

Vasara 2020

autofotoreporta

Uzturēšana. Ceļu horizontālo apzīmējumu atjaunošana valsts autoceļu tīklā notiek divas reizes gadā. Latvijā apzīmējumu uzklāšanai galvenokārt izmanto krāsu, kurā pēc tam iekaisa gaismu atstarojošas lodītes.

[---> 7. lappuse]

Jānis Lange: Valdības papildus piešķirtie 75 miljoni eiro nozīmē aptuveni 600 kilometru sakārtotu valsts autoceļu. Darbi notiks arī uz astoņiem tiltiem, kā arī varēsīm īstenot vairākus satiksmes drošības uzlabošanas projektus. Latvijas tautsaimniecībai tas nozīmē darbu gan būvniekiem, gan piegādātājiem, gan ražotājiem.

[---> 3. lappuse]



Vecais jaunais asfalts

Pasaulē pieaug nokalpojušā asfalta pielietošana jaunu asfalta maisījumu ražošanā. Tas saistīts ar iespēju samazināt būvniecības izmaksas un arī nelabvēlīgo ietekmi uz vidi.



Ceļa konstrukcija. Grāvis ir neatņemama ceļa konstrukcijas daļa. Aparot ceļa nomales vai grāvjus, tiek bojāta ceļa konstrukcija, radot virkni problēmu gan ceļa īpašniekiem, gar arī zemniekiem.

[---> 6. lappuse]

Aino Salmiņš: Reģionālie ceļi Latvijā ir bēdīgā stāvoklī. Ar ES atbalstu tiks uzlabots valsts galveno autoceļu stāvoklis, taču jautājums par valsts reģionālo un vietējo autoceļu finansējumu no valsts budžeta vai piesaistot investīcijas, izmantojot privātās partnerības pasākumus, līdz šim netiek risināts.

[---> 2. lappuse]

Drošība. Ir izveidota jauna valsts galveno autoceļu bīstamo posmu un krustojumu jeb *melno punktu* karte, kurā apkopoti ceļu satiksmes negadījumu dati par trīs gadu periodu no 2017. līdz 2019. gadam. Salīdzinot ar iepriekšējiem gadiem, *melno punktu* skaits ir samazinājies uz pusi.

[---> 8. lappuse]

Viedoklis

Pašvaldības gaida precīzu plānu ceļu sakārtošanai



Aino Salmiņš,

Latvijas Pašvaldību savienības padomnieks tautsaimniecības jautājumos

Ceļus pamatoti dēvē par ekonomikas asinsriti, un bez tiem nav iedomājama arī mūsu ikdiena. Pērn oktobrī SKDS veiktajā aptaujā uz jautājumu, vai autoceļiem ir jābūt starp valsts budžeta prioritātēm, pārliecinoši 55% respondentu atbildējuši apstiprinoši. Kā mēs šo tautsaimniecības asinsriti "barojam"? Nacionālais attīstības plāns jeb NAP

2027 sola finansējumu valsts galvenajiem autoceļiem – 449,1 milj. eiro, valsts reģionālajiem autoceļiem – 55,4 milj., nacionālās nozīmes centru infrastruktūras rekonstrukcijai un modernizācijai – 50 milj., Rail Baltic projektam – 2,8 milj. un ostu un lidostu infrastruktūras attīstībai un darbības uzlabošanai, pielāgojot tās vides prasībām, – 64,2 milj. eiro. Taču finanšu nepieciešamība valsts autoceļu sakārtošanai, pēc Satiksmes ministrijas (SM) datiem, ir 2,7 mljrd. eiro. Uzsvēršu: nevis miljoni, bet miljardi eiro!

Kā pie tiem tikt? Pirmā lielā cerība ir tā saucamā Eiropas nauda. Diemžēl Eiropas Komisijas priekšlikums Eiropas Savienības (ES) daudzgažu budžetam paredz pēc 2020. gada kohēzijas finansējumu samazināt par 10%, turklāt pēdējās prognozes liecina, ka samazinājums būs vēl lielāks. Tātad Latvija turpinās saņemt ES kohēzijas politikas finansējumu, taču ievērojami mazākā apjomā. Nacionālās trīspusējās sadarbības

padomes sēdē premjers minēja, ka nākamajā ES daudzgažu budžetā kohēzijas finansējums Latvijai varētu sarukt par 22% jeb par vienu miljardu eiro. Iemesli tam vairāki: pirmkārt, Lielbritānijas izstāšanās no ES, otrkārt, Latvijas ekonomika turpina augt un mūsu valsts vairs nekvalificējas kā vistrūcīgākā ES ekonomika, treškārt, saruks kopējais ES finansējums kohēzijai un lauksaimniecībai, turpmāk naudu novirzot citām jomām, ceturkārt, koronavīruss un iespējamā ekonomikas bremzēšanās.

Atbilstoši ES Kohēzijas fonda finansējumam un NAP paredzētajam sadalījumam labākajā gadījumā varam pretendēt uz 600 milj. eiro Eiropas naudas, kas tiks valsts galvenajiem un reģionālajiem autoceļiem un ielām nacionālajos un reģionālajos centros, taču tā ir ļoti optimistiska prognoze. Tātad ar Eiropas palīdzību turpināsim uzlabot valsts galveno autoceļu stāvokli, bet par pārējiem autoceļiem jautājums paliek atklāts, līdz ar to pastāv reāls risks tālāki

valsts attīstības tempu samazinājumam. SM aprēķinātais nepieciešamais finansējums valsts autoceļu sakārtošanai ir vairāk nekā divi miljardi eiro, bet nav grūti izrēķināt finanšu nepieciešamību pašvaldību autoceļiem, kuru ir divreiz vairāk nekā valsts autoceļu.

Reģionālie ceļi Latvijā ir bēdīgā stāvoklī. Ar ES atbalstu tiks uzlabots valsts galveno autoceļu stāvoklis, taču jautājums par valsts reģionālo un vietējo autoceļu finansējumu no valsts budžeta vai piesaistot investīcijas, izmantojot privātās partnerības pasākumus, līdz šim netiek risināts. Nav pieļaujams, ka valdībai, kas no autoceļu lietotājiem nodokļos šogad saņems vairāk nekā 770 milj. eiro, nav izstrādāta koncepcija autoceļu atjaunošanas plānam ne īstermiņā, ne ilgtermiņā. Skumjākais, ka bez ES finansējuma valstij nav alternatīvas programmas un īstenotā nodokļu politika radījusi ievērojamas disproporcijas starp valsts un pašvaldību finansējumu, kā rezultātā arī jautājums par novadu

strauji samazinās. Diemžēl pašreizējā valdība nedomā ES fondus izmantot pārējo (lauku) teritoriju attīstībai, un šīs teritorijas (arī pašreizējās republikas pilsētas, ja tiks īstenots Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas (VARAM) piedāvājums būs atkarīgas no nozaru politikas.

Par VARAM minētajiem 300 milj. eiro, kas tiksot piesaistīti ceļu atjaunošanai administratīvi teritoriālās reformas (ATR) gaitā, ir jāsaprot, ka šis iespējams finansējums plānots no valsts budžeta. Tātad, pieņemot šādu lēmumu, valdībai jārēķinās, ka piedāvājums ir jāsaista ar saviem solījumiem izglītībai, veselībai, zinātnei u. c. Turklāt, ja finansēšanu paredzēts uzsākt jau nākamgad, to vajadzēja iekļaut finanšu ietvarā 2022.–2023. gadam, taču tur redzama apaļa nulle. Līdz šim nav skaidrs, kura ministrija noteiks prioritāri sakārtojamo valsts reģionālo un valsts vietējo autoceļu posmu sarakstu, jo šāds saraksts joprojām nav zināms ne pašvaldībām, ne sabiedrībai, un tas rada pamatotas bažas, ka šāds apsolījums varētu būt tikai ATR reklāmas kampaņa.

Atbalstot valdības aktivitātes valsts galveno un reģionālo autoceļu sakārtošanā, LPS atzīmē, ka šie projekti ir nepieciešami ekonomikas atveseļošanai, taču vienlaikus jārisina arī jautājums par novadu

centru sasniedzamību un pašvaldību iesniegtajiem autoceļu sarakstiem, lai nodrošinātu sekmīgu administratīvi teritoriālās reformas norisi. Tādēļ LPS aicina SM un VARAM turpināt darbu pie programmas izveides ceļu pārbūvei un atjaunošanai sadarbībā ar pašvaldībām un plānošanas reģioniem, nodrošinot novadu centru sasniedzamību atbilstoši NAP rīcības virzienam *Līdzsvarota reģionālā attīstība* un valdības protokollēmumam *Par investīciju programmu autoceļu attīstībai*, un īpašu uzmanību pievērst valsts vietējiem ceļiem, izvērtējot to funkcionālo nozīmi vietējā līmenī, tajā skaitā to nepieciešamību mazo un vidējo uzņēmumu un lauksaimnieku dzīvotspējai un attīstībai. Ļoti vēlētos, lai VARAM piedāvājums tiktu saistīts ar reģionu attīstības interesēm, nevis ar politisko reklāmu. Vai tiešām kāds par to vēl jāpārliecina, ka sakārtoti ceļi ir garantis Latvijas ilgtspējai un reģionālajai attīstībai. Pašlaik valstī gan uzņemts kurss uz policentrisku attīstību, domājot, ka jebkura aktivitāte racionāla ir tikai centrā. Pēc manām domām, tā ir novecojusi pieeja, taču šajā gadījumā izšķiroša nozīme ir mobilitātei – bez autoceļu infrastruktūras tā nav iespējama, tāpat kā citas reformas. ATR netiek sasaistīta ne ar vienu no gaidāmajām reformām, jo tās mērķi ir politiski, nevis ekonomiski.

Valsts autoceļu posmi kuri tiks atjaunoti 2020. gadā, investējot papildu 75 milj. eiro



Ceļu nozarei pozitīvs izaicinājums

Par papildus piešķirtajiem 75 miljoniem eiro sakārtos gandrīz 600 kilometrus valsts pārziņā esošos ceļus

Intervijā Autoceļu Avīzei VAS Latvijas Valsts ceļi (LVC) valdes priekšsēdētājs Jānis Lange skaidro, ka papildu 75 miljoni eiro, kurus valdība šā gada aprīļa beigās lēma novirzīt valsts autoceļu sakārtošanai, tiks ieguldīti valsts galveno un reģionālo autoceļu segumu sakārtošanai 71 objektā, kā arī realizējot vairākus satiksmes drošības projektus. Kopumā tiks sakārtoti 595 kilometri valsts autoceļu, kā arī astoņi tilti.

Ko piešķirtie 75 miljoni eiro nozīmē LVC, iedzīvotājiem, būvniekiem?

LVC tas nozīmē daudz vairāk darbu. Tas ir negaidīts pozitīvs pagrieziena punkts, kas mums ir piešķirti. Ja citas nozares Covid-19 ir ietekmējis sliktā nozīmē, tad ceļiem paradoksālā kārtā tas ir izrādījies izdevīgi. Šie papildu 75 miljoni eiro nozīmē aptuveni 600 kilometru sakārtotu valsts autoceļu, papildu darbi notiks uz astoņiem tiltiem, kā arī varēsim īstenot vairākus satiksmes drošības uzlabošanas projektus. Latvijas tautsaimniecībai tas nozīmē darbu gan būvniekiem, gan piegādātājiem, gan ražotājiem. Tās ir algas, ko saņems būvniecības nozarē strādājošie, viņu ģimenes, nodokļi, kas tiek samaksāti, nauda, kas tiek tērēta Latvijas veikalos. Tas viss tiešā veidā ietekmēs Latvijas ekonomiku, tāpēc es vērtēju ļoti pozitīvi, ka šādi līdzekļi ir piešķirti.

Vai tas nes līdzīgu arī kādus izaicinājumus?

Protams, ka tas nes līdzīgu arī lielus izaicinājumus LVC. Pirmkārt, mums ir jāieklaujas termiņā līdz šā gada beigām, kad visiem projektiem, kas tiek realizēti par papildu piešķirto finansējumu, ir jābūt pabeigtiem. Tas ir tāpēc, ka 75 miljoni eiro nāk no līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem. Otrkārt, tā kā šie darbi nebija iepriekš plānoti, mums ir nepieciešama lielāka kapacitāte no būvniekiem, no būvuzraugiem. Proti, visās jomās ir nepieciešami papildu resursi, lai īstenotu ielānoto. Arī LVC administrācijai tas nozīmē papildu darbu – iepirkumi, projektu sagatavošana, programmu vadība, projektu vadība. Taču es nešaubs, ka LVC to spēš paveikt.

Vai ir pārlicība, ka būvniekiem pietiks resursu, lai projektus realizētu?

Mēs esam konsultējušies ar biedrību *Latvijas Ceļu būvnieks* (LCB), kurā galvenais jautājums bija par to, kāda ir būvnieku kapacitāte un iespējas. Viņi apliecināja, ka ir gata vi realizēt šos papildu objektus šajā gadā. Es ļoti ceru, ka visas ieceres tiešām īstenosies un iepirkumi noritēs bez pārsūdzībām, kā arī pietiks jaudas un laikstākļi lūtinās.

Ja tomēr projekta realizācija kādu iemeslu dēļ ieviešanas un naudu nav iespējams apgūt līdz gada beigām, kas



notiek šādā situācijā? Vai nauda tiek zaudēta?

Protams, ka mēs esam runājuši un apsprieduši arī šādu scenāriju. Ja iepirkums aizkavēties, jo būs sūdzības, tad tie projekti, kur bija plānota virsmas apstrāde un asfaltbetona kārtas atjaunošana, noteikti netiks realizēti. Tas nozīmē, kas šos līdzekļus ieguldīs grants ceļos, jo uz tiem darbus var veikt arī oktobrī vai pat novembrī.

Bet cerēsim, ka nebūs jāķeras pie plāna "B". Skaidrs ir tas, ka es uzstāšu, lai visi šie 75 miljoni eiro tiktu ieguldīti Latvijas valsts autoceļos un Latvijas tautsaimniecībā. Prioritāri mums ir valsts galvenie autoceļi un reģionālie autoceļi.

Kā vērtējat būvniecības sezonas sākumu uz valsts ceļiem?

Es teiktu, ka ļoti labi. Šobrīd vairāk nekā 50 dažādos

objektos notiek būvdarbi. Kā katru gadu, gada pirmajā pusē mēs vairāk koncentrējamies uz asfalta seguma atjaunošanu un virsmas apstrādi, bet gada otrajā pusē uzmanība vairāk tiek pievērsta ceļiem ar grants segumu. Kopumā sezona ir iesākusies jaudīgi, laikstākļi ir labi. Var redzēt, ka visi strādā ar atdevi, un tikai no mums visiem kopā ir atkarīgs tas, kā šī sezona beigsies. Es domāju,

ka šis gads ceļu nozarei tomēr būs labs.

Kā ir ar cenu līmeni?

Mani priecē, ka cenas samazinās, un līdz ar to mēs spēsim tirgū laist vairāk objektu, nekā esam plānojuši sākotnējā finansējuma ietvaros, neskatoties pat uz vēl piešķirtajiem 75 miljoniem eiro. Esam iekonomējuši jau esošajos iepirkumos, un uz tā rēķina varēsīm izdarīt vairāk.

Pirmie iepirkumi jau pabeigti

Noslēgti pirmie līgumi par būvdarbiem valsts autoceļu objektos papildu piešķirto 75 miljonu eiro ietvaros

Kopumā no 71 ceļu un tiltu objekta, kuros plānots veikt darbus par papildu 75 miljoniem eiro, atklātie iepirkumi vai cenu aptaujas vispārīgās vienošanās ietvaros ir izsludināti jau 58 objektiem. Ir jau noslēgti līgumi par būvdarbiem pirmajos divos valsts autoceļu objektos: par seguma atjaunošanu uz autoceļa Madona–Varakļāni (P84) posmā no Madonas līdz tiltam pār Kujū (2,18.–13,91. km), un uz autoceļa Krāslava–Preiļi–Madona (P62) posmā no Mētrienas līdz Madonai (122,20.–141,38. km). Par būvdarbiem vēl divos objektos iepirkumi ir noslēgušies, un sācies nogaidījuma termiņš līgumu parakstīšanai. Līgumi par darbiem vēl 13 objektiem ir parakstīšanas stadijā, tie tiek slēgti vispārīgās vienošanās ietvaros, veicot cenu aptauju.

Posmi, kuros tiks veikti remontdarbi papildu 75 miljonu

eiro piešķirtā finansējuma ietvaros, tika atlasīti pēc vairākiem kritērijiem. Tiks uzskaitīti darbi, kas bija ielānoti vairākos objektos 2021. gadā, taču to tehniskā dokumentācija jau ir gatava un remontdarbus var uzsākt jau šogad. Ņemot vērā to, ka papildu finansējums ir jāapgūst līdz šā gada beigām, investīcijas tiks ieguldītas seguma atjaunošanā nevis pārbūvē. Galvenais kritērijs posmu atlasē bija autoceļu tehniskais stāvoklis un satiksmes intensitāte. Seguma atjaunošanu var veikt tajos posmos, kas ir salīdzinoši labā tehniskā stāvoklī un kuru, atjaunojot segumu, var būtiski uzlabot. Kā otrs kritērijs tika ņemta vērā satiksmes intensitāte, lai ieguldījumi varētu kalpot iespējami lielam ceļu lietotāju skaitam. Papildu finansējums tiks novirzīts arī satiksmes drošības paaugstināšanai. Plānots, ka kopumā apmēram 20 kilometrus valsts

galveno autoceļu tiks uzstādītas drošības barjeras. Drošības barjeras plānots uzstādīt arī tajos ceļu posmos, kas ir ciešā ūdenstilpņu tuvumā. Uzlabojot satiksmes organizāciju, valsts galveno autoceļu krusojumos tiks atjaunoti virzienu rādītāji, kuri savu laiku jau ir nokalpojuši un vairs pietiekami neatstaro, līdz ar to ir grūti saredzami. Atsevišķos valsts galveno autoceļu posmos tiks ierīkotas akustiskās ribjoslas, kopumā aptuveni 70 kilometrus. Piemēram, uz Bauskas šosejas posmā no Rīgas apvedceļa līdz Bauskai, izņemot apdzīvotās vietas, kā arī uz Valmieras šosejas posmā no Raganas līdz Valmierai.

Jāatgādina, ka aprīļa beigās valdība lēma piešķirt valsts autoceļu sakārtošanai papildu 75 miljonus eiro. Šie līdzekļi tiks ieguldīti valsts galveno un reģionālo autoceļu seguma sakārtošanā, kā arī vairākos satiksmes drošības projektos.

Išsumā

Sabojā ceļa signālstabiņus

Valsts reģionālā autoceļa Kuldīga–Alsunga–Jūrkalne (P119) posmā no Alsungas līdz Jūrkalnei (28,8.–39,7. km) tika ļaunprātīgi un neatgriezeniski sabojāts liels skaits atstarojošo signālstabiņu (ceļa zīmes nr. 917 un nr. 918). VAS Latvijas Valsts ceļi (LVC) Kuldīgas nodaļa kā valsts autoceļu un uz tiem esošo būvju pārvaldītājs nosūtīja Valsts policijai (VP) iesniegumu par valsts autoceļam nodarīto zaudējumu ar lūgumu ierosināt kriminālprocesu par nodarītajiem materiālajiem zaudējumiem. Pavisam bojāti tika aptuveni 140 signālstabiņi, kuri uzstādīti tikai pērn rudenī. Valsts ceļam nodarītie zaudējumi lēšami aptuveni 5000 eiro apmērā (bez PVN). Taču vēl būtiskāk par finansālajiem zaudējumiem ceļu aprīkojuma bojāšana tiešā veidā ietekmē satiksmes drošību, jo diennakts tumšajā laikā atstarojošo signālstabiņu trūkums var būt iemesls ceļu satiksmes negadījumiem ar traģiskām sekām. Salīdzinājumā ar 2018. gada zaudējumiem valsts ceļu

aprikojumam, kas bija 187 tūkstoši eiro, tie pērn ir pieauguši par 86 tūkstošiem eiro.

Satiksmes uz Jelgavas šosejas pa vienu brauktuvi

Līdz būvdarbu sezonas beigām satiksme uz Jelgavas šosejas (A8) posmā no tilta pār Mīsu līdz Jaunolainei (19,20.–29,95. km) notiks pa vienu brauktuvi. Satiksmei ir slēgta brauktuve virzienā no Jelgavas uz Rīgu. Satiksme abos virzienos ir organizēta pa otru brauktuvi, pa vienai joslai katrā virzienā, ātruma ierobežojums posmā ir 70 km/h. Ceļa segas pārbūves darbi šajā Jelgavas šosejas posmā paredz brauktuves seguma reciklēšanu un iestrādāšanu jaunajos ceļa pamatos, pievienojot saistvielu un papildu akmens šķembas. Šos pamatus pārklās ar trim kārtām asfalta. Pārbūvēs arī tiltu pār Mīsu un atjaunos sabiedriskā transporta pieturvietas. Būvdarbus veic akciju sabiedrība A.C.B. par līgumcenu 10,16 miljoni eiro (ar PVN), ko finansē no valsts budžeta. Darbus plānots pabeigt nākamajā būvdarbu sezonā.

Valsts policija uzsāk kampaņu pret agresīvu braukšanu

Mediķu statistikas dati liecina, ka pagājušajā gadā ceļu satiksmes negadījumos (CSNg) 467 cilvēki bija smagi cietuši un tika nogādāti slimnīcā ar politraumām, bet vēl 100 no šādām traumām gāja bojā. Lai mazinātu ceļu satiksmes negadījumu upuru skaitu, Valsts policija (VP) sadarbībā ar Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienestu (NMPD) aicina ikvienu autovadītāju rūpīgi pārdomāt savu auto vadīšanas kultūru un ceļa un cieniņ citus, nebraukt pārgalvīgi un agresīvi. Satiksmes negadījumos cieš ne tikai nelaimes gadījuma izraisītājs, bet arī nevainīgi autovadītāji un viņu ģimenes locekļi. Neuzmanības, neiecietības un nevēribas dēļ mirst arī bērni. VP drošības kampaņa *Agresīva braukšana atstāj rētas* aicina iedzīvotājus aizdomāties par agresīvas braukšanas radītajām sekām gan fiziskā izpratnē, gan arī psiholoģiskā, kas rodas, iekļūstot ceļu satiksmes negadījumā vai tādā veidā zaudējot tuvinieku.

Vecais jaunais a

Pasaulē pieaug nokalpojušā asfalta pielietošana jaunu asfalta maisījumu ražošanā. Tas ir saistīts ar iespēju pazemināt ražošanas izmaksas, kā arī samazināt nelabvēlīgo ietekmi uz vidi.

Arī Latvijā pēdējos gados vērojama pastiprināta interese otrreizēji izmantot frēzēto asfalta tieši jauna asfalta ražošanā. Piemēram, asfalta reciklēšana karstajos asfalta maisījumos dod iespēju samazināt ražošanas izmaksas un saudzēt apkārtējo vidi, tomēr tas iespējams tikai, ja maisījums, kura sastāvā ir frēzētais asfalts, spēj nodrošināt nepieciešamās seguma kalpošanas ilgumu un īpašības. Šī iemesla dēļ ne visu frēzēto asfalta vajadzētu pielietot jaunu maisījumu ražošanā, norādīts pētījumā par reciklētā asfalta izmantošanu karstajos asfalta maisījumos, ko *Rīgas Tehniskās universitāte* (RTU) veikusi pēc VAS *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) pasūtījuma. Vispirms jāizvērtē materiāla īpašības un pielietošanas drošība attiecībā pret cilvēku veselību un vides aizsardzību. Pēc izvērtēšanas priekšroka dodama pielietojumam ar vislielāko pievienoto vērtību. Kā norāda attīstīto valstu prakse, vairumā gadījumu tas nozīmē atkārtotu izmantošanu asfalta ražošanā. Gan ASV, gan Eiropā frēzētā asfalta patēriņš jaunu maisījumu ražošanā pēdējos gados ievērojami pieaudzis.

Atkārtoti izmantotus asfalta būvgružus sauc par reciklētu asfalu.

Stingrs regulējums

Asfalts ir ceļa segas materiāls, kura ražošana tiek regulēta ar salīdzinoši stingriem noteikumiem. No šī materiāla izgatavošanas un iestrādes kvalitātes lielā mērā ir atkarīga ceļa konstrukcijas un arī satiksmes kvalitāte. Tāpēc visi asfalta ražošanai nepieciešamie izejmateriāli tiek pakļauti stingrām normatīvu prasībām. Lai asfalta maisījuma ražošanai varētu izmantot neklasificētus materiālus, piemēram, būvgružus, tajā skaitā arī veco asfalu, tiem nepieciešama rūpīga apstrāde. Līdz šim gan parasti

tas nozīmēja to, ka jauna materiāla izmantošana ir izdevīgāka, skaidro RTU Būvniecības inženierzinātņu fakultātes Ceļu un tiltu katedras profesors Atis Zariņš. Tomēr viņš norāda, ka pastāv iespējas padarīt asfalta materiālu atkārtotu izmantošanu pievilcīgāku. Atkārtoti izmantotus asfalta būvgružus sauc par reciklētu asfalu.

Latvijas ceļu vajadzībām vairums no asfalta ražošanai nepieciešamajām izejvielām tiek importētas. Tajā skaitā galvenā un dārgākā maisījuma komponente – bitumens tiek importēta 100% apjomā. “Nolietotais asfalts jeb asfalta būvgruži, kuru sastāvā ir bitumens, nav videi nekaitīgs produkts. Tas ir atbilstoši jāuzglabā, un šis process prasa ne mazus resursus. Taču izveidojot un prasmīgi manipulējot ar attiecīgiem ekonomiskiem instrumentiem, ir iespējams padarīt asfalta otrreizēju izmantošanu izdevīgu. Tā mainot ražotāja motivāciju to izmantot asfalta izgatavošanas procesā un atgriezt nolietoto segumu atpakaļ ceļa konstrukcijā,” skaidro A. Zariņš. Galvenais asfalta novecošanas iemesls ir ēterisko savienojumu pakāpeniska iztvaikošana no bitumena. Tas kļūst trausls un asfalts zaudē savas elastīgās īpašības un ārejo iedarbību ietekmē sabruk. “Asfalts nav mūžīgs. Tā maksimālais bezatzeices kalpošanas ilgums pamata kārtā nepārsniedz 15 līdz 20 gadus, bet seguma kārtās tas vidēji ir ap 8 līdz 10 gadiem. Ja mērķis ir nodrošināt satiksmes kvalitātes līmeni, tad savu laiku nokalpojušās asfalta kārtas ir jāmaina neatkarīgi no slodzes režīma. Saglabāt veco asfalta kārtu zem jaunā seguma parasti neatmaksājas divu iemeslu dēļ – būs jāpaaugstina esošais ceļa līmenis, un vecajā segumā esošās plaisas un citi bojājumi bez salīdzinoši dārgas un rūpīgas apstrādes, nenovēršami atsauksies uz jaunā seguma kvalitāti un ilgmūžību. Tāpēc vecais asfalts parasti tiek nojaukts vai nofrēzēts un nonāk būvgružu kategorijā.



Faktiski var teikt, ka agrāk vecais asfalts bija atkritumi, bet šie laiki ir pagājuši un ES līmenī tas ir atzīts par būvmateriālu.

Vairākas iespējas

Atkārtotai asfalta izmantošanai ir dažādi varianti. To var izmantot segas

pamata kārtā, segumā vai uzbērumam ar vai bez pievienota minerālmateriāla vai saistvielas. Efektīvākais veids ir to izmantot segas konstrukcijā, samazinot nepieciešamā svaigā bitumena daudzumu segas konstrukcijā, kurš Latvijas ceļiem 100% tiek importēts, skaidro profesors A. Zariņš.

“Taču izmantojot veco asfalu, jāņem vērā, ka tajā esošā bitumena īpašības nav tādas kā jaunam. Tāpat

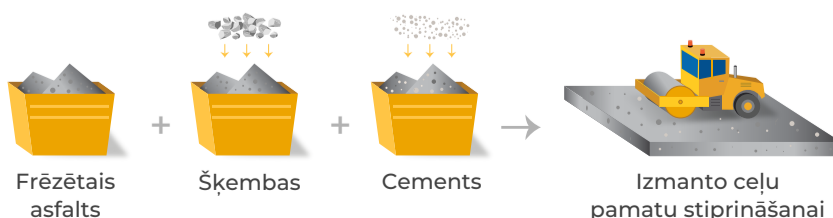
nojaukšanas procesā ir, iespējams, mainīta arī sastāva granulometrija. Piemēram, ja sega ir nojaukta to frēzējot, tad atgūtajā materiālā, salīdzinot ar sākotnējo struktūru, būs ievērojami palielināties minerālmateriāla smalkās frakcijas īpatsvars. Katras atgūtās reciklētā asfalta partijas granulometrija ir jāpārbauda un jāpieņem lēmums par nepieciešamajiem jaunā maisījuma struktūras uzlabošanas pasākumiem. Tāpat

Frēzētā asfalta izmantošana

Asfalta frēzēšana



AUKSTĀ PĀRSTRĀDE UZ VIETAS OBJEKTĀ



KARSTĀ PĀRSTRĀDE RŪPNICĀ



Asfalts



Šobrīd LVC spēkā esošajās ceļu specifikācijās ir atļauts lietot līdz 50% frēzētā asfalta apakškārtās un līdz 30% asfalta virskārtās, ja tiek nodrošināts minerālmateriāla stiprības prasības.

Asfalta aukstā pārstrāde (reciklēšana)

Reciklēšanu var veikt uz vietas būvobjektā, uzirdinot esošo ceļa segumu un daļu segas pamata. Iegūtajai masai pievieno jaunus minerālmateriālus un saistvielas, tajā skaitā cementu. To sablīvē un izlīdzina. Pēc tam tiek likta asfalta apakškārta, kas ir pietiekami bieža, lai nolīdzinātu neviendabīgā reciklētā materiāla negludumus. Reciklēšana ir finansiāli ļoti izdevīga. Esošajam reciklētajam materiālam ir tikai jāpievieno grants materiāls un nedaudz cementa. Bet atšķirībā no jaunbūves, nav vajadzības pievest materiālus lielā apjomā un aizvest funkcionalitāti zaudējušos materiālus.

leguvumi, izmantojot reciklēto asfaltu:

- Samazināts neatjaunojamo dabas resursu patēriņš;
- Samazināts importējamo izejvielu daudzums;
- Reciklēts asfalts, kurš ir vērtīgs izejmateriāls bituminēto maisījumu ražošanā, netiek aprakts ceļa segas konstrukcijas zemākajos slāņos;
- Tiek ievērojami paaugstināta bituminēto maisījumu spēja pretoties palielo deformācijām, uzlabota netiešās stiepes izturība kā arī kvalitāte kopumā.
- Iespējams samazināt bituminētā maisījuma pašizmaksu.

jāpārbauda arī bitumena īpašības atgūtajā sastāvā,” norāda A. Zariņš. Uzlabot RA sastāvu var, pievienojot trūkstošo minerālmateriāla frakciju un saistvielu, kā arī dažādu bitumena īpašības atjaunojošas piedevas (rejuvenatoru), ja atgūto materiālu ir paredzēts izmantot asfalta maisījuma ražošanai. Nepieciešamā jaunā bitumena ekonomija atkarībā no reciklētā asfalta sastāva un jaunās segas konstrukcijas specifikas ir apmēram no 5% līdz 20%. Latvijā biežākais reciklēto asfalta lietojums ir segas

pamata konstrukcijā, lietojot gan ar, gan bez saistvielas. Retāk tas tiek izmantots karstā asfalta maisījumos. Pamata maisījumos kā saistvielu lieto gan cementu, gan bitumenu.

Izmanto bieži

Eksistē arī dažādas tehnoloģijas esošā seguma reciklēšanai jaunās konstrukcijas pamata kārtā. Reciklētā asfalta sagatavošana iespējama gan rūpnīcā, gan uz vietas pārmaisot. A. Zariņš norāda: “Rezultāti liecina, ka

pēdējais variants negarantē augstas kvalitātes rezultātu, taču tā ir labāk, nekā atstāt veco segumu zem jaunās segas konstrukcijas nenojauktu. Nofrēzētais asfalta materiāls var tikt efektīvi izmantots kā pagaidu segums. Tā kalpošanas ilgums nebūs liels – līdz gadam, un ātrums būs jāierobežo, taču tas garantē stabilu, viegli demontējamu, bezputekļu segumu, piemēram būvdarbu laikā. Tāpat tas efektīvi var kalpot mazas intensitātes ceļa (ielas) konstrukciju pamata kārtai zem jauna asfalta seguma.”

Tā maksimālais bezatmaksas kalpošanas ilgums pamata kārtā nepārsniedz 15 līdz 20 gadus, bet seguma kārtās tas vidēji ir ap 8 līdz 10 gadiem.

“Frēzētā jeb reciklētā asfalta izmantošana bituminēto maisījumu ražošanā ir kļuvusi par ikdienu. Tomēr vairāk to izmantojam privātos pasūtījumos, tādējādi tiek samazināts neatjaunojamo dabas resursu patēriņš un produkta kvalitāte atbilst visām tam izvirzītajām prasībām gan īstermiņā, gan ilgtermiņā. Ņemot vērā rezultātus, ko sasniedzam, reciklēto asfalta bituminēto maisījumu ražošanā lietojam pēc iespējas vairāk, atbilstoši visiem noteikumiem, kas šo darbību regulē,” stāsta SIA *Ceļu būvniecības sabiedrība Igate* būvniecības tehnologs Ulvis Rudzišs. Viņš atzīmē, lai sasniegtu nevainojamu kvalitāti, ļoti liela uzmanība tiek pievērsta reciklētā asfalta īpašībām, kas nosaka, vai konkrētais reciklētais asfalts ir izmantojams bituminēto maisījumu ražošanā, cik lielā daudzumā un kādas papildus darbības ir jāveic, lai tiktu nodrošināta nepieciešamā kvalitāte. Ir jāpārbauda saistvielas daudzums un cik ļoti tā ir novecojusies, ja nepieciešams, tiek pievienotas speciālas piedevas saistvielas īpašību uzlabošanai. SIA *Binders* Ceļu būvmateriālu laboratorijas vadītājs Edvards Pavlovskis stāsta, ka frēzētā asfalta izmantošana ceļu būvē sniedz iespēju taupīt resursus. “Mēs to izmantojam gan ceļa pamatu stiprināšanai, piemēram, uz Vidzemes šosejas (A2), gan arī karstā asfalta ražošanā. Pasaulē aizvien vairāk asfalts tiek izmantots otrreizēji. Arī Eiropā populārs kļūst zaļais iepirkums. Pagājušajā gadā mēs ražošanā atgriezām aptuveni 30 tonnas materiāla. Latvijā ceļu specifikācijās nav norādīts, ka ir obligāti jāizmanto vecais asfalts projektos. Faktiski var teikt, ka agrāk vecais asfalts bija atkritumi, bet šie laiki ir pagājuši un ES līmenī tas ir atzīts par būvmateriālu.”

Latvijā biežākais reciklēto asfalta lietojums ir segas pamata konstrukcijā, lietojot gan ar, gan bez saistvielas.

Vecie nederīgi

Šobrīd reciklētā asfalta izcelsme pārsvarā ir no ceļiem, kuri ir būvēti pirms 20 līdz 30 gadiem. Bitumens reciklētājā asfaltā no šādiem ceļiem ir būtiski novecojis, kas rada nepieciešamību pēc speciālu piedevu pielietošanas tā īpašību atjaunošanai, kā arī ir grūti nodrošināt tā viendabīgumu.

“Aptuveni kopš 2010. gada, ceļu būvniecības nozarē ir ļoti augstas kvalitātes prasības gan izejmateriāliem, gan gatavajai produkcijai. Tāpat ir uzlabojusies dokumentu aprīte un izsekojamība, kas nozīmē, ka jau šobrīd ir skaidri zināms, kādi materiāli ir izmantoti būvniecības projektos

pirms vairākiem gadiem. Šādas zināšanas ievērojami palīdz un atvieglo reciklētā asfalta kvalitātes kontroli un izmantošanu. Sagaidām, ka reciklētā asfalta izmantošanas īpatsvars būtiski palielināsies, palielinoties esošo autoceļu virskārtu frēzēšanas apjomam,” piebilst U. Rudzišs.



Viedoklis



Jānis Baumanis,

LVC Pētniecības vadības un attīstības daļa, projektu vadītājs

“Praksē frēzētā asfalta saturs maisījumos var būt dažāds, līdz noteiktajai robežai, un ir atkarīgs no būvnieka, kādas ir viņa tehnoloģiskās iespējas un kādas kvalitātes ir pats frēzētais materiāls. Pasaules praksē izmanto arī lielāku frēzētā materiāla saturu maisījumos. Ir pat iekļāti segumi ar 100% reciklēto materiālu. Mēs laboratorijā neveicam frēzētā materiāla testus, materiāla atbilstību vērtē būvnieks. Mēs pārbaudām gala-

produktu un tam ir jāatbilst tieši tādām pašām prasībām, kā maisījumiem bez frēzētā materiāla. Frēzētajos materiālos vērtē bitumena saturu, kvalitāti, minerālmateriāla kvalitāti utt. Asfaltus ar frēzēto materiālu jāprojektē saskaņā ar LVS EN 13108-8 standartu.



Armands Sviķis,

AS “A.C.B.” grupas operatīvais vadītājs

Nofrēzēto asfalta savos projektos izmantojam ļoti daudz – gan asfalta ražošanā, gan reciklētās kārtas veidošanā. Šobrīd ir ļoti liels deficīts atfrēzētam asfaltam, tādēļ pārstrādājam nevis tikai frēzētu, bet pat lauztu asfaltu. Protams, pirms izmantot atkārtoti atfrēzēto asfaltu ražošanā, ir jābūt pārliecinātam, ka jaunajam sagatavotajam produktam nemainītos kvalitāte. Pēdējo gadu laikā iegūtā pieredze ļauj atfrēzēto asfaltu izmantot ļoti racionāli. Kā piemēru, kur asfalta atfrēze izmantota reciklētajiem objektiem, ir valsts galvenie autoceļi: Vidzemes šoseja (A2), Jūrmalas šoseja (A10), Tallinas šoseja (A1) u.c. Kopumā ir daudz objekti, kur ir izmantots frēzētais asfalts apakškārtās un turpmāk tikai palielināsies pieprasījums pēc frēzētā asfalta, lai to varētu otrreizēji izmantot.



Gints Alberiņš,

VAS Latvijas Valsts ceļu Būvniecības pārvaldes direktors

“Mums nav iebildumu, ja ceļu būvnieki projektos izmanto reciklēto asfaltu, ja tas atbilst noteiktajām prasībām. Tā izmantošana arī veicina racionālu materiālu izmantošanu, samazina izmaksas kā arī, protams, samazina ietekmi uz vidi.”

Neiet ārpus lauka robežām

Grāvis ir neatņemama ceļa konstrukcijas daļa. Aparot ceļa nomales vai grāvjus, tiek bojāta ceļa konstrukcija, radot virkni problēmu gan ceļu īpašniekiem, gan arī zemniekiem.

Katru gadu Latvijā palielinās lauksaimniecisko darbību rezultātā bojāto autoceļu skaits. Īpaši tas attiecas uz grāvju uzāršanu – tā bojā autoceļa konstrukciju un iznīcina ūdens atvades sistēmu. Tas, savukārt, ietekmē autoceļu nestspēju, un īpaši atkušņa periodos un pavasarī, laikā, kad pašiem lauksaimniekiem ceļu izmantošana ir nozīmīga, apgrūtināta to. Veicot darbības ceļa nodalījuma joslā un

aizārot grāvjus, tiek traucēta ūdens novade, un tas sāk krāties gan uz ceļa, gan arī applūst apstrādātie lauki.

VAS *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) reģionālās nodaļas, veicot ceļu ikdienas pārraudzību, konstatē arī citus pārkāpumus – ganību aplokus, kas ierīkoti ceļu zemes nodalījuma joslās robežās, dažviet pat līdz ceļa šķautnei, nelikumīgi ierīkotas nobrauktuves, siena un

zaļbarības ruļļus, kas novietoti tieši ceļa tuvumā, pasliktinot satiksmes drošību.

Sargā ceļa konstrukciju

Ceļš ir sarežģīta inženiertehniska būve. Valsts galvenā autoceļa *pīrāgs* ir vairāk nekā metru biezs, zem virsējās asfalta kārtas slēpjas nesošā kārtā, salizturīgā kārtā, drenējošais slānis. Ceļš – tā ir arī ceļa nomale, nogāze, grāvis un grāvja ārējā šķautne. Viss uzskaitītais ietilpst ceļa konstrukcijā, nodrošinot ceļa kalpošanas kvalitāti. Ja tiek sabojāts kāds konstrukcijas elements, tas ietekmē visu konstrukciju, ceļa gadījumā tas sāk plaisāt, veidojas iesēdumi, tā saucamās “smilšu vannas” un citi defekti. Diemžēl ir gadījumi, kad, aparat ceļa nomales vai grāvjus, ceļa konstrukcijas, kā arī komunikācijas, kuras nereti atrodas zem ceļa nodalījuma joslās, ir sabojātas.

Tas notiek, aparat ceļa nomales vai grāvjus, kā arī komunikācijas, kuras nereti atrodas zem ceļa nodalījuma joslās. “Pieartā lauku mālzeme bloķē ūdens filtrāciju, un ceļa vietā veidojas vanna. Tad mums tiek sūtītas bildes ar svitrainiem, “uzartiem” ceļiem, kuru pašas malās redzami skaisti lauki. Rudens pārmitrinātajā periodā šāds ceļš nespēj ūdeni aizvadīt uz malām, tāpēc paliek reljefa zemākajās vietās. Sabiedrībai ir jāsaprot, ka pat ne pārāk labi kopts grāvis ir saglabājams – tas ir ļoti svarīgs. Pretējā gadījumā zūd funkcionalitāte, un rezultāts ir neapmierinošs visiem,” skaidro Ceļu pārvaldes direktors Aldis Lācis. Valsts autoceļu kompleksa elementu aizsardzībai, satiksmes drošībai, uzturēšanai un būvniecībai tiek noteikta ceļu zemes nodalījuma josla, kas ir Satiksmes ministrijas (SM) īpašums, bet to pārvalda LVC. Tāpat SM īpašumā atrodas arī inženierkomunikācijas, piemēram, optiskie kabeli, vājstrāvu tīkli, elektrības kabeli, ūdens atvades sistēmas, meliorācijas sistēmas utt. Ceļu nodalījuma josla tiek noteikta, lai aizsargātu ceļa konstrukciju no bojājumiem.

Darbības jāsaskaņo

Lauksaimniekiem ir jāapsaimnieko laukus savu īpašumu robežās, tomēr, ja ir racionāli iespējams apstrādāt arī kādu daļu no ceļu zemes nodalījuma joslās, vai arī rodas šaubas par robežu, līdz kurai var veikt savas zemes apstrādi, ieteicams vērsties attiecīgajā LVC nodaļā, lai izvairītos no nepatīkamām situācijām. Jebkuras iespējamās darbības ceļu zemes nodalījuma joslā ir jāaskaņo ar LVC. LVC Ceļu pārvaldes Uzturēšanas pārvaldes Uzturēšanas uzraudzības daļas vadītājs Jānis Kastanovskis norāda, ka pieļaujami būtu, ja lauksaimnieki izplautu līdz grāvim vai uzbērumam, bet

metru līdz tam neuzartu.

LVC Jelgavas nodaļas vadītājs Juris Derevjanko norāda, ka atjaunotajos posmos pastiprināti tiek pievērsta uzmanība, lai ceļa elementi, tajā skaitā grāvji, netiktu bojāti. Savukārt, runājot par ceļa zemes nodalījuma joslās izmantošanu, viņš atzīmē, ka uz to var skatīties no diviem aspektiem. Proti, nav pieļaujama ceļa konstrukcijas bojāšana, par šādu pārkāpumu zemnieki ir jānosoda. No otras puses, zemnieki neļauj aizaugt ceļa zemes nodalījuma joslām, neveidojas kūla un krūmi. “Katra gadījums jāizvērtē: kad ir rakti grāvji, kad ir atjaunots, pārbūvēts ceļš, kā arī citi faktori,” piebilst J. Derevjanko. LVC un SM diskutē, kā risināt situāciju ar apartajām ceļa nodalījuma joslām. Pagaidām gan konkrēti lēmumi vai risinājumi nav pieņemti.

Veic apkopi

Lai uzlabotu ūdens atvadi no ceļa seguma, VAS *Latvijas autoceļu uzturētājs* (LAU) ik gadu tīra grāvjus, kā arī sakārto ūdens atvades sistēmu. Tāpat tiek noņemti arī nomaļu grunts apaugums. Uzņēmuma pārstāve Sigita Audere skaidro, ka atsevišķa uzskaitē par apartiem grāvjiem un ceļa nomalēm LAU netiek apkopota. “Par katru šādu gadījumu tiek informēta atbildīgā LVC nodaļa, kas arī pieņem lēmumu par veicamajiem pasākumiem. Piemēram, sastāda aktu zemes īpašniekam, liek novērst kaitējumu utt. Nepieciešamības gadījumā darbu izpildi deleģē mums,” skaidro S. Audere. Jāmin, ka pagājušajā gadā grāvju atjaunošanai kopumā LAU izlietoja 3,39 milj. eiro. Izpildītie darbi tiek apmaksāti, mērot izraktajos kubikmetros, un tie ir 419 510 m³ jeb aptuveni 420 km grāvju.

Sodu apmēri

Par ceļu zemes nodalījuma joslās piegružošanu vai piesārņošanu, kā arī materiālu vai priekšmetu novietošanu ceļu zemes nodalījuma joslā bez valsts ceļu dienesta vai autoceļa īpašnieka (pārvaldītāja) atļaujas:

- naudas sods fiziskajām personām no septiņdesmit līdz divsimt astoņdesmit eiro;
 - juridiskajām personām no četršimt trīsdesmit līdz divtūkstoš deviņsimt eiro.
- Par ceļu vai to kompleksā ietilpstošo būvju bojāšanu, iznīcināšanu, piegružošanu, piesārņošanu vai aizsprostošanu, kā arī ceļu satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu bojāšanu vai iznīcināšanu:
- naudas sods fiziskajām personām no septiņdesmit līdz trīssimt piecdesmit eiro;
 - juridiskajām personām no septiņsimt līdz divtūkstoš deviņsimt eiro.

AVOTS: *Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodekss* *no 01.07.2020. sodi tiks noteikti Ceļu satiksmes likuma 82. pantā



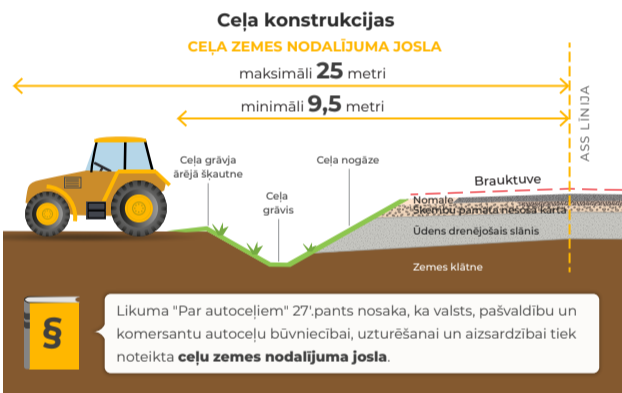
Valsts, pašvaldību un komersantu autoceļu zemes nodalījuma joslas minimālais platums no autoceļa ass uz katru pusi ir:

- 25 m divu brauktuviņu autoceļam ar sadalošo joslu līdz 10 m;
- 15,5 m vienas brauktuves autoceļam ar klātnes platumu no 12,5 m līdz 20 m;
- 13,5 m vienas brauktuves autoceļam ar klātnes platumu no 10,5 m līdz 12 m;
- 11 m vienas brauktuves autoceļam ar klātnes platumu no 8,5 m līdz 10 m; 9,5 m vienas brauktuves autoceļam ar klātnes platumu līdz 8 m.

AVOTS: *Likums Par autoceļiem*

Autoceļu zemes nodalījuma josla

Atbilstoši likuma “Par autoceļiem” 4. panta pirmajai daļai, valsts autoceļi un to zemes, tai skaitā ceļu zemes nodalījuma joslās, ar visām šo autoceļu kompleksā ietilpstošajām būvēm – zemes klātne, ceļa braucamā daļa, sāngrāvji, mākslīgās būves, ceļu inženierbūves, kā arī gaisa telpa un zemes dzīles ceļu zemes nodalījuma joslā, ciktāl tas nepieciešams transportlīdzekļu satiksmei un ceļa elementu izmantošanai un aizsardzībai, ir Latvijas Republikas īpašums, kas nodots LVC pārziņā.

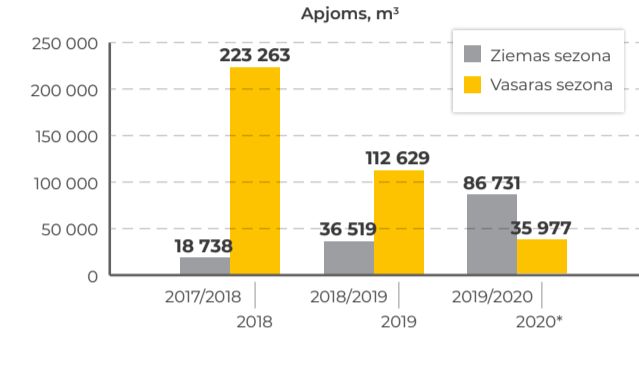


Kāpēc nedrīkst bojāt autoceļu konstrukcijas: TIEK TRAUCĒTA ŪDENS ATVADE, KĀ REZULTĀTĀ:

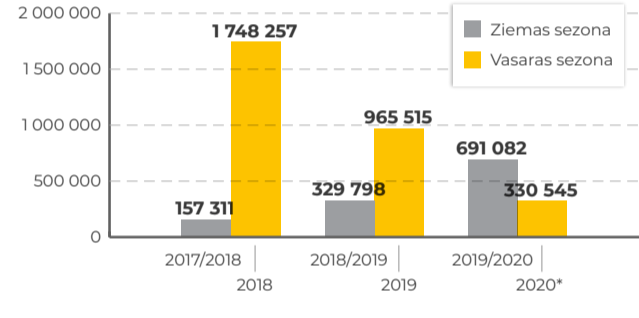
Tiek veicināta zemes klātnes kūkmošanās	Rodas neprognozējami izskalojumi, iesēdumi (smilšu vannas), ceļu malas noslidējumi	Tiek bojātas meliorācijas sistēmas
Samazinās vai pilnībā pazūd ceļa nestspēja	pavasaros un rudenos ceļi nav izmantojami	Neatvadītiem nokrišņiem sasastot, palielinās slidamība
Tiek bojāti Satiksmes organizācijas līdzekļi	Tiek uznesti dubļi no lauka; pie lauku mēšlošanas – kūtsmēsli	Tiek bojātas dažādas ceļu zemes nodalījuma joslā iebūvētās inženierkomunikācijas (sakarū un elektrības kabeli, balsti, sadales kārbas vai akas).

Zāles plaušana		Ceļu konstrukciju uzraudzība	
Ceļmalas kopj (plauj) atbilstoši valsts piešķirtajam finansējumam.		LVC nodaļu atbildīgie darbinieki, apsekojot autoceļus, konstatē konstrukcijas bojājumus	
MK noteikumu prasības:		Sastāda aktu, iesniedz policijai	
Ceļa uzturēšanas klase	Plaušanas biežums sezonā	Policija izvērtē situāciju, konstatē/nekonstatē pārkāpumu	
A	2 reizes	Konstatējot pārkāpumu, sūta to attiecīgās pašvaldības Administratīvajai komisijai	
B	1 reizi	Administratīvā komisija pieņem galīgo lēmumu	
C	1 reizi		
D	nav prasību		

Grāvju tīrīšana



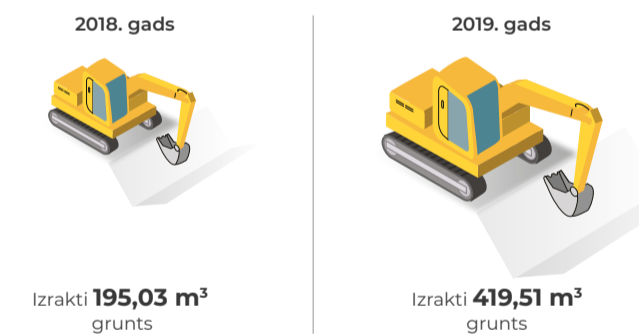
Summa, eiro



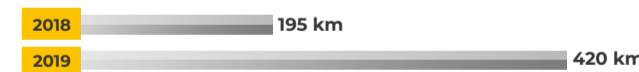
* uz 2020.g. maija sākumu

AVOTS: LAU

Grāvju tīrīšana



Atjaunoto grāvju garums



Viedoklis



Juris Lazdiņš,
Zemnieku saeimas valdes priekšsēdētājs

Mēs, Zemnieku saeima, šādas lauksaimnieku darbības vērtējam negatīvi. Nav nepieciešams apart laukus līdz pat ceļa malai, kad jau nāk ārā šķembas. Tam arī nav jēgas, jo šādā augsnē nekas neaug. Esam pret šādām darbībām, tā ir zemnieku nesaimnieciska rīcība. Izteiktāka šī problēma ir tajās vietās, kur ceļa plātne ir vienā līmenī ar lauku, un dabā nav saredzama robeža. Iespējams, ka problēmu varētu atrisināt ūdens tehnisko profilu izveide, kas zemniekiem palīdzētu saprast, cik tālu var apstrādāt laukus.

Jāuzklāj precīzi ar pirmo reizi

Ceļa horizontālo apzīmējumu atjaunošana valsts autoceļu tīklā notiek divas reizes gadā



Ceļa horizontālie apzīmējumi nosaka satiksmes kārtību, norāda ceļa būvju gabarītus un orientē satiksmes dalībniekus. Līdz ar to apzīmējumu uzklāšana uz autoceļa ir regulēta Latvijas valsts standartos (LVS). Ceļa horizontālo apzīmējumu uzklāšana ietver autoceļa virsmas sagatavošanu (noslaucīšanu un atsevišķu svešķermeņu novākšanu), materiālu sagatavošanu, apzīmējumu uzklāšanu, stikla lodīšu un pretslīdes minerālmateriālu pievienošanu, ja to prasa tehnoloģija. Šobrīd VAS Latvijas Valsts ceļi (LVC) spēkā ir līgumattiecības ar četriem uzņēmumiem, kas veic ceļu horizontālo apzīmējumu krāsošanu.

Dažādas metodes

“Ceļa apzīmējumus veido ar

krāsu, termoplastiskiem materiāliem, aukstplastiskiem materiāliem, iepriekš sagatavotiem kontūrelementiem un simboliem vai citiem materiāliem. Horizontālo apzīmējumu materiāliem ir jāatbilst LVS standartu prasībām,” stāsta LVC Uzturēšanas plānošanas daļas vadītāja pienākumu izpildītājs Kaspars Geige. Viņš skaidro, ka ceļa horizontālo apzīmējumu uzklāšanai jālieto mehāniskas pašgājējiekārtas, kas saskaņā ar ražotāja instrukciju ir piemērotas izmantojamo materiālu iestrādei. Tām ir jābūt aprīkotām ar vadības iekārtām, kas nodrošina iestrādājamo materiālu izlietojuma daudzuma regulēšanu un kontroli, kā arī automātisku ceļa horizontālo apzīmējumu materiāla izsmidzināšanas sprauslu ieslēgšanos, lai notiktu mēriekārtu izpildītā darba apjoma automātiska uzmērīšana.

Ceļa horizontālo apzīmējumu krāsu, termoplastisko un aukstplastisko materiālu uzklāšanai ar roku darbu lietojamas iekārtas, mehānismi (augstspiediena vai normāls্পiediena krāsu izsmidzinātāji) un palīgaprīkojums, kas nodrošina izpildītā darba atbilstību paredzētajam. K. Geige uzsver, ka nav atļauts izmantot krāsotāju rokas instrumentus, piemēram, otu vai rullīti. LVC Ceļu specifikācijās noteikts, ka iepriekšsagatavoto materiālu un ceļa kniežu ieklāšanai jāizmanto tikai materiāla ražotāja ieteiktās iekārtas. Ceļa apzīmējumi ir jāuzklāj paredzētajā vietā, ievērojot geometriskos parametrus – formu un izmēru. Tikpat svarīgi, cik ievērot materiāla ražotāja ieteiktās iekārtas, ir ievērot izgatavotāja noteikto ieklāšanas tehnoloģiju.

Ceļa seguma virsmai pirms apzīmējumu uzklāšanas ir jābūt tīrai

un sausai, tāpēc ceļa horizontālo apzīmējumu, izņemot pagaidu, drīkst uzklāt, ja nav bijuši nokrišņi un gaisa temperatūra nav zemāka par plus 10 grādiem. Uz valsts autoceļiem krāsošana notiek divas reizes gadā: pirmajā pusgadā darbi parasti norit aprīlī, maijā un jūnijā, bet otrajā pusgadā – jūlijā, augustā, septembrī un oktobrī.

Dzeltenas krāsas apzīmējuma lenti lieto tad, kad ir nepieciešams organizēt pagaidu transporta kustību. Desmit centimetru lenti līmē uz ceļa virsmas ar speciālu grunti un pēc tam noņem. Lentas tiek izgatavotas no folijas un sintētiskajiem materiāliem.

Vairāk krāsas

Latvijā ceļa horizontālo apzīmējumu uzklāšanai galvenokārt izmanto krāsu, kurā pēc tam iekaisa gaisu atstarojošas lodītes, lai autovadītājiem nodrošinātu redzamību arī diennakts tumšajā laikā un sliktas redzamības apstākļos. Tās var tikt iekaisītas, gan izmantojot roku darbu, gan uzsmidzinot ar speciālu iekārtu.

Ceļu apzīmēšanai izmantotie materiāli

- Termoplastika
- Aukstplastika
- Krāsa
- Apzīmēšanas lentes

Iemesls šīs tehnoloģijas izmantošanai ir mazākas izmaksas, salīdzinot ar aukstplastisko un termoplastisko materiālu. K. Geige norāda: kalpošanas ilgums šādiem apzīmējumiem ir atkarīgs no satiksmes intensitātes un citiem faktoriem. Kvalitātes garantijas termiņš darbam ar krāsu ir seši mēneši, bet darbam ar aukstplastiskiem vai termoplastiskiem materiāliem – divpadsmit mēneši. Darbs tiek apmaksāts tikai tad, kad ir pagājuši garantijā paredzētie termiņi.

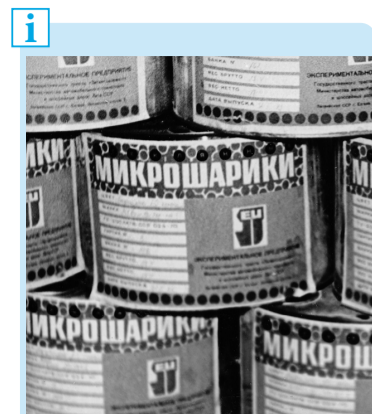
Atsevišķās vietās valsts ceļu tīklā ceļa horizontālie apzīmējumi ieklāti, izmantojot gan aukstplastisko, gan termoplastisko materiālu. No plastikāta materiālu masas veidotie apzīmējumi nedrīkst būt augstāki par 4 mm virs ceļa seguma. Šādiem



Ceļa horizontālie apzīmējumi – līnijas, bultas, simboli un citas norādes uz ceļiem vai ceļu būvēm un speciāli veidotiem elementiem. Tie nosaka satiksmes režīmus un kārtību. Horizontālie apzīmējumi ir baltā, kā arī dzeltenā krāsā. Ceļa horizontālo apzīmējumu nozīme aprakstīta Ceļu satiksmes noteikumos (CSN).

apzīmējumiem atļauti 5 cm pārrāvumi ik pēc pieciem metriem, lai būtu iespējama pilnīgāka ūdens nocece no brauktuves.

Uz valsts autoceļiem pārsvarā izmanto krāsu. 2019. gadā 277 kvadrātmetri horizontālā marķējuma tika uzklāti, izmantojot termoplastisko



1973. Jelgavā eksperimentālā uzņēmuma vecākais inženieris-ķīmiķis Jānis Brente pirmais Latvijā un Padomju Savienībā izgudroja atstarojošās lodītes.

materiālu, bet 3405 kvadrātmetri – aukstplastisko materiālu. Iemesls tam ir izmaksas - aukstplastiskais materiāls un termoplastiskais materiāls izmaksā dārgāk nekā darbs ar krāsu, saka K. Geige.

Apzīmējumi jāuzklāj ļoti rūpīgi. Ceļa horizontālā apzīmējuma forma un izmērs jāpārbauda darba izpildes laikā ne retāk kā vienu reizi maiņā, veicot vismaz divus mērījumus būvobjektā. Tā kā ceļa horizontālos apzīmējumus noņemt ir daudz grūtāk nekā uzklāt, tad jāpūljas par to, lai ceļa horizontālie apzīmējumi uzreiz tiktu uzklāti tam paredzētajā vietā, ievērojot paredzēto formu un izmēru. Tāpat, veidojot horizontālos apzīmējumus atkārtoti, nedrīkst būt saskatāmi vecie apzīmējumi, jo tas var novest pie kļūdainiem transportlīdzekļu vadītāju lēmumiem.

Viedoklis

Andris Grudulis,

SIA CTB Ceļa aprīkojuma dienesta vadītājs

Termoplastiskais materiāls ir birstošs materiāls, kas pirms uzklāšanas uz ceļa, tiek ievietots priekšsildītājā un uzkaršēts līdz 200 grādiem, tad tiek liets ekstrūderī jeb speciālā uzklāšanas mašīnā, un uzklāts uz ceļa. Ekstrūderī visu laiku tiek uzturēta konkrēta temperatūra. Savukārt aukstplastiskais materiāls tiek vienkārši samaisīts, pievienots cietinātājs, ieliets uzklāšanas mašīnā un tad attiecīgi uz ceļa. Jaunajos ceļu projektos 80% gadījumu tiek lietots termoplastiskais materiāls ceļa horizontālo pazīmējumu uzklāšanai, jo, salīdzinot ar aukstplastisko materiālu, tas ir lētāks un arī dabai draudzīgāks. Kā arī, lai aukstplastiskais materiāls sacietētu un pa to varētu pārvietoties satiksmes dalībnieki, ir jāgaida aptuveni 15 līdz 20 minūtes. Savukārt termoplastiskais materiālam tās ir aptuveni divas minūtes.

Horizontālo ceļa apzīmējumu uzklāšanas apjomi (tūkst. m²)

672,29



2017

719,16



2018

615,24



2019

AVOTS: LVC

Melno punktu skaits sarūk

Pēdējo trīs gadu laikā uz pusi samazinājies melno punktu skaits uz valsts galvenajiem autoceļiem.

Ir nākusi klajā jauna valsts galveno autoceļu bīstamo posmu un krustojumu jeb melno punktu karte, kurā apkopoti ceļu satiksmes negadījumu dati par trīs gadu periodu no 2017. līdz 2019. gadam. Salīdzinot iepriekšējiem gadiem, melno punktu skaits ir samazinājies uz pusi un 2017. – 2019. gadā uz valsts galvenajiem autoceļiem ir konstatēti 48 melnie punkti. Iepriekšējā kartē par periodu no 2014. līdz 2016. gadam šādi punkti bija 99. Jāmin, ka pagājušajā gadā ir arī precizēta kārtība, kādā apdzīvotajās vietās klasificē ceļu posmus, kuros bieži notiek ceļu satiksmes negadījumi (CSNg).

gājušais ir traģēdija. Vairākās vietās, kas ir jaunajā melno punktu kartē, jau norisinās būvdarbi, dažās 2019. gadā tie jau ir pabeigti. Līdz ar to atsevišķi melnie punkti jau tiks likvidēti," norāda VAS Latvijas Valsts ceļi valdes priekšsēdētājs Jānis Lange.

"Runājot par infrastruktūru, satiksmes drošības uzlabošanas jomā prioritāte ir mazāk aizsargātie ceļu satiksmes dalībnieki un sadursmju prevencija. Pēc šī principa arī tiek plānoti atsevišķi satiksmes drošības projekti, uzsvāru liekot uz gājēju pārejām, gājēju un velosipēdistu celiņiem. Tāpat pamazām tiek likvidēti kreisie pagriezieni, kas

ka daudzos posmos, kur notiek sadursmes, to cēlonis ir neatļauta manevra veikšana - apdzīšana, pārkāpjot Ceļu satiksmes noteikumus (CSN). Piemēram, šādi negadījumi ir notikuši Vidzemes šosejas (A2) 59. kilometrā, Tallinas šosejas (A1) 1. kilometrā, Ventpils šosejas 46. kilometrā un citviet. Melnie punkti tiek izvērtēti, un pēc tam noteikts, kādas satiksmes organizācijas izmaiņas ir nepieciešamas. Ne vienmēr ir jāpārbūvē attiecīgais posms vai jāisto citi dārgi risinājumi. Ir vietas, kur pietiek uzlikt ceļazīmes, kas samazina atļauto braukšanas ātrumu vai aizliedz apdzīšanas manevru. VAS Latvijas Valsts ceļi Satiksmes organizācijas pārvaldes direktors Māris Zālajskals atzīst, ka arī fotoradari uz ceļiem ir sevi attaisnojuši. Bīstamajās vietās, kur uzstādīti fotoradari, negadījumu skaits ir samazinājies par 47%, bet par 45% - smagie CSNg, par to liecina Ceļu satiksmes drošības direkcijas (CSDD) dati. Arī mainot ceļa horizontālo marķējumu, var panākt vēlamo efektu. Kā piemēru var minēt Tallinas šosejas (A1) posmu pie Lilastes, kur tika mainīts malas horizontālais apzīmējums uz nepārtrauktu līniju, un pateicoties tam ir samazinājies uzbraukumu skaits stāvošiem transportlīdzekļiem. Autovadītājiem ir jāatceras, ka visi satiksmes organizācijas

Precizē kārtību

2019. gadā ir precizēta kārtība, kādā klasificē ceļu posmus, kuros bieži notiek ceļu satiksmes negadījumi:

Klasificējot ceļu posmus ārpus apdzīvotajām vietām, ceļu tīklā nosaka vietas, kur viena kilometra garumā notikuši vismaz trīs smagi ceļu satiksmes negadījumi (CSNg), kuros ir cietušie, vai astoņi CSNg negadījumi.

Savukārt apdzīvotās vietās par bīstamu ceļa posmu ir uzskatāms 300 metru garš ceļa posms, kur trīs gadu laikā ir notikuši vismaz desmit CSNg vai ir vismaz trīs smagi CSNg.

Krustojums uzskatāms par bīstamu, ja negadījumi ir notikuši 150 metru rādiusā uz katru pusi.

tehniskie līdzekļi, tajā skaitā horizontālie apzīmējumi, ir reglamentēti normatīvajos aktos, un ir domāti satiksmes drošības uzlabošanai.

Tomēr vēl joprojām ir daudz autovadītāju, kas neievēro ceļu satiksmes noteikumus un turpina pārsniegt atļauto braukšanas ātrumu. Pagājušajā gadā ir noformēti vairāk nekā divi miljoni protokolu par ātruma pārsniegšanu, un valsts budžetā iemaksāti vairāk nekā seši miljoni eiro.

Taču ir arī tādas vietas, kur situācijas uzlabošanai ir nepieciešama ceļa rekonstrukcija.

Jānis Lange,

VAS Latvijas Valsts ceļi valdes priekšsēdētājs

Bīstamo vietu skaits ir krasi samazinājies, tā ir pozitīva tendence. Mūsu uzdevums no ceļu infrastruktūras viedokļa ir darīt visu, lai ceļu lietotāji varētu droši piedalīties satiksmē un melno punktu skaits turpinātu samazināties. Šogad, pateicoties papildu finansējumam 75 miljonu apmērā, tiks realizēti arī papildu projekti satiksmes drošības paaugstināšanai. Kopumā, gan no ikgadējā budžeta, gan no papildu līdzekļiem satiksmes drošības projektiem tiks atvēlēti astoņi miljoni eiro.

Piemēram, uz Jūrmalas šosejas (A10) ir vairākas melno punktu vietas, kur bieži notiek negadījumi. Daļa no tiem ir saistīti ar akvaplanēšanu, ko izraisa ceļa segumā esošās risas. Šogad tiks pabeigta šī autoceļa segas rekonstrukcija, risas likvidēs, un šādiem negadījumiem vairs nevajadzētu būt.

Precizāki dati

Pagājušajā gadā tika precizēta kārtība, kādā apdzīvotās vietās klasificē ceļu posmus, kuros bieži notiek CSNg. Pateicoties uzlabotai metodoloģijai, kā arī tam, ka Valsts policijas dati un koordinātes par ceļu satiksmes negadījumu vietām ir kļuvušas precīzākas, arī bīstamos posmus un krustojumus ir iespējams noteikt precīzāk.

Melno punktu skaita samazinājums pārsvarā ir skaidrojams ar to, ka daudzās no šīm vietām ir veikti satiksmes drošības uzlabošanas pasākumi. Kopumā satiksmes uzlabojumi bez pārbūves veikti 13 iepriekšējā periodā (2014. – 2016.) konstatētajos melnajos punktos, bet 46 vietās ir veikta ceļa posma pārbūve, seguma atjaunošana vai uzstādīts fotoradars. Arī šobrīd vairākās vietās, kas ir iekļautas jaunajā bīstamo posmu un krustojumu kartē, ir plānoti pārbūves vai kādi citi darbi. Atsevišķos posmos uzlabošanu patlaban jau notiek, vai arī ir notikusi pēdējo trīs gadu laikā. Piemēram, jau minētā Jūrmalas šoseja (A10), Vidzemes šosejas (A2) Sēnītes posms u.c.

"Ja mēs salīdzinām jauno melno punktu karti ar iepriekšējo,

48 Tik melnie punkti tika konstatēti 2017. – 2019. gada bīstamo posmu un krustojumu kartē.

Pozitīvi ir arī tas, ka ir mazinājies to bīstamo posmu un krustojumu skaits, kuros gājuši bojā vairāki cilvēki. Jaunajā kartē tādu ir trīs, iepriekšējā bija astoņi.

Lielāka intensitāte

"Katrs no šiem melnās kartes punktiem ir bīstams, tāpēc, kamēr ir ievainotie un bojā gājušie nevaram runāt, ka viss ir kārtībā. Lai visi varētu droši piedalīties satiksmē, ir jāuzlabo satiksmes infrastruktūra, jo katrs bojā

īstermiņā var sagādāt neērtības, bet ilgtermiņā dod ieguldījumu drošībā," skaidro Lange.

Lielākā melno punktu koncentrācija ir Pierīgā, kur ir arī lielākā satiksmes intensitāte. Jāatgādina, ka arī kopumā vidējā diennakts satiksmes intensitāte uz valsts galvenajiem autoceļiem ik gadu turpina augt. Pērn tā pieauga par 5%. Kopš 2011. gada satiksmes intensitāte ik gadu aug, un pērn tā sasniedza visaugstāko rādītāju pēdējo desmit gadu laikā CSNg dati liecina,



tad dati rāda, ka viena kilometra garumā iepriekš bojāgājušo skaits bija astoņi, tagad tie ir divi. Viss liecina, ka kopējā aina uzlabojas,” atzīmē M. Zaļaiskalns. Viņš arī norāda, ka iepriekšējā kartē vairāk melno punktu atradās tālāk no Rīgas, bet šobrīd gandrīz visi punkti koncentrējas ap Rīgu. Piemēram, uz Tallinas šosejas (A1) visi melnie punkti atrodas līdz 13. kilometram. Jāpiebilst, ka jau ir uzsākts darbs pie risinājumu izstrādāšanas, tomēr M. Zaļaiskalns pieļauj, ka daļa no tiem varētu nebūt populāri.

Nebūtu jābūt

Tomēr ir vietas, kur melnajiem punktiem nebūtu jāveidojas,

jo, piemēram, infrastruktūra ir sakārtota un nodrošināti apstākļi, lai CSNg nenotiktu, tomēr, neskatoties uz to, negadījumi notiek. “Lielākajā daļā šo gadījumu pie vainas ir cilvēcisks faktors un distances neievērošana. Bieži vien šādi negadījumi notiek pie luksoforiem, kad priekšā braucošā automašīna strauji bremzē, bet tai sekojošā to laicīgi nepaspēj, un notiek sadursme. Līdz ar to ne vienmēr pie vainas ir slikta infrastruktūra, bet gan cilvēki paši ar savu rīcību izraisa negadījumus. Iespējams, ir jānomainās paudzēm, lai cilvēki sāktu pārvietoties uz autoceļiem mazāk agresīvi, to savukārt izraisa ikdienas stress, un tas ir cieši saistīts ar dzīves kvalitāti,” norāda M. Zaļaiskalns.

Māris Zaļaiskalns,

VAS Latvijas Valsts ceļi Satiksmes organizācijas pārvaldes direktors

“Situācija satiksmes drošības jomā ik gadu uzlabojas. To parāda arī jaunā melno punktu karte, kurā, salīdzinot ar iepriekšējo periodu, melno punktu skaits ir samazinājies gandrīz uz pusi. Tas panākts, gan realizējot dažādus satiksmes uzlabojumu projektus, gan iegūstot precīzākus datus no Valsts policijas par CSNg, gan arī pamainot metodoloģiju. Tomēr daļa atbildības ir jāuzņemas arī pašiem autovadītājiem ir jāievēro CSN, ceļazīmes un ceļa marķējums. Situāciju labi raksturo smagā avārija Alderu krustojumā Baltezerā, kas šogad notika starp motociklu un automašīnu.

Bīstamie posmi un krustojumi jeb melnie punkti uz Latvijas valsts galvenajiem autoceļiem (2017. – 2019.)

Nr. (MP)	Autoceļš	km	CSNg	CSNg ar cietušajiem	Bojā gājušie	Ievainotie	Autoceļa posms
1	A4	12.	13	5	3	7	Upeslejas, krustojums ar pievedceļu Cekules stacijai (V52)
2	A1	10.	7	5	3	4	Ādaži, Muižas iela
3	A9	39.	13	8	2	9	Pieslēgums a/c Jelgava (Tušķi)–Tukums (P98)
4	A5/A9	35/1	18	9	1	16	Pārvads pār a/c Rīga (Skulte)–Liepāja A9 un a/c Jaunmārupe–Skulte (V14)
5	A4	15.	7	5	1	16	Krustojums ar a/c Ulbroka–Ogre (P5)
6	A7	10.	16	6	1	10	Krustojums ar a/c Rāmava–Baloži (V3) un pievedceļiem a/c Valdlauči–Rāmava (V2)
7	A2	59.	5	5	1	14	Līkums
8	A1	2.	9	6	1	9	Viesnīca Baltvilla
9	A5	24.	12	6	1	6	Karjers
10	A6	21.	12	5	1	4	Līvzemes ielas (Salaspils) pieslēgums
11	A4	10.	10	4	1	4	Krustojums ar a/c Rīga- Ērgļi (P4)
12	A8	37.	10	3	1	3	Krustojums ar a/c Ozolnieki–Brankas–Brankstūri (V1068)
13	A10	18.	7	3	1	4	
14	A1	8.	4	3	1	3	Ādaži
15	A8	32.	18	5	0	9	Krustojums ar a/c Jelgava – Dalbe (P100)
16	A8	12. – 13.	20	5	0	6	Medemciems
17	A8	23.	19	5	0	6	Krustojums ar pievedceļu Olainei (V18) un Verdiņu ielu
18	A9	2.	8	6	0	10	
19	A1	14.	7	5	0	10	Kadaga
20	A5	9.	12	4	0	7	A/c Rīga–Bauska–Lietuvas robeža (Grenctāle) (A7) rotācijas aplis
21	A4	5.	7	6	0	9	Krustojums ar a/c Juglas papīrfabrikas ciemats–Upesciems (P2)
22	A5	12.	10	5	0	7	Krustojums ar a/c Ķekava–Plakanciems (V6)
23	A10	46.	7	4	0	8	Ķemeru kapi
24	A2	14.	14	4	0	4	Pieslēgums pie a/c A1 Rīga (Baltezers)- Igaunijas robeža (Ainaži) A1 un Rīgas apvedceļa (Baltezers–Saulkalne) (A4)
25	A1	12.	5	4	0	9	
26	A8	17.	10	4	0	6	
27	A10	63.	11	3	0	5	Krustojums ar Jelgava (Tušķi)–Tukums (P98) (rotācijas aplis)
28	A7	9.	14	2	0	3	Krustojums ar a/c Valdlauči–Rāmava (V1) virzienā no Valdlaučiem
29	A5	10.	12	3	0	3	Mežs
30	A4	14.	6	4	0	6	Pieslēgums a/c Biksti–Lielluži (V11)
31	A8	43.	6	5	0	6	
32	A4	1.	11	1	0	3	Pieslēgums Vidzemes šosejai (A2)
33	A1	1.	9	2	0	4	Pieslēgums Vidzemes šosejai (A2)
34	A7	13.	9	3	0	4	
35	A7	12.	10	3	0	3	
36	A7	35.	6	3	0	5	Dzimtmisa
37	A8	42.	13	1	0	1	Pieslēgums a/c Jelgava–Iecava (P93)
38	A10	69.	11	2	0	2	Krustojums ar a/c Tukums–Kuldīga (P121) (rotācijas aplis) uzbraukšanas šķērslim vakara stundās;
39	A8	18.	7	4	0	4	Lubauši
40	A7	52.	3	3	0	6	Ūdri
41	A5	21.	8	1	0	3	Krustojums ar a/c Baloži–Plakanciems–Iecava (V7) (Plakanciems)
42	A4	13.	6	3	0	4	
43	A8	19.	4	3	0	5	
44	A10	19.	9	2	0	2	Pirms iebraukšanas Jūrmalā
45	A2	33.	8	3	0	2	Vangaži
46	A7	66.	10	0	0	0	Bauska (66.km) krustojums ar Draudzības ielu, un Bauska–Mežotne–Bērzu skola (V1035)
47	A7	20.	9	0	0	0	Krustojums ar Rīgas apvedceļu (Salaspils–Babīte) (A5) (rotācijas aplis)
48	A10	54.	9	0	0	0	Smārde


VAS Latvijas Valsts ceļi pakalpojumi

DARBU VEIKŠANAS SASKAŅOŠANA AUTOCEĻU TIKLĀ:

ATĻAUDA  **SASKAŅOJUMS** 

Atļauja darbiem valsts autoceļa ceļa zemes nodalījuma joslā.

Saskaņojums kokmateriālu krātuves izvietojumam valsts autoceļa ceļa zemes nodalījuma joslā.

ATĻAUDA 

Atļauja darbiem valsts autoceļa aizsargjoslā (būvniecība, derīgo izrakteņu ieguve, grunts rakšana vai pārvietošana, koku ciršana).

TEHNISKO NOTEIKUMU UN NOSACĪJUMU IZSNIEGŠANA:

NOTEIKUMI  **ĻĒMUMS** 

Tehnisko noteikumu izsniegšana.

Ļēmums par ceļa pievienojuma izveidošanu valsts autoceļam.

NOSACĪJUMU IZSNIEGŠANA  **NOSACĪJUMU IZSNIEGŠANA** 

Nosacījumu izsniegšana teritorijas plānojuma, lokālpilnojumā, detaļplānojuma, transporta attīstības plāna vai tematiskā plānojuma izstrādei.

Nosacījumu izsniegšana zemes ierīcības projektu izstrādei.

PUBLISKA PASĀKUMU SASKAŅOŠANA:

ATZINUMS  **ATĻAUDA** 

Atzinums publisku pasākumu organizēšanai uz valsts autoceļa.

Atļauja mašīnu vai mehānismu izmēģinājumiem uz valsts autoceļiem.

SATIKSMES ORGANIZĀCIJAS TEHNISKO LĪDZEKĻU OBJEKTU UZSTĀDĪŠANAS UN DARBA VIETU APRIKOŠANAS SHĒMU SASKAŅOŠANA:

SASKAŅOJUMS  **SASKAŅOJUMS** 

Saskaņojums par satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu uzstādīšanu uz valsts, pašvaldību un citu īpašnieku ceļiem.

Darba vietu aprikošanas shēmas saskaņojums.

INFORMĀCIJAS UN REKLĀMAS OBJEKTU UZSTĀDĪŠANAS SASKAŅOŠANA:

ATĻAUDA  **SASKAŅOJUMS** 

Atļauja informācijas vai reklāmas objekta uzstādīšanai gar valsts autoceļiem.

Saskaņojums informācijas vai reklāmas objekta uzstādīšanai gar pašvaldību un citu īpašnieku ceļiem.

ATĻAUJAS PĀRVADĀJUMU VEIKŠANAI:

ATĻAUDA  **ATĻAUDA** 

Lielgabarīta un smagsvara pārvadājuma atļauja.

Atļauja speciālu pārvadājumu veikšanai aizlieguma zīmju Nr.312 „Masas ierobežojums” un/vai Nr.313 „Ass slodzes ierobežojums” darbības zonā.

SASKAŅOJUMS 

Saskaņojums svaigpiena produktu pārvadājumu veikšanai satiksmes ierobežojumu darbības zonā.

Jūs jautājat

? Vai grants ceļu atjaunošana nozīmē divkārtu virsmas apstrādi?

Nē. Grants ceļu atjaunošana ir jaunas grants seguma kārtas izbūve vai esošās grants seguma kārtas papildināšana ar jaunu materiālu.

? Vai šogad jau ir atputekļoti grants ceļi? Kā tiek izvēlēti grants ceļi, kuriem veic atputekļošanu?

Jā, šogad atputekļošanas darbi valsts autoceļos ar grants segumu veikti vairāk nekā 54 km apjomā. Galvenie kritēriji, kas nosaka iekļaušanu atputekļojamo posmu sarakstā ir: satiksmes intensitāte, kravas automašīnu intensitātes īpatsvars, apbūves tuvums ceļam vismaz 10 m.

? Vai transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa ieņēmumi tiek izmantoti ceļu uzturēšanai?

Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodoklis, tāpat kā visi citi nodokļu ieņēmumi, tiek ieskaitīts valsts kopējā budžetā. Finansējums autoceļiem tiek novirzīts atbilstoši tam, kā noteikts likumā "Par autoceļiem".

? Ar ko tiek apstrādāta ceļa virsma?

Veicot virsmas apstrādi, grants segums tiek noklāts ar bitumena emulsiju, uz bituminētās virskārtas viendabīgi noklāj šķembas, kas tiek veltņotas.

? Vai ceļazīmes uzstādīšana iekšpagalmā ceļa pārvaldītājam ir jāaskaņo ar LVC?

Jā, ceļa pārvaldītājam ir jāaskaņo ceļazīmju izvietošana ar VAS Latvijas Valsts ceļi Satiksmes organizācijas uzraudzības daļu. Lai uzstādītu ceļazīmes zemesgabalā, kas kopīpašumā pieder dzīvokļu īpašniekiem, kopsapulcē par ceļazīmju uzstādīšanu jānobalso trīs ceturtdaļām dzīvokļu īpašnieku (vai pilnvaroto personu, bet ne īrnieku), par to sagatavojot parakstītu protokolu. Lai saņemtu saskaņojumu zīmes uzstādīšanai, LVC Satiksmes organizācijas uzraudzības daļā jāiesniedz iesniegumu, dzīvokļu īpašnieku kopsapulces protokola kopiju, satiksmes organizācijas shēmu, zemesgrāmatas apliecības kopiju. Gadījumā, ja daudzdzīvokļu mājas kopīpašnieki nav zemes, uz kuras atrodas daudzdzīvokļu māja, īpašnieki, tad, pamatojoties uz mājas kopīpašnieku lūgumu, LVC Satiksmes organizācijas uzraudzības daļā vērsās zemes īpašnieks vai viņa pilnvarota persona. Dokumenti iesniedzami Torņa ielā 7/9, 102. vai 104. kab., Rīgā, LV-1050.

? Kāpēc uz ceļiem, kur ir atjaunots vai nomainīts segums, tiek uz laiku saglabāts ātruma ierobežojums?

Gadījumi, kad pēc remontdarbu pabeigšanas tiek saglabāts ātruma ierobežojums līdz 70 km/h, ir bieži. Tas ir nepieciešams, jo neseno noasfaltēts ceļš ir pārklāts ar bitumena saistvielu, kura veido neredzamu plēvīti. Tā ir slidenā un samazina automašīnas riepu saķeri ar jaunuzbūvēto segumu. Tāpēc uzreiz pēc remontdarbiem segumam ir paaugstināts slidēšanas risks – garāks bremsēšanas ceļš, kā arī iespēja izslidēt ceļa līkumā. Laika gaitā automašīnas ar riepiem šo plēvīti nodeldē, un, tiklīdz saķeres mērijumi ir atbilstoši normai, ātruma ierobežojošās zīmes tiek noņemtas. Saķeres mērijumus jaunizbūvētos posmos veic VAS Latvijas Valsts ceļi Ceļu laboratorijas speciālisti.

? Vai ir zināms, kad sāksies darbi uz autoceļa Ērgļi – Draubeši (P31)? Vai ceļš uz darbu veikšanas laiku tiks slēgts?

Šobrīd vēl noris iepirkuma procedūra un vēl nav precīzi zināms, kad darbi tiks uzsākti. Remontdarbu laikā ceļš netiks slēgts, bet tiks noteikti satiksmes ierobežojumi.

Brīvbrīdis

Veselu mēnesi nebiju sēdusies pie auto stūres. Piesēdos, izbraucu uz ielas, visi kliez, māj ar rokām – noilgojušies, velni tādi!

★ ★ ★

Visgarākie ceļojumi sākas ar vārdiem: Es zinu īsāko ceļu.

★ ★ ★

Puisis traucas ar auto mežonīgā ātrumā. Pēkšņi ierauga zīmi "Nomet ātrumu – 50 kilometri". Puisis nodomā – varēja taču vienkārši uzlikt zīmi "50". Ja jau uzraksts, acimredzot kaut kas

nopietns, tāpēc samazina ātrumu. Pēc laiciņa ierauga uzrakstu "Nomet ātrumu – 20 kilometri". Braucējs atkal nomet ātrumu. Vēl pēc britiņa uzraksts "Nomet ātrumu – 10 kilometri". Kādu laiku vilcies nožēlojami lēni, viņš pamana uzrakstu – "Laiipni lūdzam restorānā Nomet ātrumu!"

★ ★ ★

Tehnovegāns – vīrietis, kuram nav auto un kurš par to lepi visiem stāsta.

★ ★ ★

Ceļu policisti vienmēr jautā: – Vai jūs esat dzēris?

Kaut viens būtu kādreiz pajautājis: – Vai jūs esat ēdis?

★ ★ ★

Piecgadīgā meita jautā tēvām:

-Tēt, pirms tu apprecējies ar mammu, kurš tev sacīja kā pareizi jāvada auto?

★ ★ ★

Ceļu policists:

– Atveriet bagāžnieku! Kas tad tas?

– Tas? Liķis...

– Pats redzu, ka liķis, bet kur ir aptieciņa?



ESI PIESARDZĪGS APDZENOT!



Pirms apdzīt izvērtē situāciju uz ceļa!

NEBRAUC AUTĀ!

