

Rudens 2020

autofotoceļu dzīve

Iepirkumi

Pēdējo trīs gadu laikā VAS *Latvijas Valsts ceļi* rīkote iepirkumi pārsūdzēti mazāk nekā 10% gadījumu. Tāds pats vidējais pārsūdzību skaits ir arī pārējās tautsaimniecības nozarēs.

[---> 4.-5. lappuse]



Andris Lacbergs: Jauniem spēlētājiem nozarē vieta noteikti ir, bet mēs nedrīkstam aizmirst, ka ceļu būve, tāpat kā citas būvniecības nozares un jebkura rūpniecības nozare, ir smagā industrija. Uzņēmumiem ir jāveic lieli kapitālieguldījumi un investīcijas.

[---> 3. lappuse]

Caur Baltezeru un Ādažiem brauksim savādāk

Lai samazinātu ceļu satiksmes negadījumu iespējamību, tai skaitā frontālo sadursmju riskus, 13 km garā Tallinas šosejas (A1) posmā paredzētas būtiskas satiksmes organizācijas izmaiņas. Tās paredz gan kreiso pagriezienu likvidāciju, gan norobežojošo ceļa stabiņu izbūvi sadalošās joslas vidū, gan maksimālā ātruma samazināšanu līdz 70 km/h.



Tilti

Šogad valsts ceļu tīklā dažādi būvdarbi norit uz kopumā 48 valsts tiltiem, tas ir krietni vairāk nekā iepriekšējos gados.

[---> 8.-9. lappuse]

Pārstrāde

Vecās transportlīdzekļu riepas ir tie atkritumi, kas tiek pārstrādāti nepietiekamā apjomā. Viens no risinājumiem ir to izmantošana ceļa būvē. Tomēr joprojām turpinās pētījumi, vai un kā tas ilgtermiņā ietekmē asfaltbetona kalpošanas ilgumu un apkārtējo vidi.

[---> 10. lappuse]

Izmaiņas

Nākamgad, visticamāk, maksimālais atļautais braukšanas ātrums uz Jūrmalas un Vidzeme šosejas posmā no Garkalnes līdz Sēnītei būs 110 km/h.



[---> 7. lappuse]

Viedoklis

Labi ceļi ir būtisks priekšnosacījums reģiona attīstībai



Rūdolfs Cimdiņš,
Rīgas plānošanas reģiona administrācijas vadītājs

Saskaņā ar Rīgas metropoles areāla plānu ap Rīgu koncentrējas intensīvākā satiksmes plūsma un areāls ir vietējās un starptautiskās nozīmes transportu tīklu mezgls. Tāpēc attīstības infrastruktūras svarīgs nosacījums ir ceļu infrastruktūra un savstarpējā sasaiste un efektīva sasniedzamība no galvenajām metropoles areāla pilsētām.

Rīgas plānošanas reģionā ir vairāk nekā 100 sliktā un ļoti sliktā (avārijas stāvoklī) esoši valsts reģionālie un vietējie autoceļi. No tiem vairums ir valsts vietējās nozīmes ceļi ar grants segumu. Arī mēs kā reģions iesaistījāties Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas (VARAM) rosinātā priekšlikumu izstrādē un sagatavojām ieteikumus ar primāri pārbūvējamo un atjaunojamo valsts reģionālo un vietējo autoceļu posmiem pašsākumam 2021.-2023. gadam *Investīciju programma autoceļu attīstībai administratīvi teritoriālās reformas kontekstā*.

Rīgas plānošanas reģions šajā programmā varētu saņemt finansējumu 54 613 800 eiro apmērā sakārtojamo autoceļu darbu izmaksām. Īstenojot šo programmu, tiktu dota iespēja atjaunot asfaltbetona segumu kādiem četrpadsmit reģionālo

autoceļu posmiem 95 km garumā un astoņiem vietējiem autoceļu posmiem 57 km garumā, kā arī veikt grants seguma pārbūvi piecu vietējo autoceļu posmiem 28 km garumā. Sarakstā iekļauti pašvaldību nosauktie prioritāri sakārtojamo autoceļu posmi. Plānošanas reģions ir vairākkārtīgi koriģējis sakārtojamo ceļu sarakstu, sazinoties ar VAS *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) nodaļu speciālistiem un nosakot paredzamo darbu veidu attiecīgajā posmā un precīzākas darbu indikatīvās izmaksas.

Tāpat deviņi no mūsu prioritārajiem autoceļu posmiem tika iekļauti Satiksmes ministrijas (SM) programmā, kuri tiek atjaunoti jau šogad no papildu ministrijas piešķirtiem 75 miljoniem eiro. Ne visus primāri pārbūvējamās autoceļu posmus, kas sākotnēji pēc mūsu pašvaldību iniciatīvas iekļauti mūsu kopējā sarakstā, VARAM atbalstījis, piemēram, Tukuma novada prioritāte - autoceļa Dobeles - Lestene (V101) 13,3 km posma pārbūve, kuram jau ir izstrādāts tehniskais projekts.

Pierīgā šobrīd tiek īstenots nozīmīgs projekts saistībā ar Ķekavas apvedceļa īstenošanu. Tam būs būtiska loma satiksmes sastrēgumu mazināšanā un satiksmes organizācijā, kas, ņemot vērā Ķekavas attīstību, bija kļuvusi daudz intensīvāka pēdējos gados.

Nākotnē raugāties ar cerību par šim mērķim atvēlētā finansējuma īstenošanu dzīvē un turpmākos gados Satiksmes ministrijas programmā iekļautajiem būvdarbiem mūsu reģiona ceļu infrastruktūras uzlabošanai, tai skaitā autoceļiem (aktuāli Rīga - Ērgļi (P4)), ceļu pārvaldi un tiltu pārbūvei un bīstamo vietu (melno punktu) samazināšanai.

Reģionu attīstības temps atkarīga arī no valsts līmenī noteiktajām prioritātēm



Guna Kalniņa-Priede,
Vidzemes plānošanas reģiona administrācijas vadītāja

Vidzemes plānošanas reģions teritorijas ziņā ir vislielākais, un tā autoceļu tīkls ir visgarākais - 4832 kilometri. Vidzemē viensētās dzīvo apmēram 42% reģiona iedzīvotāju - sakārtoti autoceļi ir mūsu ikdienas nepieciešamība. Iedzīvotājiem tā ir iespēja droši un ērti nokļūt uz darba vietu, mācību iestādi, pakalpojuma saņemšanas vietām. Uzņēmējiem - garantants nākotnes attīstībai, zinot, ka konkrētie ceļa posmi pārskatāmā nākotnē būs laba stāvoklī, tātad izmantojami. Vienlaikus ceļi ir uzskatāmi par teritorijas vizītkarti, kas, savukārt, spēj attīstīt vai bremzēt dabas un kultūras tūrisma sektoru.

Nevaram noliegt, ka joprojām transports un infrastruktūra, tostarp ceļi, būtiski ietekmē reģionu dzīvotspēju.

Ceļu stāvoklis Vidzemes plānošanas reģionā joprojām ir slikts. Īpaši labi to var manīt, novirzoties no galvenajām maģistrālēm. Tie iedzīvotāji, kas neatlaidīgi turpina dzīvot reģiona attāļajās teritorijās un ik dienas mēro ceļu uz skolu vai darbu, braucot uz tuvējiem centriem, vistiešāk izjūt nepietiekamo infrastruktūras uzturēšanu.

Esam par šo jautājumu vairākkārtīgi diskutējuši ar Vides

aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas (VARAM) pārstāvjiem, pirms tam kopā ar reģiona pašvaldībām vienojoties par prioritāri sakārtojamiem ceļiem. Redzams, ka, izvēloties ceļu posmus, pamatā ņemtas katras pašvaldības attīstības prioritātes un nākotnes vajadzības, tās skatot administratīvi teritoriālās reformas kontekstā. No mūsu pašvaldību iesniegtajām ceļu prioritātēm, kurās bija iekļauts 21 ceļa posms, 15 ceļa posmi ir atrodami ceļu programmas sarakstā. Novērtējam, ka šoreiz lielākā daļa pašvaldību priekšlikumu ir ņemti vērā.

Ja valsts līmenī tiek domāts par ilgtspējīgu un efektīvu infrastruktūras sakārtošanu un uzturēšanu, tad gribētos ticēt, ka ar šo darbu pie autoceļu sakārtošanas nebeigsies un būs arī nākamās kārtas, lai pakāpeniski panāktu optimālu ceļu kvalitātes līmeni visā valsts teritorijā.

Skaidrs, ka finansiāli reģionālo autoceļu sakārtošana ir ļoti dārgs uzdevums. Ar šī brīža budžetu, kas piešķirts valsts reģionālo autoceļu sakārtošanai, nepietiktu pat Vidzemes reģiona autoceļu sakārtošanai, tomēr pirmais solis ir sperts. Prieks, ka esam uzklūstīti un pašvaldību diskusijas un vienošanās par prioritāri sakārtojamiem ceļiem nav bijušas veltīgas, uzturot iedzīvotāju vēlmi dzīvot un veikt ekonomisko darbību mūsu reģionā.

Reģionu attīstības virziens un temps lielā mērā ir atkarīgi no valsts līmenī noteiktajām prioritātēm, pieņemtajiem politiskajiem lēmumiem un piedāvātajiem risinājumiem. Par to der atcerēties brīžos, kad jāpieņem lēmumi par nozīmīgu investīciju ieguldīšanu ilgtermiņa atdevē.

Diskusija par autoceļu attīstību reformas kontekstā ir jāturpina



Indulis Ozoliņš,
Kurzemes plānošanas reģiona sabiedriskā transporta tīkla plānotājs

Kurzemes plānošanas reģionam ir būtiski, lai reģionam ieskicētais finansējums Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas (VARAM) un Satiksmes ministrijas (SM) virzītās *Investīciju programmas autoceļu attīstībai administratīvi teritoriālās reformas (ATR) kontekstā* tiktu izlietots pēc iespējas efektīvāk, lai Kurzemes reģiona iedzīvotājiem jau drīzumā būtu iespējas izmantot labāku autoceļu tīklu. Tāpēc šī gada sākumā aktīvi iesaistījāties priekšlikumu gatavošanā, kā arī konsultējāties arī ar VAS *Latvijas Valsts ceļi* (LVC), lai varētu ņemt vērā jau iecerētos autoceļu sakārtošanas darbus Kurzēmē.

Jānorāda, ka diskusijas Kurzemes plānošanas reģiona Attīstības padomē, kurā

darbojas visu Kurzemes pašvaldību vadītāji un vadītāju vietnieki, par pēc iespējas efektīvāku finansējuma izlietošanu nebija vieglas, jo vajadzību ceļu atjaunošanai ir pietiekami daudz. Tāpat tika diskutēts arī par cita veida infrastruktūras attīstības nepieciešamību, piemēram, veloceļu izbūvi. Tomēr vienošanās tika panākta un priekšlikumi VARAM iesniegti.

Augustā VARAM publicēja prioritāri sakārtojamo autoceļu sarakstu un karti, kurā vairāk nekā puse Kurzemes plānošanas reģiona sniegto priekšlikumu tika ņemti vērā, tomēr atsevišķi priekšlikumi par vairāku ceļu posmu uzlabošanu topošajos Saldus un Dienvidkurzemes novados sarakstā netika iekļauti, lai gan arī šo ceļu sakārtošana ir nozīmīga iedzīvotāju mobilitātei.

Šī iemesla dēļ Kurzemes plānošanas reģiona Attīstības padome pirms lēmuma pieņemšanas vienojās par oficiālas vēstules nosūtīšanu VARAM, kurā lūdzam sniegt skaidrojumu par kritērijiem, pēc kuriem pieņemts lēmums investīciju programmas autoceļu attīstībai ATR kontekstā, kā arī aicinām atkārtoti izvērtēt prioritāri sakārtojamo autoceļu sarakstu, iesaistot Kurzemes plānošanas reģionu. Šobrīd gaidām atbildi no VARAM, lai lemtu par turpmāko rīcību.

Sakārtoti ceļi veido labvēlīgu vidi investīcijām



Sergejs Maksimovs,
Latgales plānošanas reģiona Attīstības padomes priekšsēdētāja vietnieks

Latgales plānošanas reģions 2020. gada pavasarī apkopoja pašvaldību sniegto informāciju par autoceļiem, kurus būtu jāsakārto, lai nodrošinātu uzņēmējdarbības attīstības iespējas, iedzīvotāju

mobilitāti un sabiedriskā transporta pārvadājumus un iesniedza Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijai (VARAM). VARAM vairāk nekā pusi no iesniegtajiem 40 autoceļu posmiem ir iekļāvuši plānā par 300 miljoni eiro piešķiršanu reģionālajiem autoceļiem. Pateicoties *Rīcības plāna Latgales reģiona izaugsmei* pasākumiem, kuri realizēti kopš 2012. gada, Latgales reģiona pašvaldības ir veikušas būtiskus ieguldījumu tieši pašvaldības autoceļu un ielu sakārtošanai, un līdz ar to kopumā ceļu stāvoklis reģionā uzlabojas, lai gan joprojām paliek ceļu posmi, kuri ir kritiskā stāvoklī. Latgales plānošanas reģions ļoti aktīvi strādā, lai piesaistītu investīcijas, ir izveidota Latgales speciālā ekonomiskā zona, līdz ar to katra ceļa posma sakārtošana veido labvēlīgāku vidi, kur ienākt jaunam uzņēmējam un attīstīties esošajiem.

Kritiskie autoceļi ir apzināti



Alda Ērmane,
Zemgales plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta un autoceļu attīstības nodaļas vadītāja

Piedaloties Latvijas Pašvaldību savienības (LPS) Tautsaimniecības komitejas tiešsaistes sēdē, tapa skaidrs, ka no nākamā gada valsts budžeta Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas (VARAM) virzītajam projektam *Investīciju programmas*

autoceļu attīstībai administratīvi teritoriālās reformas (ATR) kontekstā līdzekļi no 2021. gada valsts budžeta 300 miljonu eiro apmērā netiks paredzēti. Sanāksmē tika debatēts, ka turpmāk varētu tikt izskatīts jautājums par Eiropas atveseļošanas fonda finansējuma pārdali VAS *Latvijas Valsts ceļi* (LVC), par to vienojoties VARAM un Satiksmes ministrijai (SM).

Kritiskie autoceļi Zemgales reģionā ir apzināti un Zemgales plānošanas reģiona iesniegtais kritisko autoceļu saraksts VARAM joprojām ir aktuāls. Ceļu stāvoklis Zemgales plānošanas reģionā ir apmierinošs, bet līdz labam vēl darba daudz. Šogad ceļus saudzē arī klimatiskie laika apstākļi, jo, ja būtu lietavas un ziemas periods, tad ir tādi zemes ceļi, kuri kļūtu neizbraucami.

Apsolītais finansējums dotu iespēju uzlabot kritiskāko autoceļu situāciju reģionā, kā arī veikt remontdarbus pilnā autoceļu garumā, jo tagad uz daudziem autoceļiem remonts tiek veikts ar pārtraukuma posmiem: no viena gala un no otra gala, bet mēs vēlētos redzēt remontu visa ceļa garumā. Daudz finansējuma būtu nepieciešams tieši valsts vietējo ceļu stāvokļu uzlabošanai. Attīstoties ceļa infrastruktūrai paplašinātos tūrisma, uzņēmējdarbības nozaru attīstība un citu nozaru, pakalpojumu attīstība. Iedzīvotāji savas dzīves vietas izvēlētos reģiona dažādās lauku teritorijās. Plānojot autobusu maršrutu tīklu būtu lielāka iespēja piesaistīt sabiedriskā transporta pakalpojumus, veidojot vienotu sabiedriskā transporta tīklu (tagad pa sliktajiem

autoceļiem kursē pašvaldību skolēnu autobusi). Reģiona laukos labs autoceļš nozīmē reģiona attīstību kopumā. Ceram un gaidām jebkādu finansējumu šai nozarei. Tomēr arī jāpiezīmē, ka šogad uz ceļiem ir izdarīts jūtami vairāk valsts autoceļiem piešķirtā papildu finansējuma ietvaros.

Nākotnē vēlētos, lai plānošanas reģioniem būtu pastāvīga funkcija - autoceļu attīstības plānošana reģionā. Tad būtu lielāka iespēja sadarboties ar ministrijām, pašvaldībām un citām organizācijām, piedaloties sēdēs. Tas dotu iespēju saņemt vairāk un ātrāk nepieciešamo informāciju, lai veiktu elastīgu koordināciju. Tā kā mūsu pārzinā ir autobusu pieturvietas, tad jau tagad saredzam iespēju, ka funkcijas ir sasaistītas. Šāda funkcija nākotnē veicinātu autoceļu attīstību.

Padarīts ir krietni vairāk

Būvniecības sezona visiem ceļu būves nozares spēlētājiem ir trauksmaina, tomēr, visticamāk, tā noslēgsies uz pozitīvas nots, un rezultāti būs apmierinoši.

Tā intervijā Autoceļu Avīzei norāda SIA 8 CBR valdes priekšsēdētājs Andris Lacbergs. Viņš arī uzskata, ka nozarē noteikti ir pietiekami vietas arī citiem spēlētājiem, bet tiem ir jāreķinās ar ievērojamiem kapitālieguldījumiem. SIA 8 CBR ir viens no vecākajiem ceļu un tiltu būves uzņēmumiem Latvijā. Tas dibināts 1959. gadā, un šī uzņēmumam ir jau 62. sezona, bet kopš 2008. gada tas ietilpst A.C.B. uzņēmumu grupā.

Uzņēmums ir dibināts pirms vairāk nekā 60 gadiem, bet 2008. gadā, kas sakrīt arī ar krīzes laiku, tas tika iekļauts A.C.B. uzņēmumu grupā. Ko šis lēmums uzņēmumam nozīmēja?

Es uzņēmumā strādāju tikai kopš 2010. gada, neesmu piedalījies šo lēmumu pieņemšanā, bet domāju, ka tie bija pareizi. Raugoties Latvijas mērogā, mēs esam salīdzinoši liels uzņēmums, bet Baltijas reģionā – vairs ne. Nemaz nerunājot par Eiropu. Tur mēs esam pavisam maziņi. Līdz ar to, skatoties uz apgrozījumu, mēs esam vienlaikus gan liels, gan arī mazs uzņēmums. Mums ir jākoncentrē resursi, jāinvestē, lai mēs būtu konkurētspējīgi. Arī citi nozares uzņēmumi piesaista ārvalstu kapitālu, vai pārpērk mazākus Latvijas uzņēmumus, kurus pievieno saviem grupas uzņēmumiem, tādējādi audzējot muskuļus.

Tehnoloģijas šobrīd ļauj darīt atsevišķus darbus vēl rudenī un pat ziemā. Agrāk mēs to nevarējām.

Vai izjūtat konkurenci ceļu būves nozarē? Vai tajā ir vieta arī jauniem spēlētājiem?

Es vienmēr mazliet smaidu par vārdu konkurence Latvijas kontekstā. Konkurences formulējums, pēc manām domām, ir izkropļots, jo valda pretruna, proti, – laba kvalitāte par lētāko cenu. Tas deformē konkurenci. Savukārt, runājot par jauniem spēlētājiem, vieta noteikti ir, bet mēs nedrīkstam aizmirst, ka ceļu būve, tāpat kā citas būvniecības nozares un jebkura rūpniecības nozare, ir smagā industrija. Ir jāveic lieli kapitālieguldījumi un investīcijas, tāpēc šajā nozarē uzņēmumam izaukt nav

vieglī. Lai veicas tiem, kas to dara! Tāpat uzņēmumam ir jābūt ar stabili ilgtermiņa domāšanu un redzējumu. Ir, protams, arī specifiskas nišas, kur sadarbojas vairāki uzņēmumi. Mums ir virkne objektu, kur strādājam kopā ar partneriem un apakšuzņēmumiem. Elektrība, ūdens, kanalizācija un citas specifiskas lietas. Nomas uzņēmumi, no kuriem ir jāņem tehnika. Ne jau visu var padarīt viens, un to nemaz nevajag. Viss ir savstarpēji saistīts. Ne visi mūsu objekti ir Vidzemē, tāpēc mēs pat vairāk nekā svētdienas ceļotāji sildām arī lauku tūrismu: 50 strādnieku lauku viesu mājā dzīvo visu nedēļu. Uz visu ir jāskatās plašāk.

Mums ir jākoncentrē resursi, jāinvestē, lai mēs būtu konkurētspējīgi. Arī citi nozares uzņēmumi piesaista ārvalstu kapitālu, vai pārpērk mazākus Latvijas uzņēmumus, kurus pievieno saviem grupas uzņēmumiem, tādējādi audzējot muskuļus.

Vai nozarē joprojām trūkst darbaspēka?

Mēs esam pazaudējuši attieksmi pret tehnisko inteliģenci, kā arī cilvēku laukos ir palicis ļoti maz. Skarbi skan, bet sabiedrībai nav motivācijas mācīties, tāpēc mums ir liels inženieru deficīts. Paldies Rīgas Tehniskajai universitātei (RTU), kura cenšas piesaistīt jauniesus. Tāpat trūkst arī koledžas līmeņa darbinieku. Mūsu uzņēmumam ir laba sadarbība ar Smiltenes tehnikumu, kurā sagatavo trīs ceļniekiem vajadzīgās profesijas. Aktīvi strādājam pie tā, lai mums netrūktu, piemēram, būvmašīnu operatoru, mehāniķu utt.

Kā izpaužas sadarbība?

Mūsu uzņēmums nodrošina prakses vietas studentiem, piedalāmies arī mācību programmās. Pateicoties ES finansējumam, tehnikums ir uzbūvējis jaunu mācību korpusu tieši ceļu būves un ceļu būves mašīnu meistariem. Tas ļauj piesaistīt jaunus cilvēkus, un no tiem izveidot tāda līmeņa darbiniekus, kādi mums ir nepieciešami. Te ir vecais labais stāsts: atnāk jauns puisis, tu viņam iedod kaut kādu vecu dzelzi, ar ko strādāt. Viņam

varbūt patiek vecs BMW, bet vecs ekskavators vai vecs veltnis diez vai. Tāpēc mums ir jāiet līdz laikam, un jāiegādājas mūsdienīga tehnika.

Savukārt, runājot par jauniem spēlētājiem, vieta noteikti ir, bet mēs nedrīkstam aizmirst, ka ceļu būve, tāpat kā citas būvniecības nozares un jebkura rūpniecības nozare, ir smagā industrija.

Kas ietilpst jūsu uzņēmuma saimniecībā?

Mums ir divas asfaltbetona rūpnīcas Vidzemē. Tad mūsu saimniecībā vēl ir arī mehāniskais sektors. Ja Pierīgas un Rīgas uzņēmumi var strādāt, piesaistot dažādus servisa uzņēmumus, tad perifērijas uzņēmumam ir jābūt savai tehnikas remonta zonai. Tas ļauj operatīvi sagatavot tehniku sezonai. Tur mēs nodarbinām savus darbiniekus ziemas periodā, kā arī varam tur izgatavot sev nepieciešamās detaļas un iekārtas. Mūsu jaunākais lepnums ir atdzimušais Tiltu departaments, kas uzņēmumam ir liels pieņems. Tiltu iepirkumos mēs esam viens no nopietnākajiem spēlētājiem.

Te ir vecais labais stāsts: atnāk jauns puisis, tu viņam iedod kaut kādu vecu dzelzi, ar ko strādāt. Viņam varbūt patiek vecs BMW, bet vecs ekskavators vai vecs veltnis diez vai.

Strādājat tikai Vidzemē, vai arī aptverat visu Latviju?

Mēs darbojamies visā Latvijas teritorijā. Atšķiras tikai objektu mērogi. Tā kā asfalta ražošanas un transporta izmaksas ir vienas no būtiskākajām, tad attiecīgi mēs nestartējam lielajos ceļu būves iepirkumos Kurzemē, jo mums tur nav rūpnīcu. Bet mēs esam Latgalē, jo tur atrodas mūsu grupas uzņēmums, kuram tur ir arī asfaltbetona rūpnīca, līdz ar to mēs sadarbojamies. Vienlaikus mēs esam par sadarbību arī ar citiem Latvijas uzņēmumiem.

Kādas tendences šogad vērojamas izejvielu cenām?

Krasas izmaiņas neesam



novērojuši. Šogad visi darbi saskrēja diezgan īsā laika periodā, tāpēc ir uzmanīgi jāseko līdzi, vai nesāk trūkt izejvielu, jo ražotāju uzņēmumiem ir ierobežota jauda. Latvijā palielinās darbu apjoms, bet mūsu partneru un piegādātāju iespējas ir ierobežotas. Tomēr liels paldies viņiem par ilgtermiņa sadarbību un uzticēšanos.

Mūsu jaunākais lepnums ir atdzimušais Tiltu departaments, kas uzņēmumam ir liels pieņems.

Kāda jūsu prātā būs šī ceļu būvniecības sezona kopumā?

Protams, ka sezona ir trauksmaināka un arī garāka. Kopumā mēs ceram, ka tā būs veiksmīga. Visticamāk, ka rezultāts būs apmierinošs. Mūsu uzņēmumam būs padarīti darbu pieaugums, līdz ar to arī lielāks apgrozījums, un arī rezultāts droši vien nebūs slikts. Bet vienlaikus ir procesi, kuriem ir jāpieiet, ja tā var teikt, ar tehniski profesionālu izpratni. Viena lieta ir līgumu nosacījumi, termiņi, grafiki utt. Es nenoraidu neviena projekta izpildes grafikus, par kvalitāti nemaz nerunājot, tai ir jābūt nevainojamai, bet ir jāspēj raudzīties arī mazliet relatīvi. Visi darbi tiek veikti secīgi, tehnikas vienību ir tik, cik ir, un vienlaicīgi tā nevar atrasties vairākās vietās. Paldies, ka ekonomika tiek sildīta un ir darbs, bet nekas jau nav bezgalīgs. Asfaltbetona rūpnīcu, karjeru Latvijā ir tik, cik ir, un kuģi ar granīta kravām arī. Un nevar aizmirst, ka jebkurš uzņēmums ir atkarīgs arī no klimatiskajiem apstākļiem.

Kopumā mēs ceram, ka tā būs veiksmīga. Visticamāk, ka rezultāts būs apmierinošs. Mūsu uzņēmumam būs padarīti darbu pieaugums, līdz ar to arī lielāks apgrozījums, un arī rezultāts droši vien nebūs slikts.

Vai jūs jūtat, ka mainās klimatiskie apstākļi un sezonā pagarinās?

Jā, tā veselīgi jau ir pagarinājusies. Droši vien būs vēl arī kāda bargāka ziema. Tehnoloģijas šobrīd ļauj darīt atsevišķus darbus vēl rudenī un pat ziemā. Agrāk mēs to nevarējām. Mūsu otrs lielākais sadarbības partneris ir VAS Latvijas Valsts meži, kur lielākais darba apjoms ir tieši ziemas periodā, jo tad var tikt klāt purvainākajām vietām. Arī citur varam veikt sagatavošanās darbus ārpus aktīvās būvniecības sezonas.

Runājot par inovācijām, mūsu uzņēmumam ir iestrādes gumijas riepu granulā izmantošanā dažādos maisījumos, bet vēl nevar runāt par to izmantošanu uz valsts nozīmes ceļiem.

i

SIA 8 CBR

Darbības veids: ceļu un maģistrālu būvniecība
Dibināts: 1993. gadā
Atrašanās vieta: Smiltene
Īpašnieki: AS A.C.B. (99,5%), Zoja Bulko (0,25%) un Igors Bulko (0,25%)
Darbinieku skaits: 260
Apgrozījums 2019. gadā: 21.99 milj. eiro

AVOTS: Lursoft; Leta

Ceļu būves nozare tomēr ir diezgan konservatīva. Kā raugāties uz inovācijām un dažādu jaunu materiālu izmantošanu nozarē?

Latvietis mēdz būt mazliet iestagnējis un autoritārs. Zināmā mērā par to ir prieks, jo līdz ar to nozare ir veidojusies stabila un zinoša. Runājot par inovācijām, mūsu uzņēmumam ir iestrādes gumijas riepu granulā izmantošanā dažādos maisījumos, bet vēl nevar runāt par to izmantošanu uz valsts nozīmes ceļiem. Bet mazākos pašvaldību objektos, biznesa parku teritorijās, stadionos tas jau ir reāli.

Attiecībā uz ekoloģiju un otrreiz atgūstamajiem materiāliem, asfalts tiek nofrēzēts, savākts un pilnībā izmantots atkārtoti. Mēs, piemēram, strādājam pie aukstā atgūtā asfalta pievienošanas apakškārtām ceļu izbūvē.

Cenšamies daudz lietas izgatavot un pievienot tiem produktiem, ko jau ražojam. Jāpiemin, ka šobrīd tiltiem hidroizolāciju iekļājam ne tikai ar rokām, bet arī mehānizēti, un paši arī ražojam šos hidroizolācijas materiālus.

PASTĀSTI PAR SAREŽĢĪJUMIEM UZ CEĻA!

80005555

LVC bezmaksas dienakts tālrunis



Slidens ceļš



Aizputinājums



Uz ceļa šķērslis



Beigts dzīvnieks



Zog autoceļu aprikojumu

Standartnolikumi veicina iepirkumu kvalitāti

Pēdējo trīs gadu laikā VAS *Latvijas Valsts ceļi* rīkotie iepirkumi tiek pārsūdzēti mazāk nekā 10% gadījumu. Tāds pats vidējais pārsūdzību skaits ir arī pārējās tautsaimniecības nozarēs.

Šis gads ceļu būves nozarei izvērties ļoti intensīvs, veicinot gan asu savstarpējo konkurenci, gan cenu līmeņa kritumu. Gada sākumā no valsts budžeta valsts autoceļu tīklam bija piešķirti 213,2 miljoni eiro, bet no Eiropas Savienības fondiem – 37,3 miljoni eiro. Kopumā tie ir 250,5 miljoni eiro, kas ir par 1,2 miljoniem eiro vairāk nekā 2019. gadā. Taču aprīļa sākumā valdība lēma par vēl papildu 75 miljonu eiro piešķiršanu, kas ļāva atjaunot segumu papildu 600 kilometros autoceļu, līdz ar to kopumā šogad tiks sakārtoti 1250 kilometri valsts autoceļu.

Konkurence pieaugusi

2020. gadā, salīdzinot iepriekšējiem gadiem, būvdarbu iepirkumos ir pieaugusi konkurence un vienā iepirkumā piedalās vidēji 5,5 pretendenti, pretstatā 3,6 pretendentiem pērn. Konkurences padome (KP) līdz nav veikusi ceļu būves nozares pastiprinātu izpēti un norāda, ka patlaban arī nav indikāciju, kas liktu šo nozari iekļaut prioritāri izpētāmo sarakstā.

Savukārt ceļu pārbūves darbu izmaksas ir strauji samazinājušās, salīdzinot ar 2019. gadu – par 27%. 2020. gada būtisko būvdarbu cenu samazinājumu izraisīja gan globālās Covid-19 pandēmijas radītais degvielas cenu kritums, kas būtiski ietekmē materiālu transportēšanas un darbu veikšanas izmaksas, gan konkurences līmenis.

Konkurences padome (KP) līdz nav veikusi ceļu būves nozares pastiprinātu izpēti un norāda, ka patlaban arī nav indikāciju, kas liktu šo nozari iekļaut prioritāri izpētāmo sarakstā.

Runājot par iepriekšējiem gadiem, būvniecības izmaksu pieaugumu izraisīja vispārējā ekonomikas izaugsme, tai skaitā strādnieku darba samaksas palielinājums un degvielas cenu celšanās. Par to liecina arī kopējais būvniecības izmaksu indekss: 2018. gadā ir vērojams pieaugums 4,4%, 2019. gadā – 4,1%, liecina Centrālās statistikas

pārvaldes (CSP) dati. “Šogad mēs redzam, ka iepirkumos pieaug konkurence. Cenu kritums turpinājās arī tad, kad tika pieņemts lēmums par papildu 75 miljonu eiro piešķiršanu ceļu nozarei. Neviens brīdi šī tendence nav apstājusies, kas pēc būtības ir pretrunā ekonomikas likumiem, bet, acīmredzot, konkurences apstākļi ir pozitīvi ietekmējuši cenu līmeni,” norāda VAS *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) valdes priekšsēdētājs Jānis Lange. Tomēr vai šī tendence varētu saglabāties arī turpmāk šobrīd grūti prognozēt, konkurences līmenis nozarē nākamgad lielā mērā ir atkarīgs no tā, kāds būs nozares finansējums vai būs kāds papildu finansējums. LVC turpina sistēmiski strādāt, gatavojot iepirkumus nākamā gada būvdarbiem. Rudens un ziemas sezona būs aktīva.

Nodrošina standartu

Vērtējot LVC iepirkumu pārsūdzību datus, sākot no 2017. gada, Iepirkumu uzraudzības birojs (IUB), ir secinājis, ka pārsūdzību tendence ir zem 10%, un tas atbilst arī kopējam pārsūdzību rādītājam. Šis rādītājs raksturo IUB izskatīto sūdzību skaitu pret izsludinātajām iepirkuma procedūrām (neskaitot iepirkumus, kas tiek rīkoti atbilstoši Publisko iepirkumu likuma 9. pantam vai kuriem nepiemēro likuma regulējumu).

IUB pārstāve Samanta Krieva skaidro, ka LVC pārsvarā rīko ar ceļu būvniecību saistītus iepirkumus un būvniecība ir tā nozare, kurā ir vislielākā pārsūdzību tendence. “Attiecībā uz LVC iepirkumiem visvairāk pārsūdzību ir tieši saistībā ar būvdarbu konkursiem (projektēšana, ceļu būvdarbi, ceļu aprīkojuma uzstādīšana, būvuzraudzība). Vidēji gadā birojs izskata vairāk nekā desmit sūdzības par LVC iepirkumiem. Iznēmums bija 2019. gads, kad biroja ir saņemtas un izskatītas divas sūdzības. Turklāt abas sūdzības par kopējā tūļa noma un servisa pakalpojumu iepirkumu,” norāda S. Krieva. Viņa arī uzsver, ka pozitīvs aspekts LVC iepirkumos ir vērtējama būvniecības iepirkumu standartnolikumu izstrāde. Tas gan atvieglo pretendenta dalību LVC iepirkumos, gan samazina sūdzību skaitu tieši par nolikuma prasībām. Piemēram, 2018. gadā IUB kopumā

ir izskatītas astoņas sūdzības par LVC iepirkumiem, no tām tikai divas sūdzības bija par nolikuma prasībām, un visas astoņas izskatītās sūdzības ir atzītas par nepamatotām. Šogad Covid-19 krīzes rezultātā ir pieaugusi pārsūdzību tendence gan kopumā, gan arī par LVC iepirkumiem. Attiecīgi šogad visas desmit saņemtas sūdzības par LVC rīkotajiem iepirkumiem ir saistītas ar būvdarbu iepirkumiem. Pārsvarā sūdzības ir saistītas ar būvdarbu konkursu rezultātu apstrīdēšanu. Piemēram, pretendents nav sagatavojis piedāvājumu atbilstoši visām nolikumā izvirzītajām prasībām (nepilnīgs tehniskais piedāvājums, naudas plūsmas grafiks, piedāvājuma nodrošinājums) vai pretendenta kvalifikācija nav atbilstoša prasībām (pretendents nevar apliecināt atbildīgā būvdarbu vadītāja iepriekšējās pieredzes atbilstību). Attiecīgi pretendents iesniedz sūdzību par sava piedāvājuma noraidīšanu vai arī tieši pretēji uzskata, ka pasūtītāja izvēlētais pretendents nav atbilstošs.

2018. gadā IUB kopumā ir izskatītas astoņas sūdzības par LVC iepirkumiem, no tām tikai divas sūdzības bija par nolikuma prasībām, un visas astoņas izskatītās sūdzības ir atzītas par nepamatotām.

Arī SIA Ceļu būvniecības sabiedrība *Igate* valdes loceklis Madars Radželis norāda, ka, viņaprāt, LVC iepirkumu nolikumos raksturo pietiekami caurspīdīga politika, ir skaidras un saprotamas gan kvalifikācijas, gan tehniskās, gan finansiālās prasības.

Izaicinājumu sezona

Ceļu būves nozares uzņēmumi šo gadu raksturo kā izaicinājumu pilnu, kas liek rūpīgi izvērtēt un apdomāt katru soli, kas tiek sperts. “ACB Grupa vērtē 2020. gada sezonu kā smagu, jo, neskatoties uz lielo darbu apjomu, kuru uzticēts veikt ceļu būvniecības nozarei Covid-19 ietekmes uz ekonomiku seku likvidēšanai, sezona norit ļoti intensīvas

konkurences apstākļos, ar ievērojamu cenu līmeņa kritumu. To ietekmēja gan neskaidrība par ilgtermiņa finansējuma apjomu nākotnē, kā arī jaunu tirgus spēlētāju ienākšana,” stāsta Armands Sviķis, A.C.B. uzņēmumu grupas operatīvais vadītājs.

Kā pozitīvs aspekts LVC iepirkumos ir vērtējama būvniecības iepirkumu standartnolikumu izstrāde.

Arī M. Radželis uzsver, ka šobrīd konkurence ir ļoti asa, īpaši LVC iepirkumos, jo pēdējā laikā pašvaldībās lielu infrastruktūras izbūves iepirkumu ir maz vai pat nemaz. “Bieži nākas novērot, ka, piemēram, ceļu būves uzņēmums strādā ap 250 kilometru prom no savas bāzes vietas (asfaltbetona ražotnes), kas ceļu būvē, ņemot vērā tās teritoriāli smagnējo mobilizāciju un loģistiku, ir ikdienai neraksturīgi attālumi. Tas mazliet atgādina 2009. gada krīzes procesus,” situāciju raksturo M. Radželis. Kā pozitīvu ieguvumu viņš atzīmē valdības papildu piešķirtos 75 miljonus eiro, kas mazliet samazinājis konkurences plosīšanos. Kā vēl vienu asās konkurences piemēru viņš min salīdzinoši ar citiem gadiem daudzās sūdzības IUB. “Šogad ir iespēja iegūt daudz līgumu par nelielām summām, kas atsaucas uz cenām un laika grafikiem, mobilizāciju, satiksmes organizēšanu, jo ir atšķirība, vai, piemēram, ir viens apjomīgs līgums par 20 miljoniem vai 20 līgumu ar viena miliona apjomu,” piebilst M. Radželis.

Ienāk jauni

Šobrīd Latvijā ir reģistrēti 409 uzņēmumi, kas kā savu darbības veidu ir norādījuši ceļu un maģistrāļu būvniecību, liecina *Lursoft* pieejamā informācija. Pagājušā gada nogalē par darbības apturēšanu paziņoja viens no nozares zināmajiem uzņēmumiem SIA *Aizputes ceļinieks*. Konkrēti iemesli nesaukti netika, bet minēts, ka tas saistīts ar iepriekš prognozēto būvdarbu apjoma kritumu nozarē. Jāmin, ka uzņēmums nav likvidēts un tā pagrozījums 2019. gadā bija 4,5 miljoni eiro.

Ceļu būvē Latvijā pārsvarā darbojas uzņēmumi ar vietējo kapitālu, tomēr ir atsevišķi uzņēmumi, kas pieder ārvalstu investoriem. Piemēram, ceļu būves uzņēmums SIA *Strabag*, kura īpašniece ir Vācijas *Strabag*. Arī SIA *Saldus ceļinieks* lielākais īpašnieks ir Francijas uzņēmums *Eurovia*, kam pieder 83,59% uzņēmuma. SIA *Saldus ceļinieks* valdes priekšsēdētājs Gints Karols norāda, ka ārvalstu akcionāra ienākšana devusi iespēju Latvijas uzņēmuma darbiniekiem iegūt starptautisku pieredzi.


Runājot par ārvalstu uzņēmumu startu ceļu būves iepirkumos Latvijā, J. Lange

atzīmē: “Daudz ko nosaka ģeogrāfiskais stāvoklis. Piemums strādā uzņēmumi no Igaunijas un Lietuvas. Tālāko ārvalstu uzņēmumi nāk tajos tirgos, kur tiek veikti lieli ieguldījumi ceļu infrastruktūrā. Mums tradicionāli šo

Tomēr arī Latvijā bāzētie uzņēmumi startē iepirkumos citās valstīs. Kā viens no pieredzes bagātākajiem ir A.C.B. A. Sviķis, stāstot par pieredzi, norāda, ka ACB Grupas uzņēmumi pēdējo piecu gadu laikā ir piedalījušies būvniecības

27% Par tik procentiem šogad samazinājušās ceļu pārbūves darbu izmaksas, salīdzinot ar 2019. gadu.

līdzekļu nav bijis tik daudz, lai mēs būtu tik interesanti ārpus robežām. Tomēr ik pa laikam tuvākie kaimiņi startē mūsu iepirkumos regulāri. Arī atsevišķos Latvijas uzņēmumos ir ārvalstu kapitāls.” Savukārt M. Radželis bilst, ja runā par LVC iepirkumiem, tad konkurenci pastiprina ne gluži citu valstu uzņēmumi, bet ir sarosījušies vietējie laimes meklētāji, kas ir nelieli, jauni uzņēmumi, iespējams, ar kvalifikāciju no ārzemēm, kas cenšas startēt LVC iepirkumos.

iepirkumos Lietuvā, Igaunijā un Moldovā, plašāko pieredzi gūstot Lietuvā, kur realizēti vairāki liela apjoma projekti. Līdzīgi kā Latvijā, katrā no valstīm ir noteiktas iepirkumu īpatnības, kuras jāņem vērā sagatavojot un iesniedzot piedāvājumus, tomēr kopējie iepirkumu procesa principi ir līdzīgi. Būtiskākās atšķirības, piemēram, Lietuvā ir plaši izmantota iepirkumu procedūra, kurā pēc cenas iesniegšanas ar pretendentiem tiek rīkotas pārrunas par iespējam cenu samazināt. 

Viedoklis



Andris Bērziņš,
biedrības *Latvijas Ceļu būvētājs* valdes priekšsēdētājs

“2020. gadā piešķirtie valsts budžeta finanšu līdzekļi ļāva nozarei izbalansēt Eiropas Savienības fondu finansējuma iztrūkumu. Ceļu nozarē par konkurences trūkumu nevar sūdzēties, jo uz iepirkumiem piesakās ar katru gadu arvien vairāk pretendenti, līdz ar to pieaug pasūtītāja loma veidojot iepirkumu prasības un projektus, to kvalitāte sākas no labi uzrakstītiem projektiem. Šis gads nozares ekonomikai kopumā ir bijis dažāds, ar būtiskām cenu svārstībām būvniecības tirgū. Diemžēl par nākamo, 2021. gadu pašlaik nekādas skaidrības nav. Ar cerībām nozare gaida arī Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas solīto no Ministru kabinetā stiprināmo reģionālo ceļu sakārtošanas programmu nākošajiem trim gadiem 300 miljonu eiro apjomā.



Gints Karols,
SIA *Saldus ceļinieks* valdes priekšsēdētājs


Ilgāku laiku un īpaši izteikti šogad novērojams, ka iepirkumos mēģina startēt uzņēmumi, kas iepriekš tieši ar ceļu būvniecību nenodarbojās, tie sniedza

iepriekš, piemēram, tehnikas pakalpojumus. Šie uzņēmumi nāk ar lielām ambīcijām. Runājot par šo gadu ceļu būves nozarē, jāsap, ka konkurence ir agresīva un tā saglabājas arī tad, kad nozarē ienāca šie papildu 75 miljoni eiro. Protams, ir daudz objektu, kas ir jārealizē ļoti īsā laika periodā. Jauda nozarē ir, bet sezona nav sabalansēta un stress veicina minēto agresīvo konkurenci. Mūsu uzņēmums startē arī iepirkumos ārpus Latvijas, tomēr jāatzīst, ka nav iespējams nopietni uzskatīt, ka šo varētu aizstāt ar kādu daļu no Latvijas pasūtījumiem.



Uldis Klaperis,
SIA *Roadeks* valdes priekšsēdētājs

Tā kā nozarē joprojām ilgtermiņā valda neziņa, uzņēmumi piedalās visos iepirkumos pēc kārtas. Tas arī ir saasinājis konkurenci. Problēma, ko mēs saskatām gadu no gada, ir novēloti izsludināti iepirkumi. Šā gada sākumā faktiski sēdējām bez darba, bet tagad strādājam dienu un nakti. Uzskatu, ka rudenī būtu jāsludina iepirkumi par projektiem, kas ir pārejoši. Proti, kas iesākas tekošajā gadā, bet ir jāpabeidz nākamajā. Vairākus gadus atpakaļ paskatījāmies arī Vācijas tirgus virzienā, bet šo domu atmetām, jo tas beigu beigās neatmaksājas.

Mūsu uzņēmumam šis gads, skatoties no apgrozījuma, es domāju, būs līdzīgs kā iepriekšējais. Tā kā mums pašiem nav savas asfaltbetona rūpnīcas, tad faktiski varam darboties visā Latvijas teritorijā, slēdzot sadarbību ar citu uzņēmumu ražotnēm un bāzes vietas veidojot attiecīgi uz vietas. 

Kas būvē valsts ceļus

Uzņēmumi ar kuriem LVC 2020. gadā ir slēgti līgumi



TOP 5 AR UZNĒMUMIEM NOSLĒGTO LĪGUMU SKAITS

1. SIA Binders – 30



2. SIA 8 CBR – 21



3. SIA Saldus ceļinieks – 18



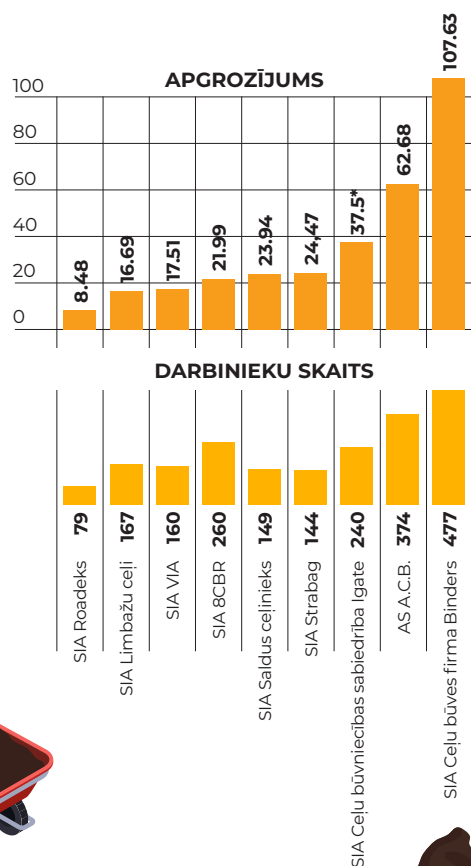
4. SIA Ceļu būvniecības sabiedrība Igate – 12



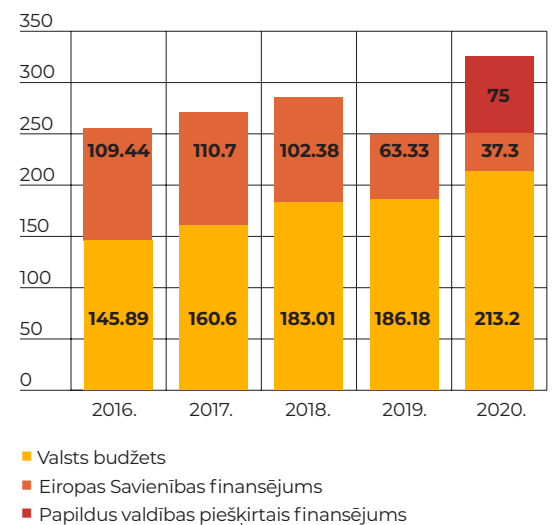
5. SIA Strabag – 10



CEĻU BŪVES UZNĒMUMU APGROZĪJUMS MILJ. EIRO UN DARBINIEKU SKAITS, 2019



FINANSĒJUMS VALSTS AUTOCEĻIEM MILJ. EIRO



119

tik līgumi par būvdarbiem uz valsts autoceļiem šogad noslēgti.*

*uz 31.08.2020.

Tallinas šosejas sākumā mainīs satiksmes organizāciju

Paredzētās izmaiņas no divlīmeņu krustojuma ar Vidzemes šoseju (A2) līdz stāvlaukumam pie Pulksteņezera (0,00.-13,85. km)

Posmā no Vidzemes šosejas līdz ceļa 2,425. km:

- izbūvēs 1,7 m platu sadalošo joslu ar horizontālajiem apzīmējumiem un ribjoslām jeb speciāliem iefrēzējumiem ceļa segumā;
- izbūvēs norobežojošos stabiņus sadalošās joslas vidū ar savstarpējo attālumu 20 m, krustojumu zonās – 2,5m, un pretvirziena salīnās;
- šosejas pieslēgumiem aizliegs veikt kreiso pagriezienu, pamatbrauktuvi aprīkojot ar fiziskiem šķēršļiem – stabiņiem;
- likvidēs kreisos pagriezienus no galvenā ceļa 1,1. km un 1,875. km nobrauktuvēs.

Posmā no ceļa 2,425. km līdz 4,64. km:

- pārbūvēs Alderu ceļa pieslēgumu un Baltezers ielas pieslēgumu, izveidojot kreiso uzbraukšanas joslu brauktuves vidū;
- izbūvēs divu metru platu sadalošo joslu ar horizontālajiem apzīmējumiem un ribjoslām (Baltezers posmā piegulošajām mājaiņniecībām būs iespēja veikt gan labos, gan kreisos pagriezienus);
- būtiski uzlabos drošību gājēju pāreju vietās.

Posmā no ceļa 4,64. km līdz 9,79. km:

- slēgs kreiso pagriezienu manevrus 4,87. km, 4,98. km, 5,76. km, 5,82. km, 6,24. km, 8,40. km un 8,76. km, paredzot izmantot satiksmes pārvažu Draudzības ielā vai citas apgrīšanās iespējas;
- slēgs kreiso uzbraukšanas manevru Muižas ielas pieslēgumā, paredzot izmantot satiksmes pārvažu Draudzības ielā un nokļūšanu līdz tam pa Rīgas ielu.

Posmā no 9,79. km līdz 13,85. km:

- veiks būtiskas satiksmes organizācijas izmaiņas autoceļa Rīga–Carnikava–Ādaži (P1) pieslēguma zonā;
- pārbūvēs autoceļa P1 pieslēgumu, izveidojot kreisā pagrieziena joslu brauktuves vidū;
- sākot no pagrieziena uz Carnikavu 1,5 km garumā izveidos ceļa profilu 2+1 ar divām joslām Ainažu virzienā un vienu joslu Rīgas virzienā;
- slēgs kreiso pagriezienu pievedceļa Gaujas tiltam (V45) pieslēgumā pirms Gaujas tilta;
- izveidos kreiso nobraukšanas joslu uz Kadagu pa Iļķenes ceļu.

Paredzētās pārmaiņas kopumā:

- sadalošās joslas un ribjoslas izveide, nemainot brauktuves parametrus;
- norobežojošo ceļa stabiņu izbūve brauktuves sadalošās joslas vidū, tai skaitā iepretī ceļu pieslēgumiem, lai izslēgtu apdzīšanu un kreiso pagriezienu no mazāk svarīgiem pieslēgumiem;
- ātruma maiņas joslas izveidi kreisajam pagriezienam, kur tas iespējams.

Paredzēto pārmaiņu ieguvumi:

- CSNg iespējamības samazināšana, aizliedzot kreiso pagriezienu, izņemot vietas, kur kreisais pagrieziens paredzēts ar ātruma maiņas joslu;
- frontālo sadursmju iespējamības samazināšana, izslēdzot vai ierobežojot apdzīšanu;
- uz galvenā ceļa intensīvākajos pieslēgumos izveidotas iekļaušanās joslas;
- izveidota kreisā pagrieziena josla uz Kadagu;
- Baltezerā uzlabota gājēju drošība pārejas vietās, kā arī saglabāta iespēja braukt visos virzienos, nekavējot pamatplūsmu.

autovadītājus veikt nepārdomātus manevrus,” norāda Valsts policijas Galvenās kārtības policijas pārvaldes priekšnieks Normunds Krapsis. Arī LVC valdes priekšsēdētājs Jānis Lange uzsver, ka šie 13 kilometri uz Tallinas šosejas (A1) ir viens no bīstamākajiem posmiem.

Pret bīstamiem manevriem

Arī LVC informatīvā drošības kampaņa ar nosaukumu *Neredzi ceļu? Neapdzini!* atgādina autovadītājiem par nepieciešamību pārliecināties par drošību pirms veikt apdzīšanu, kā arī aicina neveikt manevrus, ja nav pārdomāts ceļš aiz apdzīnamā transportlīdzekļa. Drošas braukšanas eksperti atzīst, ka apdzīšana ir viens no bīstamākajiem manevriem. Tās laikā automašīna, kuras vadītājs veic manevru, atrodas pretējā braukšanas joslā, tāpēc pastāv liels frontālās sadursmes risks. Un frontālās sadursmes ir CSNg ar smagām un bieži vien letālām sekām. No šā gada deviņos mēnešos uz valsts ceļiem CSNg bojā gājušajiem cilvēkiem 17 ir gājuši bojā sadursmēs, no kuriem 11 gadījumos iemesls ir bijis iebraukšana pretējā

braukšanas joslā. “Statistikas dati arī ir pamatā gan pārmaiņām, kuras tiek veiktas uz valsts autoceļiem, gan arī satiksmes drošības kampaņas tēmas izvēlei. Neapdomīga apdzīšana, kā arī kreisā pagrieziena veikšana izraisa frontālās sadursmes, kas ir smagākie CSNg. LVC katru gadu likvidē vairākus kreisos pagriezienus uz valsts galvenajiem autoceļiem ar vislielāko satiksmes intensitāti. Droša manevru veikšana ir katra autovadītāja atbildība, rūpējoties par savu un arī par apkārtnējo cilvēku drošību,” uzsver M. Zaļaiskalns.

Šī projekta ietvaros tiek pārmarķēta brauktuve nevis tiek veikta pārbūve. Līdz ar to šosejas caurlaides spēju šie risinājumi neatrisina, bet uzlabo satiksmes drošību, jo samazina frontālo sadursmju iespējas, samazina konfliktus un uzlabo arī gājēju drošību Baltezerā.

Ilmārs Gorda,
Satiksmes organizācijas izmaiņu projekta autors, SIA *Projekts 3*.

Lai uzlabotu satiksmes drošību uz Tallinas šosejas (A1) posmā no Vidzemes šosejas līdz Pulksteņezera aiz Gaujas tilta tiks veiktas ievērojamas satiksmes organizācijas izmaiņas

Patlaban esošais 14 m platais Tallinas šosejas (A1) ceļš motivē autovadītājus haotiski veidot iedomātas četras joslas, īpaši satiksmes maksimuma stundās. Taču, apriņķis atbilstoši divu joslu ceļam, tas četru joslu braukšanas gadījumā kļūst īpaši bīstams. Lai šajā Tallinas šosejas (A1) posmā uzlabotu satiksmes drošību un mazinātu ceļu satiksmes negadījumu (CSNg) skaitu, ir izstrādāts satiksmes organizācijas izmaiņu projekts, ko plānots īstenot līdz šī gada beigām. Lai arī šis projekts nepalīdzēs ceļa caurlaides spēju, tomēr tas ievērojami uzlabos satiksmes drošību un tas ir jādara jau tagad, negaidot kad valstij būs pietiekami līdzekļi, lai šo ceļu pārbūvētu.

Šā brīža risinājums

Šis Tallinas šosejas posms ir viens no visintensīvāk noslogotajiem vienas brauktuves divu joslu ceļam posmiem valsts autoceļos. Ja vēl 2000. gadā satiksmes intensitāte uz šī ceļa bija 12 264 autotransporta vienības diennaktī, tad pērn tā sasniedza jau 27 425 vienības. Savukārt ceļa projektētā caurlaides spēja ir 20 000 transporta vienību diennaktī, līdz ar to ceļa caurlaides spēja jau ir izsmelta. Lai ilgtermiņā risinātu gan satiksmes drošības, gan caurlaides problēmas ir nepieciešams izbūvēt divu brauktuves ceļu ar divlīmeņu satiksmes mezgliem un paralēlajiem vietējiem ceļiem. Tomēr pagaidām finansējums šādam pārbūves projektam nav rasts. Tomēr jāpiebilst, ka

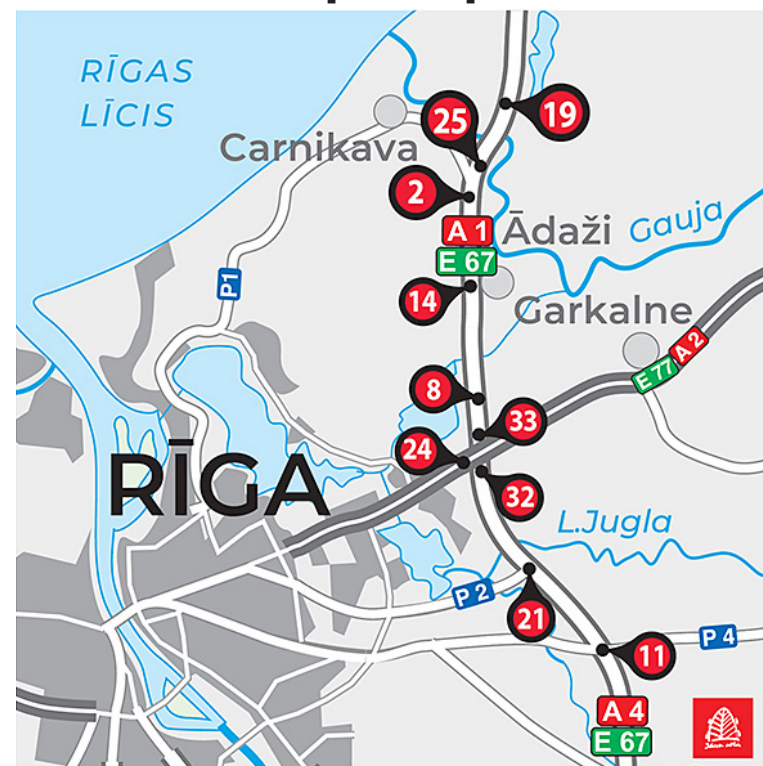
Tallinas šosejas pārbūve par ātrgaitas autoceļu ir iekļauta stratēģijā par valsts autoceļu attīstību 2020.-2040. gadam 2.etapā (2030.-2035. gads). Savukārt šobrīd ir rasti risinājumi, kā pieejamā finansējuma ietvaros uzlabot satiksmes organizāciju, neveicot pārbūvi. “Šī projekta ietvaros tiek pārmarķēta brauktuve nevis tiek veikta pārbūve. Līdz ar to šosejas caurlaides spēju šie risinājumi neatrisina, bet uzlabo satiksmes drošību, jo samazina frontālo sadursmju iespējas, samazina konfliktus un uzlabo arī gājēju drošību Baltezerā,” stāsta satiksmes organizācijas izmaiņu projekta autors Ilmārs Gorda, SIA *Projekts 3*. Viņš arī atzīmē, ka posmā mainīsies ātruma režīmi. Faktiski visā posmā ātrums būs 70 km/h. “Uzbūvēt autoceļu 2+2 prasa lielus ieguldījumus, bet atrast līdzekļus ceļa pārbūvei no valsts budžeta šobrīd, visticamāk, nav iespējams. Autoceļa posma pārmarķēšana šobrīd ir labākais risinājums nepietiekamā finansējuma apstākļos,” piebilst I. Gorda.

Bīstams posms

“Šajā ceļa posmā faktiski visi ceļu satiksmes negadījumi ir saistīti ar apdzīšanu un šajos 13 km ceļa ir seši melnie punkti. Līdz ar to uzdevums bija izstrādāt risinājumus, kā novērst frontālās sadursmes un novērst konfliktus, tādējādi uzlabojot satiksmes drošību,” norāda VAS *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) Satiksmes organizācijas pārvaldes direktors Māris Zaļaiskalns. Tallinas šosejas posmā

no divlīmeņu krustojuma ar Vidzemes šoseju (A2) līdz stāvlaukumam pie Pulksteņezera (0,00.-13,85. km) ar katru gadu pieaug ceļu satiksmes negadījumu (CSNg) skaits. Pagājušajā gadā šajā posmā reģistrētu 42 CSNg, bet laika periodā no 2017. līdz 2019. gadam no pieciem tur bojā gājušajiem četri ir gājuši bojā frontālās sadursmēs. *Melno punktu* skaits šajos Tallinas šosejas (A1) 13 kilometros ir dubultojies un tur ir izveidojušies jau seši melnie punkti. Kopumā valstī šogad līdz septembra vidum CSNg bojā gājis 91 satiksmes dalībnieks, bet vairāk nekā trīs tūkstoši ievainoti. Uz valsts ceļiem bojā gājuši 58 cilvēki. “Iemesli CSNg joprojām saglabājas nemainīgi. Ik gadu vairāk nekā 30% no CSNg ir sadursmes, kas rodas nepārdomāti veicot apdzīšanu un arī citus pārgalvīgus manevrus. Kopumā valstī šogad, salīdzinot ar pagājušo gadu, CSNg skaits ir samazinājies par 12%. Tas ir saistīts ar Covid-19 ieviestajiem ierobežojumiem un transporta plūsmas samazināšanu. Es ļoti ceru, ka situācija nepasliktināsies un šī tendence saglabāsies arī turpmāk. Gan satiksmes drošības kampaņa, gan šīs satiksmes organizācijas izmaiņas ir ļoti vajadzīgas, jo uz ceļiem ir steidzīgi autovadītāji, kuri nepārliecinās vai veikt manevru ir droši. Rezultātā frontālo CSNg sekas ir smagas un bieži vien letālas. Svarīgi, lai vide un infrastruktūra traucētu izdarīt pārkāpumus. Šajā Tallinas šosejas ceļa posmā ribjoslas ja ne fiziski, tad psiholoģiski atturēs agresīvos

Melnie punkti posmā



Realizēti divi lieli ceļu projekti

No nākamā gada atļautais maksimālais braukšanas ātrums uz Jūrmalas šosejas (A10) un Vidzemes šosejas (A2) posmā no Garkalnes līdz Sēnītei, visticamāk, būs 110 km/h. Posmos ir veikta segas pārbūve, uz ceļa nav rīses, kā arī pretējās brauktuves ir atdalītas viena no otras. Tāpat uz ceļa ir izvietotas visas nepieciešamās ceļazīmes un aprīkojums, kas spēj nodrošināt drošu braukšanu ar 110 km/h.

Jūrmalas šoseja

- **Posma garums:** Jūrmalas šosejas (A10) posms no Rīgas robežas līdz pieejām Jūrmalas caurlaižu punktam (13,41.-19,25. km)
- **Satiksmes intensitāte 2019. gadā:** 48 540 transporta vienības diennaktī
- **Līgumcena:** 22,97 miljoni eiro (ar PVN)
- **Finansējuma avots:** valsts budžets
- **Projektētājs:** AS *Ceļuprojekts*
- **Būvnieks:** veica piegādātāju apvienība *A.C.B. un Binders*
- **Būvdarbu sākums/beigas:** 2019. gada jūnijs – 2020. gada septembris



- **Veiktie darbi:** ceļa brauktuves sega pārbūvēta, izmantojot reciklēšanas tehnoloģiju – vecais asfalta segums safrēzēts, segas stiprināšanai samaisīts ar cementu, izlīdzināts, un tam pa virsu trijās kārtās ieklāts jauns asfalta segums. Atjaunotas arī nobrauktuves divlīmeņu satiksmes mezglā ar Rīgas apvedceļu A5 (Salaspils–Babīte). Pārbūvēts ceļa apgaismojums visā posma garumā, sakārtotas no malas, uzstādītas drošības barjeras, veikta apzaļumošana u.c.



- **Vēsture:** 1972. gadā. Tolaik tas bija modernākais autoceļš ar 6 braukšanas joslām, ceļu šķērsojuma mezgliem divos līmeņos, apgaismojumu, auto apkopes un atpūtas vietām. Ceļa malās bija izvietotas ceļazīmes ar maināmu norādījumu par atļauto ātrumu, miglu vai apledojumu, pāri visām ceļa joslām tika izbūvēts satiksmes pārvads bez starpbalstiem, abās ceļa pusēs bija degvielas uzpildes stacijas. Tas bija vienīgais ceļa posms Latvijā, kuru naktis apgaismoja. Tolaik šo ceļu dēvēja par *Sešas minūtes Rietumos*.

Vidzemes šosejas Sēnītes posms

- **Posma garums:** Vidzemes šosejas posms no Garkalnes līdz *Sēnītei* (25,5.-39,4. km)
- **Satiksmes intensitāte 2019. gadā:** 21 586 transporta vienības diennaktī
- **Līgumcena:** 46,58 miljoni eiro (ar PVN)
- **Finansējuma avots:** valsts budžeta un ES Kohēzijas fonda
- **Projektētājs:** SIA *Polyroad*
- **Būvnieks:** veica piegādātāju apvienība *Binders un ACB*
- **Būvdarbu sākums/beigas:** 2019. gada pavaris – 2020. gada augusts



- **Veiktie darbi:** ceļa sega pārbūvēta, izmantojot reciklēšanas tehnoloģiju. Atjaunoti deviņi ceļu pārvadi *Sēnītes* mezglā un pie Vangažiem, Straujupītes caurteka Vangažos un gājēju tunelis pie *Sēnītes*, ceļa sega pārbūvēta arī Valmieras šosejas (A3) sākumposmā un atjaunots segums uz tilta pār Gauju, uzstādītas drošības barjeras, veikta apzaļumošana. Kā arī veikti satiksmes organizācijas uzlabojumi un izbūvētas satiksmei drošas pieturvietas u.c.



- **Vēsture:** šosejas būvniecības pirmsākumi ir datējami ar 1839. gadu. Zemnieku viensētām 20 km apkārtnē no darbu vietām šķūtīs bija jādod vīrs ar zirga pajūgu, kam bija jābūt pilnam ar akmeņiem. Ceļu sāka būvēt sākot no Rīgas un 1858. gadā pabeidza, pievienojot Pēterpils–Pleskavas–Varšavas ceļam. Posms no Garkalnes līdz Sēnītei tādā konstrukcijā, kāda tur ir tagad, ir izbūvēts 1974. gadā. Pēdējo reizi seguma atjaunošanas darbi tur nelielos posmos ir veikti pagājušā gadsimta beigās un šī gadsimta sākumā.

Šogad vairāk tiltu

Šogad valsts ceļu tīklā dažādi būvdarbi norit uz kopumā 48 valsts tiltiem, tas ir krietni vairāk nekā iepriekšējos gados

VAS *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) pārziņā ir 962 tilti, kuru kopējais garums pārsniedz 31 kilometru. Lielākā daļa tiltu ir dzelzsbetona, tomēr ir arī vairāki metāla, akmens un koka tilti. Šogad dažādi darbi uz tiltiem un caurtekām kopumā norit 52 objektos. Gada sākumā objektu skaits bija 47, taču pavasarī valdība lēma piešķirt vēl papildus 75 miljonus eiro, kas deva iespēju īstenot vēl astoņus projektus, kas ietver sešus tiltus, vienu liela izmēra caurteku un gājēju tuneli Grobiņā. Daļa remontdarbu ir iesākti šogad un turpināsies arī nākamajā būvniecības sezonā.

LVC Tiltu daļas vadītājs Māris Dūzelis norāda, ka zināmā mērā tā ir apstākļu sakritība, ka šogad darbi noritēja un vēl turpinās uz tik daudziem tiltiem. Viens no iemesliem ir, ka tiek pārbūvēti vairāki valsts autoceļi, kuru sastāvā ietilpst arī tilti. Piemēram, uz Vidzemes šosejas (A2), kur šogad pabeigti pārbūves darbi, autoceļā Sēnītes mezglā pavisam kopā bija desmit tiltu objektu. Kopumā autoceļu pārbūves ietvaros tiek veikti darbi uz vairāk nekā 20 tiltiem. Pēdējos gados ir savesti kārtībā vairāki LVC pārziņā esošie lielākie tilti – divi tilti pār Lielupi uz Liepājas šosejas (A9) un Ventspils šosejas (A10), tilts pāri Daugavai Daugavpils apvedceļā, tilts pār Ventu pie Zlākām, kā arī tilts pāri Gaujai Siguldā. Interesants un pieminēšanas vērts ir līmēto koka siju tilts Jaunpilī, kurš ir izdevies vizuāli skaists un iederas esošajā vēsturiskajā vidē.

Trūkst finansējuma

Tiltu programmai no pamatbudžeta šogad ir atvēlēti nedaudz virs deviņiem miljoniem eiro. Papildus vēl ir nācis klāt finansējums no pavasarī

piešķirtajiem 75 miljoniem eiro ir kopumā aptuveni pieci miljoni eiro.

Tomēr, līdzīgi kā valsts autoceļiem, arī tiltiem trūkst finansējuma. “Nepietiekama finansējuma rezultātā tiltu atjaunošanas un pārbūves darbu apjomi ir bijuši mazāki par tiltu nolietošanos ātrumu, tāpēc ir uzkrājies atlikto darbu apjoms jeb remonta deficīts. Tas aprēķināts, pamatojoties uz inspekcijās noteiktajiem uzturēšanas darbu apjomiem un izmaksām. Pēc 2019. gada aprēķinu datiem un izmaksām, lai veiktu sliktā un ļoti sliktā stāvoklī esošo valsts autoceļu tiltu pārbūvi un atjaunošanu, ir nepieciešams finansējums aptuveni 186 miljonu eiro

186

miljoni eiro

Tik liels finansējums būtu nepieciešams, lai pārbūvētu un atjaunotu visus valsts pārziņā esošos tiltus sliktā un ļoti sliktā stāvoklī

AVOTS: LVC 2019. gada dati

apmērā,” norāda M. Dūzelis. Viņš gan atzīmē, ka remonta deficīts ir mainīgs lielums, jo tiek aprēķināts, pamatojoties uz tiltu būvdarbu vidējām cenām, kuras ir mainīgas un atkarīgas no situācijas būvniecībā. Ja būvnieki ir noslogoti – cenas aug, ja darba nav – tad krīt, attiecīgi mainās arī nepieciešamā finansējuma apjoms tiltu sakārtošanai.

Regulāras pārbaudes

Pirms diviem gadiem Itālijas pilsētā Dženovā sagruva Morandi tilts. Pēc šī negadījuma visā pasaulē un arī Latvijā tiltiem tika pievērsta pastiprināta sabiedrības uzmanība. M. Dūzelis stāsta, ka LVC pārziņā esošajiem tiltiem tehniskais stāvoklis tiek regulāri pārbaudīts. Lai novērtētu tiltu tehnisko stāvokli, tiek veiktas regulāras tiltu inspekcijas.

i Inovācijas

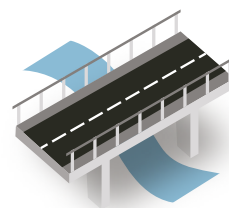
Attīstoties tehnoloģijām, attīstās arī tiltu būvniecība. Kā vienu no jaunajām tehnoloģijām var minēt tiltu būvniecību ar 3D printeru palīdzību. Šobrīd pasaulē jau ir uzbūvēti vairāki šādi nelieli tilti. Vēl par jauninājumu var uzskatīt arī līmēto koka konstrukciju izmantošanu tiltu būvniecībā. LVC pārziņā ir divi tilti, kuriem sijas ir no līmēta koka. Viens Jaunpilī, kura būvniecība pabeigta 2019. gadā, bet otrs ir 1977. gadā būvētais tilts pār Vaivi netālu no Priekulei.

AVOTS: LVC Tiltu daļa

Gada sākumā sliktā un ļoti sliktā stāvoklī bija 403 tilti jeb 45% no visiem LVC pārziņā esošajiem tiltiem. Atkarībā no pārbaudes veida, inspekcijas veic LVC tiltu būvzinieņi, LVC nodaļu speciālisti, vai arī tiek slēgti līgumi ar kon-

Valsts tilti Latvijā, 2020

VAS *Latvijas Valsts ceļi* pārziņā ir **962** tilti

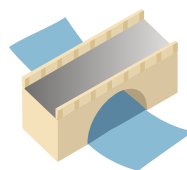


TILTU IEDALĪJUMS PĒC MATERIĀLA

Dzelzsbetons	896
Akmens	14
Metāls	48
Koks	4

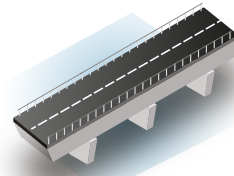
VECĀKAIS TILTS

Gājēju tilts pār Vizlu uz valsts vietējā ceļa Velēna – Vireši (V411) 27,7 km. Tas izbūvēts 1860.gadā.



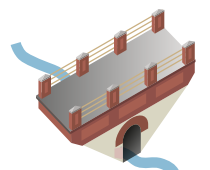
GARĀKAIS TILTS

Tilts pār Lielupi uz Veltspils šosejas (A10) 36,67 km. Tilta garums 420 m.

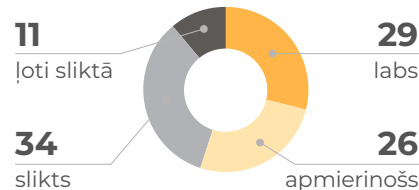


MAZĀKAIS TILTS

Tilts pār Riju strautu uz valsts vietējā ceļa Ozolaine-Skaistkalne-Straumes (V1003) 11,6 km. Tilta garums 2,08 m.

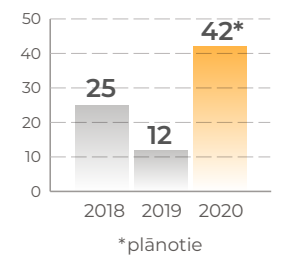


TILTU TEHNISKAIS STĀVOKLIS (%)



AVOTS: LVC

PĀRBŪVĒTO UN ATJAUNOTO TILTU SKAITS (GB.)



LATVIJAS VALSTS CEĻI

projektēšanas normas nosaka, ka tiltu konstrukcijas jāprojektē ilgam kalpošanas laikam – 100 gadiem un vairāk, bet, tā kā tiltu konstrukcijas ir veidotas no daudziem un dažādiem elementiem, to kalpošanas laiks arī ir atšķirīgs. Par tiltu kalpošanas laiku var pieņemt tilta galveno elementu – balsu, laiduma konstrukciju – ekspluatācijas laiku.

Par tiltiem ikdienā ir regulāri jā rūpējas, tie jā tīra, jā mazgā, regulāri jā maina segums un nolietojušās konstrukcijas. Tiltu drošības barjeras, margas un deformācijas šuves vajadzētu mainīt apmēram ik pēc 25 gadiem. Ja

tas netiek ievērots, tilta mūža ilgums samazinās.

Ne vienmēr nesmuks ir arī bīstams

Ekspluatācijas laikā tilti tiek pakļauti apkārtējās vides iedarbībai. Tos ietekmē mitrums, sals, ziemā izmantotais pretapledošanas sāls, CO₂, transporta slodze un vēl citi vides faktori, kuru rezultātā tiltiem rodas dažāda rakstura bojājumi. Piemēram, stiegrojuma korozija, betona plaisāšana, betons maina krāsu, tērauds sarūsē. Šie bojājumi ietekmē tilta konstrukciju

vizuālo izskatu un arī funkcionalitāti. Tomēr tas, ka tilts izskatās slikti vizuāli, ne vienmēr nozīmē, ka tas ir kļuvis bīstams apkārtējiem. Tilti tiek projektēti un būvēti ar pietiekami lielu drošības rezervi, lai tie spētu pildīt savas funkcijas arī tad, ja izskatās vizuāli slikti. “Ir jāspēj nošķirt, vai vizuālais izskats ir tikai estētiskas dabas defekts, vai arī tie ir nopietnāki bojājumi. To nosaka eksperti, inspicējot tiltus. Gadījumā, ja tilta izskats ir saistīts ar nopietniem defektiem, tiek plānoti un veikti nepieciešamie pasākumi, lai trūkumus novērstu,” uzsver M. Dūzelis.

Viena no senākajām valsts ceļu būvēm – Kaķupītes caurteka

Caurteka atrodas Vaivē, Vidzemes šosejas (A2) 85,6 kilometrā. Šīs caurtekas sākotnējā izbūve ir datēta ar 1850. gadu, un tā bija viena no senākajām valsts pārvaldībā esošajām ceļu būvēm, kā arī viena no lielākajām caurtekām valsts ceļu tīklā. Tās garums ir 27 metri un platums – 7,5 metri. Pārbūves laikā izveidota jauna dzelzsbetona konstrukcija, kurai iekšpusē vienā kārtā ir izklāti ķieģeļi, kas ņemti no vecās caurtekas velvēm.



i Ar ko atšķiras caurteka no tilta?

Tilts pārtrauc ceļa klātni atšķirībā no caurtekas virs kuras ir uzbūvēts.

Caurteka ir transportbūve, kas kalpo ūdens un satiksmes caurvadīšanai caur ceļa uzbūvētu. Caurtekas ir dažāda izmēra.

Tilts ir transportbūve, kas pāršķēr un nodrošina pāreju pār upi, gravu, satiksmes ceļu vai citu fizisku šķērslu. Ceļa pārvads, satiksmes pārvads, viadukts, estakāde ir tilta veidi.

AVOTS: LVC Tiltu specifiskācija

remontu

i

Interesanti tiltu objekti šogad

Svētes tilts



Atrodas autoceļa Jelgava–Tērvete–Lietuvas robeža (Žagare) (P95) 7,91. km netālu no krustojuma ar Dzirnāvu ielu Svētē

58 gadus vecais Svētes tilts šogad tika nojaukts, un tā vietā tiek būvēts jauns tilts. Jaunais monolīta dzelzsbetona tilts būs 36 m garš. Tiltā brauktuve būs 8 m plata, bet kopējais tiltā platums būs 11,9 m. Jāatzīmē, ka tiltā augšteces pusē tiks izbūvēts izgaismots, 2,5 m plats gājēju velosipēdistu celiņš, kas būs daļa no paredzētā gājēju velosipēdistu celiņa Svētē. Būvdarbi tiks pabeigti 2021. gadā. Būvdarbu izmaksas – 838 tūkstoši eiro.

Piķurgas tilts



Atrodas autoceļa Rīga–Ērgļi (P4) 7,6. km pie Ulbrokas

Vecā Piķurgas tiltā vietā šogad izbūvēs jauns tilts. Tagad upes šķērsošanu nodrošina 6,6 m gara laiduma tērauda velve, kas izbūvēta uz dzelzsbetona pamatiem. Virs 23,3 m platā tiltā izbūvēta brauktuve ar divām 3,75 m platām joslām, un 2,5 m plats izgaismots gājēju velosipēdistu celiņš. Zem tiltā Ulbrokas pusē ir izbūvēta ietve, kas kalpos gan tiltā apsekošanas nolūkiem, gan dzīvniekiem, šķērsojot autoceļu zem tiltā. Būvdarbu izmaksas ir 575, 99 tūkstoši eiro.

Tiltu pārbaudes un to biežums

Vispārējās inspekcijas	Galvenās inspekcijas	Pieņemšanas inspekcijas	Speciālā inspekcija
<p>Veic: LVC Tiltu daļas būvinženieri</p> <p>Mērķis: noteikt tiltu un caurteku galveno konstrukciju bojājumus un defektus, kas ietekmē būves nestspēju un/vai satiksmes drošību.</p> <p>Cik bieži: reizi gadā</p>	<p>Veic: projektētāji, kuri izvēlēti atklātā konkursā</p> <p>Mērķis: padziļināti pārbaudīt tiltu tehnisko stāvokli un to funkcionēšanas spēju, noteikt bojājumus un defektus, kas ietekmē tiltu nestspēju, satiksmes drošību un uzturēšanas izmaksas.</p> <p>Cik bieži: reizi piecos gados</p>	<p>Veic: LVC Tiltu daļas būvinženieri</p> <p>Mērķis: tiek veikta tūlīt pēc būvdarbu pabeigšanas. Fiksē tehniskos parametrus, ģeometriskās novirzes un dokumentē defektus. Tie būvniekam jānovērš par saviem līdzekļiem.</p> <p>Cik bieži: Pirms uzbūvēta vai atjaunota tilta nodošanas ekspluatācijā</p>	<p>Veic: projektētāji, kuri izvēlēti atklātā konkursā</p> <p>Mērķis: veikt konstrukciju bojājumu un materiālu kvalitātes dziļāku izpēti, pielietojot speciālas iekārtas un metodes, kā arī veikt konstrukcijas stiprības un nestspējas analīzi, ņemot vērā konstatēto bojājumu apjomu un nozīmību.</p> <p>Cik bieži: ja vispārējās un galvenās inspekcijās konstatēti būtiski defekti; pēc ceļu satiksmes negadījumiem</p>

AVOTS: LVC

Īsumā

Saldus un Amatas novados pārbūvē tiltus

Uz autoceļa Nīgrande–Dziras–Lietuvas robeža (V1167) sākušies pārbūves darbi uz tiltā pār Losi (12,25. km) Saldus novada Nīgrandes pagasta Kalnos, savukārt uz autoceļa Augšlīgatne–Skriveri (P32) – uz tiltā pār Zaubi (28,48. km) Amatas novada Zaubes pagastā. Pēc apbraucamo ceļu izbūves abus vecos tiltus nojauks, lai to vietā izbūvētu jaunus monolīta dzelzsbetona tiltus ar gājēju ietvēm. Tiltā garums pār Losi – 27 metri, pār Zaubi – 5 metri. Pie Nīgrandes strādā SIA *Rīgas tilti* par līgumcenu 1,06 miljoni eiro (ar PVN), pie Zaubes – SIA *Tilts* par līgumcenu 417 tūkstoši eiro (ar PVN). Būvdarbi uz abiem tiltiem tiks pabeigti nākamgad.

Praulienas pagastā atjaunots tilts pār Kujū

Atjaunots tilts pār Kujū reģionālā autoceļa Madona–Varakļāni (P84) 13,94. kilometrā Praulienas pagastā. Darbu laikā līdz pat šijam tika nojaukta trīs laidumu tiltā brauktuves segas konstrukcija un demontētas malējās sijas. Veikts laiduma konstrukcijas un balstu remonts, izbūvēta jauna hidroizolācija un pārejas plātnes. Nostiprinātas tiltā nogāzes, bet uz paša tiltā un tā pieejās ieklāts asfalta segums un uzstādītas jaunas drošības barjeras. Tilts būvēts 1969. gadā un atjaunošanu līdz šim nebija pieredzējis. Šos būvdarbus veica SIA *Viadukts* par līgumcenu 409,5 tūkstoši eiro (ar PVN). Šī tiltā atjaunošana tika finansēta no valsts budžeta.



Atjaunos vairāk nekā 100 gadus veco Līgatnes caurteku

Uz Vidzemes šosejas (A2) Augšlīgatnē norit Līgatnes upes caurtekas (64,8. km) atjaunošanas darbi. Būvdarbi paredz mūrētajai arkveida caurteikai atrakt vaļā galus un tos pārbūvēt, bet velvei atjaunot hidroizolāciju. Līdz ar to, lai nodrošinātu satiksmi, tiks izbūvēts pagaidu tilts. Līgatnes caurteka būvēta 19. gadsimta beigās, tai ir ķieģeļu velve un kalnu granīta akmeņu sienas. Caurteka ir 7,3 m plata un 5,5 m augsta, tās garums – 21,5 m. Pēc otrā pasaules kara caurteka remontu nav piedzīvojusi.

Caurteku atjaunos SIA *8 CBR* par līgumcenu 1,07 miljoni eiro (ar PVN), ko sedz no valsts budžeta papildu 75 miljonu eiro finansējuma ietvaros. Būvdarbi tiks pabeigti nākamgad. Satiksme darbu zonā tiek regulēta ar luksoforu, ātruma ierobežojumu 70 un 50 km/h un platuma ierobežojumu 3,25 m.



Riepu gumijas otrā dzīve

Dažādu materiālu otrreizēja izmantošana ceļu būvē vairs nav nekas neparasts. Asfaltbetonam tiek pievienotas gan granulās pārstrādātas PET pudeles, gan pārstrādātas gumijas riepas. Tomēr joprojām turpinās pētījumi, vai un kā tas ilgtermiņā ietekmē asfaltbetona kalpošanas ilgumu un arī apkārtējo vidi.

Latvijā vecās transportlīdzekļu riepas ir tie atkritumi, kas tiek pārstrādāti nepietiekamā apjomā. Viens no problēmas risinājumiem ir to izmantošana ceļu būvē. Zinātniskajos rakstos atrodama informācija liecina, ka gumijas izmantošana var uzlabot auto mašīnu riepu saķeri ar asfaltbetonu, ceļa segas izturību, kā arī samazināt troksni. Pasaules praksē riepu gumija ceļu būvē tiek izmantota kopš 20. gs. 60. gadiem, taču precīzu datu par izmantoto un pārstrādāto riepu apjomu nav.

Latvijā šobrīd spēkā esošās VAS *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) *Ceļu specifiskācijas* atļauj izmantot riepu gumijas pulveri kā piedevu asfalta maisījumiem, lietojot to bitumena modificēšanai. Tie var būt 20% no bitumena masas. Tomēr ceļu būvnieki šo tehnoloģiju vēl neizmanto, norādot, ka ir nepieciešama īpaša tehnika, kā arī tas ir salīdzinoši dārgs process. LVC Autoceļu kompetences centra Ceļu laboratorijas speciālisti ir veikuši iekšējo izpēti, lai noskaidrotu, kādas īpašības piemīt asfaltbetona maisījumam, ja tam pievienots pārstrādāts gumijas riepu pulveris.

Plusi un mīnusi

“Ar gumijas pulveri modificēta maisījuma īpašības ir līdzīgas šobrīd tradicionāli izmantotajam bitumena maisījumam, kas tiek modificēts ar polimēriem,” skaidro VAS *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) Pētniecības vadības un attīstības daļas

ar gumiju modificēta asfaltbetona iekļaušana LVC ceļu segu projektēšanas metodikā.

Nesteidz ieviest

Liepājā bāzētā ceļu būves uzņēmuma SIA *CTB* īpašumā jau vairākus gadus ir reciklētā asfalta pievienošanas sistēma *Benninghoven RA-150*, kas sniedz iespēju asfaltbetona ražošanas procesā pielietot otrreizēji izmantotas izejvielas, iegūstot ne tikai augstākā labuma asfaltbetonu, bet arī veicinot ceļu būves blakusproduktu atkārtotu izmantošanu, skaidro uzņēmuma valdes priekšsēdētājs Gatis Zvirbulis. “Rūpnīca ir spējīga saražot pat 100% reciklētu asfaltu. Būvniecības procesā pie dažādu konstrukciju nojaukšanas rodas lieki materiāli, ko nepieciešams pārstrādāt, piemēram, betona gabali, kurus uzņēmums katru gadu pārstrādā un atkārtoti izmanto būvniecības procesā. Esam uzņēmums, kas vienmēr meklē iespējas, kā racionāli izmantot esošos resursus. Riepu gumijas izmantošana asfaltbetona maisījumos pagaidām nav finansiāli izdevīga, jo, cik zināms, riepu granulās nepieciešams saražot vai iegādāties, un tas nav lēts materiāls. Lai izmantotu šo materiālu asfaltbetonā, ir nepieciešamas papildu piedevas, kas vēl vairāk sadārdzina procesu. Taču ideja noteikti ir pētīšanas un eksperimentēšanas vērtā,” piebilst G. Zvirbulis. Arī SIA *Binders* Ceļu būvniecības vadības un attīstības daļas

konstruktīvo kārtu īpašības. Sasniedzot kritisko masu, tās var pat samazināt ilgmūžības rādītājus, tomēr granulās “aktivizējot”, speciāli apstrādājot vai apvienojot ar citām vielām, ir iespējams iegūt produktu, kas uzlabo, piemēram, asfalta kārtu īpašības salīdzinājumā ar asfaltu, kas ražots ar nemoģificētu bitumenu. “Te sākas stāsts par pētniecību, tehnoloģiju izstrādi un investīcijām gan zināšanās, gan iekārtās. Viss atkarīgs no tā, kādu ceļu Latvija izvēlies. Vai “zaļie iepirkumi” stimulēs nozares dalībniekus pašiem attīstīt šīs tehnoloģijas, vai ceļu nozarei liks risināt šo jautājumu valstiski, bez ierunām nodrošinot utilizācijas pasākumus, vai arī atradīsim abpusēji pieņemamu kopsaucēju,” piebilst E. Pavlovskis.


Strādā pie izpētes

Arī *Latvijas Riepu apsaimniekošanas asociācija* (LRAA) sadarībā ar *Rīgas Tehnisko universitāti* (RTU) un *Latvijas Vides aizsardzības fonda* administrāciju ir uzsākusī darbu pie pilotprojekta Nolietoto riepu gumijas granulās pievienošanas bitumena modificēšanā un asfaltbetona ražošanā un eksperimentālā ceļa posma iekļaušana. Tā mērķis ir, apvienojot asfaltbetona ražošanas rūpnīcas un vietējo zinātnieku spēkus, izstrādāt bitumena modificēšanas recepti, kuru būtu iespējams pielietot Latvijas apstākļos, saražot asfaltbetonu, pielietojot šādi modificētu bitumenu, kā arī izmantot no šāda bitumena saražotā asfaltbetonu, iekļaujot eksperimentālu ceļa posmu. RTU Ceļu un tiltu katedras vadošais pētnieks dr.sc.ing. Viktors Haritonovs, kā arī izmantot gumiju ceļu būvē. “Jāņem vērā, ka bitumens, kura īpašības nosaka arī asfaltbetona eksploatācijas īpašības, ir jāmodificē, lai tas atbilstu eksploatācijas vajadzībām un temperatūrām. Piemēram, tas var nebūt pietiekami plaisu izturīgs pie zemām temperatūrām, vai tam nav pietiekama risu veidošanās noturība pie augstas gaisa temperatūras. Tāpēc ir būtiski runāt par ceļu būves materiālu un to izejmateriālu eksploatācijas īpašībām. Lai asfaltbetons būtu ilgmūžīgs, tam ir jāaglabā elastība zemās un augstās eksploatācijas temperatūrās, t.i., jāspēj atgriezties sākotnējā formā (stāvoklī) pēc transporta slodzes radītām deformācijām,” skaidro V. Haritonovs. Nemoģificētam bitumenam ir ļoti zema spēja atgriezties sākotnējā stāvoklī, to



aplicina elastīgo atjaunošanas testu rezultāti. Latvijas apstākļiem nemoģificēts bitumens kļūst arvien nepiemērotāks. V. Haritonovs arī piebilst, ka zinātnieki visā pasaulē meklē

risinājumus, kā uzlabot bitumena īpašības. Starptautiskos pētījumos konstatēts, ka, pievienojot bitumenam gumiju, asfaltbetona segumi ne tikai uzlabo elastīgās īpašības

augstās un zemās eksploatācijas temperatūrās, bet patiem pārvietoties ir arī klusāk salīdzinājumā ar asfaltbetona segumiem, kuros izmantoti tradicionāli materiāli. 

Viedoklis



Gints Alberiņš,
VAS *Latvijas Valsts ceļi* Būvniecības pārvaldes direktors

Ir jāsaprot, cik liels uzlabojums tiek iegūts, pievienojot asfaltbetona maisījumam pārstrādātu riepu gumiju, kā arī cik tas izmaksā. Protī, vai nesānāk pārmaksāt. Kā zināms, šobrīd nofrezēto asfaltbetonu var izmantot atkārtoti, pievienojot tam klāt nepieciešamos minerālmateriālus. Jautājums, vai asfaltbetonu, kam pievienota pārstrādāta riepu gumija, arī var izmantot atkārtoti. Līdz ar to šāds solis ir rūpīgi jāizsver.



Viktors Haritonovs,
RTU Ceļu un tiltu katedras vadošais pētnieks

Svarīgi uzsvērt, ka naftas pārstrādes rūpnīcās, kuras kļūst arvien modernākas un tehnoloģiski attīstītākas, ražojot degvielu tiek izsūktas visas vieglās frakcijas, taču

bitumenam, kas ir naftas pārstrādes atlikums, šīs vielas ir ļoti svarīgas, jo ir atbildīgas par izturību un plaisu noturību. Joprojām ir izdevīgi no naftas maksimālā apjomā iegūt petroleju, dīzeļdegvielu, benzīnu utt. Izvelkot no naftas visas vieglās frakcijas, pāri nekas daudz nepaliek, un bitumens kļūst pārāk trausls – tajā koncentrējas visciētākā bitumena komponente.




Tina Lūse,
Latvijas Riepu apsaimniekošanas asociācijas vadītāja

Jautājums par riepu izmantošanu asfaltbetona ražošanā ir asociācijas dienaskārtībā jau ilgāku laiku. Riepu kā videi kaitīgu atkritumu otrreizēja pārstrāde ir ļoti būtiska. Turklāt pārstrādāto materiālu var lietot visdažādākajos veidos. Taču, ja runājam par nolietoto riepu pārstrādes materiālu izmantošanu ceļu būvē, tad pašlaik notiek izpēte, kuru atbalsta arī valstiskā līmenī. Ja mums izdotos veiksmīgi pārorientēt mūsu uzņēmumus uz asfaltbetona ražošanu ar gumijas modifikatoru no pārstrādātām

riepām, tad tas būtu nozīmīgs solis aprites ekonomikas veicināšanas virzienā.



Andris Bērziņš,
biedrības *Latvijas ceļu būvētājs* valdes priekšsēdētājs

Šodien nevienam nav skaidrs, kā dažādos gadalaikos reaģēs asfalta, kam ir piejaukta daļa riepu pārstrādē iegūtā gumijas pulvera. Nepieciešami pētījumi un eksperimenti. Nav arī skaidrs, kāda būs saražotā riepu gumijas pulvera cena, un kas to uzņēmējiem atmaksās, ja tiks pieņemts lēmums šo pulveri pievienot asfalam. Tad, kad būs noskaidrots, cik un vai šo pulveri var pievienot asfalam un uz kādas intensitātes ceļiem, darba grupai, kas pastāvīgi strādā pie *Ceļu specifiskāciju* pilnveidošanas, visas šīs normas būtu jāiekļauj specifiskācijās. Tad varēs teikt, ka viss ir sagatavots: tehnoloģijas aprobētas, pulvera pievienošana asfalam ir ieguvusi likumīgu formu un nav neskaidri, kas apmaksās papildizdevumus uzņēmējiem šo gumijas produktu iepirkšanai. LCB pozitīvi raugās uz novitātēm vides uzlabošanā, taču, lai gumijas pulveri izmantotu asfalta ražošanā, ir jāveic nepieciešamie priekšdarbi. 



Latvijā ik gadu netiek savākti vairāk nekā 40% Latvijas tirgū realizēto riepu.

AVOTS: LRAA

projektu vadītājs Jānis Baumanis. Šādi asfalta maisījumi var būt gan noturīgāki pret risu veidošanos, gan nogurumizturīgāki, kā arī tiem raksturīga paaugstināta izturība pret dažādu plaisu veidošanos, tie ir arī klusāki. Tomēr šādu asfalta maisījumu ražošanas procesā pastāv vairāki riski un trūkumi, kas kavē šīs tehnoloģijas plašāku izmantošanu, norāda J. Baumanis. Būtiskākie trūkumi ir nepieciešamība pēc specifiska aprīkojuma un augstākas ražošanas temperatūras, tas savukārt paaugstina izmaksas un var radīt papildus kaitīgos izmešus un smakas. Tāpat galaprodukta ilgmūžību var ietekmēt riepu gumijas nevienmērīgs sastāvs un kvalitāte. Līdz ar to turpmākajos pētījumos ir nepieciešams izvērtēt, vai un kā ir iespējama

pasaulē jau kādu laiku aktīvi nodarbojas ar šiem jautājumiem, un pēdējā gada laikā, pateicoties Latvijas Riepu apsaimniekošanas asociācijas priekšsēdētājas Tinas Lūses aktīvai darbībai, tie ir aktualizēti arī Latvijas ceļu būvē. “Ceļu būves nozare ir konservatīva, un nereti, kad kāds nāk ar straujām inovatīviem piedāvājumiem, pirmā reakcija ir aizsargāties. Tālākie soļi jau būs atkarīgi no izvēlēta komunikācijas veida. Pirmā saruna, kurā piedalījās visas puses, norisinājās pagājušā gada nogalē LVC Specifikāciju pilnveidošanas darba grupas sēdē. Pēc E. Pavlovskā domām, patiesība ir kaut kur pa vidu. Gumijas granulās, kas tiek saražotas, pārstrādājot riepas, pašas par sevi līdz noteiktai koncentrācijai būtiski neizmaina ceļa segas

Jūs jautājat

? Kad tiks sākti pārbūves darbi uz Vidzemes šosejas (A2) posmā no Sēnītes līdz Siguldai?

Projektēšanas darbus plānots uzsākt šogad, bet būvniecība šajā posmā varētu uzsākties 2023. gadā.

? Kā piedzīt kompensāciju par izsistu stiklu, ko izraisījis pretī braucošais auto ar ceļa šķembām?

Ja transportlīdzeklim radušies bojājumi ceļa apstākļu dēļ, un transportlīdzeklim ir KASKO apdrošināšana, lai pretendētu uz zaudējumu atlīdzību, ir jāievēro polisē norādītie noteikumi. Lai saņemtu apdrošināšanas atlīdzību, jāvērtē konkrētā apdrošinātāja, kas izsniedzis polisi, kā arī jānofotografē negadījuma vieta un transportlīdzekļa bojājumi. nopietnu bojājumu gadījumā uz notikuma vietu jāizsauc Valsts policija, kas fiksēs negadījuma apstākļus un sastādīs ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokolu. Ja transportlīdzeklim nav KASKO apdrošināšana, tad, lai saņemtu atlīdzību par bojāto transportlīdzekli, vadītājam ir tiesības vērsties pie konkrētā ceļa pārvaldītāja vai tiesā. Šādā gadījumā, lai fiksētu visus ceļu satiksmes negadījuma apstākļus un nodrošinātos ar pierādījumiem, nepieciešams izsaukt Valsts policiju, kas sastādīs ceļu satiksmes negadījuma reģistrēšanas protokolu. Par būvdarbu zonām atbildīgais ir darbu veicējs.

? Kad plānoti darbi uz autoceļa Rīga-Ērgļi (P4)?

Šobrīd norit projektēšanas darbi autoceļa P4 posmam no 14,34.km-30,30.km. Darbi varētu uzsākties tuvāko gadu laikā.

? Kāpēc dubulto virsmas apstrādi nevar veikt rudenī?

Virsmas apstrādes sezona ir tikai trīs mēneši gadā: jūnijs, jūlijs, augusts. Darbi tiek veikti, izsmidzinot bitumena emulsiju, bet, lai ūdens pilnībā no bitumena izdalītos līdz pirmajām salnām, ir jāpaiet 60 un vairāk dienām. Ja sals aizķersies ūdens daļiņās, kas atrodas emulsijā, tad šķembas izkustēsies un izmainīsies virsmas struktūra. Tāpēc šogad vairs nav iespējams veikt šajā ceļa posmā dubulto virsmas apstrādi.

? Kā organizēta satiksme par Līgatnes gravu remontdarbu laikā?

Satiksme remontdarbu vietā uz Vidzemes šosejas (A2) Augšlīgatnē tiks organizēta ar luksoforu un pa vienu joslu pa pagaidu tiltu, kas atrodas Sākotnēji tā būs brauktuve, vēlāk pagaidu tilts, kas arī atradīsies turpat. Brīžos, kad tas būs nepieciešams satiksme tiks regulēta ar regulētājiem.

Brīvbrīdis

Visgarākie ceļojumi sākas ar vārdiem
– Es zinu īsāko ceļu.

* * *

– Kāpēc tu skaties abos virzienos? Šeit taču ir vienvirziena ceļš.
– Es tavā vietā arī uz augšu paskatītos.

* * *

Visi sūdzas par laika apstākļiem. Varētu domāt, ka, izņemot laiku, pie mums viss ir lieliski.

* * *

– Ko tu tāds bēdīgs?
– Internetā nopirku angļu velosipēdu.
– Nu un?
– Stūre labajā pusē!

* * *

Kas ir pele? Dzīvnieks, kura dzīves ceļš klāts ar paģibušām sievietēm.

* * *

Neizskaidrojami, bet fakts – zaļais signāls luksoforā vienmēr iedegas uzreiz pēc aizmugurē stāvošās mašīnas skaņas signāla.

* * *

Jau trešo nakti zem logiem gaudo kādas mašīnas signalizācija. No rīta pie mašīnas garāmgājēji ierauga zīmīti: “Lūdzu, noregulējiet savai automašīnai signalizāciju, tā ļoti traucē bērniem gulēt!” Zīmīte ļoti rūpīgi piesista ar naglu pie automašīnas jumta virs vadītāja durvīm.

* * *

Jurītis lēnām velkas pa ceļu, pēkšņi ierauga kaimiņu, kurš grasās kāpt mašīnā:
– Labrīt! Vai jūs nevarētu aizvest mani līdz skolai?
– Nē, puisīt, es braucu uz citu pusi.
– Tas jau vēl labāk!

* * *

Bandīti mēģināja nolaupīt autobusu, kurā atradās japāņu tūristi. Policijas rīcībā ir 300 noziedznieku fotogrāfijas.

* * *

Iespiežoties mikroautobusā, es vismazāk gaidīju, ka tur satikšu Tomu Krūzu! Un zināt ko? Tā arī ir – nesatiku!

* * *

Nebaidieties no autovadītājiem, kuriem zem spoguļa karājas mazi boksa cimdiņi. Ko gan viņi izdarīs ar savām mazajām dūritēm?

* * *

– Es dzirdēju, ka VAZ gatavojas ražot automašīnu ar sešām vietām.
– Priekš kam sestā vieta?
– Automehānikim.

* * *

Automehāniķi un IT speciālisti runā tajā pašā valodā, kurā raksta ārsti.

* * *

Automehāniķis skaidro īpašniekam:
– Ar eļļu viss ir kārtībā, mašīna gan būs jānomaina.

* * *

Meita jautā tēvam:
– Tēt, kā tu varēji pareizi pabraukt, kad vēl nebiji precējies ar mammu?



Neredzi ceļu? Neapdzen!



LATVIJAS VALSTS CEĻI



POLICIJA

