



Novembris 2019

autoceļu dvīze

Kaimiņvalstīs. Polijā pirms 15 gadiem bija mazāk nekā 800 km ātrgaitas autoceļu. Šogad to garums pārsniegs jau četrus tūkstošus kilometru.

[---> 7. lappuse]

LVC: Sarūkot finansējuma apjomam, ceļu projektēšanas darbu pasūtījumu skaits samazinās.

[---> 3. lappuse]



Ziemas sezonai gatavi

Uz valsts autoceļiem ir sākusies ziemas uzturēšanas sezona, un VAS *Latvijas autoceļu uzturētājs* ziemas dienests sāk darbu diennakts režīmā. Tomēr arī autovadītājiem ir jāatceras, ka, iestājoties mainīgiem laika apstākļiem un ziemai, ir jāmaina braukšanas paradumi. Atbilstoši brauktuves stāvoklim jāizvēlas drošs braukšanas ātrums un lielāka distance.



Ilgai gaidīts remonts. Pabeigts Vidzemes šosejas (A2) posms pie Bērzkroga.

[---> 5. lappuse]

Kvalitāte. Pasūtītāja prasības, projektētāju redzējums, būvnieku izpildījums un būvuzrauga roka uz pulsa. Tie ir faktori, kam jāsakrīt, lai taptu kvalitatīvs ceļš.

[---> 6. lappuse]

Autobraucēju ceļvedis novembrim.

[---> 8. lappuse]

Ceļu būvdarbu projektēšanas apjomi krīt

Līdz novembra beigām visos valsts ceļu remontdarbu posmos iestāsies tehnoloģiskais pārtraukums. Šajā sezonā kopumā darbi noritēja 87 objektos, no kuriem 20 objektos turpināsies nākamajā sezonā.

Tā intervijā *Autoceļu Avīzei* norāda VAS Latvijas Valsts ceļi (LVC) Būvniecības pārvaldes direktors Gints Alberiņš. Viņš atzīmē, ka sezona nav bijusi slikta, tomēr to ietekmēja laikapstākļi, īpaši sezonas otrajā pusē, un resursu trūkums.

Darbi valsts ceļu tīklā notika 87 objektos, no kuriem tie tika pabeigti 67 objektos, bet atlikušajos 20 – darbi turpināsies nākamajā būvniecības sezonā.

Kāda bijusi šī būvdarbu sezona uz valsts ceļiem? Vai tā iezīmējās ar ko atšķirīgu no iepriekšējās?

Šajā būvdarbu sezonā tirgū joprojām bija daudz pasūtījumu ceļu būvdarbu jomā. Tie bija ne tikai LVC pasūtījumi, bet arī pašvaldību un VAS Latvijas Valsts meži. Līdz ar to būvniekiem bija jūtams resursu trūkums – gan cilvēku, gan materiālu. Visizteiktāk to varēja just tieši tiltu būvniecības jomā. Proti, izsludinātajos iepirkumos pieteicās maz pretendenti, un cenas bija augstākas nekā sākotnēji plānots, īpaši mazāka apjoma darbiem. Resursu trūkuma dēļ darbus vajadzēja sasteigt, un tas savukārt ietekmēja kvalitāti.

Asfalta virskārtas sablīvējuma kvalitātes noteikšanai tiek izmantots grunts penetrācijas radars.

Cik objektos uz valsts ceļiem kopumā šogad noritēja darbi, un vai esat apmierināti ar rezultātiem?

Darbi valsts ceļu tīklā notika 87 objektos, no kuriem tie tika pabeigti 67 objektos, bet atlikušajos 20 darbi turpināsies nākamajā būvniecības sezonā. Bija arī tādi objekti, kuros šogad darbus nebija iespējams veikt sākotnēji plānotajā apjomā. Iemesls tam bija pretendenti piedāvātās pārāk augstās cenas, tāpēc mēs pārplānojam darbus un sludinām konkursus atkārtoti.

Tas nozīmē, ka šie darbi tiks uzsākti/pabeigti nākamajā būvniecības sezonā?

Jā, tā ir paredzēts. Kā jau minēju, mums nācās pārplānot šim gadam atvēlēto finansējumu un iecerētos darbus.

Kādi ir būvdarbu kvalitātes rādītāji šajā sezonā?

Kā zināms, pasaulē viss atstās, būvdarbu iekārtas kļūst precīzākas un ražīgākas, tas sekmē labāku būvdarbu kvalitāti. Kvalitāte gadu no gada uzlabojas, tomēr, skatoties no kvalitātes riska viedokļa, šī sezona nebija labāka. Iemesls ir jau minētais darbaspēka un materiālu resursu trūkums, un steiga, ko pastiprināja sezonas nogales laikapstākļi. Būvniekiem radās grūtības ar to darbu izpildi, kas bija plānoti septembrī un oktobrī, jo nokrišņu daudzums bija liels, konstrukcijas samitrinājās un zaudēja nestspēju. Līdz ar to būvniekiem bija jāgaida, kad konstrukcijas nožūs. Tomēr ne vienmēr to ir iespējams sagaidīt, tāpēc darba ritms kļūst neparedzams un grūti plānojams. Darbi tiek veikti apstākļos, kas ir uz specifiskāciju prasību robežas. Dažkārt jau nākamajā dienā bija redzams, ka paveiktais darbs būs jāpārstrādā, bet istā aina atklāsies tikai pavasarī, kad darbus objektos varēs atsākt. Jānorāda arī, ka LVC šogad ir nedaudz pamainījuši kvalitātes vērtēšanas sistēmu. Asfalta virskārtas sablīvējuma kvalitātes noteikšanai tiek izmantots grunts penetrācijas radars, tāpēc šī gada kvalitātes rādītājus nevar tieši salīdzināt ar iepriekšējām sezonām, kad izlases veidā tika veikti urbumi uz ceļa, ņemti paraugi un vērtēta izbūvētās virskārtas sablīvējuma kvalitāte. Radaram ir divas antenas, un ceļa skenēšana un mērījumi tiek veikti ik pēc 10 cm. Tas dod daudz labāku priekšstatu par to, kā ikvienā vietā asfalts ir izbūvēts. Līdz ar šīs metodes pielietošanu problēmu gadījumā LVC mazāku uzsvāru liek uz papildu garantiju noteikšanu, bet, balstoties uz radara un kontrolurbumu informāciju, pieprasa tūlītēju neatbilstošu vietu pārbūvi. Kopumā esam apmierināti ar rezultātiem, jo dati rāda, ka uzlabojums attiecībā uz virskārtas sablīvējuma kvalitāti šogad ir ievērojams.

Vai ar radaru tiek pārbaudīts katrs jaunizbūvētais posms?

Pārbaudīts tiek katrs posms. Vienīgi tie posmi, kas nodoti pašas sezonas beigās, netiek pārbaudīti ar radaru, jo, lai to izdarītu, asfaltam ir jābūt sausam. Ja tas ir mitrs, dati ir grūtāk interpretējami. Lielāko daļu posmu šogad esam nomērījuši, palikuši tikai pāris objekti. Tajos objektos, kur nepaspēja nomērīt ar radaru, visticamāk, tiks veikti urbumi, lai pārbaudītu kvalitāti, jo specifiskācija paredz abu variantu izmantošanu. Iespējams, ka šajos posmos pavasarī vēl papildus tiks veikti kvalitātes mērījumi ar radaru.

Būvniekiem radās grūtības ar to darbu izpildi, kas bija plānoti septembrī un oktobrī, jo nokrišņu daudzums bija liels, konstrukcijas samitrinājās un zaudēja nestspēju. Līdz ar to būvniekiem bija jāgaida, kad konstrukcijas nožūs. Tomēr ne vienmēr to ir iespējams sagaidīt, tāpēc darba ritms kļūst neparedzams un grūti plānojams.

Vai šogad ir bijuši posmi, kuros jāveic pārbūve, jo tie neatbilst kvalitātei?

Šobrīd vēl nav visu vērtējumu, līdz ar to kopsavilkumu par šo sezonu vēl nevaram sniegt. Dati vēl tiek apstrādāti un pilnu ainu varēsīm redzēt pavasarī. Kopumā lielākajā daļā objektu tiek uzrādīta laba virskārtas kvalitāte. Faktiski ir tikai daži objekti, kuri šobrīd vēl tiek vērtēti, bet kuros bijušas atkāpes. Piemēram, sarežģīts objekts bija šogad pabeigtais autoceļa Ērgļi–Jaunpiebalga–Saliņkrogs (P33) posms Jaunpiebalgā no Mācītājmuižas līdz Rudgalvjiem. Tāpat uz autoceļa Augšligatne–Skrīveri (P32) posmā no krustojuma ar autoceļu Tīnūži–Koknese (P80) līdz Skrīveriem atklājās defekti



– prasībām neatbilstošs asfalta virskārtas sablīvējums un porainība autoceļa kreisajā joslā vairākās vietās. Būvniekam par saviem līdzekļiem defekti jāizlabo.

Faktiski ir tikai daži objekti, kuri šobrīd vēl tiek vērtēti, bet kuros bijušas atkāpes. Piemēram, sarežģīts objekts bija šogad pabeigtais autoceļa Ērgļi–Jaunpiebalga–Saliņkrogs (P33) posms Jaunpiebalgā no Mācītājmuižas līdz Rudgalvjiem.

Kāda ir būvnieku attieksme pret radara izmantošanu?

Katrai jaunai situācijai vai tehnoloģijai nākas pielāgoties. Arī LVC speciālistiem ir jāpiedomā, kurās situācijās pieprasīt ceļa pārbūvi un kurās ne. Radars aprēķina datus ik pa desmit metriem. Līdz ar to, ja ceļš ir līdzens un nav citu problēmu, pārbūvējot 20 metrus, labāku ceļu neiegūsim. Radīsies tikai papildu šuves, kas jau ir tehnoloģiski riskanti, jo ar laiku tajās var iekļūt ūdens. Ne vienmēr pārbūve ir lietderīga, tāpēc katrā situācijā ir jāizvērtē individuāli. Par laimi neatbilstību kopumā nav daudz. Es domāju, ka šogad aptuveni četrus vai piecos objektos varētu būt jāpārbūvē kāds posms.

Daudz sūdzību ir dzirdēts par autoceļu Krāsava–Preiļi–Madona (P62) posmā no Bašķiem līdz Preiļiem, kuru kopš rekonstrukcijas vajā nelaiimes.

Šis tiešām ir būvobjekts, kas mums visiem sagādājis galvassāpes. Šajā gadījumā runa pat nav par to, ka projekts bija grūts vai, piemēram, traucēja laikapstākļi. Ceļam tika veikta pilna pārbūve, nekādi riskanti taupīgi projekta risinājumi netika paredzēti, tomēr rezultāts nebūt nav tāds, kā gribētos. Es domāju, ka viens no iemesliem ne pārāk labajam rezultātam ir tas, ka pārbūvē piedalījās kopumā

trīs kompānijas, un apakšuzņēmēji netika pietiekami labi vadīti. Neesam arī apmierināti ar objekta uzraudzību. Proti, ka uzraugs nevar būvnieka vietā izdarīt darbus, taču redzam, ka parādās defekti, kuru cēloņus uzraudzībai vajadzēja pamanīt jau savlaicīgi. Šobrīd lielā daļā objekta būvdarbu veicējs uz sava rēķina ir ieklājis papildu virskārtu, veicis garenšuves remontu un atsevišķu plaisu remontu. Kopumā objekts balansē uz kvalitātes prasību robežas. Ko mēs no tā varam mācīties? Tas liek saprast, ka uzraudzības līgumā ir jāparedz papildu atbildība, ja, piemēram, būvei parādās defekti, bet uzraudzības ieraksti nekādi neliecina, ka darba procesā ir bijušas kādas problēmas. Uzraugi mēdz teikt: neko neatbilstošu nekonstatējam. Mēs labāk vēlētos, lai slēdzienā būtu rakstīts: mēs veicām konkrētas pārbaudes, kas liecināja, ka darbs tiek veikts atbilstoši, vai ir konkrētas atkāpes un riski. Ja uzraugs nevarēs parādīt sava darba pierakstus par konkrēto būvdarbu posmu, kur pasūtītājs vēlāk konstatējis defektu, tad vērsīsimies pret uzraugu ar sankcijām.

Līdz ar to, ja ceļš ir līdzens un nav citu problēmu, pārbūvējot 20 metrus, labāku ceļu neiegūsim. Radīsies tikai papildu šuves, kas jau ir tehnoloģiski riskanti, jo ar laiku tajās var iekļūt ūdens. Ne vienmēr pārbūve ir lietderīga, tāpēc katrā situācijā ir jāizvērtē individuāli.

Savukārt par autoceļu Ventspils–Kuldīga–Saldus (P108) autobraucēji sūdzējās jau būvniecības laikā.

Sūdzības bija saistītas ar ceļa uzturēšanu būvdarbu laikā. Bija pārkāpumi no būvnieka puses un tika arī piemērotas soda sankcijas. Ja uzraugi redz, ka objektā ir nekārtība, bet būvnieks nereaģē

uz aizrādījumiem, tad tiek noformēti soda akti. Runājot par konkrēto posmu, pilnīgu apmierinātību autobraucējiem nevarēja nodrošināt, jo satiksmes intensitāte šajā posmā ir augsta. Ja ceļa segums ir noņemts un satiksmes intensitāte ir liela, ilgstoša lietus laikā konstrukciju, pa kuru pārvietošanas transports, ir grūti uzturēt atbilstošā stāvoklī. Greideršana šādos apstākļos nelīdz, ir jāved klāt jauns materiāls. Laikapstākļu radītās problēmas diemžēl pilnībā kompensēt nevar.

Šogad ir vairāki objekti, kurus pēc novērtēšanas gribas pieteikt gada balvai.

Par kuriem objektiem šogad ir prieks un lepnums?

Viens no piemēriem ir pārbūvētais autoceļa Jelgava–Dalbe (P100) Eglaines un Skolas ielas krustojums (4,9. km) Ozolniekos. Tas ir izdevies ļoti labi. Kopumā šogad ir pabeigti objekti, kuros ir laba kvalitāte, uzteicams būvnieku un uzraugu darbs. Tādos gadījumos ir prieks gala novērtēšanas sanāksmē konstatēt, ka viss ir kārtībā. Šogad ir vairāki objekti, kurus pēc novērtēšanas gribas pieteikt gada balvai.

Kāda ir tendence, vai kopējais projektēšanas darbu apjoms ceļu būvē samazinās?

Tas ir plānošanas jautājums. Mēs visi ceram, ka nauda atradīsies un varēsīm realizēt jaunus projektus. Šobrīd ir vērojams projektēšanas darbu apjoma samazinājums, salīdzinot ar iepriekšējo gadu. Esam pilnveidojuši projektēšanas uzdevumu, tajā LVC prasa projektēšanā pielietot jaunākas metodes, izmantojot informācijas tehnoloģiju sniegtās iespējas. Es domāju, ka šobrīd ir istais brīdis, kad spert soli šajā virzienā. Tā kā projektēšanas darbu daudzums samazinās, projektēšanas birojiem būs grūtāk atrast darbu saviem inženieriem, tāpēc ir laiks iegādāties tehnoloģijas, apmācīt darbiniekus, lai būvprojekti būtu atbilstoši mūsdienu būvniecības iespējām. Iespējams, projektu izmaksas varētu palielināties, bet tas būs tā vērts, jo ļaus samazināt kļūdas būvdarbu laikā. 

Ziema nepārsteigs

Noslēdzot vasaras darbu sezonu uz valsts autoceļiem, VAS Latvijas autoceļu uzturētājs sāk gatavoties ziemas sezonai. Laicīgi tiek kalibrēta ziemas uzturēšanas tehnika, noliktavās sagādāti pretslīdes materiālu krājumi un veikti citi nepieciešamie darbi.

Globālie meteoroloģijas dienesti jau izteikuši savas ilgtermiņa prognozes par to, kāda varētu būt gaidāmā ziema. Kopumā Latvijā tiek prognozēta salīdzinoši silta ziema ar gaisa temperatūru, kas būs par vienu vai diviem grādiem augstāka nekā klimatiskā norma. Tomēr būs arī aukstuma viļņi un neizpaliks sniegš, vienlaikus biežāk tiek prognozēti arī atkušņi

kļūst bīstamāka un neprognozējamāka. Kā arī bieži atkušņi negatīvi ietekmē ceļu seguma stāvokli, un šādos laikapstākļos pastiprināti veidojas bedres.

Ar novembri

Ziemas sezonas sākums autoceļu uzturēšanā ir 1. novembris, kad ziemas uzturēšanas tehnikai ir jābūt gata-

nepieciešamie pretslīdes kaisījamie materiāli: sāls un sāls-smilts maisījums. Noliklavās sāls ir pieejams 26 tūkst. tonnu apjomā, bet smilts-sāls maisījums sagatavots vairāk nekā 10 tūkst. kubikmetru apjomā. "Ziemas sezonai LAU ir gatavs. Noliklavas ir papildītas ar nepieciešamajiem slīdamības samazināšanas materiāliem – sāli un smilts-sāls maisījumu. Tehnika ir pārbaudīta. Ja ziemai raksturīgie laikapstākļi iestājas ātrāk, mēs esam gatavi reaģēt un darbus uzsākt pēc nepieciešamības. Piemēram, jau oktobrī bija trīs dienas, kad ziemas dienestam jau bija jāveic savi pienākumi," norāda LAU valdes priekšsēdētājs Raitis Nešpors. No novembra darbu dienakts režīmā uzsāk arī LAU ziemas dienesta dežuranti, kuru galvenajos pienākumos ietilpst kaisīšanas un tīrīšanas darbu

organizēšana. LAU ziemas dienestā šajā sezonā kopumā plāno izmantot vairāk nekā 600 dažādu tehnikas vienību. R. Nešpors stāsta, ka saskaņā ar uzņēmuma vidējā termiņa stratēģiju katru gadu ir paredzētas investīcijas tehniskā parka atjaunošanai. Arī šis gads nav bijis izņēmums, un iegādātas gan jaunas kravas automašīnas ar kaisītājiem, gan greideri, gan arī traktori.

Kapacitātes pietiek

LAU uztur ne tikai valsts autoceļus, bet sniedz šos pakalpojumus pašvaldībām. Šajā ziemas sezonā tas rūpēsies arī par atsevišķām Rīgas ielām. Uz jautājumu, vai uzņēmumam pietiek kapacitātes, lai noteiktajā kārtībā uzturētu gan valsts ceļus, gan arī veiktu citus pasūtījumus, R. Nešpors skaidro, ka bažām par to, ka valsts autoceļi varētu palikt novārtā, nav pamata. "80% no LAU apgrozījuma veido ieņēmumi tieši no deleģēšanas līguma, kas noslēgts par valsts autoceļu uzturēšanu, līdz ar to tā ir LAU prioritāte. Attiecībā uz Rīgu LAU ziemas periodā neuzturēs visas pilsētas ielas, bet tikai daļu no maģistrālajām ielām, kas iekļaujas LAU jau esošajos maršrutos," norāda R. Nešpors. Viņš skaidro, ka LAU ne pirmo gadu veic komercpakalpojumus. Pagājušajā gadā ieņēmumi no

Padomi autovadītājiem ziemas periodā



Notīri stiklus, pareizi noregulē un izvēlies gaismas. Lielāko daļu informācijas autovadītājs uzņem ar redzi. Laba redzamība uzlabos ne tikai autovadītāja komfortu, bet arī spēju reaģēt kritiskās situācijās.

Izvēlies pareizo braukšanas ātrumu un pievērs uzmanību ceļa segumam.

Ja varētu paskatīties uz riepu no apakšas, tad redzētu, ka saķeres laukums riepai ar ceļa virsmu ir apmēram plaukstas lielumā. Tāpēc sevišķi svarīgi ir izvēlēties labas kvalitātes ziemas riepas.

Pārzini automašīnas drošības sistēmas! Nepareizi lietojot automašīnas drošības sistēmas, braukšanas risks palielinās.

AVOTS: DBS

500

tik km ceļu oktobra beigās tika apstrādāti ar pretslīdes materiāliem
AVOTS: Latvijas Autoceļu uzturētājs (LAU)

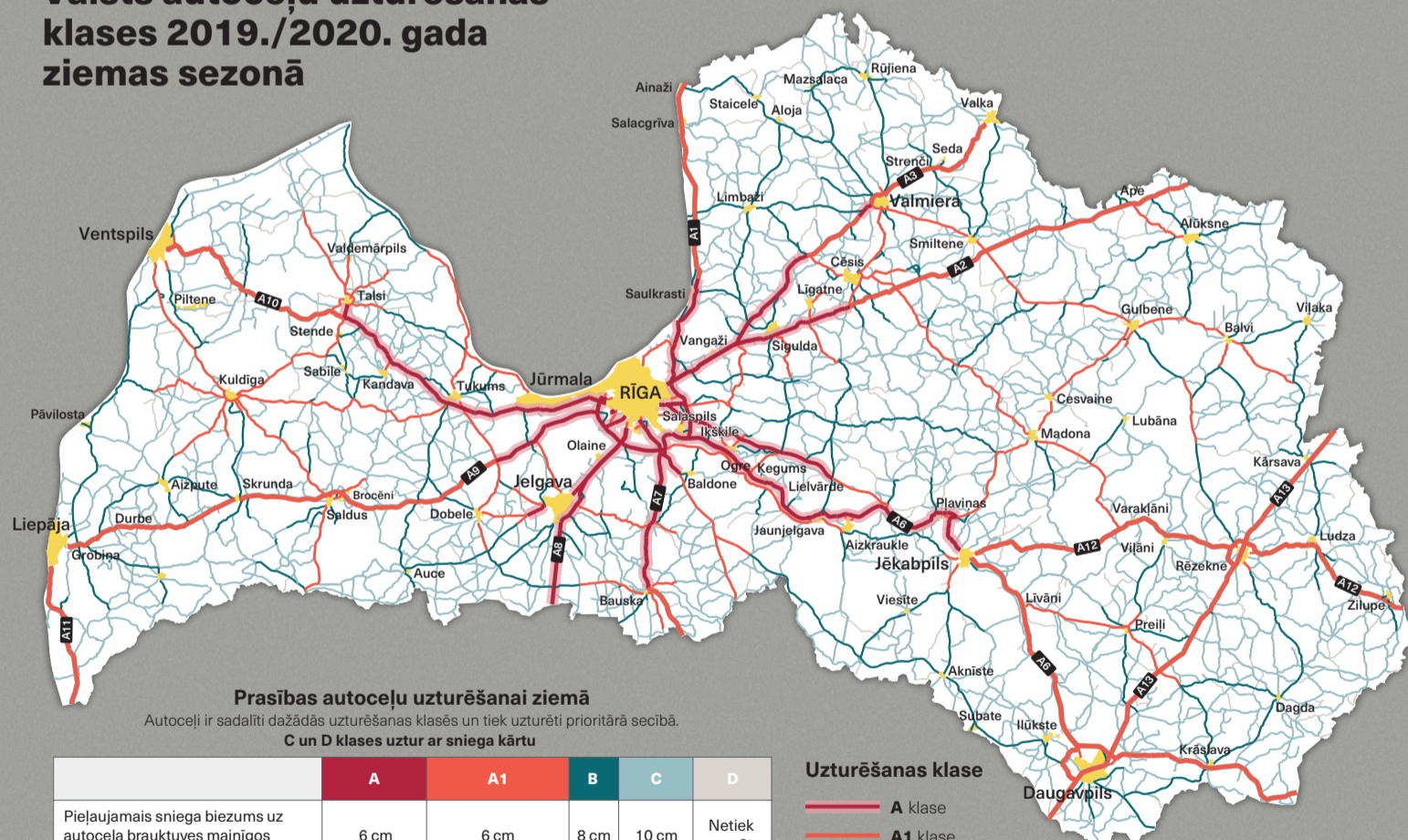
un siltuma periodi. Sinoptiķis Toms Bricis norāda, ka šīs prognozes ir jāliek aiz auss, bet tās norādot vien uz tendencēm, nevis precīzi prognozē, kāda būs šī ziema. Pēdējo gadu ziemas parāda, ka sala periodi mijas ar biežiem atkušņiem, tāpēc pārvietošanās pa autoceļiem

vībā jebkurā mirklī izbraukt uz ceļa. VAS Latvijas autoceļu uzturētājs (LAU), kas uztur valsts pārziņā esošos autoceļus, jau laicīgi uzsāka sagatavošanās darbus pārejai uz ziemas sezonu, testējot un kalibrējot ziemas uzturēšanas tehniku. Noliklavās uzkrāti

komercpakalpojumiem veidoja 14,6 milj. eiro, kas ir par 5,4 milj. eiro jeb 60% vairāk nekā 2017. gadā. "Tas nekādā veidā nav ietekmējis autoceļu uzturēšanas kvalitāti, ko apstiprina arī SKDS veiktā pētījuma dati, ka autoceļu

uzturēšanas kvalitāti vasarā kā apmierinošu vērtē 83% respondentu un ziemā – 72%. Mēs esam spējīgi gan uzturēt valsts autoceļus pienācīgā kvalitātē, gan arī varam atrast risinājumus, kā nopelnīt papildu līdzekļus. Rīga ir tikai viens no gadījumiem. Kopumā pilsētu uzturēšana ir viens no mūsu stratēģiskajiem mērķiem, ko mēs gribam attīstīt. Vēlamies būt aktīvāki šajā segmentā. Tāpēc skatāmies arī uz citām lielākajām Latvijas pilsētām. Jāņem vērā arī 2021. gads, kad beigsies deleģēšanas līgums un tirgus tiks atvērts arī citiem spēlētājiem. Šādi mēs stiprinām savu konkurētspēju un kompetenci," uzsver LAU vadītājs.

Valsts autoceļu uzturēšanas klases 2019./2020. gada ziemas sezonā



Prasības autoceļu uzturēšanai ziemā

Autoceļi ir sadalīti dažādās uzturēšanas klasēs un tiek uzturēti prioritārā secībā.

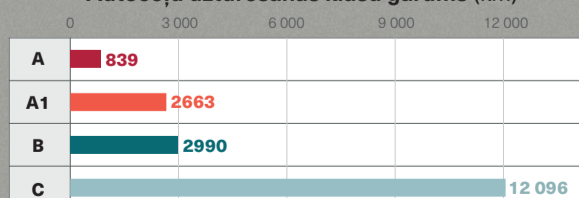
C un D klases uztur ar sniega kārtu

	A	A1	B	C	D
Pieļaujama sniega biezums uz autoceļa brauktuves mainīgos laikapstākļos	6 cm	6 cm	8 cm	10 cm	Netiek normēts
Slapja sniega biezums vai ar sāli un smiltīm sajaukta sniega biezums uz autoceļa brauktuves mainīgos laikapstākļos	3 cm	3 cm	5 cm	10 cm	Netiek normēts
Preventīvā kaisīšana	Noteikts autoceļu posmu saraksts. Darbu veic līdz plkst.06.00				
Laiks autoceļa brauktuves attīrīšanai no sniega*	3 h	4 h	6 h	18 h	Netiek normēts
Laiks autoceļa brauktuves kaisīšanai ar pretslīdes materiālu**	3 h	4 h	6 h	Netiek normēts	Netiek normēts
Laiks rievu izveidošanai sasalušā vai piebrauktā sniegā uz autoceļu brauktuves**	-	-	6 h	Netiek normēts	Netiek normēts

Uzturēšanas klase

- A klase
- A1 klase
- B klase
- C klase

Autoceļu uzturēšanas klašu garums (km)



Ziemas dienestā izmantojamā tehnika

204



Kravas automašīnas (apriekas ar kaisīšanas iekārtām un sniega lāpstām)

171



Greideri

122



Ekskavatori

105



Traktori

14



Buldozeri

Slīdamības samazināšanas materiālu krājumi

26 000 t

Sāls

vairāk nekā

10 000 m³

Smilts-sāls maisījums

* Laiku autoceļu brauktuves attīrīšanai no sniega skaita no brīža, kad sniegš beidzīs snigt, līdz brīdim, kad autoceļu brauktuve attīrīta no sniega.

** Laiku autoceļa brauktuves kaisīšanai ar pretslīdes materiālu un rievu izveidošanai sasalušā vai piebrauktā sniegā uz autoceļa brauktuves skaita no brīža, kad konstatēta apledojuma izveidošanās, līdz brīdim, kad attiecīgie darbi izpildīti.

Inovācijas palīdz

Pagājušajā gadā LAU uzsāka mobilo sensoru pilotprojekta izmēģinājumu, lai paātrinātu informācijas saņemšanu par autoceļu stāvokli un nodrošinātu operatīvu darbu izpildi. Izvērtējot rezultātus, secināts, ka iegūtie dati ir ar augstu ticamību, līdz ar to projektu nolemts turpināt arī šogad. Datu iegūšanai mobilie

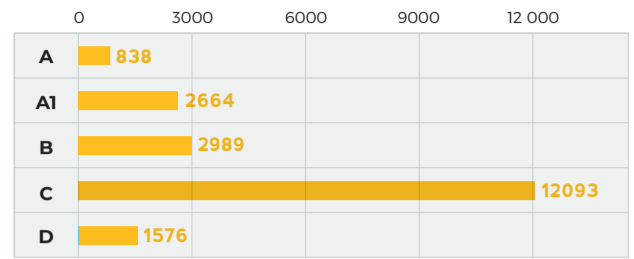
virsmas sensori tiek piestiprināti sadarbības partneru transportlīdzekļiem un veic optiskus mērījumus, nosakot šādus parametrus: brauktuves stāvokli (saus, slapjš, mitrs, apledojs, sniegs), ūdens/ledus kārtas biezumu, saķeres līmeni ar autoceļa virsmu, brauktuves virsmas temperatūru un rāsas punktu. Sensors ir savienots ar mobilo tālruni vai modemu,

616 tik ziemas tehnikas vienības ir LAU rīcībā
AVOTS: Latvijas Autoceļu uzturētājs (LAU)

un iegūtajiem datiem līdzīgi seko LAU dežuranti. "Iepriekšējā sezonā šie dati palīdzēja dežurantiem ziemas sezonā sekot līdzi situācijai uz autoceļiem un pieņemt pārdomātākus un operatīvākus lēmumus. Šajā sezonā prioritāte ir valsts galvenie autoceļi ar A un A1 uzturēšanas klasi. Finiša taisnē ir mobilo sensoru iepirkums un cerams, ka iegūsim labākus un ekonomiski pamatotākus risinājumus, kurus varēsim

integrēt ziemas dežūrdienesta darbā," uzsvēr R. Nešpors. Lai labāk apzinātu valsts autoceļu tehnisko stāvokli un uzlabotu informācijas apmaiņu ar iedzīvotājiem, līdzās sociālajiem tīkliem un informatīvajam tālrunim LAU pievienojis vēl vienu komunikācijas kanālu – aplikāciju *Waze*, ar kuras palīdzību turpmāk ikviens varēs ātri un ērti ziņot, kā arī atrast aktuālāko informāciju par notiekošo uz valsts

Valsts autoceļu uzturēšanas klašu garums 2019./2020. gada ziemas sezonā (km)



AVOTS: LVC

autoceļiem. Projekts uzsākts, sadarbībā ar Waze un Rīgas Tehnisko universitāti (RTU) izstrādājot risinājumu, kas ļaus identificēt konkrētu kilometru

un vietu uz ceļa, kur radušās problēmas. Mēs šos ziņojumus apstrādāsim un operatīvi apskosim, lai pieņemtu lēmumu par darbu veikšanu.

21 881

tik m² lielā platībā šogad veikti avārijas bedru remontu.
AVOTS: Latvijas Autoceļu uzturētājs (LAU)

PRASĪBAS AUTOCEĻU UZTURĒŠANAI ZIEMĀ

PRASĪBAS	Ledus vai sniega vidējais biezums uz autoceļa brauktuves pastāvīgos laikapstākļos	Autoceļa brauktuves līdzenums pastāvīgos laikapstākļos	Laiks autoceļa brauktuves attīrīšanai no sniega	Laiks autoceļa brauktuves kaisīšanai ar pretslīdes materiālu	Sniega biezums uz autoceļa brauktuves mainīgos laikapstākļos	Autoceļa brauktuves līdzenums mainīgos laikapstākļos	Autobusu pieturvietas platforma jātīra, ja sniega sega sasniedz biezumu, kas lielāks par 10 cm	Tilti, ceļu pārvadi un gājēju tuneļi jātīra no sniega	Ja ziemā pēc sniegpušuņa ceļa zīmju simboli nav skaidri saskatāmi, ceļa zīmes jāatīra no pielīpušā sniega	Uzturēšanas klases ir spēkā šādās diennakts stundās
A	atsevišķas sniegotas vietas līdz 1 cm	ledus rīsas līdz 1 cm	3 stundas	3 stundas	6 cm	ledus rīsas līdz 2 cm	24 stundās	jā	1 diennakts laikā	6.00–22.00
A1	atsevišķa sniegotas vietas līdz 1 cm	ledus rīsas līdz 2 cm	4 stundas	4 stundas	6 cm	ledus rīsas līdz 3 cm	24 stundās	jā	1 diennakts laikā	6.00–20.00
B	4 cm	ledus rīsas līdz 4 cm	6 stundas	6 stundas	8 cm	ledus rīsas līdz 4 cm	24 stundās	jā	netiek normēts	6.00–18.00
C	10 cm	ledus rīsas līdz 5 cm	18 stundas	netiek normēts	10 cm	ledus rīsas līdz 6 cm	netiek normēts	jā	netiek normēts	6.00–18.00
D	netiek normēts	netiek normēts	netiek normēts	netiek normēts	netiek normēts	netiek normēts	netiek normēts	jā	prasību nav	netiek normēts

AVOTS: MK noteikumi Nr. 224

LATVIJAS VALSTS CEĻI

Pabeigts Vidzemes šosejas posms pie Bērzkroga

Pabeigti ilgi gaidītie rekonstrukcijas darbi Vidzemes šosejas posmā pie Bērzkroga.

Būvdarbi autoceļa Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene) (A2) posmā pie Bērzkroga (88,1.–95,2 km) ilga gandrīz gadu. Tie uzsākās 2018. gada augustā, un tos veica Igaunijas uzņēmums AS *Trev-2 Grupp* par līgumcenu 10,5 milj. eiro (ar PVN), ko līdzfinansēja Kohēzijas fonds (KF). Būvdarbu ietvaros tika reciklēts vecais segums 15 centimetru biezumā, atkūdroti 17 tūkst. kubikmetru grunts, aizbērts purvs ar salizturīgo smilti 19 tūkst. kubikmetru apjomā, izbūvēts pusmetru biezs drenējošais slānis, jauna šķembu kārtā un ieklātas trīs asfalta kārtas. Tāpat nomainītas vecās un izbūvētas jaunas caurtekas, no tām

četras lielizmēra. Bērzkroga teritorijā izbūvēts arī jauns apgaismojums.

"Šis Vidzemes šosejas posms ir atjaunots ar Eiropas Savienības fondu finansējuma atbalstu. Tas ir bijis apjomīgs un sarežģīts, un ir prieks, ka viss ir izdevies. Būvniekam atvēlētais laiks projekta realizācijai bija salīdzinoši īss, un pēdējās dienas nācās strādāt ļoti sprints," posma atklāšanā teica LVC Būvniecības pārvaldes direktors Gints Alberiņš. Viņš skaidroja, ka pēc rekonstrukcijas ceļš ir kļuvis gludāks, lēzenāks un arī pārskatāmāks. Būvējot bija nepieciešams mainīt ceļam augstumu un līdz ar to arī ceļu



konstrukcijas. Lai gan būvniecībā izmantots vecais asfalts, daudz derīgu materiālu no ceļa iegūt nav bijis iespējams, līdz ar to ceļš faktiski ir izbūvēts no jauna. Pēc rekonstrukcijas ir paaugstinājies ceļu satiksmes drošība un samazinājušās uzturēšanas izmaksas. "Ceļš noteikti kalpos noteiktos 20 gadus un vēl 20, ja vien neradīsies vajadzība šo šoseju

pārbūvēt par četru joslu ceļu," piebilda G. Alberiņš. Arī būvniecības uzņēmuma AS *Trev-2 Grupp* vadītājs Svens Pertens atzīst, ka viegli nebija. Bija jārēķinās ar to, ka darbu laikā cauri būvobjektam bija jānodrošina arī satiksme, tāpat darbiem dažkārt traucēja laika apstākļi. Piemēram, ziema negatīvi ietekmēja vēl nepabeigto ceļa segumu. Šis Igaunijas

uzņēmumam ir pirmais lielais projekts Latvijā. "Paldies par uzticību, jo šis nebija viegls projekts, ar savām īpatnībām. Tomēr ar kopīgiem spēkiem mums izdevās. Paldies visiem iesaistītajiem un ceram, ka sadarbība ar Latviju turpināsies un veicinās valsts ekonomisko attīstību," teica S. Pertens. Rekonstruēto ceļa posmu novērtē arī vietējie iedzīvotāji

un pašvaldības. Priekšu novada domes priekšsēdētāja Elīna Stapulone pateicās, ka tika saklausītas ceļa lietotāju un apkārtējo pagastu vajadzības. "Ceļi, kā zināms, ir valsts asinsrite, un laukos bez labiem ceļiem nekādi nevar. Labi ceļi palīdz attīstīt novadu un ir liels ieguldījums ekonomiskajā izaugsmē," uzsvēra E. Stapulone.

Polijā ceļu tīkls turpina augt

Pirms piecpadsmit gadiem Polijā bija mazāk nekā 800 km ātrgaitas autoceļu. Šogad šis apjoms pārsniegs jau četrus tūkstošus kilometru sliekšni. Ar Eiropas Savienības (ES) fondu atbalstu laika periodā no 2014. līdz 2020. gadam tiks īstenoti 91 projekts.

Polija

Galvaspilsēta: Varšava
Valoda: poļu
Platība: 312.68 tūkst. km²
Iedzīvotāju skaits: 37.97 milj.
Valūta: zlots
Iestājās ES: 2004. gadā

Polijas ceļu nozare šogad svin 200. pastāvēšanas gadadienu. Galvenā ceļu un tiltu pārvalde tika nodibināta 1819. gadā Polijas karalistes teritorijā. Tā bija pirmā pārvaldes institūcija Polijā, kas bija atbildīga par ceļu būvniecību, uzturēšanu un administrēšanu. Pirmais Galvenās ceļu un tiltu pārvaldes ģenerāldirektors bija Franciškss Ksaverijs Kristiani, kurš vecinājis izpratni par to, kā būtu jāapmāca būvniecības nozarē nodarbinātie un kādi būtu ceļu nozares attīstības virzieni. Jāmin, ka līdz mūsdienām ir saglabājušies F. Ksaverija Kristiani laikā izveidotie ceļi, un daļa no tiem šobrīd ir pārtapuši par Polijas galvenajām autoaģistrālēm. Daudzu gadu laikā ceļi, kas atrodas Polijas valsts autoceļu tīklā, ir modernizēti, pārbūvēti, pielāgoti, un pēdējos gados tiek aktīvi pārbūvēti par mūsdienīgiem autoceļiem: autoaģistrālēm un ātrgaitas šosejām. Piemēram, Karaliskais ceļš (tagad nacionālie ceļi DK7 un S7), Bžesko virziens (DK2 un A2), Ļubļanas virziens (DK 17 un S17) un Bjalostokas virziens (S8). Kā norāda Polijas Galvenās autoceļu un autoaģistrāļu pārvaldes eksperte Monika Žgutka, ceļu būvniecība un ceļu infrastruktūras attīstība sniedz kopēju sociālu labumu, un tas nebūtu iespējams bez dažādu nozaru sadarbības un iesaistīšanās.

ES fondu investīcijas

Dokuments, kas nosaka svarīgākos transporta attīstības virzienus Polijā vidējā termiņā, ir *Transporta*

attīstības stratēģija līdz 2020. gadam (ar perspektīvu līdz 2030. gadam). Stratēģija attiecas uz visām transporta nozarēm, ietverot autoceļus, dzelzceļu, gaisa, jūras un iekšējo ūdensceļu transportu. Valsts transporta politikas galvenais mērķis ir palielināt teritoriālo pieejamību, uzlabot satiksmes dalībnieku drošību un transporta nozares efektivitāti. Savukārt investīcijas valsts ceļu tīklā tiek veiktas saskaņā ar *Valsts ceļu būves programmu 2014.–2023. gadam (ar perspektīvu līdz 2025. gadam)*, kas tika apstiprināta 2015. gadā valdības lēmē. Šajā programmā ir noteikti darbību virzieni un investīciju prioritātes valsts ceļu tīkla attīstībai Polijā. Pagājušajā gadā finansējums valsts ceļiem bija gandrīz pieci miljardi eiro, un to veido piešķirtie līdzekļi no valsts budžeta un no *Valsts autoceļu fonda*, kura ienākumus attiecīgi veido maksas par degvielu, ES fondi, Eiropas Investīciju bankas aizdevumi, obligācijas un ieņēmumi no ceļu nodevām, kas tiek iekasētas elektroniski.

Galvenās autoceļu un autoaģistrāļu pārvaldes pārziņā esošo kopējo valsts ceļu garums ir 17.67 tūkst. km, ieskaitot 3874 km ātrgaitas autoceļus, no kuriem 1675 km

arī šī gada beigās satiksmei tiks atvērti vēl 273,1 km ceļu, ieskaitot autoaģistrāles posmus 21,2 km garumā, jaunus ātrgaitas ceļus 234,9 km garumā un trīs apvedceļus 17 km garumā. Realizācijas stadijā kopumā šobrīd ir 97 ceļu būves objekti, kuru kopējais garums ir vairāk nekā 1193 km. Kopumā visā Polijas teritorijā šajā gadā tiks pabeigti darbi uz 461,8 km jaunu valsts ceļu.

Galvenā autoceļu un autoaģistrāļu pārvalde ir lielākais ES fondu līdzekļu saņēmējs Polijā, un subsīdijas tiek izmantotas efektīvi. Finanšu plāns 2014.–2020. gadam paredz, ka 91 ceļu būves projekts tiks īstenoti, pateicoties ES līdzfinansējumam. Kopējā šo projektu summa ir vairāk nekā 42 miljardi Polijas zlotu. Tomēr M. Žgutka norāda, ka Galvenā autoceļu un autoaģistrāļu pārvalde ir spējīga apgūt vairāk Eiropas līdzekļu, nekā tai piešķirti, un ir gatava ieviest ES līdzfinansētus projektus, kuru kopējā vērtība ir aptuveni 47 miljardi zlotu jeb 9,88 miljardi eiro.

Šī gada beigās ir jābūt parakstītiem vēl septiņiem līdzfinansējuma līgumiem. Līdz ar to ES fondu apguves apjoms no Galvenās autoceļu un autoaģistrāļu pārvaldes puses sasniegs aptuveni 82%. Kopu-

4,74 tik mljrd. eiro bija valsts ceļu budžets Polijā 2018. gadā

AVOTS: Galvenā autoceļu un autoaģistrāļu pārvalde

ir autoaģistrāles un vairāk nekā 2199 km ātrgaitas ceļi. M. Žgutka norāda, ka dienā, kad Polija iestājās Eiropas Savienībā (ES), te bija mazāk nekā 800 km ātrgaitas ceļu, bet šogad tiks pārsniegti 4000 km sliekšnis. Ceļu tīkls turpina strauji augt.

Runājot par šo gadu, Galvenā autoceļu un autoaģistrāļu pārvalde uzsvē, ka būvdarbi jau ir pabeigti uz ceļiem 188,7 km garumā, kā

mā ar ES fondu līdzfinansējumu Polijā tiks sakārtoti vairāk nekā 1573 km ceļu, ietverot 72,5 km autoaģistrāles un 1343 km ātrgaitas ceļu.

Lepojas ar sasniegumiem

“Mēs esam lepi parādīt mūsu saknes, tradīcijas un gadsimtos īstenoto izaugsmi. Esam lepi atcerēties mūsu izcilos priekšgājējus un to



Projekti:

Via Baltica

Ir daļa no TEN-T koridora Ziemeļjūra–Baltijas jūra. Tas ir viens no deviņiem pamattīkla koridoriem un vienīgais koridors Eiropas ziemeļu daļā. Koridors savieno Baltijas jūras reģionu ar Ziemeļjūras valstīm, un ved cauri Helsinkiem, Igauniju, Latviju, Lietuvu, Poliju un Vāciju. Polijas teritorijā *Via Baltica* maršruts ved pa S8 ātrgaitas ceļu posmā no Varšavas līdz Ostrovija Mazovjeckai un turpinās pa ātrgaitas ceļu S61 posmā no Ostrovija Mazovjeckas līdz robežai Budžiško. Tas šķērso trīs vojevodistes – Masovijas, Podlaskjes un Varmijas-Mazūrijas.

Via Baltica veido gan jau esošais 104,2 km garais S8 ātrgaitas ceļš no Polijas galvaspilsētas līdz Ostrovija Mazovjeckai, gan 213,6 km S61 ātrgaitas ceļa, kas atrodas vēl būvniecības stadijā. Šogad ir pieņemts Suvalku apvedceļš un daļa Augustovas apvedceļa 25,6 km garumā. Ir vēl deviņi citi posmi, kuru kopējais garums ir 145 km un uz kuriem turpinās būvniecības darbi. Diviem posmiem norit iepirkuma procedūra par būvniecības darbu turpināšanu 43,6 km garumā. Pēdējais šī maršruta posms ekspluatācijā tiks nodots 2023. gada pirmajā pusē.

Via Carpatia

Polija kopā ar citām Centrālās un Austrumeiropas valstīm ir iesaistīta starptautiskā *Via Carpatia* ceļa maršruta attīstībā, kā arī sarunās ar Eiropas Komisiju (EK) par tā iekļaušanu kopējā tīklā. Posms Ļubļina–Ržešova ir norādīts kā galvenais tīkls, bet pārējā S19 ātrgaitas ceļa daļa ir novērtēta kā papildu tīkls, tomēr Polija lūgusi EK iekļaut ātrgaitas ceļu S19 pamattīklā. Nacionālā ceļu būvniecības programma 2014.–2023. gadam (ar perspektīvu līdz 2025. gadam) paredz *Via Carpatia* koridora būvniecību kā galveno investīciju prioritāti. *Via Carpatia* koridors ir galvenais atslēgas elements S19 ātrgaitas ceļam no Slovākijas robežas Barvinekas līdz Bjalostokai un tālāk uz ziemeļiem. Projekta mērķis ir izveidot maršrutu, kurš savienotu Baltijas valstis ar ES valstīm un austrumu kaimiņiem.

Polijas teritorijā *Via Carpatia* ceļa maršruts iekļauj tādus ceļa posmus kā S61, S16, S19 starp pilsētām Budžiško, Suvalkiem, Elku, Bjalostoku, Ļubļinu, Ržešovu un Barvineku.

Via Carpatia maršruta kopējais garums ir aptuveni 710 km. Pašreiz darbojas tikai daži šī maršruta posmi 88 km garumā. Kopējais garums posmiem, kas ir būvniecības stadijā, ir 148,8 km. Noslēdzošais robežas posms valsts ziemeļos ir 24,4 km garš. Pārējie posmi ir dažādās sagatavošanas stadijās, un to kopējais garums ir aptuveni 450 km, ieskaitot nākotnes S16 ātrgaitas ceļu aptuveni 67 km garumā.

AVOTS: Galvenā autoceļu un autoaģistrāļu pārvalde

kalpošanu Polijas valstij un tās sabiedrībai. Mēs esam lepi, ka misija, kas aizsākās pirms 200 gadiem, tiek turpināta, neskatoties uz paaudžu maiņu. Divi gadsimti darba, veidojot mūsdienu ceļu būvniecību, ir zināšanu, prasmju, pieredzes apvienojums, ko atbalstīja likumdošana, ražošana, pētniecība un mēģinājumi

nodrošināt sociālās vajadzības,” uzsvē M. Žgutka. Pēc viņas teiktā, Polijas ceļu būves pieredze ir atstājusi ietekmi arī uz ceļu infrastruktūras attīstību pasaulē. Daudzi poļu inženieri devušies uz dažādām pasaules vietām un kļuvuši arī par modernās civilās būvniecības pionieriem, kas uzlaboja ceļotāju drošību. Galvenās

ceļu pārvaldes 200 gadu svinības ir iespēja godāt tādus nozares profesionāļus kā Rūdolfs Modržejevskis (tiltu būvnieks ASV), Ernests Maļinovskis (ceļu un dzelzceļu būvnieks Peru), un tādus mūsdienu ceļu nozares darbiniekus kā Stefans Brila vai Melhioris Nestorovičs, kas bija uzticīgi atdzimšanai Polijai.

Valsts ceļu tīkls un pieejamais finansējums

Polija

Kopējais ceļu tīkls: 17.67 tūkst. km
Ātrgaitas autoceļi: 3.87 tūkst. km
Finansējums 2018. gadā: 4.74 mljrd. eiro

Latvija

Kopējais ceļu tīkls: 20.07 tūkst. km
Galvenie valsts autoceļi: 1.67 tūkst. km
Finansējums 2018. gadā: 286.54 milj. eiro

PASTĀSTI PAR
SAREŽĶĪJUMIEM
UZ CEĻA!

LATVIJAS
VALSTS CEĻI

80005555

Bezmaksas diennakts tālrunis

ESI GATAVS ZIEMAI!

Starpsezonā, kad naktīs gaisa temperatūra pazeminās zem 0 °C, no rītiem uz autoceļiem var veidoties apledoījums. Esiet piesardzīgi un izvēlieties drošu braukšanas ātrumu un distanci!



Autobraucēju brīvdienu ceļvedis

Novembris, 2019

11. novembris
16.00 – 19.00. Sloka, Jūrmala. **Lāčplēšu dienas lāpu gājiens.**
Informācija: www.jurmala.lv

15. – 18. novembris
Festivāls Staro Rīga
Informācija: <https://staroriga.lv/lv/>

18. novembris
11.00, Valmieras pilsētas rātslaukums. **Latvijas kontūras skrējiens**

18. novembris
16.00, Jelgavas Kultūras nams, Barona iela 6. **Svētku koncerts Manai tautai: Armands Birkens, Lorija Vuda un Ieva Akuratere.**

18. novembris
17.00 – 18.10, Rēzeknes teātris Joriks, Atbrīvošanas aleja 97. **Teātra izrāde Anna Karēnina**
Informācija: www.teatrisjoriks.lv

23. novembris
17.00 – 18.10, Rēzeknes teātris Joriks, Atbrīvošanas aleja 97. **Teātra izrāde Anna Karēnina**
Informācija: www.teatrisjoriks.lv

24. novembris
12.00 – 15.00, Pils iela 1, Kuldīga. **Vēlās brokastis restorānā Bangert's**

Latvijas Ceļu muzejs
Šlokenbeka, Milzkalne, Smārdes pag., Engures novads. Vairāk informācijas: www.celumuzejs.lv Ieeja bez maksas

Pastaigas Tērvetes dabas parkā visai ģimenei

Raipalu dabas taka
Vedlaicenes pagasta, Alūksnes novads. Informācija: www.visitaluksne.lv

Individuālās ekskursijas Līgatnes slepenajā bunkurā
Skaļupes, Līgatnes pagasts
Informācija: www.bunkurs.lv

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

16. novembris
11.00 – 17.00, Daugavpils cietoksnis, Nikolaja iela 5 **Kvests Es esmu tik kareivis 2.0**