



Oktobris 2018

Latvijas
autoceļi

Valsts autoceļu uzturētāji šogad pastiprināti veic ūdens novades sakārtošanas darbus tajos ceļu posmos, kur iepriekšējos rudenos un pavasaros bijušas vislielākās problēmas.

[---> 4. lapaspuse]



LPS: Pašvaldību ceļu stāvoklis pasliktinās, vairāk nekā pusei pašvaldību naudas pietiek tikai to uzturēšanai.

[---> 3. lapaspuse]

Galvenie ceļi – arvien labāki, vietējiem naudas trūkst

Pateicoties ES fondu līdzekļiem, valsts galveno ceļu stāvoklis ir jūtami uzlabojies, arī labu reģionālo ceļu kļūst vairāk. Taču vairāk nekā 10 000 km valsts vietējo ceļu uzturēšanai naudas trūkst. Par to, kā vērtē valsts ceļu stāvokli un kā klājas pašvaldību ceļiem, stāstam šomēnes.



Ar Latvijas – Lietuvas pārrobežu sadarbības programmas INTERREG līdzfinansējumu šogad sakārtoti divi ceļu posmi no Neretas un Ezeres virzienā uz Lietuvas robežu.

[---> 6. lapaspuse]

Uz Tallinas un Bauskas šosejām uzstāda mainīgās ceļazīmes; darbus pabeigs līdz novembrim.

[---> 6. lapaspuse]

Uz Latvijas ceļiem darbojas jau 95 stacionārie fotoradari.

[---> 7. lapaspuse]

Īsumā

Plāno īstenot vidējā braukšanas ātruma kontroles pilotprojektu

Vidējā braukšanas ātruma kontroles pilotprojektu varētu īstenot uz Koknese šosejas – Ceļu satiksmes drošības padomes sēdē atzina Ceļu satiksmes drošības direkcijas (CSDD) valdes loceklis Jānis Golubevs.

Ja ar fotoradaru tiek fiksēts spēkrata ātrums tikai vienā punktā, tad vidējā braukšanas ātruma kontroles sistēma fiksē automašīnu vairākos punktos un aprēķina tās vidējo ātrumu pavadītajā ceļā, tādējādi liekot nepārkāpt ceļu satiksmes noteikumus ilgākā uz ceļa pavadītajā posmā.

Golubevs padomes locekļus informēja par ātruma kontroles pilotprojektu ar vidējā ātruma noteikšanas sistēmu. Sistēma paredz, ka automašīnas ātrums tiks mērīts, ņemot vērā laiku, ko auto pavadā ceļā no viena fotorada līdz nākamajam.

Golubevs informēja, ka pārrunās ar Tieslietu un Ekonomikas ministriju secināts, ka šāda projekta ieviešanai Latvijā nav šķēršļu. Tāpēc CSDD piedāvā īstenot pilotprojektu

uz Kokneses šosejas septiņu kilometru garumā. Ceļu satiksmes drošības padome šo ideju atbalstīja.

OCTA riska klase gada laikā samazinājusies 195 306 autovadītājiem

Pēc ikgadējā transportlīdzekļu īpašnieku obligātās civiltiesiskās atbildības (OCTA) apdrošināšanas risku izvērtēšanas sistēmas “bonus-malus” klašu pārrēķina šogad riska klase samazinājusies 195 306 autoīpašniekiem, kamēr riska klase pieaugusi 351 576 autovadītājiem, liecina Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja (LTAB) dati.

LTAB atzīst, lai arī “bonus-malus” klase ir viens no būtiskākajiem faktoriem, kas ietekmē OCTA polises cenu, autoīpašnieku zināšanas par “bonus-malus” sistēmu ir nepilnīgas. Aptaujā secināts, ka 42,2% respondentu zina, ka pavisam ir 17 “bonus-malus” klases, savukārt 32,4% – ka, pirmo reizi iegādājoties transportlīdzekli, jaunajam autoīpašniekam tiek piešķirta sestā klase. Tikmēr tikai nedaudz vairāk par ceturto daļu autoīpašnieku ir informēti, ka “bonus-malus” klase tiek piešķirta tieši transportlīdzekļa

īpašniekam vai turētājam, bet nevis automašīnas vadītājam vai konkrētajam spēkratam. Tāpat mazāk nekā 10% respondentu zina, ka divi noteicošie “bonus-malus” klases veidošanas faktori ir izraisīto ceļu satiksmes negadījumu un apdrošināšanas dienu skaits.

Remontdarbu dēļ līdz novembra vidum ierobežos satiksmi uz Salu tilta Rīgā

Remontdarbu dēļ līdz 18. novembrim tiks noteikti jauni satiksmes ierobežojumi uz Salu tilta pārvada pār Krasta ielu. Salu tilta kompleksa atjaunošanas un pārbūves otrajā kārtā plānots rekonstruēt satiksmes pārvadu pār Krasta ielu, satiksmes pārvadu Lucavsalā, tiltu pār Bieķengrāvi un estakādes pār Bieķengrāvi Kārļa Ulmaņa gatvē.

Darbu veicējiem uzdots nodrošināt transportlīdzekļiem apbraucamo ceļu un ceļa zīmju izvietojumu.

Veicot darbus, var tikt pārsniegts pieļaujamais trokšņa līmenis.

Kā ziņots, Salu tilta otrās kārtas būvdarbus par 19,69 milj. eiro (ar PVN) veic pilnsabiedrība „ACB un Tilts”. 

Viedoklis

“Mums ir, ar ko lepoties”



Atis Jansons, autoeksperts

Man ir laimējies. Es braucu daudz – jaunus auto testējot, „Gada auto” pikniku un auto dīleru prezentāciju trases gatavojot, savas sēņu un zivju vietas neaizmirstot. Braucu brīvi – apzināti izvēloties nevis pierastos lielceļus, bet jo-projām meklējot (un atrodot) kaut ko neredzētu.

No šāda skata punkta par Latvijas ceļiem gribu teikt sekojošo. Beidziet čīkstēt! Pat visaiīgāk salāpītie mūsu asfalta posmi nūdien nav tādi, kas modernas tehnikas

pārvietošanās brīvību ierobežotu. Lojāliem ātrumiem tie ir pietiekami droši un gluži ciešami no komforta viedokļa. Vēl vairāk – pat uz tiem dažs pamanās limitus divkārtot. Un tad blāuj, ka riepas varot pārsist...

Manu mīlo (kopš jaunības ralliju laikiem) grants ceļu lielākā daļa ir labāka (jo mazāk slogota) nekā kolhozu laikos. Un – pārsteigums līdz šoka līmenim! – kad ieraugi nevis abstraktu investīciju skaitļos, bet savām acīm, ar kādu vērienu ceļi šogad tiek uzlaboti. Kad nevis uz A10 vai Rīgas apvedceļa, bet kaut kur klusi snaudošā leišmalē ieraugi remontdarbu transparentus un luksoforus. Kurš no jums ir šovasar braucis caur Rubu uz Ezeri? (Rubas pagasts pie Lietuvas robežupes Vadakstes – jau 2010. gadā mazāk par tūkstoti iedzīvotāju). Tur vairs neputēs un slapjdranķi nešķīdis. Ja vien kāds pārkrauts dižtraktors jauno segu nesabojās... Vai esat pamēģinājuši no Nigrandes uz Saldu braukt caur Pampājiem?

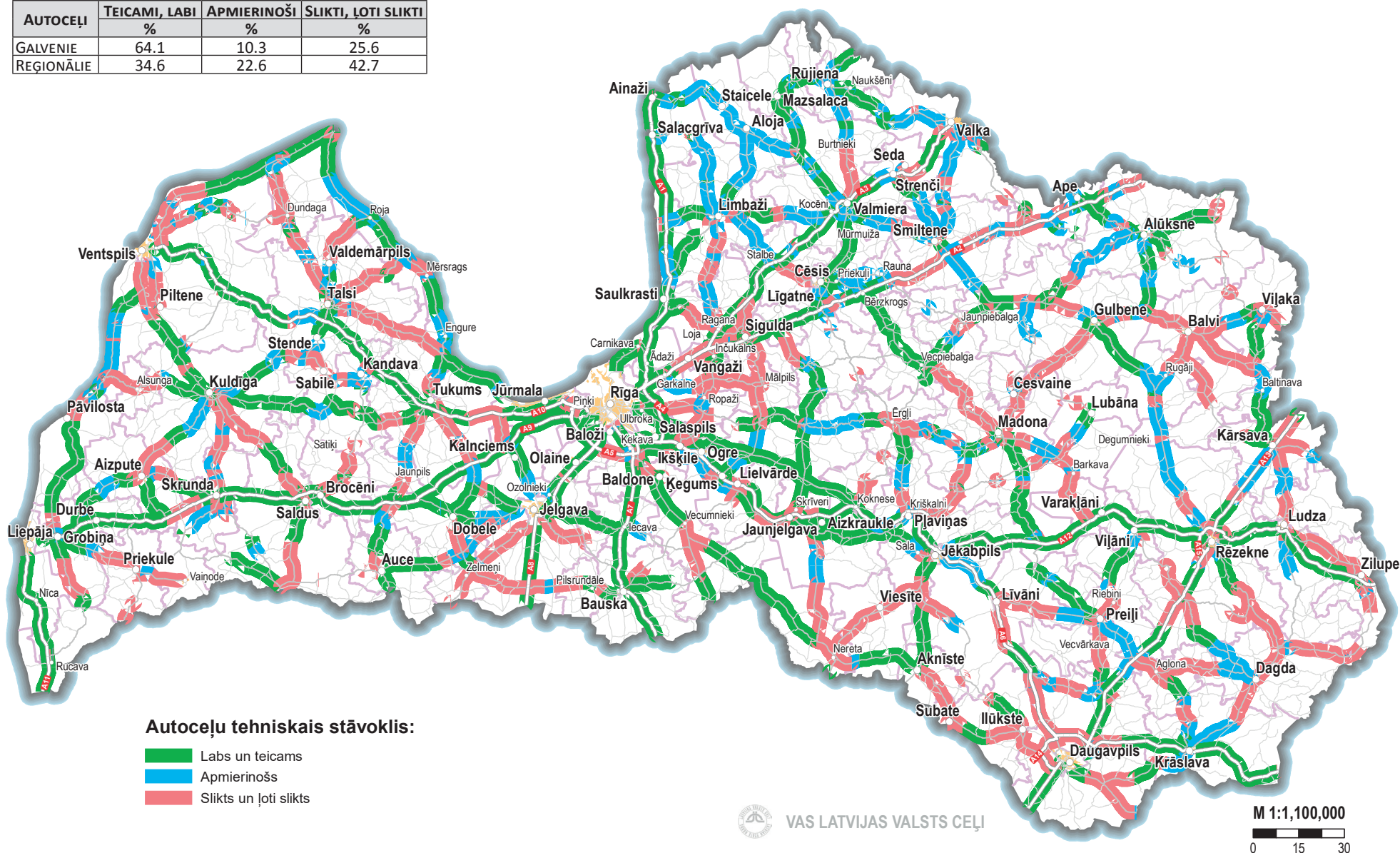
Tur – gauži trūcīgi apdzīvotos plašumos – varena tehnika tīra grāvjus un labo vecā ceļa profilu. Tāpat kā pie Lestenes un Blāzmas, tāpat kā desmitos citu Latvijas vietu, kuras neierauga, nepamana, tādēļ nenovērtē citur dzīvojošie.

Man ir laimējies. Profesija mani ir sūtījusi, piemēram, nobraukt pa ceļu no Skrīveriem uz Madlienu. Un redzēt, ar kādu vērienu tas top mūsdienu Eiropas valsts cienīgs. Arī par manu naudu (nodokļiem) top, jo neba jau Rubas vai Pampāļu vai Lobes iedzīvotāji saviem spēkiem vien būtu spējīgi ko tādu paveikt. Par mūsu visu naudiņu, citam atrautu, ceļi palēnām kļūst labāki. Un es ar to lepojos. Un nečīkstu, ja visam nepietiek. Mājupceļa priekam, piemēram, no Auces uz Rīgu izvēlos kādreiz tik žēlīgo taku gar Lielaucē ezeru uz Bikstiem, kura nu ir Šveices vai Austrijas cienīga. Un, radio izslēdzis, klusiņām dziedu. Meldiņš gan mazliet tāds skumīgs, jo skaistie likloči pārāk tukši... 

Skaitļi un fakti

Valsts galveno un reģionālo ceļu ar asfaltbetona segumu stāvoklis 2018. gadā

AUTOCEĻI	TEICAMI, LABI	APMIERINOŠI	SLIKTI, ĻOTI SLIKTI
	%	%	%
GALVENIE	64.1	10.3	25.6
REĢIONĀLIE	34.6	22.6	42.7





UZZIŅAI

Pašvaldību pārziņā ir 38 379 km ceļu (30 088 km) un ielu (8291 km):

- 6040 km ir ar melno segumu un
- 32 339 km ar šķembu un grants segumu.

Cik liels ir ikgadējais finansējums pašvaldību autoceļiem?

Valsts pašvaldību autoceļiem piešķir mērķdotāciju, kas 2018.gadā bija 50 milj. eiro. Pirms krīzes 2008.gadā finansējums pašvaldībām bija sasniedzis 101 milj. eiro. Finansējuma disproporcija valsts un pašvaldību ceļiem ar katru gadu pieaug, kaut gan finansējums arī valsts ceļiem no valsts budžeta vēl nav sasniedzis pirmskrīzes līmeni.

Pirms krīzes pašvaldības tiešām varēja domāt par attīstību, taču tagad apmēram puse pašvaldību dzīvo tikai no mērķdotācijas, kura tiek izlietota ceļu uzturēšanai. Mērķdotācijas sadalījumā pilsētām un novadiem vajadzētu būt atšķirīgiem kritērijiem, jo pilsētās tomēr ir lielāka satiksmes intensitāte, ielas ir grūti salīdzināt ar autoceļiem, jo tā ir pavisam cita infrastruktūra. Taču patlaban gan pilsētām, gan novadiem finansējums tiek pārdalīts pēc vieniem un tiem pašiem principiem. Turklāt, ja mērķdotācija tiktu piešķirta pēc spēkā esošajiem noteikumiem, tad apmēram 45 pašvaldības saņemtu vēl mazāku finansējumu nekā patlaban, tāpēc esam vienojušies ar Satiksmes ministriju, ka mērķdotācijas sadalījums netiek mainīts līdz brīdim, kad mērķdotāciju kopapjoms tiks sasniegts vismaz pirmskrīzes maksājumu līmeni.

Finansējuma disproporcija valsts un pašvaldību ceļiem ar katru gadu pieaug.

Vai pašvaldību ceļu deficīts ir iezīmēts?

Deficīts ir viegli izrēķināt: pašvaldības ceļu ir divreiz vairāk nekā valsts ceļu. Ja valsts ceļu deficīts ir virs četriem miljardiem eiro, tad varam paņemt kaut pusi. Pašvaldību ielu ir aptuveni tikpat, cik valsts galveno ceļu. Satiksmes intensitāte uz tām ir līdzīga. Taču kam šie aprēķini vajadzīgi, ja mērķdotāciju apjoms netiek noteikts atbilstoši vismaz minimālajai nepieciešamībai,

bet mistiskajam valsts budžeta ietvaram.

Vai finansējuma piešķiršanas kārtība pašvaldību ceļiem būtu jāmaina?

Savulaik doma bija, ka autoceļu fonds tiek veidots, lai radītu programmu ceļu saglabāšanai, taču 2003.gadā šis fonds tika likvidēts. Autoceļu fondu ir nepieciešams atjaunot. Tāpat ir jāizstrādā valsts investīciju programma valsts vietējo ceļu sakārtošanai un jāizveido pārdomāta decentralizēta šo ceļu pārvaldīšanas koncepcija.

Autoceļu likumā ir teikts, ka, plānojot autoceļu attīstību, ir jāievēro ekonomiskās, ekoloģiskās un sociālās attīstības tendences, valsts un pašvaldību intereses, par pamatu izvirzot reģionu vienlīdzīgas attīstības principu, taču es uzskatu, ka reģionu intereses netiek ievērotas. Jā, valsts galvenie un reģionālie ceļi tiek sakārtoti, bet grants un pašvaldību ceļi ir aizmirsti. Turklāt pašlaik finansējumu valsts un pašvaldību ceļiem plāno centralizēti, bet notiek diskusija par daļas valsts vietējo ceļu nodošanu pašvaldībām, taču finansējuma modeli vēlas saglabāt iepriekšējo.

Mērķdotācijas sadalījumā pilsētām un novadiem vajadzētu būt atšķirīgiem kritērijiem.

Vai pašvaldības var pretendēt uz Eiropas savienības fondu finansējumu?

Jā, šajā plānošanas periodā pašvaldībām ir pieejami apmēram 125 milj. eiro no Lauku atbalsta dienesta, un tas paredzēts uzņēmējdarbības vides uzlabošanai reģionos. Vēl varam pievilkt divas aktivitātes Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas pārziņā esošās programmas reģionālajai attīstībai.* Šīs trīs ES programmas kopā sniedz pašvaldību ceļu uzlabojumu par 4,5%. Tikai. Un jāuzsver, ka visu šo aktivitāšu galvenais mērķis ir uzņēmējdarbības, nevis autoceļu attīstība, kas lieku reizi pierāda, ka arī šajā reizē Nacionālā attīstības

LPS: Pašvaldību ceļu stāvoklis pasliktinās

Pašvaldību ceļu un ielu stāvoklis nepietiekamā finansējuma dēļ pasliktinās. Pusei pašvaldību naudas pietiek vien ceļu uzturēšanai, sarunā ar “Autoceļu Avīzi” atzīst Latvijas Pašvaldību savienības padomnieks tautsaimniecības jautājumos Aino Salmiņš.

plāna izstrādātāji vadījušies no resoru interesēm un no tā, ko piedāvā Eiropas Savienība. Redzēt kopsakarības, šķiet, nav mūsu ierēdniecības uzdevums.

Autoceļu fondu ir nepieciešams atjaunot.

Kā jūs vērtējat to, ka apmēram 4000 km valsts vietējo ceļu būtu nododami pašvaldībām?

Mēs ar Satiksmes ministriju vienojamies, ka meklēsim ceļus, kā šajā diskusijā plašāk iesaistīt pašvaldības. Satiksmes ministrijas sākotnējais uzstādījums bija, ka kopā ar šiem ceļiem pašvaldībām tiks piešķirts vidējais finansējums – 1650 eiro/km. Tomēr sarunās izkristalizējās viedoklis, ka katru ceļu būs jāvērtē individuāli, ņemot vērā tiltu, pārvadu un citu elementu daudzumu. Tomēr vispirms vajadzētu saprast, cik liels būs finansējums, vai tam būs ilgtermiņa raksturs, kādas garantijas. Kā jau minēju iepriekš, bez radikāla finansējuma modeļa izmaiņām autoceļiem tas nav iespējams.

Arī sliktais ceļu stāvoklis ir veicinājis cilvēku aizbraukšanu no laukiem.

Vai ceļu apsaimniekotāja maiņa šo ceļu stāvokli mainīs?

Lauku cilvēka lielākā sāpe jau nav pašvaldību, bet tieši valsts vietējie ceļi. Šogad ar papildu finansējumu valsts vietējiem ceļiem piešķirti 35 milj. eiro. Lai arī tas deficīts ir krietni lielāks, es atkārtos – ir vajadzīga vietējo ceļu investīciju programma, tad arī pašvaldības varēs plānot, ko darīt ar saviem vietējiem ceļiem. Katrā ziņā nākamgad finansējums vietējiem ceļiem nedrīkstētu būt mazāks kā šogad.

Mēs arī vairāk nevaram rēķināt vajadzību pēc ceļa, tikai vadoties no intensitātes. Ja kādu ceļu izmanto 5-6 lielas zemnieku saimniecības, bet cilvēki tur nedzīvo, tad intensitāte ir zem 100 automašīnām diennaktī. Tas nozīmē, ka šis ceļš nekad nepiedzīvos uzlabojumus. Taču tad uzņēmējdarbība laukos vispār nepastāvēs. Ir jāmeklē citi instrumenti, kā izvērtēt prioritāti sakārtojamos ceļus. Mums

ir jāievēro ne tikai intensitāte, bet arī ekonomiskie, ekoloģiskie, sociālie aspekti, un vieglāk to novērtēt pašvaldībai.

Vai Latvijā ir lieki ceļi?

No vienas puses – no ģeogrāfijas viedokļa ceļu nav par daudz. Mums to ir par daudz, vadoties pēc iedzīvotāju skaita. Un šeit jau rodas filozofisks jautājums, vai to nav ietekmējuši citi faktori – krīze, novadu reforma, urbanizācija, sliktais ceļu stāvoklis. Arī sliktais ceļu stāvoklis ir veicinājis cilvēku aizbraukšanu no laukiem, esmu pārliecināts.

Ar zemniekiem līdz šim mums nav izdevies panākt līdzatbildību par ceļu lietošanu.

Ceļiem ar zemu intensitāti būtu jāmaina klasifikācija, dodot iespēju tos izmantot komercdarbībai, sociālo funkciju nodrošināšanai, un kā tūrisma attīstības līdzekli. Iespējams, daži ceļi ir nododami privātipašumā. Mēs par maz runājam par līdzatbildību. “Latvijas valsts mežiem” ir sadarbības memorands ar ceļu apsaimniekotāju – ar pašvaldībām. Tomēr ar zemniekiem līdz šim mums nav izdevies panākt līdzatbildību par ceļu lietošanu. Par to būtu jārunā! Piemēram, par šķidoņa laikā slēdzamajiem ceļiem, jo ne mums, ne LVC nav pietiekamas kapacitātes tos uzraudzīt. Ir jānosaka kustības maršruti, pa kuriem var braukt. Zemnieki jau teiks, ka mežiniekiem nogaidīt 2-3 mēnešus, kamēr zeme sasalst, nav grūti, bet piens jāved katru dienu. Taču arī šeit var runāt pat mazāka tilpuma automašīnām, pārkraušanas punktiem pieļaujamo maršrutos.

Pēc loģikas – ja atļauts pasapņot – valstij būtu jāatbild par lielajām artērijām, tranzitceļiem, bet reģionālie ceļi būtu nodoti plānošanas reģioniem. Vietējie ceļi – tā ir pašvaldību lieta, un ja pašvaldība nespēj tos uzturēt, tad tā arī atbild. Taču šim izvērtējumam ir jābalstās ne tikai uz spēju par autoceļu uzturēšanu samaksāt, bet arī izvērtēt šo autoceļu funkcionālo nozīmi, tātad arī attīstības perspektīvas.

Ja parādīsies veseli trīs saimnieki, tas nepasliktinās situāciju vēl vairāk?

Saimnieku vajag vienu, tikai tad sistēma sakarīgi

jādecentralizē. Nezinu nevienam piemēru, kur centralizācija būtu devusi pozitīvu risinājumu. Vajag piemērus – lūdzu. Valsts 90. gados centralizēja veselības aprūpi, un vai rezultātu vajag komentēt? Pirms dažiem gadiem centralizējām sabiedrisko transportu reģionos – vai tādēļ tas ir kļuvis pieejamāks?

Ja valsts ierēdņi valsts pārvaldes iekārtas likuma normas kādreiz iemācīsies salāgot ar Civillikumumu, iespējams, atsevišķus autoceļus, kuriem ir salīdzinoši zema transporta intensitāte, varētu nodot komersantiem valdījumā vai īpašumā.

Kam būtu jāiniciē izmaiņas? Piemēram, par kritēriju maiņu mērķdotāciju piešķiršanā pilsētām un novadiem. No kuras puses šo kārtību varētu sākt mainīt?

Ja runājam par valsts mērķdotācijām, mums vajag sasniegt 2008. gada līmeni, tad mēs varētu sākt kaut ko pārskatīt, jo pašlaik nav īsti ko pārdalīt. Pašreizējā mērķdotācija ir nedefinēts pabalsts pašvaldībām. Ceļu lietotāju maksājumi kopā veido 686 milj. eiro. Laukos arī dzīvo cilvēki, kāpēc viņiem jāmaksā par labu ceļu reģionos vai galveno ceļu, ja viņi līdz tam nemaz nav tikuši. Tas liek domāt par nevienlīdzību. To, ka urbanizācija notiek – mēs neesam traki – mēs saprotam. Taču šai pārejai jābūt saprātīgai, mums Eiropa maksā, lai izlīdzsvarotu nevienlīdzību, savukārt mēs šo finanšu instrumentus izmantojam nemākulīgi, pat veicinot nevienlīdzību.

Par vietējo ceļu pārņemšanu bumba laukumā ir valsts pusē. Tagad sarunas notiks ar katru pašvaldību atsevišķi. Lai to darītu kopā, ir vajadzīga skaidrība un kritēriji. Mēs it kā esam gatavi, taču, kā jau teicu, ir vajadzīgs noformulēts piedāvājums. Pagaidām viens uz otru skatāmies.

Vai pašvaldības saviem ceļiem samazina uzturēšanas klasi?

Protams, novados lielākā daļa ceļu ir zemākā – C un D uzturēšanas klase. Pie esošā finansējuma nav cita varianta. Bet, no otras puses, ir amorāli plānot uzturēšanu uz drošības rēķina.

Izskatās, ka ir jānotiek kāda lielai nelaimei, lai šo problēmu patiešām sadzirdētu. Mēs ar LVC un Satiksmes ministriju skaitļus esam uzrādījuši, cik vien vajag. Un jo projām valsts budžeta ieņēmumi no ceļu lietotājiem pamatā aiziet citām nozarēm. Drošībai vajadzētu būt pāri visam. Taču mūs interesē tikai tas, cik ilgā laikā atmaksāsies ieguldījumi. Un paši tikmēr nosakām uzturēšanas klases, lai sevi pasargātu. Arī citur Eiropā nosaka uzturēšanas klases, tikai tur tas standarts ir augstāks. Tā pareizā atbilde būtu, ka klases ir vajadzīgas, bet nevis no budžeta plānošanas, bet drošības viedokļa.

Valsts galvenie un reģionālie ceļi tiek sakārtoti, bet pašvaldību grants ceļi ir aizmirsti.

Vai pašvaldību ceļu stāvoklis pasliktinās?

Jā. Neapšaubāmi. Mums nav instrumentu, lai tos sakārtotu. Dotācija ir politika, kuru nevar pakļaut tikai budžeta ietvaram, tai jāpārež ar viegli izmērāmi vai pārbaudāmi kritēriji, piemēram, valstī nav definēta finanšu nepieciešamība viena autoceļu kilometra uzturēšanai. Pirms krīzes bija lauku ceļu programma, kas bija orientēta arī uz lauku attīstību. Kam ir jāuztur valsts vietējie autoceļi? Par šo jautājumu nebūtu diskusiju, ja būtu izveidotas reģionālās pašvaldības. Taču tā nav un visticamāk nebūs. Pašlaik visas partijas runā par reformām, īstenotām un neīstenotām. Reformas nav pašmērķis, tām jābūt labi sagatavotām, tās nav iespējamās bez strukturālajām izmaiņām infrastruktūrā. Autoceļu stāvoklis pašvaldībās var uzlaboties tikai tad, ja to finansējums būs cieši saistīts ar izsludinātajām valsts izglītības, veselības aprūpes un citām reformām. Reformas ir labas, ja tās ir pārdomātas. Tikai secība jāmaina – vispirms autoceļi, tad reformas!

* Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas pārziņā esošās 2014.-2020.gada Eiropas Savienības fondu plānošanas perioda investīcijas programmas reģionālajai attīstībai:

3.3.1. Palielināt privāto investīciju apjomu reģionos, veicot ieguldījumus uzņēmējdarbības attīstībai atbilstoši pašvaldību attīstības programām noteiktajai teritoriju ekonomiskajai specializācijai un balstoties uz vietējo uzņēmēju vajadzībām; 5.6.2. Teritoriju revitalizācija, reģenerējot degradētās teritorijas atbilstoši pašvaldību integrētajām attīstības programmām.

Galveno ceļu stāvoklis uzlabo

Pateicoties Eiropas Savienības (ES) fondu finansējumam, pēdējos gados valsts galvenajos autoceļos ir veiktas ievērojamas investīcijas, tāpēc to stāvoklis ir būtiski uzlabojies. Kad tiks pabeigti šā gada remontdarbi, labā un ļoti labā stāvoklī būs jau 64% galveno autoceļu. Diemžēl visu vietējo autoceļu tīkla uzturēšanai no valsts budžeta piešķirtie līdzekļi pašlaik nav pietiekami.

Valsts autoceļu tehniskā stāvokļa novērtēšana notiek katru gadu. To veic VAS "Latvijas Valsts ceļi" (LVC) Ceļu laboratorijas Ceļu parametru mērījumu daļa (CPMD). Ceļu būvīnženieri reizi gadā veic valsts galveno un reģionālo asfaltēto ceļu vizuālo novērtējumu. Ceļu novērtēšana sākas pavasarī, kad nokūsis sniegs, un tā jāpabeidz līdz jūlijam beigām.

Ceļu novērtēšana

Vizuālās apsekošanas laikā uz asfaltētajiem ceļiem tiek reģistrētas plaisas, tehnoloģisko

šuvju bojājumi (parasti plaisas starp braukšanas joslām), kā arī plaisu tīkls. Ceļu būvīnženieri arī novērtē uz asfalta esošās bedrītes un ielāpus, asfalta segas koroziju – virsmas izdrupumus. Atsevišķi tiek reģistrēti ceļa iesēdumi un izsvīdumi.

Valsts reģionālo ceļu ar grants segumu un valsts vietējo ceļu (gan ar grants, gan ar asfalta segumu) vizuālo inspekciju reizi gadā veic LVC reģionālo nodaļu būvīnženieri. Apsekošanas tiek veiktas sausā un siltā laikā, sala vai šķīdoņa laikā tās nenotiek. Uz grants seguma ceļiem gan

taisnajos posmos, gan likumos tiek vērtēts šķērskritums (lai nodrošinātu ūdens noteci, ceļam no viduslīnijas uz abām pusēm jābūt ar nelielu slīpumu), kā arī seguma līdzenums – vai virsma ir līdzena, vai ir vērojamas bedres, šķērsvīļņi (t.s. trepe), iesēdumi vai pacēlumi. Būvīnženieris novērtē arī seguma materiālu – vai ceļa virsma ir viendabīga, vai neizspiežas smiltis vai atsevišķi akmeņi, trūkst vai netrūkst greiderējamās kārtas. Tiek novērtētas arī ceļa nomales – vai ceļmalās nav vaļņu, vai ir nodrošināta ūdens novade no



LAU: Autoceļu ikdienas uzturēšana – darbs, kas notiek visu gadu



Atšķirībā no periodiskās uzturēšanas darbiem (seguma atjaunošanas) un pārbūves, kur var būt tehnoloģiskie pārtraukumi, ikdienas uzturēšanas darbi ir jāveic visu gadu, nodrošinot, ka ceļu infrastruktūra ir pastāvīgi lietojama. Ikdienas uzturēšanas darbiem var izmantot tikai valsts budžeta finansējumu, Eiropas Savienības fondu nauda tiem nav pieejama. Par šīs vasaras sezonas valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbiem stāsta VAS „Latvijas autoceļu uzturētājs” (LAU) Autoceļu uzturēšanas un pārvaldības departamenta vadītājs Vilnis Vigulis.

Šogad bija ļoti sausa vasara, bija daudz sūdzību par putekļiem uz grants autoceļiem. Vai un cik lielā apmērā veicāt atputeķļošanu ar kalcija hlorīdu?

Sadarbībā ar Satiksmes ministriju un VAS „Latvijas Valsts ceļi” šos darbus veicam braukšanas un galvenokārt pie grants autoceļiem dzīvojošo komforta uzlabošanai. Grants ceļu valsts ceļu tīklā ir ļoti daudz, vairāk kā 10 000 km, bet valsts budžeta finansējums nav pietiekams, tāpēc tiek vērtēti, kuri ceļu posmi ir prioritāri, tiek ņemts vērā iedzīvotāju skaits, satiksmes intensitāte un citi kritēriji. Kopumā šogad atputeķļošana ar kalcija hlorīdu veikta uz nepilniem 160 kilometriem.

Vai tiesa, ka šī atputeķļošanas metode ir efektīva līdz pirmajam lietum?

Tā tas īsti nav. Efektivitāte atputeķļošanai ar kalcija hlorīdu saglabājas arī pēc lietus, ja vien tās nav ilgstošas un spēcīgas lietavas. Protams, tādā sausā vasarā, kāda bija šī, atputeķļošanas darbu atsevišķos posmos

bija jāveic divas un pat trīs reizes.

Kā vienu no šī gada prioritārajiem darbiem LAU noteicis ūdens novades sakārtošanu uz grants ceļiem. Kā ir veicis ar šiem darbiem?

Arī iepriekšējos gados ūdens novade bijusi starp prioritāri veicamajiem darbiem. Ūdens ir viens no galvenajiem ceļa „ienaidniekiem”, tāpēc pieejamā finansējuma ietvaros cenšamies to novadīt nost no ceļiem. Līdz septembra beigām nomainīti 3453 m bojāto caurteku, iztīrīti 155 237 m³ grāvju, noņemti nomaļu apaugums 60 689 m³ apjomā.

Daļa šo darbu tiek paveikti par finansējumu, kas noteikts deleģēšanas līgumā, tomēr liela daļa darbu tiks veikti, kā finansējumu izmantojot LAU 2017.gada dividendes.

Kā izvēlētas vietas, kurās ūdens novade tiek sakārtota? Vai šie ir tie paši posmi, kuros pavasarī un rudenī novērojama brauktuves pārmitrināšanās?

Tieši tā, ūdens novade

iespēju robežās tiek sakārtota tur, kur iepriekšējos gados bijušas vislielākās problēmas. Autoceļu posmi ir apzināti, katrai konkrētajai vietai ir sagatavoti nepieciešamo pasākumu plāni, kurus pakāpeniski arī realizējam.

Vai šis rudens jau parādīs veikto darbu efektivitāti?

Šķīdonis pārsvarā ir vērojams uz ceļiem ar grants segumu, tāpēc atkārtoti vēlos paust sabiedrībai nepopulāru viedokli – no inženiertehniskā viedokļa, uzsveru – no inženiertehniskā viedokļa (to atzinuši gan nozares akadēmiskie mācībspēki, gan inženieri praktiķi) grants ceļi ir periodiskas lietošanas ceļi. Brīžos kad grants autoceļa segums ir pārmitrināts, tā nestspēja ir būtiski zudusi. Tas ir raksturīgi pēc ilgstošiem lietus periodiem un atkušņa laikā, kad šos ceļus nav ieteicams lietot. Protams, no sociālā viedokļa iedzīvotājiem ir jāpārvietojas, operatīvajiem dienestiem ir jānokļūst uz izsaukuma vietu, lauksaimniekiem operatīvie pārvadājumi ir jāveic. Tādēļ

LAU, tiklīdz tas ir iespējams (kad ceļi sāk apžūt), veic nepieciešamos pasākumus autoceļa caurbraucamības nodrošināšanai. Vasaras sezonā LAU veiktie pasākumi ūdens novades sistēmu sakārtošanā situāciju uzlabos – ūdenim būs, kur notecēt, ūdens ietekme un ceļa konstrukciju mazināsies. Tomēr pieredze rāda, ka pat ceļi ar lieliem ceļmalas grāvjiem, ja šiem ceļiem ekspluatācijas laikā nav atjaunoti konstruktīvie slāņi, lietus un atkušņa laikā transporta slodžu ietekmē vienalga šķīst. Ne velti grants segumus sauc par nesaistītu minerālmateriāla segumiem.

Vai grants ceļu greiderēšana šogad veikta plānotajā apjomā? Vai ir kādi ceļa posmi, kuros tas veikts biežāk, nekā tika plānots iepriekš?

Grants ceļus mēs greiderējam tad, kad ceļa tehniskais stāvoklis to prasa, šie darbi īpaši plānošanai nepakļaujas. Protams, mēs ņemam vērā iepriekšējo gadu pieredzi un aptuveni prognozējam nepieciešamo apjomu. Mēs respektējam to,

ka ceļu lietotājs katru savu brauciena kilometru vēlas veikt komfortabli, pa labu ceļa segumu, tāpēc cenšamies greiderēt biežāk un arī reaģēt uz autovadītāju sūdzībām. Tomēr mūs ierobežo pieejamais finansējums.

Šī vasara greiderēšanai bija nelabvēlīga, jo grants ceļi bija izžuvuši – greiderēt nevar ne pārmitrinātu, ne izžuvušu ceļu, jo tad tāda putekļu dzenāšana vien sanāk.

Tiklīdz uzlija un ceļa segumam bija vajadzīgais mitrums, tā visa tehnika strādāja. Kopumā šogad greiderēšanas darbi veikti jau uz 77 179 km – katrs grants ceļa kilometrs nogreiderēts vairākkārt.

Kā ar citiem darbiem – apauguma pļaušanu, atkritumu savākšanu?

Ikdienas darbi tiek veikti gadu no gada un praktiski nemainās. Arī šogad tāpat kā pagājušā pavasarī mēs ar latvāņiem cīnījāmies, tiklīdz tie bija izlīduši no zemes: smidzinājām tos ar selektīvajiem herbicīdiem (tas nav Roundup). Šajos posmos arī netiek pļauta

zāle – tā pārņem latvāņus un tie sāk nīkuļot. Nākamgad šo eksperimentu turpināsim. Šogad novērojām, ka tajā ceļu nodalījumā zonā, kur mēs smidzinām, latvāņi ir mazāki, tiem neveidojas ziedkopas, tie sāk nīkuļot. Iepriekš latvāņus tikai plāvējam, taču latvāņa fenomens ir tāds, ka to sēklas saglabājas līdz sešām sezonām.

Vēlos uzsvērt, ka diemžēl izmesto atkritumu daudzums ceļmalās nemainās, kas liecina par ceļu lietotāju nevēlīgu attieksmi pret vidi. Mēs piegružoto ceļmalu sakopšanai ik gadu izlietojam vairāk nekā 400 000 tūkstošu eiro. Kaut gan šis izmaksas autoceļu uzturētājs varētu novirzīt ceļu uzturēšanas darbiem, kuri uzlabo autoceļa tehnisko stāvokli un braukšanas apstākļus, piemēram, aptuveni 10 km valsts grantēto autoceļu veikt dubultās virsmas apstrādi vai biežāk greiderēt šos ceļus, sakārtot ūdens novadi.

Vai sākat jau gatavoties ziemas sezonai – kas ir pirmie veicamie darbi?

Ziemas un vasaras uzturēšanas darbi pēdējos gados vairāk nav tik strikti nodalāmi. Ja laika apstākļi atļauj un ceļa tehniskais stāvoklis to prasa, greiderēšana tiek veikta arī ziemā. Tāpat ir bijuši pavasari, kad vēl maijā tiek kaisīti ceļi.

Katru sezonu uzturētāji cenšas nogreiderēt grants ceļus tieši pirms sala iestāšanās, lai ceļa virsma sasaltot iespējami gludāka. Taču to izdarīt ir arvien grūtāk, jo laika apstākļi ir kļuvuši nepastāvīgāki, pēc lietus perioda ātri uzņāk sals un tad atkal atkusnis.

Vasaras beigās un rudens sākumā jau sākam gatavot sals un smiltis krājumus. Veicam tehnikas kalibrēšanu, lai uz pirmo salu un sniegu būtu gatavi. 

ojas, vietējiem klājas sliktāk

seguma. Šo apsekojumu rezultātus LVC nodaļu būvīnženieri apkopo un iesniedz Ceļu laboratorijā rezultātu apkopšanai.

“Iegūtie ceļu tehniskā novērtējuma dati tiek salīdzināti ar iepriekšējo gadu rādītājiem. Šo informāciju izmanto būvdarbu programmu izstrādāšanā, jo ceļa stāvoklis un satiksmes intensitāte ir pamata kritēriji, lai attiecīgo posmu iekļautu ceļu atjaunošanas/pārbūves plānos. Tāpat šos datus izmanto, plāno-

budžeta ir piešķirti vairāk nekā 30 milj. eiro – šāds ieguldījums ir lielākais pēdējo 25 gadu laikā. Salīdzinājumam – pērn vietējo ceļu sakārtošanai bija atvēlēts 9,1 milj. eiro.

Vietējo autoceļu sakārtošanas programmas ietvaros šogad paredzēta gan seguma atjaunošana, gan dubultās virsmas apstrāde un ceļa pārbūve. Tiks sakārtoti gandrīz 100 ceļu posmi ar kopējo garumu virs 400 kilometriem,

ar greideri, pēc dubultās virsmas apstrādes, ceļa kopšana ir daudz ērtāka un izdevīgāka.

Lai uz grants ceļa veiktu dubulto virsmas apstrādi, vispirms no ceļa malām ir jāņem apaugums, jāsakārto ūdens novades sistēma (nepieciešamības gadījumā zemes klātnē jāiebūvē vai jānomaina bojātās caurtekas). Grants segums tiek nogreiderēts, tiek salaboti iesēdumi un citi seguma defekti. Tad uz virsmas tiek izsmidzināta bitumena emulsija un uzbērtas grants, dolomīta vai granīta šķembas, ko pieveltno, lai tās sasaistās ar bitumenu. Tad tiek uzklāta otra bitumena emulsijas un grants, dolomīta vai granīta šķembu kārtā. Arī šī kārtā tiek pieveltnota. Lai šķembas kārtīgi sasaistītos ar bitumenu, ceļš ir “jāpiebrauc”, tādēļ pirmās dienas pēc virsmas apstrādes tiek uzlikti ātruma ierobežojumi.

Ceļa ar dubultās virsmas apstrādi ekspluatācijas laikā var rasties defekti, kurus svarīgi pēc iespējas ātrāk salabot. Šie remontdarbi neprasa lielus ieguldījumus un ir samērā vienkārši paveicami, ja ir nepieciešamā pieredze un aprīkojums.

mazāk noslogotajiem asfaltētajiem ceļiem, tiek pielietotas tehnoloģijas, kuras izmaksā mazāk nekā pārbūve. Viena no izplatītākajām ir asfalta virsmas apstrāde. Pārsvārā tā tiek pielietota uz reģionālās nozīmes ceļiem ar satiksmes intensitāti līdz 1000 transporta vienībām diennaktī,” stāsta Gundars Kains. Liekoties šiem ceļiem jau agrāk ir veikta virsmas apstrāde, un gadījumā, ja mazinās saķere ar ceļa virsmu vai veidojas nelielas rīses, vai ir vērojams šķembiņu vizuāls zudums, šo apstrādes veidu atkārtoti, lai panāktu vajadzīgo seguma viendabīgumu un atjaunotu riepu saķeri ar ceļa virsmu. Virsmas apstrāde arī uzlabo ceļa spēju pretoties nodilumam un nodrošina virsmas hidroizolāciju.

Veicot virsmas apstrādi, uz asfalta tiek izlieta bitumena emulsija un izbērtas šķembiņas. Visbiežāk tās ir granīta šķembiņas. To var darīt vienā vai divās kārtās, kas tiek pieveltnotas. Lai šķembas kārtīgi saistītos ar bitumenu, ceļš ir jāpiebrauc, tādēļ noteiktu laiku pēc virsmas apstrādes uz ceļa tiek saglabāts ātruma ierobežojums. Uzreiz pēc apstrādes ir liels lidojošu akmentiņu risks, tādēļ ātruma ierobežojuma ievērošana ir pašu autovadītāju interesēs. Pēc noteikta laika nepiesaistītās šķembas tiek noslaucītas ar

i

Uzziņai

- Valsts autoceļu tīklā ir 20 081 km ceļu.
- 9092 km jeb 45% ir ar melno segumu.
- 10 989 km valsts autoceļu ir ar grants segumu, no tiem lielākā daļa jeb vairāk nekā 90% ir valsts vietējie ceļi.

autoceļa birsti. Ja virsmas apstrādei paredzētā ceļa virsma nav gluda vai ir jūtamas rīses, tad tiek labots ceļa profils – virsējo slāni pirms tam frēzē, tiek izlīdzināti iesēdumi un laboti citi seguma defekti.

Šāds seguma veids nav tik komfortabls kā uz galvenajiem ceļiem esošais asfaltbetona segums – tas ir trokšņaināks un mazāk izturīgs, toties ievērojami ekonomiskāks un ļauj uzturēt kārtībā vairāk ceļu posmu finansējuma trūkuma apstākļos.

ES fondu ieguldījums

Uz Eiropas Savienības Kohēzijas fonda finansējumu šajā plānošanas periodā varēja pretendēt tie valsts galveno ceļu posmi, kuriem nepieciešama pārbūve un kuri atbilda vienam no sekojošajiem kritērijiem (kritēriji uzrādīti zemāk esošajā tabulā*):

1) autoceļa posms ietilpst Eiropas transporta tīklā (TEN-T);

2) autoceļa posms atbilst Valsts autoceļu sakārtošanas programmai 2014.-2020.gadam;

3) autoceļa posma segas stāvoklis uz projekta iesniegšanas dienu pēc LVC veiktās asfaltēto segu inspekcijas ir novērtēts ar atzīmi „apmierinošs”, „slihts” vai „ļoti slihts”.

Savukārt uz Eiropas Savienības Eiropas Reģionālās attīstības fonda finansējumu ar mērķi palielināt reģionālo mobilitāti, uzlabojot valsts reģionālo autoceļu kvalitāti, varēja pretendēt reģionālo autoceļu posmi, kuri atbilda vismaz vienam no šiem kritērijiem (kritēriji uzrādīti zemāk esošajā tabulā*):

a) autoceļa posms savieno reģionālās attīstības centrus ar nacionālajiem attīstības centriem vai nodrošina pieejamību nacionālajiem vai reģionālās attīstības centriem;

b) autoceļa posms nodrošina pieejamību Eiropas transporta tīklam (TEN-T);

c) autoceļa posms atrodas valsts reģionālo autoceļu maršrutā, kas nodrošina starpvalstu robežu šķērsošanu.

Plaisu veidi uz asfaltētajiem ceļiem

Garenplaisas – plaisas asfalta segumā braukšanas virzienā.

Šķērsplaisas – plaisas asfalta segumā, kas ir šķērsām ceļam.

Plaisu tīkls – vairākas savstarpēji savienotas plaisas, kas veido tīklojumu.

jot ikdienas un periodiskās uzturēšanas darbus,” skaidro LVC Attīstības pārvaldes direktors Gundars Kains.

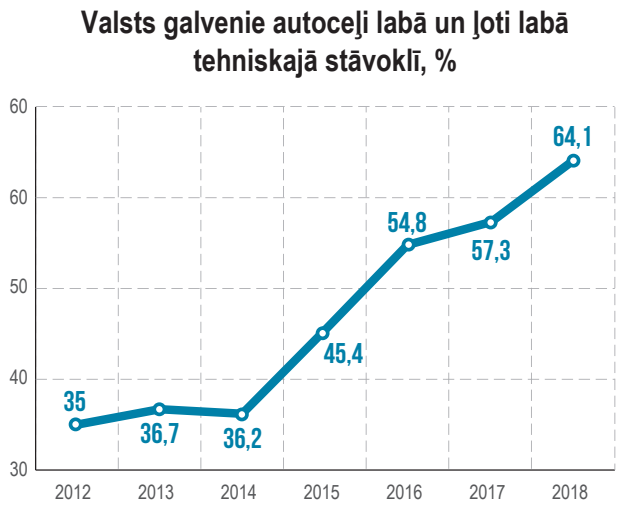
Bez ceļu vizuālās novērtēšanas Ceļu laboratorija veic arī aparātu mērījumus – ar profilogrāfu izmēra risu dziļumu uz asfaltētajiem ceļiem un ceļa līdzenumu. Uz galvenajiem autoceļiem šos mērījumus veic reizi gadā, uz reģionālajiem ceļiem – reizi trīs gados, uz vietējiem ceļiem pēc vajadzības.

Vietējo ceļu programma

Valsts vietējie autoceļi pārsvarā ir ar grants segumu. Satiksmes intensitāte uz tiem

pārsvarā ar grants segumu. Prioritāri izvēlēti tie ceļu posmi, uz kuriem ir lielākā satiksmes intensitāte, vairāk brauc kravas transports, un kurus izmanto lielāks cilvēku skaits. Tāpat izvērtēti sociālekonomiskie faktori – iedzīvotāju izvietojums, elektroenerģijas patēriņš, skolu reforma u.c.

Līdz oktobrim bija pabeigti visi šogad paredzētie dubultās virsmas apstrādes darbi – uz 121 kilometra grants seguma tagad ir melnais segums, kas neputēs un būs daudz komfortablāks braukšanai. Pārsvarā šāda virsma ir ieklāta apdzīvotās vietās vai dzīvojamā māju tuvumā.



ir vismazākā. Turklāt 4000 km valsts vietējo autoceļu ir identificēti kā tādi, kuriem nav stratēģiskās nozīmes valsts mērogā, tāpēc ar pašvaldībām ir uzsāktas pārrunas par šo autoceļu nodošanu vietvaru pārziņā. Plānots, ka tad, ja pašvaldības piekrīt šādam solim, tiem līdzī nāk arī finansējums tādā apmērā, kāds patlaban tiek atvēlēts ikdienas uzturēšanas darbu veikšanai.

Nepietiekama finansējuma dēļ investīcijas valsts grants ceļu tīklā pēdējo 25 gadu laikā praktiski nav veiktas, tāpēc daudzviet šie ceļi ir sliktā tehniskā stāvoklī. 2017.gada spēcīgo lietavu dēļ šī gada sākumā no visiem valstij piederošajiem vietējiem autoceļiem ar grants segumu tikai 6,1% bija labā tehniskā stāvoklī. Nākamā gada novērtējums rādis, ko devuši šī gada remontdarbi. Šogad būvniecības sezona no citām atšķiras ar to, ka vietējiem grants ceļiem no valsts

Dubultā virsmas apstrāde uz grants seguma

Grants ceļu stāvokli ir iespējams uzlabot, veicot dubulto virsmas apstrādi. Pēc tās ceļi neput, tos neapdraud šķidonis, braukšana kļūst daudz komfortablāka. Taču šādam segumam ir zema nestspēja tāpēc tas nav piemērots autoceļu posmiem ar intensīvu kravas transporta satiksmi. To parasti iekļauj vietējās nozīmes autoceļiem apdzīvotās vietās vai māju tuvumā, kā arī lai savienotu apdzīvotas vietas ar asfaltēto valsts autoceļu tīklu.

Lai gan šāda apstrāde nav līdzvērtīga asfaltbetona segumam, tomēr pie nelielas intensitātes satiksmes, piemēram, ciematu centros vai citviet, kur tiek veikta saimnieciskā darbība, šāds segums kalpo ļoti labi. Turklāt, atšķirībā no grants seguma, kas bieži ir jālīdzina

Ar Eiropas Savienības fondu līdzfinansējumu šajā būvniecības sezonā veiktie darbi

Nr.	Autoceļa Nr.	Autoceļa nosaukums	km no	km līdz	km kopā	darbu veids	finansējuma piešķiršanas kritēriji*	Pabeigšanas gads
Rīgas plānošanas reģions								
Kohēzijas fonds								
1.	A4	Rīgas apvedceļš (Baltezers-Saulkalne)	12,48	19,66	7,18	Pārbūve	1, 2, 3	pabeigts 2018
ERAF								
1.	P5	Ulbroka- Ogre	20,54	25	4,46	Pārbūve	a, b	pabeigts 2018
2.	P32	Augšlīgatne- Skrīveri	47,2	60,29	13,09	Pārbūve	a, b	pabeigts 2018
3.	P32	Augšlīgatne- Skrīveri	61,27	71,27	10	Pārbūve	a, b	
Zemgales plānošanas reģions								
ERAF								
1.	P62	Krāslava- Preiļi- Madona	88	99,53	11,53	Pārbūve	a, b, c	pabeigts 2018
2.	P73	Vecumnieki- Nereta- Subate	57,56	65,1	7,54	Pārbūve	a, c	
3.	P76	Aizkraukle- Jēkabpils	33,45	38,74	5,29	Pārbūve	a, b	pabeigts 2018
4.	P93	Jelgava- Iecava	3,27	8,94	5,67	Pārbūve	a, b	
5.	P98	Jelgava (Tušķi)- Tukums	0	5,3	5,3	Pārbūve	a, b	pabeigts 2018
Kurzemes plānošanas reģions								
Kohēzijas fonds								
1.	A9	Rīga (Skulte)- Liepāja	97,58	99,74	2,16	Pārbūve	1, 2, 3	pabeigts 2018
2.	A11	Liepāja- Lietuvas rob. (Rucava)	50,547	58,997	8,45	Pārbūve	1, 2, 3	pabeigts 2018
ERAF								
1.	P111	Ventspils (Leči)- Grobina	43,2	63	19,8	Pārbūve	b, c	
Latgales plānošanas reģions								
Kohēzijas fonds								
1.	A12	Jēkabpils- Rēzekne- Ludza- Krievijas rob. (Terehova)	54,6	72,78	18,18	Pārbūve	1, 2, 3	pabeigts 2018
2.	A12	Jēkabpils- Rēzekne- Ludza- Krievijas rob. (Terehova)	114,34	125,14	10,8	Pārbūve	1, 2, 3	pabeigts 2018
ERAF								
1.	P36	Rēzekne- Gulbene	3,98	12,25	8,27	Pārbūve	a, b	pabeigts 2018
2.	P36	Rēzekne- Gulbene	12,25	20,9	8,65	Pārbūve	a, b	
3.	P62	Krāslava- Preiļi- Madona	44,15	57,54	13,39	Pārbūve	a, b, c	pabeigts 2018
Vidzemes plānošanas reģions								
Kohēzijas fonds								
1.	A2	Rīga- Sigulda- Igaunijas rob. (Veclaicene)	88,1	95,2	7,1	Pārbūve	1, 2, 3	
ERAF								
1.	P30	Cēsis- Vecpiebalga- Madona	2,14	8,02	5,88	Pārbūve	a, b	pabeigts 2018
2.	P32	Augšlīgatne- Skrīveri	0,006	13,98	13,97	Pārbūve	a, b	pabeigts 2018
3.	P37	Plaviņas (Gostīni)- Madona- Gulbene	71,5	80,43	8,93	Pārbūve	a, b	pabeigts 2018
4.	P37	Plaviņas (Gostīni)- Madona- Gulbene	80,43	90,4	9,97	Pārbūve	a, b	pabeigts 2018
5.	P35	Gulbene- Balvi- Viļaka- Krievijas rob. (Vientuli)	2,14	12,68	10,54	Pārbūve	a, c	

Sadarbībā ar Lietuvu tiek sakārtoti pierobežas ceļu posmi

Piesaistot Eiropas reģionālās attīstības fonda (ERAF) Latvijas – Lietuvas pārrobežu sadarbības programmas (INTERREG) 2014. – 2020. gadam līdzfinansējumu, šogad sakārtoti divi ceļu posmi no Neretas un Ezeres virzienā uz Lietuvas robežu, bet viens objekts – no Bērziem līdz Lietuvas robežai – tiks pabeigts nākamgad.



Projekta EASYCROSSING ietvaros tiek sakārtoti vairāki reģionālie un vietējās nozīmes autoceļi abpus Latvijas un Lietuvas robežai ar kopējo garumu gandrīz 46 km, t.sk. 27 km Latvijas pusē. Latvijā diviem no trim posmiem grants segumu nomainīs melnais segums.

Šādu ceļu sakārtošana ir jo īpaši būtiska attālo lauku novadu iedzīvotājiem, kuriem iespējas saņemt pakalpojumus vai iegādāties preces dažkārt ir samērā ierobežotas attālumam un ceļu kvalitātes dēļ. Vietējās nozīmes ceļos pēdējos gados ieguldīts nepietiekami; ierobežotu resursu un salīdzinoši zemās satiksmes intensitātes dēļ tie nav bijuši minēti kā prioritāri investīciju objekti. VAS "Latvijas Valsts ceļi" (LVC) izmanto katru iespēju piesaistīt papildu finansējumu valsts autoceļu tīkla sakārtošanai; arī no tādām programām, kuras vairāk mērķētas uz dažādām iniciatīvām sabiedrības motivēšanai attīstīt zināšanas, prasmes, sadarbību, kā arī aktīvai pašu līdzdarbībai dzīves kvalitātes uzlabošanai. LVC, šī projekta ietvaros strādājot kopā ar Lietuvas Ceļu administrāciju, ir pārliecināti, ka sakārtotie ceļu posmi uzlabos vietējo iedzīvotāju iespējas saņemt preces un pakalpojumus daudz ātrāk un ērtāk.

Darbi jau noslēgušies uz valsts reģionālā autoceļa Jēkabpils – Lietuvas robeža (Nereta) (P75) posmā no 56,09.-60,50. km un valsts vietējā

autoceļa Nereta – Sleķi (V961) posmā 0.-1,20. km. Uz vairāk nekā pieciem kilometriem tika izbūvēta šķembu izlīdzinošā kārtā un veikta virsmas apstrāde atkarībā no esošās situācijas uz attiecīgā posma – daļā autoceļa veikta 3,5 kārtas virsmas apstrāde, bet daļā – dubultā virsmas apstrāde. Tā rezultātā ceļa posms iegūvis melno segumu. Ceļa nodalījumu josla ir attīrīta no krūmiem, sakārtota ūdens novade – izrakti grāvji un izbūvētas 11 caurtekas. Atjaunots arī šajā posmā esošais lopu tunelis. Būvdarbus no Neretas līdz Lietuvas robežai veica CBF SIA "Binders", projekta izmaksas ir 1,4 milj. eiro (ar PVN).

Savukārt uz valsts reģionālā autoceļa Ezere – Grobiņa (P106) 14 km garumā (0.-14.km) veikta ceļa seguma atjaunošana - izlabots ceļa profils, ieklāta asfalta izlīdzinošā kārtā, veikta virsmas apstrāde un sakārtota ūdens novades sistēma. Tiltam pār Zaņu (12,5. km) ieklāta jauna hidroizolācija, izbūvēta jauna brauktuve un gājēju ietve. Darbus veica SIA "Saldu ceļinieks" un projekta izmaksas ir 2,67 milj. eiro (ar PVN).

Arī uz autoceļa Bauska – Bērzi – Lietuvas robeža (V1028) posmā no 7,44. līdz 14,62. km esošajam grants segumam tiek izbūvēta izlīdzinošā kārtā, kam sekos virsmas apstrāde. Tāpat tiek veikta ūdens novades sistēmas

sakārtošana, labojot caurtekas, kur tas nepieciešams, novācot apaugumu u.c. Rezultātā arī šim posmam būs melnais segums. Darbus pilnībā plānots pabeigt 2019.gadā pēc tehnoloģiskā pārtraukuma. Būvdarbus tur veic SIA "Union Asphalttechnic", un to izmaksas ir 1,84 milj. eiro (ar PVN).

Saskaņā ar šogad februārī parakstīto Partnerības līgumu starp LVC un Lietuvas Ceļu administrāciju, Latvijas puse uzņēmusies projekta vadošā partnera lomu, nodrošinot projekta administrēšanu. Vienlaikus ar būvdarbiem Latvijā Lietuvas kolēģi īsteno līdzīgus darbus uz ceļu posmiem Lietuvā, un autobraucēju rīcībā būs nodoti posmi ar melno segumu, kas savienos lielākas nozīmes autoceļus gan Latvijā, gan Lietuvā.

Kopējās šī projekta ietvaros veicamo ceļu remontdarbu izmaksas Latvijas pusē ir aptuveni 6 milj. eiro (ar PVN), no tiem 4,5 milj. ir programmas līdzfinansējums. Tikpat liels programmas līdzfinansējums ir arī Lietuvas pusē plānotajiem remontdarbiem.

Lietuvas pusē remontdarbi tiek veikti uz autoceļiem:

- Mažeiki – Latvijas robeža (163) posmā no 0,0. līdz 9,209. km;
- Žeimelis – Vileišiai – Latvijas robeža (2912) posmā no 0,0. līdz 5,1. km;
- Pandelis – Suvainiškis – Latvijas robeža (3647) posmā no 13.3 līdz 18.3 km.

Uz Tallinas un Bauskas šosejām sāka mainīgo ceļazīmju uzstādīšana

Autoceļa maršrutā no Ainažiem līdz Grenctālei (E67), ieskaitot Rīgas apvedceļus un Daugavpils šosejas (A6) posmu starp apvedceļiem, ir uzsākti mainīgo ceļa zīmju uzstādīšanas darbi, un vairākās vietās zīmes jau ir uzstādītas. Darbi tiks pabeigti līdz novembrim.

Projekta SMART E67 ietvaros kopumā tiks uzstādītas 13 mainīgas informācijas ceļa zīmes, kā arī modernizēti 10 esošie luksofori, lai gaismas tīklu pārslēgtas atbilstoši reālai satiksmes situācijai. Tāpat tiks uzstādītas četras jaunas laikapstākļu stacijas un modernizētas astoņas esošās, kā arī izveidoti satiksmes reāllaika videonovērošanas un negadījumu novēršanas risinājumi divos satiksmes mezglos.

Elektroniskās ceļazīmes nebūs uz balta fona, kā tas ir ierasts, un tajās attēlotā

informācija būs mainīga, proti, apledošanas gadījumā zīmes informēs par slidenu ceļu, taču citā brīdī tās ziņos par stipru sānvēju vai maksimālā ātruma izmaiņām. Šīm ceļazīmēm būs tāds pats spēks kā ierastajām.

Projekts SMART E67 tiek realizēts ERAF pārrobežu sadarbības programmas *Interreg Central Baltic* ietvaros. Vadošais partneris ir VAS "Latvijas Valsts ceļi" (LVC), un projekts tiek īstenots sadarbībā ar Igaunijas ceļu administrāciju. Intelīgentās transporta sistēmas (ITS) elementus

paredzēts uzstādīt uz *Via Baltica* gan Latvijā, gan Igaunijā, posmā Tallina–Rīga–Bauska–Lietuvas robeža.

Projekta kopējās izmaksas ir 2,5 milj. eiro, no tiem 85% ir ERAF līdzfinansējums. Latvijai pieejamais finansējums ir 1,4 miljoni eiro, no kuriem 1,2 miljoni ir ERAF līdzfinansējums.

Latvijā projekts SMART E67 ir vērsts uz pasažieru transporta plūsmas un kravu pārvadājumu efektivitātes uzlabošanu, samazinot braukšanas laiku un paaugstinot drošību.



Ierīkotas ribjoslas uz Tīnūžu – Kokneses un Tallinas šosejām

Šovasar ribjoslas pa viduslīniju ierīkotas uz valsts reģionālā autoceļa Tīnūži – Koknese (P80) atlikušajos posmos un uz Tallinas šosejas (A1) atjaunotajā posmā no Dunties līdz Svētcīmam.

Uz autoceļa Tīnūži – Koknese pirmās ribjoslas ar kopējo garumu 24 km tika izveidotas 2016. gada novembrī – posmos, kuros bija visvairāk negadījumu. Šovasar tās ierīkotas arī atlikušajos 32 km, tādējādi ar ribjoslām aprīkota visa šī šoseja.

Savukārt uz autoceļa Rīga (Baltezers) – Igaunijas robežsloka (Ainaži) (A1) ribjoslas ieklātas posmā no Dunties līdz Svētcīmam, kur 33 km garumā šovasar veikta seguma atjaunošana. Ribjoslu ierīkošana uz Tīnūžu – Kokneses ceļa izmaksāja apmēram 100 tūkst. eiro (bez PVN), bet uz Tallinas šosejas 135 tūkst. eiro (bez PVN).

Tehniski tas notiek tā, ka uz autoceļa ass līnijas tiek iefrēzētas 10 mm dziļas iedobes ar soli 0,6 m. Pēc iefrēzēšanas tiek atjaunots horizontālais marķējums. Automašīnai uzbraucot uz šādas ribjoslas, rodas vibrācijas un troksnis, brīdinot autovadītāju par iebraukšanas pretējā joslā.

VAS "Latvijas Valsts ceļi" turpmāk ribjoslas plāno ierīkot uz visiem tiem valsts galveno autoceļu posmiem, kuri pārbūvēti par Eiropas Savienības

līdzekļiem un kuriem pēc noteikta laika ir jāveic seguma atjaunošanas darbi. Nākamgad seguma atjaunošana un līdz ar to ribjoslu ierīkošana varētu notikt uz Tallinas šosejas (A1) posmā no Lilastes līdz Skulte, bet 2020.gadā no Skultes līdz Dunties. 2020.gadā seguma atjaunošana šīs programmas ietvaros plānota arī uz valsts galvenā autoceļa Jēkabpils – Rēzekne – Ludza – Krievijas robežsloka (Terehova) (A12) posmā no Nirzas līdz Ploskiem. Tas

nozīmē, ka nākamajos divos gados ribjoslas varētu ierīkot uz nepilniem 37 km.

Ar šādām ribjoslām būtu jāapriko visi ceļi ar neatdalītām brauktuvēm, uz kuriem satiksmes intensitāte pārsniedz 5000 automašīnas dienā. Tādējādi ribjoslas būtu nepieciešamas ierīkot uz 580 km. Ribjoslu ierīkošanas izmaksas vienam kilometram ir 4200 eiro (bez PVN), līdz ar to kopumā šim mērķim būtu nepieciešami 2,4 miljoni eiro (bez PVN).



Uz Latvijas ceļiem darbojas jau 95 stacionārie fotoradari

Uz Latvijas ceļiem darbu uzsākuši vairāki jauni stacionārie fotoradari – tie atrodas Sauleskalnā, Bergos, Kūdrā, kā arī Taurenē. Līdz ar to uz ceļiem kopumā darbojas 95 stacionārie fotoradari.

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.

Valdības apstiprinātais stacionāro fotoradaru uzstādīšanas plāns paredz, ka līdz šā gada beigām uz Latvijas ceļiem kopumā jābūt uzstādītām 100 ātruma mērierīcēm, kas ievērojami paplašinātu atļauto braukšanas ātruma pārkāpēju kontroli.

Vietas izvēlētas un saskaņotas, sadarbojoties CSDD un satiksmes drošībā un satiksmes organizācijā iesaistītajām atbildīgajām institūcijām – Valsts policijai, VAS „Latvijas Valsts ceļi” un pašvaldībām. Vairāk par stacionārajiem fotoradariem iespējams uzzināt CSDD mājaslapā www.csdd.lv.



Tehniskā apskate turpmāk vēl raitāka un modernāka

Jelgavā atvērta Latvijā modernākā tehniskās apskates stacija. Savukārt Rīgā tehniskā apskate svētdienās pieejama arī pēc iepriekšējā pieraksta.

Septembra beigās Jelgavā atklāta jaunā tehniskās apskates stacija. Pēc atklāšanas norisinājās šī gada noslēdzošā "Tehniskās apskates nakts", kurā bezmaksas diagnostika tika veikta 304 auto. Lielāki vai mazāki bojājumi tika atklāti 71% transportlīdzekļu. Visbiežāk bojājumi bija saistīti ar bremžu un balstiekārtas sistēmām, kā arī neatbilstošām gaismām. Vecākais auto, kas tika pārbaudīts, bija 1971.gada Žigulis, savukārt pasākuma vidējais auto vecums bija 16 gadi.

Vairāki autovadītāji vēlējas saņemt auto tehniskā stāvokļa novērtējumu, savukārt citi gribēja apskatīt jauno tehniskās apskates staciju, ceļojošo fotoizstādi "Baisā realitāte uz ceļa",

kā arī izmantoja iespēju pārlietoties par drošības jostu lietošanas nepieciešamību, kā arī apreibošo vielu negatīvo ietekmi uz cilvēka reakcijas un koordinācijas spējām aktivitātēs. Opā kāp ārā un Reibuma brilles.

Savukārt Rīgā, Antenas ielā 2, pilnveidojot klientu apkalpošanu un izvērtējot daudzu autovadītāju vēlnes, ieviesta iespēja elektroniski pierakstīties tehniskajai apskatei, pagaidām gan tikai svētdienās. Pierakstīties tehniskajai apskatei var CSDD mājaslapas e-pakalpojumos. CSDD vērtēs iespējas šo pakalpojumu ieviest arī pārējās dienās.

Šis pakalpojums autovadītājiem samazinās pavadīto

laiku tehniskās apskates veikšanai. Klientam nepieciešams CSDD e-pakalpojumu pieteiktajā laikā ierasties uz tehnisko apskati un CSDD kasē saņemt kārtas numuriņu. Numuriņš ir jāsaņem arī gadījumā, ja e-pakalpojumu pirms tam būs veikti visi maksājumi par tehnisko apskati. Iepriekšējo pierakstu var veikt uz nākamo, kā arī turpmākajām svētdienām. CSDD Antenas ielā piedāvā veikt tehnisko apskati transportlīdzekļiem ar pilnu masu līdz 3500 kg arī svētdienās no plkst. 08.00 līdz plkst. 16.00. Lai paātrinātu tehniskās apskates procesu, visus maksājumu jau savlaicīgi ir iespējams veikt e.csdd.lv.



PASTĀSTI PAR
SAREŽĢĪJUMIEM
UZ CEĻA!

80005555

LVC bezmaksas diennakts tālrunis



Zog autoceļu
aprīkojumu



Uz ceļa šķērslis



Beigts dzīvnieks



Slidens ceļš



VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI

No paskaidrojumiem Ceļu policijai

Gribēju novilkt žaketi, bet aizmirsu atsprādzēt drošības jostu. Josta mani sasēja un nelaida vaļā. Nācās neapstāties braukt līdz Livāniem, kur man beidzās benzīns un es lēnām apgāzu govi.

Es domāju, ka lūka ir atvērta, bet, kad izbāzu ārā galvu, izrādījās, ka tā nav.

Es nekad tur nebiju redzējis šādas zīmes, kamēr nesapratu, ka esmu pretējā joslā.

Lai gan policists man šķita aizdomīgs, viņam neviens nekur ne- lika pūst.

Es neatbildēju tāpēc, ka tas policists, kurš mani izjautāja, uzvedās tā, it kā es būtu sabraukusi viņu, nevis to virieti.

Es uzbraucu tam virietim, jo viņš neievēroja satiksmes noteikumus.

Es nekad nevienam līdz šim nebiju uzbraucis, tāpēc nezināju, kā to pareizi darīt.

Ārsts no ātrās palīdzības mani piedzērušos pataisīja mākslīgi.

Alkometrs meloja, un pēc policista acīm varēja redzēt, ka viņi abi ir uz vienu roku.

Kad sapratu, ka nevarēšu izvairīties no sadursmes, piespiedu gāzi un ietriecos citā mašīnā.

Nobraucis no šosejas, pārliecinājos, ka ar bērniem viss kārtībā, un tikai tad uzbraucu virsū kokam.

Bet tā sieviete pilnīgi neko nedarīja, kad es viņai uzbraucu.

Tur neviens nebija vainīgs, jo izrādījās, ka mēs abi esam dzēruši.

Vecā sieviete tur vienmēr pastaigājas ar savu suni, kad es braucu uz darbu, tāpēc man kaut kad nācās viņu nobraukt.

Sarunājas divi rūdīti autovadītāji:

- Rīgas korķi mani ir nokaitinājuši. Un viss interneta dēļ...
- Kāds tam sakars ar internetu?
- Visi brauc un internetā skatās, kā apbraukt korķus, un tā rada jaunus...

★ ★ ★

Pārpildītā autobusā iekāpj stipri iereibis virietis. Pastiepj blakus stāvošajai sievietei naudu par braucienu:

- Padod biļetei...
- Sieviete, ilgus gadus nostrādājusi par skolotāju, sāk dzērāju mācīt:
- Pirmkārt, jāuzrunā uz 'jūs', bet, otrkārt, jūs aizmirsāt burvju vārdu...
- Virietis no sirds mēģina aptvert, kas tas ir par vārdu, - no sasprindzinājuma pierē pat ievilkusies rievā.
- Skrible-skrable-bums?

★ ★ ★

- 100 km/h?" pārjautāja autovadītājs, kuru apturējis policists.
- Jūs ko, es braucu maksimums uz 50 km/h!
- Varbūt vēl teiksiet, ka vispār stāvējāt uz vietas?
- Faktiski, es tiešām stāvēju!
- Nu, lieliski, sods 40 eiro.
- Par ko???
- Par stāvēšanu neatļautā vietā.

★ ★ ★

Jauns virietis prasa zīlniecei izstāstīt, kas viņu nākotnē sagaida.

- Es jūs brīdinu, jūsu ceļā nostāsies kāds cilvēks!
- Jūs labāk viņu pabridiniet, es esmu smagās automašīnas šoferis.

★ ★ ★

Autoserviss. Klients pēta rēķinu un pēkšņi meistaram jautā:

- Kas ir "Aizrullēja - 50 eiro"?
- Eh, neaizrullēja...

Autovadītājs ceļa malā redz stāvošu motociklistu, kas pirms 10 kilometriem viņu apdzina – tas enerģiski māj ar rokām, aicinot apstāties.

- Redzēji, es tev pabraucu garām?
- Nu, redzēju!
- A dāma man aiz muguras sēdēja?

★ ★ ★

Eju pa mežu. Lietus, vējš, nakts, nosalis. Skatos, stāv mašīna. Pieeju klāt, paskatos pa logu, neviena nav. Pārbaudu durvis, vaļā. Iekāpju aizmugurē. Pēkšņi mašīna sāk kustēties. Es šausmās – mašīna brauc, pie stūres neviena nav. Pēkšņi parādās spalvainā roka, pakustina stūri, pazūd. Man tirpas pār muguru. Parādās ciema uguns, pirmās mājas. Mašīna apstājas. Pēkšņi salonā ielūkojas virietis un jautā:

- Ko tu te dari?
- Braucu...
- Kolosāli – es te stumju, a šis – jopcik, brauc!

★ ★ ★

Vīrs ar sievu apstādina taksi. Vīrs jautā:

- Cik līdz centram?
- 20
- Un cik, ja kopā ar sievu?
- Tāpat – 20

Vīrs pagriežas pret sievu un saka:

- Nu, es taču teicu, ka tu ne nieka neesi vērtā.

★ ★ ★

Uz ielas noticis negadījums. Kāds kādu nobraucis. Momentā savācas cilvēku pūlis. Kāds reportieris cenšas saskatīt, kas noticis, bet nespēj izlauzties cilvēkiem cauri.

- Palaidiet, palaidiet, esmu cietušā dēls.
- Pūlis pašķiras un tur... uz ceļa guļ nobraukts ēzelis.

★ ★ ★

– Kad jūs pamanījāt, ka jums aizdzīta mašīna?

- Vakar vakarā. Iznācu no restorāna, atvēru durvis, apsēdos pie stūres, gribu iedarbināt. Bet mašīnas nav.

Autobraucēju brīvdienų ceļvedis

Oktobris, 2018



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 janvāra.

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