



Marts 2016

Autoceļu avīze

Pašvaldību vadītāji visā Latvijā no jaunā satiksmes ministra sagaida iepriekšējo ministrijas solījumu izpildi, autoceļu fonda atjaunošanu, lielākas dotācijas pašvaldības ceļiem un konkrētu projektu realizāciju.

[---> 3. lappuse]



Februārī Latvijā tika apstiprināta jauna valdība Māra Kučinskā vadībā. Satiksmes joma turpmāk būs Ulda Auguļa pārzinā. Viņš apstiprināja, ka ceļu sakārtošana un kvalitāte būs viņa prioritāte.

[---> 3. lappuse]

Pavasara šķīdonis uz ceļiem jau februārī

Netipisko laika apstākļu dēļ šogad jau februārī daudzviet Latvijā grants ceļi kļuva praktiski neizbraucami un iestājās pavasarim raksturīgais šķīdonis. Vai šādos apstākļos ir iespējams uzlabot grants ceļu stāvokli un vai šogad uz ceļiem ir vairāk bedrīšu, kā arī citas aktualitātes "Autoceļu Avīzes" marta numurā.



LVC izsludina Autoceļu Avīzes Gada balvas nominācijas un noteikumus. Izvirzīto ceļa posmu vērtēšana gaidāma aprīlī, bet apbalvošana – maijā.

[---> 6. lappuse]

No 1. marta elektromobiļu uzlāde CSDD stacijās pieejama tikai autorizējoties. Plānots, ka nākotnē šāda autorizācija tiks izmantota visām stacijām nacionālajā elektromobiļu uzlādes tīklā.

[---> 7. lappuse]

Turpinās diskusija par smēķēšanas aizliegumu automašīnās. Kamēr veselības eksperti uzsver smēķēšanas ietekmi uz redzi un vispārējo veselības stāvokli, īpaši pie stūres, tikmēr juristi apgalvo, ka smēķēšanas aizliegums pārkāps Satversmē noteiktās tiesības.

[---> 2. lappuse]

Išsumā

Satiksmes ministrs veidos ekspertu grupu ceļu sakārtošanai

Satiksmes ministrs Uldis Augulis, tiekoties ar biedrības "Latvijas Ceļu būvētājs" vadību, norādījis, ka veidos ekspertu grupu vienota ceļu sakārtošanas un finansēšanas modeļa izstrādei. Šajā ekspertu grupā tiks aicināti piedalīties ceļu uzturētāji, būvētāji un autopārvadātāji, kā arī Finanšu ministrijas un Ekonomikas ministrijas pārstāvji. Minētajā ekspertu grupā arī tiks izvērtēta autoceļu fonda atjaunošana un degvielas akcīzes un citu jaunieviešto nodokļu novirzīšana ceļu uzlabošanai.

OCTA nozarē pērn 11 milj. eiro lieli zaudējumi

Pagājušajā gadā OCTA nozare strādājusi ar 11,7 milj. eiro zaudējumiem, liecina Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja (LTAB) sniegtā informācija. Apdrošināšanas prēmiju pieaugums pērn nebija pietiekams apdrošinātāju izmaksu kāpumam. Pērn piedzīvotie zaudējumi ir lielākie nozarē kopš 2007. gada.



"Autoceļu Avīze" pieejama arī Virši-A degvielas uzpildes stacijās

No marta "Autoceļu Avīze" bezmaksas būs pieejama arī 27 Virši-A degvielas uzpildes stacijās visā Latvijā. Tāpat kā līdz šim avīze būs pieejama CSDD nodaļās, 33 Elvi veikalos, 40 Lukoil DUS, 16 Astarte-Nafta DUS, veikalā – maiznīcā "Liepkalni".

Šoziem autovadītāji LAU nav prasījuši atlīdzības par ceļā sabojātajām mašīnām

Šajā ziemas sezonā privātpersonas vai apdrošināšanas uzņēmumi nav vērsušies pie "Latvijas autoceļu uzturētāja" (LAU) ar prasību atlīdzināt zaudējumus par ceļā sabojātajām mašīnām, ziņo LAU. LAU savu darbību ir apdrošinājis, un gadījumā, ja ikdienas uzturēšanas darbu rezultātā kādam tiek nodarīts kaitējums, apdrošinātāji to izvērtē, un ja tas atbilst noteiktam apdrošināšanas gadījumam, izmaksā atlīdzību.

Rīgas Ziemeļu transporta koridora pirmo posmu plānots sākt būvēt 2017. gadā

Rīgas Ziemeļu transporta koridora pirmā posma būvniecības iepirkumu plānots izsludināt šogad, bet būvniecību sākt 2017. gada 3. ceturksnī. Tas notiks tikai tad, ja izdosies piesaistīt Eiropas Savienības fondu līdzekļus, informēja Rīgas domē. Rīgas Ziemeļu transporta koridora pirmais posms veidos tā austrumu daļu, kas sāksies no Vidzemes šosejas (A2) pie Bergiem Garkalnes novada teritorijā un turpināsies līdz

Gustava Zemgala gatvei (Austrumu maģistrālei).

Rīgas Ziemeļu transporta koridora pirmā posma trase nosacīti tiek sadalīta trīs daļās. Pirmā 1,6 km garumā ir esošo ielu rekonstrukcija starp Čiekurkalna 1.līniju un Ezermalas ielu ar mērķi līdz Ziemeļu transporta koridora otrā posmā paredzētajai tuneļa izbūvei paaugstināt ielas caurlaides spējas, vienlaicīgi nodrošinot blakus teritoriju apkalpošanu.

Pērn akcīzes nodoklis par naftas produktiem iekasēts par 7% vairāk

Pagājušajā gadā akcīzes nodoklis par naftas produktiem iekasēts 428,32 milj. eiro apmērā, kas ir par 7% vairāk nekā 2014. gadā, liecina Valsts ieņēmumu dienesta (VID) sniegtā informācija.

Akcīzes nodokļa ieņēmumus par naftas produktiem pērn ietekmēja naftas produktu realizācijas apjoma pieaugums par 2%, naftas produktu patēriņa struktūras izmaiņas (pērn pieaudzis dīzeļdegvielas īpatsvars) kopējā patēriņa struktūrā.

Apgrūtināta autopārvadājumu veikšana uz Krieviju

Asociācija "Latvijas auto" informē, ka autopārvadājumu veikšana uz Krieviju no Latvijas muitas noliktavām un ostām ir apgrūtināta. Krievijas dienesti Latvijas pārvadātājiem pieprasa dokumentus, kas tieši veidā neattiecas uz pārvadājumu veikšanu, un divpusējās atļaujas vairāk nav iespējams izmantot gadījumos, ja Latvijā tiek iekrautas trešo valstu izcelsmes preces. Patlaban, kamēr vēl pietiek trīspusējo atļauju, pārvadātāji darbu turpina, tomēr to skaits ir nepietiekams, un marta beigās tās būs jau beigušās, skaidro asociācijā. Patlaban Maskava ir apņēmusies līdz 15. aprīlim precizēt pagājušā gada decembrī ieviestās normas, jo no jaunās kārtības būtiski cieš arī Polijas pārvadātāji.

Finanšu ministrija vēlas izvērtēt līdzšinējo nozaru finansējuma izlietojumu

Pirms lemt par finansējuma palielināšanu nozaru ministriņām, būs jāizvērtē līdzšinējais izlietojums. Finanšu ministre Dana Reizniece-Ozola pieļauj, ka to izvērtēs nozaru ministriju pārstāvji kopā ar citu iestāžu ekspertiem, piemēram, no Latvijas Bankas, Pārresoru koordinācijas centra, Valsts kontroles un citām institūcijām. "Domājot par papildu finansējuma piešķiršanu jauno politikas iniciatīvu ietvaros, vispirms būs jāizvērtē finansējuma izlietojums līdz šim," uzsvera ministre. Satiksmes ministrija jaunām politikas iniciatīvām 2016. gada budžetā prasīja 67,3 milj. eiro, no kuriem 32 milj. bija plānoti autoceļu sakārtošanai. Tomēr finansējuma piešķiršana jaunām politikas iniciatīvām netika atbalstīta.

Viedoklis



Latvijas Pašvaldību savienības padomnieks Tehnisko problēmu jautājumos Aino Salmiņš

Grants ceļu uzturēšana Latvijā īpaši ziemas un pavasara sezonā ir vērtējama vairāk nekā neapmierinoši. Lielākajā daļā pašvaldību nepietiekamā finansējuma dēļ autoceļu uzturēšanai noteikta zemākā - D klase. Pašlaik finansējuma deficīts vietējās nozīmes ceļiem ir jau sasniedzis 690 miljoni

eiro, un, kā zināms, lielākoties tie ir tieši grants ceļi. Vienīgais šādiem ceļiem pieejamais finansējums ir 126 milj.eiro Zemkopības ministrijas izstrādātā projekta ietvaros*.

Finansējuma nepieciešamība vietējiem autoceļiem (kā valsts investīciju programma) 63,7 milj. eiro apmērā ir definēta Nacionālajā attīstības plānā un Valsts autoceļu sakārtošanas programmā 2014.-2020. gadam. Tomēr šī programma netiek realizēta.

Attiecībā uz vietējiem ceļiem netika pildīta arī Laimdotas Straujumas Valdības deklarācija, kas paredzēja: „Istenosim Autoceļu sakārtošanas programmu, nodrošinot valsts galveno, reģionālo, vietējo un lauku autoceļu, kā arī tiltu atjaunošanu, piesaistot ES fondu, valsts budžeta un publiskās privātās partnerības resursus, pakāpeniski palielināsim valsts budžeta finansējumu valsts un pašvaldību autoceļu sakārtošanai un uzturēšanai.”

Valsti joprojām nav izstrādāta vietējo ceļu finansēšanas politika, un tas reāli apdraud valsts reģionālo attīstību. Neparedzot finansējumu valsts

vietējiem autoceļiem no valsts budžeta, netiks arī sasniegta plānotā efektivitāte no ES finansējuma valsts galvenajiem un reģionālajiem autoceļiem. Politikas plānošanas dokumentos nav skaidri definēts risinājums valsts vietējo un pašvaldību autoceļu stāvokļa uzlabošanai un atbilstošs finansējuma mehānisms.

No nesen ministra amatā ieceltā Ulda Auguļa sagaidām prognozējamību jau pieņemto plānošanas dokumentu (Nacionālā attīstības plāna) autoceļu attīstības programmā definēto mērķu sasniegšanai. Iepriekšējie satiksmes ministri to pildīja budžeta ietvaros. Šādi praksei turpinoties nepildīsies ne NAP, ne valsts autoceļu attīstības programma. Finansējumam valsts un pašvaldību autoceļiem vajadzētu sasniegt vismaz pirmskrīzes līmeni (2008. gadu). Autoceļu uzturēšanas finansējumam jābūt piesaistītam akcīzes nodoklim naftas produktiem un transportlīdzekļu ekspluatācijas nodoklim. Mēs patiesi ceram, ka ministram izdosies atjaunot finansējumu valsts vietējiem un pašvaldību autoceļiem.

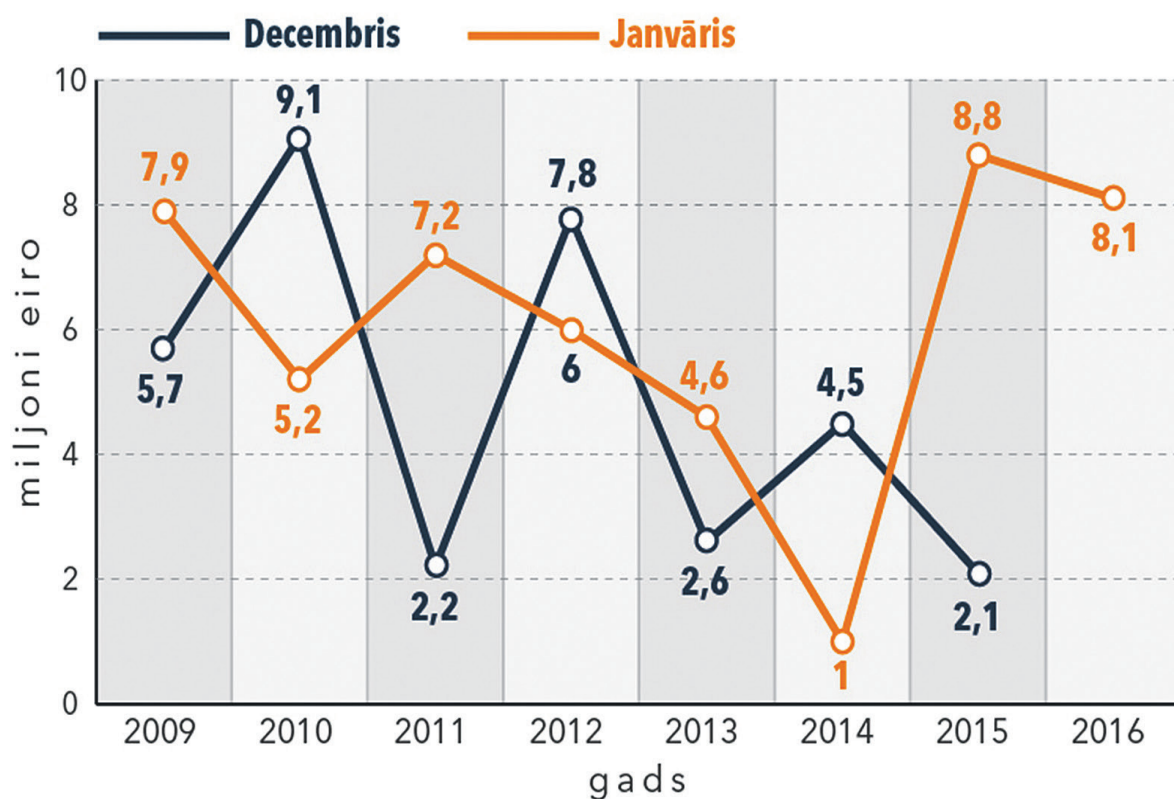
Iepriekšējā Ulda Auguļa vadīšanas laikā vadībā tika izveidota Ceļu padome un zināmā mērā tika atjaunots dialogs starp pašvaldībām un Satiksmes ministriju. Bija reāli mēģinājumi veikt dialogu ar pašvaldībām, bet pats galvenais – bija vienota izpratne par ceļu fonda atjaunošanas nepieciešamību. Ceram, ka ministram arī turpmāk veidosies dialogs ar pašvaldībām, un autoceļu nozare, it īpaši pašvaldību un valsts vietējie ceļi, būs vieni no prioritārajiem jautājumiem.

Latvijas Pašvaldības savienība kā vienmēr ir gatava ministram būt sadarbības partneris.

*Veicinot lauku infrastruktūras attīstību, ceļu uzlabošanai un izbūvei, sekmējot uzņēmējdarbības attīstību, tuvākajos gados plānots novirzīt 126,6 miljonus eiro. To paredz Zemkopības ministrijas izstrādātais projekts „Valsts un ES atbalsta piešķiršanas kārtība pasākumā „Pamatpakalpojumi un ciematu atjaunošana lauku apvidos””. Uz šo finansējumu var pretendēt 110 novadu pašvaldības.

Skaitļi un fakti

Izdevumi par valsts ceļu ziemas uzturēšanas darbiem (milj. eiro)



Aprēķinos ņemti vērā sekojoši darbi:



Brauktuves apstrāde ar pretslīdes materiāliem



Brauktuves attīrīšana no sniega



Attīrīšana no sniega ar vienlaicīgu slīdāmības likvidēšanu



Rievu izveide

Uldis Augulis: ceļu sakārtošana un kvalitāte ir mana prioritāte



Februārī Latvijā tika apstiprināta jauna valdība Māra Kučinska vadībā. Satiksmes joma turpmāk būs Ulda Auguļa pārziņā, kurš šo amatu ieņēma arī 2010. gadā. “Autoceļu Avīzei” ministrs apstiprināja, ka ceļu sakārtošana un kvalitāte būs viņa prioritāte.

Kādas būs jūsu prioritātes satiksmes ministra amatā? Vai ceļi būs starp tām?

Viennozīmīgi ceļu sakārtošana un kvalitāte būs mana prioritāte, pie kā esmu jau uzsācis aktīvu darbu. Protams, arī citās ministrijas pārziņā esošajās jomās ir izaicinājumi un jautājumi, kas jārisina – pasažieru pārvadājumi, nacionālās aviokompānijas nākotne, tranzīta un loģistikas attīstība, kas saistīta ar investīciju piesaistes iespējām autopārvadājumu, dzelzceļa, ostu pakalpojumiem. Tomēr nenoliedzami ceļi ir gan valsts vizītkarte, gan tautsaimniecības attīstības pamats, kam pievērsu īpašu uzmanību. Viens no galvenajiem uzdevumiem ir izstrādāt vienotu, prognozējamu un ilgtspējīgu ceļu sakārtošanas un finansēšanas modeli.

Socioloģiskās aptaujas rāda, ka arī iedzīvotāji ceļus nosauc par galveno SM prioritāti. Vai saskatāt iespēju padarīt ceļus par visas valdības prioritāti? (pagājušās vasaras aptauja)

Ceļi un sakārtota infrastruktūra ir kā valsts asinsrite, no kā ir atkarīga uzņēmējdarbības un ražošanas attīstība. Tas skar daudzas nozares. Tāpēc ceļu sakārtošanas jautājums ir iekļauts arī valdības deklarācijā. Līdz ar to esmu pārliecināts, ka ceļiem vajadzētu būt visas valdības darba prioritāšu sarakstā. Pretējā gadījumā par kādu attīstību un

ražošanu mēs varam runāt, ja nav sakārtoti vietējie un reģionālie ceļi.

Vai būtu jāatjauno Autoceļu fonds?

Šāda fonda darbība ir bijusi mana pieredze, kad reiz vadīju pašvaldību, un tas deva skaidru, prognozējamu rezultātu. Taču būtība nav nosaukumā, to var saukt arī citādi, bet fiksētai un prognozējamai naudai budžetā tieši ceļiem ir jābūt. Tāpēc ir uzsākts aktīvs darbs pie vienota ceļu sakārtošanas un finansēšanas modeļa izstrādes.

Šim nolūkam jau tuvākajā laikā izveidošu īpašu ekspertu grupu, kas strādās gan pie esošā ceļu sakārtošanas programmas izvērtēšanas un analīzes, gan pie stabilas, prognozējamās un ilgtspējīgās ceļu finansējuma modeļa izstrādes. Ekspertu grupā aicinā piedalīties sabiedrības pārstāvjus, ceļu uzturētājus un būvētājus, pārvadātājus, Finanšu un Ekonomikas ministrijas pārstāvjus u.c. iesaistītos. Tāpat būs diskusijas par degvielas akcīzes un citu jaunieviešto nodokļu novirzīšanu ceļu uzlabošanai.

Uzskatu, ka vienlaikus šāds modelis nodrošinātu skaidrāku redzējumu par finansējumu ceļu sakārtošanai un uzturēšanai arī pēc 2018. gada un ilgtermiņā, kad ceļu būvē jau būs ieguldīti šim nolūkam kopumā paredzētie Eiropas Savienības fondu līdzekļi.

“Latvijas Ceļu būvētājs”: ceram uz labu sadarbību

Biedrības “Latvijas Ceļu būvētājs” valdes priekšsēdētājs Andris Bērziņš ir pārliecināts, ka Uldim Augulim Satiksmes ministrijas problemātika ir labi zināma. “Viņš ir ļoti kompetents ministrs, un acīmredzot darbu uzsāks bez īpašas iešūpošanās. Tas, mūsuprāt, ir ļoti svarīgi, jo darbi patiešām negaida. Ceru, ka “Latvijas Ceļu būvētājam” ar viņu būs laba sadarbība – ministrs mūsu pirmajā tikšanās reizē stingri norādīja, ka ceļu jomā valstī ir nepieciešami strukturāli pārkārtojumi, uz visiem ceļiem neatkarīgi no to īpašnieka beidzot ir jāraugās kā uz vienotu veselumu, kam jādod ekonomisks labums valstij. Ministrs arī uzsvēra, ka

jāsakārto nozares administrēšanas sistēma.

Patikami, ka ministrs uzmanīgi ieklausījās mūsu argumentos par to, ka nepieciešams izvērtēt pašreizējo interešu konfliktu, kas ir izveidojies Satiksmes ministrijā, kur viena struktūrvienība cenšas nodrošināt ceļu kvalitāti, kamēr otra aizvien lielākā skaitā izsniedz atļaujas pārvietoties pa ceļiem smagsvara transportlīdzekļiem, graujot to kvalitāti. Ministrs piekrita, ka ir jādomā arī par kontroles sakārtošanu uz ceļiem.

LCB negatavoja ministram noteikt darba kārtību, taču ir gatava, ja nepieciešams, palīdzēt, kā arī atklāti paust savu viedokli.”



Pašvaldību vadītāji gaida aktīvu ministra rīcību

Pašvaldību vadītāji visos Latvijas reģionos no jaunā satiksmes ministra sagaida iepriekšējo ministrijas solījumu izpildi, autoceļu fonda atjaunošanu, lielākas dotācijas pašvaldības ceļiem un konkrētu projektu realizāciju.



**Jānis Lāčplēsis,
Daugavpils domes
priekšsēdētājs**

“Esmu pārliecināts, ka tie līgumi, kas noslēgti ar Satiksmes ministriju, tiks izpildīti. Pašvaldība kopā ar ministriju, piesaistot struktūrfondu līdzekļus, ir ieplānojusi realizēt divus vērienīgus projektus. Pirmais ir pārvada būvniecība pār dzelzceļa sliekšņiem. Vecais tilts un nesen uzbūvētais ceļu pārvads krietni atvieglo transporta kustību, taču pilnībā neatrisina transporta problēmu pilsētā, tādēļ vēl viens ceļu pārvads atbrīvos autovadītājus no sastrēgumiem un gaidīšanas pārbrauktuves. Tas dos arī ekonomisku labumu. Otrs projekts ir saistīts ar tramvaju parka un sliežu modernizāciju. Šī projekta pirmais posms ir jau pabeigts, un mēs gatavojamies nākamajam. Esmu pārliecināts, ka Latgales attīstībai ir nepieciešama reģionālā lidosta. Citu reģionu pieredze liecina, ka līdz ar speciālo ekonomisko zonu izveidi šāda lidosta veicinātu investoru piesaisti. Tomēr lidostas projekts virzās ļoti lēnām. Visbeidzot, manuprāt, ir nepieciešams atjaunot Ceļu fondu, lai nodokļi, kurus auto īpašnieki maksā, tiktu tiešā veidā novirzīti ceļu stāvokļa uzlabošanai.”



**Jānis Rozenbergs,
Cēsu novada domes
priekšsēdētājs**

“Pats galvenais ir stabila pēctecība jau iesāktajiem ceļu būves projektiem. Publiskos solījumus, kas iedzīvotājiem doti saistībā ar valsts nozīmes ceļu infrastruktūru, nedrīkst mainīt, stājoties amatā jaunam ministram. Iepriekšējais ministrs Anrijs Matīss lielu uzmanību pievērsa arī reģionālo ceļu stāvoklim, kas Cēsu novadā bija aktuāli – piemēram, Vaives pagastā, tāpēc ceru uz šādas dinamikas turpināšanos arī turpmāk. Tāpat jāstiprina reģionu mobilitāte, turpinot uzlabot sabiedriskā transporta infrastruktūru, kas savieno reģionus ar attīstības centriem.”



**Andris Apinītis,
Gulbenes novada
domes priekšsēdētājs**

“No jaunā satiksmes ministra sagaidu, lai pēc iespējas ātrāk

virzītos valsts reģionālā autoceļa Pļaviņas-Madona-Gulbene (P37) rekonstrukcijas projekts. Šobrīd tas ir ievieciens, un tā ir Satiksmes ministrijas atbildība. Projekts paredz autoceļa rekonstrukciju uzsākt no Gulbenes pilsētas robežas Madonas virzienā.”



**Gatis Truksnis,
Jūrmalas pilsētas
domes priekšsēdētājs**

“Ceļu infrastruktūras sakārtošanas jomā Jūrmalai ir divi būtiski jautājumi. Viens ir tranzītpilsētas risinājums pie iebraukšanas Jūrmalā no Priedaines puses, kas nepieciešams, lai mazinātu sastrēgumus, īpaši vasaras periodā, kad kūrortpilsētas virzienā plūst simtiem mašīnu. Otrs ir Lielupes tilta izbūve Jaundubultos, radot ērtu savienojumu ar Jūrmalas apvedceļu un Rīgu, kas dotu spēcīgu impulsu šīs pilsētas daļas attīstībai kā aktīvai darījumu teritorijai un pievilcīgai dzīvesvietai.

Tāpat aktuāls jautājums ir valsts nozīmes autoceļu uzturēšana, tostarp Jūrmalas šosejas seguma atjaunošana, kur joslās izbrauktas pamatīgas rīses. Nokrišņu laikā tās rada papildu riskus autovadītājiem.

Vēl viens vēlējums būtu saistīts ar dzelzceļu – pateicoties infrastruktūras modernizācijas projektam, Jūrmala būs tikusi pie 10 sakārtotām stacijām ar paaugstinātām platformām. Ceru, ka jaunā satiksmes ministra vadībā tiks atrisināts jautājums par jauno elektroviļcienu iegādi, lai dzelzceļa satiksme pasažieriem kļūtu vēl ērtāka un pievilcīgāka.”



**Aivars Lācarus,
Talsu novada domes
priekšsēdētājs**

“Jau ilgus gadus Talsu reģionam būtisks ir jautājums par ceļa posma Stende – Mērsrags atjaunošanu. Tas Kurzemes uzņēmējiem nodrošinātu ilgtermiņa ieguvumu. Pērn septembrī Talsu novada pašvaldība Mērsrags ostā organizēja kārtējo tikšanos, kur par šo jautājumu diskutēja uzņēmēji, pašvaldību un VAS “Latvijas Valsts ceļi” pārstāvjus. Tika nolemts slēgt sadarbības līgumu par ceļa apsaimniekošanu, ņemot ceļa posmos esošos transportlīdzekļu masas ierobežojumus un runāt ar Kurzemes plānošanas reģionu par ceļa posma iekļaušanu prioritārajos sarakstos.

Turpinājums 6. lappusē.

Autoceļu uzturētājs: šībrīža ceļu uzturēšanas modelis ir atbilstošākais Latvijas finansiālajām iespējām



Sniegs, apledojums un šķīdonis ir laiks, kad autobraucēji visbiežāk atceras par ceļu uzturētājiem. Vērtējums viņu darbam nereti ir kritisks, darba metodes tiek apšaubītas. Lai uzzinātu darba specifiku un atšifrētu izmaksas, “Autoceļu Avīze” uz sarunu aicināja VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs” (LAU) valdes locekli Gunti Karpu.

Kāda no ceļu uzturētāja viedokļa bija šī ziema?

Mūsu platuma grādos vienkāršas ziemas vispār nemēdz būt. Pat ja nav sniega un gaisa temperatūra ir ap nulli, tiek veiktas preventīvas darbības, lai iespējami izvairītos no ceļu apledošanas. Piemēram, šajā janvārī vairākas nedēļas saglabājās stabils sals un no uzturēšanas viedokļa tas ir vienkāršāk nekā krāsas temperatūras svārstības. Stabila ziema pie mums nu jau ir retums.

Autoceļu uzturētājam ziema ir relatīvi sarežģītākais gadalaiks arī attiecībā uz ceļu lietotājiem, sabiedrību. Tāpēc no 1. novembra līdz 1. aprīlim ceļu uzturētāji ir maksimāli mobilizējušies. Un ziema jau vēl nav beigusies, tā turpinās.

Ceļu uzturēšanas izmaksas ir mērāmas miljonos. Kā tās veidojas?

No visa ikdienas ceļu

uzturēšanas kompleksa ziemas darbi veido vismaz trešo daļu no kopējā LAU gada budžeta, kas ir aptuveni 20 miljoni. Precīzi ziemas izmaksas nav iespējams prognozēt.

Ir normatīvie akti, kas nosaka konkrētas prasības katrai ceļu uzturēšanas klasei. Mūsu uzdevums ir tās nodrošināt jebkādos laika apstākļos. Un pat tad, ja prasības ir ievērotas, ceļu lietotāji šo latīņu vēlas pacelt. Tas, cik daudz mēs tērējam ziemas uzturēšanas darbiem, zināmā mērā ir varas un tautas vienošanās. Vai mēs – visi autobraucēji – ziemā vienojamies par zināmu uzvedības modeli (lietojam labas riepas, braucam prātīgi), vai arī maksimāli daudz iztērējam ceļu tīrīšanai un kaisīšanai. Noķert var katru sniegpārslu, tikai jāsaprot, ka tas maksā, un maksā diezgan daudz.

Ziema nenes nekādu pievienoto vērtību – ziemai beidzoties, nekā nav, un siltajā sezonā visiem ir jau aizmirsies, cik aktuāli bija nokaisīt kādu ceļu. Tad ir citi aktuālie jautājumi: kāpēc Latvijā nav jaunu ceļu un kādēļ ziemas uzturēšanas izmaksas ir tādas, kādas tās ir?

Skandināvijā balti ceļi ziemā nav nekas ārkārtējs. Protams, arī tur sabiedrība nav apmierināta, visi grib izbraucamus ceļus. Taču prasības ir jāsamēro ar iespējām.

Kas veido lielās uzturēšanas izmaksas? Benzīns? Tehnika?

Pamatā ziemā tiek veikta ceļu tīrīšana un kaisīšana. Dažkārt abi kopā. Tehnika, ko mēs ziemā izmantojam, ir jaudīga, bet relatīvi dārga – 160-200 tūkst. eiro katra atkarībā no aprikojuma. Taču šī tehnika ir efektīva, un, jo efektīvāka

Uzziņai: LAU visā valsts teritorijā (izņemot Rīgas pilsētu) veic autoceļu kompleksās ikdienas uzturēšanas darbus, kā arī dolomīta šķembu, drupinātās grants un smilts ražošanu.

tehnika, jo mazākas ir darbu izmaksas.

Katra mašina apkalpo aptuveni 50 km ceļa. Latvijā tāpat kā citās valstīs ir dažādas uzturēšanas klases. Piemēram, A klases ceļam jābūt tīram trīs stundās. Ja mēs vienotos par garāku laiku, izmaksas būtu zemākas. Ceļu uzturēšanas klašu prasības nosaka veicamo darbu biežumu. Jo darbi tiek veikti biežāk, jo tas ir dārgāk.

Izmaksas pamatā veido degviela, kaisāmais materiāls, darbaspēks, mašīnu ekspluatācija. Tas nav lēti.

No 1. novembra līdz 1. aprīlim ceļu uzturētāji ir maksimāli mobilizējušies.

Vai esošais uzturēšanas modelis, jūsuprāt, ir atbilstošs?

Šībrīža modelis, manuprāt, ir apbēts un atbilstošs Latvijas finansiālajām iespējām. Protams, šo latīņu var celt un var arī pazemināt. Ziemas uzturēšana vienmēr būs dārga, atbilstoši sabiedrības prasībām. Man nav iemesla domāt, ka pie esošiem nosacījumiem šīs izmaksas varētu kļūt lētākas.

Pašreiz Latvijā situācija pa reģioniem atšķiras. Vietām sniegs ir nokusis, vietām vēl nē. Taču būs atkusnis, parādīsies bedres. Uz grants ceļiem būs šķīdonis, un tie kļūs neizbraucami. Kāpēc tā notiek?

Latvijā no 20 tūkstošiem kilometru valsts ceļu 12 tūkstoši ir grants ceļi. Pēdējos 20 gadus šie 12 tūkstoši praktiski nav atjaunoti, lielākajai daļai šo ceļu ir palikusi tikai nesošā kārtā, un daudzviet pat tā ir sabrukusi. Šīs segas ir izmantojamas vai nu ļoti sausā laikā, vai salā. Lai cik nepopulāri tas arī neskanētu, grants segas būtībā ir periodiskas izmantošanas segas. Rudenī un pavasarī tās ir pārmitrinātas, tāpēc grūti izmantojamas, veidojas bedres, kurām faktiski neko nevar izdarīt, kamēr ceļš nenožūst.

Vai tā būtu arī tad, ja grants segas iepriekšējos gados būtu atbilstoši uzturētas?

Tad varbūt tas nebūtu tik krasi jūtams. Pie saprātīgām slodzēm, piemēram, Somijā un Zviedrijā grants ceļi ir izmantoti visu gadu. Bet viņiem šo ceļu ir relatīvi maz.

Pavasārī grants sega atkūst palēnām. Virskārtā jau ir dubļi, bet apakšējie slāņi vēl var būt sasaluši. Atšķirsies arī situācija uz grants ceļiem, kas atrodas mežā vai uz lauka. Viendabīgumu rudenī un pavasarī ir ļoti

grūti nodrošināt. Greideris nav efektīvs ne uz dubļiem, ne uz sasaluša grants ceļa.

Autobraucēju sūtitajās fotogrāfijās redzams, ka vietām grants ceļi ir vienās bedrēs. Kāpēc?

Tas notiek transporta slodžu ietekmē. Tur, kur kustība ir intensīva, ceļš ir izdangāts. Lai šāda ceļa stāvokli varētu uzlabot, jābūt optimālam ceļa mitrumam – ne par mitru, ne par sausu. Greideris nav brīnumdaris. Tāpat kā pēc kaisītāja neiestājas vasara, tā arī pēc greidera grants ceļš šķīdona laikā nekļūst ideāls.

Vai pavasarī uz pārmitrināta un bedraina grants ceļa vispār var kaut ko darīt, vai atliek vien gaidīt, kad ceļš nožūs.

Ja var noķert momentu, kad mitrums ir nosūcies, tad atsevišķus posmus var greiderēt. Citos gadījumos mēs varam vien uzlikt zīmi ar masas ierobežojumu, tā mēģinot ceļu pasaudzēt no pārāk lielām slodzēm, kas to sabiegs vēl vairāk.

Mēs ar uzturēšanas līdzekļiem nevaram pacelt ceļa kvalitāti un vērtību, labākajā gadījumā mēs to varam saglabāt esošajā līmenī. Ja pieņem, ka gadā “noluteklojas” aptuveni centimetrs grants ceļa, tad mēs varam parēķināt, cik liela kārtā šo 10-20 gadu laikā no grants ceļu segas ir aizgājuši uz laukiem, krūmiem, māju pagalmiem.

Ziemas darbi veido vismaz trešo daļu no kopējā LAU gada budžeta.

Kādos gadījumos jūs reaģējat uz cilvēku sūdzībām un arī atkusnī esat gatavi ceļu nogreiderēt?

Mums katrā nodaļā ir, ja tā var teikt, sūdzību reģistrs, kurā tiek fiksēts katrs šāds zvans vai vēstule. Reakcija ir atkarīga no tā, cik problēma akūta, cik reāli konkrētajā brīdī ir situāciju uzlabot.

Mūsu cilvēki, kas strādā perifērijā, ir ar lielu stāžu, ļoti pieredzējuši. Un viņi zina, kur, kādos apstākļos ko var darīt. Viņiem ir zināmi arī visi problemātiskākie posmi.

Vai tiesa, ka bedres asfaltā tiešām veidojas tikai uz vecajiem un nekvalitatīvajiem ceļiem?

Bedrīšu veidošanās uz melnajām segām ir tieši saistīta ar segas vecumu. Ja melnā sega kalpo 3., 4. mūžu*, tad bedres veidosies. Ja uz ceļa savlaicīgi ir veikta virsmas apstrāde, virskārtas maiņa, bedrēm nevajadzētu

būt. Uz jauna ceļa vispār bedrēm nevajadzētu būt.

Uz vecas segas ir mikroporas, mikroplaisas, pa kurām klātnē tiek ūdens, sākas ceļa sabrukšana. Latvijā ir ļoti sarežģīta ģeoloģiskā struktūra. Pat 10 metros grunts var mainīties no purva uz mālu. Latvijā nav tik stabilas grunts, kā, piemēram, Skandināvijā. Līdz ar to savlaicīga darbu veikšana ir ļoti svarīga. Asfalts, segas virskārta vai virsmas apstrāde ir kā jumtiņš, kas nodrošina – klātnē mitrums neieklūst. Pretējā gadījumā veidojas bedres. Avārijas bedres** mēs labojam visu gadu. Ja ir signāls par šādu bedri, tā operatīvi tiek salabota.

Kā jūs iegūstat informāciju par avārijas bedrēm?

Mēs izmantojam visus pieejamos informācijas saņemšanas veidus – WAZE, sociālie tīkli, ceļu lietotāju sūtītās vēstules, telefona zvani. Populārākais veids ir Satiksmes informācijas centrs, kas mūs informē par šādām bedrēm. Tāpat tās konstatē mūsu cilvēki, veicot autoceļu apsekošanu.

Vai avārijas bedre potenciāli var izveidoties no jebkuras nelielas bedrītes?

Jā, viennozīmīgi! Tas ir atkarīgs no attiecīgā ceļa noslodzes, no satiksmes intensitātes. Ja bedrītei pāri pārbrauks 50 vieglās automašīnas, iespējams, nekas nenotiks, bet pietiks ar piecām smagajām automašīnām, lai bedre kļūtu bīstama.

Vai avārijas bedru skaits šogad ir lielāks nekā citus gadus?

Salīdzinot ar pagājušo gadu, tas ir lielāks. Šogad nepilnos divos mēnešos salabotas avārijas bedres gandrīz 4000m² platībā. Un tieši februāra pirmajās divās nedēļās salaboti vairāk nekā 80%. Tas ir saistīts ar silto gaisa temperatūru.

Avārijas bedru remontu visā valsts teritorijā veic 60 ceļu uzturētāju remontbriģes. Tie ir apmēram 180

Mēs ar uzturēšanas līdzekļiem nevaram pacelt ceļa kvalitāti un vērtību.

cilvēki, kas pēc nepieciešamības veic tikai avārijas bedru remontu.

Vai pastāvīga un ilgstoša sala apstākļos bedres neveidotos?

Tas ir atkarīgs no mitruma, kas ir ceļa klātnē. Ja ceļš atkūstot nožūtu pakāpeniski, tad situācija būtu daudz

labāka. Kopējā tendence liecina, ka bedrīšu daudzums tomēr samazinās. Ja visu saremontēto bedru apjomu pārvērs kilometros, tad agrāk mēs taisījām apmēram 100 km gadā, tad pēdējos gados ir 60-70 km.

Vai avārijas bedres, kas labotas nelabvēlīgos laika apstākļos, pēc to uzlabošanās tiek pārtaisītas?

Avārijas bedru remonta mērķis ir iespējami operatīvi nodrošināt drošu satiksmi. Mūsu pieredze liecina, ka aukstais asfaltbetons ir gana noturīgs un nereti turas pat vairākus gadus. Svarīgi, lai bedrē ūdens nav tiešā veidā. Tā var būt mitra – bedri izslauka vai izpūš un iepilda auksto asfaltu, “ielāpu” atstājot mazliet virs ceļa līmeņa (karstā laikā tas nedaudz saplok) un sablīvē.

Vai ir tādas vietas, kur jūs jau pilnīgi skaidri zināt, ka bedres būs?

Tie ir visi sabrukušie melno segumu ceļu posmi, kuros ir vecs asfalts, un mēs zinām, ka bedres tur būs.

Avārijas bedru remontu visā valsts teritorijā veic 60 ceļu uzturētāju remontbrigādes. Tie ir apmēram 180 cilvēki.

Vai runas, ka, lāpot bedres, asfaltbetons tiek piemidīts ar kāju, atbilst patiesībai?

Tas nav pareizi no darba kultūras un tehnoloģijas viedokļa, jo pareizi ir asfaltu pieblīvēt ar vibroblieti. Ja autovadītājiem rodas šaubas vai jautājumi par veicamo darbu kvalitāti, lūdzam zvanīt uz Satiksmes informācijas centru 80005555.

Kad sāksies bedrīšu masveida labošana?

Pirmais nosacījums bedrīšu masveida labošanai – dienakts vidējai gaisa temperatūrai ir jābūt +5 grādi. Tad arī sāk ražot bitumena emulsiju un karsto asfaltbetonu. Saskaņā ar normatīvajiem aktiem, bedres uz A klases ceļiem tiks salabotas līdz 1.jūnijam, uz B klase autoceļiem līdz 15.jūnijam, uz C un D klases autoceļiem – līdz 1.jūlijam. Ar bedru masveida remontu visā valsts teritorijā parasti nodarbojas aptuveni 100 brigādes.

Kā ziemu pārcieš tie ceļi, uz kuriem veikta dubultā virsmas apstrāde – uzklāta tā saucamā atvieglotā melnā sega?

Ja uz šāda ceļa nav bijusi pārslodze, ziemu tas pārcieš labi. Uz šādi apstrādātiem ceļiem nav vēlamas palielinātas slodzes un ir jāievēro saudzēšanas režīms – jāpārvietojas ar atļauto kravas autotransporta masu. Uz problemātiskajām vietām mēs atkušņa laikā ierobežojam kravas transportlīdzekļu masu un dažkārt ātrumu. Šobrīd nav indikāciju, ka uz kādā no posmiem būtu problēmas, taču ziema vēl nav beigusies. Darbu vadītāji seko šīm vietām līdz.

Būtu arī vieglāk, ja autobraucēji ziemu uztvertu kā gadalaiku, nevis kā apgrūtinājumu vai problēmu.

Kurš, jūsuprāt, ir visgrūtākais periods ceļu uzturēšanā?

Ziema ir ļoti sarežģīts sezona. Ziemā apstākļi uz ceļa mainās ļoti dinamiski. Būtu arī vieglāk, ja autobraucēji ziemu uztvertu kā gadalaiku, nevis kā apgrūtinājumu vai problēmu.

Savukārt bedru jautājums ir saistīts ar visu ceļu saimniecību kopumā. To veidošanas ietekmē visi faktori: ceļu finansēšanas modelis, ceļu vidējais vecums, to stāvoklis.

Es šajā nozarē strādāju jau vairāk nekā 25 gadus, neatceros daudz gadījumu, kad ziemā kāds teiktu kaut ko labu.

Kā jūs – Latvijas autoceļu uzturētājs – vērtējat savu darbu?

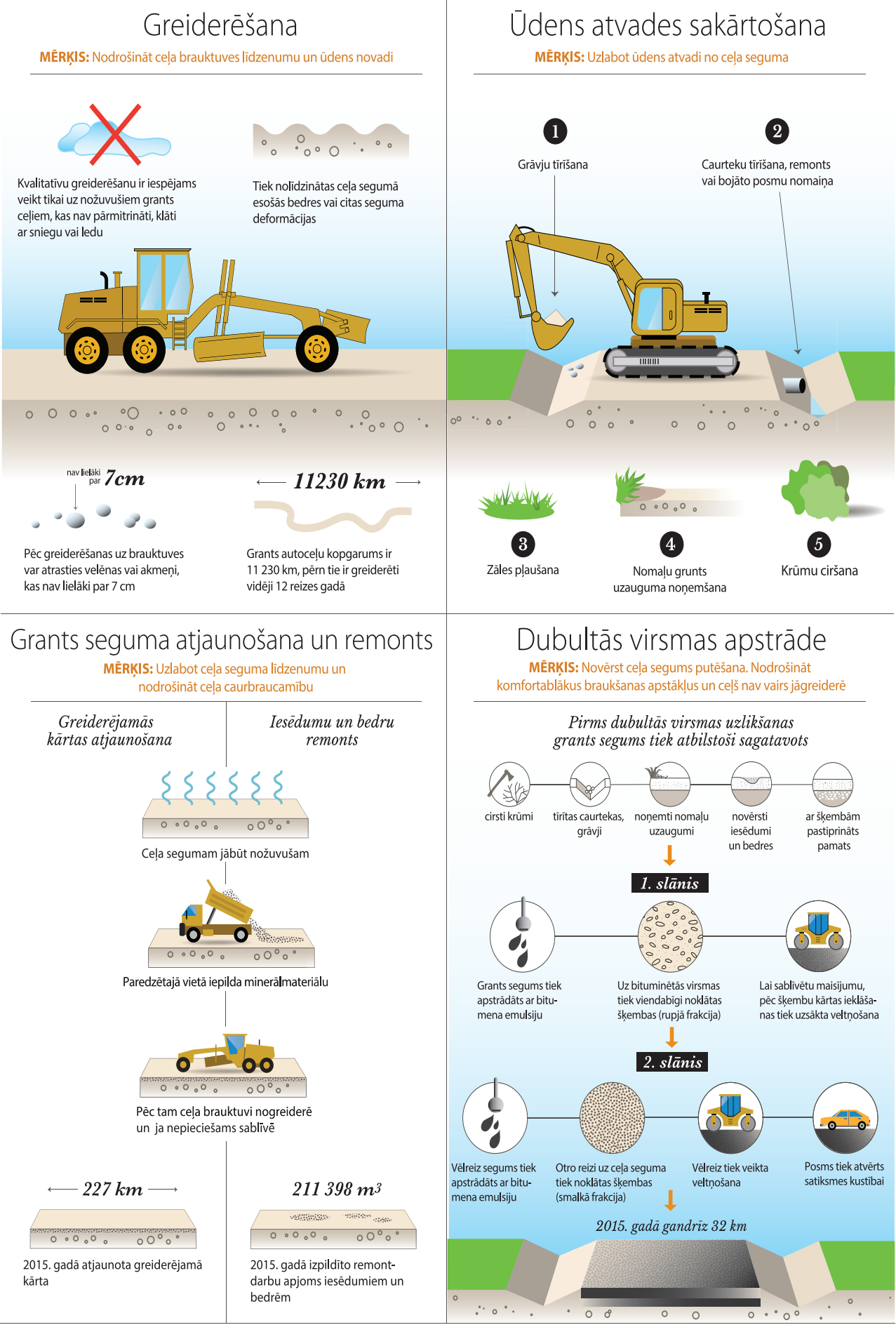
Mūsu darbu vērtē ceļu lietotāji un ceļu īpašnieks, tātad “Latvijas Valsts ceļi”. Katru gadu par ziemas un vasaras sezonu mēs saņemam mūsu darbības izvērtējumu. Šī ziema vēl nav beigusies.

Uzņēmuma vadības vārdā es gribu pateikt paldies visiem mūsu darbiniekiem, īpaši tiem, kas katru dienu strādā uz ceļa. Paldies arī autovadītājiem par izpratni un viedokļiem.

***Ceļa seguma virskārtas mūžs ir aptuveni 7-10 gadi.**

****Par avārijas bedrēm tiek uzskatītas tādas bedres asfalta segumos, kuru laukums ir lielāks par 0,1 m² (~30 cm x 30 cm) un tās ir dziļākas par 5 cm.**

Grants ceļu uzturēšanas darbi



Pašvaldību vadītāji gaida aktīvu ministra rīcību

Turpinājums. Sākums 3. lappusē.

Tomēr tas neatrisina pastāvošo problēmu – neizbraucamā ceļa dēļ lieliem Kurzemes uzņēmējiem tiek radīti zaudējumi. Mēs jau vairākus gadus esam aktualizējuši ceļa posma “Stende – Mērsrags” rekonstrukcijas nepieciešamību, tomēr gaidītais rezultāts un valsts atbalsts līdz šim brīdim nav sasniegts.

Tāpat Talsu novada pašvaldības prioritāšu sarakstos jau kopš 2014. gada ir Sabīles tiltā rekonstrukcija. Sabīles tilts, kas celts pagājušā gadsimta piecdesmitajos gados, pēdējo reizi tika remontēts 1992. gadā. Šim tiltam veikta inženiertehniskā ekspertīze liecība, ka tas ir kritiskā stāvoklī, tādēļ Talsu novada pašvaldība ir sagatavojusi visu nepieciešamo dokumentāciju, lai, parādoties finansējumam, varētu sākt nepieciešamos darbus. Talsu novada pašvaldība jau vairākas reizes ir mēģinājusi šo problēmu risināt, piesaistot Eiropas Savienības struktūrfondu finansējumu, tomēr līdz šim tas nav izdevies. Sabīles tilts ir Talsu novada pašvaldības īpašums, tomēr rekonstrukcijai nepieciešamo finansējumu – vairāk nekā miljons eiro apjomā – novada budžetā atrast nav iespējams. Lai aktualizētu šo jautājumu

ar bijušo ministru prezidenti Laimdotu Straujumu, tā laika Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas, Satiksmes ministrijas un VAS “Latvijas Valsts ceļi” pārstāvjiem, un pat ar Veselības ministru tika sāktas pārrunas par iespējamajiem veidiem atbalsta saņemšanai. Tomēr līdz šim rezultāts tā arī nav sasniegts, bet jautājuma aktualitāte ar katru brīdi pieaug.

Autoceļu fonda atjaunošana ir būtiska nepieciešamība, lai nodrošinātu ilgtermiņa stratēģiju autoceļu sakārtošanā. Kopš tā likvidēšanas 2003. gadā, visu Latvijas reģionu vietējo un reģionālo ceļu stāvoklis pasliktinās, jo pieejamais finansējuma apjoms ceļu būvei un rekonstrukcijai ir relatīvi samazinājies. Atsevišķi ceļi un to posmi tiek atjaunoti, piesaistot Eiropas Savienības struktūrfondu finansējumu, tomēr šis atbalsts ceļu būvei un rekonstrukcijai ir nepietiekams. Ja plānots, ka 2016. gadā autobraucēji nodokļos valstij samaksās teju 550 miljonus eiro, tad tikai nedaudz vairāk par 24% no šīs summas nonāks līdz valsts un pašvaldību ceļiem. Šāda situācija rada kaitējumu ne tikai Latvijas pārvaldītājiem un uzņēmējiem, bet ikvienam valsts iedzīvotājam.”



Raitis Ābelnieks, Bauskas novada domes priekšsēdētājs

“Mums ir daudz ar autoceļiem saistītu problēmu, taču šoreiz pieminēšu tikai divas sāpīgākās. Pirmais ir Bauskas apvedceļa jautājums, kurš nerisinās jau gadu desmitiem. VIA Baltica automaģistrāle kaimiņvalstīs jau sen neskar pilsētu centrus, bet Bauskas pilsēta ir burtiski pārgriezta uz pusēm, radot daudzas neērtības un drošības riskus tās iedzīvotājiem. Katru dienu cauri pilsētas centram izbrauc vairāk nekā 10 000 kravas mašīnas, neskatot citus transportlīdzekļus, kas rada troksni, gaisa piesārņojumu, vibrācijas līdzās esošās ēkās un apdraudējumu

citiem satiksmes dalībniekiem, it īpaši bērniem, kam ceļā uz skolu jāšķērso šī satiksmes artērija. Pirms aptuveni pieciem gadiem tika izstrādāts autoceļu A7 dublējuma maģistrāles Saulkalne-Ārce maršruts, kurā bija iestrādāti vairāki Bauskas apvedceļa varianti un sabiedriskajā apspriešanā tika izvēlēts veiksmīgākais risinājums. Ar to viss arī beidzās, un turpmāk no Satiksmes ministrijas esam saņēmuši tikai nekonkrētus solījumus, ka šī iecere tiks realizēta kaut kad pēc 2020. gada. Tagad, kad straujiem soļiem tuvojas ātrgaitas dzelzceļa līnijas “Rail Baltica” projekta realizācija, šis apvedceļa jautājums mums ir īpaši aktuāls, jo abas maģistrāles Bauskas pievārtē paredzētas iekļaut vienā satiksmes koridorā, tātad kopā jārisina zemes atsavināšanas un citi jautājumi. Tāpat “Rail Baltica” būvniecības laikā būtiski pieaugs smagsvara transporta kustība cauri pilsētai, radot garus satiksmes sastrēgumus uz Bauskas šosejas (A7) un citas neērtības, jo Bauskas tuvumā nav alternatīvu ceļu ar smagajam transportam piemērotiem tiltiem pār Mēmeles un Mūsas upēm. Pat tad, ja tuvākajā laikā visu Saulkalnes – Ārces maģistrāli izbūvēt nav iespējams, tad līdz “Rail Baltica” celtniecības uzsākšanai būtu nepieciešams izbūvēt to posmu, kurš vienlaicīgi būs arī Bauskas apvedceļš.

Otra problēma ir saistīta ar visu Zemgales reģionu garenvirzienā savienojošiem autoceļiem Dobeles-Bauska (P103) un Bauska-Aizkraukle (P87), ko kopumā pazīst ar nosaukumu “Zemgales josta”. Šī ir vienīgā satiksmes artērija, kas savieno

lielāko skaitu Zemgales plānošanas reģiona pašvaldību, bet tajā pašā laikā šī maģistrāle daudzos posmos ir ar sabrukušu cieto segumu, bet atsevišķi tās posmi ir ar grants un šķembu segumu. Šī iemesla dēļ liela daļa satiksmes dalībnieku izmanto nevis reģionālās nozīmes ceļus, bet valsts nozīmes tranzītceļus. Piemēram, dodoties no Bauskas uz tiesu Aizkrauklē, būtu loģiski P87, bet, ņemot vērā tā slikto segumu, absolūtais vairākums autobraucēju izvēlas braukt 126 km pa maršrutu Bauska-Ķekava-Salaspils-Aizkraukle, kā rezultātā tiek nobraukti lieki 40 km vienā virzienā, kas turklāt rada papildus slodzi jau tā pārslogotajiem tranzītceļiem un papildus CO₂ izmešus. Līdz ar to būtu tikai loģiski beidzot savest kārtībā “Zemgales jostas” maģistrāli, kas savieno visus trīs Zemgales reģionālos attīstības centrus.”



Inga Bērziņa, Kuldīgas novada domes priekšsēdētāja

“No jaunā satiksmes ministra sagaidām aktīvu rīcību, cīnoties un gādājot par autoceļu

fonda finansējuma palielinājumu, tostarp lielākām mērķdotācijām pašvaldību autoceļiem. Autoceļu sakārtošana pēdējos gados diemžēl ir bijusi pabērna lomā, bet ceļu jautājums ir svarīgs katram iedzīvotājam, jo mēs visi ceļus izmantojam nokļūšanai uz darbu, pie ārsta vai citu mums nepieciešamo pakalpojumu saņemšanai. Ceļi, it īpaši laukos, daudzviet ir bēdīgā stāvoklī, līdz ar to rada neērtības iedzīvotājiem. Kuldīgas novadā sāpīgākais jautājums ir valstij piederošie grantētā ceļa posmi Kuldīga-Basi (V1290) un Ķikuri-Ālsunga (V1289), kas savieno Gudenieku pagastu ar Kuldīgu, un kurus būtu nepieciešams noasfaltēt. Asfaltēt nepieciešams arī vairākus citus īsākus ceļa posmus, piemēram, ceļu Kuldīga-Pelči-Kaltiķi (V1293).

Tāpat ceļu sakārtošana ir ļoti nozīmīga uzņēmējdarbības attīstībai. Ceram, ka satiksmes ministrs, pirmkārt, atbalstīs to autoceļu rekonstrukciju, kuri nepieciešami uzņēmējdarbības attīstībai reģionos. Piemēram, Kuldīgas novadā vairākus miljonus eiro lielas investīcijas ražošanā plāno ieguldīt AS “Latvijas finieris”, kam pievedceļu nodrošināšanai nepieciešama Kuldīgas apvedceļa posma rekonstrukcija. Kuldīgas apvedceļš ir reģionālais autoceļš, un rekonstrukcijas izmaksas varētu būt 150 tūkstoši eiro. Šādas investīcijas apvedceļa pārbūvē būtu nozīmīgs ieguldījums jaunu darba vietu izveidē un investīciju piesaistē reģionā.”

Lepni par uzbūvēto!

Sāks vērtēt pagājušā gada ceļu būves objektus

No 2016. gada balvu nolikuma

I. Vispārīgie noteikumi

- 1.1. *Autoceļu Avīzes* Gada balva, turpmāk tekstā Balva, ir laikraksta redakcijas un valsts akciju sabiedrības Latvijas Valsts ceļi projekts.
- 1.2. Balva dibināta ar mērķi popularizēt autoceļu nozari, veicinātu izpratni sabiedrībā par nozari un izteikt publisku atzinību tiem, kas autoceļu nozarē sasnieguši atzīstamus rezultātus.
- 1.3. Pretendēt uz Balvu var jebkurš komersants un tā darbinieks, turpmāk tekstā Pretendents, kas izpildījis pasūtījumu uz valsts autoceļiem Latvijā.

II. Nominācijas

- 2.1. *Gada Balva* tiek piešķirta šādās nominācijās:
 - 2.1.1. Par mūža ieguldījumu autoceļu nozarē;
 - 2.1.2. Gada objekts seguma atjaunošanas kategorijā;
 - 2.1.3. Gada objekts paplašinātu būvdarbu kategorijā;
 - 2.1.4. Gada perspektīvākais jaunais darba vadītājs;
 - 2.1.5. Gada perspektīvākais jaunais projektētājs;
 - 2.1.6. Autobraucēju Gada balva.

V. 2015. gada Autoceļu Avīzes Gada balvas eksperti

5.1. Objektu atlasī un vērtēšanu nominācijā Gada objekts, kā arī pretendentu novērtēšanu nominācijās Gada perspektīvākais jaunais būvdarbu vadītājs un Gada perspektīvākais jaunais projektētājs veic Autoceļu Avīzes eksperti:

Juris Anītens, ceļu un tiltu būvinženieris, bijušais SIA 8CBR galvenais inženieris;

Uldis Birzleja, inženieris mehāniķis, bijušais va/s Latvijas Valsts ceļi projektu vadītājs;

Elmārs Daniševskis, ceļu būvinženieris, Transportbūvju inženieru asociācijas valdes loceklis, SIA E. Daniševska birojs valdes loceklis;

Heiti Popps, ceļu un tiltu būvinženieris, Igaunijas ceļu administrācijas Rietumu reģiona galvenais speciālists;

Algirdas Radauskas, Lietuvas ceļu administrācijas padomnieks.

5.2. Autoceļu Avīzes redakcijai ir tiesības piesaistīt darbam Gada balvas vērtēšanas žūrijā arī citus neatkarīgus ekspertus.

Šogad jau sesto gadu tiks pasniegtas “Autoceļu Avīzes” Gada balvas ceļubūvē. Izvirzīto ceļu posmu vērtēšana gaidāma aprīlī, bet uzvarētāju godināšana notiks maijā. Arī šogad notiks autovadītāju balsojums. Sekojiet līdzi informācijai!



Autoceļu Avīzes Gada balvu nolikuma pilns teksts – LVC mājas lapā www.lvceli.lv. Informācijai – voldemars.skele@lvceli.lv vai 29214229.

Autovadītāju balsojumā 2015. gadā par labāko tika atzīts ceļa A12 posms no Ludzas līdz Nirzai.

Izmaiņas auto tehniskajā apskatē stāsies spēkā pakāpeniski

Lai uzlabotu satiksmes drošību un mazinātu vides piesārņojumu, ir pieņemti grozījumi Ministru kabineta noteikumos Nr.466 "Noteikumi par transportlīdzekļu valsts tehnisko apskati un tehnisko kontroli uz ceļiem". Daļa no šiem grozījumiem ir jau stājušies spēkā, bet citi tiks ieviesti pakāpeniski, ļaujot autovadītājiem sagatavoties.

Turpmāk noteiktas striktākas riepu lietošanas prasības – pieļaujams mazāks riepu nodilums nekā iepriekš. Tāpat tehniskās apskates laikā būs iespējams vairāk kontrolēt elektronisko vadības sistēmu, nolasot automobiļa pašdiagnostikas sistēmas datus, šādi paredzot iespēju kontrolēt arī jaunākās paaudzes dīzeļmotoru atgāzu sistēmas darbību.

Spēkā no 2016. gada februāra:

Automobiļiem ar pilnu masu līdz 3,5 tonnām, kas izgatavoti pēc 2012.gada 1.janvāra, notiek pieslēgšanās pašdiagnostikas sistēmai (OBD), lai pārbaudītu adaptīvās priekšējās gaismas sistēmas un arī lai pārbaudītu kaitīgo izmešu samazināšanas ierīču – cieta daļiņu filtru, selektīvās katalītiskās reducēšanas sistēmu (piemēram, "Ad-blue") u.tml. darbību;

Visiem automobiļiem jāuzstādīt trīs pārus tālās gaismas lukturu. Tikai jāatceras, ka vienlaicīgi drīkst ieslēgties ne vairāk kā divi tālās gaismas lukturu pāri;

Lai samazinātu iespēju manipulēt ar automobiļa nobraukumu un lai uzlabotu tā uzskaiti, gadījumos, kad nav salasāms / nolasāms odometra rādījums (nobraukums), transportlīdzeklim tiek piešķirts vērtējums "2" kā par būtisku bojājumu.

Spēkā no 2016.gada 1.decembra:

Visiem automobiļiem un piekabēm uz vienas ass jābūt

vienādām riepiem – gan pēc pielietojuma (vasaras, ziemas) un izmēriem, gan arī viena pēc izgatavotāja vai preču zīmes (nosaukuma) riepiem ar vienādu protektora zīmējumu;

minimālais riepu protektora augstums ziemas periodā (no 1.decembra līdz 1.martam): autobusiem – 3 mm; kravas automobiļiem ar pilnu masu virs 3,5 tonnām – 2 mm; piekabēm (puspiekabēm) ar pilnu masu virs 3,5 tonnām – 1,6 mm;

minimālais autobusu, kravas automobiļiem ar pilnu masu virs 3,5 tonnām un to piekabju (puspiekabju) ar pilnu masu līdz 3,5 tonnām riepu protektora augstums periodā no 1.martam līdz 1.decembrim – 1,6 mm.

Automobiļiem ar dīzeļdzinēju, kas pirmo reizi reģistrēti pēc 2016. gada 31. decembra, motoru atgāzu absorbcijas koeficienta vērtība nedrīkstēs pārsniegt izgatavotāja noteikto vērtību. Savukārt, sākot no 2018. gada 1. janvāra, automobiļiem aizliegts uzstādīt nesertificētus un nemarkētus priekšējos un pakalējos aizsargrežģus, sauktus par "ķengursitamajiem" – iepriekš uzstādītos nesertificētos aizsargrežģus nāksies demontēt.

MK noteikumi "Noteikumi par transportlīdzekļu valsts tehnisko apskati un tehnisko kontroli uz ceļiem" pieejami šeit: <http://likumi.lv/doc.php?id=88101>.

Turpmāk elektromobiļu uzlādei būs nepieciešama autorizācijas karte

No 2016.gada 1.marta elektromobiļu uzlāde "Ceļu satiksmes drošības direkcijas"(CSDD) ātrās uzlādes stacijās Rīgā (Bauskas ielā 86 un Sergeja Eizenšteina ielā 6) pieejama tikai autorizējoties ar CSDD izsniegtu autorizācijas (RFID) karti. Šo karti iespējams pieteikt un apmaksāt CSDD e-pakalpojumos (<https://e.csdd.lv>).

Autorizācijas karšu ieviešana ir pirmais solis vienotas elektroauto uzlādes staciju vadības sistēmas izveidošanā. Plānots, ka nākotnē šāda autorizācija tiks izmantota visām stacijām nacionālajā

elektromobiļu uzlādes tīklā.

Karšu testēšanas režīmā elektromobiļu uzlāde minētajās stacijās pieejama bez maksas. Par izmaiņām norēķinu kārtībā CSDD informēs savlaicīgi.

Autorizācijas kartes īpašnieks var būt gan fiziska, gan juridiska persona. Kartei iespējams pieteikties tikai elektroniski CSDD e-pakalpojumos (<https://e.csdd.lv>). Lai pieteiktos, e-pakalpojumu

kreisajā pusē jāizvēlas sadaļa "Elektromobiļu uzlādes autorizācijas karte" un jāseko programmas norādījumiem. Klientam jābūt reģistrētam CSDD e-pakalpojumos (reģistrēšanās ir bez maksas).

Pieteiktās kartes iespējams saņemt CSDD nodaļās visā Latvijā vai pa pastu. Atkarībā no saņemšanas veida, izmaksas par autorizācijas karti ir 3,53 (saņemot CSDD nodaļās) vai 4,72 eiro (saņemot pa pastu).

Vairāk par elektromobilitāti iespējams uzzināt mājas lapā: www.etransports.lv.



elvi
PAR SAVĒJIEM!

par Savējām ģimenēm!



Uzņēmumiem iesaistoties neauglības ārstēšanas kampaņā, kuras ietvaros jau kopš 2013. gada tiek vākti ziedojumu līdzekļi, lai palīdzētu ģimenēm piepildīt sapni par ilgi gaidīto bērniņu, pilnībā apmaksājot medicīniskās apaugļošanas kursu, papildus savākti **7261,78 eiro**.

Ziedojumu vākšanas kampaņai pērn pievienojušies 18 dažādu uzņēmumu. No 23. oktobra līdz 10. decembrim, pērkot **Apsara, Vitamin Performance, Cido, Druva, Lotte Limonāde, Smiltene, Bolero, Baltais, Vichy, Valdo, Vārška Original, Siera Nams, Kaija, Latvijas Maiznieks, Marienbāde, Pļavas, Italpasta un Cesvaine preces**, divi centi no katras iegādātās vienības tika novirzīti kampaņas fondā.

Paldies visiem uzņēmumiem un arī Jums, pircēji, ka iegādājāties produkciju ar norādi-sirsniņu **"Pērkot šo, atbalsti dzīvību!"** vai ziedojat pie kases! Jo ikviens sapnis ir vērts, lai piepildītos!

Pateicoties Jūsu atbalstam trijos gados finansiālais atbalsts būs sniegts jau **25 Latvijas ģimenēm**, no kurām trijās – Zemgalē, Latgalē un Rīgā – jau ir sagaidījuši savu ilgi loloto bērniņu!

Vairāk informācijas par kampaņas norisi: www.labudarot.lv

VAS Latvijas valsts ceļi
Satiksmes informācijas centra
diennakts bezmaksas tālrunis

80005555

Ko nozīmē, ja redzi uz ceļa greideri?
Tuvākajā laikā lis.

Cilvēki dalās divās daļās – tie, kas iet kājām, un tie, kas vada auto. Ar tiem, kas iet kājām, viss skaidrs. Tie, kas vada auto, dalās divās daļās – tie, kas piesprādzējas un tie, kas nepiesprādzējas. Ar tiem, kas piesprādzējas, viss skaidrs. Tie, kas nepiesprādzējas, dalās divās daļās – tie, kas iekļūst avārijā un tie, kas neiekļūst. Ar tiem, kas neiekļūst avārijā, viss skaidrs. Tie, kas iekļūst avārijā, tie dalās divās daļās...

Ceļu policists dežurē pie restorāna. Izvelas bariņš svinētāju un izklist pa mašīnām. Policists piefiksē visgrīlīgāko un brauc aiz viņa. Apstādina:
– Iepūtiet trubiņā!
Rezultāts – nulle.
– Kā tas iespējams?
– Es šodien dežurējošais uzmanības novēršanai.

Ceļu policists aptur autovadītāju, kurš brauc ar ātrumu 80 km/h atļauto 50 vietā.
– Priekšniek! Nevarēja būt 80! Nekādā ziņā! Es knapi vilkos! Varbūt kādi 20?!
– Pasaki vēl, ka stāvēji uz vietas!
– Jā, patiesībā tiešām stāvēju.
– Lieliski! Rakstu protokolu par stāvēšanu ne-atļautā vietā, jo šeit apstāties ir aizliegts.

Iznāk vīrs no mājas, skatās - uz mašīnas virsbūves ar naglu ieskrāpēts: nokrāso mašīnu, dulburi!

Vīrs sākumā sakreņķējās, bet pēc tam nodomāja, tiešām – sen jau laiks. Nokrāsoja. Mašīna kā jauna!

Kādu rītu iznāk no mājas, uz mašīnas virsbūves ar naglu ieskrāpēts: redzi nu, pavisam cita lieta!

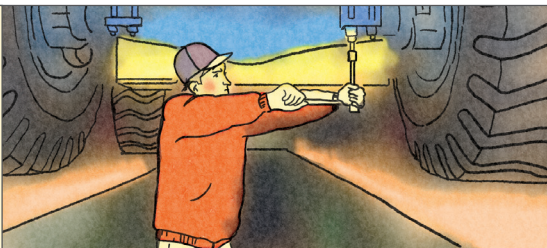
Kā 3 draugi Ceļgrauzi pieveica

Komikss “Kā trīs draugi Ceļgrauzi pieveica” stāsta par to, kā satiekas Pele, Valcis jaunākais un Urbis un liek galvas kopā, lai tiktu galā ar neganto ceļu postītāju Ceļgrauzi.

Komiksa sākums iepriekšējos Autoceļu Avīzes numuros.”

Pēteris vēl nezina, ka gan Maģistrāles plānotājiem, gan projektētājiem galvas-sāpes sagādājušais ceļa posms būs jābūvē viņam.

Kā jau Ziemas mēnešos ceļnieka dzīve ir mazliet mierīgāka. Valču dinastijas jaunākais pārstāvis remontē tehniku...



...pēta jaunākās tendences ceļu būvniecībā...

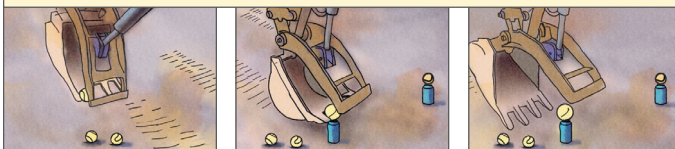


...un vairāk laika pavada sporta zālē.



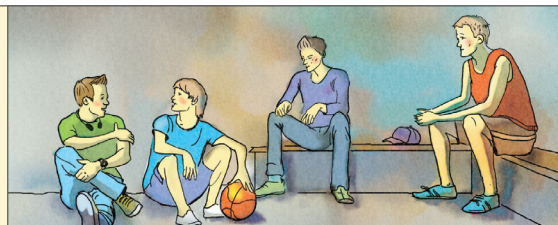
PA ZIEMU JĀSAKRĀJ ENERĢIJA, LAI VASARĀ PIETIEK SPĒKA!

Sporta zālē ap Pēteri lip pusaugu puikas. Tāpēc, ka Valcis ir viens no stiprākajiem vīriem, ko viņi pazīst.



Un tāpēc, ka viņa triki, kas tiek veikti ar ekskavatoru un citām mašīnām, ir slaveni tuvā un tālā apkaimē.

Šodien puikas, kuriem pavasarī jābeidz devītā klase, spriež, kur turpināt mācības.



MAN NEPATĪK MATEMĀTIKAS SKOLOTĀJA. IEŠU MĀCĪTIES UZ HUMANITĀRO KLASI.



TAD TEV BŪS GRŪTI IZMĀCĪTIES NE TĪKAI PAR RAKEŠU ZINĀTNIĒKU, BET ARĪ PAR CEĻU BŪV- NIEKU!

VARBŪT IR VĒRTS PACĪNĪTIES?

Turpinājums nākamajā numurā...

Autobraucēju brīvdienų ceļvedis

MARTS, 2016

Latvijas ceļu muzejs

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

13. marts

Ventspilī, Piejūras brīvdabas muzejā **Masleņica**

12. marts

Saldū, pilsētas tirgū **Pūpoltirgus**

27. marts

12:00, Liepājā, Jūrmalas parka bērnu laukumā **Lieldienu svētki Jūrmalas parkā**. Ieeja bezmaksas

12. marts

19:00, Liepājā, Olimpiskā centra Rožu zālē **Opus Pro 30 gadu jubilejas koncerts „Rožā lietūs”**. Ieejas maksa: 8–15 eiro

20. marts

19:00, Rīgā, Dzelzceļa vēsture muzejs. **Windstream festivāls „Merkūrijs uz Mēness”**. Orķestris „Rīga” un Jānis Šipkevics Ieejas maksa: 14 eiro

27.–28. marts

10–16, Rīgā, Latvijas Etnogrāfiskajā brīvdabas muzejā **Lieldienu**. Ieejas maksa: 1,40–4 eiro

26. marts

19:00, Limbažos, kultūras namā **Koncerta programma „No četriem novadiem”**. Atis Auzāns, Igo, Samanta Tina, Ginta Krievkalna. Ieejas maksa: 8–15 eiro

5. marts

11:00, Valkas pag., Sedaskalni **Valkas četrciņa 2016 distanču slēpošanā**. Dalības maksa līdz 1 eiro

28. marts

11:00, Valkā, pie kultūras nama. Skrējieni/pārgājieni **„Lieldienu zaķis”**

12. marts

11:00, Cēsu novada Priekulju biatlona trasē **Skrējienas seriāls „Noskriet ziemu #3”**. Dalība: bezmaksas

5. marts

Siguldā, Siguldas Bobsleja un kamanīņu trasē **„Ice on Fire”** pirmais atklātais Eiropas čempionāts slidošanā lejup pa trasi

19. marts

15:00, Rēzeknes nov., Lūznavā, Lūznavas muižā **Zelta Baroka virsotnes „Sinfonetta Rīga”** Ieejas maksa: 4– eiro



1.–31. marts

Tērvetes novadā, Tērvetes dabas parkā Vides radošās darbnīcas ģimenēm **„Gatavojam putniem mājas”**. Ieejas maksa: no 2,50 eiro

Vienmēr svaiga maize

Maiznīca/veikals/kafējnīca Liepkalni. „Līpsalās” (Rīga – Daugavpils 117.km) Katru dienu 8–22

12. marts

atpūtas bāze „Gaiziņš”, Bērzaunes pag., Madonas nov. **Gaiziņkalna karnevāls**

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

autocelu avīze

LUKOIL

CSDD

ASTARTE NAFTA

VIRŠI-A

elvi

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

Izdevējs: va/s Latvijas Valsts ceļi sadarbībā ar biedrību Latvijas ceļu būvētājus, Transportbūvju inženieru asociāciju, VAS Latvijas autoceļu uzturētājus un VAS Ceļu satiksmes drošības direkciju.

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

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