. Uz nekādiem treknajiem gadiem gan neesriet – tas nebūs, un, ja būs, tad būs lielas nepatīkšanas.

Ceļi viennozīmīgi ir ļoti svarīgi, risinājums ir jārod. Tik daudz balstīties uz ES struktūrfondiem, kā Latvija balstās pašlaik, ir vieglprātīgi.

Kas cilvēkus var motivēt maksāt nodokļus?

Ideoloģiskā līmenī man ir tāda naīva cerība, ka iedzīvotāji saprot – nauda kokos neaug. Līdz ar to, ja mēs no valsts gribam kaut ko prasīt, tad mums valstij kaut kas ir arī jānodod. Protams, zināma ēnu ekonomika vēl arvien būs, un daļa iedzīvotāju saņems aplokšņu algas. Es nerunāju par to, ka viss – no rītdienas pilnībā bez ēnu ekonomikas – tas ir utopiski. Bet ir virkne lietu, kas norāda – Latvijā ēnu ekonomika ir par lielu. Tā mazīna spēju augt, mazīna iespēju kļūt nākotnē turīgākiem, apdraud sociālās sistēmas un labklājīgas valsts eksistenci. Tā ir dzīvošana uz citu rēķina. Tā ieliek ekonomika kastē ar ļoti zemiem griestiem, līdz ar to izaugsme būs lēna. Ēnu ekonomika ir jāmazina. Un man šķiet, ka sabiedrība to pamazāk sāk saprast.

Un solīti pretim panāk arī politiķi. Ienākumu nevienlīdzība ir aktuāls temats visā

pasaulē. Iemesls ir populisms. Saprotot to, nodokļu sistēma kļūst sociāli atbildīgā arī pie mums. Mazākiem ienākumiem nodokļu slogs tiek mazināts. Kapitāla pieauguma nodokļa likme būs 20%, un vairs nebūs tā, ka no investīcijās obligācijās tu pelni un nodokļos maksā nulli, bet no algas darbaspēka nodokļu plaisa ir virs 40%. Redzot, ka nodokļu slogs kļūst vienmērīgāks, būtu jāuzlabojas arī nodokļu maksāšanas disciplīnai. Izvairīšanos no nodokļiem mazīna arī administratīvā veidā: elektroniskie norēķini, reversais PVN.

Maksājot par degvielu, daudzi šoferi joprojām domā, ka akcīze par to aiziet ceļiem, un brīnās, ka ceļi daudzviet nekļūst labāki un turpina bojāties. Vai iezīmēt akcīzi kā nodokli ceļiem (vismaz daļēji, bet konkrēti) un izveidot Autoceļu fondu būtu labs risinājums?

Ja mēs skatāmies uz nākotni, tad mans jautājums galvenokārt ir par ambīcijām – kāda Latvija un tās iedzīvotāji gribētu būt.

Kāpēc nē – tas dotu ciešāku sasaisti, cilvēks, pērkot degvielu, redzētu, ka nauda iet atpakaļ uz ceļiem. Tas varētu uzlabot motivāciju. Ar uzsvāru uz "varētu". Tas varētu būt viens no mehānismiem, kā šīs lietas sasaistīt.

Kāpēc FM konsekvēnti ir pret speciālajiem budžetiem?

Naudas vienmēr ir par maz. Problēma ar speciālajiem budžetiem ir tāda, ka konkrētam mērķim iezīmēta nauda mazīna elastību. Ja ir citas degošākas vajadzības, tad tām nauda no speciālā budžeta līdzekļiem nav pieejama. Līdzīgi kā ģimenes budžetā – ja katram sadalītu uz galviņām, bet vecākiem nauda pietrūktu, tad varētu, piemēram, bērniem kaut ko atvilkt, jo viņiem naudas varbūt ir vairāk nekā tobrīd nepieciešams. Valsts budžets ir tas pats, tikai krietni sarežģītāks, jo iesaistīto personu ir krietni vairāk.

Bet vai tas nebūtu arī pārdomāts lēmums, skatoties nākotnē – iezīmēt līdzekļus, lai nospraustā stratēģija arī beidzot realizētos, nevis paliktu vēlmju līmenī?

Protams. Tas ir sen zināms mehānisms – *lock in*. Mēs vienojamies, ka katru mēnesi 10% aiziet krājkašitē, un to izmantosim tikai bērnu izglītībai. Taču līdz brīdim, kad bērns izaugs, vienmēr būs interese pasnaikstīties gar krājkašiti – gan jau es paspēju sakrāt vēlāk. Viss ir cilvēcīgi. Nolemjot atjaunot Autoceļu fondu, rodas vesela virkne jautājumu. Pirmkārt, cik tiem ceļiem vajag? Ja ceļiem iezīmētās naudas būs par daudz, veidosies pārpalikums, citas nozares teiks – dodiet man arī. Aprēķiniem ir jābūt ticamiem. Ja sāk rēķināt šo, jāsāk rēķināt arī saistītās lietas. Līdz šim

diemžēl daudzos gadījumos lēmumi pieņemti bez šādas analīzes.

Latvijas problēma – ceļu daudz, cilvēku – maz. Vairāk nekā puse ceļu ir grants, turklāt ļoti plati. Sašaurinot tos, varētu ekonomēt līdzekļus un biežāk tos labot. Iedzīvotāju aptauja parādīja – cilvēki ir pret ceļu sašaurināšanu. Savos privātipašumos neviens netaisa četru joslu ceļus, jo nevar atļauties, bet valsts līmenī pieprasām to, kas nav pa kabatai. Kāpēc? Kā lauzt domāšanu?

Iedzīvotājam jāsaprot, ka viedoklis, protams, var būt par visu, bet lēmums jāpieņem profesionālim.

Tas ir retorisks jautājums, tas jājautā psihologiem, psihoterapeitiem – viņiem būs vēl interesantākas atbildes. Es jau arī neesmu izņēmums – neatceros, pirms cik gadiem ieviesa obligāto prasību dienas laikā braukt ar ieslēgtām tūvajām gaismām. Visi *cepās*, es arī – priekš kam, tas ir stulbi un nevajadzīgi. Tagad esmu ļoti priecīgs – baigi labi – tu to mašīnu redzi! Līdz ar to es domāju, ka ir jāuzticas jomas profesionāļiem. Gan jau viņi zina, ko dara. Protams, dzīve ir interesanta, un, aizejot pie ārsta, visticamāk, mums arī ir viedoklis, ka kaut ko varētu darīt citādāk. Bet, kad jūs jau sāk griezt, diez vai jūs ķirurgam teiktu – es gribu citādāk. Ir jāpaļaujas uz nozares ekspertiem. Tad atkal rodas jautājums, vai nozares eksperts tiešām zina, ko viņš dara? Tur, visticamāk, preti jābūt adekvātam atalgojumam un kvalitatīvam izvērtējumam. Proti, ja viņš dara muļķības, viņam ir nepatīkšanas. Ja šādu mehānismu mēs nodrošinām, tad visticamāk vairumā gadījumu mēs pieņemsim diezgan pareizus lēmumus. Ekspertam ir adekvāti jāmaksā un viņam ir jāuzticas. Iedzīvotājam jāsaprot, ka viedoklis, protams, var būt par visu, bet lēmums jāpieņem profesionālim. Iedzīvotājs daudzos gadījumos pieradis, ja, protams, lēmums būs pamatots. Protams, viegli tas nav, ir jāstāsta, jāskaidro. Nevajag pārspīlēt un censties visiem pieturēt rociņu mūžīgi,

bet valstij un pašvaldībām tomēr būtu jāiemācās ar cilvēkiem runāt normālā valodā un pastāstīt, kas notiek, kam no tā labums. Iemācīsimies normāli runāt ar cilvēkiem – paskaidrot galvenās lietas, tad arī iedzīvotāji vairāk uzticēsies ekspertam.

Jūs teicāt, ka nevienlīdzība ir visur aktuāla, iemesls tam ir populisms. Tā ir populistiem izdevīga tēma vai tā ir patiesa problēma?

Tā ir patiesa problēma, jo īpaši anglosakšu valstīs. Tā ir veidojusies ilgstoši, gadu desmitu laikā. Populisms barojas no tā, ka ekonomikā nevienlīdzība daudzus gadus ir tikusi ignorēta. Un tas nav tikai ienākumu nevienlīdzības jautājums, bet arī iespēju nevienlīdzības jautājums. Tehnoloģiju dēļ šis konflikts nākotnē tikai saasināsies, jo virkne prasmju vairs nebūs vajadzīgas. Un tad rodas jautājums – vai cilvēki spēs apgūt jaunas prasmes un būt derīgi darba tirgum, vai arī dzīvos no pabalstiem un ies uz vēlēšanām. Populistiem šāda situācija ir izdevīga tāpēc, ka viņi dod pārspīlēti vienkāršas atbildes un risinājumus ļoti sarežģītām un kompleksām problēmām, turklāt dara to ļoti eleganti. Kurš gan to negrib – sarežģītas problēmas atrisināt vienkārši. Tomēr populisms nesniedz ticamus risinājumus, daudzos gadījumos problēmu uz laiku tikai noslēpi. Pašlaik populistu ietekme ir pieklususi, jo ekonomika aug, bezdarbs sarūk, augļi pamazām tiek sajusti. Tomēr tad, kad sekos nākošais kritums, iedzīvotāji sapratīs, ka fundamentāli daudzos gadījumos nekas nav mainījies. Līdz ko būs krīze, iedzīvotāji atkal būs vilušies un populisms atkal kļūs populārāks.

Nākamais gads ir vēlēšanu gads. Kāds būtu jūsu ieteikums, kam partiju programmās ir jāpievērš uzmanība? Pirmā lieta, kas iedzīvotājiem ir jāpasauc, ir jānodefinē savas intereses. Otrā lieta – ja gribam, lai politiķi dara to, kas mums ir svarīgi, tad mums ir jāseko līdzi. Un runa jau nav par vienām vēlēšanām, bet par kārtējām vēlēšanām. Sekošanai politiķu darbiem jāturpinās visu laiku. Trešā lieta – vajag uzdot nepatīkamus jautājumus un prasīt saturīgas atbildes. Atvainojos par salīdzinājumu, bet tas ir tāpat kā ar bērniem. Ja jūsu bērns nemācās, tad


visticamāk jūs viņam prasāt, kāpēc viņš nemācās, mēģināt viņam palīdzēt. Ir jāreaģē. Var arī ignorēt, bet tad tas bērns, visticamāk, nemācīsies un sekmes būs vājas. Ja jūs politikim pasekojat līdzī, motivējāt viņu (atkal ievēlat nākošajās vēlēšanās), tad jūs viņam palīdzat. *O, es matemātikā dabūju 9 vai 10, un tāpēc varu pusstundu ilgāk datoru spēlēt, viss strādā!*

Runa nav tikai par to, kas būs rīt, jo to rīt es varu pieciest, jādūmā, lai parīt būtu labāk. Pašreiz lielākā daļa tā nedomā.

Un kādi, jūsuprāt, ir lielākie Latvijas valsts un ekonomikas izaicinājumi tuvākajos piecos gados?

Es domāju, ka mums pašiem par sevi vairāk ir jāuzņemas atbildība. Katram pašam ir jāsaprot – valsts ir svarīga lieta, lielisks veidojums, kas var man palīdzēt, bet, lai tā spētu palīdzēt, arī man pašam kaut kas ir jānodar. Tās ir prasmes – ir visu laiku jāmācās. Ekonomika ir dinamiska, tā mainās un mainīsies. Lai cilvēks varētu dzīvot labāk, prasmes ir nemitīgi jāuzlabo. Vainot valsti, protams, var, bet tas diez vai daudz ko līdzēs. Liela daļa atbildības ir jāuzņemas pašam. Svarīgi iemācīties skatīties mazliet tālāk par šodien. Līdz ko to sāc darīt, tu saproti, ka sadarbības iespējas paver jaunus apvāršņus. Vienam pašam ir labi, bet, visticamāk, sadarbojoties ir vēl labāk. Un tad spēles laukums mainās totāli – tas sniedz visam citas iespējas.

Mums ļoti svarīga ir Eiropas nākotne, tāpēc jācenšas turēties kopā un stiprināt Eiropas Savienību. Mēs esam maza un ļoti atvērta ekonomika – viss, kas notiek pasaulē, notiek arī ar mums. Jo spēcīgāki mēs esam, jo labāk pārdzīvojam grūtus laikus un jo vairāk iegūstam labajos laikos. Katrs pats savas laimes kalējs.

Ja tā personīgāk, tad novēlu katram domāt par savu veselību un savām prasmēm – jo jūs ne tikai dzīvosiet ilgāk, bet arī strādāsiet ilgāk. Tāda dzīve! Un, protams, centieties rast prieku un pozitīvo visā, ko darāt! 

PASTĀSTI PAR SAREŽĶĪJUMIEM UZ CEĻA!

80005555
LVC bezmaksas diennakts tālrunis

 Zog autoceļu aprīkojumu

 Uz ceļa šķērslis

 Beigts dzīvnieks

 Aizputinājums

 Slidens ceļš

 VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI

Valsts ceļu tīkla izvērtējums ļaus efektīvāk plānot autoceļu remontdarbus

VAS "Latvijas Valsts ceļi" (LVC) Satiksmes ministrijas (SM) uzdevumā ir veikusi autoceļu tīkla izvērtējumu un inventarizāciju. Piesaistot izdevniecību "Jāņa sēta", ir izstrādāts interaktīvs kartogrāfisks instruments, kurā apkopota informācija par valsts, pašvaldību, privātajiem un mežu ceļiem, par satiksmes intensitāti un vairākiem sociālekonomiskiem aspektiem, kā arī dati par valstij piederošo ceļu tehnisko stāvokli.

Turpmāk šo instrumentu varēs izmantot valsts autoceļu remontdarbu plānošanai, vērtējot arī apdzīvoto vietu sasniedzamību, iedzīvotāju izvietojumu, esošo sabiedriskā transporta maršrutu un izmaiņas skolu tīklā.

Pārskatīs atsevišķu posmu piederību

LVC valdes loceklis Mārtiņš Lazdovskis veikto autoceļu izvērtējumu šogad novembrī prezentēja Autoceļu padomes sēdē*. "Inventarizācijas rezultātā identificēti apmēram 4000 km vietējo ceļu, kuriem pašlaik nav lietderīgi atrasties valsts pārvaldībā. Šajos posmos ir samazinājusies satiksmes intensitāte, un tie vairs nepilda sākotnējo funkciju - savienot dažādas apdzīvotas vietas dažādos pagastos. Šie ceļu posmi pārsvarā atrodas vienas pašvaldības teritorijā, ir mazāk nozīmīgi, neved uz skolām vai kādām citām sabiedriski nozīmīgām vietām. Tādēļ šos ceļu posmus varētu nodot attiecīgajai pašvaldībai," puda M.Lazdovskis.

Autoceļš, pa kuru dienā brauc 50-100 automašīnas, valsts mērogā ir ļoti maz noslogots un tā nozīmība proporcionāli ir salīdzinoši neliela. Tajā pašā laikā pašvaldībai

šis ceļš var būt ļoti nozīmīgs. Pašvaldības ceļi nereti ir vēl mazāk noslogoti, līdz ar to, lemjot par to, kuru ceļu turpmāk uzturēt, bieži ir nepieciešams izvēlēties starp pavisam maz noslogoto pašvaldības ceļu un maz noslogoto valstij piederošo ceļu, un lietderīgi būtu ieguldīt naudu tajā, kuru izmanto vairāk cilvēku, un to vajadzētu darīt pašvaldībai, kuras ietvaros konkrētā ceļa nozīme ir lielāka, nekā valsts mērogā. M.Lazdovskis arī norādīja, ka par finansējumu, mainot autoceļa posma piederību, patlaban vēl nav rasta atbilde, taču viens no variantiem ir, ka pašvaldība to uzturētu pati, bet valsts piešķirtu līdzfinansējumu, kuru līdz šim tērēja ceļa uzturēšanai. Nekādas investīcijas šajos 4000 km autoceļu LVC nav ieguldījuši, un pārskatāmā perspektīvā tas arī nenotiktu. Ar to finansējumu, kas ir pieejams, visa esošā valsts autoceļu tīkla uzturēšanai nepietiek, tāpēc ir jāizvēlas prioritātes un jāiegulda līdzekļi tajos autoceļos, kas ir visvairāk nepieciešami valsts un reģionālās mobilitātes mērogā.

Palīdzēs veikt izvēli

M.Lazdovskis atzina, ka izveidotais instruments ļauj paskatīties uz ceļu tīklu visaptveroši, ne tikai no autoceļu

tehniskā stāvokļa un satiksmes intensitāte viedokļa, bet plašāk, ņemot vērā arī to, kur dzīvo skolēni, kur atrodas uzņēmumi, kur mājāsaimniecības, lai varētu precīzāk noteikt prioritātes. Jau izstrādātē trīs gadu remontdarbu plāni, visticamāk, netiks pārskatīti, taču tālākā perspektīvā, domājot, piemēram, kuru no diviem vienādi sliktiem ceļiem posmiem ar aptuveni vienādu satiksmes intensitāti remontēt, būs iespēja pieņemt izvērtētu un datus balstītu lēmumu.

Pētījuma rezultātā identificēti arī 26 valsts vietējo ceļu posmi, kurus nepieciešams savest kārtībā, ņemot vērā topošo skolu tīkla reformu, lai nodrošinātu ērtu piekļuvi skolām. Tuvākajā laikā plānots veikt aprēķinus, cik liels finansējums ir nepieciešams šo posmu sakārtošanai.

Darbu turpinās domnīca

Pēc inventarizācijas veikšanas tiks veidota darba grupa, un tās galvenais darbs vienoties ar pašvaldībām par principiem ceļu nodošanai. Iespējams, ar šī paša rīka palīdzību arī pašvaldībām būtu jāpaskatās uz savu ceļu tīklu, lai identificētu, vai visi ceļi, kas, piemēram, ved uz vienu mājāsaimniecību, būtu jāuztur par nodokļu maksātāju



līdzekļiem, vai arī šie mazie piedevceļi tomēr jānodod privātpašumā, paredzot arī atbalsta pasākumus atsevišķām iedzīvotāju grupām, bet pašvaldībai jāiegulda līdzekļi lielās intensitātes ceļos. Visi šie jautājumi, protams, jāvērtē juridiski, tāpēc domnīcā bez Satiksmes ministrijas, LVC un pašvaldībām jāpiedalās arī VARAM pārstāvjiem, kas skatītu jautājumus no zemes pārvaldības prizmas, ir pārliecināts M.Lazdovskis.

*Autoceļu padome (AP) ir konsultatīva un koordinējoša institūcija, kuras darbības mērķis ir sekmēt vienotas valsts politikas izstrādi un īstenošanu autoceļu jomā, lai nodrošinātu kvalitatīvu un laikus atjaunotu autoceļu tīklu valstī.

AP sastāvā ir satiksmes, finanšu, vides aizsardzības un reģionālās attīstības, ekonomikas ministri, Pārresoru koordinācijas centra pilnvarotais pārstāvis, Latvijas Pašvaldību savienības priekšsēdis, Latvijas Lielo pilsētu asociācijas izpilddirektors, VAS "Latvijas Valsts ceļi" un "Latvijas autoceļu uzturētājs" valdes priekšsēdētāji, biedrības "Latvijas ceļu būvētājs" valdes priekšsēdētājs, dažādu nozares asociāciju vadītāji, Rīgas domes, kā arī plānošanas reģionu pilnvarotie pārstāvji.

SM: Par valsts vietējo ceļu posmu pārvaldības maiņu plāno lemt līdz 2018.gada beigām

Balstoties uz inventarizācijas rezultātiem un ņemot vērā kritērijus, tika klasificēti 3984 km jeb 30,7% no kopējā valsts vietējo autoceļu kopgaruma, kuriem nav valstiski stratēģiskas nozīmes, tāpēc līdz gada beigām tiks lemts par to nodošanu pašvaldībām, Autoceļu Avīzi informēja Satiksmes ministrijas Autosatiksmes departamenta direktors Tālivaldis Vectirāns. Viņš arī atbildēja uz jautājumiem par turpmāko rīcību saistībā ar autoceļu izvērtējumu.



Autoceļu padome novembrī vienotās par domnīcas izveidi tālākajām diskusijām. Kad šī domnīca sāks darbu, kas tajā darbosies, kas to vadīs?

Domnīca darbu sāks pēc Informatīvā ziņojuma par esošo ceļu tīkla izvērtējumu izskatīšanas Ministru kabineta. To vadīs Satiksmes ministrijas pārstāvis, tajā tiks pieaicināti arī Latvijas Pašvaldību savienības, nevalstisko organizāciju pārstāvji un citi eksperti.

Kādi varētu būt šīs domnīcas darba rezultāti, un kad tos varētu gaidīt?

Domnīca līdz 2018.gada beigām izvērtēs un vienoties

par valsts vietējo autoceļu tīkla izvērtējuma rezultātā identificēto posmu pārvaldības formas maiņu.

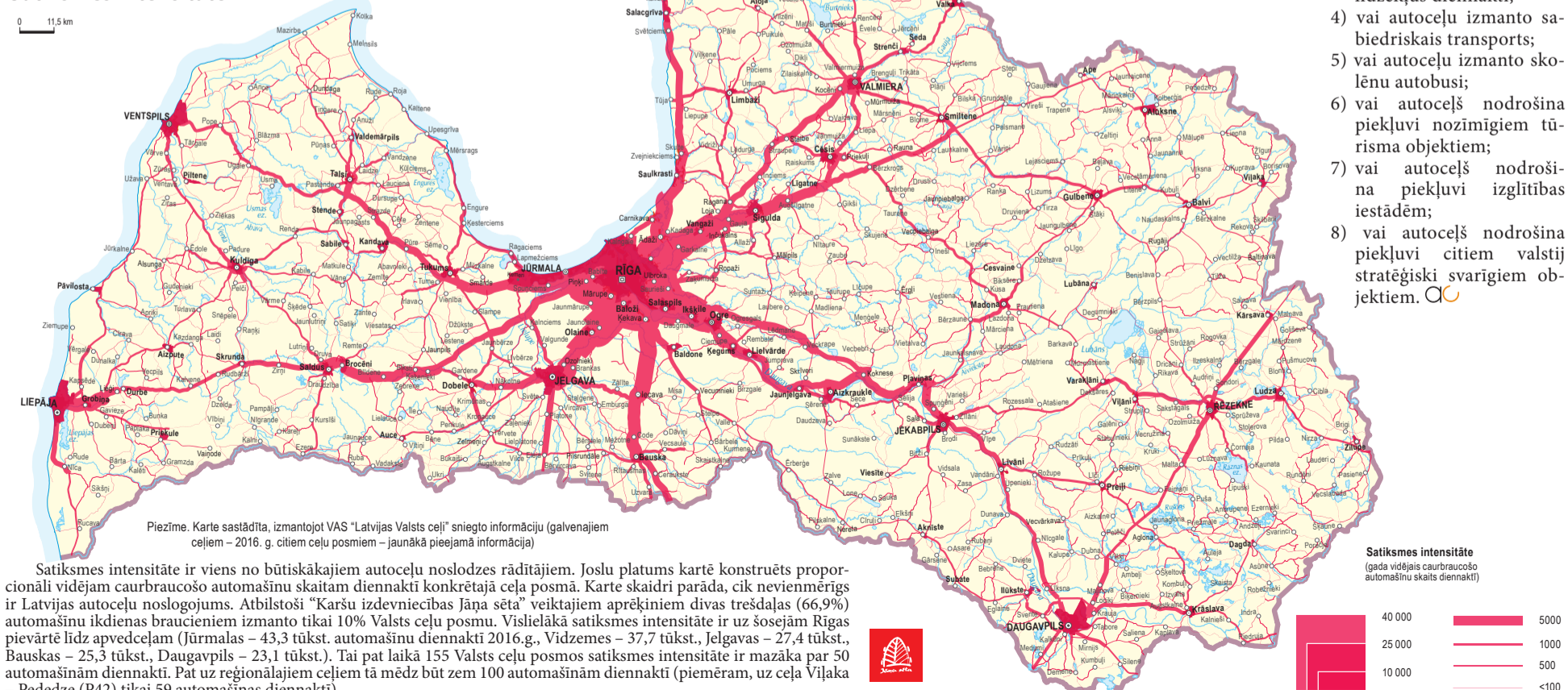
Ministrs ir izteicies, ka, atbilstoši inventarizācijas rezultātiem, nākotnē varētu uzturēt mazāku ceļu tīklu. Ja tā, par kuriem ceļiem varētu būt runa?

Lai identificētu optimālāko turpmāko stratēģiju, nosakot, vai konkrētais valsts vietējais autoceļš ir saglabājams valsts īpašumā un uzturēšanā, vai arī tā īpašumtiesības un/vai uzturēšana ir nākotnē potenciāli nododama pašvaldībai, tika ņemti vērā šādi kritēriji:

- 1) vai autoceļš novada administratīvos centrus savieno ar novada pilsētām, novada apdzīvotām teritorijām, kurās atrodas novada pagastu pārvaldes, ciemiem vai citiem valsts autoceļiem, vai savā starpā savieno atsevišķu novadu administratīvos centrus;
- 2) vai autoceļš atrodas vairāku novadu teritorijā;
- 3) vai autoceļa gada dienakts vidējā intensitāte pārsniedz 100 transportlīdzekļus diennaktī;
- 4) vai autoceļu izmanto sabiedriskais transports;
- 5) vai autoceļu izmanto skolēnu autobusi;
- 6) vai autoceļš nodrošina piekļuvi nozīmīgiem tūrisma objektiem;
- 7) vai autoceļš nodrošina piekļuvi izglītības iestādēm;
- 8) vai autoceļš nodrošina piekļuvi citiem valstij stratēģiski svarīgiem objektiem.

Gandrīz 70% transporta izmanto 10% autoceļu

Satiksmes intensitāte



Satiksmes intensitāte ir viens no būtiskākajiem autoceļu noslodzes rādītājiem. Joslu platumus kartē konstruēti proporcionāli vidējam caurbraucējo automašīnu skaitam diennaktī konkrētajā ceļa posmā. Karte skaidri parāda, cik nevienmērīgi ir Latvijas autoceļu noslogojums. Atbilstoši "Karšu izdevniecības Jāņa sēta" veiktajiem aprēķiniem divas trešdaļas (66,9%) automašīnu ikdienas braucieniem izmanto tikai 10% Valsts ceļu posmu. Vislielākā satiksmes intensitāte ir uz šosejām Rīgas pievartē līdz apvedceļam (Jūrmalas – 43,3 tūkst. automašīnu diennaktī 2016.g., Vidzemes – 37,7 tūkst., Jelgavas – 27,4 tūkst., Bauskas – 25,3 tūkst., Daugavpils – 23,1 tūkst.). Tai pat laikā 155 Valsts ceļu posmos satiksmes intensitāte ir mazāka par 50 automašīnām diennaktī. Pat uz reģionālajiem ceļiem tā mēdz būt zem 100 automašīnām diennaktī (piemēram, uz ceļa Viļaka – Pededze (P42) tikai 59 automašīnas diennaktī).

Ko ceļnieki dara ziemā?

Lai arī aktīvie būvdarbi uz valsts ceļiem ir beigušies, ziemas sezonā ceļnieki nesēž bezdarbībā. VAS "Latvijas Valsts ceļi" šajā laikā veic sagatavošanās darbus, lai nākamā būvniecības sezona varētu veiksmīgi un savlaicīgi uzsākties. Tāpēc ziemā notiekošais darbs nav mazāk svarīgs par aktīvo būvniecību, kura nemaz nevarētu notikt, bez šiem sagatavošanās darbiem.

LVC Iepirkumu daļai novembris un decembris ir visaktīvākais un intensīvākais darba periods – šajā laikā tiek sagatavoti un izsludināti iepirkumi nākamās sezonas ceļu būvdarbiem. LVC mērķis ir organizēt iepirkumu procesus tā, lai pavasarī, kad laika apstākļi jau atļauj veikt būvdarbus, lielākā daļa rezultātu jau būtu paziņoti, līgumi būtu noslēgti, un būvnieki martā varētu sākt gatavoties sezonai – iepirkt būvmateriālus, sagatavot tehniku un citus darbus, lai jau aprīlī ceļu būvniecības sezona varētu sākties.

projektēšana notiek cauru gadu, arī šīs daļas inženieri un ekonomisti ziemas sezonā darbu turpina ierastajā režīmā. Būvprojekti tiek gatavoti saskaņā ar būvdarbu plāniem tuvākajiem trim gadiem, ņemot vērā konkrētus objektus. LVC speciālisti pasūta un izvērtē šos būvniecības projektus, izskata dažādus tehniskos ziņojumus. Vienkāršoties būvprojekts gatavo pašai LVC projektētāji – noteiktas kategorijas ceļa posmam tiek konstatēti defekti un aprēķināti nepieciešamo materiālu apjomi. Šiem būvprojektiem jābūt gataviem līdz nākamajai sezonai.

Aktivajā būvdarbu sezonā LVC Līgumu daļas būvniecības projektu vadītāji ir tie, kas pārstāv LVC kā pasūtītāju būvdarbu procesu kontrolē – apmeklē objektus un seko visiem procesiem līdz. Ziemas sezonā, kad aktīvi būvdarbi nenotiek, projektu vadītāji piedalās iepirkumu komisijās un gatavo datus līgumiem. Vienlaicīgi LVC būvniecības projektu vadītāji uzrauga ne tikai būvdarbus, bet arī projektēšanas darbus. Projektēšana notiek cauru gadu vienlīdz intensīvi un projektu vadītāji ir noslogoti, neatkarīgi no gada laika.

LVC Tiltu daļa ziemas sezonā nodarbojas ar tiltu projektu izstrādi, izskata būvprojektus, gatavo līguma datus jaunajiem tiltu rekonstrukcijas objektiem, kā arī apkopo informāciju par vasarā veiktajām tiltu inspekcijām.

LVC Satiksmes organizācijas pārvaldes (SOP) Satiksmes informācijas centrs nodrošina diennakts bezmaksas uzziņu līnijas 80005555 darbību. Ziemā un starpsezona, kad laika apstākļi ir īpaši mainīgi, centra dežurantiem ir viskarstākā darba sezona. 24 stundas diennakti viņi pieņem informāciju no autobraucējiem, informē zvanītājus par braukšanas apstākļiem, sniedz uzziņas par

dažādiem saskaņojumiem, kurus veic LVC, informē autobraucējus, ja valsts ceļu tīklā ir notikuši kādi negadījumi, tai skaitā caur LVC sociālajiem tīkliem, kā arī gatavo atbildes uz iedzīvotāju jautājumiem, kuri ienāk caur LVC interneta vietni www.lvceli.lv.

Satiksmes organizācijas pārvalde vasaras aktīvajā sezonā ir atbildīga par satiksmes organizācijas saskaņošanu ikvienā būvdarbu zonā. Šie darbi ziemas sezonā masveidā nenotiek, tomēr pašvaldību vai dažās privātajās ceļu teritorijās uz ceļiem joprojām šādi saskaņojumi tiek veikti. Tāpat SOP turpina saskaņot reklāmu uzstādīšanu, izsniedz atļaujas lielgabarīta un smagsvara pārvadājumiem.

Autoceļu Kompetences centrs (AKC) un Ceļu laboratorija aktīvajā būvniecības sezonā veic dažādu ceļu būvniecības materiālu testēšanu, kā arī veic gala pārbaudes – gatavai ceļa konstrukcijai, pārbaudot materiāla porainību, izturību pret risēm, izmantoto materiālu atbilstību prasībām. Beidzoties būvniecības sezonai, laboratorija vēl kādu laiku testē iegūtos paraugus, jo atsevišķām pārbaudēm vajadzīgas vairākas nedēļas.

Ziemas sezonā AKC arī veic pētījumus, salīdzina un analizē iegūtos datus, notiek zinātniskais darbs.

LVC Ceļu tīklu daļa nodarbojas ar projektēšanu un projektu pasūtīšanu. Ņemot vērā to, ka

Igaunija no 2018. gada ievieš maksu par valsts ceļu lietošanu

Igaunija no 2018. gada 1. janvāra, līdzīgi kā citas Eiropas Savienības dalībvalstis, automašīnām, kuru kopējā masa pārsniedz 3,5 tonnas, ievieš maksu par ceļu lietošanu. Maksa tiks iekasēta par laiku, ļaujot braucējiem valsts ceļu izmantot noteiktā laika periodā.

Ceļu maksas apjoms būs atkarīgs no kopējā kravas automašīnas (N2 un N3 kategorijas), piekabes svara, asu skaita un transportlīdzekļa emisijas klases. Maksa tiks piemērota kravas automašīnām, kas reģistrētas gan Igaunijā, gan ārzemēs.

Maksājums par ceļu lietošanu būs jāveic pirms ceļu izmantošanas, un to varēs veikt visu diennakti. Tiesības izmantot ceļus būs spēkā pēc

maksājuma veikšanas. Sākot no 2017. gada 20. decembra, ceļu maksu var samaksāt mājaslapā www.roadtoll.ee/eng, kā arī Igaunijas Ceļu administrācijas Klientu apkalpošanas daļā (darba laikus iespējams uzzināt mājaslapā www.mnt.ee). Igaunijas robežpunktos, kā arī degvielas uzpildes stacijās un autoservisos.

Ja ceļu maksa netiks

samaksāta, uzraudzības iestādei būs tiesības uzlikt naudas sodu gan šoferim, gan kravas automašīnas īpašniekam, bet automašīnai turpināt ceļu līdz samaksas veikšanai būs aizliegts.

Sīkāku informāciju var meklēt mājaslapā www.roadtoll.ee/eng vai sazināties pa e-pastu: teetasu@mnt.ee.

CSDD teorijas eksāmenos ieviesīs video jautājumus

Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) teorētiskajā eksāmenā ieviesīs nebijušu jaunumu – video jautājumus, kas būs pietuvināti reālām dzīves situācijām uz ceļa. Video jautājumi eksāmenā tiks iekļauti no 2018.gada 1.marta, savukārt CSDD piedāvā interesentiem ar tiem iepazīties un izmēģināt jau šobrīd.

Lai satiksme būtu droša, mūsdienās nepietiek vien tehniski labi vadīt transportlīdzekli vai zināt un ievērot ceļu satiksmes noteikumus. Ne mazāk svarīgi ir mācēt izprast dažādas satiksmes situācijas, spēt paredzēt riskantu situāciju veidošanos, ieraudzīt bīstamību un attiecīgi reaģēt uz to, kā arī sadarboties ar citiem satiksmes dalībniekiem.

Attīstoties tehnoloģijām, CSDD izveidojusi eksāmena video jautājumus, kas uzlabos autovadītāju apmācības procesu, palīdzēs tiem prognozēt un atpazīt bīstamas satiksmes situācijas, paaugstinot kopējo satiksmes drošību un kultūras līmeni uz ceļa. Satiksmes situācijas dinamiska attēlošana teorētiskajā eksāmenā ir jaunievedums vadītāju sagatavošanā, un Latvija ir viena no pirmajām valstīm, kas to ievieš.

Video jautājumus attēlotās situācijas ir reālistiskas, ar kurām ikdienā var sastapties jebkurš autovadītājs, un sniegto



atbilžu vērtēšanas pamatā ir kompetences vērtēšanas principi, kas jau vairākus gadus ir ieviesti un sekmīgi darbojas vadītāju eksāmenos.

Paredzēts, ka katrā eksāmenā tiks ieviesti trīs video jautājumi par šādām tēmām: ceļš un laikapstākļi, bīstamību paredzēšana ceļu satiksmē, kā arī satiksmes kultūra. Visas šīs tēmas jau šobrīd ir iekļautas apmācības programmā, bet video jautājumi uzskatāmā veidā ļaus tās ietvert apmācībā un teorijas eksāmenos.

Video jautājumi būs pieejami ne tikai autoskolām un

to audzēkņiem, bet arī pārējai sabiedrībai. Ar video jautājumiem interesenti var iepazīties šeit: <http://csnt2.csdd.lv/>

Jautājumi būs pieejami modernizētā un mūsdienīgā e-vidē, tāpēc tos varēs izmantot ne tikai datoros, bet arī viedtālrunos.

Teorētiskā eksāmena cena un ilgums nemainīsies, kā arī netiks pagarināts apmācības laiks.

Video jautājumi tiks izmantoti arī dažādos CSDD izglītības projektos, kā arī sabiedrībai skaidrojot situācijas ceļu satiksmē.

CSDD sāks izglītojošo kampaņu gājējiem par mūzikas klausīšanos, steigu un neuzmanību

Sākoties gada tumšākajam un līdz ar to ceļu satiksmē bīstamākajam laikam, Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) sāks informatīvu izglītojošu kampaņu par gājēju drošību pilsētā "REDZI – PAREDZI!".

Kampaņas mērķis ir pievērst autovadītāju uzmanību potenciāla riska situācijām pilsētās un iepazīstināt vadītājus un gājējus ar bīstamu situāciju priekšvēstnešiem.

Kampaņas pamatā ir pieredzējušu autovadītāju atziņas par drošāku braukšanu, jo līdz ar pieredzi veidojas teju vai sestā maņa – redzot noteiktus apstākļus, spēt paredzēt riskantas situācijas. Profesionāli taksometru vadītāji, preču piegādātāji un autoskolu instruktori – cilvēki, kas lielāko dienas daļu pavada pie auto stūres, dalās atziņās par situācijām, kad jābrauc īpaši uzmanīgi, un par gājēju (ne) paredzamo uzvedību uz ielas:

gājējs, kurš klausās mūziku austiņās, var būt ceļu satiksmē bīstams – viņš ir "izslēdzis" vienu no savām maņām – daļēji novērsis uzmanību no ceļa un nedzird tuvojošās briesmas;

sabiedriskā transporta pieturvietu tuvumā jāreķinās, ka gājēji, pamanot transporta tuvošanos, mēdz mainīt iekšā

virzienu vai pat strauji šķērsot ielu. Cenšoties paspēt uz transportu, cilvēki var kļūt neuzmanīgi vai rīkoties neparedzami;

sastrēgumu laikā gājēji, kas šķērso ielu tam neparedzētās vietās, mēdz pēkšņi starp automašīnām iziet uz braucamās daļas, turklāt diennakts tumšajā laikā to īpaši grūti pamanīt pretimbraucošo auto gaismu dēļ;

tirgu, iepirkšanās centru un kultūras iestāžu tuvumā gājēji var pēkšņi doties pretējā virzienā vai nepamanīt tuvojošos auto, jo, nesot iepirkumu maisiņus vai domājot par citām lietām, uzmanība ceļam tiek pievērstā mazāk;

gājēji reizēm pārsteidzīgi iziet uz braucamās daļas, nerēķinoties ar bremzēšanas ceļa garumu, īpaši aktuāla šī problēma ir rudenī un ziemā, kad ielas ir slidenas. Tādēļ pieredzējuši vadītāji ievēro laikapstākļiem atbilstošu ātrumu;

īpaši Rīgas un citu pilsētu centrā jāuzmanās krustojumos, kur satiksmi regulē luksofori, jo steidzīgākie gājēji

šķērsu ielu arī tad, kad zaļais signāls vēl nav iedegies vai ir nupat izdzisis;

tumšās un ēnainās ielās jāizvērtē katra pamanītā kustība, jo tumšās krāsas apģērbā bez atstarotajiem gājēji pat pilsētā, kur ieslēgts ielu apgaismojums, ir ļoti grūti pamanāmi.

Šī gada desmit mēnešos bojā gājuši 33, bet ievainoti 722 gājēji. Lai gan statistika pamazām uzlabojas, ceļu satiksmes negadījumos cietušo gājēju skaits joprojām ir liels. Pēc CSDD apkopotās informācijas, īpaši daudz (88%) ceļu satiksmes negadījumos cietušie gājēji reģistrēti pilsētās un apdzīvotās vietās. Turklāt ievērojams skaits bojāgājušo reģistrēts tieši diennakts tumšajās stundās.

Kampaņas video apskatāmi šeit:

Bērni: <https://www.youtube.com/watch?v=32B5KbVCioA>

Gājējs: <https://www.youtube.com/watch?v=XwDTv1E4tv8>

Skrējējs: <https://www.youtube.com/watch?v=4JU0e8Y5jN8>

CSDD

- Čau, vāks ar korķiem, kavēju!
- Pats tu - vāks ar korķiem!

* * *

Sieva:

- Wow, cik romantiski! Eļļa... sveces...

Virš:

- Pietiek ironizēt, paej nost no mašīnas!

* * *

Blondīnes dodas ceļojumā ar auto, telts lidzi. Pienāk vakars, jādomā par gulvietu. Viena ierosina:

- Taisām telti ceļa vidū!

- Kāpēc ne malā?

- Malā kāds var uzbraukt virsū!

Sacīts - darīts, uzlej telti, iekārtojas, aiziet gulēt. No rīta pamostas, izlien ārā un skatās - ceļmalas grāvī guļ smagā mašīna.

- Redzi?! Ja mēs būtu uzcēlušas telti ceļa malā, būtu nobrauktas.

* * *

Vīrietis ar dēlu brauc liftā, tēvs ieurbies telefonā. Dēls:

- Tēt, var es ar liftu pavizināšos?

- Vīzīnīs, tikai nebrauc uz ceļa.

* * *

Divi lielās:

- Es nesen tik ātri braucu, ka stabi ceļmalā likās kā vesela siena.

- Bet es vakar tik ātri apgrīzjos, ka paspēju ieraudzīt savas mašīnas numuru aizmugurē.

* * *

Ceļu policists panāk blondīni pie stūres:

- Kāpēc neapstājāties?

- Nobijos, tas zizlis bija tik liels!

- Tas nebija zizlis, bet barjera.

* * *

Taksometra dispečers:

- Divdesmit trešais, varat paņemt cilvēku, kas ļoti kavē uz lidostu?

- Varu, vēl ir trīs brīvas vietas.

- Bet viņš uztraucas, vai tiešām paspēsiet, 17os lidojums!

- Es garantēju!

- Divdesmit trešais, bet kā jūs varat garantēt, ja pa ceļam uz lidostu tādi sastrēgumi?

- Es pilotu uz lidostu vedu!



Brigadieris jautā ceļarūļa vadītājam:

- Kā tad tu, Jurčik, vakar 100 metrus asfalta norullēji, bet šodien tikai 80?
- Šodien bija pretvējš, vakar braucu pa vējam!

* * *

Pfē, tā ceļu policija! Vakara braucu no vasarnīcas, kā gāju ar piekto ātrumu garām, pat nepiebremzēju. Viņi uz mani pat nepaskatījās! Es būtu uz sesto pārslēdzis, bet pie sestā man ķēde krīt nost.

* * *

Pirms luksofora sievietē automašīnā nekādi nevar uzsākt braukt. Pienāk ceļu policists:

- Kas par lietu, madam, neviena mūsu piedāvātā krāsa jums neder?

* * *

- Mīļais, mašīnai sniegu notīrīji?

- Nē, sasodīts, šī ir jau piektā, un atkal nav istā!

* * *

Skatoties uz dažiem autovadītājiem, uz kuru mašīnas uzrakstīts "Mašīnā bērns!", saproti, cik ļoti par tēmu!

* * *

Krievu mašīnu markas ātrāk rūsē, jo tajās biežāk raud.

* * *

Ista mīlestība ir tad, kad vīrietis, sēžot pasažiera sēdekli blakus sievietei pie stūres, tā vietā, lai aurotu: "Bezsmadzeņu vista, kur tu dur?" saka "Mīļais cālit, esi uzmanīgāka!"

Autobraucēju brīvdienu ceļvedis

DECEMBRIS, 2017



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

autocelu avīze

LUKOIL

CSDD

ASTARTE NAFTA

VIRŠI-A

elvi

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

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

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

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