

Vasara 2022

autoceļu dvīze

Attīstība

Patlaban LVC inženieri un ekonomisti strādā pie sešiem valsts ceļu attīstības projektiem. Sākot no Ķekavas apvedceļa, kur būvdarbi jau norit, līdz jauna Rīgas apvedceļa posma būvniecībai.

[---> 5.-6. lappuse]



Būvniecība

Kāpēc tiek pārbūvēts it kā vizuāli labs asfalts un cik ilgi kalpo ceļa konstrukcija.

[---> 7. lappuse]

Jo mazāk pieslēgumu, jo drošāk

Lai visos ciematos un pilsētās iedzīvotāji varētu droši piekļūt pie savām teritorijām, pašvaldībām ir jāizstrādā transporta attīstības plāni. Pieslēgumi pie valsts galvenajiem un reģionālajiem autoceļiem ir visnedrošākie un tie būtu jālikvidē.



Intervija

Būvniecības projektu vadītāju ikdiena vasaras sezonas laikā ir saspringta. Ir jākoordinē un jāuzrauga gan būvuzraudzības, gan būvniecības līgumu izpilde, jāapseko būvlaukumi. Savukārt ziemā jāpievēršas projektēšanas līgumiem un to uzraudzībai. Tā intervijā stāsta LVC Attīstības pārvaldes ceļu projektu vadītājs Andris Brohauzs.

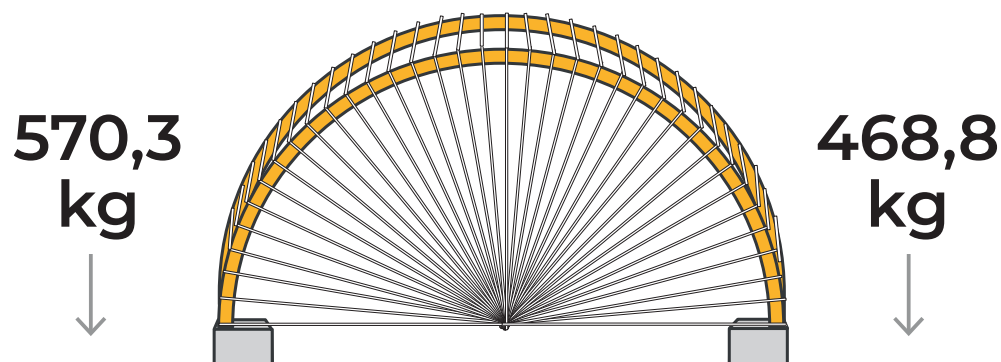
Interesanti fakti par tiltiem, kurus vienmēr esi vēlējies uzzināt!

[---> 8. lappuse]

[---> 2. lappuse]

Ko vienmēr esi vēlējies uzzināt par tiltiem

Tilts: vīriešu dzimtas pirmās deklinācijas lietvārds. Inženiertehniska celtne ceļa pārvadei pār apvidus šķēršļiem, piemēram, pār upēm, gravām, ceļiem, apbūvēm. **Ceļa pārvads:** tilta veids, kuru būvē pār citiem autoceļiem vai dzelzceļiem, lai tie šķērsotos divos līmeņos.



Spageti tiltu konstruēšanas pasaules čempionātā joprojām nepārspēti ir studenti no **Obuda universitātes Ungārijā**, 2019. gadā uzbūvējot tilu no spageti, kas izturēja 570,3 kg slodzi.

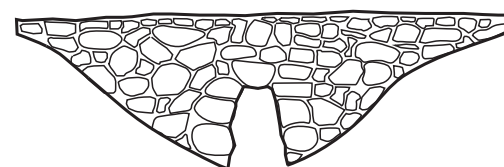
Rīgas tehniskās universitātes studenti šajās sacensībās ir uzvarējuši divas reizes – 2015. un 2016. gadā. Tilts izturēja 468,8 kg lielu slodzi.



20. gs. tiltu konstrukcijās koku sāka aizvietot vispirms ar tēraudu, bet vēlāk ar **dzelzsbetonu**.



Vienīgais **izgriežamais tilts** Latvijā atrodas Liepājā pār Karostas kanālu un nosaukts latviešu pulkveža Oskara Kalpaka vārdā.

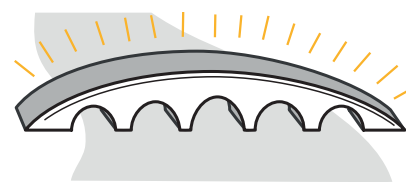


Senākais tilts pasaulē atrodas Grieķijā. Tas ir aptuveni 3300 gadus vecais **Arkadiko tilts**.

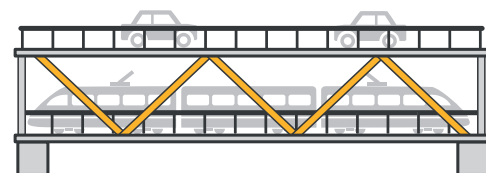


36

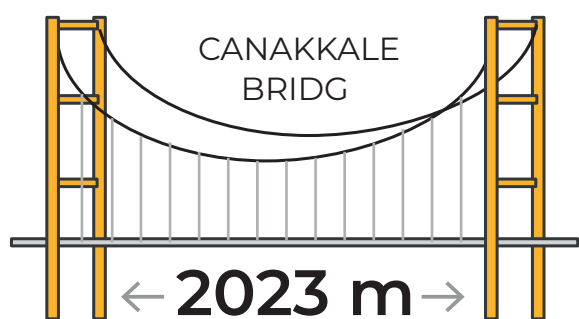
Latvijā ir tikai 36 sertificēti tiltu projektēšanas **inženieri**.



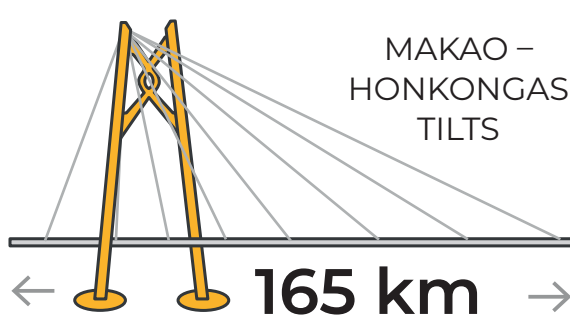
17. gs. esot bijis izplatīts **teiciens**: "Tas ir tikpat neiespējami kā tilts pār Daugavu".



2026. gadā *Rail Baltica* projekta ietvaros Latvijā plānots uzbūvēt pasaules mērogā ievērojamu būvi – **apvienoto autoceļa un dzelzceļa tiltu**, kur pirmajā līmenī kursēs ātrgaitas vilciens, bet otrajā līmenī varēs pārvietoties ar automašīnām.

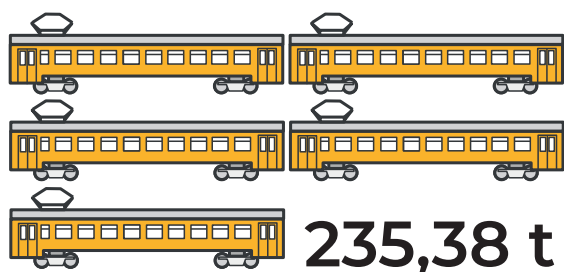


Garākais tilta laidums pasaulē pieder šogad atklātajam iekārtas sistēmas 1915 *Çanakkale Bridg* tiltam Turcijā. Tā centrālais laidums ir 2023 m garš.



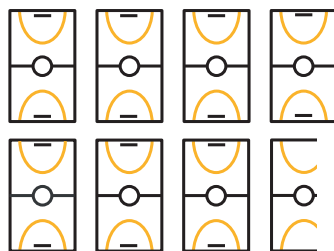
LVC pārvaldīto tiltu kopgarums ir nedaudz vairāk kā **31 km**, savukārt garākā tilta pasaulē, kas atrodas Ķīnā, **kopgarums ir 165 km**.

Pārvada pār dzelzceļu uz Vidzemes šosejas (A2) Siguldā (49.9. km) būvniecība



235,38 t

Izmantotais **stiegrojuma daudzums**, kas atbilst 5 ER2 elektrovilcienu vagonu svaram.



7,8

BASKETBOLA LAUKUMI

Ar ieklāto **asfaltbetona apjomu** varētu noklāt 7,8 FIBA basketbola laukumus.



17 148

A4 LAPAS
LOKSNES

Ieklātās **hidroizolācijas apmēri** atbilst 17 148 A4 izmēra lapas loksņēm.



449

STĀVU ĒKA

Kopējais **iedzīto pāļu garums** ir pielīdzināmas 449 stāvu augstai ēkai.

Jo mazāk pievienojumu, jo drošāk

Lai risinātu piekļuves jautājumus teritorijām, tai skaitā mājām, ciematiem, servisa objektiem, gar valsts autoceļiem, pašvaldībām ir jāizstrādā transporta attīstības plāni. Tajos jāparedz paralēlo ielu un ceļu attīstību un būvniecību, savukārt pievienojumi valsts galvenajiem un reģionālajiem autoceļiem pakāpeniski jālikvidē.

Pēdējos desmit gados lielākā saimnieciskā darbība Latvijā notiek Pierīgā, kur attiecīgi ir vislielākā satiksmes intensitāte un koncentrējas visvairāk cilvēku. Vienaļīgi Pierīgā ir arī liels skaits neapbūvētu teritoriju, kas atrodas valsts ceļu tuvumā, īpaši galveno ceļu tuvumā. Šis teritorijas tiek pakāpeniski attīstītas, bet netiek centralizēti risināti piekļuves jautājumi pie šīm teritorijām, skaidro VSIA *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) Stratēģijas daļas vadošais projektu vadītājs Guntis Grāveris. Tāpēc ir nepieciešami transporta attīstības plāni, kas risinātu piekļuvi pie īpašumiem, uzlabojot satiksmes drošību un arī veicinot investīciju piesaisti. Jo, neiekļaujot piekļuves jautājumus transporta attīstības plānos, agri vai vēl uzņēmējs, teritorijas plānojumā izstrādātājs (pašvaldība) nonāk saskarē ar valsts autoceļiem un to pārvaldītāju – LVC. Jāpiebilst, ka daudzas nu jau apdzīvotas vietas Pierīgā balstās uz 30 un vēl vairāk gadu atpakaļ izbūvētu ceļu tīklu, kurš bez lieliem uzlabojumiem kalpo arī šobrīd. Satiksmes ministrija (SM) arī norāda, ka gadu gaitā, izvērtējot pašvaldību teritoriju attīstības plānošanas dokumentus, diemžēl jāsecina, ka ne visas pašvaldības plānošanas dokumentus izstrādā kvalitatīvi, kā arī nepietiekami pievērš uzmanību pārdomātai transporta infrastruktūras attīstības plānošanai, kas rada problēmas īstenojot jau konkrētus attīstības projektus.

Normatīvie akti

Svarīgākie dokumenti, kuri ir pamats teritorijas attīstības plānošanai, tai skaitā pārdomātai un racionālai transporta infrastruktūras attīstībai, ir pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumenti – pašvaldības teritorijas plānojums, lokālplānojums un detālplānojums. Katrs šis plānojums tiek izstrādāts noteiktā detalizācijas pakāpē.

Teritorijas plānojuma ietvaros ir jāizstrādā transporta attīstības plāns, kurā jānorāda visi plānotie ceļi, ielas,

pievienojumi, tai skaitā perspektīvā plānotie. Transporta attīstības plāns ļauj izvēlēties optimālo ceļu tīklu, plānoto optimālo pievienojumu izvietojumu uz skaitu. “Normatīvie akti jau astoņus gadus nosaka to, ka pašvaldībām ir jāizstrādā ne tikai teritoriju plānojumi, bet arī transporta attīstības plāni – tematiskie plānojumi, kas faktiski ir teritorijas plānojuma sastāvdaļa. Šie transporta attīstības plāni attēlo un apraksta esošo un plānoto ielu un ceļu tīklu, pievienojumus, gājēju un velosipēdistu infrastruktūru utt.

Ielu un ceļu pieslēgumus galvenokārt jāparedz pie pašvaldību vai valsts vietējiem autoceļiem, savukārt apbūves teritorijās valsts autoceļu tuvumā paredz iekšējos paralēlos ceļus un ielas vietējai satiksmei.

Transporta attīstības plānā tiek attēlots gan tas, ko plāno LVC, gan tas – ko pašvaldība turpmākajā teritorijas attīstības periodā. To, ka ir jāizstrādā transporta attīstības plāns paredz divi likumi un trīs Ministru kabineta (MK) noteikumi. Pirmkārt, tas ir Teritorijas attīstības plānošanas likums, kas nosaka, ka pašvaldības ir atbildīga par plānojuma izstrādi, tai skaitā arī par tematisko plānojumu, kas attiecīgi var būt arī transporta attīstības plāns. Pašvaldības ir arī atbildīgas par šo plānu īstenošanu. “Latvijā ir veikta administratīvi teritoriālā reforma (ATR) un atbilstoši Administratīvo teritoriju un apdzīvoto vietu likumam pašvaldībām ir dots noteikts termiņš attiecībā uz jauno teritorijas plānojumiem. Faktiski ir noteikts, ka līdz 2025. gada beigām pašvaldībām būtu jātiek skaidrībā

ne tikai ar to, kas atrodas viņu novados, bet arī kā šie novadi turpmāk attīstīsies, kā tiks risināta piekļuve teritorijām un kur atradīsies plānotie ceļi un pievienojumi,” norāda G. Grāveris. Proti, līdz 2025. gada beigām jābūt izstrādātiem jaunizveidoto novadu teritoriju plānojumiem, tai skaitā transporta attīstības plāniem. Arī SM skaidro, ka detalizētā transporta attīstības plānā norāda esošos un plānotos ceļus un ielas, norādot to kategorijas, kā arī shematisku izvietojumu pievienojumu vietām pie valsts autoceļu tīkla. Viens no galvenajiem nosacījumiem, veidojot jaunas vai paplašinot esošās apbūves teritorijas, ir – ielu un ceļu pieslēgumus galvenokārt jāparedz pie pašvaldību vai valsts vietējiem autoceļiem, savukārt apbūves teritorijās valsts autoceļu tuvumā paredz iekšējos paralēlos ceļus un ielas vietējai satiksmei.

Satiksmei uz valsts autoceļiem ir jābūt ātrai, ērtai un drošai. To nevar pilnībā nodrošināt, ja netiek ierobežots pieslēgumu un satiksmes mezglu skaits.

Ministru kabineta noteikumos ir detalizēti noteikts, kam un kādā veidā ir jābūt atrisinātam transporta attīstības plānā. Tur ir noteikts, ka teritorijas ir jāpieslēdz, pirmkārt, ne pie valsts ceļiem, bet pie pašvaldību ceļiem un tikai tad pie valsts ceļiem. Tāpat apbūves teritorijās valsts ceļu tuvumā ir jāparedz iekšējās apbūves ceļi un ielas vietējai satiksmei. Noteikumos arī atrunāts, ka detalizētu transporta attīstības plānu kā tematisko plānojumu izstrādā pilsētām, ciemiem vai to daļām, vai, ja nepieciešams, visai pašvaldības teritorijai. Detalizētā transporta attīstības plānā jānorāda esošos un plānotos ceļus un ielas, shematisku izvietojumu



Transporta attīstības plāns

- Pašvaldības teritorijas plānojuma vai lokālplānojuma sastāvdaļa, vai tematiskais plānojums
- Attēlo un apraksta ielu un ceļu tīklu, plānotās ielas un ceļus, pievienojumus, sabiedriskā transporta shēmu, gājēju un velosipēdistu ceļus un citus transporta infrastruktūras objektus
- Attēlo esošo un plānoto ceļu tīklu un pievienojumus, ietverot gan LVC izstrādātos perspektīvos autoceļu projektus, gan pašvaldības plānotos ceļus

Kāpēc tas ir nepieciešams:

- Lai risinātu piekļuvi teritorijām un zemes gabaliem, kuriem tā nav nodrošināta, tai skaitā teritorijām un zemes gabaliem gar valsts autoceļiem
- Lai veicinātu satiksmes drošību
- Lai veicinātu investīciju piesaisti

Nepieciešamību izstrādāt transporta attīstības plānu nosaka:

- Teritorijas attīstības plānošanas likums
- Zemes pārvaldības likums
- Administratīvo teritoriju un apdzīvoto vietu likums
- MK noteikumi Nr. 240 Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi
- MK noteikumi Nr. 628 Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem

Pievienojumu skaita pieaugums palielina CSNg skaitu **	CSNg skaits uz miljons km
0 (automaģistrāle)	0,08
0-5	0,21
6-10	0,27
11-15	0,29
16-30	0,38
>30	0,47
>50 (pilsētu un ciemu centri)	0,80

pievienojumu vietām pie valsts autoceļu tīkla, sabiedriskā transporta shēmu, citus transporta infrastruktūras un loģistikas objektus, kā arī velotransporta un gājēju kustības organizācijas shēmu, tai skaitā gājēju ielas un velotransportam.

Satiksmes intensitāte

Teritorijas ceļu tuvumā, kas agrāk tika izmantotas lauksaimniecībai, šobrīd ar pašvaldību atbalstu un investoru iesaisti tiek transformētas par dzīvojamām, jaukta centra ražošanas teritorijām. Tomēr turpmākā teritoriju attīstība lielākoties neveidojas vienmērīgi ap apdzīvoto centru, bet gan perifēriāli. “Lielākoties pašvaldības un investori skatās uz neapbūvētajām teritorijām pie autoceļiem ar lielāko satiksmes intensitāti. Tā rezultātā ne tikai uz ceļa, bet arī no jauna izveidotajos pievienojumos pieaug satiksmes intensitāte kopumā un arī esošajos pievienojumos. Vēlme veidot jaunus pieslēgumus valsts autoceļiem, katru reizi ir pretēju interešu saskares punkts, kurā sastopas LVC, Satiksmes ministrija (SM), pašvaldības, investori utt. Investoru interese ir, lai pēc iespējas ātrāk, lētāk, vienkāršāk varētu nokļūt pie valsts autoceļa, kura intensitāte ir pēc iespējas lielāka un veidot atsevišķi pievienojumu katram zemes gabalam. LVC, rūpējoties par sabiedrības interesēm, iestājas par drošu satiksmi uz valsts ceļiem ar minimālu pievienojumu un līdz ar to arī konfliktpunktu skaitu,”

skaidro G. Grāveris. Satiksmei uz valsts autoceļiem ir jābūt ātrai, ērtai un drošai. To nevar panākt, ja netiek ierobežots pieslēgumu un satiksmes mezglu skaits. Sekas šiem procesiem bez transporta attīstības plāna izstrādes, kas pašvaldība risina tikai konkrētu lokālu jautājumu, ir satiksmei bīstama infrastruktūra, netiek risināti piekļuves jautājumi un plānota satiksme pašvaldības teritorijā ilgtermiņā, kā arī tiek ietekmēta valsts autoceļu lietošanas kvalitāte. G. Grāveris uzsver, ka risinājums būtu pašvaldību, komersantu un māju ceļi.

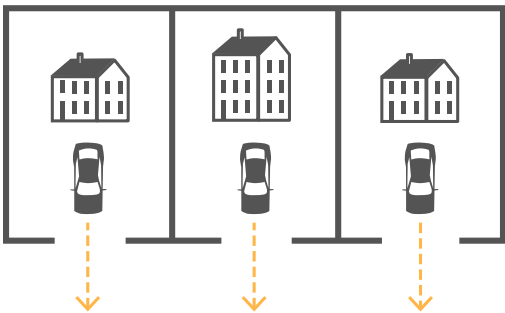
Drošība

Atbilstoši Eiropas komisijas (EK) datiem Eiropas Savienības (ES) dalībvalstīs vidēji 40% no visiem ceļu satiksmes negadījumiem (CSNg) notiek ceļu mezglos vai pievienojumos. Jo vairāk pievienojumu, jo bīstamāka satiksme un mazāks vidējais braukšanas ātrums. Piemēram, pievienojumu skaitam palielinoties līdz 20 pievienojumiem uz vienu kilometru vidējais braukšanas ātrums samazinās aptuveni par 9 km/h*.

Pievienojumu skaitam pieaugot, samazinās arī vidējais braukšanas ātrums. Viena no iespējām, lai ceļš nodrošinātu savas funkcijas, ir ātrgaitas ceļu izbūve. Tie ir divbrauktuviņu ceļi, kur lēngaitas satiksme un mazāk aizsargātie satiksmes dalībnieki tiek nodalīti un šī kustība notiek caur paralēlajiem ceļiem. “Jo augstākas klases ceļš tiek veidots, jo mazāks ir

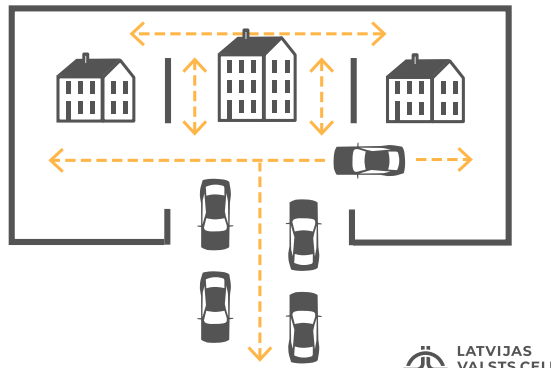
Zemesgabalu īpašnieku un teritoriju attīstītāju vēlme:

- Pēc iespējas ātrāk un lētāk piekļūt valsts autoceļam
- Veidot atsevišķu pievienojumu katram zemesgabalam



Visas sabiedrības intereses:

- Droša satiksme ar minimālu pievienojumu un konfliktpunktu skaitu
- Salīdzinoši ātrāka, komfortablāka un drošāka nokļūšana no punkta uz punktu pa valsts autoceļu





Ceļu funkcijas

- **Valsts autoceļu funkcija ir savienošana**, nodrošinot ātru, ērtu un drošu transporta plūsmu starp pilsētām un apdzīvotās vietām. Uz tiem lielāks braukšanas ātrums un caurlaides spēja. Ierobežots ceļu mezglu un pievienojumu skaits. Mezgli maksimāli droši (divlīmeņu), kas nozīmē arī lielas izmaksas
- **Pašvaldību un komersantu ceļu, māju ceļu, ielu funkcija ir apkalpošana un piekļūšana**, nodrošinot transporta satiksmi ceļa tuvumā esošajos objektos, īpašumos, apdzīvotās vietās

CSNg risks. Automaģistrāles un ātrgaitas ceļi ir pat līdz desmit reizēm drošāki nekā ceļi, kur piekļuves jautājumi gandrīz netiek risināti,” atzīmē G. Grāveris. Vēlamais pievienojumu skaits ātrgaitas automaģistrālei ir tikai viens mezgls uz 10 kilometriem, reģionālajiem ceļiem pievienojumi būtu pieļaujami ik pēc 3 kilometriem, zemākas nozīmes ceļi ir atļauts lielāks pievienojumu skaits. Realitātē Latvijā faktiskais pievienojumu skaits valsts autoceļiem ir ievērojami lielāks nekā tam būtu jābūt. Valsts galvenajiem autoceļiem tie ir vidēji 4,2 pievienojumi un vienu kilometru ceļa, liecina LVS pievienojumu reģistra dati.

Risinājums

Pašvaldības ir tās, kas atbilstoši normatīvajiem aktiem ir atbildīgas par piekļuves jautājumu risināšanu valsts autoceļiem. Piekļuves jautājumi ir jārisina, izmantojot pašvaldību autoceļu tīklu, un tikai atsevišķos gadījumos ir iespējams veidot

pievienojumus valsts ceļiem.

Situācijas risinājums būtu pašvaldību izstrādāt transporta attīstības plāni. Šobrīd to ir izdarījušas kopumā piecas pašvaldības no 43: Rīga, Sigulda, Valmiera, kā arī Babītes un Ikšķiles novadi. Izstrādi ir uzsākuši Mārupes un Ķekavas novadi, kā arī Olaine. “Neskatoties uz to, ka jau astoņus gadus normatīvie akti nosaka to, ka šādam plānam ir jābūt, pašvaldības šo procesu ir atlikušas,” norāda G. Grāveris. SM uzsver, ka ceļu un pieslēgumu izveidošanai ir svarīgs hierarhiskais sakārtojums. Proti, lai katrs ceļš atbilstu un nodrošinātu sev uzdoto nozīmi. Galveni ceļi savienotu galvaspilsētu ar attīstības centriem un ārvalstīm, reģionālie ceļi savienotu novadu centrus, vietējie ceļi savienotu novadu centrus ar ciemiem un pagastu pārvaldēm, pašvaldību ceļi - mājāsaimniecības ar novadu centru un ciemiem un pagastu pārvaldēm. Savukārt komersantu ceļi apkalpotu komersantu teritorijas, bet māju ceļi, lai savienotu privātpašumus ar

pašvaldību vai vietējiem ceļiem. Šo hierarhiju arī jācenšas realizēt ceļu plānošanā, skaidro SM.

LVC pieredze

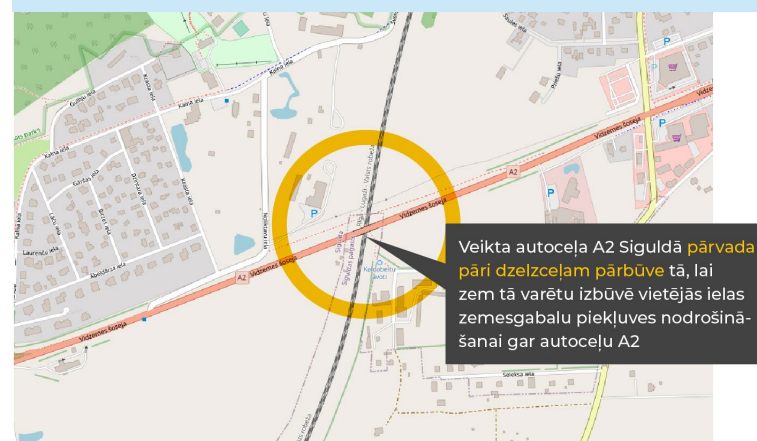
“Visos valsts autoceļu pārbūves projektos tiek skatīta iespēja, kā samazināt pievienojumu skaitu un, ja ir iespējams, tie tiek slēgti vai novirzīti uz mazākas nozīmes ceļiem,” skaidro G. Grāveris. Piemēram, uz Tallinas šosejas (A1) Ādažos šobrīd tiek projektēts divlīmeņu mezgls, kurš varētu risināt piekļuvi gan teritorijai, kas ir Ādažu kreisajā pusē, gan arī virzienā uz Carnikavu.

Savukārt, pārbūvējot pārvadu pārdzelzceļu Siguldā (49. km), pārvada abās pusēs tiek atstāta iespēja izbūvēt arī paralēlos ceļus. Tas ir būtiski, jo blakus ir pilnīgi neapbūvēta teritorija, par kuru interese no investoriem ir jau ilgāku laiku, bet līdz šim nebija iespējas atrisināt piekļuves jautājumus. Kā viens no veiksmīgākajiem piemēriem ir Rīgā. Kad tika būvēts Eiropas nozīmes transporta ceļš E22, tika atstāts arī perspektīvais savienojums no reģionālā autoceļa Rīga-Ērgļi (P4) līdz Juglas ielai, kuru LVC, vienojoties ar pašvaldību, nodeva uzņēmēju ziņā. Šobrīd viņi šo ceļa posmu veiksmīgi projektē un paši plāno pārbūvēt. “Kopumā var secināt, ka labie piemēri ir tajās pašvaldībās, kur ir kvalitatīvi izstrādāti transporta attīstības plāni, kuri izstrādei ir bijuši piesaistīti ceļu projektētāji,” piebilst G. Grāveris.

Labie piemēri

Satiksmes drošības uzlabošana valsts autoceļu pārbūves projektos

Visos valsts autoceļu pārbūves projektos tiek pārskatīti esošie pievienojumi. Ja iespējams, tos slēdz vai novirza uz zemākas nozīmes autoceļiem.



Viedoklis



Māris Zaļaiskalns,
LVC Satiksmes organizācijas
pārvaldes direktors

Pierīgā ir daudz melno punktu. Tas ir arī saistīts ar to, ka jauni pašvaldību ceļi netiek būvēti, bet infrastruktūra apkārt ceļiem tikai pieaug. Satiksmes intensitāte pēdējo desmit gadu laikā ir palielinājusies par 60%, arī CSNg skaits Pierīgā palielinās. Tā ir viena no problēmām, kas tuvākā laikā būs jārisina. Uz valsts galvenajiem ceļiem nav jābūt nobrauktuvēm pie dzīvojamajiem vai servisa objektiem. Valsts galvenā ceļa jēga ir savienot ceļu tīklā galvaspilsētu ar citām lielajām pilsētām, nevis izmantot kā piekļuvi mājām.



Viesturs Krūmiņliepa,
RDPAD Mobilitātes pārvaldes
Transporta infrastruktūras
plānošanas nodaļas Galvenais
projektu vadītājs transporta
plānošanas jomā

Rīgas Transporta attīstības tematiskais plānojums ir spēkā kopš 2017. gada. Tas ir izstrādāts ar mērķi kalpot

par pamatu jaunajam Rīgas teritorijas plānojumam, tādējādi veicinot transporta un teritorijas plānošanas savstarpējo sasaisti. Rīgas gadījumā šāda pieeja nav jauna, jo jau 2006.-2018. gada Rīgas teritorijas plānojums ir balstīts uz 2005. gadā veiktām izpētēm *Transporta infrastruktūras esošās situācijas raksturojums* un *Perspektīvā transporta shēma*. Un arī šī brīža transporta attīstības tematiskais plānojums lielā mērā saglabā šajās izpētēs noteikto pieeju. Risinājumu ieviešana dabā vēl ir procesā – jaunais Rīgas teritorijas plānojums vēl nav piemērojams, taču tā rekomendācijas pamazām tiek iekļautas pilsētas aktuālajos būvprojektos, kā arī tehnisko noteikumu izdošanas procesā. Jāatzīmē, ka transporta attīstības tematiskā plānojuma ietvaros ir izstrādātas kravas transporta maršrutu attīstības shēmas, atbilstoši kurām šobrīd Rīgas domes Satiksmes departaments gatavo infrastruktūras projektu kravas autotransporta novirzīšanai no pilsētas kodola.



Sindija Brikmane,
Siguldas novada pašvaldības
Sabiedrisko attiecību nodaļas
vadītāja

Siguldas novada pašvaldība 2017. gadā uzsāka darbu pie Siguldas identitāti veidojošā tematiskā plānojuma un tas apstiprināts 2019. gada vidū. Tematiskā plānojuma izstrādi veica SIA *MARK arhitekti*, piesaistot ekspertu komandu ar pieredzi un zināšanām pilsētplānošanā, ielu un ceļu plānošanā, arhitektūrā un ainavu

plānošanā. Satiksmes infrastruktūras plānošanas laikā izvērtēta detalizēta satiksmes infrastruktūras organizācija – inženierkomunikāciju attīstības plānu, nosakot izbūves secību, ņemot vērā esošo un perspektīvo dzīvojamo fondu, publiskās apbūves un rūpnieciskās ražošanas attīstību, sasaisti ar apkārtējām teritorijām lielākā un mazākā mērogā, galvenajām iedzīvotāju un tūristu plūsmām. Eksperti izvērtēja satiksmes infrastruktūru, izmantojot pašvaldības sagatavotu ceļu un ielu auditu, vēstures materiālus, perspektīvās attīstības dažādu līmeņu plānus. Plānojumā arī ietvertas vadlīnijas zemes gabalu pieslēgumiem pie dažādu kategoriju ielām, ceļiem (pieslēgumu platumi, attālumi, lai nodrošinātu vienādu ielas kopskatu atsevišķos pārskatāmos posmos) un daudzi citi elementi, dizains, u.c. Saskaņā ar šo tematisko plānojumu Siguldā izbūvētas jau divas ielas. Šobrīd notiek četru ielu pārbūve.



Zita Lazdāne,
Liepājas pilsētas pašvaldības
administrācijas Sabiedrisko
attiecību un mārketinga daļas
vadītāja

Pašreiz turpinās Liepājas valsts-pilsētas un Dienvidkurzemes novada attīstības programmas 2022.–2027. gadam un ilgtspējīgas attīstības stratēģijas līdz 2035. gadam izstrādi. Šajā plānošanas dokumentā sadaļās *Mobilitāte*, *Ekonomika* un *Drošība* tiek risināti jautājumi par transporta attīstību. Pašreiz izskatām iespēju izstrādāt atsevišķu transporta attīstības plānu, piesaistot Eiropas Savienības fondu finansējumu.

Valsts ceļu tīkla nākotnes attīstības projekti

Pirms izbūvēt jaunu, mūsdienīgu ceļu, ir jāveic plānošanas darbs vairāku gadu garumā, kas ietver gan satiksmes intensitātes datu analīzi, gan finanšu un ekonomisko aprēķinu izstrādi un arī iespējamo finansējuma avotu apzināšanu

Kā jebkuras nozares attīstību Latvijā arī autoceļu nozares attīstību nosaka valsts politikas plānošanas dokumenti. Autoceļu nozares galvenie uzdevumi ir mobilitātes nodrošināšana visā valstī, kā arī ārējās sasniedzamības nodrošināšana, attīstot starptautiskas nozīmes autoceļus, norāda VSIA *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) Attīstības pārvaldes Stratēģijas daļas vadītāja Dace Bērziņa.

Lai izpildītu šos uzdevumus, LVC mērķtiecīgi strādā pie plānošanas. 2020. gadā Ministru kabinets apstiprināja informatīvo ziņojumu *Latvijas autoceļu attīstības stratēģija 2040*, kur ir noteikti galveno autoceļu posmi, kuros tiks izbūvēti ātrsatiksmes autoceļi. Satiksmes ministrijas (SM) ir arī sagatavojusi informatīvo ziņojumu *Valsts reģionālo un vietējo autoceļu būvniecības stratēģija 2027*.

Izvērtē datus un esošos situāciju

“Valsts autoceļu attīstības plānošanai mēs analizējam datus gan par satiksmes intensitāti, gan par tranzīta plūsmām. Tāpat arī vērtējam ekonomikas attīstību, mobilitātes izmaiņas un arī kādas tehnoloģijas mēs varētu pielietot jau būvējot nākotnes autoceļus,” norāda D. Bērziņa.

Viņa skaidro, ka esošā autoceļu tīkla saglabāšanai un atjaunošanai ik gadu tiek izstrādātas trīs gadu programmas. Tas notiek pamatojoties uz stratēģijās noteikto, vērtējot autoceļu stāvokli, izbūves vēstures datus un ņemot vērā citus mērījumus.

Trīs gadu periods sakrīt arī ar valsts budžeta plānošanas periodu. Savukārt attīstības projekti tiek plānoti daudzus gadus iepriekš. “Arī šobrīd vairāku gadu garumā esam veikuši dažādas izpētes, lai noteiktu, kuros autoceļu posmos attīstība ir nepieciešama. Nosakot būvniecības projektu kārtību, vispirms esam vērtējuši satiksmes intensitāti un drošību.

Šobrīd kopumā tiek strādāts pie sešiem attīstības projektiem. Tiem jau ir skaidri noteikti kalendārie grafiki un daļai ir iezīmēts arī finansējums.

Tomēr ne mazāk svarīgs kritērijs ir tas, ka ceļa posms atrodas Eiropas ceļu tīkla pamattīklā, jo Eiropas Savienības regula nosaka, ka šim autoceļam tīklam ir jāatbilst automaģistrāļu un ātrgaitas ceļu standartiem un ir jābūt izbūvētam līdz 2030. gadam. Tiek vērtēts arī tautsaimniecības jeb sabiedrības ieguvums no veiktajiem uzlabojumiem konkrētajā autoceļa posmā,” stāsta D. Bērziņa. Šobrīd kopumā tiek strādāts pie sešiem attīstības projektiem. Tiem jau ir skaidri noteikti kalendārie grafiki un daļai ir iezīmēts arī finansējums. Paraleli notiek darbs pie iespējamā finansējuma piesaistes tiem projektiem, kam tā vēl nav. Šie projekti atrodas divos TEN-T pamattīkla maršrutos, taču to apjoma un specifika dēļ, ir sadalīti vairākos projektos. Četri atrodas Rīgas apvedceļā, kas ir visnoslogotākais valsts

Tomēr ne mazāk svarīgs kritērijs ir tas, ka ceļa posms atrodas Eiropas ceļu tīkla pamattīklā, jo Eiropas Savienības regula nosaka, ka šim autoceļam tīklam ir jāatbilst automaģistrāļu un ātrgaitas ceļu standartiem un ir jābūt izbūvētam līdz 2030. gadam.

autoceļu posms ar lielu kravas transporta īpatsvaru un esošie autoceļa tehniskie parametri vairs neatbilst satiksmes caurlaides spējai. Divi projekti atrodas autoceļa A7 *Via Baltica* posmā, kas arī ir ļoti svarīgs tranzīta maršruts.

Aktualitāte - apvedceļi

Visi projekti atrodas dažādās sagatavošanas un būvniecības stadijās. Piemēram, Ķekavas apvedceļš, kas ir pirmais publiskās privātās partnerības (PPP) projekts autoceļu nozarē Latvijā, jau tiek būvēts. Šis Bauskas šosejas sākumposms bija ļoti noslogots un tā caurlaides spēja arī bija ļoti apgrūtināta. Pa vidu atrodas apdzīvota vieta Ķekava, kurai jau ilgāku laiku bija plānots apvedceļš.

Savukārt visvērienīgākais projekts ir iecerētā Bauskas šosejas pārbūve posmā no Ķekavas līdz pat robežai. Plānots, ka šis varētu būt nākamais PPP projekts. Šobrīd ir uzsākti darbi pie finanšu un ekonomisko aprēķinu izstrādes, lai pamatotu PPP modeļa piemērotību. Izejot visu procesu, plānots, ka būvniecība varētu uzsākties 2027. gadā.

Ne mazāk vērienīga iecere ir apvienotais autoceļa un dzelzceļa tilts pār Daugavu un ar to saistītās ceļu infrastruktūras būvniecība. Šobrīd Rīgas apvedceļa (A5) (Salaspils–Babīte) sākumposms virzās pa HES



Valsts autoceļu tīkla attīstības plānošana

Politikas plānošanas dokumenti

- LIAS 2030
- NAP 2027
- TAP2027

Stratēģijas

- Latvijas autoceļu attīstības stratēģija 2040
- Valsts reģionālo un vietējo autoceļu būvniecības stratēģija 2027

Valsts autoceļu plānošanas kritēriji

- Satiksmes intensitāte
- Tranzīta plūsma
- Ekonomikas attīstība
- Iedzīvotāju migrācijas un mobilitātes izmaiņas
- Tehnoloģiju iespējas

Vidējā termiņa valsts budžets

- Valsts autoceļu tīklā veicamo darbu vidējā termiņa (trīs gadi) programmas
- Tiek plānotas atbilstoši tehniskajiem kritērijiem, balstoties uz abās stratēģijās izvirzīto

Attīstības projektu atlases kritēriji

- Autoceļu posmu maršruta nozīmīgums – starptautiskas nozīmes TEN-T pamattīkls
- Satiksmes intensitāte un drošība konkrētajā posmā
- Autoceļa posma būvniecības projekta gatavība
- Tautsaimniecības ieguvums no veiktajiem uzlabojumiem minētajā posmā

dambi, kas ir šaurs, bet tehniski to nav iespējams paplašināt, tāpēc plānots, ka tilts pāri Daugavai, būtu kā Rīgas apvedceļa (A4) (Baltezers–Saulkalne) turpinājums. Rail Baltica projekta ietvaros blakus bija plānots izbūvēt dzelzceļa tiltu. Kopīgas sadarbības rezultātā tika nolemts abas infrastruktūras apvienot un būvēt vienu kopīgu tiltu.

Arī A5 un A4 autoceļi ir starp noslogotākajiem valsts autoceļu tīklā un ar lielu kravas transporta īpatsvaru. Autoceļu tehniskie parametri vairs neatbilst satiksmes caurlaides spējai. Abiem ir uzsāktas ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras ar būvprojektu minimālā sastāvā izstrādi. Plānots, ka A4 Pārbūve varētu sākties 2025. gadā, bet A5-2026. gadā.

NEREDZI CEĻU? NEAPDZEN!



LATVIJAS
VALSTS CEĻI



POLICIJA

Valsts ceļu tīkla nākotnes attīstības projekti

Ķekavas apvedceļš

Pamatojums

- Bauskas šosejas (A7) sākumposma zema caurlaides spēja un pārslodze
- Mūsdienu prasībām neatbilstoša ceļa klātnes geometrija, platums un satiksmes mezgli
- Satiksmes plūsmas pārdales nepieciešamība

Izpildes gaita

- 16.07.2021. noslēgts publiskās – privātās partnerības līgums par projektēšanu, būvniecību, finansēšanu un uzturēšanu
- 29.11.2021. pabeigta Ķekavas apvedceļa projektēšana (atzīme būvatļaujā)
- 2021.–2023. gads, būvdarbi
- Uzturēšanas periods un līguma izpilde kopumā pilnībā noslēgsies 2043. gada septembrī
- Finansējums: 250 milj. EUR**



Apvienotā autoceļa un dzelzceļa tilta pār Daugavu un ar to saistītās ceļu infrastruktūras būvniecība

Pamatojums

- Infrastruktūras apvienošana starp plānoto autoceļa tiltu pār Daugavu uz E67 *Via Baltica* posmā A4 Saulkalne–Bauska (Ārce) un paredzēto Rail Baltica projekta dzelzceļa tiltu pār Daugavu
- Zemākas izmaksas, veicot apvienotā tilta būvniecību
- RB projekta multimodalitāte

Izpildes gaita

- 2022. gads, būvprojekts (*RB rail*)
- 2023.–2027. gads, būvdarbi
- Autoceļa daļas finansējums: 91 milj. EUR, ES fondu finansējums/valsts budžeta līdzfinansējums**



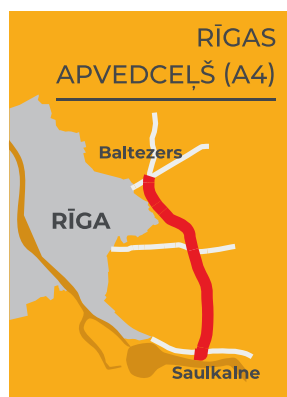
Rīgas apvedceļa (A4) (Baltezers–Saulkalne) pārbūve

Pamatojums

- Satiksmes plūsmas zema caurlaides spēja
- Zema satiksmes drošība: bīstamo autoceļu posmu un krustojumu koncentrācija
- Vienas brauktuves divjoslu autoceļš
- Liels pieslēgumu skaits

Izpildes gaita

- 2023. gadā tiks pabeigta 2021. gadā uzsāktā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra ātrgaitas ceļa būvniecībai, tai skaitā būvprojekts minimālā sastāvā
- 2023.–2024. gads, nekustamo īpašumu atsavināšana
- 2023.–2024. gads, būvprojekts
- 2025.–2027. gads, būvdarbi
- Finansējums: 160 milj. EUR, ES fondu finansējums/valsts budžeta līdzfinansējums**



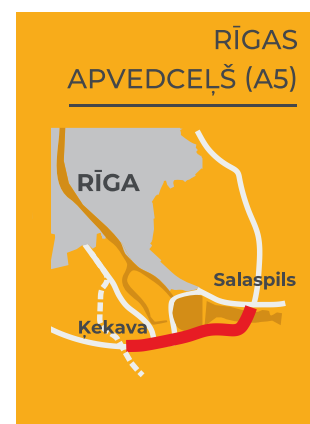
Autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils–Babīte) posma no apvienotā tilta pār Daugavu līdz perspektīvajam Ķekavas apvedceļam izbūve

Pamatojums

- Savienojums no jaunā Daugavas tilta mezgla līdz Ķekavas apvedceļam, nodrošinot vienotu Rīgas apvedceļa maršrutu

Izpildes gaita

- 2022.–2024. gads, būvprojekts minimālā sastāvā un ietekmes uz vidi novērtējums
- 2024.–2026. gads, nekustamo īpašumu atsavināšana
- 2025.–2026. gads, būvprojekts
- 2027.–2029. gads, būvdarbi
- Būvniecības izmaksas: 89,7 milj. EUR**



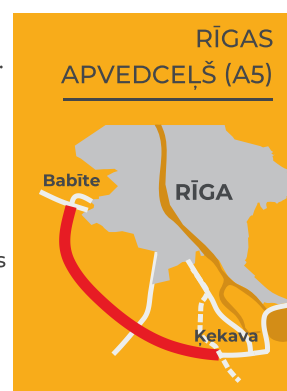
Rīgas apvedceļa (A5) (Salaspils–Babīte) pārbūve posma no Ķekavas apvedceļa līdz Ventspils šosejai (A10)

Pamatojums

- Satiksmes plūsmas zema caurlaides spēja
- Zema satiksmes drošība: bīstamo autoceļu posmu un krustojumu koncentrācija
- Vienas brauktuves divjoslu autoceļš
- Liels pieslēgumu skaits
- Mainīgs ceļa normālprofils (NP) no NP14 līdz NP20

Izpildes gaita

- 2023. gadā tiks pabeigta 2021. gadā uzsāktā ietekmes uz vidi novērtējuma procedūra, t.sk. būvprojekts minimālā sastāvā
- 2023.–2025. gads, nekustamo īpašumu atsavināšana
- 2024.–2025. gads, būvprojekts
- 2026.–2028. gads, būvdarbi
- Finansējums: 191,2 milj. EUR, ES fondu finansējums/valsts budžeta līdzfinansējums**



Bauskas šosejas (A7) pārbūve un Bauskas un Iecavas apvedceļu izbūve

Pamatojums

- Noslogotākais tranzīta autoceļš, *Via Baltica* daļa
- Maršrutā nav neviena divbrauktuveju autoceļa posma
- Satiksmes plūsmas virzība caur apdzīvotām vietām Iecava un Bauska

Izpildes gaita

- 2022. gads, finanšu un ekonomisko aprēķinu izstrāde virzībai uz PPP projektu
- 2022.–2024. gads, būvprojekts minimālā sastāvā
- 2024.–2026. gads, nekustamo īpašumu atsavināšana
- 2025.–2026. gads, PPP iepirkums
- 2027.–2030. gads, būvprojekts un būvdarbi
- Finansējums: 354 milj. EUR, Publiskās un privātās partnerības modelis, valsts budžeta finansējums**



PASTĀSTI PAR
SAREŽĢĪJUMIEM
UZ CEĻA!



LATVIJAS
VALSTS CEĻI

80005555

Bezmaksas diennakts tālrunis

Kāpēc labo vizuāli labu asfaltu

Autovadītājiem nereti šķiet, ka atsevišķi ceļu posmi pārāk bieži tiek remontēti, un tas norāda uz nekvalitatīvi veiktu darbu. Tomēr tā tas nav. Lai autoceļš labi kalpotu, ik pēc noteikta laika ir jāatjauno tā virskārta

VSIA *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) speciālisti ik gadu izstrādā autoceļu rekonstrukcijas un atjaunošanas trīs gadu programmas, kas katru gadu tiek pārskatītas un koriģētas atbilstoši reālajai situācijai un pieejamajam finansējumam. Kopš pagājušā gadsimta 90. gadu sākuma valsts autoceļi ir uzturēti nepietiekama finansējuma apstākļos, tāpēc būvdarbi tiek veikti prioritārā secībā.

Valsts galvenie autoceļi lielā mērā ir sakārtoti, pateicoties Eiropas Savienības fondu finansējumam, tāpēc to uzturēšanai ik pēc septiņiem gadiem obligāti ir jāveic dilumkārtas jeb virskārtas atjaunošana. Kopumā LVC pārziņā esošais valsts autoceļu garums ir 20 043 km un ar melno segumu ir vairāk nekā 9300 km ceļu. Asfaltēti ir visi (1673 km) galvenie valsts ceļi. Ar melno

segumu ir arī 4652 km valsts reģionālo ceļu. Savukārt vietējie ceļi ar asfalta segumu ir vien 3031 km. 2021. gadā labā un ļoti labā stāvoklī bija 78% valsts galveno autoceļu, 57% reģionālo autoceļu ar melno segumu un 41% valsts vietējo autoceļu ar melno segumu.

Jāseko līdzī

Pareiza autoceļu uzturēšana nozīmē savlaicīgu asfaltbetona seguma atjaunošanu posmiem, kuri ir sasnieguši 6 līdz 12 gadus, atkarībā no satiksmes intensitātes un pielietotās tehnoloģijas. Pēc šāda kalpošanas perioda ceļu virskārtā parādās nodiluma un noguruma pazīmes. Plaisas virskārtā ir mazas un tās var konstatēt tikai speciālisti. Ja asfaltbetona seguma virskārtu nomaina, mazās plaisas kļūst lielākas, caur tām ūdens

piekļūst ceļa apakšējām kārtām, un ceļš tiek pamatīgi bojāts un nākamais remonts jau ir stipri dārgāks.

Eiropas Komisija kā finansētājs pieprasa, lai tiktu nodrošināts maksimālais ceļu kalpošanas mūžs, ko var panākt, pareizi tos uzturot un savlaicīgi mainot virskārtu.

Posmiem, kuri ir uzbūvēti par Eiropas Savienības līdzekļiem, Eiropas Komisija kā finansētājs pieprasa, lai tiktu nodrošināts maksimālais ceļu kalpošanas mūžs, ko var panākt, pareizi tos uzturot un savlaicīgi mainot virskārtu. Ja būtu pietiekošs finansējums, tā tiktu uzturēti visi valsts autoceļi ar asfaltbetona segumu, bet diemžēl patlaban tas tā nenotiek.

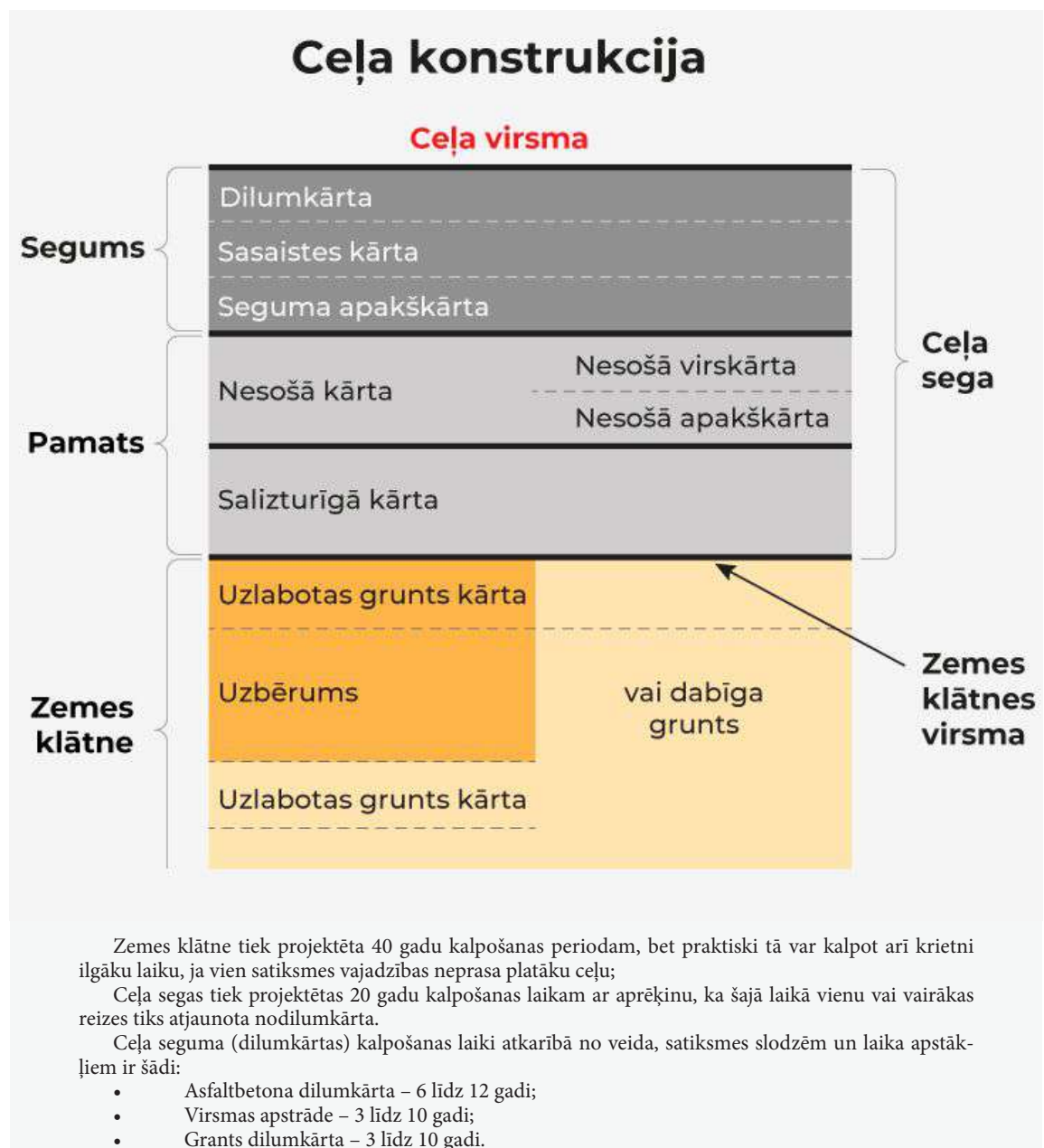
Izvērtē speciālisti

Visi valsts autoceļi tiek apsekoti ne retāk kā reizi gadā. Galvenos un reģionālos valsts autoceļus ar asfalta segumu apseko Ceļu laboratorijas Ceļu parametru mērījumu daļas inženieri. Savukārt vietējās nozīmes un reģionālos autoceļus ar grants segumu – attiecīgās LVC nodaļas inženieri.

Arnis Šonmanis Ceļu parametru mērījumu daļas vadītājs skaidro: "Vizuālā autoceļu apsekošana notiek

atbilstoši procedūrām *Asfaltēto segumu inspekcijas* un *Grants segumu inspekcijas*. Apsekošanas laikā tiek novērtēts autoceļa seguma vizuālais stāvoklis – defekti un to iespējamās bojājumu pakāpes (plaisas, nodilums, iesēdumi utt.). Tāpat tiek pievērsta uzmanība ūdens atvadei, sāngrāvju stāvoklim, apaugumam. Visi šie defekti tiek fiksēti un, tos izvērtējot, tiek dots katra posma vērtējums kategorijās: no "ļoti labi" līdz "ļoti slikti". Vizuālajam vērtējumam pievienojot tehnisko līdzekļu datus (lidzenums, rises, šķērskritums, saķere, nestspēja) tiek iegūta informācija, kas ļauj novērtēt katra autoceļa posma stāvokli un izvēlēties atbilstošu remonta metodi, kas var būt vienkāršota seguma atjaunošana ar vienu vai vairākām asfalta kārtām, vai arī būtiskāku bojājumu gadījumā tiek paredzēta projektēšana, kas ietver pilnu seguma pārbūvi, ūdensatvades sistēmas sakārtošanu, satiksmes organizācijas uzlabošanu un citus darbus.

A.Šonmanis arī piebilst, ka autoceļu posmus, kas iepriekš ir pārbūvēti ar ES līdzfinansējumu, LVC ir atbilstoši jāuztur. Tas arī ietver savlaicīgu seguma (virskārtas) nomaiņu septiņu līdz desmit gadu periodā, kamēr vēl nav parādījušies būtiski seguma bojājumi. "Šāda uzturēšana notiek ar vienkāršu atjaunošanas metodi, pielietojot frēzēšanu un ieklājot dilumkārtu. Bieži vien iedzīvotājiem, kas nav ceļu inženieri, izskatās, ka asfalts vēl labs, bet tiek jau atjaunots. Taču tā ir pareiza un lietderīga ceļa uzturēšana," norāda A. Šonmanis.



Kā izvēlas, kurus autoceļus remontēs

Būvdarbu plānošana notiek atbilstoši izstrādātajām stratēģijām, kas tiek realizētas ar vidējā termiņa budžetam pakārtotajām trīs gadu būvdarbu programmām

Valsts galveno autoceļu attīstības stratēģija 2020–2040

Mērķis:

Izveidot vienotu, drošu un efektīvu valsts autoceļu tīklu, kas nodrošinās Rīgas apvedceļa sasniedzamību no jebkura administratīvā centra Latvijā ne ilgāk kā divu stundu laikā. Šī stratēģija paredz jaunu ceļu veidu valsts ceļu tīklā – ātrgaitas ceļus.

Valsts reģionālo un vietējo autoceļu būvniecības stratēģija līdz 2027. gadam

Mērķi:

Labāka sasniedzamība, mobilitāte, tai skaitā starp administratīvo teritoriju centriem un TEN-T tīkla autoceļiem.

Vietējās sasniedzamības uzlabošana. Līdz 2027. gadam no katras apdzīvotas vietas, kurā atrodas pagasta pārvalde, viens ceļš ar melno segumu.

Valsts reģionālo un vietējo autoceļu pārbūve un atjaunošana administratīvi teritoriālās reformas kontekstā.

Administratīvi teritoriālās reformas ietvaros izstrādātā ceļu programma

Mērķis:

Nodrošināt NAP uzdevuma *Vietējās mobilitātes nodrošināšana nodarbinātībai un pakalpojumu saņemšanai, uzlabojot infrastruktūru, sniedzot atbalstu inovatīviem mikromobilitātes risinājumiem* un investīciju projektu 282. pasākuma *Valsts reģionālās un vietējās nozīmes autoceļu pārbūve un atjaunošana* izpildi.

Ceļu posmu un būvniecības metožu atlase:

VARAM sadarbībā ar plānošanas reģioniem.

LVC sniedz informāciju par to segumu veidu, tehnisko stāvokli, gada vidējo diennakts intensitāti un iespējamajām būvniecības metodēm.

Būvdarbus organizē LVC.



Tehniskie kritēriji, pēc kuriem atlasa remontējamās posmus

Galvenie ceļi

- Autoceļa seguma, nomaļu un ūdens atvades stāvokļa vizuālais novērtējums;
- Satiksmes parametru izmaiņas pēdējos 3 gados (satiksmes intensitāte un to radītās slodzes);
- Autoceļu segas izbūves un atjaunošanas vēstures dati (segas izbūves gads, konstruktīvo kārtu biezumi, atjaunoto kārtu biezumi un atjaunošanas gads);
- Seguma lidzenums un rišu dziļums;
- Seguma ieliekuma mērījumu dati, izmantojot krītošā svara deflektometru.

Reģionālie ceļi

- Autoceļa seguma, nomaļu un ūdens atvades stāvokļa vizuālais novērtējums;
- Satiksmes parametru izmaiņas pēdējos 3 gados (satiksmes intensitāte un to radītās slodzes);
- Autoceļu segas izbūves un atjaunošanas vēstures dati (segas izbūves gads, konstruktīvo kārtu biezumi, atjaunoto kārtu biezumi un atjaunošanas gads);
- Seguma lidzenums un rišu dziļums.

Vietējie ceļi

- Autoceļa seguma, nomaļu un ūdens atvades stāvokļa vizuālais novērtējums;
- Satiksmes parametru izmaiņas pēdējos 3 gados (satiksmes intensitāte un to radītās slodzes);
- Autoceļu segas izbūves un atjaunošanas vēstures dati (segas izbūves gads, konstruktīvo kārtu biezumi, atjaunoto kārtu biezumi un atjaunošanas gads);
- Seguma lidzenums un rišu dziļums.

Universālie kareivji projektu vadītāji

Būvdarbu projekta vadītājs koordinē un uzrauga gan būvuzraudzības un būvniecības līgumus, gan projektēšanas līgumu izpildi. Projektu vadītāja uzdevums ir nodrošināt, lai viss noritētu gludi un atbilstoši līgumiem.

Tā intervijā *Autoceļu avīzei* norāda VSIA *Latvijas Valsts ceļi* projektu vadītājs Andris Brohauzs, kurš uzņēmumā strādā teju jau deviņus gadus. Viņš skaidro, ka projektu vadītāji ir tādi kā universālie kareivji, kas uzrauga gan būvniecības procesus, gan arī nodarbojas ar dokumentu apriti.

Kurš ir tas brīdis, kad būvprojekts nonāk pie projektu vadītāja? Vai projektu vadītāji piedalās arī projektēšanas procesā?

Protams, ka sanāk piedalīties arī pašā projektēšanā. Projektu vadītāji vada un uzrauga gan projektēšanas, gan būvniecības līgumus. Bet jāpiebilst, ka ne visos projektos, kur es esmu bijis kā projektēšanas vadītājs, esmu bijis kā projektu vadītājs būvniecības laikā un otrādi, jo paraleli var gadīties pārņemt kādu projektu no kolēģiem, iesaistīties projektos dažādās to realizācijas stadijās. Bet lielākoties ir projekti, kur tu esi projektu vadītājs jau kopš projektēšanas ieceres līdz projekta apstiprināšanai un pēc tam attiecīgi vadi būvniecības iepirkumu, pašu būvniecību un beigu beigās nodod objektu pēc pabeigšanas.

Kas nosaka, kuros projektos būs iesaistīts no sākuma līdz beigām un kuros vadīsi būvniecību?

To nosaka LVC iekšējie rīkojumi. Projekta vadītājs ir pasūtītāja (šajā gadījumā LVC) pārstāvis.

Kāds ir projekta vadītāja ikdienas darbs sezonas laikā?

Galvenais projekta vadītāja uzdevums ir koordinēt pasūtītāja un izpildītāja – būvnieka, kā arī būvuzraugu un autoruzraugu darbības. Tas nozīmē, ka ir sapulces klātienē un neklātienē, katrā objektā ir iknedēļas sapulce, pēc nepieciešamības tiek rīkotas arī citas, regulāri tiek apsekoti objekti. Neiztikt arī bez darba ar dokumentiem.

Kopumā skatoties, vai projektētājam vairāk sanāk būt uz vietas objektā vai arī tomēr tas ir darbs birojā pie gada? Un cik bieži objekti ir jāapmeklē?

Atbilstoši līgumam tā būtu viena reize nedēļā, kad tiek arī rīkotas kopsapulces, bet bieži vien ar to nepietiek, lai varētu iedziļināties kādos jautājumos, kas radušies būvniecības procesā, vai problēmās, kas saistītas ar projekta attīstības virzību. Realitātē objektā esmu daudz biežāk.

Cik projektus ir nācies vienlaicīgi vadīt?

Runājot par būvniecības projektiem, ir bijuši arī septiņi. Projekti mijas viens ar otru, bet visos vienlaicīgi jau darbi nenotiek. Projekti arī var būt arī pārejoši no viena gada uz nākamo.

Būvuzraugs uzrauga, ko dara vai nedara būvnieks, bet projekta vadītājs uzrauga visus?

Projekta vadītājs ir tas, kurš

koordinē un uzrauga visas darbības, proti, uzrauga līgumu izpildi – gan būvuzraudzības un būvniecības līgumus un, ja ir, tad arī projektēšanas līgumu izpildi.

Kas notiek, ja projektu vadītājs konstatē kādas atkāpes no līguma?

Katrs līgums ir diezgan apjomīgs dokuments, kur ir atrunāts viss būvniecības process, tai skaitā iespējamās atkāpes no līguma, iespējamās soda sankcijas un daudz kas cits. Pašas atkāpes no līguma var būt gan saskaņotas, gan nesaskaņotas. Bet ir konkrēta procedūra, kas ir jāveic šādos gadījumos. Ja projekta vadītājs konstatē, ka kaut kas nenotiek, kā ir iecerēts, viņš rīkojas atbilstoši līgumā noteiktajam, kur ir skaidri norādīts, kādas darbības ir jāveic, ja projekta vadītājs ir atklājis neatbilstības vai nu būvuzraudzības darbā, vai arī projektētāju, būvnieku darbā. Ja ir kāds pavisam sarežģīts gadījums, liels defektu apjoms vai kādi ievērojami pārkāpumi – tiek piesaistīti arī citi kolēģi, piemēram mūsu Autoceļu kompetences centra Ceļu laboratorijas speciālistus, var notikt sapulces kurās piedalās dažādu jomu LVC kolēģi.

Kā tu kopumā vērtē būvuzraudzību un tās kvalitāti Latvijā?

Var būt ļoti krasas atšķirības. Ir ļoti laba un profesionāla būvuzraudzība un ir arī reizes, kad nospēlē cilvēciskais faktors un uzraudzība tiek veikta samērā formāli. It kā atbilstoši likumam, bet tomēr būvuzraugs tai pat laikā neiegulda visas savas inženiera zināšanas un darbu, lai objekta būvniecība notiktu pēc iespējas kvalitatīvāk. Šis viss nepadara projekta vadītāja darbu vieglāku, ja būvuzraugs ir mazāk aktīvs, tad vairāk darba gultas uz projekta vadītāja pleciem.

Vai jau projekta būvniecības laikā ir iespēja nomainīt būvuzraugu?

Jā, līgumā tiek atrunāts, pie kādiem apstākļiem un kādā brīdī būvuzraugu var nomainīt.

Ko projektu vadītāji dara ziemā, kad nenotiek aktīva būvniecība?

Darbs neapstājas arī ziemas sezonā, jo aktīvi turpinās projektēšana un projektēšanas projektu vadība, un pēdējā laikā arī būvniecība beidzas salīdzinoši vēlu. Protams, tas nenozīmē, ka notiek asfaltēšanas darbi, bet būvniecība jau nesatāv tikai no tā vien. Kā arī projektu vadītājiem ir jānodrošina dokumentu aprīte, objektu nodošana ekspluatācijā, konkursu organizēšana nākamajiem iepirkumiem. Vispār projektu vadītāji ir tādi universālie kareivji.

Šobrīd esi projektu vadītājs pirmajam publiskās privātās partnerības (PPP) projektam ceļu būvē Latvijā – Ķekavas apvedceļam. Ar ko tas atšķiras no ikdienišķo projektu vadīšanas?

Pirmkārt, kā jau minēji, tas ir pirmais projekts Latvijā, kad ceļu būvē, izvēlēts PPP modelis, līdz ar to pats projekts ir mazliet savādāks. Būvuzraudzība gan ir LVC iepirkums, tāpēc es joprojām uzraugu būvuzraudzības līguma izpildi un būvuzrauga darbu. Kopumā skatoties, būvniecība tomēr ir un paliek būvniecība, atšķirības vairāk ir līguma punktos un juridiskās lietās, kas nav tādas kā LVC regulārajos līgumos. Valsts šobrīd neapmaksā darbus, kas tur tiek veikti, izņemot PVN par izpildītajiem darbiem. Pārējo maksā partneris, kas ir aizdevējs. Kā mēs zinām, šis objekts tikai pēc 20 gadiem nonāks valsts pārraudzībā un būvnieks ne tikai pats ir bijis projektētājs, bet būs arī uzturētājs visu šo laiku. Līdz ar to veidojas šī te atšķirība, proti, nevis LVC ir iesniedzis būvniekam projektu, bet pats līguma slēdzējs ir izstrādājis šo projektu. LVC nav tiešā līguma ar būvdarbu fizisko veicēju, bet gan ar akciju sabiedrību, kas, jau kā minēju, ir projektētājs, būvnieks un uzturētājs vienā personā.

Ikdienas darbi, protams, ir



CV

Andris Brohauzs

Amats

VSIA *Latvijas Valsts ceļi* projektu vadītājs Attīstības instrumentu daļā

Darba pieredze

- Būvuzraugs Rīgas domes Satiksmes departamentā
- Būvdarbu vadības nodaļas vadītājs Rīgas domes Satiksmes departamentā
- Projektu vadītājs VSIA *Latvijas Valsts ceļi* Attīstības instrumentu daļā
- Ķekavas apvedceļa projekta vadītājs

AVOTS: LVC

līdzīgi kā citos objektos. Notiek sapulces, būvuzraudzība pārbauda materiālu atbilstību, projekta izpildi atbilstoši projektam. Tas ir viņu galvenais uzdevums, jo visam ir jābūt uzbūvētam atbilstoši izstrādātajam un apstiprinātajam projektam.

Vai Ķekavas projekts norit bez aizķeršanās?

Šobrīd plānotie darbi rit pēc grafika un bez aizķeršanās. Termiņi tiek ievēroti un aizkavēšanās nav.

Valsts galveno un reģionālo autoceļu tehniskais stāvoklis 2021. gadā



?	Cik bieži vasaras sezonā veic nodalījuma joslas tīrīšanu?
	Ministru kabineta noteikumi par valsts un pašvaldību autoceļu ikdienas uzturēšanas prasībām un to izpildes kontroli nosaka, ka nodalījuma joslas tīrīšanu vasaras sezonā A klases autoceļiem vai to posmiem veic reizi divās nedēļās, B klases – reizi divos mēnešos, C klases – reizi trijos mēnešos, bet D un E klases autoceļiem vai to posmiem reizi sešos mēnešos.
?	Kāpēc Bauskas šosejas posms, kur tiek būvēts Ķekavas apvedceļš, ir jāslēdz uz gadu, ja ir jāpārbūvē tikai 2 km?
	Posmā no pagrieziņa uz Baložiem līdz Katlakalnam (9.–11. km) tiks pārbūvēts ne tikai pats autoceļš, bet arī no jauna izbūvēti vairāki satiksmes mezgli. Posms būs slēgts līdz 2023. gada jūlijam.
?	Kāpēc karstā laikā uz nokalpojušajiem asfalta segumiem rodas izsvīdumi?
	Autoceļa asfalta segumam uzkarstot līdz temperatūrai, kas pārsniedz 50° C, seguma sastāvā esošais bitumens kļūst miksts un sāk kust. Lai uzlabotu seguma saķeri ar auto riepām un satiksmes drošību, svīduma vietas nepieciešams vienmērīgi nokaisīt ar smilti vai sīkām šķembām. Lielākā izsvīdumu varbūtība ir uz tiem ceļiem, kuri ir sliktā tehniskajā stāvoklī un kur bedres ir labotas ar bitumena emulsiju un sīkšķembām un ir daudz labojumu vietu.

?	Kā rīkoties, ja nepieciešams izbūvētu pievedceļu lauku īpašumam?
	Saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem Nr. 505, lai iegūtu atļauju veidot ceļa pievienojumu valsts ceļam, jāvērtē LVC ar iesniegumu, kam jāpievieno: ceļu projektēšanas jomā sertificēta būvzinieņa sagatavots ceļa pievienojuma izvērtējums un tehniski ekonomiskais pamatojums, kurā norādītas ceļa pievienojuma radītās satiksmes režīma izmaiņas un satiksmes negadījuma risku pieaugums, salīdzinot ar risinājumiem, kad ceļa pievienojumu pievieno citam – zemākas šķiras valsts autoceļam, pašvaldības, komersanta vai māju ceļam. LVC izvērtē iesniegumu atbilstību izvirzītajām prasībām un lēmumu pieņem 30 dienu laikā.
?	Kad uz Latvijas ceļiem varētu parādīties vidējā ātruma kontroles fotoradari?
	Plānots, ka pirmie ceļu posmi ar vidējā ātruma radariem tiks aprīkoti šī gada beigās: novembrī, decembrī. Līdz nākamā gada aprīļa beigām varētu tikt aprīkoti visi 16 pirmie prioritārie ceļu posmi.
?	Pēc kāda principa ceļus iedala uzturēšanas klasēs vasaras sezonā?
	Tāpat kā ziemā, arī vasarā ceļu uzturēšanas darbi tiek veikti prioritārā secībā, pamatojoties uz uzturēšanas klasēm A (augstākā), B, C un D (zemākā). Tās ir noteiktas pēc autoceļu sociālekonomiskās nozīmes un transporta plūsmas izvērtēšanas. Tas nozīmē, ka vispirms tiek sakārtoti svarīgāko un noslogotāko maršrutu autoceļi.

Uz Jūrmalas šosejas saskrējās Ferrari un Lamborghini. Atbraukušie ceļu policisti norobežoja notikuma vietu un vairākas stundas fotografējās.

★ ★ ★

- Kāpēc jūsu mašīna tik nelāgi ož?
- A ko jūs gribat? 300 zirgi!

★ ★ ★

Ceļu policists aptur mašīnu.

- Jūsu dokumentus, ser!
- Vadītājs neizpratnē – kāpēc pēkšņi, ser?
- Jūs braucat pa kreiso ceļa pusi!

★ ★ ★

CSDD eksāmenā instruktors prasa jau najam autovadītājam:
– Kurš no riteņiem, veicot labo pagriezienu, pagriežas vismazāk?

Jauniņais brīdi prāto:

- Laikam jau rezerves...

★ ★ ★

Rīgā, Brīvības ielā notika svinīga kanalizācijas lūkas atvēršana. Ieradās trīs BMW ar labo aizmugurējo, divi Volvo – ar kreiso priekšējo un viens fords – pilnībā.

★ ★ ★

Brauc uzņēmējs ar mašīnu, skatās – ceļa malā divi viņa draugi aiz padusēm stiepj trešo.

- Kas noticis?
- Jančuks mašīnu atdeva servisā. Mācām staigāt.

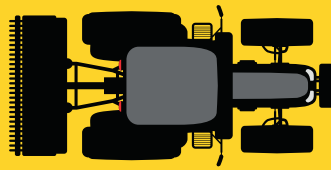
★ ★ ★

Augstai amatpersonai darbā pieņemts jauns šoferis. Pirmās darba dienas rīts. Šoferis sveicinās:

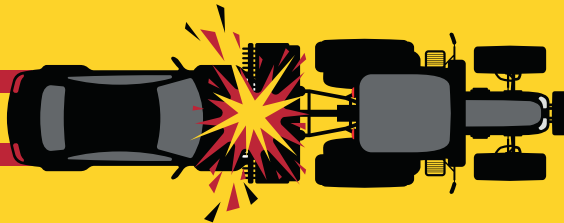
- Labrīt, mani sauc Dzintars.
- Man tavs vārds nav jāzina, kāds tev uzvārds?
- Sauciet mani par Dzintaru.
- Uzvārds?!
- Mīļais.
- Tā, labi, braucam, Dzintar!

★ ★ ★

☀️ +  = 27 m



☀️ +  = 44 m



ESI PIE STŪRES – ATCERIES FIZIKU!



LATVIJAS
VALSTS CEĻI

