



Aprīlis 2015

Autoceļu dzīve

#### SKAITĻI UN FAKTI

### Autoceļiem jābūt vienai no budžeta prioritātēm

Lielākā daļa Latvijas iedzīvotāju uzskata, ka autoceļu uzturēšanai ir jābūt starp valsts budžeta prioritātēm, liecina SKDS veiktā aptauja.

[---> 2. lappuse ]

LVC valdes priekšsēdētājs Jānis Lange: „Gandrīz ikviens Latvijas iedzīvotājs lieto ceļu infrastruktūru, braucot ar automašīnu vai autobusu, un vēlas, lai tā kļūst labāka.”

[---> 3. lappuse ]



# Šogad valsts autoceļu uzturēšanā un attīstībā ieguldīs līdz 256,2 milj. EUR

Šogad plānotais finansējums valsts autoceļiem ir līdz 256,143 milj. EUR, no kuriem nedaudz virs 139 milj. EUR veido valsts budžeta finansējums, un līdz 117 milj. EUR – Eiropas Savienības fondu līdzekļi. Tomēr, lai uzturētu autoceļu tīklu labā stāvoklī, autoceļu remontiem un uzturēšanai gadā būtu nepieciešami aptuveni 490 milj. EUR.

Kopējais autoceļu finansējums (ieskaitot valsts budžeta mērķdotāciju pašvaldību autoceļiem un Zemkopības ministrijas autoceļu programmu) šogad pārsniedz 300 milj. EUR.

[--> 3. lappuse]



#### AKTUALITĀTE

### Valsts ceļu remontdarbu karte

Šogad, līdzīgi kā pērn, darbus plānots veikt aptuveni 1000 kilometros valsts ceļu.

[---> 3. lappuse ]

#### NUMURA TĒMA

### Latvijā sākas bedrīšu masveida remonts

Aprīlī visā Latvijā sākusies bedrīšu masveida remonta sezona. Kopumā šogad plānots salabot aptuveni 500 tūkst. m<sup>2</sup> bedrīšu, ieguldot apmēram 10 milj. EUR.

[---> 4. - 5. lappuse ]



#### ĀRVALSTU PIEREDZE

Skotijas pētījums: katrs ceļu uzturēšanas samazinājums par 1 EUR nozīmē ekonomikas izmaksu pieaugumu par 1,5 EUR.

[---> 6. lappuse ]



## Isumā

## Uzlabos informācijas apriti

Marta vidū VAS „Latvijas valsts ceļi” speciālisti tikās ar Valsts policijas un Iekšlietu ministrijas pārstāvjiem, lai vienotos par informācijas apmaiņas uzlabošanu ar Satiksmes informācijas centru (SIC). Tas nepieciešams, lai SIC operatīvi un regulāri iegūtu informāciju par ceļu satiksmes negadījumiem, kas ierobežo satiksmi.

## No bedrēm visvairāk cieš VW, BMW un Audi

Kā liecina apdrošināšanas sabiedrības BĀLTA dati, pēdējo četru gadu laikā bedru izraisītu bojājumu dēļ visbiežāk cieš Volkswagen, BMW un Audi marku automašīnas. Visbiežāk bedres bojā automašīnu riteņu diskus, riepas un buferus.

## CSDD piedāvā informāciju par ārvalstīs reģistrētiem transportlīdzekļiem

Klientu ērtībām Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) apkopojusi informāciju par veidiem, kā pamatā bez maksas iegūt datus par citās valstīs reģistrētiem transportlīdzekļiem – par auto nobraukumu (odometru rādījumi) un tehnisko stāvokli (apskate).

Šobrīd pieejama informācija par automobiļiem, kas reģistrēti vai ir bijuši reģistrēti četrās valstīs: Lietuvā, Zviedrijā, Dānijā un Nīderlandē. Turpmāk šī informācija tiks papildināta un ir pieejama CSDD mājas lapā <http://goo.gl/DFj4LK>.

## Sākas būvdarbi uz Vecpiebalgas ceļa

Sākušies būvdarbi uz reģionālā autoceļa Cēsis–Vecpiebalga–Madona (P30) posmā 24,6.-38,0. km Vecpiebalgas novadā. Būvdarbi paredz pilnu ceļa segas rekonstrukciju un jauna tilta izbūvi pār Gauju Taurenē. Viss projekts tiks īstenots 330 kalendāro dienu laikā un pabeigts nākamgad. Kopējās izmaksas ir 9,39 milj. EUR ar PVN, un būvdarbus līdzfinansē Eiropas Reģionālās attīstības fonds.

## Vācijā rosina aizliegt gājējiem skatīties viedtālrunos

Lai samazinātu ceļu satiksmes negadījumu skaitu, Vācijas Gājēju satiksmes asociācija aicinājusi aizliegt cilvēkiem, pārvietojoties pa pilsētas ielām, skatīties viedtālrunos, ziņo LETA. Asociācija uzskata, ka ceļu satiksmes negadījumi Vācijā netiek pietiekami analizēti un galvenā uzmanība tiek pievērsta autovadītājiem. Starptautiskie pētījumi gan apliecina, ka liels negadījumu risks ir arī gājējiem, kas pārvietojoties visu savu uzmanību pievērš viedtālruniem.

## Runā šoferis ar pieredzi

## „Ceļš, kurš ved uz templi..”



Andrejs Ēķis

Kāds ceļš ir labs? Labs ir ceļš, kurš ved uz mērķi. Ja mūsu tautsaimniecības mērķis ir iedzīvotāju labklājība, tad ceļš ir vajadzīgs tāds, kurš ved uz labklājību. Un tā nav metafora. Latvija ir maza valsts. Attālums no Rīgas un lielajām pilsētām līdz nomalēm ir simts vai daži simti, nevis tūkstoši kilometru.

Tādēļ mums ir vajadzīgi ceļi, pa kuriem vismaz stundas laikā varētu nokļūt līdz darbvietai. Tad cilvēki brauks uz darbu un darbs nebūs jāved pie cilvēkiem.

Cilvēki saņēmuši mantojumā mājas no saviem senčiem. Tajās var dzīvot lauku klusumā, mežu ielokā, upes krastā un justies harmoniski un komfortabli, ja vien salīdzinoši īsā laikā pa ceļu, kurš ved līdz darbvietai, var nokļūt līdz vietai, kur nopelna naudu, lai savus senču īpašumus sakoptu, nevis atstātu tos iznīcībai.

Ja būs labi ceļi, tad Latvijas novadi kļūs arvien sakoptāki, nevis ar graustiem un krāsmatām pilni.

Tātad valsts uzdevums būtu plānot ceļus, kuri kalpos Latvijas iedzīvotājiem un veicinās reģionu attīstību. Ceļi ir, protams, jālabo, jāpabeidz iesākie ceļi, bet jauni jāplāno ar mērķi veicināt labklājību. Tas ir būtiski, jo ne grants, ne asfalts, ne betons mums Latvijā netrūkst.

Mums vajadzīgs ceļš, kurš ved uz templi, – ar to saprotot vispārēju labumu.

## Izvirzīti pretendenti Autoceļu avīzes Gada balvai

Maijā tiks pasniegtas gadskārtējās Autoceļu avīzes Gada balvas ceļu būvē. Nominācijā Gada objekts izvirzīti šādi autoceļu posmi:



## Grupā, kurā tiek vērtēta autoceļu seguma atjaunošana un pastiprināšana:

- a/c A8 Rīga–Jelgava–Lietuvas robeža (Meitene) posms 31,80.-43,14. km; SIA *Igate*
- a/c A8 Rīga–Jelgava–Lietuvas robeža (Meitene) posms 49,38.-60,00. km; SIA *Strabag*
- a/c A9 Rīga (Skulte)–Liepāja posms 148,59.-163,28. km; P/a SIA *Aizputes ceļinieks un SIA 8CBR*
- a/c A10 Rīga–Ventspils posms 92,84.-115,30. km; SIA *Saldus ceļinieks*
- a/c A13 Krievijas robeža (Grebņeva)–Rēzekne–Daugavpils – Lietuvas robeža (Medumi) posms 61,30.-73,20. km; P/a SIA *Lemmin-kainen Latvija un a/s A.C.B.*

## Grupā, kurā tiek vērtēti paplašināti autoceļu būvdarbi:

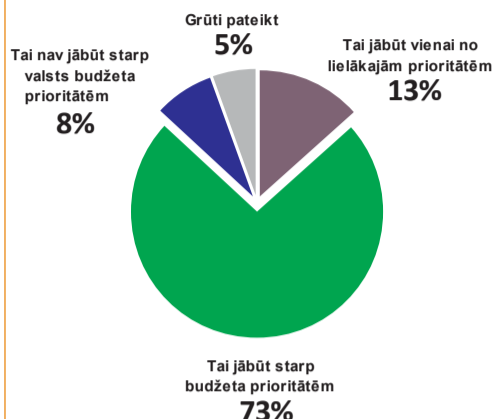
- a/c P21 Rūjiena–Mazsalaca posms 5,20.-12,40. km; SIA *Limbažu ceļi*
- a/c P45 Viļaka–Kārsava posms 6,35.-16,54. km; SIA *Lemminkainen Latvija*
- a/c P121 Tukums–Kuldīga posms 41,90.-52,34. km; SIA *Saldus ceļinieks*
- E22 posms Tīnūži–a/c P32 (autoceļa P80 posms 5,12.-40,60. km); SIA *Binders*
- E22 posms Ludza–Terehova (Ludza–Nirza) 129,30.-147,10. km; SIA *Strabag*

Autoceļu avīzes Gada balvas šogad tiks pasniegtas jau piekto reizi. Svinīgais pasākums plānots maija otrajā pusē.

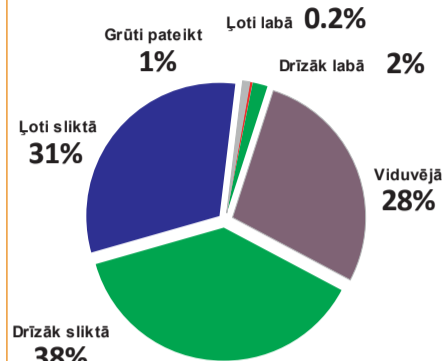
## Skaitļi un fakti

## Autoceļu uzturēšanai ir jābūt starp valsts budžeta prioritātēm

## Vai autoceļu uzturēšanai ir jābūt starp valsts budžeta prioritātēm?



## Kā jūs novērtētu, kādā stāvoklī patlaban ir Latvijas autoceļi?



Avots: Tirgus un sabiedriskās domas pētījuma centra SKDS aptauja „Latvijas iedzīvotāju viedoklis par Latvijas autoceļu stāvokli”. Aptaujāti 1005 respondenti no visas Latvijas vecumā no 18 līdz 74 gadiem.

## VAS „Latvijas valsts ceļi valdes priekšsēdētājs” Jānis Lange:

“Šāds sabiedrības viedoklis ir visai likumsakarīgs. Latvijā ir aptuveni 2 miljoni iedzīvotāji, apmēram 500 tūkstošiem cilvēku mūsu valstī ir

autovadītāja apliecība, un gandrīz katrs iedzīvotājs izmanto arī sabiedriskā transporta pakalpojumus, proti, brauc ar autobusu. Līdz ar to sanāk, ka praktiski ikviens Latvijas iedzīvotājs ir lietas kursā par ceļu tikla neapmierinošo stāvokli,

jo lieto šo infrastruktūru. Turklāt reģionos šī problēma var būt vēl aktuālāka, jo sliktā ceļu stāvokļa dēļ nereti ir stipri apgrūtināta cilvēku iespēja pārvietoties vai pat saņemt neatliekamos pakalpojumus – medicīnas vai glābēju.”

## Ikgadējā autoceļu nozares konference Virzība uz ilgtspējīgu ceļu politiku Latvijā

2015.gada 22.aprīlī  
Bellevue Park Hotel Riga  
Slokas iela 1, Rīga



11.00 – 11.50

## I. Sakārtoti autoceļi – greznība vai stimuls attīstībai

- Anrijs Matīss, satiksmes ministrs
- Jānis Lange, VAS Latvijas Valsts ceļi valdes priekšsēdētājs
- Andris Bērziņš, biedrības Latvijas ceļu būvētājs valdes priekšsēdētājs
- Pēteris Strautiņš, ekonomists
- Aivo Adamsons, Igaunijas autoceļu administrācijas ģenerāldirektors

12.00 – 12.40

## II. Privātā un publiskā partnerība autoceļu nozarē

- Moderē PPP asociācijas vadītājs Anri Leimanis
- Dins Merirands, Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks
- Inga Bērziņa, Finanšu ministrijas Tiesību aktu departamenta Valsts resursu politikas nodaļas vadītāja
- Reinis Freimanis, VAS Latvijas Valsts ceļi valdes loceklis
- Ģirts Lapiņš, KPMG Baltic SIA
- Astrīda Vītola, Ķekavas novada pašvaldības izpilddirektora vietniece
- Kestutis Grigas, Lietuvas autoceļu direkcijas Investīciju departamenta vadītāja vietnieks

12.50 – 13.40

## III. Kvalitāte, jaunās tehnoloģijas un jauna likumdošana

- Edgars Strods, VAS Latvijas Valsts ceļi valdes loceklis
- Zigmārs Brunavs, biedrības Latvijas ceļu būvētājs izpilddirektors
- Mārtiņš Zaumanis, Dr.ing., VAS Latvijas Valsts ceļi Autoceļu kompetences centra projektu vadītājs
- Kaupo Sirk, Igaunijas autoceļu administrācijas ģenerāldirektora vietnieks būvniecības un attīstības jautājumos
- Ilmārs Gorda, Transportbūvju inženieru asociācijas ceļu inženieris



# Šogad valsts ceļu uzturēšanā un attīstībā ieguldīs līdz 256,2 milj. EUR

Šogad plānotais finansējums valsts autoceļiem ir līdz 256,143 milj. EUR, no kuriem nedaudz virs 139 milj. EUR veido valsts budžeta finansējums, un līdz 117 milj. EUR – Eiropas Savienības fondu līdzekļi. Kopējais autoceļu finansējums (ieskaitot valsts budžeta mērķdotāciju pašvaldību autoceļiem un Zemkopības ministrijas autoceļu programmu) šogad pārsniedz 300 milj. EUR.

## Satiksmes ministrs Anrijs Matīss



Šā gada valsts budžeta būvniecības finansējums valsts autoceļiem jau ir par 21% lielāks nekā 2014. gadā piešķirtais valsts budžeta finansējums kopumā, un tas bija maksimāli iespējamais līdzekļu apjoms, ko novirzīt autoceļu sakārtošanai. Lai nodrošinātu, ka valsts ceļu tīkla sakārtošana noris visā valsts teritorijā, nepieciešams maksimāli pieturēties pie izstrādātās Autoceļu sakārtošanas prog-

rammas 2014. – 2020. gadiem.

Pērn pirmo reizi 20 gadu laikā darbi noritēja uz 1000 kilometriem valsts autoceļu. Autoceļu lietošanas nodevas (Eiropinjetes) ieviešana ir devusi daudz labākus rezultātus, nekā iepriekš plānots. Turklāt nav apstiprinājušas bažas, ka tieši Latvijas pārvadātāji būs tie, kas segs lielāko daļu no Eiropinjetes maksājumiem – vairāk nekā 2/3 ieņēmumu pērn bijuši no ārvalstu pārvadātājiem. Visi līdzekļi, kas tiek iekasēti kā nodeva, tiek novirzīti valsts autoceļu sakārtošanai.

Galvenās prioritātes autoceļu jomā arī turpmāk ir valsts galvenie autoceļi un reģionu sasniedzamība. Taču ir jādomā arī par reģionālo un vietējo ceļu sakārtošanu, lai ikviens iedzīvotājs spētu doties savās dienas gaitās, lai mediķi, glābēji un citi dienesti varētu nokļūt līdz katram, kam nepieciešama palīdzība, lai veidotos attīstības centri un tiktu veicināta uzņēmējdarbība.

## VAS „Latvijas valsts ceļi” (LVC) valdes priekšsēdētājs Jānis Lange



Pēdējos gadus valsts budžeta finansējums nedaudz pieaug, tomēr ar to nepietiek, lai mēs sasniegtu tādu remontdarbu apjomu, ka gada laikā varētu sakārtot vismaz tikpat ceļu, cik nolietojas. Latvijā joprojām aptuveni 50-55% ceļu ir tādi, kam vajadzīga tūlītēja rekonstrukcija. Arī katru

pavasari vērojams bedrīšu daudzums lieliski ilustrē sekas tam, ka savlaicīgi netiek veikti ceļu remontdarbi un atjaunošana.

Šogad līdzīgi kā pērn darbus plānots veikt aptuveni 1000 kilometros valsts ceļu, no kuriem nopietnākie projekti būs Pleskavas šosejas (A2) posms no Langstiņu pagrieziena gandrīz līdz Vangāžiem, aptverot visas 4 joslas. Segums tiks atjaunots uzreiz abās paralēlajās joslās, satiksmi organizējot pa pretējo joslu. Tāpat šogad tiks veikta Daugavpils – Rēzekne (A13) 20 km gara posma rekonstrukcija, iekļaujot sarežģīto A13 un A6 ceļu krustojumu. Šogad arī sāksies darbi Vecpiebalgā uz autoceļa Cēsis – Vecpiebalga – Madona (P30). Darbus varēs uzsākt, tiklīdz laika apstākļi to ļaus. Turpināsies darbi uz Jelgavas šosejas, kā arī uz Liepājas šosejas virzienā uz Lietuvas robežu un vēl vairākos desmitos objektu visos Latvijas reģionos.

## Latvijas Ceļu būvnieka (LCB) valdes priekšsēdētājs Andris Bērziņš



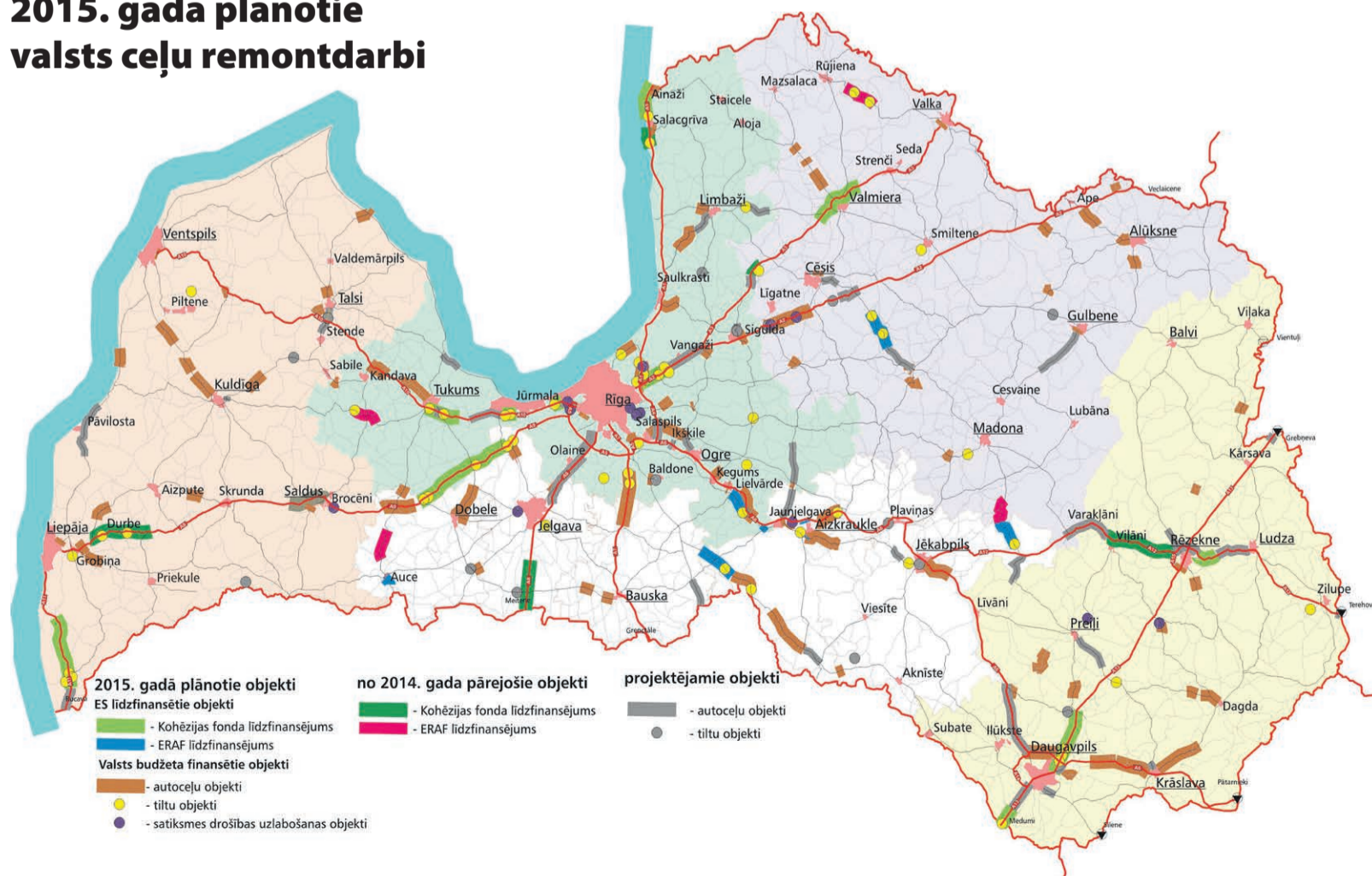
Šā gada budžetu autoceļiem vērtēju kritiski. Valsts budžeta finansējuma pieaugumu veido tikai ienākumi no Autoceļu lietošanas nodevas (Eiropinjetes), kuras izlietojumu gan nosaka nevis Latvija, bet Eiropa, tādēļ tā budžetā nav pārdalīta citiem mērķiem.

Autoceļu finansējuma apjoms ir kritiski vērtējams arī

tāpēc, ka tā apstiprināšanas gaitā ne valdība, ne Saeima neturēja pašu dotos priekšvēlēšanu solījumus par Autoceļu fonda atjaunošanu, turklāt valdībā atbalstu neguva neviens no Satiksmes ministrijas papildu pieprasījumiem (t.s. jaunā politikas iniciatīva). Šis budžets (pat kopā ar Eiropas Savienības līdzekļiem) nenodrošina attīstību, bet tikai nedaudz palēnina pēdējos 12 gados vērojamo autoceļu sabrukšanas tempu.

Galvenā ceļu prioritāte ir skaidras un reālas ceļu politikas izstrādāšana, par ko ir atbildīga Satiksmes ministrija. LCB jau vairākkārt ir publiski rosinājusi paskatīties uz visu Latvijas ceļu tīklu kopumā un izlemēt, kā tie tiks kopti un uzturēti, pieņemot lēmumu un tad pie tā arī pieturēties. Varbūt ir pienācis laiks skaidri pateikt, ko darīsim, ja valsts ar esošo finansējumu nespēj pat sakopt tās pārziņā esošo 21 000 km? 54% no šiem ceļiem nekādus darbus, izņemot bedrīšu lāpīšanu, nav redzējuši jau 19 gadus. Pārējie 54 000 km ar niecīgu finansējumu ir nogrūsti uz pašvaldību pleciem. LCB uzskata, ka beidzot vajadzētu valsti ieviest vienotu likumdošanu un kvalitātes prasības, līdzīgi kā Būvniecības likumā, attiecībā uz visiem ceļiem, ne tikai valsts, kā tas ir pašlaik, bet valsts institūcijām jāpārtrauc imitēt darbs ar politikas plānošanas dokumentiem – vieni Eiropai, citi iekšējai lietošanai.

## 2015. gadā plānotie valsts ceļu remontdarbi



## Uzziņai

Valsts autoceļu remontiem un uzturēšanai gadā būtu nepieciešami aptuveni 490 milj. EUR.

Valsts autoceļu darbiem piešķirtie finanšu līdzekļi kopš 90. gadu sākuma ievērojami atpalikuši no saglabāšanai un attīstībai nepieciešamajiem. Tekošo remontdarbu deficīts šobrīd ir sasniedzis 3,9 miljardus EUR. Lai asfaltētu segumu uzturētu labā stāvoklī, katru gadu būtu jāveic ikdienas uzturēšanas darbi 920 km autoceļu, un 200 km valsts autoceļu būtu jāveic rekonstrukcijas darbi.



# LAU: „Ceļu uzturēšanas ideāls vēl nav sasniegts.”



Aprīlī visā Latvijā sākusies bedrīšu masveida remonta sezona. Kopumā šogad plānots salabot aptuveni 500 tūkstoši m<sup>2</sup> bedrīšu, ieguldot apmēram 10 milj. EUR. Par bedrīšu remontu un citām valsts autoceļu uzturēšanas aktualitātēm intervijā AA stāsta VAS Latvijas Autoceļu uzturētāja (LAU) valdes priekšsēdētājs Vladimirs Kononovs.

**Šoziem bija daudz pārmetumu par ceļu uzturēšanu. Kā jūs vērtējat aizvadīto ziemas sezonu uz valsts autoceļiem?**

Šoziem temperatūra visā Latvijā svārstījās ap nulli – gan Kurzemē, gan Latgalē, gan Rīgā. Tādēļ uz autoceļiem bieži veidojās melnais ledus, kā rezultātā pieredzējām vairākus ļoti traģiskus negadījumus.

Privātajā sfērā var darīt visu, kas nav aizliegts, publikajā – visu, kas ir atļauts. Šobrīd MK noteikumos ir teikts, ka ceļus kaisa pēc slidamības konstatēšanas. Taču kopš traģiskajiem negadījumiem no 15. janvāra mēs sākām pielietot preventīvo kaisīšanu, ko regulē trīspusējais līgums starp Satiksmes ministriju, LAU un VAS „Latvijas valsts ceļi” (LVC).

**Cik daudz līdzekļu ceļu uzturēšanā šogad ir jau iztērēti?**

Šoziem esam izlietojuši aptuveni tikpat, cik iepriekšējos gados – zem 30 milj. EUR. Pagājušajā ziemā, kas bija daudz neraksturīgāka par šo (nebija ne nokrišņu, ne atkušņu, bija stabils laiks), nevajadzēja ne kaisīt, ne tīrīt sniegu. Rezultātā ceļu uzturēšanai pērn ziemā tika izlietoti aptuveni 11 milj. EUR. Parasti ziema „apēd” apmēram 28-29 milj. EUR.

**Vai gaisa temperatūras svārstības šoziem veicināja bedrīšu skaita pieaugumu?**

Es nedomāju, ka šogad bedru būs vairāk. Mēs prognozējam, ka kopējais bedru daudzums šogad būs ap 500 tūkst m<sup>2</sup>, kas prasīs apmēram 10 milj. EUR. Maksimālais bedrīšu

apjoms ir bijis 2008. gadā – 686 tūkst. m<sup>2</sup>, minimums – 444 tūkst. m<sup>2</sup> pērn.

Lai gan kopējais ceļu stāvoklis Latvijā ir diezgan kritisks, tomēr ceļu stāvoklis uz asfaltētiem (galvenajiem) ceļiem uzlabojas. Pieaug arī asfaltēto ceļu kopgarums. Līdz ar to pēdējo gadu laikā ir pieaudzis remontu skaits virsmas apstrādei\* – tiek mainīta asfalta dilumkārtā\*\*, un šos darbus veic būvkomersanti. Ja uzsvars uz šiem darbiem tiks samazināts, bedru apjoms ar gadiem atkal var pieaugt.

Arī šogad ir vērojams, ka pieaugot kopējam autoceļu finansējumam, uzturēšanas budžets ir konstants. Asfaltēto ceļu kļūst vairāk (greiderējamo attiecīgi – mazāk), tomēr asfalta uzturēšanā ir zināma specifika, periodiskums, ko neievērojot, asfalts var sākt brukt.

Asfaltēto ceļu uzturēšanu var salīdzināt ar koka logu rāmju krāsošanu. Ja reizi piecos gados koka logi no ārpusē netiks nokrāsoti, tad 10. gadā tie sāks pūt un būs jāmaina. Ja reizi piecos gados logus nokrāsotu, to mūžs būtu ilglaicīgs. Protams, būtu gropītes, nelīdzenumi. Ar asfalta ir līdzīgi. Asfalta mūžs, kā liecina mūsu un ārvalstu kolēģu pētījumi un prakse, ir virs 25 gadiem. Ja reizi 5-7 gados veic virsmas apstrādi, kas izmaksā līdz 2 EUR/m<sup>2</sup>, ir iespējams ietaupīt *padsmi* EUR/m<sup>2</sup>, kurus būtu jāmaksā, ja ceļš ir jau tiktāl sabrucis, ka jāmaina vai rākas asfalta kārtas. Uzturēšanas finansējumam ir jābūt tādā apmērā, lai šie darbi tiktu veikti regulāri. Mēs varam izrēķināt: ja Latvijā ir vairāk nekā 20 tūkst.

**Kā LAU iegūst informāciju par to, kur jālabo bedres?**

LAU regulāri veic autoceļu apsekošanu, un informāciju par bedrēm galvenokārt konstatē pašu spēkiem. Informācija par avārijas bedrēm uz A klases ceļiem (kas jāsalabo 24 h laikā) mums pienāk arī no autoceļu lietotājiem, piemēram, autobusu parkiem, ar kuriem vēsturiski izveidojusies laba

km valsts autoceļu (8,7 tūkst. km asfalta), tad septiņos gados virsmas apstrāde ir jāveic vismaz 1000 km asfaltēto ceļu (šobrīd virsmas apstrādi veic 200-300 km gadā). Ja neveic virsmas apstrādi vai dilumkārtas nomaiņu, tad parādās bedres, un asfalts sāk brukt. Kad ceļš ir sabrucis, nekāds bedrīšu remonts un virsmas apstrāde vairāk nelīdz, asfalta segums ir jāmaina vai ceļš jābūvē no jauna.

**Vai ceļu uzturēšanas finansējums ir nepietiekams?**

Finansējuma trūkums ir Latvijas autoceļu galvenā problēma. Pēc iedzīvotāju skaita mēs esam maza valsts, bet ceļu blīvums uz vienu iedzīvotāju ir viens no lielākajiem Eiropā, piemēram, Latvijā ceļu blīvums uz vienu iedzīvotāju ir gandrīz 35 m, Lietuvā – 25 m, savukārt Vācijā tas ir trīs reizes mazāks nekā Latvijā – gandrīz 10 m. Tajā pašā laikā ceļi ir mūsu valsts bagātība, jo gandrīz uz katru māju, apdzīvotu vietu ved ceļš – lai arī kāds tas nebūtu, tas ir ceļš nevis plāva. Ja mēs vēlamies to saglabāt un braukt pa labiem ceļiem, tad izdevumi autoceļiem ir jāparedz ar stabilu pieaugumu.

**Kā LAU iegūst informāciju par to, kur jālabo bedres?**

LAU regulāri veic autoceļu apsekošanu, un informāciju par bedrēm galvenokārt konstatē pašu spēkiem. Informācija par avārijas bedrēm uz A klases ceļiem (kas jāsalabo 24 h laikā) mums pienāk arī no autoceļu lietotājiem, piemēram, autobusu parkiem, ar kuriem vēsturiski izveidojusies laba

sadarbība. Jo mums ir precīzāka informācija, jo labāk varam uzturēt ceļus. Autovadītāji par avārijas bedrēm var ziņot LVC Satiksmes informācijas centram pa tālr. 80005555. Avārijas bedres parasti ātri veidojas uz tiem ceļiem, uz kuriem ir ļoti intensīva satiksme – mazā bedrītē, kurā ir ūdens, katra riepa, kas brauc pāri, sit to arvien lielāku. Ja pamatne ir izdilusi, tad dažu stundu laikā var izveidoties jau 30 cm reiz 30 cm liela bedre. MK noteikumi nosaka, ka avārijas bedre ir tāda, kura ir vismaz 0,1 m<sup>2</sup> plata un dziļāka par 5 cm. Šīs bedres ir jālabo jebkuros laika apstākļos.

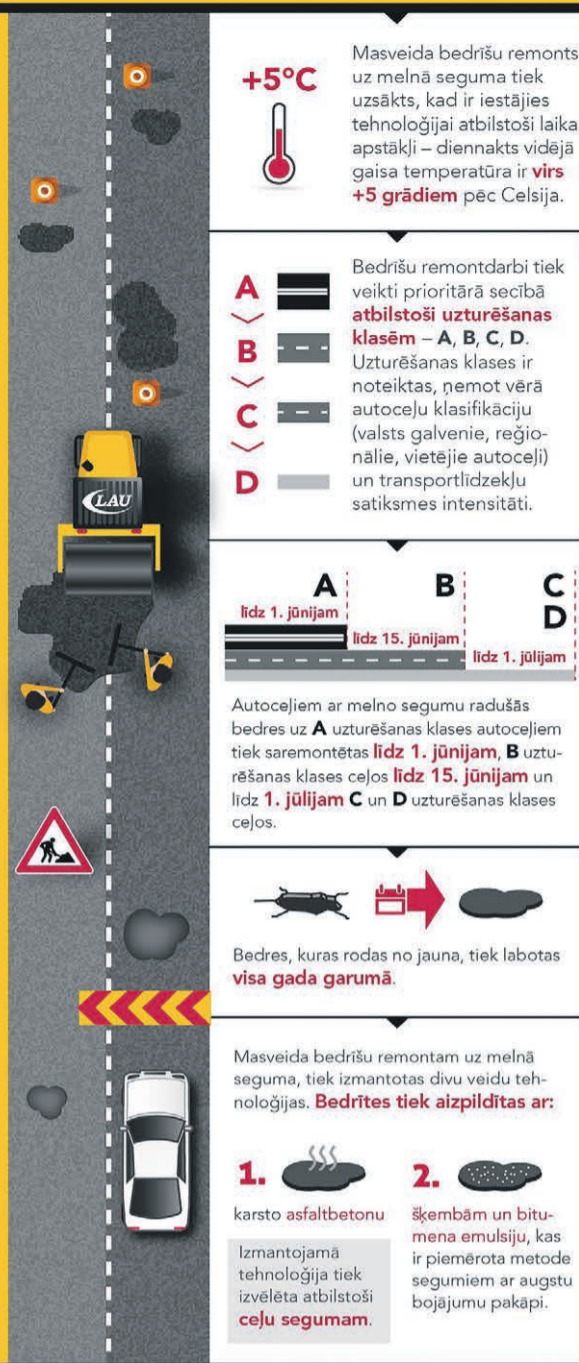
Šogad LVC ievieš jaunu paņēmieni – par bedrēm var ziņot, izmantojot Waze aplikāciju. Mūsaprāt, aplikācija būs labs papildus informācijas avots, lai uzlabotu bedru remontu plānošanu.

**Kādas ir bedrīšu labošanas metodes? Ar ko tās atšķiras?**

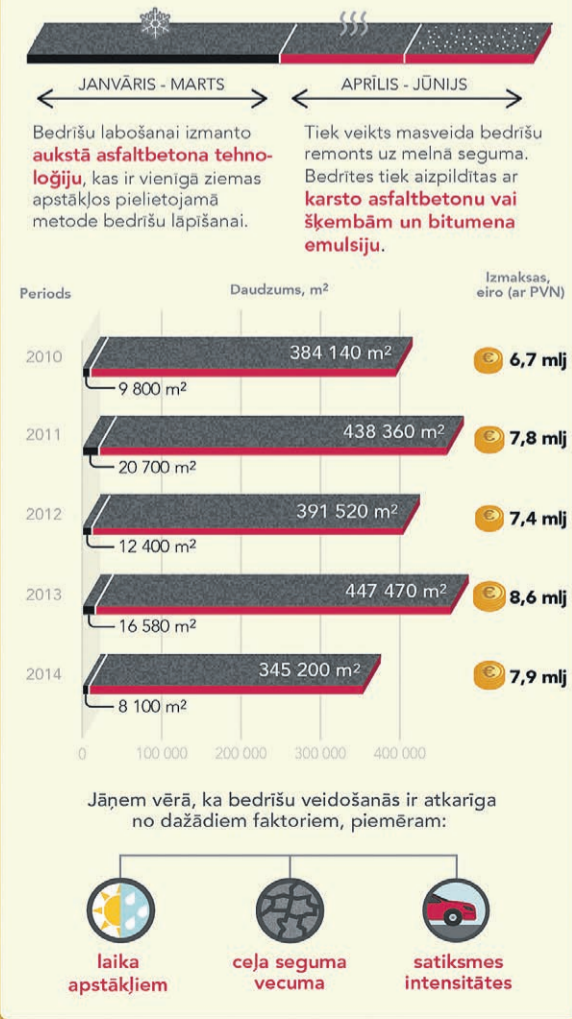
Latvijā 90% bedres, kas izveidojušās asfalta vai melnajā segumā, tiek labotas ar t.s. mikstajām plombām. Tā ir elastīga masa no bitumena emulsijas un šķembīņām, kas salīp un aizpilda bedri. Šī ir vislētākā bedru lāpīšanas metode. Ir, protams, arī blakus efekti – karstā laikā tā var sākt svīst, tāpēc ideāli būtu, ja labu asfalta labotu ar karsto asfalta maisījumu. Problēma ir tāda, ka karsto asfalta ražo tikai privātās nozares komersanti, un mūsu pasūtījuma apjoms tiem nav pievilcīgs, jo nenes peļņu pietiekamā apmērā.

*Turpinājums 5. lappusē.*

## MASVEIDA BEDRĪŠU REMONTS UZ VALSTS AUTOCEĻIEM



## BEDRĪŠU REMONTS





## LAU: „Ceļu uzturēšanas ideāls vēl nav sasniegts.”

Turpinājums. Sākums 4. lappusē

Rīgas reģionā situācija bija pieņemamāka, kad pašvaldībai piederēja liels ceļu uzturētājs „Ceļu pārvalde”, kas, nerēķinoties ar izdevumiem, agrā pavasarī ražoja karsto asfaltu bedru lāpšanai. Tagad uzņēmums darbojas privātajā sektorā, un viņus pirmkārt interesēs peļņa. Diennakts patēriņš vienai ceļu brigādei (bedru lāpšanai) ir 5-10 tonnas, savukārt asfalta rūpnīcas jauda ir 800 tonnas stundā. Rodas jautājums – kā to ekonomiski saskaņot. Šī ir diezgan liela problēma. Piemēram, Lietuvas ceļu pārvaldēm joprojām ir savas asfalta rūpnīcas, kas ražo asfaltu valsts vajadzībām. Mums vēsturiski ir palikusi viena asfalta rūpnīca Alūksnē, tāpēc šī problēma ir aktuāla.

Karstā asfalta izmantošanai bedru lāpšanā nepieciešama cita veida tehnika, un tā ir dārgāka. Tāpat, atšķirībā no emulsijas un šķembām, kas der gandrīz visām bedrēm, karstā asfalta bedres lāpšanas process ir daudz sarežģītāks – bedri nepieciešams precīzām kontūrām izfrēzēt, iztīrīt, apstrādāt ar bitumenu un karsto asfaltu noblīvēt. Pavisam ideāli, ja šim karstajam ielāpam pa virsu veic virsmas apstrādi.

Aukstais asfalta maisījums tiek izmantots tikai avārijas bedrēm ziemas apstākļos. Tā ir dārga metode, jo šķembas tiek jauktas ar speciālu emulsiju, kas ļauj maisījumam arī ziemas apstākļos palikt elastīgam. Šis materiāls ir 2-3 reizes dārgāks nekā karstais asfalts un daudzreiz dārgāks nekā parastā emulsija un šķembas.

### Kas autovadītājiem jāievēro laikā, kamēr tiek veikts bedrīšu remonts?

Bedrīšu masveida remonts parasti sākas aprīlī, un to uzsāk, kad diennakts gaisa temperatūra ir virs plus 5-10 grādiem.

Autovadītājam, lietojot ceļu, ir jāsaprot, ka to būs vēl remontēt tieši viņiem. Tāpēc ir lūgums ievērot ceļa zīmes, ierobežojumus. Ja pagaidu zīme ir palikusi ilgāku laiku, tas ir apzināti, tie sevišķi pie virsmas apstrādes. Visam procesam ir nepieciešamas 3 diennaktis, un zīme 70 km/h ir jāievēro, citādi šķembiņas raujas nost no virsmas. Ja ir ceļazīme „sabrucis ceļš”, jāizvēlas atbilstošs ātrums.

### Vai ir ceļu posmi, par kuriem jau ir zināms – būs bedre pie bedres?

LVC pirms katras sezonas atjauno datu bāzi par sabrukusajiem ceļu posmiem. No 8,7 tūkst. km asfaltēto ceļu, sabrukusā ceļu apjoms visā valstī ir 3600 km. Uz šiem ceļu posmiem salāpīta bedre var atvērties jau nākamajā dienā vai izveidoties jauna turpat blakus.

No šiem posmiem pēdējos gados skaļākie ir P30 (Cēsis – Vecpiebalga – Madona), no kuriem traģiskākais posms ir 10 km garš, kuru, cik man zināms, sāks remontēt. Viens no tādiem ir A11 (Liepāja – Lietuvas robeža (Rucava)). Tur arī daļēji (no 22. līdz 45. kilometram) šogad tiks veikts remonts. Visam posmam vienlaicīgi

finansējuma nepietiek. Ir daudz šo kritisko ceļu, piemēram, gar leišmali (Vecumnieki – Nereta – Subate) – kopā jau pieminētie 3600 km visā Latvijā.

Sabrukušie ceļi tiek iekļauti labojamo autoceļu sarakstos. Tomēr ir jāsaprot, ka naudas nozarē trūkst (vēsturiskais iztrūkums ir sasniedzis aptuveni 3,7 miljardus EUR), un ir rūpīgi jāplāno, kurus ceļus labot vispirms.

Turklāt tie ir tikai asfaltētie ceļi, ir jau vēl arī grants ceļi. Sabiedrībā daudz tiek runāts par kritiskiem grants ceļiem, bet ir svarīgi tas, ka tā ir lētāka konstrukcija. Tomēr grants autoceļu uzturēšanas izmaksas ir dārgākas nekā melnā seguma ceļu uzturēšana, jo ar zināmu regularitāti ir jāveic grants ceļu profilēšana, planēšana. Vasarā un ziemā pa tiem braukšanas

### LAU valdes priekšsēdētājs

#### Vladimirs Kononovs:

“Arī es uzskatu, ka izglītība ir svarīgāka par autoceļiem, jo tad mums mainīsies domāšana – arī par tiem pašiem autoceļiem. Bet sabiedrības pieprasījuma ziņā autoceļiem būtu jābūt augšpusē. Autoceļi ir valsts infrastruktūra, valsts ekonomika, uz autoceļiem var bāzēt visu. Ja sabiedrība runā, ka vajag ieguldīt naudu ekonomikā, neieguldot naudu autoceļos, tad tas ir absurds. Tikai sakārtojot autoceļus, mēs varam runāt par ekonomisko attīstību – tūrismu, lauku attīstību utt. Mūsdienās vietās, kur nav ceļa, kur ceļš nav melns, neviens vairāk negrib dzīvot. Ja mēs gribam valsti attīstīt, mums primāri ir jādomā par valsts autoceļiem.”

apstākļi ir apmierinoši, bet šķidoņa laikā, pavasarī un rudenī, tie vietām kļūst neizbraucami.

Pie ierobežota ceļu uzturēšanas finansējuma laba ir t.s. Latgales programma – atvieglotās melnās segas\*\*\*, kas tiek veidotas, pielietojot dubultu apstrādi. Tas, cik daudz Latvijā būs grants ceļu (tie ir sarežģītāk un dārgāk uzturami), ir valsts politikas jautājums. Kā zināms, pavasarī grants ceļiem ir masas ierobežojumi, kas, protams, traucē, tāpēc balķvedēji, lauksaimnieki, pienvedēji ir neapmierināti. Taču Latvijas grants ceļu nestspēja nav pietiekoša, tāpēc ir būtiski šos ierobežojumus ievērot. Grants ceļi citur Eiropā ir ļoti maz, visur pamatā ir asfaltēti vai melnā seguma ceļi – uz tiem neveidojas tādas bedres kā uz grants ceļiem, tie ir līdzīgi. Atvieglotās melnās segas, protams, nevar nest balķvedējus, ja tie brauc masveidā, bet tas jau ir jautājums par attieksmi pret valsts vai pašvaldības īpašumu kopumu.

### Ir izskanējis pārmetums, ka pērn veikta virsmas apstrāde uz autoceļa Alūksne - Liepna (P41) ir bijusi neveiksmīga. Kāds tam ir iemesls?

Vispirms vēlētos uzsvērt, ka šim autoceļam tika veikta dubultās virsmas apstrāde, un tā nav pielīdzināma asfalta seguma noturībai. Šāda seguma kalpošanas ilgums ir atkarīgs no kravas autotransporta pārvietošanas biežuma un svara,

kā arī no satiksmes intensitātes. Dienzīmē ir informācija, ka pa šo autoceļu regulāri pārvietojas pārkrauts kravas autotransports. Tāpat šajā konkrētajā posmā, kur ir izveidota dubultā virsma, ir novērojami *kūkumi*, kas nozīmē – atsevišķās vietās zem segas ceļa klātnē ir sakrājis ūdens un, ja tam nav iespējas noplūst, ceļa sega zaudē noturību, nestspēju un rezultātā transporta kustības tiek salauzta. Iestājoties atbilstošiem laika apstākļiem, autoceļa defekti tiks novērsti un virskārta, tāpat kā būvniecības gadījumos, tiks atjaunota par uzņēmuma līdzekļiem.

### Vai arī grants ceļus kaut kādā veidā var uzlabot?

Agrākajos laikos uz šādiem ceļiem ik pa 5 gadiem veda granti. Grants put, tāpēc ar gadiem visa smalkā frakcija aizput uz laukiem, kas tur dzīvojošajiem rada neērtības. Agrāk gadā tika vesti tūkstošiem m<sup>3</sup> grants, bet pēdējos 20 gadus to

praktiski vairāk nedara. Ir bijuši atsevišķas reizes, kad rudenī ir kāda programma vai naudas pārpalikums, bet pagājušajā gadā grants netika vesta.

Risinājums bija šī Latgales programma – atvieglotās melnās segas jeb dubultās virsmas apstrādes. Savukārt sabiedrībai arī pret to ir divējāda attieksme – vieni saka, ka tas ir labi, citi – ka slikti. Bet tagad ir 200 km, kas vairāk neput. Veidot tādus ceļus vai nē, ir nozāres politikas jautājums. Tuvākajā laikā melno segumu paredzēts klāt vien dažiem kilometriem.

### Vai grants ceļi vasarā tiek laistīti?

Putošiem grants ceļiem laistīšana palīdz uz dažām stundām. Vasarā, veicot sāls iestrādi, ceļus no putēšanas var pasargāt uz 2-3 mēnešiem, un pēc pašvaldību lūguma uz atsevišķiem ceļiem posmiem tas tiek darīts, taču arī tas nav lēti. Ja uz šādiem ceļiem veiktu dubultu virsmas apstrādi, tas naudas izteiksmē pēc dažiem gadiem atmaksātos. Virsmas apstrādei gan jāveic zināmi priekšdarbi (jāveido grāvji, jāatjauno caurtekas u.c.).

### Kādus vēl ceļu uzturēšanas darbus LAU veic?

Pēc ziemas mēs vācam ceļu nomaļu atkritumus – kas pēc būtības ir tikai ceļu lietotāju nevēlīgā attieksme pret vidi, jo šīs izmaksas varētu novirzīt lietderīgākiem ceļu uzturēšanas darbiem. Vasarā mēs plaujam zāli, mazgājam un atjaunojam

ceļa zīmes, lāpām bedres, veicam grants ceļu planēšanu, profilēšanu. Planēšana ir viens no svarīgākajiem darbiem uz gandrīz 12 tūkst. km valstij piederošo grants ceļu. Atkarībā no intensitātes tas ir jādarā reizi nedēļā, taču mēs parasti to darām reizi divās nedēļās, reizi mēnesī. Šogad mūsu budžets ir 61 milj. EUR (pagājušajā gadā bija virs 62 milj. EUR). Lai pilnībā ievērotu MK noteikumus (saistībā ar krūmu plaušanu, planēšanas biežumu utt), ar šo naudu nepietiek. Autoceļu ikdienas uzturēšanas ideālais stāvoklis finansējuma trūkuma dēļ tik ātri nebūs sasniedzams.

### Cik naudas būtu vajadzīgs?

Vismaz dubultots esošais finansējums, bet nevar arī uzreiz iedot visu naudu, jo pietrūktu resursu, tāpēc viss jādarā pakāpeniski un galvenais – prognozējami. Būtu jāatjauno Autoceļu fonds, tas visiem nozarē strādājošajiem ļautu veicamos darbus plānot ilgtermiņā, jo būtu prognozējams finansējuma apjoms. Šobrīd nauda autoceļiem tiek iedalīta budžeta ietvaros, un 31. decembrī šī nauda ir „pazudusi” – sākas jauns budžeta gads, jauna nauda.

Darbu sezona ir ļoti īsa, un neizbēgami sākas „raustīšanās” – obligāti vajag paveikt darbus novembrī vai decembrī, kaut gan mierīgi to varētu darīt pavasarī, un tas būtu kvalitatīvāk utt. Ja mēs to nedarītu novembrī, decembrī, tad nauda „pazustu” un nākamajā gadā vairāk nebūtu. Ja būtu Autoceļu fonds, būtu pastāvīga finanšu plūsma, uzlabotos autoceļu darbu plānošana un nozāres kopējais stāvoklis, taču tie ir politiski lēmumi.

\* Uz asfaltbetona seguma izsmidzina noteiktu daudzumu bitumena emulsijas (parasti bitumena saturs emulsijā ir aptuveni 65%) un nekavējoties vienmērīgā kārtā uzber noteikta izmēra un daudzuma samitrinātas šķembas (vienkāršas virsmas apstrādei parasti izmanto 8/11 vai 11/16 mm šķembas). Tad tās pieveltno, un, bitumena emulsijai sadaloties (ūdens atdalās no bitumena), šķembas salīp ar brīvo bitumenu un veidojas slānītis, kurš darbojas kā ceļa seguma dilumkārtā.

\*\* Nodilumkārtas nomaiņa ir ceļa seguma dilumkārtas nofrēzēšana, kuras vietā tiek uzklāta jauna ceļa seguma dilumkārtā.

\*\*\* Atvieglotā melnā sega jeb dubultā virsmas uzlikšana: grants segums tiek pārveidots par bitumenizētu melno segumu. Tiek sagatavots grants segums (nogreiderēts, vajadzības gadījumā pievests papildu materiāls, salaboti iesēdumi un citi seguma defekti) un uz tā veic virsmas apstrādi divos slāņos (dubultā virsmas apstrāde), kā rezultātā ceļa posms iegūst bitumenizētu segumu. Šāds segums autovadītājiem nodrošina komfortablākus braukšanas apstākļus, tiek novērsta ceļa seguma putēšana. Šo tehnoloģiju izmanto uz ceļiem ar nelielu satiksmes intensitāti. Seguma kalpošanas laiks ir atkarīgs no satiksmes intensitātes un kravas autotransporta pārvietošanas biežuma, vidējā segas noturība ir 5 – 10 gadi.

## Fotoreportāža

### Latvijā izplatītākā bedrīšu labošanas metode:



Bedre melnajā segumā.



Vispirms bedre tiek attīrīta no putekļiem, dubļiem un dažādiem priekšmetiem.



Pēc tam, lai nodrošinātu nepieciešamo sasaisti ar šķembām, tiek veikta bedres gruntēšana ar bitumena emulsiju.



Bedre tiek viendabīgi aizpildīta ar rupjās frakcijas šķembām.



Aizpildītās bedres virsmu vienmērīgi nokaisa ar smalkās frakcijas šķembām. Pēc minēto darbu veikšanas attiecīgajā ceļa posmā uz vienu diennakti tiek ieviests ātruma ierobežojums 70 km/h stundā, un remonta posmu apzīmē ar ceļa zīmi „Uzbērtā grants vai šķembas”. Pirms ātruma ierobežojumu noņemšanas brīvās šķembas no autoceļa tiek noslaucītas.



# Ceļu uzturēšanas finansējuma samazinājums noved pie izmaksu pieauguma tautsaimniecībā

Skotijas Ceļu administrācija Transport Scotland 2012. gadā veica pētījums, lai novērtētu, kā maģistrālo un vietējo ceļu uzturēšanas budžeta samazinājums ietekmētu vides, sociālos un ekonomiskos procesus.

2011. gadā izstrādātais ziņojums par Skotijas ceļu uzturēšanu (*Skotijas Audits*, 2011) atklāja, ka kopējais ceļu uzturēšanas deficīts Skotijā (līdzīgi kā Latvijā) ir 3,07 miljardi EUR (šeit un turpmāk summas EUR aprēķinātas pēc Latvijas Bankas valūtas kursa uz 2015. gada 25. martu). No šīs summas Skotijā 2,1 miljardi EUR ir pašvaldības ceļu uzturēšanas deficīts un nepilns miljards – maģistrālo ceļu (ieskaitot tiltus) uzturēšanas deficīts.

Jaunā pētījuma galvenais uzdevums bija novērtēt un klasificēt ceļu uzturēšanas finansējuma samazinājuma ietekmi saskaņā ar sekojošiem kritērijiem\*: ietekmi uz vidi, drošību, ekonomiku, integrāciju, pieejamību un sociālo iesaisti. Visas ietekmes tika analizētas, izmantojot trīs scenārijus turpmāko 20 gadu periodā:

- **1. jeb pamata scenārijs.** Saglabāt tā brīža (2010./2011. gada) finansēšanas līmeni turpmākos 20 gadus.
- **2. scenārijs.** Pirmajos 10 gados samazināt 1. scenārija finansējuma līmeni par 20%. Nākamajos piecos gados vienmērīgi atgriezties pie 1. scenārija tēriņu līmeņa, un pēdējos piecos analīzes perioda gados to palielināt par 2,5% gadā.
- **3. scenārijs.** Pirmajos 10 gados samazināt 1. scenārija finansējuma līmeni par 40%. Nākamajos piecos gados vienmērīgi atgriezties pie 1. scenārija tēriņu līmeņa, un pēdējos piecos analīzes perioda gados to palielināt par 2,5% gadā.

Visos trīs scenārijos tika ņemtas vērā gan dažādas kvantitatīvās, gan kvalitatīvās ietekmes. Kvalitatīvās ietekmes, ar to saprotot vidi, drošību u.tml., tika apskatītas katram no iepriekš minētajiem kritērijiem.

## Skotijas ceļu tīkls

Kopējais Skotijas ceļu tīkls ir 56 000 km, no kuriem 3 400 km ir maģistrālie ceļi. Maģistrālie ceļi samazina aptuveni piecas reizes lielāku finansējumu uz vienu kilometru, demonstrējot dažādu ceļu veidu aktīvu vērtības un stratēģiskās nozīmes atšķirības. 2010. gadā pa ceļu tīklu tika nobraukti apmēram 43 miljardi transportlīdzekļu kilometru, t.sk. 16 miljardi tika nobraukti pa maģistrālo ceļu tīklu.

2009./2010. gadā vietējās pašvaldības un valsts transporta aģentūra *Skotijas Transports* ceļu uzturēšanai iztērēja 893 miljonus EUR (*Skotijas Audits*, 2011):

- Pašvaldības vietējo ceļu uzturēšanai iztērēja 672 miljonus

EUR, kas ir par 12% vairāk nekā 2004./2005. gadā (ņemot vērā arī inflāciju).

- *Skotijas Transports* maģistrālo ceļu uzturēšanai iztērēja 221 miljonus EUR, kas ir par 12% mazāk nekā 2004./2005. gadā (ņemot vērā arī inflāciju).

## Potenciālo scenāriju izstrāde

### Finansējuma ierobežojumu pielietošana praksē.

Kopējā uzturēšanas budžeta samazināšanas ietekmju būtība un lielums ir atkarīgs no tā, uz kurām uzturēšanas darbībām samazinājumi attiecas. Katra aktivitāte tika apskatīta, ņemot vērā tās relatīvo ieguldījumu vispārējos mērķos, kas tika sadalīti šādās kategorijās: drošība, pieejamība, uzticamība, tīkla stāvoklis, ilgtspēja un rūpes par klientiem. Piemēram, virziena norādes ceļa zīmju uzturēšanas galvenais mērķis ir ceļu lietotājiem pārvietošanos padarīt uzticamu un paredzamu, turpretī ceļa barjeru uzturēšanas mērķis ir droša pārvietošanās gan ceļu lietotājiem, gan gājējiem.

**Kopējais ceļu uzturēšanas deficīts Skotijā (līdzīgi kā Latvijā) ir 3,07 miljardi EUR. No tiem 2,1 miljardi ir pašvaldības ceļu, bet nepilns miljards – maģistrālo ceļu un tiltu uzturēšanas deficīts.**

## Kvantitatīvo ietekmju kopsavilkums

20 gadu perioda izvērtējums ļāva salīdzināt valdības ietaupījumus, kas rodas no uzturēšanas darbu samazināšanas. Analīzē tika novērtēti šādi aspekti:

- **Transportlīdzekļa eksploatācijas izmaksas.** Samazinoties finansējumam, brauktuviņu stāvoklis pasliktinās, un tas palielina transportlīdzekļu izmaksas – pieaug degvielas patēriņš un nolietojums. Analīzes rezultāti apstiprina, ka transportlīdzekļa eksploatācijas izmaksas palielinās, un tā ir visnozīmīgākā kvantitatīvā izmaksu samazinājuma ietekme. Scenārijā ar finansējuma samazinājumu par 40% kopējais transportlīdzekļa eksploatācijas izmaksu pieaugums uz vietējiem un maģistrālajiem ceļiem ir vairāk nekā 4,78 miljardi EUR.
- **Ceļošanas laika izmaksas.** Brauktuviņu stāvoklim pasliktinoties, transportlīdzekļi

pārvietojas lēnāk, līdz ar to ceļojumā pavadītais laiks palielinās. Šāda efekta pierādījumu pamatā ir agrāk veikts Apvienotās Karalistes pētījums, un tas attiecas tikai uz ceļiem ar atļautu lielāku braukšanas ātrumu. Tādēļ šo analīzi var pielietot tikai maģistrālajiem un A klases vietējiem ceļiem. Šī iemesla dēļ visnozīmīgākā ietekme ir tieši uz maģistrālajiem ceļiem.

- **Ar slīdēšanu saistītu satiksmes negadījumu izmaksas.** *Skotijas Transports* un dažās vietējās pašvaldības uzrauga saķeri uz autoceļiem. Uz zemākas kvalitātes ceļa seguma mitros laika apstākļos palielinās ar slīdēšanu saistītu negadījumu skaits. Maģistrālo ceļu tīkla tehniskā stāvokļa izmaiņu tendences šo ietekmi ļāva skaitliski izmērīt. Tika secināts – ja mērķis ir pēc iespējas ilgāk saglabāt ceļu drošības standartus, negatīvs efekts radīsies tikai scenārijā ar visekstrēmāko finansējuma samazinājumu (40%). Turpretī par vietējiem ceļiem nebija pietiekami daudz datu, lai šo ietekmi varētu skaitliski izmērīt.

**Ceļa darbu kavējuma izmaksas.** Ceļa darbu apjoma samazināšanās finansējuma ierobežojumu dēļ ceļošanai radīs mazāk traucējumu. Proporcioniāli nozīmīgāka ir ietekme vietējo ceļu tīklā, jo uzturēšanas darbu zonas uz vienas brauktuves ceļiem rada salīdzinoši lielāku traucējumu nekā uz maģistrālajiem ceļiem ar vairākām joslām. Jāatzīmē, ka kavējumi saistībā ar potenciālo neplānotās uzturēšanas pieaugumu, kas rodas plānotās uzturēšanas samazināšanas rezultātā, netika novērtēti.

- **Ar apgaismojumu saistītu satiksmes negadījumu izmaksas.** Ceļa apgaismojuma nodrošināšanas galvenais pamatojums ir samazināt nakts negadījumu skaitu. Budžeta samazināšanas ietekme tika apskatīta, izpētot pašreizējo negadījumu skaita līmeni uz ceļiem ar apgaismojumu un paredzot iespējamo pieaugumu, ja gaismas tīklu izslēgtas (pamatojoties uz Apvienotās Karalistes pētījumiem). Salīdzinot ar citām ietekmēm, iespaids gan uz maģistrālo ceļu tīklu, gan vietējo ceļu tīklu nav tik nozīmīgs, bet netiek ņemti vērā citi aspekti, piemēram, sabiedriskais sektors, cilvēku ērtības un drošība, kas arī tiek saistīti ar ielu apgaismojumu, it īpaši pilsētās. 2010./2011. gadā Skotijā bija apmēram 2000 nakts negadījumu uz ceļiem, un scenārijā ar 40% finansējuma

samazinājumu tika lēsts, ka līdz 2020. gadam šis skaitlis palielinātos par 46 negadījumiem.

- **Emisijas izmaksas jeb globālā gaisa kvalitāte.** Samazināts ceļu uzturēšanas finansējums nozīmē mazāk darbu un līdz ar to mazāk emisijas

mērīšanai, kas pašreiz nav iekļauti kvantitatīvajā analīzē, tie droši vien šo skaitli vēl palielinātu. Piemēram:

- Jebkāda ceļu slēgšana neparedzētu apstākļu dēļ;
- Kavējumi lieliem labošanas darbiem nozīmīgos savienojumos, kuru rezultātā var būt nepieciešama ceļu posmu slēgšana, svara ierobežojumi vai plašāki uzturēšanas darbi;
- Plašāki ekonomiski kaitējumi, piemēram, tūrismam vai vietējām ekonomiskām aktivitātēm.

Jāatzīmē, ka divi scenāriji paredzēja budžeta samazinājumu tikai pirmajiem 10 gadiem un pieņēma, ka vēlāk mēģinās atjaunot ceļu tīkla stāvokli un līdz 2020. gadam to pat uzlabot. Ja budžeta samazināšana tiktu turpināta ilgāk vai ja finansējuma pieaugums notiktu lēnāk, secinājumi būtu vēl spēcīgāk pamatoti.

Samazinot ceļu uzturēšanas izmaksas Skotijas ceļu

fizisko sagatavotību, negadījumu apjomu, drošību u.c.

## Vairāk skar vietējo ceļu lietotājus

Proporcioniāli tādu budžeta samazinājumu ietekme uz ceļu lietotājiem, kas izmanto vietējos ceļus ar samazinātu ceļu uzturēšanas budžetu, ir lielāka nekā uz tiem, kas izmanto maģistrālos ceļus ar samazinātu ceļu uzturēšanas budžetu. Kvantitatīvā analīze parāda, ka pašreizējā neto vērtība abiem tīkliem ir negatīva. Bet finansējuma 40% samazinājuma scenārijā katram ietaupītajam 1 EUR ir papildu izdevumi 1,67 EUR uz vietējiem ceļiem un 1,12 EUR uz maģistrālajiem ceļiem. Kvalitatīvais novērtējums parāda, ka katram tīklam negatīvā ietekme atšķiras. Vietējo ceļu tīkla uzturēšanas finansējuma samazināšana vislielākā sociālā ietekme būs uz gājējiem, riteņbraucējiem un vietējiem iedzīvotājiem. Maģistrālo ceļu tīklā samazinā-



no uzturēšanas darbiem. Darbu veikšanas vietās samazinās arī pārvietošanās. Tomēr, pasliktinoties ceļu stāvoklim, samazinās transportlīdzekļu ātrums, bet degvielas patēriņš un emisijas līmeni mainīs. CO<sub>2</sub> emisijas izmaksas tika aprēķinātas saskaņā ar STAG novērtēšanas parametriem. Rezultāti uz visu kategoriju ceļiem parāda, ka lielākais emisijas samazinājums rodas tieši ceļa darbu samazinājuma dēļ. Taču vienlaikus jāatzīmē, ka jebkāds potenciāls neplānotās uzturēšanas darbu pieaugums, kas nav ticis novērtēts, šo ietekmi palielinās.

**Katrs ceļu uzturēšanas samazinājums par 1 EUR nozīmē izmaksu pieaugumu par 1,5 EUR.**

## Ietekme uz ekonomiku

Pētījuma ietvaros veiktās pārbaudes un analīze radīja ievērojamu datu un informācijas daudzumu, kā arī vairākus jautājumus, par kuriem diskutēt un kurus pētīt tālāk.

Kvantitatīvā analīze parāda, ka katrs ceļu uzturēšanas samazinājums par 1 EUR nozīmē ekonomikas izmaksu pieaugumu par 1,5 EUR. Ja būtu pieejami skaitļi to aspektu

tīklā, sabiedrībai tiek nodarīts vispārējs kaitējums. Katra kritērija kvalitatīvais apskats parāda vairākas ietekmes, no kurām gandrīz visas ir negatīvas. Ceļu inženieri tradicionāli uzskata, ka samazinājumi ceļu uzturēšanā noved pie ilgtermiņa kaitējuma attīstītajiem autoceļu tīkliem, kā tas ir, piemēram, Skotijā.

## Samazinās mobilitāte un drošības līmenis

Bieži vien tiek uzskatīts, ka ceļu uzturēšana ietekmē tikai satiksmi. Tomēr šis pētījums skaidri parāda, ka tai ir plašāka ietekme uz visu sabiedrību. Sliktāki autoceļu savienojumi ietekmēs attālākās kopienas. Pasliktinoties ietviņu stāvoklim, cietīs gājēji, īpaši vecāki cilvēki un invalīdi. Riteņbraucējus ietekmēs samazināti satiksmes lēninašanās pasākumi vai velosipēdistu celiņu un ceļa nomaļu stāvokļa pasliktināšanās. Visas kopienas jutīsies nedrošākas un, pasliktinoties ceļu tīkla stāvoklim, samazinoties apgaismojumam, pasliktināsies arī publiskā telpa. Pamatojoties uz pārskatu, lietotāju grupu, kuru visvairāk ietekmēs ceļu uzturēšanas darbu samazinājums, būs gājēji, it īpaši tie, kam ir ierobežotas pārvietošanās un redzes spējas. Gājēji tiks ietekmēti visos aspektos, ieskaitot troksni un vibrācijas, globālo gaisa kvalitāti, vizuālo baudījumu, kultūras un dabas ainavu,

jums visvairāk koncentrēsies uz transportlīdzekļu lietotājiem un tam sekos globālāka ekonomiskā ietekme.

Izmērāmie izdevumi neietver izmaiņu ietekmi uz plašāka mēroga ekonomiskām aktivitātēm, piemēram, ienākumu zuduma no uzņēmējdarbības un viesiem, kas sliktā ceļu tīkla stāvokļa dēļ izvairās apmeklēt Skotiju vai tās reģionus.

## Sadārdzina eksploatāciju

Visnozīmīgākā samazināta ceļu uzturēšanas budžeta kvantitatīvā ietekme ir transportlīdzekļa eksploatācijas izmaksu pieaugums. Tās ir ceļu lietotāju izmaksas, piemēram, degvielas patēriņš, transportlīdzekļa remonts, riepas, uzturēšana un nolietojums. Scenārijā ar uzturēšanas finansējuma samazinājumu par 20% transportlīdzekļa eksploatācijas izmaksas ir par 40% lielākas nekā ceļu darbu izmaksu ietaupījumi un divreiz lielākas nekā vietējo ceļu tīkla ietaupījumi.

\* Kritēriji pieņemti *Skotijas Transporta Novērtēšanas Vadības (Scottish Transport Appraisal Guidance jeb STAG)* ietvaros (*Skotijas Transports*, 2011).

<sup>1</sup> Finansējuma pieaugums 2. un 3. scenārijā otrajā dekādē atspoguļo pieņēmumu, ka nākotnē būs pieejams finansējums tīkla uzlabošanai pašreizējo apstākļu sasniegšanai.



# Pavasara izmaiņas ceļu satiksmē

Sākoties siltākam un vasarīgākam laikam, arī transportlīdzekļu kustība kļūst intensīvāka – uz ielām un ceļiem parādās arvien vairāk ritenbraucēju, mopēdistu, motociklistu, arī skrituļotāju un citu aktīvās atpūtas piekritēju. Tādēļ CSDD aicina visus transportlīdzekļu vadītājus būt jo īpaši uzmanīgiem un piesardzīgiem, kā arī cienīt pārējos satiksmes dalībniekus.

## Atgādinām!



Lai brauktu ar velosipēdu, jābūt velosipēda vadītāja apliecībai vai jebkuras citas kategorijas transportlīdzekļa vadītāja apliecībai. Eksāmenu CSDD atļauts kārtot un apliecību var saņemt no 10 gadu vecuma; arī patstāvīgi atļauts braukt no 10 gadu vecuma. Savukārt dzīvojamajās zonās un daudzdzīvokļu namu pagalmos neatkarīgi no vecuma atļauts braukt patstāvīgi. No 7 gadu vecuma atļauts braukt pa ietvēm, velosipēdu ceļiem, brauktuvi vai ceļa nomali tikai pilngadīgas personas pavadībā, bet vecumā no 7 līdz 10 gadiem ir atļauts mācīties braukt pagalmā, parkā, stadionā vai uz ielas vismaz 18 gadus veca pieaugušā klātbūtnē.

Bērns līdz 7 gadu vecumam ar velosipēdu atļauts vest

personām, kuras sasniegušas 18 gadu vecumu, ja velosipēdam iekārtoti papildu sēdekļi un droši kāpšļi bērna kāju atbalstam. Bērnam galvā jābūt aizsprādzētai aizsargķiverī.

Atļauts šķērsot regulējamās gājēju pārejas braukšus ar ātrumu, kas nepārsniedz gājēju pārvietošanās ātrumu (apmēram 4-5 km/h) un neaizsargātus gājējus. Neregulējamās gājēju pārejas jāšķērso, nokāpjot no braucamā.

## Pasažieriem līdz 7 gadiem un velobraucējiem līdz 12 gadiem ķiveres ir obligātas

Diennakts tumšajā laikā vai nepietiekamas redzamības apstākļos abu riteņu sānos jābūt diviem oranžiem (dzelteniem) atstarotājiem, kā arī priekšpusē jādeg baltas gaismas lukturim,

bet aizmugurē – sarkanās gaismas lukturim. Ja lukturu nav vai tie nedarbojas, velosipēdam priekšpusē jābūt baltam atstarotājam, bet aizmugurē – sarkanam atstarotājam, bet velosipēda vadītājam jābūt tērptam atstarojošā vestē vai apģērbā ar labi redzamiem atstarojoša materiāla elementiem;

Pasažieriem līdz 7 gadiem un velobraucējiem līdz 12 gadiem ķiveres ir obligātas, tām jābūt aizsprādzētām. Personiskai drošībai ķiveri ieteicams lietot ikvienam velobraucējam.



Mopēds ir braucamais, kura motora darba tilpums nepārsniedz 50 cm<sup>3</sup>, bet braukšanas ātrums nepārsniedz 45 km/h.

Mopēdu atļauts vadīt no 14 gadu vecuma, ja CSDD sekmīgi nokārtots teorijas un braukšanas (laukumā) eksāmens. Transportlīdzekļu vadītājiem, kuriem ir A, B, C1, D1, C vai D kategoriju apliecības, atļauts vadīt arī mopēdu.

Mopēdam jābūt aprīkotam ar izgatavotāja paredzētajām iekārtām, mehānismiem un ierīcēm; tām jādarbojas visos paredzētajos režīmos. Mopēdam jābūt aprīkotam ar divām savstarpēji nesaistītām bremzēm, priekšā ar baltas gaismas lukturi, bet aizmugurē – sarkanās gaismas lukturi un sarkanu gaismas atstarotāju, ar skaņas signālu, ar stāvbultu un trokšņu slāpētāju. Mopēdam, kas izgatavots pēc 2001. gada 1.janvāra, papildus jābūt aprīkotam ar pakalējo bremžu signāllukturi, gaismas virzienrādītājiem, numura apgaismojuma lukturi, atpakaļskata spoguļiem un spidometru.

Mopēdu vadītājiem un pasažieriem braukšanas laikā galvā jābūt aizsprādzētai aizsargķiverī;

Mopēda vadītājam / īpašniekam obligāta ir OCTA apdrošināšana; mopēdam tehniskā apskate nav jāveic.



Motocikls ir divriteņu mehāniskais transportlīdzeklis (ar blakusvāģi vai bez tā), kura motora darba tilpums pārsniedz 50 cm<sup>3</sup> un konstrukcijā paredzētais maksimālais ātrums pārsniedz 45 km/h.

Motocikla vadīšanas tiesību iegūšana atkarīga no braucamā tehniskajiem parametriem:

A1 kategorija: no 16 gadu vecuma atļauts vadīt motociklu bez blakusvāģa, kura motora darba tilpums nepārsniedz 125 cm<sup>3</sup> un jauda nepārsniedz 11 kW. Šoferiem,

kuriem ir tiesības vadīt A2 vai B kategorijas braucamos, atļauts vadīt arī A1 kategorijas motociklus.

A2 kategorija: no 18 gadu vecuma atļauts vadīt motociklu, kura motora jauda nepārsniedz 35kW.

A kategorija: no 24 gadu vecuma atļauts vadīt motociklu,

kura motora jauda pārsniedz 15kW.

Motociklu vadītājiem un pasažieriem braukšanas laikā galvā jābūt aizsprādzētai aizsargķiverī.

Motocikla vadītājam / īpašniekam obligāta ir OCTA apdrošināšana; tehniskā apskate jāveic katru otro gadu.

## Par CSDD aktualitātēm uzzini

- Diennakts informatīvais tālrunis: 67025777
- E-pasts: csdd@csdd.gov.lv
- Mājas lapa: www.csdd.lv
- Twitter.com: @csdd\_lv
- Draugiem.lv: www.draugiem.lv/csdd
- Facebook: www.facebook.com/csddlatvia
- Youtube: www.youtube.com/user/CSDDLatvia

### REGISTRĒ VELOSIPĒDU CSDD

- 1 CSDD NODAĻĀ  
E.CSDD.LV  
MOBILAJĀ APLIKĀCIJĀ
- 2 NORĀDI  
VELOSIPĒDA MARKU UN MODELI  
RĀMJA NUMURU  
PIEVIENO VELOSIPĒDA UN RĀMJA NUMURA FOTO
- 3 APLIECINI SAVAS ĪPAŠUMTIESĪBAS  
SAMAZINI ZAGĻU INTERESI  
PALIELINI IZREDZES TO ATĢŪT

**CSDD**



## legūsti aktuālo informāciju par valsts autoceļiem, izmantojot Waze aplikāciju

VAS „Latvijas valsts ceļi” jau kopš pagājušā gada rudens sadarbojas ar navigācijas lietotni Waze, informējot autobraucējus par sezonas remontdarbiem un aktuālajiem braukšanas apstākļiem uz valsts autoceļiem.

Šobrīd Waze aplikācijā norādītajai informācijai par bedrītēm uz valsts autoceļiem tagad sekos līdzīgi arī VAS „Latvijas Autoceļu uzturētājs”, kura atbild par ceļu uzturēšanu un bedru remontu. Dati tiks analizēti, plānojot remontdarbus.

LVC ar Waze starpniecību informē autovadītājus par ceļu

remontdarbiem, braukšanas apstākļiem uz valsts autoceļiem, kā arī dažādām periodiskajām aktualitātēm – riepmaiņu, maksimālā pieļaujamā braukšanas ātruma izmaiņām un citām.

Navigācijas aplikācija Waze ir bezmaksas un pieejama iPhone, Android, Blackberry, Windows Mobile un Nokia viedtālruniņiem. Šī aplikācija piedāvā pilnvērtīgu navigāciju ar maršruta iezīmēšanu kartē un balsis komandām. Waze apkopo un parāda aktuālo satiksmes informāciju reālajā laikā. Latvija pēc Waze lietotāju daudzuma attiecībā pret iedzīvotāju skaitu ieņem otro

vieta pasaulē. Mūsu valstī no apmēram 500 tūkstošiem aktīvo autobraucēju Waze lieto vairāk nekā 100 tūkstoši.

Informāciju par satiksmes situāciju Waze saņem divējādi – aplikācija automātiski ziņo centrālei, kā iet katram lietotājam: ja autobraucēji kādā ceļa posmā brauc pārāk lēnu, tad aplikācija pieņem, ka tur veidojas sastrēgums, un ziņo par to pārējiem. Otrkārt, par notiekošo uz ceļa ziņo paši aplikācijas lietotāji.

Interaktīvajā aplikācijā ir iespējams norādīt sastrēgumus, ceļa remontus, bīstamus šķēršļus, arī fotoradarus un policijas

patruļas. Ja Waze nav pilnīgas informācijas par mazajiem lauku ceļiem, tad, nospiežot ceļarulli, autobraucējs pats šo ceļu var iezīmēt. Savukārt tie autovadītāji, kas paši nav tik aktīvi, lai publicētu dažādas nebūšanas uz ceļiem, var vienkārši ņemt to vērā, plānojot savus braukšanas maršrūtus.

Waze lietošanai nepieciešams mobilā interneta pieslēgums, jo kartes, navigācijas un satiksmes informācijas datus aplikācija saņem tiešsaistē. Jārēķinās, ka aktīvi lietojot, būs nepieciešami 50 MB/mēnesī. Tādējādi ārvalstīs Waze lietošana var beigties ar lielu telefona rēķinu.

**VAS Latvijas valsts ceļi**  
**Satiksmes informācijas centra**  
**diennakts telefons**  
**80005555**

Par apstākļiem, kas negatīvi ietekmē braukšanu pa valsts autoceļiem, aicinām ziņot arī Tvitera kontā @LVceli. Informācija par aktuālajiem braukšanas apstākļiem ir pieejama [www.lvceli.lv](http://www.lvceli.lv) un Waze aplikācijā.



Policists aptur džipu, kurā sēž skūtgalvis treniņtērpā:

- Jūsu tiesības!
- Lūdzu!
- Tehnisko!
- Te būs!
- Kāpēc neesat aplicis jostu?
- Jostu pie treniņtērpā???

\* \* \*

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

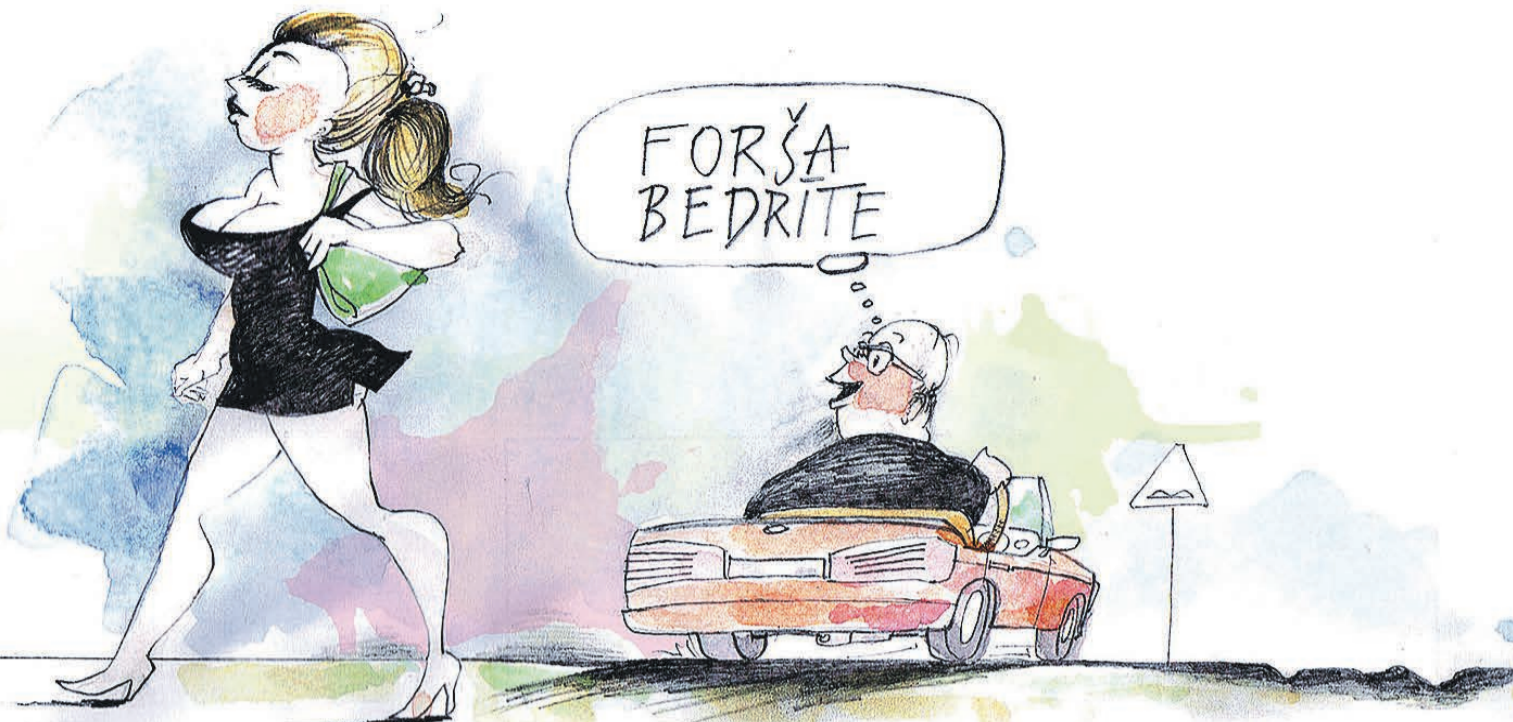
\* \* \*

- Zini, es beidzot esmu atradis savu īsto, ar ko pavadīt laiku un kam naudu tērēt.

- Nu tad beidzot! Ap-sveicu! Kā viņu sauc?
- Mazda!

\* \* \*

- Vakar nopirku baigo mašīnu: *nullīte*, pieci litri, automāts, piebāzta ar elektroniku, klusa, tikko no Zviedrijas...
- Kāda marka?
- Whirlpool.



\* \* \*

- Dzirdēju, esi nopircis mašīnu?!
- Jā, ļoti laba lieta, tagad visu varu pagūt. Šodien paspēju nomainīt eļļu, nopirkt vasaras riepas,

aizbraukt uz šrotu pēc spārniem, servisā tos nomainīt, iebraucu lielveikalā nopirkt tosolu. Nevaru iedomāties, kā to visu bez mašīnas var izdarīt...

\* \* \*

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

\* \* \*

Policists blondīnei pie stūres:  
- Jūsu vadītāja apliecību, lūdzu!  
- Jums, policistiem, savas darbības būtu savstarpēji jāsaskaņo. Viens

no jums pirms pāris dienām man tiesības atņēma, otrs - prasa, lai iedodu.

\* \* \*

Sakāmvārds: labs asfalts uz ceļa nemētājas...

## Autobraucēju brīvdienu ceļvedis APRĪLIS, 2015

25.04.

Kuldīga, pilsētas dārzs  
**11. Pavasara palu šovs „Lido zivis Kuldīgā”**  
Ieeja bezmaksas

10.-12.04.

Rīgā, Izstāžu centrā Ķīpsala  
**Starptautiskā auto industrijas izstāde „Auto 2015”**  
Ieejas maksa 6 EUR

11.04.

Rīgā, Arēnā Rīga  
**Latvijas radio 2 – 20, koncerts un balle**  
Ieejas maksa no 12 EUR

26.04.

Valmiera  
**SEB MTB kalnu divriteņu maratons**  
Dalības maksa 5-25 EUR

1.-2.maijs (9-18)

Sigulda, Svētņu laukums  
**12. Latvijas Stādu parāde.**  
Stādu, dārzkopības piederumu tirdziņš, dārznieku un stādu audzētāju konsultācijas.  
Ieeja bezmaksas

24.04.

Liepāja, Latviešu biedrības nams  
**Liepājas Džeza dienu noslēguma koncerts „Fly Love” Dzied Jolanda Gulbe-Paškevica**  
Ieejas maksa no 7 EUR

3.05.

Cinevilla  
(Tukuma novads, Slampes pag.)  
**Stipro skrējiens**  
Sacensību vērošana bezmaksas  
Informācija par dalības maksu:  
[www.stiproskrejiens.lv](http://www.stiproskrejiens.lv)

12.04.

Jelgava, Kultūras nams  
**Dons, koncerts „Ceļojums”**  
Ieejas maksa no 8 EUR

18.04.

Rēzekne, Gors  
**Dakota, jubilejas koncerts „Mana spēle”**  
Ieejas maksa no 7 EUR