



Jūlijs 2019

Autoceļu drošība

Eiropas Komisijas pārsāvis: būs jāmeklē jauni un radoši veidi, kā nākotnē finansēt transporta infrastruktūras apjomu.

Gints Karols: Ja Eiropas projektu vietā netiks atrasts finansējums, tad kritums atstās daudz negatīvu seku gan būvniecības nozarei, gan sabiedrībai.



[---> 2. lappuse]

[---> 3. lappuse]

Izaicinājums – satiksmes organizācija

Būvniecības sezona uz Latvijas valsts ceļiem ir pilnbriedā. Uzsākti jauni, kā arī turpinās vairāki lieli ceļu būves projekti, līdz ar to svarīgs jautājums ir pareiza un raita satiksmes organizācija remontdarbu posmos. Kopumā šogad plānots strādāt uz 800 km valsts ceļu.



Lai gan 2+1 sistēmas autoceļi var sniegt satiksmes drošības uzlabojumu, efekts uz lielajiem ceļiem būtu īslaicīgs.

Lielākie ceļu būvniecības projekti valsts ceļu tīklā.

Autobraucēju ceļvedis jūlijam.

[---> 6.-7. lappuses]

[---> 4. lappuse]

[---> 8. lappuse]

Īsumā

Atbalsta sabiedriskā transporta koncepciju

Valdība ir atbalstījusi sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstības koncepciju, lai veicinātu iedzīvotāju pārsēšanos no privātā automobiļa uz sabiedrisko transportu. VAS Autotransporta direkcijas (ATD) un Satiksmes ministrijas (SM) izstrādātais risinājums paredz, ka sabiedriskā transporta sistēmas mugurkauls ir dzelzceļš, un autobusi papildina vilcienu pārvaldījumus. Koncepcija paredz, ka maršrutos ar lielu pasažieru plūsmu pārvaldījumi tiks nodrošināti ar vilcienu, un autobusi pasažierus pievedīs līdz vilcienam. Tāpat pārvaldījumi ar autobusi tiks veikti vietās, kur vilciens nekursē. Kopumā valsts dotētā maršruta tīkla apjoms būs 65 milj. kilometru gadā, un tas tiks iedalīts 16 daļās. Lai saglabātu konkurenci, vienam pārvaldītājam būs iespēja apkalpošanā iegūt apjomu, kas nav lielāks par 15 miljoniem kilometru gadā. Iepirkuma rezultāti tiks paziņoti šā gada beigās. Šobrīd spēkā esošo līgumu ar pasažieru pārvaldītājiem par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu termiņš ir 2020. gada beigās.

Izmesto atkritumu daudzums ceļmalās nemainās

Piegrūzoto ceļmalu sakopšana ik gadu izmaksā aptuveni 400 tūkst. eiro. Pēdējo piecu gadu laikā tas ir izmaksājis 2,5 milj. eiro, aprēķinājusi AS Latvijas autoceļu uzturētājs (LAU). Ja iedzīvotāji atkritumus novietotu tiem paredzētajās vietās, tad atkritumu

savākšanas izmaksas autoceļu uzturētājs varētu novirzīt lietderīgākiem ceļu uzturēšanas darbiem, piemēram, aptuveni 60 km grants autoceļu veikt dubultās virsmas apstrādi, padarot tos par melnā seguma ceļiem, vai biežāk greiderēt ceļus, sakārtot ūdens atvadi uz grants autoceļiem. Ceļu nomalēs tiek izmesti plastmasas maisiņi, papīri, pudeles, kā arī iedzīvotāji nereti izmanto iespēju no mājāsniecību atkritumiem atbrīvoties, tos atstājot pie atkritumu tvertēm autobusu pieturvietās. Ceļmalas tiek piegrūzotas arī ar būvniecības un lieltirgus atkritumiem. LAU aicina iedzīvotājus saudzīgi izturēties pret vidi, nemēsot ceļmalās un sadzīves atkritumus izvest vai novietot tiem paredzētajās vietās.

Uz ceļiem veidojas izsvīdumi

Saglabājoties augstai gaisa temperatūrai, uzkarst arī autoceļu asfalta segums un posmos, kas ir sliktā tehniskā stāvoklī, bedru labojumu vietās var veidoties izsvīdumi, kuri var būt slideni. Autoceļa asfalta segumam uzkarstot līdz temperatūrai, kas pārsniedz 50^o C, seguma sastāvā esošais bitumens kļūst miksts un sāk kust. Lai uzlabotu seguma saķeri ar auto riepiem un satiksmes drošību, svīduma vietas nepieciešams vienmērīgi nokaisīt ar smilti vai sīkām šķembām. Lielākā izsvīdumu varbūtība ir uz tiem ceļiem, kuri ir sliktā tehniskajā stāvoklī un kur bedres ir labotas ar bitumena emulsiju un sīkšķembām un ir daudz ielāpu vietu. Ceļa segumu svišana ir atkarīga arī no satiksmes intensitātes – jo tā augstāka, jo vairāk bitumena emulsijas tiek

izspiests uz seguma virsmas un lielāka iespēja, ka parādīsies svīdumu vietas. Aicinām autobrocējus informēt par šādām vietām, zvanot uz VAS Latvijas Valsts ceļi dienakts bezmaksas informatīvo līniju 80005555.

Vinjetes nemaksātājus fiksēs automatizēti

Lai uzlabotu autoceļu lietošanas nodevas jeb vinjetes samaksas kontroli, sākušas darboties iekārtas, kas vinjetes nemaksātājus fiksēs automatizēti, proti, pārkāpumus ar tehniskajiem līdzekļiem, neapturot transportlīdzekli, informē Satiksmes ministrija (SM). Par autoceļu posma lietošanu ar transportlīdzekli, par kuru nebūs samaksāta autoceļu nodeva, tiks sastādīts administratīvo pārkāpumu protokols. Ja autoceļu lietošanas nodeva nebūs samaksāta pilnā apmērā, draud naudas sods 300 eiro apmērā, bet ja nebūs samaksāta vispār – 500 eiro. Vinjete ir maksa par Latvijas galveno un reģionālo autoceļu lietošanu. Tā ir obligāta kravas transportlīdzekļiem, kuru pilna masa ir lielāka par trim tonnām, un kravas transportlīdzekļu sastāviem, kuru pilna masa ir lielāka par 3,5 tonnām. Pieejamas ir dienas, nedēļas, mēneša vai gada vinjetes. Nodevas lielums atkarīgs no transportlīdzekļa motora izmešu līmeņa, transportlīdzekļa vai tā sastāva asu skaita un pilnas pieļaujamās masas.

Saremontētas bedres uz reģionālajiem un vietējiem ceļiem

Pabeigts bedru masveida remonts uz reģionālajiem un vietējiem asfaltētajiem

autoceļiem ar noteiktu B uzturēšanas klasi, informē VAS Latvijas autoceļu uzturētājs (LAU). Saremontēto bedru apjoms uz B uzturēšanas klases valsts autoceļiem pēdējo piecu gadu laikā samazinājies par 73 tūkst. m². Šogad bedres saremontētas vairāk nekā 72,98 tūkst. m² apjomā. Valsts autoceļiem ar vislielāko satiksmes intensitāti un noteikto A uzturēšanas klasi bedru remonts pabeigts 31. maijā. Bedres, kuras rodas no jauna, tiek remontētas visa gada garumā. Remontdarbi tiek veikti prioritārā secībā, ņemot vērā uzturēšanas klases, kuras noteiktas pēc satiksmes intensitātes, sociālekonomiskās nozīmes un autoceļu klasifikācijas. Veicot bedru remontu, uz autoceļa tiek izvietotas ātruma ierobežojuma zīmes.

Biķernieku rallijkrosa trase iekļauta datorspēlē Dirt rally 2.0

Datorspēļu ražotājs Codemasters oficiāli iekļāvis Biķernieku rallijkrosa trases konfigurāciju datorspēlē Dirt Rally 2.0. Šajā spēlē iekļautas gandrīz visas Pasaules čempionāta rallijkrosā trases un tajos izmantotās automašīnas. Jauno spēli, iepriekš piesakoties, iespējams izmēģināt Biķernieku trases autosporta simulatorā, kuru jau iecienījuši gan daudzi autosportisti, kas izmanto to kā autosporta treniņierīci, gan arī autosporta entuziasti, lai izbaudītu sajūtas, ko sniedz brauciens trasē ar sporta automašīnu. Biķernieku trases vadītājs Normunds Lagzdīns norāda, ka darbs pie šī projekta uzsākts pagājušā gada sākumā.

Viedoklis

Būs jāpieiet radošāk



Mārtiņš Zemītis
Eiropas Komisijas pārstāvniecības
Latvijā ekonomists

Iepriekšējos gados Latvija saņēmusi ievērojamus Eiropas Savienības līdzekļus, lai uzlabotu savas transporta infrastruktūras kvalitāti. Latvijai bijis pieejams vairāk nekā miljards eiro – vairāk nekā jebkurai citai nozarei – lai atjaunotu autoceļus, modernizētu ostas un lidostas, investētu dzelzceļu un tramvaju līnijās, attīstītu velo un elektro mobilitāti. Vairāk nekā 65% publisko investīciju Latvijā ienāk no Eiropas fondiem – vairāk ir tikai Horvātijā un Portugālē. Vēsturiskā paļaušanās uz Eiropas naudu un salīdzinoši mazākais Latvijas valsts budžeta finansējums nekā, piemēram, Lietuvā un Igaunijā ceļu nozarē rada riskus, ka Eiropas fondiem samazinoties, var būtiski mazināties garantētais investīciju apjoms.

Pēdējo gadu laikā ir ievērojami uzlabojusies transporta infrastruktūras kvalitāte Latvijā, taču kopējā ceļu kvalitāte joprojām ir krietni sliktāka par ES vidējo līmeni. Transports turpina būt arī galvenais enerģijas patēriņa un piesārņojuma avots. Autoceļu infrastruktūra ir būtiski jāuzlabo, lai pielāgotos augošajai satiksmes intensitātei un paaugstinātu drošības standartus. Latvija ir panākusi lielus uzlabojumus savos ceļu drošības rādītājos, taču bojāgājušo skaits joprojām ievērojami pārsniedz ES vidējo. Satiksmes sastrēgumu un ar to saistītā piesārņojuma līmenis, it īpaši – Rīgā, joprojām ir problēma, jo koordinācija starp investīcijām un

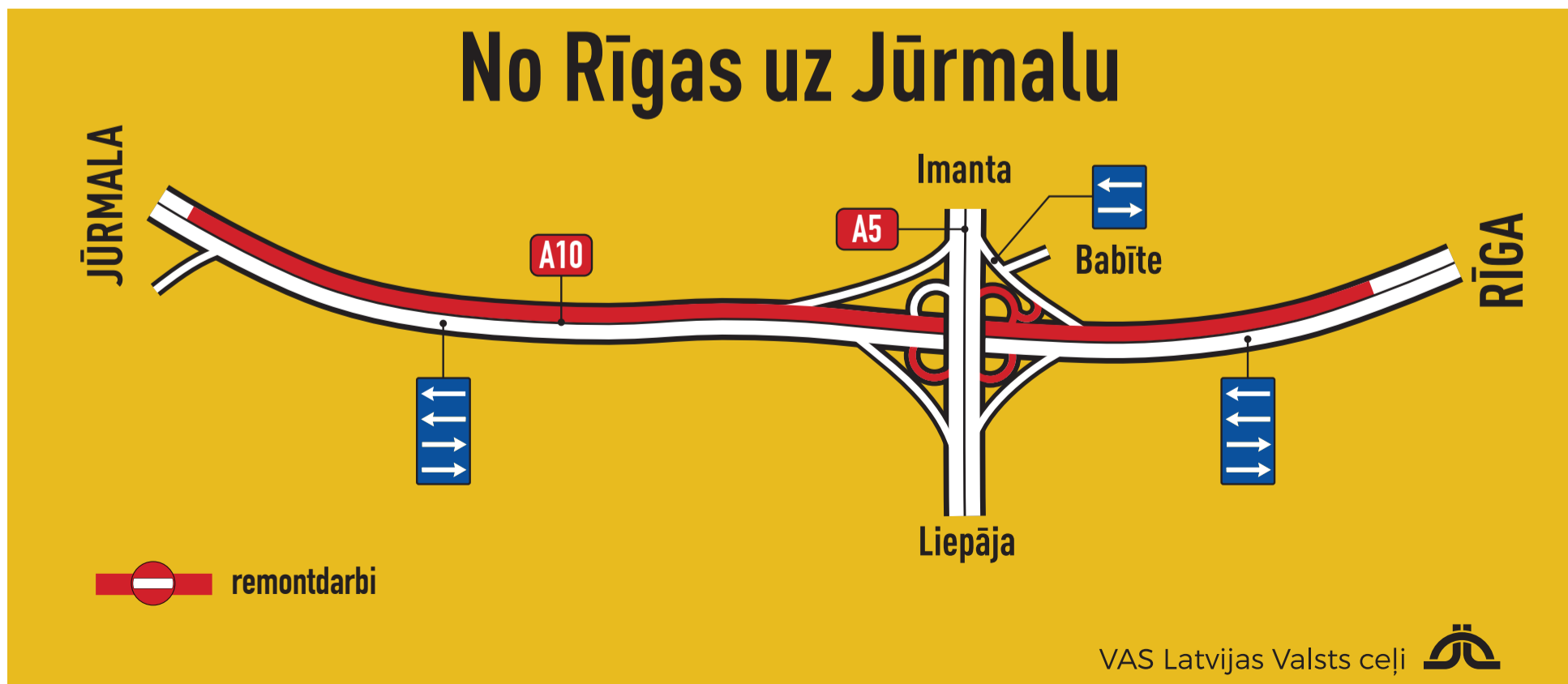
satiksmes pārvaldību un citiem pilsētas transporta politikas pasākumiem ir ierobežota.

Eiropas Savienība kā vienu no savām prioritātēm nākamajiem septiņiem gadiem izvirzījusi "ciešāku savienojamību" un "ilgtspējīgu mobilitāti", to sasniedzot klimatam draudzīgā veidā, radot arvien mazāk oglekļa emisijas un samazinot piesārņojumu. Transporta infrastruktūra Latvijā joprojām ievērojami atpaliek no ES vidējiem standartiem attiecībā uz tīklu pārklājumu, oglekļa emisijām un drošības jautājumiem, kā arī reģionālo pieejamību. Tāpēc Eiropas Komisija ir identificējusi augstas prioritātes investīciju vajadzības, lai attīstītu ilgtspējīgus, pret klimata pārmaiņām noturīgus, modernus, drošus un intermodālus transporta tīklus un to pieejamību Latvijā.

Tā kā investīcijas modernā transporta tīklā noteiktas kā prioritāras, teikt, ka Eiropas naudas Latvijas ceļiem nākotnē nebūs vispār, nav pamata. Taču var puslīdz droši teikt, ka naudas grantu veidā, augstā atbalsta intensitātē, koncentrētā veidā, visdrīzāk, būs mazāk. Latvijas kopējā Kohēzijas politikas aploksne *Brexit*, jauno prioritāšu – drošības, migrācijas, klimata pārmaiņu – un citu objektīvu iemeslu dēļ samazināsies. Un no šīs aploksnas lielāks īpatsvars nākotnē būs veltīts kam citam, piemēram, zinātnei un inovācijām, uzņēmējdarbības atbalstam, darba tirgū pieprasītu iemaņu attīstībai, energoefektivitātei, "zaļajiem" projektiem. Politikas veidotājiem būs jāmeklē jauni un radoši veidi, kā nākotnē finansēt transporta infrastruktūru – tostarp, samazinot infrastruktūras apjomu, izmantojot publisko – privāto partnerību, ilgtermiņa kredītresursus, piesaistot privāto kapitālu un lielāku valsts budžeta līdzfinansējumu.

Remontdarbi uz Jūrmalas šosejas turpināsies visu vasaru

Autobrocējiem jābūt gataviem ar palēninātu satiksmi. Šobrīd ir slēgta brauktuve Jūrmalas virzienā, satiksme notiek pa vienu brauktuvi un divām joslām katrā virzienā.



Ceļu būvniecība lētāka nekļūs

Apgalvojumi, ka, krītoties pasūtījumu apjomam, kritīsies ceļu būves cenas, neesot pamatoti, jo materiālu cena un darba spēka izmaksas pieaug

Tā intervijā *Autoceļu Avīzei* norāda būvniecības uzņēmuma SIA *Saldus ceļinieks* valdes priekšsēdētājs Gints Karols. Viņš skaidro, ka izmaksu ziņā ceļu būvē vislielākā ietekme ir naftas produktiem un materiāliem. Bitumena un degvielas cenu iespējamās izmaiņas nākotnē ir gandrīz neiespējami prognozēt. G. Karols arī atzīmē, ka jau pavisam drīz nākotnē ceļu būves nozarē varētu biežāk parādīties autonomi vai attālināti vadāma būvtehnika.

Kāds uzņēmumam un arī nozarei kopumā bija pagājušais gads un kā aizvadīta šā gada pirmā puse?

Pagājušais gads gan uzņēmumam, gan, domājams, visai nozarei kopumā bija veiksmīgs. Visiem bija daudz darba. Pateicoties lieliem skaitam projektu un labajiem laikaapstākļiem, padarīts tika daudz. Daudz atjaunotu kilometru uz valsts ceļiem, ielu un ceļu uzlabojumi pašvaldībās. Iespējams, ka tieši pagājušajā gadā daudzjiem gan nozarē, gan sabiedrībā radās cerība, un, šādi turpinot, ceļu infrastruktūras stāvoklis pamazām varētu uzlaboties. Taču jau šogad varam novērot attīstības sabremzēšanos. Katrā ziņā darba intensitāte gada pirmajā pusē ir mazinājusies, kas saistīts ar ne tik lielu projektu skaitu salīdzinājumā ar pagājušo gadu.

Iespējams, ka tieši pagājušajā gadā daudziem gan nozarē, gan sabiedrībā radās cerība, ka, šādi turpinot, ceļu infrastruktūras stāvoklis pamazām varētu uzlaboties.

2017. gadā par uzņēmuma lielāko akcionāru kļuva Francijas uzņēmums Eurovia. Vai tas ir mainījis uzņēmuma darbību, principus?

Pēc pievienošanās *Eurovia*, kas ir *Vinci* grupas uzņēmums, mūsu darbībā nozīmīgas izmaiņas nav notikušas. Iespējams tāpēc, ka jau pirms pievienošanās bijām līdzīgi strukturēti un ar līdzīgiem pamatprincipiem. Tā ir iespēja mūsu vadošajam kolektīvam redzēt, piedzīvot, piedalīties un mācīties. Tai pat laikā prieks apzināties, ka ir ko mācīties arī no mums.

Vai ir bijuši kādi izaicinājumi?

Uzņēmuma vadības līmenī vislielākais izaicinājums sākotnēji bija valodas barjera,

kā arī ļoti plašs cilvēku loks, ar ko nākas ikdienā komunicēt. Bet pēc diviem gadiem esam adaptējušies un sākam arvien vairāk domāt, kā izmantot sinerģijas, kas veidojas starp uzņēmumiem un valstīm, gan praktiskajā sadarbībā, gan tehnoloģiju un inovāciju jomās.

Apjomīgas un regulāras investīcijas ir nepieciešamas esošā tehniskā parka un ražošanas iekārtu uzturēšanā.

Gada sākumā ceļa būves uzņēmumi norādīja, ka nākotnē raugās ar lielu neziņu, jo nav skaidrības, kas notiks ar Eiropas Savienības (ES) finansējumu, kā to aizvieto valsts finansējums utt. Vai šobrīd ir radusies kaut neliela skaidrība, un kā šādos apstākļos plānojat uzņēmuma attīstību un ieguldījumus?

Bažas nav mazinājušās. Mainījies ir tikai tas, ka šī kritiskā situācija ir pietuvojusies pavisam tuvu. Protams, cerība mirst pēdējā. Vēl pašreiz nozarē ir pietiekams darba apjoms, taču pieļauju, ka uz rudens pusi apjoms sāks mazināties un skaidrības par nākamo gadu joprojām nebūs. Uzņēmumiem nāksies izvērtēt, ko darīt – vai no būtiski samazināt savus resursus un, visticamāk, zaudēt daudz speciālistu, izpārdot tehniku un iekārtas, vai arī vēl cerēt, ka tiks atrisināts finansējuma jautājums un darba apjoms, kaut nedaudz mazāks, un tomēr būs. Ja Eiropas projektu vietā netiks atrasts finansējums, tad kritums, kas mērāms daudzos desmitos procentu, atstās ļoti daudz negatīvu seku gan nozarei, gan sabiedrībai. Attiecībā uz investīcijām šī iespējamā pasūtījumu straujā samazināšanās un turpmāko gadu plānu neesamība rada īpašus sarežģījumus. Nav jau tā, ka investīcijas nozīmē tikai jaunus tehnikas iegādi un esošās nomaiņu. Apjomīgas un regulāras investīcijas ir nepieciešamas esošā tehniskā parka un ražošanas iekārtu uzturēšanai. Piemēram, savlaicīgi nenomainot vai neveicot remontu kādam nozīmīgam asfalta rūpnīcas mezglam ziemas periodā, var izrādīties, ka nākamā darba sezona šai rūpnīcai var iet secen. Mums ir bēdīga pieredze no iepriekšējās krīzes laikiem un zinām, ko nozīmē tikai vienu nesezonu apstādināt investīcijas remontbudžetiem. Ar šādiem un līdzīgiem jautājumiem attiecībā

uz investīcijām ir nodarbināti ne tikai ceļu būvnieki. Tas attiecas arī uz lielu skaitu mūsu nozares apakšuzņēmēju un transporta kompāniju. Tikpat nozīmīgas investīcijas ir nepieciešamas materiālos, to savlaicīgā ražošanā vai piegādē.

Kas, pēc jūsu domām, sagaida ceļu būves nozari tuvāko piecu gadu laikā?

Ja tiks realizēti lieli projekti (piemēram, *Rail Baltica*, *Ķekavas apvedceļš*), tad pēc pāris gadiem nonāksim visa veida resursu trūkuma priekšā. Kā jau iepriekš minēju, cilvēkresursu trūkums dramatiski pastiprināsies, ja tuvākajiem gadiem netiks atrasts finansējums un nozare zaudēs daļu no jau esošā darba spēka. Lielu ļaunumu var nodarīt arī tas, ja ar nozari saistītie uzņēmumi pārtrauks investēt tehniskā un tehnoloģijās, kā arī minerālo materiālu ražošanā. Šajā gadījumā arī sabrukušo un avārijās stāvoklī esošo valsts ceļu posmu daudzums būs izveidojies vēl lielāks. Ja finansiālās iespējas intensīvākai valsts ceļu rekonstrukcijai tiks atrastas tikai pēc vairākiem gadiem, kad pa-



SIA Saldus ceļinieks

Darbības veids:

ceļu un maģistrāļu būvniecība

Dibināts: 1991. gadā

Apgrozījums: 2017. gadā 25,01 milj. eiro

Peļņa: 2017. gadā 1,84 milj. eiro

Īpašnieki: 68,75% Francijas uzņēmumam *Eurovia*, 28,13% – AS *SC Grupa* un 1,56% – Gintam Karolam, 1,56% – Ivaram Attekai.

Atrašanās vieta: Saldus

AVOTS: *Lursoft/Leta*

ralēli sāksies lieli projekti, tad pieejamā jauda un resursi būs nepietiekami. Ceru, ka gluži tā nenotiks un valsts pietiekami gudri spēš amortizēt šo tuvāko gadu kritumu. Šajā ziņā simpatizē kaimiņvalstu pieeja, kas jau šodien ir definējuši, ka tuvākajos gados ir jākoncentrējas uz valsts ceļu tīkla sakārtošanu, un, sākoties *Rail Baltica* projektam, fokuss būs uz šīs trases un nepieciešamās apkārtējās infrastruktūras izbūvi.

Vai izmantojat būvniecībā vietējos iežus, materiālus un vai tie atbilst prasītajai kvalitātei un ir pieejami vajadzīgajā apjomā?

Diemžēl pasūtītāju budžets un finansu iespējas neļauj strādāt tikai ar importētu minerālmateriālu. Būvniecībā tiek izmantoti vietējie materiāli. Slāņi vietējos karjeros parasti ir diezgan mainīgi un nodrošināt atbilstošu kvalitāti



nav viegli. Taču profesionāli ražotāji ir iemācījušies to izdarīt. Arī mēs veicam ražošanu savos karjeros, nemitīgi investējam tehniskā un iekārtās, lai spētu nodrošināt gan kvalitāti, gan apjomu. Jāatzīst, ka vietējo materiālu resurss kopumā Latvijā mazinās, savukārt ražošanas izmaksas nemitīgi pieaug. Tādēļ ir svarīgi investēt un attīstīt ražošanu, lai no vietējā materiāla varētu iegūt gan atbilstošu gala produktu, gan lielāku derīgā materiāla gala iznākumu.

Vai Latvijā ceļu remontdarbiem ir augstas kvalitātes prasības, salīdzinot ar kaimiņvalstīm?

Būtiski atšķiras kontroles veids. Lielākajā daļā valstu tiek kontrolēti tikai gala rezultāti. Process, iekārtas, materiāli un rezultāta panākšanas veids ir uzņēmēja darīšana. Kopumā jāsaprot, ka prasības ir

Manuprāt, tur, kur ir paredzēta pilnvērtīga autoceļu rekonstrukcija ar pilnvērtīgu projektu un finansējumu, problēmu ir vismazāk. Lielas galvassāpes sākas nepietiekama finansējuma rezultātā tapušam nepilnīgam vai daļējam projekta risinājumam. Īpaši grūti iet ar sabrukušo segu atjaunošanas posmiem, kur no "bruņurupuču" muguram ar plānu asfalta kārtu ir jāpanāk līdzens un drošs ceļš. Vairumā gadījumu, neveicot konstruktīvo kārtu rekonstrukciju, šie ceļu posmi pavisam drīz rada problēmas – ceļš kļūst nelīdzens, sāk plaisāt.

Vai projektos kļūdas mazinās?

Ja atskatās vēsturē, tad LVC pasūtījumos projektu kvalitātes līmenis ir uzlabojies. Ir, protams, savas nepilnības, neprecizitātes, neatbilstoši apjomi un šur tur nepilnīga ģeoloģiskā izpēte, taču kopumā kļūdu, šķiet, ir mazāk. Pavisam savādāka situācija ir pašvaldību iepirkumos. Tur nereti ir daudz sliktākas kvalitātes projekti.

Iepriekš norādījāt, ka pērn veiksmīgo būvdarbu sezonu aizēnoja izmaksu kāpums. Proti, sadārdzinājās izejmateriālu cenas. Kāda situācija ir šobrīd? Vai cenu kāpums turpinās? Vai tas nozīmē, ka projektu realizācija pasūtītājam nākotnē kļūs tikai dārgāka?

Izmaksu ziņā ceļu būvē vislielākā ietekme ir naftas produktiem un materiāliem. Bitumens, degviela, minerālie materiāli, transporta un tehnikas pakalpojumi, nozīmīga ir arī darbaspēka izmaksu ietekme. Visās šajās pozīcijās pēdējos gados ir bijis staujš kāpums. Bitumena un degvielas cenu iespējamās izmaiņas nākotnē ir gandrīz neiespējami prognozēt. Atšķirībā no citām valstīm, Latvijas ceļinieki nav pasargāti no šiem milzīgajiem riskiem un potenciālajiem zaudējumiem, ja cena būtiski pieaug. Materiāli lētāki noteikti nekļūs. Savukārt darbaspēks kļūs tikai dārgāks, jo to ietekmēs kopējā situācija darbaspēka tirgū. Diemžēl apgalvojumi, ka, krītoties pasūtījumu apjomam, kritīsies ceļu būves cenas, nav īsti pamatoti.

Vai nozarē izjūtat darbinieku, speciālistu trūkumu?

Esam izveidojuši ļoti stabilu kolektīvu un kadru

mainība mūsu uzņēmumos ir minimāla. Taču gadījumos, kad sākam meklēt kādu papildnozares speciālistu, tad sākam izjust to trūkumu. Tāpēc izmantojam savas apmācību programmas, lai spētu pēc iespējas ātrāk integrēt no citām nozarēm nākušus speciālistus.

Latvijā radikālām ceļu būves tehnoloģiju inovācijām ienākt ir grūtāk, jo tas ir saistīts ar stingri reglamentētu procesu.

Vai ceļu būves nozarē ienāk dažādas inovācijas? Kā tās izpaužas?

Runājot par inovācijām, jāsaprot, ka ar interesi vērojam jaunākos pētījumus un sasniegumus mūsu *Eurovia* zinātniskajā centrā. Piemēram, pēdējais sasniegums ir 100% reciklētais asfalts, kurš tika iekļauts uz automaģistrāles, nepievienojot klāt ne jaunus minerālmateriālus, ne bitumenu. Latvijā radikālām ceļu būves tehnoloģiju inovācijām ienākt ir grūtāk, jo tas ir saistīts ar stingri reglamentētu procesu, ko minēju jau iepriekš. Jebkura inovācija būtu vispirms jāatļauj ceļu specifikācijās, pie kurām projektētājiem un būvniekiem cieši jāturas. Savukārt inovācijas, kas saistītas ar 3D un mašīnkontroles sistēmām tehnikai, jau tagad kļūvušas populāras un tiek izmantotas arvien vairāk. Pavisam drīz nākotnē mūsu dzīvē arvien biežāk ienāks autonomi vai attālināti vadāma būvtehnika. Piemēram, atsevišķos *Eurovia* grupas karjeros jau šodien tiek testēti bezpilota frontālie iekrāvēji un pašizgāzēji.

Kā kopumā, no autobraucēja skatu punkta, vērtējat ceļu stāvokli Latvijā?

Var piekrist LVC statistikai par valsts galveno ceļu stāvokļa uzlabošanas pēdējos gados, pateicoties ES fondiem. Taču daudzu reģionālo un īpaši vietējo ceļu stāvoklis ir nožēlojams, un tas strauji turpina pasliktināties. Vissliktākais, ja ceļu stāvokļa dēļ iznīkst uzņēmējdarbība un līdz ar to darba vietas reģionos. Nedomāju, ka pat lokāla uzņēmējdarbība ir spējīga eksistēt vietās, kur katru rudenī un pavasari praktiski tiek slēgta kustība smagajam transportam.

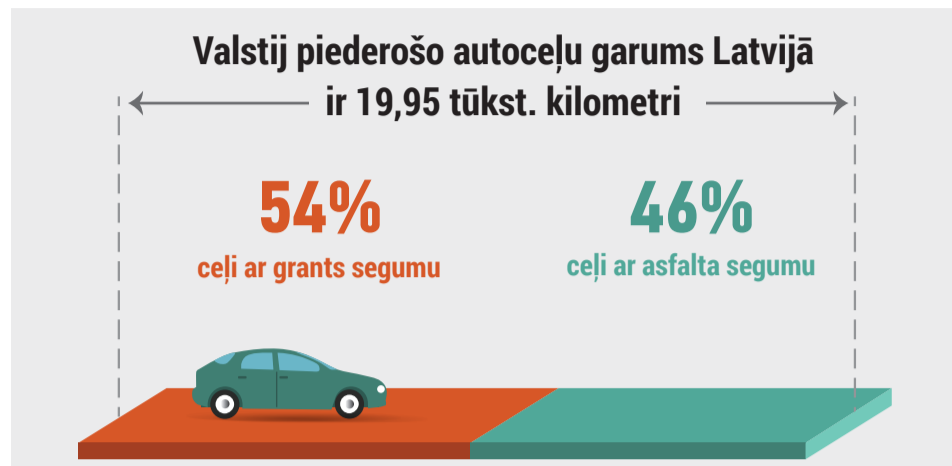
Lielie projekti virzās raiti

Būvniecības sezona uz Latvijas valsts ceļiem rit pilnā sparā; viens no lielākajiem izaicinājumiem objektos saistīts ar satiksmes organizāciju

Tā *Autoceļu Avīzei* atzīst gan projektētāji, gan projektu vadītāji, gan arī būvnieki. Līdz ar to katrā gadījumā tiek meklēti risinājumi, lai satiksmei uz konkrētā autoceļa padarītu raitāku un radītu pēc iespējas mazākas neērtības ceļu lietotājiem. Šogad būvdarbi plānoti vairāk nekā

80 valsts autoceļu objektos, no tiem 15 būs tilti un pieci – atsevišķi satiksmes drošības uzlabošanas projekti. Kapitālieguldījumus plānots veikt 481,02 km valsts autoceļu, bet dažādu veidu darbus kopumā plānots veikt uz 800 km valsts autoceļu. Šogad valsts ceļu

remontdarbiem un uzturēšanai ir pieejami 261,8 milj. eiro, no tiem 185,3 milj. eiro ir valsts budžeta finansējums, bet 76,5 milj. eiro Eiropas Savienības (ES) fondu līdzfinansējums. Taču, lai veiktu katru gadu valsts autoceļu remontdarbus un uzturēšanu, būtu nepieciešami 636 milj. eiro.



Sēnītes posms

Posms:	autoceļš A2 Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (25,50.–39,40. km) un autoceļš A3 Inčukalns–Valmiera (0,00.–1,65.km)
Reģions:	Rīga
Darbu veids:	autoceļa pārbūve
Darbu ilgums:	2019–2020
Finansējums:	Kohēzijas fonds 46,58 milj. eiro ar PVN
Projektētājs:	SIA Polyroad
Būvnieks:	piegādātāju apvienība Binders un ACB

Projekta apraksts: Vidzemes šosejas posmā ir divas brauktuves ar divām joslām katrā virzienā un deviņi satiksmes pārvadi Sēnītes mezglā un viens pie Vangažiem. Projekts paredz ceļa brauktuves segas pārbūvi, izmantojot mums jau pazīstamo reciklēšanas tehnoloģiju. Asfaltbetona segums tiks ieklāts trīs kārtās. Tiks pārbūvēta Straujpītes caurteka un arī pārbūvētas un tīrītas mazākas caurtekas. Atjaunots gājēju tunelis Sēnītes satiksmes mezglā, atjaunotas 14 autobusu pieturvietas un izbūvēti seši paviljoni. 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.

Jūlija otrajā pusē plānots mainīt satiksmes organizāciju. Slēgt brauktuvi virzienā no Siguldas uz Rīgu un satiksmei organizēt pa brauktuvi no Rīgas uz Siguldu.

Svarīga savstarpējā komunikācija

Projektētājs:
Gatis Šimanskis,
SIA Polyroad

projektēšanas inženieris
“Objekts ir apjomīgs jau ar to, ka tas ir desmit km garš. Turklāt ar divām atsevišķām brauktuvēm un vairākiem ceļa pārvadiem. Ceļš jau vēsturiski ir projektēts pietiekami vienkāršs. Tas faktiski ir taisns posms ar atsevišķiem rādīsiem Sēnītes mezglā zonā. Šajā būvprojektā liela nozīme bija pastāvīgai un veiksmīgai komunikācijai ar apakšuzņēmējiem, īpaši būvkonstrukciju izstrādes procesā, kur ceļa trases parametri jāsalāgo ar rampām un pārvadiem.”

Mainīsies satiksmes organizācija

Projekta vadītājs:
Andris Brohauzs,
AS Latvijas Valsts ceļi

“Viens no izaicinājumiem šajā ceļa posmā ir satiksmes organizēšana, jo tiks remontēti arī visi pārvadi. Jūlija vidū satiksme tiks palaista virzienā uz Siguldu, jo otrajā pusē jau būs ieklāta apakškārta un saistkārta. Vienlaicīgi tiks slēgta brauktuve uz Rīgu. Pēc Jāņiem jau ir noņemts luksofors Valmieras šosejas sākumposmā. Runājot par pārvadiem, šobrīd ir veikti demonstratīvas darbi. Sākoties ziemai, visiem pārvadiem jābūt noasfaltētiem, lai pa tiem varētu jau pārvietoties transports.”

Izaicinājums – darba apjoms

Būvnieks:
Aldis Vigulis,
SIA Binders
projekta vadītājs

“Projekta īstenošana, protams, ir ievērojama ar darbu apjomu. Ņemot vērā, ka būvdarbi notiks abās brauktuvēs, kopējais pārbūvējamā seguma garums ir gandrīz 30 km. Projekta ietvaros tiks atjaunoti pārvadi un tuneli, tāpēc projektā strādā ne tikai ceļu būvnieki, bet arī tiltu un pārvadu būvniecības speciālisti. Tas ir viens no lielākajiem šā projekta vadības izaicinājumiem – nodrošināt saskaņotu visu projekta īstenošanā iesaistīto uzņēmumu, materiālu piegādātāju darbību un loģistikas procesus. Darbu organizācija pakārtota nosacījumam – līdz tehnoloģiskajam pārtraukumam abām brauktuvēm jābūt izbūvētām vismaz apakšējās asfaltbetona kārtās, bet uz pārvadiem darbiem jābūt izpildītiem tādos apjomos, lai ziemā varētu atjaunot transporta kustību. Būtiska būvdarbu pozīcija ir satiksmes organizācija būvniecības laikā. Tas ir viens no šā projekta izaicinājumiem, īpaši šajā ziņā jāizceļ Sēnītes mezgls.”

Jūrmalas šoseja

Posms:	autoceļš A10 Rīga–Ventspils (13,41.–19,25. km), abas brauktuves
Reģions:	Rīga
Darbu veids:	autoceļa pārbūve
Darbu ilgums:	2019–2020
Finansējums:	valsts budžets 22,97 milj. eiro ar PVN
Projektētājs:	AS Ceļuprojekts
Būvnieks:	piegādātāju apvienība Binders un ACB



Projekta apraksts: Šosejas pārbūves ietvaros ar reciklētu veco asfaltu tiks pastiprināti ceļa pamati un uzklātas trīs jauna asfalta kārtas. Atjaunos arī nobrauktuves satiksmes mezglā ar Rīgas apvedceļu A5 (Salaspils–Babīte).

Projektētājs:
Pēteris Bahurs,
AS Ceļuprojekts
būvprojekta vadītājs

“Strādāt pie Jūrmalas šosejas segas pārbūves būvprojekta bija salīdzinoši viegli, jo pirms aptuveni 50 gadiem tā laika projektētāji bija izstrādājuši kvalitatīvu projektu, kura risinājumi kalpo vēl šodien. Lielākais izaicinājums bija, ņemot vērā valsts ierobežotos finanšu resursus, piedāvāt risinājumus pieslēgumiem (krustojumiem) autoceļam, kur nākotnē būtu jāprojektē paralēlas vietējās joslas, lai apkalpotu blakus teritorijas.”

Jātiek galā ar pieslēgumiem

Projekta vadītājs:
Andis Bērziņš,
AS Latvijas Valsts ceļi

“Šis ir autoceļa posms ar lielāko satiksmes intensitāti valstī. Tā kā tiek remontētas arī divlīmeņa satiksmes mezgla ar autoceļu A5 nobrauktuves, apjomīgs ir satiksmes organizācijas process. Jāsakoordinē ceļu būvdarbi ar sakaru komunikāciju un elektrotīklu projektiem un būvdarbiem. Nav plānots mainīt ceļa konfigurāciju, vienīgi par dažiem metriem tiks precizētas atsevišķas līknes. Visā šosejas garumā būs nozogojumi gājējiem, jo gājēju kustība pāri ātrgaitas šosejai nav droša.”

Izaicinājums: ceļa intensitāte

Būvnieks:
Armands Svīķis,

A.C.B. uzņēmumu grupas operatīvais vadītājs

“Jūrmalas šosejas rekonstrukcija ir vidēji sarežģīts, bet apjomīgs projekts. Jāatzīst, ka salīdzinot ar citiem līdzīga līmeņa projektiem, šosejai nav mākslīgās būves, kas pavisam nedaudz, un tomēr atvieglo darba procesu. Lielākais izaicinājums ir ceļa intensitāte, īpaši vasaras laikā, kad notiek apjomīgākie ceļu būves darbi. No būvniecības viedokļa šoseja ir vidējās klases objekts, kur ar īpašu rūpību jāpieiet daudziem tehnoloģiskiem risinājumiem, lai, ņemot vērā intensīvo satiksmi, ceļš būtu kvalitatīvs un kalpotu ilgi. Šajā objektā arī sastopas divi galvenie Latvijas autoceļi A9 un A10 ar savām transporta plūsmām, un tas ir vēl viens izaicinājums – nodrošināt skaidru un saprotamu satiksmes organizāciju visiem autobraucējiem.”



Pāvilosta

Posms:	A/c P111 Ventspils (Leči)–Grobiņa pārbūve posmā no Labraga līdz Vērgalei (43,20.–63,00. km)
Reģions:	Kurzeme
Darbu veids:	autoceļa pārbūve
Darbu ilgums:	2018–2019
Finansējums:	ERAF 10,62 milj. eiro ar PVN
Projektētājs:	SIA Polyroad un SIA SKA projekts
Būvnieks:	SIA Binders

Projekta apraksts: Segas pārbūve, sākot no pamatiem un beidzot ar divām asfalta kārtām. Atjaunots tilts pār Saku un Karpu, iekļaujot jaunu hidroizolāciju un brauktuves segumu.

Sadzirdēt iedzīvotājus

Projektētājs:
Gatis Šimanskis,
SIA Polyroad
projektēšanas inženieris

“Izaicinājums bija tikt galā ar visu objektu kopumā, jo tas ir aptuveni 20 km garš, līdz ar to tam ir daudz pieguļošu īpašumu, kur projekta risinājumi jāsalāgo tā, lai īpašniekiem, pirmkārt, nepasliktinātu esošo situāciju, otrkārt, iespējams, kādā vietā nedaudz iziet ārpus rāmjiem un panākt pretī īpašniekam ar nestandarta risinājumiem. Piemēram, viena īpašniece ļoti lūdza, lai saudzējam viņas aizsaulē aizgājušā

vīra iestādīto koku, kas faktiski traucēja ceļa izbūvei, tomēr atradām risinājumu. Katram īpašniekam ir tiesības uz sakārtotu vidi pie savām mājām arī ceļa ekspluatācijas laikā, tādēļ šo uzskatu par lielāko izaicinājumu – būt pretimnākošam cilvēkiem, jo viņiem galu galā ceļu arī būvējam.”

Pārbūvē ceļu un atjauno tiltus

Projekta vadītājs:
Jānis Svarens,
AS Latvijas Valsts ceļi

“Objektā tiek veikta ceļa segas pārbūve, kā arī tiek atjaunoti divi tilti. Turpināsies darbs pie nobrauktuviņu izbūves, autobusa pieturu un paviljonu atjaunošanas. Tāpat tiks uzstādītas barjeras, ceļa zīmes, horizontālie apzīmējumi, kā arī tiks nostiprinātas nogāzes un veikta apzaļumošana. Līdz jūlijam vidum plānots izbūvēt asfalta apakškārtu visā objektā.

Satiksmē objektā tiek regulēta ar luksoforiem. Pašreiz ir astoņi reversās kustības posmi. Atļautais braukšanas ātrums objektā 70 un 50 km/h.”

Jārēķinās ar luksoforiem

Būvnieks:
Jānis Fedotovs,
CBF SIA Binders
projekta vadītājs

“Pagājušajā būvdarbu sezonā uzsākts projekts, kas paredz vecā ceļa seguma atjaunošanu. Tiek izmantota reciklēšanas tehnoloģija, bet, atbilstoši projektam, atsevišķās vietās tiek mainīta arī ceļa drenējošā kārtā. Tādējādi darbi organizēti vairākos ceļa posmos, kas iespējdo arī satiksmes organizāciju. Autovadītājiem šajā būvdarbu zonā pastāvīgi jārēķinās ar vairākiem luksoforu posmiem. Vecie tilti pār Karpu un Saku tika nojaukti līdz sijām un izbūvēti no jauna.”



Daugavpils apvedceļš

Posms:	Daugavpils apvedceļš (A14) (Kalkūni–Tilti) (0,06.–8,30. km)
Reģions:	Latgale
Darbu veids:	autoceļa pārbūve
Darbu ilgums:	2019
Finansējums:	valsts budžets 8,08 milj. eiro ar PVN
Projektētājs:	SIA Projekts 3
Būvnieks:	SIA Binders

Projekta apraksts: Ceļa posms tiks pārbūvēts pilnībā un tiks iekļātas trīs kārtas asfalta, bet Sventē izbūvēts rotācijas aplis.

Pārveidos krustojumu

Projektētājs:
Valters Balka,
SIA Projekts 3
ceļu projektētājs

“Daugavpils (A14) apvedceļa posma segas pastiprināšanas būvprojektā galvenie izaicinājumi bija racionālas segas konstrukcijas izvēle, ūdens atvades sakārtošana un esošo inženiertīklu pārbūve vietās, kur tie traucēs plānotajiem būvdarbiem. No projektēšanas viedokļa interesantākā vieta objektā bija rast risinājumu sarežģītas konfigurācijas sešu ceļa atzaru savienojumam

Sventē. Izvērtējot dažādus variantus, kā piemērotākais tika izvēlēts piecu zaru rotācijas aplis. Projekta ietvaros tika uzlabota arī gājēju infrastruktūra Sventē, kā arī visā objektā pārbūvētas sabiedriskā transporta pieturvietas.”

Svarīga komanda

Projekta vadītājs:
Juris Kondrovs,
AS Latvijas valsts ceļi

“Objekts rit pilnā sparā. Darbi notiek atbilstoši būvniecības grafikam, lutina arī laika apstākļi. Izaicinājums ir katrs objekts, ar savām īpatnībām. Tai pašā laikā uzskatu, ka rezultāts ir atkarīgs arī no komandas, kas iesaistīta objekta realizācijā – projektētāja, būvuzrauga, būvnieka un arī no projektu vadītāja. Mērķis ir laicīgi nodot objektu atbilstoši kvalitāte.”

Izmantos veco asfalta

Būvnieks:
Romans Gabrusenoks,
SIA Binders
projekta vadītājs

“Astoņus km garā posma pārbūve tiek veikta, izmantojot reciklēšanas tehnoloģiju, kas pēdējos gados samērā plaši tiek izmantota autoceļu segas pārbūvei. Tas nozīmē, ka vecais asfalta segums tiek safrēzēts, segas stiprināšanai samaisīts ar šķembām, cementu un izlīdzināts. Tam pa virsu trijās kārtās iekļāts jauno asfalta segu. Mums ir pieredze, īstenojot projektus, kas paredz izmantot reciklēšanas tehnoloģiju. Šajā ziņā pārsteigumu vai īpašu izaicinājumu nav. Arī no projektu risinājuma viedokļa šo projektu nevarētu vērtēt kā īpaši sarežģītu.”



Daugavas tilts, Daugavpils apvedceļš

Posms:	Daugavpils apvedceļš (Kalkūni–Tilti) (12,97. km)
Reģions:	Latgale
Darbu veids:	tilta atjaunošana
Darbu ilgums:	2019
Finansējums:	valsts budžets 1,38 milj. eiro ar PVN
Projektētājs:	SIA Kurbada tilti
Būvnieks:	SIA Rīgas tilti

Projekta apraksts: Tilta atjaunošanas ietvaros paredzēta brauktuves betona plātnes atjaunošana, jaunas ietves izbūve, tērauda konstrukciju tīrīšana un krāsošana, kā arī atsevišķu elementu – vēja saišu – daļēja nomaiņa. Tiltam kopš izbūvēšanas 1967. gadā ir atjaunots tikai asfalta segums. Daugavas tilts ir garākais tilts Latgales reģionā, tā kopējais garums ir 313 m.

Unikāls tilts

Projektētājs:
Mārtiņš Radovics,
SIA Inženieru birojs
Kurbada tilti autoruzraugs

“Tilts pār Daugavu ir

unikāls ar to, ka uz kopējiem balstiem ir izbūvēts gan autoceļa, gan dzelzceļa tilts. Būvprojekta izstrādes gaitā sastapāmies ar divām galvenajām problēmām. Pirmkārt, bija pieejami ļoti maza apjoma arhīva materiāli par esošo būvi, jo tilta izbūves laikā tas skaitījās kā stratēģiski nozīmīgs objekts, kura dokumentācija līdz ar to bija ar ierobežotas pieejamības statusu. Otrā problēma bija saistīta ar ierobežotu iespēju veikt tilta apsekošanu laiduma kopņu apakšdaļai – esošās pārvietojamās apkalpes platformas zem tilta laiduma bija bojātas un nelietojamas. Kā veiksmīgs būtu uzskatāms apbraucamā ceļa būvdarbu

laikā risinājums. Tilta šaurās brauktuves dēļ šāda apjoma atjaunošanas darbus nebija iespējams veikt, pilnībā nepārtraucot satiksmi pa tiltu. Tāpēc tika meklēts apbraucamā ceļa risinājums. Sākotnēji tika izskatīta iespēja satiksmi novirzīt pa nākamo tuvāko Daugavas šķērsojumu Daugavpils pilsētā, tomēr risinājums tika noraidīts pašvaldības iebildumu dēļ. Tāpēc, vienojoties ar AS Latvijas dzelzceļš, tika rasts risinājums autotransporta satiksmi būvdarbu laikā novirzīt pa blakus esošo dzelzceļa tiltu, kurš šobrīd netiek izmantots regulārai dzelzceļa satiksmē. Tika demontētas sliedes

ar dzelzsbetona plātnēm un izveidots koka konstrukciju pagaidu klājs autotransporta satiksmē.”

Sarežģīta konfigurācija

Projekta vadītājs:
Aldis Konošonoks,
AS Latvijas Valsts ceļi

“Aktuālie veicamie darbi ir nesošo konstrukciju pastiprināšana un kniežu nomaiņa, konstrukciju zem brauktuves tīrīšana ar smilšu strūklu un krāsošana ar pretkorozijas aizsargsistēmu, apbraucamā ceļa demontāžas un sakārtošanas darbi. Uzsākot būvdarbus, atklājās, ka atsevišķu tilta elementu stāvoklis ir neapmierinošs, un nepieciešama to atjaunošana vai nomaiņa. Kopnēm ir sarežģīta konfigurācija ar lielu savienojumu elementu skaitu, kas apgrūtina konstrukciju attīrīšanu un krāsošanu. Kopējais atjaunojamā krāsojuma laukums ir aptuveni 13 tūkst. m². Tilts izvietots uz valsts galvenā autoceļa A14, kurš izpilda Daugavpils

apvedceļa funkciju, objekta apbraucamajam ceļam tika izmantots dzelzceļa tilts. Šobrīd objekta šķērsošana notiek pa autoceļa tiltu vienā joslā, satiksmē tiek regulēta ar luksoforu, ir platuma ierobežojums 2,7 m un ātruma samazinājums līdz 30 km/h uz tilta.”

Atklājās lielāki bojājumi

Būvnieks:
Pāvels Sidorovs,
SIA Rīgas tilti
izpildedirektors

“Mums projekts ir nozīmīgs no pieredzes viedokļa. Pirmo reizi esam izbūvējuši apbraucamo ceļu transporta kustībai uz blakus esošā dzelzceļa tilta, iepriekš demontējot sliedes, sliežu

plātnes un izveidojot jaunu koka klāju ar barjerām un ietvēm. Atjaunojamais tilts sastāv no četriem tērauda kopņu laidumiem un diviem dzelzsbetona laidumiem. Projekts paredz četru pārvietojamo platformu remontu. Apsekojot atklājām, ka tilta tehniskais stāvoklis pārsniedza projektā iekļauto darbu apjomus un to var uzskatīt par šī objekta izaicinājumu. Konstatējām gandrīz pilnībā izrūsējušas vēja saites, korodētus savienojuma mezglus un ietves nesošo siju, kā arī lielu daudzumu, salīdzinot ar projektā norādīto, izrūsējušu kniežu. Uz šo brīdi konstrukciju elementu nomaiņa un pastiprināšana gandrīz paveikta, notiek tīrīšanas un krāsošanas darbi.”

i Reciklēšanas procesā vecais asfalta segums tiek safrēzēts, segas stiprināšanai samaisīts ar šķembām, cementu un izlīdzināts. Tam pa virsu tiek iekļāta jauna asfalta sega. Šī tehnoloģija pēdējos gados samērā plaši tiek izmantota autoceļu segas pārbūvei.

2+1 profils ir pielietojams šauram ceļu lokam

Lai gan 2+1 sistēmas autoceļi var sniegt satiksmes drošības uzlabojumu, nebūtu pareizi balstīt ceļu sistēmu uz šo risinājumu, jo, pieaugot satiksmes intensitātei, ieguvums būs īslaicīgs

Tā secināts SIA *Projekts* 3 veiktajā pētījumā par "2+1 joslas izveides organizācijas maršrutā VIA Baltica" – uz Tallinas (A1) un Bauskas (A7) šosejām posmos, kur pašlaik izveidotas paplašinātas nomaļes, kas atdalītas ar pārtrauktu līniju jeb inženieru valodā – profils NP 14. Uz Tallinas šosejas tika pētīti četri posmi, kur, iespējams, teorētiski varētu tikt izbūvētas 2+1 joslas. To kopējais ir 57,7 km. Arī uz Bauskas šosejas tika apskatīti četri posmi ar kopējo garumu 26,04 km. Tomēr pētījumā un arī veiktajā Ceļu satiksmes

ar Skandināviju. Atjaunojot Latvijas neatkarību, labākais satiksmes organizācijas risinājums uz VIA Baltica šķīta minētās paplašinātas ceļa nomaļes jeb NP 14 profils.

Nepanāk iecerēto

Par autoceļa ar paplašināto nomali (NP 14 šķērprofilu) vēsturisko sākumu uzskatām projekta VIA Baltica realizācijas sākumu pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas. 1996. gadā darba grupa Latvijas, Lietuvas un Igaunijas sadaļā piecu gadu plānā par

skaidrojumiem normālprofilu NP 14 nodēvējusi par "pusotras joslas", un sākusī interpretēt braukšanas kārtību (apdzīšanu, apsteigšanu) un līdz ar to nevis veido drošāku satiksmi, bet to apdraud, savā auditā norāda CSDD.

Rezultāts izpaliks

Vērtējot, vai posmus uz Tallinas un Bauskas šosejām būtu iespējams pārbūvēt par 2+1 profila ceļu, secināts, ka risku ir pārāk daudz, lai šāds projekts tiktu realizēts, un ieguvumi būs tikai īslaicīgi. CSDD auditā atzīmēts, ka esošajā ceļa klātnes platumā vēlamā pārveidi nevar veikt. Proti, viens no būtiskākajiem iemesliem ir tāds, ka plānotajos ceļu posmos esošā normālprofilu kapacitāte jau ir izsmelta par aptuveni 70% līdz 80%. Visticamāk turpmākajos gados satiksmes intensitāte tikai turpinās pieaugt un pārsniegt arī maksimālo 2+1 profila kapacitāti, kas ir līdz aptuveni 12,5 tūkst. automašīnu dienā. SIA BRD projekts projektētājs Kārlis Alsiņš ikgadējā ceļu nozares konferencē, izvērtējot 2+1 joslu profilu, norādīja, ka, piemēram, VIA Baltica Latvijas teritorijā virzienā līdz Bauskai ir pārāk noslogots, lai ieviestu 2+1 profilu. Pēc viņa teiktā, prognozes liecina, ka 20 gadu perspektīvā

robežai, bet atgriezamiem pie tā, ka šis posms ir faktiski tik tikko nesen sataisīts, līdz ar to nav ekonomiski izdevīgi to pārbūvēt no jauna," skaidro K. Alsiņš. Viņš arī piemin Papevežas apvedceļu Lietuvā, kur ir ieviesta 2+1 sistēma. Dotajā brīdī satiksmes intensitāte tur ir 10 tūkst. automašīnu dienā, bet pēc 20 gadiem tiek prognozēts, ka tā jau būs vairāk nekā 15 tūkst. automašīnu dienā. Līdz ar to arī kaimiņzemē, iespējams, šī sistēma ar laiku varētu vairs līdz galam nepildīt savas sākotnējās funkcijas. VAS *Latvijas Valsts* ceļu Satiksmes organizācijas plānošanas daļas ceļu būvniecības inženieris Aigars Šarpņicks norāda, ka pētījums atklājis visus būtiskākos riskus, ko 2+1 profila ieviešana varētu radīt. Lai gan apskatītie posmi izpilda minimālās prasības, kas ļautu veikt pārbūvi. Pie riskiem viņš min to, ka, visticamāk, šajos posmos tiks būtiski pārsniegt ātrums, kas attiecīgi radīs potenciālu ceļu satiksmes negadījumu (CSN) pieaugumu. "Sanāk, ka pie ievērojamiem kapitālieguldījumiem faktiski netiks panākti drošības uzlabojumi. Arī satiksmes intensitāte jau ir augsta un tikai turpinās palielināties. Visprātīgāk būtu būvēt 2+2 profila ceļu, lai gan tas prasa lielākus ieguldījumus, ieguvums tomēr būtu krietni jūtāmāks. Arī citas valstis atdzīst, ka ieguvumi no 2+1 profila ceļiem ir īslaicīgi," piebilst A. Šarpņicks. Savukārt K. Alsiņš uzsver, citus ceļus par 2+1 ir vērts pārveidot tikai tad, ja tos plānots izveidot kā zema standarta ceļu bez divlīmeņu mezgliem un kontrolētas piekļuves. Faktiski tie nevar būt galvenie valsts autoceļi ar lielu satiksmes intensitāti. "Ja 2+1 profils tiek uzlikts uz ceļa, kura intensitāte ir vairāk nekā 1,5 tūkst. automašīnu stundā, tad izveidojas sastrēgums joslas galā un autoceļš beidz pildīt savu funkciju. Apdzīšanas funkciju vairs nevar nodrošināt. "Tie ceļi, uz kuriem paredzot veidot 2+1 sistēmu, pārdējos

Tallinas un Bauskas šoseju posmi, kuros tika apskatīta iespēja izbūvēt 2+1 joslas



Ieguvumi

- No ārvalstu pieredzes redzams, ka iespējams samazināt bojāgājušo un smagi ievainoto skaitu par līdz pat 70%.
- Nav iespējamas frontālas sadursmes, ja lieto centrālo barjeru.
- Ērta un droša apdzīšana, jo nav jāiebrauc pretējā virziena braukšanas joslā.
- Iespējams izskatīt atļautā maksimāla ātruma palielināšanu. Ārvalstīs lielākoties posmos, kuros to pieļauj ceļa parametri, atļautais maksimālais braukšanas ātrums ir 100km/h.

Riski un trūkumi

- Daļā situāciju ieviešana nav finansiāli pamatojama. Nav racionāli 2+1 sistēmu veidot ar vairāklīmeņu mezgliem un citiem augsta līmeņa parametriem/elementiem. Ar neredz lielākām izmaksām iespējams izveidot 2+2 profilu.
- Nelielu negadījumu (bez miesas bojājumiem) būtisks pieaugums.
- Piekļuves problēmas tuvējiem īpašumiem. Nepieciešams mērot papildu distancē kreiso manevru aizlieguma dēļ.
- Augstas uzturēšanas izmaksas – ziemas uzturēšana, barjeru atjaunošana, u.c.
- Nepieciešama ļoti precīza plānošana un parametru izvēle, lai sasniegtu mērķus.
- 2+1 sistēma nav pielietojama ļoti noslogotiem autoceļiem. Sasniedzot intensitāti 15 tūkst. aut./dnn. sistēma pārstāj efektīvi funkcionēt.

AVOTS: LVC konference

2+1 sistēma ir vienas brauktuves trīs joslu autoceļš, kurā vidējā josla ik pēc noteikta posma maina braukšanas virzienu. Autovadītājam ir jāspēj iebraukt šajā joslā lai varētu veikt nepieciešamos manevrus.

drošības direkcijas auditā ir secināts, ka ieguvumi šajos konkrētajos astoņos posmos izbūvējot 2+1 joslas būs minimāli un nebūs samērīgi ar nepieciešamajiem ieguldījumiem. Līdz ar to izdevīgāk būtu izbūvēt izmaksu ziņā salīdzinoši nedaudz dārgāko 2+2 profilu. Pētījumā tika analizēts, kā šos posmus būtu iespējams pārveidot par 2+1 ceļiem, atrodot tehniski vispieņemamāko un izmaksu ziņā efektīvāko risinājumu. Tika pētīts, kurā vietā ir iespēja izveidot papildu joslu, ņemot vērā pārējos apstākļus – kādi krustojumi, pieturvietas un citas inženierbūves būtu jāpārbūvē. Viens no pirmajiem secinājumiem bija: nepaplašinot esošo ceļa klātni, 2+1 posmus nav iespējams izbūvēt. Tas atstāj iespaidu arī uz pārbūves izmaksām, jo ir jāatpērk zemes no privātpašniekiem. Aplēses liecina, ka Tallina šosejas četrus posmus pārbūve izmaksātu aptuveni 10 milj. eiro, bet Bauskas šosejas posmu – 9,5 milj. eiro. Jāatgādina, ka Tallinas un Bauskas šosejas ir svarīgākais tranzīta ceļš VIA Baltica, kas Eiropu cauri Latvijai savieno

izveidojamā šķērprofilu izmēriem uz VIA Baltica minēja šādus parametrus: autoceļa braucamās daļas platumam jābūt vismaz 3,5 m, bet nostiprinātajai nomaļei 2 m. Šis dokuments arī tika ņemts par pamatu, realizējot VIA Baltica projektu. Šis profils 2000. gadā tika arī izbūvēts autoceļa Rīga (Baltezers)–Igaunijas robeža (Ainaži) (A1), kā arī autoceļa Rīga–Bauska–Lietuvas robeža (Grenctāle) (A7)

12,5 tik tūkst. automašīnu dienā naktī ir ceļa 2+1 kapacitāte.

vairākos posmos. Uz šiem posmiem ātrāk braucošais transports, pārējiem satiksmes dalībniekiem darbojoties saskaņoti, var veikt apdzīšanas manevru, neiebraucot pretējā braukšanas joslā. Paplašinātās nomaļes autotransports var izmantot, lai apstātos un stāvētu, kā arī gājēji un velosipēdisti. Tomēr, pieaugot transporta plūsmām, satiksmes norises scenārijs uz šāda tipa ceļiem nerealizējās plānotajā veidā. Sabiedrība pretēji

līdz Bauskai kursēs aptuveni 26 tūkst. automašīnu dienā naktī, kas vairāk nekā divas reizes pārsniedz 2+1 sistēmas normu. "Teorētiski Saulkrastu apvedceļu būtu parocīgi pārbūvēt, bet diemžēl arī šī ceļa posma satiksmes intensitāte tiek prognozēta pārāk liela, līdz ar to teorētiski 2+1 profilu tur varētu ieviest, bet tas nebūtu prātīgi. Vienīgais VIA Baltica posms, kur varētu ieviest 2+1, ir no Saulkrastu apvedceļa līdz Igaunijas

gados gandrīz visi ir pārbūvēti, un būtu neprāts ārdīt nost to, kas pirms diviem gadiem ir izbūvēts. Savukārt, skatoties no drošības skatu punkta, vis-

vieta autoceļu kartē, bet uz to nevar balstīt visu sistēmu," uzsver K. Alsiņš. 2+1 ir labs risinājums, bet ir pielietojams šauram ceļu lokam.



2+1 sistēmu raksturo:
 • Vidējā braukšanas josla dod iespēju veikt apdzīšanu, neiebraucot pretējā braukšanas virzienā.
 • Centrālā josla ik pēc noteikta intervāla maina braukšanas virzienu. Apdzīšanu pārmaiņus nodrošinot abiem virzieniem.
 • Pretējo virzienu atdalīšana tiek panākta ar marķējumu vai drošības barjerām.

vairāk CSN ir uz tiem ceļiem, kur ir intensīvāka satiksme, bet uz šiem ceļiem 2+1 sistēmu nevar ieviest tieši intensitātes dēļ. Visus lielos ceļus nevar pārtaisīt par 2+1 ceļiem un cerēt, ka viss būs droši un labi. Šobrīd ir jādodomā par visnoslogotākajiem ceļiem valstī, lai tie būtu lietojami, un tos var pārbūvēt tikai par ātrgaitas autoceļiem. 2+1 ceļiem ir sava

Citu valstu pieredze

Par 2+1 sistēmas dzimteni var uzskatīt Skandināvijas valstis – Zviedriju un Somiju. Vēsturiski šis ceļu profils ir cēlies no vienbrauktuves plātītajiem divjoslu autoceļiem, ko skandināvi uzlaboja un radās 2+1 sistēma, skaidro K. Alsiņš. Zviedrijā tiek izdalīti divi

autoceļu tipi – ar vienlīmeņa mezgliem (MLV) un vairāk-līmeņu mezgliem (MML). “MLV ir parasts autoceļš ar 2+1 profilu. Visi ceļu mezgli ir vienā līmenī, proti, vienkārši ceļš ar trim joslām. Savukārt MML tips pēc savas būtības jau ir ātrgaitas ceļš. Ceļu mezgli ir vairākos līmeņos, ir kontrolēta piekļuve, tāpēc nav iespējams nobraukt uz savu lauku sētu kurā katrā vietā. Būtībā tas ir ātrgaitas ceļš, kuram nav tradicionālais ātrgaitas ceļa profils, bet ir 2+1,” skaidro K. Alsiņš. Zviedrija secinājusi, ka drošības līmenis uz šiem ceļiem ir līdzvērtīgs klasiskam ātrgaitas autoceļam ar atdalītiem braukšanas virzieniem, bet tai pat laikā ir vērojams liels skaits mazo negadījumu, jo ceļam pa vidu ir sadalošā barjera, un autovadītājiem sanāk bieži tajā ietriekties. K. Alsiņš norāda, ka Zviedrijā ir sarēķināts, ka vidēji gadā uz vienu kilometru notiek divas sadursmes ar barjeru. Tas nozīmē ne tikai negadījumu statistikas pasliktināšanos, bet arī paaugstinātas uzturēšanas izmaksas, jo barjeras ir biežāk jāatjauno. Somijā 2+1 sistēma sāka parādīties pagājušā gadsimta 90. gados, atdalošās barjeras gan parādījās nedaudz vēlāk, jo sākotnēji tas bijis viens plats asfalta ceļš ar iezīmētām līnijām, kas neveda nekādus rezultātus. Proti, nesamazinājās nedz smago negadījumu, nedz bojāgājušo skaits. Pie šā

Izmaksas 2+1 (Somijas piemērs)

Tips	Izmaksas (milj. eiro)
Esošā platā ceļa pārbūve par 2+1	1
Jauna 2+1 ceļa būve	1,8
Jauna 2+2 ceļa būve	2-4

brīža 2+1 sistēmas satiksmes drošība ir uzlabojusies par 50%. “Tomēr somi norāda, ka liels satiksmes negadījumu skaits ir tieši apdzīšanas posmu beigās, kur samazinās joslu skaits no divām uz vienu. Tur novērojams liels braukšanas ātrums un biežāka pēdējā brīža apdzīšana. Man ir bažas, ka arī Latvijas iedzīvotāju paradumi varētu būt līdzīgi. Tāpat somi uzsver, ka ir sadārdzināta 2+1 ceļu uzturēšana ziemā. Proti, ir vienlaicīgi jātira ar divām tehnikas vienībām. Runājot par nākotni, lai gan Somijā ir salīdzinoši liels 2+1 ceļu tīkls, nākotnē viņi ir nolēmuši koncentrēties uz pilnvērtīgiem ātrgaitas ceļiem,” stāsta K. Alsiņš. Vēl piebilstot par izmaksām, viņš norāda, ka divjoslu ceļu izbūve salīdzinoši ar 2+1 ceļiem ir nedaudz dārgāka, bet rezultātā ceļš ir ērtāk lietojams. Savukārt Īrijā 2+1 sistēmu ieviesa 2002. gadā kā pilotprogrammu platū divjoslu ceļu uzlabošanai. Tomēr, lai gan bija vērojami līdzīgi satiksmes drošības uzlabojumi kā Zviedrijā, šobrīd Īrijā ir nolēmusi apturēt 2+1

autoceļu plānveida ieviešanu un izvēlēties ieviest 2+2 autoceļus. Kā lielākos minusus Īrijā min caurlaidības problēmas. Proti, intensīvas satiksmes apstākļos veidojas “pudeles kakli” vietās, kur beidzas apdzīšanas joslas. Sistēma ir arī atzīta par finansiāli neracionālu. Secināts, ka zema standarta 2+2 autoceļš ir tikai par 10% dārgāks.

2+1 un VIA Baltica Latvijā

Ieviešana Latvijas teritorijā pamatota ir tikai autoceļa A1 posmā no Saulkrastu apvedceļa līdz Igaunijas robežai, bet šis posms ir nespējams pārbūvēts.

Pārējos posmos 2+1 sistēma nespēs darboties augstās satiksmes intensitātes dēļ. Tajos ir rekomendējama ātrgaitas autoceļu būvniecība.

Veicot VIA Baltica trases novietojuma izmaiņas, 2+1 profila izveide nebūs ekonomiski pamatota.

Ekonomiski un no satiksmes drošības viedokļa pamatoti būtu veikt pārbūvi uz 2+2 profilu.

Glāze un stūre nav savienojami

Gandrīz trešdaļa šoferu jeb 32% ir vadījuši auto, nepārlicinoties, vai ir pietiekami izgulēts reibums

Tā liecina Ceļu satiksmes drošības direkcijas (CSDD) veiktais pētījums. Kā biežākie aizbildinājumi šādai rīcībai tiek minēti ārkārtas gadījums, laba pašsajūta, lai gan gulētas tikai pāris stundas, vai arī neesot bijis cita veida, kā tikt līdz mājām. “Ņemot vērā vidējo statistiku, alkohols no ķermeņa izvadās ar ātrumu 0,12–0,15 promiles stundā, ko ietekmē arī neskaitāmi daudz citu faktoru. Tas, ka alkohola saturs organismā ir mazinājies, vēl nenozīmē, ka cilvēks var adekvāti rīkoties pie auto stūres. Jebkura sēšanās pie stūres reibumā var beigties slimnīcā vai pat morgā,” brīdina ārste narkologe Ilze Maksima.

Pētījums parāda, ka ceturtdaļa respondentu uzskata: braukšana reibumā Latvijā vēl aizvien ir izplatīta problēma. Vienlaikus sabiedrība kļūst ziņošāka; lielākā daļa šoferu apstiprina, ka miegs ir vienīgās “zāles” pret reibumu. CSDD valdes priekšsēdētājs Andris Lukstiņš atzīmē, ka piecos mēnešos reibumā izraisītas 240 avārijas, kurās ievainoti 77, bet gājuši bojā 5 cilvēki. Salīdzinot ar 2018. gada attiecīgo laika periodu, reibumā izraisīto avāriju skaits ir samazinājies par 10%. Valsts policijas Vidzemes reģiona pārvaldes Satiksmes uzraudzības rotas inspektore **Kristīne Boževnice** atzīst, ka cilvēkus

nebaida sodi, ko īpaši pierādātas, ka bieži vien policijas ekipāžas saskaras ar vieniem un tiem pašiem cilvēkiem atkārtoti. “Varētu pat teikt, ka dažiem cilvēkiem braukšana reibumā ir kā atkarība. Autovadītāja tiesību atņemšana šos šoferus aptur tikai uz brīdi un ne visus. Aizdomāties liek vien tad, kad tiek piemērota īslaicīga brīvības atņemšana, piebilst K. Boževnice. Lai šogad cilvēkus pēc svīnībām aicinātu kārtīgi izgulēties un nebraukt reibumā, CSDD sadarbībā ar grupu Bermudu Divstūris uzsāka kampaņu Ballējam – izgulam. Tās ietvaros mūziķi pārfrāzējuši slaveno hitu, izveidojot lipīgu šupuldziesmu. 


Jālieto fiziskās barjeras



Rihards Ieviņš, SIA IE.LA inženieris valdes loceklis, inženieris

2+1 profila princips ir labs un varētu būt atbilstošs

Latvijai. Piemēram, ja, būvējot Kokneses šoseju, nevarēja atļauties 2+2 profilu, tad iespējams vajadzēja apsvērt šādu variantu. Tas noteikti uzlabotu satiksmes drošību. Līdzīga situācija ir arī uz VIA Baltica, te gan ir cits ceļa profils, tomēr idejiski tās pašas problēmas. Proti, liels kravas automašīnu īpatsvars, kas pārvietojas ar atļauto braukšanas ātrumu, un mudina vieglo automašīnu vadītājus pārkāpt noteikumus, veicot pārgalvīgus apdzīšanas manevrus. Arī ceļa trase (īpaši uz Kokneses šosejas) mudina uz lielāku ātrumu. Abi šie faktori teorētiski norāda, ka labākais risinājums būtu izbūvēt 2+2


profilu, bet atduramies pret finansēm. Ieviešot 2+1 profilu, noteikti vajadzētu lietot fizisku barjeru, kas atdala pretim braucošās plūsmas. Ir vairāki piemēri, kad tas tiek darīts visā posmā, lai ierobežotu “nelegālos” kriešus pagriezienus, vai arī tikai posma beigās, kur jāpārkārtojas vienā joslā. Noteikti būtu nepieciešams arī darbs ar sabiedrību, jo autovadītāji būtu jāiepazīstina ar šāda ceļa lietošanu. Kā trūkumu 2+1 profila ceļiem varu minēt mazāku kriešo pagriezienu skaitu, taču, piemēram, Kokneses ceļam tas ir atrisināts, vietējos ceļus savācot lokāli un pieslēdzot lielajam autoceļam lokālās vietās. 

Visbiežāk avārijas izraisa braucēju neuzmanība

Vairāk nekā 70% autovadītāju atzīst, ka braucot ir nodarbināti ar blakus lietām, kas var novērst uzmanību

Visbiežāk autovadītāji pie stūres ēd vai lieto telefonu bez brīvroku sistēmas, tāpat daudzi klausās skaļu mūziku. Šādas nodarbes ne vien novērš uzmanību no ceļa, bet lēnāks kļūst vadītāja reakcijas laiks, un vairākkārt palielinās risks iekļūt avārijā. *If Apdrošināšana* veiktajā pētījumā noskaidrots, ka 26% vadītāju visbiežāk pēc negadījuma zvanītu policijai, bet 23% – apdrošinātājam.

Tāds pats skaits respondentu pašam pirmajam zvanītu savam dzīvesbiedram. Atšķiras atbildes, kam biežāk zvanītu sievietes, bet kam – vīrieši. Tikai 19% no aptaujātajiem vīriešiem atzina, ka zvanītu savai dzīvesbiedrei, lielākā daļa zvanītu policijai vai apdrošinātājam. Sievietes pēc negadījuma kā pašam pirmajam visbiežāk zvanītu dzīvesbiedram (27%). Ja negadījumā kāds ir cietis,

svarīgi nekavējoties izsaukt neatliekamo medicīnisko palīdzību, zvanot pa tālruni 112. Ja negadījums nav smags, tajā nav cietušu, iesaistīti tikai divi transportlīdzekļi un nav bojāta trešās personas manta, tad vadītāji var aizpildīt saskaņoto paziņojumu. To var izdarīt arī mobilajā aplikācijā. Ja par negadījuma apstākļiem vadītāji nespēj vienoties, jāzvana policijai. 

BALLĒJAM – IZZGULAM!

Reibumā nebraucam.



- Nopirku mašīnu, bet tā nezin kāpēc nebrauc.
- Cik tad samaksāji?
- 500 latus.
- Nu zini, es te foršo ledusskapi par 500 latiem nopirku, bet, zini, arī nebrauc.

* * *

- Ko tu gaidi, princi baltā Lexus?
- Nē, galvenais, ka labs cilvēks, nav svarīgi, kādā krāsā Lexus!

* * *

Ceļu policists:

- Atveriet bagāžnieku! ... Kas tad tas!?
- Tas? Tas ir liķis!
- Pats redzu, ka liķis! Bet kur aptieciņa?

* * *

Draugs ved mājās programmētāju. Pēkšņi mašīna apstājas. Vadītājs dara, ko nu prot – nekā! Programmētājs dod padomu:

- Aiztaisi liekos logus! Nu, vēl mēs varam izkāpt ārā un iekāpt no jauna.

* * *

- Nu, beidzot redzu progresu! – instruktors saka topošajai autovadītājai.
- Šodien jūs pirmo reizi apdzināt kravas mašīnu ar atvērtām acīm.

* * *

- Es vakar nopirku mašīnu!
- Kādā krāsā?
- Vai jūs esat redzējušas saulrietu?
- Protams!
- Nu tādā pašā krāsā, tikai zaļā!

* * *

Draudzene vienmēr lūdzas, lai aizvedu uz kādu dārgu vietu. Aizvedu uz... benzīntanku.

* * *

Autosalonā:

- Sakiet, kāds ir bagāžnieka tilpums šai automašīnai?
- 27 kubi.
- Kādi kubi?
- Buljona...



Autobraucēju brīvdienų ceļvedis

Jūlijs, 2019

Latvijas Ceļu muzejs
Šlokenbeka, Milzkalne,
Smārdes pag., Engures
novads. Vairāk informācijas:
www.celumuzejs.lv
Ieeja bez maksas

23. jūlijs
Dzintaru koncertzāle,
Turaidas iela 1, Jūrmala
Jūrmalas festivāls
Biļetes: www.bilesuparadize.lv

15.–20. jūlijs
Minhauzena Unda,
Ainažu iela 74, Saulkrasti
Saulkrastu Jazz festival 2019
Biļetes: www.bilesuparadize.lv

26.–27. jūlijs
Salacgrīva, **festivāls**
Positivus 19. Biļetes:
positivusfestival.com

28. jūlijs
18.–21.00. Pils iela 16, Sigulda
Siguldas opermūzikas svētki, galā
koncerts No operas līdz operetei
Biļetes: www.bilesuparadize.lv

13. jūlijs
7.00–22.00. Ventspils
Jūras svētki 2019

19.–21. jūlijs
17.00. Uzvaras bulvāris 22, Cēsis
Mūzikas festivāls Fono Cēsis
un pilsētas svētki. Ieeja bez maksas

13.–14. jūlijs
Alūksnes ezers. **Pasaules**
čempionāts ūdens motosportā
jauniešiem GT15 ātruma klasē

13.–14. jūlijs
10.00. Zvejnieksvētki
Pāvilostā

27. jūlijs
10.00. Skolas iela 10a, Gulbenes
sporta centrs. **Amatieru minifutbola**
festivāls Mītava Open 2019

20. jūlijs
19.00. Stadions Daugava,
Liepāja. **Grupas Prāta vētra**
koncerts

20.–21. jūlijs
10.00–23.00. Lidosta
Jūrmala, Tukumus.
Aviošovs. Biļetes:
www.ticketshop.lv

13. jūlijs
15.00. Salaspils botāniskais
dārzs. **Festivāls Kartupeļ-**
palma 58

Vienmēr svaiga maize
Maiznīca/veikals/kafejnīca
Liepkalni. „Liespalās”
(Rīga–Daugavpils 117. km)
Katru dienu 8–22

21. jūlijs
13.00–22.00. Lūznavas muiža,
Pils iela 8, Rēzeknes novads.
Mākslas un garšas festivāls
Mākslas pikniks 2019

18. jūlijs
Līvānu pilsētas svētki 2019

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

autocelu avīze

VIADA

CSDD

ASTARTE
NAFTA

VIRŠI-A

ELVI

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 janvārī.

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