



Jūlijs 2015

Latvijas
autoceļu
uzturētājs

Latvijas ceļu būvnieki uzskata, ka bez Eiropas Savienības naudas Latvijas ceļubūves nozares nemaz nebūtu. Tāpēc gaida valdības atbildi – kas notiks nākamajā ES fondu plānošanas periodā.

[---> 5. lappuse]



Satiksmes ministrs Anrijs Matīss:

„Uzturēt par ES līdzekļiem būvētos ceļus ir mūsu pašu interesēs. Mēs nevaram gaidīt brīdi, kad ceļi sabrūk, un tad atkal ķerties pie kapitālā remonta. Uzturēšanas darbi ir daudz efektīvāki un lētāki.”

[---> 3. lappuse]

Aktīvi pārbūvē Vecpiebalgas ceļu

Uz Vecpiebalgas autoceļa posma no pārvada pār bijušo dzelzceļa līniju līdz Brežģa kalnam aiz Taurenas (no 24. līdz 38. km) notiek būvdarbi. Ceļa rekonstrukciju pērn aktīvi aizstāvēja vietējie iedzīvotāji. Šis ir pirmais reģionālais ceļa objekts, kas finansēts no jaunā ES fondu plānošanas perioda līdzekļiem.



[--> 4. lappuse]

Saremontētas bedres 80 km garumā
VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs” pabeidzis bedru masveida remontu uz melnā seguma valsts autoceļiem. Kopumā saremontēti 300 000 m², kas atbilst 80 km garam ceļam.

[---> 4. lappuse]

Ceļu būves magistrants no Latvijas Jānis Saušs iepazīstas ar ASV praksi tiltu būvniecībā.

[---> 6. lappuse]

CSDD pilnveidojusi klientu apkalpošanas un pakalpojumu sniegšanas kvalitāti Jūrmalā, Jēkabpilī un Preiļos.

[---> 7. lappuse]

Īsumā

Puse rīdnieku atbalsta velojoslu izbūvi Barona ielā

Vairāk nekā puse jeb 57% rīdnieku atbalsta rekomendējošo velojoslu ierīkošanu uz Krišjāņa Barona ielas. Trešdaļa aptaujāto minēto ieceri vērtē kritiski, par pētījumu centra SKDS aptaujas rezultātiem ziņo LETA. Pilnībā šo ieceri atbalsta 27%, bet kritiski noskaņoti ir 29% aptaujāto. No tiem respondentiem, kuri pēdējo trīs mēnešu laikā ir pārvietojušies ar velosipēdu, velojoslu ierīkošanu Barona ielā atbalsta 64%, bet neatbalsta – 27%.

„Cemex” uzbūvējis betona ceļu

Cementa ražotāja SIA „Cemex” realizējusi pilotprojektu, kaļķakmens karjerā „Kūmas” uzbūvējot puskilometru garu ceļa posmu no valčbetona, un ir gatava sadarboties ar ceļu būves uzņēmumiem un VAS „Latvijas Valsts ceļi” šādu ceļu būvniecībai Latvijā.

Uzņēmums informē, ka šādu ceļu izmaksas ir par aptuveni 20% lētākas nekā asfalta ceļa izmaksas. Eksperimentālais ceļš izmaksāja 45 EUR/m².

„Cemex” ir gatavs investēt zināšanas ceļu būvniecības uzņēmumos, tas jau patlaban nodrošina ekspertus apmācībām, kas tiek organizētas būvniecības uzņēmumiem, pašvaldībām un valsts iestādēm. „Cemex” ir izveidota specifikācija, lai katrs ceļu būves uzņēmums varētu viegli pāriet uz ceļu būvniecību no valčbetona.

Šogad RTU Inženierzinātņu vidusskolā mācības uzsāks 24 skolēni

Rīgas Tehniskās universitātes Inženierzinātņu vidusskolā (RTU IZV) pirmajā mācību gadā konkursa kārtībā no

skolas budžeta finansētajās vietās 10.klasē uzņemti 24 skolēni, kas apgūs vispārējās vidējās izglītības matemātikas, dabaszinību un tehnikas virziena programmu. Vidusskolā mācīsies 7 skolēni no Rīgas un 17 no citiem Latvijas reģioniem. Konkurss uz vienu vietu pretendēja vairāk nekā 10 skolēnu.

Visvairāk avāriju bez OCTA izraisa Rēzeknes rajonā

Pērn bez spēkā esošas OCTA polises visvairāk ceļu satiksmes negadījumu noticis Rēzeknes rajonā, liecina Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja (LTAB) statistika.

Pagājušajā gadā nemainīgi pirmajā vietā ierindojies Rēzeknes rajons. Tam pievienojušies arī Balvu un Ventpils rajoni. Joprojām pilsētās bez apdrošināšanas izraisīto avāriju skaits ir mazāks nekā novados.

Saskaņā ar LTAB datiem, 2014. gadā notika 331 satiksmes negadījums, kas izraisīti ar transporta līdzekli bez spēkā esošas OCTA.

Pieejama mobilās aplikācijas Wise Drinking jaunākā versija

Kļājā nākusi Pernod Ricard izstrādātās mobilās lietotnes Wise Drinking jaunākā versija.

Ar tās palīdzību var noteikt patērēto alkohola daudzumu un tā pārsniegšanas gadījumā saņemt norādes par tuvāko sabiedriskā transporta pieturas vietu vai iegūt savienojumu ar taksometra operatoru.

Wise Drinking pieejama iPhone un Android viedierīču lietotājiem un ļauj aprēķināt patērēto alkohola vienību skaitu konkrētā laika posmā – veicot patērētā alkohola daudzuma aprēķinu, lietotne ņem vērā izdzertā alkohola veidu, apjomu, kā arī lietotāja dzimumu un svaru.

Viedoklis

Vai Latvijai kādreiz izdosies izkļūt no ceļu bedres?



Viesturs Silenieks, Latvijas Riteņbraucēju apvienības valdes priekšsēdētājs

Noteikti visi, kas bijuši citās valstīs, ir uzdevuši sev jautājumu – kādēļ viņi var, bet mēs nespējam vai nemākam būt, remontēt ceļus? Kādēļ mums ceļi ir bedraini un sabrukuši?

Es pavērtēju dažādus apstākļus, statistikas datus un intereses pēc izvēlējos kādu nelielu Eiropas valsti, ar ko varētu salīdzināt.

Nīderlande. Ceļu tikla kopgarums Latvijā uz vienu iedzīvotāju (1 990 300, 2014. gadā) ir 4,44 reizes lielāks nekā Nīderlandē (16 856 620, 2014. gadā), kaut gan Nīderlandē (41 543 m²) teritorijas ziņā ir mazāka nekā Latvija (64 589 m²). Šie skaitļi jau uzreiz liecina, ka mums, ja ņemtu kaut līdzvērtīgu investīciju uz cilvēku, ceļiem jābūt 4,44 reizes slīktākiem. Vai arī lielai daļai nemaz vai vāji remontētiem. Vēl ir jāņem vērā klimatiskie apstākļi – Latvijā ziemas apstākļos ceļus uzturēt ir dārgāk.

Vērtējot dažādu valstu velo standartus, uzdūros, ka lielā daļā Eiropas valstu sabiedriskā transporta josla pēc standarta ir 3 m plata. Latvijā ir 3,5 m. Tas liek aizdomāties arī par pārējo satiksmes infrastruktūrai domāto joslu un objektu platību. Savādi, ka Latvijas un Eiropas pētījumos minētā statistika ir salīdzināta tikai un vienīgi ceļu kilometrāžā. Kilometri

pret valsts teritoriju, kilometri pret iedzīvotāju skaitu, kilometri ar dažādu segumu utml., bet nekur neparādās nekā kvadrātūra. Tātad, šādi rēķinot, Latvijas un Nīderlandes ceļu apjoma attiecības būtu vēl graujošākas.

Taču tā viss nav, ka kvadrātūra netiek ņemta vērā – to ņem vērā būvnieki un ceļu uzturētāji. Katrs sētnieks, tirot sniegu, to rēķina. Tātad izmaksas viena kilometra tīrīšanai, kaisīšanai arī ir atšķirīgas. Iedomājieties Pleskavas šoseju pie Sēnītes – trīs joslu ceļš, no kurām tikai divas tiek izmantotas braukšanai. Bet tās nebraucamās joslas izbūve maksā, remonts maksā, tīrīšana maksā. Tas pats attiecas uz ielām pilsētās.

Ja no katra ceļa vai ielas platuma ietaupītu 0,30 cm, tad Latvijā par šo iegūto apjomu varētu izbūvēt 2442 km garu un 9 m platu ceļu, kāds ir VIA Baltica. Varbūt ir vērts paskatīt centimetrus?

Tas, manuprāt, ir viens

no iemesliem Latvijas nespējai uzturēt ceļus kārtībā. Ko darīt? Varbūt kritiski ir jāpieiet ceļu platumam? Daudzviet ir redzami plati lauku ceļi, kuri gadu desmitiem šķūrēti arvien uz malu, uz malu un tādējādi kļuvuši platāki nekā sākotnēji. Latvijā joslu platumam vietām ir tāds, ka, braucot ar mašīnu, daudzi raksta izziņas. Eiropā reti kur tas ir iespējams – jo šaurāka josla, jo uzmanīgāki vadītāji, lēnāk brauc, mazāk negadījumu.

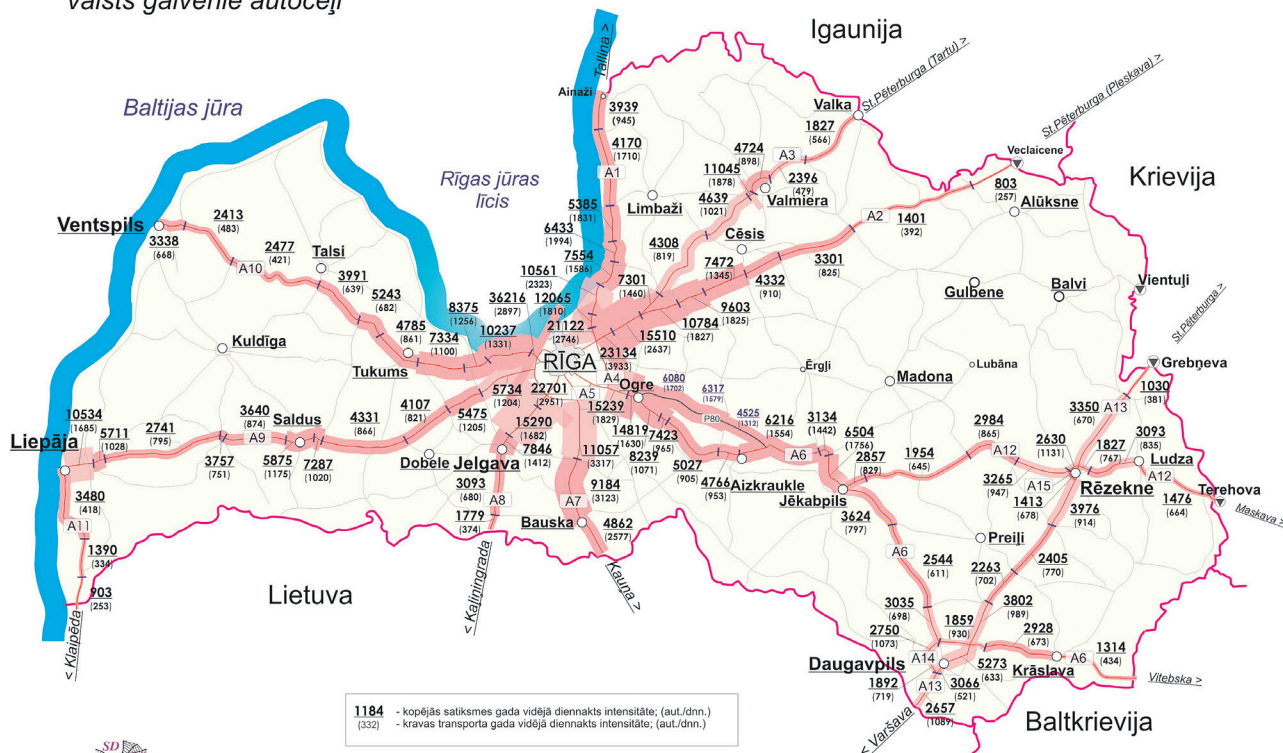
Bet pats galvenais ir tas, ka mēs maksājam par to, ka nespējam pilnvērtīgi izmantot. Pārmaksājam! Jāsāk beidzot kritiski pieiet telpas lietošanai. Gan uz lielceļiem, gan apdzīvotās vietās. Un situāciju neglābs ne Autoceļu fonds, ne akcīzes paaugstināšana, ne simtiem miljonu klāt katru gadu. Jo tad vairāk nebūs braucēju, kas šos labos ceļus izmantos – visām citām nozarēm nepieciešamā nauda būs iztērēta ceļu uzturēšanai.

Skaitļi un fakti

Gada vidējā satiksmes diennakts intensitāte 2014. gadā

LATVIJA

Gada vidējā diennakts intensitāte - 2014.gads
valsts galvenie autoceļi

VAS Latvijas valsts ceļi
Satiksmes informācijas centra
diennakts bezmaksas 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 Waze aplikācijā.

Izvērtējot valsts galvenos autoceļus, visblīvākā satiksme ir saglabājusies autoceļā Rīga–Bauska–Lietuvas robeža (Grenctāle) (A7) un Rīgas apvedceļā (Baltezers–Saulkalne) (A4), bet procentuāli vislielākais plūsmas kritums ir autoceļā Rīga–Daugavpils–Krāslava–Baltkrievijas robeža (Pātarnieki) (A6), ko ietekmējusi posma Tīnūži–Koknese (E22) atklāšana.

Anrijs Matīss: „Ceļi ir pamatu pamats visam, un tas man kolēģiem ir jāpierāda.”

Šobrīd rit aktīvākā ceļu būvdarbu sezona, tāpēc uz sarunu par aktualitātēm nozarē aicinājām satiksmes ministru Anriju Matīsu.



Matīsa kungs, kā zināms, par Eiropas Savienības līdzekļiem rekonstruētie un būvētie ceļi ir jāuztur teicamā stāvoklī. Vai mūsu autoceļu finansējums to atļauj? Vai tas nozīmē, ka vietējās nozīmes ceļiem līdzekļu paliek mazāk?

Tas, ka mums šie ceļi ir jāuztur, nav tikai Eiropas prasības, tas ir mūsu pašu interesēs – lai par Eiropas Savienības naudu izbūvētie ceļi saglabātos ne tikai tuvākos 5–7, bet kalpotu vismaz 30–40 gadus. Lai mums atkal drīzumā nav jāveic ceļu kapitālie remontu, uzturēšana ir ļoti būtiska. Līdz ar to mēs valsts budžetu plānojam tā, lai šajā 7–10 gadu ciklā spētu veikt pienācīgu periodisko uzturēšanu. Svarīgi,

Mērķis ir panākt, lai līdz 2020. gadam autoceļiem tiktu novirzīti 80% no akcīzes nodokļa un visi pārējie ar ceļiem un autotransporta lietošanu saistītie nodokļi.

lai arī iedzīvotāji to saprastu. Piemēram, Tallinas šosejas posmā ap Ādažiem un Lilasti tika remontēti it kā labs ceļš. Tas pats notiek šobrīd Baltzerā – ceļš bija labs, bedres nebija... Bet ir jāsaprot – tā ir periodiskā uzturēšana, kas nodrošina, ka arī tuvākajos 10 gados tur bedres nebūs.

Mēs nevaram gaidīt brīdi, kad ceļi sabrūk, un tad atkal

ķerties pie kapitālā remonta. Uzturēšanas darbi ir daudz efektīvāki un lētāki.

Kas attiecas uz vietējiem ceļiem, protams, Autoceļu sakārtošanas programmā ir paredzēts sakārtot gan galvenos, gan reģionālos, gan arī vietējos ceļus, taču vietējiem ceļiem finansējums diemžēl ir neliels. Mums jāskatās, lai primāri mēs spējam uzturēt tos vietējos ceļus, kas nodrošina iedzīvotāju nokļūšanu darbā, skolā, veselības aprūpes iestādēs un pagastu centros. Lai nav tā, ka pavasarī un rudenī, kad ir noteikti automašīnu masas ierobežojumi, nav iespējams pievest lopbarību vai izvest no fermām gatavo produkciju. Mums ir jāsadala prioritātes, jo visus vietējos ceļus ar šo finansējumu sakārtot nav iespējams.

Kas notiks pēc 2020. gada, kad beigsies esošais ES finansējuma plānošanas periods? Vai Latvija var cerēt uz ES naudu arī pēc tam?

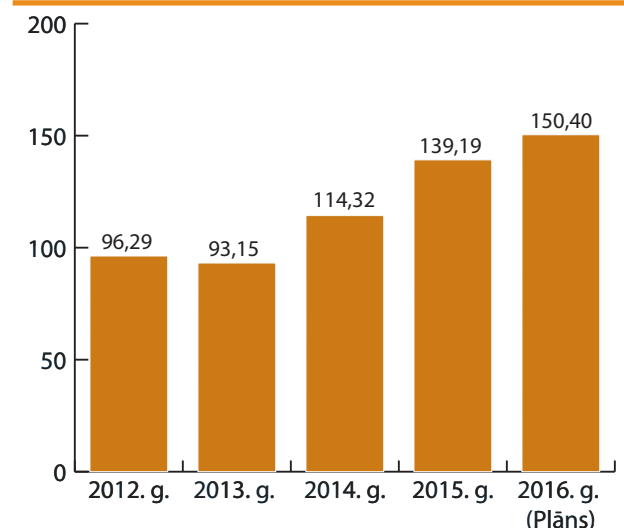
Protams, par nākamo plānošanas periodu mums būs rūpīgi jādomā. Ir saņemtas dažādas indikācijas par iespējamo finansējuma samazinājumu. Bet, tā kā ceļu infrastruktūra mums joprojām būtiski atpaliek no Eiropas ceļu infrastruktūras, tai būtu jābūt vienai no prioritātēm arī nākamajā plānošanas periodā. Lai mēs vismaz galvenos un reģionālos ceļus spētu savest tādā stāvoklī, lai nodrošinātu iedzīvotāju pārvietošanos, uzņēmējdarbību un visu ar to saistītu.

Par politisko izšķiršanos. Skolotājiem, pensionāriem,

āršiem ir diezgan dzirdamas „balsis”, kā ir ar ceļiem? Vai ceļu nozarei šāda „balsis” ir? Vai tas apgrūtinā jūsu darbu – iespēju cīnīties par lielāku finansējumu ar saviem kolēģiem – citu nozaru ministriem?

Ceļi ir pats pamats. Ja mēs runājam par veselības aprūpi, kas ikvienam ir ļoti svarīga joma, tad, protams, līdz konkrētajam pacientam, līdz konkrētai veselības aprūpes iestādei ir kaut kā jānokļūst. Un ja ceļi nav izbraucami, tad nevar sniegt nepieciešamo palīdzību. Tas pats ir ar izglītību – visiem ir skaidrs, ka jāpaaugstina skolotāju algas, jārada konkurētspējīga izglītības sistēma, bet, ja tie bērni nevar aizbraukt uz skolu un skolas autobusi sliktā ceļā dēļ iestiegt, tad par kādu izglītības

Valsts pamatbudžeta finansējums valsts autoceļu pārvaldīšanai, uzturēšanai un atjaunošanai, milj. EUR.



kvalitāti mēs runājam. Protams, ceļi neiet ielās un nepiketē pie Ministru kabineta. Bet ceļi ir pamatu pamats, un tas man kolēģiem ir jāpierāda. Tas pats ar drošību un aizsardzību. Ja pierobežā nebūs ceļi, tad tur neviens nedzīvos. Pierobežā būs tukša. Līdz ar to būs apgrūtināta aizsardzība un valsts drošības jautājumi. Ceļi ir saistīti ar visām nozarēm. Un es to saviem kolēģiem centīšos pierādīt.

Ar ceļiem saistītie nodokļi ļoti labi „iekasējas” un palīdz risināt citus sāpīgus jautājumus. Vai jūs skatītu mā tas ir pareizi?

Kas attiecas uz nodokļiem, kas saistīti ar ceļiem, taisnība – iekasējamība ir ļoti augsta. Fiziski nav iespējams saņemt pakalpojumu – iziet tehnisko apskati – kamēr nav samaksāti nodokļi par transporta lietošanu, soda naudas. Tomēr jāsaprot, ka „iezīmētu līdzekļu” budžetā nav nevienā jomā. Ar visiem līdzekļiem, kas ienāk, mums ir jāoperē tā, lai sabalansētu visas jomas. Tāpēc diskusijas ir par to, kā mēs sadalām prioritātes. Protams, būtu labi, ja šie līdzekļi būtu iezīmēti, taču pie esošās budžeta situācijas tas diemžēl nav iespējams.

Un tuvākajā nākotnē arī nebūs iespējams?

Mērķis ir panākt, lai līdz 2020. gadam autoceļiem tiktu novirzīti 80% no akcīzes nodokļa un visi pārējie ar ceļiem un autotransporta lietošanu saistītie nodokļi. Skaidrs, ka pakāpenisks palielinājums ir vienīgā iespēja, un vienā gadā atrast papildu 200–300 milj. EUR nav iespējams. Šis procents katru gadu palielinās, bet ne tuvu nav tik, cik nepieciešams. Un mēs joprojām redzam, ka ceļi sabrūk ātrāk, nekā mēs tos spējam remontēt.

Cik saistoša jūsu partijai ir noslēgtā vienošanās ar „Latvijas Ceļu būvētāju” par Autoceļu fonda atjaunošanu?

Šāda vienošanās tika slēgta ar visām partijām, kas piedalījās iepriekšējās vēlēšanās.

Attiecībā uz partiju *Vienotība* – vienošanās tekstā bija teikts, ka mēs finansējumu palielināsim pakāpeniski saskaņā ar Autoceļu sakārtošanas programmu. Bija, protams, partijas, kas solīja nekavējoties atjaunot Autoceļu fondu, bet es jau tad teicu, ka tas nav iespējams. Mums būtu jāpieturas pie tiem solījumiem, ko esam devuši un parakstījuši.

Ceļu būvnieki norāda, ka viņi vēlētos ilglaicīgāku (5-7 gadu) plānu ar konkrētiem projektiem, skaidru finansējumu – lai varētu plānot savu biznesu, iepirkt iekārtas, mašīnas. Tāpat viņi gribētu, lai finansējums, ja gada laikā nav iztērēts, pāriet uz nākamajam gadam. Vai šis ir utopisks vēlmes vai arī pārskatāmā nākotnē varētu piepildīties?

Mums, pirmkārt, ir jādomā par iedzīvotāju vēlmēm, un iedzīvotāju vēlmes ir labi ceļi. Taču kādam šie labie ceļi ir jāuzbūvē. Tāpēc, otrkārt, šis ir būvnieku jautājums. Ceļu būvniekiem, līdzīgi kā jebkurā citā tautsaimniecības nozarē, savi darbi ir jāplāno. Ja, piemēram, rudenī tiek noslēgts līgums par nākamo sezonu, tad būvnieki pa ziemu var sagādāt visus nepieciešamos materiālus. Tāpat var laicīgi sameklēt

Mēs nevaram gaidīt brīdi, kad ceļi sabrūk, un tad atkal ķerties pie kapitālā remonta. Uzturēšanas darbi ir daudz efektīvāki un lētāki.

konkrētajam objektam darbiniekus, tehniku. Ja būvnieki laicīgi zina, kādi ir gaidāmie darbi, tad tie ir lētāk izpildāmi, prognozējamāki utt. Otrā lieta ir prognozēšana ilgākā termiņā. Skaidrs, ka tehnika neamortizējas 1–2 gadu laikā, tam vajadzīgi 5–10 gadi, tāpēc, investējot ceļubūves tehnikā, ir jāzina, ka darbs būs arī turpmāk. Tehnika tiek ņemta līzīngā, bankās tiek ņemti kredīti, līdz ar to būvniekiem jāreķinās, kā šos kredītus atdot. Arī darbinieki netiek pieņemti uz vienu dienu, bet ilgtermiņā. Ir jānodrošina kvalificēti speciālisti – arī tas nav vienas dienas jautājums. Lai uzbūvētu ceļus, ir vajadzīgas visas šīs komponentes. Tāpēc, ja ir konkrēts plāns – kad, kur, kādi ceļi tiks taisīti, tad visa nozare var zināmā mērā reķināties, kā šīs investīcijas un resursus plānot.

Bet kā ar finansējuma saglabāšanu uz nākamo gadu?

Normālā situācijā darbi tiek plānoti savlaicīgi. Ja darbu izpildes grafikā ir kavēšanās, tad, protams, ir soda sankcijas un visas no tā izrietošās sekas. Līdz ar to būvnieki ļoti stingri pieturas pie līguma, un „Latvijas Valsts ceļi” rūpīgi seko tam līdzī – lai tiek ievēroti termiņi un būtu atbilstoša kvalitāte. Tas nodrošina iekļaušanos termiņos un izmaksās. Nereti gādās papildu izmaksas, jo izrādās, ka ir neparedzēti apstākļi, taču šie neparedzētie apstākļi maksā milzu naudu. Tāpēc ir jāseko līdzī, lai jau savlaicīgi tiktu saplānoti visi resursi, kas nepieciešami. Lai maksimāli

tiktu veikta arī grunts skanēšana, ģeoloģiskie pētījumi – lai šis risks papildu darbiem un papildu izmaksām būtu pēc iespējas neliels.

Nav noslēpums, ka liela Latvijas iedzīvotāju daļa ir aizbraukusi no valsts. Cik lielā mērā to ietekmē ceļu nozare?

Tas droši vien ir viens no mazāk svarīgākajiem faktoriem. Nav jau tā, ka visur mums ir slikti ceļi un nekur nevar pārvietoties. Tas nav galvenais rādītājs un kritērijs. Protams, skatoties kontekstā, piemēram, uzņēmējdarbībā – ja nav atbilstošu ceļu, nav iespējams veidot uzņēmējdarbību reģionos, līdz ar to trūkst darbavietu. Ja vietējiem nav darba, tad viņi dodas darba meklējumos citur. Tāpēc zināmā mērā tas ir saistīts, bet nav vienīgais iemesls.

Vai Latvijas valsts spēj uzturēt tai piederošo 21 tūkst. km, vai arī tas daudzums būtu jāpārskata un, iespējams, daļa jādod apsaimniekot pašvaldībām vai attīstības centriem?

Salīdzinājumam varu pateikt to, ka Vācijā valsts bilancē ir 40 tūkst. km ceļu. Salīdzinām abas valstis un iedzīvotāju skaitu [Latvijā ir 1,98. milj. iedzīvotāju un valsts teritorija ir 64 589 m² liela; Vācijā ir 80,78 milj. iedzīvotāju un valsts teritorija ir 357 168 m² liela*]. Liela daļa Vācijas ceļu ir pašvaldību vai municipalitāšu apsaimniekošana. Bet, protams, tas nav tik vienkārši – mēs nevaram ceļus atdot pašvaldībām – tiek ar šiem sabrukušajiem ceļiem galā kā gribat. To mēs nedrīkstam. Pašvaldībām, lai ceļus atjaunotu, uzturētu, aprūpētu, ir vajadzīgi resursi. Mehāniska nodošana no vienas bilances otrā neko neatrisinās.

Tas ir skaidrs, bet vai tāds variants ir skatīts?

Tas jau notiek – mēs gan pārņemam pašvaldību ceļus, gan nododam, bet tas apjoms ir ļoti neliels. Ja valstij nav finansējuma, tad nav nozīmes. Ir bijuši atsevišķi gadījumi, kad pašvaldības vēlas pārņemt valsts ceļus, kur pašvaldībām ir finansējums. Ja pašvaldībai tas ir stratēģiski svarīgi, tad tas notiek, bet reti. Arī pašvaldībām ir problēmas ar finansējumu ceļu sakārtošanā, to mēs katru gadu, veidojot ikgadējo budžetu, jūtam. Bez finansējuma ceļus sakārtot nevar ne valsts, ne pašvaldība.

Vai mums ir lieki ceļi?

Es nedomāju, ka mūsu valstī ir lieki ceļi, bet, protams, ir ceļi, kas tiek intensīvāk un mazāk intensīvi lietoti. Tie ceļi, kas tiek intensīvi lietoti, ir jāuztur labākā stāvoklī.

To ceļu, kas varbūt netiek tik intensīvi lietoti, vai tiek izmantoti ļoti reti, uzturēšanas stāvoklis ir zemāks un arī atjaunošanas prioritāte tiem ir cita. Mēs nevaram visu izdarīt uzreiz. Bet es nedomāju, ka kāds ceļš Latvijā būtu slēdzams.

Kas ir ministrijas nedefinētās „jaunās politikas iniciatīvas” – tiltu atjaunošana, pierobežas ceļu izbūve? Vai tāda konkrētu projektu izcelšana nozīmē arī paaugstinātu prioritāti?

Turpinājums 4. lappusē.

Anrijs Matīss: „Ceļi ir visa pamatu pamats, un tas man kolēģiem ir jāpierāda.”

Turpinājums. Sākums 3. lappusē

Jaunās politikas iniciatīvas ir termins budžeta veidošanas procesā. Principā tiltu vai ceļu atjaunošana nav nekāda jaunā politika – tas ir bijis, ir un būs.

Lai varētu pretendēt uz finansējumu, ir vajadzīga programma, ilgtermiņa redzējums, kā mēs strādājam. Tāpēc ir šīs jaunās politikas iniciatīvas vai, teiksim, pēc būtības tās ir programmas papildu finansējuma piešķiršanai kādā konkrētā jomā – vai tie ir pierobežas ceļi vai tiltu programma, vietējo ceļu atjaunošana vai kas cits. Svarīgi, lai mēs zinātu – kurš tilts kurā gadā tiks atjaunots. Cik tas maksās. Lai laicīgi varētu sagatavot projektu, tehnisko projektu, laicīgi izsludinātu konkursu – lai būvnieki varētu sagatavoties, nodrošināt konkrēto darbu izpildi. Jaunās politikas iniciatīvas ir tikai formulējums budžeta procesa ietvaros.

Pagājušajā gadā mēs panācām papildu finansējumu uz šo gadu – gan uz Eiropinjetes ieviešanas rēķina, kur pilnīgi visi maksājumi nonāk galveno ceļu uzturēšanā, gan arī citiem

projektiem. Bet tas nenozīmē, ka šogad mēs šīs diskusijas ne-turpināsim. Jaunās politikas iniciatīvas nozīmē papildus līdzekļus, kas nākamajā gadā vai nākamajos trijos gados ir nepieciešami katrā nozarē. Tādas iesniedz visas ministrijas. Un šajā gadā uz nākamo budžetu ir aptuveni 600 milj. EUR vērtas jaunās politikas iniciatīvas.

Ceļu būvnieki vēlas sāktot vienkāršas un divkārt virsmu apstrādes „lauciņu”, dodot iespēju šo darbu veikt ne tikai „Latvijas Autoceļu uzturētājam”, bet arī privātiem būvniekiem. Viņi norāda uz nekonkrētu jēdzienu skaidrojumu (bitumenizācija), kā arī problēmām specifikācijās, kas virsmas apstrādi bez garantijām ļauj veikt arī uz nesagatavotām pamatnes. Vai jūs uzskatāt, ka šajā jautājumā ir problēmas?

Virsmas apstrāde tiek realizēta dažādi – gan konkursa kārtībā (tad tā ir būvniecība), gan ikdienas uzturēšanas ietvaros – atpūteklāšana vai atsevišķu posmu pārklāšana ar bitumenu un šķembiņām. Šī metode

nodrošina virsmu saglabāšanu, bet tā nav rekonstrukcija. Viss, kas ir rekonstrukcija vai būvniecība, ir jārealizē konkursa kārtībā. Viss, kas ir uzturēšana, būtu jādarā uzturētājam.

Otrs jautājums ir kvalitāte – mēs esam dzirdējuši, ka atsevišķās vietās ir kvalitātes problēmas. Tur kompromisu nav nekādu – neatkarīgi no tā, kas šos darbus ir veicis. Ja kvalitāte nav apmierinoša, tad arī autoceļu uzturētājam darbs ir jāpārtaisa, lai atbilstu uzstādītajam prasībām.

Ir precīzi jānedefinē robežšķirtne starp to, kas ir rekonstrukcija un kas – uzturēšana, un tad arī nebūs nekādas domstarpības ne ar nozari, ne ar „Latvijas Valsts ceļiem”.

Vai ir plānots to nedefinēt?

Tas Ministru kabineta noteikumos ir definēts – robežšķirtne ir tehniskais projekts. Ja konkrētajam objektam ir tehniskais projekts, tad tā nav uzturēšana, bet rekonstrukcija vai būvniecība. Būvdarbi uz deģeģšanas līguma pamata netiek organizēti. Tie tiek organizēti, pamatojoties uz konkursu.

Šobrīd specifikācijas neprasa pamatnes sakārtošanu pirms divkārt virsmas apstrādes veikšanas.

Specifikācijas ir jāmaina, un es sagaidu no abu iesaistīto valsts kapitālsabiedrību - VAS Latvijas valsts ceļi un Latvijas autoceļu uzturētājs - puses priekšlikumus par attiecīgām izmaiņām. Divkārt virsmu nevar klāt uz jebkura ceļa – ir nepieciešams nodrošināt ūdens atvades sistēmas rekonstrukciju, jābūt notekgrāvjiem, sakārtotām caurtekām. Ja ceļš ir mitrs un peldas ūdenī, var bērt, ko grib – tas neturēsies. Noteikti jābūt pietiekami kvalitatīvai pamatnei, jo, uzliekot dubulto virsmu uz smiltīm vai māla, tā neturēsies. Ja nepieciešams mainīt specifikācijas, tad tas ir jāmaina.

Uz ceļa, kuram veikta dubultā virsmas apstrāde, nav jāveic greiderēšana. Ja dubultā virsma turas piecus gadus un pēc tam tiek uzklāta vēlreiz, tad tās izmaksas ilgākā laika periodā atmaksājas.

*Avots: Centrālā statistikas pārvalde un Eiropas Savienības oficiālā tīmekļa vietne.

Uz Vecpiebalgas ceļa notiek aktīvi būvdarbi

Uz Vecpiebalgas autoceļa posma no pārvada pār bijušo dzelzceļa līniju līdz Brežģa kalnam aiz Taurenas (no 24. līdz 38. km) notiek būvdarbi. Ceļa rekonstrukciju pērn aktīvi aizstāvēja vietējie iedzīvotāji.

Satiksmes ministrs, jūnija beigās apsekojot būvobjektu, pateicās Vecpiebalgas novada domes priekšsēdētājam Elai Frīvaldei-Andersoni par aktivitāti, ko pagājušajā gadā izrādīja iedzīvotāji. “Tādā veidā tika pievērsta uzmanība ne tikai šim konkrētajam ceļa posmam, bet visiem valsts reģionālajiem autoceļiem, kuriem nepieciešams atvēlēt līdzekļus. Šis arī bija labs papildu arguments sarunās ar Eiropas Komisiju, lai arī jaunajā Eiropas Savienības (ES) fondu periodā mēs varētu saņemt finansējumu autoceļiem,” uzsvēra ministrs. Viņš arī piebilda, ka Vecpiebalgas ceļa posms ir pirmais reģionālo ceļu objekts, kas tiek finansēts no jaunā ES fondu perioda līdzekļiem.

Šis ir viens no autoceļa Cēsis-Vecpiebalga-Madona (P30) posmiem, kas bija ļoti sliktā stāvoklī. Būvdarbu laikā notiek autoceļa pārbūve, nevis tikai virskārtas atjaunošana, un ceļa sega tiek mainīta pilnībā. Pirms remontdarbiem veiktie urbumi un segas materiālu pārbaudes liecināja, ka tā neatbilst tehniskajām prasībām un ir jāizbūvē no jauna. Būvdarbu ietvaros tiks uzbūvēts arī jauns tilts pār Gauju un atjaunots ceļa pārvads pār bijušo dzelzceļa līniju.

“Vecpiebalgas autoceļa posms ir lielākais objekts, kas šogad tiek būvēts reģionālo

autoceļu tīklā,” atzīmēja VAS „Latvijas valsts ceļi” (LVC) valdes priekšsēdētājs Jānis Lange. “Šis objekts tiek būvēts 20 gadiem. Piecu gadu garantiju mēs prasām no būvniekiem un arī paši sekojam darbu kvalitātei. No LVC puses tiek nodrošināta būvuzraudzība, savukārt mūsu Ceļu laboratorija regulāri veic mērījumus un testē materiālus, pārbauda darbu kvalitāti,” viņš uzsvēra.

“Darbi norit pēc grafika, un mēs cenšamies pat to apsteigt. Jau šā gada rudenī plānojam uzlikt asfalta pamatkārtu un atvērt satiksmi abos virzienos bez luksoforiem,” norādīja būvnieku pārstāvis,

SIA “8 CBR” valdes priekšsēdētājs Andris Lacbergs.

“Pirms diviem gadiem Vecpiebalgas novada dome pieprasīja valdībai izsludināt ārkārtas situāciju, jo ceļš bija tiešām dramatiskā stāvoklī. Pateicoties iedzīvotāju un pašvaldības rīcībai, mēs tikām pamanīti, ārkārtējā situācija netika izsludināta, bet sekoja rīcība no Satiksmes ministrijas un LVC puses. Mēs esam pateicīgi, ka šobrīd notiek tik aktīvi darbi,” pēc būvdarbu apsekošanas sacīja Vecpiebalgas novada domes priekšsēdētāja Ella Frīvalde-Andersone.

2014. gadā SIA Projekts 3 izstrādāja šī posma pārbūves

tehnisko projektu un tika rīkots būvdarbu iepirkums. Šogad martā tika uzsākti būvdarbi, tos veic sabiedrība 8CBR un tie turpināsies līdz nākamā gada rudenim. Būvdarbu izmaksas ir 7,9 miljoni eiro ar PVN.

Turpmāk secīgi tiks atjaunoti nākamie autoceļa posmi Madonas virzienā. AS Ceļuprojekts jau ir izstrādājis tehnisko projektu posmam no Taurenas līdz Vecpiebalgai (no 38. līdz 49. Km), pašreiz turpinās šī projekta ekspertīzi. Turpinājumā tiks remontēts posms no Vecpiebalgas līdz Gulbēra ezeram (no 49. līdz 61. km).



No kreisās: LVC valdes priekšsēdētājs Jānis Lange, Vecpiebalgas novada domes priekšsēdētāja Ella Frīvalde-Andersone, satiksmes ministrs Anrijs Matīss.

Fotoreportāža

VAS „Latvijas autoceļu uzturētājs” arī šajā sezonā veic dažādus uzturēšanas darbus uz vairāk nekā 20 tūkstošiem km valsts autoceļu, no kuriem vairāk nekā 8000 km ir ar melno segumu un gandrīz 12 000 km ir grants autoceļi.



Bedres saremontētas aptuveni 80 km garumā

Ir pabeigta bedru masveida remonts uz melnā seguma valsts autoceļiem. Šogad bedres saremontētas vairāk nekā 300 000 m² platībā. Saremontēto bedru platību pārvēršot kilometros, vienlaidus tiek salaboti aptuveni 80 km, kas ir pielīdzināms attālumam Rīga – Cēsis. Bedres, kuras rodas no jauna, tiek labotas visu gadu.

Piegrūzoto ceļmalu sakopšana izmaksājusi 400 000 EUR

Šogad piegrūzoto ceļu nomaļu sakopšana izmaksājusi jau 400 000 EUR. Pērn tās bija visa gada izmaksas. Šos līdzekļus varētu novirzīt lietderīgākiem ceļu uzturēšanas darbiem, piemēram, biežāk greiderēt grants autoceļus. Izmesto atkritumu daudzums ceļmalās šogad ir pieaudzis, kas liecina par ceļu lietotāju bezatbildīgu attieksmi pret vidi. Ceļu nomalēs tiek izmesti plastmasas maisiņi, papīri, pudeles, riepas. Aizkraukles apkaimē starp atkritumiem bija pat matracis un gulta.



Greiderē grants autoceļus

Šogad grants autoceļi ir greiderēti jau vairākas reizes, autovadītājiem uzlabojot braukšanas apstākļus. Kopumā greiderēšana veikta vairāk nekā 30 000 km garumā.



Plauj zāli un latvāņus, noņem autoceļu nomaļu apaugumu, izcērt krūmus

Lai uzlabotu satiksmes drošību un autovadītājiem nodrošinātu labu redzamību ceļu krustojumos, LAU veic krūmu izciršanu, zāles un latvāņu plaušanu uz autoceļu nodalījuma joslām.

Tāpat no autoceļu nomalēm tiek noņemts apaugums. Darba mērķis ir uzlabot ūdens atvadi no ceļa seguma. Šogad LAU uz valsts autoceļiem visā Latvijas teritorijā ir veicis nomaļu apauguma noņemšanu gandrīz 42 000 m³ apjomā.

Iepriekš minētie ikdienas uzturēšanas darbi tiek veikti visas vasaras sezonas garumā.

Andris Bērziņš: "Ceļu nozarei vajadzīgs pastāvīgs un prognozējams finansējums."

Bijušais Latvijas Ministru prezidents un Rīgas domes priekšsēdētājs Andris Bērziņš jau divus gadus vada biedrību „Latvijas Ceļu būvētājs” (LCB). Interīvajā *Autoceļu avīzei* viņš stāsta par nozares aktualitātēm un biedrības piensumu tās sakārtošanā.

Vai jums šajos divos gados ir izdevies panākt ko būtisku?

Organizācija šajos gados ir pieaugusi savā spēkā un varēšanā – tā ir palielinājusies skaitliski, mainījusies cilvēku attieksme. Visiem ir kļuvis skaidrs – pie sliktiem ceļiem nevar vainot tikai ceļu būvētājus. Tam pamatā pastāvīgais nozares finansējums, iepriekš nepadarītie darbi, kvalitātes trūkums. Mēs nevaram visā vainot tikai celtniekus. Vairumā gadījumu tas ir pasūtītāja jautājums – ko viņš nedefinē par prioritāti un kādus darbus liek darīt. Es vienmēr saku, ka mēs esam gatavi uzbūvēt tiltu pāri Baltijas jūrai, ja mums to pasūta un attiecīgi samaksā. Bieži vien mēs esam spiesti veikt tādu darbu, kuros redzam – tā ir tikai *caurumu lāpšana*, aizsega radišana. Mēs redzam, ka pēc 3–4 gadiem tur viss atkal būs *lupatās*.

Vai piekritāt viedoklim, ka situācija uz valsts galvenajiem un reģionālajiem ceļiem ir uzlabojusies, bet vietējie ceļi sabrūk?

Protams! Šajos ceļos ir iepumpēti milzīgi Eiropas Savienības līdzekļi. Taču es gribu uzsvērt, ka pēc gada, diviem, ja nekas nemainīsies, mēs būsim situācijā, kad visa valsts nauda, ko šobrīd liekam reģionālajos un vietējos ceļos, būs jāiegulda tajos ceļos, kurus pa Eiropas naudu esam sabūvējuši. Eiropā kārtība ir tāda: ja ceļš ir uzbūvēts ar viņu palīdzību, tad pēc 5–7 gadiem – esiet tik miļi, nofrēzējiet 5 cm un uzlieciet jaunu kārtu. Tad ceļš funkcionēs 50 gadus. Eiropas prasības ir pēc šāda principa uzturēt par Eiropas naudu sabūvētos un rekonstruētos ceļus, kas nozīmē, ka pēc pāris gadiem mums nebūs neviena centa, ko likt reģionālajos un vietējos ceļos. Arī es lielā naudas devēja vietā darītu tāpat: skatītos un prasītu – miļie draugi, mēs jums iedevām naudu, tāpēc tagad, lūdzu, uzturiet! Pret saviem ceļiem mēs tā neizturamies. Mums 54% ceļu jau 21 gadu nav redzējuši nekādu remontu, tikai bedrīšu lāpšanu. Tā ir situācija, kurā esam. Tāpēc mēs, protams, varam priecāties, ka galvenie un reģionālie ceļi ir kārtībā, taču valstiski tas kopējo situāciju nemaina.

Atrisināt to var ar finansējuma pieaugumu?

Ar pastāvīgu finansējumu, liekot darboties principam: tas, kurš pakalpojumu patērē, par to arī samaksā. Mēs braucam pa ceļiem ar mašīnām,

riteņiem, motocikliem, pērkam degvielu, maksājam nodokļus un nodevas. Ideāli būtu, ja šī nauda vai vismaz tās puse atgrieztos uz ceļiem, un darbus varētu plānot ilgtermiņā – kādus 5–7 gadus uz priekšu. VAS „Latvijas Valsts ceļi” (LVC) precīzi saplānotu, ko remontēs, bet uzņēmumi varētu prognozēt, kas pēc 5 gadiem tirgū būs vajadzīgs. Vai apjomi pieaugs, kā tie mainīsies, vai tirgū ienāks jaunas tehnoloģijas? Tad arī mēs varētu laicīgi nopirkt mašīnas un iekārtas, kas ir ļoti dārgas. Ja šādas skaidrības par nākotni nav, tad, piemēram, pirkt jaunas iekārtas ir bīstami – lieku resursu nevienam nav. Tās ir jāņem līdzi, jāņem bankas kredīti. Mēs, kā nozare, uz šiem jautājumiem atbildēt nevaram, jo nav skaidrības par nākotnes finansējumu un pasūtījumiem.

Ir viedoklis, ka mēs laužoties aizslēgtās durvīs, skaidri zinot, ka aiz tām stāv tukša naudas lāde. Jo, iedodot to ceļiem, kādam citam tā ir jāatņem. Varbūt, bet tas, kā no-

teikt prioritātes, ir politiska izšķiršanās. Ir tāds jēdziens „politiskā griba”. Ja tās pietrūkst, tad turpināsim braukt pa sliktiem ceļiem, katru gadu zaudējot ap 870 milj. EUR: tērēsim vairāk degvielas, nemonāksim laikus galamērķi, laužīsim un remontēsim automašīnas. Citiem vārdiem – pazemināsim valsts konkurētspēju. Bet varbūt vienu gadu šo naudu ir vērts ieguldīt ceļos, likvidēt zaudējumus, paugstināt valsts konkurētspēju (iekasējot vairāk nodokļus), un tā stūrēt uz priekšu? Nevis darīt tā, kā līdz šim.

Bet vai tā nav arī nodokļu administrēšanas lieta – ceļa nauda ļoti labi iekasējas. Tā ir garantētā nauda, ar ko valsts rēķinās.

Protams! Tieši tāpēc mans pēctecis Einars Repše, kopā ar savu Finanšu ministru Valdi Dombrovski Autoceļu fondu likvidēja – lai visu naudu savāktu vienā katlā, kur to var samaisīt, un tad katram *iesmelt pa kausiņam*. Šādā veidā ir pavisam cits spēks un vara – ja visa nauda stāv pie tevis, un tu tā ar kausiņu vari ieliet, bet vari arī

neieliet. Ja kāda daļa naudas ir iezīmēta speciālam mērķim, ar to tā brīvi rīkoties nevar.

Jūs noteikti par to esat jau runājuši visos līmeņos. Kā jūs prognozējat – vai Autoceļu fondu varētu kādreiz atjaunot? Vai vismaz, kā jūs sakāt, iezīmēt naudu nozarei.

Cilvēki īsti nesaprot, ko Autoceļu fonds vispār nozīmē. Mēs neprasām veidot jaunus birokrātus, neprasām, lai tā naudas lāde stāvētu Satiksmes ministrijas telpās! Nebūt nē! Mūsu interese ir, lai mēs redzētu saplānotu finansējumu 5–7 gadiem uz priekšu. Galvenais – ja mēs šajā gadā, apstrīdot konkursu rezultātus, to neiztērējam, lai nauda *pāriet* uz nākamā gadu. Neko citu nozare negaida! Ja valsts uzskatīs, ka PPP projekts ir jādod kādas garantijas, tad Satiksmes ministrija tās paspīs. Un mēs visi varēsim strādāt. Ja tas viss tā notiktu, mums būtu zināma garantija. Tas arī bankām ļautu mūsu nozares uzņēmumiem dot zemākus kredītprocentus. Es domāju, ka pie tāda fonda mums agrāk vai vēlāk būs jānonāk.

Vai ir bijuši pozitīvi signāli, ka tas tuvākā vai tālākā nākotnē varētu notikt? Varas cilvēki taču to saprot?

Es redzu, ka ceļu lielākā problēma ir varas politiskā griba. Visi taču visu saprot. Bet, izskatot šo jautājumu, blakus sēž skolotāji, kas prasa algu, slikti apmaksāti dakteri brauc prom no valsts, Krievija izvērsusi sankcijas pret zivrupniekiem, un ir vēl daudz citu problēmu. Un te, redziet, tie ceļi. Ceļiem nav savas „balss”. Ceļi vēlēšanās nebalso, balso cilvēki, bet viņiem sava kabata ir svarīgāka nekā ceļi, pa kuriem viņi staigā. Tas ir tas lielais jautājums par valstisku attieksmi, par izpratni – kur uz svaru kausiem atrodas līdzsvars. Cik lielā mērā mums ir jāstipulē ekonomika? Ceļu būvniecība ir ekonomikas stimulešana. Turklāt tā nav tikai ekonomikas veicināšana, bet arī Latvijas depopulācijas apstādīšana. Kāpēc liela daļa cilvēku aizbrauc no valsts? Ne jau tikai tāpēc, ka nevar atrast darbu. Ja cilvēkam nav ceļa, pa kuru no rīta aizbraukt uz darbu un vakarā atgriezties – viņš meklē valsti, kur to var! Arī ātrā palīdzība pie viņa nevar normāli atbraukt ne ziemā, ne vasarā. Cilvēki aizbrauc, uzņēmējdarbība neattīstās. Kā var gaidīt uzņēmējdarbības attīstību, ja otrajā braucienā uz savu novadu es savai vienīgajai mašīnai nolauzīšu riteni. Es



pārceļos tur, kur cilvēku būs vairāk un preces nebūs jāveda tik tālu. Ja valsti pietrūkst cilvēku, kas uz ekonomiku un sociālo sfēru skatās šādi, tad mūsu izredzes sarūk. Es tomēr esmu optimists, domāju, ka saprātam kaut kad ir jāuzvar.

Mums [biedrībai] ir koalīcijas partiju parakstīta vienošanās, ka Autoceļu fonds ir atjaunojams. Ar visiem partiju valžu lēmumiem, kā mēs pirms vēlēšanām lūdzām. Tomēr, balsojot par šā gada budžetu, partija *Vienotība* nobalsoja „pret”, bet *zemnieki* [Zaļo un zemnieku savienība] atturējās, kas būtībā arī ir balsojums „pret”. Ar *Vienotību* mēs jau tikāmies, viņi teica – jā, mēs padomāsim. Pie *zemniekiem* kaut kad aiziesim – pastāstīsim, ko nozīmē „atturēties”. Skatīsimies, kas būs tālāk.

Ir tāds jēdziens „politiskā griba”. Ja tās pietrūkst, tad turpināsim braukt pa sliktiem ceļiem, katru gadu zaudējot ap 870 milj. EUR: tērēsim vairāk degvielas, nemonāksim laikus galamērķi, laužīsim un remontēsim automašīnas.

Cik ilgi jums pietiks apņēmības iet runāt?

Ja demokrātiskā sabiedrībā neesi sadzirdēts, tad vai nu argumenti ir bijuši vāji, vai tos neesi mācējis pasniegt. Turpināsim, nekas cits jau neatliek. Jo nozarei ir jādzīvo un jāattīstās. Jāsaka godīgi, šī [satiksmes] ministra (un izskatās, ka viņš būs viens no ilglaicīgākajiem ministriem) dotie solījumi vismaz daļēji ir piepildījušies. Nav bijis gada, kad budžets kopumā būtu bijis mazāks. Tajā pašā laikā mēs ļoti uzmanīgi sekojam līdz visiem skaitļiem un redzam, ka ir daļa visādu *eiropisku* sakrītību...

Eiropinijete?

(smaida) ...kuras objektīvi nospēlē ministram par labu. Ja ministrs prot izmantot politisko konjunktūru, tad – visu cieņu. Bet interesanti būs nākošie divi gadi. Mēs atkal dzirdam par konsolidāciju...

Latvijā ir ļoti sazarots ceļu tīkls. Vai mums ir lieki ceļi?

Tas ir jautājums, kuru mēs pieteicām jau pirms diviem gadiem Taču tā ir ļoti grūta saruna – tajā jāpiedalās ceļu būvniekiem, projektētājiem, pilsētplānotājiem, arhitektiem, pilsētu vadītājiem, kā arī cilvēkiem, kas dzīvo attālākajos rajonos, kuros viņi arī vēlas palikt. Tās ir strukturālas reformas! Nākamais gads būs mierīgāks – būs beigšies Latvijas prezidentūra Eiropas Savienībā, ministram tad vajadzētu sākt šo sarunu. Neviena cita, kas to darīs, nebūs. Saruna, protams, būs nepopulāra, it sevišķi citām nozarēm, kurām būs jāatzīst – nu, nevaram mēs bez tiem ceļiem iztikt.

Citādi – kā lai skaidro to, ka valsts ir uzņēmusies atbildību par 21 tūkst. km ceļu, bet spēj apkopt tikai 40% no tiem, un arī ministrs nesen publiski atzina, ka ceļi sabrūk ātrāk, nekā mēs tos spējam remontēt. Pirms administratīvi teritoriālās reformas mums bija 547 pašvaldības, tagad ir 119. Ceļu tīkla izvietojumā nekas nav mainījies. Nacionālās attīstības plānā (NAP) ir teikts, ka turpmāk attīstība notiks 7 lielākajās pilsētās un 21 attīstības centrā. 7+21 nav 119. Kas notiek ar ceļiem? Vispirms ir jāsaprot, par ko mēs runāsim – par to kam „nogrūst” ceļus vai šiem attīstības centriem. Tā kā NAP akceptēja iepriekšējā Saeima, varbūt ir vērts to *aiznest* arī uz šo Saeimu un *pārakceptēt*. Tad saplānot tā, lai uz katru no šiem 28 centriem varētu aizbraukt no visām pusēm pa melnu segumu. Un pārējos ceļus tad varbūt jāatdod pašvaldībām, lai tās domā, kā tos apkopt. Pašvaldībām šobrīd ir vairāk nekā 47 tūkst. km ceļu, kas ir divreiz vairāk nekā valstij. Un tikpat daudz tiltu, cik valstij.

Varbūt mums tāpat kā Norvēģijā vajag uzlikt speciālas zīmes – nobraucot no šī

ceļa, jūs braucat uz paša risku, jums nebūs nekāda apdrošināšana, un, ja kaut kas notiks, arī veselības apdrošināšana nebūs. Ja gribat – brauciet! Ja mēs ceļus nevaram uzturēt, tad vienojamies, kā rīkosimies. Bet par kaut ko vienojamies! Bet tā turpināt kā līdz šim vairs nevar. Mēs nozarē visu laiku mēģinām to lielo loģiku saprast un rīkoties ar izpratni par lietām kopumā.

Runājot par Eiropas naudu – līdz 2020. gadam mums tā būs, kas notiks pēc tam?

To mēs nezinām. Ir arī izskanējis viedoklis, ka nākamajā plānošanas periodā ceļiem naudas nebūs, jo Latvija jau šajos divos plānošanas periodos visu naudu ir izsmēlusi. Jāsaka, protams, paldies Eiropas naudai. Nebūtu bijis Eiropas naudas, varbūt arī nozares nebūtu. Kas notiks tālāk, ir labs jautājums, ko mēs no ministra un valdības vadītājas vēlamies sadzirdēt. Pagaidām skaidras atbildes nav. Problēma nebūs Eiropas nauda, bet Latvijas valsts līdzfinansējums. Jau šodien izskatās, ka nākamā gada budžetā mums varētu būt 78 milj. starpība – tas ir šajos trīs gados neiedotais valsts budžeta finansējums (ministra popularizētais Latvijas valsts ceļu sakārtošanas plāns).

Nozare savu ministru aizstāv, jo redz kā kolēģi valdībā

Pašvaldībām šobrīd ir vairāk nekā 47 tūkst. km ceļu, kas ir divreiz vairāk nekā valstij. Un tikpat daudz tiltu, cik valstij.

ar viņa četrām iniciatīvām, kuras nosauca par „jaunajām politikām” pagājušajā gadā izrikojās. Atlika uz budžeta skatīšanas laiku, bet tā arī neizskatījās!

Vienā no tām ir teikts, ka puse valsts pārziņā esošo tiltu ir bēdīgā stāvoklī, 148 sliktā un 28 – ļoti sliktā stāvoklī. Visi teica, jā, ārprieks, kādā stāvoklī ir mūsu tilti. Tā mums būs „jaunā politika”. Kāda „jaunā politika”? Tiltiem kā inženiertehniskām būvēm ik pēc 50 gadiem ir jātaisa kapitālās remonti, tā nav nekāda „jaunā politika”! Mēs to atliekam maliņā, iebāžam galvu kā strausi smiltīs – varbūt tad, kad izvilksu galvu no smiltīm, tilts jau būs kārtībā, pats atjaunojies. Izrādās, tad, kad šis jautājums bija sabiedrības uzmanības centrā, tiltu projektēšanai iedeva 1,5 milj. EUR. Kad projekti bija gatavi un bija jāiedod nauda remontēšanai, jautājumu neskatīja vispār un naudu neiedeva. Piemēram, Finanšu ministrija ierosināja, ka gar robežu nepieciešams sabūvēt rokašes ceļus.

Turpinājums 6. lappusē.

Iepazīstas ar ASV praksi tiltu būvniecībā

Stiegrojums ar epoksīda pārklājumu

Nemot vērā ASV Kolorādo štata laika apstākļus, lai nodrošinātu drošu braukšanu arī ziemas apstākļos, ir nepieciešams veikt preventīvas darbības. Cīņā ar apledošanu tiek izmantots sāls maisījums, kas veicina ceļu un tiltu konstrukciju bojāšanos. Šī iemesla dēļ Kolorādo štats ceļu un tiltu būvniecības specifikācijās ir iestrādājis prasību – ceļiem un tiltiem, kas tiek kaitēti ar sāls maisījumu, ir jāizmanto stiegrojums ar epoksīda pārklājumu.

Klāja betonēšanas process

J.Saušs profesionālās darba gaitas uzsāka pirms vairākiem gadiem pēc pirmā augstskolas kursa, un pirmais projekts, kurā topošais profesionālis strādāja, bija Dienvidu tilta 2.kārta. Piedaloties betonēšanas darbos, nu ir iespēja salīdzināt tehnoloģijas.

Latvijā, lai iegūtu nepieciešamo virsmu un aizsargslāni, uz stiegrojuma tika uzmontētas vadulas. Izmantojot vibrolatas, kas tika vilktas pa uzmontētajām vadulām, betons tika iestrādāts vajadzīgajā biežumā.

Savukārt ASV projektā pār Poudre upi tika izmantots Terrex ražotais Bid-Well ieklājējs. Kad ir uzstādīti nepieciešamie veidņi, lai varētu sākt betonēšanu, uz tilta ārējām malām tiek uzmontētas slīdes, pa kurām pārvietojas ieklājējs. Slīdes ir jāuzstāda tā, lai ar iekārtu nodrošinātu vajadzīgo augstumu.

Pēc sliežu uzstādīšanas ieklājējs ar celtna palīdzību tiek uzcelts un novietots nepieciešamajā pozīcijā.

Pāris dienas pirms betonēšanas tiek veikts t.s. „sausais” brauciens pāri visam tiltam, kura laikā pārbauda, vai iekārta ir pareizajā augstumā un vai tiek nodrošināts nepieciešamais biežums. Ja viss atbilst prasībām, var sākt betonēšanu.

Veicot vienu „gājienu” no vienas malas uz otru, iekārta automātiski veic virsmas izlīdzināšanu, padodot lieko betonu uz priekšu.

Pēc autora domām, galvenās priekšrocības ir:

Iespējams panākt vienmērīgāku betona virsmu;

Tiek nodrošināta augstāka produktivitāte;

Ieklājēju var pielāgot dažādiem tiltu platumiem.



Jānis Saušs, Baltic-American Freedom Foundation (BAFF) stipendiāts

Par autoru: Rīgas Tehniskajā universitātē maģistra grādu ieguvis ceļinieks, kurš, izturot BAFF konkursu, ieguvis prakses iespēju – gadu strādāt uzņēmumā *Flatiron Corp.*

J. Saušs šobrīd strādā projektā „Weld County Parkway”.

- Jauna 3,5 jūdžu (5,6 km) 4 joslu betona ceļa būvniecība;
- Pamatnes, betona un asfalta izbūve; caurteku, margu un aizsargbarjeru izbūve;
- Divu jaunu tiltu būvniecība:
 - Pār upi S.Platte – 6 laidumi (aptuveni 15,3 m plats);
 - Pār upi Poudre – 6 laidumi (aptuveni 23,5 m plats).
- Objekta vērtība ir aptuveni 20 milj. ASV dolāru.



Andris Bērziņš: „Ceļu nozarei vajadzīgs pastāvīgs un prognozējams finansējums.”

Turpinājums. Sākums 5. lappusē

Jā, skatīsim kā „jauno politiku”, bet, veidojot budžetu, aizmirs. Naudu neiedeva. Ukrainā sākas karadarbība, pie Eiropas dienvidu robežām rosās migrantu plūdi, bet mums gar robežu nav ceļu, nevaram ātri un efektīvi pārvietoties. Mēs savu garo robežu varam aplūkot elektroniski, bet operatīvi piekļūt ir grūti. Ja mēs pusstundas laikā nevaram nokļūt notikuma vietā, tad kāda jēga skatīties, ka kāds ar lieliem kontrabandas ratiem šķērso robežu? Vai neizskatītās „jaunās politikas” skatīs, veidojot 2016. gada valsts budžetu? Nezinām.

Nesen publiski izskatīta biedrības neapmierinātība ar Latvijas Autoceļu uzturētāja realizēto virsmas apstrādi. Jūs vēlaties, lai par

šo darbu var cīnīties arī privātie būvnieki?

Mēs neesam pret dubulto virsmas apstrādi. Bet mēs iebilstam, ka grants segumu nomaina ar melno segumu tiek uzskatīta par uzturēšanas darbu sastāvdaļu. Mēs apskatījāmies vietas, kur veikta apstrāde – tur, kur tas darīts uz kvalitatīvi sakārtotām pamatnes, tas strādā un kalpo bez vārda runas. Tur, kur ir nohalturēts un virsmas apstrāde nav likta uz sakārtotām pamatnes, viss nokūst kopā ar ledu kā, piemēram, uz Liepņas ceļa (P41). Es pa Liepņas ceļu regulāri braucu, tur ir mālaina augsne, tāpēc vispirms bija jāsakārto pamatne. Viņi pamatni nemainīja, vienkārši uzplekēja virsū. Tagad tāpat aizplekēja caurumus. Šī virsmas apstrādes tehnoloģija nedod

ilgtermiņa garantijas, tāpēc realizējama tikai uz zemas intensitātes ceļiem. Uz reģionālajiem ceļiem to konceptuāli nedrīkstētu izmantot jo tur, ekonomikai attīstoties, automašīnu plūsma var pieaugt. Liepņas ceļš ir reģionālais, kas aiziet uz Balviem un Viļaku.

Saistībā ar virsmas apstrādi mēs prasījām arī konceptuālās lietas: vai ir veikti ekonomiskie aprēķini, analīze par to, kā šī tehnoloģija strādā? Ja šādas ekonomiskās analīzes nav, ja tikai kāds cilvēks ir pateicis, ka tā ir labā lieta, tad es nezinu, kā mūsdienu spiedīgajos finanšu apstākļos pareizi rīkoties. Ja var pamatot, ka pie tādiem un tādiem nosacījumiem virsmas apstrāde ir izmantojama un būs lētāka nekā cita metode, tad nav problēmu.

Tagad ap šo jautājumu notiek dažādas manipulācijas. Ministru kabinets (MK) kā veicamos darbus ir ierakstījis jēdzienu „bitumenizācija”. Izrādās, bitumenizācija ir jebkura darbība, kur klāt ir bitumens. Citiem vārdiem – visa ceļu būvniecība ir bitumenizācija. Šajos MK noteikumos paredzētais darbs „bitumenizācija” jau tālāk deleģējuma līgumā ir pārvērties divkārtas un vienkāršas virsmas apstrādes, kas, mūsdienu, ir MK noteikumu pārkāpums.

Kas jūs šajā situācijā visvairāk neapmierina?

Mēs ne velti skatāmies un analizējam cenas, taisām savas aptaujas. Jo mēs ļoti labi saprotam – esošajam uzturētājam nav jāņem nekādi lizingi, kredīti (ja ir, tad tie

Mācīties par ceļu būves speciālistiem iespējams Smiltēnē, Daugavpilī un Saldū

Par ceļu būves speciālistiem jauniešiem iespējams kļūt, mācoties profesionālās izglītības mācību iestādēs – Daugavpils, Smiltēnes tehnikumos vai Saldus Profesionālajā vidusskolā.



Daugavpils Būvniecības tehnikums ir lielākā būvniecības izglītības iestāde Latvijā. Tehnikuma audzēkņiem ir iespēja iegūt gan vispārējo, gan profesionālo izglītību dienas un vakara maiņās.

Mācību ilgums izglītības programmā „Būvniecība” pēc 9. klases ilgst 4 gadus, bet pēc 12. klases – pusotru gadu. Mācību noslēgumā tiek iegūta kvalifikācija – Ceļu būvtehniks. Mācību laikā audzēkņi saņem valsts budžeta stipendiju, tehnikumam ir dienesta viesnīca. Tehnikumā ir ēdnīca, sporta zāle, medicīnas kabinets, plaša bibliotēka un informācijas centrs.

Dokumentu pieņemšana notiek Daugavpilī, Jātņieku ielā 87 un Parādes ielā 7 (3. stāvā). Papildu informācija pa tālruni 28818932 vai mājaslapā www.dbt.lv.



Smiltēnes tehnikumā nākamajā mācību gadā pēc 9. klases uzņem audzēkņus ceļu būvtehnikā, celtniecības un ceļu būves mašīnu mehāniķa kvalifikācijas iegūšanai. Mācību ilgums 4 gadi. Savukārt pēc 12. klases (arī neklātienē) pusotra gada laikā ir iespējams iegūt celtniecības un ceļu būves mašīnu mehāniķa kvalifikāciju.

Dokumentu pieņemšana ilgs līdz 28. jūlijam. Tālruni 64707657, 64707652, 26183654, mājaslapa www.smiltenestehnikums.lv.



Saldus Profesionālā vidusskola uzņem audzēkņus Būvniecības izglītības programmā, dodot iespēju 9. klasi beigušiem skolniekiem 4 gadu laikā iegūt kvalifikāciju – ceļu būvtehniks. Mācību laikā ir iespējams saņemt stipendiju. Skola piedāvā dažādas aktivitātes ārpus mācību programmas, pieejama dienesta viesnīca.

Saldus Profesionālā vidusskola atrodas Kalnsētas ielā 24, Saldū. Tālruni 63807012, 22320309, mājaslapa www.spv.edu.lv.

ir valsts garantēti), valsts iedod tikpat naudas, cik šodien visai valsts ceļu būvei, valsts nopērk jaunus mašīnas (pat par daudz, kā savā atzinumā teikusi Valsts Kontrole), tāpēc piedalīties konkursā ir ļoti vienkārši. Nav nekādas garantijas, ka tur [LAU] nenotiek šķērsubsidēšana – vienam darbam cena tiek nolaipta zemāka, zinot, ka to pēc tam varēs norakstīt uz valsts darbu rēķina. Tas mums nepatīk un nepatīks nekad. Nevajag to ņemt personīgi! Tā ir normāla lieta, kas ir sastopama visā pasaulē: kolīdz parādās šāds monopols, tā viņam tiek pievērsta īpaša uzmanība. Un mēs jau nebūsim tie, kas nepievērsīs tam uzmanību. Tā pakete, kas katru gadu bez konkurssiem aiziet uzturētājam, ir 10–13 milj.EUR, un mums šķiet pietiekoši atraktīva, lai vēlētos par to pacīnīties.

Protams, ir vēl viena lieta ko mēs esam norādījuši un par ko neviens nebija aizdomājies – specifikācijās nav ierakstīts, ka šo tehnoloģiju drīkst likt tikai uz speciāli

Pa kuriem ceļiem jums pašam patīk braukt?

Es braucu, kur es gribu, – man ir tāda mašīna, ar kuru varu izbraukt pa visiem ceļiem. Man patīk pa mežiem daudzīties – sēņot, ogot, tāpēc man vajag atbilstošu pārvietošanās līdzekli. Esošajam visi riteņi griežas, varu iebraukt arī purvā.

Jāņu brīvdienās pieķerti 130 dzērājšoferi

Garajās svētku brīvdienās visā Latvijā notikuši vērienīgi reidi, kuros pieķerti vairāk nekā 130 iereibuši autovadītāji. 40% šo šoferu alkohola koncentrācija pārsniegusi 1 promilli.

Valsts policija ziņo, ka kopumā piecu dienu garajās brīvdienās notikuši 260 ceļu satiksmes negadījumi, kuros cietuši 66, bet bojā gājuši divi cilvēki. CSDD apkopotā informācija liecina, ka 2015.gada pirmajā pusē situācija satiksmes drošības jomā ir jūtami uzlabojusies: samazinājies bojā gājušo, ievainoto un izraisīto avāriju skaits. Šogad piecarpus mēnešos bojā gājuši 62 cilvēki. Pērn attiecīgajā laika periodā bija 74 bojāgājušie (samazinājums – gandrīz 20%).

„15 gadus sabiedrību esam uzrunājuši dažādi: biedējuši, spundējuši cietumā, rādījuši reālus avāriju skatus, apdziedājuši un sadarbojušies ar

invalidu draugu kopu „Apeironi”. Tomēr šajā laikā esam pārliecinājušies, ka mūsu sabiedrībā nav efektīvāka metode kā vien „izglābt draugu”, neļaujot viņam sēsties pie stūres *kunga prātā*,” stāsta VAS „Ceļu satiksmes drošības direkcija” valdes priekšsēdētājs Andris Lukstiņš. „Tādēļ šogad mēs turpinājam pērn aizsākto kampaņu „Dusmīgs, toties dzīvs!”, kas ir CSDD pirmās kampaņas pret braukšanu reibumā „Izglāb draugu!” idejas tālāknesejs. Ja pērn dzērājšoferis tika apturēts ar limlentes, baloža un pannas palīdzību, tad šogad viņš tika arī pielīmēts pie svinību sola vai ieraksts smiltīs.”

Šā gada pirmajā pusē par 23% ir samazinājies arī alkohola reibumā izraisīto avāriju skaits, kurās šogad bojā gājuši četri cilvēki (2014.gadā – 14). Savukārt, ja salīdzina situāciju 15 gadu *griezumā*, kad CSDD cilvēkiem regulāri atgādina, ka dzeršana un braukšana nav savienojamas darbības, situācija ir uzlabojusies gandrīz 4 reizes. Proti, 2001.gadā dzērājšoferu izraisītajās avārijās bojā gāja 111 cilvēki, bet pērn – 29.

2015. gada Jāņu kampaņa „Dusmīgs, toties dzīvs!” sabiedrību uzrunāja ar video un audio klipiem, kā arī ar aplikācijām internetā, kas ļauj interesantā un atraktīvā veidā cīnīties pret braukšanu reibumā.



Foto: Valsts policija

Pilnveidota CSDD klientu apkalpošana Jūrmalā, Jēkabpilī un Preiļos

CSDD pilnveidojusi klientu apkalpošanas un pakalpojumu sniegšanas kvalitāti: jūnijā – Jūrmalā un Jēkabpilī, bet jūlijā – Preiļos.

Lai klientiem nodrošinātu lielākas ērtības, Jūrmalā auto reģistrācija un tehniskā apskate ir pieejamas vienuviet – Lieļupes ielā 28a (iepriekš šeit bija tikai tehniskā apskate). Jaunais pakalpojumu centrs veidots pēc vienotā un jau daudzviet ierastā CSDD tipveida projekta. Proti, tajā ir gan vienota apmeklētāju apkalpošanas sistēma, kas palielina klientu apkalpošanas ātrumu un uzlabo pakalpojumu pieejamību, gan ir ievērots CSDD ēkām raksturīgais vizuālais izskats.

Objekts atbilst mūsdienu prasībām, ir racionāli un ērti ekspluatējams, videi draudzīgs un energoefektīvs. Apmeklētāju ērtībām pie ēkas izbūvēts ērts stāvlaukums – klienti var tajā novietot savus transportlīdzekļus un, saņemot apkalpošanas kārtas numuru, bez sarežģījumiem un atbilstoši automatiskajai rindu sistēmai sagaidīt un saņemt nepieciešamo pakalpojumu. Tāpat veikta apkārtnes sakārtošana un labiekārtošana. Ēka piemērota personām ar kustību traucējumiem.

Jēkabpils CSDD pilnveidota klientu apkalpošanas kārtība: vieglo automašīnu tehniskās apskates stacijā ierīkota automatiskā rindu sistēma, līdz ar to cilvēkiem ir ērtāka



Jaunais CSDD Jūrmalas pakalpojumu centrs

pakalpojuma saņemšana un atkrit drūzmēšanās „dzīvajā” rindā. Tagad pirms tehniskās apskates klients stāvlaukumā var ērti novietot automašīnu, doties uz kasi, tur veikt visas nepieciešamās darbības, kā arī saņemt apskates kārtas numuru, doties uz apskates laukumu un rindas gaitai sekot līdz uz tablo. Kad uz tablo „iedegas” numuriņš, klients ar savu auto var doties uz apskates līniju. Tādējādi apmeklētājiem Jēkabpilī nodrošinātas iespējas atbilstoši mūsdienīgiem klientu apkalpošanas principiem sagaidīt un saņemt tehniskās apskates pakalpojumus.

Savukārt Preiļu tehniskās apskates stacijā pēc

modernizācijas noslēguma darbosies automatiskā rindu sistēma, kas padarīs pakalpojuma saņemšanu ērtāku un klientiem vairs nebūs jādrūzmējas „dzīvajā” rindā.

Domājot par klientu ērtībām, CSDD rūpējas, lai apmeklētājiem visās CSDD nodaļās un apskates stacijās Latvijā tiktu nodrošinātas mūsdienīgas pakalpojumu saņemšanas iespējas un kvalitāte. Piemēram, šādas rindu sistēmas jau iepriekš darbojas Aizkrauklē, Alūksnē, Balvos, Dobelē, Gulbenē, Jēkabpilī, Jūrmalā, Krāslavā, Kuldīgā, Limbažos, Madonā, Rēzeknē, Rīgā, Siguldā, Talsos, Tukumā, Valkā un Ventspilī.

Centīsies atvieglot nokļūšanu uz mūzikas festivāliem

POSITIVUS

2015

Jūlijs Latvijā ir karstākais mūzikas festivālu laiks, un šogad divi lielākie pasākumi notiks 10.–11. jūlijā Liepājā (*LMT Summer Sound*) un 17.–19. jūlijā Salacgrīvā (*Positivus*). Tā kā šogad aktīvi remontdarbi notiek uz abām – Tallinas un Liepājas šosejām, ceļu būvnieki attiecīgajās nedēļas nogalēs sola maksimāli netraucētu nokļūšanu galamērķos vai iesaka apbraucamos ceļus.



Uz autoceļa Rīga–Liepāja (A9) Durbes un Grobiņas novados (no 163.28 līdz 185.80 km), kuros šobrīd notiek ļoti aktīvi būvdarbi, plānots līdz 10. jūlijam lielāko daļu asfaltēšanas darbus pabeigt. Pasākuma laikā šajā posmā luksoforu skaits tiks samazināts līdz minimumam, varētu darboties divi luksofori.

Savukārt posmos Jelgavas un Dobeles novados (no 24.40 līdz 38.18 km) un Tukuma un Dobeles novados (no 39.00 līdz 60.00 km) situāciju iepriekš prognozēt ir grūti, tomēr gaidāmas sarunas

ar būvniekiem. Iespējams, luksoforu skaits uz festivāla laiku tiks samazināts, par ko informācija tiks sniegta iespējami laicīgi. Kā alternatīvu minētajiem ceļu posmiem var izvēlēties apkārtnes caur Jelgavu un Kuldīgu. Uz autoceļa Rīga–Ainaži no Baltezers līdz Ādažiem (no 0.00 līdz 6.30 km) mūzikas festivāla *Positivus* laikā plānots iztikt bez lieliem darbiem vai luksoforu posmiem. Arī Salacgrīvas novadā (posmā no 81.27 līdz 87.10 km) nekādi būtiski satiksmes ierobežojumi šajā konkrētajā

nedēļas nogalē netiek plānoti un uz pasākuma laiku luksofori tiks noņemti.

Kas attiecas uz šosejas posmu no 89.40 līdz 101.36 km (arī Salacgrīvas novads, taču attieksies uz tiem, kas uz festivālu brauks pa A1 virzienā no Ainažiem), iztikt bez neviena luksofora diemžēl nebūs iespējams. Tiek prognozēts, ka festivāla laikā varētu būt 4 posmi, kuros šajā laikā būs noņemts asfalts.

Aicinām autovadītājus būt iecietīgiem un saprotošiem un iepilnnot papildu laiku ceļam.

DUSMĪGS, TOTIES DZĪVS!
NEĻAUJ BRAUKT REIBUMĀ!

CSDD, LATVIA, ERGO, Saldus

No paskaidrojumiem Ceļu policijai...

- Kad sapratu, ka nevarēšu izvairīties no sadursmes, iespiedu gāzi un ietricos citā mašīnā.
- Ārsts no ātrās palīdzības mani par piedzērušo pataisīja mākslīgi.
- Mums jau kursos mācīja, ka pirmais jānobrauc tas, kurš ir mazāk svarīgs.
- Es nekad nevienam līdz šim nebiju uzbraucis, tāpēc nezināju, kā to pareizi darīt.
- Piedzēries bija mans brālis, nevis es. Kā viņš tika pie stūres, es nezinu.
- Es domāju, ka lūka ir atvērta, bet kad izbāzu ārā galvu, izrādījās, ka nav.
- Pārmest man, ka esmu vainīgs, nu nekādi nevarēja, it īpaši, ja jūs būtu redzējuši tā cilvēka gīmi.
- Krustojumā dega te zaļa, te dzeltena, te sarkana gaisma – kurš gan tur var ko saprast.
- Es uzbraucu tam vīrietim, jo viņš neievēroja satiksmes noteikumus.
- Tur neviens nebija vainīgs, jo izrādījās, ka mēs abi esam dzēruši.
- Lai gan policists man šķita aizdomīgs, viņam neviens nekur nelika pūst.
- Eksperti šausmīgi sadusmojās, kad ieraudzīja manu priekšpusi...
- Es padevu auto atpakaļgaitā, ielauzu dārza žodziņu un iebrācu vasarnīcā. Ar auto es braucu jau piecus gadus, bet tādos brīžos joprojām nevaru atcerēties, kur tās bremzes īsti atrodas.
- Izbāzu roku pa logu ar nolūku pārbaudīt, no kuras puses pūš vējš. Bet ceļu policists nodomāja, ka rādu viņam vidējo pirkstu.
- Gribēju novilkēt žaketi, bet aizmirsu atsprādzēt drošības jostu. Josta mani sasēja un nelaida vaļā. Nācās neapstājoties braukt līdz Līvāniem, kur man beidzās benzīns un es lēnām apgāzu govi.

Kā 3 draugi Ceļgrauzi pieveica

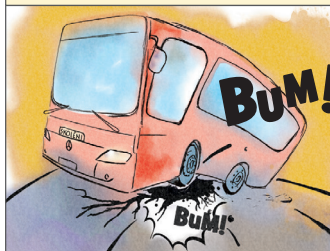
Komikss "Kā trīs draugi Ceļgrauzi pieveica" stāsta par to, kā satiekas Pele, Valcis jaunākais un Urbis un liek galvas kopā, lai tiktu galā ar neganto ceļu postītāju Ceļgrauzi.



Nelliju sauc par Peli ne jau košo dredu dēļ. Viņai vienmēr somā līdzī ir datora pele, un datorlietas viņa saprot labāk par visiem puikām.



Bet ceļš paliek arvien sliktāks, un Pelei šķiet, ka to kāds tišām bojā.



Kā rīts, tā jauna bedrite. Kā nedēļa, tā jauna bedre.

Pele jau no pirmās klases brauc uz skolu pa plato asfalta ceļu – vispirms viņu veda tētis, tagad – autobuss.



Kādu vakaru viņa nolēma izpētīt, kas ar ceļu notiek. Un tā viņa pirmo reizi sastapa Ceļgrauzi.



Ceļgrauzim nepatīk. Viņam nepatīk nekā. Viņam nepatīk, ka cilvēki brauc uz darbu. Un nepatīk, ka brauc no darba uz mājām.

Ceļgrauzim nepatīk, ka aug pilsētas, attīstās uzņēmumi, notiek festivāli.



Viņš to visu aizliegta. Bet Ceļgrauzi pie aizliegšanas neviens nelaiz, tāpēc viņš grauž ceļus.



Ceļgrauzis ir viltīgs. Vietām viņš skalo ceļmalu ar lietuvu ūdeni, līdz tā sāk brukt.



Un vēl viņš selekcionē īpašas pienešas, kas spēj izlauzties cauri visstiprākajam asfaltam.

Turpinājums nākamajā numurā...

Autobraucēju brīvdienų ceļvedis

JŪLIJS, 2015

23.–26. jūlijs
Sabilē, **Vīna svētki Sabilē**
Ieeja dienas pasākumos bezmaksas

Šlokenbeka, Milzkalne
Latvijas ceļu muzejs
Fotokonkursa „Manas ģimenes ceļš” izstāde
Ieeja muzejā bezmaksas

17.–19. jūlijs
Saulkrasti, **Saulkrastu pilsētas svētki.** Ieeja bezmaksas

20.–25. jūlijs
Saulkrastu novads, Minhauzena Unda. **Džeza festivāls „Saulkrasti Jazz Festival”.** Informācija par biļetēm: www.saulkrastijazz.lv

17.–19. jūlijs
Salacgrīva, **„Positivus” mūzikas festivāls.** Ieejas maksa no 35 EUR

31. jūlijs–2. augusts
Ventspilī, **Ventspils pilsētas svētki – 725**

16.–19. jūlijs
Kuldīgā, Kuldīgas pilsētas festivāls **„Dzīres Kuldīgā 2015”**
Papildu informācija: www.kuldiga.lv

10.–11. jūlijs
Liepājā, Mūzikas festivāls **„LMT Summer Sound”**
Divu dienu ieejas biļete: 28 EUR

11.–12. jūlijs. Visā Baltijas jūras un līča piekrastē **Jūras svētki un Zvejnieku svētki**

25. jūlijs
Jelgavā, plāvā pretī Jelgavas pilij. Grupas „Prāta vētras” koncerttūres **„7 soļi svaiga gaisa” atklāšanas koncerts**
Ieejas maksa: 25 EUR

5. jūlijs
Jelgavas novads, Elejas pagasts, Elejas muižas parks **Jelgavas novada svētki**
Ieeja bezmaksas

18. jūlijs–8. augusts
Cēsis, **Mākslas festivāls Cēsis 2015.** Informācija par biļetēm: www.cesufestivals.lv

31. jūlijs–2. augusts
Siguldas pilsdrupu estrāde **Siguldas Opermūzikas svētki**
Ieejas maksa no 20 EUR

6.–12. jūlijs
Rīgā, 11. Latvijas, **Skolu jaunatnes dziesmu un deju svētki.** Informācija par ieejas biļetēm: www.dziedundejo.lv

18. jūlijs
Daugavpils, Stadionā „Lokomotive”. **Grand Prix spīdvejā.** Ieejas maksa no 7 EUR

