



Septembris 2015

Latvijas Valsts Ceļi
Fotoceļu dzīve



Latvijas Pašvaldību savienības priekšsēdis Andris Jaunsleinis:

„Mēs nevaram runāt ne par drošību, ne par veselību, ne par izglītību, jo visām šīm prioritātēm pamatā ir ceļi.”

[---> 4. lappuse]

Ceļu būvnieki, uzņēmēji un zemnieki ir vienisprātis, ka **valdības atbalsts vietējiem ceļiem un tiltiem nav pietiekams.**

[---> 6. lappuse]

Vietējiem ceļiem trūkst naudas

Vairāk nekā 12 tūkstošiem kilometru valsts vietējo ceļu šogad atvēlētie 3,7 milj. EUR (kapitālieguldījumiem) ir pārāk niecīgs finansējums, tādēļ Satiksmes ministrija papildus nākamajam gadam noteiktajam bāzes finansējumam (150 milj. EUR) prasīja vēl 35 milj. EUR, no kuriem daļu bija plānots novirzīt tieši vietējo ceļu sakārtošanai.

[--> 3. lappuse]



Fotoradari uzlabo satiksmes drošību

Ar stacionārajiem fotoradariem aprīkotajos ceļu posmos pēdējā pusgada laikā satiksmes negadījumu skaits samazinājies par 67%, bojāgājušo nav, liecina CSDD informācija.

[---> 7. lappuse]



Satiksmes ministrs Anrijs Matīss un VAS „Latvijas Valsts ceļi” valdes priekšsēdētājs Jānis Lange apsekoja būvdarbus uz Liepājas šosejas un pie Sabiles, kur kalna nogrūvuma dēļ turpinās atbalsta sienas nostiprināšana.

[---> 3. lappuse]

Īsumā

Pašvaldībām lauku ceļu izbūvei būs pieejami 126 milj. eiro

Lai veicinātu lauku infrastruktūras attīstību, nākamajos gados lauku ceļu uzlabošanai un izbūvei tiks novirzīti kopumā 126 635 591 eiro, paredz valdības apstiprinātais Zemkopības ministrijas izstrādātais noteikumu projekts „Valsts un ES atbalsta piešķiršanas kārtība pasākumā „Pamatpakalpojumi un ciematu atjaunošana lauku apvidos””. Tiks atbalstīta pašvaldības lauku ceļu izbūve un pārbūve atbilstoši teritorijas plānošanas dokumentos noteiktajam rīcības plānam, lai veicinātu uzņēmējdarbības attīstību. Prioritāti atbalstāmi tie objekti, kas ļauj veicināt lauksaimniecības uzņēmējdarbības konkurētspēju attiecīgajā teritorijā, lai nodrošinātu efektīvāku ceļa infrastruktūras attīstību un ievērotu vietējo uzņēmēju intereses. Uz šo atbalstu var pretendēt 110 novadu pašvaldības, savukārt pasākuma mērķgrupa ir šo pašvaldību iedzīvotāji un uzņēmēji.

Akcīzes nodokli par naftas produktiem iekasē par 8% vairāk

Šogad pirmajā pusgadā akcīzes nodoklis par naftas produktiem iekasēts 202,43 milj. EUR apjomā, kas ir par 14,57 milj. EUR jeb par 8% vairāk nekā pērn attiecīgajā periodā, liecina Valsts ieņēmumu dienesta (VID) informācija. Akcīzes nodokļa ieņēmumi par 11% palielinājušies par dīzeļdegvielu (ieskaitot dīzeļdegvielu, kurai pievienota biodīzeļdegviela, un dīzeļdegvielu, kura tiek izmantota kā kurināmais). Par 6% palielinājušies akcīzes nodokļa ieņēmumi par sašķidrīnāto naftas gāzi, kuru izmanto kā degvielu.

Latvijas autobraucēji sapņo par Audi, Volkswagen un BMW

Ja Latvijas autobraucēji varētu izvēlēties jebkādu lietotu auto braukšanai pa Latvijas ceļiem, priekšroka tiktu dota Audi (22%), Volkswagen (18%) un BMW (14%), liecina Bigbank īstenotais Snapshots socioloģiskais pētījums. Šīm markām sekotu Volvo (11%), Toyota (10%), Mercedes (7%), Nissan (5%) un Opel (4%). Sievietes trešajā vietā ierindotu Volvo, nevis BMW. 84% Latvijas autobraucēju vismaz reizēm iztēlojas, kāda

varētu būt viņu automašīna, bet jaunieši līdz 29 gadu vecumam par to sapņo visvairāk (47%).

Septembrī ceļu policistu uz ielām būs vairāk

Jaunā mācību gada sākumā policija drošību uz ceļiem uzraudzīs pastiprinātā režīmā, ziņo Valsts policijas Prevencijas pārvaldes priekšnieks Normunds Krapsis. Uzsākoties jaunajam mācību gadam, kad bērni un jaunieši atsāk skolas gaitas, palielinās viņu skaits uz ielām un ceļiem. Palielinās arī satiksmes intensitāte. Tādēļ Valsts policija un CSDD mudina autovadītājus ievērot papildus piesardzību, kā arī aicina bērnus, jauniešus, viņu vecākus un skolotājus īpašu uzmanību pievērst satiksmes noteikumiem, to atkārtotānai un ievērošanai.

Tam noderēs CSDD satiksmes drošības portāls bērniem un jauniešiem www.berniem.csdd.lv. Šajā portālā vienuviet atrodami izglītojoši un informatīvi materiāli bērniem un pusaudžiem – no pasažiera līdz motobraucējam. Tieši šim mācību gadam radīts jauns mācību līdzeklis, kurš ar spēles elementiem sniedz pamatzināšanas topošajiem un esošajiem velobraucējiem. Ar videosīzētu un jautājumu palīdzību var uzzināt, kā pareizi izmantot velosipēdistu infrastruktūru, kā veiksmīgi sadzīvot ar pārējiem satiksmes dalībniekiem.

Ik gadu satiksmes negadījumos cieš vidēji 450 bērni vecumā līdz 14 gadiem. Šī gada pirmajos sešos mēnešos dažādos ceļu satiksmes negadījumos cietuši 214 bērni vecumā līdz 14 gadiem (pērn – 219), bojā gājuši trīs (pērn – četri).

Pagaidu tiltam uz Liepājas šosejas pār Lielupi ir ierobežota nestspēja

Lai neapdraudētu savu un satiksmes drošību, VAS „Latvijas valsts ceļi” (LVC) aicina automašīnas, kas ir smagākas par 44 tonnām, neizmantojot pagaidu tiltu pār Lielupi uz Liepājas šosejas (A9).

Tā kā noteikto masas ierobežojumu autovadītāji regulāri pārkāpj, LVC ir vērsies Valsts policijā ar lūgumu organizēt kravu svēršanu pie tilta. Ja pārkrautā transporta kustība turpināsies, LVC apsver iespēju slēgt kravas transporta satiksmi pār pagaidu tiltu, organizējot to pa apvedceļiem.

Pagaidu tiltu plānots satiksmei izmantot līdz 2015. gada beigām.

Viedoklis



Māris Ozoliņš, iAuto.lv vadītājs, Latvijas Gada auto organizators

Ja situāciju uz Latvijas ceļiem uzlūko kompleksī, tad

tendence ir pozitīva. Esmu pamanījis, ka nereti mēs par ceļiem runājam sliktāk, nekā ir patiesībā. Galvenie ceļi tiek rekonstruēti, un ikdienā mēs maz saskaramies ar tiešām nekvalitatīviem posmiem. Vismaz intensīvāk lietotie ceļi Latvijā ir labā stāvoklī.

Visvairāk klibo satiksmes organizācijas stratēģiskā plānošana. Būvējot jaunus ceļus vai krustojumus, nereti redzam, ka tos varēja izplānot labāk. Piemēram, krustojumos ar riņķveida kustību satiksme būtu jāorganizē tā, lai braucot pa labo joslu, nav citas iespējas, kā pirmajā nobrauktuvē izbraukt no apļa. Tas ļauj izvairīties no sastrēgumiem, kas bieži vien rodas pirms iebraukšanas aplī. Šādas problēmas ir jaunūzbūvētajā Rīgas

apvedceļa turpinājumā gar Kaivas ielu, kur sastrēgumi nereti ir līdz pat Dreiliņu aplim. Mašīnas nespēj nogriezties, lai arī šī ceļa izbūvē ir ieguldīta milzīga nauda.

Braucot pa svaigi remontētajiem ceļiem, vietām pārsteidz dziļie grāvji ceļmalās. Vai šādās vietās nevajadzētu arī barjeras, kas mazinātu smagās sekas, kas radīsies, mašīnai noslidot no ceļa?

Bieži dzirdam par satiksmes negadījumiem uz jaunā Tinūžu – Kokneses (P80) ceļa. Piemēram, Īrijā šosejas ir ar nelieliem likumiem, kas saglabā autovadītāja modrību un liedz stipri pārsniegt ātrumu. Tāpat, lai izslēgtu frontālās sadursmes iespējas, uz šādām šosejām prasās metāla barjera ceļa vidū. Tad arī

varētu palielināt braukšanas ātrumu virs 90 km/h. Nākamais solis jau būtu barjeru izveidošana, kas pasargātu autobraucējus no meža zvēriem. Latvijā daļa avāriju nav pārsniegtā ātruma, bet tieši nepareizas satiksmes organizācijas dēļ.

Liels pluss, ko redzam, ir regulāras kvalitātes pārbaudes uz ceļiem, t.sk. veicot kontrolurbumus. Tas ļauj secināt, ka uzlabojas arī ceļu kvalitāte. Gribētu saņemt vairāk informācijas par šo pārbažu rezultātiem.

Positīvs jaunums ir Cemex asfaltbetona testa ceļu seguma posma izbūve. Varbūt šāda veida ceļi un to izmaksas attaisnosies arī Latvijas klimatā, un ceļa remonts būs jāveic retāk.

Skaitļi un fakti

Tilti

Kopā uz valsts ceļiem ir

971 tilti

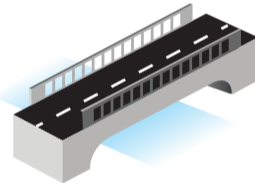


UZ GALVENAJIEM AUTOCEĻIEM



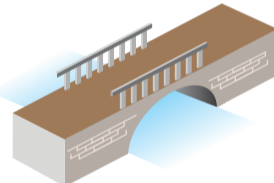
179 tilti

UZ REĢIONĀLAJIEM AUTOCEĻIEM



351 tilti

UZ VIETĒJIEM AUTOCEĻIEM



441 tilti

Tiltu tehniskais stāvoklis:

labs

233

24%

apmierinošs

250

26%

slikts

345

35%

ļoti slikts

143

15%



Transportbūvju inženieru asociācija: Nekavējoties jāsāk rīkoties

Transportbūvju inženieru asociācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Rāzna atzina, ka tie tilti, kuru stāvoklis ir ļoti slikts, rada draudus

sabiedrībai, tādēļ būtu nekavējoties jāsāk to remontdarbu projektēšana un arī paši remontu. J.Rāzna arī uzskata, ka valstī būtu jāmaina

valsts īpašuma pārvaldīšanas un finansēšanas sistēma un būtiski jāpaaugstina tās efektivitāte.

VAS Latvijas valsts ceļi

Satiksmes informācijas centra diennakts bezmaksas telefons

80005555

Dati: VAS "Latvijas Valsts ceļi"

Anrijs Matīss: Bez sakārtotiem ceļiem nav iespējama arī valsts drošība

12 tūkstošiem km vietējo valsts ceļu atvēlētie 3,7 miljoni eiro (kapitālieguldījumiem) ir pārāk niecīgs finansējums, tādēļ Satiksmes ministrija papildus jau noteiktajam bāzes finansējumam valsts autoceļiem (150 milj. EUR) prasīja vēl 35 milj. EUR, no kuriem daļu naudas bija plānots novirzīt vietējo ceļu sakārtošanai, informēja satiksmes ministrs Anrijs Matīss.



Par šiem 35 milj. EUR bija plānots sakārtot ne tikai daļu vietējo ceļu, bet arī tos tiltus, kas ir ļoti sliktā stāvoklī.

Anrijs Matīss uzsver, ka vietējo ceļu sakārtošanai jau trūkst 700 milj. EUR, taču tos atrast nav reāli arī 10 gadu laikā. Un visus vietējos ceļus sakārtot arī nav vajadzības.

Svarīgākie, pēc ministra domām, ir tie vietējie ceļi, ko izmanto sabiedriskais transports un kuri ved uz skolām, zemnieku saimniecībām un

rūpnieciskajiem objektiem.

Ja nākamajā gadā mēs spēsim dubultot finansējumu vietējiem ceļiem līdz 7 milj. EUR, tas jau būs ieguvums, uzskata ministrs. „Mums ir jānodrošina pieejamība visos pagastos, visu valsts iedzīvotāju nokļūšanai uz darbu, skolu, pie ārsta, lai valsts spētu attīstīties ne tikai lielajās pilsētās, bet arī lauku reģionos.”

Vietējo ceļu sakārtošana ir problemātiska arī tāpēc, ka šai jomai nav pieejams

Satiksmes ministrs Anrijs Matīss un Latvijas Pašvaldību savienības priekšsēdis Andris Jaunsleivis pēc ikgadējām sarunām domā līdzīgi - vietējo ceļu problēma ir jārisina nekavējoties.

Eiropas Savienības finansējums. ES finansējums ir pieejams tikai to ceļu sakārtošanai, kas ved uz lauku saimniecībām vai vietējiem uzņēmumiem. Savukārt to ceļu sakārtošanai, kas ved uz izglītības iestādēm, nauda jāmeklē nacionālajā budžetā.

Nākamajā gadā plānotais valsts ceļu bāzes finansējums bija 150 milj. EUR, taču Finanšu ministrijas priekšlikumi paredz to samazināt par 5 milj. EUR.

Andris Bērziņš: Nedrīkst pieļaut, ka Finanšu ministrijas ierēdņi atstāj novadus bez ceļiem

Ja valsts galvenie autoceļi, izmantojot Eiropas Savienības finansējumu, pakāpeniski tiek sakārtoti, tad vietējie ceļi ilgus gadus ir bijuši pabērna lomā, uzskata biedrības „Latvijas Ceļu būvētājs” valdes priekšsēdētājs Andris Bērziņš.

Pēdējos gados samazināts finansējums programmām „Asfaltēto segu uzturēšana” un „Grants ceļu uzturēšana.” Tādi dokumenti kā Nacionālās attīstības plāns, zināšanai pieņemtā „Autoceļu sakārtošanas programma” un apstiprinātās „Transporta attīstības pamatnostādnes” vienkārši tiek ignorēti. Rezultātā pašlaik lielas daļas vietējo ceļu stāvoklis ir katastrofāls. Diemžēl, ja radikāli nemainīsies valdības attieksme pret finansējuma piešķiršanu ceļu nozarei, būtiskas izmaiņas nav gaidāmas, un ceļi turpinās brukt.

Latvijā ir tādi ceļi, kas remontu nav redzējuši gadus 20-30. Tāpēc, kā to atzina arī satiksmes ministrs, ceļi brūk ātrāk, nekā mēs spējam tos atjaunot.

Taču es arī gribētu atzīmēt, ka savu roku ceļu sabrukšanas veicināšanā pielikusi arī pārkrautu smago auto nepietiekami kontrolēta

pārvietošanās. Uz ceļa svērto mašīnu skaits ir samazinājies no 930 reizēm 2010. gadā uz 156 reizēm 2014. gadā. Turklāt Satiksmes ministrija ar vienu roku uzstāda svaru ierobežojošas zīmes uz ceļiem, bet ar otru ik gadu palielina izsniegto atļauju skaitu (2012. gadā - 12000, 2014. gadā - 15000) pārkrautām automašīnām, kuras pārvadā dalāmas kravas.

Arī laukos dzīvo cilvēki, un viņiem ir jābrauc uz veikalu, slimnīcu, skolu. Laukos ir cilvēki, kas ražo, kam jānosūta preces uz pilsētu vai jāeksportē uz ārzemēm. Bez kārtīga vietējā ceļa, pa kuru normāli aizbraukt līdz lielajai šosejai, lauku uzņēmējs sāks domāt, vai labāk neizmanto vienvirziena avio-transportu uz kādu Eiropas Savienības valsti, kurā ar vietējiem ceļiem viss ir kārtībā.

Ja mēs patiešām gribam apturēt vietējo ceļu sabrukumu, tad remontiem jāsaucas nekavējoties, kam, protams, ir nepieciešams finansējums. Diemžēl gandrīz katru gadu budžeta veidošana sākas ar mēģinājumiem jau tā knapo budžetu samazināt, tad seko cīņa un pierādīšana, pie kādām sekām tāda rīcība novedīs, līdz parasti viss beidzas



“pa nullēm” vai ar nebūtisku pieaugumu. Esmu pārliecināts, ka būtu tikai normāli, ja tie nodokļi, ko maksā autoceļu lietotāji, nonāktu ceļu būvē un remontos. Tad arī nozarē strādājošie varētu savu darbību, tehnikas iegādi un darbinieku pieņemšanu ieskaitot, plānot ilgtermiņā.

Es patiešām ceru, ka ministru prezidentē, kurai no iepriekšējo amatu pienākumu pildīšanas ir labi zināmas lauku cilvēku problēmas, pati ķersies pie struktūras sakārtošanas, nevis lēmumu izstrādāšanu atstās Finanšu ministrijas ierēdņu ziņā, kuri, šķiet, nejut atbildību par kopējo rezultātu.

Katru gadu nekvalitatīvi ceļi to lietotājiem rada 884 miljonus eiro (jeb 440 eiro uz vienu iedzīvotāju) lielus zaudējumus. Domāju, ka Latvija vairs nevar turpināt dzīvot tik izšķērdīgi, lauzt auto, riskēt ar cilvēku dzīvībām, negūt ienākumus. Stratēģiski pareizi ir nepārlikt problēmas un izdevumus uz nākamo paaudžu pleciem, bet ieguldīt ceļu sakārtošanā un būtiski samazināt nelietderīgus izdevumus.

Turpinājums 6. lappusē.

Fotoreportāža

Satiksmes ministrs Anrijs Matīss un VAS „Latvijas Valsts ceļi” (LVC) valdes priekšsēdētājs Jānis Lange augustā apsekoja būvdarbus uz Liepājas šosejas un pie Sabiles.

Ministrs un LVC vadība tika iepazīstināta ar Lielupes tilta rekonstrukcijas projektu uz Liepājas šosejas (A9).



SIA „Saldus ceļinieks” valdes loceklis Gints Karols izrādīja pagaidu apbraucamo tiltu pār Lielupi, uz kura rekonstrukcijas laikā novirzīta satiksme.



LVC projektu vadītāja Jūlija Ivanova informēja ministru par Apšupes dzelzceļa pārvada pie pagrieziena uz Tukumu (A9) rekonstrukcijas gaitu.



Anrijs Matīss apseko rekonstruējamo Apšupes dzelzceļa pārvadu uz Liepājas šosejas (A9).



LVC projektu vadītājs Aigars Geide izrāda autoceļu Līgas – Kandava – Veģi (P130) pie Sabiles, kur pagājušajā gadā bija izveidojies Greiļu kalna nogruvums un turpinās atbalsta sienas būvdarbi.



Aigars Geide informēja par būvdarbu gaitu un plānotajām ekspertīzēm Greiļu kalna nogruvuma vietā.



A. Jaunsleinis: valdības nosauktās nākamā gada budžeta prioritātes bez sakārtotiem vietējiem ceļiem nav realizējamas

Sākusies nākamā gada budžeta apspriešana, un valdība ir izvirzījusi četras budžeta prioritātes – ārējā un iekšējā drošība, veselība un izglītība. Latvijas Pašvaldību savienības (LPS) priekšsēdis Andris Jaunsleinis ir pārliecināts, ka bez sakārtotiem vietējiem ceļiem šīs prioritātes nav īstenojamas. Intervijā ar *Autoceļu Avīzi* LPS priekšsēdis stāsta par sadarbību ar Satiksmes ministriju un pašvaldību aktualitātēm.



Runā, ka valdība varētu mazināt valsts budžeta bāzi, un lielāko daļu samazinājuma varētu attiecināt uz ceļiem – samazināt tiem 2016. gadā paredzēto bāzes finansējumu. Vai jūs esat to dzirdējis, un kā jūs komentētu šādu iespējamību?

Nē, neesmu dzirdējis. Valdības četras nosauktās prioritātes bez ceļiem principā nevar pastāvēt. Mēs nevaram runāt ne par drošību, ne par veselību, ne par izglītību, jo visām šīm prioritātēm apakšā ir ceļi. Ja mums vēl ir zināmi risinājumi attiecībā uz valsts ceļiem, tad vietējie ceļi ir vājākais posms. Risinājuma to finansēšanai nav. Mums ir jāsaprot – nav iespējams veikt izmaiņas izglītībā, piemēram, plānot spēcīgas vidusskolas, jo uz tām nav iespējams nokļūt. Arī lai sniegtu cilvēkam veselības aprūpes pakalpojumus tad, kad viņam tas ir vajadzīgs, nevis tad, kad ir jau par vēlu, bez sakārtotiem

Valdības četras nosauktās prioritātes bez ceļiem principā nevar pastāvēt.

ceļiem nevar. Statistika liecina, ka palielinās hronisko slimību skaits, jo cilvēki laicīgi nevērsas pie ārsta. Tam visam apakšā ir ceļu un sabiedriskā transporta tīkls, un uz visiem tiem jautājumiem var atrast atbildes. Šie ir valdības līmeņa jautājumi. Protams, mēs

labi saprotam, ka vietējiem ceļiem nepieciešamie 700 miljoni rit no rīta nebūs, bet pret šo problēmu ir jāattiecas pietiekoši nopietni. Un šajā jautājumā mums ar Satiksmes ministriju ir līdzīga pozīcija.

Pagājušajā nedēļā norisinājās ikgadējās LPS sarunas ar Satiksmes ministriju. Gan jūs, gan satiksmes ministra izteikumi pēc tam norāda uz lielu viedokļu saskaņu. Vai LPS un ministrija ir partneri vai oponenti?

Vairumā gadījumu mēs visiem esam partneri. Reizēm mums ir savs skatījums, kā risināt kādu jautājumu, ministrijai – savs. Mēs vienmēr esam centušies būt konstruktīvi oponenti. Vienas pareizas patiesības jau nav. Ministrija atbild par transporta politiku kopumā, viņi skatās no valsts viedokļa. Turpretī pašvaldības vienmēr skatās no savas teritorijas viedokļa. Arvalstis jau vairāk nē, bet pie mums joprojām daudzi brīnās, kāpēc starp pašvaldībām un valsti veidojas opozīcija. Tam ir vienkārša un racionāla atbilde – ne vienmēr vietējās intereses sakrīt ar valsts interesēm. Tur nav vainīgo, tur nav slikto pašvaldību vai valdību, tas ir objektīvi. Patiesība ir pa vidu – kā šīs intereses sabalansēt. Arī ar Satiksmes ministriju vairumā jautājumu mūsu uzskati sakrīt. Mēs, protams, gribētu atgriezties atpakaļ pie pašvaldībām paredzētā ceļu fonda 30% apjomā,

nevis 25% kā dotajā brīdī. 30% mums, 70% – valstij. Ja paskatāmies pēc ceļu garuma, mums tas ir divreiz garāks nekā valstij. Valstij ir svarīgie ceļi, taču tādi tie kļūst tikai tad, ja pie viņiem var nonākt pa tiem mūsu nesvarīgajiem ceļiem. Tās lietas nav atdalāmas.

Ministrija pasūta pētījumus par ceļu noslogojumu, ceļu tīklu, un tas ir pareizi. Mums tad būs profesionāli pētījumi, kas būs par pamatu tālākiem priekšlikumiem. Mēs varēsime redzēt, vai ceļu tīklam ir jāpaliek šādam, jo dzīve ir mainījies, apdzīvotība mainījies, bizness mainās. Gan mums, gan ministrijai ir jāspēj pielāgoties

Pareizā pieeja būtu infrastruktūras jautājumu pacelt pietiekami augstā līmenī. Bez bāzes infrastruktūras mums nebūs veiksmīgas reformas.

reālajai dzīves situācijai. Ja uz kāda ceļa, kas agrāk nebija noslogots, ir izveidots uzņēmums, parādās jaunas plūsmas, tad mums, plānojot investīcijas, tas būtu jāņem vērā. Un, ja ir kāds nosacīti bijušais ceļš, uz kura vairāk nav iepriekšējā noslogojuma iemesla, tad šis ceļš no pirmās prioritātes jānobīda uz piekto, sesto. Tas ir ļoti svarīgi, sevišķi, kad mēs pieņemam lēmumu

par mūsu mazo resursu pārdaļu. Tāpēc uz vietējo ceļu problēmu mēs skatāmies no plānošanas reģionu, pašvaldību viedokļa – kā viņi tās savas prioritātes saliek. Nevis šeit – Rīgā, bet kā cilvēki tur uz vietas uzskata. Tad kļūdas procents ir minimāls, bet efektivitāte arī no neliela finansējuma var būt ļoti liela. Ja mēs, piemēram, netrāpām un nepareizi ieguldām un to redz arī sabiedrība, tad mēs zaudējam gan tīri fiziski, gan morāli – sabiedrība redz, ka tas nav bijis vajadzīgs.

Ja profesionāli konstatē, ka tilts ir avārijas stāvoklī, tad tas ir vai nu steidzami jāremontē, vai jāslēdz.

Kāda ir bijusi LPS sadarbība ar Satiksmes ministriju pēdējos gados?

Mums jau vēsturiski vienmēr ir bijusi laba sadarbība. Ceļu fondu mēs izveidojam kopā ar satiksmes ministru Vili Krištopanu – tolaik nekā tāda nebija. Arī par sadalījumu starp valsti un pašvaldībām mēs vienojamies. Šādus jautājumus ministrija nevar izlemt viena pati, un arī mēs vieni to nevaram. Ja abas puses vēlas kaut ko izdarīt, tad tas arī notiek. Tas nenozīmē, ka mēs nestrīdamies. Ļoti smaga diskusija savā laikā bija par sabiedriskā transporta tīkla reorganizāciju

un Sabiedriskā transporta padomes izveidošanu. Atbildīgā organizācija par sabiedrisko transportu bija gan valsts, gan rajonu līmenī, vēlāk arī plānošanas reģionu līmenī. Šobrīd mums ir viena padome, kuras pārziņā ir viss. Laiks, kas pagājis, kopš padome funkcionē, vēl ir pietiekoši īss, bet esmu pilnīgi pārliecināts, ka tā ir pareiza pieeja. Ja abām pusēm ir tāda vēlme, tad var atrisināt pilnīgi jebkuru jautājumu.

Pēdējos gados ik pa laikam aktualizējas jautājums par autoceļu piederību valstī. No 70 000 kilometru ceļu Latvijā 20 000 pieder valstij. Vai pašvaldības būtu gatavas pārņemt savā īpašumā, piemēram, vietējās nozīmes ceļus? Pie kādiem nosacījumiem?

Mēs savā laikā daudz diskutējām par otrās nozīmes valsts ceļiem, līdz kuriem valstiski nekad rokas neaizsniedzās. Arī ministrijā tie vienmēr palika pēdējā prioritāte. Valsts to uzturēšanu finansē pēc pārpalikumu principa, bet tas ir svarīgs savienošais posms. Mēs tos esam gan tirījuši, gan kaut ko pārņēmuši, rekonstruējuši. Faktiski, ja savā laikā būtu izveidots reģionālais līmenis – reģionālās pašvaldības, tad visloģiskāk, ka šie ceļi būtu viņu pārziņā. Kopā ar attiecīgajiem finanšu resursiem, protams. Jo pašvaldības ir tuvāk un redz, kas ar šiem ceļiem notiek.

Protams, mums ir arī daudz izdarīts. Ņemot vērā

ES struktūrfondus, ir saņemtas pilsētas. Veiksmīgi realizēta valsts programma par tranzītielām.

Mēs saskaramies ar to, ka neveiksmīga valsts politika automātiski atspoguļojas pašvaldību darbā.

Nesen tikāmies ar Igaunijas ceļu administrāciju. Igaunijā ir mērķis nomelnot ar bitumenu (dubultā virsmas apstrāde) visus tos grants ceļus, pa kuriem dienā pārvietojas vismaz 50 automašīnas. Savukārt Latvijas Autoceļu uzturētāja (LAU) vadītājs izteicās, ka šāda apstrāde būtu jāveic uz visiem ceļiem, kur kursē autobusi. Vai Latvijā šāda ceļu atpūtkļūšanas programma būtu aktuāla?

Es jau iepriekš esmu teicis, ka valstiski mēs rīkojamies tā, it kā būtu ļoti, ļoti bagāti. Mēs neinvestējam ceļos, un faktiski maksājam par sabiedriskā transporta un privātā transporta bojāšanu. Ja kāds saskaitītu, cik mēs esam spiesti izdot par transporta – gan privātā, gan sabiedriskā – uzturēšanu, tad domāju, ka cilvēki būtu šokā. Mēs šobrīd domājam – tur vēl varam neremontēt, tur vēl pagaidīs, bet faktiski mēs ciešam zaudējumus gan materiālā, gan laika, gan kvalitātes ziņā. Arī uzņēmējdarbības attīstības ziņā. Pareizā

pieeja būtu infrastruktūras jautājumu pacelt pietiekami augstā līmenī. Vispirms pareizi izvēlēties attīstāmos ceļus un tam pakārtot citas prioritātes – gan aizsardzību, gan veselību, gan izglītību. Bez bāzes infrastruktūras mums nebūs veiksmīgas reformas. Ar to arī igauņi atšķiras – viņi vienkārši, visai sabiedrībai saprotami nedefinē mērķi, izveido plānu un mēģina to realizēt. Mums pirmais būtu

Iedzīvotāju skaita kritums jau ietekmē visas valsts pastāvēšanu. Jautājums – kā mēs kā sabiedrība un kā valsts pret to attieksimies. Šodien nevienam nav noslēpums – vis-smagākā situācija tīri ekonomiski ir ģimenēs ar bērniem. Tur pat nekādi pētījumi nav vajadzīgi.

inventarizācija – vai mums šis lielais grants ceļu tīkls ir vajadzīgs, otrs – pareizi salikt prioritātes un trešais – plānveidīgi mēģināt vajadzīgos ceļus *nomelnot*. Uz zemākas intensitātes ceļa jābūt mazākām investīcijām. Ir ļoti paskatīties arī ārvalstu pieredzi – tur zemas intensitātes ceļi nav plati, bet tādi, lai vajadzības gadījumā var samainīt divas automašīnas. Platums ļoti lielā mērā ietekmē izmaksas – gan ceļu izbūvē, gan to uzturēšanā. Tam visam ir nepieciešama profesionāla un saprātīga pieeja, tas ir darbs profesionāļiem. Es domāju, ka ar esošajiem resursiem varam strādāt efektīvāk.

Jūs LPS vadāt jau ilgi, kāda ir jūsu pieredze, kā ceļu sakārtošana ietekmē reģionālo attīstību?

Bet šaubām ietekmē. Mēs, protams, varam izskatīt citu variantu – nostiprināt savus militāros spēkus un pārvietojanos nodrošināt ar helikopteriem un tankiem. Ja mūsu ceļu infrastruktūra ir tāda, lai ienaidnieks nevar iebraukt, tad... Bet nu, ņemot vērā jaunās tehnoloģijas, arī tas mums nelīdzēs.

Vai LPS ir aprēķini par to, kādā kopumā stāvoklī ir pašvaldību ceļi un tilti? Vai veicat analīzi un uzskaiti? Cik pašvaldību ceļu un tiltu ir labā stāvoklī, cik sliktā?

Savienībai šādas informācijas nav, taču katrā pašvaldībā tādu uzskaiti, protams, veic. Mēs jau redzam, ka Satiksmes ministrija zināmā mērā ir norūpējusi arī par pašvaldību pārziņā esošajiem tiltiem, jo situācija uz valsts un pašvaldību tiltiem ir identiska. Grūti pateikt, kuram tā situācija ir sliktāka. Bet es domāju, ka kritērijs var būt tikai viens – un tā ir cilvēku drošība. Ir lietas,

kuras nav diskutējamas. Ja profesionāli konstatē, ka tilts ir avārijas stāvoklī, tad tas ir vai nu steidzami jāremontē, vai jāslēdz. Es saprotu, ka arī ministrijai ir līdzīga nostāja – tiek samazinātas plūsmas, līdz remonta brīdim atstāts tikai viens virziens u.c.

Kādas bez ceļiem šobrīd ir galvenās pašvaldību problēmas? Mums ir 119 pašvaldības, vai tas, ņemot vērā sarūkošo iedzīvotāju skaitu, nav pa daudz?

Tas ir nosacīti. Piemēri pasaulē pierāda, ka veiksmīgi var dzīvot ļoti liels un arī neliels pašvaldību skaits. Abiem variantiem ir savi plusi un mīnusi. Liels spēj sniegt lielāku līdzekļu un intelektuālā potenciāla koncentrāciju, bet mīnuss – tās atrodas tālāk no sabiedrības, tām ir grūtāk visas aktualitātes novadīt līdz sabiedrībai. Mazākā pašvaldībā ir citi plusi un mīnusi. Pašvaldību skaits ne par ko neliecina.

Iedzīvotāju skaita kritums jau ietekmē visas valsts pastāvēšanu. Jautājums – kā mēs kā sabiedrība un kā valsts pret to attieksimies. Ja ģimenei nav sabiedrības atbalsta, darba, ienākumu, pie tam svarīgs ir arī ienākumu līmenis. Šodien nevienam nav noslēpums – vismagākā situācija tīri ekonomiski ir ģimenēs ar bērniem. Tur pat nekādi pētījumi nav vajadzīgi.

Valdība saka, ka tās prioritāte ir cilvēks. Ja pavisam godīgi, protams, pašvaldībai cilvēks ir lielāka prioritāte.

Mūsu senioriem, salīdzinot ar ģimenēm ar bērniem, ir labāka situācija. Protams, tā ir tālu no ideālās, ne tāda, kādu viņi būtu pelnījuši. Izējot no tā, kā mēs izturamies pret bērniem, seko pārējais – cik efektīva ir izglītības sistēma, bērnudārzi. Visi vēlas labi dzīvot. Mēs nevaram šodienas situāciju salīdzināt ar to, kas bija pirms 20, 40 gadiem, bet arī šodien var atrast līdzekļus, kas motivē cilvēkus dzemdēt un audzināt bērnus. Un šai motivācijas sistēmai ir jābūt pietiekoši skaidrai.

Viss atduras pret darba vietām un atalgojumam. Ja mums valstī iekšēji (starp Rīgu un reģionu) darba alga atšķiras vairākas reizes. Ja vēl salīdzinām ar Eiropas vidējo atalgojumu... Tāpat kā ar ceļiem – es kā šis valsts iedzīvotājs gribētu redzēt plānu, cik gadu laikā mēs atalgojumu līmeni izlīdzināsim iekšēji (es saprotu, ka tas atšķirsies, bet ne tik ļoti) un ES iekšienē (jo mēs esam vienā ekonomiskajā telpā). Tas ir plāns, ko katrs, kurš te dzīvo, gribētu redzēt. Jābūt redzamai perspektīvai. Tās trūkums mūs noveda pie tā, ka cilvēki bija spiesti aizbraukt.

Cilvēku pārvietošanās no laukiem uz pilsētām ir objektīva, tā tas ir visur. Jaunieši grib dzīvot pilsētā un vēlāk pēc pusmūža – atgriezties. Tas ir normāli, nav nekā ārkārtējs. Ja mums ir labi ceļi

– nav jau problēma, var dzīvot laukos un strādāt pilsētā. Vai otrādi. Gribi, negribi – mēs atkal atgriezami pie pamata infrastruktūras.

Mums kā ES dalībvalstij ir būtiski pateikt, ka mūsu pamata infrastruktūra nav līdzvērtīga. Lai mēs būtu līdzvērtīgi konkurenti Eiropai, mums tā bāzes infrastruktūra ir jāuztaisa. Tālākais jau, lai spētu straujāk izrauties, būs atkarīgs no mūsu cilvēkiem.

Kā jūs raugāties uz šā gada valsts budžeta procesu? Vai pašvaldību prioritātes sakrīt ar tām, kuras ir nedefinējusi valdība?

Valdība saka, ka tās prioritāte ir cilvēks. Ja pavisam godīgi, protams, pašvaldībai cilvēks ir lielāka prioritāte. Tāpēc, ka mēs tam cilvēkam esam tik tuvu, mēs cilvēka vajadzības redzam, un tā tiešām ir mūsu prioritāte. Tur ir viss iekšā – bērni, seniori, strādājošie cilvēki, kas mums dod nodokļus, – visi.

Varbūt tur arī parādās domstarpības starp valdību un pašvaldību, jo valdībai jārisina valstiski jautājumi, bet mums tajā teritorijā iekšā ir vesels saraksts ar lietām, kas būtu jāizdara. Mēs no vienas puses gribam, lai mūsu valsts attīstītos vienmērīgi, bet, ja resursi reģionos ir pieejami minimāli, cilvēki automātiski no tās vietas brauks prom. Tad arī nebūs vienmērīgas attīstības. Jo vairāk cilvēku aizbrauks, jo sliktāka būs situācija – gan no darbaspēka, gan izglītības konkurences viedokļa. Grozi kā gribi, centra ir cilvēks, no kura tālāk izriet viss pārējais.

Vēl mēs saskaramies ar to, ka neveiksmīga valsts politika automātiski atspoguļojas pašvaldību darbā. Zemas pensijas ir spiediens uz pašvaldību sociālo palīdzību, kam tas viss ir jāizlīdzina. Zems atalgojums – tas pats. Ir tikai trīs risinājumu līmeņi – valsts, pašvaldība un ģimene. Vairāk jau nav. 2009. gadā mēs aizvērām vairākas skolas un paši priecājāmies, ka ietaupīts uz skolotāju algu rēķina. Bet kas notika tālāk? Pašvaldības un vecāki palielināja izdevumus, lai šos bērnus varētu aizvest uz citām skolām. Ja mēs aprēķinātu, cik ietaupījām uz skolotājiem un cik izlietojām uz visu pārējo, balance varētu būt negatīva. Tāpēc arī tagad attiecībā uz skolu reformām – kāpēc mēs nevaram pieiet cilvēciņi? Varbūt mums ir izdevīgāk šo klasi saglabāt, lai arī formāli divi skolēni trūkst (to mēs no pašvaldības esam gatavi piemaksāt), bet tas ir efektīvāk. Varbūt pēc 3 gadiem bērni tur atkal būs. Ja mēs tagad nolikvidēsim, tad atjaunot būs daudz grūtāk.

Kopumā jūs valdības nedefinētajām prioritātēm piekriat?

Man gribētos, lai to vidū ir arī kultūra. Jo mums ir tā – kad vajag lepoties, tad mums ir kultūra, bet kad vajag finansēt, tad kultūras nav. Varbūt tas, ka kultūra nav prioritāte, arī ir iemesls, kāpēc pārējās lietas neiet. Un, protams, ceļi...



Jēkabpils domes priekšsēdētājs Leonids Salcevičs

Pašreizējais finansējums autoceļu atjaunošanai nav pietiekams. Līdzekļu trūkst, un līdz ar to arī ceļu atjaunošanas darbi ir iekavējušies. Jēkabpili aktuālākais ir tranzītielu un gaisa pārvaldu stāvoklis uz tranzītielām. Uzskatu, ka šīm pozīcijām tiek pievērsta pārāk maza uzmanība.

Domājot valstiski, ir jāsaprot, ka bez sakārtota ceļu tīkla nav iespējama pilnvērtīga un konkurējoša mazā un vidējā biznesa attīstība, kā arī stabila pilsētu izaugsme – kvalitatīvi ceļi ir pamats valsts konkurētspējīgai attīstībai.



Ludzas novada domes priekšsēdētāja Alina Gendele

Vietējiem valsts ceļiem ir būtiska loma gan mobilitātes nodrošināšanai, gan visa novada attīstības veicināšanai. Tieši vietējie ceļi nodrošina pagastu un novada centru sasniedzamību, turklāt pa tiem notiek skolēnu pārvadāšana. Attīstoties lauku uzņēmējdarbībai, palielinās smagās tehnikas īpatsvars, kas arī izmanto vietējos ceļus.

Pirms pašvaldību administratīvi teritoriālās reformas tika solīts, ka tiks nodrošināti asfalta segumi vietējās nozīmes valsts ceļiem no pagasta centriem līdz novada centram. Uz dotu brīdī Ludzas novadā vairākiem pagastiem joprojām vienīgais ceļš uz novada centru ir ar grants segumu. Ludzas novada teritorijā vietējās nozīmes valsts ceļiem pēdējo gadu laikā nav veikta ceļu rekonstrukcija, kas būtiski kavē uzņēmējdarbības attīstību un apdraud satiksmes drošību.

Kā viens no risinājumiem vietējās nozīmes valsts ceļu sakārtošanai ir papildus līdzekļu piešķiršana no valsts budžeta, kā arī pārdomātas valsts autoceļu programmas ieviešana, kurā tiks paredzēts proporcionāls finanšu līdzekļu sadalījums pa administratīvajām teritorijām.



Kuldīgas novada Domes priekšsēdētāja Inga Bērziņa

Vietējās nozīmes ceļi ir ļoti būtiski, jo tos ikdienā izmanto novada pagastos dzīvojošie cilvēki nokļūšanai pagasta centrā, kur viņi var saņemt vairākus pašvaldības pakalpojumus, un novada centrā, lai saņemtu valsts un pašvaldības pakalpojumus, apmeklētu ārstu, nogādātu bērnus uz skolu vai interešu izglītības nodarbībām, iepirktos, apmeklētu kultūras, sporta un atpūtas pasākumus utt.

Kuldīgas novadā ļoti izjūtami vietējo ceļu problēmu, jo novada teritorijā atrodas vairāki valstij piederoši autoceļu posmi, kuru seguma kvalitāte uztrauc gan pašvaldību, gan iedzīvotājus, gan vietējos lauku tūrisma uzņēmējus. Vissāpīgākais jautājums ir grantētais ceļa posms Kuldīga – Basi, ko būtu nepieciešams vismaz pārklāt ar melno segumu, kas nodrošina komfortablākus braukšanas apstākļus un novērš ceļa putēšanu. Ceļš līdz ar rudens lietavām kļūst grūti izbraucams un apgrūtināta iespējas Gudnieku pagasta iedzīvotājiem nokļūt novada centrā. Attiecībā uz valstij piederošajiem grants ceļiem, kas izraisījuši sūdzības, no Satiksmes ministrijas saņemta atbilde, ka atbilstoši Nacionālajā attīstības plānā 2014. – 2020. gadam un Transporta attīstības pamatnostādņem 2014. – 2020. gadam izvirzītajiem mērķiem valsts vietējiem autoceļiem ar grants segumu līdz 2020. gadam paredzēts veikt tikai ikdienas uzturēšanas un grants seguma atjaunošanas darbus. Ceļu pārību, iekļaujot asfaltbetonu, valsts dienmēž nav iepļānojuši.

Jautājums saistībā ar valstij piederošo ceļu posmu seguma kvalitāti novada Domes vadība vairākkārt pārrunājusi ar VAS „Latvijas Valsts ceļi” valdes priekšsēdētāju Jāni Langi. Uzteicama ir VAS „Latvijas Valsts ceļi” veiktā asfalta seguma izbūve posmā Kuldīga – Kable, kas ļauj Kuldīgas novada iedzīvotājiem ātrāk nokļūt galvaspilsētā. Atlikušo nelielo ceļu posmu šajā maršrutā, kuru nepieciešams salabot, „Latvijas Valsts ceļi” apsolījuši sakārtot līdz šī gada rudenim, par ko esam ļoti priecīgi.

Arī pašvaldībai piederošie ceļi prasa regulāru kopšanu un seguma uzlabošanu. Pašvaldība savu iespēju robežās ceļus uztur kārtībā, taču ierobežotie finanšu resursi plašākus remontdarbus veikt neļauj. Vietējo pašvaldībai piederošo autoceļu uzlabošanai liels atspaidis būs 2014. – 2020. gada plānošanas periodā iepļānotie ES struktūrfondu līdzekļi, kas paredzēti to lauku ceļu sakārtošanai, kas ved uz vietējiem uzņēmumiem.



Rēzeknes domes priekšsēdētājs Aleksandrs Bartaševičs

Vietējās nozīmes ceļi ir ārkārtīgi svarīgi. Mūsu ceļus izmanto ne tikai vietējie iedzīvotāji, bet vērtē arī investori, kas izskata iespējas attīstīties reģionā, kas savukārt nozīmē darba vietas un papildus ieņēmumus budžetā. Labi ceļi samazina auto-transporta nolietojumu un ļauj iekonomēt uz mašīnu remonta rēķina. Visbeidzot, braucot pa labiem ceļiem, uzlabojas cilvēku garastāvoklis. Tātad ar ceļiem ir saistīti gan dažādi ekonomiskie, gan psiholoģiskie faktori.

Situācijas uzlabošanai ir ļoti vienkāršs risinājums – mums ir finansējuma avoti, visai ievērojami akcīzes nodokļi degvielai un ceļa nodokļi, kurus novirzot nozarei, jautājumu atrisinātu – tad gan vietējās nozīmes, gan valsts ceļi būs pilnīgā kārtībā!

Pašreiz mēs, izmantojot Eiropas finanses, veicam „dziļo” ceļu infrastruktūras rekonstrukciju. Skaidrs, ka pilsētai tāda dziļā rekonstrukcija izmaksā gandrīz divreiz dārgāk, nekā ceļu rekonstrukcija ārpus pilsētas, kur praktiski nav nekādu komunikāciju. Taču pēc ielu un ceļu dziļās rekonstrukcijas būs nepieciešams mazāk līdzekļu to turpmākajai uzturēšanai. Ielu rekonstrukcijas galveno problēmu mēs esam atrisinājuši, tagad varam runāt par uzturēšanu, bet šim mērķim vienīgais finansējuma avots ir ceļu fonds, akcīzes un ceļu nodokļi. Šo naudu maksimāli nepieciešams novirzīt ceļu stāvokļa uzlabošanai, un tad mēs redzēsim, ka ar laiku paliks rezerve, un finansējumu būs iespējams samazināt, kā tas notiek pie mums Rēzeknē.

Jau pašlaik, pateicoties ielu rekonstrukcijai un sakārtošanai, ziemā samazinās apkalpošanas izdevumi – ielas kļūst vieglāk tīrīt un ir labāks efekts. Arī bedrīšu remontam tērējam ievērojami mazāk, bet pēc pieciem gadiem pie mums bedrīšu remonts nebūs vajadzīgs vispār.

Finansējums ir jāpalielina, bet ar laiku, pateicoties pareizai attieksmei pret ceļiem, izdevumi samazināsies. Respektīvi – mēs nevis remontēsim bedrītes, bet normāli būvēsim ielas. Ir jābūt skaidram aprēķinam un pareizam finansējuma sadalījumam, cerot uz to, ka jau tuvākajā nākotnē tāda apjoma finansējums vairs nebūs vajadzīgs.

LTRK: Valdība pārāk maz uzmanības velta ceļu infrastruktūrai

Turpinājums. Sākums 3. lapaspusē.

Tā ir sen zināma patiesība, ka ceļus var salīdzināt ar cilvēka asinsriti – visai sistēmai ir jābūt kārtībā un bez šķēršļiem, pretējā gadījumā nav iespējama pilnvērtīga darbība. Valstīs, kur šī infrastruktūra ir labā līmenī un plaši sazarota, attīstās ekonomika un plaukst uzņēmējdarbība. Tātad kvalitatīvi ceļi nozīmē labus priekšnoteikumus biznesa videi, uzsver Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameras valdes loceklis **Andris Vanags**.

To, kādā stāvoklī ir ceļi Latvijā, šķiet, zina ikviens. Pat tie, kuri ikdienā nesēž pie stūres. Ja valsts galvenās maģistrāles tiek remontētas, tad vietējā un reģionālā mēroga ceļi bieži vien ir sabrukuši vai arī sabrūk mūsu acu priekšā. Eksperti aprēķinājuši, ka jau vairāk nekā puse no gandrīz 4500 kilometriem asfaltēto reģionālo autoceļu ir sliktā vai ļoti sliktā stāvoklī. No valsts uzturēšanā esošajiem 972 tiltiem gandrīz trešdaļa ir kritiskā stāvoklī, bet 145 – ļoti sliktā stāvoklī. No šiem tiltiem lielāko daļu vajadzētu nekavējoties slēgt, pirms tiek piedzīvotas traģēdijas, bet tas nozīmētu atsevišķu apdzīvotu vietu izolāciju un attiecīgi arī jaunas problēmas.

LTRK un tās biedri teju vai ik dienas spiesti secināt, ka brūkošie reģionālie un vietējie ceļi apdraud gan uzņēmējdarbību laukos, gan

lauku cilvēku iespējas dzīvot ārpus lielajām pilsētām vispār. Ja mēs vēlamies, lai Latvijas lauku reģioni nepaliktu tukši, vitāli nepieciešama sakārtota infrastruktūra. Jo, ko dod, piemēram, kultūras nams vai skola kādā no novadiem, ja uz to nav iespējams normāli aizkļūt? Par vietējo uzņēmējdarbību varam vispār aizmirst.

Diemžēl arī nākamā gada budžets vietējiem un reģionāliem ceļiem un tiltiem neko labu nesola. Piemēram, vietējo ceļu rekonstrukcijai pēdējo piecu gadu laikā vajadzēja ieguldīt 690 miljonus eiro, kas nav noticis. Rezultātā strukturālā un finansiālā nespēja turpina graut esošo infrastruktūru. Arī valdība pārāk maz uzmanību velta tam, lai tiktu realizētas Saeimas apstiprinātais "Nacionālās attīstības plāns", izskatītā "Autoceļu sakārtošanas programma" un jau apstiprinātās "Transporta attīstības pamatnostādnes". Rezultātā samazinājies finansējums gan asfaltēto segumu, gan grants ceļu uzturēšanai (jāpiebilst, ka 2012. gadā tam vispār netika piešķirts finansējums).

LTRK biedri, jo īpaši tie uzņēmēji, kas darbojas reģionos, nesakārtotās infrastruktūras dēļ cieš zaudējumus, jo regulāri tiek bojātas automašīnas, un tādējādi palielinās izdevumi. Tāpat arī ikdienā tiek zaudēts patērētais



laiks, lai nokļūtu no vienas vietas uz otru vai nogādātu saražotās preces. Galu galā cieš biznesa un mazinās konkurētspēja. Piemēram, pat tādām lielām uzņēmumiem kā "CEMEX", kas ir viens no vadošajiem cementa ražotājiem pasaulē, sliktie reģionālie ceļi rada papildu grūtības, vedot izejvielas no karjera uz ražotni, kā rezultātā automašīnas ir bieži papildus jālabo.

Likumsakarīgs ir jautājums – ko darīt, lai situāciju, ja ne uzlabotu, tad vismaz nepadarītu vēl traģiskāku? LTRK piekrit tiem, kuri rosina atjaunot Autoceļu fondu, kā arī ceļu būvē plašāk izmantot publisko privāto partnerības modeli. Pašreiz ceļu būves eksperti aprēķinājuši, ka katru gadu nekvalitatīvie ceļi to lietotājiem rada 884 miljonu eiro zaudējumus. Varbūt tiem uzņēmumiem, kuriem ir samērā liels autoparks, piemēram, samazināt vai vispār atcelt transportlīdzekļu nodokļus, ja viņi šo naudu būtu gatavi ieguldīt vietējā ceļa sakārtošanā un remontā. Šādā gadījumā ieguvēji būtu gan vietējie iedzīvotāji, gan pašvaldība, gan arī biznesa.

Ārvalstu pieredze

ASV maģistrāļu būvniecībā izmanto betonu

Autors: Jānis Saušs, *Baltic-American Freedom Foundation* stipendiāts; Rīgas Tehniskajā universitātē maģistra grādu ieguvis ceļinieks, kurš, izturot BAFF konkursu, ieguves prakses iespēju – gadu strādāt uzņēmumā *Flatiron Corp*.

Jūlija *Autoceļu Avīzes* numurā tika apskatīta ASV pieredze tiltu būvniecībā, šoreiz – betona ceļu būvniecībā. Lielās maģistrāles no betona ASV galvenokārt tiek būvētas ilgākas kalpošanas un stiprības dēļ.

Pamatu pārbaude

Pirms sākt betona ieklāšanu, nepieciešams sagatavot pamatu. Lai iestrādātais materiāls atbilstu normām, tiek veikti visi nepieciešamie mērījumi un testi. Šeit notika ceļa konstrukciju slāņu testēšana, veicot braucienus (*Proof roll* no angļu val.) ar autocisternu, kas pilna ar ūdeni. Kolorādo ceļu specifikācijas paredz noslogot zemes klātni un ceļa pamatu ar mehānismu, kam ir pneimatiskās riepas ar minimālu 8,16 t uz vienu asi. Šī pārbaude ir derīga 48h. Gadījumos, kad pēc pārbaudes ir lijis lietus un attiecīgā virsma nav nosepta ar nākamā konstrukcijas slāni, tests attiecīgajam slānim ir jāatkārto. Šādā veidā var daudz precīzāk pārbaudīt, vai ceļš ir atbilstoši izbūvēts visā tā platumā un vai spēš nodrošināt paredzētās slodzes.

Betona ceļa konstrukcija

Lielākā daļa projekta ir betona ceļš, taču pievedceļi un mazākas nozīmes ceļi ir ar asfaltbetona konstrukciju (par tiem nākamajā rakstā).

Sākotnēji tur, kur nepieciešams, tiek veidots uzbūrum. Ja konkrētajā ceļa posmā nav vajadzīgs uzbūrum, tad dabīgā grunts tiek pārstrādāta aptuveni 20 cm dziļumā. Uz zemes klātnes ir paredzēta aptuveni 15 cm bieža nesošā kārta. Virs nesošās kārtas tiek ieklāts 28 cm biezs betona slānis.

Dībeļu un stiegrojuma izvietojums

Dībeļu un stiegrojuma izvietojums tiek veikts saskaņā ar Kolorādo štata transporta departamenta standarta plāniem. Arī ceļa segā

Dībeļu novietojums.



G&Z S600 ieklājējs.



stiegrojums un dībeļi ir ar epoksīda pārklājumu. Standarta plāns paredz novietot 5 dībeļus zem katra riteņa. Neatbilstoša novietojuma gadījumā (horizontālā un vertikālā plaknē) būvuzraugi var pieprasīt pārzāgēt 2 no 5 dībeļiem. Ja neatbilstība ir konstatēta vairāk ka 2 dībeļiem, tad nepieciešams veikt nopietnākus defekta labojumus.

Būvniecība

Šajā gadījumā objektā strādā divi betona ieklājēji. Viens, ar kuru ieklāj betonu 9,75m (iespējams līdz pat 12,8m) platumā, un otrs, ar kuru ieklāj mazākus apjomus. Pamatjosla tiks izbūvēta ar lielo ieklājēju (S1500), bet, piemēram, mediānas – ar mazo (S600). Jāņem vērā: lai izbūvētu mediānu, nepieciešams nogaidīt, kamēr betons ir sasniedzis pietiekamu stiprību un varētu uzņemt ieklājēja slodzi. Ar S1500 ieklājēju dībeļi un stiegrojums, kas ir ceļam vidū, tika pozicionēti automātiski. Taču pārējos, kas atrodas ārējās malās, nepieciešams pozicionēt manuāli. Savukārt ar S600 ieklājēju izmanto „grozus”, lai dībeļus novietotu atbilstoši projektam. Lai nerastos plaisas, īsi pēc ieklāšanas tiek iezāģētas šuves.

Lai nodrošinātu nepārtrauktu un ātru betona piegādi, projekta tuvumā tika uzstādīta mobilā betona ražošanas rūpnīca.

Pēc izbūves, kad betons ir sasniedzis noteiktu stiprību, tiek veikta cilvēku iemīgšanu pie stūres. Interesanti, ka šo līniju veido, nevis veicot iefrēzēšanu, bet izbūvē vienlaicīgi ar betona ieklāšanu – tam izmanto speciāli pielāgotu detaļu, ko pievieno pie ieklājēja.

Šuvju aizpildīšana

Dažos projektos abās ceļa malās tiek paredzēti arī rievējumi (skat. attēlu), lai aizkavētu cilvēku iemīgšanu pie stūres. Interesanti, ka šo līniju veido, nevis veicot iefrēzēšanu, bet izbūvē vienlaicīgi ar betona ieklāšanu – tam izmanto speciāli pielāgotu detaļu, ko pievieno pie ieklājēja.

Betona kvalitātes kontrole

Lai pārliecinātos, ka ceļa sega tiek izbūvēta kvalitatīvi, tiek veikti vairāki testi. Pirmkārt, jau tiek testēta betona spiedes un lieces stiprība. Bez tam ar profilogrāfu tiek pārbaudīts virsmas līdzenum, kā arī virsmas tekstūra, šuvju stiprība, betona biežums (veicot urbumus). Dībeļu novietojums tiek pārbaudīts ar MIT-SCAN iekārtu.



MIT-SCAN iekārta dībeļu pozīcijas noteikšanai.

Nākamajā publikācijā aplūkošu asfalta būvniecības procesu un tehnoloģijas.

Zemnieku Saeima: Nauda, ko maksājam nodokļos, ir jāiegulda ceļos



Lauku ceļi ir viens no lauku uzņēmējdarbības infrastruktūras pamatelementiem, ir pārliecināts **Zemnieku Saeimas valdes priekšsēdētājs Juris Lazdiņš**. Lauku ceļiem ir ļoti būtiska nozīme – tiem jānodrošina gan ikdienas, gan lauksaimniecības transporta plūsma. Piena fermu pievedceļiem jābūt izbraucamiem 365 dienas gadā neatkarīgi no laika apstākļiem. Savukārt graudu un dārzeņu novākšanas sezonas laikā atsevišķos posmos ceļiem jāapkalpo salīdzinoši intensīva satiksme. Lauku ceļi kalpo arī nocirsto kokmateriālu aizvešanai no mežiem, un tiem ir jāiztur attiecīga smagās tehnikas slodze.

Šobrīd liela daļa Latvijas lauku ceļu ir ļoti sliktā stāvoklī. Tā rezultātā problemātiska ir gan izejvielu piegāde, gan lauksaimniecības produkcijas pārvietošana. Ļoti sarežģīta situācija veidojas pavasaros, kad ceļi dubļu dēļ daudzviet kļūst pilnībā neizbraucami vai grūti izbraucami. Atsevišķos

posmos ceļi smagajam transportam tiek slēgti. Tajā pašā laikā pavasarī ir jāveic lauku mēslošana, ko īsās sezonas dēļ nevar atlikt. Arī produkcijas, īpaši piena un nozaroto dzīvnieku aizvešanu no saimniecībām, kā arī lopbarības piegādi nevar atlikt par mēnesi vai pat ilgāk.

Sliktās ceļu kvalitātes dēļ strauji nolietojas un lūst tehnika, bet remontu un jaunas tehnikas iegāde rada papildu izmaksas.

Zemnieku Saeima uzskata, ka ir jāseko līdzi ceļu kvalitātei, un tos ir jāuztur atbilstoši paredzētajiem mērķiem.

Lai ceļu stāvokli uzlabotu, lauksaimnieki jau šobrīd savu iespēju robežās ziemā tīra ceļus no sniega, bet vasarā plauj grāvmalas. Šādi darbi tiek veikti pēc zemnieku pašu iniciatīvas.

Ja runājam par pašvaldību ceļiem – daļa mūsu maksāto nodokļu nonāk pašvaldību budžetos. Tādēļ uzskatām, ka tā attiecīgi jānovirza ceļu

rekonstrukcijai. Tāpat atbalstām Autoceļu fonda atjaunošanu, kā arī no degvielas iekasēto līdzekļu novirzīšanu ceļu uzturēšanai.

Uzskatām, ka jau pirms krietna laika bija jāuzsāk maksas iekasēšana no tiem kravas automobiļiem, kuri Latviju šķērso tranzīta nolūkā. Kravas automobiļi izmanto Latvijas ceļus, taču nerada nekādu pievienoto vērtību.

Piedāvājam izmantot arī publiskās partnerības iespēju, veicot investīcijas ceļos, jo, iespējams, ir uzņēmēji, kuri ir gatavi izbūvēt ceļus un ar valsti norēķināties vairāku gadu laikā.

Ir svarīgi, lai valdības neseno piešķirtais 126 milj. eiro atbalsts tiktu novirzīts tiem ceļiem, kuri ved uz piena fermām, dārzeņu noliktavām, kaltēm un apstrādājamajiem laukiem. Cerams, ka šis finansējums tiks mērķtiecīgi novirzīts tiem ceļiem, kuri ir būtiski lauksaimniecības nozares darbības nodrošināšanai.

Stacionāro fotoradaru tuvumā nav bojāgājušo

Ar stacionārajiem fotoradariem aprīkotajos ceļu posmos ārpus apdzīvotajām vietām pēdējā pusgadā nav bojāgājušo, savukārt ceļu satiksmes negadījumu skaits vidēji samazinājies par 67%, bet cietuši – par 44%.

Šādi dati iegūti, salīdzinot ar laiku, kad mērierīces attiecīgās vietās nebija uzstādītas. Piemēram, pie Garcie-ma un uz Daugavpils šosejas

– Baltkrievijas robeža (A6) 23.kilometrā jeb 1,5 kilometrus no abiem radariem, liecina, ka pirms radaru uzstādīšanas vidējais ātrums bija teju 100 km/h

nākamo stacionāro fotoradaru atrašanās vietas. Nosakot šīs vietas, ņemti vērā vairāki rādītāji: negadījumu, cietušo un bojāgājušo skaits konkrētajā ceļa



Ar zaļo atzīmēti jau strādājošie fotoradari, ar dzelteno – plānotie.

(pie pagrieziena uz Saulkalni) negadījumi un cietušie nav reģistrēti vispār. Uz Jelgavas šosejas, ap divu līmeņu satiksmes mezglu ar autoceļu Salaspils – Babīte (Rīga – Jelgava – Lietuvas robeža (A8) 15.-17. km), negadījumi samazinājušies teju uz pusi (par 49%), bet cietušo skaits par 100%. Līdzīga situācija ir uz tās pašas Jelgavas šosejas, bet pie Ozolniekiem (30.-32.km) – negadījumi samazinājušies par 39%, bet cietušo nav. Negadījumi un cietušie nav reģistrēti arī ap radaru, kas atrodas uz Tinūžu – Kokneses ceļa 20,4. km.

Savukārt informācija no VAS „Latvijas Valsts ceļi” (LVC) ātruma uzskaites vietas, kas atrodas šosejas Rīga – Daugavpils – Krāslava

(2014.gada jūlijā: 98,6 km/h), bet pēc radara uzstādīšanas šī gada pavasarī tas samazinājies un ir vidēji 95,5 km/h.

Līdz ar to var secināt, ka radaru uzstādīšana ir attaisnojusies, un darbs ir jāturpina, jo ap to atrašanās vietām ir uzlabojušies satiksmes rādītāji un samazinājies vidējais plūsmas ātrums. Apstiprinās arī starptautisko pētījumu pieredze: ja vidējais ātrums samazinās par 5%, tad smagi ievainoto skaits samazinās par 15% un bojāgājušo skaits samazinās par 20%.

Šobrīd CSDD, sadarbojoties ar satiksmes drošībā un organizēšanā iesaistītajām institūcijām – Valsts policiju, LVC, Latvijas Pašvaldību savienību un Rīgas domes Satiksmes departamentu, izvēlētas un saskaņotas 20

posmā, ceļa posma funkcionālā nozīme, potenciālā braukšanas ātruma pārsniegšanas rezultātā radītais apdraudējums citiem satiksmes dalībniekiem, satiksmes intensitāte, kā arī raksturīgās braukšanas tendences.

Izvēlētas radaru atrašanās vietas pamatā atrodas ārpus Rīgas – uz lielākajiem un noslogotākajiem ceļiem, piemēram, uz autoceļa Inčukalns – Valmiera – Igaunijas robeža (A3), uz autoceļa Rīga – Daugavpils – Krāslava – Baltkrievijas robeža (A6), uz autoceļa Rīga – Liepāja (A9), uz autoceļa Rīga – Ventspils (A10), uz autoceļa Krievijas robeža – Rēzekne – Daugavpils – Lietuvas robeža (A13), kā arī uz autoceļa Tinūži – Koknese (P80). Šajās vietās trīs gadu



laikā reģistrēti 359 ceļu satiksmes negadījumi, 206 ievainoti un 21 bojāgājušie.

Plānots, ka otrā etapa stacionāros fotoradarus varētu sākt uzstādīt nākamā gada pirmajā pusē, pirms tam atbilstoši iepirkuma procedūrai aprīkojot to atrašanās (uzstādīšanas) vietas un iegādājoties pašas kontroles ierīces. Radaru iegādei un uzstādīšanai tiks izmantoti līdzekļi no CSDD dividendēm, ko valdība 7. jūlijā nolēma novirzīt tieši šim mērķim.

Papildinformācija:

- visa informācija par stacionārajiem fotoradariem atrodama CSDD mājas lapā: www.csdd.lv;
- ceļu satiksmes drošības uzlabošana ir vairāku pasākumu kopums, kurā vienlīdz nozīmīga loma ir gan sabiedrības informēšanai un prevencijai, likumdošanas un sodu politikas pilnveidei, infrastruktūrai, gan stacionāro un pārvietojamo radaru darbībai, gan policijas kontrolei;
- radari ir instruments, ar kā palīdzību uzlabot satiksmes drošību, nodrošināt atļautā braukšanas ātruma ievērošanu, tie nav naudas pelnīšanas avots. Pirms stacionāro fotoradaru atrašanās vietām izvietota informācija par radara atrašanos un atļauto braukšanas ātrumu;
- Tirgus un sociālo pētījumu aģentūras „Latvijas Fakti” jūnijā veiktais pētījums liecina, ka visvairāk – 27,4% autovadītāju uzskata, ka tieši fotoradari uz autoceļiem atturētu pārsniegt braukšanas ātrumu.

Nacionālā līmeņa posmu paredzēts īstenot līdz 2020. gada beigām, savukārt otrā līmeņa infrastruktūru – līdz 2022. gada rudenim. Attīstot uzlādes staciju tīklu, tiks novērsti elektrotransportlīdzekļu braukšanas attāluma ierobežojumi, kā arī mazinātas to lietotāju bažas par iespējām savlaicīgi uzlādēt transportlīdzekli.

Aktivitāti paredzēts īstenot ierobežotas projektu iesniegumu atlases veidā, elektromobilitātes ieviešanas uzdevumu nododot CSDD. Līdz ar to CSDD pārraudzīs uzlādes staciju tīkla paplašināšanu, kā arī staciju uzturēšanu.

Līdz šim Latvijā ir izbūvētas 11 uzlādes stacijas, no kurām sešas atrodas Rīgā un pa vienai Siguldā, Gulbenē, Tērvetē, Talsu novadā.

Līdz 2015.gada 1.jūlijam Latvijā bija reģistrēti vairāk nekā 200 elektrotransportlīdzekļi. Plānots, ka, attīstot uzlādes staciju tīklu, šo transportlīdzekļu lietotāju skaits varētu pārsniegt 700 lietotāju.

Latvijā plānots izbūvēt vēl 235 elektrotransportlīdzekļu uzlādes stacijas

Lai veicinātu videi draudzīgu transportlīdzekļu izmantošanu un tādējādi samazinātu piesārņojumu, kā arī fosilās degvielas izmantošanu, Latvijā paredzēts paplašināt elektrouzlādes staciju tīklu, visā Latvijā izbūvējot 235 uzlādes stacijas.

To paredz Ministru kabineta noteikumu projekts, kas augustā izsludināts Valsts sekretāru sanāksmē un vēl jāapstiprina valdībā.

Šim mērķim kopumā paredzēti 8,34 milj. eiro, no tiem 7,09 milj. eiro paredzēti no Eiropas Reģionālā attīstības fonda, savukārt 1,25 milj. eiro – no

valsts budžeta.

Latvijā paredzēts izveidot divu līmeņu uzlādes infrastruktūru. Pirmā līmeņa – nacionālā infrastruktūra atradīsies uz TEN-T ceļiem, uz kuriem paredzēts izbūvēt 60 uzlādes stacijas. Attālums starp šīm uzlādes stacijām nebūs lielāks par 30 km.

Savukārt otrā līmeņa

infrastruktūra atradīsies uz TEN-T ceļus savienošajiem reģionālajiem autoceļiem, uz kuriem paredzēts izbūvēt 175 uzlādes stacijas, un attālums starp tām būs līdz 50 km. Uz šiem ceļiem paredzēts izbūvēt vienu uzlādes staciju uz katriem 1000 iedzīvotājiem apdzīvotās vietās, kurās iedzīvotāju skaits ir virs 5000.

Autoceļu Avīze būs pieejama Elvi veikalos visā Latvijā

VAS „Latvijas Valsts ceļi” (LVC) izdotā *Autoceļu Avīze* no septembra bez maksas būs pieejama arī *Elvi* veikalos visā Latvijā.



PAR SAVĒJIEM!

Līdz šim avīze tika izplatīta VAS „Ceļu satiksmes drošības direkcijas” nodaļās un *Lukoil* degvielas uzpildes stacijās, kā arī maiznīcā/veikalā *Liepkalni*.

Avīze *Elvi* veikalos būs pieejama speciālajos standos sākot no septembra. *Autoceļu*

Avīze iznāk reizi mēnesī katrā mēneša sākumā.

Veikalu tīkls *Elvi* ir nacionālais mazumtirgotājs, kas darbojas pēc franšīzes principa visā Latvijā.

Izrunājiet ar bērniem, jauno mācību gadu uzsākot!

JA ESĪ GĀJĒJS

PILSĒTĀ
EJ PA IETVI

ĀRPUS PILSĒTAS
EJ PA CEĻA MALU PRETĪM BRAUKŠANAS VIRZIENAM

ESI REDZAMS!

IELU DRĪKSTI ŠĶĒRSOT

PIE LUKSOFORA
PĀR GĀJĒJU TILTIŅU
LABI PĀRSKATĀMĀ VIETĀ

CAUR TUNELI
PA GĀJĒJU PĀREJU
PIRMS ŠĶĒRSO GĀJĒJU PĀREJU, PĀRLIECINIES, KA TEVI REDZ UN AUTO PĀSPĒS-APSTĀTĪES!

IELU NEDRĪKSTI ŠĶĒRSOT

PIRMS VAI AIZ GĀJĒJU PĀREJAS
VIETĀS AR SADALOŠO JOSLU VAI BARJERU

SKATIES, KUR EJI!
TURI ACIS UN AUSIS VAĻĀ!

CEĻŠ NAV VIETA ROTAĻĀM!

BERNIEM.CSDD.LV

CSDD ERGO

CSDD eksāmenā instruktors prasa jaunajam autovadītājam:

– Kurš no riteņiem, veicot labo pagriezienu, pagriežas vismazāk?

Jauniņais brīdi prāto:

– Laikam jau rezerves...

Mikroautobusā Sigulda–Ragana–Rīga iekāpj divas sievietes un, dodot naudu, šoferim saka:

– Divas Raganas!

Šoferis pasmaida un atbild:

– Guntis!

Policists apstādina auto par ātruma pārsniegšanu un saka šoferim:

– Jūs braucat apdzīvotā vietā ar ātrumu 80 km/h. Jāmaksā sods!

– Kāpēc stundā, es tikai pirms 10 minūtēm iekāpu mašīnā.

Zvans Ceļu policijai:

– Labdien, es te tikko divus zažus notriecu, ko man tagad darīt?

– Nu, pasperiet prom, lai neizsmērējas pa ceļu!

– A-a-a, skaidrs, a ko ar to sarkano mersi darīt?

„Virietis, kurš, skūpstot skaistu meiteni, spēj braukt pie stūres, nevelta skūpstam vajadzīgo uzmanību.” – Alberts Einšteins

„Laimi nevar nopirkt par naudu. Tomēr es labāk raudu *Jaguārā*, nevis satiksmes autobusu.” – Fransuāza Saġana

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.

Pēc dažiem gadiem...

Kamēr Ceļgrauzis turpināja grauzt ceļus, mūsu trīs varoņi turpināja savas ikdienas gaitas.



Pele iestājās Rīgas Tehniskajā universitātē, lai projektētu ceļus, kuri Ceļgrauzim nebūtu pa zobam.

Bet tad pienāca trauksmainais gads, kad tika paziņots par Maģistrāles Trumse–Rīga–Gibraltārs būvniecību.



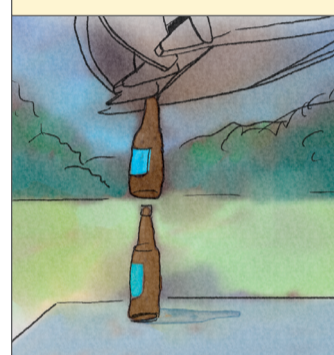
Ceļgrauzis sāberzēja lipīgās plaukšteles, bet mūsu varoņi posās darbos.

Pele bija izmācījies par ceļu projektētāju. Viņa ar savu maģisko peli prata datorā ekrānā uzburēt ceļu visā tā daudzveidībā.



Pēteris cilāja svaru bumbas un mācījās vadīt lielo, moderno ceļu būves tehniku.

Valča jaunsungskums izmanīgi vadīja vissarežģītākās mašīnas un bija kļuvis par Youtube karali – triku, kurā viņš ar ekskavatora kausu uzceļ vienu iesala dzēriena pudeli uz otras, jau noskatījušies vairāk nekā miljons cilvēku.



Ari Urbis, izstudējis ķīmiju un ģeodēziju, bija pievērsies ceļu nozarei. Viņš Autoceļu kompetences centrā pētīja asfalta sastāvu, plānoja jaunu



ceļu būvniecību, brauca uz ārzemēm analizēt granīta šķembas un bituma kvalitāti.



Bet Urbis atklāja arvien jaunus urbjamus jautājumus, kuros savijās visas iedomājamās un neiedomājamās zinātnes jomas.

Turpinājums nākamajā numurā...

Autobraucēju brīvdienu ceļvedis

SEPTEMBRIS, 2015

2. septembris
Rīga, Kultūras pils Ziemeļblāzma
Vestarda Šimkus koncerts
Ieejas maksa: 5–7 EUR

3. septembris
Rīga, Starptautiskais izstāžu centrs Ķīpsala. Izstāde
„Rīga Food 2015”
Ieejas maksa: no 3,5 EUR

03.–13. septembris
Rīgā. **Dzejas dienas**
Vairāk informācijas
www.dzejasdienas.lv

11. septembris
Ventspils, Kultūras nams
„Jūras vērti”. Latvijas Radio kora koncerts
Imanta Ziedoņa un Ojāra Vācieša dzeja mūzikā
Ieejas maksa: 6–7 EUR

20. septembris
Kuldīga, Kultūras centrs
Noras Bumbieres piemiņas koncerts „Esmu dzimisī Jelgavā”
Ieejas maksa: 5–10 EUR

5.–6. septembris
Rīga. Mūsdienu kultūras forums
„Baltā nakts 2015”
Vairāk informācijas
www.baltanakts.lv
Ieeja bezmaksas

19.–16. septembris
Rīgā, Jūrmalā, Daugavpilī, Rēzeknē, Ventspilī.
Rudens Kamermūzikas festivāls
Vairāk informācijas
www.latvijaskoncerti.lv

4.–10. septembris
Rīga. Starptautiskais Jaunā teātra festivāls
„Homo Novus”. Vairāk informācijas
www.homonovus.lv

6. septembris
Sigulda, 25. Latvijas Riteņbraucēju vienības brauciens
Dalības maksa: 7–40 EUR

6. septembris
Rīga, Latvijas Etnogrāfiskais brīvdabas muzejs
Seno amatu diena
Ieejas maksa: no 1,40 EUR

Maiznīca/veikals/kafejnīca
Liepkalni Klintaines pag. „Liespalās” (Rīga–Daugavpils 117. km). Katru dienu 8–22

21. septembris
Rīga, Latvijas Etnogrāfiskais Brīvdabas muzejs
Rudens ražas svētki
Ieejas maksa: no 1,40 EUR

29. septembris
Cēsis, Rīgas iela, Rožu laukums
Miķeļdienas gadatirgus
Ieeja bezmaksas

5. septembris
Līgatnes dabas takas, Līgatnes pag.
Sēņu dienas
Vairāk informācijas www.gnp.lv

14.–20. septembris
Rēzekne. **11. Baroka mūzikas dienas Rēzeknē**. Vairāk informācijas: www.latgalesgors.lv
Ieejas maksa: 5–13 EUR

11. septembris
Kalkūnes pag., Raiņa māja Berķenelē Raiņa dzimšanas dienai veltīts muzikāls uzvedums
„Atmiņās iegāju te...”
Ieeja bezmaksas