



Pavasaris 2021

autoceļu drošība

#### Certus:

Sakārtots ceļu tīkls nozīmē samazinātas kopējās brauciena izmaksas, kas ir ieguvums ne tikai privātpersonām un uzņēmumiem, kas tieši izmanto ceļus, bet arī visai sabiedrībai kopumā.

[---> 11. lappuse ]

#### Jānis Lange:

Viens no lielākajiem izaicinājumiem pagājušajā gadā bija īsie termiņi, kuru laikā bija jāveic iepirkumu procedūras un jāuzsāk būvdarbi, kā zināms būvdarbu sezona Latvijā ilgst tikai aptuveni sešus mēnešus.

[---> 2. lappuse ]



## Būvdarbu plāns 2021. gadam

Kartes un pilns saraksts ar valsts ceļu posmiem, uz kuriem šajā būvniecības sezonā notiks remontdarbi, atrodams šajā Autoceļu avīzes numurā.



#### Virsmu apstrāde

Daudzos reģionālo autoceļu posmos, kur pērn ir veikta seguma atjaunošana, konstatēti defekti un notiek šķembu atdalīšanās. Lai samazinātu bojājumu riskus, visos posmos, kur ir konstatēti defekti, ieviesti ātruma ierobežojumi.

[---> 10. lappuse ]

#### Uzturēšana

LAU ziemas dienests izmanto vairāk nekā 600 dažādas tehnikas vienības. Ziemas sezonai jau rudenī sagādāti slīdamības samazināšanai nepieciešamie materiālu krājumi.

[---> 3. lappuse ]

#### Jūs jautājat.

[---> 12. lappuse ]



# Lange: arī otrā krīzes sezona solās būt intensīva



Gan pērn, gan šogad visvairāk darbu būs uz reģionālajiem autoceļiem. To nosaka pieejamā finansējuma struktūra: lielākā daļa finansējuma arī šogad nāk no valsts budžeta līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem. Tas nozīmē, ka ieguldījumi jāveic līdz gada beigām. Tas savukārt nozīmē, ka nevaram īstenot pārbūves projektus, jo tie prasa pusotru gadu ilgu projektēšanu un divus gadus ilgu būvniecību. Tāpēc pārsvarā tiks atjaunots segums, ko var veikt ar vienkāršotu būvprojektu.

2020. gada būvniecības sezonas galvenā iezīmē bija papildu finansējums, ko valdība piešķir ieguldījumiem valsts autoceļos. Tas tika darīts, lai mazinātu Covid-19

krīzes ietekmi uz ekonomiku. Ja citas nozares Covid-19 ietekmēja negatīvi, tad ceļiem šī krīze bija un ir iespēja. Viens no lielākajiem izaicinājumiem bija ļoti īsie termiņi, kuru laikā bija jāveic iepirkumu procedūras un jāuzsāk būvdarbi, jo būvdarbu sezona Latvijā ilgst aptuveni sešus mēnešus, bet papildu 75 miljonu eiro finansējumu pērn saņēmām tikai aprīļa beigās.

Laikā, kad ekonomikā ir vērojama lejupslīde, ir pareizi investēt autoceļu būvdarbos, jo tā tiek veicināta arī tautsaimniecības attīstība kopumā. Pienesums no šiem ieguldījumiem bija arī citām nozarēm: piegādātājiem, ražotājiem, ēdinātājiem, viesu namiem un citiem, gan nodokļu veidā, gan ar multiplikatora efektu. Turklāt pērn ceļu būves nozarē cenas bija zemākas nekā iepriekšējos gados. Vidēji cenu samazinājums bija 28%. Lai gan šogad cenu samazinājums vairs nav tik izteikti jūtams, tendence saglabājas, un jau tagad ir skaidrs, ka daži papildu objekti uz ekonomijas rēķina varētu tikt realizēti.

Pateicoties pērn piešķirtajam papildu finansējumam,

mēs varējām ieguldīt ceļu posmos, kas līdz šim nebija iekļauti plānos. Piemēram, pateicoties pavasarī piešķirtajiem līdzekļiem, tika sakārtots Vidzemes šosejas (A2) tālākais posms Bērzkrōga virzienā uz Smiltēni un vēl tālāk. Bez šīs naudas tas vēl ilgi gaidītu savu kārtu. Arī šogad seguma atjaunošana plānota vairāk nekā 830

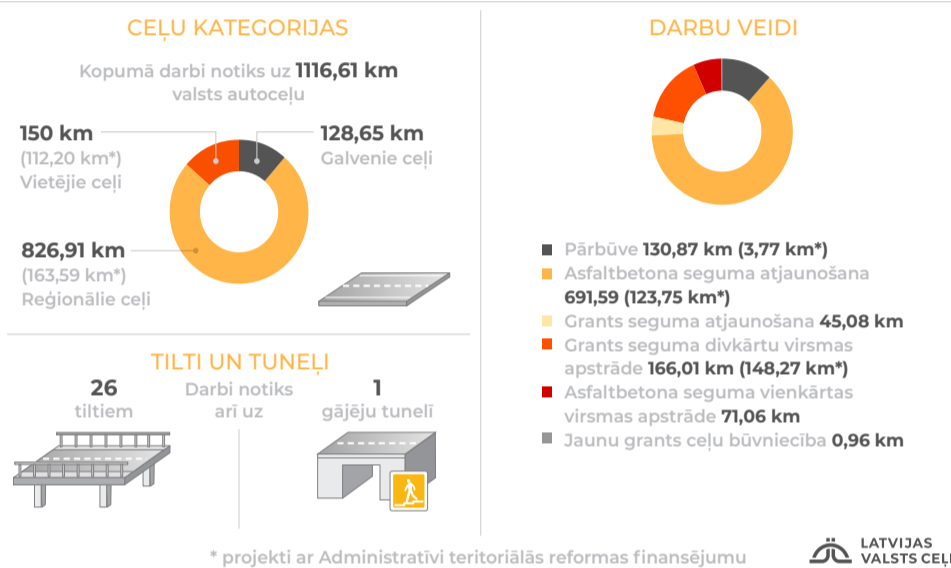
kilometriem reģionālo autoceļu posmos. 18. martā valdība pieņēma lēmumu piešķirt 55 miljonus eiro, turpinot mazināt Covid-19 sekas, kā arī lai uzsāktu reģionālo un vietējo ceļu tīkla sakārtošanu Administratīvi teritoriālās reformas ietvaros. Tomēr, lemjot par šī gada valsts budžetu, parlaments nolēma samazināt bāzes finansējumu

valsts autoceļu tīklam, kompensējot to ar 100 miljonu eiro piešķirumu no līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem. Šie 155 miljoni eiro ir jāiegulda līdz gada beigām. Darbi šajā sezonā noritēs uz aptuveni 1100 kilometriem valsts autoceļu, kas ir līdzvērtīgi pagājušā gada veikumam. Autovadītājiem daudzviet būs jāreķinās ar satiksmes

ierobežojumiem. Pirmais objekts, kurā šogad ir uzsācies būvdarbi, ir reģionālais ceļš Tukums–Kuldīga (P121) posmā no Tukuma apļa līdz apdzīvotai vietai Sāti (4,66.–17,63 km).

Pērn saspringtie termiņi lika pieņemt arī sarežģītus lēmumus. Mēs uzņēmāmies risku, neliedzot būvniekiem veikt virsmas apstrādi atsevišķos ceļu posmos arī rudenī. Šobrīd redzam, ka risks nav attaisnojies, taču arī būvnieki uzņēmās atbildību, tāpēc, tiklīdz iestāsies atbilstoši laika apstākļi, garantijas ietvaros defekti tiks novērsti. Posmos, kur ir veikta virsmas apstrāde, pirmā ziema parāda, vai tā ir izdevusies vai nav. Tehnoloģija nosaka, ka virsmas ir jāiekļāj pie noteiktas temperatūras un pietiekamā laika, kamēr emulsija un šķembas pilnvērtīgi saķeras. Šī metode nav dārga, taču ļauj paildināt ceļa kalpošanas laiku. Izvērtējot 2020. gada sezonas pieredzi, arī no savas puses mēs mainīsim prasības virsmas apstrādes kvalitātes testiem un plānosim šo darbu veikšanu rudenī.

## 2021.gadā plānotie darbi uz valsts autoceļiem



LATVIJAS VALSTS CEĻI

## 2021. gadā plānotie būvdarbi uz valsts autoceļiem





# Ziemai bija gatavi

Šī ziema ir pēdējā, kad valsts autoceļu uzturēšanu veic LAU. Jau drīzumā tiks izsludināts iepirkums uzturēšanas darbu tirgū atvēršanai

Lai ziema nepārsteigtu nesagatavotus, ik gadu VAS Latvijas autoceļu uzturētājs (LAU) jau laikus sagatavo tehniku, kas nepieciešama, lai ziemas periodā nodrošinātu valsts autoceļu ikdienas uzturēšanu atbilstošā stāvoklī. Kopumā LAU ziemas dienests izmanto vairāk nekā 600 dažādas tehnikas vienības. Tāpat šai ziemas sezonai jau rudenī sagādāti slidamības samazināšanai nepieciešamie materiālu krājumi. Sāls vairāk nekā 51 tūkst. tonnu, bet smilts-sāls maisījums vairāk nekā 18 tūkst. kubikmetru. Intervijā *Autoceļu Avīzei* uzņēmuma valdes priekšsēdētājs Vilnis Vitkovskis, kurš vadītāja amatā stājās pagājušā gada rudenī, uzsver, ka LAU ziemai bija gatavs. Ziemas sezona uz valsts autoceļiem ilgst no 1. novembra līdz 31. martam.

**Ziemas sezonā ir lielāka is darbu apjoms autoceļu uzturēšanā. Cik gatavs LAU bija šai ziemas sezonai un kā norit sagatavošanas darbi?**

Šai ziemas sezonai LAU bija pilnībā gatavs. Gan materiālu sagādāšana, gan organizatoriskie pasākumi, diennakts dežuranti un ceļu apsekošana, un arī tehnikas sagatavošana notika savlaicīgi. Nēbija ne mazāko šaubu par LAU gatavību

**Vai jums pietiek tehnikas, lai nodrošinātu valsts ceļu ikdienas uzturēšanu?**

Jā, tā ir viena no lietām, ko esam izdarījuši. Proti, panākuši, lai tehnika būtu efektīvāka un apstrādāto kilometru skaits uz vienu tehnikas vienību būtu lielāks. LAU rīcībā ir efektīvas, tehniski jaudīgas automašīnas un citas tehnikas

vienības autoceļu uzturēšanai.

**2018./2019. gada ziemas sezonā LAU samazināja kaisāmā sāls daudzumu, ar ko tiek apstrādātas brauktuves. Vai arī šajā sezonā to turpināt, un vai tas veido ietaupījumu?**

Kaisāmā sāls jeb nātrija hlorīda (NaCl) samazināšanas pasākumus mēs veicam arī šogad. Tas ir tā saucamais lietderīgais samazinājums, kad samazinām kaisīšanas aptverumu, bet drošība tiek saglabāta esošajā līmenī. Iepriekš, kaisot braucamo autoceļu daļu, daudz materiāla nonāca arī uz ceļa nomalēm, kur tas nav nepieciešams. Mēs strādājām ierobežotā finansējuma apstākļos, līdz ar to šāda ekonomija bija ļoti lietderīga, jo sāls ir viena no galvenajām izmaksu pozīcijām ziemas uzturēšanas darbos, un tas mums tiešām ir ļāvis ietaupīt un veikt citus darbus.

**Bieži vien no auto vadītājiem dzirdam lūgumus, lai nekaisa tik daudz sāli uz ceļiem. Vai esat pētījuši arī citu reagentu iespējamu pielietojumu uz autoceļiem un citu valstu pieredzi?**

Esam pētījuši pasaules praksi, un NaCl ir materiāls, kas dominē visās valstīs, kur autoceļu uzturēšana notiek arī ziemai raksturīgos laikapstākļos. Atsevišķos gadījumos tiek izmantoti citi reagenti, bet tie ir ļoti dārgi un specifiski. Uz autoceļiem, īpaši ārpus apdzīvotām vietām, kur ir lielāks atļautais braukšanas ātrums, šobrīd sāls ir efektīvākais un ekonomiskākais variants. Pilsētas apstākļos var būt vairākas pieejas, dažreiz tiek izmantotas mazāka

izmēra šķembas, ir valstis, kas izmanto pat apsildāmas ielas utt. Bet uz valsts autoceļiem tuvākajā laikā nebūs citu līdzvērtīgu alternatīvu NaCl. Viens no sāls izmantošanas negatīvajiem efektiem ir tas, ka NaCl pievīlina meža dzīvniekus.

**Pērn iesākās pilotprojekts par sensoru izvietojumu uz sadarbības partneru transportlīdzekļiem, lai varētu ātrāk saņemt ziņas par ceļu stāvokli. Vai šis projekts turpinās un kādi ir rezultāti?**

Tehnoloģijas un inovācijas ir viens no virzieniem, kam mēs pievēršam lielu uzmanību. Minēto programmu mēs turpinām un plānojam iegādāties vēl papildu mobilos virsmu sensorus. Ar šīm iekārtām tiek aprīkotas sadarbības partneru transporta vienības, kas regulāri pārvietojas pa Latvijas ceļiem ar lielāko satiksmes intensitāti. Brauciena laikā iekārtas veic virsmas mērījumus un vienlaikus nosūta datus uz sistēmu, kas ir pieejama ziemas dienesta dežurantiem datorā vai mobilajā tālrunī. Izmantojot šo sistēmu kopā ar citiem informācijas avotiem, darbinieki var iegūt precīzāku priekšstatu par apstākļiem uz autoceļiem, un attiecīgi pieņemt arī precīzākus lēmumus par nepieciešamajiem darbiem.

**Pasaulē gandrīz katrā nozarē aizvien lielāka loma ir tehnoloģijām, kas ar katru gadu aizvien pilnveidojas. Vai arī jūsu nozarē tehnoloģijas ienāk ikdienas darbā, un kā tās palīdz?**

Runājot par inovācijām, es gribu uzsvērt, ka ienāk ne tikai tehnoloģijas un iekārtas,



## CV

### Vilnis Vitkovskis

**Amats:** valdes priekšsēdētājs

**Izglītība:**

- Maģistra grāds biznesa vadībā, Manheimas Universitātes Biznesa skola (Vācija);
- ESSEC Biznesa skolas apvienotā programma (Francija);
- Profesionālais bakalaura grāds uzņēmējdarbības vadībā, Rīgas Starptautiskā vadības un biznesa administrācijas augstskola.

**Darba pieredze:**

- LAU valdes loceklis;
- Liepājas pilsētas domes priekšsēdētāja vietnieks izglītības, kultūras un sporta jautājumos;
- Liepājas pilsētas domes Attīstības pārvaldes vadītājs.

AVOTS: LAU

bet arī inovācijas mūsu darba procesos. Jau divus gadus mēs strādājam pie procesu digitalizācijas, lai darbiniekiem nebūtu manuāli jāievada informācija un viņi varētu vairāk koncentrēties uz tiešo pienākumu veikšanu. Sadarbībā ar Rīgas Tehnisko universitāti ir izstrādāts risinājums kravas automašīnu kaisītāju GPS datu apstrādei, lai varētu automatizēt izpildīto darbu uzskaiti. Sistēma šobrīd pamazām tiek ieviesta LAU struktūrvienībās, un paralēli turpinām strādāt pie tās pilnveidošanas.

**Kāds ir šis sistēmas**

**princips?**

Veicot darbus ar tehnikas vienību, dati par darba veikšanas laiku un materiāla patēriņu sistēmā tiek ievadīti automātiski. Tas nozīmē, ka darbiniekam vairs nav nepieciešams pašam ievadīt informāciju datorā. Papildus strādājam arī pie mobilās lietotnes izstrādes, kurā darbinieki, izmantojot telefonu vai planšeti, varēs ievadīt meteoroloģiskos datus un noteikt informāciju, kas saistīta ar ziemas dienesta dežūrām. Vēl viena no salīdzinoši nesene ieviestām inovācijām, kas būtu jāpiemin, ir lietotnes *Waze* ziņojumu izmantošana, lai sekotu līdzi apstākļiem uz autoceļiem. Jau vairāk nekā gadu LAU klientu apkalpošanas dienesta darbinieki līdztekus

ierastajiem informācijas avotiem saņem ziņojumus no ceļu lietotājiem caur *Waze* lietotni.

**Vai esošais finansējums, kas tiek piešķirts valsts autoceļu uzturēšanai, ir pietiekams, lai nodrošinātu visus nepieciešamos darbus?**

Vienmēr var vēlēties, lai finansējums nozarē būtu lielāks, bet kopumā, es teiktu, ka šobrīd piešķirtais un arī plānotais finansējums uzturēšanas darbiem ir zināms kompromiss. Šī finansējuma ietvaros mēs spējam labā stāvoklī uzturēt ceļus ar lielāko satiksmes intensitāti (A un B uzturēšanas klases autoceļi). Pietiekams kompromiss ir arī attiecībā uz zemākas klases ceļiem. Caurbraucamību un kritisko situāciju risināšanu ar šo finansējumu mēs varam nodrošināt. Efektīvizējot procesus, spējam atrast uzņēmuma iekšējās rezerves, vai arī izmantojam dividendi no iepriekšējo gadu peļņas, lai veiktu ceļu uzlabošanas darbus. Skaidrs, ka Latvijā ir ceļi, kuri joprojām ir salīdzinoši sliktā stāvoklī, un ar ikdienas uzturēšanas metodēm tur vairs daudz ko izdarīt nevar.

**Saeima decembra vidū steidzamības kārtā pieņēma grozījumus likumā, saskaņā ar kuriem no 2022. gada 1. maija tiks atvērta autoceļu ikdienas uzturēšanas tirgus.**

Mēs gatavojamies konkursam. Vienlaikus attīstām citas sadarbības formas un modeļus. Neizslēdzu, ka šajā tirgū varētu ienākt arī ārvalstu spēlētāji. Jau šobrīd LVC organizētajās ieinteresēto pušu sanāksmēs var redzēt, ka interese par tirgus atvēršanu ir pietiekami liela.

**Kā ceļu lietotāji vērtē autoceļu uzturēšanu kopumā?**

Katru gadu veicam aptauju, kā ceļu lietotāji vērtē mūsu darbu un autoceļu uzturēšanu. Ja gribam šajā jomā strādāt, tad mums ir jāreķinās, ka ceļu lietotājs ir prasīgs un kritisks. Mums ir jāmeklē tajā ieklausīties un izdarīt secinājumus. Skatoties uz 2020. gada aptaujas datiem, ceļu lietotāju viedoklis par to uzturēšanu kopumā ir uzlabojies. Autoceļu uzturēšanu vasarā kā labu vai vidēju vērtē 80% aptaujāto, ziemā – 73%.

## Prasības autoceļu uzturēšanai ziemā

PRASĪBAS	Uzturēšanas klase				
	A	AI	B	C	D
	Pielaujamie rādītāji				
Pielaujamais sniega biežums uz autoceļa brauktuves pastāvīgos laikapstākļos	atsevišķas sniegotas vietas līdz 1 cm	atsevišķas sniegotas vietas līdz 1 cm	4 cm	10 cm	netiek normēts
Laiks autoceļa brauktuves attīrīšanai no sniega*	3 stundas	4 stundas	6 stundas	18 stundas	netiek normēts
Laiks autoceļa brauktuves kaisīšanai ar pretslīdes materiālu	3 stundas	4 stundas	6 stundas	netiek normēts	netiek normēts
Laiks rievu izveidošanai sasalušā vai piebrauktā sniegā uz autoceļa brauktuves**	-	-	6 stundas	netiek normēts	netiek normēts
Sniega biežums uz autoceļa brauktuves mainīgos laikapstākļos	6 cm	6 cm	8 cm	10 cm	netiek normēts
Sniega sanesumu biežums uz autoceļa brauktuves atsevišķās vietās sniegpukenī	12 cm	12 cm	16 cm	20 cm	netiek normēts
Slapja sniega biežums vai ar sāli un smiltīm sajaukta sniega biežums uz autoceļa brauktuves mainīgos laikapstākļos	3 cm	3 cm	5 cm	6 cm	netiek normēts
Autobusu pieturvietas platforma jātīra, ja sniega sega sasniedz biežumu, kas lielāks par 10 cm	24 stundās	24 stundās	24 stundās	netiek normēts	netiek normēts

\* Laiku autoceļu brauktuves attīrīšanai no sniega skaita no brīža, kad sniegs beidzis snigt, līdz brīdim, kad autoceļa brauktuve attīrīta no sniega.

\*\* Laiku autoceļa brauktuves kaisīšanai ar pretslīdes materiālu un rievu izveidošanai sasalušā vai piebrauktā sniegā uz autoceļa brauktuves skaita no brīža, kad konstatēta apledojuma izveidošanās, līdz brīdim, kad attiecīgie darbi izpildīti.

Iesaisties un informē par ceļu stāvokli VAS "Latvijas Valsts ceļi" Satiksmes informācijas centru **8000 5555**

**Ziemas dienesta dežuranti par ceļu stāvokli uzzina:**

- Veicot tiešos novērojumus
- No vairāk nekā **50 meteorostacijām**, kas izvietotas uz Latvijas galvenajiem autoceļiem
- Saņemot informāciju no ceļu lietotājiem, dienestiem
- Waze* aplikācijā
- No mobilo sensoru datiem

**Uzturēšanas darbiem var sekot līdzi:**

[www.lvceļi.lv](http://www.lvceļi.lv)  
VAS "Latvijas Valsts ceļi" mājaslapas kartē

*Waze* aplikācijā

**Ziemas dienestā izmantojamā tehnika:**

- 209** Kravas automašīnas (apriekotas ar kaisīšanas iekārtām un sniega lāpstām)
- 166** Greideri
- 119** Ekskavatori
- 112** Traktori
- 13** Buldozeri

**Slidamības samazināšanas materiālu krājumi:**

Vairāk nekā **51 000 tonna sāls** (~1000 vagoni)

Vairāk nekā **25 000 tonna smilts-sāls maisījums** (~490 vagoni)



# 2021. gadā plānotie remontdarbi visos Latvijas reģionos

## Rīgas plānošanas reģions

### Par valsts budžeta finansējumu

Asfaltbetona segums tiks atjaunots Tallinas šosejas (A1) posmā no pievedceļa Zvejniekiema stacijai (V55) līdz pagriezienam uz Dunti (38,29.–48,10. km). Segumu atjaunos arī Rīgas apvedceļa (Salaspils–Babīte) (A5) posmā no Beberbeķiem līdz viaduktam pār Jūrmalas šoseju (A10) (35,52.–38,2. km). Darbus iecerēts sākt vasarā. Iepriekš šajā posmā darbi veikti 2000. gadā.

Lielākā darbu daļa šajā būvniecības sezonā Rīgas reģionā koncentrēsies uz reģionālajiem ceļiem. Plānots pabeigt 2020. gadā iesāktos objektus un atjaunot segumu vairāk nekā 15 km garumā (16,32.–31,94. km) uz reģionālā autoceļa Limbaži–Aloja (P13).

Vairākos objektos, kas iepriekš pārbūvēti, izmantojot Eiropas Savienības fondu līdzekļus, tiks veikta asfaltbetona seguma virskārtas atjaunošana. Piemēram, autoceļam Rīga–Ērgļi (P4) (43,36.–49,95. km), kā arī Tallinas šosejas (A1) paralēlā ceļa divos posmos.

Tāpat šogad ir iecerēts sākt reģionālā autoceļa Inciems–Sigulda–Ķegums (P8) pārbūvi vairāk nekā četru kilometru garumā no Turaidas līdz Siguldas pilij (8,2.–12,5. km). Projekta ietvaros plānota ceļa pārbūve, kā arī nogāžu stiprināšana. Darbi tiks pabeigti 2021. gadā. Asfaltbetona segumu atjaunos vēl sešu reģionālo autoceļu posmos kopumā gandrīz 60 km garumā. Piemēram, uz autoceļa Inciems–Sigulda–Ķegums (P8) no Jūdažiem līdz krustojumam ar autoceļu Pādes–Tūžas (V65) (21,2.–36. km). Savukārt uz autoceļa Tukums–Auce–Lietuvas robeža (P104) segums tiks atjaunots divos posmos. No Vaskiem līdz Jaunpilij (13,19.–27,58. km) un no Jaunpils līdz krustojumam ar pievedceļu Bikstu stacijai (V1132) (27,58.–31,10. km).

Darbi notiks arī uz vairākiem tiltiem. Pārbūvēti tiks divi tilti uz autoceļa Inčukalns–Ropaži–Ikšķile (P10) – pār Tumšupi (13,07. km) un pār Mazo Juglu (34,8. km). Savukārt no jauna tiks izbūvēts tilts pār dzelzceļu uz Vidzemes šosejas (49,9. km).

Lai uzlabotu satiksmes drošību, uz Valmieras šosejas (A3) tiks ierīkotas akustiskās ribjoslas no Rudzurogām līdz Braslai 17 kilometru garumā.

Būtiskas satiksmes organizācijas izmaiņas gaidāmas uz Tallinas šosejas (A1) posmā no Vidzemes šosejas līdz Pulksteņezera aiz Gaujas tilta (0,00.–13,85. km). Posmā vairs nebūs atļauts apdzīšanas manevrs un tiks likvidēti vairāki kreisie pagriezieni. Ņemot vērā Carnikavas un Ādažu pašvaldības ieteikumus, ribjoslas netiks ierīkotas Baltezersa zonā, paredzot norobežojošos stabiņus, kā arī Tallinas šosejas krustojumā ar Muižas ielu saglabāsies izbauktuve arī Rīgas virzienā.

Šogad gar valsts autoceļiem plānots izbūvēt arī divus gājēju–velosipēdistu ceļus. Jau pērn gar Valmieras šoseju (A3) posmā no Gaujas tilta līdz Murjāņu sporta skolai (1,6.–4,3. km) tika uzsākta gājēju un velosipēdistu ceļa izbūve. Šogad izbūvēs salizturīgo kārtu, nesaistīto minerālmateriālu pamata nesājo kārtu, un ieklās asfaltbetona virskārtu. Visa ceļa garumā tiks ierīkots apgaismojums, bet atsevišķi posmi būs aprīkoti ar barjerām. Pie autobusa pieturvietas Internātskola tiks labiekārtota apgaismojama gājēju pāreja. Darbus plānots pabeigt

šā gada jūnija vidū. Darbu par līgumcenu 1 630 122 eiro (ar PVN) veic SIA Roadeks.

Otrs gājēju–velosipēdistu ceļš, kura projektu izstrādājusi pašvaldība, stiepsies gar valsts autoceļu vietējo autoceļu Sigulda–Allaži–Ausmas (V58) posmā no Ventas ielas līdz Saltavotu ielai Siguldas novadā viena kilometra garumā.

Iecerēts ierīkot arī jaunu autobusu pieturu *Beberbeķi* uz autoceļa Salaspils–Babīte (A5), bet uz autoceļa Valdlauci–Rāmava (V1) pie autobusu

pieturas *Sarma* Valdlaučos tiks ierīkota gājēju pāreja. Savukārt autoceļa Rīga–Bauska–Lietuvas robeža (Grenctāle) krustojumā ar Ziemeļu ielu Ķekavā tiks ierīkota ar luksoforu regulēta gājēju pāreja.

### ES fondi

Ar Eiropas Savienības (ES) fondu atbalstu šogad tiks realizēts pārbūves projekts reģionālā autoceļa Tukums–Kuldīga (P121) 13 kilometriem (4,66.–17,63. km). Posmā izbūvēs

jaunu drenējošo kārtu, šķembu nesājo pamatu un divas asfalta kārtas. Kā arī tiks sakārtota ūdens atvades sistēma un veikti citi darbi. Darbus veiks SIA *Strabag* par līgumsummu 4,82 milj. eiro ar PVN. ERAF finansējums veido 85% no kopējās summas.

### Administratīvi teritoriālās reformas ceļi

Plānots sakārtot kopumā 11

reģionālo un vietējo ceļu posmus. Septiņos ceļu posmos plānots atjaunot segumu, bet pārējos veikt grants seguma dubulto virsmas apstrādi.

Tāpat segumu atjaunos divos autoceļa Inciems–Sigulda–Ķegums (P8) posmos kopumā 10,41 kilometru garumā. Sākot no krustojuma ar Valmieras šoseju (A3) līdz Turaidai (0,08.–8,69. km) un no Sidgundas līdz Suntažu muižai (42,40.–47,30. km).



#### Remontdarbu veids:

- Asfalta seguma pārbūve
- Asfalta seguma atjaunošana
- Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde, grants segas pārbūve, grants ceļa izbūve
- Satiksmes drošības projekti
- Satiksmes drošības projekti
- Tilti

M 1:650,000

0 10 20



A/CNr.	Autoceļa nosaukums	No km	Līdz km	Posma garums; km	Būvdarbu veids	Plānotais būvniecības gads
<b>Galvenie autoceļi</b>						
A1	Rīga (Baltezers)-Igaunijas robeža (Ainaži)	36,29	48,10	11,81	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2021
A5	Rīgas apvedceļš ( Salaspils-Babīte) abas brauktuves	35,52	38,20	5,36	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2021
				Kopā: 17,17		
<b>Reģionālie autoceļi</b>						
P13	Limbaži-Aloja	16,32	31,94	15,62	Asfalta seguma atjaunošana	2020-2021
P4	Rīga-Ērgļi	43,36	49,95	6,59	Vienkārta virsmas apstrāde	2021
A1	paralēlais ceļš	7,00	8,03	1,03	Vienkārta virsmas apstrāde	2021
A1	paralēlais ceļš	9,74	10,42	0,68	Vienkārta virsmas apstrāde	2021
P8	Inciems-Sigulda-Ķegums	8,30	12,50	4,20	Pārbūve	2021-2022
P80	Tinūži-Koknese paralēla grants ceļa izbūve	24,00	24,32	0,32	Jauna grants autoceļa būvniecība	2021
		26,90	27,54	0,64	Jauna grants autoceļa būvniecība	2021
P98	Jelgava-Tukums	33,40	46,51	13,11	Asfalta seguma atjaunošana	2021
P85	Rīgas HES-Pulkarne	26,75	31,31	4,56	Asfalta seguma atjaunošana	2021
P3	Garkalne-Alaukstis	28,10	37,63	9,53	Asfalta seguma atjaunošana	2021
P8	Inciems - Sigulda- Ķegums	21,20	36,00	14,80	Asfalta seguma atjaunošana	2021
P104	Tukums-Auce-Lietuvas rob.	13,19	27,58	14,39	Asfalta seguma atjaunošana	2021
		27,58	31,10	3,52	Asfalta seguma atjaunošana	2021
P121	Tukums-Kuldīga	4,66	17,63	12,97	Pārbūve (ERAF)	2021
				Kopā: 101,95		
<b>Vietējie autoceļi</b>						
V59	Māpils-Peļņi	0,00	0,80	0,80	Asfalta seguma atjaunošana	2021
<b>Tilti</b>						
P10	Inčukalns-Ropaži-Ikšķile	13,07	Tumšupe		Tilta pārbūve	2021
P10	Inčukalns-Ropaži-Ikšķile	34,80	Mazā Jugla		Tilta pārbūve	2021
A2	Rīga-Sigulda-Igaunijas rob.	49,90	Dzelzceļš		Jauna tilta būvniecība	2021
<b>Satiksmes drošības projekti</b>						
A3	Inčukalns-Valmiera-Igaunijas robeža (Valka)	9,26	26,7		Akustiskās (ribjoslas) joslas izbūve	2021
A1	Rīga (Baltezers) -Igaunijas robeža (Ainaži)	0,00	13,85	13,85	Satiksmes organizācijas izmaiņas: apdzīšanas un kreiso manevru aizliegšana, atļautā braukšanas ātruma izmaiņas, akustiskās joslas, signālstabiņu uzstādīšana.	2020-2021
A5	Salaspils - Babīte	35,33			Autobusa pieturas Beberbeķi ierīkošana, gājēju ietves un apgaismojuma izbūve	2021
A3	Inčukalns-Valmiera-Igaunijas robeža	1,6	4,3	2,7	Gājēju-velosipēdistu ceļa izbūve no Gaujas tilta līdz Murjāņu sporta skolai	2020-2021
V58	Māpils-Peļņi	0,2	1,2	1,00	Gājēju-velosipēdistu ceļa izbūveposmā no Ventas ielas līdz Saltavotu ielai Siguldas novadā. Pašvaldības izstrādāts projekts.	2021
A7	Rīga-Bauska-Lietuvas rob. (Grenctāle)	15,31			Ar luksoforu regulētas gājēju pārejas izbūve uz a/c A7 krustojumā ar Ziemeļu ielu Ķekavā.	2021
V1	Valdlauči-Rāmava	1,4			Gājēju pārejas izbūve pie autobusu pieturas Sarma Valdlaučos	2021
P1	Rīga (Jaunciems)-Carnikava-Ādaži	27,8			Apgaismojuma ierīkošana esošajai gājēju pārejai Carnikavā	2021
<b>Posmi, kas tiek sakārtoti ATR reformas ietvaros</b>						
<b>Reģionālie autoceļi</b>						
P8	Inciems-Sigulda-Ķegums (iekļaujot Inciems-Gauja (V89))	0,08	8,69	8,61	Seguma atjaunošana	2021
		0,00	1,80	1,80	Seguma atjaunošana	
P12	Limbaži-Salacgrīva (iekļaujot ievadceļu Korgenei (V152))	31,60	42,17	10,57	Divkārtu virsmas apstrāde	2021
		1,9	2,3	0,40	Divkārtu virsmas apstrāde	2021
<b>Vietējie autoceļi</b>						
V13	Tiraine-Jaunolaine	7,00	9,80	2,80	Seguma atjaunošana	2021
V14	Jaunmārupe-Skulde	3,57	6,62	3,05	Seguma atjaunošana	2021
V968	Ogre-Jugla	4,40	15,72	11,32	Seguma atjaunošana	2021
V1476	Kalēji-Durbe	0,00	6,28	6,28	Divkārtu virsmas apstrāde	2021
V1475	Ozolpils-Kalēji-Smārde	4,05	6,23	2,18	Divkārtu virsmas apstrāde	2021
V1475	Posms Smārdes centrā	6,23	7,50	1,27	Seguma atjaunošana	2021
V128	Straupe - Lēdurga-Vidriži-Skulde	22,1	27,88	5,78	Dubultā virsmas apstrāde	2021
V1458	Jaunpils-Viesatas	0,00	2,2	2,2	Seguma atjaunošana	2021
				Kopā: 54,06		

## Īsumā

### Noslēdzies iepirkums par Ķekavas apvedceļa būvniecības uzraudzību

Ir noslēdzies iepirkums Ķekavas apvedceļa būvdarbu uzraudzību un tiesības slēgt līgumu ir ieguvusi SIA *Firma L4*, kuras piedāvājums bija saimnieciski visizdevīgākais, kā arī ar zemāko piedāvāto cenu 1,11 milj. eiro (bez PVN). Piedāvājums bija iesniegusi vēl divi komersanti: personu apvienība SIA *Ceļu inženieri*, SIA *Islieņa V* un SIA *Teede insenerid* par summu 1,65 milj. eiro (bez PVN) un piegādātāju apvienība *BPI* par summu 1,39 milj. eiro (bez PVN). Būvdarbu uzraudzības pienākums ir nodrošināt pasūtītāja tiesības un intereses būvdarbu veikšanas procesā, kā arī nepieļaut būvniecības veicēja patvaļīgas atkāpes no būvprojekta, normatīvo aktu pārkaņumus vai atkāpes no būvprojektā un darbu veikšanas projektā noteiktajām tehnoloģijām. Pretendentam būvdarbu uzraudzības procesā būs jāiesaista būvspeciālistu komanda: būvinženieris, atbildīgais

ceļu būvdarbs, ceļu būvdarbs, divi tiltu būvdarbi, elektroietišu izbūves darbu būvdarbu, elektronisko sakaru sistēmu un tiklu būvdarbu, ūdensapgādes un kanalizācijas sistēmu būvdarbu, sadales un lietotāju gāzes apgādes sistēmu būvdarbu, četri būvdarbu palīgi, kā arī jāveic testi neatkarīgās akreditētās laboratorijās. Iepirkuma līgums par Ķekavas apvedceļa būvdarbu tiks slēgts par visu šī objekta būvdarbu veikšanas periodu līdz objekta nodošanai ekspluatācijā. Precīzs Ķekavas apvedceļa būvdarbu uzsākšanas laiks būs zināms pēc publikācijas un privātās partnerības (PPP) līguma noslēgšanas un būvprojekta apstiprināšanas normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā. Ķekavas apvedceļš būs valsts galvenā autoceļa Rīga-Bauska-Lietuvas robeža (Grenctāle) (A7) posms 7,78.–25,0 km. Tā joslas kilometru garums būs aptuveni 100 km. Tai skaitā: četru joslu ceļš (pa divām joslām katrā braukšanas virzienā) 12,22 km, divu joslu ceļš ar vienu brauktuvi un vienu joslu katrā braukšanas virzienā 5,36 km, paralēlie ceļi un satiksmes

pārvadi 20,7 km. Kā arī divi tuneļi, seši tilti un pārvadi, desmit apļveida krustojumi un divi gājēju tilti un tuneļi. Pagājušajā gadā valdība atbalstīja Ķekavas apvedceļa būvniecību kā pirmo nozīmīgo industriālo (PP) projektu Baltijā. Iepirkumā tiesības slēgt partnerības līgumu ieguva *PA Ķekava ABT*, kas tika izvēlēts kā saimnieciski visizdevīgākais piedāvājums ar zemāko cenu. Apvienību ar 80% no kopējā ieguldījuma kontrolē Luksemburgā reģistrēts investīciju fonds *Transport Infrastructure Investment Company 2 S.C.A.*, SICAR (TIIC 2 S.C.A., SICAR), kas specializēties liela mēroga transporta un sabiedriskās infrastruktūras projektos Eiropā un citviet pasaulē un kuram ir filiāles Luksemburgā, Portugālē un Francijā. Kā dažus no piemēriem var minēt Spānijā īstenoto ātrgaitas autoceļu starp Gerendiagas un Elorrio pilsētām Spānijas ziemeļos (īstenots pēc tā paša principa kā Ķekavas apvedceļš), autoceļa A150 *Ecalles-Alix-Barentina* posmu Francijas ziemeļos un citus. Pa 10% no ieguldījumiem personu apvienībā ir Latvijas ceļu būvniecības uzņēmumi *AS A.C.B.* un *SIA Binders*.

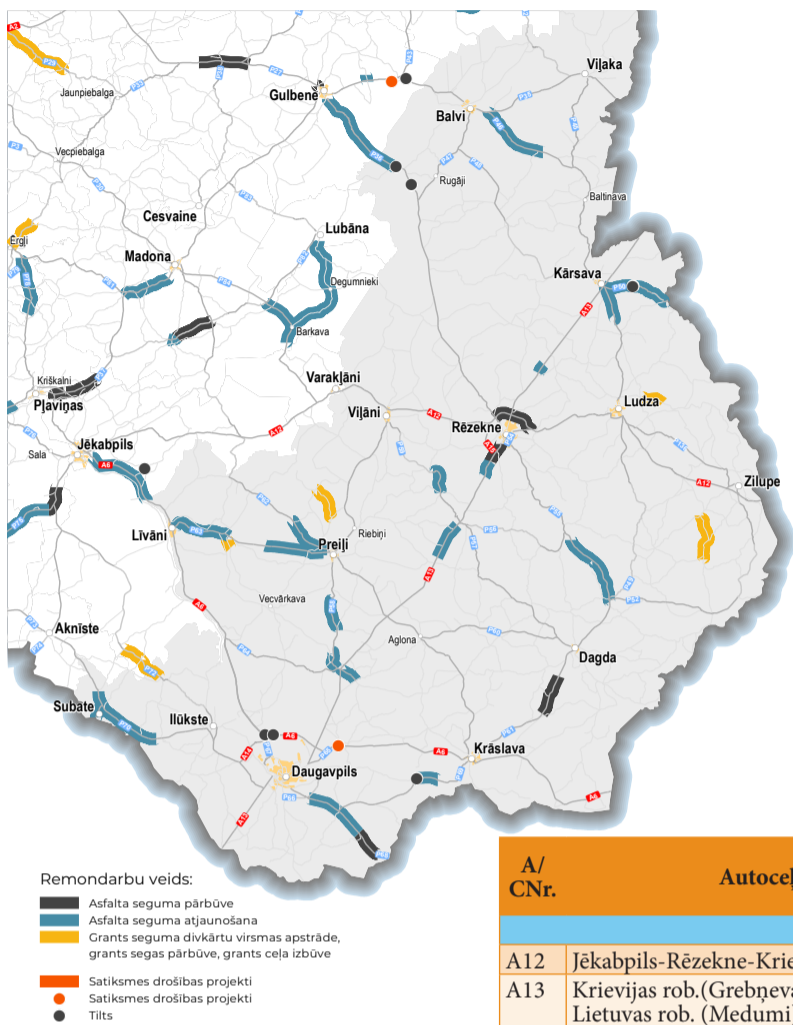
### Iestājoties atkusnim, īpaši sarežģīti braukšanas apstākļi uz grants autoceļiem

Tuvojoties pavasarim un iestājoties atkusnim, braukšanas apstākļi uz autoceļiem ar grants segumu kļūst īpaši sarežģīti. Grants ceļi ziemas periodā tiek uzturēti ar piebraukta sniega kārtu. Atkušņa laikā uzlabot braukšanas apstākļus uz tiem ir īpaši sarežģīti, jo kaisīto smilti no ceļa noskalo kūstošais sniegs vai lietus. Piebraukto sniega kārtu uz grants autoceļiem arī rievu, taču, kūstot sniegam, izkūst arī rievās. Tāpēc atkušņa laikā autobraucējiem ir jābūt īpaši piesardzīgiem. Latvijā no kopējā ceļu tīkla lielu daļu veido grants ceļi. Tie ir vairāk nekā 50%, līdz ar to, iestājoties pavasarim un atkusnim, šo ceļu stāvoklis pasliktinās. Šķīdonis uz grants ceļiem veidojas, kad uz autoceļa nonāk liels apjoms ūdens nokrišņu veidā vai kūstot sniegam, izteikti tas ir pavasarī un rudenī. Šķīdoņa laikā masas ierobežojumi tiek noteikti uz 90% valsts autoceļu ar grants segumu. Iestājoties šķīdonim, *VAS Latvijas Autoceļu uzturētājs* (LAU) galvenais uzdevums ir

nodrošināt valsts grantēto autoceļu caurbraucamību. Šķīdoņa laikā ceļu lietotājiem jābūt gataviem, ka uz grants ceļiem strauji veidosies bedres un iesēdumi, kurus pārmitrinātās segas konstrukcijas dēļ nebūs iespējams kvalitatīvi novērst ar autoceļu greiderēšanu un jauna materiāla iestrādi, tādēļ braukšanas apstākļi būs apgrūtināti. Greiderēšana, iesēdumu, bedru vai citu defektu novēršana ir iespējama, kad ceļš izžūst. Pretējā gadījumā smagā uzturēšanas tehnika, uzbraucot uz autoceļa, kas ir zaudējis nestspēju, var vēl vairāk to sabojāt un padarīt neizbraucamu. Masas ierobežojumu laikā netiek izsniegtas nekādas speciālas atļaujas kravu pārvadājumiem un visiem satiksmes dalībniekiem ir jāievēro satiksmes noteikumi, tajā skaitā arī transporta masu ierobežojošās zīmes. Atbilstoši normatīvajiem aktiem, neievērojot masas ierobežojumu zīmes, var braukt tikai operatīvie transportlīdzekļi, CSDD reģistrētie svaigpiena transportlīdzekļi, sabiedriskais transports un transportlīdzekļi, kas veic kritiņu lopu izvešanu. Aktuālā informācija par ieviestajiem ierobežojumiem tiks ieviesta *VSIA Latvijas Valsts ceļi* (LVC) mājaslapā.



# Latgales plānošanas reģions



## Par valsts budžeta finansējumu

Ceļa segas pārbūves darbi turpināsies uz autoceļa Jēkabpils–Rēzekne–Ludza–Krievijas robeža (Terehova) (A12) pie Rēzeknes posmā no rotācijas apļa krustojumā ar autoceļu Rēzekne–Gulbene (P36) līdz krustojumam ar autoceļu Rēzekne–Greiškāni (P54). Šo darbu ietvaros pārbūvēts arī autoceļa Krievijas robeža (Terehova)–Rēzekne–Daugavpils–Lietuvas robeža (Medumi) (A13) 800 metru posms no rotācijas apļa krustojumā ar autoceļu A12 pilsētas virzienā. Darbus veic AS A.C.B par līgumcenu 9,32 milj. eiro. Tie tiks pabeigti šogad.

Pagājušajā gadā iesākie darbi turpināsies arī uz autoceļa Krievijas robeža (Terehova)–Rēzekne–Daugavpils–Lietuvas robeža (Medumi) (A13) no Rēzeknes robežas Daugavpils virzienā līdz Andronovai (53,40.–61,26. km). Posms ir sadalīts divās daļās: vienā notiks pārbūves darbi (53,40.–57,80. km), bet otrajā pusē seguma atjaunošana (57,80.–61,26. km). Darbus veic SIA *Binders* par līgumcenu 7,19 milj. eiro.

Uz šī paša autoceļa seguma atjaunošanas darbi plānoti vēl divos posmos: no Červonkas līdz Voveriem (33,9.–36. km) un no Malta līdz Valteriem (73,19.–81,25. km).

Turpināsies darbi arī uz reģionālā autoceļa Daugavpils–Skrudaliena–Baltkrievijas robeža (Silene) (P68) posmā no krustojuma ar Daugavpils apvedceļu (Tabore–Laucece, P66) līdz Silenei (7,84.–20,98. km). Tur paredzēta seguma profila labošana, iesēdumu izlīdzināšana un asfalta virskārtas ieklāšana. Darbus par 1,98 milj. eiro veic SIA *Binders*.

Asfalta segumu iecerēts atjaunot vēl vairākos posmos. Piemēram, 21 kilometra garumā uz autoceļa Rēzekne–Gulbene (P36) no Bolupes līdz Gulbenei (65,48.–6–69. km). Kopumā Latgales plānošanas reģionā asfaltbetona seguma atjaunošana paredzēta 13 reģionālo autoceļu posmos.

Autoceļa Krāslava–Dagda (P61) posmā no Gaugarišķiem līdz Bronkiem (18,22.–27. km) sāksies pārbūve. Tur tiks sakārtota ūdens

atvades sistēma, ceļam izbūvēta salizturīgā kārtā, nesaistītu minerālmateriālu maisījuma pamata nesošā kārtā, kā arī ieklātas divas asfalta kārtas. Projekta ietvaros arī pārbūvēs tiltu pār Dzeguzes upi. Darbus plānots uzsākt pavasarī un pabeigt 2022. gadā.

Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde plānota diviem autoceļiem Ilūkste (Virsaīši)–Bebrene–Birži (P72) posmiem. Kopumā darbi noritēs desmit kilometros šī ceļa (20,83.–26,44. km un 26,44.–30,86. km). Dubultā virsmas apstrāde ir efektīvākais grants ceļu atputekļošanas veids. Jāņem gan vērā, ka dubultā virsma nav tik izturīga kā asfalta, un to var sabojāt intensīva kravas transporta satiksme.

Latgalē darbi plānoti uz vairākiem tiltiem. Darbi paredz gan tiltu pārbūvi, gan atjaunošanu un konstruktīvo elementu atjaunošanu, gan arī jaunas caurtekas būvniecību pār Šaltupi uz autoceļa Rīga–Daugavpils–Krāslava–Baltkrievijas robeža (A6). Rītupes tiltam uz autoceļa Krāslava–Krievijas robeža (Aizgārša) (P50) tiks veikti pārbūves darbi, izbūvējot jaunu brauktuves, seguma un drošības barjeru konstrukciju uz tilta un pieejas. Tiks izbūvēta jauna ūdens atvades sistēma un cits tilta aprīkojums. Būvdarbus plānots uzsākt pavasarī, bet satiksmi organizēt ar luksoforiem pa vienu braukšanas joslu pa esošo tiltu.

## ES finansējums

Šogad tiks pabeigti segas pārbūves darbi uz autoceļa Daugavpils–Skrudaliena–Baltkrievijas robeža (Silene) (P68) posmā no Katineļiem līdz Smilģīnas ezeram (21,00.–27,10. km). Projekta ietvaros veicams asfalta tiks reciklēts, izbūvēts jaunu šķembu pamats un ieklātas trīs asfalta kārtas. Apmēram vienu kilometru garā posmā pārbūvēs arī drenējošo slāni. Būvdarbus veic SIA *Binders* par līgumcenu 4,23 miljoni eiro (ar PVN). ERAF finansējums veido 85% no kopējās summas.

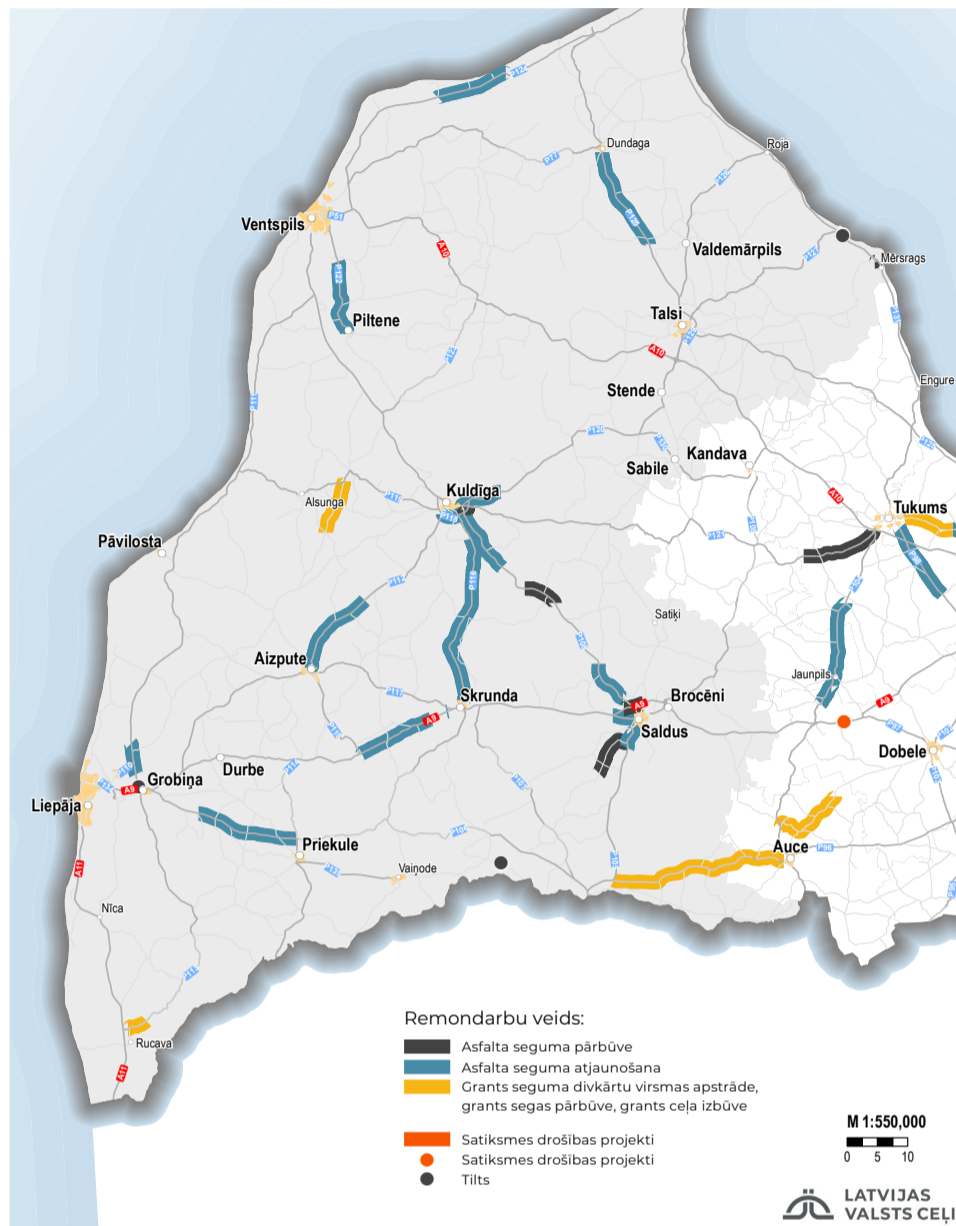
## Administratīvi teritoriālās reformas ceļi

Latgales plānošanas reģionā iecerēts sakārtot septiņu reģionālo un vietējo autoceļu posmus, kuros noritēs gan seguma atjaunošanas darbi, gan arī vairākiem vietējās nozīmes grants ceļiem paredzēta divkārtu virsmas apstrāde. Garākais ceļa posms, kurā noritēs darbi, ir seguma atjaunošana uz autoceļa Svente–Lietuvas robeža (Subate) (P70). Darbi paredzēti no pagrieziena uz Baltmuižu līdz Subatei (22,16.–38,99. km).

A/ CNr.	Autoceļa nosaukums	No km	Līdz km	Posma garums; km	Būvdarbu veids	Plānotais būvniecības gads
<b>Galvenie autoceļi</b>						
A12	Jēkabpils–Rēzekne–Krievijas robeža (Terehova)	96,60	106,00	9,40	Asfaltbetona segas pārbūve	2020–2021
A13	Krievijas rob.(Grebņeva)–Rēzekne–Daugavpils–Lietuvas rob. (Medumi)	46,91	47,73	0,82		
A13	Krievijas rob.(Grebņeva)–Rēzekne–Daugavpils–Lietuvas rob. (Medumi)	53,40	57,80	4,40	Asfaltbetona segas pārbūve	2020–2021
A13	Krievijas rob.(Grebņeva)–Rēzekne–Daugavpils–Lietuvas rob. (Medumi)	57,80	61,26	3,46	Asfaltbetona seguma atjaunošana	
A13	Krievijas rob.(Grebņeva)–Rēzekne–Daugavpils–Lietuvas rob. (Medumi)	73,19	81,25	8,06	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2021
A13	Krievijas rob.(Grebņeva)–Rēzekne–Daugavpils–Lietuvas rob. (Medumi)	33,90	36,00	2,10	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2021
				Kopā:	28,24	
<b>Reģionālie autoceļi</b>						
P68	Daugavpils–Skrudaliena–Baltkrievijas robeža (Silene)	7,84	20,98	13,14	Asfalta seguma atjaunošana	2020–2021
P36	Rēzekne–Gulbene	65,48	86,69	21,21	Asfalta seguma atjaunošana	2020–2021
P63	P63 Līvāni–Preiļi	0,82	13,45	12,63	Asfalta seguma atjaunošana	2020–2021
P55	P55 Rēzekne–Dagda	35,40	45,30	9,90	Asfalta seguma atjaunošana	2020–2021
P62	Krāslava–Preiļi–Madona	60,95	70,77	9,82	Vienkārtas virsmas apstrāde	2021
P61	Krāslava–Dagda	18,22	27,00	8,78	Pārbūve	2021–2022
P50	Kārsava–Krievijas robeža (Aizgārša)	0,00	15,02	15,02	Asfalta seguma atjaunošana	2021
P59	Viļāni–Ružina–Malta	16,66	22,75	6,09	Asfalta seguma atjaunošana	2021
P63	Līvāni–Preiļi	21,54	34,04	12,50	Asfalta seguma atjaunošana	2021
P64	Višķi–Nīcgale	0,00	4,00	4,00	Asfalta seguma atjaunošana	2021
P69	Skrudaliena–Kaplava–Krāslava	19,09	24,07	4,98	Asfalta seguma atjaunošana	2021
P73	Vecumnieki–Nereta–Subate	113,00	116,12	3,12	Asfalta seguma atjaunošana	2021
P46	Dubļeva–Cērpene	0,00	15,22	15,22	Asfalta seguma atjaunošana	2021
P49	Kārsava–Ludza–Ezernieki	0,05	7,20	7,15	Asfalta seguma atjaunošana	2021
P72	Ilūkste (Virsaīši)–Bebrene–Birži	20,83	26,44	5,61	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde	2021
		26,44	30,86	4,42	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde	2021
16	P68 Daugavpils–Skrudaliena–Baltkrievijas robeža (Silene)	21,00	27,10	6,10	Pārbūve (ERAF)	2020–2021
				Kopā:	159,69	
<b>Tilti</b>						
P36	Rēzekne–Gulbene	59,80	Vārniene		Tilta atjaunošanas (ES)	2020–2021
P36	Rēzekne–Gulbene	65,28	Bolupe		Tilta atjaunošanas (ES)	2020–2021
A6	Rīga–Daugavpils–Krāslava–Baltkrievijas rob.	224,78	Ceļa pārvads		Tilta pārbūve	2021
P50	Kārsava–Krievijas robeža (Aizgārša)	6,50	Rītupe		Tilta pārbūve	2021
A6	Rīga–Daugavpils–Krāslava–Baltkrievijas rob.	226,52	Šaltupe		Jauna tilta būvniecība	2021
P69	Skrudaliena–Kaplava–Kārsava	19,43	Grāvis (caurteka)		Jaunas caurtekas būvniecība	2021
<b>Satiksmes drošības projekti</b>						
A6	Rīga–Daugavpils–Krāslava–Baltkrievijas rob. (Paternieki)	241,9			Gājēju infrastruktūras sakārtošana Naujienē	2021
<b>Posmi, kas tiek sakārtoti ATR reformas ietvaros</b>						
<b>Reģionālie autoceļi</b>						
P55	Rēzekne–Dagda	29,00	35,40	6,40	Seguma atjaunošana	2021
P58	Viļāni–Preiļi–Špoģi	46,10	53,34	7,24	Seguma atjaunošana	2021
		58,08	62,23	4,15	Seguma atjaunošana	2021
P70	Svete–Lietuvas rob. (Subate)	22,16	38,99	16,83	Seguma atjaunošana	2021
<b>Vietējie autoceļi</b>						
V678	Likсна–Kalupe–Vecvārkava–Rožupe	45,68	47,58	1,90	Divkārtu virsmas apstrāde	2021
V508	Brigi–Krivanda–Cibla–Seļekova	28,60	33,36	4,76	Divkārtu virsmas apstrāde	2021
V545	Lauderi–Vecslabada–Škaune	0,00	10,43	10,43	Divkārtu virsmas apstrāde	2021
V738	Pieniņi–Smelteri	0,00	7,20	7,20	Divkārtu virsmas apstrāde	2021
				Kopā:	58,91	



# Kurzemes plānošanas reģions



## Par valsts budžeta finansējumu

Šogad plānots pabeigt autoceļa pārbūves darbus uz Liepājas šosejas (A9) posmā no degvielas uzpildes stacijas *Priede* līdz Saldus pagasta robežai (99,74.–102,92. km), ieskaitot rotācijas apli Saldū. 2020. gadā būvdarbu ietvaros izbūvēts smilts salturīgais slānis, nesaistītu minerālmateriālu pamats, ieklāts asfalta segums divās kārtās, uzstādītas caurtekas, izbūvētas nobrauktuves, kā arī atjaunota ūdens atvades sistēma. Līdz šā gada jūnijam plānots veikt atlikušos darbus: asfalta dilumkārtas izbūvi, ietves-veloceļa izbūvi rotācijas aplī, satiksmes drošības aprīkojuma uzstādīšanu, ierīkot apgaismojumu. Būvdarbus veic SIA *Saldus ceļinieks*, līgumcena 5,8 milj. eiro ar PVN.

Darbi notiks vēl divos Liepājas šosejas (A9) posmos: aiz Skrundas (131,79.–132,70. km) un no Maciņiem līdz pagriezienam uz Kalveni (135,79.–148,57. km). Abos posmos plānots asfalta profila labošana, seguma atjaunošana divās kārtās, nobrauktuvju un caurteku atjaunošana, kā arī ūdens atvades un satiksmes drošības aprīkojuma atjaunošana. Darbus iecerēts uzsākt vasarā. Autovadītājiem būs jārēķinās arī ar satiksmes ierobežojumiem: reverso satiksmes kustību pa vienu joslu un ātruma ierobežojumiem, līdz ar to jāplāno papildu laiks ceļam.

Segumu plānots atjaunot arī uz vairākiem valsts reģionālajiem autoceļiem, kopumā desmit posmos. Piemēram, divos autoceļa Ventspils–Kuldīga–Saldus (P108) posmos. No Kuldīgas līdz Edas dzirnavām (59,38.–70,24. km), kā arī no Bērziņiem līdz Druvai (94,31.–101,81. km). Valsts reģionālā autoceļa Ventspils–Piltene (P122) posmā starp Tārgali un Pilteni (11,17.–23,64. km) plānots noņemt lieko grunts segumu nobrauktuvēs, kā arī veikt nomaļu uzpildīšanu. Visā objektā paredzēta karstā asfalta profila labošana un virsmas apstrāde.

Savukārt grants autoceļa Grobiņa–Bārta–Rucava (P113) posms, kas sākas pirms Kāķišķes

un turpinās līdz krustojumam ar valsts galveno autoceļu Liepāja–Lietuvas robeža (Rucava) (A11) (47,35.–50,82. km), tiks noklāts ar melno segumu, pielietojot dubultās virsmas apstrādes tehnoloģiju. Dubultā virsmas apstrāde ir efektīvākais grants ceļu atputekļošanas veids. Jāņem gan vērā, ka dubultā virsma nav tik izturīga kā asfalts, un to var sabojāt intensīva kravas transporta satiksme, sevišķi, ja transportlīdzeklis ir pārkrauts.

Savukārt vienkārtas virsmas apstrāde iecerēta uz 12 km autoceļa Ventspils–Kolka (P124) no pagrieziena uz Lūzņu līdz tiltam pār Irbi (27,84.–39,84. km). Uz nelielas satiksmes intensitātes (līdz 1000 transporta vienībām dienā) asfaltētajiem ceļiem virsmas apstrāde ir piemērotākais profilaktiskās uzturēšanas un ceļa saglabāšanas veids, tādējādi panākot seguma viendabīgumu un atjaunojot saķeri ar ceļa virsmu.

Atsevišķos objektos turpināsies pagājušajā gadā uzsāktā pārbūve. Autoceļa Kuldīga–Skrunda–Embūte (P116) (2,33.–6,84. km) remonta posmā tiks pastiprināta ceļa segas pamata nesošā kārtā, un izbūvētas divas asfalta kārtas. Atsevišķos posmos tiks veikta pilna ceļa segas pārbūve. Projekta ietvaros tiks atjaunots arī rotācijas aplis Kuldīgā, Graudu un Ganību ielu satiksmes mezglā, kā arī visas pārbūves posmā esošās autobusu pieturvietas. Tiks sakārtota ūdens atvades sistēma – nomainītas caurtekas, atjaunoti un no jauna izveidoti sāngrāvji. Paraleli autoceļa pārbūves darbiem ar Kuldīgas novada pašvaldības līdzfinansējumu tiks izbūvēts apgaismots gājēju un velosipēdistu celiņš no rotācijas apla līdz pagriezienam uz Ābeļu ciemu. Būvdarbus veic SIA *VIA* par kopējo līgumcenu 3,11 milj. eiro ar PVN, no kā 320 tūkst. eiro (ar PVN) ir Kuldīgas novada pašvaldības līdzfinansējums. Būvdarbus plānots pabeigt vasaras beigās.

Vasarā plānots pabeigt būvdarbus uz autoceļa Ventspils–Kuldīga–Saldus (P108) posmā no Kūlu kapiem līdz Kuldīgas novada robežai (75,92.– 81,64. km). Darbi objektā sākās 2020. gada septembrī, kad tika izrakti grāvji, izbūvētas nobrauktuves un caurtekas. Pēc tehnoloģiskā pārtraukuma pavasarī atsāksies darbi un tiks izbūvēts nesaistītu minerālmateriālu pamats, asfalta apakškārtas un dilumkārtas, kā arī uzstādīts satiksmes aprīkojums. Darbus par līgumcenu 2,29 milj. eiro ar PVN veic SIA *Saldus ceļinieks*.

Pārbūvēts tiks tilts pār Grīvu uz autoceļa Tukums–Ķesterciems–Mērsrags–Kolka (P131) (43,51. km). Vecais tilts tiks nojaukts, saglabājot krasta balstus, kurus paredzēts remontēt un uz atjaunotajiem balstiem būvēt jaunu tilta laidumu, katrā tilta pusē izveidojot gājēju ietves. Uz tilta un pieejās tiks uzstādītas aizsargbarjeras. Pēc tehnoloģiskā pārtraukuma turpināsies tilta pār Losi pārbūve, kas atrodas uz autoceļa Nīgrande–Dzidras–Lietuvas robeža (V1167) Kalnos (12,25. km).

Šogad betonēs blokus, izbūvēs hidroizolāciju, segu, pieejas un veiks citus darbus. Pie Nīgrandes strādā SIA *Rīgas tilti* par līgumcenu 1,06 milj. eiro ar PVN. Savukārt uz Liepājas šosejas (A9) Grobiņā (188,15. km) tiks pabeigti gājēju tuneļa pārbūves darbi. Tuneļa pārbūve paredz esošo gājēju kāpņu nojaukšanu un lēzenas, 50 m garas asfaltētas pieejas ar betonētām sienām izbūvi abpus ceļam. Atjaunos arī pašu tuneli, izbūvējot jaunu apgaismojumu un segumu. Tuneli pārbūvē SIA *8 CBR* par līgumcenu 430,6 tūkstoši eiro (ar PVN).

## Administratīvi teritoriālās reformas ceļi

Šīs programmas ietvaros plānots atjaunot segumu trijos ceļu posmos. Uz autoceļa Talsi–Stende–Kuldīga (P120) posmā no Cēru kapiem līdz Kuldīgai (48,00.–55,13. km). Kā arī autoceļam Kuldīga–Skrunda–Embūte (P116) no Kuldīgas līdz Skrundai (6,84.–35,13. km) un vietējam autoceļam Adze–Gudenieki–Ēdole (V1264) no krustojuma ar autoceļu Ķikuri–Alsunga (V1289) līdz krustojumam ar autoceļu Kuldīga–Alsunga–Jūrkalne (P119) (10,22.–19,69. km).

A/CNr.	Autoceļa nosaukums	No km	Līdz km	Posma garums, km	Būvdarbu veids	Plānotais būvniecības gads
<b>Galvenie autoceļi</b>						
A9	Rīga(Skulte)-Liepāja	99,74	102,92	3,18	Asfaltbetona segas pārbūve	2020-2021
A9	Rīga(Skulte)-Liepāja	131,63	132,70	1,07	Asfaltbetona seguma atjaunošanas	2021
		135,79	148,57	12,78		
	Kopā:			17,03		
<b>Reģionālie autoceļi</b>						
P124	Ventspils-Kolka	27,84	39,83	11,99	Vienkārtas virsmas apstrāde	2021
P116	Kuldīga-Skrunda-Embūte	2,33	6,84	4,51	Pārbūve	2020-2021
P108	Ventspils-Kuldīga-Saldus	75,92	81,64	5,72	Pārbūve	2020-2021
P118	Kuldīgas apvedceļš	3,20	6,77	3,57	Asfalta seguma atjaunošana	2021
P118	Kuldīgas apvedceļš	6,975	8,045	1,07	Pārbūve	2020-2021
P108	Ventspils-Kuldīga-Saldus	58,50	59,38	0,88	Pārbūve	2020-2021
P108	Ventspils-Kuldīga-Saldus	59,38	70,24	10,86	Asfalta seguma atjaunošana	2021
P108	Ventspils-Kuldīga-Saldus	94,31	101,81	7,50	Asfalta seguma atjaunošana	2021
P105	Butnāri-Saldus - Ezere	5,58	8,97	3,39	Asfalta seguma atjaunošana	2021
P105	Butnāri-Saldus-Ezere	0,08	3,64	3,56	Asfalta seguma atjaunošana	2021
P112	Kuldīga-Aizpute-Līči	21,43	36,44	15,01	Asfalta seguma atjaunošana	2021
P122	Ventspils-Piltene	11,17	23,64	12,47	Asfalta seguma atjaunošana	2021
P125	Talsi-Dundega-Mazirbe	15,55	32,85	17,30	Asfalta seguma atjaunošana	2021
P113	Grobiņa-Bārta-Rucava	47,35	50,82	3,47	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde	2021
P111	Ventspils (Leči)-Grobiņa	88,21	93,35	5,14	Asfalta seguma atjaunošana	2021
P106	Ezere-Embūte-Grobiņa	55,05	72,07	17,02	Asfalta seguma atjaunošana	2021
	Kopā:			123,46		
<b>Vietējie autoceļi</b>						
V1162	Saldus-Kūdra	0,00	8,20	8,20	Pārbūve	2021
V1401	Stende-Lauciene-Mērsrags	48,93	49,42	0,49	Pārbūve	2021
	Kopā:			8,69		
<b>Tilti</b>						
A9	Rīga (Skulte)-Liepāja	188,15	Gājēju tunelis		Tuneļa pārbūve	2020-2021
V1167	Nīgrande-Dziras-Lietuvas rob.	12,25	Losi		Jauna tilta būvniecība	2020-2021
P131	Tukums-Ķesterciems-Mērsrags-Kolka	53,51	Grīva		Jauna tilta būvniecība	2021
<b>Posmi, kas tiek sakārtoti ATR reformas ietvaros</b>						
<b>Reģionālie autoceļi</b>						
P120	Talsi-Stende-Kuldīga	48,00	55,13	7,13	Seguma atjaunošana	2021
P116	Kuldīga-Skrunda-Embūte	6,84	35,13	28,29	Seguma atjaunošana	2021
<b>Vietējie autoceļi</b>						
V1264	Adze-Gudenieki-Ēdole	10,22	19,69	9,47	Seguma atjaunošana	2021
	Kopā:			44,89		



# Vidzemes plānošanas reģions

## Par valsts budžeta finansējumu

Šajā būvniecības sezonā asfaltbetona seguma atjaunošanas darbi notiks gan Vidzemes šosejas (A2), gan Valmieras šosejas posmos. Šogad tiks pabeigta 2020. gadā iesāktā seguma atjaunošana posmā no Apes un Alūksnes novadu robežas līdz pat Igaunijas robežai (182,00.–195,57. km). Pagājušajā gadā tur veikta izlīdzinošā frēzēšana, iesēdumu remonts un profila labošana, kā arī uzpildītas nomaļas. Virsmas apstrāde šajā posmā būs šogad. Darbus veic piegādātāju apvienība SIA VNV, un līgumcena ar PVN ir 2,54 milj. eiro. Šogad darbi uz Vidzemes šosejas noritēs arī no krustojuma ar autoceļu Smiltene–Gulbene (P27) līdz krustojumam ar autoceļu Cirgaļi–Palsmane–Ūdrupe (V248) (126,63.–142,7. km).

Savukārt uz Valmieras šosejas (A3) darbi tiks uzsākti no Stalbes un turpināsies četru kilometru garumā (3,98.–43,62. km). Posmā tiks atjaunots segums, un darbus plānots pabeigti šogad. Asfalta segums tiks atjaunots arī vairākos reģionālo valsts autoceļu posmos, kur darbi iesākās pagājušajā gadā. Viens no garākajiem posmiem, kur šogad atjaunos segumu, ir autoceļš Valmiera–Smiltene (P18) no krustojuma ar autoceļu Strenči–Trikāta–Miega (V233) līdz Smiltenei (15,61.–32,89. km). Šobrīd objektā segumam ir vērojams nodilums, vietām ir iesēdumi un rīses. Līdz ar to galvenie darbi objektā būs asfalta atjaunošana, kas ietver iesēdumu remontu, profila labošanu un dilumkārtas būvniecību. Paredzēta arī bojāto pasažieru platformu atjaunošana, grāvju tīrīšana u.c. darbi.

Ceļa segas pārbūves darbi šogad tiks pabeigti uz reģionālā autoceļa Dūči–Limbaži (P53) posmā no Lādes līdz Limbažiem (18,35.–26,15. km). Projektēšanas darbus veica SIA *Ceļuprojekts*, bet darbus veic SIA *Limbažu ceļi* par līgumsummu 5,43 milj. eiro ar PVN. Pagājušajā gadā paveikti lielākā daļa zemes darbu un izbūvēti segas pamati grants posmā, kā arī izbūvētas ūdens novades sistēmas un alejas koku sakņu aerācijas risinājumi. Darbus plānots atsākt maijā, kad tiks izbūvēta segas pamata virskārta un asfalta kārtā grants seguma posmā. Sāks pārbūvēt arī asfaltēto posmu. Darbus iecerēts pabeigt līdz vasaras beigām.

Šogad tiks uzsākta autoceļa Jaunkalsnava–Lubāna (P82) pārbūve no Ļaudonas līdz tiltam pār Kujū (15,60.–23,80.km), kā arī atsevišķos posmos tiks veikta seguma atjaunošana. Pārbūve tiks pabeigta 2022. gadā, bet seguma atjaunošana jau šogad.

Vairākos posmos notiks vienkārtas virsmas apstrāde. Tā paredzēta autoceļam Pļaviņas–Ērgļi (P78) no Kriģaļiem līdz Mežmaļiem (16,31.–28,80. km). Kā arī autoceļam Cēsis–Vecpiebalga–Madona (P30), sākot no Pļavniekiem līdz krustojumam ar Vidzemes šoseju (A2) (11,73.–14,89. km). Arī vietējās nozīmes valsts autoceļam Barkava–Lubāna (V843) plānota vienkārtas virsmas apstrāde visa ceļa garumā. Divkārtu virsmas apstrādi piedzīvos reģionālais autoceļš Ērgļi–Drabeši (P31) gandrīz piecu kilometru garumā no Ģikšiem līdz Intu skolai (44,36.–48,60. km).

Pārbūves darbi noritēs arī uz četriem tiltiem. Šogad tiks pabeigta tilta pār Pededzi pārbūve uz autoceļa Gulbene–Balvi–Viļaka–Krievijas robeža (Vientuļi) (P35). Darbus veic SIA *Rīgas tilti* par summu 465,48 tūkst. eiro. Pārbūvi projektēja SIA *Inženierbūve*.

Uz Vidzemes šosejas (A2) Augšligatnē pēc tehnoloģiskā pārtraukuma atsāksies Līgatnes upes caurtekas (64,8. km) atjaunošanas darbi. Mūrētajai arkveida caurteikai tiek pārbūvēti gali, bet velve atjaunota hidroizolācija. Līgatnes caurteka ir vairāk nekā 100 gadus veca, būvēta 19. gadsimta beigās, tai ir ķieģeļu velve un kalnu granīta akmeņu sienas. Pēc Otrā pasaules kara caurteka remontu nav piedzīvojusi. Caurteku atjauno SIA *8 CBR* par līgumcenu 1,07 milj. eiro (ar PVN). Būvdarbi tiks pabeigti šogad. Lai nodrošinātu satiksmi, ir izbūvēts pagaidu tilts.

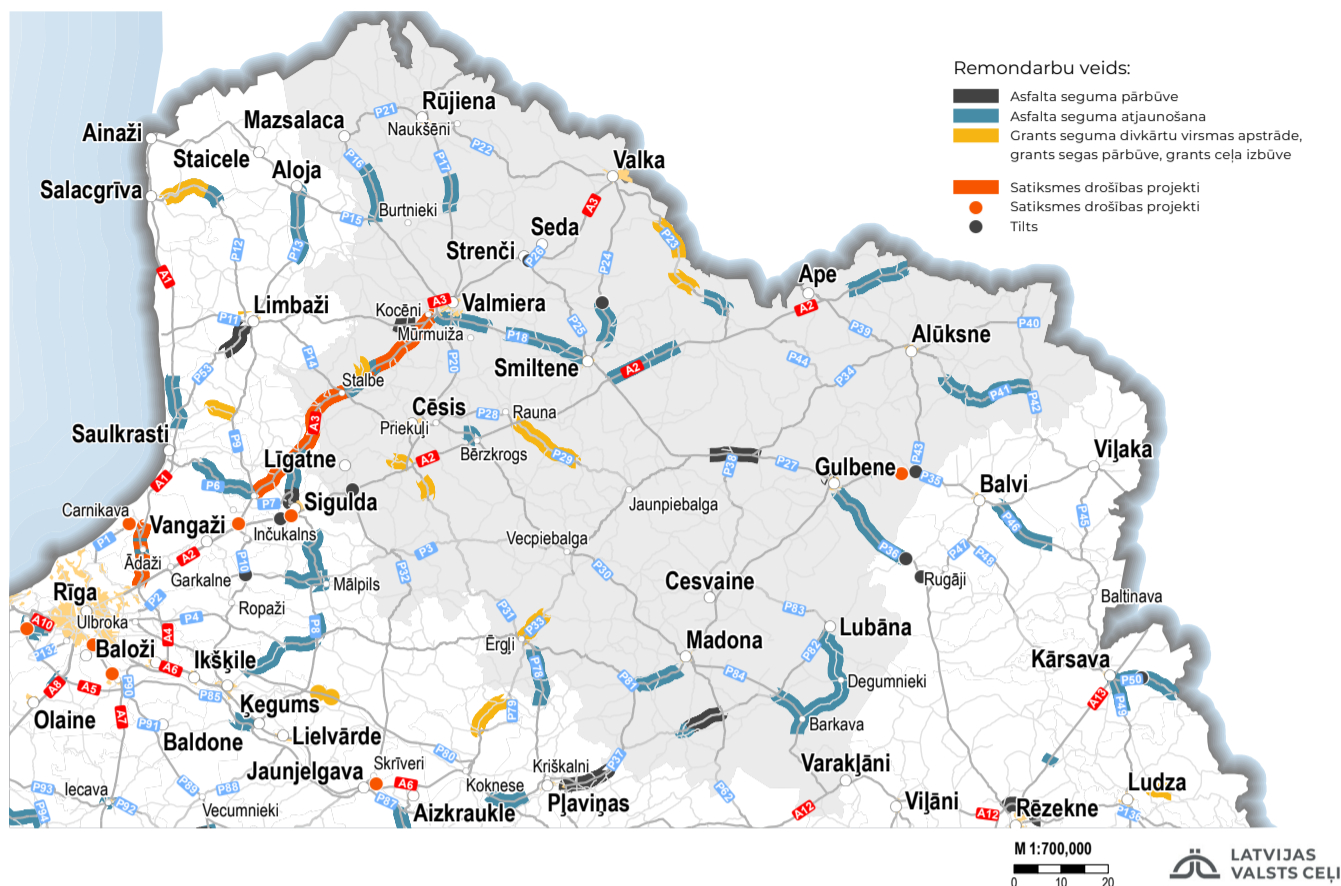
Pārbūvi piedzīvos arī tilts pār Vijas upi uz autoceļa Smiltene–Valka (P24) (15,33. km), kas uzbūvēts 1972. gadā, un tā intensitāte ir vairāk nekā 750 automašīnu dienakti. Projektu izstrādāja SIA *Inženierbūve*.

Lai uzlabotu satiksmes drošību uz valsts autoceļiem, Vidzemē uz Valmieras šosejas (A3) aiz Braslas līdz Valmierai ierīkos akustiskās ribjoslas. Savukārt paša pievedceļa Litenei (V422) sākumā izbūvēs ātrumvalni, lai samazinātu braukšanas ātrumu posmā pie VSAP *Latgale* Litenes filiāles.

## Administratīvi teritoriālās reformas ceļi

Seguma atjaunošana ielānāta uz autoceļa Valmiera–Matīši–Mazsalaca (P16) no Matīšiem līdz Vecatei (24,7.–36. km), kā arī autoceļa Alūksne–Liepna (P41) no Luņķiem līdz krustojumam ar autoceļu Viļaka–Zaiceva–Krievijas robeža (Pededze) (P42) (10,35.–33,02. km). Segums tiks atjaunots arī vairākiem vietējās nozīmes ceļiem.

Divkārtu virsmas apstrāde 16 km garumā tiks veikta autoceļam Rauna–Drusti–Jaunpiebalga (P29) no ceļa sākuma (krustojums ar Vidzemes šoseju) līdz Drustiem (0,00.–16,2. km). Šī pati metode tiks pielietota arī uz autoceļa Ērgļi–Jaunpiebalga–Saliņkrogs (P33) no ceļa sākuma līdz Jumurdai (0,00.–7,60. km).



A/ CNr.	Autoceļa nosaukums	No km	Līdz km	Posma garums; km	Būvdarbu veids	Plānotais būvniecības gads
<b>Galvenie autoceļi</b>						
A2	Rīga-Sigulda-Igaunijas rob. (Veclaicene)	182,00	195,57	13,57	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2020-2021
A2	Rīga-Sigulda-Igaunijas rob. (Veclaicene)	126,63	142,70	16,07	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2021
A3	Inčukalns-Valmiera-Igaunijas rob. (Valka)	39,88	43,62	3,74	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2021
A3	Inčukalns-Valmiera-Igaunijas rob. (Valka)	47,01	48,48	1,47	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2021
				Kopā:	34,85	
<b>Reģionālie autoceļi</b>						
P18	Valmiera-Smiltene	0,352	11,605	11,25	Asfalta seguma atjaunošana	2020-2021
P53	Dūči-Limbaži	18,35	26,15	7,80	Pārbuve	2020-2021
P17	Valmiera-Rūjiena-Igaunijas rob. (Unguriņi)	20,700	28,854	8,15	Asfalta seguma atjaunošana	2020-2021
P23	Valka-Vireši	35,15	41,22	6,07	Asfalta seguma atjaunošana	2020-2021
P23	Valka-Vireši (grants)	13,64	23,00	9,36	Grants seguma atjaunošana	2020-2021
		26,55	32,18	5,63	Grants seguma atjaunošana	2020-2021
P31	Ērgļi-Drabeši	44,36	48,60	4,24	Divkārtu virsmas apstrāde	2020-2021
P78	Pļaviņas-Ērgļi	16,31	28,80	12,49	Vienkārtas virsmas apstrāde	2021
P30	Cēsis-Vecpiebalga-Madona	11,73	14,89	3,16	Vienkārtas virsmas apstrāde	2021
P84	Madona-Varakļāni	21,20	32,57	11,37	Asfalta seguma atjaunošana	2021
P82	Jaunkalsnava-Lubāna	15,60	23,80	8,20	Pārbuve	2021-2022
		13,21	14,06	0,85	Asfalta seguma atjaunošana	2021
		14,38	15,60	1,22	Asfalta seguma atjaunošana	2021
P24	Smiltene-Valka	6,10	15,28	9,18	Asfalta seguma atjaunošana	2021
P37	Pļaviņas(Gostiņi)-Madona-Gulbene	26,88	37,52	10,64	Asfalta seguma atjaunošana	2021
13	P18 Valmiera - Smiltene	15,61	32,89	17,28	Asfalta seguma atjaunošana	2021
				Kopā:	126,9	
<b>Vietējie autoceļi</b>						
V843	Barkava-Lubāna	0,00	25,30	25,30	Vienkārtas virsmas apstrāde	2021
<b>Tilti</b>						
P35	Gulbene-Balvi-Viļaka-Krievijas rob. (Vientuļi)	18,60	Pededze		Tilta pārbūve	2020-2021
A2	Rīga-Sigulda-Igaunijas rob.	64,80	Līgatne caurteka		Tilta pārbūve	2020-2021
P24	Smiltene-Valka	15,33	Vija		Tilta pārbūve	2021
P25	Smiltene-Strenči	28,34	Gauja		Tilta pārbūve	2020-2022
<b>Satiksmes drošības projekti</b>						
A3	Inčukalns-Valmiera-Igaunijas rob. (Valka)	26,7	65,22		Akustiskās joslas izbūve	2021
V422	Pievadceļš Litenei	1,00			Satiksmi mierinošu pasākumu kompleks. ātrumvalņa izbūve pie VSAP Latgale Litenes filiāles	2021
<b>Posmi, kas tiek sakārtoti ATR reformas ietvaros</b>						
<b>Reģionālie autoceļi</b>						
P16	Valmiera-Matīši-Mazsalaca	24,70	37,40	12,70	Seguma atjaunošana	2021
P41	Alūksne-Liepna	10,35	33,02	22,67	Seguma atjaunošana	2021
P29	Rauna-Drusti-Jaunpiebalga	0,00	16,20	16,20	Divkārtu virsmas apstrāde	2021
P33	Ērgļi-Jaunpiebalga-Saliņkrogs	0,00	7,60	7,60	Divkārtu virsmas apstrāde	2021
<b>Vietējie autoceļi</b>						
V283	Mūrnieki-Līgatne-Augšligatne	0,00	3,44	3,44	Divkārtu virsmas apstrāde	2021
V420	Stāmeriena-Pļavnieki-Zeltaleja	6,02	7,50	1,48	Seguma atjaunošana	2021
V286	Kūdums-Daibe-Pipeņi	3,27	7,04	3,77	Seguma atjaunošana	2021
				Kopā:	66,49	



# Zemgales plānošanas reģions

## Par valsts budžeta finansējumu

Šogad turpināsies segas pārbūves darbi uz Daugavpils šosejas (A6) pie Pļaviņām posmā starp abiem rotācijas apliem (129,33.–132,60. km) līdz pat tiltam pār Aivieksti. Būvdarbu laikā notiks šķembu slāņa daļēja nomaiņa un daļēja reciklēšana, ko nosegs trīs kārtas asfalta. Pārbūvē arī rotācijas apli krustojumā ar Daugavas ielu (pievedceļu Pļaviņām V959) un krustojumu ar Lielo ielu, bet ceļa pārvaldi pār dzelzceļu būvē no jauna. Tur strādā SIA VIA par līgumcenu trīs miljoni eiro (ar PVN), ko sedz no valsts budžeta. Darbi tiks pabeigti šogad. Vēl divos Daugavpils šosejas posmos šogad atjaunos asfaltbetona segumu. Posmā no Rīteru līča līdz Stukmaņiem (107,84.–116,4. km) un no Jēkabpils līdz Māsānu kapiem (149,55.–165,64. km).

Plānots pabeigt pārbūves darbus vairākos reģionālo autoceļu posmos. Noslēguma posmā ir būvdarbi uz autoceļa Pūri–Auce–Grīvaiši (P96) posmā no krustojuma ar autoceļu Jelgava–Dobele–Annenieki (P97) līdz krustojumam ar autoceļu Dobele–Krimūnas–Zaļenieki–Ūziņi (V1098) (0,00.–11,97. km). Ceļa pārbūve paredz izbūvēt jaunu salturīgo un šķembu kārtu, ko pārklās divas kārtas asfalta.

Atjaunos tiltus pār Auci un Dorupīti. Būvdarbus veic SIA *Saldus ceļnieks* par līgumcenu 6,8 milj. eiro (ar PVN). Kā arī tiks pabeigti remontdarbi vairāk nekā piecos kilometros uz autoceļa Jēkabpils–Lietuvas robeža (Nereta) (P75) posmā no Dolomīta līdz Biržiem (11,54.–17. km). Par 6,5 milj. eiro darbus veic SIA *Saldus ceļnieks*.

Grants seguma atjaunošana plānota divos autoceļa Pūri–Auce–Grīvaiši (P96) posmos, kopumā vairāk nekā 18 km garumā.

Uz autoceļa Jelgava–Staļģene–Code (P94) no Jelgavas līdz krustojumam ar autoceļu Blukas–Emburga (V28) (1,12.–17,3. km) tiks atjaunots asfaltbetona segums.

Arī autoceļš Jēkabpils–Lietuvas robeža (P75) piedzīvos seguma atjaunošanu posmā no Biržu kapiem līdz Viesītei (17.–30,44. km). Tē plānota asfaltbetona izlidzinošās kārtas frēzēšana, profila labošana un dilumkārtas būvniecība. Kā arī tiks iztīrīti grāvji, nomainītas caurtekas un ceļazīmes. Sakārtotas autobusa pieturvietas.

Darbi noritēs arī uz vairākiem tiltiem un ceļu pārvaldiem. Plānots pārbūvēt ceļa pārvaldi pār dzelzceļu uz autoceļa Sērene–Kalnieši (P86) 7,56. km pie Daudzevas. Darbi varētu sākties aprīlī. Turpināsies darbi uz tilta pār Svētes upi uz reģionālā autoceļa Jelgava–Tērvete–Lietuvas robeža (Žagare) (P95) Svētē (7,91. km). Tur tiks izbūvēts jauns viena laiduma konstrukcijas dzelzsbetona tilts. Tiltā balstiem priekšpusē veidos laukakmeņu nostiprinājumus, bet sānos – konusa nostiprinājumus no laukakmeņu bruģa, tiks izveidota arī gājēju ietve. Darbus veic AS *LNK Industries* par līgumcenu 1,01 milj. eiro (ar PVN). Darbus plānots pabeigt 2021. gada vasarā. Svētes tilts ir būvēts 1962. gadā, un tilta ekspluatācijas laikā konstrukcijas ir nolietojušas.

Lai uzlabotu satiksmes drošību, uz Liepājas šosejas Kaķeniekos (63,55. km) un uz Daugavpils šosejas (A6) Skrīveros (8,35. km) tiks labiekārtotas gājēju pārejas.

## Administratīvi teritoriālās reformas ceļi

Segumu plānots atjaunot uz reģionālajiem autoceļiem Sērene–Kalnieši



- Remondarbu veids:
- Asfalta seguma pārbūve
  - Asfalta seguma atjaunošana
  - Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde, grants segas pārbūve, grants ceļa izbūve
  - Satiksmes drošības projekti
  - Satiksmes drošības projekti
  - Tilts

A/C Nr.	Autoceļa nosaukums	No km	Līdz km	Posma garums; km	Būvdarbu veids	Plānotais būvniecības gads
<b>Galvenie autoceļi</b>						
A6	Rīga-Daugavpils-Krāslava-Baltkrievijas rob. (Paternieki)	129,33	132,60	3,26	Asfaltbetona segas pārbūve	2020 - 2021
A6	Rīga-Daugavpils-Krāslava-Baltkrievijas rob. (Paternieki)	107,84	116,40	8,56	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2021
A6	Rīga-Daugavpils-Krāslava-Baltkrievijas rob. (Paternieki)	149,55	165,64	16,09	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2021
A7	Rīga-Bauska-Lietuvas robeža (Grenčāle)	42,85	44,80	1,95	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2021
A9	A9 Rīga(Skulte)-Liepāja	22,90	24,40	1,50	Asfaltbetona seguma atjaunošana	2021
				Kopā:	31,36	
<b>Reģionālie autoceļi</b>						
P96	Pūri-Auce-Grīvaiši	0,00	11,97	11,97	Pārbūve	2020-2021
P75	Jēkabpils-Lietuvas robeža (Nereta)	11,54	17,00	5,46	Pārbūve	2020-2021
P37	Pļaviņas (Gostīni)-Madona-Gulbene	0,12	7,37	7,25	Pārbūve	2020-2021
P94	Jelgava Staļģene-Code	28,867	35,466	6,60	Pārbūve	2020-2021
P92	Iecava-Stelpe (grants-asfalts)	18,800	24,640	5,84	Pārbūve	2020-2021
P96	Pūri-Auce-Grīvaiši	47,78	60,17	12,39	Grants seguma atjaunošanas	2020-2021
		60,166	77,860	17,69	Grants seguma atjaunošanas	2020-2021
P97	Jelgava-Dobele-Annenieki	8,06	17,62	9,56	Asfalta seguma atjaunošana	2021
		17,62	24,07	6,45	Asfalta seguma atjaunošana	2021
P89	Ķekava-Skaistkalne	35,07	47,05	11,98	Asfalta seguma atjaunošana	2021
P75	Jēkabpils-Lietuvas rob.	17,00	30,44	13,44	Asfalta seguma atjaunošana	2021
P94	Jelgava-Staļģene-Code	1,28	17,30	16,02	Asfalta seguma atjaunošana	2021
P103	Dobele-Bauska	19,23	28,97	9,74	Asfalta seguma atjaunošana	2021
P103	Dobele-Bauska	48,90	58,25	9,35	Asfalta seguma atjaunošana	2021
P95	Jelgava-Tērvete-Lietuvas rob.	12,31	19,90	7,59	Asfalta seguma atjaunošana	2021
				Kopā:	151,33	
<b>Vietējie autoceļi</b>						
V1071	Mežciems-Staļģene-Stūrīši	13,67	16,68	3,01	Asfalta seguma atjaunošana	2021
<b>Tilti</b>						
P95	Jelgava-Tērvete-Lietuvas rob. (Žagare)	7,91	Svēte		Jauna tilta būvniecība	2020-2021
V817	Trepe-Poļakas	4,73	Nereta		Tilta konstruktīvo elementu atjaunošana	2020-2021
P86	Sērene-Kalnieši	7,56	Ceļa pārvalds		Tilta pārbūve	2021
<b>Satiksmes drošības projekti</b>						
A9	Rīga (Skulte)-Liepāja	63,55			Gājēju pārejas labiekārtošana Kaķeniekos	2021
A6	Rīga-Daugavpils-Krāslava-Baltkrievijas rob. (Paternieki)	8,35			Gājēju pārejas labiekārtošana Skrīveros	2021
P95	Jelgava-Tērvete-Lietuvas rob. (Žagare)	6,1	8,1	2,00	Gājēju-velosipēdu ceļa izbūve Svētē	2021
<b>Posmi, kas tiek sakārtoti ATR reformas ietvaros</b>						
<b>Reģionālie autoceļi</b>						
P86	Sērene-Kalnieši	0,00	15,20	15,20	Seguma atjaunošana	2021
<b>Vietējie autoceļi</b>						
V1128	Dobele-Īle-Auce	18,54	31,84	13,30	Divkārtu virsmas apstrāde	2021
V932	Nereta-Pilskalne-Gricgale-Ērberģe	0,38	8,90	8,52	Divkārtu virsmas apstrāde	2021
V1020	Likverteni-Jaunsaule-Skaistkalne	28,3	29	0,7	Divkārtu virsmas apstrāde	2021
V922	Vecbri-Īrši	0	10,15	10,15	Seguma atjaunošana	2021
				Kopā:	37,72	

(P86) no Sērenes līdz Grāvenderiem (0,00.–15,20. km), kā arī uz vietējā autoceļa Vecbri-Īrši (V922) visa ceļa garumā. Savukārt divkārtu

virsmas apstrādes metode tiks pielietota trīs vietējo ceļu posmos ar grants segumu: autoceļa Dobele-Īle-Auce (V1128) posmā no

Sesavas ezera līdz pagriezienam uz Lielauci (18,54.–31,84. km), autoceļa Nereta-Pilskalne-Gricgale-Ērberģe (V932) posmā no Neretas

līdz Pūteļiem (0,38.–8,90. km) un uz autoceļa Likverteni-Jaunsaule-Skaistkalne (V1020) pie Skaistkalnes.



# 2020. gada sezonas kopsavilkums

Labā tehniskā stāvoklī esošo valsts galveno autoceļu īpatsvars tuvojas teju jau 80%

Pagājušā gada būvdarbu sezonā darbi notika 248 valsts autoceļu objektos, tai skaitā uz 50 tiltiem. Kopumā darbi noritēja uz 1370 kilometriem valsts pārziņā esošo ceļu. No tiem 500 kilometri ceļu un astoņi tilti tika atjaunoti pateicoties papildu piešķirtajam 75 miljonu eiro finansējumam. Tāpat 2020. gadā 120 kilometros valsts galveno autoceļu ieklātas ribjoslas, uzstādīti 104 kilometri drošības barjeru, kā arī uzstādīts apgaismojums pie četrām gājēju pārejām, trijos krustojumos veiktas satiksmes organizācijas izmaiņas.

## Darba daudz

“2020. gada būvdarbu sezona no citām atšķiras ar vairākām lietām. Pirmkārt, tā tika uzsākta ievērojami agrāk nekā ierasti. Proti, jau martā un aprīlī atsākas darbi objektos, kas bija pārgājuši no 2019. gada. Otrkārt, tā kā papildu

finansējums tika piešķirts tikai aprīļa pēdējos datumos, līgumi par šīm investīcijām tika noslēgti sezonas vidū, bet jāpabeidz darbi bija līdz pagājušā gada beigām, jo finansējums nāca no līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem un bija terminēts ar 2020. gada 31. decembri,” saka VSI *Latvijas Valsts ceļi* Būvniecības pārvaldes direktors Gints Alberiņš. Viņš arī norāda, ka, pateicoties labiem laika apstākļiem un būvnieku spējai mobilizēties izdevās darbus paveikt. “Bija brīži, kad jutām, ka būvnieku kapacitātes nepietiek, darbi atsevišķos objektos netika uzsākti uzreiz pēc līguma parakstīšanas. Bija problēmas arī ar materiālu piegādi, īpaši ar bitumenu, kuru Latvijā nerāž,” piebilst G. Alberiņš.

Kā jau informējām, 2020. gadā, salīdzinot ar vairākiem iepriekšējiem gadiem, arī būvdarbu iepirkumos bija pieaugusi konkurence un vienā iepirkumā piedalījās vidēji 5,5

pretendenti, pretstatā 3,6 pretendentiem 2019. gadā. Savukārt ceļu pārbūves darbu izmaksas strauji samazinājās, salīdzinot ar 2019. gadu – par 28%.

## Galvenie ceļi labāki

Pateicoties veiktajiem ceļu remontdarbiem, 2020. gada beigās labā un ļoti labā stāvoklī esošo valsts galveno autoceļu īpatsvars sasniedza 76,3%, kas ir par 4,3% vairāk nekā pērn. Savukārt labā un ļoti labā stāvoklī bija 48,6% valsts reģionālo autoceļu 48,6%, kas ir par 11,4% vairāk nekā 2019. gadā.

Pateicoties pagājušajā pavasarī piešķirtajam papildu 75 miljonu eiro finansējumam, varēja kopumā veikt daudz vairāk remontdarbus, nekā bija plānots. Jāmin, ka investīcijas ceļu infrastruktūrā ne tikai uzlabo mobilitāti un ir ilgtermiņa ieguldījums valsts attīstībā, ekonomikas lejupeļsmes laikā tās ļauj “sildīt” ekonomiku kopumā. Ieguldījums ceļu infrastruktūrā nav tikai atbalsts ceļu būvniecības nozarei, ar šiem ieguldījumiem tiek stimulēta visa tautsaimniecība.

## Defekti jālabo

Tomēr daudzos reģionālo autoceļu posmos, kur pērn veikta seguma atjaunošana, tai skaitā pielietojot virsmas apstrādes tehnoloģiju, atklājušies defekti, kurus būvnieki garantijas ietvaros labos, kad to atļaus laikapstākļi. Visos līgumos par ceļu būvdarbiem, pielietojot virsmas apstrādes tehnoloģiju, ir paredzēts garantiju termiņš trīs gadu garumā. Šo trīs gadu laikā būvniekiem par saviem līdzekļiem ir jālabo visi radušies defekti. Arī šajā gadījumā, kad nekvalitatīvu izejvielu vai laika apstākļu dēļ virsmas apstrādes tehnoloģija nav bijusi kvalitatīva, būvniekiem būs jāpilda garantijas saistības.

Šajos posmos šķembas atdalās no seguma, ar automašīnu riteņiem tās tiek paceltas gaisā. Lai samazinātu bojājumu riskus automašīnām, šajos posmos ieviesti ātruma ierobežojumi 50 un 70 km/h. Tāpat atdalījušās šķembas tiek slaucītas. 2020. gada būvdarbu sezonā virsmas apstrādes darbi notika 82 valsts autoceļu objektos, defekti konstatēti apmēram trešdaļā objektu.



## Virsmas apstrāde

Asfaltbetona segumu apstrādā ar bitumena emulsiju un 8 līdz 11 mm šķembām, lai kavētu plaisu veidošanos asfaltbetona segumā. Virsmas apstrāde ir relatīvi lēts veids kā paildināt kalpošanas mūžu autoceļu asfaltbetona segumam. Šo metodi pielieto arī citās valstīs, piemēram, Igaunijā, kur tā ir plaši izplatīta.

Defekti virsmas apstrādes posmos ir radušies pārsvarā bitumena emulsijas nepietiekamas kvalitātes un laika apstākļu dēļ. Tomēr būvdarbu nodošanas laikā objektos netika konstatētas patlaban novēroto defektu pazīmes. Bitumena emulsija maina savas īpašības un dažkārt viena un tā pati emulsija, pārbaudīta dažādos laikos, var uzrādīt atšķirīgus rezultātus. Daļa būvdarbu ar virsmas apstrādes tehnoloģiju tika veiktas vēlāk par 15. augustu, kas ir gala termiņš virsmas apstrādes izmantošanai remontdarbu veikšana un to rekomendē aktuālās Ceļu specifikācijas. Ņemot vērā saspīngto laika grafiku un labos laika apstākļus, kas pieturējās arī rudenis mēnešos, tika pieņemts lēmums atļaut pielietot šo tehnoloģiju. Tas bija apzināts pasūtītāja lēmums un piegādātāja, proti, būvnieka risks. Atbilstoši noslēgtajiem būvdarbu līgumiem par darbu veikšanas riskiem un gala kvalitāti atbildību nes būvdarbu

veicēji. Diemžēl daudzos posmos virsmas apstrāde pēc ieklāšanas dažādu iemeslu dēļ nesaformējās atbilstoši prasībām un pie pirmajiem atkušņiem ir parādījušies defekti.

## Izmaiņas uzraudzībā

Arī šogad ceļu būvdarbu ietvaros ir plānots atsevišķos reģionālo autoceļu posmos pielietot virsmas apstrādes tehnoloģiju. Ja kādos objektos virsmas apstrāde tomēr tiks veikta pēc 15. augusta, tad izmantojamiem materiāliem un tehnoloģijai tiks izvirzītas papildus prasības. Tāpat turpmāk virsmas apstrādes objektos būvuzraudzībai tiks izvirzīta pastāvīga prasība veikt regulārus adhēzijas testus, kas uz vietas objektā ļaus pārliecināties par būvdarbu procesa kvalitāti. Tāpat Ceļu specifikācijas tiks papildinātas ar apstrādes prasībām pret nelabvēlīgu atmosfēras iedarbību, ja virsmas apstrāde tiek būvēta sezonas beigās.

## Viedoklis

### Svarīga konsekvence



**Armands Sviķis,**  
A.C.B. uzņēmumu grupas operatīvais vadītājs

Pagājušais gads ceļu būvē bija izaicinošs. Līdz pat vasaras sākumam nozarei bija jāatrodas zemajā startā, lai pēc valsts piešķirtajiem līdzekļiem Covid-19 ekonomisko seku mazināšanai, būtu gatavi startēt izsludinātajos iepirkumos un pēc iespējas ātrāk un efektīvāk apgūt atvēlētos līdzekļus un laikus izpildīt darbus. Tas pierādīja, ka nozarē ir kapacitāte un tā spēj mobilizēties, lai salīdzinoši īsā laikā veiktu lielu apjomu darbu. Jauno sezonu nesāksim no baltas lapas, grupas līmenī ir jau iesākti un iepilnoti jauni projekti, kuriem šobrīd aktīvi gatavojamies. Regulāri uzsvēram, ka konsekvence ir pats galvenais ceļu būves nozarē un ļoti ceram, ka kādā brīdī arī līdz tai nonāksim. Iespējams, ir pienācis laiks domāt par cita veida mehānismiem, kā finansēt infrastruktūras attīstību Latvijā. Uzskatām, ka ir stratēģiski objekti, kuru ekonomiskā ietekme ir ļoti liela un kurus var, piemēram, finansēt, izmantojot dažādus PPP modeļus. Tas palīdzētu attīstīties ne tikai nozarei, bet arī ceļu būvē izmantotajām tehnoloģijām, padarot nozari dinamiskāku un uzlabojot Latvijas ceļu stāvokli.

### Noturēt darbiniekus



**Gusts Kaļiņins,**  
Ceļu būves sabiedrības *Igate* izpilddirektors

Pērnā gada sākums ceļu būvniekiem neko labu nesolīja. Lai saglabātu uzņēmumu un darbiniekus, sākām startēt konkursos arī uz nelieliem objektiem, taču te saskārāmies ar mazo uzņēmumu konkurenci. Tie piedāvāja ļoti zemas cenas. Tomēr ir jāuzslavē valsts un Satiksmes ministrija, ka Covid-19 laikā nozare kļuva prioritāra un saņēma papildu finansējumu. Te gan jāatzīmē, ka līdzekļi tika ieguldīti viena veida projektos – virsmu atjaunošanā. Tas izraisīja, piemēram, kvalificētu darbinieku trūkumu, kurus uzņēmumam īsā laikā nav iespējams piesaistīt. Mūsu prātā optimālāk būtu daļu finansējuma ieguldīt arī pārbūves objektos, kas ļautu pagarināt ceļu būves sezonu un efektīvāk izmantot ražošanas jaudas. Atzīmēsim, ka no šī viedokļa ļoti pozitīvi ir vērtējama ceļu uzturēšanas tirgus atvēršana, kas ceļu būves uzņēmumiem ļauj dot darbu cilvēkiem arī nesezonā. Saprota, ka situācija ir sarežģīta, taču vēlamies lielāku prognozējamību ar budžetu, konkursiem un objektiem. Zinātu jau tagad darbu apjomu un objektus, varētu laicīgi par izdevīgām cenām iepirkt tādas materiālus kā

bitumu, degvielu, augstas kvalitātes šķembas, ko importējam no Skandināvijas. Ceram, ka arī šogad ceļu remontu paliks valsts prioritāte.

### Cenu svārstības



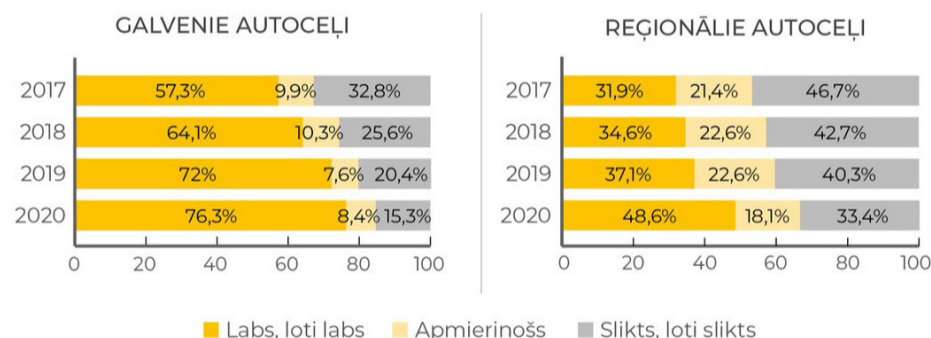
**Andris Bērziņš,**

biedrības Latvijas Ceļu būvētājs valdes priekšsēdētājs

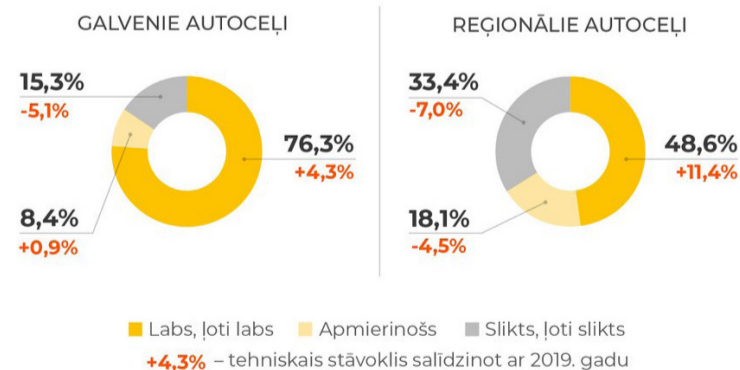
LCB uzskata, ka arī šogad aktuālākais būs jautājums par nozares nākotni. Nozares ekonomikai pagājušais gads kopumā ir bijis dažāds, ar būtiskām cenu svārstībām būvniecības tirgū, ar Covid-19 radītām iespējām strādāt. Diemžēl šo gadu nozare sāk ar nedrošības sajūtām. Nav skaidrības arī par to, kas būs ar Eiropas Savienības resursiem ceļu un tiltu būvei šajā plānošanas periodā, kas ir jau sācies, vai tie vispār būs. Ar cerībām nozare gaida uz Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas (VARAM) pirms diviem gadiem solīto *Reģionālo ceļu sakārtošanas programmu*.

Bet mēs strādāsim, par spīti visiem tiem, kas vairs nevēlas braukt pa teicamiem ceļiem, bet plāno pārvietoties, piemēram, ar droniem! Maksāsim nodokļus valstij un pienācīgas algas saviem darbiniekiem, ja ļaus.

## Valsts galveno un reģionālo ceļu tehniskā stāvokļa izmaiņas



## Valsts galveno un reģionālo ceļu tehniskais stāvoklis 2020. gadā



## 2020. gada sezonā uz valsts ceļiem paveiktais



2020. gadā būvdarbi notika **248 objektos**, ieskaitot tiltus un satiksmes drošības uzlabojumus

**1370 km autoceļu**



50 tiltiem, no tiem uz **36 darbi pabeigti šajā sezonā**



**120 km ribjoslas**



**104 km drošības barjeras**



**Gājēju un velosipēdistu ceļi**  
Imanta – Babīte un gar Valmieras šoseju Murjānos



**4 gājēju pāreju apgaismojums**



**3 krustojumos satiksmes organizācijas izmaiņas:**  
Medemciemā (A9), Juglas papīrfabrika (P4 un V36), pievedceļš pie lidostas (P133)



# Krīzes laikā jāturpina ieguldīt ceļos

No vairāk nekā 300 miljonu eiro lielajiem ieguldījumiem valsts autoceļos pagājušajā gadā pieņēms Latvijas ekonomikai, ņemot vērā saistītās nozares, ir vairāk nekā 800 miljoni eiro

Tas secināts pēc VSIA Latvijas Valsts ceļi (LVC) iniciatīvas sagatavotajā domnīcas Certus pārskatā\* par investīciju ietekmi uz valsts ekonomiku. Investīcijas ceļu infrastruktūrā ir svarīgs ekonomiskās politikas elements. Sakārtots ceļu tīkls nozīmē samazinātas kopējās brauciena izmaksas, kas ir ieguvums ne tikai privātpersonām un uzņēmumiem, kas tieši izmanto ceļus, bet arī visai sabiedrībai kopumā, kas izmanto produktus, kurus ražo uzņēmumi, un nodarbina cilvēkus, kuri izmanto ceļus. Savukārt efektīva un ilgtspējīga autoceļu būvniecības nozare ļauj samazināt būvdarbu izmaksas un rada iespēju veikt lielākus uzlabojumus, norāda Certus pētnieks, pārskata autors Dr. Sergejs Gubins.

## Atgriežas nodokļu veidā

"Apmēram 30% no valsts budžeta līdzekļiem, kas piešķirti ceļu būvniecībai,

atgriežas nodokļu veidā. Pagājušā gada investīcijas ceļu būvniecībā dod brauciena laika ietaupījumu 2,1 milj. eiro apmērā par katru 1 km/h vidējā ātruma palielinājumu, transportlīdzekļa nolietojuma izmaksu samazinājumu 59 milj. eiro, kā arī CO2 emisiju samazinājumu 0,5 milj. eiro apmērā," skaidro S. Gubins. Viņš arī piebilst, ka ceļu satiksmes negadījumu (CSNg) samazināšanās ietaupa ievērojamus līdzekļus, jo statistiski viens nenotīcis negadījums rada sociālo labumu 0,5 milj. eiro apmērā. Investīcijām ceļu infrastruktūrā ir liels multiplikatora efekts uz visu ekonomiku. Pagājušajā gadā ceļu remontos ieguldītajiem 303 milj. eiro ir ietekme uz IKP aptuveni 818 milj. eiro apmērā, ņemot vērā saistītās nozares un to izdevumus. "Ieguldījumi ceļu infrastruktūrā Covid-19 krīzes laikā ir pamatoti. Pirmkārt, pēc ierobežojumu atcelšanas braukšanas pieprasījums atgriežas

iepriekšējā līmenī. Otrkārt, neseni aprēķini norāda uz valsts ieguldījumu būtisko pozitīvo ietekmi uz ekonomiku paaugstinātas nenoteiktības laikā. Starptautiskais Valūtas fonds (SVF) lēš, ka papildu valsts investīcijas 1% apmērā no IKP divu gadu laikā pēc ieguldījumu veikšanas var veicināt nodarbinātības pieaugumu par 1,2%, privāto ieguldījumu pieaugumu par 10% un IKP pieaugumu par 2,7%. Turklāt vēl viena ieguldījumu ceļu infrastruktūrā salīdzinoši priekšrocība ir to plašā ģeogrāfiskā izplatība visā valstī," uzsvēra S. Gubins.

## Tieša un netieša ietekme

Investīcijas autoceļu infrastruktūrā rada vairākus ietekmes veidus. Proti, ietekme var būt tūlītēja, rezultatīva un ilgtermiņa, teikts apskatā.

Pēdējo piecu gadu laikā kapitālieguldījumus ceļu infrastruktūrā investēti 854 milj. eiro un atjaunoti vai pārbūvēti gandrīz 40% visu galveno autoceļu, bet saremontēti tikai 9% vietējās kategorijas autoceļu.

Pārskata autors norāda, ka kopējām investīcijām ir tieša ietekme uz ceļu būvniecības nozari un tajā nodarbinātajiem. Pēdējos gados valsts autoceļu budžets atbilst aptuveni 50% nozares

apgrozījuma. Ja pieņemam šādu proporciju attiecībā uz uzņēmumu un darbinieku samaksāto nodokli, tad vidēji nozares uzņēmumi maksā 24 milj. eiro gadā (jeb gandrīz 9% no LVC ligumiem) VSAO un IIN nodokļu veidā. Turklāt no katra liguma uzņēmumi maksā PVN 21% apmērā, vidēji gadā tie ir 58 milj. eiro. Tādējādi valsts un pašvaldību budžeti katru gadu nodokļu veidā atgūst aptuveni 30% no piešķirtajiem līdzekļiem.

Ceļu infrastruktūras uzlabojumi tiešā veidā ietekmē arī autoceļu lietotājus, bet netieši – visu sabiedrību un vidi kopumā. Autoceļu lietotāju ieguvumi saistīti ar pārvietošanās laika ietaupījumiem un transportlīdzekļa nolietojuma izmaksu samazināšanos. Savukārt sabiedrības un vides ieguvumi – ar satiksmes negadījumu skaita un CO2 emisiju līmeņa samazināšanos.

Runājot par plašāku ekonomisko ietekmi, daudziem uzņēmumiem transporta izmaksas ir svarīga darbības sastāvdaļa. Ceļu infrastruktūras telpiskā ietekme var būt nozīmīga. Uzņēmumi mēģina atrast kompromisu starp pievilcīgu atrašanās vietu un transporta izmaksām. Brauciena izmaksu samazināšana var mainīt reģionu likteni.

\*ar pilnu pārskata tekstu var iepazīties LVC mājaslapā

**854** milj. eiro pēdējo piecu gadu laikā investēti kapitālieguldījumos ceļu infrastruktūrā.

## Viedoklis



**Pēteris Strautiņš,**  
Lumīnor bankas ekonomists

Lielajās makroekonomikas debatēs starp ekonomikas sildītājiem un naudas taupītājiem es noteikti esmu sildītāju pusē. Jo īpaši attiecībā uz Latviju, kurā valsts parāds ir mazs, bet novēršamie trūkumi infrastruktūrā – lieli. Skaidrs, ka ceļu būvniecība dod piensumu IKP caur algām, materiālu iepirkumiem, nodokļiem utt. Nav šaubu, ka tai ir pozitīva ietekme uz citām nozarēm. Ceļu stāvoklis joprojām ir aktualitāte. Laikus veikti ceļu remontu izmaksā lētāk nekā nokavēti.



**Jānis Lange,**  
VSIA Latvijas Valsts ceļi valdes priekšsēdētājs

Ieguldījumus ceļu infrastruktūras uzlabošanā raksturo to plašais ģeogrāfiskais pārklājums visā valstī. Aptuveni trešdaļa no visiem 2020. gada

līdzekļiem ir ieguldīti valsts autoceļos Pierīgas reģionā, 13% – Zemgalē, 14% – Kurzemē, 19% – Vidzemē un 17% – Latgalē. Labāks ceļu stāvoklis reģionos nozīmē arī lielāku konkurētspēju un labāku pakalpojumu pieejamību. Brauciena izmaksu samazināšana var mainīt reģionu likteni. Covid-19 pandēmija radījusi daudz neskaidrību Latvijas tautsaimniecībā kopumā, tai skaitā transporta nozarē. Ir būtiski investēt ilgtspējīgos projektos, kas uzlabo valsts konkurētspēju un būs par pamatu straujākai ekonomikas atveseļošanai tad, kad krīze būs garām.



**Līva Zorgenfreija,**  
Swedbank galvenā ekonomiste Latvijā

Ieguldījumi valsts infrastruktūrā, tostarp autoceļos, ir vērtīgi jebkuros laikos. Tomēr svarīgāks par pašu ieguldīšanas faktu ir investīciju kvalitātes aspekts – jāiegulda saprātīgi. Krīzes laika loģika ir, ka valsts var aizstāt privāto sektora investīciju trūkumu, īstenojot infrastruktūras projektus,

un tādējādi caur būvniecības sektoru stimulēt ekonomiku. Arī Latvijā Covid-19 krīzē tikuši piešķirti papildus līdzekļi, t.sk., ceļu būvei. Vērtējot 2020. gadu kopumā redzam, ka vīrusa krīzē būvniecība ne pavisam nav starp smagāk cietušajām nozarēm (+2,7% būvniecībā, kamēr IKP sarucis par 3,5%). Savukārt, salīdzinot 2020. gada 4. ceturksņa datus ar situāciju pirms gada, redzam, ka ceļu un dzelzceļu būvniecībā produkcijas apjoms kāpis pat par 17%. Nozarē jau iepilduši papildus līdzekļi un tuvākajā laikā apsolti vēl – gan 2021. gada budžeta, gan Atveseļošanas un noturības mehānisma kontekstā. Šobrīd jādome par to, kā šos līdzekļus visefektīvāk ieguldīt, lai tuvākajos gados nozarē neveidotos pārkaršanas riski.

## Investīcijas ceļu infrastruktūrā Covid-19 pandēmijas laikā ir pamatotas



Satiksmes dati liecina, ka pieprasījums pēc ceļojumiem atgriežas iepriekšējā līmenī, kad Covid-19 izplatība tiek kontrolēta. Pēc pavasara epidemioloģisko ierobežojumu atcelšanas satiksmes plūsma 2020. gada vasarā atgriezās līmenī, kāda tā bija pirms Covid-19 ierobežojumu ieviešanas.

Starptautiskais Valūtas fonds lēš, ka valsts ieguldījumi 1% apmērā no IKP, kas veikti paaugstinātas nenoteiktības apstākļos, 2 gadu laikā pēc ieguldījumu veikšanas var veicināt nodarbinātības pieaugumu par 1,2%, privāto ieguldījumu pieaugumu par 10% un IKP pieaugumu par 2,7%.

Ieguldījumus ceļu infrastruktūrā raksturo to plašais ģeogrāfiskais pārklājums visā valstī, kur tiek veikti būvdarbi. Aptuveni trešdaļa no visiem 2020. gada līdzekļiem ir ieguldīti Pierīgas reģionā, 13 procenti – Zemgalē, 14 procenti – Kurzemē, 19 procenti – Vidzemē un 17 procenti – Latgalē.

## Investīciju autoceļu infrastruktūrā radītie ietekmes veidi

**1. Tūlītēja ietekme** ir novērojama ceļu būvniecībā un ar to saistītajās nozarēs. Autoceļu remonts un būvniecība pati par sevi ir ekonomiskā aktivitāte, kas nodrošina pasūtījumus uzņēmumiem un darba vietas vietējiem iedzīvotājiem – ienākumus būvniecības procesā iesaistītajiem un nodokļu maksājumus valstij un pašvaldībām. Dažāda veida ceļu būvniecības projekti var tikt īstenoti vairākas nedēļas (piemēram, asfalta seguma atjaunošana) vai pat vairākus gadus (piemēram, pilnīga ceļa pārbūve).



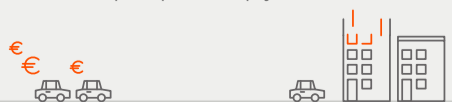
**2. Rezultatīvā ietekme** saistīta ar satiksmes dalībnieku ieguvumiem no realizētajiem projektiem:

- Esošo satiksmes dalībnieku – kā uzņēmumu, tā privātpersonu – kopējo brauciena izmaksu samazinājums;
- Ceļu satiksmes negadījumu skaita, CO2 emisiju samazināšanās.



**3. Ilgtermiņa ietekme** saistīta ar tautsaimniecības mēroga ekonomiskajiem ieguvumiem:

- Jaunu satiksmes dalībnieku – kā uzņēmumu, tā privātpersonu – kopējo brauciena izmaksu samazinājums;
- Uzņēmumu konkurētspējas uzlabošanās kopējo brauciena izmaksu samazinājuma dēļ;
- Ekonomisko aktivitāšu telpiskā pārdale kopējo brauciena izmaksu izmaiņu dēļ.



## Investīcijas autoceļu infrastruktūrā ne tikai nodrošina pasūtījumus vietējai būvniecības nozarei, bet arī pozitīvi ietekmē autoceļu lietotājus un stimulē Latvijas ekonomikas attīstību kopumā:



Valsts un pašvaldību budžeti katru gadu nodokļu veidā atgūst aptuveni 30 procentus no autoceļu infrastruktūras uzlabošanai piešķirtajiem līdzekļiem – 21 procentu no PVN, un 9 procentus no VSAO un IIN.



Pateicoties iespējai palielināt braukšanas vidējo ātrumu par 1 km/h valsts autoceļu remontdarbu rezultātā, autobraucēju laika ietaupījumi uz galvenajiem un reģionālajiem autoceļiem 2020. gadā lēšami aptuveni 2,1 milj. EUR lielos ieguvumos.



Kopējais valsts autoceļu lietotāju autotransporta ekspluatācijas izdevumu samazinājums, pateicoties 2020. gadā veiktajiem galveno un reģionālo autoceļu uzlabojumiem, būs vismaz 59 milj. EUR gadā.



Investīcijas valsts autoceļu infrastruktūrā 2020. gadā radīs vismaz 0,5 milj. EUR ieguvumu CO2 emisiju samazināšanās dēļ.



Investīcijām autoceļu infrastruktūrā ir spēcīgs multiplikatora efekts. 303 milj. EUR, kas ir iztērēti ceļu remontam 2020. gadā, kopējais piensums Latvijas ekonomikai būs 818 milj. EUR



**?** **Kā piedzīt zaudējumus, piemēram, par izsistu logu, ja tas radies uz valsts autoceļa?**

Ja transportlīdzeklim radušies bojājumi ceļa apstākļu dēļ, un transportlīdzeklim ir KASKO apdrošināšana, lai pretendētu uz zaudējumu atlīdzību, ir jāievēro polisi norādītie noteikumi un jāvērsas pie apdrošinātāja, kas izsniedz polisi.

Ja transportlīdzeklim nav KASKO apdrošināšana, tad tā vadītājam ir tiesības vērsties pie attiecīgā ceļa īpašnieka (pārvaldītāja). Šādā gadījumā, lai fiksētu visus negadījuma apstākļus un nodrošinātos ar pierādījumiem, notikuma vietā nepieciešams izsaukt policiju, kas fiksēs negadījuma apstākļus un sastādīs negadījuma reģistrēšanas protokolu. Vēlams arī nofotografēt negadījuma vietu un transportlīdzekļa bojājumus, un šo visu kopā ar autoservisa sastādītu tāmi un dokumentiem, kas apliecina samaksātu transportlīdzekļa remontu, jāiesniedz autoceļa īpašniekam (pārvaldītājam). Ja būvdarbi ir pieņemti ekspluatācijā – atbildīgs ir ceļa īpašnieks (pārvaldītājs), kas valsts autoceļu gadījumā ir LVC. Ja LVC atzīst, ka prasība par zaudējumu atlīdzību ir pamatota, tā izmaksā cietušajam atlīdzību un vienlaikus var lemt par attiecīgas summas piedziņu regresa kārtībā no būvdarbu veicēja. Ja LVC prasību par zaudējumu atlīdzību neatzīst, transportlīdzekļa vadītājam ir tiesības vērsties tiesā.

**?** **Kāpēc autoceļus nekaisa tikai ar smiltīm?**

Smiltis ir tikai pretslīdes materiāls un uzlabo saķeri, bet sāls – kausē ledu un sniegu, kā arī novērš apledojuuma veidošanos. Mitrās sāls tehnoloģiju izmanto pie autoceļa seguma virsmas temperatūras līdz -10 grādiem. Sāls tiek samitrināta ar NaCl vai CaCl2 šķīdumu. Šo tehnoloģiju pielieto, lai novērstu apledojuuma veidošanos uz asfaltēto ceļu brauktuves un atbrīvotu brauktuvi no sniega un apledojuuma. Pie zemākas temperatūras mitrā sāls vairs pietiekami nekaisē ledu un tiek izmantots smiltis-sāls maisījumu.

**?** **Kāpēc dažus ceļus ziemā notīra ātrāk, bet citus pēc ilgāka laika?**

Valsts autoceļi ir sadalīti pēc uzturēšanas klasēm, prioritāri uzturēšanas darbi tiek veikti uz valsts galvenajiem autoceļiem. Valsts autoceļiem ziemas sezonā tiek noteiktas piecas uzturēšanas klases – A, A1, B, C un D. Pieļaujamais sniega biežums uz autoceļa brauktuves mainīgos laika apstākļos A un A1 uzturēšanas klases autoceļiem var būt seši centimetri. Savukārt B uzturēšanas klases autoceļiem astoņi centimetri, C uzturēšanas klasei 10 cm, D uzturēšanas klases autoceļiem pieļaujamais sniega biežums netiek normēts.

**?** **Kad sāks būvēt Ķekavas apvedceļu?**

Precīzs Ķekavas apvedceļa būvdarbu uzsākšanas laiks būs zināms pēc publiskās privātās partnerības (PPP) līguma noslēgšanas un būvprojekta apstiprināšanas normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā.

**?** **Vai šķīdoni tiek izsniegtas atļaujas kravu izvešanai?**

Atļaujas kravu izvešanai šķīdoņa laikā netiek izsniegtas. Šķīdoni bez ierobežojumiem atļauts braukt operatīvajam un sabiedriskajam transportam, svaigpiena pārvadātājiem, kā arī transportam, kas izved kritušus lopus.

**?** **Kad sāks labot bedres uz valsts autoceļiem?**

Masveida bedrīšu remonts uz melnā seguma tiek uzsākts tad, kad diennakts vidējā gaisa temperatūra ir virs plus pieciem grādiem. Bedrīšu remontdarbi tiek veikti prioritārā secībā atbilstoši autoceļu uzturēšanas klasēm, kā arī transportlīdzekļu satiksmes intensitātei. Avārijas bedru remonts tiek veikts neatkarīgi no laika apstākļiem.

**Joki**

No automobiļu foruma:

- Radās problēma ar auto. Tas karstumā pārstāj braukt, šķiet, ka kāds to tur aiz pakalģala. Pie luksofora spiežu gāzi grīdā, bet auto knapi kustas. Vakarā karstums pierimst, dzīve kļūst labāka. Ko skatīties?
- Laika prognozi.

Nebaidieties no autovadītājiem, kuriem zem spoguļa karājas mazi boksa cimdi. Ko gan viņi tev izdarīs ar savām mazajām dūrītēm?

Tiesnesis:

- Vai šis cilvēks nozaga jūsu automašīnu?

Upuris:

- Ziniet, pēc viņa advokāta runas liekas, ka man vispār nav bijusi automašīna!

Neviens nebrauc pie stūres tik uzmanīgi kā autovadītājs, kurš mājās aizmirsis tiesības un tehnisko.

- Tev prātā tikai seriāli!
- Nav tiesa!
- Tāpēc es no tevis aizeju!
- Bet tu esi ar mani kopā jau piekto sezonu!

Nopirku divdesmit gadus vecu automašīnu un divi gadu laikā servisā esmu bijis tikai vienu reizi,

- Gāji apraudzīt?

Automašīnai riepa gaisu izlaidusi! Ko darīt?

- Pavisam nolaida?
- Tūlīt apskatīšos.. Nē, tikai apakšā!

Kāds noguris automehāniķis pārnāk mājās. Viņu sagaida uztraukusies sieva un raudošs zīdains. Sieva satraukta:

- Varbūt mazajam kaut kas sāp?

Mehāniķis:

- Kas tad viņam var sāpēt, visas detaļas taču ir jaunas!

Nopirku mašīnu, bet tā nezina kāpēc nebrauc.

- Cik tad samaksāji?
- 500 latus.
- Nu zini, es te foršo ledusskapi par 500 latiem nopirku, bet, zini, arī nebrauc!

Ko tu gaidi? Princi baltā Lexus?

- Nē, galvenais, ka labs cilvēks. Nav svarīgi kādā krāsā Lexus!

Pa gaisu lido divi odiņi. Viens pēkšņi atpaliek. Pirmais prasa:

- Kas tev notika?

Otrs atbild:

- Ai, nekas, nekas! Muša acī ieskrēja!



**NEBRAUC AUTĀ!**

