



Rudens 2021

Autoceļu drošība

Droša braukšana

Pirmais sniegs nozīmē ne tikai ziemas prieku sezonas sākšanos, bet arī spriedzi uz ceļiem, jo pārvietošanās pa tiem kļūst riskanta, tāpēc autovadītājiem īpaši svarīgi ir ievērot drošas braukšanas pamatprincipus.

[---> 6. lappuse]



Mārtiņš Lazdovskis, VSIA Latvijas Valsts ceļi valdes priekšsēdētājs:

Jau otru gadu fokusā ir reģionālie valsts autoceļi, kuriem tiek veikta seguma atjaunošana. Šos darbus var paveikt, iekļaujoties vienā būvdarbu sezonā un lietderīgi ieguldīt piešķirto finansējumu.

[---> 3. lappuse]

Autoceļu ziemas ikdienas uzturēšanai jaunas prasības

Šogad oficiālā ziemas sezona uz valsts autoceļiem sākusies jau 16. oktobrī. To paredz jaunie Ministru kabineta noteikumi par valsts un pašvaldību autoceļu ikdienas uzturēšanas prasībām un to izpildes kontroli



Artis Labiņš,

Iepirkumu uzraudzības biroja vadītājs:

Attiecībā uz LVC iepirkumiem visvairāk apstrīdēšanas iesniegumu ir saistībā ar projektēšanu, ceļu būvdarbiem, ceļu aprīkojuma uzstādīšanu un būvuzraudzību. Vidēji gadā Iepirkumu uzraudzības birojs izskata vairāk nekā desmit iesniegumus par LVC iepirkumiem.

[---> 7. lappuse]

Sezonas griezumā

2021. gadā ceļu būvniekiem bija jāsakaras ne tikai ar lielu darba apjomu, procesus ietekmēja izejmateriālu cenu kāpums, neskaidrības ar piegādes termiņiem un arī elektroenerģijas cenu kāpums, kas sadārdzināja būvmateriālu ražošanas procesus. Sezonu būvnieki raksturo kā darbīgu, bet ļoti sarežģītos apstākļos.

[---> 8. lappuse]

Viedoklis

Projektēšanas tirgus ir sakustējies



Mārtiņš Roops,
SIA Projekts 3 valdes
priekšsēdētājs

Ceļu projektēšanas nozarē strādājošie šobrīd ir ļoti noslogoti, veicot gan publiskā, gan privātā sektora pasūtījumus.

Ir ļoti daudz pasūtījumu, kur nepieciešama ceļu infrastruktūras izbūve.

Jāatzīst, ka 2021. gada pirmajā pusē tāpat, kā 2020. gadā bija vērojams *sasalums*. Jau kopš 2020. gada beigām vērojams salīdzinoši mazs pieprasījums pēc projektēšanas pakalpojumiem ceļu un tiltu nozarē, īpaši tas attiecas uz publisko sektoru, kas attiecīgi atsaucās arī uz cenām. Tās bija katastrofāli zemas. Pretēja situācija ir šī gada otrajā pusē. Proti, projektēšanas tirgus ir būtiski sakustējies, palielinoties pieprasījumam valsts un pašvaldību iepirkumos. Attiecīgi ir pieaugušas arī projektēšanas pakalpojumu cenas. Jācer, ka tas ļaus projektēšanas kompānijām strādāt bez zaudējumiem.

Lielā mērā pie nestabilitātes vainojama plānošana un nevienmērīgs finanšu sadalījums ilgtermiņā. Ar to Latvijā projektēšanas nozarē saskaramies regulāri, jo to ietekmē Eiropas Savienības (ES) budžeta līdzekļi, no kā galvenokārt atkarīga ir ceļu infrastruktūras attīstība. Nozarē mēs uzskatām, ka vismaz ceļu plānošanas un projektēšanas līmenī šīs lielās svārstības varētu izlidzināt ar pastāvīgu, tālredzīgu plānošanu, kā rezultātā gan valsts institūciju, gan pašvaldību rīcībā būtu pietiekamas gatavo projektu rezerves, lai pietiekami ātri un efektīvi varētu noreagēt uz potenciālo finansējumu piesaisti jaunu objektu realizācijai. Šādas krasas svārstības ar strauju

cenu kāpumu un kritumu nav vēlamas nevienam no būvniecības dalībniekiem. Izpildītājiem tas neļauj plānot savus resursus un investēt attīstībā, savukārt pasūtītājam pie liela pieprasījuma un strauja cenu kāpuma prognozētie budžeta līdzekļi ir nepietiekami. Attiecīgi tas atsaucas tālāk jau uz būvniecību un plānotajos termiņos var trūkt projekta dokumentācija, lai savlaicīgi uzsāktu būvdarbus. Kā zināms ceļu infrastruktūras būvniecība ir cieši saistīta ar sezonālīti un pat nobīde par vienu ceturksni, var būtiski traucēt iekārto.

Projektos pakāpeniski pasūtītāji izvirza augstākas prasības attiecībā uz projekta detalizāciju, kas izriet no

būvniecības procesa modernizācijas, pielietojot inteligentās būvniecības iekārtas. Atsevišķos projektos saskaramies ar BIM tehnoloģiju ieviešanu, kas būtiski palielina nepieciešamo cilvēkresursu ieguldījumu projektu izstrādes stadijā. Šajā sakarā nepieciešams veikt investīcijas darbinieku kvalifikācijas paaugstināšanai, jauna kvalificēta darbaspēka piesaistei, atbilstošu tehnoloģiju (programmatūru) nodrošināšanai, u.c.

Vērtējot šo gadu kopumā, ir vērojama attīstība ceļu projektēšanas nozarē, un to nepieciešams noturēt arī nākamgad un turpmāk. Tikai tā varēsīm motivēt ceļu nozares speciālistus darboties nozarē ar pozitīvu skatu nākotnē.

Īsumā

Bargāk pret pārkāpējiem

Satiksmes drošības uzlabošanai būtu jāveic regulāru autovadītāju zināšanu pārbaudi, kā arī jānosaka dažāda veida ierobežojumus rupjākajiem noteikumu pārkāpējiem, Ceļu satiksmes drošības padomes domniecis eksperti, diskutējot par prevencijas pasākumu un sodu piemērošanas līdzsvārošanu. Valsts policijas (VP) novērojumi liecina, ka agresīvi ātruma pārkāpēji veido ne vairāk kā 5% no visiem pārkāpējiem, taču viņus var uzskatīt "par anarhistiem uz ielas". Acīmredzot, esošie instrumenti uz viņiem neiedarbojas, tāpēc vairāk jādomā par piespiedu ietekmēšanas līdzekļiem - soda punktiem, kā arī aktīvāku viņu virzīšanu uz braukšanas korekcijas kursiem. Tāpat valstij nepieciešams aktīvāk pielietot tehniskās kontroles ierīces, norāda VP Prevencijas vadības nodaļas priekšnieks Andis Rinkevics. Tāpat ātruma recidīvistiem varētu piemērot kāda veida ierobežojumus, piemēram, liegumu iegūt šaujammieroča atļauju. Oktobrī valdība arī apstiprināja Ceļu satiksmes drošības plānu 2021.–2027. gadam Tajā paredzēti vairāki pasākumi, kas vērsti uz visaptverošu ceļu satiksmes dalībnieku kontroles nodrošināšanu.

33% autovadītāju pie stūres runā pa telefonu

"Maldīgi uzskatīt, ka tikai alkohola lietošana pie stūres rada riskus – bīstama ir arī uzmanības dalīšana, kad lietojam telefonu, ēdam vai dzeram, paralēli vadot automašīnu," norāda

Drošas braukšanas skolas (DBS) direktors Jānis Vāns. 33% Latvijas autovadītāju, braucot pie stūres, mēdz runāt pa telefonu, 27% – dzert kafiju, 20% – ēst, bet 5% – rakstīt ziņas telefonā. Savukārt 48% norāda, ka pie stūres nemēdz nodarboties ar blakus lietām, liecina *GO atbildīgas braukšanas indeksa* dati, kas tapis sadarbībā ar DBS un pētījumu centru *Nors-tat*. Pētījums liecina, ka gados jaunie autovadītāji, braucot pie stūres, biežāk mēdz nodarboties ar blakus lietām, salīdzinot ar gados vecākiem šoferiņiem. Piemēram, izziņas braukšanas laikā visbiežāk raksta autovadītāji vecumā no 18 līdz 29 gadiem (13%), kamēr vecumā no 40 līdz 49 gadiem to dara tikai 1% autovadītāju. Jau nāki autovadītāji (vecuma grupā no 18 līdz 29 gadiem) arī biežāk mēdz ēst pie stūres.

Neaizmirst par riepu nomaīņu

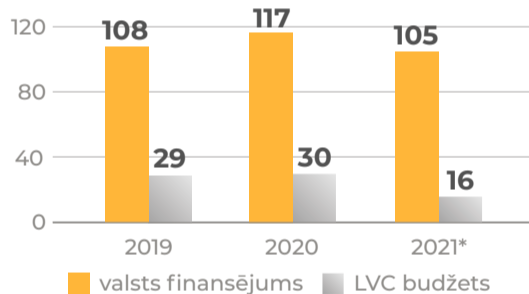
Atbilstoši normatīvajiem aktiem, tieši pēc mēneša visiem auto, kas atrodas uz ceļa, būs jābūt apriekotiem ar ziemas riepām. Jau novembrī var būt mainīgi laika apstākļi, kad naktīs gaisa temperatūra pazeminās zem nulles, kā rezultātā no rītiem ceļi var apledot. Tāpēc aicinām negaidīt pēdējo brīdi pirms decembra, un savlaicīgi veikt riepu maiņu, rūpējoties par savu un citu ceļu lietotāju drošību.

Novembrī tumsa, lietus un slapjas lapas var apgrūtināt braukšanas apstākļus, tāpēc aicinām būt uzmanīgiem pie stūres, izvēlēties drošu distanci un braukšanas ātrumu, kas atbilst ceļa seguma stāvoklim. Mitrā laikā, lietus ietekmē var pasliktināties grants ceļu stāvoklis, tie var būt grūtāk izbraucami.

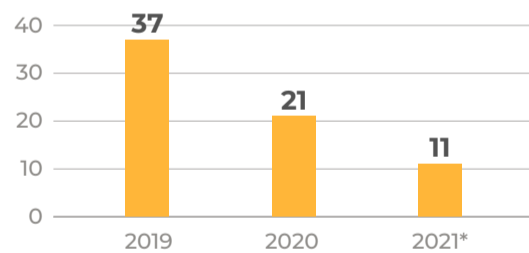
Skaitļi un fakti

Iepirkumu dinamika VSIA Latvijas Valsts ceļi

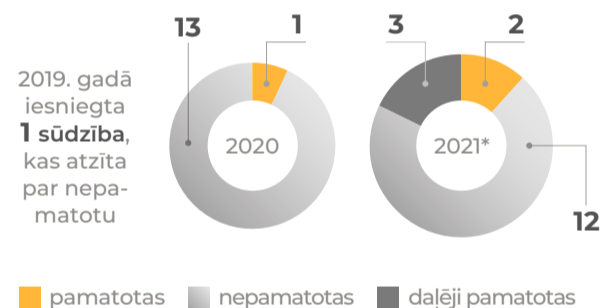
LVC IZSLUDINĀTIE IEPIRKUMI



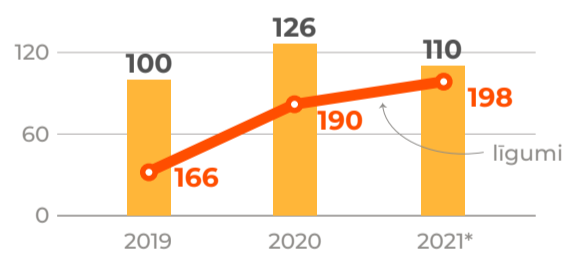
PĀRTRAUKTIE UN IZBEIGTIE IEPIRKUMI



IESNIEGTĀS SŪDZĪBAS



PĀBEIGTIE IEPIRKUMI UN NOSLĒGTIE LĪGUMI



AVOTS: LVC

*līdz 20.10.2021

LATVIJAS VALSTS CEĻI

PASTĀSTI PAR
SAREŽĢĪJUMIEM
UZ CEĻA!

80005555

LVC bezmaksas diennakts tālrunis



Slidens ceļš



Aizputinājums



Uz ceļa šķērslis



Beigts dzīvnieks



Zog autoceļu aprikojumu

LATVIJAS VALSTS CEĻI

Fokusā reģionālie ceļi

2021. gada laikā labā stāvoklī esošu valsts reģionālo autoceļu skaits palielinājies par 10%

Tā, runājot par šo būvniecības sezonu, intervijā *Autoceļu avīzei* norāda VSIA *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) valdes priekšsēdētājs Mārtiņš Lazdovskis. Viņš arī pauž gandarījumu, ka administratīvi teritoriālās reformas (ATR) ceļu programmas ietvaros pirmie grants posmi ir ieguvuši melno segumu.

Jau otro gadu fokusā ir reģionālie autoceļi, kuriem veic seguma atjaunošanu. Šos darbus var paveikt, iekļaujoties vienā būvdarbu sezonā, un lietderīgi ieguldīt piešķirto finansējumu.

Kā vērtējat šī gada būvdarbu sezonu?

Tāpat kā 2020. gada būvdarbu sezona, arī šī ir bijusi intensīva un izaicinājumiem bagāta gan LVC, gan arī darbu veicējiem. Līdzīgi kā pērn arī šogad liela daļa no finansējuma valsts autoceļiem tika rasta no valsts budžeta līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem. Tas nozīmē, ka investīcijas bija jāizdara līdz šī gada beigām, būvnieku žargonā runājot, tā ir "īsa" nauda. Tas savukārt diktē noteikumus būvdarbu tehnoloģiju un objektu izvēlei, jo veikt ceļa posma pārbūvi vienas būvdarbu sezonas ietvaros nav iespējams. Jau otro gadu mums fokusā ir reģionālie autoceļi kuriem veicam seguma atjaunošanu. Šos darbus varam paveikt iekļaujoties vienā būvdarbu sezonā

un lietderīgi ieguldīt piešķirto finansējumu.

Vienlaikus šogad sācies darbs arī pie ceļu remontdarbiem ATR ietvaros. Pateicoties tam melno segumu iegūs vairāki ceļu posmi, kas līdz šim bija ar grants segumu. Piemēram ceļš no Raunas līdz Drusiem (P29).

Protams, tas, ka finansējums no līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem tika piešķirts tikai sezonas sākumā, ir gana liels izaicinājums, jo termiņi ir ļoti saspringti. Ir jāveic iepirkumi un būvdarbu sezona, kā zināms, ir diezgan īsa, vien dažī mēneši. Īpaši, ja runājam par dubultās virsmas apstrādes izbūvi grants ceļu posmos.

Tāpēc ne visos posmos mums izdosies šogad darbus pabeigt, laika apstākļi diktē savus noteikumus. Bet nākamgad, sākoties būvdarbu sezonai, viss tiks paveikt līdz galam. Kopumā būs aptuveni desmit valsts ceļu posmi, kuros šogad darbus pabeigt neizdosies.

Kādi ir plāni 2022. gadam? Vai būvdarbu apjoms valsts ceļu tīklā varētu palikt pēdējo divu gadu līmenī?

Šobrīd nākamā gada valsts budžets ir izskatīts Ministru kabinetā (MK) un iesniegts izskatīšanai Saeimā. LVC kopā ar Satiksmes ministriju (SM) ir izstrādājuši programmu secīgai reģionālo autoceļu sakārtošanai līdz 2027. gadam. Tāpat ir izstrādāta arī vīzija par valsts galveno autoceļu attīstību līdz 2040. gadam. Valsts budžeta projekts paredz papildu finansējumu jaunajai reģionālo ceļu sakārtošanas programmai, kuras ietvaros

sistēmiski saredzīsim kārtībā reģionālos autoceļus ar vislielāko satiksmes intensitāti. 2022. gadā šim mērķim plānots novirzīt aptuveni 57 milj. eiro. Kohēzijas fonda ietvaros būs pieejams finansējums 22,8 milj. eiro kas tiks ieguldīti galveno autoceļu remontdarbos. Kopumā es ceru, ka 2022. gads, raugoties no investīciju apjoma, būs līdzīgs šim gadam.

Tomēr kā savu investīciju prioritāti esam noteikuši mērķi, ka no katra pagastu centra līdz novada centram ir jānokļūst pa ceļu ar melno segumu.

Jau minējāt, ka ir izstrādāts reģionālo autoceļu uzlabošanas plāns turpmākajiem sešiem gadiem. Ko tas konkrētāk paredz un vai līdzīgs plāns ir arī attiecībā uz vietējiem ceļiem?

Jau diskutējot par mūsu attīstības stratēģiju galvenajiem ceļiem līdz 2040. gadam, nonācām pie atziņas, ka secīgs plāns ir nepieciešams arī attiecībā uz valsts reģionālajiem un vietējiem autoceļiem. Plāna esamība noteikti palīdz situācijās, kad ir jācinās par papildu finansējumu.

Mēs esam identificējuši reģionālo ceļu tīklu aptuveni 4000 km kopgarumā, kuram būtu jābūt labā stāvoklī, lai savienotu savā starpā novadu centrus, valstspilsētas un veidotu alternatīvu maršruti

galvenajiem ceļiem, savienojot vairākus reģionus. Lai sasniegtu mērķi, vēl ir jāsakārto 675 km reģionālo autoceļu un līdz 2027. gadam tam nepieciešami 358 milj. eiro. Līdzīgas diskusijas ir bijušas arī attiecībā uz vietējiem ceļiem.

Tomēr te izdalīt prioritātes ir daudz komplicētāk un grūtāka, jo sliktu vietējo ceļu, kas pārsvarā ir ar grants segumu, īpatsvars ir neskaitāmas reizes lielāks nekā reģionālo ceļu. Tomēr kā savu investīciju prioritāti esam noteikuši mērķi, ka no katra pagastu centra līdz novada centram ir jānokļūst pa ceļu ar melno segumu. Šis programmas realizēšanai kopumā ir neieciešami 218 milj. eiro un ir jāsakārto aptuveni 900 km ceļu.

Viens no lielajiem izaicinājumiem ir ikdienas uzturēšanas darbu iepirkums un tirgus atvēršana. Vai tas varētu nest līdzīgu arī izmaiņu LVC struktūrā?

Es teiktu, ka pats iepirkums ir mazākā daļā no izaicinājuma. Lielākais izaicinājums būs šo nākotnes 19 dažādo uzturēšanas līgumu administrēšana, kas no LVC darbiniekiem prasīs jaunas pieejas un kompetences, pasūtot un plānojot uzturēšanas darbu veikšanu.

Protī, veicot funkcijas, kuras līdz šim daļēji veic VAS *Latvijas autoceļu uzturētājs* (LAU). Tirgus atvēršana nenozīmē tikai viena līguma vietā 19, tas nozīmē arī atbildības pārnese starp izpildītāju un pasūtītāju. Es redzu, ka LVC struktūrā būs nepieciešamas izmaiņas, lai spētu atbildēt tiem izaicinājumiem, kas mums kā organizācijai būs,

izmaksas. Tas bija saistīts ar Covid-19 pandēmijas izraisīto degvielas cenu kritumu, kas ietekmēja materiālu transportēšanas un darbu veikšanas izmaksas. 2021. gada būvniecības sezonā, lai arī ekonomika pamazām atkopjas, cenas vēl joprojām saglabājušās 2020. gada līmenī. CSP dati liecina, ka izejvielu cenas 2020. gadā samazinājās par 0,7%, salīdzinot ar 2019. gadu. Savukārt šogad būvmateriālu cenas pieaug un, salīdzinot ar gada sākumu, augustā tās bija palielinājušās jau par 13,2%. Izejvielu materiālu cenas gan pasaulē, gan Latvijā ievērojami pieaug saistībā ar globālās epidēmijas seku izraisītu izejvielu deficītu, ražošanas un transportēšanas izmaksu pieaugumu, piegādes traucējumiem saistībā ar ierobežojumiem visā pasaulē, ka arī ar

Izejvielu deficīts iespaido cenas

Šogad vidējās viena kilometra pārbūves izmaksas, salīdzinot ar 2020. gadu, ir palikušas praktiski nemainīgas. Jāatgādina, ka 2020. gadā salīdzinoši strauji par 27% samazinājās ceļu būvniecības darbu

līdz ar to var prognozēt būvdarbu cenu pieaugumu jau tuvākajā nākotnē. Plānojot nākamā gada būvniecības sezonu, VSIA *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) palielina plānoto cenu pagaidām par 15%, kas neļaus nonākt situācijā, ka jāatsakās no līgumu slēgšanas neprognozēti augstu būvzīmju dēļ, norāda LVC Stratēģijas daļas vadītāja Dace Bērziņa. Jau šoruden izsludinātie iepirkumi liecina par izmaksu kāpumu, īpaši tas nozīmējams satiksmes drošības

Būvdarbu izmaksas kāps

Nākamajā gadā būvdarbu cenas augs un jāērķinās, ka par to pašu naudu varēs salabot mazāk ceļu nekā šogad

Šā gada pirmajā pusgadā bija vērojams būvniecības izmaksu pieaugums visās pozīcijām, liecina Centrālās statistikas pārvaldes (CSP) apkopotie dati. Tomēr autoceļu būvzīmās 2021. gadā šis pieaugums vēl neparādījās, kas visdrīzāk ir saistīts ar to, ka būvnieki slēguši līgumus par izejvielu piegādi vēl par iepriekšējām cenām un izejvielu krājumiem. Taču 2022. gada būvniecības sezonā būvnieki būs spiesti pirkt materiālus par augstākām cenām,



CV Mārtiņš Lazdovskis

Amats: VSIA *Latvijas Valsts ceļi* valdes priekšsēdētājs

Darba pieredze:
07.2015.–05.2021. VSIA *Latvijas Valsts ceļi* valdes loceklis;
11.2014.–07.2015. Liepājas SEZ pārvaldes valdes loceklis;
03.2014.–03.2015. LR Ekonomikas ministrijas valsts sekretārs;
06.2008.–03.2014. LR Tieslietu ministrijas valsts sekretārs;
03.2005.–06.2008. LR Valsts zemes dienesta ģenerāldirektors;
05.2004.–03.2005. LR Lauku atbalsta dienesta direktora vietnieks;
01.2002.–05.2005. LR Lauku atbalsta dienesta departamenta direktora vietnieks;
01.2000.–06.2001. LR Lauku atbalsta dienesta daļas vadītāja vietnieks;
09.1998.–01.2000. LR Zemkopības ministrijas vecākais referents.

Izglītība:
2000.–2002. Latvijas Universitātes Ekonomikas un vadības fakultāte, maģistra grāds ekonomikā;
1996.–2000. Latvijas Universitātes Ekonomikas un vadības fakultāte, bakalaura grāds ekonomikā

administrējot autoceļu uzturēšanu pēc tirgus atvēršanas. Tāpat ir jāievieš vienāda prakse un pieeja LVC nodaļās, lai nodrošinātu, ka lēmumi Liepājā, Ludzā vai Talsos par vienu un to pašu jautājumu neatšķiras. Strādāsim, lai nodrošinātu darbinieku lielāku specializāciju, panākot kompetentus un sabiedrībai saprotamus lēmumus.

Kāda ir virzība lielajos attīstības projektos?

Šobrīd uzsākam pirmā lielā investīcijas projekta Ķekavas apvedceļa realizāciju. Būvdarbus plānots sākt šī gada decembrī un pabeigt līdz 2023. gada beigām. Paralēli ir uzsāktas ietekmes uz

vidi novērtējuma procedūras un sīku projektu izstrādes diviem nākamajiem attīstības projektiem: Rīgas apvedceļam no Babītes līdz Ķekavai un Rīgas apvedceļam no Salaspils līdz Baltezeram, lai līdz 2027.–2028. to vietā taptu ātrgaitas ceļi ar četrām nodalītām braukšanas joslām.

Runājot par izaicinājumiem, tāds LVC speciālistiem noteikti ir apvienotais autoceļš *Rail Baltica* dzelzceļa tilta pār Daugavu. Posms Salaspils–Baltezers tiks turpināts līdz esošajam autoceļam Rīgas HES–Jaunjelgava (P85), tādējādi liekot pamatu, lai noslēgtu Rīgas apvedceļu pa jaunu teritoriju, nešķērsojot Rīgas HES.

augošu pieprasījumu sakarā ar ievērojamām valsts investīcijām lielajos objektos, t.sk. ceļu būvniecībā, ar mērķi palīdzēt valsts ekonomikai atkopties no krīzes.

Metāla cenu ietekme

Vēl viena sadaļa, kas ietekmēs būvdarbu cenu izmaksas ir mehānismu ekspluatācijas un uzturēšanas izmaksu indekss. Līdz 2020. gadam tas ir pieaudzis vienmērīgi. Tomēr šā gada sākumā izmaksas sāka pieaugt straujāk un augustā tās palielinājās jau par 5%, salīdzinot ar gada sākumu. Mašīnu un mehānismu izmaksas ietekmē arī rezerves daļu un piederumu cenas, riepu cenas, apkopes un remonta izmaksas. Strauji pieaugot metāla cenām ir sagaidāms,

ka pieaugs arī automašīnu cenas, un sakarā ar konteineru un transportēšanas izmaksu pieaugumu, varētu pieaugt arī rezerves daļu un riepu cenas. Tāpat, palielinoties darba algai, palielināsies arī apkopes izmaksas. Kāpj arī degvielas cena, kas ir cieši saistīta ar pasaules naftas cenām. Vairāk nekā 90% no degvielas cenas veido produkta iepirkšanas cena un nodokļi, kurus degvielas mazumtirgotāji nevar ietekmēt. Šā gada janvārī degvielas cenas pieauga par 4,6% pret iepriekšējo mēnesi un turpināja augt saistībā ar ekonomikas atveseļošanas pasākumiem globālās Covid-19 pandēmijas seku likvidēšanai un naftas ieguves apjomu samazināšanos. Septembrī degvielas cenas palielinājās jau par 15,2% attiecībā pret gada sākumu.

Jaunas prasības ziemas uzturēšanai

Šogad oficiālā ziemas sezona uz valsts autoceļiem sākās agrāk nekā ierasts - jau 16. oktobrī. To paredz jaunie Ministru kabineta (MK) noteikumi par valsts un pašvaldību autoceļu ikdienas uzturēšanas prasībām un to izpildes kontroli

Tas nozīmē, ka darbu diennakts režīmā uzsāk VAS Latvijas autoceļu uzturētājs (LAU) ziemas dienesta dežuranti, kuru galvenajos pienākumos ietilpst kaisīšanas un tīrīšanas darbu organizēšana. Tas, ka ziemas sezona uz valsts autoceļiem pēc Ministru kabineta (MK) noteikumiem sākusies jau 16. oktobrī gan nenozīmē, ka ziemas tehniku varēs ieraudzīt ātrāk nekā tas būs nepieciešams. Lēmumu par ziemas dienesta darbu uzsākšanu pieņem ziemas dienesta dežuranti, balstoties pēc faktiskā autoceļa virsmas stāvokļa un laika apstākļu prognozēm.

Konstatējot noteiktajai uzturēšanas klasei neatbilstošus prasības - sniegs, apledējums, tiek uzsākta darba organizācija. Ziemas dienesta dežuranti par brauktuves stāvokli uzzina no vairāk nekā 50 meteorostacijām, kas izvietotas uz Latvijas galvenajiem autoceļiem, veicot tiešos novērojumus un analizējot laika apstākļu prognozes, saņemot informāciju

no ceļu lietotājiem, dienestiem, aplikācijas Waze, kā arī izmantojot mobilo virsmas sensoru datus.

Piemēram, uz Pierīgas vietējiem autoceļiem ir augstāka satiksmes intensitāte kā uz galvenajiem valsts autoceļiem pierobežā, tādēļ šādam vietējam ceļam būs augstāka uzturēšanas klase kā reģionālajam vai galvenajam ceļam ar mazu satiksmes intensitāti.

Mainās klases

“2021. gadā stājušies spēkā jauni MK noteikumi, kas

nosaka prasības ceļu uzturēšanai, tajā skaitā - ziemas uzturēšanai. Lielākais izaicinājums ceļu uzturētājam joprojām ir mainīgi un nepastāvīgi ziemas meteoroloģiskie laika apstākļi ar krasām temperatūras un nokrišņu svārstībām, kad braukšanas apstākļi uz ceļa var mainīties visai strauji. Lai arī visiem valsts galvenajiem autoceļiem tiks nodrošināta A - augstākā uzturēšanas klase, jā-rēķinās, ka šajā ziemas sezonā ir krietni samazinājies reģionālo un vietējo autoceļu ar A uzturēšanas klasi kopgarums,” skaidro VSIA Latvijas Valsts ceļi (LVC) Uzturēšanas plānošanas daļas vadītāja Sanita Muižniece. Viņa arī atzīmē, ka autobraucējiem jā-rēķinās, ka reģionālajos un pat vietējos autoceļos, kuros iepriekš tika nodrošināta augstāka uzturēšanas klase, šajā ziemas sezonā tā būs zemāka - atbilstoši jaunajiem MK noteikumiem.

Valsts autoceļi ir sadalīti pēc uzturēšanas klasēm. Jāņem vērā, ka viena ceļa dažādiem posmiem var būt

dažādas uzturēšanas klases. Klasi nosakām, balstoties uz satiksmes intensitāti. Proti, jo vairāk transportlīdzekļu lieto ceļa posmu, jo attiecīgi augstāka uzturēšanas klase. Piemēram, uz Pierīgas vietējiem autoceļiem ir augstāka satiksmes intensitāte kā uz galvenajiem valsts autoceļiem pierobežā, tādēļ šādam vietējam ceļam būs augstāka uzturēšanas klase kā reģionālajam vai galvenajam ceļam ar mazu satiksmes intensitāti.

Autobraucējiem jā-rēķinās, ka reģionālajos un vietējos autoceļos, kuros iepriekš tika nodrošināta augstāka uzturēšanas klase, šajā ziemas sezonā tā būs zemāka - atbilstoši jaunajiem MK noteikumiem.

Autoceļu uzturēšanas darbi

Ziemas sezona 16. novembris-15. aprīlis

- Autoceļu, tiltu, satiksmes pārvadu, caurteku un gājēju tuneļu uzturēšana (sniega tīrīšana, brauktuves kaisīšana ar pretslīdes materiāliem, t.sk. preventīvā kaisīšana);
- seguma uzturēšana;
- autoceļu kopšana;
- autoceļu apsekošana;
- ceļa laika apstākļu informācijas sistēmas uzturēšana;
- citi nepieciešamie darbi.

Valsts autoceļiem ziemas sezonā atbilstoši MK noteikumiem noteiktas piecas uzturēšanas klases - A, B, C, D un E. (piezīme: detalizētas uzturēšanas prasības klasēm 5. lpp)

Ziema nepārsteigs

Galvenie ziemas sezonas darbi ir autoceļu attīrīšana no sniega, slīdamības samazināšana, kā arī citi operatīvi veicamie darbi. Pirms ziemas sezonas tiek veikta kravas automašīnās uzstādīto GPS uzskaites sistēmas darbības pārbaude un kaisīšanas iekārtu kalibrēšana, lai apstrādājot brauktuves ar pretslīdes materiālu tiktu nodrošināts nepieciešamais izkaisītā materiāla daudzums. “LAU ir veicis sagatavošanās darbus pārejai uz ziemas sezonu ir testēta un kalibrēta ziemas uzturēšanas tehnika, kā arī noliktavās sagādāti nepieciešamie pretslīdes kaisīšanas materiāli: sāls - smilts maisījums. Līdz ar to varu teikt, ka ziemas sezonai esam gatavi. Ziemas dienestā kopumā LAU plāno izmantot vairāk nekā 600 dažādu tehnikas vienību,” stāsta LAU Komunikācijas daļas vadītāju Sigitu Paulu.

Šobrīd noliktavas ir piepildītas ar nepieciešamiem slīdamības samazināšanas materiālu krājumiem - sāls ir sagādāts vairāk nekā 64 tūkst. tonnu, bet smilts-sāls maisījums sagatavots vairāk nekā 11 tūkst. tonnu apjomā.

Izmanto tehnoloģijas

Aizvien plašāk arī autoceļu uzturēšanā tiek izmantotas dažādas tehnoloģijas. Arī LAU valsts autoceļu ikdienas uzturēšanā izmanto un attīsta šīs iespējas.

Ziemas dienestā kopumā LAU plāno izmantot vairāk nekā 600 dažādu tehnikas vienību.

“Lai operatīvāk reaģētu uz notiekošo valsts autoceļu tīklā, LAU pirms pusotra gada uzsāka sadarbību ar Waze Latvija, sniedzot iespēju ceļu lietotājam ērtāk informēt par notiekošo uz valsts autoceļiem. Autoceļu lietotāju ieguldījums informācijas sniegšanai par notiekošo

Valsts autoceļu uzturēšana ziemas sezonā

OKTOBRIS 16 līdz APRĪLIS 15

Uzturamo valsts autoceļu kopgarums 20 109 km



Ziemas dienests 24/7

Lēmumu par ziemas dienesta darbu uzsākšanu pieņem 32 ziemas dienesta darbinieki visā Latvijas teritorijā

Galvenie darbi:

Autoceļu seguma slīdamības samazināšana t. sk. preventīvā kaisīšana

Autoceļu attīrīšana no sniega

Dažādi operatīvi veicamie darbi

Iesaisties un informē par autoceļu stāvokli VSIA “Latvijas Valsts ceļi” Satiksmes informācijas centru

8000 5555

Uzturēšanas darbiem var sekot līdzi:



Ziemas dienesta dežuranti uzzina par autoceļu stāvokli:

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

Ziemas dienestā izmantojamā tehnika:

- Kravas automašīnas (aprīkotas ar kaisīšanas iekārtām un sniega lāpstām) 209
- Greideri 162
- Ekskavatori 124
- Traktori 115
- Buldozeri 12

Slīdamības samazināšanas materiālu krājumi:

- Vairāk nekā 64 000 tonnas sāls (1067 vagoni)
- Vairāk nekā 11 000 tonnas smilts-sāls maisījuma (183 vagoni)



LATVIJAS AUTOCEĻU UZTURĒTĀJS

uz autoceļiem ir svarīgs – tas palīdz nodrošināt savlaicīgu reaģēšanu uz dažādiem bīstamiem apstākļiem, piemēram, nolūzušiem kokiem, izskalojumiem, satiksmei bīstamām bedrēm,” norāda S. Paula.

Tāpat šogad LAU turpinās arī izmantot mobilos virsmas sensorus, lai paātrinātu informācijas saņemšanu par autoceļu stāvokli un nodrošinātu operatīvu darba izpildi.

Tāpat šogad LAU turpinās arī izmantot mobilos virsmas sensorus, lai paātrinātu informācijas saņemšanu par autoceļu stāvokli un nodrošinātu operatīvu darba izpildi. Mobilie virsmas sensori ir papildu instruments, kas ziemas dienesta dežurantiem palīdz

Slidamības samazināšanas tehnoloģijas:

- mitrais sāls
- smilts-sāls maisījums
- smilts vai šķembas
- rievošana

iegūt objektīvākus datus par apstākļiem uz valsts autoceļiem un efektīvāk pieņemt lēmumu, kad uzsākt ziemas uzturēšanas darbus – brauktuves atbrīvošanu no sniega un slidamības samazināšanu, t.sk. preventīvo kaisīšanu. Kopumā desmit LAU mobilie virsmas sensori ir izvietoti uz sadarbības partneru kravas automašīnām, kuras naktīs un agrās rīta stundās regulāri pārvietojas pa valsts autoceļiem ar vislielāko satiksmes intensitāti jeb valsts galvenajiem autoceļiem. Sadarbības partneru transportlīdzekļos uzstādītie mobilie virsmas sensori veic mērījumus un vienlaicīgi nosūta datus uz sistēmu, kas ir pieejama ziemas dienesta dežurantiem datorā vai mobilajā tālrunī. Tiešsaistes sistēmā tiek nodrošināta informācija par autoceļa brauktuves stāvokli (sauss, mitrs, ledus u.tml.), ūdens/ledus kārtas biežumu, saķeres līmeni ar autoceļa virsmu un brauktuves virsmas temperatūru, kā arī rāsas punktu (temperatūra, pie kuras kondensējas gaisā esošais mitrums).

“Aicinām arī autovadītājus

savlaicīgi sagatavoties ziemas sezonai, veikt savlaicīgu vasaras riepu nomaiņu un ievērot drošas braukšanas principus ziemas apstākļos,” piebilst S. Paula.

Slidamības mazināšana

Lai uzlabotu braukšanas apstākļus uz valsts autoceļiem ziemas periodā, kā pretslīdes materiālu izmanto mitro sāli. Tehniskā sāls sastāvā ir vismaz 90% nātrija hlorīds (NaCl), kas nodrošina ledus kausēšanu. Sāls var būt ar piemaisījumiem, tie var būt sulfāti (līdz 3%) un ūdenī nešķīstošas daļiņas (līdz 2%), kas ir saistīts sāls ieguvē un transportēšanu. Kaisīšanas brīdī kravas automašīnās ierīkota sistēma sajauc NaCl ar NaCl šķīdumu ūdenī.

Slidamības samazināšanu veic, lai uzlabotu satiksmes drošību un nodrošinātu braukšanas apstākļus atbilstoši autoceļu ziemas uzturēšanas klasēm. Efektīvāko slidamības samazināšanas tehnoloģiju izvēlas ņemot vērā seguma virsmas temperatūru un seguma veidu. Ir vairākas slidamības samazināšanas tehnoloģijas, kuras tiek pielietotas gan Latvijā, gan arī kaimiņvalstīs. Proti, mitrais sāls, smilts-sāls maisījums, smilts vai šķembas un rievošana. Slidamības samazināšanu ar mitro sāli veic, lai novērstu apledojuuma veidošanos uz brauktuves vai nokausētu ledu un piebrauktu sniegu no brauktuves. Savukārt smilti vai smilti vai sagatavotu minerālo materiālu (šķembiņām) izmanto, lai paugstinātu transporta līdzekļu rīteņu saķeri ar brauktuves segumu. Arī smilts-sāls maisījumu izmanto, lai paugstinātu transporta līdzekļu rīteņu saķeri ar brauktuves segumu.

Darbu izpildē izmanto kravas automašīnu, kas aprīkota ar kaisītāju un nodrošina slidamības samazināšanas materiāla vienmērīgu izkaisīšanu. Kaisāmā materiāla padeve notiek automātiski, uzstādot nepieciešamos kaisīšanas parametrus (dozu un platumu) uz kaisītāja pulsts.

Slidamības samazināšanu, izveidojot rievas apledojumā, paredz, lai uzlabotu braukšanas apstākļus uz autoceļiem ar piebrauktu sniega un ledus kārtu. Pamatā rievošana tiek veikta autoceļiem ar grants vai šķembiņu segumu. Rievošanu veic ar greidera vai kravas automašīnas

apakšējo lāpstu uz brauktuves, izveidojot rievotu virsmu.

Tomēr ir jāatceras ka, iestājoties pastāvīgiem ziemas laika apstākļiem, kā arī pēc intensīvas snigšana un valsts ceļu apstrādes ar sāls maisījumu uz ceļa biežāk var sastapt meža dzīvniekus, kuri nāk pēc sāls un sāls ūdens. Ieraugot meža dzīvniekus ceļa malā, autovadītājiem ieteicam samazināt braukšanas ātrumu, jo dzīvnieka reakcija un kustības nav paredzamas. Ātruma samazinājumam ir jābūt diezgan pamatīgam, lai nepieciešamības gadījumā autovadītājs spētu vai nu ātri apstādināt transportlīdzekli, vai nu veikt drošu apdzišanas manevru

Diennakts informatīvā līnija

LVC mājaslapas kartē un Waze ir arī iespējams sekot līdz ziemas dienesta tehnikas vienībām tiešsaistē. Kā jau minēts liela daļa LAU ceļu kaisītāji un citas tehnikas ir aprīkotas ar GPS raidītājiem, kas nodrošina iespēju to atrašanās vietu attēlot kartē.

Tehniskā sāls sastāvā ir vismaz 90% nātrija hlorīds (NaCl), kas nodrošina ledus kausēšanu.

Arī ziemas sezonā aicinām autobraucējus izmantot LVC diennakts bezmaksas informatīvās līnijas 8000 5555 iespējas, lai noskaidrotu nepieciešamo informāciju par satiksmi uz valsts autoceļiem, kā arī informēt ceļa pārvaldītāju par apledojuumu, bedrēm, sniega sanesumiem vai citiem sarežģījumiem, kas ir novēroti uz autoceļiem. Informācija tiek operatīvi nodota atbildīgajiem dienestiem uzturēšanas darbu veikšanai.

Pēdējos gadus ziemas sezonām ir raksturīgi mainīgi laika apstākļi, ar biežiem atkušņiem, kā arī temperatūras svārstībām, pa dienu gaisa temperatūrai pieturoties virs nulles, bet naktīs – zem nulles. Šādos laika apstākļos uz autoceļiem var veidoties apledojums un tā saucamais melnais ledus, kas ir neradzams un tāpēc īpaši bīstams. Aicinām autovadītājus vienmēr novērtēt ceļa stāvokli un braukšanas apstākļus, un izvēlēties atbilstošu, drošu braukšanas ātrumu, kā arī ieturēt lielāku distanci un atvēlēt vairāk laika ceļam. ☺

Ziemas uzturēšanas prasības Baltijas valstīs

	LATVIJA	LIETUVA	IGAUNIJA
Riepas			
Jābūt ziemas riepām	1.12-1.03	1.11-1.04	1.12-1.03
Atļautas riepas ar radzēm	1.10-30.04	10.11-31.03	15.10-30.04
Augstākās uzturēšanas klases ceļi			
Klase un satiksmes intensitāte (a/dn)	A klase (>1000)	1. līmenis (L1) (>10 000) 2. līmenis (L2) (2000-10 000)	3+ klase (>3000) 3. klase (>1000)
Sniega notīrīšana pēc snigšanas	3 h	1. klase 2 h 2. klase 3 h	3+ klase 2 h 3. klase 5 h
Pieļaujamais sniega daudzums snigšanas laikā (cm)	Sniegs: 6 cm Slapjš vai ar sāli un smiltīm sajaukts sniegs: 3 cm Sniega sanesumi puteni: 12 cm	Nav datu	Sniegs: 4 cm Slapjš vai ar sāli un smiltīm sajaukts sniegs: 2 cm
Laiks ceļu kaisīšanai ar pretslīdes materiāliem, konstatējot apledojuumu	3 h	1. klase 2 h 2. klase 3 h	3+ klase 2 h 3. klase 4 h
Uzturēšanas prasību darbības laiks	5.00-23.00	1. klase visu diennakti 2. klase 4.00-22.00	3+ klase 24 h 3. klase 6.00-22.00
Vidējās uzturēšanas klases ceļi			
Klase un satiksmes intensitāte (a/dn)	B klase (500-1000)	3. līmenis (L3) un 4. līmenis (L4) (500-2000)	2. klase (250-1000)
Sniega notīrīšana pēc snigšanas	8 h	3. klase 4 h 4. klase 6 h	12 h
Pieļaujamais sniega daudzums snigšanas laikā (cm)	Sniegs: 8 cm, Sniega sanesumi: 16 cm, Slapjš vai ar sāli un smiltīm sajaukts sniegs: 5 cm	Nav datu	Sniegs: 8 cm Slapjš vai ar sāli un smiltīm sajaukts sniegs: 4 cm
Laiks ceļu kaisīšanai ar pretslīdes materiāliem, konstatējot apledojuumu	6 h	5 h	8 h
Uzturēšanas prasību darbības laiks	6.00-20.00	L3 4.00-19.00 L4 6.00-18.00	7.00-21.00
Zemākās uzturēšanas klases ceļi			
Klase un satiksmes intensitāte (a/dn)	C klase (100-499) D, E (<100)	5. līmenis (L5) (0-500) Grants ceļi (L5g)	1. klase (<250)
Sniega notīrīšana pēc snigšanas	C 24 h D, E 2x sezonā	L5 9 h L5g 18 h	24 h
Pieļaujamais sniega daudzums snigšanas laikā (cm)	Sniegs: C: 10 cm. D, E: nav noteikts Sniega sanesumi C: 20 cm un D, E: nav noteikts	Sniegs: L5: 15 cm un L5g: 20 cm	Sniegs: 10 cm Slapjš vai ar sāli un smiltīm sajaukts sniegs: 5 cm
Laiks ceļu kaisīšanai ar pretslīdes materiāliem, konstatējot apledojuumu	Nav noteikts	L5 9 h* grants ceļi 18 h*	12 h
Uzturēšanas prasību darbības laiks	C: 6.00-20.00 D: 8.00-18 E: 10.00-17.00	9.00-18.00	Visu diennakti

Valsts autoceļu uzturēšanas klašu garums 2021./2022. gadā ziemas sezonā (km)

A	2066									
B		4767								
C									11 858	
D	1411									
E	6,82									

Jāpārslēdz domāšana uz ziemas laiku

Rudenī un ziemā autovadītājiem īpaši svarīgi ir ievērot drošas braukšanas pamatprincipus. Apladojuši ceļi, mainīgi laikapstākļi un tumsa ir vieni no galvenajiem faktoriem, kas apgrūtina braukšanu. Jānodrošina laika gan bremzēšanai, gan manevru veikšanai, gan arī citu satiksmes dalībnieku reaģēšanai uz situāciju.

Pirmais sniegs nozīmē ne tikai ziemas prieku sezonas sākšanos, bet arī spriedzi uz ceļiem, jo pārvietošanās pa tiem kļūst riskantāka. Slideņi ceļi, neredzami gājēji un tumsa – tie ir galvenie faktori, kas apgrūtina auto vadīšanu, norāda drošas braukšanas eksperti. “Ziemā svarīgi atcerēties: “Dodiet sev vairāk laiku”. Bremzēšanai, manevru veikšanai, arī citu satiksmes dalībnieku reaģēšanai uz situāciju. Esam pieraduši celties vienā laikā, bet ziemā vēl jānotīra mašīna un jānokasa ledus. Ja savus ceļšānā paradumus nemainām, tad 10 minūtes

Autovadītājiem ir jāprot nolasīt ceļu, ņemot vērā apstākļus, kādi konkrētajā brīdī ir, un attiecīgi ir jāreaģē. Sākoties ziemai, būtu ieteicams aizbraukt uz, piemēram, kādu nomaļāku autostāvvietu un pamēģināt kā automašīnas uzvedas.



ir jau zaudētas, tad sākas satraukums, ka kavēsim darbu. Ceļi slid, arī citi brauc nedroši, kāds savu logu nav nokasījis. Visi šie nosacījumi summējas un veido sastrēgumus un uztraukumu. To apzinoties un dodot sev papildus 10 minūtes, pašam būs ērtāk braukt un visiem būs drošāk,” skaidro Drošas braukšanas skolas (DBS) vadītājs un autosportists Jānis Vānks.

Drošas braukšanas pamatprincipu ievērošana autovadītājiem palīdz laicīgi saskatīt bīstamu situāciju, paredzēt situācijas attīstību, pieņemt pareizo lēmumu un novērst avārijas situāciju pirms tā radusies.

“Autovadītājiem ir jāprot nolasīt ceļu, ņemot vērā apstākļus, kādi konkrētajā brīdī ir, un attiecīgi ir jāreaģē. Sākoties ziemai, būtu ieteicams aizbraukt uz, piemēram, kādu nomaļāku autostāvvietu un pamēģināt kā automašīnas uzvedas. Tas palīdzēs saprast, kā automašīna pārvietojas un turas uz ceļa, ja ir iegādātas jaunas ziemas riepas un arī, ja uzliktas vecās. Tas palīdzēs izvairīties no pārsteigumiem. Protams, ja ir iespēja, noteikti vajag izmantot drošas braukšanas apmācības un atsvaidzināt prasmes,” norāda Biķernieku sporta kompleksa vadītājs un drošas braukšanas eksperts Normunds Lagzdīņš.

Ziemas riepas

Lai arī Latvijā obligāta prasība pēc ziemas riepām ir no 1. decembra, jāatceras, ka vasaras riepas savu uzdevumu pārstāj pildīt pie +5°C. Tās kļūst cietākas, gumija nevar pilnvērtīgi nodrošināt bremzēšanu, pasliktinās automašīnas vadāmība. Tāpēc pats galvenais, lai ziemā automašīna justos droši, ir riepas. Saķeri ar ceļu nodrošina četri plaukstiņi izmēra laukumā, tāpēc svarīgi, cik kvalitatīvi tie ir. Ziemas riepu protektoru standarts noteikts vismaz 4 mm, taču kārtīgai ziemai tas var būt par maz. Ja jāizvēlas starp jaunām mazāk zināma zīmola ziemas riepām vai lietotām pazīstama zīmola riepām, priekšroka tomēr dodama jaunām, jo lietotas riepas, iespējams, nav atbilstoši glabātas. Uz melnā ledus vislabāk strādā riepas ar radzēm, taču tās ir skaļākas un lielākajā Eiropas valstī – nav atļautas. Bezradžu riepu protektorus ir daudz lameļu (nelieli iegriezumi protektorā), tās ir maksimāli mikstas, un ļauj mašīnu labāk kontrolēt uz ledu, taču stūrēšana uz sausa asfalta vai mitra bruģa var būt diezgan viltīga. Turpretī radzotām riepām bez radzēm protektors ir cietāks, bet pietiekami dziļš, lai nodrošinātu labu saķeri sniegā. Tā saucamās vissezonas riepas nav labākā izvēle. “Cilvēkiem ir limitētas iespējas nopirkt riepas, jo tās ir diezgan dārgas. Tāpēc nereti ir jāizšķiras – pirkt laba zīmola lietotas riepas vai mazāk zināma zīmola – jaunas. Es neesmu lietotu riepu piekritējs, jo nav zināms, kā tās glabātas,” norāda J. Vānks. N. Lagzdīņš skaidro, ka autovadītājiem ir jāpārslēdzas no vasaras uz ziemas domāšanu. “Tas ir tāpat kā, sākoties

ziemas sezonai, nomainām automašīnai riepas no vasaras uz ziemas riepām. Ziemā automašīna vairs mums neklausā tik korekti, arī braukšanas uzskāšana vairs nebūs tāda pati kā vasarā. Es teiktu, ka labas ziemas riepas ir tas, kas nodrošina drošu pārvietošanos. Gribētu visiem atgādināt, ka minimālais ziemas riepu protektora dziļums, lai varētu piedalīties ceļu satiksmē ir 4 mm. Šādam minimālam protektora dziļumam būtu jābūt ziemas sezonas pašās beigās nevis brīdī, kad ziemas sezona sākas. Kāpēc? Ja protektora dziļums ziemas sākumā, piemēram, 1. decembrī būs 4 mm, tad nedaudz vēlāk, ap gadumiju, protektora dziļums jau būs mazāks,” skaidro N. Lagzdīņš.

Ne tikai automašīnām, bet arī autovadītājiem ir jābūt sagatavotiem ziemas sezonai. Lielākā daļa ceļu satiksmes negadījumu notiek tieši autovadītāju neuzmanības un zināšanu trūkuma dēļ.



Labā redzamība

Lielāko daļu informācijas autovadītājs uzņem ar redzi. Labā redzamība uzlabos ne tikai autovadītāja komfortu, bet spēju reaģēt kritiskās situācijās. “Svarīgi, lai nekas neaizsegto autovadītāja skatu un viņš varētu laicīgi ieraudzīt, piemēram, šķērslī uz ceļa un attiecīgi arī reaģēt. Tāpēc vējstiklam jābūt tīram, bet to attiecīgi nodrošina labas slotiņas un vēl, kas nav mazsvarīgi, laicīgi ir jāiepilda nesasalstošais logu šķidrums. Jau šobrīd tvertnē esošajam vasaras logu šķidrumam var pievienot ziemas. Nekas slikts tas nav. Bet

var arī izsūknēt vasaras šķidrumu pilnībā. Nākamā lieta: par cik ziemas laikā diennakts gaišais periods samazinās līdz minimumam, mēs ļoti lielu laiku esam spiesti braukt tumsā. Ir ļoti svarīgi, lai automašīnai būtu ne tikai labi priekšējie lukturi ar labu ceļa izgaismojumu, bet lai arī tie būtu pareizi noregulēti un nepāzīlbinātu pretī braucošos,” norāda N. Lazdīņš. Tuvās gaismas staru kūlis izgaismo ceļu aptuveni 40 metru attālumā. Braucot ar ātrumu 80-90 km/h, autovadītājs šo distanci nobrauc mazāk kā divās sekundēs. Tālo gaismu staru kūlis izgaismo ceļu apmēram 150 metru attālumā, dodot trīsreiz vairāk laika (apmēram 6 sekundes) laika nepieciešamajai reakcijai. J. Vānks arī piebilst, ka ne mazāk svarīgi ir notīrīt no sniega visu automašīnu, jo jumtam uzsilstot, sniegs, kas nav notīrīts, sāk kust un vienā brīdī automašīnas var atdalīties. Ja tas krit uz aizmuguri, tad aizmugurē braucošajam var pat izsist auto stiklu. Ja sniegs kritis uz priekšējo stiklu, pilnībā to aizsedzot, tad tas notiks pie straujas bremzēšanas, kas parasti ir saistīta ar avārijas situāciju. Ja vēl šādā situācijā jāizvairās no kāda šķēršļa, tad situācija kļūst bīstama.

Pareizais ātrums

Izvēlies pareizo braukšanas ātrumu un pievērs uzmanību ceļa segumam. Vairumā gadījumu, kad automašīna ir sākusi slidēt, tam par iemeslu ir bijusi nepareiza ātruma izvēle, pārāk straujas darbības ar stūri un pedāļiem. Tāpēc, lai pēc iespējas samazinātu slidēšanas draudus, ir jāizvēlas ceļa segumam atbilstošs ātrums un visām darbībām ir jābūt pēc iespējas plūstošākām. Ja automašīnai sāk slidēt aizmugurē, stūre jāgriež uz to pusi, uz kuru ir sākusi slidēt mašīnas

Padomi autovadītājiem ziemas periodā



- Notīri stiklus, pareizi noregulē un izvēlies gaismas. Lielāko daļu informācijas autovadītājs uzņem ar redzi. Laba redzamība uzlabos ne tikai autovadītāja komfortu, bet arī spēju reaģēt kritiskās situācijās.

- Izvēlies pareizo braukšanas ātrumu un pievērs uzmanību ceļa segumam.

Ja varētu paskatīties uz riepu no apakšas, tad redzētu, ka saķeres laukums riepai ar ceļa virsmu ir apmēram plaukstiņu lielumā. Tāpēc sevišķi svarīgi ir izvēlēties labas kvalitātes ziemas riepas.

- Pārziņi automašīnas drošības sistēmas! Nepareizi lietojot automašīnas drošības sistēmas, braukšanas risks palielinās.

- Pārbaudi riepas protektora atlikumus
- Pārbaudi logu tīrāmās slotiņas un nomaini logu šķidrumu pret nesasalstošu
- Vienmēr notīri no mašīnas visu sniegu
- Ekstremālās situācijās bremzēšana veic strauji
- Nebaidies izmantot bremzes
- Atceries: “Dod sev vairāk laika!”

AVOTS: DBS

aizmugurē. Ja automašīnai sāk slidēt priekšpusē, tad izplatītākā autovadītāja kļūda ir mēģināt stūri sagriezt vēl vairāk, tādejādi papildus noslogojot priekšējos riteņus. Pareiza rīcība šādās situācijās ir psiholoģiski grūti izpildāma, jo stūre būtu jāatgriež nedaudz atpakaļ, jāatjauno saķere un jāmēģina griezt likumā atkal. Mainīgos laikapstākļos asfalta izskatās tīrs, taču nav skaidrs, vai tas slid vai neslid. Tad ieteicams samazināt ātrumu līdz drošam un, ja tuvumā nav citu mašīnu, mēģināt bremzēt: ja mašīna saslīd vai bremžu pedālis sāk drebēt (ieslēdzas ABS), tad ir skaidrs – ceļš ir slidens, un jāsamazina ātrums līdz tādām, kādām būsit spējīgi savaldīt automašīnu, ja tā sāks slidēt.

Ziemā svarīga ir distances ievērošana starp transportlīdzekļiem, jo bremzēšana prasīs ilgāku laiku, bet arī garāku bremzēšanas ceļu nekā vasarā. Tāpat no rītiem var veidoties melnais ledus, ko mēs uz aci nemaz nevaram ieraudzīt. Ja autovadītājs atrodas uz ceļa, kur nav citu satiksmes dalībnieku, var pamēģināt pāris reizes nobremzēt, lai pārbaudītu kāds ir ceļa seguma stāvoklis.

Drošības sistēmas

Nepareizi lietojot automašīnas drošības sistēmas, braukšanas risks palielinās, norāda DBS eksperti. Autovadītājam

jāpārzina, kāds ir drošības sistēmu uzdevums un ko no tām gaidīt. ABS ne vienmēr samazinās bremzēšanas ceļu, bet ļaus apbraukt priekšā radušos šķērslī, jo drošības sistēmas uzdevums ir neļaut riteņiem bloķēties un saglabāt iespēju stūrēt. Savukārt ESP sistēmas uzdevums ir neļaut automašīnai sākt slidēt un sagriezties pie pārāk straujām darbībām ar stūri. „Ne tikai automašīnām, bet arī autovadītājiem ir jābūt sagatavotiem ziemas sezonai. Lielākā daļa ceļu satiksmes negadījumu notiek tieši autovadītāju neuzmanības un zināšanu trūkuma dēļ. Lai izvairītos no avārijām, autovadītājam ir jābūt reakcijas gatavībā, katru sekundi jāseko līdzī notikumiem uz ceļa, jāievēro droša distance un jāizvēlas ceļa segumam adekvāts braukšanas ātrums,” uzsver J. Vānks.

Ziemas ekipējums

Ziemā automašīnā noteikti jābūt ledus skrāpim un slotiņai. Ja mašīna lielāka, noderēs slotiņa ar garāku vai izvelkamu kātu. Ja ir šaubas par akumulatoru, būtu labi vadīt līdzī akumulatora vadus. Daudz vietas neaizņems arī trose – ja gadās ieslidēt grāvī, vai arī nepieciešams palīdzēt kādam citam. Tāpat ziemā var noderēt neliela izmēra lāpsta. Katrā mašīnā jābūt avārijas brīdinājuma trijstūrim.

Esi gatavs ziemai!



LATVIJAS VALSTS CEĻI

POĻICIA

DBS

LTA OCTA

Audzis iepirkumu apjoms

Līdz ar papildu finansējuma piešķiršanu pēdējos divos gados, pieaudzis arī iepirkumu skaits ceļu būves nozarē. Līdz ar to proporcionāli pieaug arī apstrīdēto iepirkumu skaits

Tā intervijā *Autoceļu avīzei* norāda Iepirkumu uzraudzības biroja (IUB) vadītājs Artis Lapiņš. Vienlaicīgi viņš atzīmē, ka VSIA *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) ir labs sadarbības partneris ir ļoti izteiktu problēmu LVC iepirkumus nav. Pēdējo četru gadu laikā LVC rīkotie iepirkumi tiek pārsūdzēti mazāk nekā 10% gadījumā. Līdzīgs vidējais pārsūdzību skaits ir arī pārējās tautsaimniecības nozarēs.

Būvdarbu iepirkumos par darbiem valsts ceļu tīklā konkurence ir saglabājusies pērnā gada līmenī. Šogad iepirkumos vidēji piedalās 5,1 pretendents, pērn tie bija 5,5 pretendenti, liecina LVC apkopotā informācija. Šogad līdz LVC kopumā jau ir veikuši iepirkumu procedūras par 146 būvdarbu līgumiem, pērn – par 100 līgumiem. Jāatgādina, ka 2019. gada nogalē SIA *Ernst & Young Baltic* (EY) veica valsts finansēto iepirkumu ceļu būvniecības nozarē pilna cikla procesu un noslēgto līgumu risku novērtēšanas juridisko analīzi, izvērtējot LVC iepirkumu procesa regulējošos iekšējos normatīvos aktus un dokumentāciju katram iepirkuma ciklam, kā arī izvērtējot LVC iepirkumu procesa atbilstību ārējiem normatīvajiem aktiem. Tika secināts, ka LVC iepirkumu politika atbilst Publisko iepirkumu likumā un uz tā pamata izdotajos Ministru kabineta noteikumos izvirzītajam prasībām.

Vai par LVC iepirkumiem bieži tiek iesniegtas sūdzības?

LVC mums ir ļoti labs sadarbības partneris un es nevaru norādīt uz kādām izteiktām problēmām. Varbūt LVC nav paši lielākie mūsu klienti, bet noteikti vieni no. Mūsu sadarbība vienmēr ir bijusi profesionāla un kvalitatīva. Attiecīgi nav bijušas īpašas problēmas gan saņemt informāciju, gan izvērtēt to. Tas atvieglo mūsu darbu. Protams, pēdējos gados LVC iepirkumu apjoms ir audzis un, attiecīgi pieaug arī apstrīdēto iepirkumu skaits. Ja lūkojamies uz statistiku, tad 2020. gadā 3% no visiem izskatīšanai pieņemtajiem iesniegumiem bija LVC iepirkumiem. Šī gada deviņos mēnešos tie bija 5%. Vērtējot tieši LVC iepirkumu apstrīdēšanas datus pēdējo četru gadu griezumā, secināms, ka vidēji IUB tiek apstrīdēti ap 10% no visiem LVC iepirkumiem, kurus var apstrīdēt. Tas atbilst arī kopējai pasūtītāju lēmumu apstrīdēšanas tendencei valstī. Šis rādītājs raksturo to, cik daudz iepirkumu faktiski tiek apstrīdēti, rēķinot pret iepirkumu kopskaitu, par kuriem ir iespējams iesniegt iesniegumus IUB.

Ja vēro kopējo tendenci, tad to iepirkumu skaits, kurus

vispār varētu apstrīdēt IUB, ir pieaudzis krietni straujāk nekā to iepirkumu skaits, kuri faktiski ir tikuši apstrīdēti, kas ir ļoti pozitīvi. Līdz šā gada septembra vidum ir bijušas 16 sūdzības par LVC iepirkumiem. Vienlaikus, kopumā par visiem iepirkumiem valstī IUB ir pieņēmis izskatīšanai 308 iesniegumus. Tāpēc saku, ka kopējā situācija ir laba un tas, visticamāk, ir saistīts ar iepirkumu sagatavošanas un norises kvalitāti (netiek paredzētas neatbilstošas prasības un netiek pieļautas kļūdas piedāvājumu vērtēšanā).

Vai lielā konkurence ceļu būvē atspoguļojas arī iepirkumu ziņā, pretendentiem pievērsot lielāku uzmanību nolikumiem?

LVC iepirkumu dokumentācijas pirmspārbaudēs mēs pievērsām uzmanību iepirkuma kvalifikācijas prasībām un vērtēšanas kritērijiem, gadījumos, ja tiek vērtēta ne tikai zemākā cena, bet arī citi saimnieciskā izdevīguma kritēriji. Lielākajā daļā gadījumos, kad tiek atklātas problēmas iepirkumos, tās ir saistītas ar šiem aspektiem. Attiecībā uz LVC iepirkumiem visvairāk apstrīdēšanas iesniegumu ir tieši saistība ar projektēšanu, ceļu būvdarbiem, ceļu aprikojuma uzstādīšanu, būvuzraudzību. Vidēji gadā birojs izskata vairāk nekā desmit iesniegumus par LVC iepirkumiem. Izņēmums bija 2019. gads, kad birojā saņēmām un izskatījām tikai divus iesniegumus. Kā pozitīvs aspekts LVC iepirkumos ir vērtējama būvniecības iepirkumu standarta nolikumu izmantošana. Tas gan atvieglo pretendentu dalību LVC iepirkumos, gan samazina sūdzību skaitu tieši par nolikuma prasībām. Piemēram, 2018. gadā IUB kopumā ir izskatītas astoņas sūdzības par LVC iepirkumiem, no tām tikai divas sūdzības bija par nolikuma prasībām, un visas astoņas izskatītās sūdzības ir atzītas par nepamatotām.

Pieņemot to, ka konkurence ceļu būves jomā nav ietekmēta kādā brīdī un nav notikušas pretendentu savstarpējās vienošanās, tad konkurence ceļu būves iepirkumos ir līdzvērtīga konkurencei pārējā būvniecībā, kā arī apstrīdēšanas tendence ir līdzīga. Kā jau minēju, apstrīdēto iepirkumu procents nav liels.

Vai IUB pārbauda visus iepirkumus vai arī tas notiek izlases kārtībā? Kā ir ar tiem iepirkumiem, kur ir Eiropas Savienības finansējums?

Faktiski ir trīs mehānismi. Viens ir jau pieminētais sūdzību mehānisms, kad ir izsludināts konkrēts iepirkums

un ieinteresētā persona sniedz sūdzību – apstrīd nolikuma prasības vai vērtēšanu. Savukārt Eiropas Savienības (ES) fondu projektos mēs īstenojam iepirkumu dokumentu pirmspārbaudes. Princīpā tā ir izlase un pastāv vairāki faktori, uz ko mēs balstāmies un ko ņemam vērā. Kritērijs, lai veiktu pirmspārbaudi, ir fondu līdzfinansējums un līgumcena virs ES līgumcenas sliekšņa. Arī Centrālā finanšu un līgumu aģentūra (CFLA) kā sadarbības iestāde var lūgt veikt pārbaudi. To mēs bieži vien arī ņemam vērā. Tomēr ir arī citi iespējamie riski. Teorētiski ir vēl trešais pārbaudes mehānisms, kas ir administratīvās atbildības piemērošana. Manuprāt, pēdējā laikā nav bijis šāds gadījums, kad mēs jau *post factum* vērtētu, ka kaut kas ar LVC saistītā iepirkumā ir bijis pārkāpts vai noticis ne tā, kā pēc likuma ir jānotiek, kā rezultātā būtu piemērota administratīvā atbildība.

Ikdienā lielākoties strādājam ar pirmajiem diviem mehānismiem. LVC gadījumā no iepirkumu viedokļa pozitīvais ir tas, ka tie pārsvāra ir tipveida ceļu būvdarbi. Līdz ar to dokumenti jau ir standartizēti. Arī vienota pieeja iepirkumiem ir tas, kas LVC palīdz, lai sūdzību un konstatējumu pirmspārbaudēs būtu pēc iespējas maz.

Vai LVC iepirkumos piefiksēta kāda problēma, kas atkārtojas?

Es neteiktu, ka ir kaut kas īpašs konstatējams un pastāvētu kāda viena konkrēta problēma, kura regulāri atkārtotos. Katrs gadījums ir nedaudz atšķirīgs.

Patlaban norit diskusija ar Eiropas Komisiju (EK) par iepirkumu plānošanu un to, vai visus iepirkumus sludinām virs ES sliekšņa, vai tomēr līdzšinējā prakse var tikt saglabāta. Iepirkumu nepamatotas sadalīšanas riskam būtu jāpievērš uzmanība, lai visi gadījumi tiktu jau laicīgi izvērtēti un nebūtu šādas diskusijas. Vēlētos arī piebilst, ka kvalifikācijas prasības iepirkumos būvniecības jomā bieži vien ir ļoti specifiskas un, iespējams, pārāk sazarotas, bieži vien aizejot līdz specifiskām prasībām. Tāpēc būtu jādomā, vai un cik detalizētai būtu jābūt prasību kopai, mēģinot izvairīties no pārlietu detalizētu un specifisku prasību izvirzīšanas speciālistiem un specifisko darbu veicējiem. Ceļu joma bieži vien ir saistīta ar citām paralēlajām jomām, kuru speciālistiem tiek izvirzītas šīs pārāk detalizētās prasības. No tā vajadzētu atturēties. Bet šī problēma nav tikai ceļu nozares iepirkumos.

Kuras ir tās nozares, par kurām visvairāk ienāk sūdzības?

Protams, ka viennozīmīgi līderos ir būvniecība kopumā. Tai seko IT joma gan saistībā ar programmatūru, gan tehniku. Savukārt trešā lielā joma ir viss, kas ir saistīts ar transportu un arī pārvaldījumiem. Iespējams, tas ir saistīts ar to, ka pagājušajā gadā un šogad ir daudz Autotransporta direkcijas (ATD) rīkotie pārvaldījumu iepirkumi. Šie iepirkumi ietver gan pārvaldījumus, gan transportlīdzekļu iegādi, gan apkopi, remontus utt. Šim jomām seko apsardzes iepirkumi.

Kā notiek sūdzību izvērtēšana?

Ja saņemam iesniegumu un tas ir pieņemams izskatīšanai, mēs prasām pasūtītāja paskaidrojumus, jo bieži vien iesniegumā ir atspoguļots redzējums tikai no vienas puses, līdz ar to pieņemt objektīvu lēmumu būtu apgrūtināts. Kad saņemam paskaidrojumus, tad attiecīgi juristi ir komisija, kas tiek izveidota katram gadījumam atsevišķi, tos vērtē vadoties pēc tā, par kādu jomu ir runa. Mums ir arī iespēja piesaistīt ekspertus no malas un, mēs to izmantojam, īpaši, ja ir jāizskata kādi tehniski jautājumi. Mēneša laikā no iesnieguma saņemšanas brīža, mums ir jāpieņem lēmums. Lielākoties mēs arī šajā laikā iekļaujamies. Protams, ir arī sarežģītāki iesniegumi, kuru gadījumos ir jālūdz papildu informācija vai jāgaida eksperta slēdziens. IUB lēmums nav galīgs un to var apstrīdēt Administratīvajā tiesā. Likumā ir noteikums, ka pārsūdzēšana tiesā neapaur lēmuma izpildi, bet tiesai var lūgt noteikt pagaidu noregulējumu. Mūsu pieredze gan rāda, ka tiesa salīdzinoši reti apmierina lūgumus par pagaidu noregulējumu, jeb aizliegumu slēgt pasūtītājam līgumu, attiecīgi parasti tiesas neuzskata, ka IUB lēmumi varētu būt acīmredzami nepamatoti.

Vai sūdzības nekļūst juridiski sarežģītākas?

Protams, augot pasūtītāju kvalifikācijai, aug arī piegādātāju kvalifikācija, līdz ar to strīdi bieži vien ir daudz komplicētāki un sarežģītāki. Iepirkumu regulējums apvieno ekonomiskos, tehniskos, gan arī juridiskos aspektus. Līdz ar to, izvērtējums var būt sarežģīts. Pēdējā laika izaicinājumi ceļu būvē ir bijuši saistībā ar iepirkumiem par ceļu horizontālo marķējumu, proti, noteikti dažādi gaismas atstarošanas raksturlielumi un jautājums ir, vai šīs prasības var izpildīt. Tāpat attiecībā uz dažādiem asfaltu sastāviem vai pārstrādāto materiālu izmantošanu. Mēs pašiem neesam eksperti visās jomās, kurās ir jāskata iesniegumi, tai skaitā arī ceļu būvē, un tāpēc tas ir lielāks izaicinājums pamatoti izvērtēt iesniegumus. Runājot par izskatāmo jautājumu būtību, mūs laikiem nekas vairs īpaši nepārsteidz. Kā jau minēju, lielākā daļa no iesniegumiem ir par kvalifikācijas prasībām un pieredzi. Formālais vērtējums vienmēr ir par to, vai netiek pārkāpti likuma šķērtami vienkārtējie ierobežojumi. Savukārt, otra lieta ir izvērtēt iesniegtās prasības, iespējamo ietekmi uz tirgu, lai konkurence joprojām būtu iespējama.

Vai Covid-19 ietekmēja



CV

Artis Lapiņš

Amats: Iepirkumu uzraudzības biroja vadītājs
Darba pieredze:

2020.– Iepirkumu uzraudzības biroja vadītājs
2020.–2020. Rīgas pilsētas pašvaldības pagaidu administrācijas vadītāja vietnieks
2017.– 2020. Finanšu ministrijas Juridiskā departamenta direktors
2014.–2017. Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas Investīciju uzraudzības departamenta direktors
2013.–2014. Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas Investīciju politikas departamenta direktora vietnieks, Projektu vērtēšanas nodaļas vadītājs
2012. – 2013. Finanšu ministrijas Tiesību aktu departamenta Valsts resursu politikas nodaļas vecākais eksperts
2008.–2012. Iepirkumu uzraudzības biroja Metodoloģijas departamenta direktores vietnieks
2007.–2008. Iepirkumu uzraudzības biroja Metodoloģijas departamenta Normatīvo aktu un Eiropas lietu daļas vecākais eksperts – jurists
2005.–2007. Iepirkumu uzraudzības biroja Juridiskā departamenta vecākais eksperts

Izglītība

2010. gads SIA Biznesa augstskola *Turība* Profesionālā maģistra studiju grāds tiesību zinātnēs un kvalifikācija jurists
2008. gads Latvijas Universitātes Juridiskajā fakultātē iegūta kvalifikācija jurists
2002. gads Jelgavas 1. ģimnāzijā iegūta vispārējā vidējā izglītība

AVOTS: IUB

jūsu darba ikdienu un tirgu kopumā?

Attiecībā uz situāciju tirgū lielas izmaiņas nav novērojamas. Arī pašā sākumposmā, kad visiem bija pirmais šoks, izteikta kritiena iepirkumos gada griezumā nebija. Skatoties pa mēnešiem, varbūt Covid-19 sākumā kādas nobīdes bija vērojamas, bet tas bija saistīts, visticamāk, ar darba pārorganizēšanu. Kopumā mēs redzam, ka samazinājums nav bijis, vienlaicīgi nav novērojams arī straujš kāpums. To gan nevar attiecināt uz ceļu būves iepirkumiem – kā jau pieminēju, te gan ir bijis pieaugums, bet tas saistīts ar nozarei novirzītajiem papildu finanšu līdzekļiem. Kopumā būtiska ietekme ir tam, ka esošais ES fondu plānošanas periods tuvojas noslēgumam, bet nākamais vēl ir sagatavošanas posmā un praktiski projekti vēl netiek apstiprināti, attiecīgi arī iepirkumi vēl netiek veikti. Vērosim, kā būs brīdī, kad apgrieztiem uzņems gan *Rail Baltica*, gan ES fondu nākamā perioda projekti. Tas būs izaicinošs brīdis, bet šobrīd esam salīdzinoši stabila posmā. Tomēr jāatzīmē, ka Covid-19 ir ietekmējis IUB darba organizāciju. Iesniegumu

izskatīšana norit attālināti un esam pārgājuši uz rakstveida procesu. Kopumā vērtējot, es uzskatu, ka tas nav negatīvi ietekmējis darbu un pieņemto lēmumu kvalitāti. Argumenti, ja tādi ir, tad parasti tie ir arī rakstveidā iesniegtajos iesniegumos. Ja ir īpaši gadījumi, kad vajag papildu paskaidrojumus, tad mēs izmantojam iespēju un jautājam pusēm. Dzīve nav apstājusies.

Kā ir ar informāciju saistībā ar iepirkumiem LVC mājaslapā? Vai ir salīdzinoši veiksmīgi izvietoti iepirkumi un tos ir viegli atrast un vai informācija ir pietiekama?

Darba vajadzībām šobrīd IUB vairs nav nepieciešamības skatīties un meklēt mājaslapās informāciju par iepirkumiem. To, kādi iepirkumi ir izsludināti, mēs redzam Elektronisko iepirkumu sistēmā un no paziņojumiem, ko jūs jau publicējat mūsu mājaslapā. Līdz ar to uzņēmumu mājaslapās informāciju jau meklējam salīdzinoši retāk. Savukārt uzņēmēji sev interesējošo informāciju LVC mājaslapā noteikti var atrast. Kā privātpersona un autoceļu lietotājs es LVC mājaslapu varu uzteikt, viss ir saprotams un atrodams.

Palielina asfalta ražošanas un ieklāšanas jaudas

Būvdarbu sezonai šogad raksturīgs liels darba apjoms asfalta ražotājiem, jo lielāko daļu no kopējā būvdarbu apjoma uz ceļiem veidoja asfaltēto segumu maiņa.

Tā, aizvadīto sezonu ieskicē *Autoceļu avīzes* aptaujātie ceļu nozares uzņēmumu pārstāvji. Tomēr ne tikai ar lielo darb apjomu bija jāsaprotas ceļu būvniekiem, procesus ietekmēja arī izejmateriālu cenu kāpums, neskaidrības ar piegādes termiņiem un arī elektroenerģijas cenu kāpums, kas sadārdzināja būvmateriālu ražošanas procesus. Sezonu kopumā būvnieki raksturo kā darbīgu, bet ļoti sarežģītos apstākļos.

Lai nodrošinātu nepieciešamo materiālu daudzumu, mūsu asfaltbetona ražotnes strādāja ar maksimālo slodzi, un tikpat saspringta sezona bija asfalta ieklāšanas brigādēm, arī citiem, kuri nodrošina procesu, sākot ar ražošanas izejvielu sagādi, beidzot ar rezultāta kvalitātes kontroli.



Vairāk asfalta

Lai ar ierobežotiem līdzekļiem panāktu pēc iespējas lielāku segumu kalpošanas laika palielinājumu, šogad bija iecerēts veikt virsmas apstrādi uz vairāk nekā 60 mazāk noslogotu ceļu ar asfaltbetona segumu, tomēr, ņemot vērā pagājušā gada pieredzi, šo posmu skaits tika samazināts līdz 40. "Ņemot vērā pagājušās sezonas neveiksmīgo pieredzi ar virsmas apstrādes tehnoloģiju, tika pieņemts lēmums šo tehnoloģiju izmantot mazākā apjomā. Tajos objektos, kur četa konstrukcijas apakšējo kārtu stāvoklis nav pārāk kritisks, seguma virsējo kārtu virsmas apstrādes vietā izbūvēja no asfaltbetona. Asfaltbetons ir dārgāks, un tas

atšķirībā no virsmas apstrādes "neārstē" plaisas, tomēr tā izbūves kvalitāte ir mazāk atkarīga no laika apstākļiem," skaidro VSIA *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) Būvniecības pārvaldes direktors Gints Alberiņš. To izjūta arī ceļu būvnieki. BF SIA *Binders* valdes priekšsēdētājs Aigars Sēja norāda, ka šogad raksturīgs liels darba apjoms asfalta ražotājiem un ieklājējiem, jo lielāko daļu no kopējā būvdarbu apjoma uz ceļiem šogad veido asfaltēto segumu maiņa. "Lai nodrošinātu nepieciešamo materiālu daudzumu, mūsu asfaltbetona ražotnes strādāja ar maksimālo slodzi, un tikpat saspringta sezona bija asfalta ieklāšanas brigādēm, arī citiem, kuri nodrošina procesu, sākot ar ražošanas izejvielu sagādi, beidzot ar rezultāta kvalitātes kontroli. Domājams, ne tikai mēs, arī citi nozares uzņēmumi meklēja veidus un iespējas asfalta ieklāšanas jaudu palielināšanai, jo lielākā ceļu būvdarbu pasūtītāja – LVC, – sludinātajos iepirkumos šogad dominēja asfaltēto segumu maiņa" skaidro A. Sēja. Arī SIA *Limbažu ceļi* vadītājs Andis Zaļaiskalns bilst, ka, salīdzinot ir citām ceļu būvniecības sezonām, šogad iezīmējas lielāks darbu apjoms projektos ar asfaltēto ceļu segumu maiņu. Līdz ar to – patiešām liela noslodze bija visām uzņēmuma struktūrām, kas iesaistītas asfalta ražošanas izejvielu sagādes, ražošanas, ieklāšanas, testēšanas un kontroles procesos. "Mūsu joma ir viena no tām tautsaimniecības nozarēm, kas arī pandēmijas apstākļos turpināja strādāt bez pārtraukumiem, taču apgalvot, ka tās iedarbību uz savu darbu nejutām, tomēr nevaram. Pandēmija iespaidoja praktiski visu darbu organizāciju un izpildi. Nemitīgi pielāgojamies situācijām, kas mainījās strauji un neparedzami," atzīst A. Zaļaiskalns.

"Šajā sezonā ceļu būvniekiem nav bijis pamata īpaši sūdzēties par nozarei atvēlētu finansējumu, un rezultāti ir izpildīti ievērojams darbu apjoms. Tāpat pozitīvi vērtējams, ka kopējā remontu klāstā bija lielāks asfaltēto ceļu īpatsvars. Virsmu atjaunošanas izmaksas ir mazākas, taču tehnoloģija tomēr ir ļoti atkarīga no laika apstākļiem, tāpēc ir labi, ka tiek ieplānoti darbi tādā apjomā, ko iespējams izdarīt, kad laika apstākļi ir atbilstoši," tā sezonu vērtē Ceļu būvniecības sabiedrības *Igate*

izpildedirektors Gusts Kaļiņins.

Savukārt SIA *Saldus ceļinieks* valdes priekšsēdētājs Gints Karols atzīmē, ka kopumā savādāka sezona ir veidojusies arī saistībā ar LVC pasūtījumu struktūras un termiņiem. "Ļoti īsie izbūves termiņi ātrajiem sabrukušo posmu asfalta projektiem un salīdzinoši mazais pilno rekonstrukcijas objektu skaits neļāva iegūt nepieciešamo balansu resursu noslodzei visas sezonas garumā. Papildus negatīvu ietekmi ir radījuši netipiski rudenīgie laikapstākļi kopš augusta mēneša. Iespējams, šī būs viena no īsākajām sezonām uzņēmuma pēdējo laiku vēsturē ar ļoti lielu intensitāti atsevišķos vasaras mēnešos," stāsta G. Karols. SIA *8 CBR* vadītājs Andris Lacbergs atzīst, ka sezona bijusi saspringta, darbiniekus nācies sūtīt arī izolācijā. Arī laika apstākļi jūlijā bijuši gana ekstrēmi. Tomēr kopumā, neskatoties uz dažādām liktām, par padarīto darbu ir liels gandarījums.

Jau tagad ievērojami sadārdzinājušās būvmateriālu ražošanas izmaksas un, šķiet, ka tiks pieredzēts vēl lielāku cenu kāpumu. Praktiski visās būvniecības pozīcijās, kur tiek izmantoti energoresursi, var runāt par cenu strauju pieaugumu.



Cenu kāpums un deficīts

2020. gadā būvdarbu samazinājās par 27% un tas bija saistīts gan ar Covid-19 pandēmijas izraisīto degvielas cenu kritumu, kas ietekmēja materiālu transportēšanas un darbu veikšanas izmaksas, gan



ar konkurences limeni. Tomēr saskaņā ar Centrālās statistikas pārvaldes (CSP) datiem 2021. gada pirmajā pusgadā bija vērojams būvniecības izmaksu pieaugums visām pozīcijām. Ceļu būvnieki norāda, ka šogad krietni izjūtuši būvmateriālu un izejvielu cenu kāpumu. "Nepatīkami pārsteidza iepriekš nepieredzēti straujā izejmateriālu cenu augšupeja. Apstākļos, kad pasūtītāji līgumos neiekļauj kompensācijas mehānismu šādiem gadījumiem, būvniekiem ir pašiem jāabsorbē šīs papildus izmaksas, kas būvniecību padara nerentablu, it sevišķi objektos, kur tāmes gatavotas vēl 2020. gadā," situāciju klāsta SIA *CTB* vadītājs Gatis Zvirbulis.

Arī A. Sēja uzsver, ka 2021. gada būvdarbu sezona zīmīga arī ar būvmateriālu un izejvielu cenu kāpumu un atsevišķu materiālu deficitu, kas nav tikai lokāla problēma, bet tendence plašākā mērogā. Sagādes struktūrām sarežģītāk nekā citu gadu bija sameklēt, pasūtīt, iepirkt un arī paļauties uz savlaicīgiem atsevišķu importētu materiālu piegādes termiņiem. Tam piekrit arī G. Karols: "Papildus strauji augošajām izmaksām, saskāramies ar virkni dažādiem citiem izaicinājumiem. Šajā sezonā mūsu komandas vairākkārt ir ietekmējis Covid-19, bieži nēpārvaramas ir bijušas situācijas saistībā ar dažādu materiālu un aprīkojuma nepieejamību vai būtisku piegāžu kavēšanu. Šī gada maijā uzņēmums atzīmēja 30 gadu jubileju kopš dibināšanas. Atskatoties vēsturē, secinājām, ka ceļu būvē ir novērojams cikliskums, kas

Atskatoties vēsturē, secinājām, ka ceļu būvē ir novērojams cikliskums, kas šobrīd pārsvarā ir attiecināms uz kritiskajiem cenu līmeņiem nozarē. Esam jau piedzīvojuši laikus, kad konkursos nosauktās cenas neatbilda izmaksu kāpumiem galvenajās izmaksu pozīcijās. Pašreiz redzams, ka vēsture kaut kādā mērā atkārtojas.




šobrīd pārsvarā ir attiecināms uz kritiskajiem cenu līmeņiem nozarē. Esam jau piedzīvojuši laikus, kad konkursos nosauktās cenas neatbilda izmaksu kāpumiem galvenajās izmaksu pozīcijās. Pašreiz redzams, ka vēsture kaut kādā mērā atkārtojas. Jāatzīst, ka apstākļi šoreiz gan ir savādāki," piebilst G. Karols.

"Nozares pamatproblēma šajā bija strauji augošās cenas degvielai, gāzei, bitumam un arī ceļu aprīkojumam. Tāpat

palielinājās darbaspēka izmaksas. Pie problēmām arī jāatzīmē minerālmateriālu pieejamība, kas bieži vien apgrūtina darbu izpildi. Cenu kāpumu ceļu būves uzņēmumi nevar ietekmēt, ļoti grūti ir prognozēt cenas, gatavojot piedāvājumus konkursiem. Domāju, ka ir pienācis laiks nākamajai ceļu būves sezonai izskatīt izmaksu indeksācijas iespēju būvmateriāliem, tā nodrošinot lielāku stabilitāti nozarē," situāciju skaidro G. Kaļiņins.

Elektroenerģijas un darbaspēka trūkums

Būvsezonas otrajā pusē aktuāls ceļu būvniekiem un ne tikai kļuva elektroenerģijas cenu kāpums, kas sadārdzinājis praktiski visus būvmateriālu ražošanas procesus. A. Zaļaiskalns skaidro, ka energoresursu cenu kāpums tieši un būtiski ietekmē ceļu būvniecības procesus. Jau tagad ievērojami sadārdzinājušās būvmateriālu ražošanas izmaksas un, šķiet, ka tiks pieredzēts vēl lielāku cenu kāpumu. Praktiski visās būvniecības pozīcijās, kur tiek izmantoti energoresursi, var runāt par cenu strauju pieaugumu. Joprojām turpinās arī iepriekšējo gadu tendence, ka uzņēmumi saskaras ar darbaspēka trūkumu gan mazāk kvalificēto ceļu būves strādnieku segmentā, gan kvalificētu speciālistu un vadītāju segmentā. Tā nav tikai lokāla problēma, ar to saskaras visa nozare. Diemžēl ir pazīmes, kas liecina, ka ar šādu tendenci būs spiesti rēķināties arī nākotnē, norāda būvnieki. 

Darbi pakārtoti finansējumam

Šogad valsts autoceļu tīklā lielākais remontdarbu apjoms veikts uz reģionālajiem ceļiem. Tas skaidrojams ar to, ka lielākā daļa remontdarbu finansēti no līdzekļiem neparedzētajiem gadījumiem, tāpēc darbi bija jāuzsāk un jāpabeidz šī gada laikā

Pateicoties plašiem remontdarbiem, kas šogad veikti uz valsts reģionālajiem autoceļiem, uzlabojies to tehniskais stāvoklis. Savukārt labā tehniskā stāvoklī esošo valsts galveno autoceļu īpatsvars tuvojas jau 80%.

2021. gada būvdarbu sezonā valsts autoceļu tīklā darbi notika 206 objektos jeb uz vairāk nekā 1300 kilometriem autoceļu. Visvairāk darbu norisinājās tieši uz reģionālajiem autoceļiem. Kopumā darbi notika uz 626 kilometriem reģionālo autoceļu, uz 273 kilometriem vietējo autoceļu un uz 138 kilometriem valsts galveno autoceļu. Remontdarbu veidus lielā mērā noteica pieejamā finansējuma struktūra. Lielākā daļa finansējuma, kas šogad piešķirts valsts autoceļu uzturēšanai un atjaunošanai, nāca no valsts budžeta līdzekļiem neparedzētajiem gadījumiem, tāpēc šīs investīcijas bija jāveic līdz gada beigām. Līdz ar to lielākoties par šiem līdzekļiem tika atjaunots segums uz reģionālajiem autoceļiem, kur to pieļauj tehniskais stāvoklis, proti, posmi bija apmierinošā vai sliktā stāvoklī un tos bija iespējams uzlabot, nevis veicot pārbūvi, bet gan atjaunojot segumu.

Atsevišķos objektos, lai neriskētu ar kvalitāti, virsmas apstrādes darbus pārcēlām uz nākamā būvdarbu sezonu piemērotākos laika apstākļos.



Gints Alberiņš,
LVC Būvniecības pārvaldes direktors

Finansējums

Kopumā šogad finansējums, kas bija pieejams ieguldījumiem valsts autoceļos, ir līdzvērtīgs pērnā gada budžetam.

Valsts autoceļu remontdarbiem, uzturēšanai un projektēšanai šogad bija pieejami 325 miljoni eiro. No tiem 159

miljoni eiro no valsts pamatbudžeta, iekļaujot arī finansējums valsts autoceļu uzturēšanai ziemā un vasarā. Tāpat Ministru kabinets lēma atļaut veikt iepirkuma procedūras par finansējumu, kas nepārsniedz 100 miljonus eiro, projektu realizācijai līdz šā gada beigām un šie līdzekļi nāca no programmas *Līdzekļi neparedzētajiem gadījumiem*. Savukārt 55 miljonus eiro tika piešķirti reģionālo un vietējo autoceļu remontdarbiem Administratīvi teritoriālās reformas (ATR) ietvaros. Savukārt astoņi miljoni eiro finansējumu piešķirt kā līdzfinansējumu no Eiropas Savienības (ES) fondiem. Šogad ar ERAF atbalstu pārbūves darbi notika divos valsts reģionālo ceļu posmos. Darbi pabeigti Daugavpils-Skrudalīna-Baltkrievijas robeža (Silene) (P68) posmā no Katīņiem līdz Smilģīnās ezeram (21,00.–27,10. km). Savukārt nākamgad noslēgsies Tukums-Kuldīga (P121) posmā no Līduma līdz Grenčiem (4,66.–17,63. km) pārbūve. Abos posmos ERAF līdzfinansējums ir 85% apmērā.

Būvdarbi

Valsts autoceļu tīklā pārbūvēti 87,55 kilometri, asfaltbetona segums atjaunots uz 457 kilometriem, grants seguma atjaunošana un divkārtu virsmas apstrāde veikta uz 152 kilometriem, asfaltbetona virsmas apstrāde – uz 338 kilometriem.

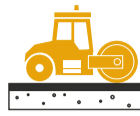
Nākamajā gadā darbi turpināsies 42 objektos. “Ņemot vērā saspringtos termiņus, jo finansējuma no līdzekļiem neparedzētajiem gadījumiem apjoms pilnībā kļuva zināms pavasarī, būvdarbu sezonas sākumā, mēs prognozējam, ka būs atsevišķi ceļu posmi, kuros būvdarbus šogad nevarēs pabeigt, jo lielā mērā tas atkarīgs no laika apstākļiem un tā, cik sekmīgi norit iepirkumi,” norāda LVC Būvniecības pārvaldes direktors Gints Alberiņš. Kopumā viņš aizvadīto sezonu vērtē kā spraigu, lai gan šogad sezona iesākās laicīgāk nekā pagājušajā gadā. “Laikapstākļu ziņā nedaudz iegāza augusts, kas bija salīdzinoši lietains. Bet jāatceras arī jūlija karstās dienas, kad būvniekiem bija darbi jāveic naktīs, kad gaisa temperatūra bija zemāka. Runājot par darbu apjomu, tas bija līdzīgs kā 2020. gada būvniecības sezonā, bet, kā jau minēju, darbus izdevās uzsākt mēnesi ātrāk un tas pagarināja sezonu,”

skaidro G. Alberiņš. Viņš arī piebilst, ka ceļu būvnieki bija pilnībā noslogoti. Bijušas arī bažas vai nepietrūks būvdarbu uzraudzības resursi, tomēr situācija bijusi labāka nekā prognozēts un līgumi nekavējās. “Būvniekiem dažkārt pietrūkst materiālu, transporta, nav piemēroti laika apstākļi un kavējumi vienā objektā izraisa kavējumus nākošajos. Atsevišķos objektos, lai neriskētu ar kvalitāti, virsmas apstrādes darbus pārcēlām uz nākamā būvdarbu sezonu piemērotākos laika apstākļos,” skaidro G. Alberiņš. Uz nākamā gada tiek pārcelti 13 virsmas apstrādes un divkārtu virsmas apstrādes objekti. Lai ar ierobežotiem līdzekļiem panāktu pēc iespējas lielāku segumu kalpošanas laika palielinājumu, bija iecerēts šogad veikt virsmas apstrādi uz vairāk nekā 60 mazāk noslogotu ceļu ar asfaltbetona segumu, tomēr šo posmu skaits tika samazināts līdz 40. Tas darīts, ņemot vērā pagājušās sezonas neveiksmīgo pieredzi ar virsmas apstrādes tehnoloģiju, kā arī to, ka problēmu cēloņi arī šogad netika pilnībā atrisināti. Tajos objektos, kur ceļa konstrukcijas apakšējo kārtu stāvoklis nav pārāk kritisks, seguma virsējo kārtu virsmas apstrādes vietā izbūvēja no asfaltbetona. Asfaltbetons ir dārgāks, un tas atšķirībā no virsmas apstrādes neārstē plaisas, tomēr tā izbūves kvalitāte ir labāk kontrolējama un mazāk atkarīga no laika apstākļiem.

Pandēmijas ietekme

Darbi valsts ceļu tīklā šosezon notika arī uz 30 tiltiem un vienā gājēju tunelī. Darbi pabeigti uz 26 tiltiem, bet uz četriem turpināsies vēl 2022. gadā. Vērtējot šo sezonu, LVC Tiltu daļas vadītājs Māris Dūzelis norāda: “Šogad, tāpat kā pagājušajā gadā, tiltu būvdarbi veikti zināmā Covid-19 ietekmē. Šis ārkārtas situācijas laiks tiltu būvniecības nozari ietekmējis līdzīgi kā visas citas nozares. Papildu piešķirtais finansējums transporta infrastruktūrai ļāvis dažādu projektu ietvaros veikt vairāk tiltu un to elementu atjaunošanas un pārbūves darbus, nekā tika plānots.” Papildu darba apjoms nozarē radījies problēmas ar darbaspēku, jo tiltu būvdarbu specifika prasa atbilstošas kvalifikācijas speciālistus, zināšanas un tehniku, kas šobrīd nav pietiekami tiltu nozarē.

2021. gada sezonā uz valsts autoceļiem paveiktais*



Būvdarbi notika **206 objektos**, ieskaitot tiltus un satiksmes drošības uzlabojumus



162 objektos darbi pabeigti **1 objekts** pāriet uz nākamā gada



Darbi noritēja uz **30 tiltiem**, no tiem uz 26 darbi pabeigti šajā sezonā



69,81 km valsts autoceļu izfrēzētas ribjosla



711,3 km valsts reģionālo autoceļu uzstādīti atstarojošie signālstabiņi



Pabeigti **trīs velosipēdistu ceļi** 5,8 km garumā:

- Svētē gar a/c Jelgava–Tērvete–Lietuvas robeža (Žagare) (P95)
- Beberos gar Rīgas apvedceļu (A5) (Salaspils–Babīte).
- Murjāņos gar Valmieras šoseju (A13)



Veikti **satiksmes uzlabošanas darbi** uz Tallinas šosejas (A1) 13 km garumā no Baltezers līdz Pulksteņezeram

*Dati uz 02.11.2021.

LATVIJAS VALSTS CEĻI

Lai gan sākotnēji izvēlētie risinājumi tika vērtēti neviennozīmīgi, šobrīd saņemam pozitīvas atsauksmes. Pirmie dati rāda, ka negadījumu skaits šajā Tallinas šosejas posmā ir samazinājies.



Māris Zaļaiskalns,
LVC Satiksmes organizācijas pārvaldes direktors

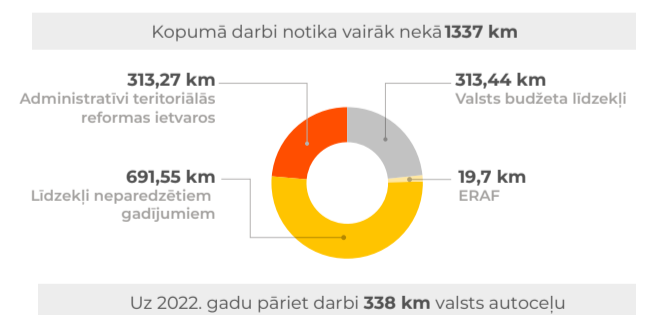
un Svētē gar autoceļu Jelgava–Tērvete–Lietuvas robeža (Žagare) (P95). Gājēju ceļš izbūvēts arī pie Beberiem gar Rīgas apvedceļu (A5) (Salaspils–Babīte).

Ņemot vērā lielo ceļu būvdarbu apjomu, iepirkumus

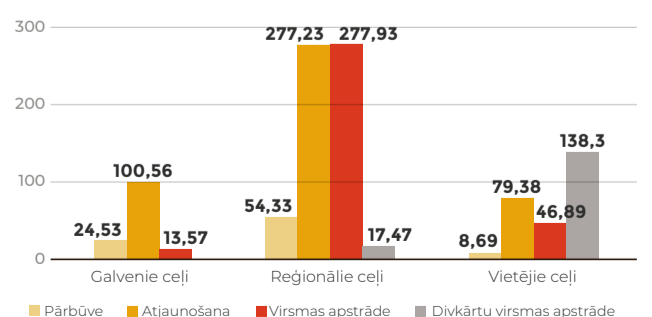
par gājēju pāreju ierīkošanu izsludināja tikai rudenī. Līdz ar to darbi tiks pabeigti nākamajā sezonā, bet darbus iespēju robežās uzsāks jau tagad rudenī. Plānots sāktot vai uzlabot sešas gājēju pārejas. LVC Satiksmes organizācijas pārvaldes direktors Māris Zaļaiskalns kopumā sezonu vērtē kā izdevušos, neskatoties uz to, ka ir iekavējušies atsevišķi projektēšanas darbi. “Es domāju, ka šogad visvērtīgākais satiksmes organizācijas un drošības uzlabošanas projekts bija satiksmes organizācijas izmaiņas uz Tallinas šosejas (A1) no Baltezers līdz Pulksteņezeram vairāk nekā 13 kilometru garumā. Lai gan sākotnēji izvēlētie risinājumi tika vērtēti neviennozīmīgi, šobrīd aizvien vairāk saņemam pozitīvas atsauksmes. Un jau pirmie dati rāda, ka negadījumu skaits ir samazinājies. Protams, ka plašāku izvērtējumu varēsim veikt nākamā gada pavasarī, kad būs pagājis vismaz pusgads,” piebilst M. Zaļaiskalns.

Statistika liecina, ka šajā Tallinas šosejas (A1) posmā bija notikuši 42 ceļu satiksmes negadījumi (CSNG). Tā saucamo *melno punktu* skaits laika periodā no 2017. līdz 2019. gadam šajā posmā ir dubultojies un tur ir izveidojušies seši *melnie punkti*.

Darbi uz valsts autoceļiem, 2021*



Pabeigto km apjoms valsts ceļu tīklā (km), 2021*



*02.11.2021.

LATVIJAS VALSTS CEĻI

? **Kā rīkoties, ja uz autoceļa atrodas notriekts dzīvnieks?**

Redzot notriektu dzīvnieku uz autoceļa, ir jāzvina uz vienotās ārkārtas palīdzības izsaukuma telefonu 112. Notriektie meža dzīvnieki ir jānovāc Valsts mežu dienestam, bet mājdzīvnieki - to īpašniekiem. Bezīpašnieka dzīvniekus novāc pašvaldība. Ja LVC rīcībā nonāk informācija, par uz valsts autoceļa notriektu dzīvnieku, lai novērstu bīstamas situācijas un nodrošinātu autoceļu tīrību, par to tiek informēts VAS Latvijas autoceļu uzturētājs, kas organizē beigtā dzīvnieka novākšanu vienas diennakts laikā.

? **Kāpēc šķīdonis uz grants ceļiem ir tieši rudenī un pavasarī!**

Šķīdonis uz grants ceļiem rodas pavasarī un rudenī, kā arī atkušņa laikā, kad uz grants ceļiem nonāk liels ūdens daudzums un braukšanas apstākļi būtiski pasliktinās, jo ceļa sega ir pārmitrināta un zaudē nestspēju. Tāpēc tiek liegta pārvietošanās transportam, kas smagāks par 10 tonnām. Tas nepieciešams, lai grants ceļi netiktu sabojāti neatgriezeniski.

? **Vai bedres uz autoceļiem labo arī ziemā?**

Ziemas sezonā tiek remontētas tikai satiksmei bīstamās jeb avārijas bedres. Avārijas bedru remontu veic neatkarīgi no laika apstākļiem visa gada garumā, izmantojot aukstā asfalta tehnoloģiju – nepieciešamības gadījumā bedri attīra, pēc tam aizpilda ar aukstā asfalta maisījumu un noblīvē.

? **Kā varu uzzināt, vai uzstādītā ceļazīme ir saskaņota ar LVC?**

Šādu informāciju sniedz VSIA Latvijas Valsts ceļi Satiksmes organizācijas uzraudzības daļa. Šobrīd to var noskaidrot, iesūtot jautājumu mājaslapas sadaļā *Sazinieties ar mums* vai zvanot pa tālruni 67036405.

? **Cik ilgs mūžs ir autoceļa virskārtai?**

Dilumkārtas jeb virskārtas kalpošanas laiki ir atkarīgi no veida, satiksmes slodzēm un laika apstākļiem. Asfaltbetona dilumkārtā kalpo no sešiem līdz 12 gadiem, bet virsmas apstrāde un grants dilumkārtā no trim līdz desmit gadiem.

Tiesnesi, es tiešām tupēju uz ceļiem šosejas vidū, bet tas nepierāda, ka biju arī piedzēries!

Bet kā izskaidrosiet, kas centāties sarullēt un iebāzt mašīnā balto sadalošo līniju?

* * *

Brauc virietis pa ceļu ar 300 km/h, ierauga policijas posteni un samazina ātrumu līdz 150 km/h. Padomā, nē mazums kas un samazina ātrumu līdz 80 km/h. Pieripinās pie policistiem knapi uz 40 km/h. Te policists jautā:

Un uz kurieni tad tā zogamies?

* * *

Kāpēc navigācija nevarētu piedāvāt gludāko nevis īsāko ceļu?

* * *

Pa ceļu brauc mašīna. Vadītājs pēkšņi ierauga, ka pa ceļu nomali skrien cilvēks, bet viņam pakāj trīs milzīgi, nikni suņi ar zvērigām acīm. Vadītājs apžēlojas, piebremzē un kliedz:

Sēdieties!

Vai, liels paldies, mani ar suniņiem tik reti piedāvā aizvest!

* * *

Autoceļa posmā, kur atļautais ātrums noteikts 50 km/h, policisti noķēruši ātruma pārkāpēju un raksta protokolu.

Vai jūs nevarētu protokolā ierakstīt, ka es braucu ar ātrumu vismaz 100 km/h.

Kāpēc jums tas vajadzīgs?

Gribu pēc iespējas dārgāk pārdot šo rūsas bundžu!

* * *

Mans ceļš uz darbu mājāsēdes laikā ir no gultas līdz datoram, bet es vienalga kavēju. Sāku aizdomāties, ka vaina tomēr ir mani.

* * *

Holms, liekas, ka esam aizraukušies līdz taisnībai! Jā, Watson, tagad tikai jātiek ārā no bedres.

* * *

Ja cilvēkam nav bremžu, tad viņam visi ceļi būs slideni.

* * *

Autovadītāj, pirms uzstādi mašīnai pašu jutīgāko un skaļāko signalizāciju, atceries, ka kaimiņiem no remonta uz balkona vēl ir saglabājušies pāris ķieģeli.

* * *

Dievinu vīra vecākus. Kad vīra tēvs nedaudz sabuktēja mašīnu, viņš vienkārši paslēpa vīra mātes brillēs, lai viņa nedusmotos. Kad mašīnu salaboja, arī brillēs mistiski uzradās!

* * *

Atstāju uz piecām minūtēm atvērtu bagāžnieku, kad atgriezos tajā jau sēdēja kaķis. Mēģināju viņu izdabūt ārā, bet viņš tikai ierāvās stūrī un nikni šņāca. Nekas cits neatlika kā izvērt bagāžnieku un braukt mājās. Tā taču visi cilvēki tiek pie kaķiem, vai ne?

* * *

Visefektīvākais ātruma ierobežotājs ir pretim braucošo auto mašīnu mirkšķināšana.

* * *

Kad policists noformēja administratīvā pārkāpuma protokolu un tautāja par izglītību. Es teicu: Augstākā! Un kādas 10 sekundes izjutu lepnumu. Vairāk no tās nekāda labuma nav bijis.

* * *

– Jūsu dokumentus... Jums acis tādas sarkanas? Izejamās dienās vajag atpūsties.

– Es ar draugiem pirtīnā pasēdējām.

– Ar meitenēm?

Nē! Tira veču kompānijā!

– Tad ar aliņu, šņabīti vai ko dārgāku?

– Nē! Tikai bērzu sulas.

– Nāksies izkāpt iepūst trubiņā.

Alkometrs neko neuzrāda. Saīdzis policists atdod dokumentus un saka:

– Kaut kā švaki atpūšaties!

* * *

– Kāpēc jūs pasažiere nav piesprādzēta ar drošības jostu?

– Viss kārtībā, tā ir sievasmāte. Viņa šodien ir rāma.

* * *

Zvans ceļu policijā:

– Labdien, es te tikko divus zaķus notriecu, ko man tagad darīt?

– Nu, pasperiet prom, lai pa ceļu neizsmērējas!

– A-a-a, skaidrs, a ko darīt ar viņu motociklu?

* * *

Automehāniķi un datoristi runā tajā pašā valodā, kurā raksta ārsti.

* * *

Kāds noguris automehāniķis pārnāk mājās, viņu sagaida uztraukusies sieva un raudošs zīdaiņš. Sieva satraukta:

– Varbūt mazajam kaut kas sāp?

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

ESI GATAVS ZIEMAI!

Starpsezonā, kad naktis gaisa temperatūra pazeminās zem 0 °C, no rītiem uz autoceļiem var veidoties apledojums. Esiet piesardzīgi un izvēlieties atbilstošu braukšanas ātrumu un distanci!

