

Rudens 2022

Latvian Road and Transport Development Association



Verners Akimovs: Ikdienas uzturēšanas darbu atklātā iepirkuma rezultāti parāda, ka darbus ir iespējams paveikt par salīdzinoši zemākām cenām nekā tas bija iepriekš.

[---> 3. lappuse]

Infrastruktūra

Gan ceļu ikdienas uzturēšanas, gan arī būvniecības gaitā dažādu iemeslu dēļ nākas izzāgēt kokus. Kādi ir iemesli un kad tas ir nepieciešams.

[---> 8. lappuse]

Valsts ceļu uzturēšana – brīvā tirgus apstākļos

Šobrīd līgumi ir stājušies spēkā četrās iepirkumu daļās: Pierīgā, Ogrē, Preiļos un Dagdā, kā arī Bauskā. Savukārt vēl divās daļās – Daugavpilī un apvienotajā Talsu un Ventspils daļā – iepirkumi turpinās.



Satiksmes drošība

61% autovadītāju atzīst, ka pēdējā gada laikā ir pārkāpuši ceļu satiksmes noteikumus un viss biežāk tas gadījies tieši gados jauniem autovadītājiem.

[---> 6.–7. lappuse]

Skaitļi un fakti

Interesanti fakti par asfaltbetonu, ko vienmēr esi vēlējies uzzināt!

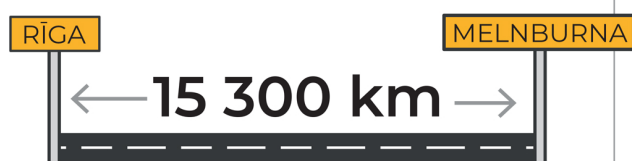
[---> 2. lappuse]

Ko vienmēr esi vēlējies uzzināt par asfaltbetonu

Asfaltbetons: vīriešu dzimtes 1. deklinācijas lietvārds. Būvmateriāls, ko veido šķembu, grants, pildvielas un bitumena javas maisījums. Lieto autoceļu, pagalmu, ielu, tiltu segumos. **Bitumens:** no naftas vai akmeņogļēm destilācijas procesā iegūts organisks savienojums ceļu asfaltēšanai, hidroizolācijai un citu dažādu segumu izgatavošanai. *Asphaltos* no grieķu valodas – **kalna sveķi**.

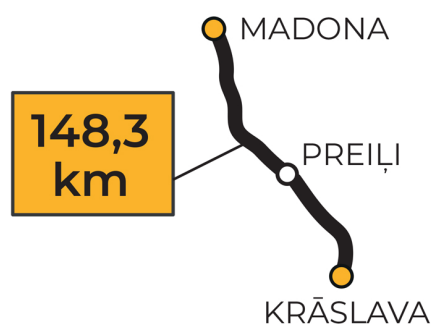


Asfaltbetons var būt labs ausīm, pētījumi rāda, ka to izmantošana ceļa segumā samazina trokšņu līmeni par 3 līdz 5 decibelēm.



Latvijā ceļiem ar melno segumu pamatā izmanto asfaltbetonu un šķembu mastikas asfaltu.

Visu Latvijā esošo ceļu ar melno segumu kopgarums veido tādu pašu attālumu kā no Rīgas līdz Melburnai jeb aptuveni 15 300 km.

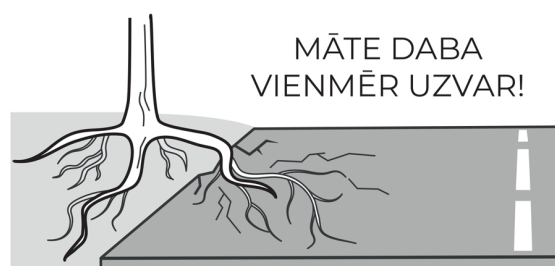
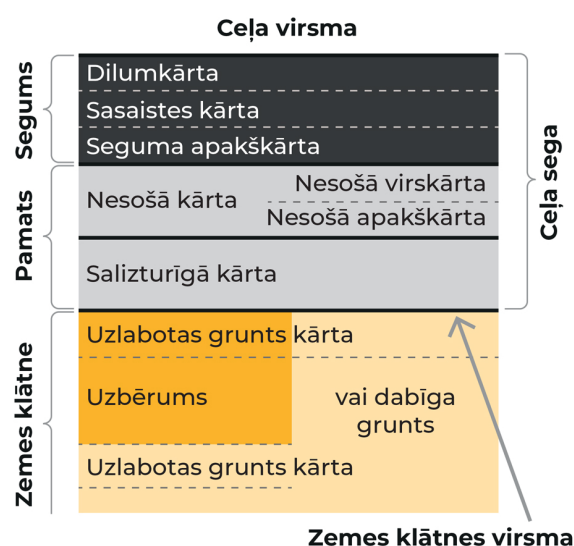


Latvijas **garākais** reģionālās nozīmes autoceļš Krāslava–Preiļi–Madona (P62) 148,3 km garumā 2018. gadā tika pilnībā noasfaltēts.

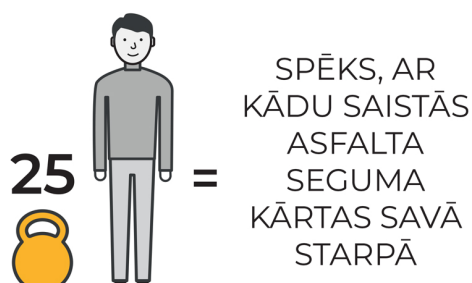


Pirmo reizi **asfalts izmantots** Parīzē Elizejas laukos 1824. gadā, kur novietoti asfalta bloki ceļotājiem. Taču pirmā dabīgā asfalta izmantošana jau piefiksēta 624.g. p.m.ē. Babilonā.

CEĻA KONSTRUKCIJA



Koku saknes ir stiprākas par asfaltu. Par to liecina tas, ka koku saknes spēj izlauzties caur asfaltu.



Spēks, ar kādu **sasaistās asfaltēta ceļa seguma kārtas savā starpā**, ir līdzvērtīgs spēkam, ko spēj radīt 25 pieaugušu vīriešu svars.

20 000

LITRI BITUMENA

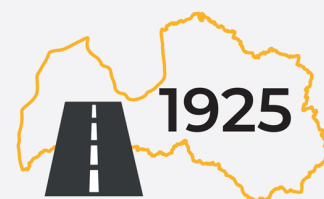


Lai uzbūvētu jaunu ceļa posmu no Rīgas līdz Jelgavai būtu nepieciešami **20 000 litri bitumena**.

25,2 km



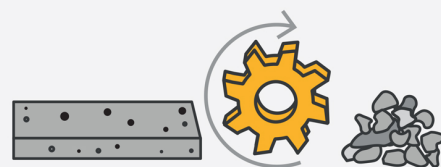
Garākais nepārtraukti ieklātais asfalta posms pasaulē ieklāts Katarā 2019. gadā 25,2 km garumā.



Pirmais asfaltētais segums Latvijā parādījās 1925. gadā.



Slavenākā filma, kuras nosaukumā ir vārds asfalts, ir režisora Džona Hjūstona 1950. gadā uzņemtā filma "Asfalta džungļi", kurā filmējās arī Merilina Monro.



Asfalts ir viens no visvairāk **pārstrādātajiem produktiem pasaulē**. Pārstrādāto produktu atkārtoti izmanto, lai pastiprinātu slāni tieši zem asfalta seguma.



Lielākā daļa **automašīnu reklāmu** tiek filmētas uz asfaltēta seguma.

Solis efektīvizācijas virzienā

Visticamāk, ka līdz nākamā gada pavasarim visa valsts autoceļu uzturēšana noritēs atbilstoši atvērtā tirgus līguma nosacījumiem

Tā intervijā *Autoceļu avīzei* norāda VSIA *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) valdes loceklis Verners Akimovs. Šī ziemas sezona valsts ceļu ikdienas uzturēšanā atnākusi ar tirgus atvēršanu. Arī daļās, kur līgumi vēl nav stājušies spēkā, ikdienas uzturēšanas darbu nepārtrauktība tiks nodrošināta un darbi tiks veikti atbilstoši Ministru kabineta noteikumiem, līdz ar to ceļu lietotājiem nav jāsatraucas.

Kāda līdz šim bijusi 2022. gada ikdienas uzturēšanas darbu sezona valsts ceļu tīklā, salīdzinot ar gadu iepriekš? Cik liels finansējums ir ieguldīts?

Kā zināms uzturēšanas darbi uz ceļiem ir sezonāli – izšķir ziemas un vasaras sezonu, turklāt ziemas sezona ir tā, ar kuru gads iesākas un ar kuru beidzas. Proti, no janvāra līdz martam mums ir ziemas darbi, no aprīļa līdz novembrim vasaras, bet novembrī un decembrī atkal ziemas. Protams, laikpārkāpi un klimatiskās svārstības mēdz ieviest savas korekcijas un ir gadi, kad vēl aprīlī snieg, bet decembrī var greiderēt grants ceļus.

Šī gada sākuma ziemas periodā laikpārkāpi no ceļu uzturēšanas viedokļa bija smagi un uzturēšana finansiāli ietilpīga. Mainīgie laikpārkāpi ziemā uzturēšanai izmaksā dārgāk nekā pastāvīga ziema. Šī gada sākums bija ar ļoti izteikti un krasi mainīgiem laikpārkāpiem. Lūkumsakarīgi tas prasīja lielākus ieguldījumus nekā sākotnēji plānots. Salīdzinot ar pēdējo gadu vidējiem darbu apjomiem un to izmaksām, ziemas uzturēšanas darbiem šī gada sākumā bija nepieciešams par nepilniem pieciem miljoniem eiro vairāk nekā ierasti. Līdz ar to 2022. gada vasaras sezonā bija pieejams par pieciem miljoniem eiro mazāks finansējums. Grants ceļu uzturēšanas darbi vasarā ir veikti līdzīgā apjomā kā iepriekšējos gadus, bet kopumā vasaras sezonā uzturēšanā izlietoti 24,8 miljoni eiro.

Ikdienā veicamo darbu apjoms un veids, īpaši ziemā, ir lielā mērā atkarīgs no laikpārkāpiem, kas līdz ar klimata pārmaiņām mēdz būt neprognozējami un nepastāvīgi. Varbūt, ir jāveic kādas izmaiņas arī ikdienas uzturēšanas darbu organizācijā?

Lai varētu saprast, vai ir nepieciešams kādas pārmaiņas, būtu jāveic apjomīgs pētījums un novērojumi ilgākā laika periodā. Patlaban ir pārāgri izdarīt secinājums par klimata pārmaiņu ietekmi uz autoceļu ikdienas uzturēšanas darbiem un vai būtu jāveic to restrukturizācija. Pēdējo 15 gadu griezumā bijuši gan pastāvīgi gan mainīgi laikpārkāpi, un to, kādi tie būs šajā vai nākamajā gadā, nav iespējams prognozēt. Iepriekšējā ziemas sezonā sala periodi mijas ar biežiem atkušņiem, savukārt 2020./2021. gada ziemā atkušņi bija vērojami retāk. Klimata pārmaiņu ietekmi mums būtu jāvērtē apspriest ar kaimiņvalsti – Igaunijas un Lietuvas kolēģiem, salīdzināt,

kādas ir tendences visās trijās valstīs, mūsu plānos ir tāda pieredzes apmaiņa.

Kopumā neatkarīgi no laikpārkāpiem lielākā problēma ir tā, ka ikdienas uzturēšanas darbiem ilgstoši trūkst finansējums, tāpēc mēs nevaram izdarīt visus darbus, kas būtu nepieciešami – atjaunot grāvjus, biežāk un platākā joslā pļaut zāli, izcirst krūmus.

Šī gada 17. janvāris mūs pārsteidza nesagatavotus – strauji apledoja visi ceļi ap Rīgu un atsevišķi galvenie ceļi pat visā garumā. Vai no šīs situācijas ir gūtas kādas atziņas un mācības?

Gadījumi, kad strauji mainās gaisa temperatūra, Latvijas klimatiskajos apstākļos nav retums, bet lielākoties novērojami lokāli kādā konkrētā vietā.

Šī gada 17. janvārī gaisa temperatūra strauji pazeminājās un šie laikpārkāpi vienlaicīgi skāra lielu valsts teritorijas daļu. Turklāt bez straujām temperatūras izmaiņām vēl bija novērojams spēcīgs vējš un snigšana, tāpēc tas bija izaicinājums pat pieredzējušam autoceļu uzturētājam. Kolēģi, kas ilgus gadus strādā valsts ceļu uzturēšanā, nevarēja atcerēties, ka kaut kas līdzīgs būtu novērots pēdējo 20 gadu laikā. Iestājoties šādiem ārkārtas apstākļiem, tūlītēju rezultātu nekad nebūs iespējams nodrošināt. Tā ir dabas stihija, ārkārtas apstākļi.

Runājot par autoceļu stāvokli, asfaltēto ceļu stāvoklis uzlabojas, kāda situācija ir ar grants ceļiem?

Latvijas valsts ceļu tīklā ir vairāk nekā 20 tūkstoši kilometru, no kuriem 10 498 km ir ar grants segumu. Ja galvenie ceļi ir labā un teicamā stāvoklī, tad vietējie ceļi ar grants segumu ir liels izaicinājums mobilitātei reģionos.

Lielākoties, kā jau minēju, tie ir vietējās nozīmes ceļi ar nelielu satiksmes intensitāti. Lai gan vēl joprojām nepietiekoši, pēdējos gados ieguldījumi grants ceļos ir pieauguši, līdz ar to ir uzlabojies arī to kopējais stāvoklis. Ja 2020. gadā labā stāvoklī bija 6,7% no visiem grants autoceļiem valsts ceļu tīklā, tad 2021. gadā tie bija 7,9%.

Vai joprojām dienas kārtībā ir jautājums par valstisko funkciju zaudējošo ceļu nodošanu pašvaldībām? Kāda ir virzība?

2021. gadā pašvaldībām tika izteikts piedāvājums kopā pārņemt ap 6700 kilometriem valsts vietējo autoceļu, pie nosacījuma, ka turpmākos piecus gadus tiek nodrošināts finansējums uzturēšanai 1560 eiro par vienu kilometru pārņemtā ceļa vai tā posma. Pēc pieciem gadiem ir paredzēts veikt pārrēķinu, aktualizējot pašvaldības īpašumā esošās infrastruktūras apjomu. Patlaban pašvaldības ir izteikušas vēlmi pārņemt vien 530 kilometrus valsts vietējo autoceļu. Dažas pašvaldības joprojām nav sniegušas savu atbildi. Nodrošanas procesā patlaban ir 60 vietējie autoceļi 14 pašvaldībām 194,8 km kopgarumā. Līdz šī gada beigām kopumā 12 pašvaldībām tiks

nodoti 27 valsts vietējie autoceļi vairāk nekā 55 km garumā.

Vai nepietiekamā finansējuma situāciju kaut kādā mērā risinās ikdienas uzturēšanas darbu tirgus atvēršana?

Valsts autoceļu tīkls jau ilgstoši tiek uzturēts nepietiekama finansējuma apstākļos, jeb vienkāršāk sakot – jau vairākus gadu desmitus valsts ceļu uzturēšanai tiek novirzīts mazāk līdzekļu, nekā būtu nepieciešams, lai veiktu visus uzturēšanas darbus uz valsts ceļiem. Šī problēma ar iepirkumu pilnīgi noteikti netiek atrisināta, bet esam panākuši daļēju efektīvizāciju. Atklātā iepirkuma rezultāti parāda, ka tos pašus ikdienas uzturēšanas darbus, ko iepriekš, ir iespējams paveikt par nedaudz zemākām cenām. Taču mums ir jārēķinās, ka sakarā ar karadarbību Ukrainā un sankcijām, arī ceļu uzturēšanas darbu izmaksas pieaugs, tāpat kā citas izmaksas būvniecības nozarē. Vasarā tika pārskatīti pirms 24. februāra iesniegtie būvniecības piedāvājumi un noslēgtie līgumi, koriģējot vienību cenas 15% ietvaros. Līdzīga situācija ir arī ar ikdienas uzturēšanas darbu iepirkumu. Mēs esam gatavi pārskatīt piedāvāto cenu izmaksu kāpumu, ja tas būs pamatots. Lai būtu vienlīdzīga attieksme, arī uzturēšanas darbu līgumiem pieaugums varēs būt līdz 15%, tāpat kā būvniecības līgumu gadījumā. Tomēr es gribu uzsvērt, ka, neskatoties uz cenu pārskatīšanu, kopējās ikdienas uzturēšanas darbu izmaksas joprojām saglabāsies zemākas. Vienlaicīgi gan saglabājas bažas par to, cik ilgi turpināsies, piemēram, energoresursu un degvielas cenu kāpums.

Vai ir domāts par vēl kādiem instrumentiem, kā palielināt finansējumu vai efektīvzēt darbu veikšanu?

Protams, ir jācenšas pielietot visus pieejamos instrumentus, lai palielinātu finansējumu valsts autoceļu uzturēšanai. Iespējams, plānojot kapitālos ieguldījums autoceļu tīklā, vienu daļu finansējuma varētu paredzēt valsts autoceļu nodalījumā joslas sakārtošanas darbiem. To veikšanai atsevišķos iepirkumos varētu izsolīt zāles pļaušanu, koku un krūmu ciršanu, grāvju tīrīšanu utt. Iespējams, ka uz šādu darbu veikšanu iepirkumos varētu startēt ne tikai ceļu būvnieki un uzturētāji, bet arī, piemēram, lauksaimnieki, kuru rīcībā ir atbilstoša tehnika un cilvēkresursi, līdz ar to palielinātos konkurence un līdz ar to arī varētu mazināties izmaksas.

Oktobrī pakāpeniski jau ir sākuši darboties pirmie līgumi ikdienas uzturēšanas darbu veikšanai brīvā tirgus apstākļos, divos joprojām turpinās iepirkuma procedūra. Kā kopumā vērtējat IUD tirgus atvēršanas procesu?

Kaut arī pirms iepirkuma izsludināšanas tika organizētas divas apspriedes ar piegādātājiem, skaidrojot iepirkuma priekšmetu un prasības, tomēr pēc izsludināšanas jau saņēmām ievērojamu skaitu jautājumu. IUB izskatīja septiņas piegādātu



CV

Verners Akimovs

Amats: VSIA *Latvijas Valsts ceļi* valdes loceklis

Darba pieredze:

04.2020.–20.06.2022. VSIA *Latvijas Valsts ceļi* Attīstības pārvalde, direktors; Publiskās un privātās partnerības projekta *E67/A7 Ķekavas apvedceļš* projekta vadītājs
10.2016.–06.2020. VAS *Latvijas Valsts ceļi* Attīstības instrumentu daļa, vadītājs; Publiskās un privātās partnerības projekta *E67/A7 Ķekavas apvedceļš* projekta vadītājs
03.2016.–10.2016. VAS *Latvijas Valsts ceļi* Attīstības pārvalde, Publiskās un privātās partnerības projekta *E67/A7 Ķekavas apvedceļš* projekta vadītājs;
07.2006.–03.2016. VAS *Latvijas Valsts ceļi* Tehniskā pārvalde, projektu vadītājs;
03.2005.–09.2005. Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija, Investīciju departaments, Finanšu vadības nodaļa, ekonomists.

Izglītība:

2005.–2008. Latvijas Universitāte, Sociālo zinātņu maģistra grāds vadībizinātnē;
2001.–2005. Latvijas Universitāte, Sociālo zinātņu bakalaurs grāds vadībizinātnē.

sūdzības par nolikuma prasībām, kā rezultātā piedāvājumu iesniegšana tika pagarināta līdz 2021. gada 6. oktobrim. Kavējumi ar to vēl nebeidzās, jo pēdējās sūdzības izskatīšanas dēļ, piedāvājumu atvēršana un attiecīgi arī vērtēšana tika uzsākta mēnesi vēlāk. Savukārt pirmie rezultāti tika paziņoti šā gada janvāra beigās. Līgumi ir noslēgti 17 iepirkuma daļās, vēl divās daļā turpinās vērtēšana. Vienā iepirkuma daļā rezultāti noteikti pat divas reizes, jo sākotnējais uzvarētājs atteicās slēgt līgumu.

Patlaban ikdienas uzturēšanas darbu izpilde atbilstoši jaunajiem līgumiem ir sākusies četros noslēgtajos līgumos. Līdz nākamā gada pavasarim, visticamāk, visa valsts autoceļu uzturēšana noritēs atbilstoši atvērtā tirgus līguma nosacījumiem. Protams, ka ir jārēķinās, ka atlikušo divu daļu rezultāti var tikt pārsūdzēti.

Lai veiksmīgi organizēt valsts ceļu uzturēšanas darbus jaunajos tirgus apstākļos, ir arī veikta reorganizācija LVC struktūrā, izveidota

jauna iekšējā darbu uzskaites un kontroles sistēma. LVC darbiniekiem bija jāapgūst arī jaunas zināšanas un kompetences.

Vai laika grafiks, kas bija sākotnēji noteikts tirgus atvēršanai, bija pārāk optimistisks?

Jā, sākotnēji plānotie termiņi, iespējams, tika noteikti pārlietu optimistiski. Iepirkums tika izsludināta visā Latvijas teritorijā, sadalot to 19 iepirkuma daļās, un piedāvājumi visās daļās bija jāiesniedz un jāizvērtē vienlaicīgi. Šāda apjoma un sarežģītības publiska iepirkuma procedūra Latvijas autoceļu uzturēšanas vēsturē notiek pirmo reizi un nākotnē būtu nepieciešams ieviest vairāk laika.

Vai ikdienas ceļu lietotāji kādā veidā uzjutis izmaiņas dēļ tā, ka mainās uzturēšanas darbu līgumi?

Noteikti nē. Autoceļu lietotājiem nav jāsatraucas. Ikdienas uzturēšanas darbu nepārtrauktība tiks nodrošināta un darbi tiks veikti atbilstoši Ministru kabineta noteikumiem.

Atsevišķu ikdienas uzturēšanas darbu apjomi

Ziemas sezona 2021/2022

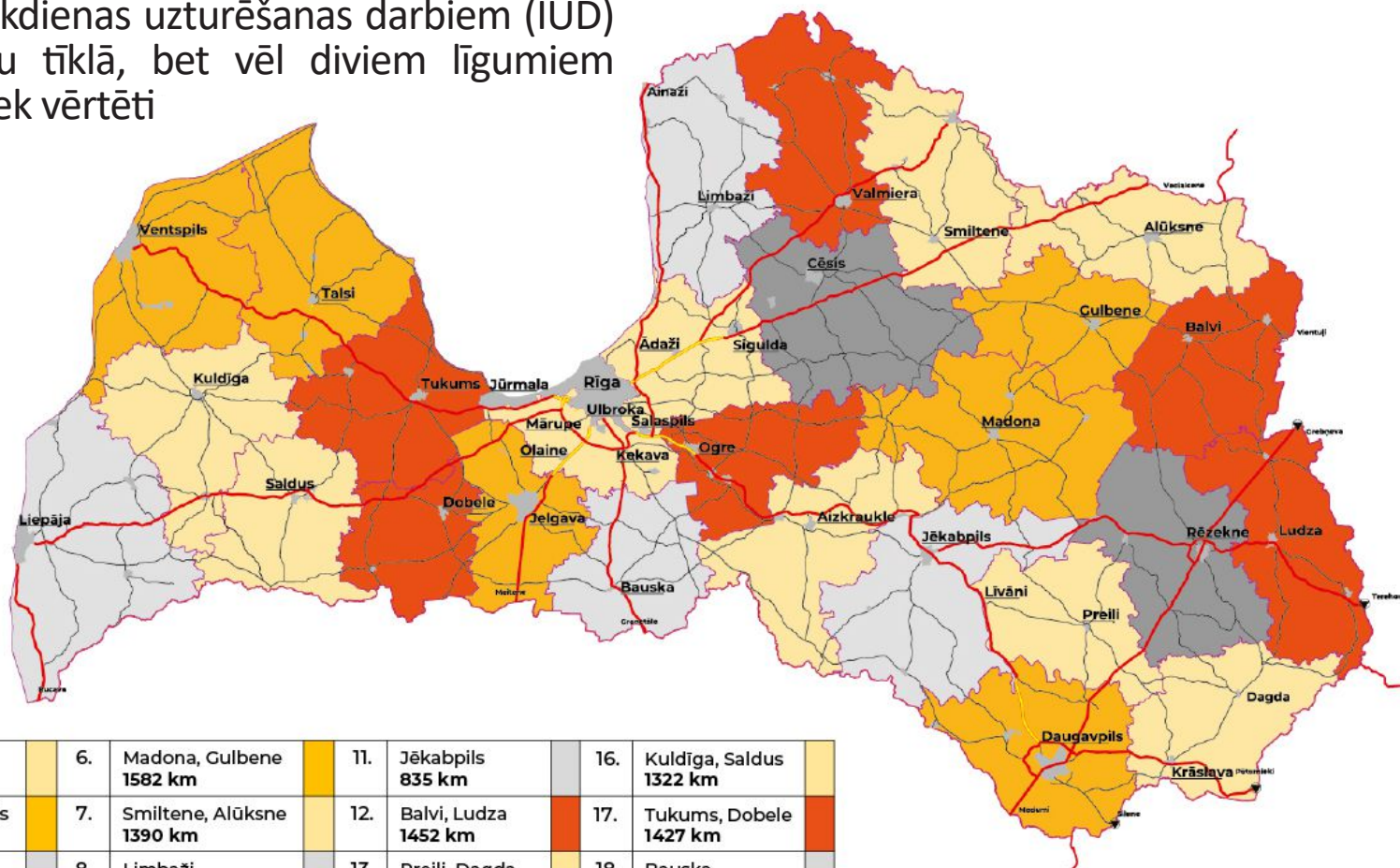
Autoceļu attīrīšana no sniega	101, 43 tūkst. km
Sniega vaļņu pārvietošana	5853 km
Slīdamības samazināšana ar smilts-sāls maisījumu	10, 81 tūkst. km
Slīdamības samazināšana ar smilti vai šķembām	5404 km
Slīdamības samazināšana, izveidojot rievās apledojumā	40,46 tūkst. km
Caurteku atkausēšana	1 gb.
Sniega aizvešana no autoceļa	2103 m³
Ceļazīmju attīrīšana no sniega	2816 gb.

Vasaras sezona 2022

Bojāto caurteku nomaiņa	2105 m
Signālstabiņu uzstādīšana	11,09 tūkst. gb.
Bojāto drošības barjeru nomaiņa	1573 m
Bedrīšu remonts	191,05 tūkst. m²
Grants seguma atputekļošana	3,89 milj. m²
Ceļa seguma planēšana	48,15 tūkst. km
Zāles pļaušana ar rokām	3,65 m²

Valsts ceļu uzturēšana – brīvā tirgus apstākļos

Šogad, sākot ar aprīli un līdz šim brīdim, ir noslēgti 17 līgumi par ikdienas uzturēšanas darbiem (IUD) valsts autoceļu tīklā, bet vēl diviem līgumiem piedāvājumi tiek vērtēti



1. Pierīga 1023 km	6. Madona, Gulbene 1582 km	11. Jēkabpils 835 km	16. Kuldīga, Saldus 1322 km
2. Daugavpils 844 km	7. Smiltene, Alūksne 1390 km	12. Balvi, Ludza 1452 km	17. Tukums, Dobele 1427 km
3. Liepāja 920 km	8. Limbaži 808 km	13. Preiļi, Dagda 1462 km	18. Bauska 697 km
4. Ogre 741 km	9. Valmiera 790 km	14. Rēzekne 852 km	19. Jelgava 571 km
5. Ēsis 1060 km	10. Aizkraukle 772 km	15. Talsi, Ventspils 1615 km	

No šī gada oktobra sākās valsts ceļu uzturēšanas darbu izpilde līgumos, kas noslēgti brīvas konkurences apstākļos, kā to paredz valdībā apstiprinātā Satiksmes ministrijas (SM) iniciatīva.

Valsts autoceļu uzturēšanas pakalpojumu sniedzēji izvēlēti atklātā konkursā. Šobrīd jaunie līgumi jau ir stājušies spēkā četrās iepirkumu daļās: Pierīgā, Ogrē, Preiļos un Dagdā, kā arī Bauskā. Citās daļās līgumi stāsies spēkā pakāpeniski. Savukārt vēl divās daļās – Daugavpilī un apvienotajā Talsu un Ventspils daļā – iepirkumi turpinās un tiek izvērtēti iesniegtie piedāvājumi. Visticamāk, ka šie līgumi stāsies spēkā 2023. gadā.

Kopumā iepirkumā par valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbiem 19 iepirkuma daļās tika saņemti 44 piedāvājumi, kurus izvērtēja iepirkuma komisija.

Pārmaiņas un izaicinājumi

Plānojot iepirkumu, Latvijas teritorija tika sadalīta 19 iepirkumu daļās un vērā tika ņemts katrā daļā esošo valsts autoceļu kopgarums, VSIA *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) vēsturisko teritoriālo darbu uzraudzības struktūra, kā arī, lai paredzamā līgumcena, katrā iepirkuma daļā būtu vismaz 1,7 miljoni eiro gadā. Ja pirms ikdienas uzturēšanas darbu tirgus atvēršanas to pasūtītājs bija SM, bet darbus kontrolēja un apmaksu par padarīto veica LVC, tad pēc atvēršanas – gan darbu pasūtīšanu, gan kontroli un apmaksu

veiks LVC. “Protams, LVC priekšā ir lieli izaicinājumi. Kā pirmo varu minēt darbu plānošanu 19 līgumu ietvaros, tāpat neparedzētu laikpārkāpumu ietekmi uz plānotajām izmaksām, kā arī personāla sagatavošanu un informācijas sistēmas izstrādi ikdienas uzturēšanas darbu plānošanai un kontrolei. Katram līgumam turpmāk būs arī līguma vadītājs un viens vai vairāki darba uzraugi. Mēs esam sagatavojuši kvalitātes vadības procedūras pēc kā viņiem būs jāstrādā. Arī no izpildītāja puses būs atbildīgais darba vadītājs, kas ir norādīts līgumā. Vēl viens jaunums, ka atsevišķiem darbiem un to ietvaros uzstādītajam aprikojumam būs paredzēta kvalitātes garantija. Par laika neizdarītiem darbiem vai kvalitātes neatbilstību gadījumos ir paredzēti līgumsodi,” uzsver Jānis Melnalksnis, VSIA *Latvijas Valsts ceļi* Ceļu pārvaldīšanas un uzturēšanas pārvaldes vadošais projektu vadītājs. Runājot par ikdienas ceļu lietotājiem, J. Melnalksnis skaidro, ka prasības un līdzsekošana ir sagatavotas tādā līmenī, lai darbu uzraudzības kvalitāte nepazeminātos. “Ceļu uzturēšana, kā līdz šim, tiks nodrošināta atbilstoši Ministru kabineta (MK) noteikumu prasībām. Ja iedzīvotāji vēlas ziņot par nepieciešamību, piemēram, nogreiderēt ceļu, aicinu zvanīt uz bezmaksas informatīvo tālruni 8000 5555 un informēt LVC Satiksmes informācijas centru, kas operatīvi nodos informāciju attiecīgajai nodaļai un uzturētājam. Vai var zvanīt uz kādu no piecām LVC reģionālajām nodaļām, kuru kontakti

ir pieejami LVC mājaslapā.” skaidro LVC Uzturēšanas plānošanas daļas vadītāja Sanita Muižniece.

Līdz 11. oktobrim valsts autoceļu ikdienas uzturēšanu uz SM deleģēšanas līguma pamata nodrošināja VAS *Latvijas autoceļu uzturētājs* (LAU), kas vienlaicīgi startēja arī jaunajā iepirkumā. Lai gan iepirkumu daļās startēja un arī citi uzņēmumi. Šobrīd arī visi jaunie līgumi ir noslēgti ar LAU, kas lielākajā daļā iepirkumu iesniedza piedāvājumu ar zemāko cenu. Tomēr vienā daļā uzvarētājs atkāpās no līguma, norādot, ka nevar nodrošināt nepieciešamo pakalpojumu par sevis piedāvāto cenu, ņemot vērā sadārdzinājumu. Līgumos sākotnēji ir iestrādāta cenu indeksācija 5% ietvaros. Tomēr, ņemot vērā cenu kāpumu, LVC ir izstrādājis līgumu grozījumus. Tie paredz pārrēķināt līguma vienības cenas līdz 15% no sākotnējās līgumcenas.

Reģionālais princips

IUD iepirkuma priekšmets ir sadalīts iepirkuma daļās pēc teritoriālā principa. Tomēr Rīgas nodaļas iepirkuma daļa atšķiras no pārējām, jo tajā valsts galveno autoceļu posmiem tiks iepirkts kompleksās ikdienas uzturēšanas darbu pakalpojums (KIUD), savukārt pārējās iepirkuma daļās – ikdienas uzturēšanas darbu pakalpojums. KIUD nozīmē, ka šajā iepirkuma daļā uzvarējušais pretendents saņems fiksētu samaksu par to, ka visu līguma termiņu nodrošinās MK noteikumos definēto A klases prasību

izpildi valsts galveno autoceļu posmos, neatkarīgi no meteoroloģiskajiem un citiem apstākļiem. Savukārt citās iepirkuma daļās uzvarējušie pretendenti samaksu saņems atbilstoši padarīto darbu apjomam. Jāmin, ka Rīgas nodaļas teritorijā ir visintensīvākā autotransporta satiksme. Īpaši tas attiecas uz valsts galvenajiem autoceļiem, turklāt te ir arī liels šo autoceļu īpatsvars. Tāpat valsts galvenie autoceļi LVC Rīgas nodaļas teritorijā, salīdzinot ar pārējo Latviju, ir vispilnīgāk aprīkoti ar informācijas tehnoloģijas iekārtām (CMS, ceļu kameras, mainīgās ceļazīmes). Līdz ar to KIUD kontrole plānota, izvērtējot faktiskos laikpārkāpumus, to prognozes, ceļa meteoroloģisko staciju un ceļa kameru informāciju, ceļa lietotāju un operatīvo dienestu sniegto informāciju Satiksmes informācijas centram, kā arī tiešsaistes navigācijas lietotnē (Waze) esošo informāciju. LVC speciālisti arī veiks kontroli uz vietas,

tomēr tehnoloģijas ļaus sekot līdz autoceļu stāvoklim tieši kritiskākajos brīžos, tai skaitā brīvdienās, rīta un vakara stundās. Par neatbilstošu uzturēšanas darba kvalitāti ir paredzēti ievērojami līgumsodi par katru atklāto neatbilstību, paredzot līgumsoda pieaugumu par novēršanas kavēšanās laiku. KIUD princips tiek pielietots arī Ziemeļvalstīs, kā arī Lietuvā un Igaunijā. Nākotnē plānots visā Latvijā pāriet uz tādu pašu sistēmu visā Latvijas teritorijā.

Tirgus atvēršanas mērķi

IUD tirgus atvēršanas mērķi ir izmaksu samazinājums, konkurences veicināšana, saimnieciskās darbības sezonālā samazināšana ceļu būvniecībā un resursu racionāla un saimnieciska izmantošana. J. Melnalksnis norāda, ka piedāvājumus atverot izmaksas ir pirmsšķietami samazinājušās un ietaupījums varētu būt aptuveni

IUD organizēšana

PIRMS TIRGUS ATVĒRŠANAS



PĒC TIRGUS ATVĒRŠANAS



Ziemas sezona 2022/2023

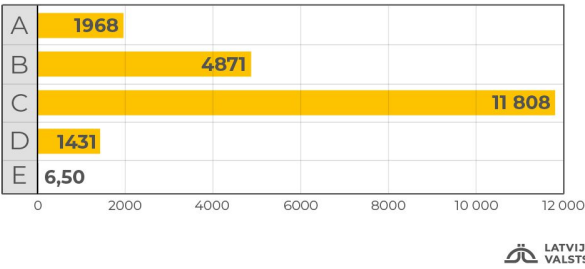
Autoceļu ziemas uzturēšanas sezona sākas **16. oktobrī un ilgst līdz 15. aprīlim**, bet atkarībā no laika apstākļiem šis periods var tikt pagarināts. Minētajā laikā ceļu dienesti īpaši uzmanīgi seko laika apstākļu ietekmei uz ceļu stāvokli, lai savlaicīgi veiktu ceļu attīrīšanu no sniega un veiktu pretapledojuma apstrādi. Ziemas sezonā ceļu uzturētāji ir mobilizēti darbam visu diennakti.

Galvenie ziemas sezonas darbi ir autoceļu attīrīšana no sniega, slidamības samazināšana

Valsts autoceļi ir sadalīti piecās ziemas uzturēšanas klasēs – **A** (augstākā), **B**, **C**, **D** un **E** (zemākā) atkarībā no ceļu klasifikācijas, satiksmes intensitātes, seguma tipa, tehniskā stāvokļa, pieejamā finansējuma un sociālekonomiskās nozīmes. Tāpat ir norādīti sliktā tehniskā stāvoklī esošie ceļu posmi, kas apkalpojami ar atkāpēm no uzturēšanas klasēm.

Aicinām informēt par apledojumu valsts autoceļu posmos, kā arī citiem sarežģījumiem, ja tādi rodas uz valsts autoceļiem, zvanot uz LVC diennakts bezmaksas informatīvo tālruni 8000 5555. Informācija tiek operatīvi nodota ceļu uzturētājiem rīcībai.

Valsts autoceļu uzturēšanas klašu garums 2022./2023. gada ziemas sezonā (km)



vairāk nekā desmit miljoni eiro gadā. Potenciālos valsts autoceļu uzturēšanā ietaupītos līdzekļus plānots novirzīt papildu autoceļu uzturēšanas darbu veikšanai vai autoceļu remontdarbiem. Tomēr, ņemot vērā piedāvājumu izvērtēšanas laiku un situāciju, kas radusies autoceļu nozarē pēc Krievijas militārās agresijas Ukrainā ieviestajām sankcijām un tā rezultātā, un tās rezultātā būvdarbu izejmateriālu un energoresursu cenu (pārsvārā degvielas cenas) pieaugumu, šis ietaupījums varētu tikt paredzēts sadārdzinājuma segšanai.

Tirgus atvēršanas gaita

Lai IUD tirgus atvēršana varētu notikt, ir izdoti vairāki normatīvie akti, veikti grozījumi likumā *Par autoceļiem*, kā arī tika noteikts, ka iepirkumu organizē LVC, bet LAU paralēli ir deleģēta ikdienas uzturēšanas darbu veikšana. Pagājušajā gadā tika pieņemti arī MK noteikumi *Par autoceļu uzturēšanas prasībām un to kontroli*. “Paralēli norisinājās arī iepirkuma dokumentācijas sagatavošana, divas piegādātāju apspriedes, kur tika saņemts ievērojams apjoms ar dažādiem priekšlikumiem un jautājumiem, kas palīdzēja sagatavot iepirkuma nolikumu. Pēc iepirkuma izsludināšanas saņēmām arī septiņas piegādātāju sūdzības Iepirkumu uzraudzības birojā (IUB). Kopumā, lai visu atrisinātu, bija nepieciešami pieci mēneši. Katrā iepirkuma daļā vidēji tika saņemti divi līdz trīs piedāvājumi un tikai trijās daļās - pa vienam piedāvājumam. Tas ir labs rādītājs konkurenci” stāsta J. Melnalksnis. Iepirkumu uzvarētājiem darbi ir jāuzsāk ne vēlāk kā 181 dienu pēc līguma noslēgšanas. Ja līguma noteikumi tiek izpildīti ātrāk, tas var stāties spēkā arī ātrāk. Līguma termiņš ir 60 mēneši jeb pieci gadi. Līguma izpildes garantija ir 2% no līgumcenas visā darbības laikā. Darbu izpildītājam ir arī iespēja saņemt avansu 20 % apmērā no gada izmaksām, ja tiek iesniegta garantija. Ja uzvarētājs atsakās slēgt iepirkuma līgumu, tad šī iespēja sākotnēji tiek piedāvāta nākamajam pretendenta. Ja arī tas atsakās, iepirkums šajā daļā tiek pārtraukts un tiek sludināts atkārtoti. Pārtrauktajā iepirkuma daļā ikdienas uzturēšanas darbu veikšana tiek deleģēta LAU. J.

Melnalksnis skaidro, ka SM var deleģēt darbu veikšanu LAU līdz 2024. gada janvāra beigām. Šobrīd SM ir noslēgusi jaunu deleģēšanas līgumu līdz 2023. gada 15. aprīlim, lai ikdienas uzturēšanas darbi nepārtrauktos uz tiem autoceļiem, kur iepirkumu līgums nav stājies spēkā un arī tur, kur iepirkuma procedūras rezultātā nav noteikts uzvarētājs. Šobrīd iepirkuma procedūra turpinās vēl divās iepirkuma daļās. 

Valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbu līgumu paredzamais spēkā stāšanās grafiks

Iepirkuma daļas nosaukums (līguma darbības teritorija)	Paredzamā spēkā stāšanās diena	Iepirkuma uzvarētājs
Iepirkuma 1. daļa <i>Valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbi LVC Rīgas nodaļas teritorijā</i>	Stājies spēkā 24.10.2022.	VAS Latvijas autoceļu uzturētājs
Iepirkuma 2. daļa <i>Valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbi LVC Daugavpils nodaļas teritorijā</i>	Norit piedāvājumu izvērtēšana	
Iepirkuma 3. daļa <i>Valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbi LVC Liepājas nodaļas teritorijā</i>	23.11.2022.	VAS Latvijas autoceļu uzturētājs
Iepirkuma 4. daļa <i>Valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbi LVC Ogres nodaļas teritorijā</i>	Stājies spēkā 19.10.2022.	VAS Latvijas autoceļu uzturētājs
Iepirkuma 5. daļa <i>Valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbi LVC Cēsu nodaļas teritorijā</i>	23.11.2022.	VAS Latvijas autoceļu uzturētājs
Iepirkuma 6. daļa <i>Valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbi LVC Madonas un Gulbenes nodaļas teritorijā</i>	28.11.2022.	VAS Latvijas autoceļu uzturētājs
Iepirkuma 7. daļa <i>Valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbi LVC Smiltenes un Alūksnes nodaļas teritorijā</i>	28.11.2022.	VAS Latvijas autoceļu uzturētājs
Iepirkuma 8. daļa <i>Valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbi LVC Limbažu nodaļas teritorijā</i>	15.03.2023.	Sākotnējais uzvarētājs PA Binders un Limbažu ceļi atteicās no līguma slēgšanas. Nākamais pretendents izvērtēts un līgums parakstīts ar VAS Latvijas autoceļu uzturētājs
Iepirkuma 9. daļa <i>Valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbi LVC Valmieras nodaļas teritorijā</i>	28.11.2022.	VAS Latvijas autoceļu uzturētājs
Iepirkuma 10. daļa <i>Valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbi LVC Aizkraukles nodaļas teritorijā</i>	28.11.2022.	VAS Latvijas autoceļu uzturētājs
Iepirkuma 11. daļa <i>Valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbi LVC Jēkabpils nodaļas teritorijā</i>	6.12.2022.	VAS Latvijas autoceļu uzturētājs
Iepirkuma 12. daļa <i>Valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbi LVC Balvu un Ludzas nodaļas teritorijā</i>	18.12.2022.	VAS Latvijas autoceļu uzturētājs
Iepirkuma 13. daļa <i>Valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbi LVC Preiļu un Dagdas nodaļas teritorijā</i>	Stājies spēkā 12.10.2022.	VAS Latvijas autoceļu uzturētājs
Iepirkuma 14. daļa <i>Valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbi LVC Rēzeknes nodaļas teritorijā</i>	18.12.2022.	VAS Latvijas autoceļu uzturētājs
Iepirkuma 15. daļa <i>Valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbi LVC Talsu un Ventspils nodaļas teritorijā</i>	Norit piedāvājumu izvērtēšana	
Iepirkuma 16. daļa <i>Valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbi LVC Kuldīgas un Saldus nodaļas teritorijā</i>	11.12.2022.	VAS Latvijas autoceļu uzturētājs
Iepirkuma 17. daļa <i>Valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbi LVC Tukuma un Dobeles nodaļas teritorijā</i>	18.12.2022.	VAS Latvijas autoceļu uzturētājs
Iepirkuma 18. daļa <i>Valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbi LVC Bauskas nodaļas teritorijā</i>	Stājies spēkā 11.10.2022.	VAS Latvijas autoceļu uzturētājs
Iepirkuma 19. daļa <i>Valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbi LVC Jelgavas nodaļas teritorijā</i>	25.12.2022.	VAS Latvijas autoceļu uzturētājs

Avots: LVC

Prasības autoceļu uzturēšanai ziemā

PRASĪBAS	Uzturēšanas klase				
	A	B	C	D	E
	Pieļaujamie rādītāji				
Pieļaujamais sniega biezums uz autoceļa brauktuves pastāvīgos laikapstākļos	atsevišķas sniegotas vietas līdz 1 cm	atsevišķas sniegotas vietas līdz 4 cm	atsevišķas sniegotas vietas līdz 10 cm	netiek normēts	netiek normēts
Laiks autoceļa brauktuves attīrīšanai no sniega*	3 stundas	8 stundas	24 stundas	divas reizes sezonā	divas reizes sezonā
Laiks autoceļa brauktuves kaisīšanai ar pretslīdes materiālu	3 stundas	8 stundas	netiek normēts	netiek normēts	netiek normēts
Laiks rievu izveidošanai sasalušā vai piebrauktā sniegā uz autoceļa brauktuves**	–	24 stundas	netiek normēts	netiek normēts	netiek normēts
Sniega biezums uz autoceļa brauktuves mainīgos laikapstākļos	6 cm	8 cm	10 cm	netiek normēts	netiek normēts
Sniega sanesumu biezums uz autoceļa brauktuves atsevišķās vietās sniegpuTENī	12 cm	16 cm	20 cm	netiek normēts	netiek normēts
Slapja sniega biezums vai ar sāli un smiltīm sajaukta sniega biezums uz autoceļa brauktuves mainīgos laikapstākļos	3 cm	5 cm	10 cm	netiek normēts	netiek normēts
Autobusu pieturvietas platforma jāTIRA, ja sniega sega sasniedz biezumu, kas lielāks par 10 cm	24 stundās	24 stundās	netiek normēts	netiek normēts	netiek normēts

* Laiku autoceļu brauktuves attīrīšanai no sniega skaita no brīža, kad sniegs beidzis snigt, līdz brīdim, kad autoceļa brauktuve attīrīta no sniega.
** Laiku autoceļa brauktuves kaisīšanai ar pretslīdes materiālu un rievu izveidošanai sasalušā vai piebrauktā sniegā uz autoceļa brauktuves skaita no brīža, kad konstatēta apledojuma izveidošanās, līdz brīdim, kad attiecīgie darbi izpildīti.

Atgādina autovadītājiem – Zini? Ievēro!

VSIA Latvijas valsts ceļi informatīvās satiksmes drošības veicināšanas kampaņas ietvaros atgādina satiksmes dalībniekiem par nepieciešamību ne tikai atpazīt ceļazīmju nozīmi, bet arī ievērot tās

Lai arī 85% autovadītāju uzskata, ka labi pārzina ceļu satiksmes noteikumus, 61% atzīst, ka pēdējā gada laikā ir pārkāpuši ceļu satiksmes noteikumus un viss biežāk tas gadījies tieši gados jauniem autovadītājiem, liecina pēc VSIA Latvijas valsts ceļi (LVC) pasūtījuma veiktā SKDS aptauja par auto vadīšanas paradumiem, drošību un ceļu satiksmes noteikumu ievērošanu. Lai atgādinātu satiksmes dalībniekiem par nepieciešamību ne tikai atpazīt ceļazīmju nozīmi, bet arī ievērot tās, LVC informatīvo satiksmes drošības kampaņu *Zini? Ievēro!*. Kampaņas materiāli būs dzirdami radio ēterā, kā arī redzami sociālajos tīklos.

SKDS aptaujā notika no 29. līdz 30. augustam, tajā piedalījās 1005 respondenti vecumā no 18 līdz 75 gadiem.

Zināšanas vērtē labi

Lielākā daļa aptaujāto savu vispārīgo zināšanu līmeni ceļu satiksmes noteikumu pārzināšanā novērtē kā kopumā labu. Taču tikai 69% autovadītāju varēja apliecināt, ka, piemēram, saprot horizontālā apzīmējuma Nr. 920 *Nepārtraukta līnija* nozīmi, un vien 56% aptaujāto zināja, ko nozīmē horizontālais apzīmējums Nr. 947 *Nepārtraukta dzeltenā līnija*. Lai arī lielākā daļa autovadītāju atbild, ka labi pārzina ceļazīmju nozīmi, ievērojams daudzums no viņiem atzīst, ka tās tomēr pārkāpj. Tas liecina, ka pārkāpumi tiek izdarīti apzināti.

“Izvērtējot smagos ceļu satiksmes negadījumus un melno punktu kartes datus uz valsts autoceļiem, var secināt, ka galvenais iemesls ceļu satiksmes negadījumiem un cilvēku bojāejai ir nepareizie lēmumi, ko konkrētajā situācijā ir pieņēmuši

autovadītāji. Dati rāda, ka visvairāk cilvēku cieš un iet bojā tieši frontālajās sadursmēs,” norāda LVC Satiksmes organizācijas pārvaldes direktors Māris Zaļaiskalns. Viņš arī uzsver, ka frontālās sadursmes ir rezultāts pārgalvīgai apdzīšanai vai ceļu satiksmes noteikumu neievērošanai jeb autovadītāju nepareizi pieņemtiem lēmumiem. Autovadītāji atzīst, lai gan izprot ceļu satiksmes noteikumus un ceļazīmju nozīmi, vienlaikus arī atzīst, ka šīs pašas ceļazīmes un noteikumus neievēro. Liels solis preti drošākai satiksmei uz ceļiem būtu autovadītāju nopietnāka attieksme pret to, kā uz ceļa ir organizēta satiksme un izpratne par to, jo ceļazīmes ir ne tikai jāzina, bet arī jāievēro.

Aptaujas rezultāti liecina, ka 93% autovadītāju atpazīst ceļazīmes Nr. 323 *Maksimālā ātruma ierobežojums* un Nr. 206 *Dodiet ceļu* un viņiem ir izpratne, ko šīs ceļazīmes nozīmē. 90% – izprot ceļazīmi Nr. 316 *Nogriezties pa kreisi aizliegts*, 86% izprot ceļazīmi Nr. 319 *Apdzīt aizliegts*. Tāpat 89% aptaujāto norāda, ka zina ceļazīmes Nr. 125 *Uzmanību savvaļas dzīvnieks* un Nr. 404 *Braukst taisni vai pa labi* nozīmi.

Tai pat laikā 58% autovadītāju atzīst, ka vismaz vienu reizi ir pārkāpu-



Piedzīvo arī pasažieri

Arī transportlīdzekļu pasažieri norāda, ka ir piedzīvojuši bīstamus momentus. Vairāk nekā puse respondentu pēdējā gada laikā ir pārvietojušies transporta līdzeklī, kura

starpplisētu autobusā.

37% aptaujāto paziņo lokā ir cilvēki, kas veic riskantus apdzīšanas manevrus. Arī gandrīz ceturtdaļa jeb 24% autovadītāju paši atzīst, ka ir veikuši riskantus apdzīšanas manevrus. Biežāk šādi autovadītāji ir gados jaunākiem respondenti (18–34 gadi), kā arī respondenti ar augstākiem ienākumiem, liecina iegūtie dati.

Vairāk nekā puse jeb 59% respondentu atzīst, ka ir piedzīvojuši riskantus apdzīšanas manevrus: 43% kā automašīnas pasažieri, 4% – starppilsētu autobusā, bet 12% gan automašīnā, gan starppilsētu autobusā.

Pārkāpumu joprojām daudz

Šogad visā kopumā Latvijā līdz 12. oktobrim notikuši gandrīz 14 808 ceļu satiksmes negadījumi un bijā

pārkāpumus ceļu satiksmē, no kuriem lielākā daļa jeb 960 tika reģistrēti Rīgas reģionā. Akcijas periodā uz Latvijas ceļiem notika 770 ceļu satiksmes negadījumi, kuros cieta 97 personas, no kurām septiņas – smagi ievainotas. Pērn šīs akcijas laikā bojā gāja sešas personas.

No visiem Valsts policijas akcijas laikā fiksētajiem pārkāpumiem, 1074 bija atļautā braukšanas ātruma pārkāpumi. Pērn šīs akcijas laikā tika pieķerti 1647 transportlīdzekļu vadītāji par atļautā braukšanas ātruma pārsniegšanu. Pieķerti arī 34 agresīvie braucēji. Kopumā Latvijā no gada sākuma līdz 22. septembrim ceļu satiksmes negadījumos cietuši 3034. Pērn šajā pat periodā cieta 3026.

Valsts policijas Sabiedrisko attiecību nodaļas vecākā speciāliste Līna Bagdone norāda: “Runājot par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem,

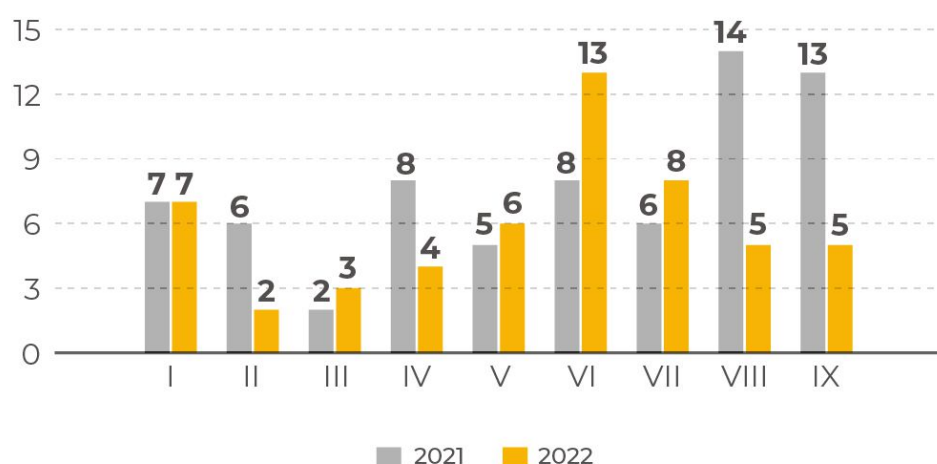
61% autovadītāju atzīst, ka pēdējā gada laikā ir pārkāpuši ceļu satiksmes noteikumus

AVOTS: SKDS

šo maksimālā ātruma ierobežojumu, 34% ir šķērsojuši nepārtraukto horizontālo līniju, 26% apstājušies neatļautā vietā, bet 17% veikuši apdzīšanas manevru neatļautā ceļa posmā.

vadītājs ir pārkāpis kādu no ceļu satiksmes noteikumiem. 33% aptaujāto šādas situācijas piedzīvojuši, braucot kā pasažieriem automašīnā, bet 6% to ir pieredzējuši, būdami pasažieri

Bojāgājušo salīdzinājums pa mēnešiem 2021. un 2022. gadā



58% autovadītāju atzīst, ka vismaz vienu reizi ir pārkāpuši maksimālā ātruma ierobežojumu

AVOTS: SKDS

gāja 85 cilvēki. Savukārt pagājušajā gadā šajā pašā laika periodā tie bija 15 099 ceļu satiksmes negadījumi un 112 bojā gājušie, liecina Valsts policijas (VP) apkopotā informācija. Kopumā tas ir mazāk nekā iepriekšējos gados šādā periodā.

Arī nedēļu ilgās Eiropas ceļu policijas tīkla organizētās drošības akcijas *ROADPOL Drošības dienas* ietvaros, VP visā Latvijas teritorijā, papildu ikdienas satiksmes uzraudzībai, veica pastiprinātu ceļu satiksmes kontroli. Valsts policijas darbinieki pastiprinātās kontroles laikā fiksēja aptuveni 2700 administratīvos

tad viens no visbiežākajiem pārkāpumiem ir tieši atļautā braukšanas ātruma pārsniegšana. Diennakti ir vidēji 200 atļautā braukšanas ātruma pārkāpumi, ko fiksē Valsts policijas ekipāžas, taču ir vēl liels skaits tie, ko fiksē ar fotoradariem.” Tomēr, pēc viņas teiktā, kopumā autovadītāju braukšanas kultūra un attieksme uzlabojas, taču šī pozitīvā attīstība notiek lēni. Piemēram, aizvien vairāk attīstās savstarpēja satiksmes dalībnieku cieņa, ko var novērot ceļa došanā, tā saucamajā “rāvējslēdzēja principā” un cita veida ceļa došana citiem satiksmes dalībniekiem.



Māris Zaļaiskalns, LVC Satiksmes organizācijas pārvaldes direktors

Izvērtējot smagos ceļu satiksmes negadījumus (CSNg) un melno punktu kartes datus uz valsts autoceļiem, var secināt, ka galvenais iemesls CSNg un cilvēku bojāejai ir nepareizie lēmumi, ko konkrētajā situācijā ir pieņēmuši autovadītāji.

Šā gada deviņos mēnešos uz valsts autoceļiem 49 smagos ceļu satiksmes negadījumos bojā gājuši 53 cilvēki, liecina LVC speciālistu un VP apkopotā informācija. No 53 bojāgājušajiem 20 zaudēja dzīvību sadursmēs. Sadursmju iemesls visbiežāk ir nepārdomāti un riskanti veikti apdzīšanas manevri. Deviņi cilvēki zaudējuši dzīvības auto apgāšanās rezultātā, viens gāja bojā sadursmē ar dzīvnieku, pieci bojāgājušie bija gājēji, 11 gāja bojā uzbraukšanā šķērslim vai kokam, bet trīs – uzbraukšanā stāvošam transporta līdzeklim. Viens cilvēks zaudējis dzīvību, transportlīdzeklim iebraucot diķī, bet vēl viens bojāgājušais miris citos apstākļos.

Šogad ir samazinājies bojāgājušo

gadījumiem velosipēdists uzbrauca stāvošam transportlīdzeklim.

Iemeslu kopums

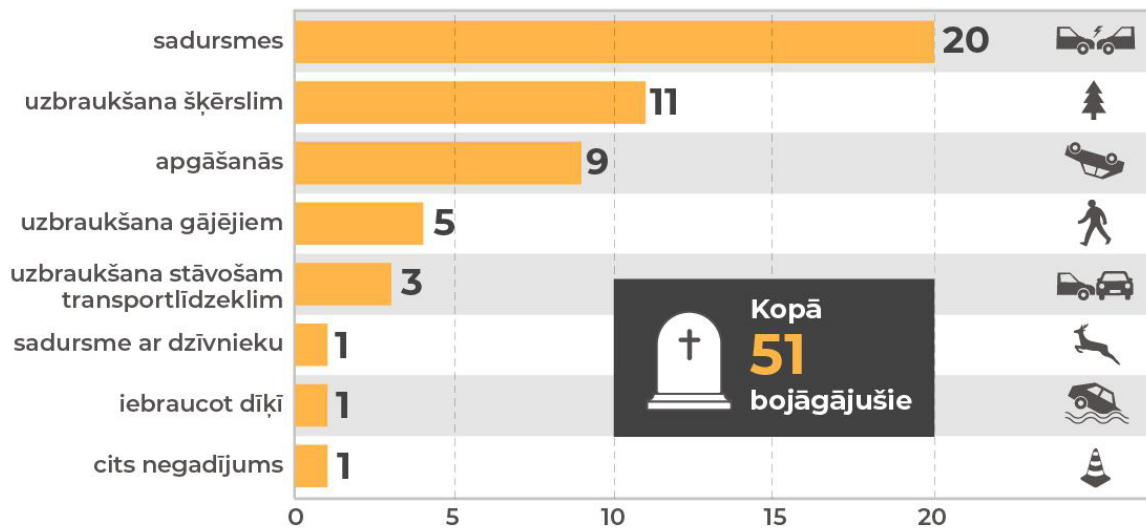
Aptaujātie eksperti norāda, ka nav iespējams nosaukt vienu konkrētu iemeslu, kāpēc transportlīdzekļu vadītāji pārkāpj ceļu satiksmes noteikumus. Tā vairāk ir apstākļu kopa.

Ivars Austers, Latvijas Universitātes (LU) profesors un sociālantropologs atzīmē: "Es domāju, ka aptauja rāda vēl diezgan optimistisku rezultātu un mēs noteikti varam pieskaitīt vēl kādus procentus klāt pārkāpējiem. Tomēr Latvija ar šo situāciju nav unikāla." I. Austers skaidro, ka pastāv vairākas iespējas kā situāciju

noteikumus, jo visi taču tāda dara. Vai arī ceļu satiksmes noteikumus ievēro tikai tad, ja tuvumā ir policija. Risinājums varētu būt soda neizbēgamība. Šis lieliski darbojas Skandināvijas valstīs. Arī vidējā ātruma radari noteikti disciplinētu autovadītājus. Kā pēdējo var vēl minēt – savējo pieskatīšana. Arī līdzbraucēji var brīdināt autovadītāju, ka tas pārkāpj CSN. Ja cilvēki sāk klausīt un ievērot noteikumus vienā jomā, tad viņi to darīs arī citās. Vēl jāpiebilst, ka autovadītājiem ir jāsaprot, ka var CSN pārkāpt daudzas reizes un nekas nebūs. Bet viena reize varbūt liktenīgā un atgriezeniskā saite būs ļoti smaga. Sākot ar veselības problēmām un beidzot ar cietumsodu. Katram ir jāpadomā, vai viņš ir gatavs ar to maksāt, piebilst I. Austers.

Arī Drošas braukšanas skolas direktors un autobraucējs Jānis Vanks piekrit, ka iemesli, kāpēc autovadītāji pārkāpj ceļu satiksmes noteikumus un neievēro ceļazīmes, ir dažādi. "Ja būtu zināms kaut viens konkrēts, tad situācija noteikti būtu jau uzlabojusies. Iespējams, tā ir visatļautības vai pārkāpuma sajūta, kas liek izdarīt

Bojāgājušie uz valsts autoceļiem, 2022*



* 2022.g. janvāris–septembris

LATVIJAS VALSTS CEĻI



Risinājums varētu būt soda neizbēgamība. Šis lieliski darbojas Skandināvijas valstīs. Arī vidējā ātruma radari noteikti disciplinētu autovadītājus. Ir jāsaprot, ka noteikumus var pārkāpt daudzas reizes un nekas nebūs, bet viena reize būs liktenīgā.

Ivars Austers, Latvijas universitātes profesors



Bieži vien autovadītājiem ir ne pārāk nopietna pieeja transportlīdzekļu vadīšanai un tam, kas notiek uz ceļa, līdz ar to viņi var neievērot kādus noteikumus. Tomēr pat šķietami mazs pārkāpums var radīt ļoti smagas sekas.

Jānis Vanks, DBS direktors

velobraucēju skaits: 2021. gada deviņos mēnešos uz valsts autoceļiem dzīvību zaudēja pieci velosipēdisti, bet šogad ir bijuši divi gadījumi, kad gāja bojā velosipēdists. Vienā no

uzlabot. Pirmais ir infrastruktūra, jo ar dažādu vizuāliem un tehniskiem apgrūtinājumiem, vidējo ātrumu ir iespējams samazināt. Otrais – sociālās normas. Cilvēki bieži vien pārkāpj

pārkāpumus. Atsevišķās situācijās arī nezināšana, kas gan attiecībā uz ceļu satiksmes noteikumiem ir absurds. Bieži vien autovadītājiem ir ne pārāk nopietna pieeja transportlīdzekļu vadīšanai un tam, kas notiek uz ceļa, līdz ar to viņi var neievērot kādus noteikumus. Tomēr pat šķietami mazs pārkāpums var radīt ļoti smagas sekas," uzsver J. Vanks. To pierāda frontālās sadursmes ar smagām sekām posmos, kur autovadītāji

neievēro nepārtraukto horizontālo ceļa apzīmējumu. J. Vanks uzskata, lai gan statistika strauji neuzlabojas, braukšanas kultūra ir kļuvusi labāka. Ja pirms desmit gadiem pie gājēju pārejas apstājās vien retais, tad šobrīd tikai retais neapstājas. Arī tā saucamais rāvējslēdzēja princips tiek vairāk pielietots. Autovadītājiem ir jāsaprot, ka tas, ko viņi dara uz ceļa, ir bīstami. Kad tas notiks, arī statistika uzlabosies.

LATVIJAS VALSTS CEĻI

LTABOCTA

ZINI? IEVĒRO!

TIKAI

69%

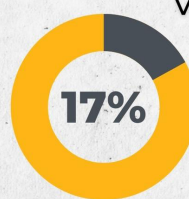
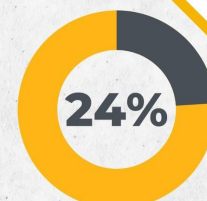
autovadītāju saprot horizontālā apzīmējuma Nr. 920 Nepārtraukta līnija nozīmi

TIKAI

56%

zina, ko nozīmē horizontālais apzīmējums Nr. 947 Nepārtraukta dzeltenā līnija

Dati: SKDS



RISKANTOS MANEVROS BIEŽĀK VEIC TIEŠI GADOS JAUNI AUTOVADĪTĀJI VECUMĀ NO 18 LĪDZ 24 GADIEM

Koks ceļa tuvumā

Gan ceļu ikdienas uzturēšanas, gan arī būvniecības gaitā dažādu iemeslu dēļ nākas izzāgēt kokus. Kādi ir iemesli, kad tas ir nepieciešams un kāpēc koks ceļa tuvumā var būt drauds satiksmes drošībai



Uz vairāk nekā 9,6% no VSIA *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) pārziņā esošajiem autoceļiem joprojām sastopami padomju gados speciāli veidotie apstādījumi, galvenokārt vienpusējās un divpusējās koku rindās, kā arī ir sastopami sniega aizturstādījumi. Nereti gar ce-

Drošība un ceļa konstrukcija

Pārāk tuvu autoceļam augoši koki ir tiešs apdraudējums satiksmes drošībai. Pagājušajā gadā valsts ceļu tīklā ir notikuši 570 ceļu satiksmes negadījumi (CSNg) ar uzbraukšanu šķērslim, kas ir

11

tik cilvēku šī gada 9 mēnešos gājuši bojā uz valsts ceļiem, uzbraucot šķērslim

liem, kas ietilpst valsts ceļu tīklā, jau gadu desmitiem aug koki, kas sākotnēji, iespējams, atradās pat salīdzinoši tālu no ceļa un nebija tiešs drauds satiksmes drošībai. Tomēr laika gaitā situācija ir mainījusies un visbiežāk tiek dota atļauja koku vai kokus nocirst.

par 155 negadījumiem vairāk nekā 2020. gadā. Šajos CSNg pērn ievainoti kopumā 110, bet dzīvības zaudējuši divi cilvēki. Ceļu būvdarbu procesā, kuru laikā ir jāatjauno ceļa profils, jārok grāvji, bieži vien ir nepieciešama koku nociršana, jo tie atrodas tuvu brauktuvei.

“LVC Standarts nosaka, ka ceļa konstrukcijas robežās nevar atrasties stingri šķēršļi un tikai izņēmumu gadījumos koks vai koki var tikt atdalīt no ceļa braucamās daļas ar barjeru,” skaidro VSIA *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) Projektēšanas daļas vadītājs Jānis Tihonovs. Koku saknes var ieaugt ceļa konstrukcijā un sabojāt to, tāpat koks var nolūzt un uzkrīst uz ceļa braucamās daļas vai bojāt īpašumu, kas atrodas tā tuvumā. Viņš skaidro, ka ceļu būvdarbu procesā, kurā ir jāatjauno ceļa profils, jārok grāvji vai ikdienas uzturēšanas darbu ietvaros jāveic grāvju tīrīšana, bieži vien ir nepieciešama koku nociršana, jo tie atrodas tuvu brauktuvei.

Ikdienas uzturēšana

Ikdienas uzturēšanas ietvaros tiek izzāgēti atsevišķi koki, kas kļuvuši par apdraudējumu satiksmei, iedzīvotājiem vai īpašumam. Veicot autoceļu apsekošanu LVC darbinieki vizuāli novērtē arī gar valsts autoceļiem augošos kokus. Viņi seko līdzi, lai zari neliecas pāri ceļam. Apgrīzot koku zaru vainagu, tiek veidota tā saucamā brīvtelpa jeb tunelis, lai, piemēram, satiksmes autobusi varētu pārvietoties, neskarot zarus. Tiek likvidēti arī nokaltušie, satiksmei un cilvēkiem bīstamie koku zari, kā arī agrāk

stādītie dekoratīvie krūmi un koki, kas samazina krustojumu pārredzamību un traucē ceļu ikdienas uzturēšanas darbu veikšanai.

Krūmu izciršana tiek organizēta divos veidos: ikdienas uzturēšanas darbu ietvaros no ikdienas uzturēšanas finansējuma, vai arī LVC var rīkot izsoles, kurās atbilstoši prasībām var pieteikties pretendenti, kas šo darbu veiks bez naudas atlīdzības, preti saņemot iegūto materiālu (šķeldu).

Galavārds pašvaldībai

Ikdienas uzturēšanas darbu ietvaros koku ciršana LVC jāsaņā ar pašvaldību, ja konkrēto koku diametrs 1,3 m augstumā no sakņu kakla sasniegusi noteiktu apkārtmēru Piemēram, āra bērzs–1,8m, parastā priede–1,5m, parastais bērzs–2,4m, utt. (atbilstoši Ministru kabineta noteikumiem Nr. 309 *Noteikumi par koku ciršanu ārpus meža*).

Arī, lai ceļu būvniecības projekta ietvaros varētu izcirst kokus, ir jāsaņem pašvaldības, kuras administratīvajā teritorijā atrodas ceļš, atļauja. To nosaka jau minētie Ministru kabineta noteikumi Nr. 309 *Par koku ciršanu ārpus meža*. Par papildu speciālistu vai arboristu piesaisti, vai publiskās apspriešanas rīkošanu saistībā ar konkrēto koku ciršanu lemj pašvaldība. Gala vārds par to vai kokus drīkstēs vai nedrīkstēs cirst ir konkrētajai

i Par aizsargājamo koku un aizsargājamās alejās un aizsargājamās dendroloģiskos stādījumos augošu koku patvaļīgu ciršanu vai bojāšanu piemēro naudas sodu fiziskajai personai no divdesmit astoņām līdz simt četrdesmit naudas soda vienībām, bet juridiskajai personai — no piecdesmit sešām līdz divsimt astoņdesmit naudas soda vienībām.

AVOTS: Likums Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām

pašvaldībai, kas jau attiecīgi būs izvērtējusi gan ceļinieku sniegtos argumentus, gan citu ieinteresēto pušu viedokļus.

Jebkuram, kas vēlas cirst koku vai kokus ceļa tuvumā ir jāreķinās ar to, ka 30 metru joslā no valsts autoceļa ass uz katru pusi cirst kokus ir aizliegts, ja nav saņemts LVC rakstveida saskaņojums koku ciršanai. To nosaka Aizsargjoslu likums.

Aizsargājamās alejas

Valsts ceļu tīklā sadarbībā ar Dabas aizsardzības pārvaldi (DAP), AS *Latvijas valsts meži* un pašvaldībām Kohēzijas fonda projekta Nr.5.4.3.0/20/I/001 *Apsaimniekošanas pasākumu veikšana īpaši aizsargājamās dabas teritorijās un mikroliegumos biotopu un sugu aizsardzības stāvokļa uzlabošanai* ietvaros

sakoptas divas koku alejas gar valsts autoceļiem: Raiskumā un Lielaucē. Raiskuma aleja ar 395 kokiem ir sazarota – daļa vēsturiskā divrindu stādījuma atrodas abās pusēs autoceļam Cēsis–Raiskums–Auciems (V287), daļa paralēli ceļam, un to neizmanto satiksmei, bet daļa pie pašvaldības grants seguma ceļa. Daži no kokiem ir pat 200 līdz 350 gadu veci. 247 koki atzīti par ļoti vērtīgiem.

Savukārt divus kilometrus garā Lielauces ozolu aleja pie autoceļa Dobeles–Īle–Auce (V1128) (29,18.–31,00.km) ir viena no garākajām un ainaviskākajām ozolu alejām Latvijā. Gandrīz 70 % alejas koku ir parastie ozoli, un koku vēsturiskais divrindu stādījums atrodas ceļa nodalījuma joslā abās pusēs autoceļam. Vecākie no kokiem ir 120 līdz 140 gadu veci oši. Kopā alejā ir 311 koku, no tiem 20 ir novērtēti kā izcili, 144 – ļoti vērtīgi. Oktobra be-

9,6%

valsts autoceļu ir speciāli veidoti apstādījumi

tiek sakārtotas astoņas aizsargājamās koku alejas. Šajās alejās kopumā ir vairāk nekā 1400 koku ar vidējo vecums no 70 līdz 165 gadiem. Kokiem alejās tiks veidoti un sakopti koku vainagi, izzāgēti liekie un sausie zari, lai paildzinātu koku mūžu un saglabātu veco koku ainavisko vērtību. Ja tiks konstatēts, ka kāds koks ir gājis bojā, to aizvietots ar jaunu dižstādu, kas ir vismaz trīs metrus augsts. Darbi noritēs pakāpeniski. Šogad

gās uzsākti alejas koku kopšanas darbi arī Kalētu liepu alejā pie autoceļa Bārta–Kalēti–Gramzda (V1218)

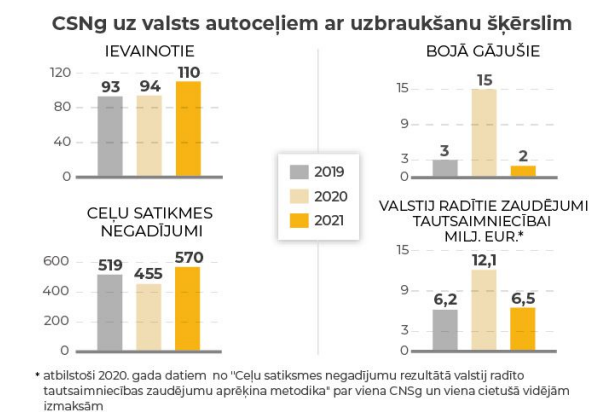
Projekta kopējās izmaksas plānotas 3,52 miljonu eiro apmērā, no kurām 85% finansē Eiropas Savienības Kohēzijas fonds.

Aizsargājamo koku aleju saraksts Latvijā ir noteikts Ministru kabineta noteikumos Nr. 888 *Noteikumi par aizsargājamām alejām*.



2021. GADĀ PABEIGTS A/C DUČI–LIMBAŽI (P53) POSMS NO NAUŽU DZIRNAVĀM LĪDZ LIMBAŽIEM, KUR SAGLABĀTI AINAVISKI NOZĪMĪGIE KOKI UN ALEJA PIE LIMBAŽIEM. ŠAJĀ PROJEKTĀ LIMBAŽU PAŠVALDĪBA NESASKAŅOJA KOKU CIRŠANU, TĀPĒC TIKA PIELIETOTI CITI BŪVNICĪBAS RISINĀJUMI, LAI SAGLABĀTU AINAVU.

Koki un ceļš. Satiksmes drošība



Alūksnes novads, Ziemera pagasts, uz a/c Kaktiņi-Sauleskalns (V385) pie mājām Kaktiņi autovadītājs nobrauca no ceļa braucamās daļas un uzbrauca no ceļa netālu esošajam kokam. Viens bojā gājušais (15.08.2021)

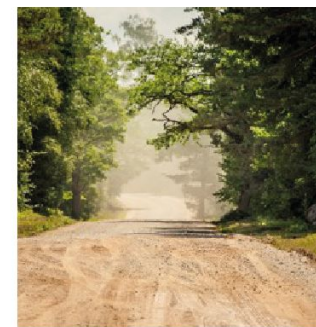
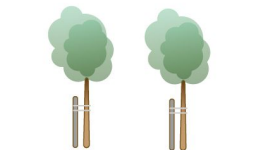


LVS Standarts nosaka, ka ceļa konstrukcijas robežās **nevar atrasties stingri šķēršļi**. Izņēmumu gadījumos, izvērtējot konkrēto situāciju, koku var atdalīt ar barjeru.



Īpašums pie ceļa un koki

Ja iedzīvotājiem ir vēlme stādīt kokus īpašumā netālu no valsts ceļa, pirms to darīt ieteicams vērsties attiecīgajā LVC reģionālajā nodaļā pēc konsultācijas un noskaidrot, kādā attālumā to var darīt bez bažām, ka pie nākamajiem ceļa remontdarbiem to izcirtīs. Kokus ļauj stādīt sākot no viena metra aiz ceļu nodaļējuma joslas. Kokus nedrīkst stādīt grāvjos, ceļa nodaļējuma joslā un virs caurtekām, lai nebojātu ceļa konstrukciju.



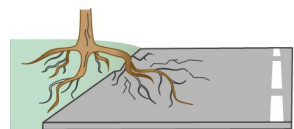
Lūstoši koki var apdraudēt gan satiksmes drošību, gan arī īpašumu:

- 2022. gada janvārī, koks kas auga LVC ceļa nodaļējuma joslā krita sabojāja Murjānu sporta skolas fasādi (autoceļš A3)
- 2022. gada janvārī spēcīgs vējš izgāza koku ar visām saknēm pie a/c Talsi-Upesgrīva (P127) Vandzenes pagastā un nodarīja bojājumus blakus stāvošai automašīnai

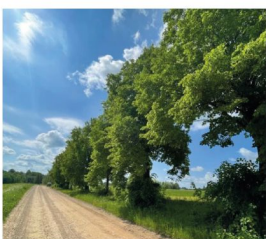
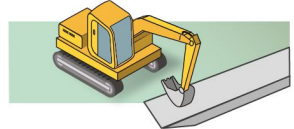
Pie ceļa tuvu augošu krūmu un koku zari mēdza pārkārties pāri ceļam, kā arī aizsegt redzamību.

Koki un ceļš. Ceļa konstrukcija un būvdarbi

Koku saknes bojā ceļa konstrukciju



Ceļu būvdarbu procesā, kurā ir jāatjauno ceļa profils, jārok grāvjī vai ikdienas uzturēšanas darbu ietvaros jāveic **grāvju tīrīšana**, bieži vien ir nepieciešama koku nociršana, jo tie atrodas tuvu brauktuvei. Koki ir jāizcērt arī tad, ja tie aug grāvī, lai nodrošinātu ūdens atvadi.



Bieži kokus jānocērt, lai varētu izveidot grāvjus un nodrošināt ūdens atvadi **no ceļa klātnes**. Bez ūdens atvades ceļa segums pārmitrināsies un bojāsies. Uz a/c Vilāni-Maltas Trūpi-Lomi (V595) šogad bija jāizcērt koki, lai būtu iespējams iekārt dubulto virsmu un izveidot ūdens atvades sistēmu. Lēmums pieņemts, sadarbojoties Dabas aizsardzības pārvaldei, LVC un Preiļu novada pašvaldībai.

Koki un ceļš. Ceļu ikdienas uzturēšana darbi

Ikdienas uzturēšanas darbu ietvaros tiek nozāģēti atsevišķi koki, kas kļuvuši par apdraudējumu satiksmei, iedzīvotājiem vai īpašumam. Veicot autoceļu apsekošanu LVC darbinieki vizuāli novērtē arī gar valsts autoceļiem augošos kokus.

Tiek sekots līdzi, lai zari neliecas pāri ceļam. Apgriežot koku zaru vainagu, tiek veidota brīvība jeb tunelis, lai autobusi varētu pārvietoties, neskarot zarus. Likvidē arī nokaltušos, satiksmei un cilvēkiem bīstamos kokus zarus, agrāk stādītos dekoratīvos krūmus un kokus, kas samazina krustojumu pārredzamību un traucē ceļu ikdienas uzturēšanas darbu veikšanu.

LVC koku ciršanas ar pašvaldību saskaņo, ja konkrēto koku diametrs **1,3 m augstumā** no sakņu kakla sasniedzis noteiktu apkārtmēru.

Piemēram:

- āra bērzs 1,8 m
- parastā priede 1,5 m
- parastais bērzs 2,4 m

(atbilstoši MK noteikumiem Nr. 309 Noteikumi par koku ciršanu ārpus meža).

Krūmu izciršana divos veidos:

- ikdienas uzturēšanas darbu ietvaros un finansējuma ietvaros.
- vai arī LVC var rīkot izsoles, kurās atbilstoši prasībām var pieteikties pretendents, kas šo darbu veiks bez naudas atlīdzības, preti saņemot iegūto materiālu (šķeldu).

Koki un ceļš. Kad drīkst cirst kokus un kas dod atļauju ciršanai



Lai projekta ietvaros varētu nocirst kokus ir jāsaņem pašvaldības, kuras administratīvajā teritorijā atrodas ceļš, **atļauja**. To nosaka MK noteikumi Nr. 309 *Par koku ciršanu ārpus meža*. Par papildu speciālistu, piemēram, Dabas aizsardzības pārvaldes vai arboristu piesaisti, publiskās apspriešanas rīkošanu **lemlj pašvaldība**. Tā izvērtē visu iesaistīto pušu sniegtos argumentus un attiecīgi vai nu saskaņo vai nesaskaņo koku ciršanu.

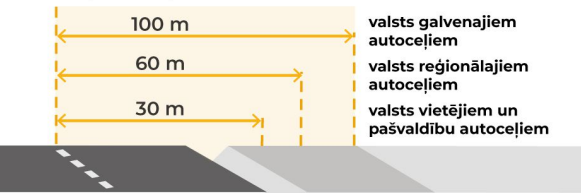
Ja privātpersona vai juridiska persona vēlas cirst kokus autoceļa tuvumā, Aizsargjoslu likums nosaka, ka 30 metru joslā no valsts autoceļa ass uz katru pusi cirst kokus nedrīkst, ja nav saņemts LVC rakstveida saskaņojums koku ciršanai.

Aizsargjoslas:

noteiktas platības, kuru uzdevums ir aizsargāt dažāda veida (gan dabiskus, gan mākslīgus) objektus no nevēlamas ārējās iedarbības, nodrošināt to ekspluatāciju un drošību vai pasargāt vidi un cilvēku no kāda objekta kaitīgās ietekmes.

Aizsargjoslas platums

Aizsargjoslas gar autoceļiem nosaka, ka lauku apvidos aizsargjoslu platums gar autoceļiem no ceļa ass uz katru pusi ir:



Lai nodrošinātu autoceļa pārredzamību un transportlīdzekļu satiksmes drošību, **aizsargjoslās gar autoceļiem aizliegts:**

- ceļu zemes nodaļējuma joslā ieaudzēt mežu, kā arī izvietot kokmateriālu krautuves, ja nav saņemts autoceļa īpašnieka rakstveida saskaņojums kokmateriālu izvietošanai.
- bez autoceļa īpašnieka atļaujas veikt jebkurus būvniecības un derīgo izrakteņu ieguves darbus, kā arī grunts rakšanas un pārvietošanas darbus, izņemot lauksaimniecības vajadzībām nepieciešamos darbus.

AVOTS: Aizsargjoslas likums

Pirmo reizi kopš 20. gs. vidus atjaunoti koku stādījumi gar valsts ceļu

Šā gada maijā pirmo reizi pēc vairākām desmitgadēm gar valsts autoceļu atkal tika izveidoti koku stādījumi.



KOKU STĀDĪŠANA GAR AUTOCEĻU CĒSIS-VECPĪEBALGA-MADONA (P30) TAURENĒ.

Pie reģionālā autoceļa Cēsis-Vēcpiebalga-Madona (P30) Taurenē SIA *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) kolektīvs sadarbībā ar AS *Latvijas valsts meži* speciālistiem un kolēģiem no VAS Latvijas autoceļu uzturētājs iestādīja koku aleju – 55 ozolus un vairākus pilādžus. Šajā vietā 2016. gadā ceļa pārbūves laikā bija jāizcērt ceļmalā esošā liepu aleja, un tagad koku stādījums ir atjaunots.

Drošā vietā

Ozoli tika iestādīti uz valstij piederošas zemes ceļa nodaļējuma joslā aiz grāvja, līdz ar to neradīs draudus satiksmes drošībai, bet ar laiku veidos skaistu aleju. Izvēlēti ozolu šķirne ir ar kompaktu, ovālu vainagu, kas nozīmē, ka to zari nestiepsies pāri ceļam un neradīs problēmas ar redzamību. Ceļa posms, gar kuru atjaunota aleja, atrodas apdzīvotā vietā un ir labi pārredzams. “Mūsu darbības bieži vien ir saistītas ar koku izciršanu. Satiksmes drošības prasību dēļ, sakarā ar būvdarbiem, kuru

laikā ir jāatjauno ceļa profils, jātīra grāvji. Mēs apzināmies, ka tas ir ieguvums ceļam kā infrastruktūrai un drošībai, bet bieži vien zaudējums dabai un apkārtnējiem iedzīvotājiem,” norada LVC valdes priekšsēdētājs Mārtiņš Lazdovskis.

No putekļiem un nokrišņiem

Mūsdienās koku alejas ir unikāls vēsturisks mantojums. Tās sāka stādīt vēl 18. gadsimtā, kad vienīgais transporta līdzeklis preču un pasažieru pārvadāšanai bija pajūga transports un ceļu braucamā daļa ar īpašu cietu segumu netika nostiprināta. Pirmie ceļu stādījumi tika ierīkoti gājēju un braucēju pasargāšanai no saules tveices, vēja brāzmām un lietūs. To uzdevums bija novērst grunts ceļu izkalšanu un putekļošanu, aizsargājot ceļa klātni no vēja un nokrišņu iedarbības.

19. gadsimtā, ietekmēoties no Rietumeiropas dārzu un parku modes, muižnieki Latvijā stādīja alejas – kā piedevu pie muižas apbūves

centrālās ēkas. Ceļa apstādījumi tika veidoti divās iespējami taisnās koku rindās ceļa nomalēs, retāk – aiz ceļa sānu grāvjiem.

Alejas joprojām ieskauj ceļus uz lauku viensētām un pat saimniecību ceļus uz ganībām. Funkcionāli tās aiztur troksni un vēju, rada ēnu braucējiem, bet pilsētās koki absorbē dūmgāzes.

Aiztur sniegu

19. gadsimta otrajā pusē, attīstoties dzelzceļu satiksmei, gar dzelzceļiem sāka veidot sniega aizturstādījumus – eglīšu dzīvžogus, lai ziemā pasargātu sliežu ceļus no aizputinājumiem. Vēlāk, 20. gadsimtā, šādus dzīvžogus sāka stādīt arī gar galvenajām šosejām.

Dzīvžogi bija diezgan efektīvs līdzeklis ceļu aizsargāšanai no aizputinājumiem un vienlaikus pasargāja ceļmalās augošās lauksaimniecības kultūras no automašīnu izplūdes gāzēm. Šie apstādījumi arī samazināja autosatiksmes troksni ceļa tuvumā esošajās dzīvojamās un sabiedriskajās ēkās.

Komentārs

Jāpiesaista speciālisti



Laura Mazule, Latvijas kokkopju arboristu biedrība

“Ja, veicot ceļu pārbūvi vai atjaunošanu, ir jācērt koki, pirms dot zaļo gaismu, būtu jākonsultējas ar koku speciālistu, kas dotu savu vērtējumu, vai ciršana ir vienīgais risinājums. Šobrīd pastāv virkne iespēju, kā tehniski var veikt projektā izmaiņas, lai koki nebūtu jāizcērt, protams, ņemot vērā arī satiksmes drošību un pašu koku stāvokli. Katrs gadījums ir jāskata individuāli. Ja ir vēlme saglabāt, tad iespējas

arī var atrast. Runājot par ikdienas uzturēšanu, kokiem, protams, ir jāveic regulāra kopšana un apsekošana, īpaši, ja tie atrodas ceļa tuvumā. Protī, kādā stāvoklī ir sakņu sistēma vai neveidojas trupe, vai nav mehāniski bojājumi, cik augstu sākas vainags. Savukārt, ja ir vēlme stādīt koku, noteikti jāpadomā par to, kāds koks izskatīsies jau pieaudzis un vai tas netraucēs satiksmei.”

?	Kad un kur sāks darboties pirmais vidējā ātruma kontroles posms?
	Līdz 2023. gada sākumam ar vidējā ātruma kontroles sistēmu plānots aprīkot Rīgas apvedceļa (A5) posmu no 23.–28,7. km. Visi 16 posmi ar ierīcēm tiks aprīkoti pakāpeniski
?	Cik gara ir būvdarbu sezona valsts ceļu tīklā?
	Būvniecības sezonas garums ir atkarīgs no laikapstākļiem, ja tie ir labvēlīgi arī sezona pagarinās. Tomēr ir darbi, ko būvnieks var veikt arī ziemas sezonā, piemēram, dažādi rakšanas darbi. Savukārt būvdarbu posmos, kur darbus ziemas sezonā nevar turpināt, tiek noteikts tehnoloģiskais pārtraukums līdz brīdim, kad iestājušies piemēroti laikapstākļi.
?	Kur jāvērsas, ja konstatētas kļūdas ceļu norādēs un ceļazīmēs?
	Lai informācija tiktu operatīvi nodota atbildīgajiem LVC speciālistiem, aicinām zvanīt uz bezmaksas informatīvo tālruni 80005555. Kā arī var vērsties attiecīgajā LVC reģionālajā nodaļā.

?	Vai ceļu būvnieki, kas veic darbus, drīkst pārkāpt ceļu satiksmes noteikumus?
	Nē, nedrīkst pārkāpt. Satiksmes noteikumi visiem ir vienādi. Būvniekiem tiek regulāri atgādināts par šo.
?	Kad plānots pabeigt Vidzemes šosejas (A2) posma no Sēnītes līdz Siguldai pārbūvi?
	Vidzemes šosejas (A2) pārbūve posmā no Sēnītes līdz Siguldai (39,44.–46,30. km) tika uzsākta šā gada augustā un to plānots pabeigt 2023. gada rudenī. Būvdarbu laikā vienu brauktuvi slēgs satiksmei un satiksmi organizēs pa otru, autovadītājiem jāreķinās, ka satiksme šajā posmā būs palēnināta.
?	Cik ilgā laikā brauktuve ir jānotīra no sniega?
	Laiku autoceļu brauktuves attīrīšanai no sniega skaitās no brīža, kad tas beidzis snigt līdz brīdim, kad brauktuve attīrīta no sniega. Uz A klases ceļiem tas jāizdara 3 stundās, uz B – 8 stundās, bet C, D, E klases ceļiem laiks netiek normēts.

- Miļais, es atstāju mašīnu tepat pie mājas stūra.
- Kādēļ nenovietoji garāžā?
- Grūti tādās kupenās savākt visas detaļas...

★ ★ ★

Ziemā uz ielām samazinās kulturālo cilvēku skaits. No rīta stundu raku automašīnu no sniega, bet tad atklāju, ka tā nav manējā. Varbūt kāds zina, kur šai apkaimē ir aprakts sarkans *Opel* ar numuru CO 5555?

★ ★ ★

Transportlīdzekļa vadīšanas rokasgrāmatā teikts: Atcerieties, ka strauja kustība atpakaļgaitā, kas beidzas ar sadursmi pret koku, ievērojami samazina vietu bagāžniekā.

★ ★ ★

Kursants strauji bremzē autoskolas ēkas priekšā, vienlaikus saskrāpējot vairākas automašīnas, un dodas pie autoskolas direktora:
– Dodiet man steidzami citu instruktoru! Tam vārgulim, kuru es atvedu, bija sirdslēkme!

★ ★ ★

Patiesākais temperamenta noteikšanas tests ir dzeltenais luksofors.

★ ★ ★

Braukšanas pārbaude. Instruktors jautā:
– Kurš no riteņiem griežas vismazāk, pagriežoties pa labi?
– Droši vien rezerves.

★ ★ ★

Es nopirku grāmatu *Autoskolā to nemācīs*, atnācu mājās, apgūlos uz dīvāna, atvēru titullapu un tur *Viss par istabas augiem*.

★ ★ ★

Saruna autoservisā:
– Kā tad ir ar manu automašīnu?
– Ja viņa būtu zirgs, es ieteiktu jums viņu nošaut.

★ ★ ★

Divi skolas puikas vēlas ierībt skolotājam un aizelsušies pie-skrien pie policista:
– Ātrāk, ātrāk! Tur... mūsu skolotājs...
– Kas noticis? Avārija? Nelaiimes gadījums?
– Nē! Viņš mašīnu nepareizi nolīcis.
– Tad jums jāzvana pašvaldības policijai.

★ ★ ★

Automehāniķis skaidro īpašniekam:
– Ar eļļu viss ir kārtībā, mašīnu gan būs jānomaina.

★ ★ ★

Puisis atgriežas no tikšanās ar draugiem un prasa meitenei:
– Vai ļoti skumi?
– Pa ielu garām pabrauca 278 mašīnas, no kurām 59 bija zaļas.

★ ★ ★

Mācību mašīna ietriecas kokā. Instruktors nopurina stikla lauskas un mierīgi saka:
– Tā, un tagad parādiet, kā jūs apturat mašīnu, kad priekšā nav šķēršļu.

★ ★ ★

Kāpēc Opel īpašnieki pa dienu savā starpā nesveicinās?
- Tāpēc, ka no rīta autoservisā jau visi ir sasveicinājušies!

★ ★ ★

Auto vadītājs par pamatīgu ātruma pārsniegšanu nonācis tiesā. Tiesnesis viņam prasa:
– Ko tu izvēlies 300 eiro vai 30 dienas?
Autovadītājs atbild:
– Es labāk ņemšu naudu, paldies.

ZINI?
IEVĒĒRO!

LATVIJAS
VALSTS CEĻI

