



Augusts 2015

autoceļu dzīve

Latvijas Autoceļu uzturētājs šogad 32 kilometriem grants ceļu uzklās melno segumu. Valdes priekšsēdētājs Vladimirs Kononovs stāsta, kur un kā ir iespējams veikt virsmas apstrādi.

[---> 4. lappuse]

Igaunijas ceļu administrācijas Rietumu reģiona uzturēšanas vadītājs Ens Rādiķs:

„Mēs gribam, lai pa tiem ceļiem, kur diennaktī brauc vismaz 50 automašīnas, būtu melnais segums. Šobrīd to vēl neesam sasnieguši, un melnais segums ir gandrīz uz visiem ceļiem, kur diennaktī pārvietojas vismaz 120 automašīnas.”

[---> 6. lappuse]



Virsmas apstrāde paildzina kalpošanas laiku un atbrīvo no putekļiem

Asfalta ceļam, veicot virsmas apstrādi, tiek paildināts ceļa kalpošanas laiks, savukārt grants ceļu virsmas apstrāde ir metode, kā novērst šo ceļu putēšanu. Uzklājot melno segu, tiek nodrošināti komfortablāki dzīves apstākļi gar šiem ceļiem, kā arī ērtāka braukšana.

[--> 4. lappuse]



Cilvēki sprādzējas vairāk

Pēc CSDD īstenotās kampaņas „Dzīvības josta” drošības jostu lietotāju īpatsvars ir pieaudzis par 6%, liecina automašīnu plūsmas novērojuma rezultāti.

[---> 7. lappuse]

No 1. augusta stājas spēkā grozījumi Publisko iepirkumu likumā, kas paredz vairākas izmaiņas, no kurām būtiskākās – pretendējot uz valsts iepirkumu, uzņēmumam jau tā izsludināšanas brīdī jābūt nomaksātiem visiem nodokļu parādiem.

[---> 3. lappuse]

Išsumā

Vairums autovadītāju braukšanas kultūru vērtē kā normālu

Vairāk nekā puse jeb 55,2% autovadītāju braukšanas kultūru vērtē kā normālu vai labu, liecina Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja (LTAB) veikta autovadītāju aptauja.

Aptaujā, kurā piedalījās 310 respondentu, tika analizēti bīstamākie autovadītāju paradumi, braucēju pašnovērtējums par Latvijas auto braucēju kultūru uz ceļiem, kā arī pašu autovadītāju braukšanas stila pašnovērtējums. Lielākā daļa autovadītāju uzskata, ka paši ir atbildīgi un pārkāpumus biežāk pamana citu autovadītāju, nevis savās darbībās.

LVC valdē strādās Mārtiņš Lazdovskis

VAS „Latvijas Valsts ceļi” (LVC) valdes locekļa amatā apstiprināts Mārtiņš Lazdovskis. Viņam ir darbam LVC nepieciešamā izglītība, kā arī profesionāla darba pieredze valsts nekustamo īpašumu pārvaldīšanā un apsaimniekošanā. Viņam ir arī nepieciešamā izpratne par jautājumiem, kas saistīti ar valsts autoceļu tīkla un autoceļu zemes pārvaldīšanu.

Iepriekš M.Lazdovskis ir strādājis par Tieslietu un Ekonomikas ministriju valsts sekretāru, kā arī bijis kapitāldaļu turētājs vairākās valsts kapitālsabiedrībās, strādājis Lauku atbalsta dienestā un Valsts zemes dienestā.

Tuvāko trīs gadu laikā Latvijā būs 40 „Wash & Drive” automazgātavas

Trīs gadu laikā pašapkalpošanās tīkla „Wash & Drive”

plāno izveidot 40 automazgātavas visā Latvijā ar 160 līdz 200 atklāta tipa mazgāšanas boksos, ieguldot aptuveni 12 milj. EUR. Vidzemē pašapkalpošanās automazgātavas būs Cēsīs (tiks atvērta septembrī), Valmierā, Siguldā, Ogrē, Salaspilī un Madonā.

Līdz ar to „Wash & Drive” diennaktī varēs apkalpot līdz pat 20 000 automašīnām visā Latvijā.

CSDD dividendes novirzīs stacionāro radaru iegādei

VAS „Ceļu satiksmes drošības direkcija” (CSDD) nebūs jāmaksā dividendes no 2014. gada peļņas, bet līdzekļi 1,14 milj. EUR apjomā tiks novirzīti stacionāro fotoradaru iegādei.

Publicēts jaunākais Latvijas uzņēmēju iecienītāko luksusa automašīnu TOP 45

Latvijas uzņēmēji pērn par saviem līdzekļiem vai lizingā iegādājušies 104 BMW X6, 65 BMW X5 un 54 BMW X5 xDrive 3.0D. Latvijas uzņēmumu nopirkto Audi Q7 skaits sasniedzis 49.

Savukārt fiziskās personas no visiem luksusa auto izvēlējušās 46 BMW X6, 41 BMW X5 un X5 xDrive 3.0D, 24 Land Rover Range Rover Sport, 22 Land Rover Range Rover un 16 Audi Q7. Pērn pašmāju uzņēmumu autoparks papildinājies ar tādiem retiem eksemplāriem kā Rolls Royce Wraith, Ferrari F12, Ferrari 458 un Bentley Continental GT Speed, kurām visām cena pārsniedz 200 000 EUR robežu. Uzņēmēju iecienītāko luksusa automašīnu TOP 45 izveidojuši Lato Lapsa un Kristīne Jančevska, un tas publicēts biznesa žurnālā „Kapitāls”.

Viedoklis



Sergejs Dolgopolovs, Saeimas deputāts, Valsts pārvaldes un pašvaldības komisijas priekšsēdētājs

Es esmu maksātnieks un kaislīgs sēņotājs, tāpēc daudz braucu ar automašīnu un ne

tikai pa pilsētu. Situāciju uz Latvijas ceļiem vieglāk saprast salīdzinājumā. Pirms vairākiem gadiem biju Baltkrievijā un ar mašīnu izbraukāju sešus tās apgabalus. Biju pārsteigts par ceļu labo stāvokli – visi bija asfaltēti, neviena lāpjiņma. Braukt pa šādiem ceļiem ir īsts prieks. Tāpēc domāju, mums ir, uz ko tiekties, un darāmā ir daudz.

Taču ilgie gadi pie stūres ļauj arī pārliecināties, ka progress Latvijā ir jūtams. Braucot uz tālākiem Latvijas novadiem, redzu, ka darbi notiek.

Ilgus gadus strādājot Latvijas parlamentā, esmu pārliecināts – ir jābūt atsevišķam Autoceļu fondam. Ceļu nodokļi, degvielas akcīzes nodoklis, manuprāt, simtprocentīgi ir jānovirza atpakaļ ceļiem. Tas ir labākais veids, lai autovadītāji justu – nauda, ko

no viņiem *plēš*, nonāk atpakaļ uz ceļiem.

Ir jādodomā par tehnoloģijām, kas tiek izmantotas ceļu būvniecībā. Modernākas tehnoloģijas paaugstina ceļu seguma kvalitāti, izturību un ilgtspēju. Redzot, kā uz veciem ceļiem tiek lāpītas bedres, reizēm šķiet, ka tās dzīvo ilgāk nekā pats ceļš.

Dzirdēju, ka „Latvijas Valsts ceļi”, rūpējoties par grants ceļiem, pielieto lētākas tehnoloģijas. Tomēr, skatoties uz lētu precī, vajag domāt tā, kā angļi saka – es neesmu tik bagāts, lai pirkstu lētu. Nevajag domāt tikai par izmaksām, bet, pirmkārt, kvalitāti – lai tā atbilst ieguldījumam.

Vairāk jādodomā par to, kā ceļu uzturēšanā sabalansēt valsts un pašvaldību intereses. Ja ceļš iet caur pašvaldības centru, tad par to atbild

LVC. Manuprāt, šajā jautājumā nepieciešama labāka koordinācija, bet pašvaldībām jādod vairāk tiesību uz patstāvīgu rīcību. Varbūt viena otra pašvaldība ir gatava uzturēt tos valsts ceļus, kas iet caur pašvaldību. Šim dialogam būtu jābūt konstruktīvam un pretimnākošākam. Arī ziemas uzturēšanu lielākā apjomā varbūt var deleģēt pašvaldībām.

Vairāk jādodomā arī par sabiedrisko telpu. Piemēram, pilsētās – tā zeme, kas pieguļ daudzdzīvokļu mājām, ir sadrumstalota, sadalīta starp dzīvokļu īpašniekiem. Taču pa to brauc arī neatliekamā palīdzība, policija, ugunsdzēsēji un atkritumu izvešēji – tā ir publiskā telpa. Tādēļ jādodomā par normatīvās bāzes sakārtošanu, lai daudzdzīvokļu māju pagalmos neveidotos viensētu princips.

Skaitļi un fakti

Vietējiem ceļiem trūkst naudas Deficīts – 690 miljoni eiro



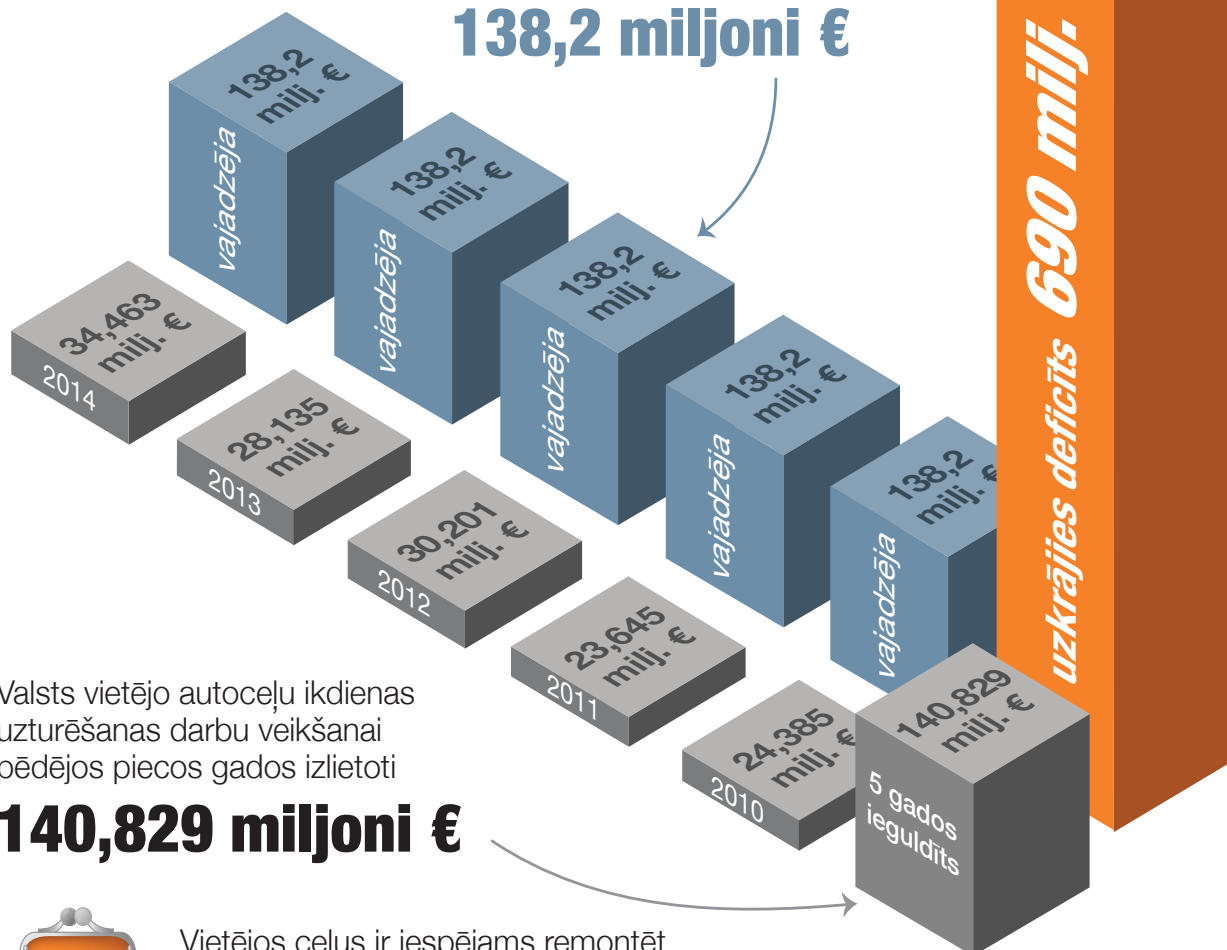
ar melno segumu **2 709 km**

ar grants segumu **10 274 km**

Kopā 5 gadu laikā vajadzēja ieguldīt **690 miljonus €**

Lai uzturētu kārtībā valsts vietējos autoceļus gadā vajadzīgi

138,2 miljoni €



Valsts vietējo autoceļu ikdienas uzturēšanas darbu veikšanai pēdējos piecos gados izlietoti

140,829 miljoni €



Vietējos ceļus ir iespējams remontēt tikai par valsts budžeta līdzekļiem, ES fondus ieguldīt liegts

**VAS Latvijas valsts ceļi
Satiksmes informācijas
centra diennakts
bezmaksas telefons**

80005555

Par apstākļiem, kas negatīvi ietekmē braukšanu pa valsts autoceļiem, aicinām ziņot arī Tvitera kontā @LVceli. Informācija par aktuālajiem braukšanas apstākļiem ir pieejama www.lvceli.lv un Waze aplikācijā.

Fotoreportāža

LVC pastiprināti uzrauga ceļu būvniecības kvalitāti. Šogad veikti 5000 testi

VAS „Latvijas Valsts ceļi” (LVC) šogad līdz 24. jūlijam veikusi jau 5221 dažādas autoceļu būvdarbos izmantojamo materiālu un izbūvētā seguma paraugu kvalitātes pārbaudi. Kopumā šogad testēti 1509 paraugi. Mērījumi veikti 2310 kilometros.

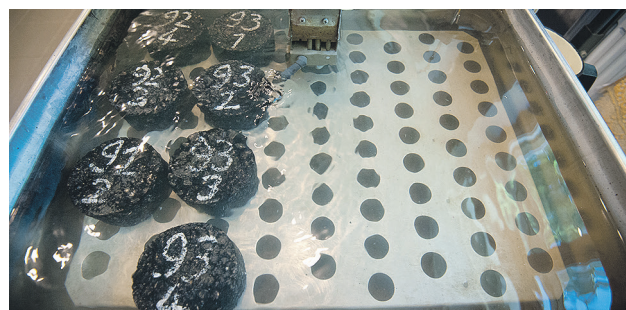
LVC arī šogad veic viskozo un šķidro bitumenu, minerālmateriālu paraugu, karstā asfaltbetona maisījuma paraugu, kā arī bitumena emulsiju testēšanu.



Ar asfaltbetona paraugu urbšanas iekārtu tiek noņemti paraugi, aizpildītas urbumu vietas.



Asfaltbetona maisījuma paraugus testēšanai ar kvartotāju sadala četrās vienādās daļās



Tiek noteikta arī asfalta izturība pret plaisāšanu zemās temperatūrās un materiālu salturība. Izurbtie asfaltbetona paraugi tiek izjaukti, karsējot krāsnī, lai vēlāk noteiktu asfalta masas maksimālo blīvumu. Saformētajiem asfaltbetona maisījumu paraugiem tiek nodrošināta vienāda temperatūra, lai, nosakot blīvumu, tā būtu vienāda.



Visus paraugus iepakoj un attiecīgi nomarkē. Paraugi tiek apzīmēti ar numuriem, un testēšanas veicējiem nav informācijas par paraugu ņemšanas vietām.



Visus paraugus nogādā Ceļu laboratorijā, kur tiek veikta granulometrija – sijājot tiek noteikts smalko un rupjo daļu īpatsvars.



Tiek veikti testi, lai noteiktu šķembu izturību pret slodzi, kā arī to nodilumu. Tiek veikts emulsijas tests (nosaka stiprību, kādā minerālmateriāli salīp ar emulsiju).



Minerālmateriāli tiek atdalīti no bitumena, lai noteiktu, kāds ir bitumena pārsvars asfaltbetona maisījumā. Tāpat tiek pārbaudīts bitumena granulometriskais sastāvs. Visi rezultāti tiek rūpīgi piefiksēti testēšanas protokolā.

Izmaiņas likumdošanā

Publisko iepirkumu pretendentiem jau iepirkumu izsludināšanas brīdī nedrīkstēs būt nodokļu parādi

No 1. augusta stājas spēkā grozījumi Publisko iepirkumu likumā, kas paredz vairākas izmaiņas, no kurām būtiskākās – pretendējot uz publiskā iepirkuma līguma slēgšanas tiesībām, uzņēmumam jau iepirkuma izsludināšanas brīdī jābūt nomaksātiem visiem nodokļiem, bet darbinieku vidējam atalgojumam jābūt ne mazākam par 80% no vidējā valsts atalgojuma attiecīgajā profesijā.

Saskaņā ar minētajiem grozījumiem uzņēmuma piedāvājums ir jānoraida, ja pretendents iepirkuma izsludināšanas brīdī (dienā, kad paziņojums par līgumu publicēts Iepirkumu uzraudzības biroja mājaslapā, vai dienā, kad iepirkuma komisija pieņemusi lēmumu par iepirkuma uzsākšanu, ja attiecībā uz iepirkuma procedūru nav jāpublicē paziņojums par līgumu) vai pretendents, attiecībā, uz kuru pieņemts lēmums par iespējamu līguma slēgšanas tiesību piešķiršanu, ir nodokļu parādi, kas kopumā pārsniedz 150 EUR. Šī norma attiecas arī uz pretendenta piedāvājumā norādītajiem

apakšuzņēmējiem.

Līdz šim nodokļu nomaksa tika pārbaudīta tikai iespējamajam konkursa uzvarētājam, turklāt tika dotas 10 dienas, lai šo parādu nomaksātu.

Tāpat pasūtītājam turpmāk būs pienākums pārbaudīt, vai piedāvājums nav nepamatoti lēts, ja uzņēmuma (vai uzrādītā apakšuzņēmēja) darbinieku vidējais atalgojums – stundu tarifa likme – ir mazāka par 80% vai nesasniedz valstī noteikto minimālo stundas likmi no vidējā atalgojuma valstī attiecīgajā profesiju grupā.

Savukārt līdz 2016. gada 18. aprīlim Eiropas Savienības dalībvalstīm ar saviem tiesību aktiem jāpārņem Eiropas Savienības jaunās direktīvas publisko iepirkumu jomā, kuras, cita starpā, atļauj pasūtītājam kā vērtēšanas kritērijus noteikt kvalitāti, ietverot tehniskās priekšrocības, estētiskās un funkcionālās īpašības, kā arī personāla kvalifikāciju un pieredzi, ja līguma izpildes līmenis var būtiski ietekmēt šā personāla kvalitāti. Līdz šim šādus pretendentu kvalifikācijas vērtēšanas kritērijus piemērot bija aizliegts.

Dubultā virsma neaizstāj asfaltu, taču cilvēkiem nodrošina dzīvi bez putekļiem

Virsmas apstrāde ir ceļu uzturēšanas veids, kuru veic gan uz melnā seguma, gan uz grants ceļiem. Asfalta ceļam, veicot virsmas apstrādi, tiek paildzināts ceļa kalpošanas laiks, savukārt grants ceļu virsmas apstrāde ir metode, kā novērst šo ceļu putēšanu. Uzklājot melno segu, tiek nodrošināti komfortablāki dzīves apstākļi gar šiem ceļiem, kā arī ērtāka braukšana.

Latvijā ir vairāk nekā 11 200 km grants ceļu, un to atputeķlošana ir sociāli ļoti nozīmīga. Šogad aptuveni 32 km grants ceļu iegūs melno segumu.

Par to, kā un kur ir iespējams veikt grants ceļu virsmas apstrādi, intervijā Autoceļu avīzei stāsta VAS „Latvijas autoceļu uzturētājs” (LAU) valdes priekšsēdētājs Vladimirs Kononovs.

No kura laika Latvijā tiek veiktas virsmas apstrādes uz grants ceļiem?

Pastāv divu veidu virsmas apstrāde grants ceļiem – vienkārtas un dubultā. 2008. gadā mēs pirmo reizi veicām vienkārtas virsmas apstrādi uz grants ceļa. Tas notika Rēzeknes ceļu rajonā – uzlikām 300 metrus uz ceļa Dricāni-Nautrēni (V557) no 0 km līdz 0.3 km. Tajā vietā abās ceļa pusēs ir blīva apbūve, un, lai ceļš neputētu, tika pieņemts lēmums veikt virsmas apstrādi. Mēs veicām nelielu ceļa remontu, tika atjaunoti grāvji un bija jāizcērt ceriņi, kas auga gar ceļu. Tolaik iedzīvotāji protestēja, aizstāvēt savus piemājas ceriņus, lai arī tie auga ceļu nodalījumā joslā. Cilvēki baidījās, ka bez krūmiem gar ceļu putekļu dēļ viņu dzīves apstākļi krasī pasliktināsies. Taču iedzīvotāju bažām nebija nekāda pamata, un pirmā virsmas kārtā tur nostāvēja 2 gadus, pēc 2 gadiem tika uzlikta otrā kārtā. Ceļš joprojām neput, un melnais segums kalpo vēl šodien.

Mūsdienās mašīnu ir daudz vairāk, tās brauc ātrāk, tādēļ grants ceļi put vēl vairāk, radot pamatīgas neertības. Cilvēki, kuru māju tuvumā uz grants ceļiem ir veikta virsmas apstrāde, ir apmierināti. Ceļš, protams, nav tik gluds un izturīgs kā asfalts, bet pamatproblēmu – putekļu rašanos – šī metode atrisina.

Kāda atšķirība ir starp dubulto un vienkārtas virsmas apstrādi uz grants ceļiem?

Tas pats Rēzeknes ceļu rajons pirmo dubulto virsmu uzlika 2009. gadā, gar Rāznas ezeru, – Malta-Kaunata (P56) 20.67 km – 24.22 km, un šī virsma kalpo jau sešus gadus. Kopumā virsma ir labi saglabājusies, šobrīd tai ir nepieciešams uzlikt nākošo kārtu.

Galvenā dubultās virsmas apstrādes atšķirība, salīdzinot ar vienkārtas apstrādi, – tā ir izturīgāka un izmaksā dārgāk.

Virsmas apstrādes sezona ir tikai trīs mēneši – jūnijs, jūlijs, augusts. Ja laika apstākļi ir slikti, tad augusta beigās to vairāk nevar darīt. Darbi tiek veikti ar bitumena emulsiju – 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. Emulsijai un šķembām jāatbilst noteiktiem tehniskajiem parametriem.

Virsmas apstrāde ir pozitīva arī ar to, ka var izmantot vietējo būvmateriālus – Latvijā ražotas šķembas. Protams, kā jau minēju, visiem izmantotajiem materiāliem ir jāatbilst tehniskajām prasībām.

Uz cik km valsts ceļu ir veikta dubultā virsmas apstrāde?

Latvijas autoceļu uzturētājs līdz šim dubultās virsmas apstrādi ir veicis uz 215 km autoceļu. Šogad plānots apstrādāt vēl 32 km.

Vai, veicot virsmas apstrādi, mainās arī ceļa izturība, un pa to var braukt smagākas mašīnas?

Nē, ceļa nestspēja jeb izturība paliek tā pati, un ja pa ceļu,

kur veikta virsmas apstrāde, sāk intensīvi braukt smagais kravas transports, ceļš ātri bojājas. Ir jāsaprot – šie ir uzturēšanas darbi, tā nav būvniecība.

Tiekoties ar franču virsmas apstrādes mašīnu ražotājiem, viņi stāstīja, ka šāda veida segas Francijā ir uz 40% ceļu un virsmas apstrāde tiek klasificēta kā ceļu uzturēšana – šādi apstrādātus ceļus ir pastāvīgi jāuzrauga un jāuztur.

Visi ceļi, kuros veikta virsmas apstrāde (arī uz asfalta), ir jāuzrauga – ja laika apstākļu dēļ virsma sāk piemēram, svīst, darbībai jāseko pat dažu stundu, nevis diennakts laikā. Tad svišanas procesu ir iespējams apturēt, un sega saglabājas. Ja kaut ko sāk darīt pēc 3-5 dienām, tad tur jau ir slidens laukums, un šķembas jau sen aizgājušas pa vējam. Tāpēc šo darbu var darīt tas, kurš atbild par ceļu uzturēšanu.

Vai pirms virsmas likšanas ir jāsakārto ceļa pamatne?

Protams, tas ir nepieciešams un vēlams. Piemēram, Latgalē ir ļoti gari ceļu posmi, uz kuriem ir veikta virsmas apstrāde. Tagad no Rēzeknes vai Viļānu puses pa melnu segumu var aizbraukt līdz pat Lubānas ezeram. Tā kā šis ceļš vēsturiski bija labi *nošķembots* un kārtīgi uzturēts, problēmu nebija.

Taču arī teikt, ka kādā ciematā mēs ceļu neatputeķlosim tāpēc, ka nav veikts kapitālais remonts, nav pareizi. Pats galvenais, kas jāievēro – šī metode visvairāk bīstas no ūdens. Ja posms, kuru vajag atputeķlot, pavasaros un rudenos regulāri ir zem ūdens, tur, protams, dubulto virsmu nevar likt. Vispirms ir obligāti jāizrok grāvji, jāveic ūdens novadišanas darbi, tad var skatīties – ir vajadzīga pamatnes vai segas pastiprināšana vai nē. Atkarībā no ceļa



stāvokļa, vietām dubulto virsmu liekam bez segas pastiprināšanas; ja nepieciešams, to pastiprinām, uzberot šķembu kārtu. Notekām un grāvjiem ir jābūt obligāti.

Tajā pašā 2008. gadā vienu kārtu uzlikām arī Rēzeknes rajona Bērzglādes ciemā. Šis ceļš pirms tam nebija remontēts, bet nu jau ir uzlikta otrā kārtā, un putekļu šajā ciemā nav. Tur ir salīdzinoši blīva apbūve, uz ceļa no smagajām mašīnām ir izveidojušās deformācijas, bet sega nav saplaisājusi, savu funkciju pilda, un šis ceļš neput.

Ja tagad mēs cilvēkiem pateiktu, ka ceļa problēmu mēs turpmāk risināsim ar grants uzbēršanu, viņi diez vai piekristu. Plašāk pielietojot šo tehnoloģiju, iedzīvotāji no novadiem arvien vairāk raksta vēstules ar lūgumiem veikt virsmas apstrādi, tāpēc ka nevēlas vairāk dzīvot putekļos.

Kādas problēmas bija uz Alūksnes ceļa, kur virsmas apstrāde neizturēja ziemu?

Uz šī ceļa nebija cieta šķembu pamatnes. Tā kā šis ir reģionālais ceļš, pa to notiek nepārtraukta smago automašīnu kustība. Iespējams, ka tad, kad ceļš pavasarī sāka *kustēties*, mēs savlaicīgi neuzlikām ceļazīmes, kas ierobežo masu. Alūksnes ceļš šobrīd ir salabots, neprasa papildu finansējumu. Redzēsim, kā tas uzvedīsies tālāk. Virsmu kārtas tur tagad ir vairākas. Ja viss būs labi, varēsim domāt par tālākajiem darbiem.

Jāsaprot, ka šādi iegūts ceļš nav ideāli gluds, pa to jāpārvietojas ar 70-80 km/h. Pa virsmas apstrādes ceļiem nevar intensīvi pārvietoties kravas autotransports. Šie ceļu segumi ir pastāvīgi jāpieskata, laicīgi jāierobežo slodze, jāpielabo tas, kas noticis pēc lielām slodzēm. Arī finansiāli ir jābūt kapacitātei

Valsts vietējo grants autoceļu dubultās virsmas apstrādes posmi



nepieciešamos darbus veikt ātri, reaģēt uz izmaiņām, lai šī sega saglabātos.

Dubultā virsma neaizstāj asfaltu, bet nodrošina, ka cilvēki Latvijā var dzīvot bez putekļiem, – lopi var ēst zāli, cilvēki – ogas un žaut pagalmā veļu. Šo problēmu var atrisināt relatīvi lēti, turklāt ceļi nav vairs jāgreiderē.

Vai tā ir, ka virsmas apstrāde 3-5 gados atmaksājas, jo grants ceļu uzturēšana izmaksā dārgāk?

Jā, apmēram tā. Tomēr uz tā pamata nevajadzētu ņemt uzturēšanai finansējumu. Atsevišķos gadījumos kaut kas būs jādara 3. gadā, citos – 6. gadā. Pret šādu ceļu visām pusēm ir jāizturas saudzīgi. Tiem, kas brauc, jāsaprot, ka tas nav asfalts, to nevar pārslogot, it īpaši pavasarī.

Tomēr šis ceļš, salīdzinot ar asfaltu, ir arī elastīgāks. Tas zem lielas slodzes nesaplaisās, to drīzāk vienkārši *uzrūlēs uz riteņiem* vai *nospolēs*. Ja pa tiem sāks *driftēt* vai lielie traktori uzsāks kustību vai brauks šķērsām, tad virsma tiek sabojāta.

Arī uzturētājiem jābūt uzmanīgākiem, piemēram, turot sniegu. Mēs cenšamies šos ceļus nekaisīt ar sāli, un tos arī nedrīkst rievot, ja nav pietiekami bieza sniega-ledus kārtas. Ja irbuļi iegrauzies virsmā, paliks švīkas.

Ja virsmu klāj atkārtoti, ar laiku tā izaugs līdz 5-6 kārtām. 5 cm bitumena un šķembu

maisījums būs daudz izturīgāks un kalpos ilgāk.

Kā ir ar lidojošiem akmentiņiem uz dubultajām virsmām?

Pirmās dienas, kad veic apstrādi, autovadītājiem jāreķinās ar ierobežojumiem. Trīs diennaktis (uz zemas intensitātes ceļiem viena nedēļa) ir ātruma ierobežojums līdz 50 km/h. Pirms ierobežojumu atcelšanas no seguma liekās šķembas tiek noslaucītas. Jāņem vērā, ka šķembas var arī izkrist no kādas citas mašīnas vai kā citādāk nonākt uz ceļa.

Ja no gatavas virsmas, kas šādi apstrādāta, lido akmentiņi, tas nav normāli – tas nozīmē, ka saistviela netur šķembas. Tad nepieciešams veikt atkārtotu virsmas apstrādi, lai procesu nostabilizētu. Tas atkal ir uzturēšanas darbs, un uzturētājiem par šīm segām ir jāatbild. Arī uz asfalta veiktās virsmas apstrādes pareizāk būtu dot uzraudzīt uzturētājiem. Darbu veikšanai var piesaistīt uzņēmējus, taču ceļu uzraudzība ir jāveic visu laiku.

Vai jūs praktizējat arī grantēto ceļu atputeļošanu ar sāls maisījumu?

Jā, mēs to darām, bet sāls maisījums no putekļiem atbrīvo īslaicīgi. Bet lielākā problēma ir tā, ka mums nav atbilstošu grants ceļu, kurā maisījumu iestrādāt. Kalcija hlorīds piesaista mitrumu, bet grants ceļam ir jābūt ar lielu putekļaino daļiņu

skaitu. Grants ceļi Latvijā nav remontēti jau desmitiem gadu, tāpēc daudzi ceļi ir bez smalkās grants daļas, un ūdenim nav kur piesaistīties. Oļi un akmeņi ūdenī nepiesaista.

Jūs minējāt, ka eksperimentējat ar virsmas apstrādēm.

Jā, tā ir. Pirms likšanas mēs segu mitrinām, lai ūdens un bitumenu sasaistītos ar apakšējo kārtu. Mēs mēģinājām uzbērt mitras šķembiņas pirms virsmas apstrādes, un tad, liekot vienu kārtu, būtu divas šķembiņas kārtas. Izmantojam dažāda izmēra šķembas. Ne ar visām mašīnām var uzklāt pirmo kārtu ar 16/22 mm lielām šķembām. Tur vajag speciālu mašīnu. Tad mēs mēģinām pirmajā kārtā likt 11/16 mm šķembas. Mēs likām arī dubultas kārtas ar 8/11 mm, likām trīskāršas kārtas ar 8/11 mm. Piemēram, vienā ciematā caurmērā bija viena kārtas 8/11 mm, bet 90 grādu pagriezienā, lai to pastiprinātu, uzlikām 3 kārtas. Šī sega tur stāv jau trešo gadu, tai nekas nav noticis.

Vai jūs ņemat vērā arī citu valstu pieredzi?

Cik esmu runājis ar citu valstu profesionāļiem, lai sasniegtu atbilstošu kvalitāti, viņi nerekomendē mainīt šķembiņu un emulsijas ražotāju – tam jābūt tandēmā. Arī pie šiem darbiem, protams, var gadīties tehniskas kļūdas vai neparedzēti laika apstākļi, kas ietekmē rezultātu. Pastāvīgiem šķembiņu ražotājiem

– būtiski uzlabojusies ne vien dzīves kvalitāte, bet arī uzņēmējdarbības vide gan lauksaimniekiem, gan tūrisma jomā strādājošajiem.

„Ceļi ir tūrisma uzņēmuma zelts,” stāsta brīvdienu mājas „Zvejnieki” saimnieks Jānis Macāns, „ir bijuši tūristi, kuri, uzzinot, ka astoņi kilometri būs jābrauc pa izdangātu grants ceļu, ir atteikušies no mums. Kopš ceļš tika sakārtots, apmeklētāju skaits ir ievērojami palielinājies.”

Rēzeknes novada pašvaldība ir ieinteresēta, lai dubultā virsmas apstrāde grants ceļiem tiktu veikta arī turpmāk. Novadā ir palikuši vēl vairāki ceļu posmi, kam būtu nepieciešama melnā seguma uzklāšana, tādā veidā uzlabojot uzņēmējdarbības un tūrisma intensitāti, kā arī savienojot apdzīvotas vietas ar skolām un pagastu centriem, piemēram, posmos Lendži – Bērzgale, Stoļerova – Kaunata, Ilzeskalns – Nautrēni un citur.

Svarīgi, lai pēc tehnoloģiski noteiktā laika perioda, tas ir, pieciem līdz sešiem gadiem, virsmas segums tiktu atjaunots, tādā veidā pagarinot ceļu mūžu.

var būt novirzes ar granulometrijai vai cietību un citām nianšiem. Vai emulsijas ražotājiem – kādas ķīmiskas kļūdas. Taču šos ražotājus nomainot, var iznākt „čušs” un tad visi teiks, ka darbs nekam neder.

Kā jūs vērtējat Latgales programmu – tā bija veiksmīga?

Ieguvēji ir visi Latgales iedzīvotāji un ceļu lietotāji. Esmu dzirdējis, ka cilvēki, runājot par Latgales programmu, atceras, ka tika veikti ceļu darbi, lai gan bija vēl arī virkne citu darbu. Protams, ar to apjomu, kas izdarīts, problēma nav atrisināta, jo valsts īpašumā ir gandrīz 12 tūkst. km grants ceļu.

Es uzskatu, ka uz visiem ceļiem, pa kuriem iet autobusu maršruti, ir jābūt melniem. Tas nav tik līdzens kā asfalts, bet mums nekad nebūs tik daudz naudas, lai noasfaltētu visus ceļus.

Pateicoties Latgales programmai, šobrīd Rēzeknes novads ir vienīgais novads Latvijā, kur visi pagasti un novada centrs ir savienoti ar melno segumu. Šajā reģionā no kopējā apjoma – 215 km – Rēzeknes novadā ir veikti aptuveni 140 km. Šo tehnoloģiju vajadzētu izmantot arī citviet Latvijā.

*Vienkārtas virsmas apstrādes rezultātā tiek iegūta 1cm biezs melnais segums (izmantojot 8/11 izmēra šķembiņu un bitumena maisījumu). Pēc dubultās ~2,5cm.



Cēsu novada domes priekšsēdētājs Jānis Rozenbergs

Ceļa grants segas nomaiņa uz melno segu, izmantojot virsmas apstrādi, nav nekas jauns, un metode sevi kopumā ir attaisnojusi. Protams, šādas segas kalpošanas laiks ir īsāks nekā asfaltbetona segai, taču arī izbūves izmaksas ir ievērojami zemākas.

Protams, ideāli būtu, ja visi grants ceļi tiktu pārvērsti par asfaltētiem ceļiem, taču jāreķinās ar faktiskajām iespējām, tāpēc pašvaldība ir ieinteresēta jebkuras esošās situācijas uzlabojumā.

Veicot esošā grants ceļa posma divkārtu virsmas apstrādi, būtiski uzlabosies braukšanas komforts, kā arī ievērojami samazināsies putekļu „mākoņi” sausajā laikā. Jāatzīmē, ka būtisks jautājums šāda seguma saglabāšanai ir laba lietuvu ūdens atvade, tāpēc priecē fakts, ka remontējamajā posmā tiek atjaunoti ceļa sāngrāvji.



Rēzeknes novada domes priekšsēdētājs Monvīds Švarcs

Rēzeknes novadā dubultā virsmas apstrāde līdz šim veikta astoņiem ceļu posmiem ar kopējo garumu aptuveni 90 kilometri. Pirmo reizi Rēzeknes novadā šī tehnoloģija tika pielietota pirms vairāk nekā astoņiem gadiem četrus kilometrus garam ceļa posmam gar Rāznas ezeru līdz Mākoņkalna pagasta Lipušu ciemam. Sākotnēji šim posmam dubultā virsmas apstrāde tika veikta eksperimentālā kārtā, lai pārbaudītu, vai šāda tehnoloģija vispār ir piemērota mūsu ceļu izmantošanas intensitātei un laika apstākļiem. Laika pārbaude ir izturēta un, apskatot ceļus, varam pārliecināties, ka šī metode ir sevi attaisnojusi gan finansiāli, gan kvalitātes ziņā.

Grants ceļu dubultā virsmas apstrāde vērtējama ļoti pozitīvi. Pirmkārt, būtiski

tiek uzlabota ceļu kvalitāte – nav putekļu, ceļš ir līdzens, gluds un labi izbraucams. Otrkārt, apstrādātā virsma kalpo ilgi, labi izturot arī smagsvara transportlīdzekļu radīto slodzi. Treškārt, gan ceļa remonts, gan uzturēšana attaisnojas arī finansiāli. Šī ir ļoti laba un ekonomiska alternatīva asfalta segumam. Esam apņēmīgi – ja par to pašu naudu mums būtu jāliek asfalta segums, tad mēs varētu izdarīt tikai desmito daļu no tā, kas ir paveikts šobrīd. Ja ir jāizdara izvēle – uzlikt deviņus kilometrus asfalta vai 90 kilometrus sakārtot ar dubulto virsmas apstrādi, tad atbilde ir viennozīmīga „jā” dubultajai virsmas apstrādei.

„Ļoti labi, ka putekļi vairāk nenāk pagalmā,” saka Gaigalavas pamatskolas direktore Ināra Ūsite, kurai lauku mājas ir pie paša atjaunotā ceļa. „Ziemā gan ceļš ir slidenāks, bet kopumā apstākļi ir būtiski uzlabojušies, par ko esam ļoti pateicīgi.”

Izvēloties ceļus, kam veikt apstrādi, vadāmies pēc ceļa noslogojuma un sociāli ekonomiskā pamatojuma, tas ir, cik daudz pārvadājumu tiek veikti uz izglītības iestādēm, darba vietām, pagasta centru un Rēzeknes pilsētu.

Šajos ceļa posmos dzīvojošie cilvēki vienprātīgi atzīst

DUBULTĀS VIRSMAS APSTRĀDE

Dubultās virsmas tehnoloģiju izmanto uz ceļiem ar nelielu satiksmes intensitāti – vietējas nozīmes autoceļos, ciematos. Dubultā virsma nav asfalts.

ceļa segums vairs nepūt

nodrošināti komfortablāki braukšanas apstākļi un ceļš nav jāgreiderē

pagarināta autoceļa ilgtspēja

PIRMS DUBULTĀS VIRSMAS UZLIKŠANAS GRANTS SEGUMS TIEK ATBILSTOŠI SAGATAVOTS

tīrītas caurtekas, grāvji

noņemti nomaļu uzaugumi

Tiek sakārtota ūdens atvade no ceļa seguma

var būt ar šķembām pastiprināts pamats

cirsti krūmi

novērsti iesēdumi un bedres

1. SLĀNIS

A

Grants segums tiek apstrādāts ar bitumena emulsiju

B

Uz bituminētās virsmas tiek viendabīgi noklātas šķembas (rupjā frakcija)

C

Lai noformētu šķembiņu kārtu, tā tiek veltņota

2. SLĀNIS

A

Vēlreiz segums tiek apstrādāts ar bitumena emulsiju

B

Otro reizi uz ceļa seguma tiek noklātas šķembas (smalkā frakcija)

C

Vēlreiz tiek veikta veltņošana

Satiksmes intensitātes rezultātā melnais segums noformējas. Jaunizveidotais melnais segums ātrāk sablīvējas pie augstākas satiksmes intensitātes

SATIKSMES IEROBEŽOJUMI:

Izvietojiet satiksmes organizācijas brīdinājuma zīmes (Nr. 116) uzbērtā grants vai šķembiņu

Ātruma ierobežojums līdz 50 km/h trīs diennaktis (vienu nedēļu – uz zemas intensitātes ceļiem)

Pirms ierobežojumu atcelšanas no seguma noslaucām liekās šķembas

Kravas autotransporta intensīva satiksme pātrina ceļa virsmas seguma sabrukšanu

LAU
LATVIJAS AUTOCEĻU UZTURĒTĀJS



Ens Rādik: Mēs gribam melno segumu uz visiem ceļiem, kuru diennakts intensitāte ir 50 automašīnas

Lai iepazītos ar situāciju uz Igaunijas valsts ceļiem un uzzinātu, vai arī kaimiņi veic virsmas apstrādi, *Autoceļu avīze* devās uz Igauniju, kur tikās ar Igaunijas ceļu administrācijas Rietumu reģiona uzturēšanas vadītāju Ennu Rādiku (Enn Raadik).

Kā veidojas finansējums Igaunijas valsts autoceļu tīklam?

Šogad no valsts budžeta ceļiem ir piešķirti **253 milj. EUR** (pērn bija 238 milj. EUR, nākamgad plānots 261 milj. EUR). Ceļu budžets tiek plānots 6 gadu periodam – 2014.-2020. gadam. Katru gadu par budžetu lemj atsevišķi, tādēļ nākamajiem gadiem skaitļi var nedaudz mainīties.

Līdz šim ceļiem tika novirzīti 75% akcizes nodokļa, kas iekasēts par naftas produktu tirdzniecību, tomēr pirms gada tas tika atcelts. Lai arī turpmāk plānots pieturēties pie šī paša apjoma, kā likums tas vairāk nedarbojas. Tas bija politisks lēmums.

Šobrīd ir sācies jauns ES finansējuma periods, kas ilgs līdz 2020. gadam. Kas notiks pēc tam – varēsiet paši uzturēt savus ceļus?

Tas ir atkarīgs no kopējās ekonomiskās situācijas valstī. Vai mēs 2020. gadā varēsim iztikt bez ES naudas, es nezinu. Taču ES finansējuma apjoms jau šobrīd samazinās.

Latvijā 25 gadu laikā ceļos savlaicīgi neieguldīto līdzekļu apjoms ir uzkrājis gandrīz 4 miljardu EUR apjomā. Vai jums šādi aprēķini ir veikti?

Precīzus aprēķinus mēs neesam veikuši, bet, protams, naudas pietrūkst. Mēs, piemēram, gribējām, Tallinas – Tartu šoseju izbūvēt četrās joslās, bet vietām ir nevis 2+2, bet 2+1 joslas. Mums bija arī plānots, ka *Via Baltica* būs 2+2, taču no Tallinas līdz Pērnai tomēr ir 2+1.

Vai taisnība, ka Igaunijā tagad pārsvarā nodarbojas ar ceļu uzturēšanu un lielus būvniecības darbus vairāk neveic?

Tā nav, mēs veicam arī lielākus darbus par virsmas apstrādi, piemēram, šobrīd vērienīgi ceļu būves darbi notiek uz Tallinas – Tartu šosejas.

Kādi darbu veidi pašlaik notiek uz Igaunijas ceļiem?

Šobrīd tiek veikta virsmas apstrāde, grants ceļu remonts, nedaudz – virsmas apstrāde ar karstās reciklēšanas* metodi. Tāpat notiek rekonstrukcija

un celtniecības darbi – vairāki objekti uz Tallinas apvedceļa un tuvāk Tartu.

Arī Igaunijā ceļi iedalās pēc dažādām klasēm. Kāds ir jūsu mērķis attiecībā uz reģionālās un vietējās nozīmes ceļiem?

Mēs gribam, lai pa tiem ceļiem, kur diennaktī brauc vismaz 50 automašīnas, būtu melns segums. Šobrīd to vēl nesam sasnieguši. Šobrīd melnais segums ir gandrīz uz visiem ceļiem, kur diennaktī pārvietojas vismaz 120 automašīnas.

Tie ceļi, uz kuriem pēdējos gados veikta dubultā virsmas apstrāde, ir labā stāvoklī, bet tiem, kam tas vēl nav izdarīts, pārsvarā ir nepieciešams arī ceļa remonts. Un tikai tad tos varēs taisīt melnus.

Gan pēc vienkārtas, gan pēc dubultās virsmas apstrādes mēdz atlēkt akmentiņi, kas var sabojāt automašīnu stiklus. Kāda ir jūsu prakse, lai mazinātu šo atlekušo akmentiņu skaitu? Vai liekat ātruma ierobežojumus?

Par to atbild uzņēmējs, kas šos darbus veic. Darbu laikā un uzreiz pēc tiem ir ceļazīmes, kas brīdina par tādu risku, un tiek samazināts braukšanas ātrums.

Mēs jau kādu laiku izmantojam tādu bitumena emulsiju, lai 30 km/h ierobežojums būtu tikai vienu dienu. Nākamajā dienā ir 50 km/h, bet pēc tam jau ceļš tiek tīrīts no šķembām un pieļaujamais ātrums ir 70 vai 90 km/h. Kopumā gadā virsmas apstrādi veicam aptuveni uz 1200 km ceļu.

Šobrīd mēs arī veicam eksperimentu – t.s. *divdaļīgu* vienkārtas virsmas apstrādi uz melnā seguma, kur jau iepriekš veikta virsmas apstrāde. Kamēr tiek veikta virsmas apstrāde, uzreiz tiek veikta arī ceļa attīrīšana un marķēšana. To gan var darīt tikai ar polimēra bitumenu, tāpēc izmaksas ir 10-15% lielākas. Mēs šobrīd šo metodi izmēģinām un kopumā plānojam veikt uz 5-10 km. Ja izdosies, tad nākamgad taisīsim vairāk.

Vai ar ceļu uzturēšanu jūs nodarbojieties paši vai atdodiet šos darbus uzņēmējiem?

Par uzturēšanas darbiem mēs slēdzam 5 gadu līgumus ar uzņēmējiem. Tā ir ikdienas un periodiskā uzturēšana. Savukārt investīciju projektus apsaimnieko speciāla Investīciju komiteja, kas tika izveidota pirms pāris gadiem. Visus objektus aizstāvam šajā komitejā, un viņi arī piešķir nepieciešamos līdzekļus. Ja komiteja lemj par labu kādam projektam, tad piešķir tam arī naudu. Lai arī es atbildu par konkrētu reģionu, savs gada budžets man nav, to administrē komiteja.

Kas ir iekļauts šajos 5 gadu uzturēšanas līgumos?

Ziemas, vasaras, kā arī ikdienas uzturēšana. Tāpat dažādi periodiskie darbi, piemēram, t.s. atputeļošana, ceļu horizontālā marķēšana u.c.

Kā jūs veicat šo atputeļošanu – ar sāli vai arī ar bitumenu?

Dažādi. Šogad visā Igaunijā t.s. atputeļošana (izmantojot hlora kalciju) tiks veikta uz 925 km ceļu.

Ja grants ceļi nav tik labā stāvoklī, bet cilvēki dzīvo ļoti tuvu ceļam, mēs izmantojam hlora kalciju. Mums ir izstrādātas vadlīnijas, kā šo atputeļošanu veikt. Parasti tas tiek darīts agri pavasarī, kad dabiskais mitruma līmenis ir ļoti augsts – virsmas apstrādei ar hlora kalciju ir vajadzīgs ūdens. Tas gan ir atkarīgs no laika apstākļiem, bet parasti šos darbus veic aprīļa beigās vai maija sākumā.

Vai grantētos ceļus arī greiderējat?

Protams! Katru gadu. Pēc lietus periodiem vietām greiderējam pat divreiz mēnesī.

Vai jums arī pavasārī un rudenī ir masas ierobežojumi?

Jā! No visiem 5000 km grantēto ceļu, aptuveni 75% mēs pavasarī nosakām masas ierobežojumus līdz 8 tonnām. Cik zinu, Latvijā ierobežojums ir 10 tonnās.

Latvijā galvenajiem un reģionālajiem ceļiem naudas it kā pietiek, taču vietējiem ceļiem trūkst. Vai Igaunijā ir tāpat?

Jā. Mums vissliktākajā stāvoklī ir valsts un pašvaldību

īpašumā esošie grants ceļi.

Vai jums ir tranzītielas – ceļi, kas šķērso pašvaldību teritorijas?

Jā, bet nedaudz. Ceļš, kas iet cauri Pērnai, ir *Via Baltica* daļa, tāpēc šeit tā ir tranzītiela 10 km garumā, kuru mēs arī būvējam.

Kā Igaunijā tiek finansēti municipālie ceļi?

Pašvaldības saņem finansējumu no mūsu [Satiksmes] ministrijas. Visiem municipālajiem ceļiem gadā tiek piešķirti aptuveni 28 milj. EUR gadā.

Vai jums notiek arī ceļu īpašnieku maiņa – no valsts pašvaldībām un otrādi?

Jā. Nedaudz. Tāpat katru gadu nedaudz nāk klāt arī jauni ceļi.

Paveikto darbu kvalitāte – kā jūs to pārbaudāt?

Mums nav savas laboratorijas, tāpēc to veic privātas sertificētas laboratorijas. Ja mēs izsludinām konkursu ceļa būvniecībā, tad parāli izsludinām arī konkursu kvalitātes uzraudzīšanai. Šādu kvalitātes kontroli Igaunijā (uz *Via Baltica* un Tallinas – Tartu šosejas) ir veikuši arī Latvijas – Igaunijas uzņēmēji. Un savu darbu paveica ļoti labi.

Virsmas apstrādes darbiem šāda kontrole netiek veikta, to izdara Igaunijas Ceļu administrācijas ceļu inženieri.

Cik bieži jūs konstatējat brāķi materiālos un cik bieži – jau uz pabeigta ceļa posma?

Tāda gadījuma, kad netiktu pieņemts kāds pabeigts objekts, nav bijis. Ir bijuši gadījumi, kad kādu siku kļūmju dēļ samazinām samaksu par konkrētu darbu, taču tās nav lielas summas.

Visas kļūdas būvniecī apmaksā no saviem līdzekļiem?

Absolūti. Mums ir arī 5 gadu garantijas prasības.

Vai iepirkumos jums ir liela konkurence?

Katrā konkursā piedalās 5-8 uzņēmumi. Būvniecībā pamatā ir vietējie uzņēmumi. Projektēšanā ir arī ārvalstu uzņēmumi – tajā skaitā no Latvijas, Lietuvas.

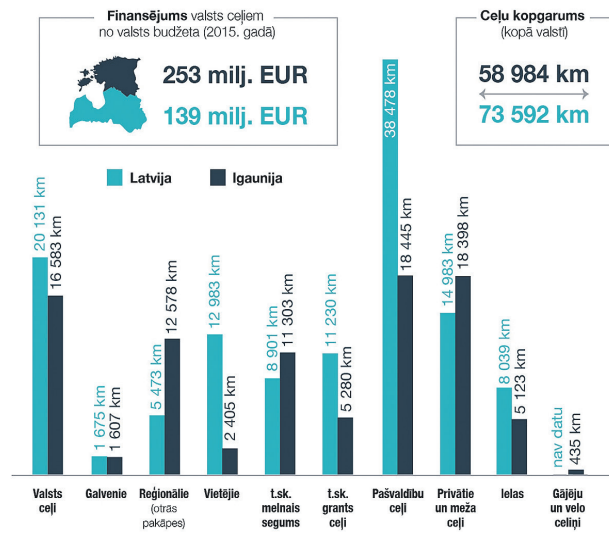
Informācijai:

Igaunijas Valsts ceļu administrācija tiek iedalīta **četros reģionos**, no kuriem Rietumu reģions pēc platības ir vislielākais, jo ietver 5 rajonus: Hījumā un Sāremā salas, kā arī Hāpsalas, Viljandi un Pērnavas rajonus, taču pēc ceļu tīkla tas ir otrajā vietā aiz Austrumu reģiona. Kopumā Igaunijā ir 15 administratīvie rajoni jeb apriņķi.

Nākamo septiņu gadu laikā Igaunijas ceļu administrācija plāno katru gadu veikt:

- Virsmas apstrādi aptuveni **1100 km** ceļu;
- Uzklāt melno segumu **150 km** grants ceļu (vienkārtas vai divkārtšā virsmas apstrāde);
- Saremontēt **300 km** bruģēto ceļu;
- Atjaunot **50 tiltus**.

Latvijas un Igaunijas ceļu tīklu salīdzinājums



Parunāsim par drošību uz ceļiem. Kā jūs esat panākuši, ka bojāgājušo skaits uz pusi mazāks nekā Latvijā?

Igaunijā katru gadu konkrēts līdzekļu apjoms (aptuveni 8 milj. EUR) tiek novirzīti tikai tam, lai uzlabotu bīstamos ceļu posmus. Tādējādi katru gadu tiek pārbūvētas aptuveni 35-40 šādas vietas. Igaunijā ir arī uzstādīti aptuveni 40 radari.

Kas Igaunijā uzstāda radarus?

Mēs – gan uzstādām, gan uzturam. Sodus iekasē policija. Liela problēma joprojām ir iereibuši autovadītāji. Piemēram, vienā no jūlija nedēļas nogalēm tika pieķerti 90 šoferi, kas brauca reibumā.

Vai jums ir organizācija, kas nodarbojas ar ceļu drošību?

Nē, mums centrālajā ceļu administrācijā ir tāda nodaļa. Savukārt katrā reģionā ir drošības inženieri (to daudzums

ir atkarīgs no apkalpojamo rajonu skaita). Šobrīd tiek veidots ceļu drošības plāns līdz 2025. gadam. Tas būs Tautas ceļu drošības plāns, kuru apstiprinās valdība. Un tajā ir plānots sasniegt nulli bojāgājušo kā Šveicē. Ambiciozi, bet mēs turp virzāmies.

* Karstā reciklēšana (*Hot recycling*) – ir virsmas apstrādes tehnoloģija, kurā speciāla tehnika, lēnām pārvietojoties pa ceļu, esošo asfalta kārtu sakarsē virs 150 grādiem, vienlaicīgi to izlīdzina un tajā pašā brīdī klāj jaunu 3 cm biezu asfalta kārtu.

Pagājušajā gadā Igaunijā šāda metode tika pielietota uz 85 km, bet šogad virsmas apstrāde plānota 76 km valsts autoceļu. Šo metodi var pielietot tikai uz tiem ceļa posmiem, kuru pamatne ir labā stāvoklī un uz kura ir izmantots nevis vietējais bitumens, bet naftas bitumens.

Par 6% pieaudzis drošības jostu lietotāju skaits

Pēc VAS Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) īstenotās kampaņas „Dzīvības josta” drošības jostu lietotāju īpatsvars ir pieaudzis par 6%, liecina automašīnu plūsmas novērojuma rezultāti.

Pirms kampaņas drošības jostas lietoja 74% cilvēku, bet kampaņai noslēdzoties – 80%. Kampaņa mudinājusi cilvēkus ne vien piesprādzēties pašiem, bet arī sekot līdzi tam, lai to izdara visi automašīnā sēdošie, liecina tirgus un sociālo pētījumu aģentūras „Latvijas Fakti” un DDB veiktie pētījumi.

Visbūtiskāk situācija ir uzlabojusies Rīgā, kur tagad

piesprādzējas 93% autovadītāju, 92% priekšā un 58% aizmugurē sēdošo pasažieru. Īpaši uzteicams ir vecāku un pieaugušo atbildības pieaugums par bērnu drošību. Saskaņā ar novērojumiem Rīgā patlaban tiek piesprādzēti 89% bērnu. Pirms kampaņas tika piesprādzēti 80%.

Kopumā Latvijā autovadītāju drošības jostu lietojums

no 80% pieaudzis līdz 83%, priekšā sēdošajiem pasažieriem pieaugums ir no 75% līdz 81%, savukārt aizmugurē sēdošajiem no 51% līdz 52%. Taču īpaši satraucoša situācija joprojām ir vairākās Latvijas reģionu pilsētās, kas CSDD un Valsts policiju rosina domāt par turpmākām reģionālām aktivitātēm drošības jostu lietojuma uzlabošanai.



E-vidē iespējams sekot līdzi autoskolas apmācības procesam un rezultātiem

Pilnveidojot e-pakalpojumu (<https://e.csdd.lv>) klāstu, CSDD ir radījusi jaunus pakalpojumus topošajiem un jaunajiem autovadītājiem, kā arī autoskolu instruktoriem un pasniedzējiem.

Tie atvieglo un padara pārskatāmāku ikdienas mācību procesu, palīdz topošajiem šoferiem un viņu apmācītājiem elektroniskajā vidē sekot līdzi apmācības procesam un tā rezultātiem.

Topošie autovadītāji var saņemt informāciju par savu teorētisko nodarbību grafiku un notikušajām braukšanas apmācības nodarbībām. Savukārt tikko eksāmenu nokārtējušie šoferi var redzēt sava braukšanas pārbaudījuma rezultātus (protokolu), bet autoskolu instruktori un pasniedzēji var uzzināt informāciju par savu kursantu sekmību (kārtoto eksāmenu statistiku).

Šī informācija meklējama CSDD e-pakalpojumu sadaļas „Vadītāja kvalifikācija” apakšsadaļās „Informācija par apmācību autoskolās” un „Pasniedzēju un instruktoru informācija par apmācību autoskolās”. Lai izmantotu šos pakalpojumus, personām ir jāreģistrējas CSDD e-pakalpojumos. Reģistrēšanās ir bez maksas.

Pakalpojumi

CEĻU SATIKSMES DROŠĪBAS DIREKCIJA

U lietotājs:

Reģistrācijas datu maiņa

Izmaiņi Reģistrācijas datos (e-pastu, paroli u.c.)

Juridiskām personām

Uzņēmumu t/l deklarēšana

Transportlīdzekļu dati

Vadītāja kvalifikācija

CSN pārskatumi

Vienas dienas atļauja

Atgādinājumi

Maksājumi

Vēlspēdu reģistrācija

Izziņas no reģistra

Transportlīdzekļu norakstīšana

Distances reģistrācija

Ārvalsts TL vadīšanas atļaujas

Īpašnieka liegumi

Autoskolu apmācību vietu saraksts

TL tirdzniecības vietas

Nodokļu kalkulators

Vadītāja apliecības pārbaude

Tehniskās apskates dati

Pieteikšanās uz teorijas eksāmeni

Pieteikšanās uz vadīšanas eksāmeni

Informācija par personas vadītāja kvalifikācijas dokumentiem

Atgriezties

Vadītāja dokumentu saraksts

1. Vadītāja apliecība

2. Atpūtas kuģu vadītāja apliecība

3. Medicīnas izziņa

Informācija par apmācību autoskolās

Pasniedzēju un instruktoru informācija par apmācību autoskolās

Šogad Tehniskās apskates nakts notiks Valmierā, Ventspilī, Rīgā un Daugavpilī

Tradicionālā pasākuma Tehniskās apskates nakts ietvaros bezmaksas vieglo automašīnu diagnostika būs pieejama Rīgā, Valmierā, Ventspilī un Daugavpilī.

Valmierā (E. Lācera ielā 5) pasākums notiks 8.augustā no pulksten 19.00, Ventspilī (Ganību ielā 154) 14.augustā no pulksten 19.00, Rīgā (Antenas ielā 2) 22. augustā no pulksten 18.00, bet Daugavpilī (Kraujas 3A) 28.augustā no pulksten 20.00.

Pasākumu ietvaros šajās tehniskās apskates stacijās bez maksas būs pieejama vieglo automobiļu diagnostika, apmeklētājiem tiks piedāvātas dažādas ar satiksmes drošību saistītas aktivitātes un izklaidē, kā arī gaidāmi pārsteigumi. Savukārt tie, kuri vēlēties, varēs veikt arī sava automobiļa tehnisko apskati vai pozitīvas diagnostikas gadījumā – saņemt tehniskās apskates uzlīmi (veicot nepieciešamos maksājumus).

Tehniskās apskates nakts organizē CSDD sadarbībā ar SIA „Scantest”, SIA „Venttests”, SIA „Auteko & TUV Latvija” un SIA „Autests”.



Rēzeknē un Ludzā tehniskajai apskatei iespējams pieteikties pa tālruni

Rēzeknes un Ludzas pusē automobiļu tehniskās apskates veikšanai klienti var iepriekš rezervēt sev vēlamo laiku (attiecīgās tehniskās apskates stacijas darba laika ietvaros), zvanot pa tālruni **65725519**.

Tāpat ir iespējas doties uz tehniskās apskates stacijām un veikt apskati bez iepriekšējas telefoniskas pieteikšanās.

Tehniskās apskates staciju darba laiki:

Rēzeknē (Jupatovkas ielā 1b) tehniskā apskate tiek veikta transportlīdzekļiem ar pilnu masu līdz 3500 kg un virs 3500 kg pirmdienās: pulksten 8.30-19.00, otrdienās-piektdienās: pulksten 8.30-17.

Ludzā (Rūpniecības ielā 2e) tehniskā apskate tiek veikta transportlīdzekļiem ar pilnu masu līdz 3500 kg pirmdienās-piektdienās: pulksten 8.30-17.00.

Iepriekšēja pieteikšanās pa tālruni apskates veikšanai iespējama 21 tehniskās apskates stacijā: Aizkrauklē (65124245), Alūksnē (64381041), Balvos (64507228), Cēsīs (64122992), Dobelē (63722045, 63725193, 63722096), Gulbenē (64472072), Grobiņā (63490670), Jūrmalā (67025877), Kuldīgā (63341185), Limbažos (64022886), Ludzā (65725519), Ogrē (65049130), Rēzeknē (65725519), Rīgā (Sēlpils ielā, 67471571), Saldū (63881718), Siguldā (67970140), Talsos (67025870), Tukumā (63122505), Valkā (64781363), Valmierā (64281215) un Ventspilī (63622382).

Informācija par visām CSDD nodaļām un tehniskās apskates stacijām, tajās sniegtajiem pakalpojumiem, darba laikiem un aktuālākajām izmaiņām atrodama šeit: <http://ej.uz/tg73>.

Par CSDD aktualitātēm uzzini



Diennakts informatīvais tālrunis: 67025777



E-pasts: csdd@csdd.gov.lv



Mājas lapa: www.csdd.lv



Twitter.com: [@csdd_lv](https://twitter.com/csdd_lv)



Draugiem.lv: www.draugiem.lv/csdd



Facebook: www.facebook.com/csddlatvia



Youtube: www.youtube.com/user/CSDDLatvia

Tiesas sēde. Apsūdzētais:

– Man ļoti žēl, tiesneša kungs!
Es patiešām stāvēju uz ceļiem šosejas vidū,
bet tas taču nepierāda,
ka biju piedzēries!

– Bet kā jūs izskaidrosiet to,
ka mēģinājāt sarullēt un
iemest mašīnā balto ceļa sadalošo joslu?

★ ★ ★

Kāda blondīne ar savu opeli ieskrien mersī.
No merša izkāpj biezais, uzzīmē uz asfalta apli,
liek blondīnei tajā iekāpt un ne soli nespert ārā.
Tad viņš paņem no merša beisbola nūju un sāk
sist pa opeli, bet blondīne sāk smieties. Biezais ne-
saprot un sit vēl stiprāk. Blondīne smejas vēl vai-
rāk. Tā tas turpinās kādu laiku līdz biezais neiztur
un jautā blondīnei:
– Kāpēc tu smeies?
– Kamēr tu neskatījies, es izkāpu no apla.

★ ★ ★

– Kāpēc jūs pārsniedzāt ātrumu?
– Es gribēju nokļūt mājās, pirms sāk iedarboties
šņabis.

★ ★ ★

Brauc baikeris ar 'hārliju' pāri valsts robežai, ved
smilšu maisu. Robežsardzei, protams, aizdomas,
ka kaut kas nav kārtībā, pārbauda maisiņu visos
iespējamajos veidos, bet nekā – tīrs smiltis!
Pēc pāris dienām tas pats, atkal visādi pārbauda,
neko neatrod. Tā baikeris kādu laiku braukā ar
savu smilšu maisu, kamēr robežsargs neiztur:
– Nu saki godīgi: kas tev tur ir ar tām smiltīm?
– Klausies, es jau 50 močus esmu pār robežu pār-
dzinis, bet tu vel joprojām par to smilšu maisu?

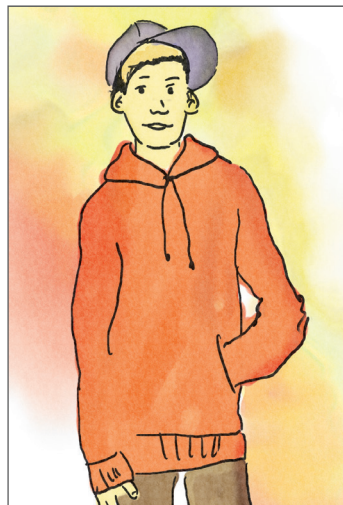
★ ★ ★

Sieviete zvana draudzenei un stāsta:

– Braucu es pa ceļu, iebraucu grāvī un apgāzos.
Guļ mana mašīnīte uz jumta, ritentiņi katrs uz
savu pusi. Pati tagad staigāju apkārt mašīnītei un
domāju: ko gan tai vajag?
– Kāpēc tu domā, ka viņai kaut ko vajag?
– Tāpēc, ka, kad man kaut ko vajag, es daru tieši
tāpat....

Kā 3 draugi Ceļgrauzi pieveica

Komikss "Kā trīs draugi Ceļgrauzi pieveica" stāsta par to, kā satiekas Pele, Valcis jau-
nākais un Urbis un liek galvas kopā, lai tiktu galā ar neganto ceļu postītāju Ceļgrauzi.



Pēteris Valcis ir ceļinieks kopš dzim-
šanas. Viņa tētis un vectēvs arī būvē-
ja ceļus. Bet mamma strādā kafējnī-
cā, kur ceļiniekiem gatavo pusdienas.



Gimenē par Ceļgrauzi zina visu. Tēta
darbistabā ir vesels grāmatu plaukts
par Ceļgrauža nedarbiem.



Pēteris zina, ka reiz arī viņam būs
jāstājas pret negantajam kungam,
tāpēc cītīgi mācās...



Urbis ir vienkārši Urbis. Kā skolas
psiholoģe saka, "apgāztā" T tips.
T tips tu esi tad, ja zini no visa pa
druska, bet par kādu lietu ļoti daudz.



Vēl viņš brīvdienās mēdz uzspēlēt
Minecraft. Īpaši viņam patīk būvēt
ceļus. Urbis rūpīgi izdomā, ka elfu
pilsētā vislabāk izskatīsies likumo-
tas taciņas ar grants klājumu, bet
lielpilsētā viņš plāno plašas, gludas
maģistrāles.



Pētera pirmā
mašīnīte bija
ceļa rullis, un tā
vēl arvien stāv
godā vietā virs
rakstāmgalda.
Un atgādina,
ka īsts ceļinieks
nedrīkst
palaisties
slinkumā.

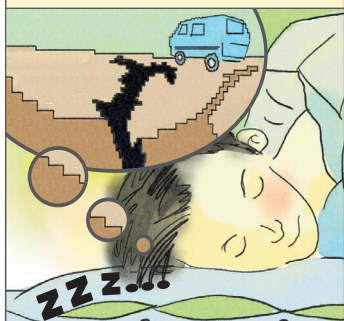


...un nodarbojas ar sportu.



Urbis par visu zina ļoti daudz.
Vienīgais, sporta spēlēs viņam iet
pagalam čābīgi.

Jo, ja futbola vārtu priekšā
sāc rēķināt bumbas lidojuma
trajektoriju, sākas nepatīkšanas.



Par Ceļgrauzi viņam pagaidām nav
ne jausmas. Tikai reizēm naktīs viņš
sapņi redz kādu, kurš posta viņa
izolotos ceļus un taciņas.

Turpinājums nākamajā numurā...

Autobraucēju brīvdienu ceļvedis

AUGUSTS, 2015



7. augusts

Ventspils, **Ghetto Games**
festivāls. Dalības maksa:
15 EUR, apmeklētājiem
ieeja bezmaksas



22. augusts

Šlokenbeka, Milzkalne,
Smārdes pag., Engures nov.
„Āžu kalna Stirnu buks”
Dalības maksa: 3–30 EUR



11.–16. augusts

Jūrmala, Dzintaru koncertzāle
Festivāls „Summertime” –
aicina Inese Galante
Ieejas maksa: no 10 EUR



31. jūlijs –

2. augusts
Ligatnes novads, Ratnieki
Festivāls „Laba daba”
Ieejas maksa: 35 EUR
(uz visām dienām)



1.–2. augusts

Cēsis, Cēsu pils
Viduslaiku dienas
„Vēstures garša”
Ieejas maksa: no 2 EUR



16. augusts

Talsi, **SEB MTB Talsi**
Dalības maksa: 3–25 EUR



7.–9. augusts

Aizpute, **Aizputes pilsētas**
svētki. Ieeja bezmaksas



6.–29. augusts

Liepāja, Mākslas forums
„Atklāj savu dzintaru!”
Papildu informācija
www.irliepaja.lv



14.–15. augusts

Liepāja, klubs Fontaine
Palace. **Fontaine Festival**
Ieejas maksa: 7 EUR
(uz divām dienām)



29. augusts

Jelgava, **XV Vispārējie**
Latvijas piena, maizes
un medus svētki;
XIII Piena paku laivu
regate. Ieeja bezmaksas



23. augusts

Mārupe, **Mārupes MTB**
maratons. Dalības maksa:
5–15 EUR (bērniem bezmaksas)



9. augusts

Jēkabpils, **Jēkabpils pilsētas**
svētki. Ieeja bezmaksas



22. augusts

5:00 no rīta Vestienas pag.,
Kāla ezers. **Ezera skaņas Kāla**
ezerā. Papildu informācija:
www.ezeraskanas.lv



8.–9. augusts

Rīga, Latvijas Etnogrāfiskais
brīvdabas muzejs. **Mūsdienu**
amatniecības festivāls 2015
Ieejas maksa: 1,40–4 EUR



14.–16. augusts

Rīga, **Rīgas pilsētas svētki**
Ieeja bezmaksas



29. augusts

Rīga, „New Hanza” teritorija
Grupas „Prāta vētra”
koncerts. Ieejas maksa:
25–70 EUR



31. jūlijs–2. augusts

Rēzekne. **Pilsētas svētki**
„Rēzeknei - 730!”
Ieeja bezmaksas

Autoceļu avīze tiek izplatīta CSDD nodaļās un Lukoil degvielas uzpildes stacijās.

autocelu avīze

LUKOIL

CSDD

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

Izdevējs: valsts Latvijas Valsts ceļi sadarbībā ar biedrību
Latvijas ceļu būvētāji, Transportbūvju inženieru asociāciju,
a/s Latvijas autoceļu uzturētājs, VAS Ceļu satiksmes drošības
direkcija un VAS Latvijas autoceļu uzturētājs.

Reģistrācijas Nr. 000700076,
iznāk reizi mēnesī kopš 2004. gada janvāra.
Komiksa teksts: Ingus Josts;
māksliniece: Maija Liduma

Foto: F64,
Renārs Koris,
Saeimas kanceleja
publicitātes foto.