



Marts 2017

Latvijas
autoceļu
uzturētājs

Kaspars Gerhards: Reģionu attīstība bez izvērsta un pienācīgi uzturēta ceļu tīkla nav iespējama.



[---> 3. lappuse]

Lietuvā un Igaunijā grants ceļu dubultā virsmas apstrāde gadā tiek veikta pat 50 reižu vairāk nekā Latvijā.

[---> 5. lappuse]

Grants ceļi

Pavasārī tie šķīst, vasarā put, rudenī atkal šķīst un ziemā – slīd. No visa Latvijas valsts autoceļu tīkla vairāk nekā puse - apmēram 11 000 km – ir grants ceļi. Eksperti uzskata, ka tie ir pārāk plati, turklāt būtu saucami par periodiskās lietošanas ceļiem. Būt vai nebūt grants ceļiem, skaidroja “Autoceļu Avīze”.



“Latvijas autoceļu uzturētājs”: Grants ceļu ikdienas uzturēšanas uzdevums ir pēc iespējas ilgāk ar nelieliem ieguldījumiem saglabāt ceļu esošajā kvalitātē.

[---> 5. lappuse]

Pirmās Latvijas brīvvalsts laikā 97% ceļu bija ar grants segumu un saimniecību pievedceļus uzturēja paši saimnieki.

[---> 6. lappuse]

CSDD: katrs desmitais auto uz ceļa ir potenciāli bīstams.

[---> 7. lappuse]

Īsumā**Valsts ceļu tīklā atsākušies būvdarbi**

Sākušies segas pārbūves darbi autoceļā Krievijas robeža (Grebņeva)–Rēzekne–Daugavpils–Lietuvas robeža (Medumi) (A13) posmā no Daugavpils līdz Medumiem (144,7.-156,4. km). No 21. februāra, sākot no Medumiem Daugavpils virzienā, tur ir viens ar luksoforiem regulējams posms, paredzams, ka kopumā būs četri luksoforu posmi. Būvnieki ir sākuši frēzēt vecā asfalta seguma virskārtu, vienlaikus notiek arī citi sagatavošanās darbi – trases nospraūšana, būvlaukuma iekārtošana, koku un krūmu ciršana. Posmā ir noteikts ātruma ierobežojums 70 un 50 km/h.

Vēl viens solis tuvāk Ķekavas apvedceļam

VAS Latvijas Valsts ceļi (LVC) ir parakstījuši līgumu ar SIA Deloitte Latvia par juridisko un finanšu konsultāciju sniegšanu privātās un publiskās partnerības (PPP) projekta „E67/A7 Ķekavas apvedceļš” īstenošanai. Konsultācijas sniegs konsultantu komanda ar starptautisku pieredzi līdzīgu projektu īstenošanā, SIA Deloitte Latvia piesaistīs arī konsultantus no Deloitte Financial Advisory (Dānija), Deloitte CVBA (Beļģija), kā arī Laga CVBA (Beļģija). Konsultanta uzdevums būs izstrādāt:

- publiskās un privātās partnerības iepirkuma dokumentāciju;
- partnerības un finanšu līgumus, iekļaujot sadarbības nosacījumus ar Eiropas Investīciju banku (EIB);
- finanšu mehānismu un nosacījumu izpēti;
- risku izvērtēšanas un sadales risinājumus;
- maksājumu mehānismus;
- iestrādāt dokumentācijā tehniskos jautājumus (ceļa projektēšana, būvniecības, ceļa uzturēšanas nosacījumi un rādītāji);
- uzskaites risinājumus (PPP līguma grāmatvedības uzskaites aspekti, tai skaitā atbilstība Eurostat metodikai, nodokļu jautājumi).

Konsultantam būs jāizmanto un jāpiemēro Latvijas apstākļiem labākie piemēri no starptautiskās prakses. SIA Deloitte Latvia ir pieredze ceļu infrastruktūras PPP projektu īstenošanā Beļģijā, Dānijā un Lietuvā.

Konsultanta darba rezultātā jābūt nodrošinātai publiskās un privātās partnerības iepirkuma procedūrai valsts galvenā autoceļa projekta „E67/A7 Ķekavas apvedceļš” īstenošanai, lai tās rezultātā tiktu noslēgti tehniski, finansiāli un saimnieciski izdevīgākais PPP līgums un nodrošināta konkurence.

Konsultantam darbi ir jāveic 760 dienu laikā, līguma summa ir 1 131 350 eiro (ar PVN).

Pērn akcīzes nodoklis par naftas produktiem iekasēts par 9% vairāk nekā 2015. gadā

Pērn akcīzes nodoklis par naftas produktiem iekasēts 466,75 milj. eiro apjomā, kas ir par 37,43 milj. eiro jeb 9% vairāk nekā 2015. gadā, liecina Valsts ieņēmumu dienesta (VID) apkopotie akcīzes preču aprites rādītāji.

Pagājušajā gadā, salīdzinot ar 2015. gadu, par 30,91 milj. eiro jeb 10% palielinājušies akcīzes nodokļa ieņēmumi par dīzeļdegvielu, ieskaitot dīzeļdegvielu, kurai pievienota biodīzeļdegviela, un dīzeļdegvielu, kuru izmanto par kurināmo.

Par 2,11 milj. eiro jeb 23% palielinājušies akcīzes nodokļa ieņēmumi par sašķidrināto naftas gāzi, kuru izmanto kā degvielu.

Akcīzes nodokļa ieņēmumi par 4,29 miljoniem eiro jeb 4% pērn palielinājušies par svinu nesaturošo benzīnu, ieskaitot benzīnu, kuram pievienots no lauksaimniecības izejvielām iegūts etilspirts.

Akcīzes nodokļa ieņēmumus par naftas produktiem 2016. gadā ietekmēja naftas produktu realizācijas apjoma pieaugums par 3%, naftas produktu patēriņa struktūras izmaiņas – pērn, salīdzinot ar 2015. gadu, pieaudzis dīzeļdegvielas īpatsvars (attieciīgi samazinoties benzīna īpatsvaram) kopējā patēriņa struktūrā.

Tāpat akcīzes nodokļa ieņēmumus pērn ietekmēja likmju izmaiņas – sākot no 2016. gada 1. janvāra tika palielināta akcīzes nodokļa likme visiem degvielas veidiem. Vislielākais nodokļa likmes pieaugums 2016. gadā bija autogāzei – par 28%, benzīnam likme pieauga par 6%, dīzeļdegvielai pamatlīkme pieauga par 2%, vienlaikus nemainīgas saglabājās samazinātās akcīzes nodokļa likmes – iezīmētajai (marķētajai) dīzeļdegvielai un iezīmētajai (marķētajai) dīzeļdegvielai, ko saskaņā ar likumu “Par akcīzes nodokli” piegādā lauksaimniecības produkcijas ražotājiem.

Gāliņciemā atvērs veikalu ELVI

Nacionālā pārtikas mazumtirdzniecības tīkla ELVI franšīzes partneris SIA “Bandieris S.IDE” 8. martā atvērs veikalu Ventspilī, Gāliņciemā, Kuldīgas ielā 123. Veikalā ELVI Gāliņciemā būs pieejams plašs Latvijā ražotu produktu sortiments, ārvalstu zīmolu preces, kā arī daudzveidīgu kulinārijas un konditorejas izstrādājumu klāsts, tostarp svaigas, veikalā ceptas maizītes.

Jaunais veikals tiks atvērts tirdzniecības vietā, kur jau iepriekš darbojās pārtikas mazumtirdzniecības veikals, taču telpas tiek remontētas, paplašinot tirdzniecības zāli, lai vidi piemērotu ELVI zīmola konceptam. Plānots, ka jaunā veikala tirdzniecības zāle tiks izvietota 100 kvadrātmetru platībā un nodrošinās jaunas darbavietas vietējiem iedzīvotājiem.

Viedoklis

Ja mēs tiešām gribam valstī kaut ko reformēt, ir jāsāk ar ceļiem



Aino Salmiņš, Latvijas Pašvaldību savienības padomnieks tehnisko problēmu jautājumos

Paradokss ir tāds, ka mūsu valstī ir uzskaitīti 73 000 km ceļu (valsts, pašvaldību un

valsts mežu pārziņā), bet praktiski visa Eiropas Savienības nauda aiziet vien uz 7000 km. Disproporcija ir acīmredzama: 90% Eiropas finansējuma aiziet 10% ceļu.

Ir kļūdaini domāt, ka vietējie ceļi attīstīsies paši. Pēc sarunās ar Satiksmes ministriju mēs saņemām pārmetumus no vairākām pašvaldībām, jo piekritām, ka mērķdotāciju apjoms pašvaldībām šogad nemainās. Viss finansējuma pieaugums tiek novirzīts uz valsts vietējiem ceļiem. Tāds bija kompromiss.

Taču mani satrauc, ka valsts vietējo ceļu sakārtošanai nav izstrādāta programma. Un visticamāk arī nebūs. Jautājums par valsts infrastruktūru diemžēl netiek skatīts kompleksi. Vērtējot no Veselības ministrijas skatu punkta, tiek

likvidētas veselības iestādes, no Izglītības un zinātnes ministrijas puses tiek slēgtas mazās skolas. Satiksmes ministrijas pārziņā – noteikt autoceļu uzturēšanas klases. Visi šie jautājumi tiek skatīti un pakārtoti budžetam, nevis reālajām vajadzībām. Nav redzējuma par valsts vietējiem ceļiem, līdz ar to nav arī redzējuma par reģionālo attīstību. Ja mēs tiešām gribam valstī kaut ko reformēt, ir jāsāk ar ceļiem, un tikai pēc tam var sekot izglītība un veselība.

Vienīgais variants, kā optimizēt ceļu tīklu, ir ceļu reģionālā pārvaldība, jo vienas pašvaldības ietvaros neko nav iespējams izdarīt. Manuprāt, Satiksmes ministrijas pārraudzībā varētu būt valsts un reģionālie ceļi, bet vietējie ceļi Vides aizsardzības un

reģionālās attīstības ministrijas pārziņā, protams, pārdaļot nodokļus. Reģionālā pārvaldība ir vienīgais veids, kā optimizēt vietējos ceļus.

Patlaban ir vislabākais laiks aizņēmumiem. Vai tas būtu valsts aizdevums vai Junkera plāns. Mēs varam turpināt “likt taukus” galvenajiem un reģionālajiem ceļiem, bet ar aizdevumiem parādītos iespēja sakārtot arī vietējos ceļus.

Sarunās Satiksmes ministrija Latvijas Pašvaldību savienību vienmēr saprot. Taču tai pietrūkst kapacitātes, un viena ministrija ir par vāju, lai izrautos no stagnācijas domāšanā. Lai beidzot šim jautājumam pieietu kompleksi, Satiksmes ministrijai būtu jāsadarbojas ar Finanšu, Veselības un Izglītības ministrijām, jābūt kādai pārresoru koordinācijai.

Pašvaldības var saņemt atbalstu grants ceļu pārbūvei vai būvniecībai

Jau pusotru gadu pašvaldības var pieteikties atbalsta programmai “Pamatpakalpojumi un ciematu atjaunošana lauku apvidos”, kuras mērķis ir atbalstīt investīcijas publiskās ceļu infrastruktūras kvalitātes uzlabošanai lauku teritorijās, lai veicinātu uzņēmējdarbību un saglabātu apdzīvotību.

Lauku atbalsta dienesta Sabiedrisko attiecību daļas

vadītāja Kristīne Ilgaža informēja, ka pasākuma ietvaros ir iespējama pašvaldību grantsceļu bez cietā seguma būvniecība vai pārbūve, izņemot valsts ceļu un Transeiropas transporta tīkla (TEN-T) savienojumu būvniecība vai pārbūve. Katrai pašvaldībai ir noteikt maksimālais pieejamais atbalsta apmērs, konkrētā ceļa posma pārbūve vai būvniecība ir iespējama

saskaņā ar teritorijas plānošanas dokumentos noteiktajiem mērķiem.

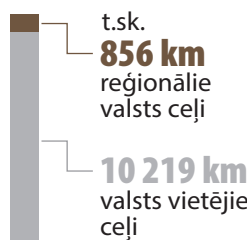
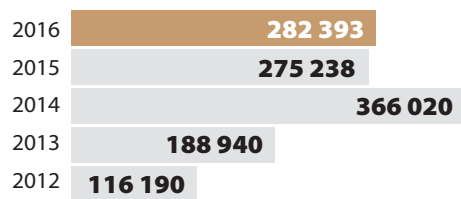
Kopējais pieejamais finansējums pasākumā ir 126 635 591 eiro un pieteikšanās termiņš ir 2019. gada 1. decembris.

Līdz šā gada februārim atbalstam ir pieteikušās 9 pašvaldības (no tām Vidzemē divas, Zemgalē viena, Latgalē un Kurzemē – pa trim).

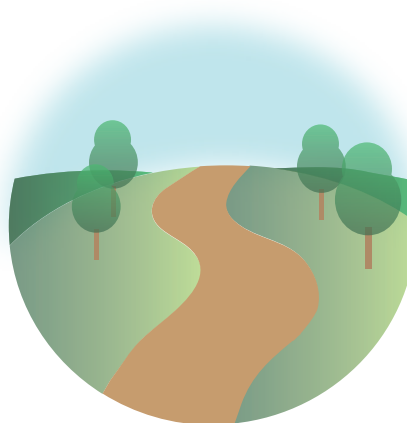
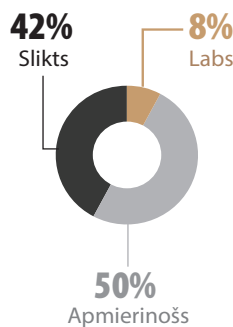
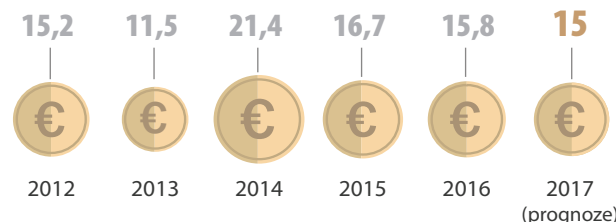
Visaktīvākā ir Gulbenes pašvaldība, kas iesniegusi jau 15 projektus.

Par konkrēto pasākumu interese ir liela. Piesakoties pasākumam, jāsaņem ļoti precīza dokumentācija, tajā skaitā būvprojekts, tādēļ pieteikšanās norit pakāpeniski.

Plašāka informācija par atbalsta saņemšanas nosacījumiem pieejama www.lad.gov.lv sadaļā “Atbalsta veidi”.

Skaitļi un fakti**Kopējais garums****11 075 km****Grants seguma ceļu uzturēšanas darbu kopējais apjoms (m³)****Valsts pārraudzībā esošie****GRANTS CEĻI**

Latvijā 2016.g.

**Grants ceļu tehniskais stāvoklis (2015.g.)****Grants segumu ikdienas uzturēšanas izmaksas, milj. eiro (ar PVN)**

VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI

Kaspars Gerhards: Kur ceļi, tur attīstība

Reģionu un uzņēmējdarbības attīstība bez izvēsta un funkcionējoša ceļu tīkla, kurš tiek pienācīgi uzturēts un pilnveidots, nav iespējama, intervijā “Autoceļu Avīzei” uzsver vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs Kaspars Gerhards.

Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija cita starpā ir atbildīga par reģionu attīstību. Cik liela loma šajā jautājumā ir ceļu tīklam, tā tehniskajam stāvoklim?

Reģionu attīstība nav iespējama bez izvēsta, labi funkcionējoša ceļu tīkla. Ceļu esamība ir viens no galvenajiem priekšnosacījumiem, lai varētu attīstīties uzņēmējdarbība, jo uzņēmējdarbība nozīmē darbavietas. Savukārt ja ir darbavietas, cilvēki nebrauc prom no valsts. Plānojot attīstīt kādu biznesu, uzņēmēji pirmkārt skatās, vai izvēlētajā vietā ir nepieciešamā infrastruktūra.

VARAM piedāvā jaunu reģionālo reformu – veidot 29 sadarbības teritorijas. Vai iepriekšējā reforma nenostādījā?

Tā nav jauna reforma, bet administratīvās sistēmas pilnveidošana. Esam izvērtējuši, kādus rezultātus ir sniegusi 2009. gadā īstenotā administratīvi teritoriālā reforma, un ir skaidrs, ka nav sasniegti iepriekš nosprausti mērķi. Likumā paredzēts, ka jābūt apriņķiem, kuru nav. Tāpat likumā noteikts, ka valsts reģionālo institūciju teritorijas ir jāpārkrāto plānošanas reģioniem, taču arī tas dažādu iemeslu dēļ nav īstenojies. Lai tomēr sasniegtu šos mērķus, mēs piedāvājam pilnveidot administratīvo sistēmu, izveidojot sadarbības teritorijas. Par šo teritoriju izveidi 2015. gadā tika panākta vienošanās Koalīcijas partiju sadarbības padomē.

Sadarbības teritorijas – ko tas īsti nozīmē?

Latvijā ir izveidojušās ļoti dažādas pašvaldības. Dažās no tām ir 1000 iedzīvotāju, bet citās – 40 000 vai 700 000. Atšķirības ir ļoti lielas, pieejamo resursu apjoms ļoti dažāds un līdz ar to ļoti dažādas iespējas. 10% pašvaldību palīdz uzturēt pārējās 90%.

Lai risinātu pašvaldības kompetencē esošos jautājumus, tās izmanto dažādas likumā paredzētās deleģēšanas tiesības, piesaista sadarbības partnerus, rīkojas kā katra prot. Piemēram, mums ir 119 pašvaldības, tajās ir vairāk nekā 70 civilās aizsardzības komisijas, liels skaits ar būvvaldēm, izglītības pārvaldēm, administratīvajām komisijām un citām struktūrām. Dažas pašvaldību iestādes ir apvienojušās, dažas nav. Vietām ir izveidojusies sadarbība starp lielajām pilsētām un apkārtnē esošajiem novadiem, citās pašvaldībās skolēnus uz skolu speciāli ved apkārtnē lielajai pilsētai. Rezultātā iedzīvotāji dažādās pašvaldībās saņem atšķirīgas kvalitātes pakalpojumus,

no otras puses – tas palielina izmaksas un liedz efektīvi izmantot resursus.

Sadarbības teritorijām būs jādarbojas pēc skaidri iezīmētiem kritērijiem izglītības, veselības un ceļu uzturēšanas jomā – kritērijus centralizēti varētu noteikt valdība, to iedzīvināšana būs pašvaldību pārziņā. Rezultātā visos reģionos, visās pašvaldībās iedzīvotājiem jābūt iespējai saņemt vienādi kvalitatīvus pakalpojumus.

Arī Valsts kontrole ir norādījusi uz nevienlīdzību pašvaldību sniegtajos pakalpojumos, uz nepieciešamību padarīt efektīvāku esošo pakalpojumu tīklu. Jāpanāk, ka ikviens iedzīvotājs var saņemt kvalitatīvus pakalpojumus jebkurā Latvijas vietā, piemēram – iegūt labu izglītību, medicīniskos pakalpojumus.

Izstrādājot šo sadarbības teritoriju modeli, esat domājuši arī par mobilitāti, par ceļu tīklu?

Tas bija viens no galvenajiem principiem. Uzdevums bija šīs sadarbības teritorijas veidot ap vietējās vai reģionālās nozīmes attīstības centriem, un kā viens no kritērijiem bija tieši ceļu tīkla izvietojums. Par šo sadarbības teritoriju nosaukumu lems Saeima, taču veidotas tās ir tieši balstoties uz esošo ceļu tīklu.

Ceļu esamība ir viens no galvenajiem priekšnosacījumiem, lai varētu attīstīties uzņēmējdarbība, un uzņēmējdarbība nozīmē darba vietas, savukārt, ja ir darba vietas, cilvēki nebrauc prom no valsts.

Kāds ir laika plāns reformas pabeigšanai?

Šobrīd izstrādājam likumprojektu ar paskaidrojumiem un izvērstu aprakstu. Līdz marta beigām plānojam to virzīt izskatīšanai valdībā. Ir notikušas konsultācijas ar pašvaldībām, turpinām sarunas ar ministrijām. Jau ir bijušas tikšanās ar veselības, izglītības un zinātnes, kā arī satiksmes ministriem.

Ar satiksmes ministru Uldi Auguli apspriedām, vai pasažieru pārvadājumu un ceļu tīkla attīstības un uzturēšanas plānošanas mehānismi varēs darboties arī pie jaunā pašvaldību modeļa. Un pirmais vērtējums bija – jā, šis modelis strādās. Vienkāršāk ir veikt sarunas ar 29 partneriem, turklāt

pēc vienotiem principiem, nekā ar 119 ļoti dažādiem spēlētājiem. Mēs redzam, ka līdzšinējais plānošanas reģionu modelis, uz kuru savulaik tika liktas lielas cerības (bija pat doma, ka tiem varētu nodot arī valsts pārvaldes funkcijas, centralizēt dažādas plānošanas funkcijas, tajā skaitā transporta jomā) diemžēl, nav attaisnojies. Arī Valsts kontrole atzina – šis process nav bijis veiksmīgs.

Sadarbības teritorijām būs jādarbojas pēc skaidri iezīmētiem standartiem izglītības, veselības un ceļu uzturēšanas jomā – standartus centralizēti varētu noteikt valdība, to iedzīvināšana – pašvaldību pārziņā.

Kādas ir atsauksmes no pašvaldībām?

Pašvaldības kā svarīgāko aspektu sadarbības teritoriju izveidei norādīja to turpmāko sasaisti ar pašreiz atšķirīgajām valsts pārvaldes iestāžu apkalpošanas teritorijām un to izvietojumu. Tādejādi tiktu radīta skaidri saprotama sistēma valsts pakalpojumu pieejamībai iedzīvotājiem un būtiski uzlabota institūciju sadarbība savstarpējo jautājumu koordinēšanā.

Daļa pašvaldību izklāstīja viedokli, ka funkcionāla sadarbība starp pašvaldībām jau notiek daudzās jomās un pašvaldību savstarpējai sadarbībai nebūtu vajadzīgs atsevišķs teritoriālais ietvars. Tomēr no šo pašvaldību puses palika neatbildēti jautājumi, kā iedzīvotāji var orientēties pašvaldību savstarpējā sadarbībā, ja iedzīvotāji un valsts politiku veidojošās institūcijas paļaujas uz to, ka pašvaldība savā teritorijā patstāvīgi izpilda tai likumos noteiktās funkcijas, un cits teritoriālais ietvars sadarbībai nav noteikts.

Kopumā pašvaldības atzina, ka civilās aizsardzības jautājumi ir vieni no tiem, kuros sadarbības teritoriju izveidošana sevi pilnībā attaisnotu, tāpat liela daļa pašvaldību ir gatava savstarpējo funkcionālo sadarbību nostiprināt izveidojamā sadarbības teritoriju ietvarā, tādejādi atbalstot vienotas teritoriālās pieejas noteikšanu visai valsts pārvaldes sistēmai ap reģionālās un nacionālās nozīmes centriem.

Daļa pašvaldības izteica bažas, vai sadarbības teritoriju



veidošana nav pirmais solis uz pašvaldību apvienošanu. Uz to varam atbildēt, ka nav plānots atņemt pašvaldībām to kompetenci, vai tās apvienot, bet ir mērķis radīt diskusiju platformu, kurā pašvaldības var vienoties par efektīvāko pakalpojumu sniegšanas veidu, taupot publiskos resursus un izmantojot tos pēc iespējas efektīvi.

Kā šodien izskatās Latvija reģionālajā griezumā? Kādas ir problēmas, izaicinājumi, un kādus risinājumus VARAM piedāvā?

Atšķirība starp Latvijas novadiem diemžēl ir pārāk liela. Tendences arī nav sevišķi labas. Mēs zinām, ka aktīvākā ekonomiskā darbība noris Rīgā un Pierīgā. Tāpēc veicam virkni pasākumu reģionos. Piemēram, ir Rīcības plāns Latgales reģiona attīstībai. Ir virkne atbalsta programmu, kur izmantojot ES fondu finansējumu, sniedzam atbalstu uzņēmējdarbības infrastruktūras izmantošanai gan mazajos novados, gan lielajās pilsētās, gan reģionālajos attīstības centros. Finansējums, kas šajās programmās pieejams no ES fondiem, ir ievērojams – vairāk nekā 300 milj. eiro. Mums valstī ir reģionālie attīstības centri, kas varētu kalpot kā punkti investīciju piesaistei, uzņēmējdarbības attīstībai, lai cilvēkiem būtu darbs, kas palīdzētu novērst cilvēku aizplūšanu labākas dzīves meklējumos uz citām valstīm.

Latvijā iedzīvotāju paliek arvien mazāk, bet ceļu tīkls savulaik bija plānots trīs miljoniem iedzīvotāju. Vai valstij vajag uzturēt tik lielu ceļu tīklu?

Ceļu tīkls savulaik tika plānots ne tikai lielākam iedzīvotāju skaitam, bet arī armijas vajadzībām. Daudzi ceļi nodrošināja bruņoto spēku vajadzības. Tos izbūvēja, neņemot vērā specifiskos klimata, vides, augšņu apstākļus. Pašreiz mēs redzam ceļus, kas būvēti pāri purvainām vietām, uz nestabilas augsnes un maksājām par to remontiem un uzturēšanu.

Es augsti novērtēju Satiksmes ministrijas darbu, izstrādājot Autoceļu attīstības programmu, kurā iezīmētas galvenās prioritātes. Protams, resursi ir tik, cik ir, bet prioritātes ir noteiktas. Un atbilstoši šīm prioritātēm un pieejamajiem resursiem, darbi tiek veikti. Es esmu par atbildīgu plānošanu

– kuri ir valsts nozīmes ceļi, kādas ir to prioritātes; kuri ceļi savieno vietējos centrus un kuri mūsdienās ir nebūtiskāki. Arī mazo lauku ceļu tīkls – no vienas puses ir vēsturiskās tradīcijas, bet no otras puses jāņem vērā zemo apdzīvotības blīvums. Valstij sadarbībā ar pašvaldībām ir jādomā un jāplāno, kā veidot maksimāli efektīvu ceļu tīklu, kuru spējam uzturēt.

Valstij ir jādomā un jāplāno, kā veidot maksimāli efektīvu ceļu tīklu, kuru mēs spējam uzturēt, ņemot vērā demogrāfijas problēmu, ar tiem nodokļiem, kurus nomaksā Latvijas iedzīvotāji.

Latvijā plānots veikt visu ceļu inventarizāciju. Vai būtu jāpārskata ceļu piederība – dodot lielāku atbildību pašvaldībām? Vai ceļus, kas ved uz ļoti maz apdzīvotām vietām, reizēm pat uz viensētām, ir jāuztur valstij?

Diskusija par šo jautājumu jau notiek. Šajā sarunā noteikti ir jāiesaista visas ieinteresētās puses – ministrijas, pašvaldības, uzņēmēju organizācijas un citi. Jo plašāka būs diskusija, jo kvalitatīvāks būs šis inventarizācijas iznākums. Izlemt to visu no Rīgas nav iespējams. Mums ir jāatceras, ka neviena uzņēmēja nedosies attīstīt savu uzņēmējdarbību uz vietu, kur nav pārliecības par ceļu infrastruktūras pieejamību un nav ilgtermiņa redzējumu par konkrētās vietas attīstību. Nevar aizmirst arī par sociālo funkciju – cilvēkiem jābūt nodrošinātai iespējai saņemt neatliekamo medicīnisko palīdzību un citus pakalpojumus.

Kāds, jūsuprāt, būtu labākais veids kā finansēt valsts ceļu tīklu? Vai esat par vai pret Autoceļu fondu? Kādas varētu būt alternatīvas?

Finansējumam jābūt prognozējamam. Jābūt skaidrībai par to, cik liels finansējums būs pieejams ceļiem vienu, divus, trīs, piecus gadus uz priekšu. Šim finansējumam jābūt neatkarīgam no dažādiem politiskiem lēmumiem. Un Autoceļu fonds, manuprāt, tomēr dod pietiekami lielu iespēju prognozēt un

plānot. Protams, fonda apmērs būs atkarīgs no ekonomikas attīstības, taču kopumā tā ir prognozējama finanšu plūsma. Likvidēt Autoceļu fondu bija pārsteidzīgi, sasaisti – cik nobrauc, tik nomaksā, kas par to naudu tiek izdarīts – būtu jāvērtē nepieciešamība to atjaunot.

Vai VARAM ir kādas ES fondu programmas ceļu infrastruktūras uzlabošanai (valsts, pašvaldību)?

Divās VARAM Eiropas Savienības fondu programmās ir iespēja attīstīt vietējos ceļus vai pieslēgumus tiem. Projektu ietvaros ir iespējams attīstīt publisko infrastruktūru, t.sk., pašvaldību ceļus, kas nepieciešami vietējās uzņēmējdarbības attīstībai. Publiskās infrastruktūras attīstīšanai kopumā ir pieejams ES fondu finansējums vairāk kā 300 milj. eiro apmērā. Projektus var iesniegt pašvaldība, un kā sadarbības partnerus var piesaistīt arī privātos uzņēmumus. Šobrīd ir iesniegti vairāk nekā 50 aptuveni no 200 projektiem un noslēgti pieci līgumi par projektu īstenošanu.

Pasaulē arvien vairāk sāk pirkt un lietot elektromobīlus. Tie nepiesārņo vidi, bet tomēr izmanto infrastruktūru, par kuras uzturēšanu vairāk vai mazāk maksā tie, kas lieto benzīnu vai dīzeļdegvielu. Kā, jūsuprāt, attīstīsies elektromobīlu joma? Un kādā veidā elektromobīlu lietotāji būtu jāiesaista ceļu infrastruktūras uzturēšanā?

Šī joma attīstīsies. Tomēr Latvijas specifika ir ļoti izteikta – ir Rīga, lielās pilsētas un pārējā teritorija, kur iedzīvotāju blīvums ir ļoti mazs, ceļi ir gari, un pašreizējās tehnoloģijas pilnībā nevar nodrošināt, ka ar elektromobili varēs izbraidīt garos lauku ceļus.

Ja runājam par Rīgu un lielajām pilsētām, potenciāls ir milzīgs. Esošie plānošanas dokumenti paredz, ka mēs panāksim CO2 emisiju samazināšanos, piemēram, ar dzelzeļa elektrifikāciju, pasažieru pārvadājumu īpatsvara palielināšanu, projektiem elektromobīlu uzlādes staciju atbilstam. Bet vēl daudz jāstrādā, lai pārliecinātu cilvēkus izvēlēties tādus transportlīdzekļus, kuriem ir mazāki izmeši. Jāsaka, šādi ierobežojumi atsaucas uz automašīnas jaudu, taču, ja kāds vēlas braukt ar jaudīgāku auto, jāsaprot, ka par to būs arī jāmaksā vairāk.

Grants ceļi diemžēl ir pabērna lomā



Cik daudz grants ceļu ir LVC pārraudzībā?

Latvijā, salīdzinot ar Lietuvu un Igauniju, grantēto ceļu īpatsvars ir vislielākais – 55%. No 11 075 km grants seguma ceļu 856 km ir valsts reģionālie ceļi, bet 10 219 km ir valsts vietējie ceļi.

Kā LVC vērtē grants ceļu stāvokli?

Valsts pārraudzībā esošo ceļu, tajā skaitā grants seguma ceļu stāvoklis tiek novērtēts katru gadu. Balstoties uz Zviedrijā radīto *Grants segumu rokasgrāmatu* un pašu pieredzi, ir izstrādāta tehniskās inspekcijas procedūra, ko realizē Autoceļu kompetences centrs. Ceļu stāvokļa novērtēšanu veic LVC rajonu nodaļas, ņemot vērā procedūrā ietvertos segumu vērtēšanas kritērijus. 2015. gadā par labā stāvoklī esošiem atzīti 8% grants ceļu, apmierinošā – 50%, bet sliktā – 42% grants seguma ceļu. Tajā pašā laikā, novērtējot grants segumu, ir jāreķinās, ka viena un tā paša ceļa posma stāvoklis dažādās situācijās un gadalaikos var būtiski atšķirties. Grants segums atšķirībā no asfalta ir ātri savedams kārtībā – galvenokārt, pateicoties laika apstākļiem, ceļš nožūst vai sasilst, un uz kādu brīdi ir ļoti labā stāvoklī un kalpo faktiski jebkurai slodzei un intensitātei.

Latvijā, salīdzinot ar Lietuvu un Igauniju, grantēto ceļu īpatsvars ir vislielākais – 55%.

Ar ko atšķiras apmierinošā un sliktā stāvoklī esoši grants ceļi?

Ceļa stāvokli raksturo tas, vai ir sakārtotas nomaļas, ūdens atvade, vai ceļš ir ar lidzenu vai ar nelidzenu segumu. Lidzenums faktiski arī ir tas, kas grants segumam mainās visbūtiskāk – pēc lietus perioda rodas bedres, bet

satiksme ļoti sausā laikā izraisa nelidzenu vilniņu vai t.s. trepes efektu. Savukārt smilšu vannas rodas uz tiem ceļiem, kuriem kādreiz izbūvēta grants sega ir jau nodilusi.

Grants segumus var iedalīt divās galvenajās grupās – būvētie un dabīgi izveidojušies grants ceļi. Būvētajiem ceļiem ir izveidots drenējošais smilts slānis vai šķembu sega (ja kādreiz bijusi plānota to asfaltēšana). Šie ceļi ir labāki, bet, ilgstoši nesaņemot remontu un neatjaunojot grants slāni, virsējā seguma kārtā ir pārāk plāna un slodzes ietekmē atse- dzas drenējošās smilts slānis, veidojot t.s. smilšu vannas. Turpreti dabīgie grants ceļi ir gadu simtos uz iebrauktajām slīdēm veidojušies ceļi, kuriem piebērta grants un parakti sāngrāvji. Šiem ceļiem starpsezonās ir izteiktas šķidoņu problēmas, rudenī un pavasaros nav pietiekama nestspēja. Taču tad, kad tie izžūst vai sasilst, tie ir gluži labi lietojami. Mums abi šie ceļi no visiem grants ceļiem ir apmēram puse uz pusi.

Kā tiek izlemts, kurus grants ceļu posmus savedīs kārtībā?

Grants ceļi Latvijā diemžēl ir pabērna lomā. Šie ceļi ir ar ļoti mazu satiksmes intensitāti (līdz 100 automašīnām dienā), tādēļ tiem piešķirtas zemākās – C un D uzturēšanas klases. Arī C klase visbiežāk ir "pievilkta" D klase, jo attiecīgajā posmā kursē sabiedriskais transports.

Pavasārī mēs saņemam daudz iedzīvotāju sūdzību par grants segumiem, sevišķi no tiem cilvēkiem, kas pēdējā piec gadē ir atstājuši pilsētu, pārcēlušies uz dzīvi laukos. Tomēr ir jāņem vērā dabas cikli, kas uz ceļiem rada problēmas. Uz šādiem ceļiem netiek plānoti nopietnāki darbi tā vienkāršā iemesla dēļ, ka nav attiecīgās satiksmes intensitātes.

Tajā pašā laikā uz grants ceļiem periodiski notiek arī

55% no valsts pārraudzībā esošajiem ceļiem ir ar grants segumu. Tie pakļaujas dabas cikliem un tādēļ prasa īpašu kopšanu un autovadītāju attieksmi. Šogad vietējo un reģionālo grants ceļu periodiskajai uzturēšanai piešķirti papildu 9,6 milj. eiro, kas joprojām ir pārāk maz uz 11 000 km ceļu. Par grants ceļu stāvokli un to nākotni "Autoceļu Avīzei" stāsta VAS "Latvijas Valsts ceļi" Ceļu pārvaldīšanas un uzturēšanas pārvaldes direktors **Aldis Lācis**.

lielāka transporta kustība – tiek izvesti kokmateriāli, sezonā darbu uzsāk kāds vietējais karjers, un tad šie paši iedzīvotāji ir neapmierināti un pieprasa ierobežot vai pat slēgt satiksmi kravas transportam. Lai ceļi saņemtu augstāku ceļa novērtējumu un līdz ar to labāku segumu, ir nepieciešama transporta intensitāte, pret ko sabiedrība iebilst. Tomēr labāku segumu iedzīvotāji vēlas. Bet naudas daudzums ceļu remontiem ir ierobežots, un darbi notiek prioritārā secībā, pirmkārt, tajos posmos, kur vairāk braucēju.

Vai grants ceļi tiek pārbūvēti par asfaltētajiem?

Reģionālajiem ceļiem joprojām ir pieejams Eiropas finansējums, un pēdējos gados grants reģionālo ceļu īpatsvars ir būtiski samazinājies. 2015. gadā grants segums ir palicis vien uz 16% reģionālo ceļu (856 km), bet 84% ir asfaltēti. Piemēru netrūkst: Ventspils - Kolka, Tukums - Kuldīga, Aizkraukle - Jēkabpils u.c., kas nu visi ir noasfaltēti.

Turpreti vietējiem ceļiem nopietnas programmas nav ne Nacionālajā attīstības plānā, ne citās programmās – darbi notiek no gadījuma uz gadījumu. 2012.-2013. gadā Latgalē uz grants ceļiem intensīvi tika klātas dubultās virsmas. Nelielos apjomos tas notika arī citos reģionos. Šogad vietējo un reģionālo ceļu periodiskajai uzturēšanai piešķirti papildu 9,6 milj. eiro. Tomēr uz apmēram 11 000 kilometriem reģionālo un vietējo ceļu tīklu tas nebūs pārāk jūtams.

Kādas problēmas uz grants ceļiem rodas starpsezonās?

Ziemas laikā grunts sasilst un visvairāk tieši zem ceļiem, jo tos atšķirībā no laukiem neklāj sildoša sniega sega. Nākotnē plānots iegādāties sasālšanas dziļuma sensoru. Pagaidām no Igaunijas un no uzņēmumiem, kas nodarbojas ar komunikāciju izbūvi, zinām, ka ziemā sasālums

vērojams pat divu metru dziļumā zem braucamās daļas. Ko tas nozīmē? Tur, kur ceļi nav būvēti, nav arī drenējošā, salizturīgā slāņa, tāpēc sasālums ieiet dziļi nestabilajās gruntīs, un ziemas apstākļos rodas t.s. ziemas nelidzenumi (arī uz asfaltētajiem ceļiem), jeb kūkumi. Tas ir fizikāls rezultāts tam, ka grunts sasilstot palielina tilpumu, izveidojot sala izcēlumus.

Viena un tā paša ceļa posma stāvoklis dažādās situācijās un gadalaikos var būtiski atšķirties.

Un cik lielā apjomā to vajadzētu darīt?

Turpreti pavasarī notiek pretējais process – ja pirmais pavasara atkusnis skar ceļa virsējo kārtu, mēs redzam šķidonī, un visiem viss ir skaidrs. Taču vēlāk šķidonis, atkūstot dziļajiem slāņiem, pāriet rūgumos, kā celiniekus žargonā tiek saukta dziļā atkušana. Ja ziemā bijis ilgstošs sals, tad atsevišķās vietās dziļā atkušana var ielgt līdz pat jūnijai beigām. Tā rezultātā uz ceļiem (pat ar asfalta segumu) var novērot, ka virspusē sāks nākt māli. Šādā brīdī vienīgais, ko var darīt – mālaino vietu pārklāt ar smilti un uzlikt ierobežojošās zīmes. Šādos posmos vēlam ierobežot masu, bet ne visur to var izdarīt, jo šāda parādība skar arī reģionālos ceļus ar asfalta segumu, bet atsevišķos gadījumos pat galvenos ceļus. Ja masas vai satiksmes ierobežošanu nav iespējams veikt, tad tiek noteikti ātruma ierobežojumi. Vēlāk šos ceļu posmus notīra, saremontē, un tie kalpo vēl ilgi. Rūgšana neatkārtojas katru gadu, un – tā tiek novērota dažādās vietās.

Laukos, kad virskārta nožūst, tūlīt vajag art, sēt vai vest mēslus. Tomēr tad, kad rūguma vietas ir pašā plaukumā, satiksmi atļaut mēs nevaram.

Arī transportlīdzekļu īpašnieki nav ieinteresēti lauzt savus spēkratus – tie var iestīgt vai pat ielūzt. Tādēļ jāsaģaida dziļā atkušana, jāstabilizē ceļa sega, un tad visas ierobežojuma zīmes tiek noņemtas.

Ar putekļiem var cīnīties, izmantojot dubulto virsmas apstrādi.

Kā notiek valsts grants ceļu uzturēšana?

Valsts pārziņā esošos grants ceļus uztur "Latvijas autoceļu uzturētājs" (LAU). Pagājušajā gadā grants ceļu uzturēšanai tika izlietoti 15,8 milj. eiro (ar PVN). Vidēji viena kilometra grants ceļa uzturēšana izmaksā 1428 eiro (ar PVN). Ikdienu uzturēšana nozīmē ceļu uzturēšanu ziemā, tiltu, tuneļu, satiksmes pārvadu un caurteku uzturēšanu, satiksmes organizāciju, ceļu kopšanu (izskalojumu likvidēšanu, nogāžu, sāngrāvju nostiprināšanu, grāvju tīrīšanu), ceļu pārraudzīšanu, melno un grants segumu uzturēšanu (bedrīšu vai seguma iesēdumu remontu, planēšanu, profilēšanu, līdzināšanu, dilumkārtas atjaunošanu u.c.).

Sākot no 2014. gada, kad mainījās Satiksmes ministrijas deleģējums, LAU šos t.s. mazos darbus pieejamā finansējuma ietvaros plāno pats, LVC iesniedzot kontroles ziņojumus. LVC ceļus apseko un vērtē padarīto.

Cik lielā apjomā LAU realizē grants pievešanu?

Kopumā 2016. gadā grants segumu iesēdumu un bedrīšu remonts, rupjo šķembu iestrāde kūkumojošajās vietās, kā arī grants seguma dilumkārtas atjaunošana veikta 282 393 m³ apmērā, kas atbilst apmēram 560 km grants ceļu. Uz kopējo valsts grants ceļu tīklu tas nav daudz, tomēr fiziskie apjomi ir lieli.

Un cik lielā apjomā to vajadzētu darīt?

Tiek lēsts, ka grants ceļi gadā zaudē vienu centimetru. Klasiskais aprēķins ir vienkāršs – reizi desmit gados tos vajadzētu atjaunot. Ja ļoti intensīva satiksme, tad biežāk. Mēs grants ceļus neesam atjaunojuši jau vairāk nekā 20 gadus. Labs iesākums būtu, ja gadā mēs atjaunotu 1/10 tīkla – 1200 km. Pašlaik mēs to darām vien uz dažiem simtiem kilometru.

Jāsagaida dziļā atkušana, jāstabilizē ceļa sega, un tad visas ierobežojošās zīmes tiek noņemtas.

Ja reizi 10 gados ir jāatjauno, vai tas nozīmē, ka būtu jāpieved 10 cm grants?

500 m³ uz vienu kilometru, kas apmēram atbilst 10 cm grants. Grants ceļiem ir trīsstūra profils - ceļa vidū materiāls tiek izkārtots biežāk, uz malām aiziet līdz nullei.

Vai grants ceļi tiek rekonstruēti?

Nē. Notiek atvades sakārtošanas darbi, sabrukuso

caurteku nomaina. Un tas jau dod ļoti daudz. Braucot pa nēcilu, sliktā stāvoklī esošu valsts vietējo grantēto ceļu, nereti var redzēt iebūvētas jaunas plastmasas caurtekas, kas liecina, ka ūdens atvadei iespēju robežās tiek sekots līdz.

Grants ceļi pārsvarā ir ļoti plati, tos būtu nepieciešams būtiski sašaurināt. Tomēr par ikdienas uzturēšanas līdzekļiem tas nav iespējams. Arī grants ceļu atjaunošana vai pārbūve praktiski nenotiek, tās ir pārāk lielas izmaksas, tie jau ir būvdarbi, kam nepieciešams atvēlētais projekts.

Kā notiek ūdens atvades sakārtošana?

Tas ietver gan šķērsojošās caurtekas, gan grāvju sakārtošanu. Ne visur, izrokot grāvjus, var panākt rezultātu, jo apkārtnē meliorācijas sistēma ir aizlaista, tā nestrādā. Bieži vien mūsu ceļi (un ne tikai vietējie) applūst, jo privātajos īpašumos ir aizaugušas ūdensteces vai tās nosprostojuši bebri. Ne visur paši zemju īpašnieki izturas ar sapratni. Ir bijuši gadījumi, kad ilgstoši ar pašvaldību palīdzību tiek panākts, ka meliorācijas sistēmu īpašnieki uz savas zemes ļauj sakārtot ūdens atvadi. Ceļu nevar sakārtot, izrokot tikai grāvi, tas ir komplekss katras konkrētās vietas uzturēšanas darbs, kuru jāapzinās arī pārējai sabiedrībai. Ir vietas, kur ūdens problēmu nav, kur to var panākt vienkārši un samērā lēti. Ir vietas, kur ceļi ir kļuvuši par divu vietējo zemesīpašnieku strīdus objektu – katrā ceļa pusē ir savs saimnieks ar pilnīgi pretēju viedokli par ūdens novadīšanu.

Tiek lēsts, ka grants ceļi gada laikā zaudē vienu centimetru.

Kā izvērtē grants ceļu uzturēšanas darbu kvalitāti?

Senā metode, kā pārbaudīt, vai grants ir atbilstoši un seguma izbūvei derīga, ir šāda: ņem granti rokās un mēģina izveidot kaut ko līdzīgu sniega pikai. Rokās tai jāsalīp bumbā, bet noņemot zemē – jāizirst. Ja rokās tā tek caur pirkstiem, tad materiālu proporcija nav istā, tā ir vai nu par smalku, vai tai ir par daudz mitruma.

Tomēr pārāk liels mitrums vēl nenozīmē, ka materiāls ir nederīgs. Tas ir jāizžāvē, ko pērn vēlā rudenī uz reģionālā ceļa Kandava – Saldus (P109) arī darīja. Grants bija pārāk mitra, tāpēc to sastūma ceļa malās, bet uz ceļa uzveda šķembas. Darbus izpildot, nav iespējams nodrošināties pret lietusgāzēm. Spēcīgs lietus vēl nenovēltnotu materiālu pārvērš dubļos.

Ja materiālā ir par daudz smalko materiālu, lietus laikā uz ceļa virsmas parādās dubļu kārtiņa, ja dominē rupjie materiāli – liknēs šķembas tiek izrautas no virsmas, šķembīņas ar oļiem brīvi danco pa virsmu, un liknēs tas var būt bīstami. Mums ir atsevišķi ceļi, kas izbūvēti no ļoti kvalitatīva grants materiāla, taču to uzturēšana rada problēmas, jo šie posmi "uzvedas" faktiski kā asfaltēts ceļš – lietus un automašīnu slodžu ietekmē

veidojas dziļas un asas bedres. Tos nav iespējams noplanēt kā novecojušu grants segu, šeit iepriekš nepieciešams veikt uzirdināšana. Ļoti kvalitatīva grants, kurā vairāk izmantots šķembotais materiāls, varētu būt kā starts uz nākošo segu – dubulto virsmas apstrādi. Viegglāk uzturama ir grants virsma, kas granulometrijā atrodas vidū.

Taču jāsaka, ka cilvēku vērtējums pat sekmīgi atjaunotam grants ceļa posmam parasti nav pozitīvs, jo, izkāpjot no mašīnas, zoles ir netīras. Bet uz grants ceļa zoles nevar palikt tīras. Tāda grants, kura neķersies pie zolēm vai mašīnām, nav izdomāta.

Grants ceļi pārsvarā ir ļoti plati, tos būtu nepieciešams būtiski sašaurināt.

Kā laukos cīnīties ar putekļiem, ko rada grants ceļi?

Grants ceļu ekspluatācija izraisa putekļus, un mēs iespēju robežās cenšamies veikt atputekļošanu. 2016. gadā atputekļošana tika veikta uz 30,5 km grants ceļu. Šos darbus paredz viena no ikdienas uzturēšanas programmas apakšprogrammām, un izvēlētos objektus apstiprina Satiksmes ministrija. LVC nevar vasaras vidū pēkšņi izdomāt, ka tiks atputeklots kāds konkrēts ceļa posms. Atputekļojamo posmu sarakstu mēs izveidojam, pamatojoties uz satiksmes intensitāti un apdzīvotajām vietām, kam klāt nācis vēl viens faktors – iedzīvotāju sūdzības. Tās birst kā no pārpilnības raga. Šogad ministrija deva saskaņojumu veikt precīzi tikpat daudz, cik pērn, līdz ar to šogad saglabāsies tie paši objekti, kas pagājušajā gadā. Sabiedrība ir sapratusi, ka atputekļošana ar kalcija hlorīdu ir efektīva – ceļi put mazāk. Taču vairāk mēs neko darīt nevaram.

Grants ceļu uzturēšana Baltijas valstīs

	Latvija 	Lietuva 	Igaunija 
Cik km grants ceļu ir valsts pārraudzībā?	11 075 km	7170 km	4876 km
Kurš nodarbojas ar grants ceļu uzturēšanu?	VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs”	Valstij piederoši ceļu uzturēšanas uzņēmumi	Privātie uzņēmumi uz līguma pamata
Cik bieži tiek veikta greiderēšana?	Grants ceļu greiderēšana un profilēšana tiek veikta atkarībā no ceļu stāvokļa un nepieciešamības (vidēji 70 000 km gadā)	Grants ceļus jāgreiderē ik pēc 32 darba dienām, katrs grants ceļš tiek greiderēts apmēram septiņas reizes gadā.	Privātie uzturēšanas uzņēmumi saņem noteiktu ikmēneša samaksu, kuras ietvaros pieņem lēmumu par greiderēšanas biežumu.
Uz cik grants ceļu km gadā notiek remontdarbi?	2016. g. remontdarbi notika uz 41 km grants ceļu; 2015. g. 7,5 km. Iepriekšējos gados nenotika.	150-200 km	300-350 km
Cik liels finansējums gadā tiek atvēlēts: – grants ceļu ikdienas uzturēšanai – grants ceļu periodiskajai uzturēšanai	16,5 milj. eiro 2017. gadā plānots tērēt 1,7 milj. eiro (2016. g. 1,4 milj. eiro)	2,5 milj. eiro 4,5 milj. eiro	4,3 milj. eiro 7-9 milj. eiro
Uz cik km grants ceļu pavasārī tiek noteikti masas ierobežojumi?	Vidēji 10 000 km valsts autoceļu šķidoņa laikā tiek noteikti masas ierobežojumi.	Situācija katru gadu atšķiras – vidēji 1300 km. 2014. g. ierobežojumi bija noteikti uz 2500 km grants ceļu, bet 2009. g.– uz 600 km.	2016. g. ierobežojumi bija uz 900 km grants un asfaltēto ceļu. Ir ziemas, kad ierobežojumi noteikti līdz pat 2000 km ceļu.
Dubultās virsmas apstrāde	Pēdējo 3 gadu laikā 74.4 km. 2017. g. plānots 11,4 km	Pēdējo 3 gadu laikā 157 km. 2017. g. plānots 600 km	Pēdējo 3 gadu laikā 522 km. 2017. g. plānots 139 km

Viena atputekļošanas reize darbojas līdz pirmajam lielākajam lietum. Lietainās vasarās šiem darbiem nav jēgas, jo lietus laikā ceļi tāpat nemit.

Ja vasaras sākumā ceļš ļoti put, tad pēc lieliem lietiemi apstrāde jāveic atkārtoti. Atsevišķos objektos mēs to darām pat četras reizes sezonā atkarībā no apstākļiem.

Ar putekļiem var cīnīties, izmantojot dubulto virsmas apstrādi. Šogad plānots, ka tā tiks veikta 11,4 kilometriem grants ceļu. Kopumā dubultās virsmas apstrāde ir īstenota uz aptuveni 250 km grants ceļu, lielākā daļa Latgalē.

Uz grants ceļa zoles nevar palikt tīras.

Vai grants ceļiem ir nākotne?

Grants ceļi, neskatoties uz visām minētajām problēmām, tomēr ir salīdzinoši viegli kopjami. Asfalta segumos bedrīšu remontu, bruksana rada daudz lielākas problēmas. Mēs noteikti varam teikt, ka pie mazas satiksmes intensitātes grants segumi kopumā ir efektīvi. Ziemā uz tiem varam drošāk pielietot rievošanu, bet asfaltā tas jā dara uzmanīgi, vispirms “uzaudzējot” ledu un tad rievojot, citādi sarievos asfaltu. Grants ceļiem ir svarīgi atrast sarežģītākās vietas, vispirms savedot kārtībā tās. Protams, būtisks jautājums ir par to, kā nodrošināt tautsaimniecības vajadzības. Ne tikai iedzīvotāju vēlmes, bet arī smagā transporta darbs (kokmateriālu, minerālmateriālu, citu ražojumu izvešana) vismaz periodiski mums ir jānodrošina.

Kas ir planēšana un kas – profilēšana?

Ar planēšanu vai greiderēšanu tiek izveidota līdzena virsējā kārtā. Turpretī profilēšana, kuru arī veic ar greideri, atjauno grants ceļa šķērskritumu – piepaceļ ceļa vidu, izveidojot 3-4% šķērskritumu, lai

ūdeni novadītu uz ceļa malām.

Nesen izskanēja pārmetumi, ka zemnieki tiek sodīti, jo apar ceļmalas. Kādēļ tas ir aizliegts?

Ceļš – tā ir sarežģīta inženiertehniska būve. Valsts galvenā autoceļa *pirāgs* ir vairāk nekā metru biezš, zem virsējās asfalta kārtas slēpjas nesošā kārtā, salizturīgā kārtā, drenējošais slānis. Ceļš ir arī ceļa nomale, nogāze, grāvis un grāvja ārējā šķautne. Viss uzskaitītais ir ceļa konstrukcijas sastāvdaļas, kas kopumā nodrošina ceļa kalpošanas kvalitāti. Ja tiek sabojāts kāds no konstrukcijas elementiem, tad sāk ļodzīties visa konstrukcija, ceļa gadījumā tā plaisā, veidojas iesēdumi, tā saucamās “smilšu vannas” un citi defekti.

Diemžēl ir bijuši atsevišķi gadījumi, kad saimnieciskās darbības rezultātā ar smago tehniku ceļa konstrukcijas ir sabojātas. Tas notiek, aparat ceļa nomales vai grāvjus, kā arī komunikācijas, kuras nereti atrodas zem ceļa nodalījuma joslas.

Mēs noteikti varam teikt, ka pie mazas satiksmes intensitātes grants segumi kopumā ir efektīvi.

Pieartā lauku mālzeme nobloķē ūdens filtrāciju ārā no ceļa konstrukcijas, un ceļa vietā veidojas vanna. Tad mums tiek sūtītas bildes ar svitrainiem, “uzartiem” ceļiem, kuru pašas malās redzami skaisti lauki. Rudens pārmitrinātajā periodā šāds ceļš nav spējīgs ūdeni aizvadīt uz malām, un tas paliek reljefa zemākajās vietās. Sabiedrībai kopumā jāsaprot, ka pat ne pārāk labi kopts grāvis ir saglabājams – tas ir ļoti svarīgs. Pretējā gadījumā zūd funkcionalitāte, un rezultāts ir neapmierinošs visiem.

LAU: Siltā un atkušņiem bagātā ziemā grants ceļu uzturēšana ir problemātiska



Kā jūs kā uzturētāju pārstāvis raksturotu Latvijas valsts grants ceļus?

Nenoliedzami, skaistie baltie grants ceļi ziemā un vasarā ir viena no ainaviskām Latvijas dabas bagātībām. Diemžēl, gadu gaitā pieaugot satiksmes intensitātei un kravas transportlīdzekļu kravu svaram, pavasaros un rudenī, nepastāvīgos laika apstākļos daļa no grants ceļiem pārtop grūti izbraucamos ceļos. Arī silta ziema neizbēgami rada problēmas. Nav jābūt gaišrēģim, lai prognozētu, ka siltā ziemā daļa grants ceļu būs pārmitrināti un veidosies bedres. Tādas brīnumnūjiņas, kuru pavicinot grants ceļš kļūtu tikpat labi izmantojams ceļa lietotājiem kā melnā seguma ceļš, nav. Stabils ziemās grants seguma ceļi parasti sasalst, un līdz pavasarim, kad iestājas atkusnis, braukšanas apstākļi pa šiem ceļiem ir apmierinoši. Agrāk ziemas tiešām bija noturīgas, sals uznāca novembrī un turējās līdz martam, tad tas bija saudzīgāks ceļam nekā pašreizējās ziemas.

Ceļiniekiem pat ir tāds teiciens: “Atnāca inženieris Sals!” Agrāk ceļu uzturētāju galvenās rūpes uz grants ceļiem bija noķert brīdi pirms sala, kad ceļu var nogreiderēt. Tad, sasalsot ceļa klātnei, varēja nodrošināt līdzenumu visas ziemas garumā, un uz ceļa nekrājās ūdens. Savukārt, ja ziemas ir siltas un atkušņiem bagātas kā pēdējos gados, grants ceļu uzturēšana kļūst ļoti problemātiska. Ceļi pārmitrinās, to uzturēšana un caurbraucamība ir apgrūtināta. Visu nosaka slodze, kas pēdējos gados ir pieaugusi, un te jāpiemin smagās kravas transports, kas bieži pārkāpj Satiksmes noteikumus paredzētos masas ierobežojumus. Intensīvi lietojot pārmitrinātus ceļus, veidojas gan bedres, gan dziļas rises, kas ziemā arī apgrūtinā grants ceļu izmantošanu un uzturēšanu.

Pamatā lielākā problēma ir tā, ka nepietiekamā finansējuma dēļ pēdējos 20-30 gados netiek savlaicīgi atjaunota grants segas planējamā kārtā un netiek sakārtota ūdens atvade. Ne visur tiek atjaunoti grāvji, noņemts apaugums. Ceļinieku mācību grāmatas ir minēts un praksē arī apstiprinājies, ka katru gadu no grants segām noput vismaz viens centimetrs segas. Tad varam parēķināt, ka, neko nepievelot, pēc 20 gadiem segas faktiski vairs nav. Veidojās tā saucamās “smilšu vannas”, sabruk ceļa nesošā šķembu kārtā. Pēc

Ceļu uzturēšanas galvenais uzdevums ir pēc iespējas ilgāk ar salīdzinoši nelieliem ieguldījumiem saglabāt ceļu esošajā kvalitātē. Tomēr pēdējos gados siltā un atkušņiem bagātā ziema uzturēšanu padarījusi problemātisku, un grants ceļi kļuvuši par periodiskas lietošanas ceļiem, intervijā “Autoceļu Avīzei” atzīst VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs” valdes loceklis Guntis Karps.

normatīviem planējamās kārtas atjaunošana būtu vajadzīga ik pēc 4-5 gadiem, bet pilna grants segas rekonstrukcija, atkarībā no ceļa noslogojuma, aptuveni pēc 25 gadiem. Autoceļu uzturēšanai piešķirtie līdzekļi primāri, protams, tiek novirzīti satiksmes organizācijai – ceļa zīmju, barjeru atjaunošanai, ziemas dienestam, bedru remontam, greiderēšanai, bet pārējām darbiem jāiztie ar atlikušo finansējumu.

Vai ziemā uz grants ceļiem, neskaitot sniega tīrīšanu, netiek veikti nekādi darbi?

Grants ceļa greiderēšana lielākoties tiek veikta pavasarī un vasaras sezonā. Taču katru gadu arvien biežāk ir situācijas, kad pie attiecīgiem laika apstākļiem greiderēšana notiek arī ziemā. Ceļu uzturēšana ceļu konstruktīvi neuzlabo – ceļu uzturēšanas galvenais uzdevums ir pēc iespējas ilgāk ar nelieliem ieguldījumiem saglabāt ceļu esošajā kvalitātē. Tāpēc pamatu pamats ir esošo ceļu segumu savlaicīga atjaunošana un rekonstrukcija.

Pievienojos uzskatam, ka grants ceļi ir periodiskas izmantošanas ceļi. Ja ir stabila ziema un stabila vasara, problēmu nav. Bet tajā brīdī, kad viss apkārt ir sasalis un vienīgais, kas ir atkusis, ir ceļa klātne, tad ar izbraukšanu būs problēmas, ātri veidosies bedres, dubļi (kas ir pārmitrināta grants) ar visām no tā izrietošajām sekām. Cilvēki aicina, lai kaut ko darām, bet faktiski neko nevar izdarīt. Ja uzņāk mērens sals, kas ūdeni izžāvē, un ceļu ir iespējams nogreiderēt, tas situāciju glābj. Bet pārmitrinātam, bedrainam grants ceļam greiderēšana dod tikai īslaicīgu efektu un caurbraucamību var pat pasliktināt, jo uz ceļa veidojas šķidra “grants putra”, kas apgrūtinā gan braukšanu, gan ceļa greiderēšanu.

Kā šos ceļus pasargāt no vēl lielākas sabrukšanas?

Lai nepieļautu ceļu izdangāšanu un tos saglabātu, siltos un slapjos laika apstākļos un nolietotākajiem un slīptākajiem ceļiem nosaka autotransporta masas ierobežojumus. Respektīvi, tiek liegta pārvietošanās transportam, kas smagāks par noteiktu masu, piemēram, 10 tonnām, 7 tonnām u.c.

Vēsturiski autotransporta masas ierobežojumus liek tad, kad sāk atkust ceļa plātne. Taču pēdējo gadu pieredze liecina, ka masas ierobežojumus nākas ieviest, piemēram, pat

decembrī. Saprotams, ka uzņēmējdarbība ir nozīmīga, ir jāizstrādā meži, jāved dažādas kravas, taču tikpat svarīga ir ceļu uzturēšana un saglabāšana visu gadu visiem ceļa lietotājiem.

Vai atkušņa laikā nokrišņu ietekmē arī uz kvalitatīvi uzbūvēta grants ceļa veidojas dubļu putra?

Situācijas var būt ļoti dažādas. Uz jauna, kvalitatīvi uzbūvēta grants ceļa, kur ir sakārtota ūdens atvade, labi grāvji, dubļiem nevajadzētu veidoties. Ūdens ir ceļu lielākais ienaidnieks. Arī jaunu grants ceļa segumu ūdens kombinācija ar salu, atkusni un nesamērīgu transporta slodzi nenoliedzami ietekmēs negatīvi. Taču, ja ceļa konstruktīvie slāņi ir atbilstoši uzbūvēti un nav transporta masas pārslodzes, tad problēmām nevajadzētu būt.

Viens no konceptuāliem visu grants ceļu kvalitātes uzlabojošiem risinājumiem būtu pakāpeniska šo ceļu nomelnošana. Vai tā ir asfaltēšana vai dubultās virsmas apstrāde (kura ir daudz lētāka) – tas jau ir tehnisks jautājums. Piemēram, esam parēķinājuši, ka grants ceļš, uz kura veikta dubultā virsmas apstrāde, pagarināta ceļa ilgtspēja, uz greiderēšanas izmaksu ietaupījuma atmaksātos 5-7 gados.

Jūs teicāt, ka ir situācijas, kad uz pārmitrinātiem ceļiem neko nevar darīt, bet droši vien tas nenozīmē, ka vispār nekas netiks darīts.

Visās mūsu ražošanas bāzēs strādā pieredzējuši speciālisti. Viņi seko līdz situācijai uz ceļiem – tiklīdz ir iespējams, lai uzlabotu braukšanas komfortu, tiek veikti nepieciešamie greiderēšanas darbi.

Kāda situācija ar grants ceļiem ir citās valstīs?

Salīdzinājumā ar Lietuvu, Igauniju un citām Ziemeļeiropas valstīm Latvijā ir lielākais grants ceļu īpatsvars. Skandināvijā grants ceļi ir ļoti kvalitatīvi un labi uzturēti, taču atšķirībā no Latvijas, kur ceļi būvēti uz pļavu un purvu zemes, Skandināvijā zemes ceļi pamatā ir būvēti uz klints pamatiem. Tas lielā mērā nosaka ceļa nestspēju. Pret kopējo ceļu apjomu skandināviem grants ceļu ir relatīvi maz un ar zemām satiksmes intensitātēm. Turklāt grants ceļu sega tur regulāri tiek atjaunota un vasarā tie vismaz divreiz tiek atputekloti (apstrādāti ar kalcija hlorīdu). Esmu pārliecināts, ka visu ceļinieku vēlme ir, lai tā arī kādreiz būtu uz Latvijas grants ceļiem!

Kvalitātes prasības darbiem uz grants ceļiem

LVC Ceļu pārvaldīšanas un uzturēšanas pārvaldes Uzturēšanas uzraudzības daļas vadītājs Jānis Kastanovskis

Visiem uzturēšanas darbiem ir noteiktas kvalitātes prasības, kas dotas ceļu specifikācijās. Prasības ir gandrīz identiskas tām, kas noteiktas būvniekiem, bet ikdienas uzturēšana nereti jārealizē uz sabrukušiem ceļiem, jānovērš dažādas ārkārtas situācijas, tādēļ tiek dotas nelielas atlaides.

Grants segums sastāv no dažāda izmēra minerālajiem materiāliem – māla, smilts, akmentiņiem jeb šķembām. Prasības, kādam jābūt ideālam materiālam, ir dodas specifikācijās – granulometrijā*. Šiem materiāliem (izmēriem) ir dotas robežvērtības (procentos) – ideālā līnija ir, piemēram, 5-20-30-40-50-70-90 %, bet tādu materiālu dabūt nevar, tāpēc tiek dotas pieļaujamās robežas. Tā kā materiāls Latvijā ir tāds, kāds ir, nereti tiek iestrādāts materiāls, kas iet granulometrijai pa vidu, bet pie pieļaujamās augšējās vai apakšējās robežas. No tā izvairīties nav iespējams.

Piemēram, reģionālajam autoceļam Saldus – Tukums (P109) granulometrija “aizgāja” pa augšējo robežu (materiāls bija salīdzinoši smalks), tāpēc radās problēmas. “Latvijas autoceļu uzturētājs” materiālus iepērk, ievērojot iepirkumu procedūru, un viņiem ir jāizvēlas materiāls norādītajās robežās, un nav tiesības no kāda atteikties tāpēc vien, ka tas ir pie robežas. Ir jāņem lētākais.

Mālainā daļa materiālā var būt līdz 15%. Tas nenozīmē mālu klasiskajā izpratnē, bet “smalkās daļiņas”, kuras var iegūt no māliem, no dolomīta kaļķu smalkumiem – tā šajā gadījumā ir grants saistviela. Lielākie 3 cm akmeņi ir robežās no 85-99%. Ideālā gadījumā materiāls sablīvējas un veido ideālu segu, kura spēj uzņemt nepieciešamās slodzes.

PASTĀSTI PAR
SAREŽČĪJUMIEM
UZ AUTOCEĻA!

80005555
LVC bezmaksas diennakts tālrunis

Latvijas šosejas un zemes ceļu iedalījums no 1918. līdz 1941. gadam

Gunārs Binde, būvzinienieris (publicēts žurnālā “Autoceļi”, 1999. gadā)

Neilgi pirms 1.pasaules kara uz ceļu līdzekļu rēķina Latvijas teritorijā uzturēja 702 km šoseju un bruģu. Svarīgākos saimnieciskos centrus savienojosa ceļu tīkla nebija. Tā vietu izpildīja kļaušu kārtā labots ceļu tīkls. Šosejas un bruģi bija tikai 1,23 km uz 100 km² teritorijas (Anglijā un Francijā tai laikā bija 100 km šādu ceļu uz 100 km²). 1.pasaules kara laikā ceļu uzturēšana un labošana bija pilnīgi pārtraukta. Militāros pārvaldījumus nodrošināja karaspēks. Satiksmes ceļi, kas gandrīz piecus gadus kalpoja kara operācijām un, frontēm vairākkārt pārvietojoties, tika tiši postīti, nonāca sabrukuma stāvoklī, bet tehniskās iekārtas, būves un transportlīdzekļi tika iznīcināti vai izlaupīti.

1919. gada 1. augustā tos

ceļus, ko līdz 1.pasaules karam apsaimniekoja cariskās Krievijas iestādes, t.i., 702 km šoseju un bruģu, savā pārziņā pārņēma Šoseju un zemesceļu valde. 1925. gadā Latvijas Republikas valdība pieņēma Likumu par zemesceļiem, ar kuru pirmo reizi viss ceļu tīkls administratīvi un tehniski tika iedalīts četrās šķirās. 1.šķiras ceļus būvēja un uzturēja valsts. 2.šķiras ceļus kļaušu kārtā laboja zemnieki, bet to uzturēšanā daļēji piedalījās valsts. 3.šķiras ceļus, kurus izmantoja vairākas saimniecības, kļaušu kārtā remontēja un uzturēja šīs saimniecības. 4.šķirā ieskaitīja saimniecību pievedceļus, un tos uzturēja paši saimnieki.

Likums arī paredzēja ik gadus noteiktus ceļa garumus ieskaitīt 1.šķirā – valsts pārziņā.

1940. gada 1. janvārī ceļu kopgarums uz 10 000 iedzīvotājiem bija 178,8 km, bet uz

Ideāli būtu, ja uz katru apdzīvotu vietu vestu vismaz viens ceļš ar melno segumu

To varētu nodrošināt grants ceļam veicot dubultās virsmas apstrādi vai ideālā gadījumā – noasfaltējot to, uzskata VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs” Ražošanas departamenta Uzturēšanas daļas vadītājs Vilnis Vigulis.

Patiesībā autoceļi ar grants segumu ir uzskatāmi par periodiskas lietošanas ceļu, taču Latvijā šajā jomā ir saglabāties mantojums vēl no PSRS laikiem, kad liela daļa autoceļu reģionos tika veidota tieši ar grants segumu, kura kopšana mūsdienu satiksmes intensitātes un arī autotransporta masas pieauguma dēļ prasa būtiskus ieguldījumus, tādēļ pašreizējā nozares finansējuma deficīta apstākļos ir salīdzinoši sliktā stāvoklī. Piemēram, Dānijā vispār nav neviena valsts vai pašvaldību pārziņā esoša ceļa ar grants segumu. Turklāt neatkarīgi no tā, cik līdzekļu būtu iespējams atvēlēt autoceļu uzturēšanai, grants seguma autoceļiem ir specifiskas īpašības, kas rudenos un pavasaros, kā arī atkušņu periodos ziemā padara šos ceļus daudz grūtāk izbraucamus, tādēļ saimnieciski būtu,

ja šajos periodos tie tiktu uz attiecīgu laiku slēgti.

Nereti uz vienu apdzīvotu vietu ved pat vairāki ceļi, kurus visus nepieciešams ikdienā uzturēt braukšanas kārtībā, tomēr pie pašreizējā pieejamā finansējuma to nodrošināt augstā līmenī ir sarežģīti.

Atšķirībā no asfalta grants segums nav ciets, bet ir kustīgs un brīvs materiāls, kas laika apstākļu ietekmē put un pārvietojas – ceļa segai noputot, apakšā ir grunts pamats, uz kuras ceļš tika veidots. Normālā situācijā grants ceļam ir grāvis, ir drenējošā kārtā – smiltis, kas aizvada ūdeni, bet augšpusē ir ceļa sega – grants. Ceļa segai pārmitrinoties, ceļa sastāvs samaisās un grants ceļš nestrādā kā plānots, bet izšķīst. Tādos gadījumos ceļš būtu jā-sāk veidot no jauna. Savukārt lai nodrošinātu šādu ceļu kvalitatīvu caurbraucamību visu

Ar 1922. gadā izdarītajiem grozījumiem visus tiltus, kas garāki par 11 metriem, būvēja par valsts līdzekļiem, bet tiltus, kas īsāki par 11 metriem, par pašvaldību līdzekļiem. Tiltu būvmateriālus par brīvu izsniedza no valsts mežiem. Tomēr instrukcijā paredzētajai ceļu labošanas sistēmai bija nopietni trūkumi.

Kara laikā nodarītā posta dēļ zemturi ceļu labošanas nodevas nespēja samaksāt. Tāpat pašvaldībām grūti bija ceļus apsekot, lai noteiktu, kādos apmēros veicami labošanas darbi, un pārbaudītu, kā un cik labi tie izpildīti. Tādēļ 1925. gada likums daudz lielākus pienākumus ceļu labošanā uzlika valstij, zemturiem atstādams tikai naturālās kļaušas, kas bija jāpilda noteiktā ceļa gabalā, par kura stāvokli viņi bija atbildīgi. No naturālajām kļaušām varēja atbrīvoties, nomaksājot nodevu. Šis likums ceļu labošanas izdevumus segšanā iesaistīja arī valsts mežus.

Zināmi pienākumi bija uzlikti dzirnavu un rūpniecības uzņēmumu īpašniekiem. Pēdējos grozījumus 1925. gada likumā izdarīja 1935. gadā, un tie paredzēja ar 1936. gadu pāriet uz naudas nodevu.

Ārpus budžeta citos izdevumos ieplūda līdzekļi, ko Mežu departaments maksāja par to ceļu uzturēšanu laikā no 1925. līdz 1931. gadam, kuri bija jāuztur uz valsts mežu rēķina, Rīgas pilsētas valde – par tiltu būvēšanu pār Daugavu (Zemgales tilts) un Juglu (Vidzemes šosejā) no 1936. līdz 1938. gadam un Ķeguma būvinspekcija – par ceļu pārbūvēšanu Ķeguma HES applūdinājuma zonā.

cauru gadu neatkarīgi no laika apstākļiem, bez ikdienas uzturēšanas būtu nepieciešams regulāri investēt un veikt gan seguma atjaunošanas darbus, gan drenāžas sakārtošanas un grāvju atjaunošanas darbus. Ja reizi 5-7 gados ceļa segums netiek atjaunots, tad arī ikdienas uzturēšanas darbi pie mainīgiem laika apstākļiem ļoti bieži dod neapmierinošu rezultātu.

Grants ceļu kopšanai ir sava specifika – ir bezjēdzīgi greiderēt slapju grants ceļu – tā ir tikai dubļu masas stumdīšana, kas nekādā veidā neuzlabo ceļa stāvokli. Grants ceļa segumam ir jābūt noteiktā, optimālā mitruma pakāpē, lai to būtu iespējams kvalitatīvi nogreiderēt

Ja finansējums atļauj, mēs veicam ne tikai greiderēšanu, bet arī ūdens novadīšanas sistēmu sakārtošanu, ceļmalu apauguma noņemšanu, jaunas grants kārtas uzvešanu gan ceļa segumam, gan smilšu bedrēm, tāpat arī veidojam šiem sakārtotajiem ceļiem dubulto virsmu – šo tehnoloģiju jau pirms teju desmit gadiem sākām pielietot Latgalē, bet tagad iespēju robežās šādi apstrādājam grants seguma ceļus visos reģionos. Tam ir vairāki pozitīvi efekti – ceļa segums kļūst izturīgāks, turklāt tas nav jāgreiderē, būtiski, ka šādi apstrādāts grants ceļš neput. Šis segums ir atvieglots melnais segums. Jāņem vērā, ka dubultā virsma nav asfalts, jo šis segums nav ciets un to var viegli

nobīdīt. Piemēram, smagajam transportam veicot apgriešanās manevru vai neapzinīgiem vadītājiem, veicot driftu. Savukārt pozitīvais, ka to ir viegli atjaunot un izmaksas ir 5-10 reizes zemākas nekā asfaltam. Ideālais risinājums būtu, ja uz katru pagasta vai pašvaldības apdzīvotu vietu, uz kuru ved grants autoceļi, vismaz vienam no tiem tiktu izveidots šāds dubultās virsmas segums vai ideālā gadījumā asfalts.

Ir nepieciešams veikt visu valsts un pašvaldības autoceļu inventarizāciju, lai rastu skaidrību, kuriem ceļiem jābūt asfaltētiem, kuriem ar atviegloto melno segu (dubulto virsmu) un kuri vienmēr paliks par grants seguma ceļiem. Iedzīvotāji maksā nodokļus un vēlas, lai arī katrs nomaļākais celiņš tiktu kopts un būtu jebkuros laikā apstākļos izbraucams. Taču reālā situācija arī ikvienam ir skaidra – finansējuma apjoms autoceļu nozarei ir tāds, kāds ir. Un attiecīgi ir jāizdara izvēle – vai nu uzturēt pilnīgi visus autoceļus, taču zemākā kvalitātē, vai arī pieņemt politiski drosmīgu un vienlaikus stratēģiski loģisku lēmumu – daļu autoceļu uzturēšanas kategoriju samazināt līdz minimumam, protams, nodrošinot arī attālāku apdzīvotu viensētu sasniedzamību, tajā pašā laikā atvēlot ietaupītos līdzekļus svarīgāku autoceļu, tostarp arī ar grants segumu, ikdienas uzturēšanai, kopšanai un remontiem.

Ceļu tīkla uzturēšanai un attīstīšanai nepieciešamos līdzekļus veidoja

- valsts budžeta līdzekļi, kas savukārt dalījās līdzekļos tekošajiem izdevumiem un kapitālieguldījumiem;
- ārpusbudžeta līdzekļi:
 - sabiedrisko darbu izdevumiem,
 - dažādiem citiem izdevumiem;
- ceļu fonda ieņēmumi.

Ceļu fonda ieņēmumi veidojās no

- 3% piemaksas pie tarifiem preču, bagāžas un pasažieru pārvadāšanai pa visiem Latvijas dzelzceļiem, izņemot valsts pārvadājumus;
- sevišķa 3% nodokļa no alkoholisko dzērienu pārdošanas cenas;
- satiksmes līdzekļu nodokļa;
- dažādām nodevām un soda naudām;
- dažādiem citiem likumā paredzētiem maksājumiem.

Ceļa fonda līdzekļus varēja izlietot valsts uzturēšanā pārņemto ceļu, tiltu un citu objektu būvēšanai, labošanai un uzturēšanai, mehānismu, satiksmes līdzekļu, darbarīku un citu piederumu iegādei un labošanai, kā arī personāla algošanai.



Ceļu tīklu attīstība Latvijas Republikā līdz 1940. gada 1. janvārim

	Valsts uzturētie ceļi, km			Klaušu ceļi	Kopā
Gads	Šosejas un bruģi	Grants ceļi	Kopā	2.,3.šķiras ceļi, km	
1918	-	-	-	-	-
1920	703	-	703	21 480	22 183
1923	704	2	706	21 480	22 186
1928	804	423	1227	24 940	26 167
1933	1370	6274	7644	23 710	31 354
1938	1774	9217	10991	23 522	34 513
1940	1840	9643	11483	24 179	35 662

CSDD: katrs desmitais auto uz ceļa ir potenciāli bīstams

VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcijas” (CSDD) un Valsts policijas (VP) rīkotajos reidos uz ceļiem divu mēnešu laikā pārbaudīti vairāk nekā 1793 transportlīdzekļi. 168 auto jeb gandrīz 10% no pārbaudītajiem spēkratiem konstatētas neatbilstošas riepas, fiksēti arī citi būtiski defekti.



Konstatētais uz ceļiem pierāda, ka cilvēku attieksme pret sava auto tehnisko stāvokli nav uzlabojusies – daudzi joprojām uzskata, ka braukt ziemā ar vasaras riepām ir pieņemami un ka tas apkārtējos neapdraud. Tomēr transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa jomā Latvija krietni atpaliek no vadošajām Eiropas valstīm. Latvijas autoparka vidējais vecums ir ap 13 gadiem,

tas ir gandrīz divas reizes vairāk nekā vidēji Eiropā, kur vecums ir 6-8 gadi. Tas nozīmē, ka arī ikdienā Latvijā šoferiem krietni vairāk būtu jāpievērš uzmanība auto tehniskajam stāvoklim.

Bēdīgākie piemēri no reidiem: vieglā auto riepu protektors nepārsniedz 0,39 milimetrus vai inspektoriem nav pat ko mērīt, jo protektors pilnībā nodilis (minimālais pieļaujamais ziemas riepu protektora dziļums vieglajiem automobiļiem ir 4 milimetri), vai arī gadījums, kad automobilim atsaka darboties bremzes. Kāda auto stāvoklis bijis tik kritisks, ka pieņemts lēmums anulēt tā tehniskās apskates uzlīmi. Tas notika ar kādu kravas *busiņu*, kuram tika konstatēta plaša korozija, neturējās durvis, jo bija sarūsējušas eņģes un nedarbojās durvju fiksācijas ierīce. Šādu tehnisko stāvokli inspektori novērtēja kā nesavienojamu ar turpmāko dalību ceļu satiksmē.

Tāpat pārbaudēs konstatēts, ka cilvēki ikdienā pārvietojas ar auto, kuriem neatbilstoši neregulētas gaismas vai nav veikta tehniskā apskate. Par nožēlu pat autoskolu instruktori, kuriem būtu jābūt priekšzīmei, apmāca topošos autovadītājus ar auto, kam riepas ir ar neatbilstošu protektoru vai kam nav atbilstošā veidā noformēta auto pārbūves dokumentācija. Tiks izvērtēta gan autoskolu, gan instruktoru darbība.

Zīmīgi, ka pārbaudēs konstatēts, ka problemātiskie transportlīdzekļi sastopami ne tikai Latvijas reģionos – Vidzemē, Kurzēmē, Zemgalē un Latgalē, bet arī Rīgā un Pierīgā, kur iedzīvotāju vidējais labklājības līmenis ir augstāks.

Ņemot vērā biedējošo statistiku un daudzo autovadītāju vieglprātīgo attieksmi, CSDD kopā ar VP turpinās veikt auto pārbaudes uz ceļiem visā Latvijā, vienlaicīgi sabiedrībai skaidrojot par nepieciešamību rūpēties par savu auto.

Pilnveidos kārtību, kādā tiek veikta transportlīdzekļu tehniskā apskate un tehniskā kontrole uz ceļa

Valsts sekretāru sanāksmē (VSS) izsludināts Ministru kabineta (MK) noteikumu projekts, kas pilnveidos kārtību, kādā tiek veikta transportlīdzekļu valsts tehniskā apskate un transportlīdzekļu tehniskā kontrole uz ceļa.

Kopumā tiks saglabāts šobrīd spēkā esošais tiesiskais regulējums attiecībā uz transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa un aprikojuma novērtēšanu transportlīdzekļu valsts tehniskās apskates un transportlīdzekļu tehniskās kontroles uz ceļiem ietvaros.

Ar MK noteikumu projektu “Noteikumi par transportlīdzekļu valsts tehnisko apskati un tehnisko kontroli uz ceļa” tiek pārņemtas vairākas Eiropas Savienības (ES) direktīvas, kā rezultātā tiks mainīta defektu kodu numerācijas sistēma, lai ieviestu vienotu defektu numerāciju visā ES.

Tāpat kā līdz šim, noteikumu projekts noteiks kārtību, kādā tiek veiktas transportlīdzekļu pārbaudes uz ceļiem. Ja Latvijā reģistrētam transportlīdzeklim piešķirs 2. vērtējumu, tiks anulēta esošā atļauja piedalīties ceļu satiksmē, ņemta tehniskās apskates uzlīme un dota pagaidu atļauja. Ja transportlīdzeklim piešķirs 3. vērtējumu, tā tālāk piedalīšanās ceļu satiksmē būs aizliegta. Šādā gadījumā



inspektors aizturēs transportlīdzekļa valsts reģistrācijas numura zīmes un anulēs atļauju vai pagaidu atļauju piedalīties ceļu satiksmē. To varēs atgūt, saremontējot transportlīdzekli un veicot tā pārbaudi tehniskās apskates stacijā.

MK noteikumu projektā pārņemtās ES direktīvas paredz, ka Eiropas Komisijai (EK) līdz 2018. gadam ir jāizpeta informācijas apmaiņas iespējāmība starp ES dalībvalstīm par tehniskajās apskates konstatētajiem defektiem, odometra rādījumiem un informāciju par transportlīdzekļu tehnisko kontroli uz

ceļa. CSDD jau vairāk nekā 10 gadus piedāvā Latvijas klientiem iespēju pārliecināties par transportlīdzekļa odometra rādījumiem un tehniskās apskates datiem, un ir gatava šo informāciju nodrošināt gan EK, gan citām ES dalībvalstīm.

Tāpat noteikumu projektā tiks nostiprinātas tās prasības, kas jau šobrīd tiek īstenotas attiecībā uz tehniskās apskates stacijā izmantojamajām diagnostikas iekārtām, inspektoru kompetenci un apmācību.

Lai VSS izsludinātais MK noteikumu projekts stātos spēkā, tas būs jāpastiprina valdībā.

Izstādē “Garāža” apskatāmi spilgtākie pagājušā gada spēkratu kolekcionāru atradumi

CSDD Rīgas Motormuzejā (RMM) līdz maija vidum apskatāma izstāde “GARĀŽA”, kur izrādīti jaunākie un spilgtākie 2016. gada Latvijas Antīko automobiļu kluba (AAK) biedru un citu auto kolekcionāru atradumi.

Izstādē būs aplūkojami desmit dažādu laiku un stila automobiļi.

Gada atradums: Senākais izstādē redzamais auto ir 20. gadsimta itāļu veterāns *Aurea*, ko pats auto īpašnieks dēvē par nejaušu, bet ļoti laimīgu atradumu. Auto uzziets Austrālijā kādā konteinerā, meklējot kāda cita auto trūkstošas detaļas. Kā izrādās, līdz mūsdienām saglabājušies tikai trīs Aurea markas automobiļi, no tiem izstādē eksponētais ir vienīgais pasaulē zināmais *Aurea 600* auto modelis.

Gada aristokrāts: Savukārt angļu aristokrātijas pārstāvi *Jaguar MK VIII* savulaik piemēklējis pavisam bēdīgs liktenis. Automobilis 2009. gadā tika atrasts ASV, kur vairākus gadus pēc postošas viesuļvētras Katrīna tas atradies garāžā zem ūdens. Stipri bojātais spēkrats atceļojis līdz Latvijai, kur veikta profesionāla restaurācija.

Gada milži: Izstādē ir apskatāmi arī klasiski 30. gadu



dizaina tradīcijās ieturētie amerikāņu *Packard* un *La Salle*, kas pārsteidz ar saviem ievērojamajiem izmēriem.

Gada elegances: FIAT saimes pārstāvji: *Alfa Romeo Giulia*, *Lancia* ar *Pininfarina* virsbūvi un *FIAT 1500 S*.

Vēlme meklēt arvien jaunus, izcilus autobūves paraugus Latvijā sakņojas 1972. gadā dibinātā Latvijas Antīko automobiļu kluba (AAK) būtībā – seno spēkratu meklēšana līdzinās dārgumu medībām. Toreiz plašās Padomju Savienības garāžās, šķūņīšos vai vienkārši “pie pakša” varēja atrast izcilus autobūves

paraugus, kas pārsvarā bija kara trofejas. Daudzi no šiem vērtīgajiem atradumiem tagad apskatāmi muzeja ekspozīcijā.

Seno spēkratu medības neapsīkst, bet šobrīd spēkratu meklēšanas metodes un iespējas ir kļuvušas daudz plašākas, tās aptver visu pasauli. Pateicoties kolekcionāru entuziasmam, jauni eksemplāri Latvijā parādās ik gadu ne tikai Latvijas AAK, bet arī individuālo kolekcionāru garāžās. Latvija var lepoties ar plašu un ekskluzīvu spēkratu kolekciju, sākot no 20. gadsimta auto “vecētīņiem” līdz pat modernās klasikas paraugiem.

Solot sagādāt nelegālu transportlīdzekļa vadītāja apliecību, izkrāpj 850 eiro

Februāra sākumā Valsts policija Rīgas Ceļu satiksmes drošības direkcijas (CSDD) nodaļā aizturēja kādu vīrieti, kurš, solot nelegāli sagādāt motocikla vadītāja apliecību, 1969. gadā dzimušam vīrietim izkrāpa 850 eiro.

Valsts policija un CSDD atgādina, ka šādi darījumi ir pretlikumīgi un nekādā gadījumā neiesaka tajos iesaistīties, jo gan šādu dokumentu tirdzniecība, gan izmantošana ir krimināli sodāma. CSDD aicina cilvēkus neuzķerties uz krāpnieku solījumiem, kas par samaksu piedāvā iegūt vadītāju apliecību. Izņēmums šādos gadījumos ir paredzams – krāpnieks pazūd ar naudu, un cilvēks paliek bez kārotās apliecības. CSDD ir izstrādāta sistēma, t.sk. video novērošana, personas identifikācija u.c., kas bez eksāmena kārtošanas un cilvēka klātbūtnes apliecību nemaz neļauj saņemt.

Apkrāptais vīrietis likumsargiem skaidroja, ka pirms kāda laika nejauši iepazinies

ar 1977. gadā dzimušu vīrieti, kurš cita starpā izteica piedāvājumu – par 850 eiro nelegāli sagādāt motocikla vadītāja apliecību. 1969. gadā dzimušais vīrietis šādam nelikumīgam darījumam piekrita un, iemaksājot 400 eiro, sarunāja, ka abi tiksies pie Rīgas CSDD nodaļas Bauskas ielā. Tur, saņemot atlikušo summu, 1977. gadā dzimušais vīrietis solīja attiecīgo vadītāja apliecību sagādāt un nodot rokās. Nelikumīgā darījuma partneris, paņēmis naudu, iegāja CSDD nodaļā, taču ilgu laiku nenāca atpakaļ. Sapratīs, ka visticamāk ticis apkrāpts, vīrietis vērsās pie CSDD apsardzes darbiniekiem pēc palīdzības, kā arī izsauca policiju. Ierodoties notikuma vietā, Rīgas reģiona pārvaldes Zemgales

ierīcība darbinieki ar CSDD nesaistīto vīrieti, kurš solīja pārdot viltoto apliecību, atrada slēpjamos kādā no ēkā esošajām telpām un viņu aizturēja. Par notikušo šajā gadījumā uzsāks kriminālprocess par krāpšanu. Par šādu nodarījumu soda ar brīvības atņemšanu uz laiku līdz trim gadiem vai ar īslaicīgu brīvības atņemšanu, vai ar piespiedu darbu vai naudas sodu. Savukārt vīrietim, kurš šajā gadījumā neieguva viltoto apliecību, atbildība nedraud tikai tad, ja ka tā paredzēta par viltotas apliecības izmantošanu. Gadījumā, ja darījums būtu noticis, vīrietis varētu saukt pie atbildības pēc Krimināllikuma 275. panta pirmās daļas, proti, par viltota dokumenta, kas piešķir tiesības, izmantošanu.

Mašina ar sievieti pie stūres lielā ātrumā aizbrauc zem ķieģeļa, trīsreiz pārlido krustojumam pie sarkanā signāla, traucas pa pretējo joslu, izšmauc starp divām kravas mašīnām... Tai pakaļ policija – sirēna, uguni. Beidzot mašīnu iedzen strupceļā. Sieviete izslēdz dzinēju un jautā blakussēdošajam vīram:

- Nu, žagas pārgāja?

★ ★ ★

Divas blondīnes autobusu pieturā.

- Kādu autobusu gaidi?

- Ceturto. Kādu tu?

- Otro.

Piebrauc 42.autobuss. Abas vienlaicīgi:

- Cik forši, brauksim kopā!

★ ★ ★

- Paskaidrojiet, lūdzu, kā jūs uzbraucāt gājējam.

- Neesmu braucis nevienam virsū. Apstājos, lai palaistu, bet viņš bija tik pārsteigts, ka zaudēja samaņu.

★ ★ ★

Brauciens ar 80. gadu opeli līdzinās bobslejam – sākumā tu to iestum, tad lec iekšā, un, ja labi iestūmi, vari pavizināties lejā no kalna.

★ ★ ★

Tēvs un dēls brauc mašīnā, dēls pie stūres.

- Tēt, vai es jau labi protu vadīt?

- Dēls, redzēji uz ietves smuku meiteni košos minisvārkos?

- Ne-e, neredzēju.

- Tad vēl nemāki...

★ ★ ★

- Ceļu policija. Zariņš. Jaunais cilvēks, jūs esat dzēris!

- Kāpēc dzēris? Lūk, tehniskā, lūk, aptieciņa, drošības josta...

- Jūs strīdēsieties ar inspektoru? Jūs esat dzēris!

- Risināsim jautājumu. Aptieciņa ir? Ir! Tehniskā ir? Ir! Josta ir? Ir! Pat rokasbremze ir. Kur es esmu dzēris?

- Kur mašina?

Bijušās postpadomju valsts tūristi brauc džipā. Viņus apstādina policija.

- Uzrādiet, lūdzu, dokumentus!

- Nē, lūdzu, uzrādiet dokumentus!

- Nē, lūdzu, uzrādiet dokumentus!

- Vot, baigais, labi – še 200.

- Dokumentus, ātri!

Apskatās dokumentus un saka:

- Šeit rakstīts 5+1 pasažieru vieta, jūs esat 16.

- Jucis esi? Apskaties, aizmugurē uz mašīnas rakstīts 4X4.

★ ★ ★

600 mersedesa šoferis paņem stopētāju. Brauc. Ātrums 120, 160. Stopētājs šausmās palūdz apstāties. Autovadītājs saka:

- Nebaidies, man aiz muguras spēcīgs sargeņģelis.

Stopētājs tomēr izkāpj.

Brauc tālāk. 140, 180... Pēkšņi balss no aizmugures:

- Klau, piestāj, es arī izkāpšu.

★ ★ ★

Ticējums. Ja braucot mašīnā jūtat spēcīgu sitienu, izkāpiet un apskatiet bamperu: ja bojāts priekšējais, tas uz naudas zaudēšanu; ja aizmugurējais – uz iegūšanu.

★ ★ ★

Autobusu pietura. Piestāj autobuss. Intelīgents izskata vīrietis palaiž visus pa priekšu, mēģina iekāpt arī pats. Tomēr durvis aizveras, un vīrieša galva ir autobusā, kamēr viņš pats – ārpusē.

- B%\$&! P\$%*! N&^\$*! H%\$#! Galvu norausiet!

Autobuss apstājas. Durvis atveras. Vīrietis iekāpj autobusā, sakārto kaklasaiti un vērsas pie pasažieriem:

- Atvainojiet, sabijos!

★ ★ ★

Vīrietis autobusa vadītājam:

- Atvainojiet, vai vakar autobusā gadījumā neatradāt kasti ar šnabi?

- Nē, bet atradām to, kas bija atradis.

VIRŠĀ

55 SPĒKA UZPILDES STACIJAS

Darītājiem!

VIRŠU KAFIJA

VIRŠU MAIZES

VIRŠU BEKEREJA

VIRŠU KARSTĀS UZKODAS

IZVĒLIES SAVU SPĒKA STACIJU

www.virsia.lv

f t i

Autobraucēju brīvdienu ceļvedis

MARTS, 2017

Latvijas Ceļu muzejs

Šlokenbeka, Milzkalne, Smārdes pag., Engures novads. Vairāk informācijas: www.celumuzejs.lv Ieeja bezmaksas

8.marts

pulksten 19, Jaunmoku pils, Tukuma nov., Tumes pag. **Grupas Otra puse koncerts "ES TEV"** Ieejas maksa: 12 eiro

5. marts

Livonijas ordeņa pils, Ventspils. **Princešu un pirātu balle**

13.-19. marts

Kuldīga. **Restorānu nedēļa "Kuldīgas garša"**

31. marts

pulksten 19, koncertzāle Lielais dzintars, Liepāja **25.Liepājas starptautiskā zvaigžņu festivāla noslēguma koncerts.** Ieejas maksa: 15–30 eiro

19. marts

pulksten 13–16, Latvijas etnogrāfiskais brīvdabas muzejs, Rīga. **Lielā diena, pavasara saulgriežu sagaidīšana.**

4. marts

pulksten 10, Rīgā (apbalvošana) **Sieviešu dienas rallijs.** Vairāk informācijas: www.womensdayrally.com

24. marts

pulksten 9.30, Vidzemes koncertzāle, Cēsis. **Nākotnes izai- cinājumu konference CILVĒKFAKTORS.** Vairāk informācijas: www.cilvekfaktors.lv

11. marts

Bobsleja un kamanīņu trase, Sigulda. **"Ice on Fire" Eiropas čempionāts un ShowelRace superfināls.** Vairāk informācijas: www.sigulda.lv

4. marts

pulksten 14.30, Turaidas muzejrezervāts. **Gadskārtu ieražu svētki Metenāda Turaidā "Vizu, vizu, Metenīti"** Ieejas maksa: 0,70–3 eiro

19. marts

Garkalne. **Skriešanas seriāls "Noskrien ziemu".** Vairāk informācijas: www.noskrienziem.lv

31. marts–2. aprīlis

meistaru darbnīcas, Rēzekne **Akcija "Satiec savu meistaru! 2017".** Ieeja bezmaksas

13.-16. marts

Daugavpils. **Solomona Mihoelsa dienas Daugavpilī** Vairāk informācijas: <https://kultura.daugavpils.lv/>

18. marts

Tērvetes dabas parks, Tērvetes novads. **Ģimeņu diena "Cibric, cibric uz mežu".** Ieejas maksa: no 3 eiro

25.-26. marts

Jelgavas kultūras nams **Teātra svētki Jelgavā** Vairāk informācijas: www.jelgava.lv

Vienmēr svaiga maize

Maiznīca/veikals/kafejnīca Liepālnī „Liepsalās”. Katru dienu 8–22

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

autoceļu avīze

LUKOIL

CSDD

ASTARTE NAFTA

VIRŠĀ

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 būvētājs, Transportbūvju inženieru asociāciju, VAS Latvijas autoceļu uzturētājs un VAS Ceļu satiksmes drošības direkcija.

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

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