



Jūlijs 2016

autoceļu kvalitāte



Viesturs Silenieks: Cilvēki Latvijā arvien vairāk izvēlas pārvietoties ar velosipēdu, taču autovadītāji un ceļu būvnieki velobraucējus joprojām uzskata par mazāk svarīgiem satiksmes dalībniekiem. Ērta un droša infrastruktūra daudzus stimulētu pārsēties uz riteņa.

[---> 4. lapa]

Lai samazinātu iespēju ļaunprātīgi izvairīties no muitas un citu nodokļu samaksas, izstrādāts stingrāks regulējums no ārvalstīm ievestu transportlīdzekļu reģistrācijai un tirdzniecībai.

[---> 7. lapa]

Lai stiprinātu reģionus, vajadzīgi labi ceļi

Ceļu būvniecības un rekonstrukcijas darbi šosezon norisinās visā Latvijā. Par to stāsta Valmieras, Liepājas, Vecpiebalgas un Ludzas pašvaldību vadītāji.



Uzraugot ceļu būvniecības kvalitāti, VAS „Latvijas Valsts ceļi” (LVC) šogad pirmajos piecos mēnešos veikusi 1183 dažādas autoceļu būvdarbos izmantojamo materiālu un izbūvētā seguma paraugu kvalitātes pārbaudes, testējot 354 paraugus.

[---> 2. lapa]



Jūnija naktī pāri Jūrmalas šosejai pie Babītes tika veikti gājēju un velosipēdistu tilta laiduma konstrukcijas montāžas darbi. To laikā uz 10 minūtēm tika apturēta satiksme.

[---> 3. lapa]



Īsumā

LVC intensīvi uzrauga ceļu būvniecības kvalitāti; šogad veikti gandrīz 1200 testi

VAS „Latvijas Valsts ceļi” (LVC) šogad pirmajos piecos mēnešos veikusi 1183 dažādas autoceļu būvdarbus izmantojamo materiālu un izbūvētā seguma paraugu kvalitātes pārbaudes, testējot 354 paraugus. Dažādi mērījumi veikti 1258 kilometros. LVC arī šogad veic viskozo un šķidro bitumenu, minerālmateriālu paraugu, karstā asfaltbetona maisījuma paraugu, kā arī bitumena emulsiju testēšanu. Ar lāzerprofilogrāfu mērīts seguma lidzenums 87,7 joslas/km. Autoceļu remontdarbu sezonā nepārtraukti notiek gan plānotās, gan neplānotās autoceļu objektu apsekošanas. Šogad veikti 140 testi 62 izurbtajiem asfaltbetona paraugiem. Savukārt kompleksās noslēguma pārbaudes pēc būvdarbu pabeigšanas tiek veiktas visos būvniecības objektos. Ja kvalitātes pārbaudes uzrāda neatbilstības prasībām, tiek lemts par līgumsodien, vai arī būvniekiem tiek uzdots labot neatbilstības. Neatbilstību labojumi notiek par būvnieku līdzekļiem. Visas kvalitātes pārbaudes veic LVC Autoceļu kompetences centra sertificēti speciālisti.

Uz Latvijas ceļiem saremontētas bedres 92 000 kvadrātmetru platībā

VAS „Latvijas autoceļu uzturētājs” (LAU) ir pabeidzis bedru masveida remontu uz valsts autoceļiem, kuriem ir noteikta otra augstākā - B uzturēšanas klase. Bedres saremontētas vairāk nekā 92 000 kvadrātmetru platībā. Bedru masveida remonts uz C un D uzturēšanas klases autoceļiem jāveic līdz 1. jūlijam. Bedres, kuras rodas no jauna, tiek remontētas visa gada garumā. Bedru remontam visplašāk izmanto šķembas un bitumena emulsijas tehnoloģiju. Šī ir piemērota metode autoceļu segumiem ar augstu bojājumu pakāpi. Savukārt karstā asfaltbetona tehnoloģiju galvenokārt izmanto, lai remontētu bedres uz relatīvi jauniem asfalta segumiem. Valsts autoceļi ir sadalīti dažādās uzturēšanas klasēs (A - augstākā uzturēšanas klase, B, C, D - zemākā uzturēšanas klase) un tiek uzturēti prioritārā secībā. Uzturēšanas klases ir noteiktas, ņemot vērā autoceļu klasifikāciju - valsts galvenie, reģionālie, vietējie autoceļi, kā arī transportlīdzekļu satiksmes intensitāti. Remontdarbu vietās tiek noteikti īslaicīgi satiksmes ierobežojumi. Lokāli tiek sašaurināta brauktuve un ierobežots braukšanas ātrums. LAU aicina autovadītājus ievērot ātruma ierobežojumus un distanci starp transportlīdzekļiem.

Uz valsts autoceļiem veidojas svīduma vietas

Ja vasarā gaisa temperatūra ilgstoši ir virs +30 grādiem, ceļa segums sakarst un atsevišķās vietās uz melnā seguma veidojas svīduma vietas - ceļš var būt slidens. Tas tādēļ, ka, ceļu segumam uzkarstot vairāk par +50 grādiem, melnā seguma sastāvā esošais bitumens kļūst mīksts un var sāk kust. VAS „Latvijas autoceļu uzturētājs” svīdumu vietas vienmērīgi nokaisa ar smilti vai sīkām šķembām, tādējādi uzlabojot transporta riteņu un asfalta seguma virsmas saķeri. Pēc nepieciešamības darbs tiek veikts vairākkārt. Svīduma vietas visbiežāk novērojamas uz šādiem autoceļu posmiem: Rīga-Sigulda-Igaunijas robeža (Veclaicene) (A2) 0 km-3,7 km; 26,63 km-46,10 km; 85 km-94,20 km; Smiltene-Gulbene (P27) 39,3 km-45,50 km; Valmiera-Cēsis-Drabeši (P20) 27,50 km-28,30 km; Rīgas HES-Jaunjelgava (P85) 26,9 km-31,70 km; Inciems-Sigulda-Ķegums (P8) 73,11 km-74,41 km; Inčukalna-Ropaži-Ikšķīle (P10) 26,13 km-40,58 km; Dobeles-Bauska (P103) 35,300 km-35,847 km. Aicinām par svīduma vietām uz valsts autoceļiem informēt Satiksmes informācijas centru, zvanot uz diennakts bezmaksas informatīvo tālruni 8000 5555.

LAU iegādāsies jaunus sniega tīrītājus par 2,17 milj. eiro

VAS „Latvijas autoceļu uzturētājs” (LAU) atklātā konkursā par sniega tīrītāju - pašizgājēju iegādi par uzvarētāju atzinis kravas automašīnu MAN dileri SIA „Avar Auto”, kas LAU piegādās 11 MAN markas kravas automašīnas ar ziemas dienesta aprīkojumu par kopējo līgumsummu - 1,79 milj. eiro. Jaunas tehnikas iegāde ir nepieciešama, lai turpinātu atjaunot tehnikas parku. Ar jaunajām automašīnām vienlaikus varēs veikt vairākus autoceļu uzturēšanas darbus. „Avar Auto” piegādās deviņus trīsasu sniega tīrītājus - pašizgājējus. Ar dizeldzeļvielas dzinējiem aprīkotajiem kravas automašīnām vienlaikus būs iespējams strādāt gan ar priekšējo, gan sānu sniega tīrīšanas lāpstām un kaisītāju, spēkratam pārvietojoties ar vismaz 50 km/h darba ātrumu. Automobiļu papildaprīkojumā tiks iekļauts trīspusējs pašizgājējs ar vismaz 13 kubikmetru tilpumu. „Avar Auto” piegādās arī vienu trīsasu sniega tīrītāju ar divām dzenošajām asīm, kas aprīkots ar āķa tipa platformas maiņas sistēmu un vienu divas kravas automašīnas ar abām dzenošajām asīm un trīspusēju pašizgājēju. Iepirkumu komisija „Avar Auto” piedāvājumu atzinusi par saimnieciski izdevīgāko. Kravas spēkratu iegāde tiks realizēta finanšu līzīngā. Piegāde tiks nodrošināta 22 nedēļu laikā no līguma noslēgšanas brīža.

Viedoklis

Lauvas tiesa remontu arī šogad notiek uz lielajām valsts nozīmes šosejām



Biedrības „Latvijas Ceļu būvētājs” izpilddirektors Zigmārs Brunavs

Vērtējot jauno ceļu remontu sezonu, vispirms kā pozitīvs fakts jāatzīmē, ka nu jau darbi notiek pilnā sparā. Diemžēl darvas karote lielajā medus mucā tomēr ir ielieta - šī sezona, kā ierasts, ir sākusies ar aizkavēšanos, jo daudzi līgumi netika noslēgti laikā. Zaudēts vērtīgais būvniecības sezonas laiks, bet kavēšanās iemesli meklējami valsts un ierēdņu pusē.

Lauvas tiesa remontu arī šogad notiek uz lielajām valsts nozīmes šosejām, kā rezultātā sezonas beigās šīs kategorijas ceļu, kas ir labā stāvoklī, procents palielināsies. Paldies par finansējumu jāsaka Eiropas

Savienībai. Taču ir arī laiks zvānīt trauksmes zvanu par to, kas notiks pēc 2018. gada, kad Eiropas fondu līdzekļu straumīte sāks izsīkt.

Tajā pašā laikā nekādi būtiski uzlabojumi neskars zemākas kategorijas ceļus un tiltus, kas vismaz tuvākajā laikā nopietnas investīcijas nesagaidīs. Piemēram, tie tilti, kas iekļauti kritiskā stāvoklī esošo sarakstā, patlaban nav atrodamā nevienā programmā, un sākums remontiem nav redzams.

Diemžēl neizskatās, ka arī pēc satiksmes ministra iniciatīvas izveidotā ekspertu darba grupa autoceļu finansēšanas modeļa sakārtošanai spēs piedāvāt iedarbīgus risinājumus. Vismaz pagaidām jebkuru ambiciozāku tās priekšlikumu nogriež Finanšu ministrijas ierēdņi ar pamatojumu, ka naudas nav un likumi un Ministru kabineta noteikumi nav maināmi. Diemžēl arī Finanšu ministrijā nezina, kā ceļus salabot bez naudas. Skumjā ziņa, ka šāda nostāja spiež meklēt risinājumus, kuru finansēšanai ceļu lietotājiem var tikt uzlikti papildu maksājumi.

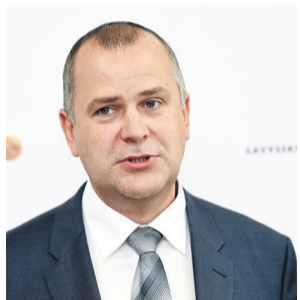
Izvēlies sev tuvāko staciju



Reģionu attīstībai nepieciešami sakārtoti ceļi

Ceļu būvniecības un rekonstrukcijas darbi norisinās visā Latvijā. Daudzi posmi remontdarbus gaidīja jau sen, citos tiek veikta periodiskā virsmas atjaunošana. Ikvienas pašvaldības iedzīvotāji gaida savu ceļu remontu, un ikvienam pašvaldības vadītājam, tiekoties ar Satiksmes ministrijas vai VAS Latvijas Valsts ceļi amatpersonām, saruna pirmkārt ir par ceļu remontdarbu plāniem.

i Vidzemē lielākie darbi norisināsies uz valsts galvenā autoceļa Inčukalns – Valmiera – Igaunijas robeža (Valka) (A3) gandrīz 20 kilometru garā posmā no Rubenes līdz Valmieras apvedceļam ieskaitot un turpināsies līdz Mellupes kalniem (60,2.km - 79,45.km). Ceļa pārbūves ietvaros tiks veikta segas pastiprināšana līdz pat zemākajam - drenējošajam ceļa slānim. Kopējās šī projekta izmaksas ir 19,536 milj. eiro (ar PVN). Būvdarbus veic SIA "Binders". Visu projektu plānots pabeigt nākamgad.



Valmieras domes priekšsēdētājs Jānis Baiks:

Autoceļa A3 Inčukalns – Valmiera – Igaunijas robeža (Valka) rekonstrukcija bija nepieciešama, jo ik dienu šo posmu mēro tūkstošiem autobraucēju. Nemot vērā autoceļa noslodzi, tam ir jābūt drošam, lai autobraucējiem, esot ceļā, nav jādomā par brauktuves stāvokli, bet visu uzmanību var veltīt automašīnas vadīšanai. Autoceļa rekonstrukcija ir ļoti nozīmīga Valmieras un reģiona uzņēmējiem, jo tas uzlabos transporta un loģistikas pakalpojumu kvalitāti.

Lai gan šobrīd iedzīvotājiem jāsaskaras ar neērtībām un ierastajam braucienam jāatvēr vairāk laika, aicinu autobraucējus būt pacietīgiem un tolerantiem, jo pēc rekonstrukcijas darbu noslēgšanās braukšana pa atjaunoto autoceļa posmu būs komfortablāka un drošāka.

SIA "Binders" valdes loceklis Aigars Sēja:

Šogad "Binders" veic dažādu objektu būvniecību gan pēc apjoma, gan darbu veida – ceļu segas periodisko atjaunošanu, ceļu, ielu rekonstrukciju un pat rallijkrosa trases būvniecību. Runājot par tehnoloģiskiem jaunievedumiem, īpaši jāizceļ ir projekts "Ceļu satiksmes drošības direkcijas" (CSDD) Biķernieku kompleksajā sporta bāzē, kur līdz jūlija vidum taps jauna rallijkrosa trase. Jūnija sākumā objektā tika veikta specifiskas tehnoloģijas testēšana rallijkrosa trases "netīrā seguma"

(minerālmateriāla maisījums ar cementu) ieklāšanai. Līdzīgi segumi Latvijā ir iestrādāti, bet tie vairāk līdzinās valčbetona un vājbetona segumiem. Līdz ar to "Binders" ir pirmais, kas Latvijā īsteno Starptautiskās Automašīnu federācijas (FIA) prasībām atbilstošas trases būvniecību.

Valsts galvenā autoceļa Krievijas robeža (Grebņeva) – Rēzekne – Daugavpils – Lietuvas robeža (Medumi) (A13) posma (156,40 – 163,05) rekonstrukcija īpaši izceļas ar apjomīgajiem zemes darbiem, jo ceļa pārbūves laikā nepieciešams izbūvēt un atkūdrost apvedceļus. Izvēstās zemes un ievestā materiāla (smilts, šķembas, grunts) kopējais daudzums ir aptuveni 800 000 m³, bet atkūdrošanas apjoms – aptuveni 120 000 m³. Šogad tiek turpināta arī pagājušajā gadā iesāktā prakse ceļu rekonstrukcijā pielietot reciklēšanas metodi, ko projektos paredz "Latvijas Valsts ceļi". Gada laikā reciklēšana izmantota jau četru valsts galveno autoceļu posmu remontdarbos.

Nozīmīgi ir arī Mālkalnes prospekta pārbūves darbi Ogrē, kur visa ceļa garumā "Binders" veic ne tikai jaunās ceļa konstrukcijas izbūvi, bet arī apakšzemes komunikāciju būvniecību – top jauns ūdensvads, sadzīves un lietus ūdens kanalizācija, siltumtrase, kā arī elektroapgādes un vājstrāvas kabeļu sistēma.

VAS "Latvijas Valsts ceļi" vienmēr ir bijušas stingras kvalitātes pārbaudes, kvalitātes kritēriji ir iestrādāti jau projektā. Bez pasūtītāja pārbaudēm ir arī mūsu pašu testi – kā zināms, mums ir sertificēta ceļu būvmateriālu testēšanas laboratorija, tāpēc "Binders" speciālisti veic ne tikai jau izbūvēta asfalta testēšanu, bet tiek pārbaudīti arī izejmateriāli. Regulāri veicam kvalitātes pārbaudes gan būvdarbu laikā, gan garantijas perioda ietvaros."



i Vidzemē šovasar noslēgsies arī darbs pie pērn sāktā reģionālā autoceļa Cēsis – Vecpiebalga – Madona (P30) posma no Kleķeriem līdz Brežģu kalnam (24,6.km-38.km) (13,4 km) pilnas seguma rekonstrukcijas (ar ERAF līdzfinansējumu). Jau pērn tika izbūvēts jauns tilts pār Gauju un atjaunots ceļa pārvads pār bijušo dzelzceļa līniju. Kopējās projekta izmaksas ir 11,358 milj. eiro (ar PVN), darbus veic SIA "8 CBR". Šogad sācies darbs arī uz šī paša ceļa nākamā, 11 kilometru garā posma no Brežģu kalna līdz Vecpiebalgai. Arī tur tiks veikta pilnīga segas nomaiņa. Savukārt ceļa daļā, kas šķērso pilsētu, tiks veikta arī gājēju ietju un veloceļa izbūve, tiks sakārtots stāvlaukums. Arī šo posmu būvēs SIA "CBR", darbus plānots pabeigt nākamgad. Kopējā līguma summa ir 8,844 milj. eiro (ar PVN).



Vecpiebalgas novada domes priekšsēdētāja Ella Fridvalde-Andersona:

Pašvaldība atzinīgi vērtē autoceļa P30 būvniecību. 2013. gadā šis ceļa posms bija kritiskā stāvoklī un Vecpiebalgas novada pašvaldība pieprasīja Latvijas Republikas Ministru kabinetam izsludināt ārkārtējo situāciju novada administratīvās teritorijas daļā valsts autoceļa Cēsis – Vecpiebalga – Madona P30 posmā sakarā ar valsts kritiskās infrastruktūras apdraudējumu, kas būtiski apdraud sabiedrības un saimnieciskās darbības drošību, cilvēku veselību un dzīvību, kā arī pieprasīja valdībai, izsludinot ārkārtējo situāciju, uzlikt attiecīgajām valsts pārvaldes institūcijām pienākumus nekavējoties valsts autoceļa Cēsis-Vecpiebalga-Madona P30 asfaltbetona seguma atjaunošanas nodrošināšanai.

Valsts autoceļš Cēsis – Vecpiebalga – Madona P30 ir būtisks svarīgu sabiedrības funkciju īstenošanai, cilvēku veselības, ekonomiskās un

sociālās labklājības nodrošināšanai, kā arī valsts un pašvaldības funkciju īstenošanai un Vidzemes reģiona attīstībai.

Objekta būvnieki "8 CBR" atzīst, ka rekonstruēto autoceļa posmu Cēsis-Vecpiebalga-Madona P30 (24.6-38.km) var uzskatīt par nozīmīgu un svarīgu Vidzemes ceļu tīkla sakārtošanas projektu.

No tehnoloģijas viedokļa objekts vērtējams kā vidēji sarežģīts. Tas tika sadalīts 800 metru garos posmos, vairākos no tiem tika veikta grunts apmaiņa. Būvniecības sākumposmā tehnoloģiski bija nepieciešams paplašināt zemes klātnes virsmu uzbēruma izbūvei, veidojot pakāpienus. Autoceļa būvniecībai izmantoti Latvijas atradņu un karjeru minerālmateriāli.

Satiksmes kustības regulēšanai tika izmantoti satiksmes regulēšanas luksofori, un uzņēmums saka paldies visiem satiksmes dalībniekiem par sapratni, sadzīvojot ar tām neērtībām, kuras radās šķērsojot ierobežotos ceļa posmus.

"Būvdarbu un pielietojamo materiālu kvalitāte būvniecības procesā tika pastiprināti kontrolēta, veicot mērījumus un pārbaudes biežāk, nekā tika paredzēts projektā.

Diemžēl būvniecības procesā neiztikām bez starpgadījumiem, kas saistīti ar degvielas un būvniecības elementu zādībām objektā, radot materiālos zaudējumus." Turpinājums 6. lapaspusē.

Fotoziņa

Gājēju un velosipēdistu tilta laiduma montāža naktī

Jūnija naktī pāri Jūrmalas šosejai pie Babītes tika veikti gājēju un velosipēdistu tilta laiduma konstrukcijas montāžas darbi. To laikā uz 10 minūtēm tika apturēta satiksme.



Pēc VAS Latvijas Valsts ceļi (LVC) pasūtījuma gājējiem un velosipēdistiem šogad tiks izbūvēts tilts pāri Jūrmalas šosejai (a/c Rīga – Ventspils (A10)). Tas savienos divas apdzīvotas vietas Pierīgā – Babīti un Priēzciemu.



Jaunais tilts ļaus satiksmes dalībniekiem ērti un droši pārvietoties pāri vairāku joslu autoceļam. Šajā posmā satiksmes intensitāte ir 40 000 automašīnu dienaktī.



Pāri Ventspils šosejai (A10) Babītes pagasta teritorijā (14,82.km, pirms nobrauktuvēm uz Rīgas apvedceļu A5) uzceltā tilta garums būs 78,24 metri un platums 3,62 metri.



Tilta laiduma konstrukciju veido trīslaiduma tērauda kopne, kas ir balstīta ar tērauda vanšu palīdzību. Tilts balstās uz 18 balstiem, un tā pamatus veido 52 urbpāļi. Gājēju tilta vantis būs veidots no tērauda stieņiem, tilta margu konstrukcijās paredzēts apgaismojums.



Uz abām pusēm no gājēju tilta tiks izbūvētas dzelzsbetona rampas, bet autoceļa sadalošajās joslās – 50 metrus uz katru pusi – tiks izbūvēts žogs. Darbu plānots pabeigt līdz augustam. Būvdarbus veic pilnsabiedrība "LNK Industries Group", būvuzraudzību – akciju sabiedrība "Ceļu inženieri", būvprojekta autors ir SIA "Projekts 3". Tilta būvdarbu līgumcena ir 1 059 959.99 eiro (ar PVN).

Viesturs Silenieks: velobraucēji ir pilnvērtīgi satiksmes dalībnieki



Cilvēki Latvijā arvien vairāk izvēlas pārvietoties ar velosipēdu, taču autovadītāji un ceļu būvnieki velobraucējus bieži uzskata par mazāk svarīgiem satiksmes dalībniekiem. Ērta un droša infrastruktūra vēl vairāk stimulētu cilvēkus pārsēsties uz riteņa, samazinot satiksmes sastrēgumus, uzlabojot sabiedrības kopējo veselību un radot pievilcīgāku pilsētvidi. Par to sarunā stāsta Latvijas Riteņbraucēju apvienības valdes priekšsēdētājs Viesturs Silenieks.

Vai Latvijā ir slikti ceļi?

Atkarīgs, ar ko mēs salīdzinām – ar Vāciju, Igauniju, Krieviju. Vai ar to, kāds ceļš bija agrāk. Piemēram, VAS "Latvijas valsts meži" ceļi ir pārāk labi tai funkcijai, kas tiem jāveic. Tie ir ideāli zemes ceļi, bet vai es gribētu zemes Liepājas šoseju?

Latvijā ceļi nav slikti. Ceļš savieno galamērķus, bet tie galamērķi mums mainās, turklāt tos maina nevis Satiksmes, bet citas ministrijas. Agrāk visa infrastruktūra, pakalpojumi bija plānoti uz 26 rajoniem. Pēc pašvaldību reformas galvenais rajona centrs nu ir citā pagastā. Caur šo prizmu mainās ceļa funkcionalitāte, un ceļi bieži nespēj tikt līdz pieprasījumam. Ceļu tīkls, pārvaldība neaug līdzī laikam, tā stagnē.

Ceļi ir milzīga būve, un vajag daudz laika un naudas, lai mainītu ceļu tīklu, nevaram tā vienkārši vienu aizvērt, citu pārceļt. Latvijā nav kopējā redzējuma par ceļu tīklu un ir mazdūšība – to atzīt. Tas ir līdzīgi kā pateikt, ka mēs nevaram atļauties mazās slimnīcas vai mazās skolas. Politiskā un ekonomiskā loģika nonāk pretrunās. Politiskā loģika: man vēlētājam ir jāapsola un rīt jāizdara. Ekonomiskā loģika: vajadzīgs ilgtermiņa redzējums. Bet ilgtermiņam pa vidu būs vēl trīs vēlēšanas, tāpēc jāsaka, ka rīt būs. Mūsu politika nav pieradusi domāt ilgtermiņā, nav pie tā pieradinājusi arī cilvēkus. Vajadzīgs ilgtermiņa redzējums, plāns un argumentācija – kāpēc tā būs.

Esat izteicies, ka Latvijas ceļiem ir vajadzīga "diēta". Pastāstīsi sīkāk, ko tā nozīmē?

Infrastrukturai ir jānodrošina tās pamata mērķis. Vienalga, vai tas ir ceļš, datu pārraide vai kanalizācija. Jautājums ir, vai šī infrastruktūra ir jāierīko ar rezervi un pārpalikumu. Uztaisīt šauru maģistrālo cauruļvadu un pēc gada pateikt – blakus būvē jaunu ciematu vai rūpnīcu, tagad vajag platāku, protams, nav labas plānošanas piemērs. Runājot par ceļiem ir skaidrs – iedzīvotāju Latvijā vairāk nebūs, drīzāk ies mazuļi. Ko darām? Turpinām atjaunot ceļus visā to platumā? Turpinām kaisīt un greiderēt visā platumā? Ceļus slēgt nevar, taču būtu jāsaņem tos sistemātiski sašaurināt. Tas jādara tā, lai

ceļi spēj pildīt savu funkciju. Šaurāki ceļi nozīmē ne tikai ekonomiju uz būvniecības un uzturēšanas rēķina, bet arī lielāku drošību. Jo šaurāks ceļš, jo cilvēki brauc uzmanīgāk, prātīgāk, saspringtāk. Viņiem nav iespējas, piemēram, raskstīt izsiņas. Manā izpratnē tas ir vienīgais risinājums, kā efektīvi rīkoties ar valsts ceļu tīklu Latvijā.

Vai tas ir reāli ieviešams?

Es domāju, ir. Īstermiņā tas maksā dārgi. Ja kādam ceļam plānots atjaunot tikai virskārtu, tad pie šāda scenārija to vajadzēs vēl arī sašaurināt. Jāpārrok grāvji un jāveic citi darbi. Tās ir lielas izmaksas, bet, pārēķinot septiņu gadu griezumā, kad atkal jāatjauno ceļa virskārta, – uz ietaupījumiem kvadrātmetriem tas atmaksāsies.

Ja filozofija ir – piesārņotājs maksā –, tad nav svarīgi, ar ko tu piesārņo. Šī nauda varētu aiziet Ceļu fondā.

Kam būtu jāpieņem lēmums virzīties uz šo "ceļu diētu"?

Tam jābūt politiskam uzstādījumam, kas balstītos aprēķinos par to, cik gados tas atmaksāsies. Mūsu nelaime ir tā, ka aprēķini parasti tiek veikti viena gada griezumā. Piemēram par sāls kaisīšanu. Es neesmu redzējis nevienu aprēķinu, piemēram, par metāla koroziju – nedz no Latvijas Valsts ceļiem, nedz no Latvenergo, vai, piemēram, no "ātrajiem". Tie, kas pilsētā strādā puspagrabos un slimo ar astmu, to sāli jūt, no tās cieš viņu veselība. Ja sasummētu pilnīgi visas tautsaimniecības nozares, visu, ko ietekmē sāls, tad būtu dati, ka, piemēram, elektrības skapis vai tiltu margas sarūsē piecreiz ātrāk.

Biežākais iemesls, kāpēc cilvēks brauc ar riteni, – tas ir ērtāk.

Vai kaut kur pasaulē tiek praktizēta "ceļu diēta"?

Jā, taču tas izpaužas ne tikai ceļa sašaurināšanā, bet arī citos aspektos – ceļu lietotāju skaita samazināšanā. Tiek veikti aprēķini, kāds ceļš ir vajadzīgs, lai nodrošinātu attiecīgu transporta plūsmu. Oslo, Norvēģijā ir labs piemērs. Tur ir vairāki automašīnu lietotāju klubi, kuram cilvēks maksā mēneša maksu un, konstatējot, kur atrodas tuvākā mašīna, pats kļūst par tās šoferi. Vienā šādā klubā ir 3000 mašīnas uz 45 tūkst. lietotāju. Viena mašīna uz 15 lietotājiem. Ja mēs paskatāmies CSDD datus, tad mums apskati ir izgājuši 730 tūkst. mašīnu. Rēķinot uz nepilniem diviem miljoniem iedzīvotāju – mašīna ir katram trešajam, ieskaitot zaidaini, invalīdu un pensionāru.

Lieta tāda, ka Latvijā mašīna joprojām ir statusa lieta. Līdz norvēģu limenim vēl neesam izauguši. Tāpēc arī vērojama ņirgšanās par riteņbraucējiem – tas, kas brauc

ar riteni, ir nabags. Tiem kas tā uzskata, mašīna ir vajadzīga, lai aizbrauktu 100 metrus. Un šie paši cilvēki tad lamājas uz valsti, ka viņam nav, kur to mašīnu nolikt, lamājas uz sastrēgumiem. Bet viņš jau pats arī rada sastrēgumus. Mašīnas nerada sastrēgumus, sastrēgumus ar savu rīcību rada cilvēki mašīnās.

Ir jādodomā kompleksi. Ja samazina mašīnu skaitu, veicina sabiedrisko transportu, iešanu kājām, velobraukšanu, tad ceļi var būt šaurāki. Tas pats attiecas uz sabiedrisko transportu. Dažviet Latvijā, kur jānodrošina sabiedriskais transports kā pakalpojums, lai cilvēki nebūtu izolēti no pasaules, autobusa parka uzturēšana (šoferi, viņu atvaļinājumi, slimošana, utt.) ir dārgāka nekā izmaksas, ko veido klientam pretī aizsūtīts taksometrs. Bet, piemēram, Vācijā tā arī dara – uz mazajiem ciematiem sūta taksi.

Un ko jūs domājat par īpašo fondu ceļu uzturēšanai un remontdarbiem?

Esmu pārliecināts, ka ir jāmaina sistēma, pēc kuras mēs rēķinām atdevi no ceļiem un to, kam, kas pienākas. Stāsts ir par to, kā satiksmes var visu nogalināt, bet var arī attīstīt un veicināt. Mums ir jāmaina domāšana par to, kas ir satiksme. Šobrīd uzsvārs ir uz automašīnām. Taču satiksme ir visi, kas pārvietojas publiskajā telpā pa publiskajiem ceļiem – gājēji, velobraucēji, autovadītāji un sabiedriskais transports. Līdz ar to es varētu atbalstīt Ceļu fondu, bet ne Autoceļu fondu. Tās ir dažādas lietas – vai mēs atbalstām automašīnu braukšanu vai ceļu uzlabošanu.

Jebkurā gadījumā rodas jautājums – kur ņemt naudu. Ja tas ir valsts budžets – kā budžetā dabūt vairāk naudas. Es atbalstu pieeju – piesārņotājs maksā. Ja tu kaut ko "kūpini", ir jāmaksā. Ja tu piesārņo dabu, par to pienākas nosacīts sods atbilstošu nodokļu veidā. Kurš maksā par izplūdes gāzēm, ko cilvēki ar mašīnu piekūpina? Neviens! Un ne tikai mašīnu – nevajag par vainīgajiem padarīt tikai automašīnas. Loģiski būtu ikvienam pielikt 1-2-3 centus pie maksas par degvielu. Jo cilvēks, kas brauc ar motorlīdzību, arī kūpina. Un tas, kurš zāli pļauj ar pļaujmašīnu, arī kūpina. Ja filozofija ir – piesārņotājs maksā –, tad nav svarīgi, ar ko tu piesārņo. Šī nauda varētu aiziet Ceļu fondā. Bet manā izpratnē pie ceļiem pieskaitāmi arī ūdens ceļi. Satiksmes ministrija ir atbildīga arī par navigāciju ūdeņos. Iekšzemes ūdeņi ir pašvaldību pārraudzībā, bet pareizāk būtu, ka to darītu Jūras administrācija. Lai būtu viens redzējums. To vajadzētu uzlikt kā sistēmu Jūras administrācijai, un arī pašvaldībā būtu kāds atbildīgais. Lai pašvaldība liek zīmes, bet tad arī šim mērķim no laivām, kas piesārņo vidi ar saviem dzinējiem, būtu jāiekasē nauda.

Jūs un velosipēds, šķiet, esat nešķirami. Kā jūs nonācāt līdz šim transportlīdzeklim?

Sākumā pilnīgi visiem velosipēds ir izklaide. Mazs bērns nebrauc ar transportlīdzekli, viņš dodas pabraukāties. Es skolas laikā dzīvoju centrā, bet

maniem vecākiem bija bail, ka es braukšu uz skolu ar velosipēdu. Tolaik neviens ikdienā ar velosipēdu nebraukāja, nebija, kur tos atstāt. Ar riteni uz skolu sāku braukt 12. klasē. Taču aktīvā velobraukšana sākas ar velotūrismu: 90. gados mēs, dabas draugi un velofani, brīvdienās braucām ar velosipēdiem pa Baltijas valstīm, veidojām maršrutus. 90. gadu beigās jau organizēju veloceļojumus arī uz Eiropu. Redzējām, kāda infrastruktūra ierikota ikdienas braucējiem, kāda – velotūristiem. Jau toreiz sapratu, ka jebkuru pilsētu visērtāk apskatīt, braucot ar riteni, jo kājām nepietiek spēka. Tas kļūst arī loģiski un racionāli. Un vēlāk es sāku braukt ar riteni katru dienu, arī ziemā. Toreiz visi, kas ziemā brauca pa pilsētu, atpazina viens otru seju.

Aptuveni 1997. gadā par veloinfrastruktūru mēs sākām runāt ar Rīgas domi, bet viņu jautājums bija – kam tas vajadzīgs, jo neviens ar riteni nebrauca. Vajadzēja panākt, lai cilvēki visu gadu brauc ar velosipēdiem. Tā radās *Velokurjers* – tagad tas ir trešais lielākais eksprespasts Latvijā. Šis ir labs pierādījums, ka velobraukšana nav tikai pedāļu mišana – tas var būt arī konkurētspējīgs pakalpojums, bizness.

Kas Latvijas velobraucējus motivē braukt ikdienā?

Biežākais iemesls, kāpēc cilvēks brauc ar riteni, – tas ir ērtāk. Nav nepieciešams gaidīt, ar kādu rēķināties. Braucot ar sabiedrisko transportu, jāpakārto dzīve tam, cik tas atiet. Ar automašīnu it kā ir iespējams braukt, kad vajag vai kad gribi, taču nav iespējams prognozēt – cik nonāksi galā, un parasti cilvēki rēķinās ar 15-20 papildu minūtēm. Ar velosipēdu tā nav – neatkarīgi no sastrēgumiem un citiem iemesliem – cik tu izplāno, tikos arī būsi. Pilnīgi nekādu problēmu nav, kur velosipēdu atstāt. Ir tā brīvības sajūta – pats vari valdīt pār savu laiku, nevis tevi ietekmē citi. Otrajā vietā ir ātrums. Ja jābrauc, piemēram, no Bolderājas uz Rīgas centru, pieļauju, ka ātrāk būs ar automašīnu vai sabiedrisko transportu, bet, ja centrā jābūt trijās vai piecās vietās, tad dienas griezumā ritenis kļūst loģiskāka izvēle.

Tam seko izmaksas – braukt ar velosipēdu ir lētāk. Turpat līdzās ir arī zināms veselības aspekts. Taču pamata iemesli ir mobilitāte un ātrums.

Šaurāki ceļi nozīmē ne tikai ekonomiju uz būvniecības un uzturēšanas rēķina, bet arī lielāku drošību.

Kas ir e-mobilitāte?

E-mobilitāte ir pārvietošanās, izmantojot elektrību, – ar velosipēdu, *segveju*, elektrisko mopēdu, elektrisko automašīnu. Arī ar tramvaju vai elektrisko vilcienu. Es agrāk pret e-mobilitāti biju diezgan skeptisks. Tad es papētīju citu valstu pieredzi, to pašu Oslo. Mēs Latvijā tērējam lielu naudu importam. Mēs kā valsts



VAS "Latvijas Valsts ceļi" valdes priekšsēdētājs Jānis Lange, Viesturs Silenieks, ceļu projektētāji un lietotāji iepazīstas ar Rīgas veloinfrastruktūru

importējam vienu miljardu tonnu litru degvielas produktu gadā. Tas ir milzīgs apjoms, un visa šī nauda aiziet ārpus valsts. Automašīnas un to detaļas mēs importējam 500 milj. eiro apjomā. Ko darīt, lai vairāk naudas paliktu Latvijā?

Skaidrs, ka naftu Latvijā mēs neatradīsim. Vai mašīnas darbināt ar malku? Viens no risinājumiem ir elektrība. Mēs jau šobrīd ražojam 30% no patērētās elektrības, bet varam vēl vairāk. Varam visu noklāt ar saules baterijām, varam izmantot vēju, varam runāt par citiem HES un koģenerācijas stacijām. Arī ātruma ziņā no naftas ieguves brīža līdz ielešanai bākā paiet ilgs laiks. Elektrības gadījumā tās ir pāris sekundes. Turklāt nevienā naftas iegūšanas vai pārstrādes procesa tuvumā cilvēks negrib dzīvot. Vai kāds grib dzīvot pie naftas urbuma? Nē! Pie cauruļvada, naftas pārstrādes rūpnīcas, dzelzceļa, pa kuru transportē naftas produktus, pie benzintanka? Nē! Tas ir dārgs, garš, smirdīgs un cilvēkiem bīstams, nevēlams process. Taču nevienam nesatrauc, ka zem kājām iet elektrības kabelis vai visur apkārt ir elektrība. Tad kur ir loģika lietot naftu? Elektrība ir veids, kā atstāt naudu Latvijā. Tāpēc e-mobilīte ir pareizais virziens. Taču e-mobilīte nesaglabā satiksmi. Nav atšķirības, vai pa ceļu brauc benzīna mašīna vai elektromobilis. Gaiss vairs tik ļoti nesmird, kļūst mazliet klusāks, tomēr mašīnu mazāk nekļūst, sastrēgumu mazāk nepaliek. Elektriskos velosipēdus mēs teorētiski varēt arī ražot. Liepājā jau ražo "Blue Shock Bike" velosipēdus.

Latvijā mašīna joprojām ir statusa lieta. Līdz norvēģu līmenim vēl neesam izauguši. Tāpēc arī vērojama ņirgāšanās par ritenbraucējiem – tas, kas brauc ar riteni, ir nabags.

Kuri sabiedrībai kopumā ir izdevīgāki – autobraucēji vai velobraucēji?

Jebkurš pārvietošanās veids nozīmē izmaksas. Lai

ledzīvotāju Latvijā vairāk nebūs, drīzāk ies mazumā. Ko darām? Turpinām atjaunot ceļus visā to platumā? Turpinām kaisīt un greiderēt visā platumā?

ietu kājām, vajag kaut ko apēst, vajag kurpes un taciņu. Cik platu ceļu vajag, lai no savām mājām es varētu aiziet līdz darbam, ciemos, uz krogu? Un cik ilgi šis ceļš kalpos? Plus vēl pašsaprotamas lietas – Latvijā vislielākā mirstība ir mazkustīga dzīvesveida dēļ. Sēdošais dzīvesveids situāciju padara vēl sliktāku. Iešana kājām nozīmē, ka cilvēks ir veselīgāks, mazāk slimo, līdz ar to ietaupa veselības budžetu. Ar riteni stāsts ir līdzīgs, tikai vajadzīgs velosipēds un nedaudz vairāk infrastruktūras. Vai ritenis rada sastrēgumus? Nē! Piemēram, pie tās milzīgās cilvēku masas, kas ir lielveikalos, centrāltirgū – mēs neesam redzējuši, ka cilvēku saskriešanās dēļ būtu liķu kaudzes. Cilvēkiem nevajag luksoru vai satiksmes vadības centrus – visu to milzīgo uzblīdušo sistēmu, par kuru jāmaksā. Ritenbraucēji un gājēji spēj pašorganizēties. Turpretī mašīnas nē. Ja pārējam tālāk pie mašīnām, tad tām vajag visu šo dārgo infrastruktūru, un mašīnas stimulē sēdošo dzīvesveidu. Turklāt lielākais cilvēku skaits ar mašīnām pārvietojas pilsētās, jeb apdzīvotajās vietās. Tas ieguldījums, kuru jāveic par publisko naudu (pašvaldības vai valsts budžets), ir daudzkārt lielāks nekā autotransporta īpašnieki maksā no savas kabatas. Ja ceļiem (valsts un pašvaldību) ir vajadzīgi 9 miljardi, tad sadalām šo summu uz 730 tūkstošiem tehnisko apskati izgājušo automašīnu, un, piemēram, uz septiņiem gadiem (tāds ir vidējais ceļa virskārtas mūžs). Sanāk – lai savestu kārtībā ceļus Latvijā, katram autoīpašniekam būtu jāsamaksā 4 – 5 tūkstoši eiro pie kārtējās tehniskās apskates. Kurš uz to būtu gatavs, tas var arī teikt – man pienākas labi ceļi. Ja izdod tādu naudu, cepuri nost – tad var kliegt.

Otrs aspekts – cilvēki ir pieradināti pārvietoties tikai

ar automašīnām, veikali un tirgotāji ir sapratuši, ka vislabāk ir apvienoties lielveikalos, kur var piebraukt ar mašīnu – ārpus pilsētas centra. Tas nozīmē, ka cilvēkam, lai aizbrauktu uz lielveikalu, vajag mašīnu. Tikmēr pilsētas centrs izmirst. Tur, kur agrāk bija mazie veikaliņi, kas irēja telpas un nodarbināja ģimenes, mašīnu dēļ tās ir izspiestas ārā. Tas ir abpusēji – mazais veikals nevar izdzīvot, jo nav pircēju. Mēs izspiežam tūkstošiem mazo tirgotāju, kas nozīmē tukšas veikalu vietas, nelaimīgus ēku īpašniekus, jo pirmie stāvi ir tukši. Tas atstāj iespaidu uz Latvijas zemniekiem, kas agrāk varēja savu produkciju tirgot mazajos veikaliņos, turpretī *Rimi* tiklā viņi ielauzties nevar. Laukos dzīvot kļūst arvien grūtāk. Tad nu rodas jautājums – priekš kam vispār vajag ceļus? Ja mēs, būvējot ceļus, vairojam mašīnas, rodas ķēdes reakcija – mēs padarām tukšus Latvijas laukus un turpinām importēt mašīnas, un degvielu, dzenam naudu ārā no Latvijas. Alternatīva ir taisīt tā, lai tas viss kļūst pieejamāks, vairāk naudas paliek Latvijā. To veicina e-mobilīte, cilvēku pārvietošanās kājām, velosipēdiem un ar sabiedrisko transportu.

Visu citu mēs rēķinām – skaitām ūdens, elektrības patēriņu, mēģinām atrast efektīvākās preces. Visur rēķinām, bet satiksmē nē.

Vai Latvijā velobraucēju jau uztver kā pilnvērtīgu satiksmes dalībnieku?

Nē, neuztver. Kad runa ir par ceļu satiksmes noteikumiem, tad uztver, kad būvē ceļus – tad neuztver.

Vai atbilstoša veloinfrastruktūra būtu pietiekama motivācija autovadītājiem pārsēties uz velosipēda?

Noteikti, un to pierāda pētījumi. Arī mēs esam pētījuši, kāpēc cilvēki nebrauc ar velosipēdiem. Izrādās – ir bail. Tādēļ ir jārada tādi apstākļi, lai nav bail. Bērnam riteni nopērk mamma, tāpēc jārada tādi

apstākļi, lai mamma nebaidītos un riteni bērnam nopirktu. Ja vecāki zinās, ka bērns var droši aizbraukt ar riteni uz skolu, tad sastrēgumu, piemēram, Rīgā nebūtu.

Mums ir jāmaina domāšana par to, kas ir satiksme. Šobrīd uzsvars ir uz automašīnām. Taču satiksme ir visi, kas pārvietojas publiskajā telpā pa publiskajiem ceļiem – gājēji, velobraucēji, autovadītāji un sabiedriskais transports.

Vai Latvijā braukt ar velosipēdu ir droši?

Tas pamatā ir atkarīgs no braucēja. Es apzinos, ka man jebkurā brīdī kāds var uzbraukt virsū. No tāda viedokļa nav droši. Bet vai tas nav zināmā mērā stulbi, ka cilvēkiem mūsu laikos, Eiropas Savienībā ir bail rādīties uz ielas? Jautājums – vai ir bail no mašīnām vai cilvēkiem? Bailes no cilvēkiem, kriminogēnās situācijas ar infrastruktūru atrisināt nevar. Bet, ja veloceļš vedīs pa tumšu ceļu vai patīlēm, braukt nebūs patīkami – infrastruktūra var būt veicinoša vai atbaidoša.

Cilvēkiem nevar pārmest. Viņi varētu braukt ar velosipēdu vai sabiedrisko transportu, bet tam nav radīti apstākļi.

Vai Latvijas klimats ir atbilstošs īpašas veloinfrastruktūras ieviešanai; vai to dažu silto mēnešu dēļ tas ir tā vērts?

Šogad temperatūra jūnijā naktī bija zem nulles. Pat decembri šogad bija siltāki. Notīrīt 1,5 m ceļa ir lētāk nekā notīrīt deviņus metrus platu ceļu. Pa 1,5 m veloceļa stundas laikā var transportēt daudz vairāk cilvēku nekā pa trīs metrus platu autoceļu. Ja mērķis ir cilvēku transportēšana, tad efektīvāk ir pirmo kopt to infrastruktūru, kura šo uzdevumu veic labāk. To var salīdzināt ar cauruļvadiem – neatkarīgi no caurules resnuma, tu izmantosi to krānu, kas tavu spaini ātrāk piepilda ar ūdeni. Satiksme ir vienīgā tautsaimniecības joma, kur mēs nedomājam racionāli. Visu citu mēs rēķinām – skaitām ūdens, elektrības patēriņu, mēģinām atrast efektīvākās preces. Visur rēķinām, bet satiksmē nē.

Vai tā veloinfrastruktūra, kas Latvijā ir izveidota, ir laba?

Nē, nav laba. Labi ir atsevišķi posmi, varbūt kvartāla garumā. Bet šajā jomā ir līdzīgi kā par satiksmi kopumā – nav vienota redzējuma, nav plāna, nav vīzijas. Veloceliņus būvē tur, kur ir brīva vieta. Ja ir pieejama Eiropas nauda, un

ir pateikts, ka vajag arī veloinfrastruktūru, tad jebkurā vietā tam vieta atradīsies. Bet vai to tur tiešām vajag? Kur tas veloceļš ved?

Vai ir kāds labs veloinfrastruktūras piemērs?

Maršruta garumā, ko varētu rādīt kā paraugu, nav.

Ritenbraucēju apvienība un "Latvijas Valsts ceļi" noslēdzta sadarbības līgumu un organizē seminārus "Mums visiem ir pa ceļam". Par ko ir šie semināri?

Latvijas Ritenbraucēju apvienības taktika ir meklēt domubiedrus un draugus. Pirms neilga laika notika LVC un ritenbraucēju apaļā galda diskusija, kura vainagojās ar sadarbības līgumu. Kampanjas "Mums visiem ir pa ceļam!" galvenais uzdevums ir mainīt domāšanu – velosipēds nav galvenais, arī automobilis nav galvenais, galvenais ir cilvēks! 70.-90. gados radītā infrastruktūra vairāk neatbilst šodienas prasībām. Ja mēs tiešām vēlamies būt zaļākā valsts pasaulē, tad ir jārikojas un jāmainās. Šajos semināros mēs stāstām gan par izmaiņām, kādas notiek pasaulē veloinfrastruktūras jomā, gan par jaunā standarta Velosatiksmē* prasībām.

Kurā valstī ir vislabākā veloinfrastruktūra?

Visvairāk ritenbraucēju ir Nīderlandē, viņi pirmie to visu aizsāka, bet tur joprojām ir daudz veco kļūdu, kas nav izlabotas. Man patīk Dānija. Dāņi lielu daļu darbu veikuši uz autotransporta rēķina. Dānijā velojoslā ir izveidota starp gājēju ietvi un ielu, izveidojot trešo celiņu, kas augstuma ziņā ir tiem abiem pa vidu un norobežots ar bortakmeni. Panākta trīs atšķirīgas trases, bet uz mašīnu rēķina. Dānijā arī satiksmes kultūras līmenis visiem satiksmes lietotājiem, manuprāt, ir augstāks, bet veloinfrastruktūra ir lētāka, vienkāršāka un pārdomātāka, jo balstīta uz ekonomiskajiem aprēķiniem, ko ritenbraucšana dara labu, ko autotransports – sliktu.

Ikvienam autovadītājam vajadzētu liksmot par katru ritenbraucēju, jo viņš nerada sastrēgumus, – tās visas varēja būt mašīnas.

Kā jūs prognozējat situāciju pēc 20 gadiem? Kādas būs transportlīdzekļu proporcijas Latvijā?

Es nezinu, kā varētu būt, bet es zinu, kā vajadzētu. Velotransportam pilsētās līdz 20%, ne vairāk (tagad Rīgā ir 7%), sabiedriskais transports varētu palikt kādi 60%. Tad 3% kājāmgājēju varētu pieaugt līdz 7-8%. Atlikušais – autotransportam.

Kāda ir sajūta – uz ko virzās situācija pasaulē?

Pasaule uz to arī virzās. Amerika mainīsies. Piemēram, Detroitā kopš lielās krīzes, kad krasī samazinājās

automašīnu noiets, tiek pārplānota, meklējot risinājumus, kā atdzīvīnāt pilsētu tieši cilvēkiem. Lai visur būtu iespējams piebraukt ar automašīnu, pilsēta pārvēršas par milzīgu asfaltētu laukumu, kas ir arī attiecīgi jāuztur. Tās ir milzīgas izmaksas.

No resursu izmantošanas viedokļa videi visdraudzīgākais dzīvošanas veids ir pilsētās, nevis laukos. Piemēram, 30 metrus augstai deivstāvu mājai katrā stāvā ir trīs metrus garš stāvvads. Vidēji uz vienu ģimeni ir 5 metri cauruļvadu. Turpretī privātmājā Mārupē uz vienu ģimeni ir 70-100 metri cauruļvadu. Plus vēl elektrība, kanalizācija, ūdens, atkritumu izvešana – viss uzblīst. No vienes, ekonomiskā (resursu tautpišanas) viedokļa ir jāveicina dzīvošanu pilsētā. Bet ko mēs darām? Mēs ar sliktu pilsētvidi izspiežam cilvēkus uz Pierīgu, kas mūsu nabadzīgajā valstī visu sadārdzina vēl vairāk. Būvējam milzīgi garus kanalizācijas vadus, būvējam ceļus. Tas ir pilnīgi pretējs virziens. Mēs ar savu autokrātisko domāšanu paši tos cilvēkus no pilsētas esam izspieduši.

Nevajag izskaust autovadītājus, bet vajag radīt pievilcīgus apstākļus tiem, kas var nebraukt ar mašīnu.

Kā cilvēku motivēt dzīvot pilsētā un vairāk braukt ar velosipēdu?

Ar pievilcīgu pilsētvidi. Ko tu brīvdienās vēlies darīt? Vai gribi aizbraukt zaļumos? Nevajag nekur braukt – esi zaļumos! Tāpēc zaļumi, viss tas foršais ir jārada tepat visapkārt. Cilvēkiem, kas dzīvo Pierīgā, ir jānokļūst centrā. Autobuss nevar pieturēt pie katras mājas, tāpēc ir vajadzīga mašīna. Cilvēkiem nevar pārmest. Viņi varētu braukt ar velosipēdu vai sabiedrisko transportu, bet tam nav radīti apstākļi.

Lētākais variants būtu attiecīgas infrastruktūras izveidošana dzelzceļa stacijās un autoostās. Visās stacijās vajadzētu kvalitatīvu velonovietni – tādu, kurā nav bail atstāt riteni pa nakti. Piemēram, Jelgavā šādā velonovietnē ir 50 velosipēdi, bet tās visas varēja būt mašīnas. Pa Skolas ielu dienā brauc 2700 velosipēdistu. Ja tik daudz būtu mašīnu, tad sastrēgums būtu no centra līdz lidostai vismaz. Ikvienam autovadītājam vajadzētu liksmot par katru ritenbraucēju, jo viņš nerada sastrēgumus, – tās visas varēja būt mašīnas. Nevajag izskaust autovadītājus, bet vajag radīt pievilcīgus apstākļus tiem, kas var nebraukt ar mašīnu.

*VAS "Latvijas Valsts ceļi" (LVC) vadībā tapušajā jaunajā Valsts standartā Velosatiksmē ir apkopoti pasaules labākās prakses piemēri un vadlīnijas labas velosatiksmes plānošanai un projektēšanai. Standarts ir domāts, lai palīdzētu pasūtītājiem, projektētājiem, pilsētplānotājiem, arhitektiem un satiksmes plānotājiem izstrādāt labus, kvalitatīvus projektus ērtai un drošai velosatiksmēi. LVC, pasūtīt projektus ceļam vai veloceļam, nosaka prasību ievērot attiecīgo standartu.

Reģionu attīstībai nepieciešami sakārtoti ceļi

Turpinājums. Sākums 3. lapaspusē.



i Šovasar Vidzemē tiks pabeigta pārbūve uz valsts galvenā autoceļa Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži) (A1) posmā no Salacgrīvas līdz Ainažiem 89,4.km-101,36.km (11,96.km). Jau pērn tur tika veikta seguma atjaunošana, uzbūvēts jauns tilts pār Krišupi Kuivižos, kas nu ir pusmetru augstāks un vētru laikā vairs neapplūdis. Šovasar tiks ieklāts asfalts. Visus darbus veic SIA A.C.B. Kopējās projekta izmaksas ir 12,702 milj. eiro (ar PVN).

Uzņēmumā A.C.B. pastāstīja, ka Tallinas šosejas objektā būvniecības procesu visvairāk sarežģīja apstākļi, ka būvdarbi tika veikti uz valsts galvenā autoceļa pie intensīvas autotransporta kustības, kas lielākoties ietekmēja un diktēja būvdarbu gaitu. Ņemot vērā to, ka būvdarbi notika vairākos posmos vienlaicīgi, inerto minerālmateriālu piegāde un citu beramkravu transportēšana gaišā dienas laikā nebija iespējama. Līdz ar to būvuzņēmējam nācās plānot darbus arī naktī. Lai uzlabotu materiālu piegādes loģistiku, tika pieņemts lēmums granīta šķembu materiālu piegādāt ar kuģiem no ārvalstīm, un objekta

būvniecības vajadzībām caur Salacgrīvas ostu tika piegādāti aptuveni 100 000 tonnu šķembu materiāla.

Ceļa posma rekonstrukcijai tika izmantota aukstā reciklēšanas tehnoloģija - no objektā nofrēzētā asfaltbetona mobilajā rūpnīcā, pievienojot minerālmateriālu, tika izveidots reeklētā asfaltbetona maisījums.

Reciklētais maisījums tika iestrādāts divos konstrukciju tipos - ar salturīgu kārtu reciklēto maisījumu izbūvēja 14 cm biežumā, bet bez salturīgās kārtas reciklēto maisījumu izbūvēja no 20 līdz 33 cm biežumā. Virs reciklēto maisījuma kārtām tika

izbūvēta ar cementu saistīta minerālmateriālu (CBGM) pamata nesošā kārtā 20 cm biežumā. CBGM maisījuma ražošana tika veikta mobilajā rūpnīcā, kura atradās Salacgrīvas ostā.

Virš ar cementu saistīta minerālmateriāla kārtas tika ieklātas trīs asfaltbetona kārtas - asfaltbetona apakškārtā 9 cm biežumā, saistes kārtas 7 cm biežumā, virskārtā 3,5 cm biežumā.

Par kvalitāti būvnieki ir pārliecināti - ceļa konstrukcijai paredzētie izejmateriāli pirms to piegādes un iestrādes būvobjektā sākotnēji tiek testēti, ņemot paraugus to ražotnēs. Pēc izejmateriālu testēšanas, pārliecinoties par materiālu īpašību atbilstību būvprojekta prasībām, tie tiek saskaņoti ar būvinžinieri. Paraugi regulāri tiek būvuzņēmēja, pasūtītāja un būvuzraudzības pārbaudēm paredzētajā neatkarīgajā laboratorijā.

Izejmateriālu kvalitātes pārbaudes notiek ne tikai būvobjektā, bet arī to ražotnēs - būvobjekta mobilajā rūpnīcā, kas atrodas Salacgrīvas ostā un paredzēta ar cementa saistīta minerālmateriālu maisījuma un aukstās pārstrādes maisījumu ražošanai. Katras dienas saražotajai produkcijai tiek ņemti un testēti paraugi. Arī asfaltbetona rūpnīcās katras dienas saražotajam asfaltbetona maisījumam ražotājs

ņņem un testē paraugus, papildus tam arī pasūtītājs, kas šajā gadījumā ir VAS Latvijas Valsts ceļi, un būvuzraudzība veic visu asfaltbetona maisījuma izejmateriālu paraugu ņņemšanu un testēšanu.

Būvdarbu gaitā pirms katras ceļa konstruktīvās kārtas nodošanas tiek pārbaudīta nestspēja un veikti sablīvējuma mērījumi, kā arī ceļa konstruktīvo parametru (platumi, augstumu atzīmes, biežumi, šķērskritumi utt.) atbilstības pārbaudes.

Kopumā, vērtējot būvniecības sezonu, A.C.B. pārstāvji norāda, ka kavēto iepirkuma procedūru dēļ, šosezon nav uzsākti būvdarbi daudzos plānotajos objektos. Lai arī vasara ir jau pusē, intensīva ceļu būvdarbu sezona lielāki daļai būvuzņēmēju nav pat sākusies. Vēlāk uzsākot būvdarbu sezonu, būs jāpagarina noslēgto līgumu un darbu izpildes termiņi, bet nepiemērotu klimatisko apstākļu dēļ rudenī nevarēs veikt asfaltbetona seguma kārtu ieklāšanas darbus un tas sagādās neērtības autobraucējiem. Patlaban netiek izmantoti pieejamie būvniecības resursi, kas rada negatīvas tendences visā ceļa būves nozarē. Lai uzlabotu esošo situāciju un glābtu nozari no daudz smagākām sekām, ir nepieciešami kardināli soļi - laikus plānot iepirkumus un noslēgt būvdarbu līgumus pirms būvdarbu sezonas sākuma.

i Latgalē līdz jūlija vidum tiks pabeigti būvdarbi autoceļa Jēkabpils–Rēzekne–Ludza–Krievijas robeža (Terehova) (A12) posmā no Greiškāniem līdz dzelzceļa pārbrauktuvei (106,00.-114,34. km), kas ir pusceļš no Rēzeknes līdz Ludzai. Drīzumā ir gaidāms arī iepirkums būvdarbiem atlikušai ceļa daļai līdz Ludzai (114,34.-125,14. km). Šos seguma pastiprināšanas un atjaunošanas darbus līdzfinansē ES Kohēzijas fonds. Pašreizējo būvdarbu līgumcena ir 6,976 milj. eiro (ar PVN), tos veic SIA "Ceļi un tilti". Iepriekš šis ceļa posms remontu bija pieredzējis 1985. gadā.



Ludzas novada domes priekšsēdētāja Alina Gendele ir pārliecināta, ka šo un citu ceļu atjaunošana ir svarīga visam Latgales reģionam. Apšveicami ir būvdarbi, kas tiek veikti uz lielajām maģistrālēm, A kategorijas ceļiem - uzlabojas mobilitāte, aug dzīves kvalitāte, pieejamāki iedzīvotājiem no citiem reģioniem kļūst tūrisma un citu nozaru pakalpojumi Latgalē, kā arī Latgales iedzīvotājiem vieglāk aizsniedzami centri, kur koncentrējas valsts lielākie tirgi un ražošana.

Runājot par satiksmes drošību, tomēr būtu vēlams tai veltīt lielāku uzmanību lielāku ceļu izbūvē. Piemēram, uz ceļa Koknese - Tinūži trūkst objektu, kas darītu braukšanu drošāku: stāvlaukumu, kur braucēji var pietāt ceļā (no Ludzas līdz Rīgai ceļā jāpavada vismaz trīs stundas, reizēm ceļā ir, piemēram, nopietna neatliekama telefonsaruna), trūkst drošības salīņu, sadalīto joslu u.tml. elementu.

"Bet ko līdz izcili kvalitatīvas šosejas vai autobāņi, ja ir problēmas nokļūt līdz tām?"

Latgales reģiona pašvaldības nepārtraukti dažādos līmeņos aktualizē jautājumu par vietējo ceļu kvalitāti un par Ceļu fonda atjaunošanu. Alina Gendele norāda, ka VAS "Latvijas valsts ceļi" arī Ludzas novadā uztur daudz ceļus ar grants segumu. "Tie pašreizējos apstākļos, kad samazinās iedzīvotāju skaits, kad nākas slēgt skolas un citus sociālās infrastruktūras objektus, ir ļoti svarīgi. Pa daudziem valsts ceļiem pašvaldības ik dienu uz izglītības iestādēm ved bērņus. Tāpēc būtiski ir šos grants ceļus uzturēt teicamā kārtībā vai rekonstruēt par melnā seguma ceļiem." Alina Gendele atgādina, ka kādreiz tika runāts - ar melno segumu vismaz pagastu centri jāsavieno ar novada centru. Diemžēl

vietām grants segums ir neka vējoties jāatjauno, bet tas netiek darīts.

"Ja varētu rēķināties ar Ceļu fonda līdzekļiem vai ar iespējām grants ceļu remontam piesaistīt ES fondus, - arī šos grants ceļus varētu sakārtot un glābt no tālākas sabrukšanas," uzskata Ludzas novada domes priekšsēdētāja.

Rēzeknes šosejas būvnieki SIA "Ceļi un tilti" norāda, ka lielākais izaicinājums bija atkūdrošana - purva zonas grunts nomaīņa pret smilti un šķembām. Pēc projekta datiem, tika paredzēts veikt grunts apmaiņu 45 000 m³ apjomā un 180 m garā posmā, un ģeoloģijas izpēte rādīja, ka purva pamatne ir ar lielu šķērslīpumu. Turklāt arī gruntsūdens līmenis bija augsts, jo atkūdrojamā vieta, atrodas divu ezeru savienojuma posmā, kas laika gaitā pārpurvojusies. Balstoties uz pieredzi un izmantojot efektīvu tehnoloģiju, purvs tika veiksmīgi sakārtots. Veicot pastāvīgu ģeodēzisko monitoringu, purva slīpā pamatne tika izstrādāta ar pakāpi, lai novērstu grunts noslīdēšanu, kā arī būvbedre tika intensīvi atsūkņēta, lai novērstu grunts pārmitrināšanu pirms sablīvēšanas.

Būvobjektā tika izmantota aukstās pārstrādes (reciklēšanas) tehnoloģija. Nepieciešamā maisījuma gatavošana tika veikta automatizētā rūpnīcā, kas nodrošināja materiālu proporcionāli precīzu dozēšanu un samaisīšanu.

Visi būvdarbi tiek veikti saskaņā ar "Ceļu specifikācijas 2012", ievērojot noteiktās prasības izmantojamajiem būvmateriāliem un iestrādes tehnoloģijām. Objekts tiek būvēts, ievērojot VAS "Latvijas Valsts ceļi" jaunās prasības - reģistrējot visus objektā ieviestos un iestrādājamos materiālus, norādot to atbilstības dokumentus. Būvuzraugs, atbilstoši plānam, veic visu šo materiālu testēšanu un pārbaudi. Visām izbūvētajām kārtām dabā tiek veikta ģeometrisku parametru kontrole gan no būvnieka, gan būvuzraudzības puses. Visu pārbaužu un testu rezultāti protokolu veidā tiek iesniegti pasūtītājam - LVC.

i Kurzemē apjoma ziņā lielākie būvdarbi ir valsts galvenā autoceļa Liepāja–Lietuvas robeža (Rucava) (A11) posma pārbūve no Nīcas līdz Rucavai (21,85.-45,02. km), tur tiek rekonstruēti arī tilti pār Līgupi un Paurupi. Būvdarbu ģenerāluzņēmējs ir SIA Binders, tie sākās pērn pirms Jāņiem un turpināsies līdz pat šim rudenim. Darbu izmaksas ir 15,118 miljoni eiro (ar PVN), tos līdzfinansē ES Kohēzijas fonds. Iepriekš šis posms tika remontēts pirms 30 gadiem.



Liepājas domes priekšsēdētājs Uldis Sesks atgādina, ka ikvienas pilsētas izaugsme balstās uz pilsētas pieejamību un sasniedzamību. "Tas ne tikai piesaista pilsētai tūristus un ļauj organizēt starptautiska mēroga sporta un kultūras pasākumus, bet īpaši būtiski tas

ir uzņēmējiem un uzņēmējdarbības attīstībai."

Pieejamā infrastruktūra stiprina Liepāju kā starptautiskas nozīmes centru un tranzītkravu plūsmas posmu, tādēļ ne tikai Liepājas pilsētai, bet visam Kurzemes reģionam un Latvijai kopumā svarīgi ir sakārtota transporta infrastruktūra, tostarp labas kvalitātes autoceļi.

Autoceļus var uzskatīt par vienu no mūsu valsts vizītkarēm. Īpaši sliktā stāvoklī atradās tieši autoceļa A11 posms no Nīcas līdz Lietuvas robežai, tā rekonstrukcija bija vitāli nepieciešama, atgādina Uldis Sesks. "Gan tūristi, gan kravu pārvadātāji, kuriem vajadzēja šķērsot Latvijas - Lietuvas robežu Rucavas robežkontroles punktā, izrādīja neizpratni par krāso atšķirību starp ceļa seguma kvalitāti Lietuvā un Latvijā."

Liepājas mērs atzinīgi



vērtē jau paveikto darbu ceļa posma Nīca - Rucava izbūvē, kas būtiski uzlabojis ne tikai pārvietošanās ērtumu, bet arī drošību - vairs nevajag izvairīties no negaidītām bedrēm ceļa segumā.

Tomēr viņš norāda, ka jāturpina arī pārējo posmu atjaunošana, lai ceļš, sākot no Liepājas nesen rekonstruētajām tranzītelām, tikpat gludi turpinātos līdz pat Lietuvas robežai un mūsu valsts viesiem vairs nenāktos izjust atšķirīgu ceļu sagumu kvalitāti

divās kaimiņvalstīs.

Arī autoceļa A9 posmu rekonstrukcijā pēdējos gados veikts apjomīgs un milzīgs darbs, tomēr tikpat apjomīgs vēl ir priekšā. Uldis Sesks uzskata, ka nepieciešams veikt remontdarbus pie Skrundas un Rudbāžiem un pie Saldus apļa. "Liepāja īpaši gaida ceļa posma Liepāja - Grobiņa rekonstrukciju. Un ceram arī uz risinājumu ne tikai ceļa izbūvē, bet arī veloceļa tikla turpinājumam no Liepājas robežas līdz Grobiņai."

VAS Latvijas valsts ceļi Satiksmes informācijas centra bezmaksas diennakts telefons

80005555

Par apstākļiem, kas negatīvi ietekmē braukšanu pa valsts autoceļiem, aicinām ziņot arī Tvītera kontā @LVceli. Informācija par aktuālajiem braukšanas apstākļiem ir pieejama www.lvceli.lv un Waze aplikācijā.

Tehniskajās apskatēs pārbauda transportlīdzekļu spoguļu marķējumu

VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija" (CSDD) kopš 2015. gada sākuma tehnisko apskatu laikā veic transportlīdzekļu marķēto spoguļu pārbaudi. Par gadījumiem, kad fikstas neatbilstības spoguļu marķējumā, tiek informēta Valsts policija (VP). Kopš pārbaudu veikšanas uzsākšanas neatbilstības spoguļu marķējumos konstatētas 190 auto.

Šis ir labs veiktīgs sadarbības piemērs starp CSDD, VP un uzņēmumiem, kas veic auto detaļu marķēšanu. Tagad VP ir iespēja ātrāk atklāt noziedzīgus grupējumus, kas iesaistīti transportlīdzekļu detaļu zādzībā un tirdzniecībā. Pēc šādas sadarbības uzsākšanas pozitīvas iezīmes novērojamas arī statistikā – pērn transportlīdzekļu spoguļu zādzību skaits ir samazinājies par 42%, salīdzinot ar 2014. gadu.

CSDD Transportlīdzekļu kontroles un sertifikācijas inspekcijas priekšnieks Jānis Liepiņš klāsta: "Spoguļu marķējuma pārbaudes tehniskās apskates laikā ir viens no pasākumiem, kā palīdzēt VP izsekot un atklāt noziedzīgu rīcību. Mūsu uzdevums ir tehniskās apskates laikā pievērst uzmanību spoguļu marķējumam. Ja

tiek konstatēta neatbilstība vai redzamas marķējuma dzēšanas pazīmes, par to informēt VP, kas attiecīgi rīkojas."

Valsts policijā uzsver: "Lai arī statistika rāda, ka automašīnu spoguļu zādzību skaits ir samazinājies, mēs redzam, ka šī problēma joprojām pastāv un ir aktuāla, īpaši jauno automašīnu un noteiktu auto marķu īpašniekiem. Turklāt policijas pieredze liecina, ka šajā jomā uzdarbojas ne tikai atsevišķi zagļi, bet ir tikušas aizturētas pat personu grupas. Valsts policija aicina auto īpašniekus izmantot iespēju parūpēties par papildu drošību un marķēt auto spoguļus, kā arī cer, ka sadarbība starp policiju un CSDD būs ilgstoša un veiksmīga, palīdzot policijai šo noziedzumu atklāšanā."

Pateicoties VP aktivitātēm

zagļu grupējumu notveršanā, pērn transportlīdzekļu spoguļu zādzību skaits ir samazinājies par 42%, salīdzinot ar 2014. gadu. Tomēr zagšanas rādītājs turpina būt salīdzinoši augsts. Kopumā pērn nozagti 1834 spoguļi, no tiem 701 zādzības ir veiktas BMW, 328 - Mercedes Benz, 208 - Audi, 159 - Volvo, 124 - Lexus markas automašīnām. Vienlīdz aktīvi tiek zagti jaunu un līdz desmit gadiem vecu transportlīdzekļu spoguļi. Pērn visvairāk nozagti spoguļi 2007., 2005., 2006. un 2014. izlaiduma gada automašīnām.

SIA "Autonams" drošības sistēmu eksperts Edvīns Panders uzsver: "Šis ir piemērs veiksmīgai sadarbībai starp CSDD, Valsts policiju un uzņēmumiem zādzību atklāšanā un preventīvā novēršanā. Viens no efektīvākajiem veidiem, kā mazināt zagļu vēlmi zagst auto detaļas, ir to marķēšana, jo zaglim šādas detaļas ir daudz grūtāk pārdot melnajā tirgū, līdz ar to arī maza interese zagst. Ja tomēr tā tiek nozagta un pārdota kādam uzpircējam realizēšanai tirgū, tad CSDD tehniskajās apskatēs to varēs atklāt, salīdzinot transportlīdzekļa spoguļa marķējumu ar tā šasijas pēdējām astoņām zīmēm. No šīs sadarbības galvenie ieguvēji būs automašīnu īpašnieki, jo zagto spoguļu tirgotāji būs vieglāk izsekojami un līdz ar to tiem būs mazāka interese tirgoties ar lietotām, nezināmas izcelsmes detaļām, kā rezultātā zagļiem samazināsies interese zagst."

Līdz šim SIA "Autonams" ir marķējis vairāk nekā 20 000 automašīnu spoguļus.

CSDD ar nebijušu sociālu eksperimentu atklāj Jāņu kampaņu DUSMĪGS, TOTIES DZĪVS!

VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija" (CSDD) sadarbībā ar apdrošināšanas sabiedrību ERGO pirms Jāņu garajām brīvdienām veica eksperimentu – pārbaudīja sabiedrības reakciju brīdī, kad cilvēks mēģina sēsties pie stūres reibumā. Līdz ar šo eksperimentu tika uzsākta satiksmes drošības kampaņa *Dusmīgs, toties dzīvs!*, kura aicināja katru sabiedrības locekli darīt visu iespējamo, lai neļautu dzērājšoferim sēsties pie auto stūres.



CSDD valdes priekšsēdētājs Andris Lukstiņš

Eksperimentā ar slēpto kameru nofilmēts dzērājšoferis (aktieris), kurš lūdz garāmgājējiem iedarbināt savu auto, lai

varētu doties mājās. Rezultātā atklājās, ka mūsu līdzcilvēku reakcijas ir ļoti atšķirīgas, taču vienaldzīgu šis lūgums neatstāja nevienu. Vairāki ļaudis paplūķēja pa plecu un godīgi atzina, ka viņiem arī tā ir gadījies, un piešķīla auto, ļaujot to stūrēt reibumā. Tomēr lielākā daļa (līdz 80%) mēģināja atrunāt, piedāvāja izsaukt taksometru un pat par to samaksāt, bet kāda apzinīga kundze bija gatava pat izsaukt policiju.

Mēs aicinām ikvienu būt sociāli atbildīgam, rūpēties ne tik vien par saviem tuvajiem un mīļajiem, bet arī par katru apkārt esošo līdzcilvēku. Jo, varbūt tieši tas cilvēks, kas iereibis grās sēsties pie auto stūres, brauks pretim tavam tuviniekam,"

uzsver CSDD valdes priekšsēdētājs Andris Lukstiņš.

CSDD apkopotā statistika liecina, ka 2001. gadā, kad tika uzsāktas Jāņu kampaņas, aicinot nesēsties pie stūres reibumā, gandrīz 15% ceļu satiksmes negadījumu izraisīja šoferi, kas auto bija vadījuši alkohola reibumā. Pērn dzērājšoferu izraisīto avāriju skaits no visiem ceļu satiksmes negadījumiem bija tikai 5,3%. "Sniezdot sabiedrībai informāciju, aicinot nebūt vienaldzīgiem, nodrošinot regulārus reidus un palielinot sodu, ir izdevies sasniegt tik pozitīvu rezultātu," secina A. Lukstiņš.

Kampaņa *Dusmīgs, toties dzīvs!* daļēji finansēta no OCTA līdzekļiem.



Būs stingrākas prasības no ārvalstīm ievestu transportlīdzekļu reģistrācijai

Lai samazinātu iespēju ļaunprātīgi izvairīties no muitas un citu nodokļu samaksas, izstrādāts stingrāks regulējums no ārvalstīm ievestu transportlīdzekļu reģistrācijai un tirdzniecībai.

Līdzšinējā transportlīdzekļu reģistrācijas kārtība ir papildināta ar prasību pirms transportlīdzekļa pirmās reģistrācijas Latvijā saņemt Valsts ieņēmumu dienesta (VID) atļauju gadījumos, kad tiek ievests Eiropas Savienībā (ES) iegādāts transportlīdzeklis, kura pēdējās reģistrācijas valsts nav ES. Līdzīga prasība ir spēkā arī Igaunijā. Tāpat VID atļauja nepieciešama, ja juridiskās personas īpašumā reģistrē transportlīdzekli, kurš atkārtoti ievests Latvijā no ārvalsts gada laikā pēc tā pirmās reģistrācijas Latvijā, kā arī gadījumos, kad juridiska persona jaunu, iepriekš neregistrētu, transportlīdzekli iegādājusies ārvalstī.

Paredzēts, ka ar neregistrētu transportlīdzekļu realizāciju varēs nodarboties tikai komersanti, kuri noteiktā kārtībā ir reģistrējuši transportlīdzekļu tirdzniecības vietu. Tas samazinās iespēju ļaunprātīgi izvairīties no PVN nomaksas.

Savukārt, lai izskaustu neregistrētu komercdarbību un nodrošinātu pircēja tiesības

aizsardzību, paredzēts noteikt, ka Latvijā neregistrēts transportlīdzeklis jāuzrāda agregātu numuru salīdzināšanai piecu dienu laikā pēc tā ieviešanas. Papildus arī Ministra kabineta 2010. gada 30. novembra noteikumos Nr.1080 "Transportlīdzekļu reģistrācijas noteikumi" tiks paredzēta obligāta iegādes dokumenta uzrādīšana, veicot Latvijā ievesta transportlīdzekļa numurēto agregātu salīdzināšanu. Uzrādītā iegādes dokumenta kopija tiks saglabāta transportlīdzekļu reģistrā un salīdzināta ar dokumentu, kuru iesniegs transportlīdzekļa reģistrācijai.

Lai izveidotu vienotu informācijas sistēmu, par kādiem pārkaupumiem sodīta persona nevar iegūt un atgūt transportlīdzekļu vadīšanas tiesības un vadītāja apliecību, no Ceļu satiksmes likuma atsevišķas normas plānots izslēgt.

Satiksmes ministrijas virzītie grozījumi Ceļu satiksmes likumā ir izsludināti Valsts sekretāru sanāsmē. Likuma grozījumi vēl jāapstiprina valdībā un Saeimā.

VĒLIES PAŅEMT LĪDZI CEĻĀ AROMĀTISKAU KAFIJU?

IEPĒRCIES VEIKALOS PAR SAVĒJIEM!

Nacionāls mazumtirgotājs ELVI piedāvā autobraucējiem kafiju līdzņemšanai! Tagad labas kvalitātes kafija kartona glāzē ar plastmasas vāciņu ir pieejama ne tikai degvielas uzpildes stacijās, bet arī ELVI veikalos visā Latvijā! Apskatot šo karti – infografiku, var pārliecināties, vai pilsētā, uz kuru paredzēts doties, ir iespējams iegādāties kafiju līdzņemšanai. Lai Jums mundrs ceļš!

Vairāk informācijas www.elvi.lv

draugiem.lv #elvi-veikali facebook #elviveikali twitter @elvi_veikali

