



Septembris 2019

aktuālo ceļu dzīvotze

LVC atgādina –
“Nebrauc autā!”.
Ekspertu viedokļi kā uzlabot
satiksmes drošību.

[---> 7. lappuse]

Jānis Rozenbergs: Izbraucot nedaudz ārpus attīstības
centriem, top skaidrs, kāpēc nereti reģionu iedzīvotāji
saka – galvenais sataisiet mums ceļus, ar pārējo kaut
kā tiks galā. Kad runājam ar mazākām kaimiņu paš-
valdībām par potenciālu apvienošanās, pirmais jautā-
jums, kas izskan, – vai būs iespējams beidzot sakārtot
vienu vai otru sāpīgāku ceļa posmu.

[---> 3. lappuse]



Kvalitātei ar vienu pārbaudi nepietiek

Lai nodrošinātu maksimāli kvalitatīvu ceļu remontdarbu rezultātu, ir jāseko kvalitātei visa būvniecības procesa laikā, sākot jau ar projektēšanas stadiju. Talkā būvniekiem un uzraugiem nāk arī tehnoloģijas.



Realizējot *Rail Baltica* būvniecības
projektu, ietekmi jutīs arī ceļu bū-
ves nozare. Plānots izmantot gan
vietējos minerālmateriālus, gan arī
darbaspēku.

[---> 6. lappuse]

Kā pārbauda valsts ceļu būvdarbu
kvalitāti.

[---> 4.-5. lappuses]

Autobraucēju ceļvedis septembrim.

[---> 12. lappuse]

Īsumā

Vienkārta virsmas apstrāde veiks 136 km garumā

Satiksmes drošības uzlabošanai šogad plānots veikt 101 valsts autoceļa selektīvo vienkārta virsmas apstrādi 136 km garumā – informē VAS Latvijas autoceļu uzturētājs (LAU). Virsmas apstrādes darbi tiks veikti atsevišķos autoceļu posmos 820 tūkstošu kvadrātmetru platībā. Selektīvās vienkārta virsmas apstrāde uz autoceļiem tiek veikta posmos, kuri ir sliktā tehniskā stāvoklī. Virsmas apstrādes darbu rezultātā tiek nodrošināta autoceļa seguma ūdensnecaurlaidība un uzlabota satiksmes drošība kopumā. Vienlaikus tiek pagarināts autoceļu seguma kalpošanas laiks, bet autovadītājiem nodrošināti komfortablāki braukšanas apstākļi. Vienkārta virsmas apstrāde norit vasaras sezonā. Posma garums, kurā veicami darbi, ir atkarīgs no gaisa mitruma un temperatūras apstākļiem, kā arī citu defektu veidošanās risku izvērtēšanas. Ceļu remontdarbiem var sekot līdzī tiešsaistes režīmā lietotnē Waze un VAS Latvijas Valsts ceļi (LVC) mājaslapā attēlotajā kartē.

Mainīsies satiksmes organizācija

Septembrī mainīsies satiksmes organizācija Vārkavas pagasta Ančkinos valsts vietējo autoceļu Vecvārkava–Ančkini–Pieniņi–Kauša (V751) un Preiļi–Raunieši–Rožupe


(V752) krustojumā. Turpmāk autoceļš V751 būs galvenais attiecībā pret ceļu V752. Šāds lēmums pieņemts, pamatojoties uz iedzīvotāju un Vārkavas novada domes iesniegumiem. Satiksmes intensitāte uz ceļa Vecvārkava–Ančkini–Pieniņi–Kauša ir lielāka nekā uz ceļa Preiļi–Raunieši–Rožupe, turklāt tam ir melnais segums – ceļam ir veikta divkārtu virsmas apstrāde. Lai uzlabotu krustojuma pārredzamību, tur tiks izgriezti krūmi, no nomalēm noņems grunts uzaugumu, kā arī veiks planēšanu ceļa zemes nodalījuma joslā. Krustojuma zonā uz ceļa V752 tiks atjaunots grants segums. Pēc šo darbu pabeigšanas 2019. gada septembrī tiks demonstrētas esošās ceļa zīmes un uzstādītas jaunas. Aicinām autobraucējus būt uzmanīgiem un pievērst uzmanību ceļazīmēm, ievērojot jauno satiksmes organizāciju. Lai novērstu ceļu satiksmes negadījumu iespējamību pārejas periodā, Valsts policija minētajā krustojumā veiks regulārus satiksmes drošības kontroles pasākumus.

Iekonservēs Brasas tiltu

“Brasas tilts līdz ziemei, visticamāk, tiks iekonservēts, bet blakus tam tiks atvērta dzelzceļa pārbrauktuve, kuru varēs šķērsot abos virzienos,” norāda Rīgas domes Satiksmes departamenta direktors Vitālijs Reinbahs. Brasas pārvada būvdarbi tika apturēti pavasarī, jo tika atklāti apbedījumi, kuru dēļ darbus objektā nevarēja turpināt. Vienlaikus tika konstatēts, ka pārvada atjaunošanas projekts izstrādāts tā, ka pēc remontdarbu veikšanas pārvada nestspēja nebūtu

pietiekama, lai pār to pārvietotos zemās grīdas tramvaji. V. Reinbahs atzīst, ka tiltu būtu vajadzējis sākt remontēt daudz agrāk. Patlaban situācija ir ievērojami sliktāka, nekā tas bija domāts, līdz ar to būs nepieciešams pamatīgāks remonts, bet pirms tā – projekta pārstrādāšana. Rīgas domes Satiksmes departamentam nāksies izlemēt, vai remontēt veco tiltu vai arī nojaukt to un vietā būvēt pavisam jaunu pārvadu. Brasas pārvada pārbūves darbu izmaksas tiek lēstas vairāk nekā desmit miljonu eiro apmērā.

OCTA nes peļņu

Latvijas apdrošināšanas sabiedrības no transportlīdzekļu īpašnieku obligātās civiltiesiskās atbildības (OCTA) apdrošināšanas šogad pirmajā pusgadā guvušas peļņu 5,97 milj. eiro apmērā, kas ir par 71,1% vairāk nekā pērn attiecīgajā periodā – liecina Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja (LTAB) dati. Šī gada pirmajos sešos mēnešos apdrošinātāju nopelnīto prēmiju apmērs OCTA apdrošināšanā veidoja 35,95 milj. eiro, kas ir par 9% vairāk nekā attiecīgajā periodā pērn, savukārt piekritušo atlīdzību prasības (neto) veidoja 22,71 milj. eiro, kas ir pieaugums par 0,7% salīdzinājumā ar pagājušā gada attiecīgo periodu. Jāatgādina, ka pagājušajā gadā apdrošinātāju peļņa no OCTA apdrošināšanas bija 3,61 milj. eiro, bet pirms tam apdrošinātājiem OCTA apdrošināšana nesa zaudējumus. Latvijā OCTA apdrošināšanu piedāvā deviņas risku apdrošināšanas kompānijas. 

Viedoklis

Pārmaiņu ceļā



Jānis Rozenbergs, Cēsu novada domes priekšsēdētājs

Latvijas pašvaldībām neatkarīgi no izmēra šis gads paiet gaidāmās teritoriālās reformas jautājuma zīmē. Jautājuma zīmē, jo neskaidri ir daudz viedokļu – vēl vairāk. Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs Juris Pūce pauž savu vīziju, un ir skaids, ka vēl tikpat daudz un vēl vairāk jautājumu radīsies arī novadu iedzīvotājiem, ne tikai deputātiem. Daudzi novadi jau aktīvi nostājušies pret reformu, daudzi vēl nogaida, lai gūtu skaidrību. Daži rīko balsošanu un lokālus referendumus, citi jau meklē sadarbības modeļus un izdevīgākos piedāvājumus. Vēl daži lielāki novadi šaubīgākiem mazajiem sola piena upes ķiseļa krastos. Bet vienaldzīgo nav, jo reforma skars visus.


Tam, ka valsts budžeta līdzekļus publiskajā pārvaldē jāizmanto pēc iespējas efektīvāk, domājams, piekritīs ikviens. Un, izbraucot nedaudz ārpus attīstības centriem, top

skaidrs, kāpēc nereti reģionu iedzīvotāji saka – galvenais sataisiet mums ceļus, ar pārējo kaut kā tiks galā. To pašu var dzirdēt, kad runājam ar mazākām kaimiņu pašvaldībām par potenciālu apvienošanās – pirmais jautājums, kas izskan gan no deputātiem, gan no iedzīvotājiem – vai būs iespējams beidzot sataisīt vienu vai otru *sāpīgāku* ceļa posmu. Tas, kāda nosaukuma pašvaldībā kāds dzīvo patlaban vai dzīvos nākotnē kļūst mazsvarīgi, ja ikdienas ceļš uz darbu, mājām, skolu jāmēro pa sliktas vai pat kritiskas kvalitātes ceļu.

Ja reformas pamata būtība, neskatot budžeta ietaupījumu, ir izlīdzināt reģiona attīstības līmeni, sniegtos pakalpojumus, izglītības un infrastruktūras iespējas, tad ir vairāk nekā skaids, ka bez pamatīgām investīcijām ceļu tiklā reforma varētu nesasniegt nospraustos mērķus. Tas, protams, ir jautājums, kas negulst tikai uz Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas (VARAM) pleciem, bet par ko jādomā visai koalīcijai kopumā, it īpaši apstākļos, kad vairs nebūs iespēju šim mērķim piesaistīt Eiropas Savienības (ES) finansējumu. Ja iedzīvotāji neieraudzīs drīzu un taustāmu labumu novadu pārvalžu un to infrastruktūras, tostarp ceļu, reformēšanai, jau tā trauslais šī procesa atbalsts var vēl vairāk sašķobīties.

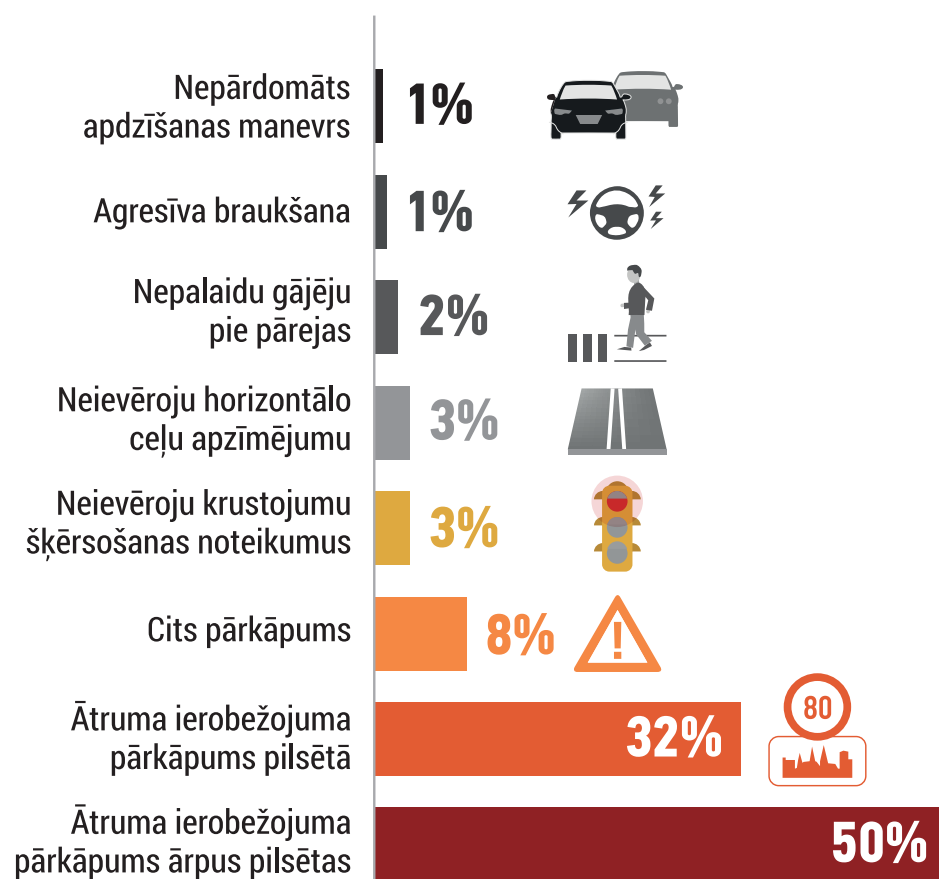
Cēsis patlaban ir pat samērā privilēģētā stāvoklī. Vēl tikai nedaudz atlicis, lai pabeigtu Sēnītes Vidzemes šosejas (A2)

posmu, un jau drīz varēsim mērot ceļu uz galvaspilsētu un no tās pa pilnīgi gludu segumu. Tas ir jo īpaši būtiski Cēsu novada attīstības vīzijas realizēšanai. Gribam un aktīvi strādājam, lai piesaistītu arvien vairāk jaunu radošu cilvēku. Apzināmies, ka valsts administratīvais un biznesa centrs vienmēr ir un paliks Rīga, tāpēc mums ir svarīgi nodrošināt savienojumu ar galvaspilsētu, kas ļautu mūsdienu profesionāļiem, kuru darbam nereti vajadzīgs tikai klēpjdators, ērti mērot šo ceļu – gan ekspresvilcienos, gan ar motorizētiem transportlīdzekļiem. Mūsdienu digitālajā laikmetā darbs divreiz, trīsreiz nedēļā Rīgā, ērti atgriežoties Cēsīs un pārējā laikā strādājot attālināti, izbaudot mūsu radīto izcilo vietu dzīvei, kļūst par arvien ierastāku parādību. Tāpat arī savu topošo industriālo parku Robežu ielā, Cēsīs, šoruden sāksim realizēt no paša pamata – uzbūvējot kārtīgu ceļu tā centrā – jo tas ir pirmais, pēc kā vaicā ikviens investors. Tās ir šodienas aktualitātes, bet nākotnē, realizējot teritoriālo reformu, arvien būtiskāki un tikpat svarīgi kļūs arī savienojšie ceļi starp Cēsīm un mazākajiem reģionālajiem centriem, kas veidos apvienoto novadu.

Ceļi un mobilitāte ir reģionu un visas valsts asinsrite un attīstības garantis. Izaugsme bez pārmaiņām nav iespējama, bet, lai pārmaiņas izjustu ikviens, šai asinsritei jāfunkcionē labi. 

Skaitļi un fakti

Kāds ir jūsu pēdējais CSN* pārkāpums



*Ceļu satiksmes noteikumi

Vai autovadītājiem gadās nepareizi novērtēt situāciju apdzīšanas laikā?



Aptauja tapusi sadarbībā ar pētījumu aģentūru *Norstat Latvija*. Tās ietvaros aptaujāti 1000 autovadītāji visā Latvijā vecumā no 18 līdz 65 gadiem.

Jo mazāks finansējums, jo būtiskāk to ieguldīt racionāli

Valsts ceļu tīkla uzturēšanai un remontdarbiem ik gadu būtu nepieciešami aptuveni 600 milj. eiro. Līdz šim lielākais finansējums valsts autoceļiem tika novirzīts 2008. gadā, un tie bija 333 milj. eiro (no tiem 234 milj. eiro – valsts finansējums, 99 milj. eiro – Eiropas Savienības). Valsts ceļu tīkla uzturēšana jau ilgstoši notiek nepietiekama finansējuma apstākļos, tāpēc, lemjot par pieejamo līdzekļu ieguldījumu, ir jālemj arī par kompromisiem. Ja naudas nepietiek, tad visu nepieciešamo paveikt nav iespējams. Jāizvēlas prioritātes un jāizdara izvēles starp vēlamu un reāli iespējamo. Piemēram, uzlabot ceļu vai novērst tikai avārijas sekas

To ikgadējā ceļu nozares konferencē atzīmēja Edgars Krūmiņš, SIA Projekts EAE sertificēts būvinženieris. Pasūtītājam nākas arī izšķirties, vai veikt kāda ceļa posma pilnās segas konstrukcijas pārbūvi vai seguma atjaunošanu, kas ļautu sakārtot garāku ceļa posmu. Tomēr, ņemot vērā to, ka ceļa pamatne netiek pārbūvēta, remontdarbu kvalitāte un ilgmūžība nebūs tik laba. "Valsts ceļiem trūkstošais finansējums ir aptuveni četri miljardi eiro. Pēdējos ga-

asinsrites sistēma, ja tā nespēj darboties, tad valsts pamatfunkcijas ir apgrūtinātas," piebilst E. Krūmiņš.

Jānosprauž kvalitātes prasības un finansējuma griestus

"Uzsākot projektēšanas darbus, ir svarīgi, lai pasūtītājs definētu kopējās projekta izmaksas. Situācijā, kad finansējums ir nenoteikts, ne vienmēr

kritēriji, un var maksāt septiņus tūkstošus eiro. Savukārt, ja ir noteikts plānotais finansējums, definētas izmaksas par vienu kilometru, naudu tērējam savādāk. Mirkli, kad ir ierobežots finansējums un nespējam īstenot nepieciešamo apjomu, ir jāizvēlas vai uzlabojam visu ceļu vai novērstam tikai avārijas situācijas, vai veicam ceļam pilno segas konstrukcijas pārbūvi, vai arī izmantojam finansējumu racionālāk un veicam atjaunošanu vairākos posmos," skaidro E. Krūmiņš. Ekonomiskajām iespējām piemērotu tehnoloģiju jeb risinājumu izvēle ļauj rast balansu starp vēlamu un finansiāli iespējamo ceļa tehniskā stāvokļa uzlabošanas veidu gan īstermiņā, gan arī ilgtermiņā. Priekšnoteikumi tam ir efektīva un ekonomiska resursu izmantošana, domāšana ārpus komforta zonas un spēja rast kompromisus – vienoties par atkāpēm no izvirzītajiem kvalitātes kritērijiem, standartiem utt. E. Krūmiņš atzīmē, ka tieši domāšana ārpus komforta zonas ir viens no būtiskākajiem kritērijiem. "Kad finansējums nav ierobežots, būvnieks, piemēram, var uzlikt 5 cm vairāk asfalta vai



galā tā nav būvnieka nauda. Savukārt, kad līdzekļi ir ierobežoti, ir jāsāk domāt, kur tiešām būtu nepieciešami papildus centimetri konstruktīvajai kārtai vai pamatnes materiāla nomainīšana. Meklējot racionālākos risinājumus, ir jāspēj rast kompromiss, jo ne vienmēr risinājumi, ko mēs atradīsim, būs atbilstoši spēkā esošajiem standartiem vai kritērijiem," norāda E. Krūmiņš. Eksperts arī piebilst, ka ierobežota finansējuma apstākļos, lai pēc iespējas efektīvāk veiktu esošās infrastruktūras saglabāšanu un uzturēšanu, ir nepieciešama būvniecības darbu izmaksu plānošana. Proti, ir jānosaka viena kilometra izmaksas ar kurām jāreķinās gan dokumentu izstrādātājam, gan būvniecības realizētājam.

Ceļu tīkls ir valsts asinsrites sistēma, ja tā nespēj darboties, tad valsts pamatfunkcijas ir apgrūtinātas.

Atkāpe no prasībām

Liels izaicinājums, kas skar visas iesaistītās puses, ir atkāpes no definētajiem kritērijiem. Piemēram, kalpošanas laiks, garantijas laiks, kritēriji saglabājamiem esošajiem materiāliem utt. "Pasūtītājs būvdarbu procesā bieži saskaras ar strīdiem, kuros būvnieks meklē iegāstus, lai atkāptos no garantijām, jo dokumentācija ir bijušas iestrādātas atkāpes, lai varētu saglabāt esošos materiālus. Tāpat pastāv vēl virkne citu neparedzamu risku. Projektētājam, kas veic darbus atbilstoši pasūtītāja finansējumam, galvenie izaicinājumi ir izvēlēties optimālākos risinājumus, ņemot vērā pieejamo finansējumu par vienu vienību un racionāli

izmantot esošos līdzekļus," skaidro E. Krūmiņš.

Nepieciešamais un vēlamais

Ja finansējums nav pietiekams, ir jāizvēlas prioritātes un jādara tas, kas ir nepieciešams visvairāk un kas nesīs labumu iespējami lielākai sabiedrības daļai.

Kamēr nozares finansējums nav 500 milj. eiro gadā, runāt par ideālo ceļa segas konstrukciju vai par pilno pārbūvi nav iespējams.

Pirmkārt, ir jāiegulda ūdens novades sakārtošana, otrkārt, brauktuves seguma nomainīšana un, treškārt, satiksmes organizācija. "Taupīt ūdens novades uzlabošanai nedrīkst, jo faktiski ceļa segas konstrukcijas pamata klātnes bojāšanās procesu principā izraisa sals, ūdens klātbūtne utt. Ja novērs kaut vienu no

šiem faktoriem, var uzskatīt, ka konstrukcija ir pietiekami izturīga. Vienīgi salu gan nevar ietekmēt. Tāpēc ir jānodrošina, lai visā konstrukcijā ir salturīgais materiāls, kā arī jānodrošina ūdens atvade. Plānojot finansējumu, ir arī jāpievērš uzmanība ceļa seguma rekonstrukcijai. Vēl viens no obligātajiem pasākumiem ir satiksmes organizācija, jo nav iespējams atteikties no ceļa zīmēm, luksoforiem, ceļa apzīmējumiem u.c." skaidro E. Krūmiņš. Līdz ar to ierobežota finansējuma apstākļos ir izvēles iespēja starp obligātie nepieciešamajiem darbiem un darbi papildus darbiem, kas var būt arī nopietnāki rekonstrukcijas darbi. Piemēram, cik eiro par kilometru ir pietiekoša summa, lai sasniegtu minimālos kvalitātes kritērijus, vai reālais ceļa kalpošanas laiks atbilst noteiktajam, kā sadalīt visu pušu atbildību utt. "Par racionāliem risinājumiem tiek domāts nepārtraukti, bet ir skaidrs, kamēr nozares finansējums nav 500 milj. eiro gadā, runāt par ideālo ceļa segas konstrukciju vai par pilno pārbūvi nav iespējams," piebilst E. Krūmiņš.

Pasūtītāja prakse

Jārēkina divreiz



Jānis Tihonovs,
VAS Latvijas Valsts ceļi (LVC)
Ceļu tīkla daļas vadītājs
Šobrīd LVC ir izstrādāts jauns projektēšanas uzdevums, kura prasības paredz,

ka projektētājam, iesniedzot būvprojekta starpziņojumu, ir jāpiedāvā vismaz divi segas konstrukcijas varianti. Vienam ir jābūt atbilstoši LVC plānotajam būvdarbu finansējumam konkrētajā projektā, bet otrajā variantā jāpiedāvā ekonomiski izdevīgākais risinājums 20 gadu kalpošanas periodam. Kā arī projektētājam jāveic piedāvāto ceļa segas konstrukcijas variantu tehniski-ekonomiskais salīdzinājums 20 gadu kalpošanas periodam, ņemot vērā ne tikai paredzamās būvdarbu, bet arī atjaunošanas un remonta izmaksas.

Racionāla noteiktā finansējuma izmantošana

Nepieciešamie minimālie risinājumi

- Ūdens novade
- Brauktuves seguma atjaunošana
- Satiksmes organizācija

Vēlamie risinājumi (ja atļauj finansējums)

- Labiekārtojumi (tai skaitā jauni velosipēdu un gājēju ceļi)
- Segas rekonstrukcijas pārbūve

dos ik gadu valsts ceļiem pieejamais finansējums vidēji bija 300 eiro. Līdz ar to būtu nepieciešami 12 līdz 14 gadi, lai salabotu tos ceļus, kas šobrīd ir kritiskā stāvoklī. Savukārt, ja finansējums samazināsies līdz 200 milj. eiro gadā, jo līdzšinējais Eiropas Savienības (ES) fondu finansējums netiks kompensēts no valsts budžeta, būs jau vajadzīgi vismaz 20 gadi. Ja mēs 20 gadus darīsim tikai to, kas uz šo brīdi ir kritisks, tad pēc šiem 20 gadiem situācija nebūs uzlabojusies. Tāpēc droši var teikt, ka finansējums diktar tehnoloģiju izvēles," uzsver E. Krūmiņš. "Ceļu tīklu var salīdzināt ar cilvēka asinsrites sistēmu. Ja mums rodas problēmas, mēs dodamies pie ārsta, jo nevaram vairst normāli funkcionēt. Ceļu tīkls ir valsts

tas tiek izmantots optimāli. Rodas situācija, kad ir definēta problēma, bet pasūtītājam nav zināms, cik izmaksās viens kilometrs ceļa. Rezultātā mēs iegūstam daudz un dažādas

Finansējuma pieejamības ietekme uz rezultātu

- **Nenoteiktais plānotais finansējums**
Ne vienmēr tiek paredzēti ekonomiski vispiemērotākie un racionālākie risinājumi.
- **Noteiktais plānotais finansējums**
Tiek meklēts pēc iespējas labākais iespējams risinājums, taču nepārsniedzot faktiskās finansiālās iespējas.

situācijas atkarībā kvalitātes kritērijiem. Viens kilometrs ceļa var maksāt 700 tūkst. eiro, jo ir noteikti augsti kvalitātes

10 cm vairāk šķembu. Ja šaubās par kādu posmu, kur varētu būt slikts grunts materiāls, nomaina vairāk grunti, jo galu

Kvalitāti uzrauga visa būvniecības procesa laikā

Lai nodrošinātu maksimāli kvalitatīvu ceļa remontdarbu rezultātu, ar vienu pārbaudi remonta beigās vien nepietiek. Kvalitāte ir jāuzrauga visa būvniecības procesa laikā, sākot jau ar projektēšanas stadiju – ir pārliecināti VAS *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) speciālisti. Dārgākais materiāls, kas tiek pielietots ceļu būvniecībā ir asfaltbetons. Līdz ar to arī kļūdas, kas tiek pieļautas, iekļaujot asfaltu, būvniekiem mēdz būt finansiāli vissāpīgākās. LVC aicina būvniekus un būvuzraugus pēc iespējas vairāk būvdarbu laikā izmantot operatīvās kontroles metodes. Tā ikgadējā Ceļu nozares konferencē norādīja LVC Būvniecības nodaļas vadītājs Gints Alberiņš.

Pasūtītāja veiktās gala pārbaudēs aizvien vēl pārāk bieži tiek atklātas neatbilstības. 2018. gadā LVC ir organizējusi būvdarbus 183 objektos. Līgumcenu samazinājums pērn ir piemērots 47 gadījumos par kopējo summu 122,8 tūkst. eiro. Savukārt vēl 16 gadījumos noteiktas papildu garantijas un grozījumi līgumā. Neatbilstošas kvalitātes dēļ 2018. gadā būvniekiem bija uzdots pārbaudēt arī četrus autoceļu posmus. Kvalitātes prasības ir detalizēti aprakstītas Ceļu specifikācijās – tajās uz vairāk kā 500 lappusēm ir aprakstītas prasības gan materiāliem, gan tehnoloģijām un procesiem. LVC isteno kvalitātes vadības sistēmu, kas palīdz sekot līdzi būvniecības gaitai, sākot no projektēšanas līdz pat būvdarbu garantijas perioda beigām.

Asfalta kvalitāte

Runājot tieši par asfaltbetona segumu, G. Alberiņš norāda, ka tā ir viena no izbūves ziņā dārgākajām un sarežģītākajām ceļa konstrukcijām, bet no tās ir arī vislielākais labums un efekts, jo galvenokārt tieši pēc seguma stāvokļa sabiedrība vērtē paveikto darbu kopumā. Tāpēc ir svarīga gan būvdarbu procesa uzraudzība, gan arī gala rezultāta pārbaude. “Faktiski būtu jābūt tā, ka kompetenti būvnieki būvē un pasūtītājs gala rezultātu varētu pat nepārbaudīt, jo būvnieku speciālisti var paši novērtēt un sekot līdzi tam, kādu rezultātu iegūst. Tomēr realitāte šobrīd ir nedaudz cita, un bieži vien konstatējam neatbilstības, tāpēc LVC seko līdzi visam procesam un dodas arī uz asfalta ražotnēm, kurās gādās ieraudzīt arī nepatīkamas lietas. Ražotnēs pārbaudām obligāto sertifikāciju, bet LVC Ceļu laboratorijas speciālisti

veic kompleksās izejvielu pārbaudes. Kopumā uz asfalta ražotājiem Latvijā var palauties,” klāsta G. Alberiņš. Viņš arī piebilst, ka, lai gan iepriekšējos gados situācija ir uzlabojusies, LVC joprojām tur roku uz pulsa un jau iepirkuma laikā interesējas, kur tiks ņemts asfalts. Tas ir nepieciešams, lai neveidotos situācija, kad būvnieks sāk strādāt, bet viņa iecerētais asfalta ražotājs vai nu nespēj, vai negrib piegādāt asfaltu, un tā kļūst par visu kopīgo problēmu. Pirms būvdarbu uzsākšanas būvuzraugi dokumentācijā pārbauda asfaltbetona kārtas izbūvei iecerētās tehnoloģijas izejvielas un receptes. Ja tās atbilst projekta prasībām, tad uzraudzība dod atļauju darbu veikšanai. “Kad ir noslēgts līgums, asfalta būvdarbi sākas ar izmēģinājuma posmu. Mazos objektos, tas nav racionāli un nepieciešami. Taču daudzi LVC objekti ir pietiekami lieli, un mēs atļaujāmies izbūvēt izmēģinājuma posmus vairāku simtu metru garumā abās joslās,” norāda G. Alberiņš. Tikai tad, kad izmēģinājuma posmā viss ir kārtībā, var sākt asfaltbetona kārtas izbūvi.

Kontrole

Būvdarbu laikā paraugus ņem no piegādātā materiāla un izbūvētās konstrukcijas. Kvalitātes kontrolei tiek izmantoti operatīvās pārbaudes rīki. “Manuprāt, pēdējos gados arī šajā ziņā uzlabojumi ir ievērojami. Proti, būvdarbu laikā tiek ņemti paraugi, kā tas ir paredzēts specifikācijās. LVC konkursos arī uzraudzībai tiek pieprasītas kvalitātes procedūras, kuras vērtējam un ņemam vērā, nosakot uzvarētāju būvuzraudzības konkursos. Esam iepirkumu nolikumā arī noteikuši prasības, lai

būvuzraudzības rīcībā būtu iekārtas, ar kurām operatīvi varētu sekot līdzi darba kvalitātei. LVC apmaksā arī konkrēta veida laboratorijas pārbaudes,” skaidro G. Alberiņš. Asfalta iekļaušanas laikā visu laiku ir jābūt klāt kompetentam uzraudzības pārstāvim – būvuzraugam vai viņa palīgam, kurš spēj novērtēt iekļaušanas procesa atbilstību. Ir svarīgi, asfaltbetonu iekļaujot, panākt pēc iespējas viendabīgāku rezultātu. To veicina precīza asfaltbetona ražošana, labi plānota transportēšana, izmantojot piemērotas iekārtas, kā arī vienmērīga iekļaušana un atbilstoša veltņošana. Pēc G. Alberiņa teiktā, nepārtraukta uzrauga klātesamība ir nepieciešama, lai speciālists varētu dot savu vērtējumu, kā arī pamanīt, ja kaut kas noiet greizi. “Līdz šim mēs varējām tikai pēc punktu pazīmēm novērtēt asfalta kvalitāti. Tagad rosinām būvniekus un būvuzraugus izmantot operatīvās kontroles metodes, kuras izmantojot, jau būvdarbu laikā varētu pārbaudīt kritiskos punktus. Esam arī veicinājuši temperatūru skeneru izmantošanu jau asfalta iekļaušanas brīdī, jo tad tas ir melns, un ar aci ir grūti saskatīt atšķirības. Savukārt skeneros atšķirības var manīt jau šajā stadijā. Ja atšķirības ir lielas, tas ir indikators, ka kaut kas nav kārtībā. Diemžēl no speciālistu puses attieksme pret šādām ierīcēm ir dažāda, un daļa nez kāpēc nesaskata to iespējas,” atzīmē G. Alberiņš.

Vajadzīga objektīva aina

Uzraudzības un pārbaudžu rezultātā jābūt pieejamām licībām par to, kur izbūvētā konstrukcija ir viendabīga,

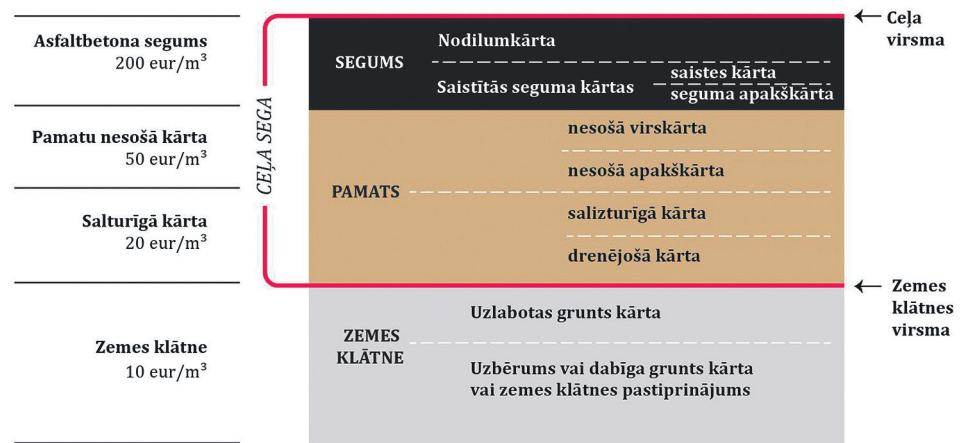
kur bijušas problēmas un kur nepieciešamas īpašas pārbaudes, kā arī par to, kā atsevišķos punktos paņemti paraugi raksturo izbūvēto kārtu kopumā. “Gribētos, lai būvniecības procesu pārbaudītu rezultātā paliktu objektīvi, ar mērījumiem pamatoti pieraksti un licības par to, kā konstrukcija ir izbūvēta, kurā vietā ir riskantākie apgabali, kur viss ir gājis gluži, lai gala pārbaudēs mēs ar saviem urbumiem konstatētu tikai atbilstošu rezultātu. Līdz šim nejaus atlasēs veidā, lai nebūtu nekādas subjektivitātes, cenšamies izvēlēties vietas, kurās ņemt gala paraugus. Taču šī metode nav nevainojama. Tā ir objektīva, bet tās trūkumi ir tādi, ka urbums rāda kvalitāti tikai tajā vietā, kur ir izurbts, norāda G. Alberiņš. Katras iekļāšanās joslas kilometrā tiek ņemta viena paraugu sērija. Ja darbs ir veikts kvalitatīvi, tad urbums rāda, ka viss ir kārtībā un liela riska nav. Savukārt, ja darbs paveikts nevienmērīgi, tad liela ietekme ir nejausībai. Tāpēc LVC sāk arvien vairāk izmantot iespējas, kuras sniedz tehnoloģijas un modernas ierīces, piemēram, radarus, temperatūras skenerus, lāzeru skenerus.

Mazāk urbumu

Asfaltbetona vajadzīgo sablīvējumu nosaka laboratorijā, testējot masas paraugu. Tas, kā

un no kuras vietas paraugs ir paņemts, būtiski ietekmē, kāds tiek noteikts nepieciešamais sablīvējums, pēc kura savukārt vērtē izurbtā parauga sablīvējuma atbilstību. Iepriekšējos gados kvalitāte LVC pasūtītāja būvdarbos uzlabojās, tāpēc pasūtītāja testēšanas metodes un novērtēšanas principi netika mainīti, taču 2018. gada sezona atnesa leņķu slidošu tendenci. Kā iespējamais cēloņus G. Alberiņš, min darbu apjoma pieaugumu nozarē, resursu trūkumu, tai skaitā arī būvuzraudzību. Arī asfaltēto kārtu būvniecības laikā kvalitātes kontrole ir nepietiekama, un kvalitātes vērtēšana galvenokārt reducējas uz pasūtītāja urbumu rezultātiem. Tā rezultāts ir zema darba kvalitāte un sekojošas sankcijas. Līdz ar to, pieaugot defektu apjomam, ir jāmaina novērtēšanas principi (izmaiņas testēšanā un novērtēšanā). Arī būvnieki un uzraugi nav pietiekami kompetenti, lai novērtētu kvalitātes riskus, un nav spējīgi vai ieinteresēti pamanīt problēmas jau darba procesā. “LVC nav pasūtītājs, kurš pricējas, ka būvniekam var mazāk samaksāt. Mēs pricējamies, ja varam samaksāt, kā ir noteikts līgumā, un saņemt preti tādu kvalitāti, kāda ir atrunāta. Ja ar tādu aprikojumu, kāds šobrīd ir būvnieku un uzraugu rīcībā, ieurbjam un konstatējam, ka kvalitātes nav, bet

par to nav nekādu būvnieka vai uzrauga rakstisku liecību, kaut kas nav kārtībā. Urbumi sniedz precīzu un objektīvu informāciju katrā punktā, bet tos ir jāvērtē kopā ar pārējo informāciju. Piemēram, ja ir neatbilstošs urbums, bet preti būtu informācija no uzraudzības un būvnieka, kas tieši nogājis greizi. Šo informāciju mēs nevaram iegūt, bet par laimi talkā nāk tehnoloģijas, jo mēs gribētu pārbaudīt nevis atsevišķus urbumus, bet gan daudzus punktus visa posma garumā. To var paveikt grunts penetrācijas radars. Šis ir veids, kā var iegūt labāku priekšstatu par esošo situāciju. Proti, pāriet no loterijas uz reprezentatīvu ainu, kā ir izbūvēta asfalta virskārta,” uzsver G. Alberiņš. Grunts penetrācijas radars ir LVC rīcībā, un tas ir iekļauts 2019. gada specifikācijās kā novērtēšanas metode. Savukārt, lai mazinātu pārbaudēs nejausības, urbums tiks mazāk. “Manuprāt, būtu jāvērtē atšķirīgi tās neatbilstības, par kurām būvniecības laikā ir konstatēti riski un ir fiksēts, kas nogājis greizi. Savukārt, ja nekas nav pamanīts, tad, iespējams, būvnieks nespēj pamanīt problēmsituāciju. Iespējams, tas varētu likt būvniekiem un uzraugiem vairāk izmantot speciālistus un pieejamo aprikojumu, lai savlaicīgi atklātu problēmas,” piebilst G. Alberiņš.



Vērtēšana un sankcijas



Ja Pasūtītāja veiktajos urbumos tiek konstatētas neatbilstības, un būvnieks nevar ar dokumentētiem operatīvās kontroles datiem, būvdarbu žurnāla ierakstiem, vai citiem būvdarbu vai ražošanas brīdī dokumentētiem un operatīvi uzraudzībai ziņotiem apstākļiem, raksturot neatbilstības cēloņus un apjomu, tad jāpārbauda vismaz viss apjoms, kuru pēc specifikāciju burta raksturo konkrētais urbums.



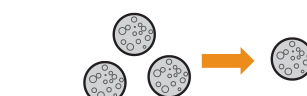
Ja Pasūtītāja veiktajos urbumos tiek konstatētas neatbilstības un attiecīgajā vietā paaugstināts risks vai neatbilstība ir konstatēta būvdarbu laikā, tas ir dokumentēts un par to nekavējoties informēta uzraudzība, jau konkrēto apgabalu pārbaudes lietderība ir vērtējama un var tikt piemērots cenas samazinājums vai papildus garantija.



Turpmāk plānojam uzraudzībai piemēro līgumsodu, ja gala pārbaudēs urbums uzrādīs neatbilstību vietā, kur būvdarbu laikā nekādas problēmas nav konstatētas un uzraudzība nevar nodemonstrēt savā piedāvājumā minēto kontroles instrumentu un procedūru pienācīgu piemērošanu vismaz uzraudzībai noteikto kvalitātes procedūru apjomā.

Izmaiņas kvalitātes kontrolē no LVC puses

Lai samazinātu nejausības vērtējumā un paaugstinātu izpildītāju motivāciju pamanīt, piefiksēt un vērtēt problēmas būvdarbu procesā, plānojam izmaiņas asfalta virskārta testēšanai un vērtēšanai.



Izmaiņas testēšanai:

- Izmantojot radaru varam ievērojami samazināt urbumu skaitu
- Urbumi jāveic, lai pienācīgi nokalibrētu radaru un pie viena novērtētu apakšējās kārtas
- Radara dati nav pietiekami precīzi, tāpēc tie netiks izmantoti sankciju aprēķinam, bet pēc tiem pilnīgi objektīvi var lemt vai ir jāveic speciāli urbumi sankciju noteikšanai.

Piemēram, ja radars vairāk kā 3 vietās uz kilometru pārsniedz noteikto robežu vai jebkurā vietā pārsniedz maksimālo noteikto robežu, tad veicam speciālos urbumus sliktākajās vietās.



Izmaiņas vērtēšanai:

Lai sekmētu rūpīgu kontroli darba gaitā, atšķirīgi jāvērtē tās neatbilstības, kur būvdarbu laikā nekādas problēmas ir pamanītas, pienācīgi dokumentētas un koriģētas, un tās neatbilstības, kur būvdarbu laikā nekādas atkāpes apzināti vai neapzināti nav pamanītas un dokumentētas.

Posmi, kur konstatēti defekti

VAS Latvijas Valsts ceļi (LVC) speciālisti ir konstatējuši defektus vairākos ceļu posmos, kur pērn bija veikti dažāda veida remontdarbi

Piltene – Zlēkas

Posms:	autoceļa Piltene–Zlēkas (V1309) posms 4,165.-14,738. km
Reģions:	Kurzeme
Sākotnējie darbi:	2018. gadā tika sakārtota ūdens novade, pastiprināts grants segums un veikta virsmas apstrāde ar šķembām un bitumena emulsiju
Finansējums:	valsts budžets 1,27 milj. eiro ar PVN
Būvnieks:	SIA <i>Ostas celtnieks</i>

Situācijas apraksts. Būvnieka līgumā paredzēto būvdarbu pabeigšanas termiņš tika kavēts par 51. dienu, pabeidzot tikai pagājušā gada septembra beigās. Šis ir būtiskākais defektu rašanās cēlonis, jo virsmas apstrādes darbi tika veikti ārpus Specifikācijas norādītā – ieteicamā laika perioda, tāpēc netika nodrošināts noturīga virsmas apstrādes seguma formēšanās process. Visā posmā ir novērojama šķembu atdalīšanās un bedrišu veidošanās. Īpaši daudz defektu ir 7,7.-8,0. km, tie skar arī grants segu, un 11,9.-12,3. km. 14. km ir virkne ar bedrītēm. Gar ceļa nomali visā posmā ir sīkšķembu sanesumi. Būvnieks ir veicis atsevišķu avārijas bedru remontu, tās labojot ar būvniecības sezonai neatbilstošu, nesaskaņotu tehnoloģiju, auksto maisījumu, kas paredzēts darbam zemās temperatūrās. Tādējādi jaunie ielāpi pastiprināti svīst un karstajā laikā veicina citu defektu rašanos, no seguma izraujot blakus esošā virsmas fragmentus. Ir daļēji veikts arī grāvju izskalojumu remonts, nav veikti arī solītie sanesumu novākšanas darbi. Būvnieks ir apstrīdējis defektu rašanās cēloņus un savu atbildību. Būvnieka veiktajiem darbiem saskaņā ar noslēgto līgumu ir noteikta 3 gadu garantija un defekti tam ir jānovērš par saviem līdzekļiem. SIA *Ostas celtnieks* jau kopš pavasara ir apstrīdējis defektu rašanās cēloņus un savu atbildību, vilcinoties ar defektu labošanu.

Kuldīga–Alsunga–Ēdole

Posms:	autoceļš Kuldīga–Alsunga–Ēdole (P119) posms no Kuldīgas līdz krustojumam ar vietējo autoceļu Ēdole–Krauli (V1282)
Reģions:	Kurzeme
Sākotnējie darbi:	2018. gadā veikts iesēdumu remonts un profila labošana ar sekojošu virsmas apstrādi
Finansējums:	Valsts budžeta finansējums 1,65 milj. eiro ar PVN.
Būvnieks:	SIA <i>CBF</i> , SIA <i>Binders</i>

Situācijas apraksts. Šī gada janvārī atsevišķos posmos konstatēta šķembu atrašanās no ceļa virsmas. Remontdarbus garantijas ietvaros būvnieks 2019. gadā veica par saviem līdzekļiem, atbilstoši līguma nosacījumiem.

Saldus – Pampāji

Posms:	autoceļš Saldus–Pampāji (V1180) posms no Sesiles līdz Pampāļu pagasta robežai (7,70.-17,55. km)
Reģions:	Kurzeme
Sākotnējie darbi:	2018. gada vasarā un rudenī veikta seguma atjaunošana ar izlīdzinošās grants-šķembu maisījuma kārtas un asfalta dilumkārtas ieklāšanu.
Finansējums:	Valsts budžeta finansējums 1,27 milj. eiro (ar PVN)
Būvnieks:	SIA <i>Igate</i>

Situācijas apraksts. Jau remontdarbu laikā konstatētas neatbilstības. Posmā veidojās garenplaisas, un ceļa seguma deformācijas dēļ ir uzlikts autotransporta masas ierobežojums 10 tonnas. Uz a/c Saldus–Pampāji uzņēmējs ir veicis plaisu aizliešanu. Šobrīd seguma stāvoklis tiek novērots.

Krāslava–Preiļi–Madona

Posms:	autoceļš Krāslava–Preiļi–Madona (P62) posms no Bašķiem līdz Preiļiem (44,15.-57,54. km)
Reģions:	Latgale
Sākotnējie darbi:	2017. un 2018. gadā notika ceļa segas pārbūves darbi.
Finansējums:	būvdarbu līgumcena bija 17,11 milj. eiro, ERAF līdzfinansējums 85%.
Būvnieks:	SIA <i>YIT Infra Latvija</i>

Situācijas apraksts. 2018. gadā konstatēts, ka asfalta posmā nav ieklāts kvalitatīvi. 2019. gadā tika konstatētas garenplaisas, vietām sega kūkumo. Šobrīd iepriekš konstatētie defekti ir novērsti, bet pa šo laiku ir izveidojušies jauni, un tiek novērota uzbruma sēšanās. Uzņēmumam arī šie defekti būs jānovērš par saviem līdzekļiem. Garantijas termiņš ir pagarināts par 2 gadiem, un kopumā ir 7 gadi.

Nereta – Lietuvas robeža



Posms:	autoceļa Jēkabpils–Lietuvas robeža (Nereta) (P75) posms no Neretas līdz robežai (56,09.-60,50. km) un autoceļš Nereta–Sleķi (V961) posmā pie Neretas (0,0.-1,2. km).
Reģions:	Zemgale
Sākotnējie darbi:	2018. gadā abos posmos veikta virsmas apstrāde.
Finansējums:	ERAF līdzfinansējums <i>Interreg</i> pārrobežu sadarbības programmas ietvaros. Līgumcena 1,4 milj. eiro ar PVN.
Būvnieks:	SIA <i>CBF</i> SIA <i>Binders</i>

Situācijas apraksts. Šogad, pēc ziemas veicot divkāršās un trīskāršās virsmas apstrādes darbus V961 visā posmā un ceļam P75 posmā 56,09.-58. km, tika konstatēts, ka mazo frakciju šķembas nav pilnībā izveidojušas noturīgu segumu, veidojot dažāda dziļuma segregāciju un lielu materiāla zudumus, kas var novest pie seguma pilnīga sabrukuma. Būvnieks 2019. gada vasarā ir veicis defektu remontu abos posmos.

Augšligatne–Skrīveri



Posms:	Augšligatne–Skrīveri (P32) posms no krustojuma ar autoceļu Tīnūži–Koknese (P80) līdz Skrīveriem (61,27.-71,27. km).
Reģions:	Vidzeme
Sākotnējie darbi:	2018. gadā a/c P32 posmā no krustojuma ar a/c Tīnūži–Koknese līdz Skrīveriem izbūvēja jaunu salturīgu un šķembu slāni, asfalta pamata un saistes kārtas. No Daugavpils šosejas puses tālākā tilta pār Maizīti vietā iebūvēja tērauda caurteku. Skrīveros izbūvēta lietuss ūdens kanalizācija un drenāžas Skrīveros, kā arī visā posmā ieklāta asfalta virskārta. Izbūvēts gājēju celiņš un apgaismojums.
Finansējums:	Līgumcena deviņi miljoni eiro ar PVN, ERAF līdzfinansējums 85%
Būvnieks:	SIA <i>Strabag</i>

Situācijas apraksts. Konstatēts prasībām neatbilstošs asfalta virskārta sablīvējums un porainība autoceļa kreisajā joslā vairākās vietās aptuveni 2 km garā posmā no autoceļa Tīnūži–Koknese Skrīveru virzienā. Lai defektus labotu, būvnieks par saviem līdzekļiem neatbilstošas kvalitātes dilumkārtas posmus nofrezēs un ieklās no jauna. Plānots, ka darbi tiks paveikti līdz septembra beigām.

Rail Baltica projekts ietekmēs arī ceļu būvi

Realizējot *Rail Baltica* būvniecības projektu, plānots pēc iespējas izmantot vietējos minerālmateriālus. Tāpat ceļu būves nozarei jārēķinās, ka arī daļa darbaspēka arī tiks novirzīta *Rail Baltica* īstenošanai.

Rail Baltica ir dzelzceļa transporta projekts, kura mērķis ir integrēt Baltijas valstis Eiropas dzelzceļu tīklā. Baltijas valstīs plānots izbūvēt jaunu, 870 km garu Eiropas sliežu platuma (1435 mm) dzelzceļa līniju ar maksimālo ātrumu 249 km/h, lai savienotu Tallinu - Rīgu - Kauņu - Varšavu - Berlīni. Baltijas valstu kopuzņēmums *RB Rail* jau ir noslēdzis līgumus par *Rail Baltica* pamatattīrīšanas projektēšanu. Būvniecības darbi vēl nav sākušies, tomēr jau šobrīd saistītajām nozarēm būtu jādomā par to, kā projekts varētu tās ietekmēt, laicīgi sagatavojoties iespējamiem scenārijiem. Baltijas valstu kopuzņēmuma *RB Rail* Ceļu un inženierkomunikāciju nodaļas vadītājs Ēriks Diļevs ikgadējā ceļu nozares konferencē uzstājās ar izvērtējumu par dzelzceļu projekta *Rail Baltica* ietekmi uz ceļu nozari Baltijā. Runājot tieši par projekta ietekmi uz ceļu būvniecību un infrastruktūru, Ē. Diļevs norādīja, ka pēc iespējas plānots izmantot vietējos minerālmateriālus – smilti, granti, šķembas un dolomītu, kas ir nepieciešami arī ceļu būvniecībā.

Plānotais inženierbūvju apjoms *Rail Baltica* projektā Latvijā

Kopumā 165 inženierbūves:

- Tilts pār Gauju – kopgarums 1750 m
- Tilts pār Daugavu – kopgarums 1150 m
- Torņkalna tunelis – kopgarums 2400 m
- Satiksmes pārvadi – 127

AVOTS: *Rail Baltica*

Veic izpēti

Rail Baltica projekta ietvaros ir veikts pirmais minerālmateriālu pētījums, kura laikā apzināts Latvijas posmā nepieciešamais minerālmateriālu apjoms un kvalitātes rādītāji. Pētījuma dati liecina, ka Igaunijā būs nepieciešami 17 milj. m³, Latvijā aptuveni 22 milj. m³ un Lietuvā 36 milj. m³ smilts-grants un šķembu. Tas nav standarta apjoms Baltijas valstīm, līdz ar to būs jārisina jautājumi par šo materiālu piegādes nodrošināšanu konstantā apjomā, kā arī jādomā par projekta ietekmi uz jau esošo nozares infrastruktūras objektu būvniecību. Tāpat atklāts ir jautājums par minerālmateriālu kvalitātes rādītājiem. “Eksperti ir izvērtējuši iesniegtās būvprojekta vadlīnijas, un ir veiktas izmaiņas, lai varētu pielāgot vietējos resursus dzelzceļa uzbūvēšanai būvniecībai. Tādās konstruktīvās kārtās kā zembalsta, salturīgais slānis un paši uzbūvēti

ir iespējams lietot vietējos materiālus, tikai vēl jāizpēta, kā šie materiāli strādā,” skaidro Ē. Diļevs. Pētījuma gaitā tika konstatēts, ka materiālu daudzums un pieejamība teritorijas robežās ir pilnīgi pietiekama visai *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas trases būvniecībai. “Tomēr jāatzīmē, ka *Rail Baltica* nebūs vienīgais būvniecības projekts Baltijā, tāpēc jāņem vērā arī vietējo ražotāju kapacitāte nodrošināt minerālmateriālu piegādi pašreizējos apjomos. Jaunu karjeru atvēršana ir to īpašnieku jautājums. No projekta viedokļa raugoties, pašlaik tas netiek plānots, tomēr šāda iespēja netiek arī izslēgta,” piebilst Ē. Diļevs. Viens no iemesliem, kāpēc priekšroka tiek dota vietējiem materiāliem, ir saistīts ar gaisa piesārņojuma ierobežošanu un transportēšanas attāluma samazināšanu. “Nav šaubu, ka zināma konkurence par resursiem notiks. Gan ceļu, gan dzelzceļu būves pamats ir liela apjoma t.s. inerto materiālu – smilts, šķembu – pārvietošana. Līdz ar to konkurence par tehnikas un darbinieku resursiem noteikti būs. Taču es to sauktu par normālām nozares augšanas grūtībām, ar kurām ir jāspēj tikt galā,” prognozē *Luminor* ekonomists Pēteris Strautiņš. Latvijas vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs norāda, ka smilts-grants un smilts ieguve Latvijā svārstās ap 5-6 milj. m³ gadā. Lielākās smilts-grants atradnes ir Kurzemē un Zemgalē. Lielo smilts-grants atradņu materiāla kvalitāte ir apmierinoša. Savukārt dolomīta ieguve ir 1,3-1,8 milj. m³ dolomīta gadā. Lielākās dolomīta atradnes atrodas pie Rīgas un Jelgavas, Vidzemē, Latgalē un Igaunijas pierobežā. Kurzemē dolomīta ieguve netiek veikta. Dolomīta kvalitāte ir dažāda, no Latvijas dolomīta iegūst šķembas. Aplēses liecina, ka, saglabājoties esošajiem ieguves apjomiem, izpētie dolomīta krājumi ir pietiekami vismaz nākamajiem simts gadiem.

Īslaicīgs uzplaisnījums

Eksperti norāda, ka *Rail Baltica* noteikti būs viens no, ja ne pats lielākais infrastruktūras objekts Latvijā un Baltijā šajā gadsimtā. Līdz ar to arī projekta īstenošanai nepieciešamie darbu apjomi būs milzīgi. “Tas radīs salīdzinoši īslaicīgu uzplaisnījumu papildus pieprasījumam pēc darbaspēka. Un tas rada tādu retorisku jautājumu – kas būs pēc tam? Projekta realizācijas laikā varam sagaidīt situāciju, kas līdzinās pašreiz notiekošajam būvniecībā – kad tā netiek galā ar pieprasījumu, strauji aug izmaksas, un daudzi būvnieki nonāk finansiālās grūtībās,” skaidro *SEB* bankas ekonomists Dainis Gašpuitis. Viņš vērš uzmanību, ka patlaban līdz galam vēl nav skaidrs,

cik lielā mērā tiks izmantots vietējais darbaspēks. Tā izmantošanu ietekmē dažādi ierobežojumi – darbinieku skaits, viņu zināšanu, prasmju un kvalifikācijas līmenis utt. Tādēļ, visticamāk, lielu daļu apjoma nāksies uzticēt ārvalstu kompānijām. “Manā vērtējumā tas vairāk būs saistīts tieši ar paša dzelzceļa tehniskās infra-

realizēt gan valsts, gan pašvaldību pasūtījumus. Tāpat kādā brīdī pienāks arī aploksnīte ar Eiropas Savienības (ES) fondu naudu. Tā kā nozari sagaida izaicinājumu laiks, jo būs pieejami daudzi projekti ar labiem nosacījumiem. Rezultātā draud pārkaršanas risks, kad algas sakāpj debesis, bet pēc dažiem gadiem cilvēki



- Latvijā ceļu būvniecībā izmanto četrus iežus – smilti, granti, dolomītu un granītu. Pirmos trīs iegūst Latvijā, bet granīts tiek importēts.
- Vietējās grants šķembas tiek izmantotas grants ceļu uzturēšanai un autoceļu rekonstrukcijā.
- Vietējā dolomīta šķembas tiek lietotas ceļa segas konstrukcijas pamata nesošajām kārtām un aukstajā pārstrādē (reciklēšanā), bet tās izmanto arī asfaltbetona ražošanā un mazāk noslogotiem ceļiem.
- LVC Ceļu laboratorija pārbauda visu materiālu – gan vietējo, gan ievesto. Jo lielākas intensitātes ceļš, jo stingrākas prasības izmantojamajam materiālam.

struktūras izbūvi, jomu, kurā Latvijā trūkst nepieciešamo zināšanu. Vietējie uzņēmēji varētu veiksmīgi rosīties ar atbalstotās infrastruktūras izveidi – stacijas, peroni, piebrauktuves, pievedceļi utt. Es teiktu – tas, cik lielu kumosu nozare spēs nokost, būs atkarīgs no tā, cik lieli priekšdarbi tiks veikti. Tad tiks apzinātas vājās vietas, trūkumi un jau laicīgi uzrunāti nepieciešamie speciālisti ārzemēs vai uzsāktas apmācības esošajiem, vai nodrošinātas stažēšanās iespējas. Tāpat, ņemot vērā projekta mērogu, būs arī jākonkurē, kas liek savlaicīgi sagatavot uzņēmumu sadarbības iestādes, lai nenonāktu situācijā, kad ķiršus no kūkas nolasa tuvākie kaimiņi. Citiem vārdiem – kooperācija būs ļoti svarīga, tajā noteikti nāksies iesaistīt arī citu nozaru uzņēmumus,” uzsver D. Gašpuitis.

Pārkaršanas risks

Ceļu būvētajiem lielākais izaicinājums būs noteiktajos termiņos

ir jāatlaiz. Liela loma būs valdības un ministriju spējai plānot, lai nodrošinātos pret šādām pārmērīgām svārstībām. Tas ir svarīgi ne tikai konkrēti šai, bet arī citām nozarēm un ekonomikai kopumā. Tuvākais izaicinājums ir jau nākamais gads, kad pēc veiksmīgas darbības vairāku gadu garumā nozari sagaida apjomu kritumus. Tādēļ būtiski būs vērot kā nozare pārvarēs šo posmu, tas ir, pārziemos. Tas arī noteiks, no kādām pozīcijām nozare spēs ielekt *Rail Baltica* projektā – pauzē D. Gašpuitis. Arī P. Strautiņš atzīmē, ka pirmā lāpsta, būvējot *Rail Baltica* trasi, zemē tiks iedurta, visticamāk, 2020. gadā, bet lielāka mēroga darbi varētu sākties 2021. gada nogalē vai 2022. gadā. Tādā iesaistītajām nozarēm vēl ir laiks pielāgoties, ja tas būs nepieciešams. P. Strautiņš arī atgādina, ka celtniecībā nodarbināto skaits joprojām krietni atpaliek no pirmskrīzes augstākā punkta. 2007. gadā tas bija 91,7 tūkst., bet pērn 62,4 tūkst. Salīdzinājumam,

programmēšanas nozare spējusi strādājošo skaitu šajā laikā palielināt pat vairākkārt – no 5,9 līdz 15,3 tūkst., lai arī tās prasības attiecībā uz strādājošo kvalifikāciju ir krietni specifiskākas, vismaz runājot par darbinieku lielāko daļu. “Bieži dzird vārdus darbinieku trūkums, bet ar trūkumu var saprast arī uzņēmumu nespēju atrast darbiniekus par atalgojumu, kādu tie ir pieraduši maksāt. Ja celtniecība vēlas augt, tai jāspēj piesaistīt darbiniekus, vai nu no Latvijas, vai no pārējās pasaules. Gan *Rail Baltica*, gan mājokļu kredīšanas un būvēšanas cikls parūpēsies, lai nozarei nauda būtu. Vēl kāds svarīgs aspekts – *Rail Baltica* būvniecība galvenokārt notiks valsts centrālajā daļā. Tas ir reģions, kur ir visaugstākā valsts galveno autoceļu koncentrācija, šo ceļu lielāka daļa jau ir pārbūvēta kopš Latvijas pievienošanās ES. Savukārt daudzu reģionālās nozīmes ceļu stāvoklis ir turpinājies pasliktināties, tāpēc pieņemu, ka turpmākajos gados darbi tiks veikti galvenokārt tur. Tas var mīkstināt ceļu un dzelzceļu būvnieku konkurenci par darbiniekiem. Nozares speciālisti droši vien ir mobilī, bet diez vai darbinieku vairākums vēlēties strādāt tālu no mājām,” norāda P. Strautiņš.

Saredz iespēju

Satiksmes ministrija Autoceļu avīzei norāda, ka *Rail Baltica* infrastruktūras ieviešanas projekts paver perspektīvas Latvijas būvniecības nozarei, tai skaitā arī ceļu būvei, kas varētu būt īpaši svarīgi periodā, kad nozarē sagaidāms ievērojams ES finansējuma samazinājums. *Rail Baltica* kontekstā nozarē varētu runāt par pieaugumu tieši infrastruktūras un ceļu būves jomās. Ceļu būves uzņēmumiem vajadzētu pārskatīt savu attīstības stratēģiju, lai nostiprinātu konkurētspēju, krāt zināšanas, materiāltehnisko nodrošinājumu, pieredzi un resursus dalībni dzelzceļa infrastruktūras izbūves projektos, kas attiecīgi varētu veicināt uzņēmumu izaugsmi – pauzē SM. Ministrija nenoliedz, ka būvniecības posmā *Rail Baltica* projektam būs nepieciešams liels daudzums minerālmateriālu, tādējādi ievērojami palielināsies kopējais pieprasījums pēc vietējiem pieejamajiem minerālmateriāliem, tādiem kā smilts, grants, kaļķakmens un dolomīts. Tāpat būs nepieciešams cilvēkresursi.

Nepieciešamais minerālmateriālu daudzums Baltijas valstīs

Igaunija	Harju apriņķis	Rapla apriņķis	Pērnavas apriņķis	Kopā	
Kopējais pieprasījums pēc minerālmateriāliem milj.m ³	5.8	4	4	13.8	
Pieejamās karbonātiežu rezerves m ³	Pietiekoša kapacitāte ar (LA35)	Labā kapacitāte	Pietiekoša kapacitāte	Pietiekoša kapacitāte	
Pieejamās smilts un grants rezerves m ³	Pietiekoša kapacitāte	Nav karjeru ar pietiekošu kapacitāti	Pietiekoša kapacitāte	Pietiekoša kapacitāte	
Latvija	Igaunija – Vangaži	Rīga	Misa – Lietuva	Kopā	
Kopējais pieprasījums pēc minerālmateriāliem milj.m ³	8.6	10	3.8	22	
Pieejamās dolomīta rezerves m ³	33	38	28	99	
Pieejamās smilts un grants rezerves m ³	62	46	32	140	
Lietuva	Latvija – Ramigala	Ramigala – Kauņa	Kauņa – Viļņa	Kauņa – Polija	Kopā
Kopējais pieprasījums pēc minerālmateriāliem milj.m ³	9.3	8.2	9.6	9.2	36
Pieejamās dolomīta rezerves m ³	97	-	-	-	97
Pieejamās smilts un grants rezerves m ³	26	94	266	52	438

Atgādina autovadītājiem – Nebrauc autā!



Eksperti, tai skaitā (no kreisās) auto žurnālists Atis Jansons, LU profesors Ivars Austers, DBS vadītājs Jānis Vanks, LVC valdes priekšsēdētājs Jānis Lange, VTEB) eksperts Oskars Irbītis un LTAB vadītājs Jānis Abāšins diskutēja, kā uzlabot satiksmes drošību uz valsts ceļiem.

Vairāk nekā puse jeb 56% aptaujāto autovadītāju atzīst, ka mēdz pārkāpt ceļu satiksmes noteikumus (CSNt). Ik dienu kādu no noteikumu pārkāpumiem pieļauj 14% aptaujāto autovadītāju – liecina LVC un pētījumu aģentūras *Norstat Latvija*, veiktais pētījums, kura ietvaros tika aptaujāti 1000 Latvijas autovadītāju vecumā no 18 līdz 65 gadiem. Tomēr 25% atzīst, ka pieļauj pārkāpumus tikai dažas reizes gadā, savukārt vienu reizi nedēļā vai mēnesī CSNt pārkāpj 23% aptaujas dalībnieku. Vairums pārkāpumu ir saistīti ar braukšanas ātruma ierobežojumiem. Tāpat 46% atzīmē, ka, veicot apdzīšanas manevru, ir gadījies saprast, ka nav pietiekami labi novērtēta situācija uz ceļa. Savukārt tikai puse no aptaujātajiem autovadītājiem ir vienmēr pilnībā pārliecināti, ka vienmēr zina, ko nozīmē horizontālie apzīmējumi uz ceļa.

14 procentu no aptaujātajiem autovadītājiem ik dienu pārkāpj kādu no CSNt

Domāšana un infrastruktūra

Uz valsts ceļiem traģiskākie ir vasaras mēneši, lai gan redzamība un braukšanas apstākļi šajā laikā ir labāki nekā ziemā. Autovadītāji pieņem nepareizus lēmumus un nereti arī pārkāpj CSNt, izraisot traģiskas sekas. Apdzīšana ir bīstamākais manevrs uz autoceļa. Neveiksmīga apdzīšana ir viens iemesliem smagākajiem ceļu satiksmes negadījumiem, kuros iet bojā cilvēki. Bojā gājušo statistika nav iepriecinoša. Aizvadītajā gadā Latvijā notikuši 82 ceļu satiksmes negadījumi ar bojāgājušajiem, kuros dzīvību zaudējuši 96 cilvēki. Teju puse jeb 38 no šiem negadījumiem bija vairāku transportlīdzekļu sadursmes. Analizējot avāriju iemeslus, 25 gadījumos konstatēta izbraukšana pretējā braukšanas joslā, bet septiņos gadījumos – priekšrocības zīmes neievērošana krustojumā. Kampanjas ietvaros LVC rīkoja ekspertu diskusiju, lai

noskaidrotu, kā paaugstināt satiksmes drošību uz valsts ceļiem. Vai sākumā ir jāpievērš uzmanība infrastruktūras sakārtošanai, un pēc tam jāizglīto cilvēki, vai otrādi. LVC valdes priekšsēdētājs Jānis Lange, atklājot diskusiju, norādīja, ka vairums sabiedrības uzskata – lai samazinātu smagos ceļu satiksmes negadījumus, vispirms ir nepieciešams uzlabot esošo infrastruktūru. Tomēr tikpat daudz cilvēku domā, ka svarīgi ir arī pašu satiksmes dalībnieku ieradumi un uzvedība, vadot automašīnu. Līdz ar to ceļu infrastruktūra un domāšana nav nodalāmas. "Braucot pie stūres, ikvienam autovadītājam ir jāpieņem neskaitāmi lēmumi – par ātruma izvēli, par braukšanas manieri, par to, vai un kad apdzīt priekšā esošo transportlīdzekli. Tāpēc ir jāinvestē arī topošajos autovadītājos un cilvēku domāšanā. Lai situācija uzlabotos, jāstrādā ir visiem kopā, jo nav vienas brīnumnūjiņas, kas uzlabotu situāciju. Arī Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja (LTAB) un Latvijas Apdrošinātāju asociācijas (LAA) vadītājs Jānis Abāšins norāda – lai uzlabotu situāciju uz autoceļiem, būtu jāšak ar jaunās paaudzes, kas vēl tikai iegūs autovadītāja apliecību, izglītošanu. "Ir jāiegulda nevis dzelzīs,

bet gan smadzenēs. Savādāk šobrīd ir izveidojusies situācija, ka infrastruktūra attīstās, bet cilvēku domāšana atpaliek," piebilst J. Abāšins. Drošas braukšanas skolas (DBS) vadītājs Jānis Vanks, kas ikdienā cieši saskaras ar jauniešiem autovadītājiem, uzsver, ka autovadītājiem nepieciešams dot vairāk praktisko nodarbību, kurās tiktu parādīts, kā uzvesties attiecīgās situācijās. "Katru gadu, organizējot drošas braukšanas apmācības ziemas periodā, ir redzams, ka gan tehnika nav sagatavota atbilstoši laikapstākļiem, gan arī paši vadītāji nav gatavi braukt ziemas apstākļos. Ir atšķirība, vai cilvēks ir spējīgs nokārtot braukšanas eksāmenu, vai arī viņš ir sagatavots droši pārvietoties ar automašīnu un pieņemt pareizos lēmumus. Ir jābūt gan ceļa infrastruktūrai, gan jauno vadītāju apmācībai un kontrolei. Visiem ir jāstrādā kopā roku rokā. Viens nav racējs," atzīmē J. Vanks. Arī auto žurnālists Atis Jansons uzskata, ka liels pienesums drošības uzlabošanai uz ceļiem, būtu tieši praktiskās nodarbības autovadītājiem. Ja ik gadu šādi tiktu apmācīti vismaz tūkstoš vadītāju, tas palīdzētu novērst daļu ceļu satiksmes negadījumu un izglābt kaut dažus cilvēku dzīvības ik gadu.

VAS *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) informatīvās satiksmes drošības veicināšanas kampanjas ietvaros atgādina, kas jāņem vērā, veicot dažādus manevrus, un ko nozīmē ceļa horizontālie apzīmējumi

Sodam ir jāseko

Raksturojot toleranci pret ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem, 59% aptaujas dalībnieku atzīst, ka ir pieļaujami pārkāpumi, ja to prasa situācija uz ceļa. Piemēram, jāpabeidz apdzīšana, nav iespējams laikus nobremzēt pirms luksofora vai nepieciešams iekļauties kopējā plūsmā. Tikai ceturtdaļa uzskata, ka noteikumu pārkāpumi nav pieļaujami vispār. Lielāku toleranci pret pārkāpumiem izrāda gados jauni cilvēki. Piemēram, pārkāpumus kā nepieļaujamus atzīst tikai 13% aptaujas dalībnieku vecumā no 18 līdz 29 gadiem. Savukārt 68% šīs vecuma grupas respondentu uzskata, ka pārkāpumi ir pieļaujami, ja to prasa situācija uz ceļa. Runājot par to, kas autovadītājus atturētu no ceļu satiksmes noteikumu pārkāpuma veikšanas, 26% aptaujāto uzskata, ka uz ceļiem nepieciešams vairāk fotoradaru un videokameru, kas fiksē pārkāpumus, bet 20% aptaujāto uzsver, ka viņus nekas nespēs atturēt no pārkāpumu veikšanas un viņi turpinās braukt, kā līdz šim. Hokeja kluba *Dinamo Rīga* tehniskais direktors Armands Simsons, kurš LVC satiksmes drošības kampanjas *Nebrauc autā* ietvaros pievērsa autovadītāju uzmanību CSNt ievērošanai, dalās pieredzē, stāstot, ka sodīšanai par pārkāpumiem ir nozīme, jo pēc tam sāk pievērst lielāku uzmanību CSNt. "Nāk apziņa, ka ūdens jau smeļas mutē un pastāv liela iespēja šķirties no autovadītāja apliecības. Ir jābūt pa bīksēm, lai sāktu domāt," norāda A. Simsons. Savukārt Latvijas Universitātes (LU) profesors Ivars Austers, kurš vairākkārt ir pētījis autovadītāju paradumus un uzvedību, skaidro, ka arī vienkāršas metodes uz autoceļiem strādā un spēj atturēt autovadītājus no pārgalvīgas rīcības. Tikai šīs metodes ir jāpielieto pareizās vietās. "Jautājums ir – kā strādāt ar tiem autovadītājiem, kas neievēro CSNt? Protams, viedoklis nav uzvedība, bet tas ir svarīgs faktors. Ir lielāka iespēja, ka CSNt pārkāps autovadītāji, kuri norāda, ka drošības situāciju uz ceļiem nevar uzlabot.

Iespējams, ka neierasti atgādinājumi vai apzīmējumi uz autoceļiem varētu likt vadītājiem pat neapzināti samazināt ātrumu. Piemēram, Čikāgā pie kāda ezera ļoti bieži bija migla, apledojois ceļš, un visu laiku notika avārijas. Kanādieši sazīmēja uz ceļa linijas perpendikulāri kustības virzienam. Attālums starp divām līnijām ik pēc posma tika samazināts. Tas nozīmē, ka, braucot rodas sajūta, ka linijas skrien preti ātrāk nekā tas patiesībā ir. Tas lika autovadītājiem instinkti samazināt ātrumu," stāsta I. Austers. Viņš arī piebilst, ka, braucot pie stūres, cilvēks nespēj objektīvi izvērtēt riskus, jo nespēj tik ātri pielāgoties situācijai. Tāpēc ir jārada trūkstošās ilūzijas. Tomēr, lai saprastu, kā uzlabot drošību, ir svarīgi izpētīt, kāpēc cilvēki pārkāpj noteikumus un kāpēc negadījums ir noticis – uzskata Valsts tiesu ekspertīžu biroja (VTEB) eksperts Oskars Irbītis. Ja cilvēks ir apzinīgs, viņš arī sliktas infrastruktūras apstākļos ievēros CSNt un rīkosies pareizi uz ceļa.

Ierobežots finansējums

Kā zināms, turpmākie divi gadi ceļu nozarei nebūs viegli. Eiropas Savienības (ES) fondu finansējuma un līdz ar to arī kopējā finansējuma sarukums ietekmēs projektu apjomu. To diskusijā apstiprināja arī Satiksmes ministrijas (SM) Autosatiksmes departamenta direktors Tālvāldis Vectirāns. "ES finansējums jau tuvākajā laikā aptrūksies, bet nekad jau naudas nebūs tik daudz, lai mēs varētu apmierināt visas vajadzības. Tai skaitā arī satiksmes uzlabošanu. Protams, lielāka uzmanība ir jāpievērš satiksmes dalībniekiem, jo gan pie labiem, gan pie sliktiem apstākļiem vadītājs vienmēr prevalēs pār situāciju. Viņš izvēlas braukšanas ātrumu un savu uzvedību. Arī Ceļu satiksmes drošības padomes domnīcas sēdēs mēs redzam, ka situācija ir jālabo, mainot cilvēku domāšanu un uzvedību. CSNt diemžēl ir uzrakstīti ar asinīm. Tie ir jāpārzina un jāievēro," uzsver T. Vectirāns.



NEBRAUC AUTĀ!



LATVIJAS
VALSTS CEĻI



Virš māca sievietei vadīt automašīnu:

– Ja redzi zaļo gaismu, brauc. Ja sarkano – stāvi, bet, ja ieraugi, ka es kļūstu bāls, uzreiz spied pa bremsēm!

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

Autosalonā:
– Sakiet, kāds šim mašīnas modelim ir bagāžnieka tilpums?

- 27 kubi
- Kādi kubi?!
- Buljona...

Audi simbolā ir četri gredzeni, kas nozīmē spēku, ātrumu, izturību un komfortu. Opeļa simbolā ir tikai viens gredzens, un tas pats nosvītrots!

Ja deputāts nopircis jaunu Lexus, tas uzreiz nenozīmē, ka viņš ir bagāts! Varbūt viņš ir krājis trīs mēnešus!

– Ko tev dzimšanas dienā uzdāvināja?

- Redzi, to Mersi ārā?
- Oho kāds superīgs autiņš!
- Cepurīti tieši tādā pašā krāsā..

TEHNISKĀS APSKATES NAKTS '19

CSDD PIEDĀVĀ

AUTO BEZMAKSAS DIAGNOSTIKA

TEHNISKĀ APSKATE

21.09. JELGAVĀ

28.09. TUKUMĀ

Autobraucēju brīvdienų ceļvedis

Septembris, 2019

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

100 Centrālās stacijas laukums, Rīga. Latvijas Valsts ceļiem un ceļu nozares simtgadei veltīta izstāde **Dzīve ir ceļš!**
leeja bez maksas

14. septembris
15.00 – 20.00. Spiķeru radošais kvartāls, Rīga **Radošais festivāls Maskačkas foršais tas te.** *leeja bez maksas*

29. septembris
10.00 – 14.00. Burtnieku iela 2/4, Limbaži. **Limbažu krāmu tirgus 3**

15. septembris
9.00 – 16.00 **Valmieras maratons**
Bilētes: www.sportlat.lv

21. septembris
Koncertzāle Latvija, Lielais laukums 1, Ventspils **Daniel Brandt & Eternal Something koncertikls Ma**
Bilētes: www.bilesuparadize.lv

15. septembris
10.00 – 17.00. **Smiltenes kauss šosejas riteņbraukšanā**

14. septembris
20.00 – 22.00. **Nakts auto orientēšanās Engurē**
Sīkāka informācija: www.nakts.brauciens.lv

21. septembris
18.00. Vidzemes koncertzāle, Raunas iela 12, Cēsis. **Igo jubilejas koncerts Pirmie 40.** *Bilētes: www.bilesuparadize.lv*

23. – 29. septembris
Liepājas restorānu nedēļa

14. – 15. septembrim
Gaujas nacionālā parka Ceļotāju dienas

22. septembris
9.00 – 22.00. Saldus **Latvijas rallijsprinta čempionāta 5. posms**
Bilētes: autorally.lv

28. septembris
11.00 – 17.00. Dārzu iela 14A, Baloži. **Ekspedīcijas Baložu kūdras bānītī**

28. septembris
21.00. Siguldas pils kvartāls, Pils iela 6. **Grupās Laika suns koncerts**

29. septembris
10.00 – 15.00. Latgales iela, Rēzekne. **Miķeļdienas gadatirgus**

27. septembris
19.00 – 22.00. Spidolas iela 2, Aizkraukle. **Normunda Rutuļa koncerts Man nav žēl**
Bilētes: www.bilesuparadize.lv

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

14. septembris
18.00. Rīgas iela 22, Daugavpils teātris. **Pirmizrāde Affabulazione**
Bilētes: www.bilesuparadize.lv

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

autocelu avīze

VIADA

CSDD

ASTARTE
NAFTA

VIRŠI-A

ELVI

Redakcijas adrese:
Gogoļa 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.