



Aprīlis 2019

Autoceļu avīze

Būvdarbi uz valsts ceļiem šogad notiks visos Latvijas reģionos. Saraksti un kartes ar plānotajiem darbiem.

[---> 4. lappuse]

Jānis Lange: Šogad strādāsim gandrīz 90 posmos, kas ir gana liels apjoms, līdz ar to vadītājiem būs jārēķinās ar satiksmes ierobežojumiem.

[---> 3. lappuse]



Ceļu būvdarbi 2019

Kartes un pilns saraksts ar ceļiem, uz kuriem šogad notiks remontdarbi, atrodams šajā "Autoceļu Avīzes" numurā.



Ceļu uzturēšana vasarā.

[---> 10. lappuse]

Jānis Abāšins: KASKO ir aptuveni 30% Latvijas automašīnu. Šis procents lēnām aug.

[---> 11. lappuse]

Aprīļa ceļvedis autobraucējiem.

[---> 12. lappuse]

Varaskāre liek pārkāpt noteikumus



Prof. Ivars Austers, psihologs, Latvijas Universitātes Psiholoģijas nodaļas vadītājs.

Attiecībā uz autovadītāju uzvedību un braukšanas

kultūru, atrodoties satiksmē, Latvija nav unikāla, ja salīdzina ar citām postpadomju valstīm. Tās ir valstis, kurās krasi izmainījās politiskā iekārta un parādījās ekonomiskā brīvība. Pēkšņi cilvēkiem radās iespēja piepildīt savu vēlmi pēc varas.

Pētījumi atklāj, ka tajās valstīs, kur varas vērtība tiek likta augstāk un ir svarīgāka, ceļu satiksmes noteikumi tiek pārkāpti biežāk. To parāda arī situācija citās Eiropas valstīs. Piemēram, Lielbritānijā ir ļoti labi rādītāji attiecībā uz ceļu satiksmes negadījumu skaitu. Nevar teikt, ka to nav

nemaz, bet salīdzinoši tie noteikumi retāk. Vienlaikus pētījumi liecina, ka Lielbritānijas iedzīvotājiem varai ir mazāka nozīme. Savukārt, piemēram, tādās valstīs kā Polija, Latvija, Lietuva vara tiek vērtēta ļoti augstu. Tie, kuriem dominē tā sauktās ego-centriskās vērtības, pirmām kārtām vara, vajadzība ieņemt augstāku vietu hierārijā, piemīt lielāka tendence apzināti braukt riskantāk, apzināti rupji pārkāpt ceļu satiksmes noteikumus. Viens no varas izpausmes veidiem ir tā dēvētais prestižs – ka tu demonstrē citiem to, kāds ir

tavs reālais vai bieži vien iedomātais ideālais statuss. Pat ja tāda īstenībā nav, tas ir viens no veidiem, kā mānīt citus cilvēkus, kā izlikties, piemēram, par pēdējo sagrabināto naudu nopērkot prestižas markas auto.

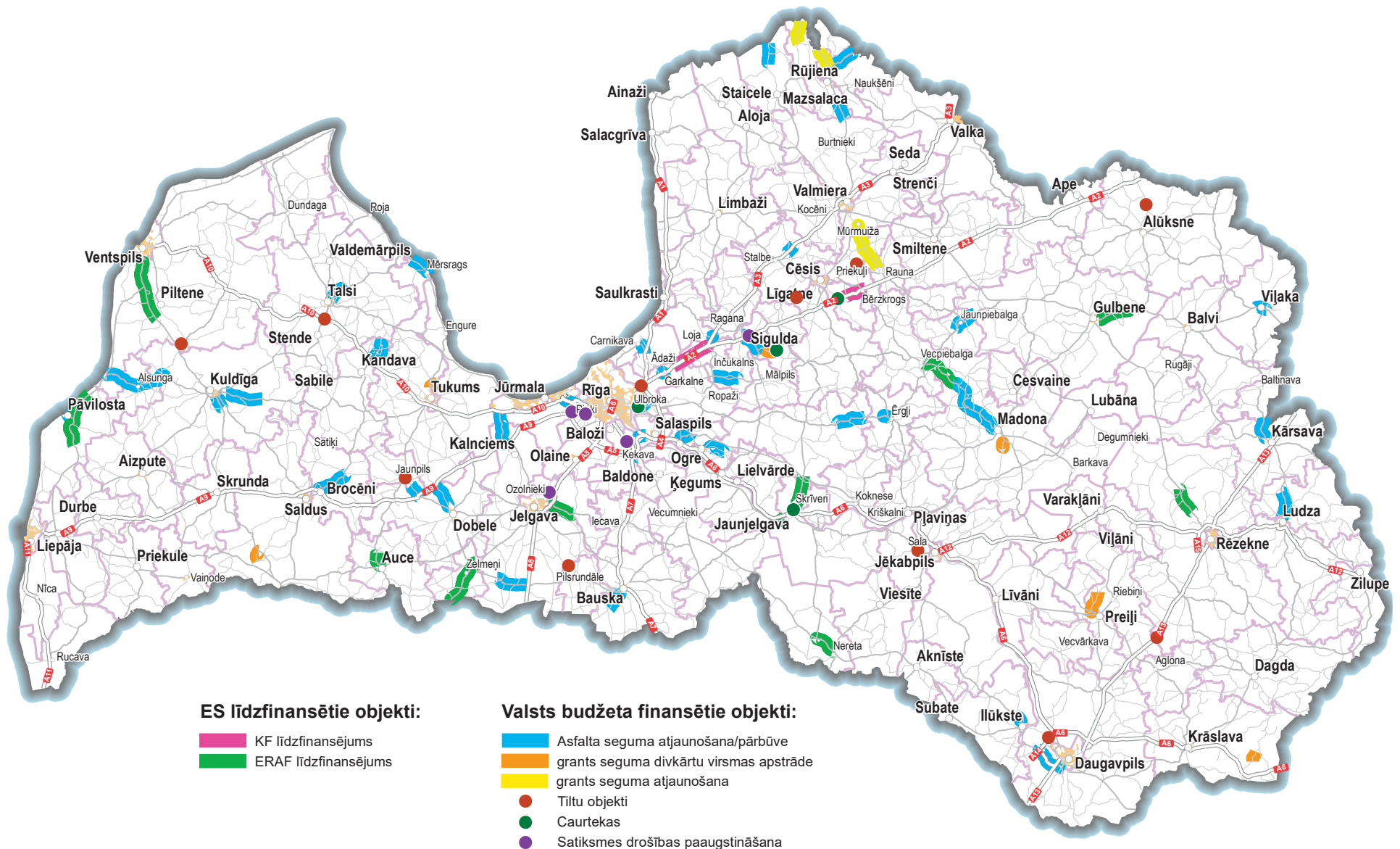
Runājot par paaudžu maiņu un varu, man prātā nāk viena amerikāņu latvieša citāts, diemžēl neatceros viņa vārdu: "Jūs Latvijā ar automašīnām braucat tikai pirmajā vai otrajā paaudzē." Visticamāk, ka Amerika tam, ko šobrīd piedzīvo Latvija, gāja cauri tūlīt pēc Otrā pasaules kara, un pa šo laiku braukšanas kultūra jau ir mainījusies.

Kopumā raugoties no sava kā autovadītāja skatu punkta, redzu, ka situācija uz ceļiem un satiksmē pamazām mainās un uzlabojas. Protams, noteikumus uztver kā brīvības ierobežojumu. Tomēr, ja kādā brīdī tiek fiksēti vairāk kādi konkrēti pārkāpumi ceļu satiksmē, visticamāk, tas ir saistīts ar Valsts policijas pastiprinātu darbu. Ir lietas, kas bija aktuālas pirms padsmīti gadiem, bet šobrīd tās vairs nevar novērot, piemēram, ir mazinājusies rupja un riskanta braukšana, joslu mainīšana pilsētā u.c. Tomēr ir nākušas klāt

citas lietas. Viena no tām ir mobilo ierīču lietošana pie automašīnas stūres. Cilvēki iluzori domā, ja līdz šim ar viņiem nekas nav noticis, tad tā būs arī turpmāk. Lietojot šīs ierīces, vadot automašīnu, risks strauji pieaug.

Veiktās sociālās kampaņas, kas māca un kaunina tos, kuri lieto mobilās ierīces vai sēžas pie stūres alkohola reibumā, noteikti strādā, vismaz attiecībā uz alkoholu noteikti. Ja pirms vairākiem gadiem bija pieņemami vadīt automašīnu alkohola reibumā, tad šobrīd šī tendence ir mazinājusies.

2019. gadā plānotie valsts autoceļu remontdarbi



Ceļu projektu mazāk, bet apjomīgāki

Šogad tiks uzsākts vērienīgais "Sēnītes" posma rekonstrukcijas projekts, kā arī virknē citu objektu uzsākti vai turpināti darbi

Uz Latvijas autoceļiem šajā gadā remontdarbi noritēs kopumā aptuveni 800 kilometru apjomā. Šis gads ir iezīmīgs ar to, ka objektu skaits ir mazāks nekā iepriekšējos gados, taču atsevišķi no tiem ir gana vērienīgi. Tāpēc autovadītājiem arī šajā būvdarbu sezonā būs jārēķinās ar satiksmes ierobežojumiem un jāņem vērā, dodoties ceļā, norāda AS "Latvijas Valsts ceļi" (LVC) valdes priekšsēdētājs Jānis Lange. Jāmin, ka vidējais Latvijas ceļu seguma vecums ir aptuveni 20 gadi, bet pastāv arī tādi atsevišķi ceļu posmi, kuri asfaltēti pat pirms 40 gadiem. Tik lieli līdzekļi, lai atrisinātu visas ceļu problēmas, šobrīd no valsts budžeta vai citiem avotiem nav pieejami. Arī salīdzinot ar kaimiņvalstīm, Latvijā finansējums autoceļiem ir mazāks, un turpmākos gadus, visticamāk, tiks sakārtots mazāk kilometru. Jaunais satiksmes ministrs Tālis Linkaits publiski paudis cerību, ka 2021. gada varēs sagaidīt valsts budžeta līdzekļu palielinājumu ceļiem. Viņš arī norādīja, ka viens no variantiem papildu līdzekļu piesaisti ir publiskā un privātā partnerība (PPP), ar kuras palīdzību var piesaistīt daļu līdzekļu. Tāpat pēc 2021. gada arī Eiropas Savienības (ES) finansējums ceļiem vēl būšot pieejams, tikai to vajadzēs saistīt ar vides uzlabojumiem. Proti, ja TEN-T tīkla koridoros Latvija spēs pierādīt, ka atjaunojot ceļu, tiks uzlabota vide, būs iespēja piesaistīt arī ES naudu. Šogad Satiksmes ministrijas (SM) budžeta valsts ceļiem atvēlētais finansējums ir 312,3 milj. eiro, kas ir par 8,2% mazāks nekā pagājušajā gadā. No kopējā finansējuma 235,8 milj. eiro ir no valsts budžeta, bet 76,5 milj. eiro – ES fondu finansējums.

Pēc kāda principa izvēlēti šogad realizējamie autoceļu projekti?

Šogad mainās pati finansējuma struktūra autoceļiem. Proti, samazinās ES fondu finansējuma apjoms: ja pagājušajā gadā tie bija 104 milj. eiro, tad šogad tie visticamāk būs nedaudz vairāk kā 76 milj. eiro. Lielākais projekts šogad noteikti ir "Sēnītes" posma remonts, kam paredzēta liela līdzekļu daļa, tāpat arī ceļa P108 Ventspils–Kuldīga remonts, kas ir pēdējais Eiropas Reģionālās attīstības fonda (ERAF) līdzfinansēts objekts. Tas

nozīmē, ka, piemēram, lai reālizētu Jūrmalas šosejas remonta projektu, ir vairāk jāakumulē valsts budžeta līdzekļi. Tāpēc uz tā rēķina ir mazāki ieguldījumi valsts vietējos autoceļos un kopumā arī mazāks objektu skaits šajā gadā.

Šogad Satiksmes ministrijas (SM) budžeta valsts ceļiem atvēlētais finansējums ir 312,3 milj. eiro, kas ir par 8,2% mazāks nekā pagājušajā gadā.

Dažus objektus jau pieminējāt, bet kādi nozīmīgi remontu vēl šogad tiks sākti vai pabeigti?

Kā jau minēju, šajā gadā tiks realizēti stipri mazāk kilometru projektu, jo fokusējami tieši uz lielajiem objektiem, kur nepieciešami apjomīgi ieguldījumi. Visi šie projekti ir saistīti ar ceļu pārbūvi, kas ir resursu ietilpīga. Lielākais objekts neapšaubāmi ir "Sēnītes" posms uz Vidzemes šosejas. Tas paredz valsts galvenā autoceļa A2 Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža posma 25,50.–39,40. km abu brauktuvju un valsts galvenā autoceļa A3 Inčukalna–Valmieras posma 0,00.–1,65. km segas pārbūvi. Pagājušā gada nogalē tika noslēgts līgums par darbu veikšanu ar piegādātāju apvienību "Binders un ACB". Un, visticamāk, aprīļa vidū sāksies darbi. Turpināsies ceļa pārbūves darbi arī uz A2 Vidzemes šosejas pie Bērzkroga, kas sākas pirms Rīdzenes un beidzas Zanderos. Darbi tika uzsākti jau pērn un plānots, ka noslēgsies šogad. Šobrīd noris arī iepirkuma procedūra par Jūrmalas šosejas posma, kas ir ceļa A10 daļa, no Rīgas robežas līdz Jūrmalai pārbūvi. Vēl var minēt Daugavpils apvedceļu. Plānota arī virkne darbu uz reģionālajiem autoceļiem. Piemēram, P103 Eleja–Vilce, P105 no Tērvetes līdz Lietuvas robežai, P130 virzienā no Vecpiebalgas uz Madonu, P109 Saldus–Kandava un citi. Iecerēts, ka uz galvenajiem valsts autoceļiem remontdarbi noritēs 66 kilometru apjomā, uz reģionālajiem autoceļiem aptuveni 302 kilometru, bet uz vietējiem autoceļiem 432

kilometru apmērā. Kopumā plānojam šogad strādāt uz aptuveni 800 kilometriem autoceļu, izmantojot dažādas tehnoloģijas. Kapitālieguldījumi no tiem būs 474 kilometri, bet cita veida darbus plānots veikt vairāk nekā 320 kilometru apmērā.

Kādi ir kritēriji, izvēloties remontējamus posmus?

Faktiski izvēli nosaka ceļu tehniskais stāvoklis, satiksmes intensitāte un tas, cik ilgā laikā atmaksājas remontdarbu izmaksas. Tiek novērtēta reālā situācija un pieņemti lēmumi. Tur, kur ir lielāka satiksmes intensitāte, pastāv lielāka iespējama, ka remontdarbi tiks uzsākti ātrāk. Tāpat mūsu rīcībā ir HDM 4 (*Highway Development & Management v.4.2.*) sistēma. Tas ir ceļu tīkla pārvaldīšanas instruments (datorprogramma), kas palīdz pieņemt lēmumus naudas ieguldīšanai ceļu tīklā, veicot projektu, programmu un stratēģisko analīzi.

Šajā sistēmā esam ievadījuši datus par visiem valsts autoceļu galvenajiem posmiem, šobrīd tiek pievienoti dati arī par reģionālajiem autoceļiem.

Kopumā plānojam šogad strādāt uz aptuveni 800 kilometriem autoceļu ar dažādām tehnoloģijām.

Runājot par nākotni, vai ar satiksmes ministru esat apsprieduši par finansējumu autoceļiem un iespējamiem finansējuma avotiem?

Mana pārliecība ir tāda, ka vadītājam ir jāmazina nenoteiktība. Vienalga, vai tas būtu valdes priekšsēdētājs, ministrs vai kāds cits. Šajā gadījumā, ja ir runa par finansējumu, ir divi varianti: vai nu tiek pateikts, ka nauda būs, vai arī naudas nebūs. Visu cieņu jaunajam ministram, kurš ir skaidri pateicis, ka naudas nebūs, līdz ar to ir noteiktība. Protams, paliek jautājums, kā iegūt nepieciešamo finansējumu? Finansējums autoceļiem no valsts budžeta lēnām, bet pieaug. Tomēr, ja salīdzina ar kaimiņvalstīm Lietuvu un Igauniju, Latvijas finansējums ir nesalīdzināmi mazāks. Īpaši, ja salīdzina ar Lietuvu. Kā panākt, lai tas, ko samaksā autoceļu lietotāji,



atnāk atpakaļ ceļiem, tas ir politisks jautājums. Šādās situācijās parasti citēju Antuāna de Sent-Ekzipēri "Mazo princi": "Mēs atbildam par tiem, ko esam pieradinājuši." Mēs esam pieraduši, ka citas nozares tiek finansētas no akcīzes nodokļa, no transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļa u.c. Ir jāskatās uz kopsakarībām, uz to, kas notiek valstī. Lēmumus pieņem politiķi, un viņi nosaka prioritātes. Un prioritātes vislabāk parāda valsts budžets. Diemžēl šobrīd situācija ir tāda, kāda tā ir, ceļi nav starp valdības prioritātēm, un finansējums autoceļiem joprojām nav pietiekams. Mūsu sociālie tīkli ir pilni ar neapmierinātību iedzīvotāju ierakstiem un bildēm par bedrainiem ceļu posmiem.

Finansējums autoceļiem no valsts budžeta lēnām, bet pieaug. Tomēr, ja salīdzina ar kaimiņvalstīm Lietuvu un Igauniju, Latvijas finansējums ir nesalīdzināmi mazāks.

Kā norit sarunas ar pašvaldībām par to, lai daļa ceļu pārietu to pārziņā? Vai ir kāds progress?

Mēs esam tikušies ar Latvijas Pašvaldību savienību (LPS) un arī ar atsevišķām pašvaldībām, lai diskutētu par to, ka tās varētu pārņemt savā pārziņā četrus tūkstošus kilometru, kam valstī vairs nav stratēģiskas nozīmes. Tomēr ir jāatzīst, ka pašvaldībām ir pārāk daudz nezināmā. Piemēram, administratīvi teritoriālā reforma, kas, iespējams, mainīs spēles noteikumus.

Viens no nosacījumiem, kas bija, izstrādājot plānu attiecībā uz šiem četriem tūkstošiem kilometru bija tāds: ja ceļš atrodas divu novadu teritorijā, tad tas vairs neattiecas uz vienu konkrētu novadu, ja tam ir lielāka nozīme, tad mēs šo ceļu neatdodam vienam novadam. Tomēr, ja mainās robežas un tiek izveidoti stiprāki un lielāki novadi, tas nozīmē, ka arī mums ir jāpārskata principi, pēc kuriem mēs šos ceļus varētu nodot pašvaldībām. Līdz ar to, iespējams, ka ceļu, kurus mēs būtu gatavi nodot pašvaldībām, varētu būt vēl vairāk. Ir pašvaldības, kuras vēlas, lai mēs pārņemam valsts pārziņā atsevišķus tranzītielu posmus. Tam mēs varētu piekrist gadījumā, ja tās pārņem savā teritorijā esošos ceļu posmus, kuriem vairs nav valstiskas nozīmes. Esam gatavi aktīvi strādāt šajā virzienā, taču ātrs šis process nebūs.

Lielākie ieguldījumi tiks veikti valsts galvenajos un reģionālajos autoceļos.

Vai ir plānoti ieguldījumi vietējās nozīmes grants autoceļos? Katrs pavasara šķīdonis aktualizē to, cik slikti stāvoklī šie ceļi ir.

Ņemot vērā to, ka beidzoties Eiropas fondu līdzfinansējumam, naudas kapitālieguldījumiem autoceļos tuvākajos divos gados būs vēl mazāk, tad prioritāšu jautājums saasināsies vēl vairāk. Lielākie ieguldījumi tiks veikti valsts galvenajos un reģionālajos autoceļos. Valsts vietējās nozīmes autoceļi nav pārāk noslogoti, pa tiem pārvietojas ļoti maz cilvēku. Tāpēc grants autoceļi tiks pārsvārā uzturēti ar ikdienas uzturēšanas metodēm,

piemēram, greiderēšanu. Ja bedres un iesēdumi ir dziļāki par pieciem centimetriem, tad šajās vietās iestrādā jaunu grants vai šķembu materiālu. Savukārt, ja bedres un iesēdumi ir garākā posmā un nav planējamās kārtas, tad parasti atjauno šo kārtu, iestrādājot posmā jaunu materiālu visā klātnes platumā. Šo darbu veic, iepriekš noņemot grunts vaļņus uz nomales. Grants autoceļi sausā laikā put. Lai to novērstu, katru gadu nelieklam skaitam grants vai šķembu ceļu tiek veikta atputekļošana, iestrādājot segumā kalcija hlorīdu, kas aizkavē putekļu veidošanos. Atputekļošanu vajadzētu veikt lielākā apmērā, taču tam nepietiek finansējuma. Pie grants un šķembu ceļu uzturēšanas jāpieskaita arī divkārtu virsmas apstrāde, kas nodrošina komfortablus braukšanas apstākļus.

Kā ir ar satiksmes ierobežojumiem, vai šogad tie vēl būs ievērojami?

Šogad strādāsīm gandrīz 90 posmos, kas ir gana liels apjoms, līdz ar to ar satiksmes ierobežojumiem būs jārēķinās. Vislielākās grūtības organizēt satiksmi varētu būt uz Jūrmalas šosejas, kur remontdarbi sāksies vasarā, atpūtas un atvaļinājumu sezonā, taču, domāju, visi autovadītāji piekritīs, ka ir vērts nedaudz paciesties, lai pēc tam brauktu pa komfortablu ceļu bez risēm, kuras patlaban sagādā daudz problēmu. "Sēnītes" posmā satiksmes ierobežojumi sāksies jau pavasarī, par tiem savlaicīgi informēsim. Katrā gadījumā, plānojot savus izbraukumus, ir vērts ielūkoties mūsu būvdarbu kartē LVC tīmekļa vietnē www.lvceli.lv, kur varēs redzēt visus aktīvos būvdarbu posmus un izvēlēties alternatīvos maršrutus, ja būs tāda nepieciešamība. 

PASTĀSTI PAR SAREŽĢĪJUMIEM UZ CEĻĀ!

80005555

LVC bezmaksas diennakts tālrunis



Aizputinājums



Slidens ceļš



Uz ceļa šķērslis



Beigts dzīvnieks



Zog autoceļu aprīkojumu

Plānotie remontdarbi visos Latvijas reģionos

Rīgas plānošanas reģions

ES fondu līdzfinansējums

Šogad tiks uzsākta viena no lielākajām šī plānošanas perioda autoceļu pārbūvēm – "Sēnītes" projekts. Vidzemes šosejas (A2) posmā no Garkalnes līdz "Sēnītei" kopumā gandrīz 14 km garumā tiks pārbūvētas abas brauktuves un Valmieras šosejas (A3) sākumposms no "Sēnītes" līdz tiltam pār Gauju (0,00.–1,65. km), kā arī kopumā deviņi satiksmes pārvadi.

Šos būvdarbus par 46,5 milj. eiro (ar PVN) veiks piegādātāju apvienība "Binders un A.C.B.". Šajā plānošanas periodā tas ir pēdējais projekts ar Kohēzijas fonda līdzfinansējumu.

Kopš izbūves 1974. gadā šim posmam un "Sēnītes" mezglam ir veikti vien periodiskās un ikdienas uzturēšanas darbi un pēc nepieciešamības atjaunota dilumkārtā.

Valsts budžeta finansējums

Viens no visvairāk gaidītajiem un lielākajiem projektiem šogad būs Jūrmalas šosejas (Ventspils šosejas (A10) sākums) abu brauktuves pārbūve posmā no gājēju pārvada pie Berberbekiem līdz Jūrmalas caurlaižu punktam (13,41.–19,25. km). Iepirkums šim konkursam ir noslēdzies un patlaban tiek vērtēti iesniegtie piedāvājumi. Visticamāk, ka tuvāko mēnešu laikā taps zināms arī uzvarētājs.

Šogad noslēgsies Cēres apvedceļa (V1447) un ar to saistīto ceļu izbūve, ko veic uzņēmums SIA "Strabag". Kopējā līgumcena ir 4,72 milj. eiro (ar PVN). Šis grants seguma apvedceļš ir izbūvēts vēl 20. gadsimta 80. gados aiz Cēres esošo grants karjeru izstrādei. Grants augstās kvalitātes dēļ karjeri intensīvi tiek izmantoti līdz pat šai dienai, un tā tiek vesta pat uz Brocēniem, līdz ar to ceļa konstrukcija vairs netur kravu transporta radīto

slodzi. Apvedceļam ir izbūvēti jauni pamati un tiks ieklātas divas kārtas asfalta. Šogad plānots iesākt pārbūves darbus uz autoceļa Inčukalns–Ropaži–Ikšķile (P10) posmā no rotācijas apļa Tinūžos līdz Ikšķilei (35,59.–40,58. km). Posms iegūs jaunus ceļa pamatus un divas kārtas asfalta, tāpat tiks pārbūvēti pazemes komunikāciju šķērsojumi. Esošais gājēju celiņš un apgaismojums līdz Riekstu ielai saglabāsies, un, pateicoties pašvaldības ieguldījumam, tas tiks arī turpināts no Riekstu ielas Tinūžu virzienā līdz krustojumam ar vietējo autoceļu Kaparāmurs–Dobelnieki (V965).

Lielākie asfalta seguma atjaunošanas darbi paredzēti uz autoceļa Garkalne–Alaukstis (P3) posmā no krustojuma ar autoceļu Inčukalns–Ropaži–Ikšķile (P10) līdz Allažmuižai 8,53 km garumā. Darbus veiks SIA "Binders" un kopējā līgumcena ir 1,2 milj. eiro (ar PVN).

Krustojums ar autoceļu P10 tiks pārbūvēts pilnībā, kā arī tiks iztīrītas vai pārbūvētas caurtekas, bet visā posmā ieklās izlīdzinošo asfalta kārtu ar tam sekojošu virsmas apstrādi. Tāpat asfalta segumu iecerēs atjaunot uz autoceļa Inciems–Sigulda–Ķegums (P8) posmā no dzelzceļa pārbrauktuves Siguldā līdz Jūdažiem (13,96.–21,40. km). Siguldas robežās paredzēta izlīdzinošā frēzēšana un divas kārtas asfalta, bet ārpus Siguldas līdz Jūdažiem notiks profila labošana ar tam sekojošu virsmas apstrādi. Vēl virsmas apstrāde tiks veikta uz Ērgļu ceļa (P4) posmā no Taurupes līdz krustojumam ar autoceļu Kliģene–Vecogre (V312) 9,94 km garumā. Iekļāšanas darbus veiks ceļu būves uzņēmums SIA "Binders", un līguma kopējā cena ir 338 tūkst. eiro (ar PVN).

Tiks veikti arī vairāki tiltu atjaunošanas darbi. Piemēram, tiks atjaunots tilts pār Bikstupi uz autoceļa

Annenieki–Jaunpils (V1457) Jaunpili (7,51. km), tas ir būvēts 1961. gadā. Arī gājēju tilts uz Vidzemes šosejas (A2) pirms Tallinas pagrieziena (13. km) piedzīvos pirmos atjaunošanas darbus kopš tā izbūvēšanas 2004. gadā. Darbus par 56,7 tūkst. eiro (ar PVN) veiks uzņēmums SIA "Tilts". Savukārt uz Ērgļu ceļa (P4) 7,6 km šogad izbūvēs jaunu caurteku Piķurgai, kas būvēta 1948. gadā un savu laiku jau ir nokalpojusi.

Savukārt no satiksmes drošības uzlabošanas projektiem jāatzīmē starptautiskās lidostas "Rīga" pievedceļa (P133) pārbūve krustojumā ar Ziemeļu un Dzirnietu ielām Mārupes novadā. Tiks ierīkotas gājēju pārejas uz Vidzemes šosejas (A2) krustojumā ar Pilādžu ielu Siguldā un uz Bauskas šosejas (A7) krustojumā ar Ziemeļu ielu Ķekavā. Uz Rīgas apvedceļa A5 (Salaspils–Babīte) Beberbekos tiks ierīkota autobusa pieturvieta.

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	2019–2021
ERAF						
P87	Bauska–Aizkraukle	61,20	63,36	2,16	Autoceļa pārbūve (ERAF)	2019–2020
Valsts budžets						
A3	Inčukalns–Valmiera–Igaunijas robeža (Valka)	4,52	4,82	0,30	Autoceļa pārbūve	2019
A5	Rīgas apvedceļš (Salaspils–Babīte)	0,30	2,30	2,00	Autoceļa pārbūve	2018–2019
A10	Rīga–Ventspils (abas brauktuves)	13,41	19,25	5,84	Autoceļa pārbūve	2019
P89	Ķekava–Skaistkalne	0,00	2,10	2,10	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2019
P4	Rīga–Ērgļi	79,30	89,24	9,94	Vienkārtas virsmas apstrāde	2019
P3	Garkalne–Alaukstis	19,48	28,01	8,53	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2019
P1	Rīgas rob.(Jaunciems)– Carnikava–Ādaži	28,17	32,22	4,05	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2019
P4	Rīga–Ērgļi	8,18	9,52	1,34	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2019
P8	Inciems–Sigulda–Ķegums	13,96	21,00	7,04	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2019
P8	Inciems–Sigulda–Ķegums	21,00	21,40	0,40	Autoceļa pārbūve	2019
P101	Kalnciems–Kūdra	7,80	11,51	3,71	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2019–2020
P10	Inčukalns–Ropaži–Ikšķile	35,59	40,58	4,99	Autoceļa pārbūve	2019–2020
P3	Garkalne–Alaukstis	0,00	0,85	0,85	Autoceļa pārbūve	2019–2020
Darbi valsts vietējo autoceļu tīklā						
V46	Ādaži–Garkalne	8,40	11,54	3,14	Autoceļa pārbūve	2019–2020
V85	Jūdaži–Nītaure	1,60	7,40	5,80	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde	2018–2019
V996	Ogre–Viskaļi–Koknese	3,40	9,84	6,44	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2018–2019
V1435	Līgas–Zentene– Rideļi	0,00	4,20	4,20	Autoceļa pārbūve	2018–2019
V1447	Cēres apvedceļš	0,00	4,75	4,75	Autoceļa pārbūve	2018–2020
V1432	Cēre–Pilsarāji– Gobas	1,50	2,25	0,75	Autoceļa pārbūve	2018–2021
V1457	Annenieki–Jaunpils	0,03	4,40	4,38	Autoceļa pārbūve	2019–2020
V1482	Pievdceļš Raudas pansionātam	0,00	2,55	2,55	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde	2019
V36	Juglas papīrfabrikas ciemats–Ulbroka	0,02	2,17	2,15	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2019
Tilti						
A2	Rīga–Sigulda–Igaunijas rob. (Veclaicene)	13,00	Gājēju tilts		Tilta atjaunošana	2019
V1457	Annenieki–Jaunpils	7,51	Bikstupe		Tilta pārbūve	2019
P4	Rīga–Ērgļi	7,60	Piķurga		Caurtekas izbūve	2019
Satiksmes drošības paaugstināšana						
A2	Rīga–Sigulda–Igaunijas rob. (Veclaicene) krustojumā ar Pilādžu ielu, Siguldā				Gājēju pārejas vietas ierīkošana	2019
A7	Rīga–Bauska–Lietuvas rob. (Grenctāle) krustojumā ar Ziemeļu ielu, Ķekavā				Gājēju pārejas vietas ierīkošana	2019
A5	Salaspils–Babīte	35,33	35,33		Autobusa pieturas "Beberbeki" ierīkošana	2019
P133	Ziemeļu un Dzirnietu ielas Mārupes novadā				Krustojuma pārbūve	2019

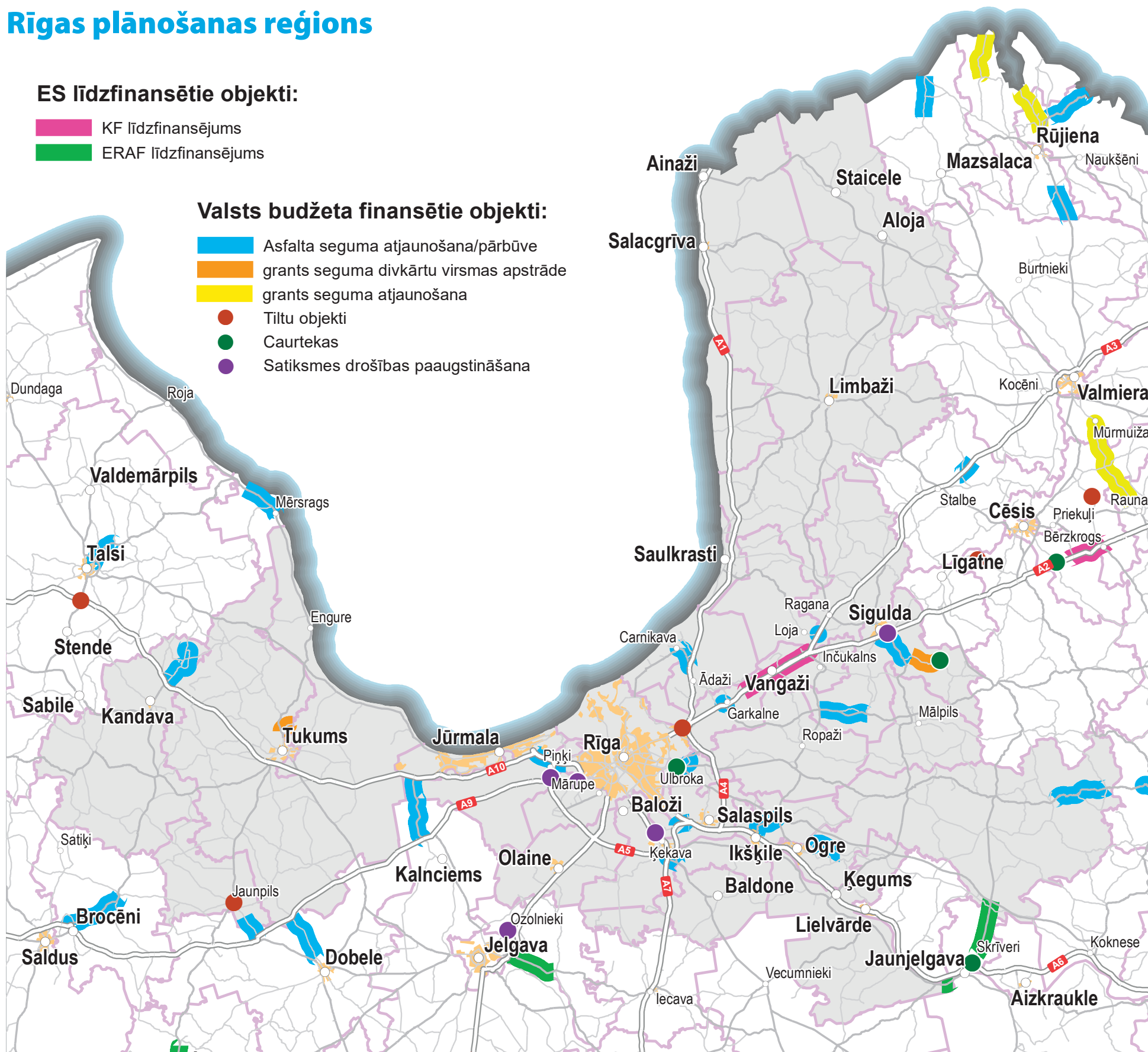
Rīgas plānošanas reģions

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



Īsumā

Mopēda vadīšanas eksāmens notiks ceļu satiksmē

Lai pārliecinātos par mopēdu vadītāju iemaņām un prasmēm, no aprīļa ir ieviests eksāmena posms – transportlīdzekļa vadīšana ceļu satiksmē. Mopēdu vadītājiem eksāmena laikā būs arī jālieto speciālais apģērbs vai aizsargs, kā arī cimdī un piemēroti apavi. Šāda prakse pastāv lielākajā daļā Eiropas Savienības (ES) dalībvalstu, un tas rosinot mopēdu un motociklu vadītājus lietot atbilstošu apģērbu un apavus arī ikdienā, tādējādi parūpējoties par savu drošību. Jāpiemin, ka no 2020. gada Latvijā ir paredzēts izsniegt Starptautiskā

parauga vadītāja apliecības, jo atsevišķās eksotiskās valstīs tiek prasīts uzrādīt tieši šāda parauga apliecības.

Mazāk bojāgājušo

Fotoradaru tuvumā pagājušajā gadā samazinājies bojāgājušo un ievainoto skaits. Vietās, kur izvietoti fotoradari, satiksmes negadījumu skaits samazinājies par 18%, smago ceļu satiksmes negadījumu skaits – par 27%, ievainoto skaits – par 36%, bet gājuši bojā par 79% mazāk cilvēku, norāda Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD). Savukārt stacionāro fotoradaru vietās visā darbības periodā ceļu satiksmes negadījumu kopskaits samazinājies par 33%, bet par 36% samazinājies smago ceļu satiksmes negadījumu skaits. Jāatgādina, ka testa

režīmā sācis darboties vidējā braukšanas ātruma kontroles pilotprojekts. Tas paredz, ka automašīnas ātrums tiek mērīts, ņemot vērā laiku, ko auto pavadā no viena punkta līdz nākamajam. Projekts noris uz šosejas Tinūži–Koknese 6,9 km garā ceļa posmā.

Veic avārijas remontdarbus

Avārijas situāciju novēršanai un satiksmes uzlabošanai šogad veikts satiksmei bīstamo bedru remonts uz asfalta seguma autoceļiem 9,76 tūkst. m² apjomā. Grants ceļu caurbraucamības uzlabošanai greiderēti 5,06 tūkst. kilometru, kā arī iesēdumu un bedru remontdarbi veikti vairāk nekā 4,24 tūkst. m³ apjomā, informē VAS Latvijas autoceļu uzturētājs (LAU).

Lietus un sniega kušanas dēļ daudzviet grants autoceļi pārmitrinās, tie zaudē nestspēju, kā rezultātā veidojas bedres un iesēdumi. Šķīdoņa laikā ceļu lietotājiem jābūt uzmanīgiem, ka uz grants autoceļiem arī pēc nesēn veiktiem ikdienas uzturēšanas darbiem braukšanas apstākļi var būt apgrūtināti. Greiderēšanas darbi uz grants autoceļiem ir iespējami pie optimāla mitruma, kad grants segums ir apžuvis.

Autoceļu uzturētājs iekļūst labāko darba devēju topā

Noslēgusies aptauja par pagājušā gada labākajiem darba devējiem Latvijā, un VAS "Latvijas autoceļu uzturētājs" (LAU) ir iekļuvis TOP 50, ieņemot dalīto 38.–39. vietu. LAU valdes

priekšsēdētājs R. Nešpors norāda, ka ir gandarījums par novērtējumu un tas dod pārliecību, ka sabiedriskais stratēģiskais mērķis, kļūt par pirmās izvēles partneri valsts autoceļu infrastruktūras uzturēšanā, ir sasniegams. Jāmin, ka uzņēmumā strādā vairāk nekā 1270 darbinieku. Aptaujas galvenais mērķis bija noskaidrot iekārojamāko Latvijas darba devēju, un tajā piedalījās astoņi tūkstoši respondentu. Aptauju organizē SIA "CV-Online", un tā norisinās jau sesto gadu.

Jārēķinās ar šķīdoni

Plānojot braucienus, auto vadītājiem ir jāņem vērā, ka pavasara atkušņa un nokrišņu laikā atsevišķos grants autoceļu posmos ir iestāties šķīdonis un tiek ieviesti

autotransporta masas ierobežojumi. Proti, ir liegta pārvietošanās transportam, kas smagāks par desmit tonnām. Šķīdoņa dēļ pagaidu masas ierobežojumi ir ieviesti vairāk nekā 900 posmos visā valsts teritorijā. Visvairāk masas ierobežojumu ir: Cēsu apkārtnē – 116 posmos, Jēkabpils apkārtnē – 61 posmā, Valmieras apkārtnē – 57 posmos, Madonas apkārtnē – 49 posmos, Dagdas apkārtnē – 48 posmos, Ludzas apkārtnē – 48 posmos, Limbažu apkārtnē – 46 posmos, Aizkraukles apkārtnē – 42 posmos, Ogres apkārtnē – 41 posmā un Gulbenes apkārtnē – 40 posmos. Meteoroloģiskās prognozes liecina, ka siltais laiks saglabāsies un ir gaidāmi nokrišņi, kā rezultātā arī citur drīzumā var tikt ieviesti masas ierobežojumi.

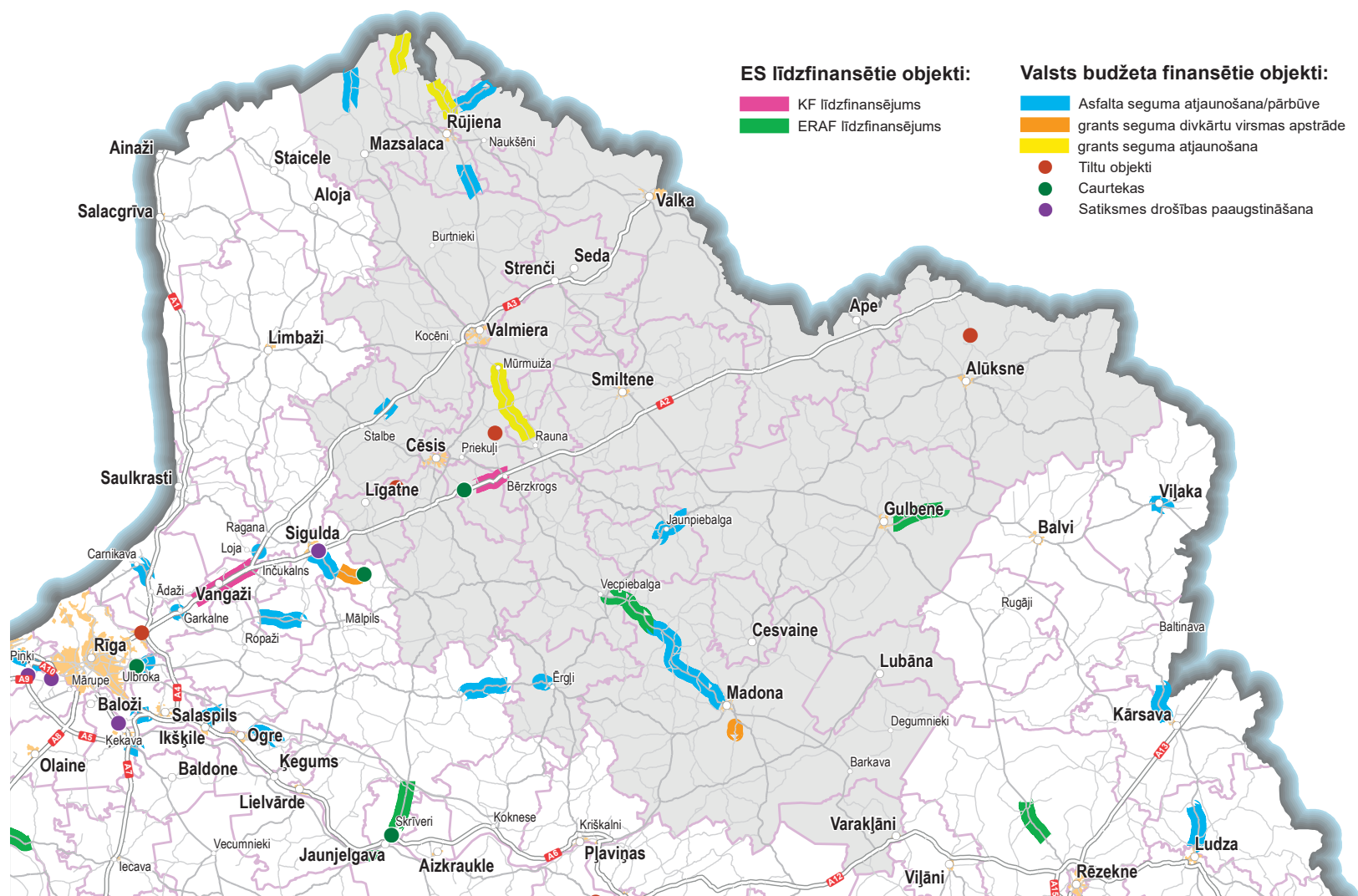
Vidzemes plānošanas reģions

ES fondu līdzfinansējums

Šogad tiks pabeigti būvdarbi uz Vidzemes šosejas (A2) posmā no Rīgas līdz Bērzkrogam 7,1 km garumā. Darbi tiek veikti ar Kohēzijas fonda daļēju atbalstu. Pārbūve paredz jauna salturīgā slāņa un divkārtu šķembu pamata izbūvi, kā arī tiks ieklātas trīs kārtas asfalta ar kopējo biezumu 15 cm. Zem augsta uzbēruma tiek remontēta tunelveida caurteka Rauņa upītei, kas ir viena no Raunas pietiekām. Uzbēruma noturībai pie Rauņa tiks izbūvētas trīs metru augstas gabionu atbalstsienas un nostiprinātas ar grunts enkuriem. Citviet, lai izlīdzinātu ceļa garenprofilu, iecerēts pacelt uzbēruma līmeni. Būvdarbus veic Igaunijas uzņēmums "AS TREV-2 Grupp". Kopējās projekta izmaksas ir 10,5 milj. eiro (ar PVN). Darbi tiks pabeigti šajā vasarā.

Ar ERAF līdzfinansējumu tiks pabeigta arī pērn sāktā autoceļa Gulbene–Balvi–Viļaka–Krievijas robeža (Vientuļi) pārbūve posmā no Gulbenes līdz Kazupei (2,14.–12,68. km). Būvdarbus šajā posmā veic SIA "8 CBR", un to līgumcena ir 7,66 milj. eiro (ar PVN). Vienā posma daļā ceļa konstrukcija tiks pārbūvēta, ieskaitot salturīgā slāņa pārbūvi, otrā daļā – uzlabojot šķembu pamatu. Visā posmā tiks ieklātas divas kārtas asfalta. Pogupes tilta vietā tiks iebūvēta monolīta dzelzsbetona caurteka. Posms ir izbūvēts 20. gadsimta 60. gadu sākumā, un nenozīmīga apjoma remonts tam dažviet veikti 90. gados un gadsimtu mijā. Arī šos būvdarbus veic SIA "8CBR" un līgumcena ir nedaudz virs 7,6 milj. eiro (ar PVN).

Šogad plānots iesākt pārbūves darbus uz autoceļa Cēsis–Vecpiebalga–Madona



(P30) posmā no Vecpiebalgas līdz Plānupītes caurteikai. Kopējais posma garums ir 20 km. Arī šie darbi tiks veikti ar ERAF atbalstu. Posmā izbūvēs jaunus segas pamatus, caurtekas un ieklās divas asfalta kārtas, kā arī likvidēs noslīdeņa radīto iesēdumu.

Valsts budžeta finansējums

Uz autoceļa Cēsis–Vecpiebalga–Madona (P30) posmā no Plānupītes līdz Madonai vairāk nekā 22 km garā posmā

iecerēts atjaunot asfalta segumu. Šie būvdarbi sāksies šogad un tiks pabeigti nākamgad.

Uz Valmieras šosejas (A3) posmā no Daibes purva līdz Kalnozoliem (43,62.–47,01. km) šogad veiks virsmas apstrādi. Virsmu apstrādās arī divos posmos uz autoceļa Valmiera–Rūjiena–Igaunijas robeža (P17) – no Sedas upes šķērsojuma līdz Apsītēm (28,85.–35,30. km) un no krustojuma ar autoceļu Ķoni–Lode–Arakste (V177) līdz Igaunijas robežai (48,10.–55,83. km). Līgums par darbu

veikšanu ir noslēgts ar ceļu būves uzņēmumu SIA "Binders". Abu projektu kopējās izmaksas ir 401 tūkst. eiro. (ar PVN).

Arī uz autoceļa Igaunijas robeža–Mazsalaca–Vilzēni–Dikļi (V164) posmā no robežas līdz Ramatai (0,00.–7,25. km) iecerēts veikt virsmas apstrādi.

Uz nelielas satiksmes intensitātes asfaltētajiem ceļiem, kur pārvietojas tūkstoš transporta vienību diennaktī, virsmas apstrāde ir piemērotākais profilaktiskās uzturēšanas un ceļa saglabāšanas veids,

tādējādi panākot seguma vienādīgumu un atjaunojot saķeri ar ceļa virsmu. Veicot virsmas apstrādi, uz asfalta tiek izlieta bitumena emulsija un secīgi izbērtas sīkšķembiņas, kas tiek attiecīgi 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 rises, tad vispirms tiek labots ceļa profils – virsējo slāni frēzē, tiek

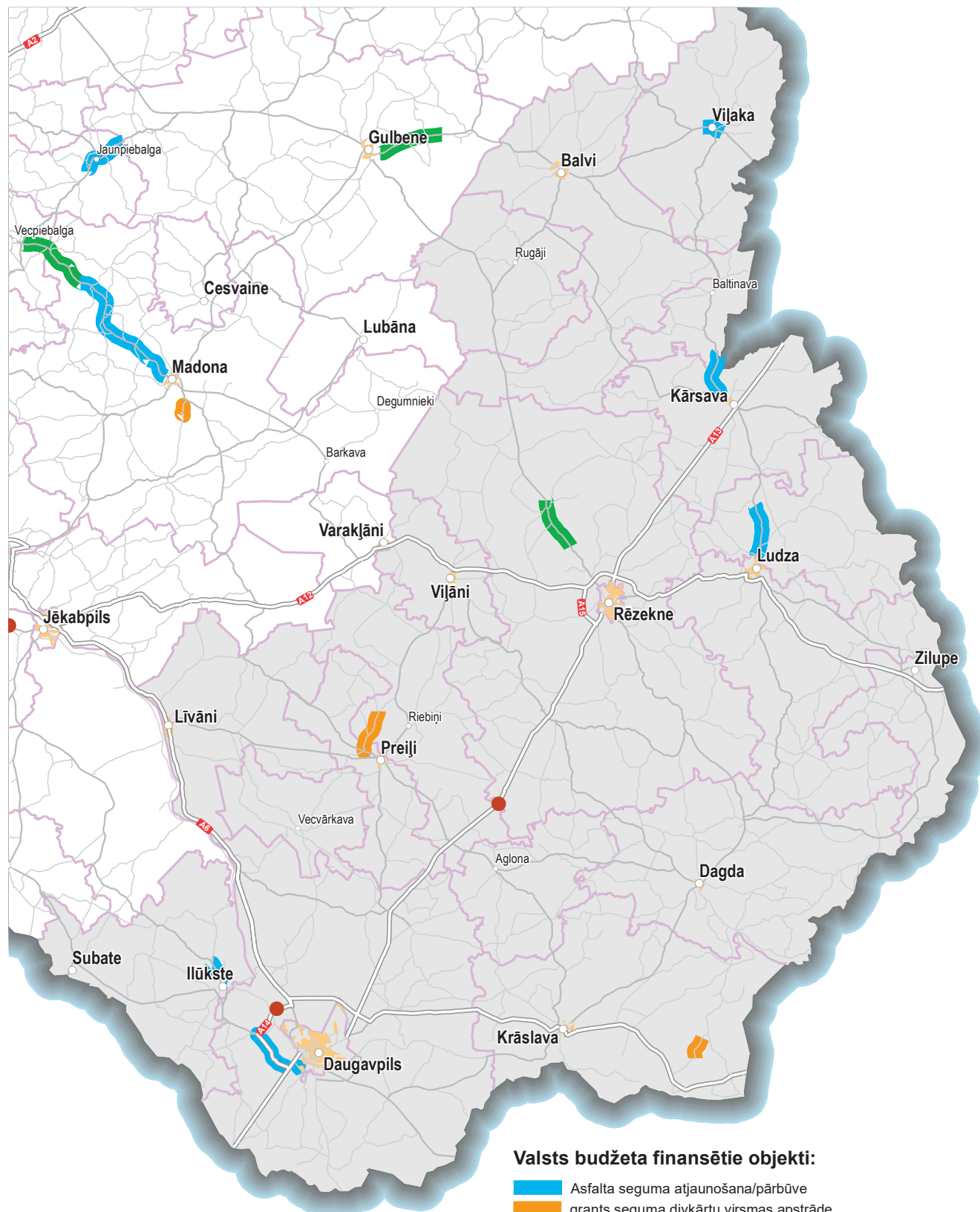
izlīdzināti iesēdumi un laboti citi seguma defekti. Kopumā šāds seguma veids ir trokšņaināks, toties ievērojami lētāks.

Šogad tiks pabeigti pērn sāktie Kaķupītes caurtekas pārbūves darbi uz Vidzemes šosejas (A2) Vaivē (85,6. km), tos veic SIA "Rīgas tilti" par kopējo summu 862 tūkst. eiro (ar PVN). Šīs caurtekas izbūve ir datēta ar 1850. gadu, un tā bija viena no senākajām valsts pārvaldībā esošajām būvēm. Vēsturiskā caurteka 70 cm biezumā bija būvēta no ķieģeļiem. Apsekošanas laikā atklājās, ka, salīdzinot ar 1996. gadā veiktajiem mērījumiem, vecā ķieģeļu caurteka bija nosēdusies par 17 cm un draudēja sagāzties. Pārbūves laikā ir izveidota jauna dzelzsbetona konstrukcija, kurai iekšpusē vienā kārtā ir izklāti ķieģeļi, kas ņemti no vecās caurtekas veltes. Pēc caurtekas pārbūves vēl atlicis izveidot krasta nostiprinājumus un pabeigt brauktuves segas izbūvi virs tās.

Tāpat šajā gadā tiks pabeigta tilta pār Raunu uz autoceļa Lodes stacija–Jaunrauna–Veselava (V296) 6,3. km pārbūve. Darbus veic SIA "8CBR", līgumcenu – 406 tūkst. eiro (ar PVN). Iepriekšējais koka tilts bija būvēts 1974. gadā. Plānots pārbūvēt arī tiltu pār Vaidavu uz autoceļa Alūksne–Ziemeri–Veclaicene (V386) 8,8. km, kas būvēts 1976. gadā, kā arī Sudas caurteku uz autoceļa Jūdaži–Nītaure (V85) 7,1. km, kas būvēta attiecīgi 1969. gadā. Tāpat paredzēts atjaunot 1966. gadā būvēto tiltu pār Amatu uz autoceļa Mūrnieki–Līgatne–Augšlīgatne (V283) tā 8,4. km.

A/C Nr.	Autoceļa nosaukums	no km	līdz km	kopā km	Darbu veids	Gads
Autoceļi						
Kohēzijas fonds						
A2	Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene)	88,10	95,20	7,10	Autoceļa pārbūve	2018–2019
ERAF						
P30	Cēsis–Vecpiebalga–Madona	49,06	61,13	12,07	Autoceļa pārbūve (ERAF)	2019–2020
P35	Gulbene–Balvi–Viļaka–Krievijas robeža (Vientuļi)	2,14	12,68	10,54	Autoceļa pārbūve (ERAF)	2018–2019
Valsts budžets						
A3	Inčukalns–Valmiera–Igaunijas robeža (Valka)	43,62	47,01	3,39	Vienkārtas virsmas apstrāde	2019
P17	Valmiera–Rūjiena–Igaunijas robeža	28,85	35,30	6,45	Vienkārtas virsmas apstrāde	2019
P17	Valmiera–Rūjiena–Igaunijas robeža	48,10	55,83	7,73	Vienkārtas virsmas apstrāde	2019
P4	Rīga–Ērgļi	97,68	99,39	1,71	Autoceļa pārbūve	2019–2020
P30	Cēsis–Vecpiebalga–Madona	61,13	83,90	22,77	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2019–2020
P33	Ērgļi–Jaunpiebalga–Saliņkrogs	41,20	49,20	8,00	Autoceļa pārbūve	2019
Darbi valsts vietējo autoceļu tīklā						
V173	Virķēni–Meizakila	14,32	22,30	7,98	Grants seguma atjaunošana	2018–2019
V841	Madona (Lazdona)–Ļaudona–Jēkabpils	1,08	3,00	1,92	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde	2019
V187	Valmiera–Rauna	10,44	26,85	1,80	Grants seguma atjaunošana	2019
V164	Igaun.rob.–Mazsalaca–Vilzēni–Dikļi	0,00	7,25	7,25	Vienkārtas virsmas apstrāde	2019
V175	Rūjiena–Igaunijas rob.	3,08	12,14	6,92	Grants seguma atjaunošana	2019
Tilti						
A2	Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža	85,60	Kaķupīte		Caurtekas pārbūve	2019
V296	Lodes stacija–Jaunrauna–Veselava	6,30	Rauna		Tilta pārbūve	2019
V85	Jūdaži–Nītaure	7,10	Suda		Caurtekas pārbūve	2019
V283	Mūrnieki–Līgatne–Augšlīgatne	8,40	Amata		Tilta atjaunošana	2019
V386	Alūksne–Ziemeri–Veclaicene	8,80	Vaidava		Tilta pārbūve	2019

Latgales plānošanas reģions



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

VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI

ES fondu līdzfinansējums

Šogad tiks pabeigti būvdarbi autoceļa Rēzekne–Gulbene (P36) posmā no Audriņiem līdz Dricāniem gandrīz deviņu kilometru garumā. Šo posmu būvē uzņēmums SIA “YIT Infra Latvija”, un kopējā līgumcena ir 5,68 milj. eiro (ar PVN). Šobrīd divās trešdaļās ceļa posma no Audriņiem Dricānu virzienā ir pārbūvēti pamati un ieklāta asfalta apakškārtā. Šogad darbi tiks turpināti atlikušajā trešdaļā, un līdz būvdarbu beigām visu posmu segs divas kārtas asfalta. Tas nozīmē, ka no Rēzeknes apvedceļa, sākot ar rotācijas apli, līdz Dricāniem ar ERAF līdzfinansējumu triju gadu laikā ceļš tiks pārbūvēts. Savukārt no Dricāniem līdz Balvu novada robežai segums ir atjaunots par valsts budžeta līdzekļiem. Šajā posmā ir ieklāta izlīdzinošā kārtā ar sekojošu virsmas apstrādi.

Valsts budžeta finansējums

Jau aprīļa pirmajās dienās, ja to atļaus laikapstākļi, tiks uzsākti pārbūves darbi uz Daugavpils apvedceļa (A14) posmā no Kalkūniem līdz Svetei (0,06.–8,30. km). Posmā tiks nomainītas visas ceļa konstruktīvās kārtas un ieklātas trīs kārtas asfalta, bet Svetei izbūvēts rotācijas aplis. Būvdarbus veiks ceļu būves uzņēmums SIA “Binders”. Līguma cena ir nedaudz vairāk kā astoņi miljoni eiro ar PVN. Līdzekļi projekta realizācijai piešķirti no valsts budžeta līdzekļiem. Ja laikapstākļi būs labvēlīgi, tad būvdarbi tiks pilnībā pabeigti jau šogad.

Tāpat šogad iecerēts pārbūvēt autoceļu Gulbene–Balvi–Viļaka–Krievijas robeža (Vientuļi) (P35) Viļakā posmā no Keišiem līdz Kīras upei kopumā 3,44 km garumā. Šis pārbūves nozīmīgākā daļa ir lietus ūdens kanalizācijas izbūve. Līdz pamatiem tiks pārbūvēta ceļa konstrukcija, ko nosegs divas asfalta kārtas. Pilsētā tiks izbūvēta arī autostāvvietas, pagarināts gājēju ceļš un veloceļš, kā arī uzlabots ceļa apgaismojums. Pārbūve skars arī autoceļa Ilūkste–Bebrene–Birži (P72) savu laiku jau nokalpojušo posmu no Ilūkstes līdz krustojumam ar autoceļu Jēkabpils–Dignāja–Ilūkste (V783) (5,07.–8,12. km). Līdz salturīgajam pamatam tiks pārbūvēta ceļa konstrukcija, kā arī nomainītas caurtekas un dažviet arī vājas nestspējas pamatu grunts – kūdra. Ceļu nosegs divas kārtas asfalta.

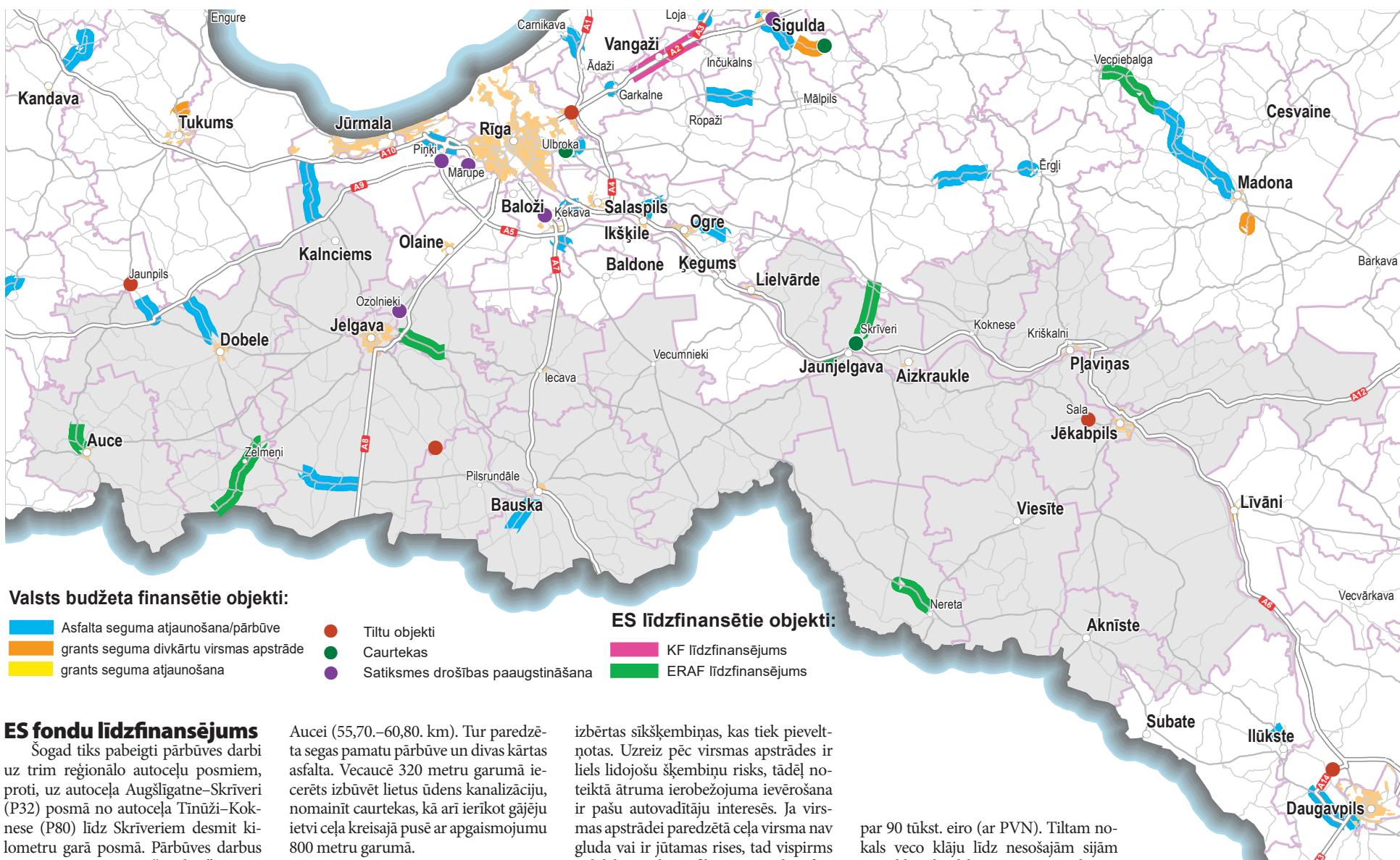
Virsmas apstrādi iplānots veikt uz autoceļa Viļaka–Kārsava (P45) posmā no Kožurkiem līdz Kārsavai 7,36 km garā posmā. Savukārt dubultā virsmas apstrāde tiks veikta uz autoceļa Piedruja–Indra–Robežnieki–Nauļāni–Asūne (V628) posmā no Baltā ezera līdz Indrai (4,98.–8,69. km).

Uz nelielas satiksmes intensitātes asfaltētajiem ceļiem, kur pārvietojas līdz tūkstoš transporta vienības dienā, virsmas apstrāde ir piemērotākais profilaktiskās uzturēšanas un ceļa saglabāšanas veids, tādējādi panākot seguma vienādīgumu un atjaunojot saķeri ar ceļa virsmu. Veicot virsmas apstrādi, uz asfalta tiek izlieta bitumena emulsija un secīgi izbērtas šķēķembiņas, kuras pēc tam tiek pieveltņotas. Uzreiz pēc virsmas apstrādes ir liels lidojošu šķēķembiņu 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. Virsējais slānis tiek frēzēts, tad izlīdzināti iesēdumi un laboti citi seguma defekti. Kopumā šāds seguma veids ir trokšņaināks, toties ievērojami lētāks.

Tāpat šajā gadā tiks pabeigti atjaunošanas darbi uz tilta pār Daugavu uz Daugavpils apvedceļa (A14). Šos būvdarbus veic uzņēmums SIA “Rīgas tilti”, bet projekta izmaksas ir 1,38 milj. eiro (ar PVN). Šim tiltam kopš uzbūvēšanas 1967. gadā ir atjaunots tikai asfalta segums. Tagad tiltam būs pilnībā pārbūvēta brauktuve, no rūsas attīrītas un nokrāsotas metāla kopņu konstrukcijas, kā arī ieklāta jauna hidroizolācija. Vēl tiks pārbūvēts 1958. gadā būvētais tilts pār Rušenicu uz autoceļa Krievijas robeža (Grebņeva)–Rēzekne–Daugavpils–Lietuvas robeža (Medumi) (A13) 88,36. km. Šajā iepirkumā ir noslēgts būvdarbu līgums ar SIA “Viadukts”, un kopējā līgumcena ir 669 tūkst. eiro (ar PVN). Darbus paredzēts sākt šā gada aprīlī un šogad arī pabeigt.

A/C Nr.	Autoceļa nosaukums	no km	līdz km	kopā km	Darbu veids	Gads
Autoceļi						
ERAF						
P36	Rēzekne–Gulbene	12,20	20,90	8,70	Autoceļa pārbūve (ERAF)	2018–2019
Valsts budžets						
A14	Daugavpils apvedceļš (Kalkūni–Tilti)	0,06	8,30	8,24	Autoceļa pārbūve	2019
P35	Gulbene–Balvi–Viļaka–Krievijas rob. (Vientuļi)	59,60	63,04	3,44	Autoceļa pārbūve	2019–2020
P49	Kārsava–Ludza–Ezernieki	16,79	25,29	8,50	Autoceļa pārbūve	2019
P45	Viļaka–Kārsava	41,96	49,32	7,36	Vienkārtas virsmas apstrāde	2019
P72	Ilūkste (Virsaīši)–Bebrene–Birži	5,07	8,12	3,05	Autoceļa pārbūve	2019–2020
Darbi valsts vietējo autoceļu tīklā						
V695	Daugavpils–Birķineļi–Smeline	2,11	2,79	0,68	Autoceļa pārbūve	2019
V628	Piedruja–Indra–Robežnieki–Nauļāni–Asūne	4,98	8,69	3,71	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde	2019
V751	Vecvārkava–Ančkini–Pieniņi–Kauša	18,39	25,50	1,13	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde	2019
Tilti						
A14	Daugavas tilts Daugavpils apvedceļš (Kalkūni–Tilti)	12,97	Daugava		Tilta atjaunošana	2019
A13	Krievijas rob.–Rēzekne–Daugavpils–Lietuvas rob.	88,36	Rušenica		Tilta pārbūve	2019

Zemgales plānošanas reģions



Valsts budžeta finansētie objekti:

- Asfalta seguma atjaunošana/pārbūve
- grants seguma divkārtu virsmas apstrāde
- grants seguma atjaunošana

- Tiltu objekti
- Caurtekas
- Satiksmes drošības paaugstināšana

ES līdzfinansētie objekti:

- KF līdzfinansējums
- ERAF līdzfinansējums

ES fondu līdzfinansējums

Šogad tiks pabeigti pārbūves darbi uz trim reģionālo autoceļu posmiem, proti, uz autoceļa Augšligatne–Skrīverī (P32) posmā no autoceļa Tinūži–Koknese (P80) līdz Skrīveriem desmit kilometru garā posmā. Pārbūves darbus veic uzņēmums SIA “Strabag”, un to kopējās izmaksas ir deviņi miljoni eiro (ar PVN). Šajā posmā tiks izbūvēts jauns salturīgais slānis, šķembu pamats un ieklātas trīs asfalta kārtas. Skrīveros tiks izbūvēta lietus ūdens kanalizācija un drenāža, kā arī ierīkots ceļa apgaismojums un pārbūvēti elektrotīkli. Maizītes upei (73,18. km) tilta vietā izbūvēs caurteku.

Visticamāk šogad tiks pabeigti darbi uz autoceļa Vecumnieki–Nereta–Subate (P73) posmā no krustojuma ar autoceļu Sērene–Kalnieši (P86) līdz Neretai (57,56.–65,10. km). Šeit darbus veic SIA “Igate”. Projekta izmaksas – 8,1 milj. eiro (ar PVN). Projekta ietvaros notiek pilna ceļa rekonstrukcija, seguma asfaltēšana trīs kārtās, kā arī Dūņupes caurtekas pārbūve.

Tiks pabeigti arī darbi uz autoceļa Jelgava–Iecava (P93) posmā no Jelgavas līdz Katrīnsilam (3,27.–8,94. km). Darbus veic SIA “Strabag”, un līgumcena ir 6,2 milj. eiro (ar PVN). Šajā posmā izveidota jauna salturīgā kārtā un šķembu pamatne, ko segs trīs asfalta kārtas. Tiks arī nomainītas vecās caurtekas, uzlabotas nobrauktuves un citi ceļa pieslēgumi atbilstoši braukšanas dinamikai un satiksmes drošībai. Jelgavā starp pieturvietām plānota arī apgaismota gājēju ietve.

Aprīļa beigās plānots uzsākt arī būvdarbus uz autoceļa Jelgava–Tērvete–Lietuvas robeža (Žagare) (P95) posmā no Tērvetes līdz Lietuvas robežai (28,36.–43,55. km). Vietām tiks pastiprināta šķembu kārtā un salturīgais slānis, kopumā posmā tiks ieklātas divas kārtas asfalta. Krustojumā ar autoceļu Dobele–Bauska (P103) Tērvetē tiks izbūvēts rotācijas aplis un būvdarbus veiks piegādātāju apvienība “Strabag un Igate”. Būvdarbus plānots pabeigt 2020. gadā. Pārbūves darbi notiks arī uz autoceļa Tukums–Auce–Lietuvas robeža (Vītiņi) (P104) posmā no krustojuma ar pievedceļu Lielaucei (V1137) līdz

Aucei (55,70.–60,80. km). Tur paredzēta segas pamatu pārbūve un divas kārtas asfalta. Vecaucē 320 metru garumā iecerēts izbūvēt lietus ūdens kanalizāciju, nomainīt caurtekas, kā arī ierīkot gājēju ietvi ceļa kreisajā pusē ar apgaismojumu 800 metru garumā.

Valsts budžeta finansējums

Ieguldot valsts budžeta piešķirto finansējumu, tiks veikta pārbūve autoceļa Dobele–Lestene–Tukums (V1101) posmā no Dobeles līdz Liepājas šosejai (A9) (2,93.–11,26. km). Darbus veiks SIA “Igate” par 4,2 milj. eiro (ar PVN). Projektā paredzēta grants segas pārbūve par divu kārtu asfalta segumu, kā arī lielākajā posma daļā tiks pastiprināta šķembu kārtā, un tajās vietās, kur nepieciešams, arī salturīgais slānis.

Asfalta segums tiks atjaunots arī uz autoceļa Dobele–Bauska (P103) posmā no Mūrmuižas līdz Elejai (28,97.–39,95. km). Posmā tiks veikta izlīdzinošā frēzēšana, novērsti iesēdumi un veikta profila labošana ar asfaltbetonu, kam sekos virsmas apstrāde. Visā posmā notiks caurteku tīrīšana, remonts vai nomainīšana. Uz tiltiem pār Svēti un Sidrabi pieejas plānots uzstādīt drošības barjeras. Segumu šajā gadā atjaunos arī uz autoceļa Kalnciems–Kūdra (P101) posmā no Liepājas šosejas (A9) līdz Ventspils šosejai (A10) (0,075.–11,51. km). Līdz segas pamatiem tiks atjaunots puskilometru garš ceļa posms, kam tiks ieklātas divas kārtas asfalta. Pārējā daļā notiks profila labošana un ieklāta izlīdzinošā asfalta kārtā, kam sekos virsmas apstrāde. Vēl asfalta segumu plāno atjaunot uz autoceļa Bauska–Bērzi–Ādžūni–Lietuvas robeža (V1028) posmā no Bauskas līdz Bērziem (0,90.–7,23. km). Arī tur pirms virsmas apstrādes veiks karstā asfalta profila labošanu.

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 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 rises, 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.

Attiecībā uz tiltiem jānorāda, ka šogad tiks atjaunots tilts pār Lieparu uz autoceļa Dimzas–Virca–Vairogs (V1054) 17,1. km, to veiks SIA “Katleri”

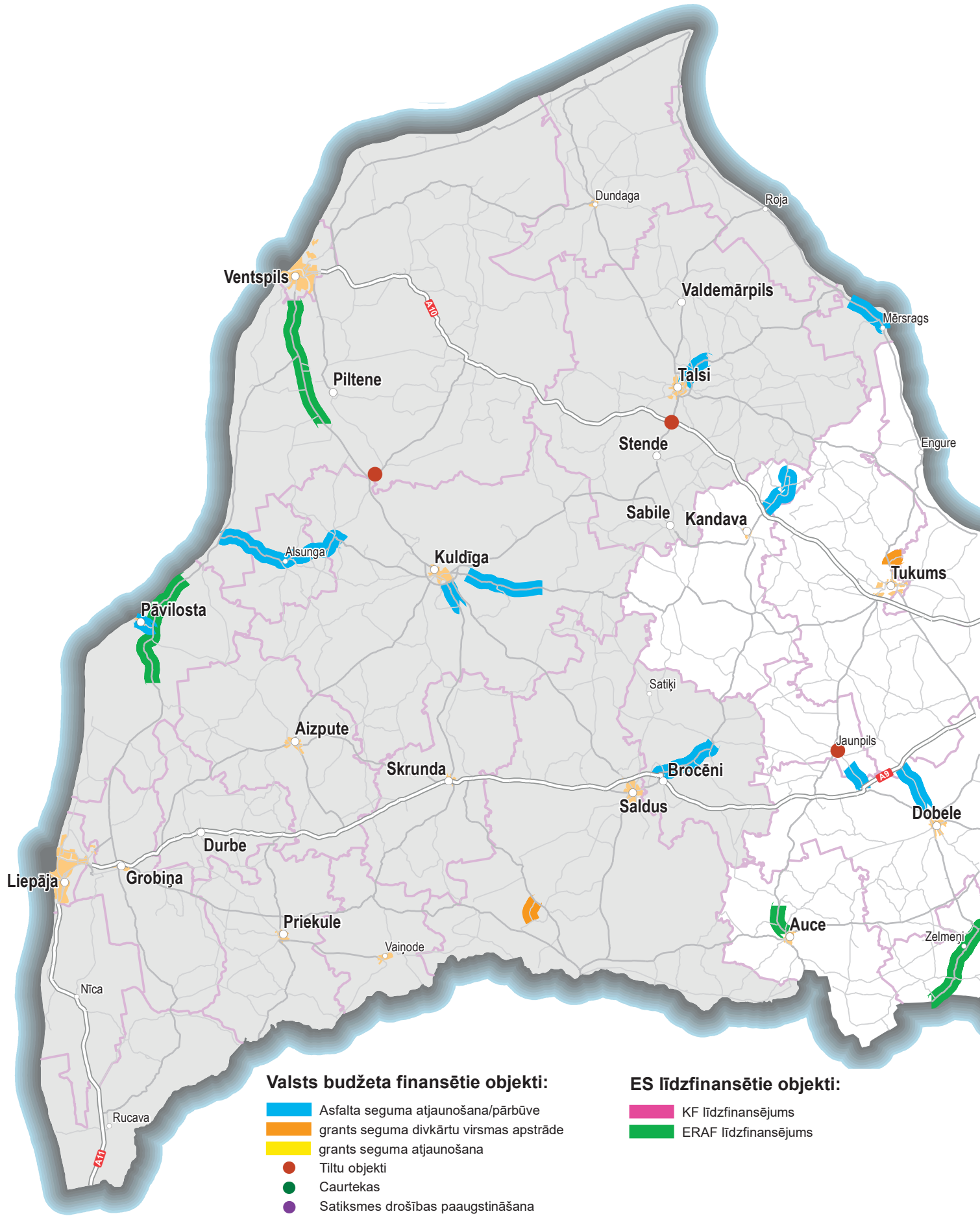
par 90 tūkst. eiro (ar PVN). Tiltam nokals veco klāju līdz nesošajām sijām un ieklās šķiedrbetona segumu, kā arī atjaunos margu un barjeru konstrukcijas. Remonta laikā tiltu slēgs satiksmei, tāpēc tā tiks organizēta pa apbraucamo ceļu caur Jaunsvirlauku. Tilts pār Lieparu būvēts 1965. gadā. Savukārt tiltam pār Ziemeļsuseju uz autoceļa Aizkraukle–Jēkabpils (P76) 38,59. km plānots atjaunot brauktuves segumu. Jāatgādina,

ka tilts būvēts 2006. gadā.

Satiksmes drošības paaugstināšanas programmā uz autoceļa Ozolnieki–Dalbe (P100) šajā gadā pārbūvēs krustojumu ar Eglaines un Skolas ielām Ozolniekos.

A/C Nr.	Autoceļa nosaukums	no km	līdz km	kopā km	Darbu veids	Gads
Autoceļi						
ERAF						
P32	Augšligatne–Skrīverī	61,27	71,27	10,01	Autoceļa pārbūve (ERAF)	2018–2019
P93	Jelgava–Iecava	3,27	8,94	5,67	Autoceļa pārbūve (ERAF)	2018–2019
P73	Vecumnieki–Nereta–Subate	57,56	65,10	7,54	Autoceļa pārbūve (ERAF)	2018–2019
P95	Jelgava–Tērvete–Lietuvas robeža (Žagare)	28,36	43,55	15,19	Autoceļa pārbūve (ERAF)	2019–2020
P104	Tukums–Auce–Lietuvas robeža (Vītiņi)	55,70	60,80	5,10	Autoceļa pārbūve (ERAF)	2019–2020
Valsts budžets						
P103	Dobele–Bauska	28,97	39,95	10,98	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2019
P101	Kalnciems–Kūdra	5,60	6,03	0,43	Autoceļa pārbūve	2019–2020
P101	Kalnciems–Kūdra	0,08	5,60	5,53	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2019–2020
P101	Kalnciems–Kūdra	6,03	7,80	1,77	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2019–2020
Darbi valsts vietējo autoceļu tīklā						
V1101	Dobele–Lestene–Tukums	2,93	11,26	8,33	Autoceļa pārbūve	2019–2020
V1028	Bauska–Bērzi–Ādžūni–Lietuvas robeža	0,90	7,23	6,33	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2019
Tilti						
P76	Auzkraukle–Jēkabpils	38,59	Ziemeļsuseja		Tilta seguma atjaunošana	2019
V1054	Dimzas–Virca–Vairogs	17,10	Liepars		Tilta atjaunošana	2019
P32	Augšligatne–Skrīverī	73,18	Maizīte		Caurtekas izbūve	2019
Satiksmes drošības paaugstināšana						
P100	Ozolnieki–Dalbe un Eglaines/Skolas ielas				Krustojuma pārbūve Ozolniekos	2019

Kurzemes plānošanas reģions



ES fondu līdzfinansējums

Šogad Kurzemes pusē tiks pabeigti pērn sāktie būvdarbi uz autoceļa Ventspils (Leči)–Grobiņa (P111) posmā no Labraga līdz Mežainei (43,20.–63,00. km). Šo ceļa pārbūvi veic ceļu būves uzņēmums SIA “Binders”, un līguma kopējā cena ir 10,6 milj. eiro ar pievienotās vērtības nodokli (PVN). Realizējot projektu, paredzēta segas pārbūve, sākot no pamatiem un beidzot ar divām asfalta kārtām. Tiks atjaunots arī tilts pār Saku un Karpu, iekļaujot jaunu hidroizolāciju un brauktuves segumu. Darbus iecerēts pabeigt šoruden. Tāpat plānots uzsākt būvdarbus uz autoceļa Ventspils–Kuldīga–Saldus (P108) posmā no Ventspils līdz pagriezianam uz Zirām (3,93.–24,86. km). Šis būs pēdējais ceļu posms, kas valstī tiks izbūvēts ar šī plānošanas perioda ERAF līdzfinansējumu. Posmā vietām paredzēts pilnībā nomainīt ceļa segas pamata slāņus, bet vietām – tos pastiprināt. Segumu veidos divas kārtas asfalta. Paredzamās būvdarbu izmaksas ir ap tuveni 10 milj. eiro bez PVN.

Valsts budžeta finansējums

Plānots izsludināt iepirkumu arī autoceļa Talsi–Upesgrīva (P127) posma no Talsiem līdz Laidzei (1,35.–7,11. km) pārbūvei. Posmā tiks pārbūvēti segas pamati un ieklātas divas asfalta kārtas. Būvdarbu ietvaros tiks atjaunots apgaismojumu virzienā no Talsiem līdz rotācijas aplim krustojumā ar Talsu apvedceļu (P129). Šogad iecerēts pārbūvēt arī autoceļa Kuldīga–Skrunda–Embūte (P116) posmu no Kuldīgas apvedceļa līdz krustojumam ar autoceļu Kuldīga–Pelči – Kaltiķi (V1293).

Veicot virsmas apstrādi, plānots atjaunot asfalta segumu uz autoceļa Kuldīga–Alsunga–Jūrkalnei (P119) posmā no Ēdoles līdz Jūrkalnei (16,44.–39,83. km), uz autoceļa Kandava – Saldus (P109) posmā no Remtes līdz Brocēniem (37,21.–47,77. km) un uz autoceļa Tukums–Ķesterciems–Mērsrags–Kolka (P131) posmā no Mērsrags līdz Upesgrīvai (44,75.–51,90. km). Šos darbus veiks ceļu būves uzņēmums SIA “Saldus ceļinieks” par 4,4 milj. eiro (ar PVN). Virsmas apstrāde tiks veikta arī uz autoceļa Tukums–Kuldīga (P121) posmā no 63,00. km līdz 75,49. km. To ieklās SIA “Strabag” par līgumcenu 341 tūkst. eiro (ar PVN).

Uz nelielas satiksmes intensitātes asfaltētajiem ceļiem, kur pārvietojas līdz tūkstošiem transporta vienībām dienā, virsmas apstrāde ir piemērotākais profilaktiskās uzturēšanas un ceļa saglabāšanas veids. Tādējādi tiek panākta seguma viendabīgums, atjaunojot arī saķeri ar ceļa virsmu. Veicot virsmas apstrādi, uz asfalta tiek izlieta bitumena emulsija un secīgi izvērtas 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 rises, tad vispirms tiek labots ceļa profils. Preti, virsējo slāni frēzē, izlīdzina iesēdumus un labo citus seguma defektus. Kopumā šāds seguma veids ir trokšņaināks, bet izmaksu ziņā ievērojami lētāks.

Runājot par tiltiem, šogad iecerēts atjaunot tiltu pār Ventu uz autoceļa Zlēkas–Ugāle (P123) 1,28. km. Tilta brauktuvi nojaus līdz pat sijām un uzbūvēs no jauna. Šis tilts ir būvēts 1975. gadā. Savukārt ceļa pārvadam uz autoceļa Talsi–Stende–Kuldīga (120) pār Ventspils šoseju (A10) tiks atjaunota pērn ceļu satiksmes negadījumā bojātā sija. Pārvads ir būvēts 1978. gadā, bet atjaunots 2017. gadā.

A/C Nr.	Autoceļa nosaukums	no km	līdz km	kopā km	Darbu veids	Gads
Autoceļi						
ERAF						
P111	Ventspils (Leči)–Grobiņa	43,20	63,00	19,80	Autoceļa pārbūve (ERAF)	2018–2019
P108	Ventspils–Kuldīga–Saldus	3,93	24,86	20,93	Autoceļa pārbūve (ERAF)	2019–2020
Valsts budžets						
P121	Tukums–Kuldīga	63,00	75,49	12,49	Vienkārtas virsmas apstrāde	2019
P109	Kandava–Saldus	37,21	47,77	10,56	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2019
P119	Kuldīga–Alsunga–Jūrkalne	16,44	39,83	23,39	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2019
P131	Tukums–Ķesterciems– Mērsrags– Kolka	44,75	51,90	7,15	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2019
P116	Kuldīga–Skrunda–Embūte	2,33	6,84	4,51	Autoceļa pārbūve	2019–2020
P127	Talsi–Upesgrīva	1,35	7,11	5,76	Autoceļa pārbūve	2019–2020
Darbi valsts vietējo autoceļu tīklā						
V1166	Kareļi–Franči	0,00	3,58	3,58	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde	2019
V1187	Pievdceļš Pāvilostai	0,00	3,06	3,06	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2019
Tilti						
P120	Talsi–Stende–Kuldīga	5,73	Ceļa pārvads		Tilta sijas atjaunošana	2019
P123	Zlēkas–Ugāle	1,28	Venta		Tilta atjaunošana	2019

Pārslēdzas uz vasaras režīmu

Uz Latvijas valsts autoceļiem sākušies vasaras sezonas uzturēšanas darbi; vietām vēl novērojams šķīdonis

Daļā Latvijas teritorijas laikapstākļi šobrīd ir atbilstoši, lai veiktu darbus, kas ir vairāk raksturīgi vasaras sezonai. VAS "Latvijas autoceļu uzturētājs" (LAU) regulāri veic autoceļu apsekošanu, un tiklīdz tiek konstatēti piemēroti apstākļi, darbi tiek uzsākti. Uz grants autoceļiem darbus var veikt, kad autoceļi ir apžuvuši, lai remontdarbos izmantojamā tehnika tos nebojātu. Reģionos, kur uz grants autoceļiem ir šķīdonis, autovadītājiem jāreķinās, ka braukšanas apstākļi var būt apgrūtināti un autoceļu seguma ikdienas uzturēšanas darbi tiks uzsākti, tiklīdz tas būs iespējams. Lai uzlabotu satiksmes drošību un informētu ceļu lietotājus par posmiem, kuros konkrētajā brīdī norit ikdienas uzturēšanas darbi, autoceļu uzturētāja greideri un bedru remontbrīģes tehnika ir aprīkotas ar GPS iekārtām. Tiešsaistes režīmā tam var sekot līdz VAS "Latvijas Valsts ceļi" (LVC) tīmekļa vietnes kartē un aplikācijā Waze.

Bedru remonts

Katru gadu pavasarī notiek bedru masveida remonts uz melnā seguma autoceļiem. Tas tiek uzsākts, kad ir iestājušies tehnoloģijai atbilstoši laikapstākļi – diennakts vidējā gaisa temperatūra ir virs plus pieciem grādiem pēc

Celsija. Bedru remontdarbi tiek veikti prioritārā secībā atbilstoši uzturēšanas klasēm – A, B, C, D. Autoceļu melno segumu bedres A uzturēšanas klases autoceļos tiek saremontētas līdz 1. jūnijam, B uzturēšanas klases ceļos līdz 15. jūnijam un līdz 1. jūlijam C un D uzturēšanas klases ceļos. Jāmin, ka LAU šogad kopumā veicis autoceļu seguma ikdienas uzturēšanas darbus 1,3 milj. eiro apmērā. Veikti satiksmei bīstamo bedru remontdarbi ar aukstā asfalta tehnoloģiju uz melnā seguma autoceļiem 11,26 tūkst. kvadrātmetru apjomā. Satiksmei bīstamo bedru remonts uz melnā seguma autoceļiem Vidzemē veikts 3,12 tūkst. kvadrātmetru, Kurzēmē 3,15 tūkst. kvadrātmetru, Latgalē 2,47 tūkst. kvadrātmetru, Zemgalē 1,77 tūkst. kvadrātmetru un Rīgas reģionā 761 kvadrātmetru apmērā. Par satiksmei bīstamām jeb avārijas bedrēm tiek uzskatītas tādas bedres asfalta segumos, kuru laukums ir lielāks par 0,1 kvadrātmetru (~32 cm x 32 cm) un tās ir dziļākas par pieciem centimetriem. Satiksmei bīstamo bedru remontdarbi uz melnā seguma autoceļiem, kam ir noteikta A uzturēšanas klase, tiek veikti 24 h laikā no brīža, kad bedre ir konstatēta, B uzturēšanas klases autoceļiem – piecu diennakšu laikā, C uzturēšanas klases ceļiem

– nedēļas laikā un D uzturēšanas klases ceļiem – divu nedēļu laikā.

Atjauno līdzenumu

Arī uz grants ceļiem, atkarībā no laikapstākļiem, tiek veikti darbi. Visbiežāk tā ir greiderēšana, tas ir, seguma līdzināšana, planēšana un profilēšana. Šie darbi ir domāti seguma līdzenuma atjaunošanai bez jauna materiāla pievienošanas. Lai grants segums normāli kalpotu, tam jābūt ar šķērskrievumu 3% līdz 5% no vidus uz malām. Lai to nodrošinātu, segas virskārtā ir jābūt vismaz 5 cm līdz 8 cm biezai planējamai kārtai. Svarīgi ir panākt, lai ūdens brīvi noplūst no segas. Gar ceļa malām nedrīkst būt grunts vaļņi. Diemžēl gada laikā satiksme putekļu veidā nenes apmēram vienu centimetru no grants seguma un apmēram pusei no visiem grants segumiem nav planējamās kārtas un malā ir izveidojies grunts valnis. Šādiem autoceļiem līdzina segumu, veicot ar greideri divus līdz četrus gājienus pa brauktuvi, greiderēšanas dziļums ir mainīgs, 2 cm līdz 4 cm.

Ja ir planējamā kārtā un uz nomales nav vaļņu, tad veic planēšanu 5 līdz 6 greidera gājienus pa brauktuvi un nomali, atjaunojot prasīto šķērsprofilu, greiderēšanas

Galvenie valsts autoceļu uzturēšanas vasaras sezonas darbi:

- Melno segumu bedru remonts;
- Virsmas raupjuma atjaunošana;
- Grants autoceļu seguma uzturēšana un remonts;
- Satiksmes organizācijas līdzekļu (ceļa zīmju) uzturēšana un uzstādīšana;
- Grāvju tīrīšana un to profila atjaunošana;
- Zāles, krūmu un to atvašu pļaušana;
- Autoceļu nomaļu atkritumu savākšana.

Vasaras sezonas darbi	2016 *	2017*	2018**
Bedru remonts autoceļiem ar asfaltbetona segumu m ²	368 896	336 127	284 602
Izmaksas EUR	8,5 milj.	7,8 milj.	6,3 milj.
Vienkārtas virsmas apstrāde km	101	81	82
Izmaksas EUR	2,2 milj.	1,7 milj.	1,8 milj.
Divkārtu virsma uz grants autoceļiem km	2	60	32
Izmaksas EUR	53,2 tūkst.	2,3 milj.	1,2 milj.
Greiderēšana km	123 106	130 162	104 800
Izmaksas EUR	5,2 milj.	5,7 milj.	4,4 milj.
Nomaļu grunts uzauguma noņemšana m ³	127 988	88 313	91 290
Izmaksas EUR	1 milj.	642 tūkst.	771 tūkst.
Zāles un krūmu pļaušana ha	14 154	13 813	14 699
Izmaksas EUR	3,3 milj.	3,4 milj.	3,6 milj.
Grāvju tīrīšana m ³	183 779	216 576	259 849
Izmaksas EUR	1,5 milj.	1,8 milj.	2 milj.
Iesēdumu un bedru remonts uz grants autoceļiem	225 667	235 255	257 564
Izmaksas EUR	8,4 milj.	8,5 milj.	9,3 milj.
Greiderējamās kārtas atjaunošana grants autoceļiem m ³	56 725	38 075	31 190
Izmaksas EUR	2 milj.	1,5 milj.	1 milj.
Ceļa nodalījuma joslas sakopšanas izmaksas EUR	445 tūkst.	435 tūkst.	362 tūkst.
Caurteku nomaļņa m	3 687	5 071	5 168
Izmaksas EUR	604 tūkst.	867 tūkst.	785 tūkst.
Ceļa zīmju un ceļa zīmju stabu uzstādīšana, nomaļņa un pārvietošana gab.	11 321	13 024	12 767
Izmaksas EUR	707 tūkst.	834 tūkst.	739 tūkst.

* Izmaksas norādītas EUR ar PVN

** Izmaksas norādītas EUR saskaņā ar Pievienotās vērtības nodokļa likuma 3. panta 8. punktu



dziļums 4 cm līdz 6 cm. Ja autoceļam ir daudz defektu, bet ir planējamā kārtā, tad veic šāda posma profilēšanu, greideris veic 5 līdz 8 gājienus visā ceļa klātnes platumā, greiderēšanas dziļums 6 cm līdz 8 cm.

Ja bedres un iesēdumi ir dziļāki par 5 cm, tad šajās vietās iestrādā jaunu grants vai šķembu materiālu, aizpildot bedres un iesēdumus; ja bedres un iesēdumi ir garākā posmā un nav planējamās kārtas, tad parasti atjauno šo kārtu, iestrādājot posmā jaunu materiālu visā klātnes platumā 5 cm līdz 8 cm biezumā. Šo darbu veic, iepriekš noņemot grunts vaļņus uz nomales.

Vasarās, pieturoties ilgstošam sausam un karstam laikam, uz grants ceļiem pastiprināti veidojas putekļi. Autobraucējiem ir jāreķinās ar to, ka, braucot pa grants ceļiem, veidojas putekļu mākoņi, kuri apgrūtinā dzīvību. Lai izvairītos no negadījumiem, braucot pa grants segumiem, ir jāievēro lielāka distance un jāizvēlas

laika apstākļiem un ceļa segumam piemērots braukšanas ātrums. 2018. gadā par autoceļu būvniecības un uzturēšanas programmām virsmu izbūvēja 145,5 km valsts autoceļu. Jāuzsver: lai veiktu divkārtu virsmas apstrādi, iepriekšējā gadā ir jāizbūvē jauns šķembu pamats vismaz 10 cm līdz 15 cm biezumā un jāsakārto ūdens aizvadišana, izrokot ceļam sāngrāvjus vietās, kur tas ir iespējams. Šogad grants autoceļu caurbraucamības uzlabošanai greiderēšana veikta 10,26 tūkst. kilometru apjomā, kā arī iesēdumu un bedru remontdarbi veikti vairāk nekā 6,5 tūkst. m³ apjomā. Greiderēšanas darbi Kurzēmē veikti 3,10 tūkst. km apjomā, Vidzemē 2,91 tūkst. km, Zemgalē 1,97 tūkst. km, Latgalē 1,92 tūkst. km un Rīgas reģionā 371 km garumā. Iesēdumu un bedru remontdarbi uz grants autoceļiem Kurzēmē veikti 2,67 tūkst. m³, Vidzemē 520 m³, Zemgalē 2,70 tūkst. m³, Latgalē 639 m³, Rīgas reģionā 18 m³ apjomā.



Papildrisku apdrošināšana pašu ziņā

Latvijā KASKO apdrošināšana ir aptuveni vienai trešdaļai automašīnu, tomēr tendence ir augoša

Tā intervijā Autoceļu Avīzei norāda Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja (LTAB) un Latvijas Apdrošinātāju asociācijas (LAA) vadītājs Jānis Abāšins. Viņš stāsta, ka šī gada pavasarī apdrošināšanas pieteikumu skaits par bedrēm nodarītiem bojājumiem automašīnām piedzīvojis strauju lēcieni. Tomēr, pēc viņa teiktā, šī problēma vairāk skar pilsētas. Īpaši Rīgu. Tomēr, ja automašīnai ir tikai OCTA: autovadītājam ir jāreķinās, lai saņemtu kompensāciju par automašīnai nodarītiem bojājumiem, taisnību var nākties meklēt tiesā.

70% līdz 80% no visiem apdrošināšanas pieteikumiem attiecībā uz bedrēm ienāk no Rīgas.

Pavasari viena no sabiedrībā apspriestākajām tēmām ir bedres pilsētu ielās un uz autoceļiem. Vai apdrošinātāji arī jūt šādu pavasara atnākšanu?

Ar bedrēm ir ļoti vienkārši un sarežģīti reizē. 70% līdz 80% no visiem apdrošināšanas pieteikumiem attiecībā uz bedrēm ienāk no Rīgas. Visur citur šī problēma ir mazāka. Acīmredzot ielu stāvoklis citās Latvijas pilsētās ir nedaudz labāks, kā arī Rīgā automašīnu parks ir jaunāks un vairāk automašīnu ir KASKO apdrošināšana. Šis pavasaris bija īpašs ar to, ka atlīdzību pieteikumu skaits bija milzīgs. Statistika vēl nav apkopota, bet principā bija par 50% vairāk pieteikumu nekā pagājušajā gadā attiecīgajā laika periodā. Par bedrēm pēdējos gados apdrošinātāji ik gadu izmaksāja aptuveni miljonus eiro vai pusotru miljonu eiro atlīdzību. Es domāju, ka šogad šis cipars varētu būt jau ap diviem miljoniem eiro. Vai tas ir daudz vai maz, to katrs pats var izdomāt, bet tendence ir pieaugoša un lielākoties tā ir Rīgas problēma.

KASKO ir aptuveni 30% no Latvijas autoparka.

Kāda ir situācija uz ceļiem ārpus pilsētām?

Ir tīri labi, jo ārpus pilsētām valsts galvenie autoceļi faktiski ir sakārtoti, un tur, protams, bedru ir vismazāk. Uz reģionālajiem ceļiem stāvoklis ir sliktāks. Tomēr jāsaka,

ja ārpus pilsētas ceļš ir sliktāks, tad tas ir sliktāks, bet Rīgā ielas ir tik salāpītas, ka nevar brīžiem saprast, kā lai brauc: 50 metri labs ielas posms un 50 metri ir nelietojams. Uz lielākiem ceļiem ārpus Rīgas, ja ir normāls ceļš, tad 20 kilometru garumā, ja ir bedrains, tad tie ir attiecīgi visi 20 kilometri. Līdz ar to autovadītāji spēj adaptēties un pielāgot braukšanu. Tāpēc, manuprāt, problēmas ārpus Rīgas ir mazākas.

Par bedrēm pēdējos gados apdrošinātāji ik gadu izmaksāja aptuveni miljonus eiro vai pusotru miljonu eiro atlīdzību.

Autovadītājiem ir iespēja iegādāties arī KASKO. Vai ir novērojams šādi apdrošināto transportlīdzekļu pieaugums?

KASKO ir aptuveni 30% no Latvijas autoparka. Procenti lēnām aug, bet līdz Vācijas līmenim, kur KASKO ir 90% automašīnu, mums vēl ir kā līdz mēnesim. Apdrošinātājiem attiecībā uz KASKO ir dažādas pieejas. Proti, ir pieeja, kur bedres ir iekļautas jau šīs apdrošināšanas pamatpiedāvājumā, bet ir apdrošinātāji, kas prasa atsevišķi izvēlēties arī apdrošināšanu pret bedrēm. Ir arī tāds piedāvājums, ka transportlīdzekļa īpašnieks ka iegādājas tikai OCTA, taču par nelielu papildmaksu tiek apdrošināts arī pret bojājumiem, kas radušies bedrē. To varētu saukt par mikro KASKO, kas attiecas tikai uz bedrēm. Pieejas ir ļoti dažādas, un cilvēkiem ir iespēja izvēlēties, ņemot vērā maciņa biezumu, slinkumu un visu pārējo.

Ir jāpierāda, ka bedre ir vai nav atbildusi tiem kritērijiem, kas ir noteikti Ministru kabineta (MK) noteikumos.

Kādos gadījumos KASKO sedz zaudējumus, kas nodarīti transportlīdzeklim?

Tā ir konkurences lieta, un ir plašāki risku segumi, kas maksā dārgāk, bet ir arī šaurāks risku segums par mazāku cenu. Cena ir atkarīga arī no pašriskā. Ja tas ir nulle un

apdrošināšana sākas no pirmā centa, tad tā būs viena cena. Ja cilvēks izvēlas pašrisku ar lielāku segumu, piemēram, tūkstoš eiro, kas ir samērā liels, tad attiecīgi viņš jau apzinās, ka mazās lietas atstāj uz sevi, bet apdrošinātājam uzreiz zādības gadījumus un pilnīgus mašīnas bojājumus. Klasiski KASKO sedz automašīnas sadegšanu, sasišanu, ja to izdara pats vadītājs, gan arī gadījumos, ja, piemēram, uzkrīt koks, sabojā meža zvēri, bedres un, protams, zādības gadījumā. Bet arī šis klasiskais segums starp apdrošinātājiem var atšķirties, jo, kā jau minēju, tā ir konkurences lieta un nav viena standarta noteikuma, kā tas ir OCTA gadījumā, kur viss ir atrunāts likumā. KASKO ir brīvā tirgus produkts un attiecīgi apdrošinātāji konkurē savā starpā.

Ārpus pilsētām valsts galvenie autoceļi faktiski ir sakārtoti un tur, protams, bedru ir vismazāk.

Ja vadītājs ir iebrucis bedrē un automašīnai ir radušies bojājumi, bet viņam ir tikai OCTA, vai pastāv kāda iespēja piedzīt zaudējumus?

Tiesu prakse rāda, ka cilvēkam, kas prasa no ceļa saimnieka vai uzturētāja atlīdzināt zaudējumus, ir jāpierāda, ka bedre ir vai nav atbildusi tiem kritērijiem, kas ir noteikti Ministru kabineta (MK) noteikumos. Tas attiecas gan uz bedres daļiņu, gan lielumu, gan laiku, cik tā ilgi ir atradusies uz ceļa. Ja normatīvie akti ir pārķēpti, tad tiesāšanās un naudas piedzišana no uzturētāja ir daudz vieglāka. Ja MK noteikumi ir ievēroti un bedre uz ceļa ir bijusi tikai dažas stundas, tad ir ļoti grūti kaut ko pierādīt. Parats ir tā, ka ceļu uzturētāji un īpašnieki uzreiz nemaksā nevienam, kas ir iesnieguši sūdzību vēstuli, vizbiežāk taisnība tiek meklēta tiesā. Pirmais priekšnoteikums, ja esat iebrukuši bedrē – piefiksēt šo negadījumu ar visiem iespējamiem līdzekļiem – telefons, pašvaldības policija, ceļa darbinieki utt. Tad var domāt tālāk par kādām kompensācijām. Tomēr jāuzsver, ka pierādīšana ir diezgan sarežģīta.

Vai OCTA cenas varētu kāpt?



Tā ir zilēšana kafijas biezums. Pirms pāris gadiem bija straujāks cenu lēcens, bet šobrīd jūtām, ka tas ir apstājies un ir relatīva stabilitāte. Vai cenas kāps vai slidēs uz leju, ir grūti prognozēt, jo tā ir deviņu apdrošinātāju konkurence. Likumdošanā nekas radikāli nemainās un nekādi apstākļi no malas, kas dzitu cenu uz augšu nav. Es teiktu, ka tas ir konkurences un pašu apdrošinātāju rokās. No malas nav iemeslu straujam cenu lēcienam. Vismaz es neredzu.

Klasiski KASKO sedz automašīnas sadegšanu, sasišanu, ja to izdara pats vadītājs, gan arī gadījumos, ja, piemēram, uzkrīt koks, sabojā meža zvēri, bedres un, protams, zādības gadījumā.

Vai OCTA cenas ir līdzīgas visās Baltijas valstīs?

Man liekas, ka šobrīd jau aptuveni ir līdzīgas. Pirms pāris gadiem starpība gan bija salīdzinoši liela. Lietuvā un Igaunijā vidējai vieglajai automašīnai uz gadu OCTA cena bija 105 eiro līdz 110 eiro, bet Latvijā – 60 eiro līdz 70 eiro. Šķiet, ka pēc cenu lēciena, šobrīd cenas Latvijā ir pietuvušās kaimiņos esošajām. Nav nekāda priekšnoteikuma tam, lai Latvijā cenas stipri atšķirtos. Visu triju Baltijas valstu ekonomikas ir stipri līdzīgas

un pateikt, ka mums OCTA būtu jābūt dārgāki, neatbilst reālajai situācijai.

Apdrošinātāji atlīdzības par medicīniskajām lietām maksā gadu desmitiem.

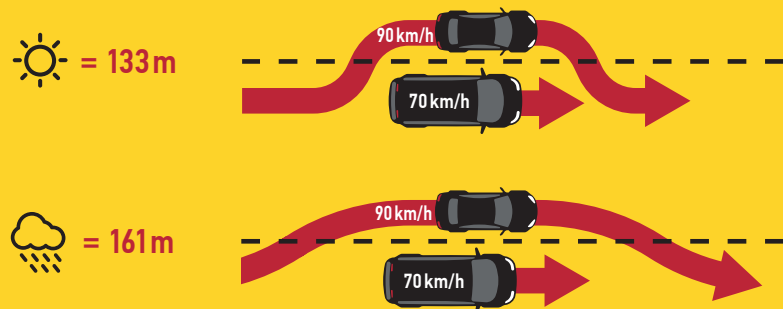
Ilgus gadus OCTA nozāre ir nesusi apdrošinātājiem tikai zaudējumus. Vai kaut kas ir mainījies?

Pēc aptuveni desmit gadus ilgiem zaudējumiem, pagājušajā gadā OCTA nozares apdrošinātāji ir plusos. Peļņa ir vairāk nekā trīs miljoni eiro. Es domāju, ka peļņu nodrošināja cenu kāpums. Kopumā mēs redzam, ka vidējā atlīdzība aug. Pagājušajā gadā tā bija aptuveni 1100 eiro par vienu OCTA gadījumu. Ar katru gadu mēs kā cilvēki kļūstam dārgāki un prasīgāki. Kad OCTA tika ieviesta, no visām atlīdzībām tikai daži procenti bija tie, kas aizgāja cilvēkiem. Pārējais lielākoties tika izmaksāts atlīdzībās par "dzelzēm". Šobrīd proporcija ir tāda, ka 20% aiziet cilvēkiem, bet 80% – "dzelzēm". Es domāju, ka nākotnē cilvēciskā sadaļa tikai turpinās palielināties, jo medicīna kļūst dārgāka un paši cilvēki – prasīgāki, un tas ir tikai normāli. Ir jāapzinās, ka OCTA ir business, ar ļoti garu asti, kā mēs mēdzam sacīt. Tas nozīmē, ka apdrošinātāji atlīdzības par medicīniskajiem izdevumiem maksā gadu desmitiem. Mašīnu var saremontēt ātri vai arī izmest ārā, bet

ja cilvēks ir guvis invaliditāti vai citu nopietnāku savainojumu, atlīdzības tiek maksātas gadiem.

Vai uzlabojot ceļu infrastruktūru, varētu panākt situāciju, kas samazinās iesniegto atlīdzību pieprasījumu skaitu?

Tā ir ļoti interesanta lieta. LTAB piedalās arī Ceļu satiksmes drošības padomes sēdēs. No katras OCTA polises, ko cilvēki nopērk caur apdrošinātājiem, viena neliela summa aiziet uz Ceļu satiksmes drošības fondu. Drīz fonds jau būs sasniedzis divus miljonus eiro. Nav daudz, tomēr kaut kādi līdzekļi, ko lietot ceļu satiksmes drošīgai. No vienas puses, ja infrastruktūra uzlabosies, ceļu satiksmes negadījumiem (CSN) vajadzētu notikt retāk, bet no otras puses lielākā daļa negadījumu ir nelieli starpgadījumi autostāvvietās. Līdz ar to infrastruktūra ir jāuzlabo ne tikai uz valsts galvenajiem ceļiem, bet arī pie tirdzniecības centriem un citām sabiedriskām būvēm un ēkām. Noteikti, ka savu artavu varētu dot arī fotoradari un kameras krustojumos, lai autovadītāji nebrauktu pāri pa sarkano gaismu. Katrā ziņā roku rokā ir jāiet ceļu infrastruktūras uzlabošanai un cilvēku "smadzeņu skalošanai", lai mēs sāktu braukt apzinīgāk un cienīgāk. Tad arī negadījumiem būtu jāiet mazumā. CSN varētu samazināties arī tad, ja automašīnas kļūs automātiskākas un gudrākas. Nākotnē CSN samazinājums būs, bet proporcioniāli pieaugs vidējā atlīdzība.



ESI PIE STŪRES – ATCERIES FIZIKU!



VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI



**Aicina apmeklēt
"Astarte-nafta"
stendu izstādē
"AUTO 2019".**



No 12. aprīļa līdz 14. aprīlim Rīgā Starptautiskajā izstāžu centrā Ķīpsala norisināsies lielākais nozares pasākums – starptautiskā auto industrijas izstādē "Auto 2019". "Astarte-nafta" stendā būs iespēja noformēt klienta karti ar īpašu atlaidi, baudot kafiju, ap-runāties par ciešāku sadarbību un pastāvīgām degvielas piegādēm vairumā. Interesenti varēs aplūkot jaunāko degvielas un autogāzes uzpildes iekārtu ar kādu tiek aprīkoti "Astarte-nafta" DUS tīkls. "Astarte-nafta" arī domā par alternatīvo uzpildi, proti, savā DUS tīklā, sadarbībā ar Ceļu satiksmes drošības direkciju (CSDD), sākot ierīkot arī elektroauto uzlādes iekārtas. Kopumā tīklā ietilpst 30 DUS visā Latvijā, kurās piedāvā populārākos degvielas veidus, kā arī autovadītājam – kafiju un uz vietas ceptas smalkmaizītes un citas uzkodas. Uzņēmums Latvijas degvielas tirgū strādā kopš 1991. gada.

**ELEKTROMOBILU
UZLĀDES STACIJAS**

NORĒĶINU VEIDI

e-mobi
Autotransporta kartes uzlādes veiksmai
portāls e-mobil.lv

VAI

esošās uzlādes stacijas
plānotās nākošajā posmā

Autobraucēju brīvdienu ceļvedis

Aprīlis, 2019

- Latvijas Ceļu muzejs**
Šlokenbeka, Milzkalne, Smārdes pag., Engures novads. Vairāk informācijas: www.celumuzejs.lv
Ieeja bez maksas
- 7. aprīlis**
Lielais prospekts 76, Ventspils bērnu pilsētiņa
Putnu būrišu gatavošanas talka
- 27. aprīlis**
11:00 – 16:00 Ventas rumba, Kuldīga.
Pavasara palu šovs Lido zivis Kuldīgā
- 22. aprīlis**
14:00 – 15:30, Sabiles ev. luteriskā baznīca. Jānis Lūsēns un Zigfrīds Muktpāvels ielūdz uz labdarības koncertu **Sarades namiņa atjaunošanai**
- 20. aprīlis**
10:00 – 18:00 Flotes iela 5, Liepāja. Spēka, izturības un ātruma sacensības **Liepājas spēks 2019.**
- 8. aprīlis**
11:00 – 14:00 Bulduru prospekts 64/68, Lielupe by Semarah Hotels, Jūrmala
2.deju festivāls **Baltijas uzlecošās zvaigznes 2019**
- 13. aprīlis**
11:00 – 16:00 Spiķeru radošais kvartāls, Rīga. Brīvdabas krāmu tirdziņš **Rīga Flea Market**
- 8. aprīlis – 14. aprīlis**
Valmieras restorānu nedēļa.
Plašāka informācija www.visit.valmiera.lv
- 14. aprīlis**
10:00 – 14:30 Maija iela 4-3, Cēsis. **Cēsu stundas skrējieni**
- 6. aprīlis**
19:00 Pils iela 10 kultūras centrs Siguldas devons. Čellu trio **Melo-M** koncertprogramma **Maģiskā RADIO tūre.** Biļetes: www.bilesuparadize.lv
- 27. aprīlis**
8:00 – 14:00 Saieta laukums, Madona. **Stādu tirgus**
- 7. aprīlis**
15:00 – 16:15, Pils iela 4 Latgales vēstniecība Gors, Rēzekne. Dokumentālā filma **Gribētos būt aplim.** biletas.latgalesgors.lv
- 7. aprīlis**
11:00 – 17:00 Rīgas iela 22A, Daugavpils. **Šmakovkas muzejā** individuālajiem apmeklētājiem ieeja par īpašu cenu 1.75 eiro
Informācija: www.smakovka.lv
- 21. aprīlis**
11:30 – 15:00 Dobeles vēsturiskais tirgus laukums. **Liieldienas Dobelē, ieeja bez maksas**
- 28. aprīlis**
17:00 – 19:00 Ogres kultūras centrs. Dziesmas, kuras neviens nedzied. **Vīru vokālais ansamblis Daile**
- 21. aprīlis**
12:00 Jelgavas pils pagalmā **Liieldienu pastaiga visai ģimenei**
- Vienmēr svaiga maize**
Maiznīca/veikals/kafejnīca Liepkalni. „Liepālās” (Rīga–Daugavpils 117. km)
Katru dienu 8–22