



Novembris 2018

autoceļu dzīve

Klimata pārmaiņas ziemu skārušas visvairāk. Līdz ar to šajā gada laikā palielināsies to dienu skaits, kad uz asfalta un autoceļiem veidosies tā dēvētais melnais ledus.

[---> 4. lapa] [---> 4. lapaspuse]

J.Lange: Pēc būtības tā nauda, ko samaksā autoceļu lietotāji Latvijā, tiek sadalīta starp daudzām citām nozarēm, kas gadu gaitā ir pie šāda modeļa pieradušas. Ir grūti tagad šo finansējumu atraut nost un atdot atpakaļ ceļiem.

[---> 3. lapa] [---> 3. lapaspuse]



Ziemas dienests sāk darbu. Būvdarbu sezona noslēgusies

Par to, kā klimata pārmaiņu ietekmē mainās mūsu ziemas un kas līdz ar to jāņem vērā autobraucējiem, par dienestu gatavību ziemas ceļu uzturēšanas sezonai un arī par šī gada ceļu būvdarbu sezona rezultātiem stāstām novembra Autoceļu avīzes numurā.



Eiropa ir nedefinējusi nākamā perioda mērķus, kuros faktiski neietilpst ceļu būvniecība un tam līdzīgi projekti, tomēr, iespējams, ka nelielu finansējumi tieši ceļiem Latvija varētu iegūt.

[---> 6. lapa] [---> 6. lapaspuse]

A.Bērziņš: Saskaņošanai uz EK ir apstiprināts un nosūtīts Valsts budžeta projekts, kurā ES naudas neesamību ceļiem un tiltiem 2020., 2021. un 2022. gadā nav plānots aizvietot ar citiem resursiem.

[---> 2. lapa] [---> 2. lapaspuse]

Apceļo Latviju.

Novembra brīvdienų ceļvedis.

[---> 8. lapa] [---> 8. lapaspuse]

Īsumā

Maina satiksmes organizāciju

Uz autoceļa Valmiera–Smiltene (P18) krustojumā ar Somu ielu jeb nobrauktuvi uz Vidzemes slimnīcu no šā gada novembra ir mainīta satiksmes organizācija. Tur vairs nevar veikt kreiso pagriezienus. Pirms krustojuma ar Somu ielu ir uzstādīta ceļa zīme *Braukt taisni* un uz ass līnijas uzklāts horizontālais apzīmējums *Nepārtrauktā līnija*. Somu ielā pirms krustojuma ar valsts autoceļu Valmiera–Smiltene zem ceļa zīmes *Dodiet ceļu* ir uzstādīta ceļa zīme *Braukt pa labi* un uzklāts horizontālais apzīmējums *Nepārtrauktā līnija*. Lai nokļūtu Vidzemes slimnīcā, braucot no Valmieras šosejas puses, pie divlīmeņu krustojuma ir jāiebrauc Valmierā un jau pirmajā krustojumā jāpagriežas pa labi uz Alvila Freimaņa ielu. Savukārt izbraucot no Somu ielas un vēloties nokļūt līdz Kaugurmuižas rotācijas aplim, ir jābrauc līdz divlīmeņu krustojumam un tālāk jāseko norādēm Cēsis/Smiltene. Kreisie pagriezieni ir atzīti par manevriem ar visaugstāko drošības risku, tāpēc valsts autoceļu tīklā tie pakāpeniski tiek likvidēti, tai skaitā, veicot krustojumu pārbūves.

Trešdaļa lietoto auto pircēju pārbauda tehnisko stāvokli

Nedaudz vairāk kā 30% potenciālo auto pircēju kā galveno aspektu, kam pievērs uzmanību plāno lietota spēkrata iegādi, min

transportlīdzekļa tehniskās vēstures pārbaudi, liecina Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja (LTAB) apkopotie dati. Tā kā lielākai daļai Latvijas māsaimniecību pieder auto, kas ir vecāki par pieciem gadiem, un daļa no tiem ir cietuši ceļu satiksmes negadījumos, ir pamats bažām, ka šādi spēkrati var sagādāt nepatīkamus pārsteigumus. LTAB veiktajā aptaujā secināts, ka 91% respondentu jebkad ir iegādājušies vai apsvēruši lietota auto iegādi. Šobrīd ikvienam ir iespējams bez maksas veikt transportlīdzekļa tehniskās vēstures pārbaudi CSDD mājaslapā vai aplikācijā, kā arī auto negadījumu vēstures pārbaudi LTAB mājaslapā vai aplikācijā par laiku, kad transportlīdzeklis bijis reģistrēts Latvijā. Lai informētu lietoto auto pircējus par riskiem, LTAB 5. novembrī sāk informatīvo kampaņu *Saki NĒ nepārbaudītam auto!*

Var reģistrēt auto ar stūri labajā pusē

Sākot ar šā gada novembri, Latvijā atļauts reģistrēt vieglos automobiļus ar stūri labajā pusē pēc to pielāgošanas braukšanai pa brauktuves labo pusi, informē Satiksmes ministrija (SM). Lai reģistrētu automobili ar stūri labajā pusē, tas jāaprīko ar labās puses kustībai paredzētiem galvenajiem lukturiem, aizmugurējo miglas lukturi tā vidū vai kreisajā pusē vai diviem simetriski novietotiem lukturiem, kā arī papildu netiešās redzamības ierīcēm (videokameru, ekrānu, spoguļu pāri), lai nodrošinātu brauktuves kreisās puses pārredzamību no vadītāja sēdekļa labajā pusē. Pastāvēs arī otrs veids,

kā pielāgot šādus automobiļus, tos pārbūvējot: vadības ierīces mainot uz kreiso pusi. Tehniskās apskates laikā inspektors pārliecināsies par transportlīdzekļa, tostarp uzstādītā papildaprīkojuma atbilstību Tehniskās apskates noteikumu prasībām. Papildus informāciju par prasībām, kas jāizpilda personai attiecībā uz transportlīdzekli ar vadības ierīcēm labajā pusē, iespējams iegūt CSDD mājaslapā.

Laicīgi jāpadomā par riepu nomaiņu

No 1. decembra līdz 1. martam visiem automobiļiem un autobusiem, kuru pilna masa nepārsniedz 3,5 tonnas, ir obligāti jābūt aprīkoti ar ziemas riepām. Riepas ar radzēm atļautas no 1. oktobra līdz 1. maijam, informē CSDD. Vieglo auto ziemas riepu minimālais protektora dziļums ir četri milimetri, tāpat uzmanība jāpievērš arī riepu vecumam. Šo kārtību nosaka Ceļu satiksmes noteikumi. Jāņem vērā arī tas, ka vienam automobiļim vienlaikus nedrīkst būt radzotas un neradzotas riepas. Tāpat ieteicams neizmantojot riepas, kas vecākas par pieciem, sešiem gadiem, jo braucot gan nodilst protektors, gan laika gaitā riepu gumija zaudē savas īpašības. Riepas ražošanas laiks norādīts uz katras riepas ārējās malas. Jāmin, ka no 2. novembra turpinās akcija *Dod riepām otru dzīvi!*, ko rīko Latvijas Zaļais fonds. Tās laikā autoservisos un riepu tirdzniecības vietās Rīgā un tās apkaimē ikvienai fiziskai personai ir iespēja, mainot ziemas riepas, rūpēties par vidi un veco riepu komplektu nodot bez maksas.

Viedoklis

Jāsaprot situācijas nopietnība



Andris Bērziņš, Biedrības Latvijas Ceļu būvētājs valdes priekšsēdētājs

Biedrība Latvijas Ceļu būvētājs (LCB) ilgstoši cenšas izskaidrot Finanšu ministrijai (FM) un valdībā iemeslus, kāpēc Latvijā ir slikti autoceļi. Ir organizētas sanāksmes, reizēm jau ir licies, ka mūsu argumenti ir sadzirdēti, bet, tiklīdz varas koridoros ir bijis jālemj par pienācīgu finansējumu ceļiem, šī prioritāte tiek aizmirsta un par to atceras

vienīgi pirms vēlēšanām, kad ir jādod solījumi. Situācija diemžēl ir skumja. Proti, nozare jau kopš 2003. gada, kad tika likvidēts Valsts autoceļu fonds, strādā nenoteiktības par rītdienu apstākļos. Runām darbi neseko, tiek pieņemti lēmumi, kurus neīsteno, tiek manipulēts ar skaitļiem, tā cenšoties pierādīt, ka situācija uz ceļiem nav nemaz tik slikta, kā to raksturo nozares eksperti un Latvijas iedzīvotāji. Uzlabojumi valsts galvenajos ceļos ir panākti, pateicoties apstieidzošai Eiropas Savienības (ES) fondu naudas investēšanai, bet tai ir arī negatīvas sekas. 2014.-2020. gadā ES plānošanas perioda fondu nauda faktiski beidzas jau nākamgad. 2020. gadā un vismaz 2021. gadā ceļinieki ar papildus ES naudu nevar rēķināties. Rodas iztrūkums valsts veikto ikgadējo pasūtījumu portfeli vidēji par 100 līdz 140 miljoniem eiro gadā. Par to informēta ir FM un valdība, taču konstruktīva reakcija

ir izpalikusi un saskaņošanai uz EK ir apstiprināts un nosūtīts Valsts budžeta projekts, kurā ES naudas neesamību ceļiem un tiltiem 2020., 2021. un 2022. gadā nav plānots aizvietot ar citiem resursiem. Arī reģionālo ceļu, galveno artēriju, kas savieno pašvaldības un nodrošina tām pieeju valsts galvenajiem ceļiem, stāvoklis, realizējot Valsts autoceļu sakārtošanas programmu (VASP), ir mainījies, taču nepietiekami. Vienīgie ceļi, kas ir sagaidījuši jūtamus uzlabojumus, ir valsts galvenie ceļi, jo tajos no 2014. gada līdz 2019. gadam ir ieguldīti 715,86 miljoni eiro Eiropas fondu naudas.

LCB aicina izprast draudošo situāciju ceļu un tiltu būves nozarē un, izskatot 2019. gada valsts budžeta projektu, paredzēt 2020. un 2021. gada valsts budžeta kontrolskaitļos aizvietošanu ES fondu naudas iztrūkumam kapitālieguldījumiem valsts ceļu un tiltu sakārtošanā.

Ceļu satiksmes negadījumi uz valsts autoceļiem 2017.gadā

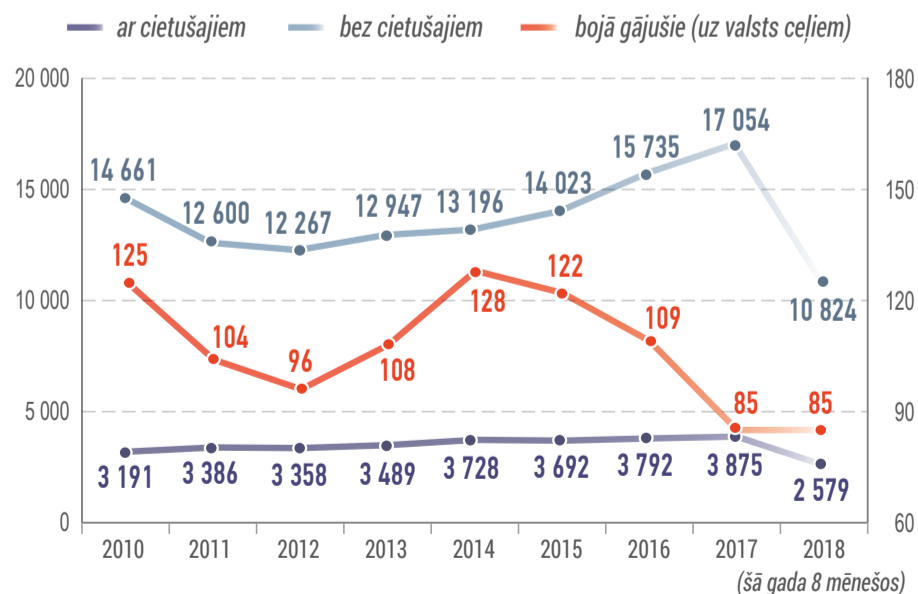
Uz valsts autoceļiem: notika 25.7% no visiem CSNg ar cietušajiem notika 37.1% CSNg ar cietušajiem krēslā un tumsā reģistrēti 62.5% no visiem bijā gājušajiem reģistrēti 30.3% no visiem ievainojumus guvušajiem

CSNg ar cietušajiem uz valsts galvenajiem autoceļiem

A6 - Rīga - Daugavpils - Krāslava - (Pāternieki)	63
A1 - Rīga (Baltezers) - Igaunijas robeža (Ainaži)	46
A10 - Rīga - Ventspils	42
A9 - Rīga (Skulte) - Liepāja	41
A7 - Rīga - Bauska - Lietuvas robeža (Grenctāle)	41
A2 - Rīga - Sigulda - Igaunijas robeža (Veclaicene)	37
A8 - Rīga - Jelgava - Lietuvas robeža (Meitene)	37
A13 - (Grebņeva) - Rēzekne - Daugavpils - (Medumi)	31
A4 - Rīgas apvedceļš (Baltezers - Saulkalne)	27
A12 - Jēkabpils - Rēzekne - Ludza - (Terehova)	22
A3 - Inčukalns - Valmiera - Igaunijas robeža (Valka)	21
A5 - Rīgas apvedceļš (Salaspils - Babīte)	20
A15 - Rēzeknes apvedceļš	1
A11 - Liepāja - Lietuvas robeža (Rucava)	1
A14 - Daugavpils apvedceļš (Kalkūni - Tilti)	0

Skaitļi un fakti

Ceļu satiksmes negadījumi uz valsts autoceļiem



Biežākie pārkāpumu iemesli valstī kopumā



Lange: šogad būvniekiem bija daudz darba

Latvijas galveno autoceļu stāvoklis uzlabojas, jo vairāku gadu garumā veiktas mērķtiecīgas investīcijas ceļu remontos un atjaunošanā. Līdz ar to līdz gada beigām aptuveni 70% no šiem ceļiem būs labā vai ļoti labā stāvoklī. Arī laikapstākļi šogad bijuši īpaši labvēlīgi, lai laicīgi uzsāktu būvniecības sezonu un to pagarinātu līdz pat oktobrim, norāda AS Latvijas Valsts ceļi valdes priekšsēdētājs Jānis Lange. Runājot par finansējumu, viņš gan neslēpj, ka pastāv bažas par to, kāda situācija un kāds risinājums tiks rasts pēc 2020. gada, kad faktiski Eiropas Savienības fondu finansējums ceļiem vairs nebūs pieejams.



Kāds bija šis gads Latvijas Valsts ceļiem?

Šis gads ir bijis karsts. Kopumā skatoties, laikapstākļi bija piemēroti tam, lai šogad būvdarbu sezonu varētu uzsākt salīdzinoši ātri – jau aprīlī. Tā kā labi laikapstākļi saglabājās arī augustā, septembrī un arī oktobrī, es varu teikt, ka kopumā sezona ir vērtējama kā izcila. Darbi pavisam norisinājās 182 objektos. Protams, ka būs arī tādi objekti, kuros darbi pāries arī uz nākamā gadu. Prognozējam, ka tādi būs aptuveni 14. Šie objekti netika savlaicīgi pabeigti, jo tika apstrīdētas iepirkuma procedūras. Šajā sezonā novērojām tendenci, ka tirgus kļuva pārsātināts un mazajos objektos uzņēmēju piedāvātā cena bija daudz augstāka nekā bijām plānojuši. Līdz ar to vairākos objektos veicām atkārtotas iepirkumu procedūras.

Šajā sezonā novērojām tendenci, ka tirgus kļuva pārsātināts un mazajos objektos uzņēmēju piedāvātā cena bija daudz augstāka nekā bijām plānojuši.

Vai tas deva vēlamu rezultātu?

Diemžēl nē. Vienā objektā dabūjām par 600 eiro zemāku cenu. Kopumā tas ir signāls arī no mūsu puses, ka nevēlamies samierināties. Piemēram, plānojam mazāka objekta izmaksas 60 tūkst. eiro apmērā, bet piedāvājumi tiek iesniegti par 160 tūkst. eiro. Uzņēmēji visticamāk ir paēduši un pietiekami nodarbināti, līdz ar to atsevišķos gadījumos viņi iet vieglāko ceļu un piedāvā lielāku cenu. Ja pasūtītājs piekritis šādam piedāvājumam, tad labi, ja nepiekritis – tad arī nekā sliktā nenotiks. Tas mūs neapmeirina, tāpēc vairākas iepirkumu procedūras pārtraucām, līdz ar to būs objekti, ko realizēsīm tikai nākamajā gadā.

Vai ir garantija, ka nākamgad cena būs zemāka?

Ja Latvijā būtu plānveida

ekonomika, tad es varētu atbildēt ar precīzu jā, bet tā kā mēs esam tirgus ekonomikā, tad es nezinu atbildi. Mums katrā ziņā ir jādara viss, lai būvēts tiktu par atbilstošām cenām. Tas ir tirgus ekonomikas likums: tajā brīdī, kad ir liels pieprasījums vai piedāvājums, tad ir jāattīsta mazāk projekti un otrādi, kad var lētāk būvēt, tad tirgū jālaiž vairāk objektu. Šobrīd diemžēl ir tā sakritis, ka visi pasūta visu. Gan celtniecībā kopumā, gan ceļu būvniecībā. Aktīvas pasūtītājas ir pašvaldības, AS Latvijas valsts meži, LVC u.c. Darba visā Latvijā ir ļoti daudz.

Kuri ir nozīmīgākie projekti šogad un kā veicas ar to realizāciju?

Ja runājam par nozīmīgākajiem projektiem, tad viennozīmīgi tie vēl ir nākotnes formā. Tas noteikti ir Sēnītes projekts, kas ietver ceļa posmu no Garkalnes līdz pagriezienam uz Valmieru un kura realizācija uzsāksies nākamgad. Otrs ir PPP projekts – Ķekavas apvedceļš, kur plānots jau tuvākajā laikā izsludināt iepirkumu procedūru. Runājot par šī gada projektiem, var pieminēt ceļa posmu Madliena – Skrīveri. Šis bija ļoti interesants objekts. Būvējot šo posmu, tika izmantota jauna tehnoloģija, proti, tika iedzīti vairāk nekā 900 pāļi – konusi, tādējādi stabilizējot grunti apmēram 500 metru garā posmā. Ja tas netiktu darīts, tad izmaksas, lai izraktu visu veco kūdras ezeru, būtu vairākas reizes lielākas. Patiess prieks, ka gan projektētājs, gan būvuzraugs, gan pasūtītājs sadarbojoties kopā ar poļu kolēģiem atrada labāko risinājumu. Jāmin, ka šāds risinājums Latvijā vēl līdz šim nav ticis pielietots valsts ceļu pasūtījumos.

Kāpēc Sēnītes projekts ir tik nozīmīgs?

Šajā posmā ir ļoti liela satiksmes intensitāte un tas ir sliktā tehniskā stāvoklī. Katrs, kurš pārvietojas pa valsts galvenajiem autoceļiem, redz, ka situācija kopumā uzlabojas, bet tieši šis posms ir viens no noslogotākajiem. Ik dienu te pārvietojas līdz pat

20 tūkstošiem automašīnu. Jāņem vērā arī tas, ka 2026. gadā, iespējams, Siguldā norisināsies viens no Olimpisko spēļu posmiem. Valsts galvenie autoceļi ir valsts vizītkarte, kas bija jāsakārto jau labu laiku atpakaļ. Tomēr finansējums vienmēr ir bijis ierobežots. Šobrīd mēs esam sakoncentrējuši visas atlikušās Eiropas Kohēzijas fonda naudas, kā arī esam apkopājuši nepieciešamo finansējumu no valsts budžeta, lai varētu realizēt šo projektu.

Jau pieskārties finansējuma jautājumam. Ar ko nozarei jārēķinās nākamgad?

Pavisam noteikti varam rēķināties ar finansējumu no valsts budžeta, kas nedaudz palielinās katru gadu. Arī šogad papildus tika piešķirti 25 milj. eiro un tas pats sagaidāms arī nākamgad. Kopumā tie būs 183 milj. eiro 2019. gadā, bet 2020. gadā tie būs nepilni 192 milj. eiro valsts budžeta finansējuma. Runājot par Eiropas fondu finansējumu, faktiski nākamais gads ir pēdējais aktīvais gads. Precīzu summu, cik daudz līdzekļu būs pieejami no šiem fondiem projektu realizācijai, nosauksim nedaudz vēlāk.

Latvijā ceļi ir nedaudz pabērta lomā, salīdzinot ar mūsu kaimiņvalstīm Lietuvu un Igauniju.

Kas notiks pēc 2020. gada?

Raugoties no šā brīža skatu punkta, neesmu pozitīvi noskaņots, jo pagaidām es neredzu risinājumu, kur rast nepieciešamo papildu finansējumu. Latvija atšķiras no Lietuvas un Igaunijas ar to, ka finansējums no valsts budžeta ceļiem ir bijis pats mazākais un trūkstošais līdzekļus esam aizstājuši ar naudu no ES fondiem. Pēc būtības tā nauda, ko samaksā autoceļu lietotāji Latvijā, tiek sadalīta starp daudzām citām nozarēm, kas gadu gaitā ir pie šāda modeļa pieradušas. Ir grūti tagad šo finansējumu atrast nost

un atdot atpakaļ ceļiem. Lai risinātu iespējamo situāciju pēc 2020. gada, jāpieņem pareizi politiskie lēmumi, un tas jau vairs nav LVC jautājums. Pašreiz valda nenoteiktība un nav iespējams prognozēt, kas notiks pēc 2020. gada. Latvijā ceļiem ik gadu ir nepieciešami aptuveni simts miljoni eiro no ES fondiem; ja to nebūs, tad šī summa būs jārod valsts budžetā, bet priortitārās nozares valstī ir citas. Savukārt, raugoties no citas puses, iespējams, kādreiz ir labi, ka pienāk šādi kritiski momenti, jo tad var pieņemt pareizos lēmumus.

Nemot vērā garantijas prasības, ja kaut kas nebūs kārtībā, uzņēmējs, kas veic darbu, pats par visu beigu beigās samaksās.

Cik tālu ir jautājums par Autoceļa fonda atjaunošanu?

Visas iesaistītās puses ir ar mieru, bet tajā brīdī, kad nauda ir jāņem nost kādai citai nozarei, nevienam nav gatavs to realizēt. Latvijā ceļi ir nedaudz pabērta lomā, salīdzinot ar mūsu kaimiņvalstīm Lietuvu un Igauniju.

Kāds uz šo brīdi ir valsts galveno autoceļu stāvoklis?

Stāvoklis uzlabojas, jo ir bijušas mērķtiecīgas investīcijas valsts galvenajos autoceļos vairāku gadu garumā. Mēs rēķinām, ka šī gada beigās aptuveni 70% no šiem ceļiem būs labā un ļoti labā tehniskā stāvoklī. Visi, kas pārvietojas pa ceļiem ikdienā, noteikti to ir pamanījuši. Šogad gan saņēmām pārmetumus, ka darbi uz autoceļiem norisinās ļoti ilgi, bet tas bija saistīts ar to, ka būvniecības nozarē ir liels pieprasījums. Uzņēmēji darbojas tādā tempā un apjomā, lai mēs nelauztu ar viņiem līgumu un lai viņi iekļautos maksimālos termiņos. Tas nav labi, bet tas parāda, ka nozarē ir piesātinājums.

Kāda ir izpildīto darbu kvalitāte?

LVC ir ļoti stingras

prasības attiecībā uz kvalitāti. LVC darbojas ar nodokļu maksātāju naudu, un tas nozīmē, ka esam investējuši Autoceļu kompetences centrā, sakārtojuši kvalitātes vadības sistēmu, kā arī esam gatavi reaģēt uz sabiedrības šaubām par veikto darbu kvalitāti. Nemot vērā garantijas prasības, ja kaut kas nebūs kārtībā, uzņēmējs, kas veic darbu, pats par visu beigu beigās samaksās.

Vai ir iespējami vēl kādi PPP projekti?

Visā pasaulē PPP izmaksā dārgāk nekā ņemt parastu aizdevumu. Iesaistīšanās PPP parāda, ka esam pietiekami attīstīti un varam atdot riskus privātam partnerim, bet nevienā valstī PPP saistības nevar veidot vairāk nekā 10% no ceļu administrācijas budžeta. Mēs rēķinām, ka varam atļauties realizēt divus šādus projektus Latvijā. Piemēram, viens varētu būt jau minētais Ķekavas apvedceļš, bet otrs – Rīgas apvedceļš. Vairāk atļauties ar esošo budžetu mēs nespējam. Tai pašā laikā jāmeklē arī citi finansējuma avoti. Man liekas ļoti apsveicami, ka sadarbojamies ar Igaunijas un Lietuvas kolēģiem, lai sakārtojam mazākos pierobežas ceļus, kam citādi netiktu piešķirts finansējums.

Visā pasaulē ceļu administrācijas nodarbojas ar lielo maģistrāļu tīklu apsaimniekošanu, bet mazie ceļi tiek nodoti pašvaldību pārziņā.

Sanāk, ka noslodze pierobežas ceļiem nav liela, tomēr ir nozīme reģionālā līmenī?

Jā, ne vienmēr satiksmes intensitāte atspoguļo ceļa nozīmīgumu. Pašvaldības un plānošanas reģioni zina labāk, kuros vietējos autoceļos būtu labāk jāinvestē. Visā pasaulē ceļu administrācijas nodarbojas ar lielo maģistrāļu tīklu apsaimniekošanu, bet mazie ceļi tiek nodoti pašvaldību pārziņā. LVC ir veicis pētījumu

un šobrīd esam gatavi četrus tūkstošus kilometru atdod pašvaldībām, jo valsts ir defīnējusi, ka šie ceļi nav stratēģiski svarīgi.

Kas ir svarīgākie LVC uzdevumi un prioritātes tuvākajai nākotnei?

Kopumā vērtējot, svarīgas ir divas lietas. Pirmkārt, finansējums, kas ir svarīgs jautājums visai nozarei, proti, kā to padarīt ilgtspējīgu. Par to LVC runā tik ilgi, cik es šeit strādāju, un par to ir jāturpina cīnīties un pie tā strādāt. Otrkārt, LVC prioritāte ir satiksmes drošības uzlabošana uz valsts autoceļiem – lai arī finansējums joprojām ir ierobežots, jācenšas padarīt infrastruktūru drošāku. Bez tās nav iespējama virzība uz Nulles viziju (Vision Zero), kura paredz, ka nākotnē ceļu satiksmes negadījumos nebūs bojāgājušo vai ievainoto.

Cik strauji attīstās tehnoloģijas ceļu būvniecībā un apsaimniekošanā?

Tehnika, kas pārvietojas pa ceļiem, kļūst aizvien smagāka un arī intensitātes pieaug. LVC kopā ar Rīgas tehnisko universitāti strādā pie tā, lai ceļu būvniecībā varētu izmantot otreiz izmantojamus materiālus, kā arī dažādas blakus vielas. Mēs jau piecus gadus asfaltam izmantojam modificēto bitumenu, kas dod ļoti labus rezultātus. Asfaltbetona kvalitāte ir uzlabojusies. Nevienā brīdī attīstība nestāv uz vietas, un arī kvalitātes vadības sistēma nosaka nepārtrauktu pilnveidošanos. Būvniecības sezonas beigās kopā ar nozari spriedisim, kādas ir bijušas šogad pieļautās kļūdas, kur bijušas lielākas problēmas un kāpēc tās radušas. Tikai strādājot varam kļūt labāki. Tāpat ir arī ar kvalitāti.

Kam ir jāpievērš pastiprināta uzmanība?

Es domāju, ka tas ir cilvēciskais faktors. Ir svarīgi izglītēt gan būvuzraugus, gan pasūtītājus, gan arī sabiedrību. Visā pasaulē iet uz to, ka nevaļag kontrolēt, vai tu to izdariji, bet gan tevī veidot apziņu, ka izdevīgāk ir strādāt kvalitatīvi.



Ziemā sala būs mazāk

Sākoties ziemas periodam, autovadītājiem jāatsauc atmiņā braukšanas iemaņas un rūpīgāk jāseko līdzi arī laikapstākļiem

Šogad laikapstākļi īpaši lutina Latvijas iedzīvotājus. Pēc karstās vasaras arī rudens periods līdz šim ir bijis salīdzinoši silts un tikai atsevišķos Latvijas reģionos ir novērotas pirmās sniega pārslas. Šādi laikapstākļi var iemidzināt autovadītāju modrību un viņi var piemirst elementāras braukšanas prasmes, kas ir jāievēro rudens un ziemas periodā. Eksperti norāda, ka ne tikai automašīnai ir jābūt labā tehniskā stāvoklī, bet arī autovadītājiem ir jā sagatavojas mainīgajiem laika apstākļiem, kas ietekmē ceļa stāvokli. Arī VAS Latvijas Autoceļu uzturētājs (LAU) ir kaujas gatavībā. Tehnika ir sagatavota, nepieciešamie sāls un smilts krājumi ir sagādāti.

Ir gatavībā

No 1. novembra visā valsts teritorijā darbu ir uzsācis ziemas LAU dienests diennakts režīmā. Lēmumu par ziemas dienesta darbu uzsākšanu pieņēma 28 atbildīgie ziemas dienesta dežuranti visā Latvijā, balstoties pēc faktiskā ceļa virsmas stāvokļa un laika apstākļu prognozēm. Konstatējot noteiktajai uzturēšanas klasei neatbilstošus braukšanas apstākļus, ziemas dienesta dežurants nekavējoties uzsāk darba organizāciju. Valsts autoceļi ir sadalīti dažādās uzturēšanas klasēs un tiek uzturēti prioritārā secībā, norāda LAU valdes priekšsēdētājs Raitis Nešpors. Lai uzlabotu satiksmes drošību un informētu ceļu lietotājus par posmiem, kuros konkrētajā brīdī tiek veikti ceļu uzturēšanas darbi, ziemas tehnikas vienības ir aprīkotas ar GPS un tām līdzi var sekot tiešsaistes režīmā aplikācijā Waze un VAS Latvijas valsts ceļi.

LAU gatavība ziemai

49.28 tūkst. tonnu sāls

16.05 tūkst. kubikmetri sāls-smilšu maisījuma

203 Kravas automašīnas (aprīkotas ar kaisīšanas iekārtām un sniega lāpstām)

171 Greideris

126 Ekskavatori

107 Traktori

12 Buldozeri

Valsts autoceļiem tiek noteiktas piecas ziemas uzturēšanas klases – A, A1, B, C un D – atkarībā no ceļu klasifikācijas, satiksmes intensitātes, seguma tipa, tehniskā stāvokļa un sociālekonomiskās nozīmes. Visiem valsts galvenajiem autoceļiem ir piešķirtas augstākās uzturēšanas klases. LAU ziemas dienests nepārtraukti monitorē situāciju valsts ceļu tīklā, arī izmantojot LVC meteorostaciju datus, tomēr autobraucēji parasti ir tie, kas pirmie sastopas ar sarežģījumiem, kas rodas uz ceļa, tai skaitā ar apledojuumu. Par šīm problēmām, īpaši ja kāds ceļa posms kļūst slidens, autobraucējus lūdzam zvanīt uz bezmaksas diennakts infoliniju 80005555, kuras darbību nodrošina LVC un operatīvi nodod informāciju uzturētājiem, lai tie var veikt savu darbu.

VAS Latvijas Valsts ceļi (LVC) valdes priekšsēdētājs Jānis Lange.

Obligātās prasības ir jāievēro

Sākoties ziemas sezonai, īpaši pirmajās dienās, krasi mainoties laikapstākļiem, policijas novērojumi liecina, ka jau no agra rīta strauji aug izsaukumu skaits uz ceļu satiksmes negadījumiem. Jau pirmajā dienā pusē izsaukumu skaits sasniedz tikpat, cik vidēji ikdienā kopā diennakts laikā. Situācijas uz ceļa ietekmē cilvēciskais faktors, apkārtējā vide un transportlīdzekļu tehniskais stāvoklis. Ja visi trīs faktori ir kārtībā, tad teorētiski problēmām nevajadzētu rasties, Valsts policijas Satiksmes drošības pārvaldes priekšnieks Normunds Krapsis skaidro, ka ik vienam autovadītājam ir zināmas lietas, kas būtu jā dara, lai būtu sagatavojies rudens un ziemas sezonai uz ceļiem, tomēr ik gadu redzams, ka kļūdas atkārtojas. Bieži vien cilvēki paļaujas uz jaunajām tehnoloģijām, ar ko ir aprīkotas automašīnas, un cer, ka tās paglābs bīstamās situācijās. Arī ekonomiskā situācija valstī joprojām ir tāda, ka bieži vien autovadītājiem ir vēlme uz kaut ko ietaupīt. Piemēram, prasības par riepu protektora dziļumu tiek izpildītas tīri formāli. Ik gadu raksturīgi arī tas, ka pāreja no vasaras uz ziemas riepām nenotiek laicīgi. Tāpat autovadītājiem ir jā rēķinās, ka laikapstākļi kļūst aizvien neprognozējamāki, līdz ar to brīžos, kad uz ceļa parādās melnais ledus, negadījumu skaits pieaug. "Vadītājiem ir jā rēķinās ar to, ka fizikas likumus apiet nevar. Ja nav atbilstoša aprīkojuma, sliktos laika apstākļos notiek negadījumi," norāda N. Krapsis. Viņš atzīmē, ka kopumā izmaiņas notiek un cilvēki vairāk domā līdzi. Katru gadu tiek rīkotas informatīvās kampaņas, kas pievērš uzmanību problēmām uz ceļiem. "Piemēram, agrāk cilvēki neaizdomājās, cik liela nozīme ir arī riepu vecumam. Tāpēc gan šīs kampaņas, gan arī mediji un citi informācijas avoti ir svarīgi, jo pievērš uzmanību un maina cilvēku viedokli," piebilst N. Krapsis.



Jau septīto gadu desmit Latvijas pilsētās DBS sadarbībā ar Circle K Latvia, CSDD, riepu ražotāju Bridgestone un uzņēmumu Getz Nordic rīkoja akciju, kuras laikā varēja pārbaudīt auto tehnisko stāvokli bez maksas. Akcijas laikā tika pārbaudīts gandrīz 500 automašīnu. Siltais rudens ieviesis korekcijas – iepriekšējos gadus teju visi šoferi bija jau uzlikuši ziemas riepās, savukārt šogad tādu bija ļoti maz. Tomēr uzmanības vērts ir apstāklis, ka aptuveni 3% akcijas dalībnieku riepu protektors bija zem 1 mm, kas ir gandrīz divas reizes zem atļautā, salīdzinot ar vasaras riepām. Akcijas laikā vecākās riepās izrādījās ražotas 2005. gadā ar atlikumu 2,5 mm, savukārt 10% no visiem spēkratiem bija aprīkoti ar riepām, kuras vecākas par septiņiem gadiem, kas, pēc ražotāju ieteikuma, ir maksimālais riepu ekspluatācijas laiks. J. Vanks atzīmē, ka Ventspilī tika uzstādīts akcijas antirekords, jo kāds autovadītājs ar 30 gadus vecu automašīnu atbrauca uz pārbaudi ar desmit gadus vecām riepām, kurām protektora atlikums bija zem 0,5 mm, kas praktiski ir pilnīgi plika riepa. Lieki piebilst, ka rudens lapkriti vai rīta salnās šī automašīna ir teju nevadāma. Dati liecina, ka Latvijā populārākas ir tā saucamās vissezonu riepās, kurām pašlaik, pirms ziemas, protektora atlikums ir ap 5 mm (ar vidējo vecumu 4 gadi). Speciālisti norāda, ka, lai arī braukt ar šādām riepām no likuma viedokļa ir atļauts, no drošības viedokļa tas kļūst bīstami, un būtu jāizskata iespēja ziemas laikā riepās nomainīt.

927 Tik administratīvie protokoli noformēti pagājušajā sezonā par neatbilstošu riepu protektoru dziļumu.
AVOTS: VP

, apledējuma – vairāk



Ragavas gatavo vasarā

Ceļu satiksmes noteikumi Latvijā paredz, ka no 1. decembra līdz 1. martam visiem transportlīdzekļiem, kuru pilna masa nepārsniedz 3,5 tonnas, ir obligāti jābūt aprīkotiem ar ziemas riepām, kā arī svarīgi ir zināt, ka minimālajam riepu protektora dziļumam ir jābūt četriem milimetriem. Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) norāda, ka jau no 1. oktobra transportlīdzekļiem vasaras riepas var nomainīt pret ziemas sezonai paredzētajām gan ar radzēm, gan bez tām. Drošas braukšanas skolas (DBS) direktors Jānis Vāns ik gadu atgādina, ka pirmais sniegš nozīmē ne tikai ziemas prieku sezonas sākšanos, bet arī spriedzi uz ceļiem, jo pārvietošanās pa tiem kļūst riskantāka. Slideni ceļi, neredzami gājēji un tumsa – tie ir galvenie faktori, kas apgrūtina auto vadīšanu. Savukārt drošas braukšanas pamatprincipu ievērošana autovadītājiem palīdz laicīgi saskatīt bīstamu situāciju, paredzēt situācijas attīstību, pieņemt pareizo lēmumu un novērst avārijas situāciju pirms tā radusies. Raugoties kopumā, aptuveni astoņus mēnešus gadā ceļu stāvoklis ir braukšanai labvēlīgs. Savukārt, iestājoties ziemas sezonai, braukšanas iemaņas šādos laika apstākļos ir jau aizmirsušas, tāpēc svarīgi būtu sevi sagatavot psiholoģiski, bet savu spēkratu – tehniski. Ne visi autovadītāji ir tik apzinīgi, lai rūpētos par drošu braukšanu ziemā. No pagājušā gada 1. decembra līdz

20 166 Tik liels ir valsts uzturamo autoceļu kopgarums kilometros.

AVOTS: LAU

šā gada 28. februārim Valsts policija (VP) ir noformējusi 71 administratīvo pārkāpumu protokolu par braukšanu ar riepām, kuras nav paredzētas braukšanai ziemas apstākļos. Šajā pat laika periodā noformēti arī 927 administratīvo pārkāpumu protokoli par tāda transportlīdzekļa izmantošanu ceļu satiksmē, kuram nav atbilstošs riepu protektoru dziļums - mazāks par četriem milimetriem.

Padomi autovadītājiem ziemas periodā



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

Izvēlies pareizo braukšanas ātrumu un pievērs uzmanību ceļa segumam.

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

Pārzini automašīnas drošības sistēmas! Nepareizi lietojot automašīnas drošības sistēmas, braukšanas risks palielinās.

AVOTS: DBS

Mānīgie apstākļi

Šajā ziemā aukstuma vilņi Eiropu skars mazāk nekā pagājušajā gadā, kad vēl martā tepat Latvijā varēja novērot salīdzinoši bargu salu, prognozē ASV kompānija AccuWeather, kurai šogad gadalaiku prognozes ir bijušas precīzas. Rietumeiropas vētras, sasniedzot Baltijas reģionu, var pārāugt putenus, tomēr lielāks sniega vētru risks pastāv ziemas otrajā pusē. Ziemā kopumā būs siltāka par klimatisko normu, salu bieži pārtrauks atkušņi, bet cerības uz ļoti sniegotu periodu arī saglabājas salīdzinoši lielas.

Laura Krūmiņa.

Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centra (LVĢMC) Hidrometeoroloģisko prognožu nodaļas vadītāja Laura Krūmiņa skaidro, ka klimata pārmaiņas

ziemu skārušas visvairāk. Līdz ar to šajā gadalaikā palielināsies to dienu skaits, kad uz asfalta un autoceļiem veidosies tā dēvētais melnais ledus. Paaugstinoties vidējai temperatūrai, ziemās vairāk līst lietūs, nekā snieg sniegs, līdz ar to retāk sastopami

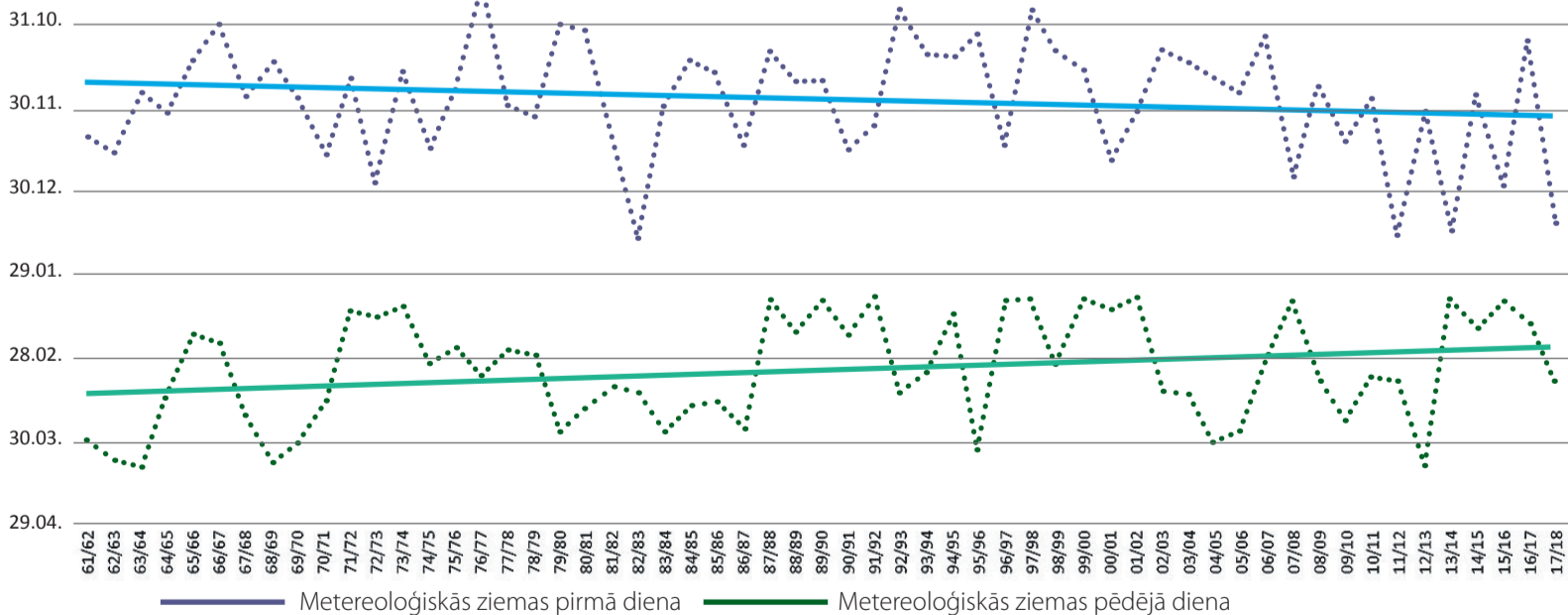
stabilu sniega un sala periodi, tāpēc autobraucējiem jābūt īpaši vēriem un jāreķinās ar biežākiem atkušņiem. Tāpat mēdz pēkšņi iestāties bargāki ziemas apstākļi, kas izraisa autovadītājos stresu. Arī laika vērotājs Vilis Bukšs, runājot tieši par novembri, norāda,

ka šis ir mēnesis, kad rudens cīnās ar ziemu un ir bieži novērojams, ka no rīta ir lietūs, bet vakarā jau snieg un putina. Šī gada novērojumi liecina, ka novembris visticamāk lielākoties būs sauss, ar rudens sauli, viegliem mākoņiem un īslaicīgiem nokrišņiem. Tomēr

mēneša otrajā pusē laika apstākļi kļūs mainīgi. V. Bukšs piebilst, ka šajā laikā Austrumlatvijā sals saglabāsies arī dienas laikā. Ceļi apledos un kļūs slideni. Šajā laikā vietām temperatūra naktīs var pazemināties līdz mīnus 10, 12 grādu atzīmei.

Nokrišņi nelieli un pārsvarā sniegs, kas nenokūsis un izveidosies neliela, īslaicīga sniega sega, kas var saglabāties līdz Andrejiem. Vēlāk gan sals atlaidīsies, sniegs pāries lietū un pēc nelielas ziemiņas būšot pirmais atkusnis. Bet atkušņi ziemā rādās būt vairāki.

Meteoroloģiskās ziemas sākuma un beigu laiks



Jāgatavojas cīņai par finansējumu

Lai gan finansējums valsts autoceļiem pēdējos gadus ir palielinājies, joprojām nav skaidrības, kas sagaidīs nozari pēc 2020.gada

Visticamāk, Latvijai ir jāreķinās ar atbalsta samazinājumu no Eiropas Savienības (ES) fondiem nākamajā plānošanas periodā, jo Eiropa plāno lielāku uzsvāru likt uz digitalizācijas un viedās ekonomikas attīstību. Tāpat vairāk līdzekļu iecerēts piešķirt pētniecībai un zinātnieku sadarbībai ar uzņēmumiem. Tas, ka naudas būs mazāk, ir zināms jau krietnu laiku, tomēr pagaidām vēl nav saprotams, cik kopumā liels varētu būt samazinājums. Kopējais Kohēzijas politikas budžets 2021.–2027. gada periodā būs 373 miljardi eiro saistību apropriācijās. Naudas ir mazāk, ņemot vērā Lielbritānijas, kas bija viena no lielāko iemaksu veicējām, izstāšanās no ES. Tomēr vajadzību apmēri nav mazinājušies. Visticamāk, ka daļa valsts, kuru ekonomika ir augusi

līdz apmēram 78,2 milj. eiro (precīzs cipars būs zināms 2019. gada janvārī), bet 2020. gadā visticamāk varētu būt pat nulle. Tas nozīmē, ka jau pēc diviem gadiem ceļu būvniecība un atjaunošana būs pilnībā atkarīga no valsts budžeta. Kā jau minēts, Eiropa ir nodefinējusi nākamā perioda mērķus, kuros faktiski neietilpst ceļu būvniecība un tam līdzīgi projekti, tomēr, iespējams, ka nelielu finansējumu tieši ceļiem Latvija varētu iegūt, norāda Eiropas Komisija. Tomēr iespējas, visticamāk, ir diezgan niecīgas, tāpēc ir jādomā cits veids, kā palielināt finansējumu Latvijas autoceļiem. Lai uzturētu esošo valsts autoceļu tīklu tādā stāvoklī, kādā tas ir patlaban, nodrošinot ikdienas uzturēšanu un remontdarbus tādā apmērā, lai ceļu stāvoklis nepasliktinātos, gadā būtu ne-

5%. Tas gan nerisina situāciju ar autoceļu finansējumu gadījumā, ja tiek piedzīvota ekonomiskā lejupslīde un IKP samazinās. Satiksmes ministrijas piedāvājums ir pakāpeniski novirzīt visus ieņēmumus no transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļa un autoceļu lietošanas nodevas, lielgabarīta un smagsvara pārvadājumu atļaujas izsniegšanas un akcīzes nodokļa par naftas produktiem Valsts autoceļu fondam.

Nedaudz palielinās

Finansējums valsts ceļiem veidojas no valsts budžet līdzekļiem un ES līdzfinansējuma. Kopējais finansējums valsts autoceļu tīklam, ieskaitot vasaras un ziemas uzturēšanu, šogad ir 307 miljoni eiro, no tiem 124 miljoni ir ES fondu finansējums. Jāmin, ka tas ir lielākais finansējums, kād ir bijis līdz šim. Tā kā LVC ļoti aktīvi strādājis, faktiski jau nākamā gada ES fondu finansējums būs izlietots un paliks tikai valsts finansējums 191,8 milj. eiro apmērā. Līdz ar to ceļu uzturēšana un remonts tiks veikti, bet vismaz divas reizes samazināsies pārbūves apjomi. Pēdējos gandrīz trīsdesmit gadus nav veikti būtiski ieguldījumi vietējos ceļos un daudzi nozares pārstāvji atzīmē, ka šī joma ir nedaudz atstāta pabērna lomā, par prioritātēm izvirzot sociālo jomu, izglītību u.c. Tomēr šogad ir piešķirts papildu finansējums 25 milj. eiro apmērā tieši valsts vietējo autoceļu seguma uzlabošanai. Kopumā skatoties uz šā brīža situāciju, lielā mērā daudz kas, arī tas, kādi risinājumi tiks rasti pēc 2020. gada,

600 Aptuveni tik miljoni eiro ik gadu būtu nepieciešami, lai nepasliktinātos Latvijas ceļu stāvoklis.

AVOTS: LVC

straujāk, piedzīvos finansējuma griezienu nākamajā periodā. Tā kā Latvijas ekonomika nav tik strauji augoša kā mūsu kaimiņiem lietuviešiem un igauņiem, visticamāk, ka Latvijai grieziens varētu būt mazāks, tomēr tik pat sāpīgs, īpaši attiecībā uz finansējumu autoceļu atjaunošanai.

Tikai teorētiski

Līdz šim nozīmīgs nozares finansējums nāca no Eiropas Savienības struktūrfondiem, taču jau 2019. gadā tas no pašreizējiem 124 milj. eiro saruks

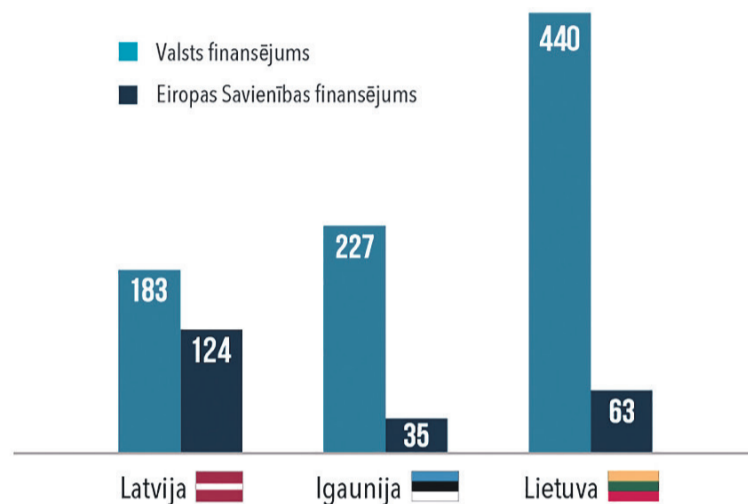
pieciešami ap 600 miljoniem eiro. Satiksmes ministrs Uldis Augulis šā gada pavasarī notikušajā ikgadējā Auto nozares forumā *AUTO 2018* pauda, ka līdz 2020. gadam visi galvenie A kategorijas autoceļi tiks sakārtoti. Viņš arī atzīmē, ka no 2020. gada valsts budžeta programmai Valsts autoceļu fonds novirzīto finansējumu palielinās par vismaz 5% gadā, salīdzinot ar iepriekšējā gadā tai novirzīto finansējumu, ar nosacījumu, ja IKP prognoze attiecīgajam gadam pieaugs ne mazāk kā par

Lielākie būvniecības objekti uz valsts autoceļiem 2018. gadā:

- Jēkabpils–Rēzekne–Ludza–Krievijas robeža (Terehova) (A12) km 54.60 - 72.78, pārejošais objekts no 2017. gada, līgumcena - **20.57 milj. eiro**;
- Liepāja–Lietuvas robeža (Rucava) (A11) km 50.54 - 58.99, pārejošais objekts no 2017. gada, līgumcena - **3.95 milj. eiro**;
- Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (A2) (Veclaicene) km 88.10 - 95.20, līgumcena - **10.51 milj. eiro**;
- Cēsis–Vecpiebalga–Madona (P30) km 2.14 - 8.02, pārejošais objekts no 2017. gada, līgumcena - **5.92 milj. eiro**;
- Krāslava–Preiļi–Madona posmā Kastīre–Preiļi (P62) km 44.15 - 57.54, pārejošais objekts no 2017. gada, līgumcena - **17.46 milj. eiro**;
- Augšligatne–Skrīveri (P32) km 47.20 - 60.29, pārejošais objekts no 2017. gada, līgumcena - **11.24 milj. eiro**;
- Augšligatne–Skrīveri (P32) km 61.27 - 72.27, līgumcena - **9 milj. eiro**;
- Ventspils (Leči)–Grobiņa posmā Labrags–Vērgale (P111) km 43.20 - 63, līgumcena - **10.62 milj. eiro**;
- Valmiera–Cēsis–Drabeši (P20) km 29.63 - 39.73, pārejošais objekts no 2017. gada, līgumcena - **8.17 milj. eiro**;
- Kārsava–Ludza–Ezernieki (P49) km 16.79 - 25.29, līgumcena - **5.68 milj. eiro**.

AVOTS: LVC

Finansējums ceļiem Baltijas valstīs 2018. gadam (milj. EUR)



būs atkarīgs no jaunās valdības un jaunā satiksmes ministra. Līdz tam, visticamāk, nekādi strauji lēmumi netiks pieņemti. Lai saglabātu valsts autoceļu tīklu labā braukšanas kvalitātē un drošības līmenī, katru gadu uzturēšanā un periodiskā atjaunošanā būtu nepieciešams ieguldīt aptuveni 611 miljonus eiro, taču patlaban tiek ieguldīti vien aptuveni puse no šīs summas. Kopumā kopš 1991.gada

autoceļiem uzkrātais remontdarbu deficīts ir 4 miljardi eiro, un, tā kā katru gadu piešķirtais finansējums ir nepietiekams, deficīts tikai turpina augt.

Kaimiņos vairāk

Latvijā, atšķirībā no Igaunijas un Lietuvas, autoceļu projektiem tiek piešķirts lielāks finansējums no ES fondu līdzekļiem. Līdz ar to tā samazinājumu Latvija izjutīs asāk. No visām trim

Baltijas valstīm vislielākie valsts budžeta līdzekļi ceļu atjaunošanai tiek piešķirti Lietuvā. Šogad tie bija 440 miljoni eiro. Igaunijā šī summa ir 227 miljoni eiro, bet Latvijā no valsts budžeta šogad tika iedalīti 183 miljoni eiro. Savukārt lielākais ES fondu finansējums šogad bijis Latvijā, jau minētie 124 miljoni eiro, tai seko Lietuva ar 63 miljoniem eiro un Igaunija ar 35 miljonu eiro lielu ES fondu finansējumu.

Autoceļu būvdarbu izmaksas 1km* (bez PVN)

Autoceļu pārbūve

Vidējās izmaksas uz valsts galvenajiem un reģionālajiem autoceļiem, ES fondu un valsts budžeta projektos - **875.36 tūkst. eiro**

Asfalta seguma nomaiņa

Galvenie autoceļi - 251.15 tūkst. eiro
Reģionālie autoceļi - 101.66 tūkst. eiro
Vietējie autoceļi - 90.73 tūkst. eiro

Asfalta virsmas apstrāde

25.36 tūkst. eiro

Grants autoceļu uzturēšanas izmaksas

Divkārtu virsmas apstrāde - 140 tūkst. eiro
Grants seguma atjaunošana (bez citiem darbiem) - 17.5 tūkst. eiro

*nav iekļautas projektēšanas, ekspertīzes, būvuzraudzības un autoruzraudzības izmaksas

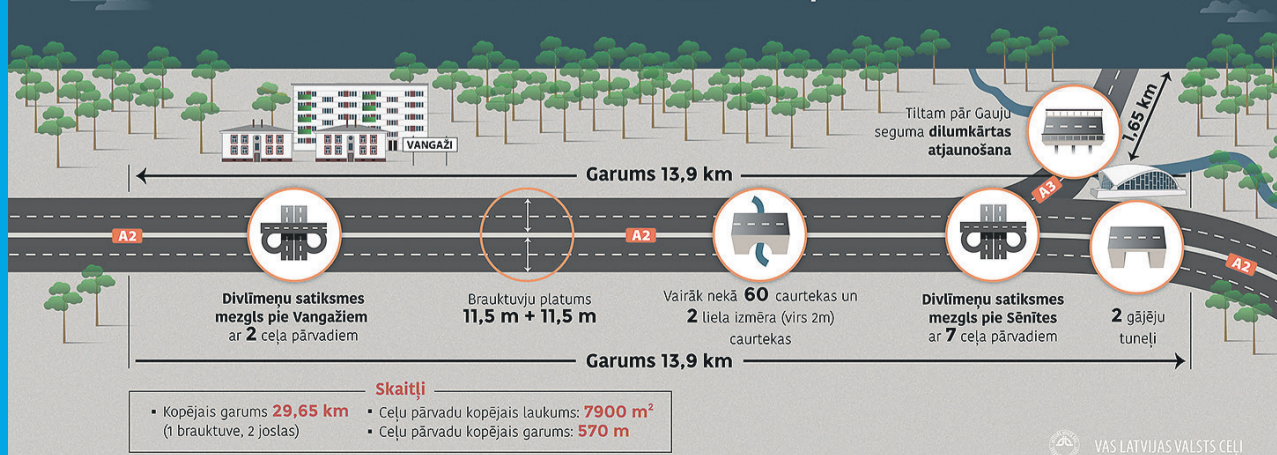
AVOTS: LVC

Sēnītes projekts

Valsts galvenā autoceļa A2 Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža posma km 25,50-39,40 un valsts galvenā autoceļa A3 Inčukalns–Valmiera posma km 0,00-1,65 segas pārbūvi veiks piegādātāju apvienība *Binders un ACB*, jo tās piedāvājums konkursā bija ar viszemāko cenu - 38,49 milj. eiro bez PVN. Aktīvie būvdarbi objektā tiks uzsākti nākamgad, tiklīdz to ļaus laika apstākļi. Būvdarbi tiks finansēti no ES Kohēzijas fonda, valsts budžeta. Projekta ietvaros plānots veikt seguma pārbūvi visā posma garumā, kā arī visu satiksmes pārvadu pārbūvi. Asfaltbetona segums paredzēts trīs kārtās. Projekta realizācijas ietvaros tiks pārbūvēta Straujupītes caurteka, kā arī mazākas caurtekas. Tāpat iecerēts atjaunot gājēju tuneli *Sēnītes* satiksmes mezglā, 14 autobusu pieturvietas un izbūvēt sešus paviljonus. Tiks nomainītas un izbūvētas transporta un gājēju drošības barjeras, uzstādīti drošības žogi brauktuvju sadalītajā joslā, atjaunots gājēju luksofors un ceļa apgaismojums Vangažos. Tiltam pār Gauju (A3) tiks mainīts asfaltbetona segums.

AVOTS: LVC

Vidzemes šosejas (A2) posma no Garkalnes līdz Inčukalnam pārbūve



CSDD peļņu novirzīs investīciju projektiem

Lai varētu realizēt iecerētos projektus, VAS Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) valstij dividendēs izmaksās 13% no pagājušā gada peļņas.

Valdība ir apstiprinājusi rīkojuma projektu Par valstij dividendēs izmaksājamo valsts akciju sabiedrības Ceļu satiksmes drošības direkcija peļņas daļu par 2017. gadu, ar kuru samazināta valsts budžeta iemaksājāmā peļņas daļa, informē Satiksmes ministrija (SM). Ievērojot izmaiņas Latvijas uzņēmumu ienākuma nodokļa likumā, CSDD šā gada neto peļņa 2,31 milj. eiro palielināma par atliktā nodokļa saistību summu, kā rezultātā šā gada neto peļņa ir 3,77 milj. eiro. Tādējādi CSDD minimālā dividendēs izmaksājāmā

peļņas daļa būtu vairāk nekā trīs miljoni eiro, kas, salīdzinot ar iepriekš paredzēto un plānoto, ir par 1,2 milj. eiro lielāka. Ievērojot, ka atliktā nodokļa saistību atlikumu summa 1,46 milj. eiro uzkrāta ilgtermiņā un šādas summas iekļaušana peļņas postenī rada pienākumu kapitālsabiedrībai veikt dividendu izmaksu, SM rosināja lemt par valstij dividendēs izmaksājāmās peļņas daļas 1,2 milj. eiro apmērā samazināšanu. Par minētajiem līdzekļiem jārealizē CSDD stratēģijā iekļauto triju lielu investīciju projektu – jaunu klientu apkalpošanas


centru Jelgavā (izmaksas 3,1 milj. eiro), Tukumā (izmaksas 2,5 milj. eiro) un Rīgas klientu apkalpošanas centra Rīgā, Bauskas ielā 86 pārbūves (izmaksas 2,2 milj. eiro) īstenošana. Tāpat tiek realizēts 4. kārtas simts fortoradaru iegādes un uzstādīšanas plāns. Kopējās šīs kārtas fortoradaru iegādes un to pamatņu izbūves izmaksas ir 2,95 milj. eiro. Atlikums no iepriekšējos gados novirzītā finansējuma ir 1,58 milj. eiro. Tādējādi 4. kārtas finansēšanai nepieciešams papildus novirzīt 1,37 milj. eiro no CSDD pagājušā gada peļņas. 

Zilupes vidusskola pieņem velosipēda vadītāja eksāmenu savā skolā

Zilupes vidusskola piedalās Ceļu Satiksmes drošības direkcijas (CSDD) izglītojošajā projektā „Mācies un iegūsti velosipēda vadītāja apliecību savā skolā”. Skola noslēdza līgumu ar CSDD par tiesībām

pieņemt eksāmenu savā skolā un 29. oktobrī Zilupes vidusskola kļuva par pirmo skolu, kura ir pieņēmusi velosipēdu vadītāja eksāmenus savā skolā.

Ar izcilu rezultātu, kas apliecina gatavību drošai satiksmei ar

velosipēdu, noslēdzās sešu eksāminējamo pārbaudījumu skolas datorklasē. Zilupes vidusskolas skolotāji arī turpmāk plāno mācīt ceļu satiksmes noteikumus un skolā pieņemt eksāmenus topošajiem velobraucējiem. 

Rīgas Motormuzejā atklāta unikāla interaktīva izstāde “Leģenda par dzelzs bruņinieku”

9. novembrī Rīgas Motormuzejā atklāta unikāla interaktīva izstāde, kurā pirmo reizi klātienē ir iespēja apskatīt un izdzīvot stāstu par leģendāro Latvijas armijas spēkratu – bruņumašīnu “Imanta”. Izstādi “Leģenda par dzelzs bruņinieku” veido vienīgās saglabājušās Latvijas armijas bruņumašīnas “Imanta” nesēn atrastās 30 oriģinālās detaļas, kuras, aplūkojot caur īpaši veidotu jaunākās paaudzes 3LCD lāzertehnoloģiju un 3D hologrāfisko projekciju, ļaus atdzīvināt un ieraudzīt bruņutehnikas modeli pilnībā četros dažādos laika posmos.

Par “dzelzs bruņinieku” devētā bruņumašīna “Imanta” piedzīvojuši četras dzīves – divus miera un divus kara periodus, tostarp bijusi lieciniece Latvijas Neatkarības kaujām. Izstādes laikā tās apmeklētāji ar īpašu mūsdienu tehnoloģiju palīdzību varēs izdzīvot bruņumašīnas “Imanta” vēsturiskos piedzīvojumus – dalību kaujās, pārbūvi, saimnieku maiņu, funkcijas maiņu un citus notikumus vairāk nekā 20 gadu garumā.


“Interaktīvā izstāde “Leģenda par dzelzs bruņinieku” ļauj tās vērotājam piedzīvot atgriešanos laikā. Ikvienam būs iespēja ne tikai ieraudzīt viziju par vienu auto dažādos laikos, bet arī izbaudīt klātbūtnes sajūtu tālajā 20. gadsimta sākumā. Sagaidot

Latvijas simtgadi, bruņumašīnas leģenda ļauj izstāstīt arī Latvijas vēstures stāstu – vairākus karus, miera periodus un varas maiņas,” stāsta izstādes idejas autors un galvenais kurators Agris Šmits.

Bruņumašīnas “Imanta” detaļas tika uzietas 2017. gadā Rīgas Motormuzeja rīkoto ekspedīciju laikā pie kādām mājām Liepnā. Māju saimnieka Daumanta Bijona tēvs leģendāro Latvijas armijas bruņutehnikas spēkratu, diemžēl jau sadegušu, redzējis pats savām acīm. Šobrīd “Imanta” ir vienīgā no 6 Latvijas armijas bruņumašīnām, kuras paliekas ir izdevies atrast. Pārējās, cik zināms Rīgas Motormuzeja speciālistiem, pilnībā iznīcinātas kaujās.

“Vairāk nekā 30 atrastās

detaļas un tikai daži vēsturiskie fotoattēli ir pagaidām vienīgā vēstures liecība, kas rada priekšstatu par to, kāda bruņumašīna izskatījies. Diemžēl nevienā vēstures arhīvā līdz šim nav izdevies atrast precīzus bruņumašīnas “Imanta” rasējumus. Taču mūsdienu tehnoloģijas spēj radīt brīnumu, ļaujot mums diezgan precīzi nojaust “Imantas” modeļa aprises, uzbūvi un tehniskos parametrus, vienlaikus ļaujot būt vēsturisko notikumu aculieciniekiem,” izstādes interaktīvās iespējas komentē Agris Šmits.

Interaktīvā izstāde “Leģenda par dzelzs bruņinieku” ir pieejama ikvienam Rīgas Motormuzeja apmeklētājam no 9. novembra. 

PASTĀSTI PAR
SAREŽĢĪJUMIEM
UZ CEĻA!

80005555

LVC bezmaksas diennakts tālrunis



**PIEDALIES
VIDEO KLIPA FILMĒŠANĀ!**

**RĪGAS
MOTORMUZEJS**

LEĢENDA

PAR DZELZS BRUŅINIEKU

Esi gatavs ziemai!



VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI



100 mūzikas skolas saņem „Latviešu kordziesmas antoloģiju”

Ar nacionālā mazumtirgotāja ELVI atbalstu 100 Latvijas mūzikas skolām tiks uzdāvināta „Latviešu kordziesmas antoloģija” — 12 sējumi, ko veidojis profesionāls kolektīvs diriģenta Imanta Kokara un mūzikas zinātnieka Arnolda Kloņņa vadībā. Grāmatas ir ELVI dāvinājums Latvijas simt gadu jubilejā, lai izglītotu par mūsu valsts muzikālo mantojumu. „Latviešu kordziesmas antoloģija” ir paredzēta gan profesionāliem mūziķiem, gan mūzikas skolu audzēkņiem, gan klausītājiem un citiem interesentiem.

Katrā A4 formāta nošu sējumā ir ne mazāk kā 200 lappušu, un tie ir iesieti cietajos vākos. Notīm ir pievienoti fotoattēli, radošās biogrāfijas, komponistu portreti un komentāri. Visi teksti, arī dziesmu vārdi, ir tulkti angliiski, ir pievienota arī latviešu valodas izrunas paraugvārdnīca. Izdevums ir saņēmis

Ministru kabineta, Kultūras ministrijas un laikraksta „Diena” balvu.

Idejas autors Uldis Kokars stāsta: „Antoloģijas tapšana ilga 12 gadus, un esam lepnī par paveikto: katrā sējumā ir pārstāvēti nozīmīgākie sava laika Latvijas autori un viņu vērtīgākais devums a cappella kormūzikā. Šis

grāmatas ir unikāls mācību un iedvesmas materiāls, un ar nacionālā mazumtirgotāja ELVI gādību antoloģiju dāvanā saņems 100 mūzikas skolas visā Latvijā.”

SIA ELVI Latvija komercdirektore Laila Vārtukapeine piebilst: „Nepārspilēšu, ja teikšu, ka kormūzika ir viena no Latvijas pamatvērtībām. Simtgades



PAR SAVĒJIEM!

noskaņās ir svarīgi atstāt paliekošu materiālu mūsu tautas muzikālās kultūras izziņai un godalgot korus, kas stiprina patriotismu gan Dziesmu svētkos, gan ikdienā. Turklāt šī misija saskan ar galveno ELVI vērtību — par savējiem!”

Autobraucēju brīvdienu ceļvedis

NOVEMBRIS, 2018

Šlokenbeka
Latvijas ceļu muzejs Šlokenbeka, Milzkalne, Smārdes pag. Engures nov. Vairāk informācijas: www.celumuzejs.lv

9. novembris
12:00 Kauguru kultūras nams. **Mārtiņdiena Kauguros** – latviešu tradīcijas, spēles, dejas, rotaļas.

10. novembris
Ogres Vēstures un mākslas muzejs. Izstāde **Latviešu karavīrs 1918 - 1940.**

17. novembris
18:00 Salacgrīvas kultūras nams. Valsts svētkiem veltīts sarīkojums **Latvijai 100, Salacgrīvai 90**

14. novembris
13:00 Alūksnes pilsētas bibliotēka. Lasījums ar izziņošām aktivitātēm **Ronja laupītāja meita**

16. - 18. novembris
Ventspils muzejs. Livonijas ordeņa pilī izstāde **Latvijas 100. gadi Ventspilī**

5. - 11. novembris
Valmieras restorānu nedēļa - bagātīgas rudens garšas.

18. novembris
17:30 Kuldīga, Liepājas iela, Pasākums **Gaismas ceļš**

10. novembris
19:00 Koncertzāle Cēsis. **Eiropas džeza radio orķestra koncerts.**

17. novembris
18:00 Liepājas teātris. Izrāde **Liepāja – Latvijas galvaspilsēta.**

24. novembris
Madonas sporta centrs. **Izstāde – tirdziņš Uzņēmēju parāde 2018.** Piedalās novada uzņēmēji, amatnieki, mājražotāji, lauksaimnieki,

10. novembris
Vēsturiskais Tīrgus laukums. **Mārtiņdienas gadatirgus Dobelē.**

30. novembris
19:00 Krustpils kultūras nams. Lielizrāde **(Ne)pareizie dziesmu svētki**

18. novembris
17:30 Saldus Pilsētas stadions. **Svētku uguņošana**

16. - 19. novembris
Festivalis **Staro Rīga**

9. novembris
Mežotnes pag. Bauska nov., 17:00 **Garozas muižas parka atklāšana**

Vienmēr svaiga maize
Maiznīca/veikals/kafejnīca Liepkalni. Liepsalās (Rīga-Daugavpils 117.km) Katru dienu 8-22

17. novembris
Daugavpils, Rīgas iela, **Rīgas ielas tirdziņš**

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

autocelu avīze



LUKOIL



ASTARTE NAFTA



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

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

Reģistrācijas Nr. 000700076,
iznāk reizi mēnesī kopš 2004. gada janvāra.

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