



Jūlijs 2018

autoceļu dvīze

Latvijas autoceļu uzturētājs: Šovasar īpašu uzmanību pievēršam grants ceļu ūdens atvades sakārtošanai.

[---> 5. lappuse]

Jānis Lange: Valsts vietējo ceļu tīklā šogad ieguldīsim rekordlielu investīciju apjomu – 30 miljonus eiro.

[---> 3. lappuse]



Grants ceļi Latvijā

Šogad visvairāk darbu notiek uz valsts vietējiem ceļiem, kas pārsvarā ir ar grants segumu. Kādi ieguldījumi plānoti vairāk nekā 400 km vietējās nozīmes ceļos un kā notiek grants autoceļu uzturēšana vasarā, lasiet šajā “Autoceļu Avīzes” numurā. Stāstām arī par Igaunijas pieredzi grants autoceļu pārvaldīšanā.



Garākais reģionālais ceļš Latvijā Krāslava-Preiļi-Madona (P62) būs asfaltēts visa garumā.

[---> 2. lappuse]

Igaunijā grants ceļu atputeļošana ar kalcija hlorīdu šogad tiek veikta uz visiem ceļiem, kuru satiksmes intensitāte ir vismaz 100 automašīnas diennaktī.

[---> 6. lappuse]

Vai dzīvnieku žogi atrisina dzīvnieku nokļūšanu uz ceļa un pasargā autovadītājus no sadursmēm.

[---> 7. lappuse]

Īsumā

Tehniskā apskate Rīgā būs pieejama arī svētdienās

Pilnveidojot klientu apkalpošanu un izvērtējot autovadītāju vēlmes, veiktas izmaiņas CSDD tehniskās apskates stacijas Rīgā, Antenas ielā 2 darba laikā – turpmāk tehnisko apskati transportlīdzekļiem ar pilnu masu līdz 3500 kg varēs veikt arī svētdienās no plkst. 08.00 līdz plkst. 16.00. Pagrinātais darba laiks tehniskās apskates procesu klientiem padarīs ērtāku, kā arī pieejamāku.

Darba laiks (tehniskā apskate transportlīdzekļiem ar pilnu masu līdz 3500 kg):

Pirmdiena –

piektdiena: 08.00 – 20.00

Sestdiena: 08.00 – 16.00

Svētdiena: 08.00 – 16.00

Kopš šā gada marta Antenas ielas tehniskās apskates stacijas klientiem tiek piedāvāts CSDD mobilajā aplikācijā atkārtināti pieteikt kārtas numuriņu CSDD kasēs, izvēloties sev vēlamu pakalpojumu (tehniskā apskate, e-maksājumi vai informācija).

Stacionārie fotoradari uzstādīti arī Piņķos, Vitrupē, Vecstropos, Grenctālē, Lapmežciemā, Klidziņā un Šķībē

Uz Latvijas ceļiem darbu sākuši vairāki jauni stacionārie fotoradari, kuri atrodas Piņķos, Vitrupē, Vecstropos, Grenctālē, Lapmežciemā, Klidziņā, kā arī Šķībē. Līdz ar to uz Latvijas ceļiem kopumā darbojas 72 stacionārie fotoradari.

CSDD Sabiedrisko attiecību daļā norāda, ka arī šoreiz pirms visām radaru atrašanās vietām ir izvietotas informatīvas ceļa zīmes, kas informē autovadītājus par atļauto braukšanas ātrumu un uzstādīto fotoradaru. Radaru mērķis šajās vietās ir samazināt ātruma pārkāpēju, kā arī ceļu satiksmes negadījumu skaitu.

Jau ziņots, ka atbilstoši valdības apstiprinātajam stacionāro fotoradaru uzstādīšanas plānam līdz šā gada beigām uz Latvijas ceļiem kopumā jābūt uzstādītām 100 ātruma mērierīcēm, kas būtiski paplašinātu atļauto braukšanas ātruma pārkāpēju kontroli.

Fotoradaru uzstādīšanas vietas izvēlētās un saskaņotas, sadarbojoties CSDD, Valsts policijai, VAS "Latvijas valsts ceļi" un pašvaldībām.

Lauksaimniekiem sezonas laikā nebūs jāmaksā autoceļa lietošanas nodeva

Lauksaimnieciskās produkcijas ražotājiem sezonas laikā no 10.jūlija līdz 30.septembrim būs atļauts neiegādāties autoceļu lietošanas nodevu jeb vinjeti, lai pārvietotos pa valsts galvenajiem autoceļiem, otdien lēma valdība.

Ministru kabinets apstiprināja vinjetes iekasēšanas un administrēšanas kārtību, kas nosaka, ka autoceļu lietošanas nodevas maksātājs

- autoceļu lietošanas nodevas atbrīvojuma saņēmējs, pirms autoceļa lietošanas sākšanas laika saņem atbrīvojumu no nodevas par laika posmu no 10.jūlija līdz 30.septembrim. Atbrīvojumu var saņemt, izmantojot Ceļus satiksmes drošības direkcijas (CSDD) nodrošināto e-pakalpojumu, norādot konkrēto transportlīdzekli un datumu, kad izmantot atbrīvojumu.

Remontdarbu dēļ ierobežo satiksmi uz Salu tilta Rīgā

Saistībā ar Salu tilta kompleksa pārbūves 2.kārtas pirmo etapu ieviesti satiksmes ierobežojumi Rīgā ceļa posmā no satiksmes pārvada pār Lucavsalu līdz Bauskas ielai. Būvdarbi sākti no brauktuves vidus, satiksmi nodrošinot divās braukšanas joslās katrā virzienā. Autovadītājiem jāreķinās, ka satiksme uz tilta būs ierobežota un atļautais braukšanas ātrums samazināts līdz 50 kilometriem stundā.

Pārbūves laikā demontēs pārvadu segumu, izbūvēs noliecotās hidroizolācijas, atjaunos laiduma konstrukciju betona virsmas, pastiprinās laiduma konstrukcijas, kā arī izbūvēs jaunas deformācijas šuves. Salu tilta pārbūves 2.kārtas pirmajā etapā tiks renovēts satiksmes pārvads pār Krasta ielu 178 metru garumā, satiksmes pārvads Lucavsalā 321 metra garumā, tai skaitā četras estakādes Zaķusalā 519 metru garumā, tilts pār Bieķengrāvi augštecē 56 metru garumā, Mūkusalas aplis 584 metru garumā un uzbrauktuve no Mūkusalas apla centra virzienā 150 metru garumā, kā arī estakāde pār Bieķengrāvi vairāk nekā kilometra garumā.

Slēdz nobrauktuvi no Daugavpils šosejas uz Salaspils pašvaldības ceļu Nometņu iela-Tilderu kapi

Veicinot satiksmes organizācijas un drošības uzlabojumus, slēgta nobrauktuve no Daugavpils šosejas uz Salaspils pašvaldības ceļu Nometņu iela-Tilderu kapi. Attiecīgā nobrauktuve atrodas pirms uzbrauktuves uz Rīgas apvedceļa (A5) virzienā uz Rīgas hidroelektrostaciju (HES), un tādējādi autovadītāji nereti apjuka - nogriezās uz nepareizā ceļa, kā arī reizēm, savu kļūdu sapratuši, veica straujus manevrus atpakaļ uz Daugavpils šoseju, apdraudot satiksmes drošību.

Pēdējais satiksmes negadījums minētajā vietā notika šogad janvārī, sabojājot ceļa aprīkojumu un nodarot vairāk nekā 15 000 eiro zaudējumus.

Pagājušajā gadā Salaspils dome ceļam Nometņu iela-Tilderu kapi izbūvēja jaunu posmu, kas šo ceļu savieno ar Nometņu ielu, un nu šis ceļš ir izmantojams piekļuvei Tilderiem slēdzamās nobrauktuves vietā. Salaspils pašvaldība ir piekritusi nobrauktuves slēgšanai. 

Fotoreportāža

Garākais reģionālais ceļš Latvijā – visā garumā asfaltēts

Šogad noslēgsies pārbūve uz reģionālā autoceļa Krāslava – Preiļi – Madona (P62) 11,5 km garā posmā no Steķiem līdz Atašienei. Tādējādi viss 148,3 km garais ceļš būs asfaltēts.



① Pērn uzsāktos autoceļa Krāslava – Preiļi – Madona (P62) 11,5 km posma no Steķiem līdz Atašienei pārbūves darbus apgrūtināja laika apstākļi. Tā kā Neretiņas upe bija pārplūdusi, nebija iespējams veikt vājas nestspējas grunts nomaņu, un atkūdrošanas darbi tika veikti tehnoloģiskā pārtraukuma laikā. Kopumā ziemā, sala laikā no 45 tūkst.m³ tika izvesta aptuveni trešdaļa. Šogad darbi turpinājās. Šajā objektā vairākos posmos tika taisnota trase, izbūvēts salturīgais slānis, šķembu pamatne.

② Patlaban uz sešiem kilometriem ir jau uzklāts asfalts un no 16.jūlija asfaltēšana plānota arī pārējā posmā. Neretiņai jau ir izbūvēta jauna caurteka, bet vēl veicami dažādi apdares darbi.

③ Iepriekš šis posms bija ar grants segumu, kas nu tiks pārbūvēts par asfaltētu (izbūvējot salturīgo slāni, šķembu pamatni un divas asfalta kārtas), līdz ar to šis – garākais reģionālais ceļš Latvijā – visā garumā būs ar asfalta segumu. Darbus šajā posmā veic SIA "Binders" un plānotās izmaksas ir 9,5 milj. eiro (ar PVN).

④ Šogad turpinās pārbūve arī uz šī paša ceļa posmā no Bašķiem līdz Preiļiem. Pērn jau veikta vājas nestspējas grunts nomaņa – kopumā izvesti 86 tūkstoši m³ kūdras. Šogad izvests pārējais - 31 tūkst.m³. Šajā posmā jau veikti frēzēšanas darbi, izbūvēts salturīgais slānis un šķembu pamatne, jūlijā gaidāmi pirmie asfaltēšanas darbi.

⑤ Tiek atjaunoti arī abi šajā posmā esošie tilti – pār Preiļupiti un Jašas upi. Darbus veic SIA "Lemminkainen Latvija". Kopējās izmaksas plānotas 17,5 milj. eiro (ar PVN).

OC

Jānis Lange: Šogad visvairāk darbu uz grants ceļiem

Šogad būvniecības sezona sākusies ļoti laicīgi un darbi aktīvi notiek visā Latvijā. Visvairāk darbu – gandrīz 100 posmos – notiek uz valsts vietējiem ceļiem. Autovadītāji tiek aicināti īpaši ievērot satiksmes organizāciju būvdarbu vietās, jo nepareizi iebraukušas automašīnas dēļ rodas sastrēgumi. Par būvdarbiem un citām aktualitātēm intervijā “Autoceļu Avīzei” stāsta VAS “Latvijas Valsts ceļi” valdes priekšsēdētājs Jānis Lange.

Kā šogad uzsākusies būvdarbu sezona?

Ļoti ražīgi! Savlaicīgi veikto iepirkumu un agrā pavasara dēļ jau aprīļa beigās, maija sākumā tika atsākti un uzsākti būvdarbi.

Uz kuriem ceļiem (pēc nozīmes) būs visvairāk objektu?

Visvairāk būvdarbu šogad notiek uz vietējas nozīmes valsts ceļiem – kopskaitā gandrīz 100 posmos. Šogad valsts vietējo ceļu tīklā tiks ieguldīts rekordliels investīciju apjoms – vairāk nekā 30 milj. eiro. Par šiem līdzekļiem tiks sakārtoti gandrīz 400 km vietējo ceļu. Uz kopējā apjoma - gandrīz 11 tūkstošiem kilometru - tas varbūt neizklausās ļoti daudz, bet jāsaprot, ka vietējie ceļi iepriekšējos 25 gadus netika remontēti vispār, jo Eiropas Savienības (ES) fondu līdzekļus šajos ceļos novirzīt nav iespējams, bet valsts budžetā citas nozares vienmēr bijušas lielāka prioritāte.

Šogad valsts vietējo ceļu tīklā tiks ieguldīts rekordliels investīciju apjoms – vairāk nekā 30 milj. eiro.

Kuri šogad ir lielākie objekti?

Viens no garākajiem objektiem, ko noteikti izjūt arī autovadītāji, ir uz Tallinas šosejas, kur no Dunes līdz Svēciemam 33 km garumā notiek seguma virskārtas atjaunošanas darbi. Vērienīgi pārbūves darbi notiek uz Rīgas apvedceļa pie Salaspils - tur ieviestas izmaiņas satiksmes organizācijā un atsevišķās diennakts stundās satiksme var būt īpaši palēnināta. Plaši būvdarbi notiek uz Liepājas šosejas abpus Saldum, uz Klaipēdas šosejas – no Rucavas līdz Lietuvas robežai. Garš būvdarbu posms ir arī no Varakļāniem

līdz Viļāniem. Uz reģionālajiem ceļiem vērienīgākie darbi notiek uz autoceļa Augšligatne – Skrīveri (P32) posmā no Madlienas līdz Skrīveriem, uz autoceļa Krāslava – Preiļi – Madona (P62), kurā būvdarbi notiek no Baškiem līdz Preiļiem, savukārt posmam no Steķiem līdz Atašienes pagriezienam grants segumu nomainīs asfalts, un nu šis – garākais reģionālais ceļš Latvijā (148 km) būs ar asfalta segumu. Trīs posmos ar kopējo garumu 35 kilometri būvdarbi notiek arī uz reģionālā autoceļa Rēzekne – Gulbene (P36).

Viens no sarežģītākajiem šīs sezonas objektiem ir tilts pār Daugavu uz Daugavpils apvedceļa.

Kuri šogad ir sarežģītākie objekti?

Viens no sarežģītākajiem šīs sezonas objektiem ir tilts pār Daugavu uz Daugavpils apvedceļa. Būvniecības laikā autotransportam tiek izmantots dzelzceļa tilts, kas prasīja ciešu administratīvo un tehnisko sadarbību ar Latvijas Dzelzceļu. Atsevišķas lietas tilta pārbūves projektēšanas laikā nebija iespējams novērtēt, tāpēc faktiskais stāvoklis noskaidrojās tikai būvdarbu laikā, un ir pietiekami sarežģīts.

Ģeoloģisko apstākļu dēļ sarežģīts ir arī Skrīveru ceļš – grants apstākļi vienā posmā ir sliktāki, nekā tika novērtēti projektā. Ziemā tika veikta papildu ģeotehniskā izpēte un patlaban tiek projektēti papildu pasākumi 6 metrus dziļumā esošās nestabilās grunts (dūņas un kūdra) nostiprināšanai, lai atrastu labāko risinājumu tam, kā iegūt stabilu ceļa pamatni. Šo problēmu nevarēja atrisināt ar tradicionālām metodēm, kūdras izrokot. Lai

samazinātu izmaksas un ietaupītu laiku, talkā ir saukti arī Polijas konsultanti ģeotehniskajos jautājumos.

Kādas ir cenas, vai ir ekonomija un bez jau iēplānotajiem varētu būt kādi papildu objekti?

Iepirkumos mēs redzam, ka uz lielajiem objektiem cenas atbilst tam, kādas mēs plānojam iepriekš. Problēma ir ar mazākajiem objektiem – jo objekts mazāks, jo mazāk tas atbilst mūsu plānotajam finansējumam. Ir vairāki iepirkumi, kuros cenas ir pat uz pusi augstākas, nekā bijām plānojuši. To var izskaidrot ar ekonomikas likumsakarībām – tirgū ir liels piedāvājums, tāpēc būvniekiem šie mazie objekti vairāk nav tik interesanti – dokumentācija un kvalitātes prasības tajos ir tādas pašas kā lielajos objektos, tāpēc viņi nav ieinteresēti un vēlas lielāku cenu.

Ir objekti, kuros mēs nenoslēdzām līgumu un sludinām iepirkumu atkārtoti, ir tādi, kuros skatāmies sadārdzinājumu un, ja redzam, ka 15% dēļ racionālāk ir līgumu slēgt, tad to arī darām.

Kopumā līdzekļu ekonomijas nav, tāpēc papildu objektu šogad visticamāk nebūs.

Tirgū ir liels piedāvājums, tāpēc būvniekiem šie mazie objekti vairāk nav tik interesanti.

Vai Sēnītes posma rekonstrukcijai nauda būs?

Kopumā Sēnītes projektam ir nepieciešami 42 milj. eiro, no kuriem 14 milj. ir no mūsu budžeta, bet pārējais ir ES Kohēzijas fonda līdzfinansējums. Bez šiem 14 milj. eiro no valsts budžeta vēl nepieciešami nepilni 10 milj., no kuriem 4,5 milj. eiro jau ar Ministru Kabineta 19. jūnija lēmumu tika piešķirti, bet 5,4 milj. eiro būs nepieciešami

2020.gadā. Mēs rēķināmies, ka valdība šos trūkstošos līdzekļus piešķirs.

Piedāvājumu iesniegšanas termiņš Sēnītes posmam iepriekš bija noteikts 29.jūnijs, bet tagad pagarināts līdz 18.jūlijam. Kāpēc?

Iepirkumu procedūras laikā potenciālie pretendenti iepazīst ar tehnisko projektu un uzdod jautājumus. Šādā veidā nereti tiek konstatētas arī kādas projekta nepilnības, kā tas notika arī šajā gadījumā. Lai mēs šīs nepilnības izlabotu, termiņš piedāvājumu iesniegšanai ir pagarināts.

Vai būvniecība varētu sākties jau šogad?

Pēc piedāvājumu saņemšanas, būs zināms laiks izvērtēšanai. Mēs nezinām, vai no pretendentu puses pēc rezultātu paziņošanas nebūs kādas sūdzības. Sēnītes posms ir lielākais objekts pēdējo gadu laikā, tāpēc es paredzu, ka konkurence un cīņa būs liela. Līdz ar to pašlaik izteikt prognozes, kad darbi tiks uzsākti, ir grūti. Nākamgad tas noteikti notiks.

Sēnītes posms ir lielākais objekts pēdējo gadu laikā, tāpēc es paredzu, ka konkurence un cīņa būs liela.

Kad sāksies Bērzkroga posma pārbūve?

Bērzkroga iepirkuma rezultāti ir pārsūdzēti, sūdzību Iepirkumu uzraudzības birojs izskatīs pirms Jāņiem. Ja viss noslēgsies mums labvēlīgi, un es esmu pārliecināts, ka tā arī būs, darbi varētu sākties jūlija beigās. Šis ir divu gadu projekts un tiks pabeigts nākamgad.

Pirms ES plānošanas perioda beigām būvniecība norisinās ļoti intensīvi ne tikai uz mūsu ceļiem, bet arī pašvaldībās. Vai būvniekiem pietiek kapacitātes darbu

veikšanai?

Tehnikas pietiek, arī materiālu pietiek, bet nepietiek cilvēku – ar to mēs saskaramies ikdienā. Patlaban ir vērojama kulminācija – gan vispārējā jeb civilajā būvniecībā, gan mūsu nozarē, jo netrūkst ne pašvaldību pasūtījumu, ne ES fondu projektu. Līdz ar to ir vērojams arī zināms spiediens uz cenām. Tikko apmeklējām Igaunijas kolēģus un pārliecinājāmies, ka arī viņiem cenas ik gadu kāpj par 10%. Un tam par iemeslu arī milzīgais ES projektu un valsts pasūtījumu daudzums.

Es ļoti ceru, ka Sēnītes darbiem notiekot 2019.-2020. gadā, cenām nevajadzētu vairāk pieaugt.

Vai mūsu objektos pietiek būvuzraugu?

Nepietiek. Tas noteikti ir tādēļ, ka esam paaugstinājuši prasības – lai būvuzraugs pastāvīgi strādā konkrētā objektā nevis vienlaicīgi vairākos objektos. Sākot ar šo gadu mēs esam ieviesuši būvuzraugu elektroniskās uzraudzības sistēmu, kas palīdz mums šos procesus kontrolēt. Tā kā būvuzraugu mums patiešām trūkst, grants seguma uzlabošanas darbus plānojam veikt augustā, septembrī, kad daļa šo speciālistu būs atbrīvojušies.

Patlaban ir vērojama kulminācija – gan vispārējā jeb civilajā būvniecībā, gan mūsu nozarē, jo netrūkst ne pašvaldību pasūtījumu, ne ES fondu projektu.

Vai šogad ir kādas izmaiņas kvalitātes kontrolē?

Šogad stājušās spēkā jaunas prasības valsts kopumā. Būvniecība ir jāreģistrē būvniecības informācijas sistēmā. Tāpat notiek jau

manis pieminētā būvuzraugu reģistrēšanās.

Šogad esam aprobežējuši un intensīvāk izmantojam arī grunts penetrācijas radaru – ar to var precīzi izmērīt mainīga biezuma asfalta izlīdzināšo kārtu materiālu apjomus. Konstantam biezumam šos mērījumus veicam ar urbumiem, bet mainīga biezuma vietās radars dod precīzākus rezultātus.

Vai ir kādi pagājušā gada objekti, kas kvalitātes neatbilstību dēļ jāpārbūvē?

Ir vairāki pērn uzbūvēti objekti, kas netika pieņemti ekspluatācijā. Piemēram Ķegumā asfalta seguma pretestība pret paliekošajām deformācijām jeb risu tests neatbilda prasībām, krustojumā bija nepietiekama sakāre starp asfalta saistes un pamatiekārtu. Uz Ventpils šosejas starp rotācijas apliem uz dzelzceļa pārveda un tilta pār Vašlejas upi tika veikta deformācijas šuvju pārbūve, objekts pērn netika pieņemts ekspluatācijā, tas notika tikai šogad jūnijā. Arī uz autoceļa Pļaviņas – Ērgļi (P78) bija neatbilstības pretestībai pret paliekošajām deformācijām. Vēl uz Klaipēdas šosejas (A11) un autoceļa Sloka – Talsi (P128) konstatētas šķērsplaisas, bet šiem posmiem lēmums vēl nav pieņemts.

Sākot ar šo gadu mēs esam ieviesuši būvuzraugu elektroniskās uzraudzības sistēmu.

Rīgā plānojas daudzi būvdarbi, kuriem LVC saskaņo satiksmes organizāciju. Vai mēs esam ņēmuši vērā pagājušā gada pieredzi un šogad vairāk sekosim līdz satiksmes organizācijai šo būvdarbu vietās?

Šogad esam palielinājuši kapacitāti satiksmes organizācijas kontrolei galvaspilsētā.



Šogad atjaunos vairāk n

Šogad valsts autoceļu tīklā ir plānoti pēdējo 25 gadu laikā vērienīgākie vietējo autoceļu remontdarbi. Šiem mērķiem no valsts budžeta ir novirzīti vairāk nekā 30 miljoni eiro. Par šiem līdzekļiem VAS "Latvijas Valsts ceļi" (LVC) plāno sakārtot 411 kilometrus ceļu 97 valsts vietējo autoceļu posmos, pārsvarā ar grants segumu.

Kopumā tiks pārbūvēti 10 km grants seguma par asfalta segumu, asfalta segums būs atjaunots 57 km, dubultā virsmas apstrāde tiks veikta 140 km, bet grants segums atjaunots 204 km vietējo autoceļu.

Latvijā kopumā no 20 081 km valsts pārziņā esošajiem ceļiem 10 989 km ir ar grants segumu, no tiem 831 km ir reģionālie, bet 10 105 km – vietējie ceļi. Vēl 53 km ir blakusceļi.

Būvdarbi vietējo ceļu tīklā

Pieņemot lēmumu par to, kurus posmus remontēt, LVC speciālisti ņem vērā ceļa seguma stāvokli un satiksmes intensitāti. Savukārt, lai veiktu dubultās virsmas apstrādi, ceļam jābūt tādā tehniskajā stāvoklī, lai varētu iztikt bez pamatu pārbūves. Tāpat dubultās virsmas apstrādei prioritāri izvēlēti tādi grants ceļu posmi, kas atrodas starp diviem (līdz 1 km gariem) asfaltētiem posmiem.

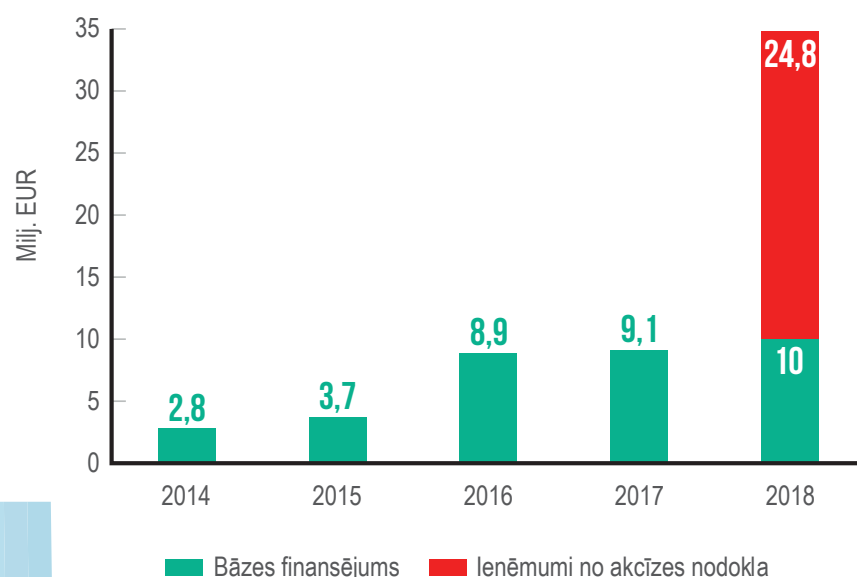
Papildu kritēriji, kas tiek ņemti vērā, izvēloties remontējamās vietējo ceļu posmus, ir:

- Savienojumi starp pagastu centriem;
- Skolēnu pārvadājumi;
- Sabiedriskais transports;
- Apdzīvotas vietas;
- Uzņēmējdarbības aktivitāte.

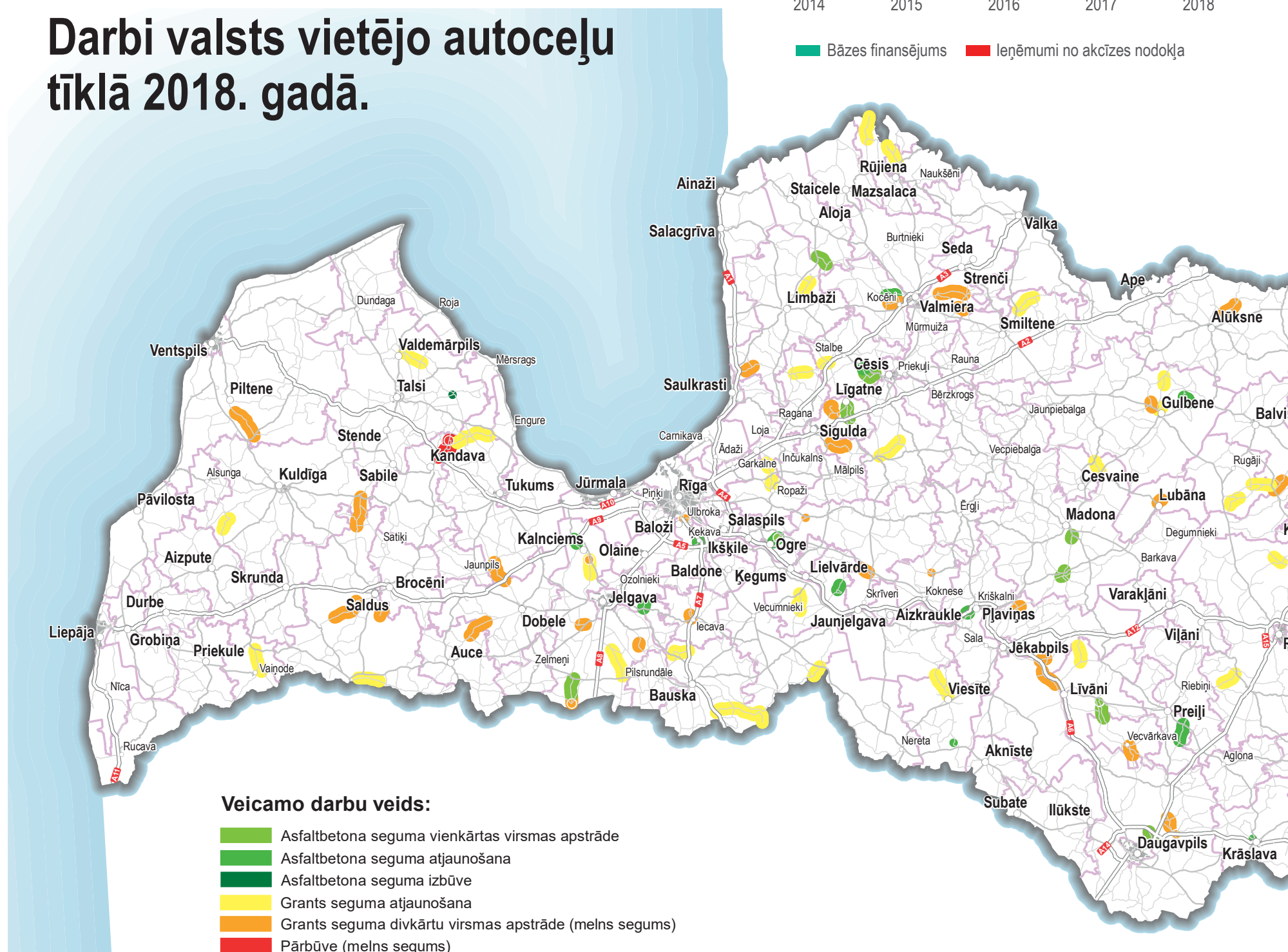
Atputekļošana ar kalcija hlorīdu

Viens no grants ceļu vasaras uzturēšanas darbiem, kas palīdz cīnā ar putekļiem, ir atputekļošana ar kalcija hlorīdu (CaCl). Parasti tas tiek darīts blīvi apdzīvotās vietās ar lielu satiksmes intensitāti. Šo darbu izpildi VAS "Latvijas autoceļu uzturētājs" pasūta Satiksmes ministrija. Šogad kopumā plānots atputekļošanu ar CaCl veikt uz 133 km valsts grantēto ceļu. 

Finansējums valsts vietējiem autoceļiem



Darbi valsts vietējo autoceļu tīklā 2018. gadā.



Nekā 400 km grants ceļu

LAU: Prioritāte – ūdens atvade

No sezonālajiem valsts ceļu uzturēšanas darbiem VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs” (LAU) laika apstākļu dēļ šovasar lielāka uzmanība tiek pievērsta grants ceļu atputeķlošanai gan ar kalcija hlorīdu, gan veicot dubultās virsmas apstrādi, kā arī ūdens atvadessakārtošanai tajos ceļu posmos, kuri pavasarī un rudenī šķīdoņa dēļ kļūst neizbraucami. Par šiem un citiem ceļu uzturēšanas darbiem intervijā “Autoceļu Avīzei” stāsta LAU valdes priekšsēdētājs Raitis Nešpors.

Kad pirmoreiz šogad sākt veikt vasaras uzturēšanas darbus, kuri darbi patlaban ir prioritāte?

Vasaras sezonai raksturīgos darbus mēs daļēji veicam arī ziemas sezonā, ja ir tas ir nepieciešams, laika un ceļa stāvoklis atbilst darba veikšanas tehnoloģijai – greiderēšana, satiksmes organizācijas līdzekļu uzturēšana, autoceļu kopšana un citi.

Maijā un jūnijā visaktuālākā bija grants ceļu atputeķlošana ar kalcija hlorīdu – darbi

kopumā veikti jau uz 110 km.

To mēs veicam saskaņā ar Satiksmes ministrijas apstiprināto prioritāro posmu sarakstu. Šo darbu veicam ļoti selektīvi, uz intensīvi noslogotiem autoceļu posmiem un blīvi apdzīvotās vietās, jo atputeķlošana vienam kilometram ir dārga, tā izmaksā vidēji 1300 eiro, bet finansējums, kas ceļu uzturēšanai ir pieejams visa gada garumā, ir vidēji 1500-1600 eiro uz kilometru.

Kopš 2008.gada bedru apjoms kopumā ir sarucis divas reizes.

Kāpēc atputeķlošana ir tik dārga?

Laba rezultāta sasniegšanai tajā jāiesaista dažādas tehnikas vienības: pilnā tehnoloģija paredz ar greideri uzirdināt un pēc tam ar ūdens laistīšanas tehniku samitrināt grants segumu, kuram pēc tam tiek uzkaisīts kalcija hlorīds. Greiders kalcija hlorīdu iemaša virsējā kārtā. Beigās šis ceļa posms tiek noplanēts, ja nepieciešams, arī noveltņots.

Jāņem vērā, ka šī metode ir efektīva līdz pirmajam lietum. Gadās, ka mēs iztērējam lielus līdzekļus, bet pēc divām dienām sākas lietus. Tāpēc šis darbs ir veicams tikai tad, kad apstākļi patiešām ir kritiski.

Protams, mēs gan uzņēmumā, gan ar “Latvijas Valsts ceļiem” un Satiksmes ministrijas speciālistiem esam runājuši un domājuši par citām tehnoloģijām. Ir pozitīvi piemēri atsevišķās pašvaldībās, uz kuriem atsaucas arī ceļa lietotāji – tur, šo procesu vienkāršojot, kalcija hlorīds tiek izkaisīts uz ceļa, un tas darbojas. Tomēr mūsu gadījumā tas nav viennozīmīgi pielietojams, jo pašvaldību ceļi, kuriem šo metodi pielieto, ir ar ļoti zemu satiksmes intensitāti, bet mūsu problemātiskajos posmos ir augsta intensitāte un mašīnas šo sāli vienkārši “nobrauktu”

nost no ceļa. Taču mēs esam izvēlējušies vienu konkrētu ceļa posmu, uz kura šovasar testa režīmā izmēģināsim dažādas tehnoloģijas ar mērķi atrast optimālāko. Tādā veidā, iespējams, varēsim samazināt šī procesa izmaksas un nākamajā sezonā to varēsim pielietot uz vairāk kilometriem valsts ceļu.

Pavasara un rudens šķīdonis parasti veidojas vietās, kur ir apgrūtināta ūdens atvade. Vai šovasar plānojat ūdens atvadi uzlabot?

Ūdens atvades sakārtošana grants ceļiem ir mūsu šīs vasaras darba prioritāte.

Kopā ar LVC un Satiksmes ministriju esam identificējuši posmus, kuros, sakārtojot ūdens atvadi, būs ilgtermiņa efekts. Darbi notiks šovasar, un es esmu pārliecināts, ka uzlabojumi būs jūtami. Esam izstrādājuši karti, kurā šie posmi ir iezīmēti, un autovadītāji ar tiem varēs iepazīties mūsu mājaslapā un sociālajos tīklos.

Vai tas nozīmē, ka šajās vietās ne tikai tīrīs esošos, bet veidos arī jaunus grāvjus?

Tie būs jauni grāvji, vai tikai attīrīšana, vai caurteku nomaīņa, nomaļu grunts uzauguma noņemšana, krūmu ciršana – katrā posmā tas būs individuāli. Galvenais, ko mēs vēlamies panākt, – uzlabot ceļa infrastruktūru, neveicot kapitālo remontu.

Vasaras darbiem plānotais finansējums šogad ir 32 milj. eiro.

Kā LAU izvēlas, uz kuriem posmiem kādus darbus veikt?

Mums ir noteiktas prioritātes, darba secība sezonālajiem darbiem. Mūsu ceļu rajoni kopā ar LVC nodalām pieejamā finansējuma ietvaros izveido darbu plānu. Vēlmju, protams, ir vairāk, nekā reālo iespēju, taču tādā veidā ir iespējams noteikt, kurus darbus var atlikt, bet kuri ir jāveic nekavējoties.



(NO KREISĀS) VAS “LATVIJAS VALSTS CEĻI” VALDES PRIEKŠSĒDĒTĀJS JĀNIS LANGE, VAS “LATVIJAS AUTOCEĻU UZTURĒTĀJS” VALDES PRIEKŠSĒDĒTĀJS RAITIS NEŠPORS UN SATIKSMES MINISTRS ULDIS AUGULIS APSEKO CEĻU BŪVDARBUS PIE JELGAVAS.

Pēc kādiem principiem tiek plānoti darbi?

Pats galvenais atskaites punkts bez finansējuma ir attiecīgā ceļa posma uzturēšanas klase. Tai seko lokālās – sociālās un uzņēmēju vajadzības, kuras mēs uzzinām no pašvaldībām. Protams, ņemot vērā ierobežoto finansējumu, mēs vēlamies to mērķtiecīgi novirzīt tur, kur ceļa lietotāji jūt lielāko ieguvumu.

Finansējums vasaras darbiem parasti tiek nedefinēts pēc ziemas sezonas beigām. Kāds tas ir šogad?

Šogad iekšējo līdzekļu ekonomijas rezultātā ir rasts papildu 10% finansējums. Līdz ar to šovasar varēsim izdarīt vairāk nekā iepriekšējā gadā. Vasaras darbiem plānotais finansējums šogad ir 32 milj. eiro.

Vai grants ceļu greiderēšana un planēšana tiek veikta uz visiem valstij piederošajiem grants ceļiem? Vai tas tiek darīts pietiekami bieži?

Jā, vienu reizi tas tiek darīts uz pilnīgi visiem grants ceļiem, bet jau atkal – ir prioritāšu saraksts, un tajā ir noteikts, kuriem ceļiem šie darbi veicami divreiz, trīsreiz un vairāk. Ir arī posmi, kurus greiderē pēc iespējām. Pagājušajā gadā kopumā greiderēti 140 162 km grants ceļu, un tas faktiski nozīmē, ka pērn 13 reizes nogreiderēts viss valsts grantēto ceļu tīkls.

Vai LAU veic arī grants materiāla pievešanu uz ceļiem? Kā nosaka, uz kuriem ceļiem to darīt?

To pamatā darām uz tiem posmiem, kuros veidojas iesēdumi, rūguma vietas vai bedres. Mums ir posmi, kas ilgstoši ir avārijas stāvoklī, un grants nodiluma dēļ plānveidīgi tiek atjaunots segums arī vairāku kilometru garumā. Pērn kopumā grants materiāls pievests gandrīz 280 tūkst. m³ apjomā. Šogad līdz Jāņiem pievesti 90 tūkst.m³.

Pagājušajā gadā LAU dubultās virsmas apstrādi veica uz apmēram 60 km valsts ceļu. Vai darbi ir jau sākušies?

Šogad plānojam dubultās virsmas apstrādi veikt uz 30 km grants ceļu. Darbi sāksies jūlijā.

Pērn 13 reizes nogreiderēts viss valsts grantēto ceļu tīkls.

Kā LAU izvēlas, kuriem ceļu posmiem dubulto virsmas apstrādi veikt?

Apstrādājam posmus izvēlamies, ilgtermiņā plānojam. Šo procesu faktiski veicam divu gadu garumā – pirmajā gadā tiek sakārtota pamatne, ūdens atvades sistēma, tiek sagatavota esošā virsma, bet nākamajā – klāj dubulto virsmu. Mēs katru gadu identificējam posmus, kuros, vienojoties ar SM par tam novirzāmā finansējuma apjomu, šie darbi ir veicami.

Dubultās virsmas nav piemērotas visiem segumiem, un mums nav stingri izstrādātas tehniskās specifikācijas, pēc kuriem tiek izvērtēti remontējamie posmi. Satiksmes intensitāte vērtēšanas brīdī kādā posmā varbūt ir zema, bet pēc dubultās virsmas uzklāšanas šo ceļu izmanto daudz vairāk autovadītāju, intensitāte būtiski pieaug. Gadās, ka pēc 1-2 gadiem parādās kāds vietējais

uzņēmējs, kas grib attīstīt mežizstrādi, un mēs nevaram to aizliegt. Līdz ar to jaunā dubultā virsma tiek bojāta.

Pavasārī masveidā notiek bedru remonts. Vai uz A un B uzturēšanas klases ceļiem tas ir jau beidzies? Vai uz C un D klases ceļiem beigsies 1.jūlijā?

Pateicoties laika apstākļiem, visi darbi notiek, apstādot termiņus. A un B klases ceļiem bedres ir salabotas, un mēs neredzam nekādu iemeslu, lai uz C un D ceļiem tas nenotiktu noteiktajā termiņā – līdz 1.jūlijam.

Vai bedru apjoms samazinās?

Pateicoties veiktajiem asfalta seguma rekonstrukcijas darbiem, kopējā tendence rāda, ka bedru apjoms samazinās. Kopš 2008.gada bedru apjoms kopumā ir sarucis divas reizes. Pērn mēs kopumā salabojām 336 tūkst. m², šogad paredzam, ka būs jau zem 300 tūkst. m².

Kur var sekot līdzi LAU veicamajiem darbiem?

Šogad, lai uzlabotu satiksmes drošību un informētu ceļu lietotājus par posmiem, kuros konkrētajā brīdī norit darbi, pirmo reizi LAU bedru remontbrigādes un greideri tiešsaistē ir redzami LVC interaktīvajā kartē un aplikācijā “Waze”, kas iespējams, pateicoties LVC sadarbībai ar aplikācijas pārvaldītājiem. Lai to nodrošinātu, šovasar ar GPS esam aprīkojuši LAU tehniku.

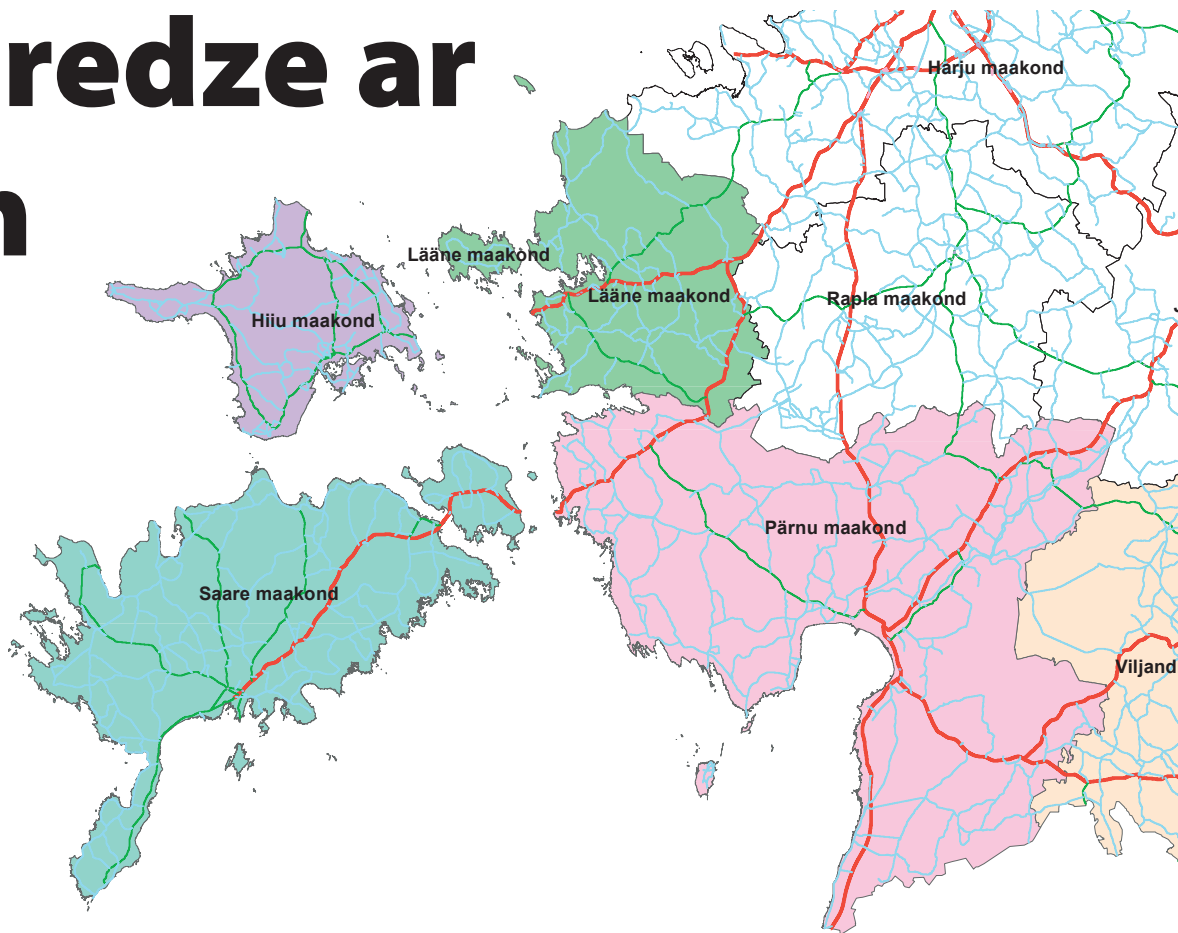
Grants ceļu atputeķlošana ar kalcija hlorīdu (CaCl)

Gads	Tūkst. EUR	km
2014	25	16,4
2015	44	28,4
2016	111	72,2
2017	134	86,7
2018 (plāns)	255	133,9



Igaunijas pieredze ar grants ceļiem

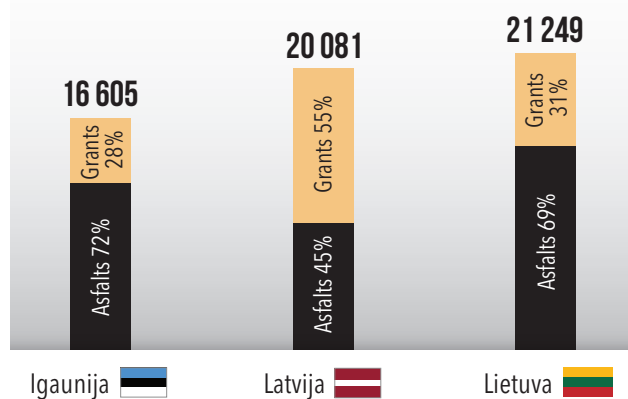
Igaunijā par valsts ceļiem kopumā atbild četri reģioni. Rietumu reģiona pārziņā ir Pērnavas, Viljandi, Hāpsalas reģioni, kā arī Hījumā, Sāremā un Roņu salas. Par to, kā grants ceļu uzturēšana notiek šajā reģionā, "Autoceļu Avīzei" pastāstīja Igaunijas Ceļu administrācijas Rietumu reģiona Uzturēšanas departamenta galvenais inženieris Melis Sāts (Meelis Saat).



2015.gadā Ens Rādiks (Igaunijas ceļu administrācijas Rietumu reģiona uzturēšanas vadītājs Enn Radik) sarunā ar mums teica, ka mērķis ir melns segums uz visiem ceļiem, kur satiksmes intensitāte ir vismaz 50 automašīnas diennaktī. Cik tuvu šim mērķim esat pietuvojušies?

Cilvēki mums joprojām jautā, vai šie plāni atbilst īstenībai, taču jāsaprot, ka mēs esam tālu no šī mērķa, jo mums ir pārāk daudz valsts grants ceļu – 4700 km [Latvijā valsts pārziņā ir 10 989 km grants ceļu], bet par maz finansējuma. Pēdējos gados finansējums, kas bija domāts šim mērķim, tika novirzīts Tallinas – Tartu ātrgaitas šosejas būvniecībai. Iespējams, pēc tam, kad šis projekts tiks realizēts, šim mērķim atkal būs pieejams lielāks finansējums.

Valsts ceļu tīkla garums Baltijas valstīs (km)



Grants ceļu problēmu īpaši smagi mēs izjūtam mūsu – Rietumu reģionā, kur to kopējais garums sasniedz 1500 km. No iedzīvotājiem regulāri saņemam ļoti daudz sūdzību – vasarā par putekļiem, bet pavasarī un rudenī – par dubļiem. Iespējams, tālākā nākotnē, ap 2030.gadu visi grants ceļi būs melni.

Cik kilometriem grants ceļu esat pēdējo trīs gadu laikā veikuši dubultās virsmas apstrādi?

Rietumu reģionā 2016. gadā dubultā virsmas apstrāde veikta uz 74 km (vienkārta virsmas apstrāde – uz 23,6 km), bet pērn – dubultā virsmas apstrāde veikta uz 62 km (vienkārta – uz 4,5 km) grants ceļu. Šogad plānojam dubultās virsmas apstrādi veikt uz 32 km grants ceļu. Šie skaitļi parāda, kā šim mērķim samazināties finansējums.

Cik daudz naudas šim mērķim šogad atvēlēts?

Šogad mūsu reģionā dubultās virsmas apstrādei novirzīti divi miljoni eiro.

Vai, veicot dubultās virsmas apstrādi, pirms tam tiek veikts arī attiecīgā grants ceļa remonts?

Jā, vairumā gadījumu tiek veikti visi nepieciešamie priekšdarbi. Tomēr uz šiem ceļiem joprojām saglabājas zema nestspēja.

Vai tas nozīmē, ka uz šiem ceļiem tiek ieviesti masas vai citi ierobežojumi?

Posmos, kur veikta dubultā virsmas apstrāde, pavasarī un rudenī tiek ieviesti masas ierobežojumi, pārsvarā 8 tonnas. Mums ir bijušas vairākas diskusijas par šo tēmu, jo ceļu lietotāji, īpaši mežsaimnieki, uzņemumi, nav mierā ar masas ierobežojumiem. Taču, lai palielinātu grants (tajā skaitā nomelnoto) ceļu nestspēju, vajadzīgas lielas investīcijas, tādēļ mums ir jāatrod lētāki varianti, kā to panākt – mēs beram uz grants ceļiem frakcionētas šķembas, veidojam grāvjus, lai uz ceļa nekrātos ūdens, un tamlīdzīgi.

No iedzīvotājiem regulāri saņemam ļoti daudz sūdzību – vasarā par putekļiem, bet pavasarī un rudenī – par dubļiem.

Vai ziemas uzturēšanas darbi šiem ceļiem nekaitē?

Igaunijā šie ceļi, kuriem veikta virsmas apstrāde, tajā skaitā ar bitumenu, pamatā ir otrās nozīmes ceļi ar zemāku satiksmes intensitāti, tāpēc šie ceļi ar sāli netiek kaisīti. Tie tiek šķūrēti un piebrauktais sniegs un ledus – rievots. Protams, tas jā dara uzmanīgi, lai nesaskrāpētu bitumenizēto virsmu. Šādi skrāpējumi ir bijuši, taču tie nav milzīgi un pavasarī ir viegli labojami.

Posmos, kur veikta dubultā virsmas apstrāde, pavasarī un rudenī tiek ieviesti masas ierobežojumi, pārsvarā 8 tonnas.

Vai ceļiem, kuriem pirms vairākiem gadiem veikta

dubultā virsmas apstrāde, jau ir klāta vēl kāda kārtā? Kādu tehnoloģiju izmantojat?

Parasti nākamo kārtu mēs klājam pēc 5-7 ekspluatācijas gadiem. Taču situācijas var būt atšķirīgas. Pēdējā laikā nākamo kārtu klājam jau pēc trim gadiem, kad beidzas garantijas laiks. Izmantotā tehnoloģija ir tāda pati, kā klājot dubulto virsmu – pamatā divu frakciju šķembas un saistošais materiāls.

Iepriekš stāstījāt, ka eksperimentējāt un, veicot vienkārta virsmas apstrādi, uzreiz ceļu tirāt un marķējat? (Ja tas tiek darīts ar polimēra bitumenu, izmaksas ir 10-15% lielākas.) Vai tas izdevās un vai to praktizējat?

Jā, mums ir bijušas dažas eksperimentālās virsmas apstrādes, kad vienlaikus vienā dienā tiek veikta arī attiecīgā posma tīrīšanas un marķēšanas darbi. Mēs to saucam par 'vienas stundas virsmas apstrādi'. Lai arī līdz šim rezultāti bijuši dažādi, šī metode tiks izmantota arī nākotnē.

Vai dubultās virsmas apstrāde jums skaitās būvdarbi vai uzturēšanas darbi? Kas to veic?

Dubultās virsmas apstrāde uz grants ceļiem ir būvdarbi, un to veikšanai, lai atrastu labāko piedāvājumu, tiek izsludināts iepirkums.

Šie ceļi ar sāli netiek kaisīti. Tie tiek šķūrēti un piebrauktais sniegs un ledus – rievots.

Cik lielā apjomā jūs veicat grants ceļu atputekļošanu ar kalcija hlorīdu (CaCl)? Kāda ir tehnoloģija un kādas ir izmaksas uz vienu km?

Lai veiktu grants ceļu atputekļošanu ar CaCl, dzīvojamajai mājai ir jāatrodas 100 m rādiusā. Tad atputekļošana tiek veikta ceļa posmam 100 m pirms šīm mājām un 100 m aiz tām, līdz ar to kopējais posms ir vismaz 200 m garš.

Realitātē gan šie posmi ir garāki – 300-400m.

Šogad mēs plānojam maziem paeksperimentēt un šos darbus veikt ne tikai pa posmiem, bet visa ceļa garumā, ja attiecīgā grants ceļa intensitāte ir vismaz 100 automašīnas diennaktī.

Pērn vairāki uzturēšanas ligumi beidzās, tādēļ tika izsludināti vairāki iepirkumi, kuru rezultātā vairāki ceļu uzturēšanas darbi kļuva lētāki. Rietumu reģiona Uzturēšanas departaments šo papildu naudu nolēma novirzīt atpakaļ uz ceļiem. Un viens no darbiem, kuru visvairāk izjūt ceļa lietotāji, ir grants ceļu atputekļošana. Līdz ar to nākamgad atputekļošanu veiks arī uz tiem ceļiem, uz kuriem satiksmes intensitāte ir 87 automašīnas diennaktī.

Šogad ir ļoti sauss laiks. Uz cik km ceļu šogad jau esat veikuši atputekļošanu?

Šogad putekļus izjūtam īpaši spēcīgi, katru dienu saņemam sūdzības no iedzīvotājiem. Tāpēc šogad atputekļošanu visā Rietumu reģionā esam jau veikuši uz apmēram 100 km.

Kādu tehnoloģiju izmantojat?

Tā ir komplicēta tehnoloģija, kas izmaksā ap 1000 eiro par kilometru. 2015.-2016. gadā mēs eksperimentējām, lai atrastu citu alternatīvu un, iespējams, lētāku risinājumu, tomēr nekādu ievēriības vērtu rezultātu nebija un mēs joprojām izmantojam šo pašu tehnoloģiju.

ES finansēšanas periods iet uz beigām, kā to izjūtat iepirkumos? Liela konkurence? Cenas aug?

Sevišķi asa konkurence ir uz lielajiem rekonstrukcijas objektiem. Cenu pieaugums ir skaidrojams ar degvielas cenu kāpumu un nodokļu pieaugumu. Taču, kā jau teicu, uzturēšanas ligumu cenas pagājušā gada iepirkumos ir samazinājušās.

Vai kvalitātes prasības ir nemainīgas, vai arī ieviešat jaunas?

Kvalitātes prasības pamatā ir konstantas, taču ik pa laikam atsevišķās jomās kaut kas tiek pamainīts. Patlaban tiek pārskatītas ceļu uzturēšanas prasības, taču pagaidām vēl ir par agru runāt par konkrētām izmaiņām.

Lai veiktu grants ceļu atputekļošanu ar CaCl, dzīvojamajai mājai ir jāatrodas 100 m rādiusā.

Vai jūs mēdzat valsts ceļus nodot pašvaldībām vai privātpašvaldībām un otrādi? Cik daudz?

Mēs ar ministriju un pašvaldībām esam sākuši diskusijas par šo jautājumu, taču tā ir sarežģīta tēma, jo pašvaldībām šim mērķim ir nepietiekams finansējums, un tās nav ieinteresētas pārņemt mūsu ceļus. Turpretī mēs uzskatām, ka atsevišķi ceļi nav jāpārvalda valstij, jo tiem nav pietiekama intensitāte, tie nesavieno pilsētas vai vietējos centrus. Mūsu reģionā runa varētu būt par 20-30 kilometriem šādu ceļu. Šīs sarunas nākotnē noteikti tiks turpinātas.

Nākamgad atputekļošanu veiks arī uz tiem ceļiem, uz kuriem satiksmes intensitāte ir 87 automašīnas diennaktī.

Mūsu konferencē pavasarī jūsu administrācijas pārstāve stāstīja par Vision Zero pieeju, ko esat ieviesuši. Cik daudz līdzekļu šogad tiek atvēlēti drošības uzlabošanai?

Vision Zero pieeju mēs pielietojam, cik vien iespējams. Tas arī palīdz uzlūkot lietas no cita skatu punkta. Šogad uz Igaunijas valsts ceļiem drošības uzlabošanai plāno tērēt vairāk nekā 8 milj. eiro.

Dzīvnieki uz ceļa

Līgosvētkos notikušais ceļu satiksmes negadījums uz Valmieras šosejas, kad vieglā automašīna sadūrās ar alni, ir aktualizējis jautājumu par tehniskajiem risinājumiem, kuri varētu pasargāt no šādiem negadījumiem.



Drošas braukšanas eksperta, autosportista Jāņa Vanka ieteikums:

Ir nerakstīts likums: ja pie liela ātruma uz ceļa sastopies ar dzīvnieku, kurš nav augstāks par motora pārsegu, tad, diemžēl, drošāk ir neizvairīties no šī dzīvnieka, bet braukt virsū. Jo pastāv risks, ka, strauji manevrējot pie liela ātruma, automašīnu nebūs iespējams savaldīt, un sekas būs traģiskas. Savukārt, ja uz ceļa ir liels dzīvnieks, tad ir strauji jābremzē un jācenšas izvairīties no sadursmes.

Dažādās pasaules valstīs šī problēma tiek risināta atšķirīgi, un pat trijās Baltijas valstīs pieeja ir dažāda.

Igaunijā gar valsts ceļiem dzīvnieku žogi ir uzstādīti vien 12 kilometru garumā, savukārt Lietuvā – vairāk kā 650 kilometru garumā. Latvijā dzīvnieku žogi ir uzstādīti gar trijiem galvenās nozīmes valsts ceļiem posmos ar kopējo garumu virs 60 kilometriem.

VAS Latvijas Valsts ceļi (LVC) satiksmes drošības speciālisti skaidro, ka, tikai uzstādot dzīvnieku žogus, nav iespējams risināt problēmu ar dzīvnieku nokļūšanu uz autoceļiem un pasargāt autovadītājus no sadursmēm. Tāpat arī nav tādu risinājumu, kas ļautu 100% novērst jebkādu iespēju dzīvniekiem nokļūt uz ceļa.

Valstīs ar attīstītu ekonomiku, cenšoties pasargāt autovadītājus no dzīvniekiem un otrādi, gar ceļiem tiek būvētas īpašas inženiertehniskās būves, kas sastāv no žoga, dzīvnieku pārejām, tuneļiem, tramplīniem un citiem tehniskajiem risinājumiem. Šādu būvju celtniecībai ir nepieciešams ievērojams finansējums, kas Latvijā valsts ceļu tikla pārvaldīšanai nav pieejams.

Dažādi viedokļi par dzīvnieku žogu uzstādīšanu ir arī vides speciālistiem: žogi bez minētajām pārejām, tuneļiem un citiem tehniskajiem risinājumiem var bloķēt dzīvnieku migrācijas takas, kas savukārt var ievērojami ietekmēt dabas līdzsvaru.

Dzīvnieku žogi Latvijā ir

uzstādīti uz Tallinas šosejas (A1) Saulkrastu apvedceļa posmā, atsevišķās vietās uz Bauskas šosejas (A7) un uz autoceļa Tinūži–Koknese (P80) ne visā tā garumā. Šie žogi uzstādīti ES fondu līdzfinansēto projektu ietvaros laikā no 2006. līdz 2013. gadam. Žogi ir uzstādīti vietās, kur ceļš robežojas ar mežu un ir liela varbūtība, ka dzīvnieki varētu iznākt uz ceļa.

Prioritāte – gājēji, seguma kvalitāte un frontālo sadursmju prevencija

Latvijā valsts autoceļu tīkls ir vairāk kā 20 000 kilometru garš, liela daļa ceļu iet caur mežiem. Pēdējo gadu ceļu satiksmes negadījumu statistika liecina, ka negadījumos uz valsts autoceļiem visvairāk iet bojā mazāk aizsargātie ceļu satiksmes dalībnieki – gājēji un velosipēdisti.

Uzturot valsts autoceļu tīklu ierobežota finansējuma apstākļos, nav iespējams realizēt visus nepieciešamos projektus un ir jāizvēlas prioritātes. Tāpēc, lemjot par satiksmes drošības paaugstināšanas projektu realizāciju, prioritāri tiek nodrošināta gājēju un velosipēdistu ceļu izbūve, tiek uzstādīts apgaismojums un izbūvēti divlīmeņu šķērsojumi. Šādu risinājumu mērķis ir maksimāli atdalīt gājējus no automašīnām. Gan Valsts policijas, gan CSDD eksperti norāda, ka tieši gājējiem

piemērotas infrastruktūras neesamība ir viens no lielākajiem ceļu satiksmes negadījumu riskiem.

Atbilstoši ceļu satiksmes negadījumu statistikai, piecu gadu laikā no 2012. līdz 2016. gadam ceļu satiksmes negadījumos uz valsts autoceļiem kopumā gāja bojā 916 cilvēki, no tiem 324 bija gājēji un 63 velosipēdisti. Savukārt sadursmēs ar dzīvnieku gājuši bojā pieci autobraucēji.

2017.gadā sadursmēs ar dzīvniekiem nav gājis bojā neviens cilvēks, cietuši 43, vienlaikus bojā gāja 51 gājējs un 11 velosipēdisti, cieta satiksmes negadījumos gandrīz 1 500 gājēji un velosipēdisti.

Nemot vērā ceļa satiksmes negadījumu statistiku, LVC prioritāte, realizējot satiksmes drošības projektus, ir gājēju un velosipēdistu drošība, kā arī frontālo sadursmju un nobraukšanas no ceļa prevencija. Kopumā uzņēmuma galvenā prioritāte ir autoceļu seguma kvalitātes uzlabošana, kas nepārprotami veicina arī satiksmes drošību. Patlaban joprojām 43% valsts autoceļu ar melno segumu un 42% ar grants segumu ir sliktā tehniskā stāvoklī.

Lai uzturētu valsts autoceļu tīklu un veiktu normatīvi nepieciešamos autoceļu atjaunošanas darbus, ik gadu būtu vajadzīgi 670 miljoni eiro, taču pēdējo vairāku gadu laikā kopējais ikgadējais finansējums autoceļiem ir bijis robežās no 215 līdz 307 miljoniem eiro gadā.

Pētījums: 96% Latvijas iedzīvotāju ir PRET braukšanu reibumā

VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija" (CSDD) jaunākais pētījums* par iedzīvotāju attieksmi pret braukšanu reibumā liecina, ka Latvijas sabiedrība kļūst aizvien atbildīgāka. 96% iedzīvotāju uzskata, ka nekādā gadījumā nav pieļaujams sēsties pie automašīnas stūres alkohola reibumā.

Samazinās arī to iedzīvotāju skaits, kuriem nākas iereibušu līdzcilvēku atturēt no auto vadīšanas. Šogad 26% respondentu atzīst, ka pēdējo piecu gadu laikā viņi nav pieļāvuši, ka draugs vai paziņa sēžas pie stūres reibumā. Salīdzinājumam – pērn katrs trešais bija atturējies kādu dzērājsoferi. Tomēr katrs desmitais respondents atzīst, ka viņam pēdējo trīs gadu laikā nācies pie stūres sēsties iedzērūšam, un šis skaitlis vēl aizvien ir nepiedodami liels.

Aptaujātie cilvēki ir atzinuši, ka no sēšanās pie stūres alkohola reibumā viņus visefektīvāk attur biežākas kontroles uz ceļiem, bargāki sodi, pašu vai citu cilvēku negatīvā pieredze, kā arī

informatīvās kampaņas. Tādēļ CSDD šogad sabiedrību uzrunā ar patiesiem cilvēku stāstiem, kuros viņi atzīstas, ka ir svinējuši svētkus, sēdušies pie stūres reibumā un piedzīvojuši traģiskus mirklus, zaudējot draugus, tuviniekus un pārdzīvojot grūtus un sāpīgus dzīvē atgriešanās mirklus.

CSDD kampaņa "Viena kļūda – salauzta dzīve" ir balstīta uz vairāku avārijās cietušu cilvēku pārdzīvojumiem, emocijām un traģiskām atklāsmēm. Kampaņas laikā sabiedrība tiek uzrunāta arī ar trim dokumentāliem videostāstiem.

CSDD apkopotā statistika liecina, ka no 2010. gada reibumā izraisīto avāriju skaits

samazinājies par 28%, bojāgājušo skaits sarucis par gandrīz pusi (no 22 bojāgājušajiem 2010. gadā līdz 12 bojāgājušajiem pērn), bet ievainoto skaits – par 23%.

Informatīvo kampaņu "Viena kļūda – salauzta dzīve" rīko CSDD, to atbalsta Latvijas Mobilais telefons, degvielas uzpildes stacija "Virši-A" un "Rīgas alus kvartāls". Kampaņa tiek finansēta no OCTA līdzekļiem.

*CSDD 2018. gada maijā veiktais pētījums "Sabiedrības attieksme pret automašīnas vadīšanu alkohola reibumā" sadarbībā ar pētījumu centru "Latvijas Fakti". Pētījumā aptaujāti 1017 Latvijas iedzīvotāji vecumā no 18 līdz 74 gadiem.

VIENA KĻŪDA – SALAUZTA DZĪVE

NEBRAUC REIBUMĀ!

Stāsti, kas balstīti uz patiesiem notikumiem: www.csdd.lv

f /csddlatvia CSDD LVA OCTA lmt

PASTĀSTI PAR SAREŽĢĪJUMIEM UZ CEĻA!

80005555
LVC bezmaksas diennakts tālrunis

Zog autoceļu aprīkojumu

Uz ceļa šķērslis

Beigts dzīvnieks

Slidens ceļš

VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI



Novadu un pilsētu svētki:

13.–15.jūlijs

Tukuma pilsētas svētki –
Rožu svētki

13.–15.jūlijs

Smiltenes pilsētas svētki
"Manas pēdas Smiltenes zemē"

19.–22.jūlijs

Kuldīgas pilsētas svētki
"Dzīres Kuldīgā"

20.–21.jūlijs

Krāslavas pilsētas svētki

20.–21.jūlijs

Balvu novada svētki

20.–22.jūlijs

Cēsu pilsētas svētki

20.–22.jūlijs

Mazsalacas pilsētas svētki

20.–21.jūlijs

Līvānu pilsētas svētki

25.–29.jūlijs

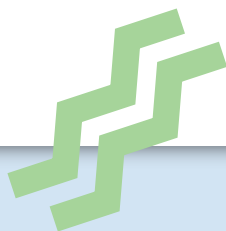
Sabiles pilsētas svētki – 20.Sabiles
Vīna svētki

27.–28.jūlijs

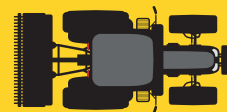
Gulbenes pilsētas svētki

27.–29.jūlijs

Valmieras pilsētas svētki



90 km/h + ☀ = 44 m



90 km/h + ☁ = 62 m



ESI PIE STŪRES – ATCERIES FIZIKU!



VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI



Autobraucēju brīvdienų ceļvedis

Jūlijs, 2018



26.–28.jūlijs

Roja. Kino un mākslas
festivāls "Rojal"
www.rojal.lv



14.jūlijs

Roja. Rojas Zvejnieksvētki



28.jūlijs

Ventspils. Smilšu skulptoru
festivāls "Zelta smilšu
grauds". www.ventspils.lv



Latvijas Ceļu muzejs

Šlokenbeka, Milzkalne,
Smārdes pag., Engures nov.
Vairāk informācijas:
www.celumuzejs.lv



27.–29.jūlijs

Kalnsetas parka estrāde,
Saldus. Festivāls
"Saldus saule 2018"



14.jūlijs

Liepāja, Ventspils un
citviet Latvijā Jūras svētki



10.–14.jūlijs

visa Latvija. 100 stundās
ar velo apkārt Latvijai
FB: facebook.com/100stundas



19.–22.jūlijs

Dzintaru koncertzāle,
Jūrmala. Laima Vaikule
"Rendez-vous"
www.dzintarukonzertzale.lv



20.–22.jūlijs

Salacgrīva.
"Positivus" festivāls
www.positivusfestival.lv



30.jūnijs.–8.jūlijs

Rīga. XXVI Vispārējie
latviešu Dziesmu un
XVI Deju svētki



27.–29.jūlijs

Daugavgrīvas cietoksnis, Rīga
Festivāls "Komēta"



13.jūlijs – 12.augusts

Cēsis. Cēsu mākslas festivāls



13.–15.jūlijs

Alūksnes ezers, Alūksne
Pasaules čempionāts ūdens
moto sportā. www.lumsf.lv



29.jūlijs

"Vēdzirnavas", Drabešu pag.,
Amatas novads. Maizes diena
Āraišu dzirnavās www.amata.lv



27.–29.jūlijs

Sigulda. Starptautiskie
Siguldas Opermūzikas svētki



14.jūlijs

Zaube, Zaubes pag., Amatas nov.
Zaubes savvaļas kulinārais
festivāls. www.wildfoodfest.lv



14.–15.jūlijs

Daugavpils cietoksnis, Daugavpils
Dinaburga 1812: Kara rekon-
strukcijas klubu festivāls
www.visitdaugavpils.lv



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

autocelu avīze

LUKOIL

CSDD

ASTARTE
NAFTA

VIRŠI-A

Elvi

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 janvārī.

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