



Augusts 2019

Autocelū dvīze

Satiksmes organizācijas izmaiņas uz šosejas A2.

[--> 2. lappuse]



Gints Kaminskis: Nākamajā simtgadē vēlam Latvijas ceļinieku saimei stipru garu, profesionālus speciālistus un gudrus politiķus. Lai ceļi un tilti ne tikai nodrošina iespējas pārvietoties un rotā Latvijas ainavu, bet vieno vietas un cilvēkus!

[--> 3. lappuse]

100 Ceļu nozarei



Atis Jansons: Asfalta uz valsts ceļiem ir mazāk nekā grants, tāpēc esošo asfaltu būtu jāsaudzē, lai nesamazinātos proporcija.

[--> 8. lappuse]

Latvijas valsts ceļi skaitļos.

[--> 4.-5. lappuses]

Autobraucēju ceļvedis augustam.

[--> 12. lappuse]

Īsumā**Precizē Autoceļu lietošanas nodevas maksāšanas kārtību**

Valdība apstiprinājusi kārtību, kādā tiek noteikti atbrīvojumi autoceļu lietošanas nodevai lauksaimniecības nozarē, kā arī ir definēts nodevas maksātāju loks. Tas darīts, lai veicinātu lauksaimniecības kooperatīvo sabiedrību konkurētspēju, norāda Satiksmes ministrija. Izmaiņas Autoceļu lietošanas nodevas likumā paredz arī, ka kooperatīvā sabiedrība lauksaimniecības nozarē, kas atbilst kritērijiem, nemaksā autoceļu lietošanas nodevu no 10. jūlija līdz 30. septembrim. Ja sabiedrības īpašumā, turējumā vai valdījumā ir viens transportlīdzeklis, atbrīvojumu no nodevas piemēro neatkarīgi no tās neto apgrozījuma pēdējā gada pārskatā. Savukārt, ja īpašumā, turējumā vai valdījumā ir vairāki transportlīdzekļi, atbrīvojumu no nodevas maksāšanas piemēro par vienu transportlīdzekli uz katrē 99,6 tūkst. eiro no kooperatīvās sabiedrības neto apgrozījuma pēdējā gada pārskatā. Lai VAS Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) varētu piemērot atbrīvojumus, Valsts ieņēmumu dienests līdz katra gada 1. janvārim iesniedz kooperatīvo sabiedrību sarakstu, norādot neto apgrozījumu pēdējā iesniegtajā gada pārskatā. Autoceļu lietošanas nodevas samaksa notiek ar pārskaitījumu.

Rail Baltica projekts virzās uz priekšu

Parakstīti dzelzceļa projekta *Rail Baltica* centrālā

posma caur Rīgu, kā arī posma Vangaži–Salaspils–Misa būvprojektēšanas līgumi, informē Baltijas valstu kopuzņēmuma *AS RB Rail* pārstāvji. *Rail Baltica* centrālā posma caur Rīgu par 12,99 milj. eiro projektēs divu spēņu uzņēmumu konsorcijs, kas sastāv no *IDOM Consulting, engineering, architecture* (IDOM) un *Ingenieria y Economia del Transporte* (INECO). Dzelzceļa posma paredzamais garums ir 56 km, un tas sastāv no trim apakšposmiem: Upeslejas–Rīgas Centrālā stacija, Torņakalns–Imanta un Starptautiskā lidosta Rīga–Misa upe. Paredzēts, ka šajā posmā būs 30 ceļu un dzelzceļu pārvadi, četri tilti, 13 gājēju un četras dzīvnieku pārejas, raksta *Leta*. Savukārt posma Vangaži–Salaspils–Misa būvprojektēšanu un autoruzraudzību par 12,024 milj. eiro veiks starptautiska uzņēmumu apvienība, kuras sastāvā ir Francijas uzņēmums *Egis Rail S.A.*, Vācijā reģistrētais *DB Engineering & Consulting* un *SIA Olimps*. Projektējamā posma paredzamais garums ir 67 kilometri. Plānots, ka šajā posmā būs 33 ceļu un dzelzceļu pārvadi, kā arī savienojums ar *Rail Baltica* intermodālo loģistikas centru Salaspilī un infrastruktūras apkopes punktu Vangažos. Paredzēta arī trīs dzīvnieku pāreju un 11 tiltu izbūve, tai skaitā aptuveni 1,3 km gara tilta celtniecība pār Daugavu Salaspils un Ķekavas novadā.

Labo būvdarbu defektus

SIA Binders būvdarbu garantijas ietvaros sācis defektu labojumus uz reģionālā autoceļa Jēkabpils–Lietuvas robeža (Nereta) (P75) posmā

no Neretas līdz robežai (56,09.–60,50. km) un uz vietējā autoceļa Nereta–Sleķi (V961) posmā pie Neretas (0,0.–1,2. km). Pagājušajā gadā abu ceļu posmos tika veikta virsmas apstrāde, ko līdzfinansēja ERAF *Interreg* pārrobežu sadarbības programmas ietvaros. Darbu līgumcena bija 1,4 milj. eiro (ar PVN). Šiem virsmas apstrādes darbiem saskaņā ar līgumu ir noteikts piecu gadu garantijas termiņš. Veicot divkāršas un trīskāršas virsmas apstrādes darbus V961 visā posmā un ceļam P75 posmā 56,09.–58. km pēc ziemas ir novērojams, ka mazo frakciju šķembas nav pilnībā izveidojušas noturīgu segumu, veidojot objektā dažāda dziļuma segregāciju un lielus materiāla zudumus, kas var novest pie seguma pilnīga sabrukuma, nekavējoties neveicot tā sakārtošanas darbus. Patlaban būvnieki veic sagatavošanās darbus un līdz jūlijam beigām veiks defektu remontu abos autoceļu posmos.

Varētu celt akcīzi dīzeļdegvielai

Autoceļu finansēšanai satiksmes ministrs Tālis Linkaits pieļauj iespēju celt akcīzes nodokli dīzeļdegvielai. Pēc viņa domām, viens no finansējuma avotiem varētu būt akcīzes nodokļa palielinājums dīzeļdegvielai, jo notiek pāreja uz videi draudzīgāku sabiedrisko transportu un vispār transportu Latvijā kopumā. Šis būtu, no vienas puses, sāpīgs risinājums, bet, no otras puses, tas dotu iespēju papildus finansēt ceļus, norāda satiksmes ministrs. Vienlaikus viņš uzsver, ka šis jautājums vēl tiks apspriests kopā ar iecerēto nodokļu sistēmas reformu.

Viedoklis**Ceļinieks ir audzis no zemes racēja līdz ceļu agregātu pilotam**

Grāmatas "Latvijas ceļu nozarei 100" autori, balvas *Par mūža ieguldījumu ceļu nozarē* ieguvēji Hamilkārs Sviķis, Vilnis Andrejsons

Mēs, ceļa veterāni, ceļinieku simtgades atcerē sveicam visus, kas Latvijas ceļus projektē, būvē, uztur, kopj un pārvalda. Sveicam visus, kas ir ar un par ceļiem Latvijā. Ar cieņu pieminam tos ceļiniekus, kas aizvadītajā simtgadē ar paštaisītām lāpstām noraka kalnus, kur iet mūsu lielceļiem, kas atjaunoja karos nopostītos ceļus un tiltus un būvēja jaunus, radīja ceļu saimniecību, ar ko Latvija ir bagāta vēl šodien. Gadadienās jubilāriem pasniedz dāvanas. Mūsu dāvana lai būtu grāmatas par ceļinieku simtgadi. Svētkos uzsauc tostus un izsaka novēlējumus. Mūsu novēlējums: Lai jums būtu tas, kas tikai cilvēkam no visas dzīvības radības ir nepieciešams un ko



viņš pats spēj radīt. Novēlam to, kas nav rakstīts nevienos plānos, ko neprasa nevienas pasūtītājs, ko reizēm aizmirstam. Mēs novēlam svētkus. Novēlam ar lieliem sasniegumiem nopelnītus ceļinieku svētkus. Novēlam svētkus, kad atzīmējami diženi notikumi, novēlam svētkus kopā ar tautu un visu valsti. Vienlaikus tas ir novēlējums labklājībai, vienotībai, draudzībai, dzīvespriekam, bez kā svinēšanas nevar būt. Mums, ceļiniekiem, svētki vajadzīgi kā garīgā akumulatora uzlādēšana. Vajadzīgi ceļinieku profesionālā patriotisma un vienotības stiprināšanai. Mums svētki vajadzīgi savas pašapziņas celšanai un apliecinājumam, ka mēs tādi sev un ceļam deram. Lai to justu mēs paši un tie, kas

ar mums, līdzīgi kā tas bija dziesmu dienās, festivālos, spartakiādēs, salidojumos, kas mums lieliski izdevās. Tādēļ, tu, kolēģi priekšniek, direktor, priekšsēdētāj, vienalga kā saucies, esi tas, kam tev jābūt, esi vadītājs. Neskatoties pēc valdēm, domēm, padomēm, konsultantiem un pilnvarniekiem, esi vadītājs, ved savus ļaudis uz svētkiem. Ved kā ceļiniekus, ne kā algotu darbspēku, māci svētkus rīkot un svinēt. Māci lepnumu par pieredzi ceļinieku saimei. Tiecies ar kaimiņu kā ar draugu, ne konkurentu. Atrodi katrā darbiniekā cilvēcīgo gaišumu, savāc to un pārvērt svētkos. Nebaidies, ka ar to kalpo ceļam, baidies kalpot naudai, kas iegūta, ar ceļu tirgojoties. Aizved savējos uz mūsu Ceļu muzeju, kas mums tāds ir pirmajiem pasaulē, lai redzam un lepojāmies, kā ceļinieks audzis no zemes racēja līdz ceļu agregātu pilotam. Novēlam ceļiniekiem jaunajā simtgadē tādu Latvijas valdību un satiksmes ministru, kas izlasa un saprot mūsu karogā rakstītos vārdus: "Labi ceļi un stipri tilti ved uz tautas labklājību."

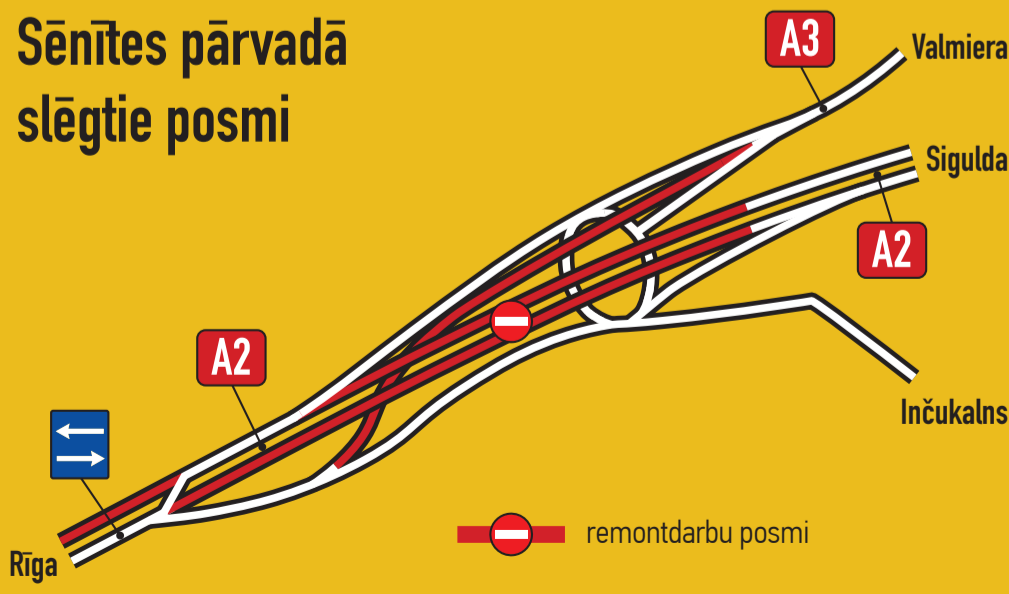
Atceramies paši un mācām, visiem, ka:
Ar ceļu visa dzīve sākas,
Bez ceļa viss uz postu iet!
Te ceļiniekam slava nākas,
Tā viņam svētkos jāuzdzied!
☺

Augustā Vidzemes šosejas (A2) posmā no Garkalnes līdz Sēnītes mezglam satiksme tiks pilnībā pārslēgta no brauktuves Rīgas virzienā uz brauktuvi Siguldas virzienā. Ceļu pārvadi satiksmei joprojām slēgti.

Uzmanību! 2019. gada augustā slēgs A2 šosejas Rīgas virzienu!



Sēnītes pārvadā slēgtie posmi



Novēlējumi ceļu nozarei

Lai veiksmīgi attīstītu valsts ceļu tīklu, rastu labākos risinājumus un uzlabotu satiksmes drošību ir nepieciešama sadarbība ar daudzām nozarēm un organizācijām

Izvirzīsim prioritātes



Tālis Linkaits,
satiksmes ministrs

Ši simtgade iezīmējas ar pārmaiņām nozarē. Šis ir laiks, kad mēs esam spiesti nolaisties uz zemes un mācīties izdzīvot paši. Iespēju gadi, kad tieši ceļi Eiropai bija prioritāte, ir beigušies. Iesāksim nākamo simtgadi bez tukšiem solījumiem un saliksīm pa plauktiņiem visu to, kas mums ir. Ierobežota finansējuma apstākļos ir svarīgi, lai par katru paveikto kilometru mums būtu lepnums, lai nav jākaunas par to, ka nupat izbūvēts ceļš jau sāk bojāties. Izvirzīsim prioritātes un strādāsim, lai tās īstenotu. Aktīvi runāsim ar pašvaldībām par valsts ceļu pārņemšanu to pārziņā, meklēsim papildus iespējas finansējumam. Esmu pārliecināts, ka kopā mums izdosies! No sirds sveicu svētkos.

Jāveic revīziju



Andris Bērziņš,
biedrības Latvijas ceļu būvētājs valdes priekšsēdētājs

Pirms simt gadiem Latvijas Republika mantojumā no Krievijas impērijas saņēma tiem laikiem pietiekami attīstītu ceļu tīklu. Rūpes par infrastruktūru jau 1919. gada 1. augustā tika uzticētas VAS Latvijas Valsts ceļu priekštecei Ceļu un būvju virsvaldei. Simt gados ir mainījušās varas, ceļi ir postīti, pamesti, atjaunoti un būvēti, bet pēdējos desmit gados vienmēr trūcis naudas, kas ietekmē ceļu stāvokli un kvalitāti. Tomēr Jums autoceļi ir jāuztur un jāmodernizē, lai impēriju mantojums pārtaptu par modernas Eiropas

Savienības valsts ceļu sistēmu. Mēs zinām gan to, cik ļoti šī mērķa sasniegšanai trūkst naudas, gan to, ka ceļi vairs nav arī valdības prioritāte. Zinām, ka nav Jūsu spēkos šo problēmu atrisināt. Tāpēc valstij ir pienācis laiks veikt ceļu revīziju un savās rokās atstāt tikai to, ko iespējams kopt un uzturēt. Ir laiks ieviest un izmantot jaunās tehnoloģijas, tajā skaitā prioritāšu noteikšanai valsts ceļu tīklā, klasifikācijai un strukturāliem pārveidojumiem.

Biedrība Latvijas ceļu būvētājs vēl pastāvīgi palielināt vērtību, jo ceļiem ir milzīga loma valsts līdzsvarotās un konkurētspējīgās attīstības veicināšanā.

Ne tikai melna asfalta lenta



Andris Lukstiņš,
Ceļu satiksmes drošības direkcijas valdes priekšsēdētājs

Tieši pirms gadsimta tika dibināta Ceļu un būvju virsvalde, kas faktiski bija VAS Latvijas Valsts ceļu priekšgājēji. Ja 1919. gadā bija jāuztur apmēram 700 km ceļu, tad šobrīd pārvaldīti un uzturēti tiek vairāk nekā 20 tūkst. km ceļu tīkla. Apjoms ir gandrīz trīsdesmitkārtējais. Tas ir spilgts apliecinājums tam, cik strauji šo 100 gadu laikā ir attīstījusies mūsu valsts, mainījušies cilvēku paradumi, uzlabojusies dzīves kvalitāte. Joma, par kuru atbildīga CSDD – satiksmes drošība – vienmēr bija un būs cieši saistīta ar ceļiem. Fakts, ka satiksmes drošība savā attīstības gaitā allaž gājusi roku rokā ar ceļu infrastruktūru, ļāvis mūsu uzņēmumiem gadu gaitā izveidot ļoti labas, ciešas un draudzīgas attiecības. Mūsu uzņēmumi ir sapratuši vienu svarīgu lietu – ceļš nav tikai melna asfalta lenta, bet tie ir dažādi drošības aprīkojumi, kas ļoti būtiski ietekmē satiksmes drošību. Un šis apziņas maiņa mums ir jāvusi būtiski uzlabot drošību uz ceļiem. Gribētu novēlēt uzņēmuma vadītājam Jānim Langem

saglabāt enerģiju, ar kuru viņš vada uzņēmumu nu jau sešus gadus. Savukārt visiem ceļiniekiem – ražīgus turpmākos gadus un, lai izdodas papildīt mūsu kopīgo mērķi – labus un drošus ceļus valstij un sabiedrībai!

Jāapkopo spēki



Raitis Nešpors,
VAS Latvijas autoceļu uzturētājs valdes priekšsēdētājs

Kur ir cilvēks, tur ir arī ceļš – ceļš, kas iedvesmo darīt un virzīties uz priekšu. Arī mēs – VAS Latvijas autoceļu uzturētājs – mērķtiecīgi strādājam, lai uzlabotu gadsimtu veidotos Latvijas valsts autoceļus un ikvienam dotu iespēju sasniegt iecerēto. Visi ceļi, lai cik dažādi vai likumoti tie būtu, vienmēr satiekas un saved mūs kopā. Tāpēc, tikai apvienojot spēkus un palīdzot viens otram, varam pārvarēt šķēršļus un sasniegt augstākus rezultātus. Vēlam autoceļu nozarei būt vēl uzņēmīgākam un turpināt veiksmīgi iesākt, izmantojot iespējas, kas iedvesmo un uzlādē nākamajiem 100 gadiem.

Mēs veidojam nākotni



Jānis Lange,
VAS Latvijas Valsts ceļu valdes priekšsēdētājs

Ceļi ir mūsu pagātne, tagadne un nākotne. Ne velti turku sakāmvārdu – Dzīve ir ceļš!, esam izvēlējušies par neformālu VAS Latvijas Valsts ceļu devīzi. Protams, ir pacilājoša sajūta vadīt ceļu nozares nozīmīgāko uzņēmumu šajā jubilejas brīdī,

vienlaikus tā ir arī liela atbildība. No pagātnes ir jāamācās. Mēs esam tie, kas veido nākotni un esam atbildīgi par to, ko mantojumā saņems mūsu bērni. Izaiicinājumu ir daudz. Sveicu kolēģus un novēlu veselību, veiksmi un izturību. Lai ir gandarījums par padarīto!

Lai visi ceļi vaļā



Aigars Sēja,
CBF SIA Binders valdes priekšsēdētājs

Latvijas ceļu nozarei novēlam nākotni! Tādu, kas balstīta valsts tautsaimniecības prioritātē, ne otršķirīguma principā. Lai vadītājiem spēja un prasme to sasniegt! Lai Latvijas ceļu nozari par perspektīvu, mūsdienīgu, inovācijām un attīstībai atvērtu jomu uzskatītu tie jaunie cilvēki, kuri šodien apsver domu mācīties ceļu un tiltu būvniecības specialitātes! Lai cieņā turēta pieredze un visi ceļi vaļā jaunības enerģijai!

Katram jāieliek artava



Andris Rāviņš,
Jelgavas pilsētas domes priekšsēdētājs

Pašvaldību un visas valsts pamats ir cilvēki, kas šeit dzīvo, izglitojas, strādā. Mūsu uzdevums ir iedzīvotājiem nodrošināt stabilu dzīves vidi, labklājību, sakārtotu infrastruktūru. Arī ielas un ceļi ir mūsu cilvēku veiksmīgas ikdienas neatņemama sastāvdaļa. Tāpēc ir būtiski ieguldīt to sakārtošanā, lai ilgtermiņā veidotu patikamu nākotni. Šogad ceļu nozarei aprit 100 gadu, un mūsu pienākums ir katram ielikt savu artavu cilvēku dzīves uzlabošanā, līdzdarboties pievienotās vērtības radīšanā. Tāpēc VAS Latvijas Valsts ceļiem nākamajos 100 gados novēlu, lai pieaugtu attīstības iespējas un ceļu sakārtošana kļūtu par

prioritāti visas valsts līmenī, jo infrastruktūra veido valsts tēlu. Lai ikviens valsts iedzīvotājs ar patiesu lepnumu teiktu, ka dzīvo Latvijā!

Jābūt kopīgiem mērķiem



Jānis Vanks,
Drošas Braukšanas skolas direktors

Pēdējos gados ļoti jūtami uzlabojas autobraucēju kultūra. Esam palikuši pieklājīgāki un iecietīgāki. Tā ir laba tendence. Arī ceļu būvētāji un apsaimniekotāji sāk arvien vairāk pievērst uzmanību tieši satiksmes drošībai un dažādas instances nevis katra savā "pagalmā" risina lietas, bet sāk apvienoties vienam kopīgam mērķim. Piemēram – maksimāli samazināt bojā gājušo skaitu uz ceļiem Latvijā. Mums vēl ir ļoti tāls ceļš ejams, bet ir skaidrs, ka virziens ir pareizs. Apvienojot spēkus var panākt daudz labāku efektu. Es no sirds novēlu turpināt iesāktu un galvenais, vēl straujākiem soļiem visu realizēt, jo nekas nav svarīgāks uz šīs pasaules par dzīvību. Un katra pasargātā dzīvība ir laime. Darbosimies kopā un iesim uz svarīgāko mērķi vēl straujākiem soļiem.

Lai ceļi vieno



Gints Kaminskis,
Latvijas Pašvaldību savienības priekšsēdis

Ja interneta meklētājā ievadām vārdus Latvijas ceļiem 100, tie vispirms aizved uz VAS Latvijas Valsts ceļi – valsts akciju sabiedrību, kas pārvalda Latvijas autoceļu tīklu un tam piešķirto finansējumu, plāno un vada nozares uzturēšanu un attīstību un pārrauga arī pašvaldību autoceļu tīklu. Savukārt VAS Latvijas Valsts ceļi raksturo šādi atslēgas vārdi: profesionalitāte, tradīcijas un dinastijas. Latvijas ceļu

nozare savu vēsturi un darba mūžu raksta kopš 1919. gada 1. augusta un ir mūsu valsts vienaudze, taču ceļi Latvijas teritorijā bijuši gan pirms simts gadiem, gan daudz senākos laikos. Simts gadi Latvijas ceļu nozarei nozīmē, ka jau gadsimtu tos pārvalda un pārrauga valsts kopā ar pašvaldībām. Nozares simtgadi Latvijas ceļinieki var sagaidīt ar lepnumu par paveikto. Kaut gan ceļi nekad tā īsti nav bijusi valsts pirmā prioritāte, ceļinieki ir pratuši saglabāt un attīstīt Latvijas ceļu būvētāju labākās tradīcijas un latvisko darba tikumu, pieredzes un kvalitātes stafeti nododot no paaudzes uz paaudzi. Priecē, ka Latvijas darba tirgū joprojām valda vietējie ceļu būves uzņēmumi, kas nebūt nav sliktāki par kolēģiem citās valstīs, bet tieši otrādi – Latvijas ceļu projektētāji, būvnieki un būvuzraugi ir konkurētspējīgi gan kaimiņvalstīs, gan citviet pasaulē, un to apliecina arī LVC piešķirtais kvalitātes pārvaldības sistēmas sertifikāts ISO. Nākamajā simtgadē novēlam Latvijas ceļinieku saimei stipru garu, profesionālus speciālistus un gudrus politiķus! Un lai ceļi un tilti, kas ne tikai nodrošina iespējas mums pārvietoties un rotā Latvijas ainavu, pirmām kārtām vienotu vietas un cilvēkus!

Padara par sasniedzamu galamērķi



Jānis Vilnītis,
Liepājas domes priekšsēdētājs

Saka, ka mūsu darba augļi atspoguļo to, kādi cilvēki esam mēs paši. Nedaudz pārfrāzējot šo domu, es gribētu teikt pat tā – kādi saimnieki esam, tādi ir arī mūsu darba rezultāti; un labam rezultātam no svara vienmēr ir laba sadarbība. Tāpēc mans vēlējums ceļu nozarei nākamajiem simts gadiem būtu – turpiniet atbildīgi veikt savu darbu un esiet profesionāli, kuri prot savā darbā apvienot darba pamatvērtības un mūsdienu inovācijas. Jo jūs esat tie, kuri pārējiem ļauj ieraudzīt, piedzīvot, satikties. Ceļš ir tas, kas mūsu valsti, novadu, pilsētu vai sētu padara par sasniedzamu galamērķi visas pasaules mērogā, tādēļ, lai mūsu ceļi vienmēr ir kā drošs un ērts pavadonis gan valsts iedzīvotājiem, gan viesiem. Liepājas pašvaldības vārdā sveicu ceļu nozari 100. jubilejā!

LVC pārvaldījumā ir



tilti



tuneļi

35.82

tūkst. caurtekas



tūkst. signālstabiņi



tūkst. ceļa zīmes



luksofori

9.76

tūkst. soliņi

1.61

tūkst. autobusu pieturu paviljoni

7

karogu masti.

Valsts pārziņā esošo ceļu garums

20.07

tūkst. km

Latvijas valsts ceļi skaitļos

VAS Latvijas valsts ceļi (LVC) pārvaldījumā ir vairāk nekā 20 tūkst. km ceļu, kuri ietver gan autoceļus ar melno, gan grants segumu. LVC pārziņā ir arī tilti, caurtekas un citi ceļa elementi.

Kopējais ceļu garums Latvijā /tūkst. km

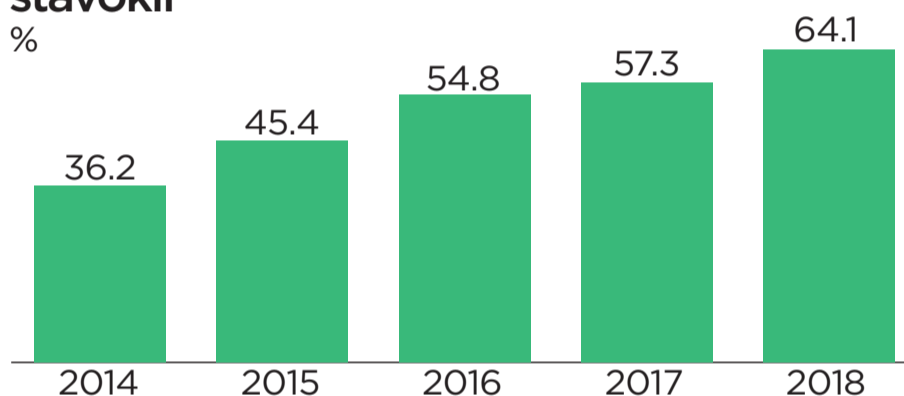


Valsts pārziņā esošo ceļu garums /tūkst. km



Valsts galvenie autoceļi labā un ļoti labā stāvoklī

%



Visblīvākā satiksme 2018. gadā bija uz Rīgas apvedceļa (A5) Salaspils-Babīte

49 178

transporta vienības diennaktī.



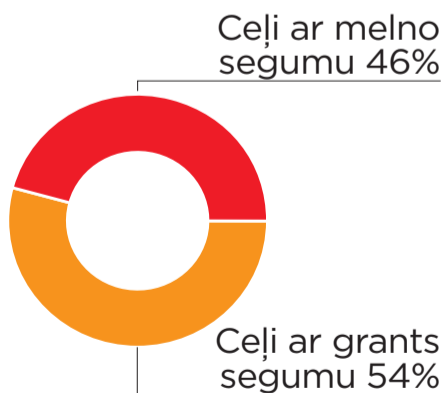
4%

Par tik % palielinājusies intensitāte uz valsts ceļiem.



22

Tik procenti valsts autoceļu ar melno segumu ir sabrukuši.



9495

Tik liels ir Twitter sekotāju skaits LVC kontam.



15.29

Tik tūkst. zvanus no iedzīvotājiem 2018. g. saņēmis LVC Satiksmes informācijas centrs.

2018. gadā



būvdarbi pabeigti

183

objektos,



pārbūvēti melnie un grants segumi

826

km garumā,



atjaunoti un pārbūvēti

25

tilti,

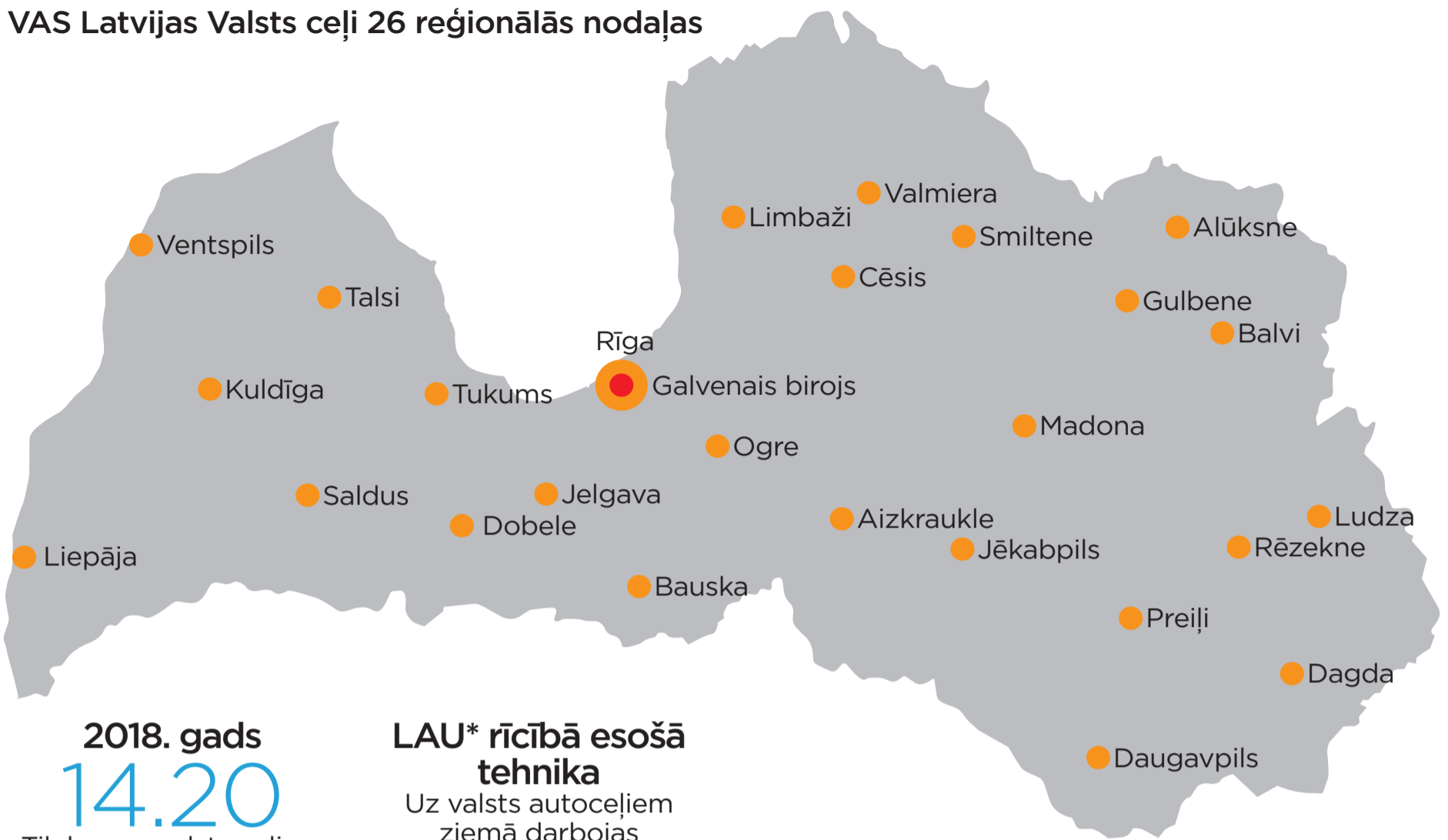


sagatavoti un izsniegti

2401

tehniskais noteikums.

VAS Latvijas Valsts ceļi 26 reģionālās nodaļas



2018. gads
14.20

Tik km no valsts ceļiem nodoti pašvaldībām 2018. gadā.



12.89

Tik tūkst. metru gājēju/veloceliņu izbūvēts 2018. gadā.

Valsts finansējums autoceļiem
Milj. eiro

234.6

2008. gadā

185.3

2019. gadā

LAU* rīcībā esošā tehnika

Uz valsts autoceļiem ziemā darbojas vairāk nekā

600

tehnikas vienības,



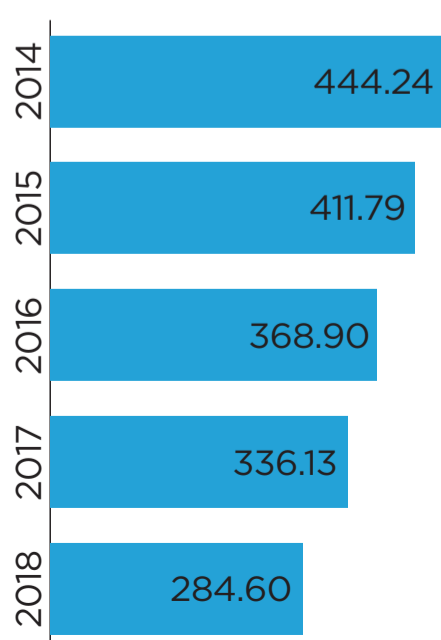
vasarā vairāk nekā

1.3

tūkst. tehnikas vienību.



Bedru klūst mazāk
Skaitis, tūkst.



Tiltu stāvoklis

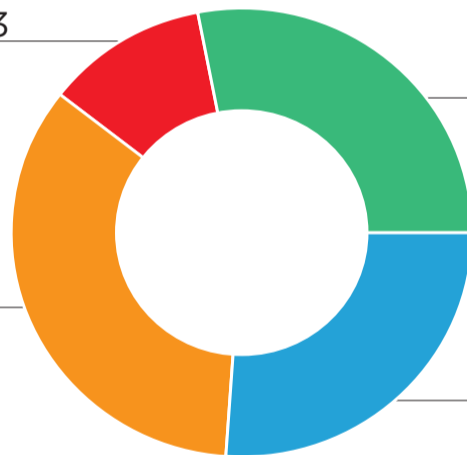
%

Ļoti sliktā 11.3

Labā stāvoklī 28.3

Sliktā 34.4

Apmierinošā 26.0

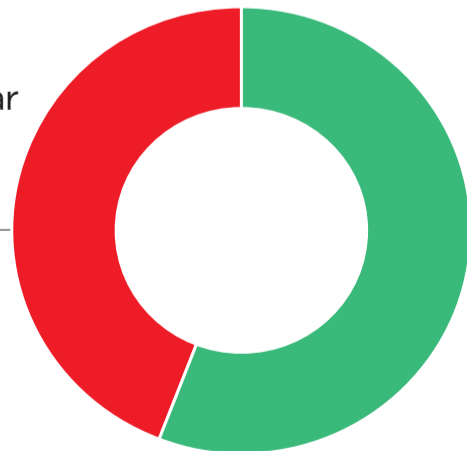


Vidējais ātrums uz valsts ceļiem pērn

%

Pārvietojās ar ātrumu virs 90 km/h 44

Pārvietojās ar ātrumu zem 90 km/h 56



98

Tik tiltu pārbūvēti pēdējo desmit gadu laikā.

43.8

Tik liels ir vidējais tiltu vecums valsts ceļu tīklā.

Mūsu Latvijas ceļi – bag

Te mans sveiciens jubilāram. Pēdējos desmit gados par ceļiem rakstīts īss apkopojums. Ar dažiem citātiem no labāko šajā problēmu mudžeklī iebraukuša žurnālista padomdevēju – Jura Anitena, Valda Laukšteina, Vernera Akimova, Jāņa Langes – teiktā.



Atis Jansons, speciāli AA.

Vispirms precizējums par to simtgadi. Nav jau tā, ka vēl senāk šeit ceļu nebija. Kā grāmatā "Latvijas zemes ceļi 1919. – 1940." raksta Vilnis Andrejsons – pirms kādiem četriem gadu tūkstošiem mūsu senči sapratuši, ka daba vien nepabaro. Jāražo pašiem, izaudzēto, izgatavoto jāmaina pret kaimiņu darbības pārpalikumiem. Tā iestaigātas takas. Vēlāk iebrauktas pajūgu risas. Kuras – ja kļuvas pārāk dziļas – jāpilda ar žagariem un granti.

Tuvāk mūsdienām – ko nu par takām. Jau 1844. gadā mūsu teritorijā ir pirmais lielceļš. Gabaliņš no Krievijas impērijas celtās „šosejas” Pēterburga–Varšava. Lepnais vārds „šoseja” likts pēdējās, jo asfalta šeit, protams, nebija. Bija ar šķembām stiprināta grunts un vietām bruģis.

Padomju gadu sākumā Latvijā joprojām putēja vairāk nekā 80% ceļu. Savukārt otrās brīvvalsts mantojumam jau ir pavisam citāds skats.

Bet galvenais – nebija Latvijas valsts. Nebija mūsu, – katra pilsoņa personīgas un kopīgas atbildības par pārvietošanās kvalitāti. Tāda oficiāli sākās no 1919. gada 1. augusta, kad dibināta Latvijas Satiksmes un darbu ministrijas Šoseju un zemes ceļu direkcija. Atbildība par pārvietošanās kvalitāti turpinās šodien un turpināsies arī nākamajā simtgadē. Un slikts ir pilsonis, slikta ir amatpersona, kas nezina un nesaprot

un nepalīdz saprast citiem, kādi tad no dienas dienā uz riteņiem ritināti, paslavēt aizmirsti, kad mērķis itin labi sasniegts, toties regulāri lamāti un pelti, Latvijas ceļi isti ir. Un kādi tie būs, kad pie stūres sēdīsies mūsu mazbērni?

Cik daudz to vajag?

Varam citēt oficiālu valdības dokumentu – Transporta attīstības pamatnostādnes 2007. – 2013. gadam, kurā teikts: „Latvijas autoceļu tīkla blīvums ir aptuveni 1,1 km uz 1 km², ko var uzskatīt par pietiekamu, ņemot vērā iedzīvotāju skaitu un teritorijas lielumu.” Varam salīdzināt mūsu bagātību ar pasaules kontrolskaitļiem (skat. 1. grafiku) un redzēt, ka šajā rādītājā esam „viduvēji” un „pietiekami”, būtiski atpaliekam tikai no dažām Eiropas nelielajām valstīm. Bet esam priekšā Amerikai, Austrālijai, Kanādai, par Krieviju pat nerunājot.

Pēdējā laikā dzirdēts – par daudz mums to ceļu. No pārvietošanās brīvības, no darbīguma (gan biznesa, gan vaļaspriek) viedokļa tās ir muļķības. Ceļu nevar būt par daudz. Taču paskatāmies citu grafiku (2.). Dalīsim ceļu kopgarumu nevis ar valsts platību, bet iedzīvotāju skaitu.

Atbildība par pārvietošanās kvalitāti turpinās šodien un turpināsies arī nākamajā simtgadē.

Redzam, ka esam augstā vietā. Ceturtie visā plašajā pasaulē. Varam ar to lepoties vai arī kļūt domīgi. Šie skaitļi taču nozīmē, ka mums jāspēj

netikai lietot, bet arī uzturēt piecreiz garāku ceļa posmu nekā vienam vācietim. Vai šajā jomā jāpieliek septiņreiz vairāk spēka nekā anglim, kurš nesāņem minimālo algu vai pensiju, bet treknī barojas no kapitālisma gadsimtos iekrāta senču mantojuma. Ņemam, uztaisām vēl vienu grafiku (3.). Pieliekam tiem iedzīvotājiem iekšzemes kopproduktu (IKP).

Jau 1844. gadā mūsu teritorijā ir pirmais lielceļš. Gabaliņš no Krievijas impērijas celtās „šosejas” Pēterburga–Varšava.

Un ieraugām – tam vācietim nav vis piecas, bet desmit reizes vieglāk nekā mums uzturēt perfektu kārtību ceļu saimniecībā. Un maķenīt vieglāk to izdarīt ir pat tuvējiem kaimiņiem.

Vai ir pamats galējam pesimismam? Nez vai. Letiņš jau nepadodas.

Tomēr pamats jebkuru pārmērīgu ambīciju kategoriskai noraidīšanai ir gan. Ja negribam nākamajā ceļu simtgadē pusi no tiem apkarināt ar uzrakstiem *Drive on your risk* (tādi redzēti pat trīskārt bagātākās valstīs un nozīmē, ka ceļš netiek kopts, ka tā lietotājiem

netiek garantētas apdrošināšanas izmaksas, pat otrādi – par jebkuru negadījumu var nākties piemaksāt pašiem), mēs nedrīkstam ne pikstēt par iespējami lēti aizlāpītām bedrēm, ne murgot par ātrgaitas maģistrāļu nepieciešamību, ne dārgu infrastruktūru, kura reālai dzīvei Latvijā nepietiekami sagatavotus un psiholoģiski nepiemērotus braucējus paglābtu no avārijām. Mēs nevaram cerēt, ka putekļu vasarā vai dubļu žampu šķīdoņos vairs nekur nebūs, jo naudas tam nav. Līdzekļi radīsies vien tad, ja ar panākumiem biznesā spēsim būtiski celt maģisko IKP.

Bez melnās segas

Meklējot datus par dažādu valstu ceļu kopgarumu, nākas iekulties arī tādos informācijas avotos, kuros Latvija minēta daudz zemākās vietās nekā ir patiesībā, jo šie lepnie 21. gadsimta pilsoņi par ceļiem uzskata vien *paved roads* (lat. val. melno segumu), bet ceļi ar grants segumu netiek skaitīti.

Un ieraugām – tam vācietim nav vis piecas, bet desmit reizes vieglāk nekā man uzturēt perfektu kārtību ceļu saimniecībā.

Patiesi, piemēram, Vācijā, Šveicē, Lielbritānijā grants ceļu nav. Tie, kas ir aizbraukuši vēl tālāk, zina stāstīt, ka arī Japānā, Honkongā un Singapūrā nav. Toties Latvijai ir – un vairāk nekā puse no visiem valsts īpašumā esošajiem ceļiem. Vairāk arī nekā

igauņiem un lietuviešiem. Grants ceļu Latvijā procentuāli ir arī vairāk nekā ungāriem un poļiem, kuriem grants ceļu kopgarums ir lielākais centrālajā Eiropā, atpaliekot vienīgi no skandināviem, kuriem bez asfalta iztikt vieglāk gan klimatisko apstākļu, gan stabilitākas pamatgrunts dēļ.

Mēs nevaram cerēt, ka putekļu vasarā vai dubļu žampu šķīdoņos vairs nekur nebūs, jo naudas tam nav. Līdzekļi radīsies vien tad, ja ar panākumiem biznesā spēsim būtiski celt maģisko IKP.

Vai modernas valsts atsevišķos reģionos var dzīvot bez asfalta? Var. Un vajag. Tā saka amerikāņi, kuriem ir vairāk nekā divi miljoni kilometru *unpaved roads* (lat. val. grants ceļi) Šī bagātā lielvalsts principā neatzīst un par lielu izšķērdību sauc tādu ceļu asfaltēšanu, kuros kustības intensitāte ir mazāka par 300 automašīnām dienā.

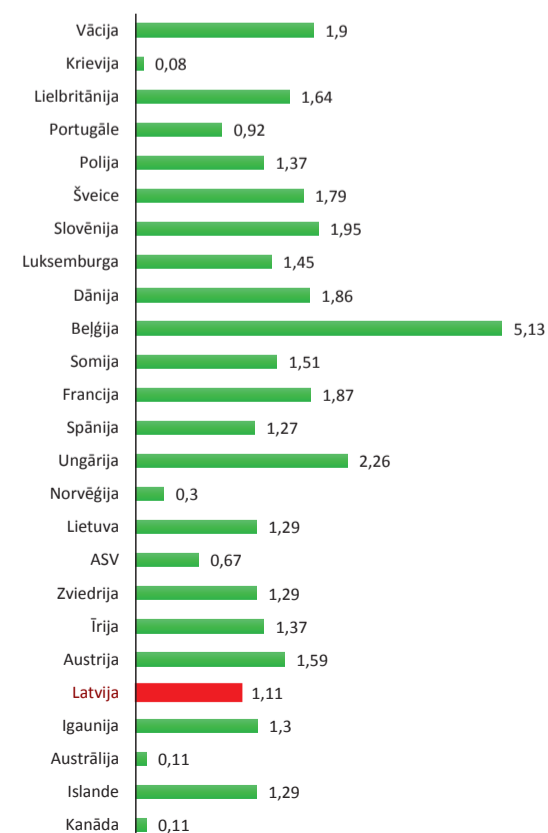
Ja runā par mūsu ceļu simtgadi – pirmās brīvvalsts laikā maz bija pat grants ceļu. Ļaudis iztika ar smilti. Tikai palielinoties transporta intensitātei, augot automašīnu skaitam, visai pieticīgos apjomos zemes ceļi tika pastiprināti ar granti un šķembām, kā arī tapa nelieli melnā seguma posmi. Pado mju gadu sākumā Latvijā joprojām putēja vairāk nekā 80% ceļu. Savukārt otrās brīvvalsts mantojumam jau ir

pavisam citāds skats. Lai nu kam, bet ceļiem stratēģiski svarīgajā pierobežā PSRS neatpūjās. 1960. gads – 2121 km asfalta, 1970. – 4358 km, 1980. – 5856 km, 1990. – 7718 km. Tomēr tajā pašā laikā, arī grantēto ceļu kopgarums šajā laikā bija pieaudzis no 2986 km līdz 11 069 km. Saruka vien plikā smiltis – no gandrīz 16 000 km līdz nepilniem 2000 km.

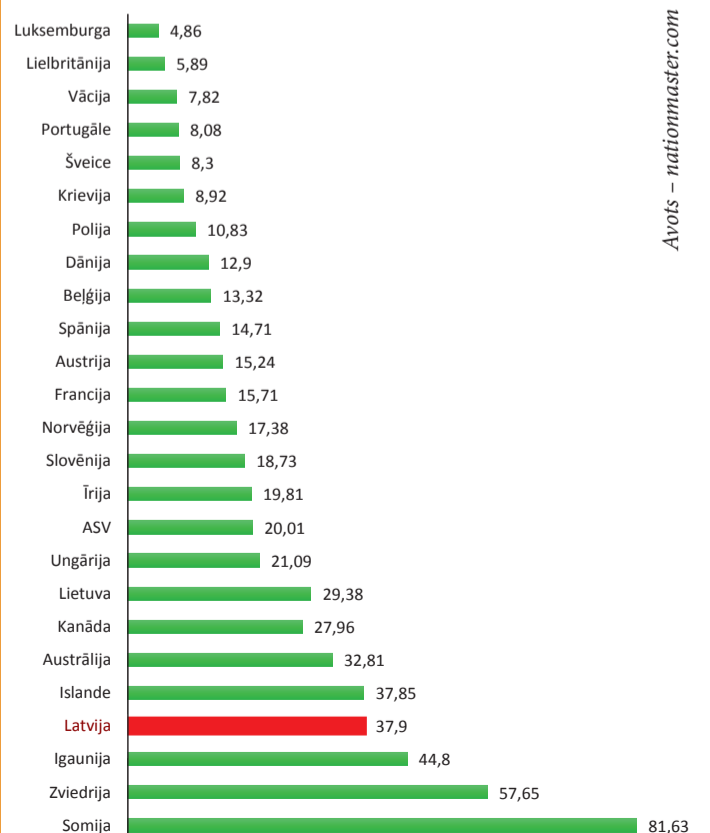
Ko esam spējuši kopš neatkarības atjaunošanas? Grants ceļu asfaltēšanas jomā – tikai nieku. Dažus kilometru simtus. Lielāko daļu no tiem nevis par savu naudu. Tomēr palasām pirms pieciem gadiem rakstīto:

„Latvijas ceļi nebeidz pārsteigt. Nē, ne jau ar bedrēm vien, pie kurām tomēr esam pieraduši un meistārīgi starptām laipot iemācījušies. Gluži pretēji – klusā nostūrī tevi pēkšņi šokē gabaliņi tāda gluduma un spožuma, kāds pietāvētu vien Šveicei, teiksim. Nobraucis 40 ielāpu kilometrus no Talsiem līdz Dundagai, vēl 20 draņķīgas grants līdz Ancei, Irbes lokā oktobra baravikas sagriezis, tu izlien no meža pie Mazirbes – ohoho! Fantastika! Citudien no Tukuma uz Rendu nolēmis braukt nevis pa asfalu, bet vecajām rallija takām, ieplet muti, kad aiz Tumes vecā melnā kratiņā nesākas vis putekļi, bet vēl viena „Šveice” – ideāls asfalta segums, jauns tilts, spoži mirdzošas metāla barjeras. Kas tas ir? P124 un P121 – gabaliņi no nacionālās, Eiropas Reģionālā attīstības fonda (ERAF) balstītās Valsts 1. šķiras ceļu attīstības programmas. Lauvas tiesu naudas grants ceļu asfaltēšanai deva Eiropa. Viņus var saprast. Tiešām. Grants! Was ist das? (lat. val. – Kas

1. Ceļi (km) uz km²



2. Ceļi (m) uz vienu iedzīvotāju



gātība un sāpe

tas ir?) Nav kārtības! Apsegt! Saprast var arī mūsējos. No dāvanas atteikties būtu stulbi. Censties dāvinātājiem un labdariem iestāstīt, ka viņu naudiņa būtu vairāk vajadzīga esošo asfaltu sakārtošanai – grūti. Un tapa teorētiski pamatojumi jaunām neputošām trasēm. Tapa ne tikai

P121 un P124. Līdzīgus stāstus varētu rakstīt arī par P62 (Krāslava–Preiļi–Madona) un P22 (Valka–Rūjiena).”

Ko šo projektu realizācija deva? Kustības intensitāte nevienu no tagad melnajiem ceļiem nav būtiski pieaugusi. Lokālu ekonomisko uzplaukumu nav nesusi. Konkrēta

turpinājuma 2007. – 2013. gada nacionālajai ceļu programmai nebija ERAF nākamajā laika posmā. Un nebūs turpmākajos. Pašu nauda? Nebūs naivi. Ja ko spēsim, tad ne jau kapitālas balto ceļu pārbūves. Ja būs gudri, mācīsimies saprast un priecāties par desmitkārt lētākām metodēm.

darbu vadība un kontrole, bet pārāk ilgi atlikto lēmumu pieņemšana par tālākas nākotnes reālajām iespējām, par spēju vai nespēju visu mūsu milzīgo ceļu tīklu saglabāt vismaz vienmēr un ar vidusmēra ielas auto izbraucamā stāvoklī.

Dubults nešķīst. Un neput

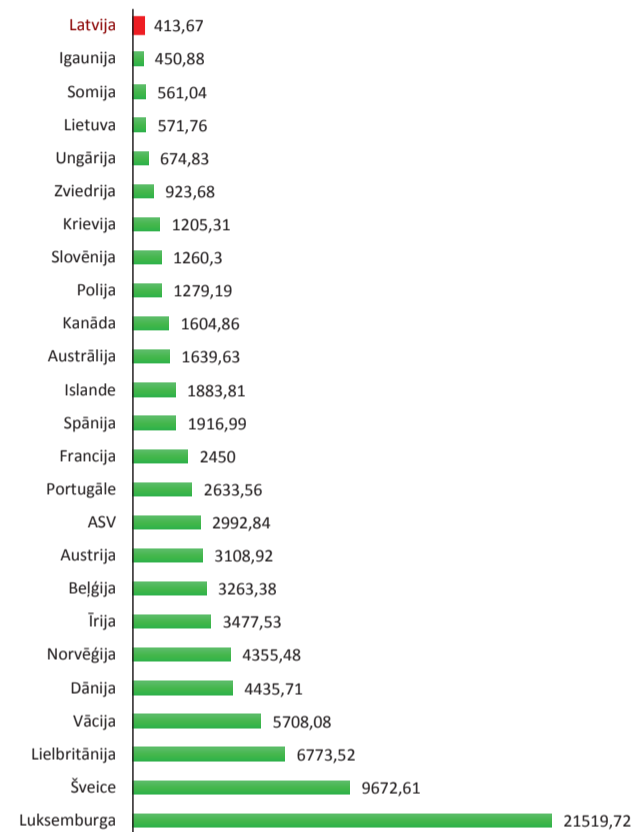
Daļēji situāciju glābs tau-pīgas tehnoloģijas. Iesakūmam stāstīš – līdzība. No katram saimniekam saprotamas jomas. Tek garāžas jumts. Taisīts pirms gadiem 15. Dēļu klājs, divas kārtas ruberoīds. Un piķītis, protams. Gan tikai papes salaiduma vietās. Darva sasprēģājusī, ruberoīds trausls, dēļi vietām jau patrupējuši. Ja šeit tiešām būtu plaukstoša kapitalisma pārticības zeme, ja tava bankas konta bilance būtu vismaz sešiem cipariem rakstāma, tu noplēstu visu to pagātnes mantojumu nost. Nē, pats neplēstu, internetā labāko firmu izvēlētos un uzliktu garāžai jaunu, 21. gadsimta cienīgu cepuri. Par kādiem tūkstošiem astoņiem vai desmit. Ja būtu. Bet tāds konts tev pat skaistākajos sapņos nerādās, un tu ņem Depo bodē par padsmi eirīšiem mastikas spaini, pindzeli un slien trepes pie savas sāpes. Ja pamatnes atlikušos resursus būsī prātīgi novērtējis, ja darbiņu veiksi bez steigas un rūpīgi, uz gadiem trim vai pat pieciem to novērsīsi.

Turpinājums 8. lapaspusē.

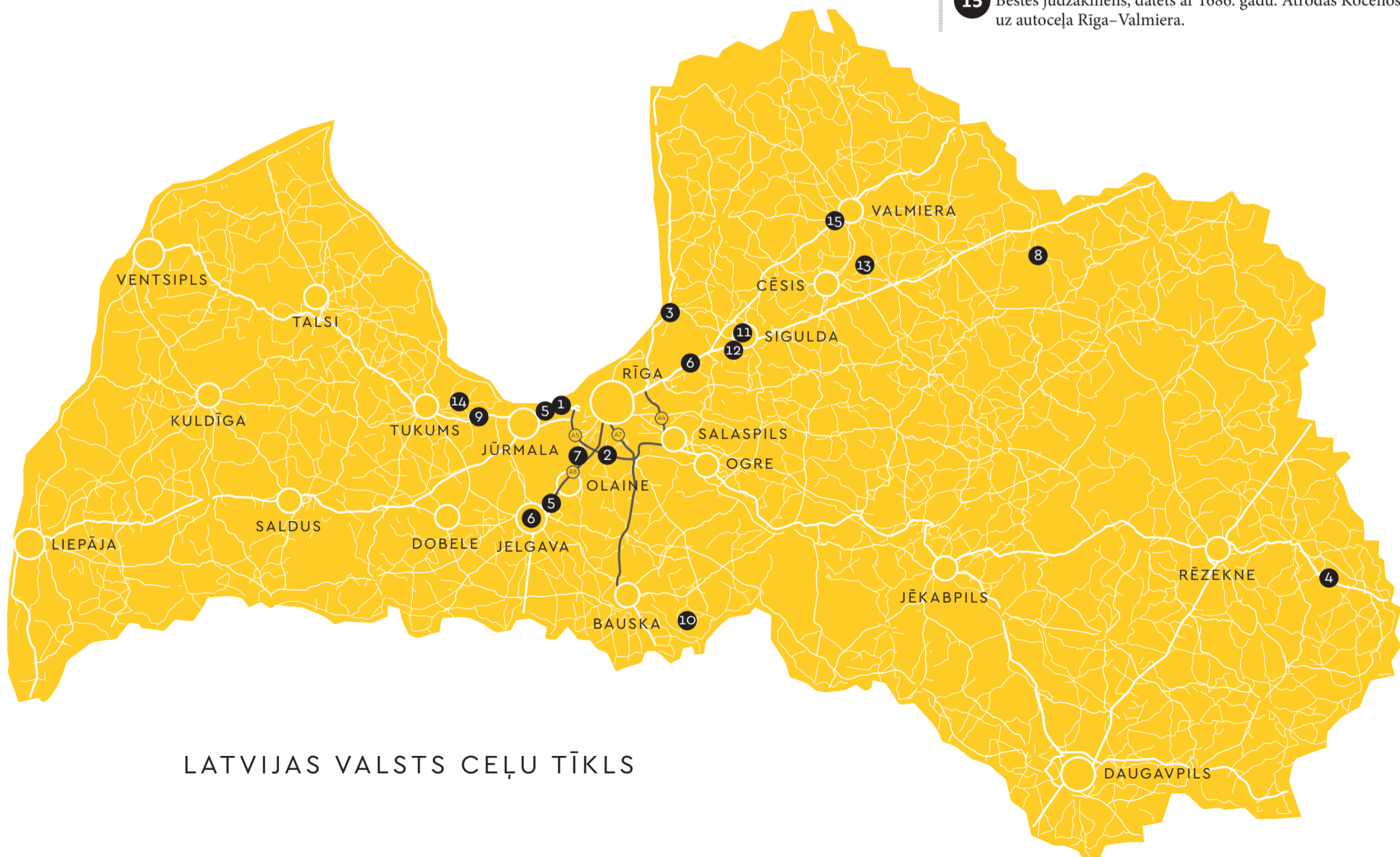
Mēs nevaram cerēt, ka putekļu vasarā vai dubļu žampu šķīdoņos vairs nekur nebūs, jo naudas tam nav. Līdzekļi radīsies vien tad, ja ar panākumiem biznesā spēsim būtiski celt maģisko IKP.

40 tūkstoši kilometru grants. Pat pieņemot, ka katram kilometram vajadzīgi “nieka” 20 000 eiro – sanāk gandrīz miljards. Vārdiņš “sanāk” gan nav gluži vietā. Nu nesanāk mums ne desmitā daļa no vajadzīgā. Tāpēc šī un arī nākamā, pēdējā Eiropas atbalsta gada grūtākais uzdevums visiem, kas Latvijas ceļu būvi vada. Ne tikai Satiksmes ministrijai (SM) un VAS “Latvijas Valsts ceļi” (LVC), no atbildības neizbēgs arī Ministru kabinetam (MK) un Saeimai. Būs nevis jau iepianoto ceļu

3. IKP uz vienu metru ceļa



- 1 Valsts ceļa posms ar visintensīvāko satiksmi ir Jūrmalas šoseja (A10), kuru diennaktī abos virzienos kopā izbrauc 43 521 automašīnas.
- 2 2021. gadā plānots uzsākt Ķekavas apvedceļa būvniecību. Tas atslogos blīvo satiksmi uz Bauskas šosejas posmā no Rīgas līdz Ķekavai.
- 3 2007. gads – Saulkrastu apvedceļš, pirmais no jauna būvētais infrastruktūras objekts neatkarīgās Latvijas vēsturē.
- 4 2014. gadā tika izbūvēts posms Ludza–Terehova uz a/c A12 Jēkabpils–Rēzekne–Ludza–Krievijas robeža (Terehova). Patlaban tas ir jaunākais autoceļš Latvijā.
- 5 Šķembu segu apstrāde ar melnām saistvielām jeb bitumēšana sākās 1925. gadā. Pirmoreiz izmantota 1926. gadā uz Rīgas–Jelgavas un Rīgas–Jūrmalas šosejām.
- 6 Pirmās asfaltbetona rūpnīcas Latvijā tika izbūvētas 1957. gadā Jelgavā un Vangāžos.
- 7 Pirmās ceļazīmes tika uzstādītas 1911. gadā uz šosejas Rīga–Jelgava.
- 8 Vecākais tilts valstī ir gājēju tilts pār Vizlu uz ceļa Velēna–Vireši (V411). Būvēts 1860. gadā.
- 9 Garākais tilts, kas pieder valstij, ir tilts pār Lielupi uz Ventspils šosejas (A10). Tā garums ir 420 metri.
- 10 Mazākais tilts, kas pieder valstij, ir pār Riju strautu uz vietējās nozīmes ceļa Ozolaine–Skaistkalne–Straumes (V1003). Tā garums ir 2,08 metri.
- 11 Ievērojamākais un lielākais monolītais dzelzsbetona tilts valsts ceļu tīklā ir 1937. gadā pabeigtais 153 m garais tilts pār Gauju Siguldā.
- 12 Lielākā spriegota dzelzsbetona būve Latvijā ir 1968. gadā atklātais 200 m garais viadukts pār Lorupes gravu Vidzemes šosejā. Tas bija pirmais viadukts PSRS, kas montēts ar garenuzbīdīšanas paņēmieni.
- 13 2019. gadā ir nodots ekspluatācijā jaunākais tilts valstī – tilts pār Raunu uz ceļa Lodes stacija–Jaunrauna–Veselava (V296).
- 14 Latvijas Ceļu muzejs, viens no vecākajiem ceļu muzejiem Eiropā, tika dibināts 1976. gadā. Kopš 2000. gada tas atrodas Šlokenbekas muižā Smārdes pagasta Milzkalnē.
- 15 Līdz mūsdienām saglabājies vecākais ceļu aprikojums ir Bestes jūdžakmens, datēts ar 1686. gadu. Atrodas Kocēnos uz autoceļa Rīga–Valmiera.



Mūsu Latvijas ceļi – bagātība un sāpe

Turpinājums. Sākums 7. lapaspusē.

Virsmas apstrāde

„Celiņš Alūksne–Liepna (P41) no Alūksnes līdz Liepnai, šķiet, ir vienīgais no Latvijas reģionālo grants segto taku kilometru tūkstošiem, kuru satiksmes ministrs, LVC un VAS “Latvijas Autoceļu uzturētājs” (LAU) vadītāji apmeklējuši pat divreiz.

Lauvas tiesu naudas grants ceļu asfaltēšanai deva Eiropa. Viņus var saprast. Tiešām. Grants! Was ist das? (lat. val. – Kas tas ir?) Nav kārtības!

Un priecē šī pamatotā un nezūdošā interese par lētāku (trīs, pat četras reizes) nekā tradicionālā asfaltēšana grants melno segumu veidošanu. Par tehnoloģiju, kuru mazliet gan atšķirīgi jau sen vietējas un reģionālas nozīmes ceļu uzlabošanā lieto igauņi. Grants ceļu virsmas apstrāde ar saistvielu un šķembām. Pie mums LAU šo par asfaltēšanu daudzārt lētāko paņēmieni sāka izmēģināt 2008. gadā. Tas

notika Rēzeknes ceļu rajonā 300 metru garumā uz autoceļa Dricāni–Nautrēni (V557) pašā sākumā. Pirmā virsmas kārtā tur nostāvēja divus gadus, tad tika uzlikta otrā. Ceļš joprojām neput, un melnais segums labi kalpo vēl šodien. Arī Alūksne–Liepna sākuma posms bija viens no izmēģinājuma trusišiem. Un neveiksmīgiem. Sabruka ceļa gabaliņš pirmajā ziemā. Un tika atjaunots par būvnieka naudu. Tagad virzāties tālāk. Droši, ar pārlicību par rezultātu, jo agrāk paveiktais izskatās ļoti labi. Neput. Nokrata kā grants. Ļoti labs vieglajam transportam. Arī riteņbraucējiem. Smagajiem – lietojams prātīgi un piesardzīgi. Tieši šī laikam būs lētā varianta galvenā problēma, un pašvaldībām, kuru teritorijās šādi ceļi tiks uzbūvēti, nāksies meklēt veidus, kā tos pasargāt no pārslodzēm. Dubultās virsmas sega ir elastīga, tāpēc to ir ļoti viegli nobīdīt, nospolēt vai smagsvara kustības rezultātā atraut. Bet tā ir arī ļoti lēti remontējama, jo metode ir tā pati – emulsija ar šķembām. Salabot šos ceļus nav problēma.

2017. gadā LAU veica dubultās virsmas apstrādes uz 60 km ceļu. Uzsvars uz

valsts centrālo daļu – Pļaviņu, Rīgas, Ilūkstes, Jēkabpils, Alūksnes apkaimi, kā arī Latgales centru ap Rēzekni. Pavisam 16 objekti.

Patiesi, piemēram, Vācijā, Šveicē, Lielbritānijā grants ceļu nav. Tie, kas ir aizbraukuši vēl tālāk, zina stāstīt, ka arī Japānā, Honkongā un Singapūrā nav.

Un nu kāda 2018. gada izbraukuma pēdējā pietura. Istens Latvijas grants ceļš. Zlēkas–Piltene (V1309). Vietējo autoceļu sakārtošanas programmas ietvaros, pateicoties papildu finansējumam no valsts budžeta, 2018. gadā tika atjaunoti vairāk nekā 400 km vietējās nozīmes autoceļu, kuri pārsvarā ir ar grants segumu, vairāk nekā 10 km garumā šeit tiek veikta seguma sakārtošana un sagatavošana dubultai virsmas apstrādei. Ceļš tiek pastiprināts, sakārtota ūdens atvade, iztīrīti grāvji un caurtekas. Būvdarbu tāme – viens miljons, tā pieticīgi sakārtojot gandrīz 10 km. 



Jānis Lange,

VAS “Latvijas Valsts ceļi” valdes priekšsēdētājs

Virsmas apstrādes tehnoloģija, protams, nav ideāla. Bet ir laba. Un ierobežota finansējuma apstākļos Latvijai neizbēgama daudzās vietās, kur grants rada neērtības, bet satiksmes plūsma pārāk maza, lai dārgāki varianti būtu ekonomiski pamatoti.”

Ceļi ar melno segumu – ja miljonu nav

Asfalta uz valsts ceļiem ir mazāk nekā grants. Un esošo asfaltu būtu jāsaudzē, lai proporcija starp melniem un baltiem ceļiem nepasliktinātos vēl tālāk.

Atis Jansons, speciāli AA.

Asfalta segums mūsu klimatiskajos apstākļos spēj izturēt labākajā gadījumā desmit gadus. Tātad, pavisam vienkāršoti un aptuveni rēķinot, no valsts ceļu apsaimniekošanā esošajiem desmit tūkstošiem kilometru ik gadus lielākā vai mazākā apjomā remonts vajadzīgs tūkstotim. Lai nenoslīktu vēstures un statistikas blāķos, aptuvenus skaitļus jau krietni sen vaicāju Valdim Laukšteīnam, kurš bija ilggadējs VAS “Latvijas Valsts ceļi” (LVC) tehniskais direktors. Viņš no savas profesionālās atmiņas izvilka šādus vārdus: „Astoņdesmitajos gados Latvijā ik gadus tika

atjaunoti vai rekonstruēti aptuveni 800 km asfalta segas. Neatkarīgās Latvijas pirmsākumos finansējums šiem darbiem bija niecīgs, remontu apjoms nokritās līdz dažiem desmitiem kilometru gadā.

Ap 1995. gadu mēs saņēmām Eiropas bankas finansējumu, un apjoms pakāpeniski pieauga līdz 490 km 1999. gadā. Finansējumam beidzoties, atkal bija kritums, taču tika izveidots Autoceļu fonds, un apjoms atkal pieauga līdz 300 km gadā. 2004. gadā Jau-nā laika valdība “nokāva” Autoceļu fondu, un turpmākie kontrolskaitļi bija šādi: 2005. – 116,5 km, 2006. – 331,9 km,

2007. – 378,1 km, 2008. – 346,9 km, 2009. – 257,2 km, 2010. – 330,9 km, 2011. – 616,2 km un 2012. gada aptuvena prognoze bija 345 km. Katru gadu, kurā asfalta segumu atjaunošanas apjoms ir mazāks par minētajiem 800 km, novecojušo un nolietoto asfalta segumu garums pieaug un pieaug sabrukušo posmu garums, palielinot nākotnē nepieciešamo finansējumu grūti prognozējamā apjomā. Šos parādus maksās nākamās paaudzes. Pēdējos gados V. Laukšteina toreiz nosauktā 800 km robeža ir stabili pārsniegta. Ceļu būvētāju darba objektu kopgarums jau 2014. gadā pietuvojās 1000 km apjomam,

2015. – 2018. gadā to pārsniedza. Arī šogad plānots strādāt virs šīs robežas. Tādu iespēju dos līdz šim lielākais Eiropas fondu atbalsts. Un arī lielākais pašu finansējums. Bet visvairāk dod lētāko risinājumu konsekventi meklējumi.

Vajagot vismaz miljonu katram kilometram. Bet ja miljonu nav?

Latvijas Avīze, 2018. gads „Kārtējais ceļu būves nozares vadītājs brauciens uz objektiem (šoreiz Kurzemē) bija neparasts. Tik daudz putekļu, no

vienas vietas uz otru pārbraucot, nekad nebijām rijuši. Un tik dažādus cenrāžus uzklājusī arī ne. Lūk, ceļš no Kuldīgas uz Alsungu un tālāk uz Jūrkalni. Šogad tiks sakārtoti vasarās tik populārās trases pirmie 14 km.

Tādu iespēju dos līdz šim lielākais Eiropas fondu atbalsts. Un arī lielākais pašu finansējums. Bet visvairāk dod lētāko risinājumu konsekventi meklējumi.

Darbu veicējs SIA “Binders” par to saņēms 1,65 milj. eiro. Nevis 16 vai vairāk – kā tas būtu kapitālas dziļās rekonstrukcijas gadījumā. Vispār jau „kā tas būtu” nav pareizi teikts. Jo tik daudz naudas šādam „reģionālam” ceļam mums nav. Un pārskatāmā nākotnē nebūs. Tātad – brauktu pa vecajām bedrēm. To vajadzētu saprast un beidzot pieņemt visiem, kas jau steidz brāķēt tikko ieklāto (tikai 5 cm biezo) veco, par pietiekoshi

izturīgo joprojām atzīto, bet gauži nelīdzeno segumu izlīdzinošo kārtu. Jā – tā nav ideāli gluda, jo, būdama plāna, senos nelīdzenumus vietvietām „kopē” jau tagad. Un kopēs vēl mazliet vairāk. Bet tā ir nesalīdzināmi labāka par bijušo, visiem Latvijā lojāliem ātrumiem, visiem – pat diezgan bēdīgā stāvoklī esošiem reģionāliem transportlīdzekļiem pietiekama. Nav ko čīkstēt. Ar smaidu jāpieņem taupību. Un jāpalīdz tai, nevis nikni jāšķiež pa gaisu aizsargkārtas šķembiņas, kuras pašlaik uz piķa tiek klātas jaunajai segai pa virsu. Arī ātrs un lēts remonta variants, kura pareizā iestrādē var palīdzēt visi kustības dalībnieki, pa to ripinot rāmi un rātni. Vismaz pirmās divas trīs nedēļas. Tad no Ēdoles uz Kuldīgas – Ventspils šoseju pa granti aizkūpējuši un pa pusgadsimtu krātiem ielāpu ielāpiem pakratījušies, esam Ventavā, kur kopā ar vietējo pašvaldību vadītājiem tiek skaidrots, kā paredzēts šo ceļu sakārtot. Un atkal – kā ietaupīt, jo pat ar Eiropas naudas „piešprīci”, kas šeit būs iespējama, miljons par kilometru būtu nepiedodama izšķērdība. Tādēļ tiek veikta skurpuloza

stāvokļa analīze, lai projektētu tikai galēji nepieciešamo, pilnu dziļo rekonstrukciju veiktu tikai tur, kur citādi nevar. Cerams, ka izdosies samazināt izdevumus no 13 līdz 16 milj. eiro par 21 km. Darbi varētu sākties nākošgad. Konkurss par darbu veikšanu – jau ziemeļos. Un te gaidāmas pirmās grūtības, jo gan LVC valdes priekšsēdētājs Jānis Lange, gan Ventpils novada domes priekšsēdētājs Aivars Mucenieks saka, ka taupīgi plānotu darbu pretendenti pēdējā laikā kļūstot aizvien mazāk. Konkursi šādos iepirkumos mēdz,

nevar salīdzināt tā laika primitīvo un tagadējo tehniku. Lai gan – veco dzelzī laikiem bija zināmas priekšrocības. Tie prasīja regulāru darbu, izdomu, pašu izgudrotus papildinājumus. Tā remonta lielai daļai darbinieku aizpildīja garos ziemas mēnešus, izlīdzināja tā saukto sezonālītāti, kura tagad ir diezgan nopietna problēma. Kas šodien labāks? Jau teicu – tehnika. Tādas stiprības ceļu pamatnes toreiz noblīvēt vienkārši nebija iespējams. Tādas precizitātes taisnes, kādas tagad veido ar lāzēriem vadāma tehnika, toreiz bija nereālas.

800 tik km astoņdesmitajos gados Latvijā tika atjaunoti vai rekonstruēti ik gadu.

kā saka, izgāzies, jo gribētāju strādāt taupīgi ir maz. Vai nav nemaz?”

Un, turpinot slavēt taupīgas metodes, viena pavisam svaiga ziņa. Pabeigti būvdarbi uz autoceļa Kandava–Saldus (P109) Brocēnu novadā posmā no Remtes līdz Brocēniem (37,21.–47,77. km). Būvdarbu gaitā ir veikts iesēdumu un bedru remonts, kā arī ieklāta izlīdzinošā asfalta kārtā. Posma Brocēnu pusē ieklāta arī virskārta, bet atlikušajā daļā veikta virsmas apstrāde. Iztīrītas arī caurtekas un sakārtota ūdens novades sistēma. Darbus veica SIA “Saldus ceļinieks” par līgumcenu 1,52 milj. eiro (finansējums nāk no valsts budžeta), tātad ap 150 tūkst. eiro par kilometru.

Izšķērdība taupībā

Ierobežots nozares finansējums, skopi lietots, varbūt spējam mūsu ceļu bagātību saglabāt kaut cik ciešamā līmenī. Tomēr tas rada divas skarbas blakusparādības. Pirmā – papildu izdevumi tā transporta uzturēšanai, kas pa šiem ceļiem brauc. Tā nav tikai katra auto īpašnieka individuāla problēma. Bedru dēļ nevarot uzturēt vienmērīgu un ekonomisku brauciena ātrumu, aug degvielas patēriņš. Degviela ir imports. Valūta. Bedrēs pastiprināti bojājas auto ritošās daļas detaļas. Atkal imports. Slikti ceļi piedevām grauj dažāda profila uzņēmēju morāli, iznīcina vēlmi darboties reģionos. Vienreiz aizbraukt pie radiem uz Vecumniekiem vai Kurmeni vēl var, sakod zobus un aizbrauc. Pamēģini braukt tur katru dienu uz darbu – neizturēsi ilgāk par nedēļu. Otrā blakne, kas ir ne mazāk bīstama: spriedze, kurā trūcīgs finansējums un skaidras perspektīvas trūkums tur ceļu būvētājus.



Juris Anitens, Smiltene 8.CBR ilggadējs vadītājs norāda: “Astotais” ir uzņēmums ar senām un bagātām tradīcijām. Padomju laikos tajā strādāja vairāk nekā 500 darbinieku. Tas bija varens, vienots spēks ne tikai darbā, bet arī brīva, ja laikā un sadzīvē. Protams,

Nesalīdzināmi augusi kvalitāte. Arī ražība daudz lielāka. Cilvēku vajag mazāk. Arī paši cilvēki ir nedaudz citādāki. Disciplīna, iespējams, labāka, jo pastāv bailes, kuras tolaik nepazina – un tas ir bezdarbs.

Ar smaidu jāpieņem taupība. Un jāpalīdz tai, nevis nikni jāšķiež pa gaisu aizsargkārtas šķembiņas, kuras pašlaik uz piķa tiek klātas jaunajai segai pa virsu.

V. Laukšteins, jautāts par ceļu būvētāju jaudu pietiekamību, jau iepriekš vērsa uzmanību uz bezdarba problēmu. „Latvijas ceļu būvētāju jaudas ir lielākas, nekā ar esošo finansējumu varam izmantot. Rezultāts – labs uzņēmums, kuram jāmaksā kredīti par tehniku, kuram jāsaģlabā cilvēku resursi arī dikstāves laikā, nonāk finansālās grūtībās. Atsevišķa uzvara sacensībā par zemākās cenas piedāvājumu ļauj tikai brīdi izdzīvot, bet nerada finanšu rezerves. Kas notiek un notiks? Ja pārtrūks Eiropas finansējums un valsts pati līdzekļus šiem mērķiem neatradīs, izveidosies bedre, kurā kritīs vietējie uzņēmēji. Latvijā

6000 tik aptuveni cilvēku šobrīd strādā ceļu nozarē.

jau tagad strādā ārvalstu kompānijas. Latvijas būvuzņēmēji stāv pie ratiem. Atlaiž strādniekus. Zūd kvalifikācija. Tehnika neatmaksājas. Prognoze bēdīga – pēc dažiem gadiem, iekšzemes finansējumam, iespējams, atjaunojoties, mūsu konkursos nebūs pašmāju dalībnieku. vai tos vinnēs ārzemnieki.”

Pēdējo gadu prieks – kvalitāte

Daudz tiek runāts par to, ka ceļus pie mums būvējot ne tikai maz, bet arī slikti. V. Laukšteins atzīmē: „Par kvalitāti medijos runāts daudz un bieži vien aplami. Iniciatīva pārbaudīt būvdarbu kvalitāti nāca nevis no sabiedrības vai žurnālistiem, bet gan no LVC pašiem. Mēs 2011. gadā uzaicinājām neitrālus ārvalstu ekspertus un

lūdzam pārbaudīt, vai un kādas kļūdas pieļauj būvuzņēmēji. Eiropas Komisija (tās pakalpiņi Latvijā), saklausījušies publisko jandāliņu, pasūtīja vēl vienu auditu. Un – abu slēdziens bija, ka kopumā kvalitāte Latvijā ir laba 95% no veikto darbu apjoma. Tātad runāt par kopēju zemu līmeni – tas ir negodīgs populisms, kurš nevajadzīgi grauj nozares prestižu.”

Tomēr – lēti, labi un daudz – tā ir stratēģija, kura atrodas daudzu risku zonā. Milzu nozīmi iegūst kompetence. Kvalitatīvi izejas dati pareizai prioritāro objektu izvēlei, taupīgai, bet pietiekami drošai projektēšanai. Un paveiktā kontrolei, protams.

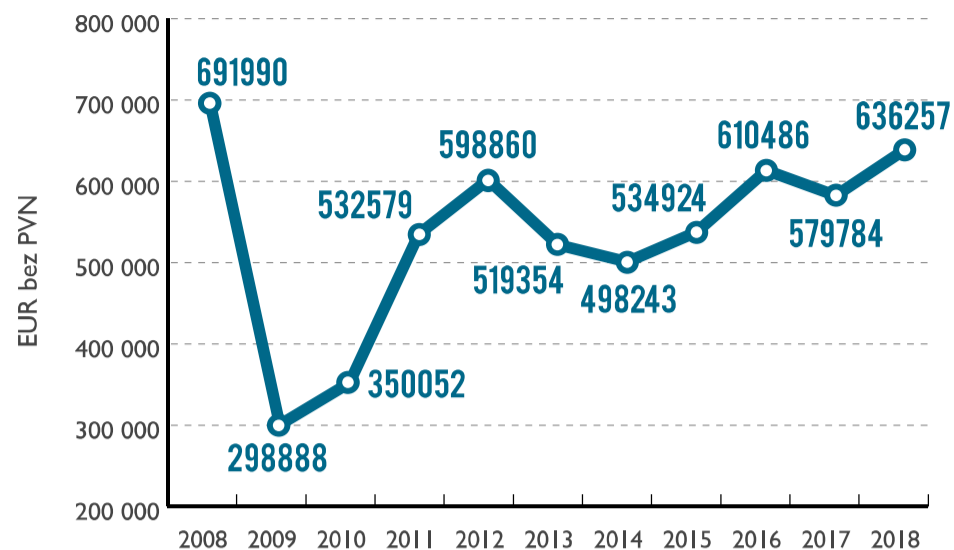


Par LVC šajā jomā stāsta Autoceļu kompetences centra direktors Vladimirs Akimovs: “Esam auguši. Bija ceļu laboratorija, tagad ir kompetences centrs. Klāt nākusi ceļu ekspertīzes un inspekcijas daļa. LVC kā pasūtītājs veic iekšējās projektu ekspertīzes. Tomēr jau ļoti sen jūtām, ka LVC kā pasūtītājam pietrūkst kompetences ģeoloģijas ziņā. Bijām stipri tehniskos risinājumos, materiālu vērtēšanā. Par pašu pamatu, par zemi, kas tos ceļus nes, zinājām mazāk. Tagad mums ir savs speciālists, jauns, bet pieredzējis inženieris, specializējies ģeoloģijā. Radars ir ļoti moderns diagnostikas aparāts, izmantojams, protams, jaunbūvju kvalitātes vērtēšanā, bet vajadzīgākais tas būs mums tik svarīgajā esošo ceļu stāvokļa objektīvā, padziļinātā vērtēšanā. Tagad pamatnes stāvokli noteikt iespējams nepārtrauktā vienlaikus režīmā, turklāt segumu lieki nebojājot, ar agrāk klasiskajiem urbumiem pēc tam pārbaudot tikai aizdomīgās vietas. Radars spēj arī novērtēt ar lētajām virsmas

apstrādes metodēm un bedrīšu lāpīšanu apslēpto defektu attīstības pakāpi, pareizi izvēlēties nākamās dziļāka remonta objektus. Vārdus sakot – diagnostikā mēs tiešām esam nonākuši prāvu pakāpienu augstākā līmenī. Turklāt ne tikai darbu kvalitātes kontrolē. Milzu ieguvēji no šā rīka būs projektētāji. Projektu ģeoloģiskie izejas dati būs nesalīdzināmi labāki par agrāk ar urbumiem iegūtajiem, dos iespēju drošāk un precīzāk izvēlēties lētākas ceļu rekonstrukcijas metodes (vecā asfalta reciklāta izmantošanu, piemēram), kuras mums visiem ļoti vajadzīgas. Skaidrs arī, ka jau radara klātbūtnē vien psiholoģiski mobilizē darbu veicējus un izskauž draņķīgo domiņu – ne gluži labi izdevās, bet lai nu paliek, gan jau neviens nepamanīs. Un otrādi – gala

Būvuzņēmēju izcenojumu izmaiņas

Vidējā ceļu pārbūves viena km (indikatora) izmaksas pa gadiem*



* - viena km indikatora aprēķinam par pamatu ir ņemti tie darbi, kuri parasti sastāda objektu izmaksu lielāko daļu (kā arī ir ievērtēti pārējie darbi - 10% apmērā), seguma platums ir ievērtēts kā 7,5 metri, attiecīgās vienību cenas ir vidējās cenas būvuzņēmēju piedāvātajam cenām būvdarbu konkursos attiecīgajos gados.

rezultāta precīza novērtēšana ļauj celtniekiem drosmīgāk eksperimentēt ar materiāliem un darba metodēm, novērs formālu kontroles “piekasišanos”.

Vai, ceļu būvējot, var kaut ko nospert?

Tā runā – viņi zog un brauc ar dārgiem džipiem. Manuprāt, konkurence un uzvara ar zemāko cenu šādas iespējas praktiski neatstāj. Pasūtītāja maksātais ir visai knapi pietiekams projekta un specifikāciju prasību izpildei. Jebkura vēlme vēl ietaupīt jeb nospert ir riskanta. Ja ļausies tai, faktiski tikai aizņemsies pats no sevis – vēlāk būs jāpilda garantijas saistības. Arī veicamo darbu kvalitātes kontrole – gan pašu

būvnieku, gan pasūtītāja veiktā – jau šobrīd ir visai augstā līmenī un tiek vēl pastiprināta. Rezultāts – LVC pieprasīto garantijas remontu apjoms pēdējos gados būtiski samazinājies.

Kas jubilāra darbiniekiem visvairāk vajadzīgs?

Stabilitāte. Iespējami precīza nākotnes prognoze un tās konsekventa izpilde. Ja pasūtītājs – valsts – skaidri pateiks: ceļus nākamajos piecos gados nebūvēsim (vai būvēsim maz), uzņēmēji – aktīvi ļaudis – pārkārtosies, atradīs citu savu spēku pielietojuma jomu. Vēla finansējuma piešķiršana rada novēlotu un nesagatavotu darbu uzsākšanu, kas palielina izmaksas un pazemina kvalitāti.

Patreizējais skaidras, valdības līmenī apstiprinātas un garantētas perspektīvas trūkums ne par matu nav labāks kā, iespējams, pārlieku optimistiskie „Šlesera laiku” solījumi. Tie vismaz rosināja darboties. Šis nenoteiktības laiks neļauj dzīvi plānot un sakārtot (arī cenas pazemināt). Ne pasūtītājam (mūsu visu pārstāvim) „Valsts ceļiem”, ne būvuzņēmējiem (mūsu līdzpilsoniem – ceļu būvē strādā ap 6000 cilvēku, kuri gadā nodokļos valstij samaksā gandrīz 100 milj. eiro. Un pār abiem, jau tā grūto laiku saņūrcītiem un nervoziem, piedevām gaž sliktu ceļu braucēju, rakstītāju un runātāju pretenziju (reti precīzu un pamatotu) vilni.

Varbūt tomēr varam viņu uzdevumu sarežģītību saprast, turpmāk paslavēt un ar panākumiem sveikt ne tikai jubilejās?



Ceļi jāuztur visos laikos

Simts gadu laikā nav mainījies ceļu uzturētāju pamatuzdevums – uzturēt ceļus tādā tehniskā kārtībā, lai tie būtu, pirmkārt, caurbraucami, bet augstākās klases ceļi – arī pārredzami, atbilstoši aprīkoti un tīri gan ziemā, gan vasarā. Pēdējo 100 gadu laikā ceļu uzturēšanas tehnika ir attīstījusies, aizstājot cilvēku rokas un zirgu spēku, ļaujot darbus veikt ātrāk un kvalitatīvāk.

1919. gadā, kad tika definēts valsts ceļu tīkls, tajā ietilpa 584 km šoseju, 119 km bruģu un 21,48 tūkst. grantēto ceļu. Šosejas un bruģi bija *Šoseju un zemes ceļu valdes pārziņā*, un tie tika uzturēti par valsts līdzekļiem. Grantētos zemes ceļus – 14,99 tūkst. km 2. šķiras un 6,49 tūkst. km 3. šķiras ceļu – pārziņāja Iekšlietu ministrija, un tos uzturēja un laboja nekustamās mantas īpašnieks. Tikai kopš 19. gadsimta 60. gadiem, kad pie valsts ceļiem tika pieskaitīti arī vietējās nozīmes ceļi, ceļu tīkla kopgarums, neskaitot māju ceļus, līdzīgi kā šobrīd tiek lēsts apmēram 20 tūkst. km.

Latvijas valsts pirmajos pastāvēšanas gados darbus uz valsts uzturēšanā esošajiem 1. šķiras ceļiem – šosejām un bruģiem – ierobežoja līdzekļu trūkums. Bija jāsamierinās ar ceļu kārtējiem remontiem un lielāku bojājumu labošanu, kaut gan ceļu segas bija tiktāl nodilušas un nolietotā, ka steidzami bija nepieciešams to kapitālais remonts. Vairāk nekā 50% šoseju segas biežums bija mazāks par 10 cm. Savukārt šoseju un zemes ceļu valdei lielāko daļu atvēlētu līdzekļu nācās izlietot Pirmā pasaules kara laikā nopostīto tiltu atjaunošanai, bez kuriem satiksme nebija iedomājama. Pirmie ārkārtējie bruģa remontu pēc Pirmā pasaules kara tika uzsākti 1921./1922. gadā pie Ventspils un Kuldīgas, bet pirmie šoseju ārkārtējie remontu tika veikti 1922./1923. gadā uz Rīgas – Jelgavas šosejas un uz Latgales šosejas, kopumā 10 km garumā.

Grants ceļi un pirmā motorizētā tehnika

Arī daudzi grants ceļi kara laikā bija tiktāl nolietoti, ka tos bija grūti saukt par ceļiem. Grāvji – aizauguši, grants ne bija uzvesta vairāk kā četrus

gadus. Pēc 1925. gada Zemes ceļa likuma izdošana departaments sāka pārņemt svarīgākos grants ceļus no pašvaldībām valsts uzturēšanā. Viens no galvenajiem ceļu uzturēšanas darbiem bija profilēšana un planēšana (greiderēšana). 1925. gadā departaments Zviedrijā iegādājās pirmo ceļu motorplanētāju, bet gadu vēlāk – vēl trīs šādus planētājus. Jaunās mašīnas darbā izrādījās efektīvas – tās izmantojot, bija iespējams grants ceļiem veidot vidus izcilumu un kritumu uz malu grāvjiem un novērst ceļu nelidzenumus. Ceļu stāvoklim uzlabojoties, transporta kustība kļuva intensīvāka, kas savukārt radīja arvien jaunus bojājumus un prasīja rūpīgāku labošanu. Tāpēc liela uzmanība tika pievērsta tam, lai būtu pietiekami labi sagatavota grants – jo sliktais ceļš, jo rupjāks materiāls vajadzīgs ceļa nostiprināšanai. Bija svarīgi tas, lai grantsbedres atrastos labu satiksmes ceļu tuvumā un netiktu apgrūtināta grants piegāde. Šim prasībām pilnībā atbilda Tukuma karjers, kur ik dienu tika nodarbināti vairāk nekā simts strādnieki. No Tukuma karjera katru dienu Zemgales ceļu labošanai ar vilcieni tika nosūtīti ap 250 m³ labas grants, ik gadu no tā tika izvesti aptuveni 25 tūkst. m³ grants. Vēlāk, meklējot jaunus, izturīgus nostiprinājuma veidus, sāka izmantot tā saucamo mākslīgo granti – sīkšķembīnās sadrupinātus akmeņus un oļus. Ar šo materiālu grants ceļu bruaktuve tika nobērtā apmēram 5-8 cm biezā kārtā. Kustības iespējās sīkšķembas ātri piebraucās, un radās izturīga sega.

Pirmie traktori

Pieaugot ceļu būvētāju jaudai un darbu apmēriem, progresējot tehnoloģijām, ceļu uzturēšanā straujas izmaiņas nenotika. Galvenokārt tika

planēti grants ceļi, bet pārējie darbi nebija mehanizēti un tika veikti ar rokām. Tika izteikti priekšlikumi, kā uzlabot ceļu uzturēšanu, tomēr galvenais darbarīks joprojām palika lāpsta. Lai ceļu uzturēšanā ieviestu zināmus ražošanas elementus, dažos rajonos tika veidoti ceļu remonta punkti. Cerību uz pāriešanu augstākā kvalitātes līmenī viesa traktora T-16 uzlabošana. Oriģinālā T-16 bija traktors ar pašizgāzēju kravas kasti. Ceļnieki to papildus aprīkoja ar frontālo iekrāvēju, greiferiekrāvēju, veltņi, šķembu klievētāju, slotu ceļa virsmas tīrīšanai, suku ceļa zīmju mazgāšanai un citām ierīcēm, kas ļāva mehanizēt 16 darbu veidus. Tomēr šādu traktoru valstī bija ļoti maz. Izmaiņas notika, parādotes traktoriem T-150 un K-700. No Vācijas tika iegādātas speciālas mašīnas – nomaļu griezēji, grāvju atjaunoņāji, krūmu griezēji. Retie paraugi deva ierosmi racionalizatoriem. Drīz radās idejas, kā pašu spēkiem aprīkot jau rīcībā esošos traktorus.

1970. gadā nozīmīgas izmaiņas ceļu uzturēšanā radīja pāriešana uz saimniecisko aprēķinu, proti, ceļu remonta un būvniecības pārvalžu izveidošana un distanču apvienošana darbu vadītāju iecirkņos (DVI). Kopumā bija 21 pārvalde, un katras pārziņā bija no 117 līdz 120 km dažādu šķiru ceļu. Galvenie pasākumi darba ražīguma celšanai un darbietilpīgo procesu samazināšanai bija saistīti ar darbu mehanizāciju – faktiski ar jaunu mehānismu radīšanu. Ceļu uzturēšanas darbu kvalitāte bija atkarīga no dažādiem faktoriem: laika apstākļiem, saņemtās gāzes un asfaltbetona masas kvalitātes un regulāras apgādes. Aktuāls jautājums bija arī rezerves daļu sagādāšana. Bieži vien ceļnieki, pieejot darbam radoši, paši izgatavoja atsevišķas nepieciešamās detaļas. 1973. gadā



Rīgas autobusu rūpnīca pēc pasūtījuma uz RAF-251 bāzes izgatavoja patruļdienesta mašīnas. Autobusa aizmuģurējā daļa tika pielāgota darbarīku, inventāra un ierīču pārvadāšanai, bet priekšējie sēdekļi tika iekārtoti brigādes personāla vajadzībām. Patruļas brigāde vairāku cilvēku sastāvā sekoja līdz ceļu stāvoklim, uzturēšanai, kā arī atkarībā no laika apstākļiem un ceļa noslogojuma saskaņā ar grafiku veica remontdarbus. Bieži lielus postījumus ceļiem nodarīja ūdens – palu ūdeņi, pavasara šķīdonis un lietusgāzes. Ceļu būves organizācijas, veicot melno segu kapitālo remontu, bieži neremontēja esošās caurtekas un to atbalstsienušas, netīrīja grāvjus un neatjaunoja izteces un ieteces galu nostiprinājumus. Tas bija jāveic ceļu uzturēšanas dienestam.


Ziemas dienests

Līdzīgi kā šobrīd, neparedzama apmēra darbs, kam sāka gatavoties jau vasarā un kurš varēja sākties jebkurā brīdī gada nogalē, bija ceļu uzturēšana ziemā, ko veica speciāls ziemas dienests. Tam bija jābūt nepārtrauktā gatavībā nodrošināt netraucētu satiksmi pa ceļiem ziemā. Jau pirmās brīvvalsts laikā ceļus no sniega aizputinājumiem sargāja, izmantojot latīņu sniegvairus un eglišu dzīvzogs. Ceļu kaisīšana ar smilti vai granti nebija nepieciešama, jo ragavām sniegs netraucēja. Situācija mainījās padomju laikā, kad satiksme pa ceļiem kļuva intensīvāka. Bija divu veidu ziemas dienests – aktīvais un pasīvais. Aktīvais dienests attīrīja ceļus

no sniega, bet pasīvā dienesta uzdevums bija sargāt ceļus no aizputinājumiem un tos kaisīt. 1976. gadā gar Latvijas ceļiem stiepās 1480 km dzīvzogu un bija izvietoti aptuveni miljons sniegvairu, ar ko pietika ap 2000 km gara aizzogojuma izveidošanai. Ziemas dienesta aprūpē esošo ceļu garums pieauga no 10% 1940. gadu beigās līdz 70% 1980. gados. Apsnigušās ceļa klātnes apzīmēšanai gar ceļa malām sprauda maikstes. Tomēr ar laiku ceļu aizsardzība pret aizputināšanu samazinājās, jo lauksaimniekiem bija nepieciešama papildus zeme, tādēļ tika izarti 128 km ceļa aizsargstādījumu, savukārt ceļu rekonstrukcija prasīja 250 km stādījumu likvidēšanu. Minēto iemeslu, kā arī tehnikas trūkuma dēļ nebija iespējams attīrīt ceļus, un ziemā bieži vien satiksme bija traucēta vai pat tika apturēta. 1950. gados galvenos ceļus sāka kaisīt ar pretslīdes materiāliem – smilti un skujām. Savukārt 1979. gadā tika izvirzīta prasība galvenos ceļus tīrīt līdz melnajam segumam. Lai to izdarītu, palīgā tika ņemts sāls un smilšu maisījums. Jāmin, ka tajā laikā bieži vien ceļu tīrīšana tika uzsākta tikai pēc tam, kad sniegs bija pilnībā beidzis snigt. Līdz ar to bieži vien ceļi bija aizputināti, un sniegs piebraukts, izveidojot neatīrītu ledu kārtu.

Akciju sabiedrības un ārvalstu pieredze

Pēc Padomju Savienības sabrukuma un Latvijas neatkarības atjaunošanas 1991. gadā uz ražošanas apvienības Latvijas autoceļi bāzes tika izveidota bezpeļņas organizācija *Autoceļu departaments*, kas darbojās Satiksmes ministrijas

paspārnē. Darbojās arī 26 ceļu pārvaldes, kuras 1997. gadā tika apvienotas četrās akciju sabiedrībās: *VAS Centrālā rajona ceļu uzturētājs*, *VAS Kurzemes ceļu uzturētājs*, *VAS Latgales ceļu uzturētājs* un *VAS Vidzemes ceļu uzturētājs*. Vasaras sezonā uzmanība tiek pievērsta brauktuves bojājumu remontam, bedrīšu aizpildīšanai un grants ceļu līdzināšanai. Ziemai beidzoties, tiek sāktoti satiksmes organizācijas līdzekļi un sakopta ceļu nodalījumu josla. Savukārt ziemas sezonā 24 stundas diennakti notiek sekošana laikapstākļu ietekmei uz ceļu stāvokli. Asfalta seguma bedrīšu remonts ar karsto asfaltu, vai nu frēzējot bedres, vai arī tās tikai pieberot, 1990. gadu otrajā pusē, praktiski apstājoties segumu atjaunošanas darbiem, kļuva neefektīvs. Lai nodrošinātu satiksmi uz valsts autoceļiem, no 1996. gada tika uzsākta pāreja uz bedrīšu remontu, kā pamat tehnoloģiju izmantojot aizpildīšanu ar šķembiņām un emulsiju. Tā bija Zviedrijas pieredze, kas tika izmantota zemas satiksmes intensitātes ceļu remontam. Jāmin, ka kopš 1996. gada tiek lietots aukstais remontasfalts, pateicoties kuram, bedres var salabot arī ziemas sezonā. 1990. gadu beigās Latvijā parādījās autogreideri, kas šobrīd kļuvuši par neatņemamu grants ceļu ikdienas uzturēšanas sastāvdaļu. Tomēr, lai arī daudzi darbi šobrīd tiek veikti, izmantojot tehniku, nevis ar rokām, joprojām vērojams tehnikas vienību trūkums. 

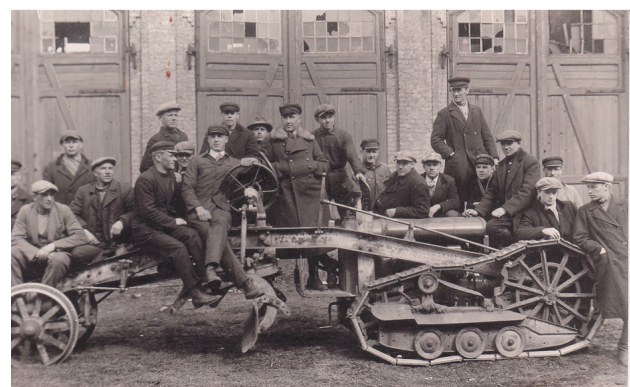
*tekstā izmantoti materiāli no H. Sviķa un V. Andrejsona grāmatām "Latvijas zemes ceļi un autoceļi".



Sniegs no ceļiem tika tīrīts gan ar traktoriem, gan arī ar lāpstām. Agrāk bieži vien ceļu tīrīšanas darbi tika uzsākti tikai pēc tam, kad bija pārstājis snigt. Tā apgrūtinot, gan tīrīšanu, gan satiksmi.



Bitepa iekļāšanu dēvēja par bitumenēšanu. Mūsdienās šo tehnoloģiju sauc par dubulto virsmas apstrādi, to pielieto uz nelielas satiksmes intensitātes ceļiem.




Motoplanētājs.

Uzturēšana šodien

Apvienojoties četrām valsts kapitālsabiedrībām, 2006. gadā rodas VAS Latvijas Autoceļu uzturētājs, kas līdz joprojām rūpējas par valsts ceļu uzturēšanu ikdienā

VAS Latvijas autoceļu uzturētājs (LAU) 100% akciju pieder valstij, bet akciju turētājs ir Satiksmes ministrija. LAU ir valsts autoceļu infrastruktūras uzturēšanas uzņēmums, kas nodrošina valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbu plānošanu un veikšanu, pašvaldību maģistrālo, tranzītu ielu un citu autoceļu ikdienas uzturēšanu, kā arī veic būvmateriālu – dolomīta šķembu, drupinātās grants un sagatavotās smilts ražošanu. Lai nodrošinātu vienotu valsts autoceļu stāvokli un to caurbraucamību visa gada garumā, 2013. gada nogalē LAU noslēdza Deleģēšanas līgumu ar Satiksmes ministriju. Tas paredz, ka, sākot ar 2014. gadu LAU tiek deleģēts veikt valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbu plānošanu un veikšanu visā valsts teritorijā. Līgums ir noslēgts uz septiņiem gadiem. Dibinot LAU, tajā bija nodarbināti 1832 strādnieki, tai piederēja viena asfaltbetona rūpnīca Alūksnes rajonā un 2893 tehnikas vienības un tehnoloģiskās iekārtas. LAU pirmais vadītājs bija Vīgo Legzdīņš. Kopš 2017. gada novembra uzņēmumu vada Raitis

Nešpors, kurš, intervijā Autoceļu avīzei norādīja, ka šobrīd tiek izvērtēta LAU darbība, meklējot iespējas to uzlabot. Piemēram, 2018./2019. gada ziemas sezonā, samazinot sāls kaisīšanas laukumu uz valsts ceļiem, ir samazinātas ziemas ceļu uzturēšanas izmaksas. Ir uzsākts sensoru pilotprojekts, kas ļauj saņemt informāciju par ceļu stāvokli ātrāk un līdz ar to rīkoties operatīvi. Proti, gan pasažieru pārvadātāju, gan pasta pārvadātāju tehnikas vienības aprīkotas kopumā ar desmit sensoriem, kas, pārvietojoties pa ceļiem, nolasa ceļa virsmas stāvokli un tālāk nosūta informāciju LAU darbiniekiem ar mērķi iegūt vairāk datu efektīvākai darba plānošanai ziemā. Tas ir papildu instruments, kas dod iespēju sekot līdzi laika un ceļu stāvokļa izmaiņām, tādējādi arī savlaicīgāk rīkoties. LAU veic ikdienas uzturēšanas darbus uz vairāk nekā 900 tiltiem. Uzturamo valsts autoceļu kopgarums ir vairāk nekā 20 000 km, no tiem vairāk nekā 8 000 km autoceļu ir ar melno segumu un gandrīz 12 000 km ir grants autoceļu. 

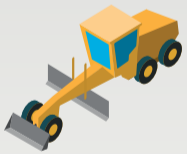
Valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbi



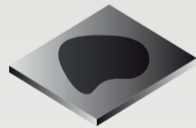
Seguma uzturēšanas darbu izmaksas
4,34 milj. euro



Iesēdumu un bedru remontdarbi uz grants autoceļiem
37 944 m³

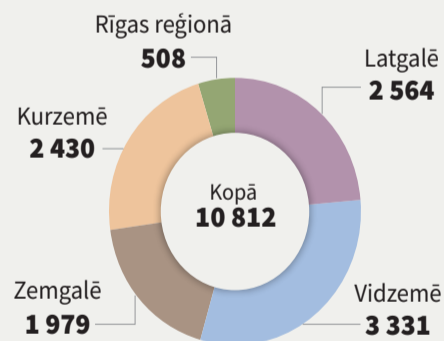


Greiderēšana veikta
22 904 km

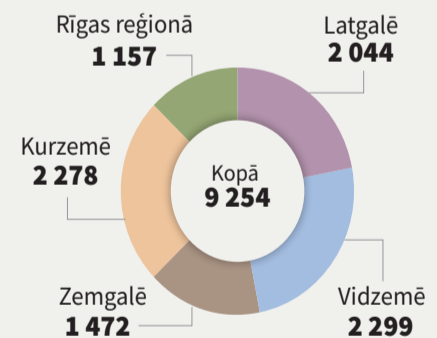


Bedru remontdarbi
61 216 m²

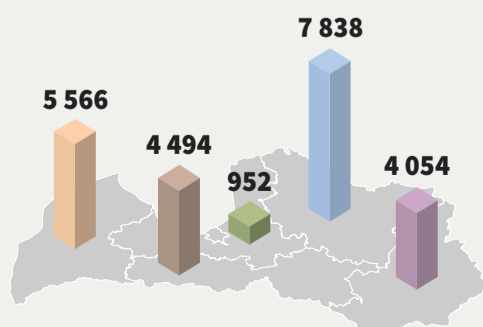
GRANTS SEGUMA AUTOCEĻI LATVIJĀ, KM



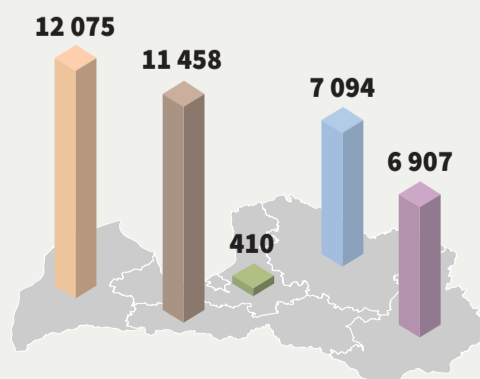
MELNĀ SEGUMA AUTOCEĻI LATVIJĀ, KM



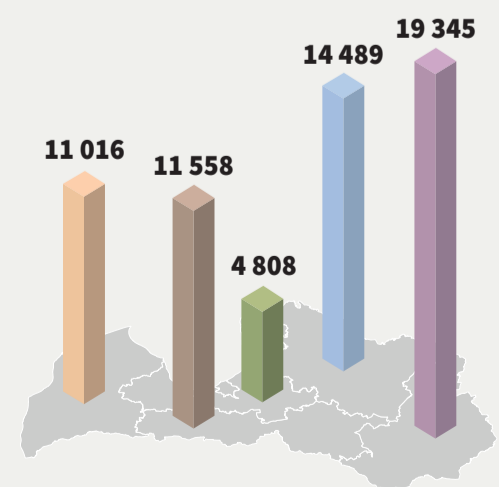
GREIDERĒŠANA, KM



IESĒDUMU UN BEDRU REMONTS GRANTS AUTOCEĻIEM, M³



BEDRES UZ ASFALTA SEGUMIEM SAREMONTĒTAS, M²



Ceļu policists stostē autovadītāju:
 – Nu kā tad tā? Pārsniedzāt pieļaujamo ātrumu divkārt, neatļauti pārkārtoties! Es vēl saprotu Mercedes – bet jūs! Jūs! Tramvaja vadītājs!

Šoferis ar stāžu piespraužot flash kompim, to pagriež...

Auto vadītājs par pamatīgu ātruma pārsniegšanu nonācis tiesā. Tiesnesis viņam prasa:
 – Ko tu izvēlies, 300 eiro vai 30 dienas?
 Autovadītājs atbild:
 – Es labāk ņemšu naudu, paldies.

Dzirdēju, ka tu esi nopircis mašīnu?
 Jā, ļoti laba lieta, tagad visu varu pagūt. Iedomājies, šodien vien paspēju nomainīt eļļu, nopirkt riepas. Aizbraucu uz šrotu pēc spārniem, aizbraucu uz servisu, nomainīju spārnus, iebraucu veikalā, nopirku tosolu. Un kā es to visu bez mašīnas paspēju?

Zvans policijai:
 – Visu nozaga!!! Stūri nozaga, pedāļus nozaga! Mērinstrumentu panelis arī nozagts!!! Pēc minūtes zvana atkal:
 – Piedod, viss kartībā, biju ap-sēdies aizmugurējā sēdekli.



TICI ZĪMĒM!

KĀPĒC PĒC BEDRĪŠU REMONTA UN VIRSMAS APSTRĀDES NAV ATĻAUTS BRAUKT ĀTRI?

Lai atjaunotu ceļa virskārtu, visā pasaulē, arī Latvijā, bieži izmanto tādu metodi kā virsmas apstrāde – uz ceļa segas tiek izlieta bitumena emulsija, virs kuras uzklāj dažus centimetrus biezu šķembu kārtu.

Lai bitumena emulsija pilnībā sasaistītos ar šķembām, ir nepieciešams laiks – vairākas dienas. Kad šis process ir beidzies, liekās sīkšķembas no seguma tiek novāktas. Tāpēc autovadītājiem kādu laiku ir jābūt pacietīgiem un jāievēro ātruma ierobežojums 50 km/h.



VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI



Autobraucēju brīvdienu ceļvedis

Augusts, 2019

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

2. – 4. augusts
Pilsētas svētki Ventspilī
 Sīkāka informācija www.ventspils.lv

16. – 18. augusts
Rīgas svētki: 818 gadu jubileja

2. – 3. augusts
 Jūrmalas parks, Liepāja
Festivāls Summer sound
 Biļetes: www.bilesuserviss.lv

17. augusts
 ZELT Smiltsērķšķu dārzs, Jelgavas novads, Platones pagasts. **Smiltsērķšķu dārza svētki**

5. augusts
 11.00 – 22.00. Līgatne
Brīvdabas garšu, papīra un sarunu festivāls Pārceltuve

2. – 4. augusts
 14.00. Vecpuišu parks, Valmiera. **Valmieras teātra festivāls. Biļetes: www.valmierasfestivals.lv**

8. augusts
 20.00, Koncertzāle Cēsis, Raunas iela 12 – 1, Cēsis
Izrāde Veidenbaums un Veidenbaums. Divi brāļi

10. – 11. augusts
 Jaunpiebalga. **Izstāde – gadatirgus Izvēlies Piebalgu**

23. augusts
 Balvu ezers. **Koncerts uz ezera Mūzika saulrietam. Sīkāka informācija: pašvaldības mājaslapā**

17. augusts
 04.00 – 07.00. Kāla ezers, Vestiena. **Muzikāls pasākums Ezera skaņas 2019**

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

2. augusts – 4. augusts
 Festivāla parks Pils iela 17, Rēzekne
Pilsētas svētki Rēzeknei 734!
 Sīkāka informācija: www.rezekne.lv

24. augusts
 17.00. Olaines Mežaparka estrāde. **Pasākums Country diena Olainē**

3. – 4. augusts
 12.00. Bauskas Pilskalna parka estrāde. **Mūzikas un aktīvās atpūtas festivāls Bauska TASTE 2019.**

24. augusts
 18.00 – 21.00. Likteņdārzs, Koknese. **Svētku koncerts Saule, Pērkons, Daugava. Baltijas ceļam – 30!**
 Biļetes: www.bilesuparadize.lv

9. – 11. augusts
 17.00. vairs neeksistējošs ciems Susēja, Aknīstes novads. **Alternatīvais kamermūzikas festivāls Sansusi**

Muzikālais augusts Daugavpilī
 Visa mēneša garumā pilsētā uzstāsies dažādi mākslinieki. Sīkāka informācija: www.visitlatgale.com

Autocelņu Avīze tiek izplatīta CSDD nodaļās, Viada, Astarte Nafta, Virši-A degvielas uzpildes stacijās un Elvi veikalos.



Redakcijas adrese:
 Gogoļa iela 3, Rīga, LV-1050
 Tālrunis: 67028140,
 e-pasts: avize@lvceli.lv

Izdevējs: va/s Latvijas Valsts ceļi sadarbībā ar biedrību Latvijas ceļu būvētājus, Transportbūvju inženieru asociāciju, VAS Latvijas autoceļu uzturētājus un VAS Ceļu satiksmes drošības direkciju.

Reģistrācijas Nr. 000700076, iznāk reizi mēnesī kopš 2004. gada janvāra.

Foto: LETA, F64, Renārs Koris, publicitātes foto.