



Pavasaris 2020

Autoceļu avīze

Būvdarbi uz valsts autoceļiem šogad noritēs visos Latvijas reģionos. Saraksti un kartes ar plānotajiem darbiem.

[---> 4. lappuse]

Normunds Krapsis: Cilvēkam ir raksturīgi pieļaut kļūdas, tāpēc satiksmē un kontrolē ir jābūt risinājumiem, lai šīs kļūdas varētu novērst, un uz ceļiem neietu bojā cilvēki.



[---> 3. lappuse]

Ceļu būvdarbi 2020

Kartes un pilns saraksts ar valsts ceļu posmiem, uz kuriem šajā būvniecības sezonā notiks remontdarbi, atrodams šajā "Autoceļu avīzes" numurā.



Drošība. Satiksmes infrastruktūras uzdevums ir pēc iespējas samazināt cilvēciskās kļūdas radītās un smagu ceļu satiksmes negadījumu izraisītās sekas, izvairoties no letāla iznākuma.

[---> 10. – 11. lappuse]

Atis Zariņš: Mūsu pētījumi ir galvenokārt par ceļa segu un tiltiem. Šis praktiski ir vienīgās stratēģiskās pētījumu tēmas, par kurām pie mums interese izrāda nozaru.

[---> 2. lappuse]

Uzturēšana.



[---> 12. lappuse]

Viedoklis

Ceļu nozare joprojām ir konservatīva



Atis Zariņš,

Rīgas Tehniskās universitātes Būvniecības inženierzinātņu fakultātes Ceļu un tiltu katedras profesors

Ceļu nozares pētījumi pasaulē attīstās visos virzienos – ceļu administrēšana un finansēšana, mobilitāte, drošība, infrastruktūra, kā arī vides jautājumi, t.sk. klimata izmaiņu ietekme. Katrā no šīm jomām ir vērojama attīstība, un katrai ir sava specifika, ja to saista ar kādu noteiktu teritoriju. Tāpat zīmīgi ir tas, ka visas jomas ir cieši savstarpēji saistītas, un aplūkot kādu atsevišķi no pārējām ir praktiski neiespējami.

Pasaules kontekstā, protams, ir novērojamas arī kopīgas intereses. Kā piemērus var minēt alternatīvo enerģijas avotu un tehnoloģiju risinājumus transportā, digitalizāciju un viedās tehnoloģijas, klimata izmaiņu ietekmi un risinājumus. Jāatzīmē arī tas, ka Latvijā aizvien nav vai arī ir ļoti vājš pieprasījums pēc citviet aktuālo virzienu pētījumiem un attīstības. Ceļu administrēšana un finansēšana nešaubīgi ir virzieni, kas saistīti gan ar valsts politisko iekārtu, gan ekonomiskās un politiskās attīstības līmeni, kā arī ģeopolitiskās situācijas, t.sk. demogrāfijas, izmaiņām. Pasaules līmenī aktuālie jautājumi ir nozares (ekonomiskā un administratīvā) adaptācija aizvien pieaugošajiem vides un klimata izaicinājumiem, kā arī tehnoloģiju attīstība un korupcijas risku novēršana. Latvijas gadījumā tas nešaubīgi ir ceļu tikla uzturēšanas un finansēšanas optimizācijas jautājums, un pielāgošanās demogrāfiskajām izmaiņām un teritoriju ekonomiskajām vajadzībām. Latvijai aktuālie jautājumi nav jauni

pasaules kontekstā. Līdzīgas un veiksmīgas reformas pagātnē ir veiktas daudzviet, un par tām ir pieejami plaši apraksti, arī mūsu politiķi par to ir informēti. Viņu atbildība ir lēmumos: izmantot vai nē iepriekš jau realizētu pozitīvu pieredzi. Latvijā šādi pētījumi notiek ārpus nozares, vairāk pievērsties ģeopolitiskajiem, politiekonomiskajiem un demogrāfiskajiem aspektiem, mazāk vai nemaz ceļu tikla attīstības teorētiskajiem un nozares finansējuma jautājumiem.

Runājot par mobilitāti, attīstība notiek ziemas uzturēšanas, digitālo tehnoloģiju intervences, automatizēto vadības sistēmu (ITS), kravu pārvadājumu (loģistikas) un urbānās mobilitātes virzienos. Latvijā aktuāls ir pirmais un pēdējais nosauktajiem. ITS gadījumā esam tikai pašā attīstības sākumā, lai gan tieši šajā jomā mums ir neizmantots potenciāls saistībā ar G5 tehnoloģijas ieviešanu satiksmē. Līderi šajā jomā šobrīd ir ASV, Japāna un vairākas Rietumeiropas valstis, kas jau uzsākušas vairākus satiksmes drošības uzlabošanai

paredzētus pilotprojektus. Bet mums, lai realizētu savu potenciālu, ir nepieciešama sadarbība starp IT un ceļu nozari. Latvijā daudz pieminēta ir sāls jeb nātrija hlorīda (NaCl) izmantošana pretslīdes nodrošināšanai. To minētajam nolūkam izmanto praktiski visā pasaulē. Pēdējos pāris gados ir arī veikti vairāki pētījumi, kas šī strīdīgā materiāla izmantošanu varētu padarīt efektīvāku un mazāk kaitīgu. Secinājumos norādītie virzieni ir šķidra vai samitrināta NaCl maisījuma izmantošana, precīza dozēšana un pareiza lietošanas stratēģija. Attiecībā uz urbāno mobilitāti, kas visvairāk būtu attiecināma uz Rīgu, tendences ir līdzīgas, proti, dzīvojamo zonu atslodšana, veloinfrastruktūra, sabiedriskā transporta attīstība. Savukārt infrastruktūras tēma ir visplašākā. Tā ietver visus ar ceļa konstrukciju un tās komponentēm saistītos jautājumus – ceļa sega, tilti, tuneļi, mazas intensitātes ceļi, ģeotehnika, reģionālā specifika utt. Par to arī Latvijā ir visplašākais veikto pētījumu īpatsvars. Mūsu pētījumi ir galvenokārt par ceļa segu un tiltiem. Šī arī ir praktiski vienīgā stratēģiskā pētījumu joma, par kuru pie mums interese izrāda nozari.

Ceļa segas pētījumi ir gan par materiāliem, gan aprēķina un testēšanas metodēm, gan būves tehnoloģijām. Kā svarīgi virzieni ir jāatzīmē enerģiju taupošas tehnoloģijas un materiāli, t.sk. atkārtoti izmantojamie. Virkne vietējo pētījumu ir tieši par šiem jautājumiem. Tomēr jāatzīmē, ka pētījumu rezultātu ieviešana praksē ir reti satopama.

Visbeidzot aizvien aktuāli kļūst vides un klimata jautājumi. Daudzi no tiem ir cieši saistīti ar citām jomām. Piemēram, jautājumi par atkārtoti izmantojamiem resursiem, zemas enerģijas tehnoloģijām, alternatīvajiem enerģijas avotiem u.c. Latvijā tiek pētīti tādi jautājumi kā piesārņojums un troksnis, par kuriem jau eksistē ļoti konkrēti noteikumi Eiropas Savienības līmenī. Klimata pārmaiņu pētījumi ceļu nozarē, kas līdz šim veikti pasaulē, vairāk skar redzamāko dabas katastrofu atspoguļojumu un to ietekmes prognozes. Tādā pakāpē tās Latvijā vēl nav novērojamas, un tāpēc, iespējams, pastāv viedoklis, ka problēmas vēl nedraud. Taču pie mums lielā skaitā ir sastopamas dažādas daudz mazāka mēroga problēmas, kuras uz niecīgā ceļu nozares finansējuma fona nevajadzētu ignorēt. Piemēram,

klimata pārmaiņu radītais lietus noteces normas pieaugums draud ar daudzu caurteku kapacitātes nepietiekamību. Visticamāk, šie apstākļi prasa izmaiņas pašreizējā projektēšanas praksē, kurā, ceļu pārbūvējot, joprojām tiek saglabāti esošie parametri caurtekām: tās dimensijās, vadoties pat pēc 50 līdz 70 gadu senām noteces normām. Taču, lai kaut ko mainītu, tas vispirms būtu jānoskaidro. Ceļu nozare gan pasaulē, gan Latvijā, joprojām ir vairāk konservatīva nekā progresīva. To nosaka ceļu nozares īpatnības, kas saistītas ar tās stratēģisko nozīmi, finansējuma un pārvaldes publisko formu, un ciešo atkarību no politiskajām tendencēm. Šie apstākļi nav attīstību sekmējoši. Nelielie progresā vēstneši pārsvarā saistīti ar privātā biznesa interesēm un raksturīgi tādās jomās kā tehnoloģiju attīstība, piemēram, sintētisko materiālu, testēšanas aprīkojuma, programmatūras tehnoloģijas, būvmateriālu ieguve un apstrāde, kā arī būvmašīnas. Jomas, kurās nav panākts izdevumu/ieguvumu motivāciju balanss, arī progress nav izteikts. Tādās jomās ir teorētiskā inženierzinātne, projektēšana, uzturēšana, satiksmes drošība un administrēšana.

2020. gadā plānotie valsts autoceļu remontdarbi



Normunds Krapsis: Satiksmes drošība nav lēta

Lai gan pagājušajā gadā ceļu satiksmes negadījumos smagi ievainoto un bojāgājušo skaits ir sarucis, pārāgram priekam nav pamata.

Tā intervijā Autoceļu Aviāzei norāda Galvenās kārtības policijas pārvaldes priekšnieks Normunds Krapsis, kurš Valsts policijā (VP) satiksmes uzraudzības jomā dienē jau 28 gadus. VP apkopotie dati liecina, ka Latvijā pagājušajā gadā satiksmes negadījumos gājuši bojā 132 cilvēki, bet smagi cietuši 463 satiksmes dalībnieki. Bojāgājušo skaits pērn, salīdzinot ar 2018. gadu, samazinājies, un tas ir zemākais radītājs kopš valsts neatkarības atgūšanas. Tomēr N. Krapsis norāda, ka Latvijai diemžēl nav izdevies sasniegt iepriekš izvirzīto mērķi: par 50% samazināt bojāgājušo skaitu, salīdzinot ar 2010. gadu.

Kā vērtējat pagājušo gadu satiksmes drošības jomā? Bojāgājušo skaits ir sarucis, vai ir pamats optimismam?

Šis ir labs jautājums. Ceļu satiksmes negadījumi (CSN) nav prognozējami, un katram negadījumam ir savs cēlonis. Tas var būt pārgurums, pārgalvība, laikapstākļi vai cilvēciska kļūda. Riskus var minimizēt, ja ir radīti atbilstoši apstākļi, kas sevi ietver gan infrastruktūru, gan cilvēku attieksmi, gan transportlīdzekļu tehnisko stāvokli. Nevar teikt, ka CSN bojāgājušo skaita samazinājums ir tikai veiksmes. Tas ir ilgtermiņa process, kas ietver sevi dažādas darbības, lai mēs sasniegtu izvirzītos mērķus satiksmes drošības jomā. Šobrīd ir skaidrs, ka mēs neesam sasnieguši izvirzīto mērķi samazināt bojāgājušo skaitu uz pusi, salīdzinot ar 2010. gadu. Tāpēc, lai gan statistika pērn ir uzlabojusies, īpašam priekam nav pamata. Protams, tas, ka panākts zemākais radītājs kopš neatkarības atgūšanas, ir pozitīvi, bet mēs neesam tuvu mērķim, kas bija izvirzīts. Kurss ir bijis pareizā virzienā, bet šobrīd jautājums ir, kā mēs šo procesu turpināsim. Uz Latvijas ceļiem darbojas simts stacionārie fotoradari, ir ieviestas dažādas izmaiņas likumdošanā, tiek rīkotas dažādas kampaņas, lai izglītotu sabiedrību. Arī attiecībā uz ceļu infrastruktūru ir vērojami pozitīvi risinājumi, bet kopumā vēl ir daudz, ko darīt, un nedrīkst apstāties. Atcerēsimies, kas notika 2014. gadā, kad uz laiku no Latvijas ceļiem pazuda fotoradari. CSN un pārkāpumu skaits būtiski pieauga. Protams, ka radaru nav visur, bet tie palīdz palēnināt kopējo plūsmu un ievērot atļauto ātrumu, jo cilvēki jūtas kontrolētāki. Ieguldījumu satiksmes drošībā dod policijas rīcībā esošās 40 netrafaretās

automašīnas, kā arī pagājušajā gadā VP iegādātais netrafaretais transportlīdzeklis, kas aprīkots ar 360 grādu kameru. Tas neapstājoties spēj konstatēt dažādus autovadītāju pieļautus pārkāpumus, tostarp telefonu lietošanu, braukšanu pie sarkanās gaismas vai bez apdrošināšanas. Šī automašīna vienas dienas laikā ir fiksējusi pat 200 pārkāpumus. Protams, ka VP mērķis nav fiksēt pēc iespējas vairāk pārkāpumu, tomēr vienlaikus mēs redzam, ka autovadītāji nav kļūvuši kulturālāki. Autovadītāji joprojām pie stūres lieto mobilos telefonus, brauc agresīvi, nerāda virzienrādītājus utt.

Vai izpratne par satiksmes drošību veidojas tikai tad, kad ar pašiem ir notikusi kāda nelaime uz ceļa?

Nav pareizi mācīties no savām kļūdām, labāk tomēr to darīt no svešām. Ja runājam par bērniem un satiksmes drošību, noteikti ir sasniegti labi rezultāti. Jau no mazotnes runājot par to, ka ir, piemēram, jāpiesprādzējas automašīnā, tas kļūst par ieradumu. Ar pieaugušajiem ir grūtāk, jo viņu domāšanu ir sarežģītāk mainīt. Diemžēl šā gada sākumā bojā gājuši jau deviņi gājēji un viens velosipēdists. Astoņi no šiem desmit cilvēkiem bija vecāki par 60 gadiem, kā arī lielāka daļa no šiem negadījumiem notika tumsā un nebija lietoti atstarojošie elementi. Tas liecina par to, ka cilvēki vieglprātīgi attiecas pret savu drošību. Pagājušajā gadā VP rīkoja kampaņu, kas bija vēsta tieši uz senioriem: *Strauja sirds, kājas lēnas*. Šajā kampaņā bija iesaistījušās arī senioru organizācijas, un līdz ar to vismaz daļēji mērķauditorija tika sasniegta.

Kas ir veicinājis bēdīgo statistiku šī gada sākumā?

Jā, šī gada sākums ir bēdīgs. To ir veicinājuši pamatā divi faktori – laikapstākļi un infrastruktūra. Satiksmes drošības eksperti ir secinājuši, ja braukšanas apstākļi ir sarežģītāki un ir jābrauc lēnāk, autovadītāji ir uzmanīgāki. Gājējus gar ceļa malām iepriekšējos gados redzamākus padarīja arī sniegs. Savukārt šobrīd viņi ceļa malās bez atstarojošiem elementiem ir neredzami.

Šobrīd darbu ir pārtraucis *point to point* jeb vidējā ātruma radaru pilotprojekts. Kā vērtējat sasniegtos rezultātus, un vai nākotnē būtu jādomā par šādu sistēmu ieviešanu uz ceļiem?

Nevajadzētu uzskatīt, ka *point to point* jeb vidējā ātruma radaru ir labāks risinājums

attiecībā pret punkta jeb stacionārajiem fotoradariem, kas fiksē braukšanas ātrumu konkrētā vietā. Es uzskatu, ka uz ceļiem jābūt abiem šiem risinājumiem, jo ir ceļu posmi un vietas, kur labāk ir izvēlēties stacionāros fotoradarus. Vidējā ātruma kontrole veiksmīgāk darbojas uz garākiem ceļu posmiem – ārpus apdzīvotām vietām, kur ir mazāk nobrauktuvju vai krustojumu. Par to arī tika diskutēts Ceļu satiksmes drošības padomes sēdē. Iespējams, ka arī esošais plāns par vēl 50 fotoradaru un 50 mulāžu iegādi tiks pārskatīts, jo pagaidām finansējuma nav. Šobrīd svarīgākais ir nodrošināt esošo simts fotoradaru nepārtrauktu darbību. Es domāju, ka nākotnē arī mēs līdzīgi kā Lietuva virzīsimies uz vidējās ātruma kontroles attīstību. VP īpašumā ir arī 12 pārvietojamie fotoradari. Visiem šiem risinājumiem ir jāpastāv līdzās.

Kādas aktivitātes šogad sagaidāmas no Valsts policijas attiecībā uz satiksmes drošību?

Visticamāk, jauni tehniskie risinājumi pagaidām netiks ieviesti. Šogad plānots tehniski uzlabot policijas automašīnas, lai tajās esošās kameras automātiski nolasītu un atpazītu transportlīdzekļu numurzīmes, un savienojumā ar Ceļu satiksmes drošības direkcijas (CSDD) datubāzēm varētu konstatēt, vai transportlīdzeklim ir izieta tehniskā apskate un derīga apdrošināšana. Dati rāda, ka daudzi autovadītāji pārvietojas bez tehniskās apskates un apdrošināšanas. Protams, mēs priecātos, ja visos reģionos būtu pieejami transportlīdzekļi, kas aprīkoti ar 360 grādu kameru. Šogad tāpat kā iepriekš tiks rīkotas arī dažādas kampaņas, arī sadarbībā ar CSDD. Bieži vien kampaņas un citas aktivitātes rodas, aktualizējot sabiedrībā apspriestas problēmas. Piemēram, panācām labu efektu, runājot par to, ka salīdzinoši daudzi satiksmes dalībnieki pārvietojas pa otro un trešo braukšanas joslu lēnāk nekā pārējā transportlīdzekļu plūsmā, bremzējot satiksmi un pārkāpjot ceļu satiksmes noteikumus. Tuvojoties svētkiem, būs aktivitātes, kas saistītas ar dzērājsoferiem. Darbs ar sabiedrību notiek katru dienu, bet, tuvojoties svētkiem, policijas aktivitāte palielinās, jo pastāv lielāki riski.

Kuras ir VP prioritātes satiksmes drošības jomā?

Prioritātes noteikti nevar sarindot no svarīgākās uz mazāk svarīgo, jo viss, kas ir saistīts ar satiksmes drošību un tās uzlabošanu, ir svarīgs. Protams, tie ir mazaizsargātie satiksmes dalībnieki – gājēji, velobraucēji. Tikko Zviedrijā notikušajā Globālajā ministru konferencē par ceļu satiksmes drošību arī tika ieskicēta šī problēma. Tas nav Latvijas

fenomens, ka gājēji ir apdraudētie satiksmes dalībnieki. Visā pasaulē šī problēma ir aktuāla. Tāpat jāturpina darbs ar dzērājsoferiem, jo diemžēl viņu skaits ir palielinājies. Pērn sākām pastiprināti kontrolēt dzērājsoferus un strauji pieauga aizturēto skaits. Tas liecina par to, ka viņu skaits nerūk, jo vairāk kontrolējam, jo vairāk atklājam.

Noteikti tiks kontrolēti, vai vadītāji ievēro atļauto braukšanas ātrumu. Kā zināms, jo lielāks ātrums, jo bēdīgākas ir CSN sekas. Iestājoties siltākam laikam, viena no aktualitātēm noteikti būs elektriskie skrejriteņi. Šobrīd biznesa iet pa priekšu infrastruktūrai, jo blīvāka satiksme, jo pastāv lielāki riski. Un visbeidzot – viedierīču lietošana, vadot transportlīdzekli. Jebkura aktivitāte, kas var palīdzēt novērst CSN un izglābt kādu dzīvību, ir svarīga.

Kādi ir galvenie iemesli smagajiem CSN?

Pārsvarā tās ir cilvēku pieļautās kļūdas un pārgalvība. Visi negadījumi lielākoties ir saistīti ar to, ka cilvēki pārvērtē savas spējas un veic neapdomātus manevrus, kā arī ir neuzmanīgi. Nevar noliegt, ka pastāv arī tiesiskais nihilisms pret noteikto kārtību. Jāpiebilst, ka atsevišķi traģiskie CSN paliek tā arī līdz galam neatklāti. Iebraukšana pretējā joslā bez iemesla, visticamāk, liecina par nogurumu. Labs risinājums, lai novērstu šādas situācijas, būtu ribjoslu izveide vai, piemēram, brauktuvju atdalīšana ar barjerām.

Vai Latvijā ir iespējams ieviest *Vision zero* jeb nulles viziju, kas paredz līdz nullei samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu?

Mērķis nulles vizijas ieviešanai Latvijā ir 2050. gads. Tomēr ir jābūt realīstiem, es neesmu pārliecināts, vai mēs varam sasniegt tik ideālu satiksmi. Cilvēkam ir raksturīgi pieļaut kļūdas, tāpēc satiksmē un kontrolē ir jābūt risinājumiem, lai šīs cilvēciskās kļūdas kaut kādā veidā varētu novērst. Būtu tikai loģiski, ja uz ceļiem neietu bojā cilvēki, savukārt, ja gūtu traumas, tad tās nebūtu tik smagas. Lai panāktu šādu rezultātu, ir jābūt sakārtotai arī videi.

Kā vērtējat valsts ceļu stāvokli Latvijā?

Es nevaru teikt, ka viss ir ideālā kārtībā. Brauktuvju kvalitāte daudzos ceļu posmos ir uzlabojusies, tomēr tas nenozīmē, ka tās ir drošas. Kā piemēru varu minēt Tinūžu-Kokneses (P80) šoseju. Ceļš jauns, ar labu segumu, šķīta, ka visam ir jābūt kārtībā, bet izrādās, ka ceļa posmā 50 km līdz 60 km garā posmā ir vienmuļš. Autovadītāji nogurst, kādam ienāk prātā izbaudīt ātrumu, un tas viss atspoguļojas statistikā. Pozitīvi ir tas, ka šim ceļam tika ierīkotas



CV

Normunds Krapsis Valsts policijas Galvenās kārtības policijas pārvaldes priekšnieks

Dzimis: 1969. gadā

Izglītība: Sociālo zinātņu maģistra grāds tiesību zinātnē, Latvijas Universitāte

Dienesta gaitas:

- 1992. gadā VP Jūrmalas pilsētas policijas pārvaldes Ceļu policijas nodaļas jaunākais inspektors
- No 1993. – 1996. gadam VP Jūrmalas pilsētas policijas pārvaldes Ceļu policijas nodaļas inspektors-ceļu policijas dežurants
- No 1996. – 2000. gadam VP Rīgas pilsētas Galvenās policijas pārvaldes Ceļu policijas bataljona inspektors
- No 2000. – 2003. gadam VP Rīgas pilsētas Galvenās policijas pārvaldes Ceļu policijas bataljona rotas komandiera vietnieks
- 2003. gada – 2007. gadam VP Jūrmalas pilsētas policijas pārvaldes Ceļu policijas nodaļas priekšnieks
- 2007. – 2008. gadam VP Rīgas pilsētas Galvenās policijas pārvaldes Ceļu policijas nodaļas priekšnieks.
- 2008. – 2011. gadam VP Rīgas reģiona pārvaldes Kārtības policijas pārvaldes Satiksmes administratīvo pārkāpumu izskatīšanas biroja priekšnieks
- 2013. gadā iecelts par VP Galvenās kārtības policijas pārvaldes priekšnieka vietnieku un Satiksmes drošības pārvaldes priekšnieku.

- Pasniedz lekcijas Valsts policijas koledžā
- Saņēmis III šķiras Viestura ordeni par ieguldījumu valsts iekšējās drošības un sabiedriskās kārtības uzturēšanā un nostiprināšanā

ribjoslas un uzstādīti trīs fotoradari. Pastiprinājām arī policijas kontroli, un situācija ir uzlabojusies. Runājot par satiksmes drošību, nāk prātā arī jaunākā diskusija par Medemciema krustojumu. Protams, kā cilvēks es saprotu ciema iedzīvotājus, bet kā amatpersona es saprotu, ka ir jāpanāk, lai satiksme būtu droša. Risinājums, kāds krustojumā ir šobrīd, nav pieņemams. Es gan neesmu ceļu inženieris un nevaru atbildēt, kas būtu labākais risinājums.

Ja jūs dzīvotu Medemciemā, vai būtu gatavs braukt šos papildus 7 km?

Es laikam neprotētu pret to, jo kopš 1992. gada es dienēju policijā tieši satiksmes uzraudzībā. Tomēr ļoti apzinot, ka ieradumam ir liels spēks. Ja esi gadu no gada tur griežies un tagad tev pasaka, ka ir jābrauc papildus 7 km, neviens nepriecāsies. Šis krustojums ir grūti izbraucams, autobraucējam ir jābūt ļoti uzmanīgam. Citreiz krustojumā

iebrauc nevis viena, bet vairākas automašīnas. Te atkal ir jautājums par braukšanas kultūru, jo kāds vienmēr gribēs būt gudrāks un ātrāks, radot bīstamas situācijas.

Vai nav tā, ka beigu beigās nonākam pie tā, ka gan policija, gan arī ceļu nozare darbojas nepietiekama finansējuma apstākļos, tāpēc arī risinājumi ir labākie no šobrīd pieejamajiem?

Par to ir daudz runāts. Mēs vairākkārt esam norādījuši, ka policija var aktivizēt savu darbu kādas problēmas risināšanā, bet ir jautājums – cik ilgi. Mēs neesam palielināt norikojumu skaitu, liekot darbiniekiem strādāt virsstundas. Tas nedos rezultātus. Ir nepieciešami ilgtermiņa risinājumi, jo satiksmes drošība nav lēta. Arī tehnisko līdzekļu uzstādīšana uz ceļiem prasa finansējumu. Kā jau minēju iepriekš – drošība vispār nav lēta. Arī kvalitatīvus un drošus ceļus nevar uzbūvēt ātri un lēti.

Plānotie remontdarbi visos Latvijas reģionos

Rīgas plānošanas reģions

ES fondu līdzfinansējums

Šogad tiks pabeigti viens no lielākajiem šī plānošanas perioda autoceļu būvdarbu projektiem – Sēnītes posms, kas ir arī pēdējais projekts, kas īstenots ar Kohēzijas fonda līdzfinansējumu. Vidzemes šosejas (A2) gandrīz 14 km garajā posmā šogad tiks pabeigta abu brauktuvju pārbūve, kā arī projektā ietilpst Valmieras šosejas

(A3) sākumposms no Sēnītes līdz tiltam pār Gauju (0,00.–1,65. km). Būvdarbi ietver arī ceļa pārvadus Vangažos un Sēnītes satiksmes mezglā, kā arī Sēnītes rotācijas apļa pārbūvi, Straujpītes caurtekas Vangažos, gājēju tuneļa pie Sēnītes un apgaismojuma atjaunošanu Vangažos. Šogad visā posmā tiks pabeigta asfalta virskārtas iekļāšana, kā arī satiksmes pārvadu pārbūve un drošības barjeru uzstādīšana.

Darbus plānots pabeigt novembrī. Būvuzņēmējs ir piegādātāju apvienība *Binders un A.C.B.* Līgumcena ir 46,5 miljoni eiro (ar PVN), no tiem Kohēzijas fonda līdzfinansējums 40 % apmērā un 60 % – valsts budžeta finansējums. Būvdarbus projektēja SIA *Polyroad*. Kopš izbūves 1974. gadā šim posmam un Sēnītes mezglam bija veikti vien periodiskās un ikdienas uzturēšanas darbi, un pēc nepieciešamības atjaunota dilumkārtā.

Valsts budžeta finansējums

Būvdarbi tiks pabeigti vēl vienā vērienīgā objektā. Noslēgsies Jūrmalas šosejas (Ventspils šosejas A10 sākums) abu brauktuvju pārbūve posmā no gājēju pārvada pie Beberbeķiem līdz Jūrmalas caurlaižu punktam (13,41.–19,25. km). Būvdarbi ietver arī nobrauktuvju atjaunošanu

krustojuma mezglā ar Rīgas apvedceļu A5 (Salaspils–Babīte). Šogad ceļa posmā tiks iekļāta asfalta virskārta un pabeigta atlikušo nobrauktuvju atjaunošana un drošības barjeru uzstādīšana. Būvdarbus plānots pabeigt šā gada rudenī. Darbus veic piegādātāju apvienība *A.C.B. un Binders* par līgumcenu 23 miljoni eiro (ar PVN) par valsts budžeta līdzekļiem. Būvdarbus projektēja AS *Ceļuprojekts*.

Ceļa sega tiks pārbūvēta uz Jelgavas šosejas (A8) kreisās brauktuves posmā no Jaunolaines līdz tiltam pār Mīsu (19,20.–29,95. km), kopumā vairāk nekā desmit kilometru garumā, kā arī uz reģionālajiem ceļiem Dūči–Limbaži (P53) posmā no Lādes līdz Limbažiem (18,35.–26,15. km) un uz autoceļa Inciems–Sigulda–Ķegums (P8) no 8,3. km līdz 12,5. km. Uz šī paša autoceļa šogad tiks pabeigti asfaltbetona seguma atjaunošanas darbi posmā no dzelzceļa pārbrauktuves Siguldā līdz Jūdažiem (13,96.–21,40.). Darbus veic SIA *YIT Infra Latvija*, un līgumcena ir 1,89 miljoni eiro. Būvdarbus projektēja AS *Ceļuprojekts*.

Asfaltbetona seguma atjaunošana notiks arī uz valsts vietējās nozīmes autoceļiem Juglas papīrfabrikas ciemats–Ulbroka (V36) 2,15 kilometru garumā, kā arī uz autoceļa Ādaži–Garkalne (V46) 2,64 kilometru garumā.

Grants segums Rīgas reģionā tiks atjaunots uz autoceļa Lēdurga–Inciems (V81) vairākiem posmiem, savukārt grants seguma divkārtu virsmas apstrāde paredzēta uz autoceļa Lielvārde–Rozītes (V971) posmā no 2,25. km līdz 9,44. km.

Uz nelielas satiksmes intensitātes (līdz 1000 transporta vienībām dienā) asfaltētajiem ceļiem virsmas apstrāde ir piemērotākais profilaktiskās uzturēšanas un ceļa saglabāšanas veids, tādējādi panākot seguma viendabīgumu un atjaunojot saķeri ar ceļa virsmu. Veicot virsmas apstrādi, uz asfalta tiek izlieta bitumena emulsija un secīgi izvērtas sīkšķembiņas, kas tiek pieveļņotas. Uzreiz pēc virsmas apstrādes ir liels lidojošu šķembiņu risks, tādēļ noteiktā ātruma ierobežojuma ieviešana ir pašu autovadītāju interesēs. Ja virsmas apstrādei paredzēta ceļa virsma nav gluda vai ir jūtamas rīses, tad vispirms tiek labots ceļa profils – virsējo slāni frēzē, tiek izlīdzināti iesēdumi, un laboti citi seguma defekti. Kopumā šāds seguma veids ir trokšņaināks, toties ievērojami lētāks.

Uz reģionālā autoceļa Rīga–Ērgļi (P4) pie Ulbrokas tiks nojaukts tilts pār Piķurgu, un tā vietā tiks izbūvēts jauns tilts.

Tiks veikta arī izpēte un projektēšana “melnajam punktam” uz autoceļa Rīgas robeža–Silinieki–Puķulejas (V15) Kantora ielas un Lielās ielas krustojumā.

Lai paaugstinātu satiksmes drošību, šogad ieviesīs satiksmes organizācijas izmaiņas uz Jelgavas šosejas (A8) pie pagriežiena uz Medemciemmu. Paredzēts likvidēt kreiso pagriezienu krustojumā, braucot virzienā no Rīgas pa Jelgavas šoseju (A8), lai iegrieztos Medemciemā. Tāpat krustojumā tiks likvidēts kreisais pagrieziens, izbraucot no Medemciemā, lai nogrieztos uz Jelgavas šoseju (A8) virzienā uz Jelgavu. Darbus veiks SIA *Ceļu būvniecības sabiedrība Igate*, kopējās projekta izmaksas ir 161 689 eiro (bez PVN).



ES līdzfinansētie objekti:

- KF līdzfinansējums
- ERAF līdzfinansējums

Valsts budžeta finansētie objekti:

- Asfalta seguma atjaunošana/pārbūve
- grants seguma divkārtu virsmas apstrāde
- grants seguma atjaunošana
- Tiltu objekti
- Caurtekas
- Satiksmes drošības paaugstināšana

M 1:700,000

0 10 20

Rīgas plānošanas reģions

A/C Nr.	Autoceļa nosaukums	no km	līdz km	kopā km	Darbu veids	Gads
Autoceļi						
Kohēzijas fonds						
A2	Rīga-Sigulda-Igaunijas robeža (Veclaicene) abas brauktuves	25,50	39,40	13,90	Autoceļa pārbūve	2019 – 2020
A3	Inčukalns – Valmiera – Igaunijas robeža (Valka)	0,00	1,65	1,65	Autoceļa pārbūve	2019 – 2020
Valsts budžets						
A10	Rīga – Ventspils (abas brauktuves)	13,41	19,25	5,84	Autoceļa pārbūve	2019 – 2020
A1	Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži)	21,03	36,29	15,26	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2020
A8	Rīga – Jelgava – Eleja – Lietuvas robeža (Meitene) kreisā brauktuve	19,20	29,95	10,75	Autoceļa pārbūve	2020
P8	Inciems – Sigulda – Ķegums	13,96	21,00	7,04	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2019 – 2020
P8	Inciems – Sigulda – Ķegums	21,00	21,40	0,40	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2019 – 2020
P10	Inčukalns – Ropaži – Ikšķile posmā Tinūži – Ikšķile	35,59	40,58	4,99	Autoceļa pārbūve	2019 – 2020
P3	Garkalne – Alaukstis	0,00	0,85	0,85	Autoceļa pārbūve	2019 – 2020
P32	Augšlīgatne – Skrīveri	36,50	41,81	5,31	Vienkārta virsmas apstrāde	2020
P98	Jelgava (Tušķi) – Tukums	26,22	33,39	7,18	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2020
P89	Ķekava – Skaistkalne	5,30	9,74	4,44	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2020
P53	Dūči – Limbaži	18,35	26,15	7,80	Autoceļa pārbūve	2020
P8	Inciems – Sigulda – Ķegums	8,30	12,50	4,20	Autoceļa pārbūve	2020
Darbi valsts vietējo autoceļu tīklā						
V46	Ādaži – Garkalne	8,40	11,54	3,14	Autoceļa pārbūve	2019 – 2020
V81	Lēdurga – Inciems	0,47	3,96	3,50	Grants seguma atjaunošana	2020
		4,83	11,27	6,44	Grants seguma atjaunošana	
V36	Juglas papīrfabrikas ciemats – Ulbroka	0,02	2,17	2,15	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2020
V971	Lielvārde – Rozītes	2,25	9,44	7,19	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde	2020
V18	Pievedceļš Olainei	0,00	0,37	0,37	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2020
V2	Pievedceļš autoceļam Valdlauči – Rāmava	0,00	1,94	1,94	Vienkārta virsmas apstrāde	2020
V46	Ādaži – Garkalne	0,69	3,34	5,64	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2020
Tilti						
V973	Cebēni – Lēdmane	5,80		Lobe	Brauktuves izbūve, laiduma un balstu remonts	2020
V74	Ropaži – Rauna	5,70		Tumšupe	Brauktuves izbūve, laiduma un balstu remonts	2020
P4	Rīga – Ērgļi	7,60		Piķurga	Jaunas caurtekas izbūve	2019 - 2020
Satiksmes drošības paaugstināšana						
A8	Rīga – Jelgava – Lietuvas robeža (Meitene) posmā pie Medemciema	11,17	12,13		Kreiso pagriezienu likvidēšana, satiksmes organizācijas izmaiņas	2020
P133	Lidostas Rīga pievedceļa krustojumā ar Ziemeļu un Dzirnieku ielām Mārupes novadā				Satiksmes drošības uzlabošana krustojumā	2020
					Satiksmes drošības uzlabošana krustojumā	
V20	Imanta – Babīte	0,00	2,30	2,30	Gājēju celiņa izbūve	2020
P5	Ulbroka – Ogre pie Līgo parka	2,30			Gājēju pārejas aprīkošana ar apgaismojumu	2020
A6	Rīga—Daugavpils—Krāslava—Baltkrievijas robeža (Pāternieki) (Lielvādē)	55,33			Gājēju pārejas aprīkošana ar apgaismojumu	2020

Īsumā

Masas ierobežojumi pieejami kartē

Informācija par transporta masas ierobežojumiem uz valstij piederošajiem autoceļiem tagad ir pieejama VAS *Latvijas Valsts ceļi* mājaslapā. Kartē ir attēloti gan pastāvīgie transporta masas ierobežojumi, gan īslaicīgie, kas visbiežāk tiek ieviesti pavasarī un rudnī, kad atkušņu vai liela nokrišņu daudzuma dēļ ceļi pārmitrinās uz zaudē nestspēju. Šogad grants seguma autoceļi nestspēju zaudē dēļ pārmitrināšanās nevis šķīdona, kā tas ir raksturīgi pavasarī. Tā kā sasalums šajā ziemas sezonā tā arī neiestājās, šķīdonis, kas parasti sākas, kad sāk atkust ceļa apakšējie slāņi, visticamāk, nebūs vērojams. Grants ceļi var zaudēt nestspēju saistībā ar pārmitrināšanos. Uzlabot grants autoceļu stāvokli, veicot uzturēšanas darbus, ir iespējams tikai tad, kad grants segums apžūš. Pretējā gadījumā smagā uzturēšanas tehnika, uzbraucot uz autoceļa, kas ir zaudējis nestspēju, var vēl vairāk

to sabojāt un padarīt neizbraucamu. Masas ierobežojumu laikā netiek izsniegtas nekādas speciālas atļaujas kravu pārvadājumiem un visiem satiksmes dalībniekiem ir jāievēro satiksmes noteikumi, tajā skaitā arī transporta masu ierobežojošās zīmes. Atbilstoši normatīvajiem aktiem, neievērojot masas ierobežojumu zīmes, var braukt tikai operatīvie transportlīdzekļi, *Ceļu satiksmes drošības direkcijā* (CSDD) reģistrētie svaigpiena transportlīdzekļi, sabiedriskais transports un transportlīdzekļi, kas veic kritušo lopu izvešanu.

Kritas satiksmes intensitāte

Satiksmes intensitāte uz valsts galvenajiem autoceļiem laika periodā no 15. līdz 28.martam bija par 18% mazāka nekā tādā pašā laika periodā pirms mēneša. Savukārt satiksmes intensitātes kritums, salīdzinot ar 2019.gada attiecīgo laika periodu, ir 19%. Vislielākais satiksmes intensitātes kritums par 87%, ir bijis uz Jelgavas šosejas posmā Eleja–Lietuvas robeža. Uz robežas ar Lietuvu patlaban ir atjaunota robežkontrole. 43% satiksmes intensitātes

kritums ir bijis uz Valmieras šosejas posmā no Strenčiem līdz Valkai, arī uz Igaunijas robežas ir atjaunota robežkontrole. Vienīgais galvenā autoceļa posms, kur joprojām ir vērojams neliels satiksmes intensitātes pieaugums, salīdzinot ar 2019. gadu, ir Tallinas šoseja pie Ādažiem. Satiksmes intensitātes izmaiņas uz galvenajiem valsts autoceļiem līdz šim ierasti ir korelējušas arī ar valsts ekonomikas attīstības tendencēm. Jāatgādina, ka Latvijā saistībā ar COVID-19 izplatību 14. martā tika izsludināts ārkārtas stāvoklis.


Būvdarbu kvalitāte uzlabojas

Puse jeb 50% Latvijas iedzīvotāju uzskata, ka pēdējo piecu gadu laikā ārpus apdzīvotām vietām esošo valsts autoceļu būvdarbu kvalitāte kopumā ir uzlabojusies, par to liecina pētījumu centra SKDS veiktās Latvijas iedzīvotāju aptaujas rezultāti. 43% respondentu uzskata, ka būvdarbu kvalitāte ir nedaudz uzlabojusies, savukārt 7% aptaujāto uzskata, ka tā uzlabojusies ievērojami. Tik pat 7% respondentu uzskata, ka šo būvdarbu kvalitāte ir nedaudz pasliktinājusies, 2% – ka tā

ir ievērojami pasliktinājusies. Trešdaļa aptaujāto jeb 34% norāda, ka būvdarbu kvalitāte nav mainījusies. Laukos dzīvojošie respondenti biežāk norādīja, ka ārpus apdzīvotām vietām esošo valsts autoceļu būvdarbu kvalitāte ir uzlabojusies. Jau vairākus gadus VAS *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) nodrošina visaptverošu kvalitātes uzraudzības procesu, kurā ietilpst arī kvalitātes kontrole. Viens no kvalitātes uzraudzības būtiskākajiem elementiem ir būvuzraudzības komanda – pasūtītāja pārstāvji būvlaukumā, sertificēti būvuzraugi kas tiek izraudzīti konkursa kārtībā. Būvuzraudzību nodrošina būvinženieris ar attiecīgu kvalifikāciju, kā arī ceļu būvuzraugs, kuram šajā objektā būvniecības laikā ir pilnas slodzes darbs.

Atsākas būvdarbi uz tiltiem

Iestājoties atbilstošiem laikapstākļiem, uz vairākiem tiltiem valsts ceļu tīklā atsākušies būvdarbi. Uz autoceļa Cebēni–Lēdmane (V973) uzsākti pārbūves darbi tiltam pār Lobi. Būvdarbu ietvaros paredzēts veikt tilta konstrukciju demontāžu līdz sijām – betonēt jaunu laiduma

plātņi, izbūvēt jaunu hidroizolāciju un drošības barjeras. Ieklāt asfalta segumu uz tilta un tā pieejās, kā arī nostiprināt tilta pāļus un nogāzes. Būvdarbus veic SIA *Rīgas tilti* par līgumcenu 314,5 tūkstoši eiro (ar PVN). Savukārt Burtnieku novadā uz autoceļa Austrumi–Vecate–Rīmeikas (V169) pie Vecates sākušies tilta pār Salacu atjaunošanas būvdarbi. Triju laidumu tilts pār Salacu tiks atjaunots, sākot no sijām. Būvdarbi paredz jaunas brauktuves pamata plāksnes betonēšanu, hidroizolācijas atjaunošanu un jauna asfalta seguma ieklāšanu. Atjaunos arī drošības barjeras un gājēju ietvi. Būvdarbus veic SIA *8CBB* par līgumcenu 347 tūkstoši eiro (ar PVN). Remontdarbi sākušies arī uz tilta pār Klīves kanālu uz reģionālā autoceļa Jelgava–Kalnciems (P99). Tiltam tiks veikta balstu nostiprināšana un hidroizolācijas atjaunošana, ieklāts jauns asfalta segums un uzstādītas jaunas drošības barjeras. Būvdarbus veic SIA *Tilti* par līgumcenu 183,19 tūkst. eiro (ar PVN). Uz tilta pār Lielo Juglu uz Rīgas apvedceļa A4 (Baltezers–Saulkalne) tiek mainītas ceļu satiksmes negadījuma rezultātā bojātās barjeras. 

Latgales plānošanas reģions

ES fondu līdzfinansējums

Šogad tiks pabeigti 2018. gada rudenī sāktie būvdarbi autoceļa Gulbene–Balvi–Viļaka–Krievijas robeža (Vientuļi) (P35) posmā no Gulbenes līdz Kazupītei (2,14.–12,68. km). Šo posmu būvē SIA 8CBR par līgumcenu 7,66 miljoni eiro (ar PVN), no kuriem 85 % līdzfinansē ERAF.

Līdz šim no Gulbenes Balvu virzienā daļā posma ceļa konstrukcija ir pārbūvēta, ieskaitot salturīgo slāni, un daļā uzlabots šķembru pamats. Visā posmā ir ieklāta asfalta apakškārta, Pogupes tilta vietā ir iebūvēta monolīta dzelzsbetona caurteka. Vēl atlicis ieklāt asfalta virskārtu un ceļa labajā pusē pabeigt izbūvēt apgaismotu gājēju un velosipēdistu ceļu no Gulbenes līdz Ceļmalām (2,140.–2,685. km).

Valsts budžeta finansējums

Ceļa segas pārbūves darbi sāksies uz autoceļa Jēkabpils–Rēzekne–Ludza–Krievijas robeža (Terehova) (A12) pie Rēzeknes posmā no rotācijas apļa krustojumā ar autoceļu Rēzekne–Gulbene (P36) līdz krustojumam ar autoceļu Rēzekne–Greiškāni (P54). Šo darbu laikā tiks pārbūvēts arī autoceļa Krievijas robeža (Terehova)–Rēzekne–Daugavpils–Lietuvas robeža (Medumi) (A13) 800 metru posms no rotācijas apļa krustojumā ar autoceļu A12 pilsētas virzienā.

Savukārt uz autoceļa Krievijas robeža (Terehova)–Rēzekne–Daugavpils–Lietuvas robeža (Medumi) (A13) no Rēzeknes robežas Daugavpils virzienā līdz Andronovai (53,40.–61,26. km) puse posma tiks pārbūvēta (53,40.–57,80. km), bet otrajā pusē notiks seguma atjaunošana (57,80.–61,26. km).

Pērn sāktie pārbūves darbi turpināsies uz ceļa Gulbene–Balvi–Viļaka–Krievijas robeža (Vientuļi) (P35) Viļakā no Keišiem līdz Kirasupei (59,60.–63,04. km). Šo būvdarbu laikā pilsētā līdz pamatiem pārbūvēs ceļa konstrukciju. Balvu un Abrenes ielās ir izbūvēta lietussūdens kanalizācija un ieklāta asfalta apakškārta. Atlicis visā posmā ieklāt asfalta virskārtu, pabeigt darbus pie autostāvvietas, pagarināt gājēju un veloceļa un uzlabot ceļa apgaismojuma. Šos darbus veic SIA *Ceļi un tilti* par līgumcenu 4,34 miljoni eiro (ar PVN).

Seguma profila labošana, iesēdumu izlīdzināšana un asfalta virskārtas ieklāšana notiks uz

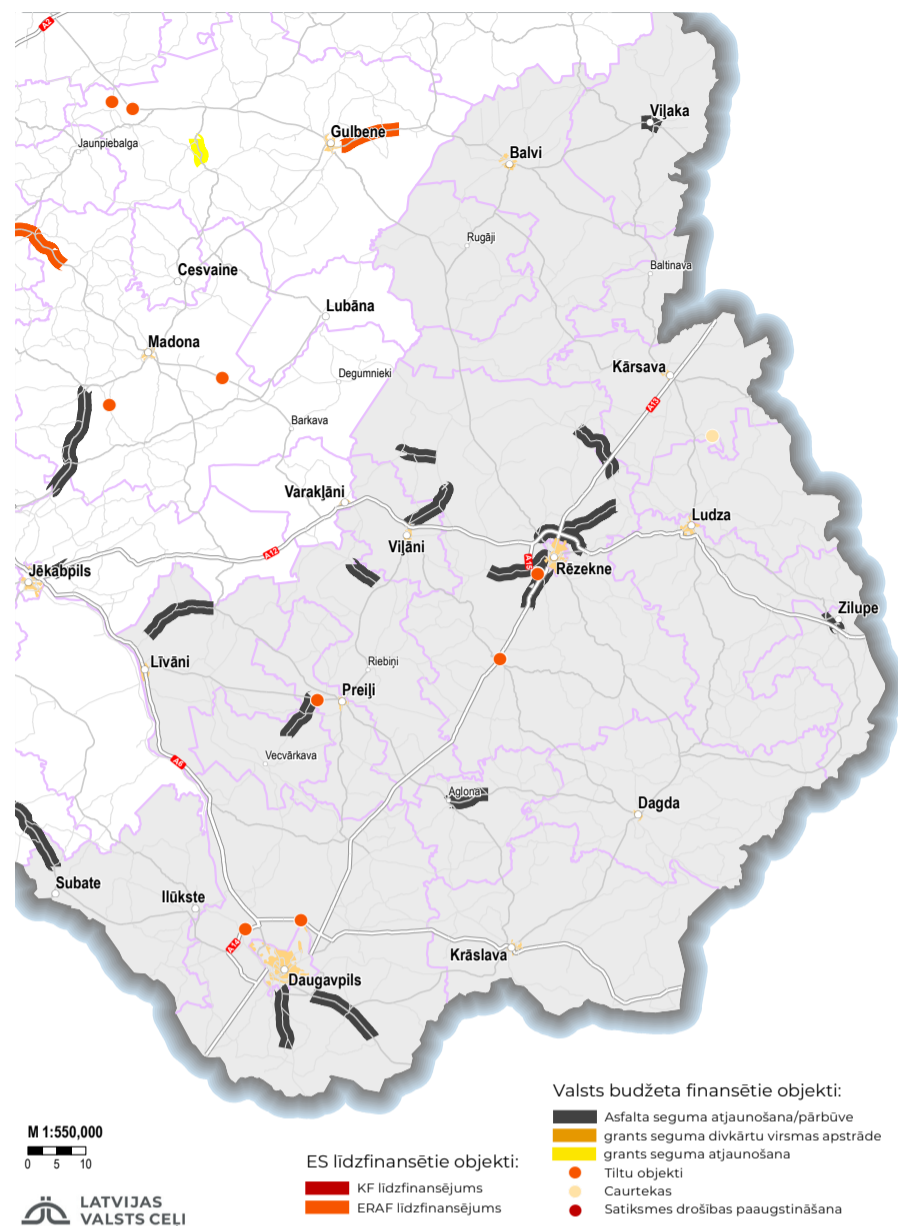
autoceļa Dagda–Aglona (P60) posmā no Reļenkjiem līdz Aglonai (28,06.–35,285. km). Darbus par 1,27 milj. eiro veiks SIA *YIT Infra Latvija*. Tādi paši darbi tiks veikti arī uz autoceļa Daugavpils–Skrudalīna–Baltkrievijas robeža (Silene) (P68) posmā no krustojuma ar Daugavpils apvedceļu (Tabore–Lauce, P66) līdz Silenei (7,84.–20,98. km), un uz autoceļa Vecumnieki–Nereta–Subate (P73) posmā no Vilkupes līdz krustojumam ar vietējo autoceļu Rubeņi–Ancene–Subate (V800) (104,0.–113,0. km). Divos īsākos posmos (0,55.–1,83. km un 4,23.–5,15. km) šie darbi paredzēti uz autoceļa Ploski–Zilupe–Šķaune–Ezernieki (P52) abās pusēs Zilupei.

Uz tiem valsts vietējo autoceļu grants seguma posmiem, kam savulaik veikta dubultā virsmas apstrāde, tagad, tos pastiprinot, ir paredzēti veikt vienkārtas virsmas apstrādi. To veiks uz deviņu ceļu atsevišķiem posmiem 89,2 km kopgarumā. Dubultā virsmas apstrāde ir efektīvākais grants ceļu atputekļošanas veids. Jāņem gan vērā, ka dubultā virsma nav tik izturīga kā asfalta, un to var sabojāt intensīva kravas transporta satiksme, sevišķi, ja transportlīdzeklis ir pārkrauts.

Savukārt uz nelielas satiksmes intensitātes (līdz 1000 transporta vienībām diennaktī) asfaltētajiem ceļiem virsmas apstrāde ir piemērotākais profilaktiskās uzturēšanas un ceļa saglabāšanas veids, tādējādi panākot seguma viendabīgumu un atjaunojot saķeri ar ceļa virsmu. Veicot virsmas apstrādi, uz asfalta tiek izlieta bitumena emulsija un secīgi izbērtas sīkšķembiņas, kas tiek pieveltņotas. Uzreiz pēc virsmas apstrādes ir liels lidojošu šķembiņu risks, tādēļ noteiktā ātruma ierobežojuma ievērošana ir pašu autovadītāju interesēs. Ja virsmas apstrādei paredzētā ceļa virsma nav gluda vai ir jūtamas rīses, tad vispirms tiek labots ceļa profils – virsjo slāni frēzē, tiek izlīdzināti iesēdumi, un laboti citi seguma defekti. Kopumā šāds seguma veids ir trokšņaināks, toties ievērojami lētāks.

Uz Daugavpils apvedceļa (A14) ir pabeigta autosatiksmi paredzētā tilta pār Daugavu (12,97. km) atjaunošana, vēl atlicis sakārtot dzelzceļa tiltu, kas tika izmantots kā apvedceļš autotilta remonta laikā. Darbus veic SIA *Rīgas tilti* par līgumcenu 1,38 milj. eiro.

Jauns tilts esošā vietā tiks uzbūvēts pār Feimanku uz autoceļa Līvāni–Preiļi (P63) Bukos



pie Preiļiem (31,8. km). Savukārt uz autoceļa Mērdzene–Čeri (V534) Straujai tiks izbūvēta jauna caurteka (3,39. km). Pārbūve, saglabājot esošās balstu un laidumu konstrukcijas, notiks pārvadiem pār dzelzceļu uz Daugavpils šosejas (A6) pie Daugavpils (232,18. km) un uz Rēzeknes apvedceļa (A15) netālu no krustojuma ar Rēzeknes–Daugavpils šoseju

(6,32. km), kā arī tiltam pār Maltu uz Rēzeknes–Daugavpils šosejas (A13) pirms Malts (71,46. km).

Sāksies projektēšanas darbi uzlabotai apgaismotai gājēju pārejai uz autoceļa Jēkabpils–Rēzekne–Ludza–Krievijas robeža (Terehova) (A12) Ludzā (127,9. km) un uz Daugavpils šosejas (A6) Naujenē (241,9. km).

A/C Nr.	Autoceļa nosaukums	no km	līdz km	kopā km	Darbu veids	Gads
Autoceļi						
ERAF						
P35	Gulbene – Balvi – Viļaka – Krievijas robeža (Vientuļi)	2,14	12,68	10,54	Autoceļa pārbūve	2019 – 2020
Valsts budžets						
A12	Jēkabpils – Rēzekne – Ludza – Krievijas robeža (Terehova)	96,60	106,00	9,40	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2020
A13	Krievijas robeža (Grebņeva) – Rēzekne – Daugavpils – Lietuvas robeža (Medumi)	46,91	47,73	0,82	Autoceļa pārbūve	2020
A13	Krievijas robeža (Grebņeva) – Rēzekne – Daugavpils – Lietuvas robeža (Medumi)	53,40	57,80	4,40	Autoceļa pārbūve	2020
		57,80	61,26	3,46	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2020
P60	Dagda – Aglona	28,06	35,29	7,23	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2019 – 2020
P35	Gulbene – Balvi – Viļaka – Krievijas robeža (Vientuļi)	59,60	63,04	3,44	Autoceļa pārbūve	2019 – 2020
P68	Daugavpils – Skrudalīna – Baltkrievijas robeža (Silene)	7,84	20,98	13,04	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2020
P52	Ploski – Zilupe – Šķaune – Ezernieki	0,55	1,83	1,28	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2020
P52	Ploski – Zilupe – Šķaune – Ezernieki	4,23	5,15	0,92	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2020
P73	Vecumnieki – Nereta – Subate	104,00	113,00	9,00	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2020
Darbi valsts vietējo autoceļu tīklā						
V580	Rēzekne – Tiskādi – Ružina	1,13	12,68	11,55	Vienkārtas virsmas apstrāde	2020
V561	Gaigalova – Viļāni	13,15	23,40	10,25	Vienkārtas virsmas apstrāde	2020
V567	Krieviņi – Lendži	0,00	10,95	10,95	Vienkārtas virsmas apstrāde	
V549	Bērzgale – Rogovka	0,00	11,88	11,88	Vienkārtas virsmas apstrāde	2020
V754	Līvāni – Gavartiene – Steķi	3,40	16,98	13,58	Vienkārtas virsmas apstrāde	2020
V674	Daugavpils – Zemgales stacija	1,69	12,55	10,86	Vienkārtas virsmas apstrāde	2020
V739	Galēni – Siļukalns – Stirniene	1,28	6,53	5,25	Vienkārtas virsmas apstrāde	2020
V751	Vecvārkava – Ančkini – Pieniņi – Kauša	7,04	15,53	8,49	Vienkārtas virsmas apstrāde	2020
V592	Vaeakļāni – Nagļi – Žogoti	13,50	19,89	6,39	Vienkārtas virsmas apstrāde	2020
Tilti						
A14	Daugavas tilts Daugavpils apvedceļš (Kalkūni – Tilti)	12,97		Daugava	Tilta atjaunošana	2019 - 2020
A15	Rēzeknes apvedceļš	6,32		Tilts pār dzelzceļu	Brauktuves izbūve, laiduma un balstu remonts	2020
A6	Rīga – Daugavpils – Krāslava – Baltkrievijas robeža	232,18		Tilts pār dzelzceļu	Brauktuves izbūve, laiduma un balstu remonts	2020
A13	Krievijas robeža (Grebņeva) – Rēzekne – Daugavpils – Lietuvas robeža (Medumi)	71,46		Malta	Brauktuves izbūve, laiduma un balstu remonts	2020
V534	Mērdzene – Čeri	3,39		Strauja	Caurtekas izbūve	2020
P63	Līvāni – Preiļi	31,80		Freimanka	Jauna tilta būvniecība	2020

Zemgales plānošanas reģions

ES fondu līdzfinansējums

Šogad pabeigs būvdarbus uz autoceļa Jelgava–Tērvete–Lietuvas robeža (Žagare) (P95) posmā no Tērvetes līdz Lietuvas robežai (28,36.–43,55. km). Tērvetes posmā vietām jau pastiprināts salturīgais slānis un šķembu kārta, kā arī ieklāta asfalta apakškārta.

Šogad tiks ieklāta virskārta, un krustojumā ar autoceļu Dobele–Bauska (P103) Tērvetē izbūvēs rotācijas apli, bet Augstkalnē un pie Lietuvas robežas pabeigs apgaismojuma iekārtošanas darbus.

Šo posmu pārbūvē piegādātāju apvienība *Strabag un Igate* par līgumcenu 10,14 milj. eiro (ar PVN), no kuriem 85 % līdzfinansē ERAF. Projektu izstrādāja SIA *Polyroad* par līgumcenu 135 671 eiro (ar PVN).

Valsts budžeta finansējums

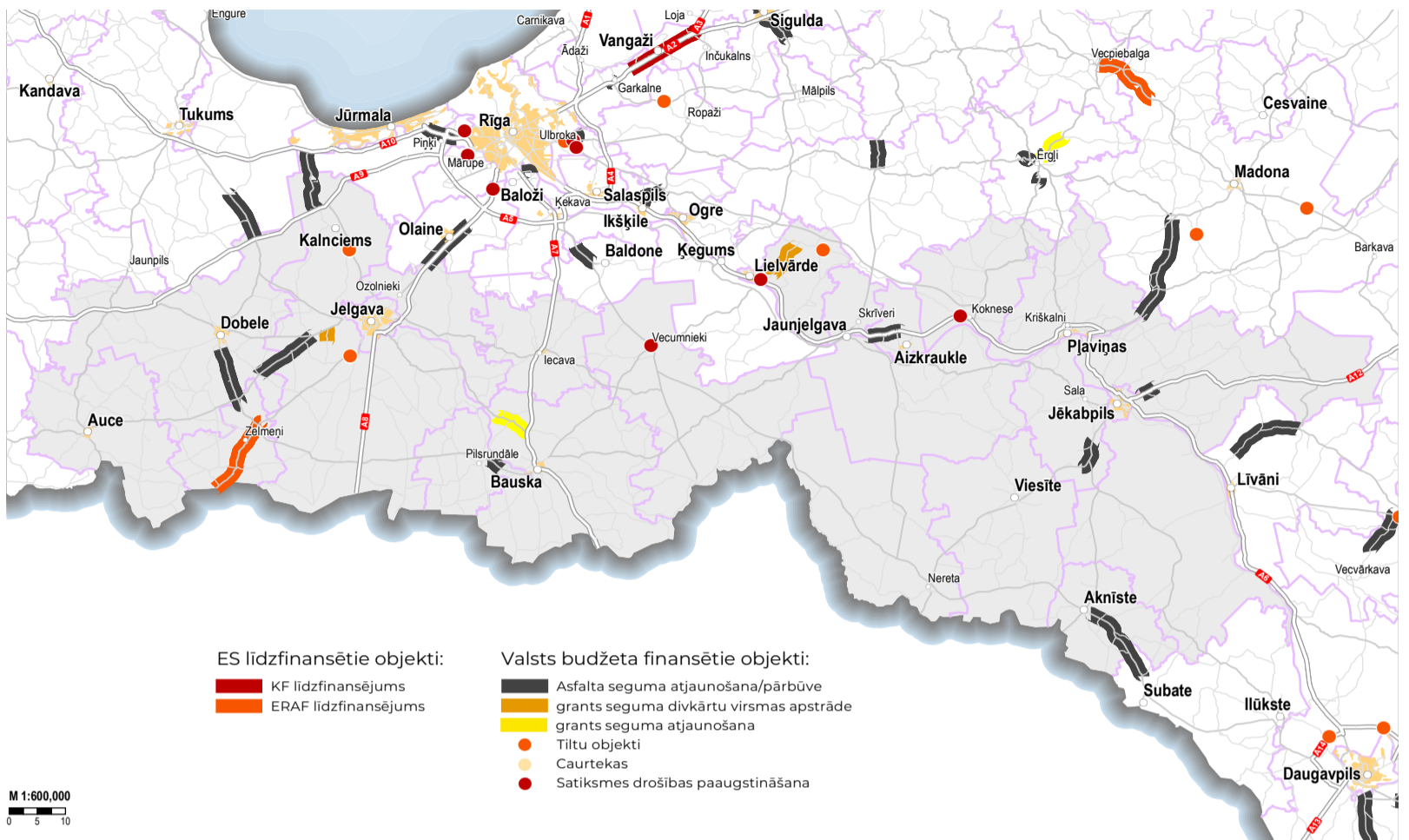
Darbi šogad turpināsies uz reģionālā autoceļa Kalnciems–Kūdra (P101). Būvdarbu laikā autoceļa posmos 0,075.–5,6. km un 6,03.–11,51. km tiek veikta seguma atjaunošana, savukārt 400 m garajā vidusposmā notiek pārbūves darbi. Objektā jau ieklāta viena kārta asfalta, pārbūves posmā nomainīta šķembu kārta un ieklāta asfalta apakškārta. Šajā būvdarbu sezonā tiks veikta virsmas apstrāde, un pārbūves posmā asfalta virskārtas ieklāšana. Darbus veic SIA *Saldus ceļinieks* par līgumcenu 2,26 milj. eiro.

Seguma atjaunošanas darbi sāksies uz Daugavpils šosejas (A6) posmā no Zemkopības institūta līdz pagriezianam uz Aizkraukli (81,76.–87,65. km) un uz Jēkabpils–Rēzeknes (A12) šosejas posmā no Jēkabpils līdz Jaunmuižai (3,90.–6,70. km).

Segumu atjaunos arī uz reģionālā autoceļa P98 Jelgava (Tušķi)–Tukums (24,032.–26,22. km) un uz autoceļa Vecumnieki–Nereta–Subate (P73) no Aknīstes līdz krustojumam ar autoceļu V810 Slate–Dominieki–Auziņas (97,69.–104. km).

Asfaltbetona segumu plānots atjaunot divos autoceļa Dobele–Bauska (P103) posmos: no Ķestermeža līdz krustojumam ar reģionālo autoceļu Pūri–Auce–Grīvaiši (P96) (3,092.–14. km) un aptuveni trīs kilometru garumā, sākot no Leičiem (62,98.–65,96. km).

Teju 12 kilometru garā posmā ceļa segas pārbūve noritēs uz reģionālā autoceļa Pūri–Auce–Grīvaiši (P96), sākot no Dorupes, līdz krustojumam ar vietējo autoceļu Dobele–Krimūnas–Zaļenieki–Ūziņi (V1098) (0,00.–11,97. km). Kā arī tiks pārbūvēti vairāk nekā pieci kilometri uz autoceļa Jēkabpils–Lietuvas robeža (Nereta) (P75) posmā no Dolomīta līdz Birziem (11,54.–17. km). Grants segumu 6,6 km



ES līdzfinansētie objekti:

- KF līdzfinansējums
- ERAF līdzfinansējums

Valsts budžeta finansētie objekti:

- Asfalta seguma atjaunošana/pārbūve
- grants seguma divkārtu virsmas apstrāde
- grants seguma atjaunošana
- Tilta objekti
- Caurtekas
- Satiksmes drošības paaugstināšana

M 1:600,000
0 5 10

LATVIJAS VALSTS CEĻI

A/C Nr.	Autoceļa nosaukums	no km	līdz km	kopā km	Darbu veids	Gads
Autoceļi						
ERAF						
P95	Jelgava – Tērvete – Lietuvas robeža	28,36	43,55	15,19	Autoceļa pārbūve	2019 – 2020
Valsts budžets						
A6	Rīga – Daugavpils – Krāslava – Baltkrievijas robeža (Pāternieki)	81,76	87,65	5,89	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2020
A12	Jēkabpils – Rēzekne – Ludza – Krievijas robeža (Terehova)	3,90	6,70	2,80	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2020
P101	Kalnciems – Kūdra	5,60	6,03	0,43	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2019 – 2020
		0,075	5,60	5,53	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2019 – 2020
		6,03	11,51	5,48	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2019 – 2020
P98	Jelgava – (Tušķi) – Tukums	24,03	26,22	2,19	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2020
P103	Dobele – Bauska	3,09	14,00	10,91	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2020
P73	Vecumnieki – Nereta – Subate	97,69	104,00	6,31	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2020
P103	Dobele – Bauska	62,98	65,96	2,98	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2020
P94	Jelgava – Staļģene – Code	28,87	35,47	6,60	Grants seguma atjaunošana	2020
P96	Pūri – Auce – Grīvaiši	0,00	11,97	11,97	Autoceļa pārbūve	2020
P75	Jēkabpils – Lietuvas robeža (Nereta)	11,54	17,00	5,46	Autoceļa pārbūve	2020
Darbi valsts vietējo autoceļu tīklā						
V1060	Kājnieki – Viesturu stacija – Bramberģe	00,0	2,35	2,35	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde	2020
V1028	Bauska – Bērzi – Ādžūni – Lietuvas robeža	7,23	14,63	7,40	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde	2019 – 2020
Tilti						
P99	Jelgava – Kalnciems	13,67	Klīves kanāls		Brauktuves izbūve, laiduma un balstu remonts	2020
P95	Jelgava – Tērvete – Lietuvas robeža (Žagare)	7,91	Svēte		Jauna tilta būvniecība	2020
Satiksmes drošības paaugstināšana						
P89	Ķekava – Skaistkalne (Vecumniekos)	28,6			Gājēju pārejas aprīkošana ar apgaismojumu	2020
A6	Rīga–Daugavpils–Krāslava–Baltkrievijas robeža (Pāternieki) (Koknesē)	99,27			Gājēju pārejas aprīkošana ar apgaismojumu	2020

garumā iecerēts atjaunot uz reģionālā autoceļa Jelgava–Staļģene–Code (P94), bet uz vietējiem ceļiem Kājnieki–Viesturu stacija–Bramberģe (V1060) un Bauska–Bērzi–Ādžūni (Lietuvas robeža) tiks veikta grants seguma divkārtu virsmas apstrāde. Uz nelielas satiksmes

intensitātes (līdz 1000 transporta vienībām diennakti) asfaltētajiem ceļiem virsmas apstrāde ir piemērotākais profilaktiskais uzturēšanas un ceļa saglabāšanas veids, tādēļ jāpanākot seguma viendabīgumu un atjaunojot saķeri ar ceļa virsmu. Veicot virsmas apstrādi, uz asfalta tiek

izlieta bitumena emulsija un secīgi izbērtas sīkšķembiņas, kas tiek pieveltnotas.

Uzreiz pēc virsmas apstrādes ir liels lidojošu šķembiņu risks, tādēļ noteiktā ātruma ierobežojuma ievērošana ir pašu autovadītāju interesēs. Ja virsmas apstrādei paredzētā ceļa virsma nav

gluda vai ir jūtamas rīses, tad vispirms tiek labots ceļa profils – virsējo slāni frēzē, tiek izlīdzināti iesēdumi un laboti citi seguma defekti. Kopumā šāds seguma veids ir trokšņaināks, toties ievērojami lētāks.

Jauns tilts esošā vietā tiks uzbūvēts pār Svēti uz

autoceļa Jelgava–Tērvete–Lietuvas robeža (Žagare) (P95) 7,91. km.

Savukārt pārbūvē, saglabājot nesošās balstu un laidumu konstrukcijas, plānota tiltam pār Klīves kanālu uz autoceļa Jelgava–Kalnciems (P99) 13,67. km.

Vidzemes plānošanas reģions

ES fondu līdzfinansējums

Šogad tiks pabeigti 2019. gada pavasarī sāktie pārbūves darbi uz autoceļa Cēsis–Vecpiebalga–Madona (P30) posmā no Vecpiebalgas līdz Inčkalnam (49,06.–61,13. km). Šo posmu būvē AS *TREV-2 Grupp* par līgumcenu 7,48 miljoni eiro (ar PVN), no kuriem 85 % līdzfinansē ERAF.

Remontējamais ceļa posms ir sadalīts vairākās daļās, dažās no tām jau ir izbūvēta asfalta apakškārta, bet citos darbi tiks uzsākti tikai šogad. Būvdarbu laikā visā posmā tiks izbūvēts jauns ceļa segas pamats, pārbūvētas caurtekas un ieklātas divas asfalta kārtas. Likvidēs arī noslīdeņa radīto iesēdumu ceļa 59. kilometrā.

Valsts budžeta finansējums

Ceļa segas pārbūves darbi sāksies uz autoceļa Koknese–Ērgļi (P79) viena kilometra garā posmā (34,00.–35,10. km) trīs kilometrus pirms Ērgļiem: tur Ogres upes pusē pirms diviem gadiem ceļu izskaloja līdzās esošs avots, un notika grunts noslīdējums.

Asfalta segumu atjaunos gandrīz 20 kilometru garā posmā uz autoceļa Pļaviņas–Madona–Gulbene (P37) no Aiviekstes līdz Madonas pievārti (7,37.–26,88. km). Pirms asfalta ieklāšanas, kur nepieciešams, veiks izlīdzinošo frēzēšanu, labos seguma profilu un izlīdzinās iesēdumus. Atjaunošanas darbus vairāk nekā pusē posma noslēgs vienkārtas virsmas apstrāde. Būvdarbus šajā posmā veiks SIA *YIT Infra Latvija* par līgumcenu 1,99 milj. eiro (ar PVN).

Ar virsmas apstrādi seguma atjaunošanu noslēgs arī uz autoceļa Vidzemes šoseja–Ape–Igaunijas robeža (P19) divos posmos abās pusēs Apei (0,000.–1,815. km un 3,484.–4,902. km).

Divkārtu virsmas apstrāde, pirms tam salabojot iesēdumus un citus grants seguma defektus, paredzēta uz autoceļa Ērgļi–Drabeši (P31) posmā no Rencēniem līdz Amatai (44,51.–48,77. km). Šis ir efektīvākais grants ceļu atputekļošanas veids. Jāņem gan vērā, ka dubultā virsma nav tik izturīga kā asfalts, un to var sabojāt intensīva kravas transporta satiksme, jo sevišķi, ja transportlīdzeklis ir pārkrauts.

Grants segumu atjaunos uz autoceļa Ērgļi–Jaunpiebalga–Saliņkrogs (P33) posmā no Ērgļiem līdz Jumurdai (1,23.–7,00. km) un uz autoceļa Cesvaine–Velēna (P38) posmā no Tizas skolas līdz Lizumam (25,89.–30,58. km).

Asfalta seguma atjaunošanu ar sekojošu virsmas apstrādi veiks uz autoceļa Smiltene–Mēri–Lobērgi (V244) posmā no Mēriem līdz Liepiņām (12,635.–14,170. km), un uz autoceļa Mēri–Grundzāle–Vizla (V247) Mēros (0,00.–0,67. km).

Vienkārtas virsmas apstrāde pēc asfalta defektu izlabošanas paredzēta uz autoceļa Velēna–Vireši (V411) posmā no Sikšņiem līdz Vidzemes šosejai (23,417.–30,603. km), un uz autoceļa Lucka–Alūksne (V383) divos posmos – no Vidzemes šosejas līdz Jaunlaicenei (0,00.–3,40. km) un no Jaunlaicenes pagasta robežas līdz Gobām (8,00.–17,00. km).

Uz nelielas satiksmes intensitātes (līdz 1000 transporta vienībām dienā) asfaltētajiem ceļiem virsmas apstrāde ir piemērotākais profilaktiskās uzturēšanas un ceļa saglabāšanas veids, tādējādi panākot seguma viendabīgumu un atjaunojot saķeri

ar ceļa virsmu. Veicot virsmas apstrādi, uz asfalta tiek izlieta bitumena emulsija un secīgi izbērtas sīkšķembīņas, kas tiek pieveltņotas. Uzreiz pēc virsmas apstrādes ir liels lidojošu šķembīņu risks, tādēļ noteiktā ātruma ierobežojuma ievērošana ir pašu autovadītāju interesēs. Ja virsmas apstrādei paredzētā ceļa virsma nav gluda vai ir jūtamas rīses, tad vispirms tiek labots ceļa profils

– virsējo slāni frēzē, tiek izlīdzināti iesēdumi un laboti citi seguma defekti. Kopumā šāds seguma veids ir trokšņaināks, toties ievērojami lētāks.

Savukārt grants seguma divkārtu virsmas apstrāde paredzēta uz autoceļa Cēsis–Raiskums–Auciems (V287) posmā no Stūrīšiem līdz Auciemam (5,03.–6,30. km). Šis ir vienīgais grants seguma

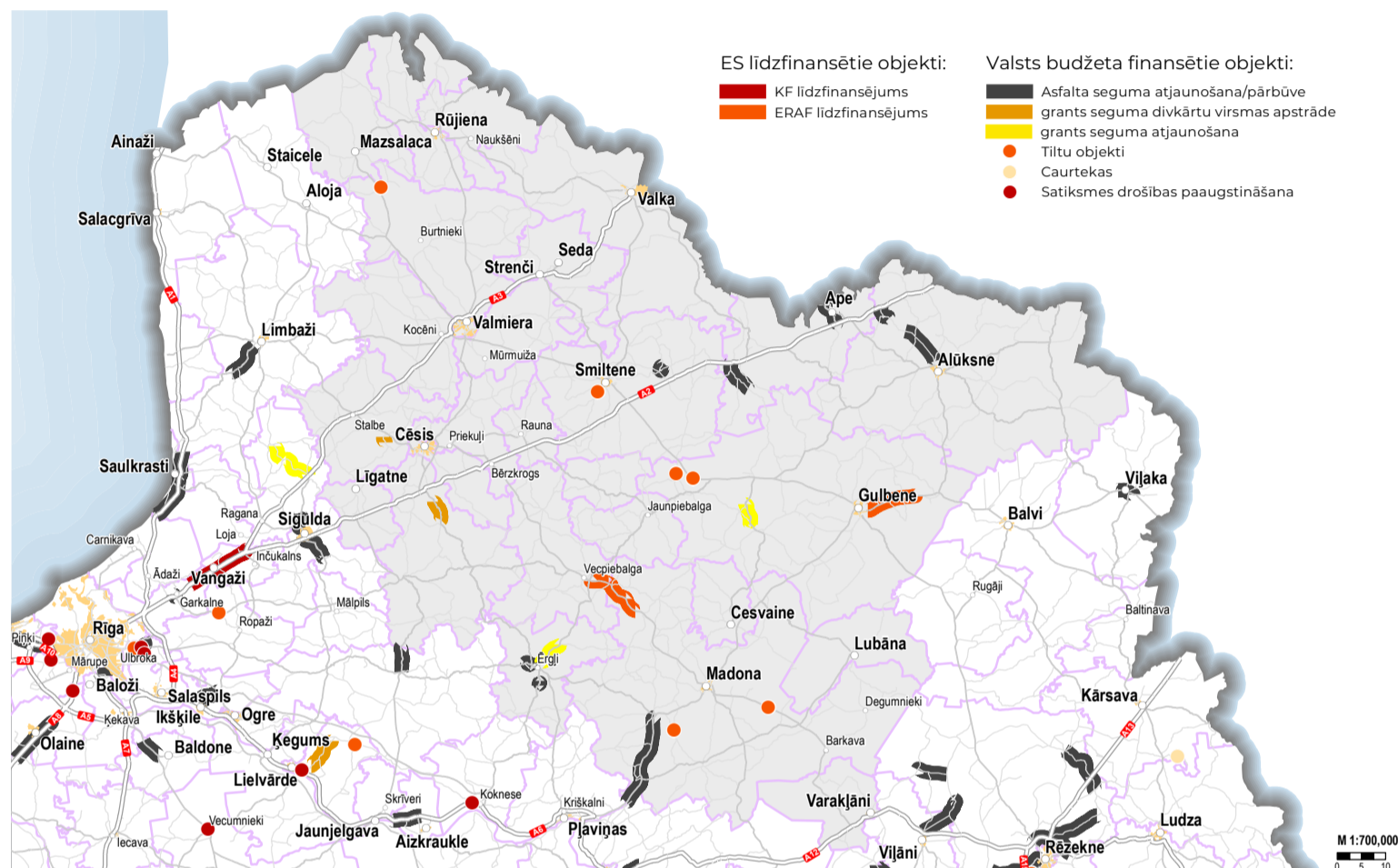
posms šajā ceļā.

Nojauks un uzbūvēs no jauna tiltu pār Aronu uz autoceļa Truši–Mārciena (V895) (4,62. km).

Pārbūve, saglabājot nesošās balstu un laidumu konstrukcijas, jau sākusies uz tilta pār Gauju uz autoceļa Smiltene–Velēna–Gulbene (P27) (27,08. km). Šādi pārbūvēs arī tiltu pār Cērtēni uz autoceļa Smiltene–Rauna (V234) (2,59. km), tiltu pār

Salacu uz autoceļa Austrumi–Vecate–Rimeikas (V169) (3,90. km), tiltu pār Kāju uz autoceļa Madona–Varakļāni (P84) (13,94. km) un tiltu pār Gauju uz autoceļa Ūdrupe–Rankas stacija (V438) (7,11. km).

Tiks veikti izpētes darbi un projektēšana “melnajam punktam” uz Valmieras šosejas (A3) krustojumā ar autoceļu Umurga–Cēsis–Līvi (P14) Stalbē.



LATVIJAS VALSTS CEĻI

A/C Nr.	Autoceļa nosaukums	no km	līdz km	kopā km	Darbu veids	Gads
Autoceļi						
ERAF						
P30	Cēsis – Vecpiebalga – Madona	49,06	61,13	12,07	Autoceļa pārbūve	2019 – 2020
Valsts budžets						
P37	Pļaviņas (Gostiņi) – Madona – Gulbene	7,37	26,88	19,51	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2019 – 2020
P19	Vidzemes šoseja – Ape – Igaunijas robeža	3,48	4,90	1,42	Vienkārtas virsmas apstrāde	2020
P19	Vidzemes šoseja – Ape – Igaunijas robeža	0,00	1,82	1,82	Vienkārtas virsmas apstrāde	2020
P38	Cesvaine – Velēna	25,89	30,58	4,69	Grants seguma atjaunošana	2020
P31	Ērgļi – Drabeši -	44,51	48,77	4,26	Divkārtu virsmas apstrāde	2020
P33	Ērgļi – Jaunpiebalga - Saliņkrogs	1,23	7,00	5,77	Grants seguma atjaunošana	2020
P79	Koknese – Ērgļi	34,00	34,10	1,10	Autoceļa pārbūve	2020
Darbi valsts vietējo autoceļu tīklā						
V244	Smiltene – Mēri – Lobērgi	12,63	14,17	1,54	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2020
V247	Mēri – Grundzāle – Vizla	0,00	0,67	0,67	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2020
V411	Velēna – Vireši	23,42	30,60	7,19	Vienkārtas virsmas apstrāde	2020
V383	Lucka - Alūksne	0,00	3,40	3,40	Vienkārtas virsmas apstrāde	2020
		8,00	17,00	9,00	Vienkārtas virsmas apstrāde	2020
V287	Cēsis – Raiskums – Auciems	5,03	6,30	1,27	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde	2020
Tilti						
P27	Smiltene – Velēna – Gulbene	27,08			Gauja Brauktuves izbūve, laiduma un balstu remonts	2020
V234	Smiltene – Rauna	2,59			Cērtene Gājēju ietves izbūve	2020
V169	Austrumi – Vecate – Rimeikas	3,90			Salaca Brauktuves izbūve, laiduma un balstu remonts	2020
P84	Madona – Varakļāni	13,94			Kuja Brauktuves izbūve, laiduma un balstu remonts	2020
V438	Ūdrupe – Rankas stacija	7,11			Gauja Brauktuves izbūve, laiduma un balstu remonts	2020
V895	Truši – Mārciena	4,62			Arona Jauna tilta būvniecība	2020

Kurzemes plānošanas reģions

A/C Nr.	Autoceļa nosaukums	no km	līdz km	kopā km	Darbu veids	Gads
Autoceļi						
ERAF						
P108	Ventspils – Kuldīga – Saldus	3,93	24,60	20,67	Autoceļa pārbūve	2019 – 2020
Valsts budžets						
A9	Rīga (Skulte) – Liepāja	99,74	102,92	3,18	Autoceļa pārbūve	2020
P127	Talsi – Upesgrīva	1,35	7,11	5,76	Autoceļa pārbūve	2019 - 2020
P121	Tukums – Kuldīga	75,49	82,65	7,16	Vienkārtas virsmas apstrāde	2020
P116	Kuldīga – Skrunda – Embūte	2,33	6,84	4,51	Autoceļa pārbūve	2020
Darbi valsts vietējo autoceļu tīklā						
V1298	Gaiķi – Kabile	0,00	2,97	2,97	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde	2020
V1290	Kuldīga – Basi	0,155	4,00	3,85	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde	2020
V1197	Aizpute – Ilmāja	7,00	17,74	10,74	Grants seguma atjaunošana	2020
Tilti						
P131	Tukums – Ķesterciems – Mērsrags – Kolka	44,72	Mērsraga kanāls		Jaunas brauktuves konstrukcijas izbūve, laiduma un balstu konstrukciju remonts.	2020

ES fondu līdzfinansējums

Līdz šā gada rudenim tiks pabeigti būvdarbi uz autoceļa Ventspils–Kuldīga–Saldus (P108) posmā no Ventspils līdz pagriezienam uz Zirām (3,93.–24,26. km). Vairākos šī ceļa posmos pagājušajā gadā pilnībā nomainīti ceļa segas pamata slāņi, vietām pastiprināti esošie. Asfalta apakškārta ir ieklāta gandrīz pusei no remontposma, bet daļā posma darbi sāksies tikai šogad. Kā arī šogad pilnībā tiks ieklātas ceļa segumā paredzētās divas kārtas asfalta. Šos būvdarbus veic SIA *Binders* par līgumcenu 13,8 miljoni eiro (ar PVN), no kuriem 85 % līdzfinansē ERAF. Projektu izstrādāja SIA *Polyroad* par līgumcenu 171 175 eiro (ar PVN). Būvdarbus plāno pabeigt līdz rudenim.

Valsts budžeta finansējums

Šogad plānots arī pabeigt pērn iesāktos pārbūves darbus uz autoceļa Talsi–Upesgrīva (P127) posmā no Zvirgzdiem līdz Laidzei (1,35.–7,11. km). Darbus veic SIA Saldus ceļinieks par līgumsummu 4,71 milj. eiro.

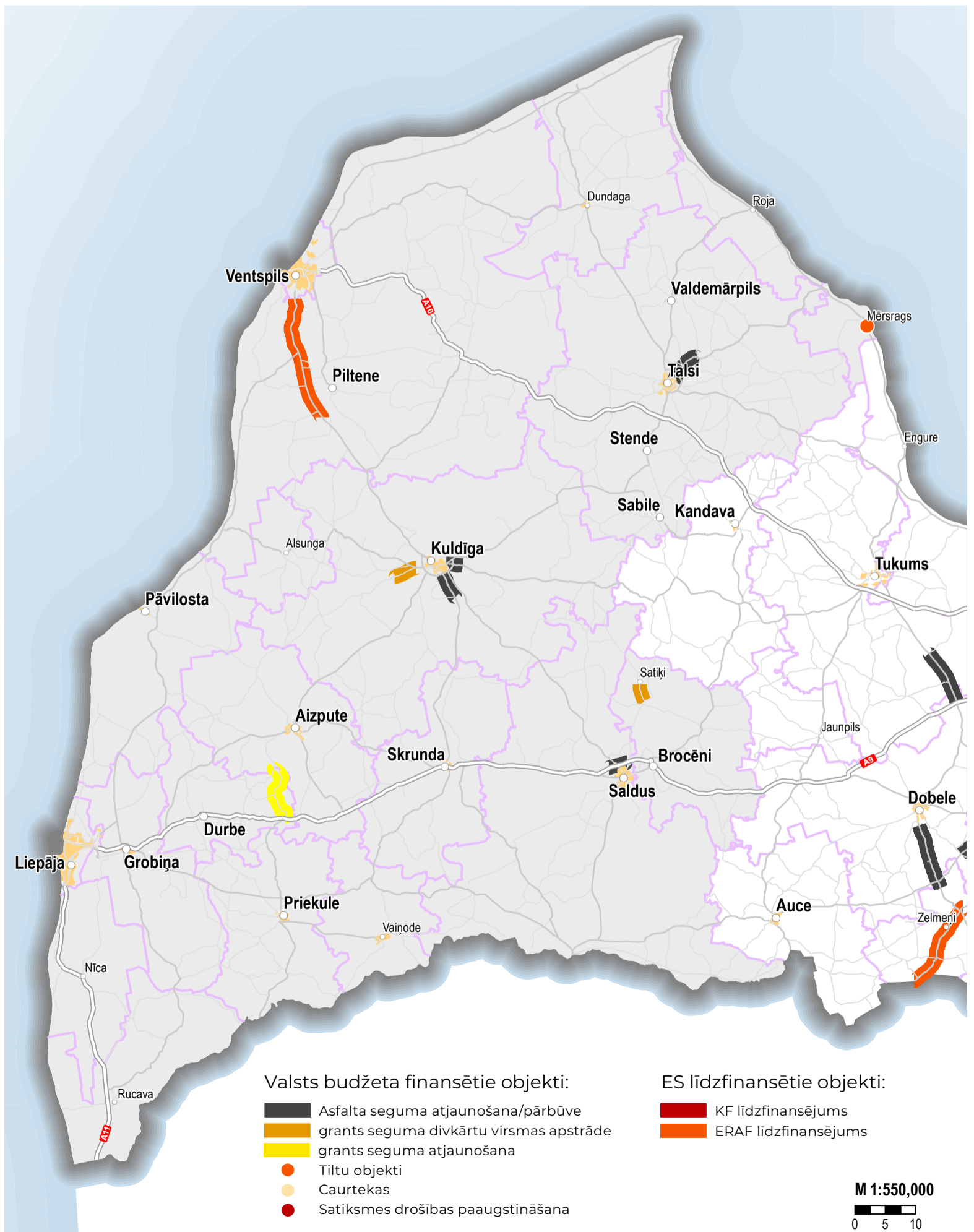
Šogad iecerēts arī pārbūvēt autoceļu Kuldīga–Skrunda–Embūte (P166) (2,33.–6,84.km). Pusei posma paredzēta pilna ceļa segas rekonstrukcija, savukārt pārējai daļai tiks piemērota reciklēšanas metode, kas paredz izmantot veco asfaltu, kas sajaukts ar jauniem minerālmateriāliem un saistvielām. Sadarbībā ar pašvaldību tiks izbūvēts gājēju un velosipēdistu ceļš.

Vienkārtšā virsmas apstrāde vairāk nekā septiņu kilometru garumā tiks veikta uz reģionālā autoceļa Tukums–Kuldīga (P121) (75,49.–82,65. km).

Savukārt ceļa segas pārbūves darbi šogad uzsāksies uz valsts galvenā autoceļa Rīga (Skulte)–Liepāja (A9) posmā abpus rotācijas aplim pie Saldus (99,74.–102,92. km).

Diviem vietējās nozīmes grants ceļiem Gaiķi–Kabile (V1298) un Kuldīga–Basi (V1290) paredzēta divkārtu virsmas apstrāde. Savukārt autoceļam Aizpute–Ilmāja (V1197) posmā no krustojuma ar autoceļu Stroķi–Vecpils (V1196) līdz krustojumam ar autoceļu Rīga (Skulte)–Liepāja (A9) tiks veikta grants seguma atjaunošana kopumā gandrīz 11 kilometru garumā.

Saglabājot nesošās balstu laidumu konstrukcijas, tiks pārbūvēts tilts pār Mērsraga kanālu uz autoceļa Tukums–Ķesterciems–Mērsrags–Kolka (P131) 44,72. km.



Fokusā satiksmes drošības risinājumi

Lai pēc iespējas mazinātu riskus visiem satiksmes dalībniekiem, realizējot ceļu būves projektus, koncentrējas nevis uz izbūvējamo kilometru garumu, bet satiksmes drošības risinājumiem

Ik gadu satiksmes organizēšanas un drošības uzlabošanā valsts ceļu tīklā tiek ieguldīti vairāk nekā divi miljoni eiro. Pagājušajā gadā tie bija 2,9 miljoni eiro, bet šogad satiksmes drošības uzlabošanai uz valsts autoceļiem paredzēti aptuveni 2,4 milj. eiro. Kā zināms, ceļu nozare jau ilgāku laiku darbojas nepietiekama finansējuma apstākļos, līdz ar to visiem nepieciešamajiem risinājumiem līdzekļu nepietiek. Nozarē iesaistītie eksperti norāda, lai panāktu vislabāko iespējamo rezultātu, nepieciešama visu iesaistīto pušu koordinēta sadarbība. To skaitā arī ceļu lietotāju, jo satiksmes infrastruktūras uzdevums ir pēc iespējas samazināt cilvēciskās kļūdas un smagu ceļu satiksmes negadījumu (CSNg) sekas, izvairoties no letāla iznākuma.

Statistika

Pagājušajā gadā visā Latvijas teritorijā reģistrēti vairāk nekā 20 tūkst. ceļu satiksmes negadījumu, kas ir par 257 vairāk nekā 2018. gadā. Savukārt šā gada pirmajos divos mēnešos CSNg skaits kopumā Latvijā ir samazinājies par 17,2%, salīdzinot ar 2019. gada attiecīgo periodu, liecina Valsts policijas (VP) un Ceļu satiksmes drošības direkcijas (CSDD) apkopotie dati. Lai

samazināties. Pērn dzīvību uz Latvijas ceļiem zaudēja 132 cilvēki, bet smagi cieta 463 satiksmes dalībnieki.

statistikas dati rāda, ka visvairāk negadījumu notiek uz valsts galvenajiem autoceļiem. Tas ir saistīts ar to, ka uz šiem ceļiem ir lielāka satiksmes intensitāte, kā arī lielākajā daļā gadījumu atļautais ātrums ir 90 km/h, skaidro N. Krapsis. Kopš 2011. gada satiksmes intensitāte ik gadu turpina augt un pērn tā sasniedza visaugst-

360 tūkst. eiro šogad piešķirti ceļu aprīkošanai ar papildu signālstabiņiem.

arī kopējais CSNg skaits 2019. gadā bija lielāks, nekā 2018. gadā., tomēr satiksmes negadījumos bojā gājušo skaits

tākos rādītājus pēdējo 10 gadu laikā. Vidējā diennakts satiksmes intensitāte valsts galveno autoceļu tīklā 2019. gadā



pieauga par 5%, salīdzinot ar 2018. gadu.

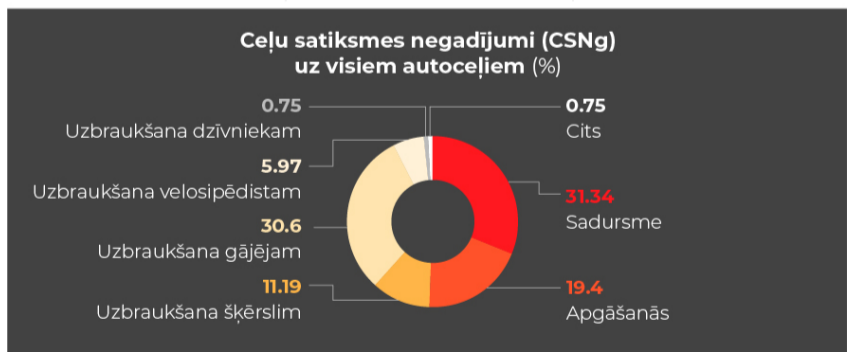
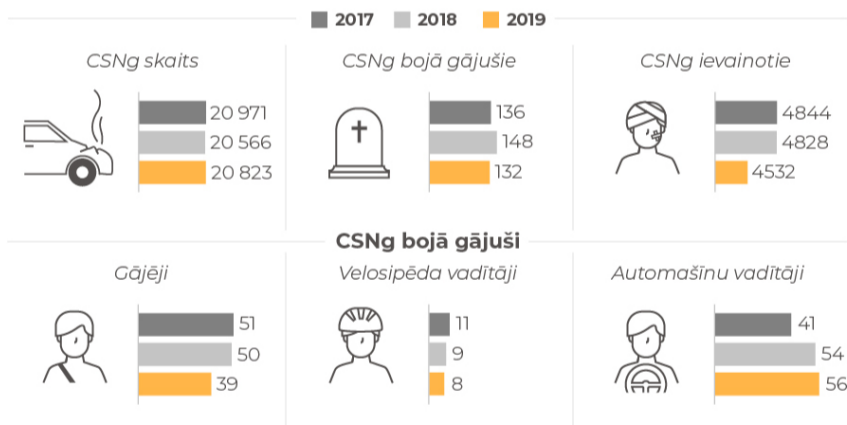
Savukārt līdz ar ieviestajiem ierobežojumiem saistībā ar COVID-19 arī satiksmes intensitāte valsts galveni autoceļu tīklā ir kritusies. Proti, laika periodā no 15. līdz 28. martam tā bija par 18% mazāka nekā no 15. līdz 28. februārim. Savukārt satiksmes intensitātes kritums salīdzinot pret 2019. gada attiecīgo laika posmu no 15. līdz 18. martam ir 19%. Samazinājies ir arī kopējais CSNg skaits. No 12. marta līdz

un droša ceļu infrastruktūra ir viens no nosacījumiem, lai samazinātu ceļu negadījumu skaitu uz autoceļiem.

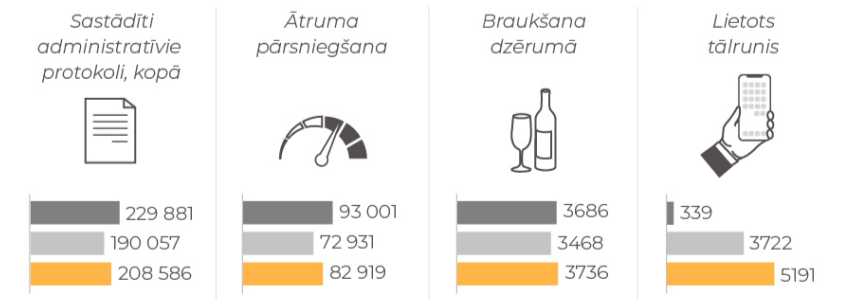
Tomēr, lai līdz tādiem nokātu, ir nepieciešams veikt arī investīcijas. "Latvijā autoceļu nozare pastāv nepietiekama finansējuma apstākļos, tāpēc bieži vien, realizējot ceļu projektus, nevar atļauties visu iecerēto. VAS Latvijas Valsts ceļi (LVC) gribētu veikt daudz vairāk, pārveidojot ceļu infrastruktūru, piemēram, izbūvējot divas braukšanas joslas katrā

Trīs procenti ir infrastruktūras vaina, bet kopā ar ceļu lietotāju rīcību konkrētā situācijā veidojas minētie 34%. Faktiski visu nosaka cilvēciskais faktors," norāda M. Zaļaiskalns. Proti, var uzbūvēt ideālu ceļu, bet cilvēku rīcība tāpat izraisa negadījumus. Viens no iemesliem ir arī tas, ka, jo labāks ceļš, jo tas ļauj cilvēkiem braukt ātrāk. Tomēr, iespējams, daļa no autovadītājiem tam nav gatavi. Drošas braukšanas skolas (DBS) vadītājs Jānis Vanks, kas ikdienā cieši saskaras ar autovadītājiem, skaidro, ka apmācības parāda, ka autovadītāji bieži vien nav gatavi, piemēram, braukt ziemas apstākļos. "Ir atšķirība, vai cilvēks ir spējīgs nokārtot braukšanas eksāmenu, vai arī viņš ir sagatavots droši pārvietoties ar automašīnu un pieņemt pareizos lēmumus. Ir jābūt gan ceļa infrastruktūrai, gan jauno vadītāju apmācībai un kontrolei," atzīmē J. Vanks. Arī citi nozares eksperti bilst, ka būtu jāiegulda jaunajos autovadītājos un jāattīsta viņu prasmes uz ceļa, lai neveidotos situācija, ka satiksmes infrastruktūra attīstās, bet autovadītāju prasmes ne. Jāmin, ka 2019. gadā CSDD ir izsniegusi vairāk nekā 130,80 tūkst. vadītāju apliecību, kas ir par 3,1% vairāk nekā gadu iepriekš. CSDD vadības ziņojumā norādīts, ka 2019. gads transportlīdzekļu kvalifikācijas jomā iezīmējās ar neierasti augstu klientu aktivitāti un pieprasījuma pieaugumu.

Ceļu satiksmes negadījumi (CSNg)



Noteikumu pārkāpumi



CSDD un VP fotoradaru fiksētie pārkāpumi (2019)

382 489

Sastādīti protokoli

15.84

Uzlikto sodu summa (milj. eiro)

11.59

Samaksāto sodu summa (milj. eiro)

Transportlīdzekļu un iedzīvotāju skaits Latvijā*

Iedzīvotāju skaits	1 908 100
Reģistrēto transportlīdzekļu skaits	960 996
Reģistrēto vieglo automobiļu skaits	727 164
Kopējais vadītāju skaits	865 028
Vieglo automobiļu vadītāju skaits	793 702

* uz 01.01.2020.
AVOTS: CSDD

2. aprīlim Latvijā kopumā uz visiem autoceļiem ir notikuši 875 CSNg, savukārt attiecīgajā periodā pagājušajā gadā tie bija vairāk nekā tūkstoš CSNg. Tomēr VP uzsver, ka, neskatoties uz to, nav samazinājies cietušo un bojā gājušo skaits. Norādītajā periodā cietuši 179 satiksmes dalībnieki, bet 2019. gadā tie bija 174.

Finansējuma jautājums

VP Galvenās kārtības policijas pārvaldes priekšnieks Normunds Krapsis atzīmē, ka lielākā daļa traģisku avāriju radušās sadursmes rezultātā, pēc uzbraukšanas gājējam, kā arī spēkratam apgāzoties. Lielākā daļa bojāgājušo ir vadītāji un gājēji. Galvenie riski faktori avārijām ir satiksmes dalībnieku attieksme, transportlīdzekļu tehniskais stāvoklis un ceļu infrastruktūra. Moderna

virzienā tajos posmos, kur satiksmes intensitāte ir liela un ar tendenci pieaugt arī turpmāk. Tas ļautu izvairīties no frontālajām sadursmēm, kas ir viens no biežākajiem smago ceļu satiksmes negadījumu iemesliem. Tomēr finansējuma trūkums ir ļoti liels, un tāpēc šādu pārbūves projektus visur, kur būtu nepieciešams pagaidām realizēt nevaram," atzīmē Satiksmes organizācijas pārvaldes vadītājs Māris Zaļaiskalns. Arī N. Krapsis norāda, ka drošībā ir jāiegulda regulāri, tad ilgākā laika periodā var panākt negadījumu skaita samazinājumu.

Jāmaina domāšana

"Satiksmes drošību ietekmē trīs faktori. Tas ir ceļš, transportlīdzekļi un pats cilvēks. Ceļa un apkārtējās vides faktora nozīmīgums ceļu satiksmē ir no 3% līdz 34%, liecina starptautiski pētījumi.

Pārejas un krustojumi

Lai sekmētu satiksmes drošības uzlabošanu uz valsts ceļiem šogad turpināsies darbs pie daļas no valsts autoceļu tīklā esošo gājēju pāreju un krustojumu uzlabošanas, jo statistikas dati rāda, ka bieži vien sadursmes notiek tieši krustojumos. Tāpat visbiežāk



ceļu satiksmes negadījumos cieš mazāk aizsargātie satiksmes dalībnieki - gājēji un velosipēdisti.

“Ir savākta informācija par visām valsts galveno ceļu gājēju pārejām, no tām vairāk nekā 60% ir atbilstošas noteiktajam standartam. Savukārt atlikušās varētu iedalīt divās daļās: tajās, kuras jāsakārto un tajās, kuras jālikvidē,” atzīmē M. Zaļaiskalns. Kopumā LVC pārziņā uz valsts galvenajiem autoceļiem atrodas 98 gājēju pārejas, kas atrodas gan apdzīvotās vietās, gan ārpus apdzīvotām vietām. Šogad kopumā uzlabojumi plānoti desmit

Tehniskie risinājumi

“Kopš pagājušā gada esam mainījuši pieeju un turpmāk, realizējot ceļu būves projektus, vairāk uzmanība tiek pievērsta ne tikai izbūvējamu kilometru garumam, bet arī satiksmes drošības risinājumiem. Lai to panāktu esam mainījuši filozofiju, lai pēc iespējas mazinātu riskus gan autovadītājiem, gan arī mazāk aizsargātajiem satiksmes dalībniekiem, kuri visbiežāk cieš CSNg. Jādara viss, lai ceļu lietotāji justos droši,” uzsver LVC valdes priekšsēdētājs Jānis Lange.

i

Gājēju pārejas, kuras tiks apriekotas ar pagaismojumu:

- uz Daugavpils šosejas (A6) Lielvārdē (55,33. km);
- uz Daugavpils šosejas (A6) Koknesē (99,27. km);
- uz reģionālā autoceļa Ķekava–Skaistkalne (P89) Vecumniekos (28,6. km);
- uz reģionālā autoceļa Ulbroka–Ogre (P5) pie Līgo parka (2,3. km).

Uzsāks projektēšanu un uzlabošanu gājēju pārejām:

- uz Liepājas šosejas (A9) Kaķeniekos (63,55. km);
- uz Daugavpils šosejas (A6) Skrīveros (80,35. km);
- uz autoceļa Jēkabpils–Rēzekne–Ludza–Krievijas robeža (Terehova) (A12) Ludzā (127,9. km);
- uz reģionālā autoceļa Rīga (Jaunciems)–Carnikava–Ādaži (P1) Carnikavā (27,8. km);
- uz Daugavpils šosejas (A6) Naujenē (241,9. km);
- uz vietējā autoceļa Valdlauči–Rāmava (V1) pie autobusu pieturas “Sarma” Valdlaučos.

gājēju pārejām. Tāpat šogad uzsāka arī izpēti un projektēšanu “melnajiem punktiem”, kas atrodas krustojumos. Jāmin, ka šogad plānots prezentēt jauno “melno punktu” karti. Šādu ceļu posmu, kuros bieži notiek ceļu satiksmes negadījumi, vislicamāk, būs mazāk, jo pēdējo trīs gadu laikā vairākās vietās ir veikti satiksmes infrastruktūras uzlabojumi, lai novērstu negadījumu iespējamību, norāda M. Zaļaiskalns.

LVC Ceļu būvprojektu daļas vadītājs Jānis Tihonovs norāda, ka satiksmes drošības risinājumi nav lēts prieks. Piemēram, bieži pieminētie grāvji ar stāvēm nogāzēm ceļa malās. Alternatīva grāvim ir slēgtā ūdens novades sistēma. Lai grāvis nebūtu tik stāvs, nogāze jāveido ar lēzenāku kritumu, lai to realizētu, vairumā situāciju nākas skart pieguļošos īpašumus un atpirkt konstrukcijai nepieciešamo zemes platību.

Tas sadārdzina būvprojekta izmaksas. Katrs būvprojekts tiek skatīts individuāli un tiek piemērots labākais iespējamais risinājums. “Mēs izvērtējam projektētāja iesniegtos risinājumus atbilstoši normatīvu prasībām un esošajai situācijai dabā. Izvēlamies to, kas atbilst mūsu iecerei,” piebilst J. Tihonovs.

Attiecībā uz autoceļa segas rekonstrukciju, LVC ir izstrādāts jaunu projektēšanas uzdevumu, kura prasības paredz, ka projektētājam iesniegtot būvprojekta starpzīņojumu ir jāpiedāvā vismaz divi segas konstrukcijas varianti. “Vienam ir jābūt atbilstoši mūsu plānotajam būvdarbu finansējumam konkrētajā projektā, bet otrajā variantā jāpiedāvā ekonomiski izdevīgākais risinājums 20 gadu kalpošanas periodam, ņemot vērā ne tikai paredzamās būvdarbu, bet arī atjaunošanas un remonta izmaksas,” skaidro J. Tihonovs.

Ceļu aprikojums

Latvijas klimatiskajos apstākļos, kad vairāk nekā sešus mēnešus gadā rīta un vakara stundās ilgi pieturas krēsla, atstarojošais ceļu aprikojums ir īpaši nepieciešams. Tāpēc autoceļu aprikojums, apzīmējumi, ceļa zīmes un citi tehniskie līdzekļi palīdz ceļu satiksmes dalībniekiem orientēties uz ceļa un izvairīties no bīstamu situāciju veidošanās, tādējādi nodrošinot drošu pārvietošanos. Ik gadu tiek apzināti autoceļi, kur nepieciešams nomainīt vai no jauna uzstādīt kādus no satiksmes organizācijas tehniskajiem līdzekļiem.

Viedoklis

Novērst smagus negadījumus



Māris Zaļaiskalns,
LVC Satiksmes organizācijas pārvaldes direktors

“Šogad turpinām darbu pie krustojumu sakārtošanas un kreiso pagriezienu likvidēšanas. Kreisais pagrieziens uz autoceļiem, kur satiksmes intensitāte jau ir no 20 tūkst. transporta vienībām dienā, ir viens no viss bīstamākajiem manevriem, jo ir šķērsām jāiebrauc joslā. Lai uzlabotu situāciju kreiso pagriezienu var aizstāt ar labo pagriezienu, bet tad vadītājiem ir jāveic garāks ceļa posms, lai apgrieztos. Vēl viena iespēja ir izbūvēt apli, tomēr uz ceļiem ar četrrām braukšanas joslām to ir

Lai uzlabotu satiksmes drošību, šogad turpināsies vairāku valsts reģionālo autoceļu aprikošana ar atstarojošajiem signālstabiņiem. M. Zaļaiskalns norāda, ka ir piešķirti līdzekļi, lai 2020. gadā turpinātu iesāktu programmu un uzstādītu signālstabiņus vēl 360 tūkst. eiro vērtībā. M. Zaļaiskalns skaidro, ka kritērijs, pēc kura tiek izvēlēti objekti, kur uzstādīt signālstabiņus, ir satiksmes intensitāte. Pagājušajā gadā 24 reģionālo autoceļu posmos tika uzstādīti atstarojošie signālstabiņi kopumā 13 tūkst. gabali uz 650 km ceļu.

Šogad arī turpināsies projekts par atsevišķu autoceļu posmu aprikošanu ar dzīvnieku brīdināšanas ierīcēm. Ir noslēgts līgums par 14 autoceļu posmu kopumā 29,63 km garumā aprikošanu ar šādām ierīcēm. Tiks uzstādīti 1331 signālstabiņi un 1059 dzīvnieku brīdināšanas ierīces. Autoceļu posmi izvēlēti izanalizējot ceļu satiksmes negadījumu statistiku par negadījumiem ar uzbraukšanu dzīvniekiem, izvēloties piemērotākos posmus, kur negadījumu koncentrācija ir ļoti blīva un iespējams maksimāli izmantot ierīču funkcionalitāti.

Uz valsts autoceļiem ir izvietoti arī 11 ātruma displeji, kas rāda autovadītāju ātrumu. “Tie darbojas informatīvos nolūkos, lai aicinātu autovadītājus ievērot atļauto braukšanas ātrumu. Ja atļautais ātrums netiek pārsniegts, tad displejā attēlotajam ātrumam pamīšus tiks rādīta «smaidīga seja» zaļā krāsā. Savukārt, ja tiks pārsniegts atļautais ātrums, pamīšus attēlotajam ātrumam parādīsies «dusmīga seja» sarkanā krāsā,” stāsta LVC Ceļu aprikojumu sistēmu daļas vadītāja pienākumu izpildītājs Arnis Mamajs. Viņš arī skaidro, ka uz ceļiem ir izvietotas mainīgās ceļazīmes, kas brīdina autovadītāju par bīstamību vai notikumu

pagrūti izdarīt. Kā arī, ja satiksmes intensitāte pārsniedz 15 tūkst. transporta vienības dienā, aplis būs pilns un savu funkciju neveiks. Protams, ka labākais risinājums vietās ar augstu satiksmes intensitāti būtu divlīmeņu satiksmes mezgls, bet tas ir arī ļoti dārgs risinājums.”

Reti izmanto prakse

Atis Zariņš,
Rīgas Tehniskās universitātes Būvniecības inženierzinātņu fakultātes Ceļu un tiltu katedras profesors

“Drošība ir bijis “stūra” jautājums jau ļoti ilgu laiku, un tāds tas ir joprojām. Arī Latvijas gadījumā tas joprojām ir izaicinājums. Jautājums ir ļoti politizēts: gan pie mums, gan citur pasaulē, un tāpēc risinājumos raksturīgi ir kampaņveida pasākumi un uz tiem balstīta attīstība. Ja iepriekšējā pieeģadē tā bija “vision zero”, tad tagad to nomainījis “safe system” lozungs. Mērķis un izaicinājums aizvien ir tas pats. Nozīmīga attīstība šīs tēmas zinātniskajā daļā vērojama cilvēka faktoru saistītu pētījumu realizācijā. Tomēr ceļu satiksmes gadījumā situācija ir

Dažādi rīki satiksmes drošības uzlabošanai



RĪBJOSLAS

To galvenā funkcija, automašīnai uzbraucot virsū, ir skaņas un vibrācijas radīšana, kas brīdina autovadītājus un atturēs no drošības salīņu šķērsošanas.



SIGNĀLSTABIŅI

Diennakts tumšajā laikā ļauj autovadītājiem labāk orientēties uz ceļa un labāk pārdzēt to. Tie būtiski uzlabo satiksmes drošību.



KREISO PAGRIEZIENU LIKVIDĒŠANA

Kreisais pagrieziens ir viens no bīstamākajiem manevriem, ko legāli var veikt autovadītājs. Likvidējot kreiso pagriezienu un ceļiem, tiek samazināta iespējamo sadursmju un smagu avāriju varbūtība.



ĀTRUMA DISPLEJI

Darbojas informatīvos nolūkos, lai aicinātu autovadītājus ievērot atļauto braukšanas ātrumu, rādīt attēlotajam ātrumam pamīšus attiecīgi smaidīga vai dusmīgu seju.



MAINĪGĀS CEĻA ZĪMES

Bridina autovadītājus par bīstamību vai notikumu uz ceļa. Ja šādi apstākļi nav iestājušies, brīdinājumi uz ceļazīmēm netiek izgaismoti un ceļazīmes darbojas gaidīšanas režīmā.



FOTORADARI

Neatrodas LVC pārziņā, bet palīdz samazināt vidējo braukšanas ātrumu uz ceļiem un disciplinēt autovadītājus. Latvijā patlaban darbojas simts stacionārie fotoradari. Valsts policijas rīcībā ir 12 pārvietojamie fotoradari.

DZĪVNIĒKU BRĪDINĀŠANAS IERĪCES

Diennakts tumšajā laikā automašīnas gaismas aktivizē ierīces, kas pievērš dzīvnieku uzmanību ar vizuāli akustiskiem signāliem, kā rezultātā dzīvniekiem tiek kavēta autoceļa šķērsošana.



uz ceļa. “Mainīgās ceļazīmes iedegsies tad, kad tiks konstatēti apstākļi, par kuriem ir būtiski informēt satiksmes dalībniekus. Proti, ja ir remontdarbi, apledojs, sastrēgums, sasnēvējs vai citi apstākļi, kas var ietekmēt satiksmi. Tās ir saslēgtas kopā ar ceļa meteostacijām.

Ja ceļa meteostacija noteiks faktoru, ka ir bīstamība uz ceļa autovadītājam parādīs attiecīgu brīdinājumu. Ja šādi apstākļi nav iestājušies, brīdinājumi uz ceļazīmēm netiek izgaismoti un ceļazīmes darbojas gaidīšanas režīmā,” piebilst A. Mamajs.

stipri daudzveidīgāka un mazāk pētīta. Latvijā ir iestrādes šajā virzienā, taču tās nekad nav izmantotas praksē. Cits pasaules praksē populārs virziens pēdējos gados ir CSNg analīzes un statistikas metožu pilnveidošana un to izmantošana risku analizē. PIARC (*World Road Association*) ir sagatavojis sistematizētu CSNg katalogu, kurā ir aprakstīti tipveida risinājumi ceļu satiksmes drošības uzlabošanai. Gadījumi, kas

identificējami kādā no kategorijām, piemēram, neaizsargāts ceļa lietotājs, cilvēka faktors, vai arī to lokalizācija, ir valstī ar zemiem vai vidējiem ienākumiem. Latvijā veikta CSNg analīze līdz šim aprobežojas ar vienkāršu statistiku. Citā PIARC pētījumā ir noskaidroti teorētiskie pamati ātruma ietekmei uz satiksmes drošību, un norādīts uz uzticama pamatojuma nepieciešamību ātruma ierobežojumiem.

Gājēju pārejas

- ▶ Regulējamās g. pārejas BEZ īpašās fāzes gājējiem **samazina:**
 - CSNg skaitu ar gājējiem par 8%
 - kopējo CSNg skaitu par 1%

- ▶ Neregulējamās g. pārejas **palīdzina** CSNg skaitu:
 - Gājējiem par 28%
 - Transporta līdzekļiem par 20%
 - Kopumā par 26%




















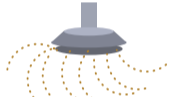

















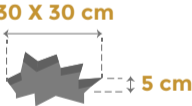












- ▶ Regulējamās g. pārejas AR īpašo fāzi gājējiem **samazina:**
 - CSNg skaitu ar gājējiem par 12%
 - kopējo CSNg skaitu par 7%



Rune Elvik, Anne Borger Mysen, Truls Vaa
Ceļu satiksmes drošības rokasgrāmata,
Oslo 1997.g.

LATVIJAS AUTOCEĻU UZTURĒTĀJS

GALVENIE DARBĪBAS VIRZIENI

<p>Latvijas autoceļu uzturētājs jeb LAU veic gandrīz dažādus valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbus, kā arī autoceļu būvmateriālu ražošanu.</p> <p>200</p>		<p>Uzturamo valsts autoceļu kopgarums ir</p> <p>20 115 km</p>	<p>54% ceļi ar melno segumu</p> <p>46% grants ceļi</p>	
<p>LAU darbinieku skaits 1270</p> 	<p>Struktūrvienību pieejamība visā valsts teritorijā</p> 	<p>LAU tehnikas vienības:</p> <p>1000 autotransporta vienības</p> <p>600 traktortehnikas vienības</p> <p>1000 mehānismi</p>		
<p> Vasaras sezona (1.04.–30.10.)</p>		<p> Ziemas sezona (1.11.–31.03.)</p>		
<p>  Bedru remonts uz asfalta ceļiem</p>		<p>  Grants ceļu uzturēšana un remonts (greiderēšana, dilumkārtas atjaunošana)</p>	<p>  Vienkārtas virsmas apstrāde asfalta ceļiem</p>	<p>  Ziemas dienests 24/7</p>
<p>  Dubultā virsmas apstrāde grants ceļiem</p>	<p>  Atkritumu savākšana ceļmalās</p>	<p>  Grāvju tīrīšana un to profila atjaunošana</p>	<p>  Autoceļu seguma slīdāmības samazināšana (tai skaitā preventīvā)</p>	
<p>  Zāles, krūmu pļaušana</p>	<p>  Caurteku remonts</p>	<p>  Grants ceļu atputeļošana</p>	<p>  Autoceļu attīrīšana no sniega</p>	
<p>  Nomaļu uzauguma noņemšana</p>	<p>   Tiltu uzturēšana</p>	<p>   Pieturu sakopšana</p>	<p>  Satiksmei bīstamo jeb avārijas bedru remonts</p>	
<p>   Ceļa zīmju uzstādīšana, atjaunošana</p>	<p>   Reaģēšana uz ziņojumiem par bīstamām vietām uz ceļa (nolūzuši koki, izskalojumi utml.)</p>	<p>   Ceļa zīmju ražošana</p>	<p>   Materiālu atradnes un ražošana (dolomīta šķembas, smilts, smilts-grants, asfaltbetons–aukstais, karstais)</p>	

Jūs jautājat

? Kāpēc lielos būvobjektos, kuros šobrīd ir ziemas tehnoloģiskais pārtraukums, tiek atstāts ātruma ierobežojums 70 km/h?

Lielajos būvobjektos uz ziemas tehnoloģisko pārtraukumu tiek noteikts ātruma ierobežojums, jo posmā ir ieklāta tikai saistkārtā, kā arī nav visi ceļa marķējumi. Posms arī tehnoloģiskā pārtraukuma laikā ir būvobjekts.

? Kur var iepazīties ar sezonālo kravas transportlīdzekļu masas ierobežojumiem uz grants ceļiem?

Informācija par transporta masas ierobežojumiem uz valstij piederošajiem autoceļiem tagad ir pieejama VAS Latvijas Valsts ceļi mājaslapā kartes veidā. Kartē ir attēloti gan pastāvīgie transporta masas ierobežojumi, gan īslaicīgie, kas visbiežāk tiek ieviesti pavasarī un rudenī.

? Kad plānots atsākt darbus uz Jūrmalas šosejas (A10) un kāds būs maksimāli atļautais braukšanas ātrums pēc remontdarbu beigām?

Darbus plānots atsākt aprīļa otrajā pusē, bet pabeigt šā gada septembrī. Pēc darbu pabeigšanas atļautais braukšanas ātrums būs ne mazāk kā 90 km/h. Iespējams, tiks lemts arī par atļautā ātruma palielināšanu.

? Vai noteiktā ārkārtas situācija valstī saistībā ar COVID-19 ietekmēs būvdarbu sezonu uz valsts ceļiem?

Šogad laika apstākļi ļauj būvdarbus atsākt agrāk un grafikos nobīdes nav. Vīrusa dēļ darbi šobrīd netiek apturēti, taču papildus piesardzības pasākumi vieš korekcijas darba organizācijā. Daudz vairāk tiek izmantotas iespējas sazināties izmantojot elektroniskos līdzekļus.


? Kāpēc pēc negadījumiem dažreiz tiltu margas netiek atjaunotas uzreiz?

Šādā situācijā katrs gadījums tiek izvērtēts individuāli un tiek pieņemts atbilstošs risinājuma variants. Ir situācijas, kad tiek pieprasīts atlīdzināt zaudējumus vai segt remonta izmaksas no CSNg iesaistītā transportlīdzekļa apdrošinātāja OCTA ietvaros. Kā arī tiltiem ir arī dažādas margu (drošības barjeru) konstrukcijas, kuras nav pieejamas uz vietās Latvijā. Līdz ar to konstrukcijas ir jāpasūta un jāpiegādā no ražotāja. Tas aizņem zināmu laiku.

? Vai tilti, kas ir īsāki par diviem metriem, tiek saukti par caurtekām?

Tiltu specifikācijās ir noteikts: Caurteka ir transportbūve, kas kalpo nelielu ūdens daudzumu un satiksmes caurvadīšanai caur ceļa uzbērums. Caurteka nepārtrauc ceļa klātņi. Tilts ir transportbūve, kas pārsedz un nodrošina pāreju pār upi, gravu, satiksmes ceļu vai citu fizisku šķērslī. Tilts pārtrauc ceļa klātņi. Ceļa pārvads, satiksmes pārvads, viadukts, estakāde ir tilta veidi.

? Cik izmaksā viens atstarojošais signālstabiņš un tā uzstādīšana?

Signālstabiņu uzstādīšanas cena ir mainīga. Tā ir atkarīga no uzstādīšanas apjoma. Pagājušajā gadā signālstabiņu uzstādīšanas programmas ietvaros viena signālstabiņa uzstādīšanas cena svārstījās no 20,10 eiro līdz 24,15 eiro ar PVN. 

Brīvbrīdis

Ir tādi brīži, kad gribas iesēties mašīnā, ieslēgt skaļu mūziku un braukt nezināmā virzienā. Mani aptur tikai tas, ka man nav mašīnas.

* * *

Nekas tā nepaaugstina autovadīšanas prasmi kā aizmugurē braucošā policijas mašīna.

* * *

Jaunā māmiņa sajūsmināta stāsta draudzenei:
– Mēs šodien mācījām mūsu mazulītim staigāt!
– Kādēļ? Vai tad jums nav mašīnas?

* * *

Draugs jautā:
– Kā tu vienmēr atceries, kad tavai sievai dzimšanas diena?
– To datumu es nevaru aizmirst! Man tajā dienā mašīnas apdrošināšana beidzas. To es parasti pārku uz gadu.

* * *

– Mans suns pavisam slinks kļuvis.
– Kāpēc tu tā domā?
– Agrāk pirms pastaigas nesa man savu siksnīņu, tagad pienes mašīnas atslēgas.