



Aprīlis 2018

Autoceļu avīze



Uldis Augulis:

“Pērn panācām, ka valsts budžetā ceļiem tiek piešķirts papildu finansējums, un tika pieņemts lēmums šos līdzekļus ieguldīt tieši vietējās nozīmēs autoceļos ar grants segumu.”

[---> 3. lappuse]

Autotransporta direkcija:

“Nozarei jāsaprot, ka maršrutu tīkls tiek veidots nevis pārvadātāju, bet pasažieru dēļ.”

[---> 10. lappuse]

Ceļu būvdarbi 2018

Kurus autoceļus paredzēts remontēt šogad - pilns saraksts un remontdarbu kartes šajā “Autoceļu Avīzes” numurā.



Viss par pavasara šķīdoni uz grants ceļiem.

[---> 2. lappuse]

Būvdarbi uz valsts ceļiem šogad gaidāmi visos Latvijas reģionos. Viss par to, kādi darbi uz kuriem ceļu posmiem plānoti.

[---> no 5. lappuses]



Sāk vērtēt ceļu būvniecības Gada balvai izvirzītos ceļu posmus un tiltus.

[---> 2. lappuse]

Skaitļi un fakti

Pavasara šķīdonis uz grants autoceļiem

<p>Valsts ceļu tīkls, km</p> <p>20 081</p> <p>10 989 grants segums (55%)</p> <p>9 092 melnais segums (45%)</p>		<p>Šķīdonis – Atkusnis (parasti pavasarī), kad strauji kūst sniegs, atlaižas zeme. Rudens lietavu rezultātā liekais ūdens sakrājas ceļa konstrukcijā un ziemā sasalst, ledus kristāliem uzirdinot ceļa segu. Pavasarī sasalušās ūdens masas strauji atkūst, un ceļam kritiski samazinās nestspēja. Šķīdonis, sākot atkust dziļākajiem slāņiem, pāriet rūgumos, kā ceļinieku žargonā sauc dziļo atkušānu</p>
<p>Latvijas ģeogrāfija – ļoti liels grants ceļu īpatsvars, tāpēc šķīdonis pavasarī apgrūrina daudzu cilvēku ikdienu</p>	<p>2016. gadā masas ierobežojumi šķīdoņa dēļ tika ieviesti jau februārī, jo pastāvīgs sals tā arī neiestājās</p>	
<p>Vairāk nekā 20 gadu laikā grants ceļiem nepietiekamā daudzumā veikti remontdarbi un papildināta grants</p>	<p>Šķīdoņa laikā nav iespējams veikt grants ceļu uzturēšanas darbus, piemēram, greiderēt, jo ar smago uzturētāju tehniku šos samirkušos, mīkstos ceļus var vēl vairāk sabojāt, taču tiek veikti darbi, lai nodrošinātu caurbraukšanu</p>	
<p>Katru gadu no grants ceļiem noput 1 cm grants</p>	<p>Grants ceļu stāvoklis uzlabojas tikai tad, kad tie apzūst, un var uzbraukt tehnika, kas veic uzturēšanas darbus – profilē, planē utt.</p>	
<p>Ar ikdienas uzturēšanu nav iespējams uzlabot grants autoceļu stāvokli, bet gan tikai censties saglabāt esošo</p>	<p>Ceļiem apzūstot, uz tiem sāk veikt uzturēšanas darbus, taču transporta masas ierobežojumi tiek saglabāti, līdz ceļam pilnībā atjaunojusies nestspēja</p>	
<p>Vietējās nozīmēs ceļi ir ceļi ar vismazāko satiksmes intensitāti, tāpēc to uzturēšanai un remontdarbiem vēsturiski tika atvēlēti vismazāk līdzekļu</p>	<p>Klajumos un mežos grants ceļu stāvoklis ir atšķirīgs</p>	
<p>Ikgadējie masas ierobežojumi tiek ieviesti uz aptuveni 10 000 kilometru valsts grants ceļu, kas ir lielākā daļa valsts ceļu ar grants segumu</p>	<p>Visās valstīs ar Latvijai līdzīgiem klimatiskajiem apstākļiem pavasarī un rudenī, kā arī ziemas atkušņos uz grants ceļiem iestājas šķīdonis – tie pārmitrinās, zaudē nestspēju, kļūst grūti izbraucami</p>	
<p>Gandrīz visi valsts autoceļi ar grants segumu ir vietējās nozīmes ceļi</p>	<p>Visās valstīs, ar Latvijai līdzīgiem klimatiskajiem apstākļiem šķīdoņa laikā uz grants ceļiem tiek ieviesti autotransporta masas ierobežojumi. Lietuvā un Igaunijā situācija ik gadu ir atšķirīga, bet vidēji Lietuvā masas ierobežojumi ir 1 300 km grants ceļu, bet Igaunijā var sasniegt 2 000 km</p>	
<p>Lēmumu par autotransporta masas ierobežojumiem pieņem LVC speciālisti reģionālajās nodaļās</p>		
<p>Latvijā arvien biežāk ir vērojami mainīgi laika apstākļi un paredzams, ka šķīdonis uz grants ceļiem būs arvien biežāk</p>		

Viedoklis

“Ceļu nozarē svarīga sadarbība starp valsti un pašvaldībām”



Gints Kukainis, Smiltenes novada domes priekšsēdētājs

Pašvaldību funkcijas iezīmē daudz darbības virzienu ikvienam novadam, bet viennozīmīgi viena no galvenajām prioritātēm ir ceļi – gan pašvaldību, gan valsts, gan komersantu (piemēram, VAS “Latvijas valsts meži”). Pēdējos gados varam novērot vairākas pozitīvas tendences – finansējums pieaug, tiesa, mums joprojām ir liels struktūrfondu īpatsvars, un būs vēl nepieciešami ļoti daudzi gadi, lai mēs ar ceļiem varētu lepoties. Reģionos ceļš ir viens no būtiskākajiem faktoriem, īpaši lauku viensētās dzīvojošajiem. Nav būtiskas atšķirības, vai esi programmētājs, ārsts, uzņēmējs vai skolotājs, izvēloties dzīves vietu, ceļam, pa kuru no rīta aizbrauc darba gaitās un vakarā atgriezies, ir izšķiroša nozīme.

Atkūstot sniega segai vai ilgstošu lietavu laikā lielākās problēmas rodas uz vietējās nozīmes autoceļiem, kuriem gandrīz vienmēr ir vienas un tās pašas problēmas: nav pietiekama ūdens novade no braucamās daļas, ceļmalā esošais grāvis ir aizaudzis un uz ceļa braucamās daļas trūkst planējamās virskārtas. Atsevišķos gadījumos vēl ir ceļi ar bojātām caurtekām un

pastiprinātu apaugumu ceļmalās. Šīs ir tās problēmas, ar kurām saskaras ikviens pašvaldība. Un šo darbu veikšanai trūkst nacionālā finansējuma.

Lai Latvijas iedzīvotāji un uzņēmēji pārskatāmā nākotnē varētu braukt pa labākiem ceļiem, valsts un pašvaldību institūcijām ir jāsadarbības, kopīgi plānojot valsts un pašvaldības ceļu tīkla optimālo blīvumu un attīstāmo ceļu posmu prioritātes, iespēju robežās ņemot vērā komersantu ceļu tīkla attīstības plānus. Sadarbība nepieciešama arī ceļu attīstībai vajadzīgā finansējuma piesaistei. Būtiski pieņemt pareizus lēmumus, veicot izvēles par konkrēto ceļu atjaunošanu, īpaši tāpēc, ka Latvijā ir blīvs ceļu tīkls un ierobežots finansējums. Mums ir jāspēj izdarīt šīs izvēles, un lai tās būtu pareizas, pašvaldībās, plānošanas reģionos un valstī jābūt labai plānošanai. Mums visiem kopā jāspēj pieņemt izšķirošus lēmumus un prast izskaidrot, kāpēc tieši šāda izvēle un ko tā mums visiem dos. Iespējams, tas ir pats grūtākais. Manuprāt, ir novērojamas pozitīvas tendences, jo ir saskatāma dažādu valsts iestāžu sadarbība, ieklausīšanās un kopēji pētījumi.

Ja runājam par attīstību, tas ceļš ir ilgtermiņa ieguldījums, kura atdevi mēs tiešā veidā uzreiz neredzam, bet izjūtam kā sabiedrības dzīves kvalitātes un uzņēmējdarbības aktivitātes uzlabošanu. Tādēļ ceļu uzturēšanai jāatvēr pietiekams finansējums. Pašvaldībām to izdarīt bija daudz vieglāk, kad bija speciālais Autoceļu fonds, kas diemžēl tika likvidēts. Nākotnē autoceļu sakārtošanai un uzturēšanai būs nepieciešams lielāks vietējais finansējums, mazinot disproporciju starp ES struktūrfondu un nacionālo finansējumu.

Īsumā

Par plānotajiem ceļu remontdarbiem varēs uzzināt LVC mājaslapā

No aprīļa VAS „Latvijas Valsts ceļi” mājaslapā www.lvceli.lv ir apskatāma 2018. gada sezonas valsts ceļu būvdarbu karte. Autovadītāji un citi interesenti var redzēt, kuri autoceļu posmi tiek remontēti, kādi darbi objektā notiek, kāda ir satiksmes organizācija un cik ilgs ir paredzamais objekta šķērsošanas laiks. Būvobjektu karte nemitīgi tiek aktualizēta.

No 1. aprīļa stājas spēkā iebraukšanas maksa Jūrmalā

Dienas caurlaide maksā 2 eiro, un turpmāk tā būs

derīga visu dienu vienā datumā no 00.00 līdz 23.59 iebraukšanai neierobežotu reizu skaitu. Tas nozīmē, ka vairāk nebūs jāmaksā par katru iebraukšanas reizi, kā tas bija iepriekšējos gados.

Ir ieviesta arī nedēļas caurlaide, kas maksā 10 eiro un ir derīga 7 dienām vieglajiem transportlīdzekļiem. Savukārt transportlīdzekļiem ar pilnu masu virs 3,5 tonnām nedēļas caurlaide maksās 12 eiro. Tāpat kā līdz šim būs pieejamas arī mēneša un visa perioda (līdz 1.oktobrim) caurlaides.

Turpmāk CSDD kases rindā varēs pieteikties arī attālināti

Taupot klientu laiku un paplašinot attālināti pieejamo pakalpojumu klāstu, Ceļu

satiksmes drošības direkcijas (CSDD) mobilajā aplikācijā izveidota jauna sadaļa “Pieteikties rindā”, kurā varēs saņemt kārtas numuriņu un pieteikties kases rindā attālināti.

Izvēloties sev vēlamu rindu, klientam tiks attēlots faktiskais rindas garums un aptuvenais gaidīšanas laiks. Tālāk tiks atvērts kārtas numurs, kurš saglabāsies CSDD mobilajā aplikācijā. Klientam ir iespēja arī atcelt numuru.

Sākotnējā šī iespēja būs pieejama tikai tehniskās apskates stacijā Rīgā, Antenas ielā 2, taču šis pakalpojums pakāpeniski tiks attīstīts un ieviests arī citās CSDD nodaļās un citiem pakalpojumiem. Rindā varēs pieteikties jau 30 minūtes pirms klientu apkalpošanas centra darba laika sākuma un līdz tā beigām.

Vērtēs ceļu būvniecības Gada balvai izvirzītos ceļu posmus un tiltus

Ir noslēgusies pagājušajā gadā izbūvēto ceļu posmu un tiltu nominēšana Gada balvai, un aprīlī balvas ekspertu dosies tos novērtēt dabā. Uz balvām pretendē:

Kategorijā “Seguma atjaunošana”

1. Rīga (Skulte)–Liepāja (A9) posmi no Anneniekiem līdz Kaķeniekiem (60,15.-64,30. km) un no Mazblīdenes līdz Blīdenei (75,40.-79,30. km)
2. Bauska–Aizkraukle (P87) posms no Kreklēniem līdz Grotēniem (8,35.-17,41. km)
3. Bauska–Aizkraukle (P87) posms no Jaunjelgavas līdz Sērenei (67,24.-76,03. km)
4. Krāslava–Preiļi–Madona (P62) posms no Grāveriem līdz Aglonai

(19,99.-30,56. km)

Kategorijā “Ceļu pārbūve”

1. Inčukalna–Valmiera–Igaunijas robeža (Valka) (A3) posms no Braslas līdz Straupei (26,90.-32,14. km)
2. Talsi–Stende–Kuldīga (120) posms no Talsiem līdz Stendei (1,56.-10,91. km)
3. Sloka–Talsi (P128) posms no Apšuciema līdz Tukums – Kolka ceļam (24,48.-32,02. km)
4. Ķekava–Skaistkalne (P89) posms no Bārbeles līdz Skaistkalnei (47,05.-55,80. km)
5. Krievijas robeža (Grebņeva)–Rēzekne–Daugavpils–Lietuvas robeža (Medumi) (A13) posms no Daugavpils līdz Medumiem (144,70.-156,40. km)

Kategorijā “Tiltu pārbūve un būvniecība”

1. Ceļa pārvads uz a/c Rīga–Daugavpils–Krāslava–Baltkrievijas robeža (A6) pie Pļaviņām (119,50. km)

2. Tilts pār Gauju uz a/c Inciems–Sigulda–Ķegums (P8) 10,70. km
3. Tilts pār Mazo Juglu uz a/c Inciems–Sigulda–Ķegums (P8) 47,70. km

Ekspertu komisijā darbojas pensionēts ceļu būvzinīnieks Juris Anitens, Transportbūvju inženieru asociācijas valdes loceklis, SIA E. Daniševska birojs valdes loceklis Elmārs Daniševskis, Lietuvas ceļu administrācijas pārstāvis Eduards Grinaveckas, Igaunijas ceļu administrācijas pārstāvis Heiti Popp, RTU Būvniecības inženierzinātņu fakultātes dekāns profesors Juris Smirnovs, LVC Projektu kvalitātes audita daļas vadītājs Juris Tauriņš.

Aprīlī eksperti dosies iebraukumā novērtēt nominētos būvobjektus dabā.

Satiksmes ministrs: mūsu panākums – vēsturiski lielākās investīcijas grants autoceļos

Aprīlī notiks ikgadējā ceļu nozares konference, ko organizē VAS “Latvijas Valsts ceļi”. Tajā Latvijas un ārvalstu eksperti runās par nākotnes mobilitāti, esošā Latvijas autoceļu tīkla uzturēšanas iespējām un izaičinājumiem. Par to, kāds ir Satiksmes ministrijas (SM) redzējums par Latvijas autoceļu nākotni, “Autoceļu Avīzes” sarunā ar satiksmes ministru Uldi Auguli.

Pērn SM uzdevumā tika veikta autoceļu inventarizācija, 4000 km valsts autoceļu ir atzīti par stratēģiski nenozīmīgiem. Kā sokas sarunas ar Latvijas Pašvaldību savienību par vietējo autoceļu nodošanu pašvaldībām?

Patlaban esam vienojušies ar Latvijas Pašvaldību savienību, ka sarunām jānotiek ar visām pašvaldībām, kuru teritorijā ir no valsts pašvaldībām nododami autoceļu posmi. Satiksmes ministrijas speciālisti plānveidīgi tiekas ar vietvaru pārstāvjiem un runā par šī procesa juridiskajiem un finansiālajiem jautājumiem. Protams, sāpīgākais jautājums ir finansējums, par to no pašvaldību puses ir visvairāk jautājumu, jo pārņemt īpašumu bez finansējuma tā uzturēšanai neviens nevēlas. Plānots, ka, nododot vietējo autoceļu posmus pašvaldībām, tiem līdzī varētu iet tas finansējums, kas patlaban no valsts puses ik gadu tiek ieguldīts šo konkrēto posmu ikdienas uzturēšanai. Ir skaidrs, ka šis nebūs ātrs process, un mums nav iezīmēts skaidrs termiņš, līdz kuram pašvaldībām būtu jānodod šie 4 000 kilometru.

Pērn panācām, ka valsts budžetā tiek piešķirts papildu finansējums valsts autoceļu tīklam, un tika pieņemts politisks lēmums šos līdzekļus ieguldīt tieši vietējās nozīmes autoceļos ar grants segumu.

Latvijā ir ļoti liels grants ceļu īpatsvars, Lietuvā un īpaši Igaunijā tas ir daudz mazāks. Pavasara vai rudens šķīdoņa laikā grants ceļi rada lielas grūtības reģionu iedzīvotājiem un uzņēmējiem. Vai šī situācija būtu jāmaina? Kā jūs redzat, cik ilgā laikā Latvijā varētu jūtami samazināties grants ceļu skaits un vai

tos plānots noklāt ar melno segumu?

Valsts Latvijas grants ceļos praktiski neko nav investējis jau vairāk nekā 20 gadus, tāpēc daudzviet tie ir sliktā tehniskā stāvoklī. Skaidrs, ka pāris gadu laikā 20 gadu laikā neizdarīto nav iespējams paveikt, bet es esmu pārliecināts, ka situācija ir tiešām nopietna, un steidzami bija vajadzīgi risinājumi. Tieši tāpēc pērn panācām, ka valsts budžetā tiek piešķirts papildu finansējums valsts autoceļu tīklam, un tika pieņemts politisks lēmums šos līdzekļus ieguldīt tieši vietējās nozīmes autoceļos ar grants segumu. Par šo naudu VAS “Latvijas Valsts ceļi” (LVC) sakārtos 400 kilometru grants autoceļu, tai skaitā 140 km tiks noklāti ar melno segumu, pielietojot tā saucamo dubultās virsmas apstrādes tehnoloģiju. Vēl 30 km grants autoceļu ar melno segumu plāno noklāt VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs” (LAU). Šādi netiek izbūvēts asfalta autoceļš klasiskajā izpratnē, kā tas notiek uz valsts galvenajiem autoceļiem, taču ceļš iegūst melno segumu, tas neput, atkušna un lietus laikā nešķīst, cilvēku dzīves apstākļi pie šādiem ceļiem jūtami uzlabojas. Galvenais uzdevums ir pienācīgi rūpēties par autoceļiem ar šādu segumu, jo tie nevar izturēt tādas slodzes kā asfaltētie, tāpēc, lai ceļi ar dubultās virsmas apstrādi netiktu sabojāti, pa tiem nevajadzētu braukt smagām, pārkrautām fūrēm. Protams, 170 km gadā uz 11 000 km valsts ceļu ar grants segumu nav daudz, bet es uzskatu, ka labāk sākt maziem soļiem kaut ko darīt, nekā nedarīt neko. Arī nākamajā un aiznākamajā gadā grants autoceļu remontdarbi turpināsies apmēram tādos pašos apjomos.

Protams, man gan kā satiksmes ministram, gan kā autobraucējam gribētos, lai valsts budžetā tiktu piešķirti lielāki līdzekļi ceļu remontdarbiem un uzturēšanai. Taču kā ministrs es arī labi apzinos, ka valstij ir daudz vajadzību, un vienkārši pārdalīt budžeta

naudu nozīmētu kādai nozarei to atņemt. Jautājums – kurai? Labas atbildes uz šo jautājumu nav, tāpēc drīzāk būtu jādomā, kā valsts varētu nopelnīt vairāk naudas, lai būtu papildu ieņēmumi budžetā. Te gan jāsaprot – lai valsts varētu vairāk iekasēt nodokļus, ir jāattīstās uzņēmējdarbībai, tai skaitā reģionos, lai tur būtu darba vietas, un tas īsti nav iespējams bez labas ceļu infrastruktūras. Tāpēc ir skaidrs, ka jebkurā gadījumā autoceļiem ir jābūt vienai no valdības prioritātēm.

Kopā ar LVC aktīvi diskutējam ar Finanšu ministriju par iespēju rast finansējumu, lai vismaz daļēji realizētu jau izstrādāto “Sēnītes” posma rekonstrukcijas projektu.

Tas, ka šajā un nākamajos divos gados visus papildu pieejamos līdzekļus plānots ieguldīt vietējos autoceļos, nozīmē, ka uz valsts galvenajiem autoceļiem notiks mazāk remontdarbu?

Nē, grants autoceļu remontdarbi notiek, pateicoties papildu līdzekļiem, kas dod mums iespēju izdarīt vairāk, nekā tas bija iepriekš plānots. Līdz ar to remontdarbi turpināsies gan uz valsts galvenajiem, gan reģionālajiem autoceļiem.

Līdz šim galvenais princips, pēc kura tika izvēlēti posmi remontdarbu veikšanai, bija satiksmes intensitāte. Vai tas būtu jāmaina? Ja jā, tad kādiem būtu jābūt šiem kritērijiem?

Es domāju, tas būtu jāpapildina vēl ar citiem kritērijiem – intensitāte, tehniskais stāvoklis, plānošanas reģionu prioritātes, ņemot vērā iedzīvotāju skaitu, uzņēmējdarbības attīstību, sabiedriskā transporta kustību. Tā kā finansējums tomēr ir nepietiekams, jebkurā gadījumā



būs jānosaka prioritātes, jo visus sliktā stāvoklī esošos autoceļus ātri savest kārtībā nav iespējams. Diemžēl šodien mēs redzam sekas nepārdomātam lēmumam par Autoceļu fonda likvidāciju, ko 2003.gadā pieņēma Repšes valdība. Izjaukt labi strādājošu sistēmu ir tiešām viegli, bet izveidot no jauna – daudz, daudz sarežģītāk.

No 2020. gada ieņēmumus no akcīzes nodokļa par naftas produktiem rosinām novirzīt autoceļu remontdarbiem, pakāpeniski palielinot apjomu par 5% gadā.

Viens no sliktākajiem ceļu posmiem patlaban ir Vidzemes šosejas “Sēnītes” posms. Vai ir kādas cerības tuvākajā laikā sagaidīt remontdarbus šajā posmā?

Šobrīd mēs kopā ar LVC aktīvi diskutējam ar Finanšu ministriju par iespēju rast finansējumu, lai vismaz daļēji realizētu jau izstrādāto “Sēnītes” posma rekonstrukcijas projektu. Projekts ir izstrādāts 2017. gadā, un tā derīguma laiks ir termiņš, līdz ar to, ja būvniecība neuzsāksies, kamēr projekts ir derīgs, būs atkal jāiziet visa saskaņošanas procedūra, kas aizņems

pietiekoši daudz laika.

Gan no premjera, gan no finanšu ministres puses ir izpratne par to, ka šī posma remonts ir nepieciešams, un es domāju, ka pozitīvs risinājums ir iespējams.

Joprojām nav skaidrības par to, kā un cik lielā apjomā tiks finansēta valsts autoceļu uzturēšana pēc 2020. gada, kad beigsies šajā plānošanas periodā piešķirtie ES fondu līdzekļi. Vai valdība meklē risinājumus? Kādi izskatās tie reālākie? Ko piedāvā Satiksmes ministrija?


Jā, risinājums faktiski ir zināms. No 2020. gada ieņēmumus no akcīzes nodokļa par naftas produktiem rosinām novirzīt autoceļu remontdarbiem, pakāpeniski palielinot apjomu par 5% gadā, līdz tiek sasniegts ikgadējs finansējuma apjoms, kas atbilst ieņēmumiem no transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa, autoceļu lietošanas nodevas, kā arī 80% no prognozētajiem valsts budžeta ieņēmumiem no akcīzes nodokļa par naftas produktiem. Šis risinājums, protams, būs jāapstiprina valdībā kopā ar 2019. gada budžetu un nākamā trīs gadu budžetu līdz 2021. gadam. Šo Satiksmes ministrijas priekšlikumu mēs esam iesnieguši, un cīnīsimies par to. Ja valdība mūsu priekšlikumu apstiprinās, tad faktiski līdz 2030. gadam finansējums autoceļiem tiks nodrošināts ne mazākā apjomā kā tagad, kad liela daļa naudas

nāk arī no Eiropas fondiem. Faktiski tādā gadījumā tiks atjaunots Autoceļu fonds.

Kad varētu būt zināmas nākamā gada valsts budžeta finansējuma valsts autoceļiem aprises? Vai ir cerība, ka finansējuma apjoms pieaugs?

Šobrīd budžeta sagatavošanas process ir pašā sākumā. Vēl notiks ministru diskusijas par nākamā trīs gadu budžetu. Tad būs pieejamas arī jaunākās makroekonomikas prognozes, uz kurām valsts budžets balstās.

Kāds ir jūsu redzējums par valsts autoceļu tīklu pēc 10 gadiem – kādam tam būtu jābūt?

Valsts galvenajiem autoceļiem būtu jābūt sakārtotiem pilnībā, un arī grants ceļu īpatsvars, es domāju, pēc 10 gadiem būs ievērojami samazinājies. Tehnoloģijas, tai skaitā autotransporta jomā, patlaban attīstās ļoti strauji, un, visticamāk, pēc desmit gadiem Latvijā varētu izveidoties situācija, ka vēl joprojām būs jārisina grants autoceļu problēma un vienlaicīgi jāstrādā, piemēram, pie tā saucamajiem savienotajiem autoceļiem, kuri nepieciešami transportam, kas arvien vairāk tiek aprīkots ar dažādiem sensoriem, kuri reaģē uz ceļa marķējumiem un citu ceļu aprīkojumu. Valsts autoceļu tīklā jau būs izbūvētas elektrozupildes stacijas, kā rezultātā uz ceļiem būs arī lielāks elektromobiļu skaits. 

PASTĀSTI PAR SAREŽĢĪJUMIEM UZ CEĻA!

80005555

LVC bezmaksas diennakts tālrunis



Zog autoceļu aprīkojumu



Uz ceļa šķērslis



Beigts dzīvnieks



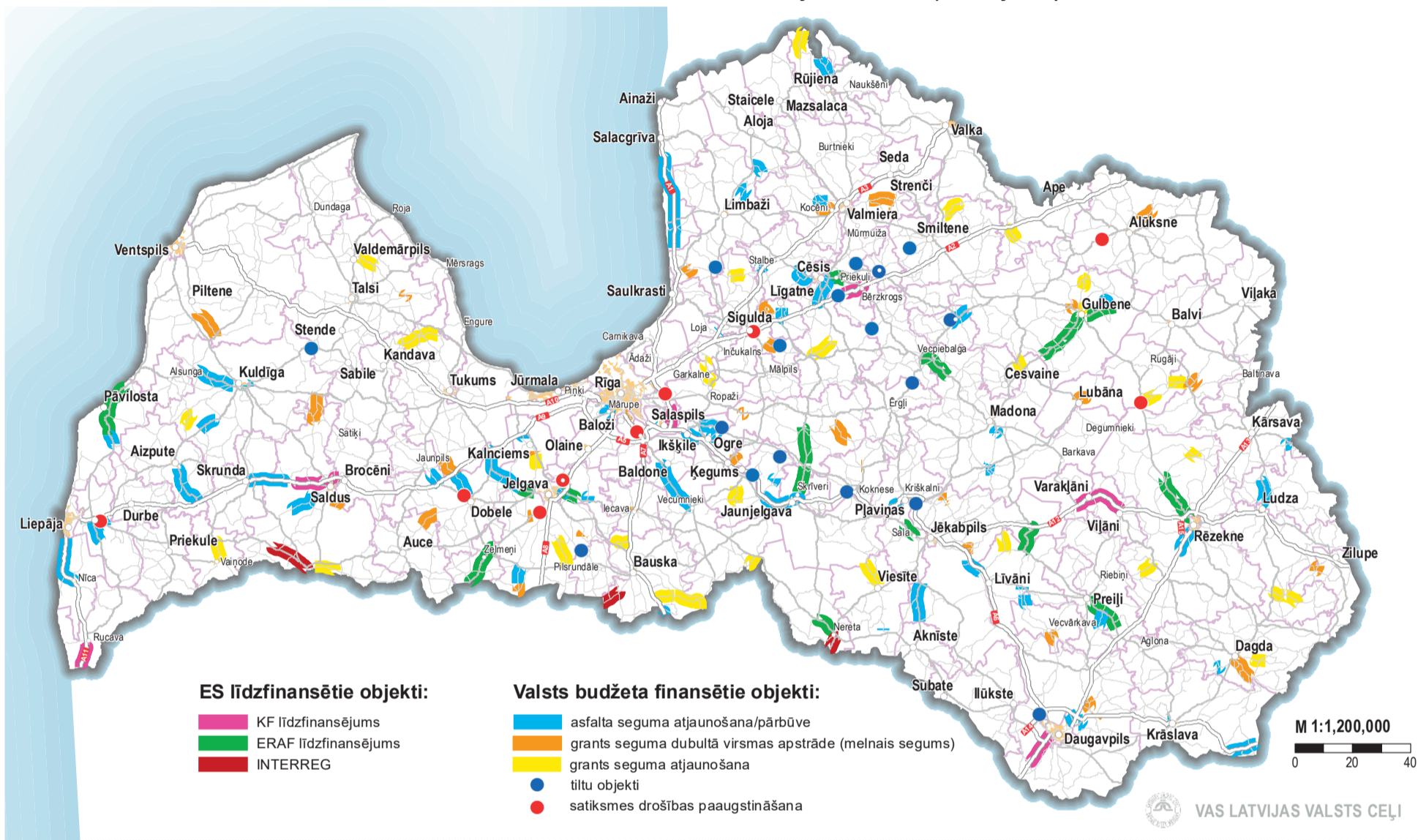
Slidens ceļš



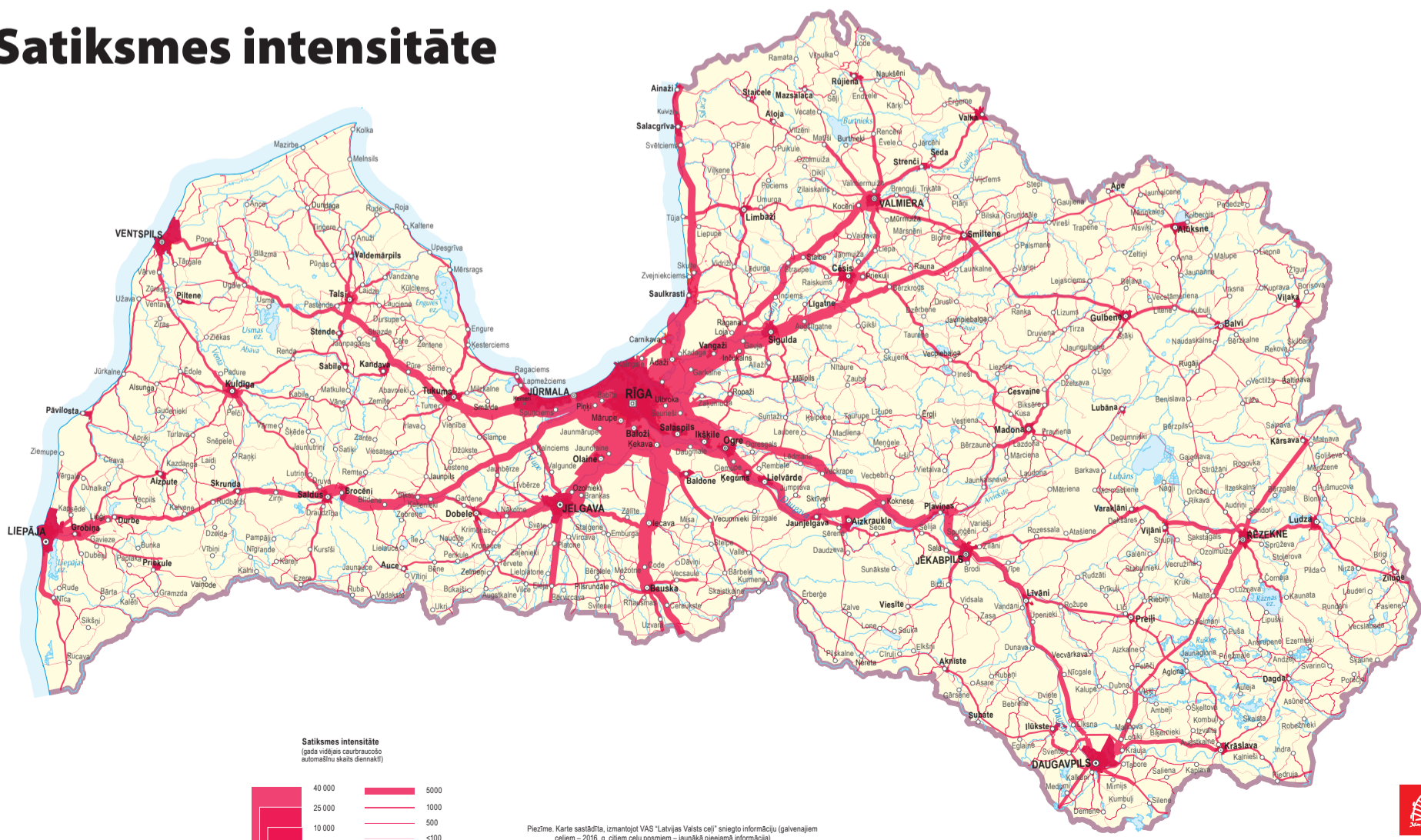
VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI

Remontdarbi valsts autoceļu tīklā 2018. gadā

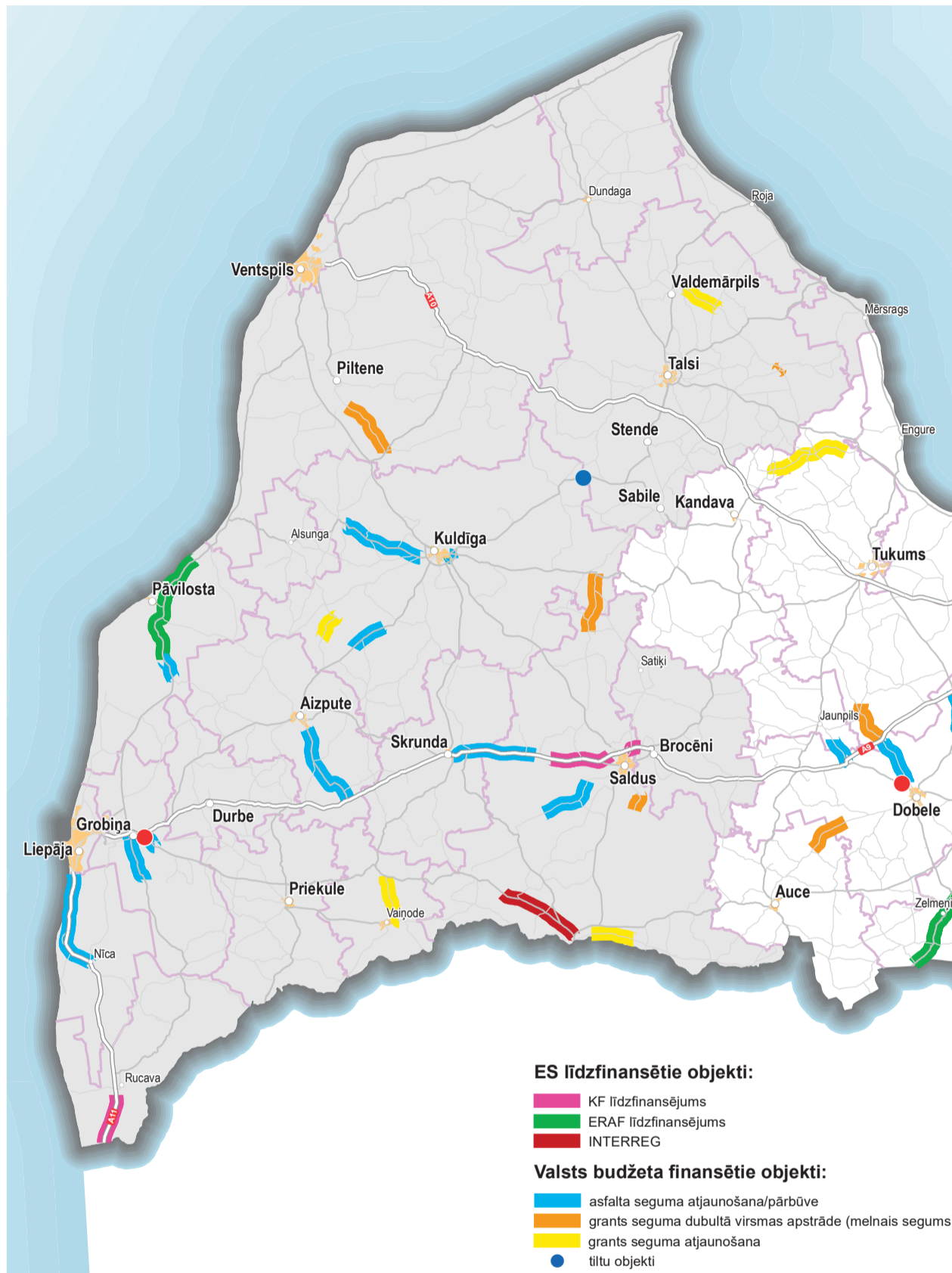
Šogad būvdarbi valsts ceļu tīklā notiks vairāk nekā 150 objektos. Kopumā dažāda veida darbi paredzēti uz apmēram 1200 km valsts ceļu visā Latvijā, tajā skaitā kapitālieguldījumi tiks veikti 900 km valsts autoceļu. Atšķirībā no iepriekšējiem gadiem liels darbu apjoms plānots uz valsts vietējās nozīmes autoceļiem ar grants segumu - tiks sakārtoti apmēram 400 km šo ceļu. Ar visiem šogad plānotajiem remontdarbiem var iepazīties šajā kartē, kā arī VAS "Latvijas Valsts ceļi" mājaslapā www.lvceli.lv.



Satiksmes intensitāte



2018. gadā plānotie valsts autoceļu remontdarbi Kurzemes plānošanas reģions



Nr.	Autoceļa Nr.	Autoceļa nosaukums	km no	km līdz	km kopā	darbu veids
Kohēzijas fonds						
1.	A9	Rīga (Skulte) - Liepāja	97,58	99,74	2,16	Pārbūve
2.	A11	Liepāja - Lietuvas rob. (Rucava)	102,92	113,13	10,21	Pārbūve
ERAF						
1.	P111	Ventspils (Leči) - Grobiņa	43,2	63	19,8	Pārbūve
Valsts budžets						
1.	A9	Rīga (Skulte) - Liepāja	115,74	129,56	13,82	Asfaltbetona seguma atjaunošana
2.	A11	Liepāja - Lietuvas rob. (Rucava)	10,428	27,377	16,949	Asfaltbetona seguma atjaunošana
3.	P108	Ventspils - Kuldīga - Saldus	57,99	58,5	0,51	Pārbūve
4.	P112	Kuldīga - Aizpute - Liči	15,3	21,43	6,13	Asfaltbetona seguma atjaunošana
5.	P106	Ezere - Grobiņa	78,12	80,66	2,54	Asfaltbetona seguma atjaunošana
6.	P111	Ventspils (Leči) - Grobiņa	63	66,4	3,4	Asfaltbetona seguma atjaunošana
7.	P115	Aizpute - Kalvene	2,2	17,3	15,1	Asfaltbetona seguma atjaunošana
8.	P119	Kuldīga - Alsunga - Jūrkalne	2,5	16,44	13,94	Asfaltbetona seguma atjaunošana
9.	P113	Grobiņa - Bārta - Rucava	0,08	8,4	8,32	Asfaltbetona seguma atjaunošana
INTERREG						
1.	P106	Ezere - Grobiņa	0,007	14	13,93	Segas pārbūve (melns segums)
Darbi valsts vietējo autoceļu tīklā						
1.	V1435	Līgas - Zentene - Rideļi	0,00	4,20	4,20	Pārbūve (melns segums)
2.	V1447	Cēres apvedceļš	0,00	4,75	4,75	Pārbūve (melns segums)
3.	V1432	Cēre - Pilsarāji - Gobas	1,50	2,25	0,75	Pārbūve (melns segums)
4.	V1101	Dobele - Lestene - Tukums	11,27	19,00	7,73	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde (melns segums)
5.	V956	Daudzeva - Viesīte - Apsērde	23,00	32,12	9,12	Grants seguma atjaunošana
6.	V1401	Stende - Lauciena - Mērsrags	26,88	27,52	0,64	Asfaltbetona seguma izbūve
7.	V1158	Saldus - Striķi	5,87	9,1	3,23	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde (melns segums)



Kohēzijas fonda līdzfinansējums

Šogad turpināsies darbs uz Liepājas šosejas (A9) 10 km garā posmā no Saldus līdz Stāriem. Pērn tika demontēta vecā ceļa sega un izbūvēta jauna – tostarp šķembu un reciklēto materiālu pamatu kārtas un divas asfalta – apakškārta un saistes kārtas. Izbūvētas caurtekas. Darbus aizkavēja ilgstošie nokrišņi. Šogad darbs turpināsies šajā posmā, kā arī pirms Saldus - no krustojuma ar valsts vietējo ceļu Bērzi – Brocēnu stacija (V1152) līdz Saldum. Līdz ar segas konstruktīvo kārtu izbūvi, tur plānots uzstādīt arī metāla caurtekas, nomainīt dzelzsbetona caurteku posmu, kā arī uzstādīt satiksmes aprīkojumu – drošības barjeras, ceļa zīmes un horizontālo marķējumu. Būvdarbus veic būvkompanijas “Saldus ceļinieks”, kopējās projekta izmaksas ir 12,95 milj. eiro (ar PVN).

Pērn darbi uzsākti un šogad turpināsies uz valsts galvenā autoceļa Liepāja – Lietuvas robeža (Rucava) (A11) 8,5 km posmā no Rucavas līdz Lietuvas robežai. Pagājušajā gadā veikta ceļa konstruktīvo kārtu – salturīgā, šķembu, reciklēta materiāla kārtas un asfalta apakškārtas – kā arī caurteku izbūve. 4 km posmā izbūvēts jauns asfalta segums. Būvdarbus kavēja ilgstošie nokrišņi, tādēļ būvnieks saņēma būvdarbu termiņa pagarinājumu. Šogad būvdarbi turpināsies: paredzēta ceļa konstruktīvo kārtu izbūve, kā arī tiks sakārtots ceļa aprīkojums – drošības barjeras, ceļazīmes, horizontālais marķējums. Darbus veic SIA “Ceļu, tiltu būvnieks”, kopējās izmaksas plānotas nepilni 4 milj. eiro (ar PVN).

Eiropas Reģionālās attīstības fonda līdzfinansējums

Uz autoceļa Ventspils (Leči) – Grobiņa (P111) gandrīz 20 km garā posmā no Gudeniekiem līdz Mežainei notiks pilna segas pārbūve – izbūvēs jaunu salturīgo slāni, šķembu pamatu un ieklās divas asfalta kārtas. Paredzēts arī tiltu pār Kārpu un Saku remonts. Būvdarbus veiks SIA “Binders”, plānotās izmaksas ir 10,62 milj. eiro (ar PVN). Plānots, ka darbi sāksies aprīļa vidū un noslēgsies 2019.gada septembrī.

Valsts budžeta finansējums

Šogad plānots atjaunot segumu uz Liepājas šosejas (A9) nepilnu 14 km posmā no krustojuma ar valsts vietējo ceļu Lutriņi – Lašupe – Zirņi

(V1146) līdz Skrundai. Šajā posmā tiks veikta izlīdzinošā frēzēšana, uzklātas divas asfalta kārtas, kā arī atjaunotas 10 pieturvietas. Darbus šajā posmā veiks “Saldus ceļinieks”, un kopējās izmaksas plānotas 2,9 milj. eiro (ar PVN).

Arī uz valsts galvenā autoceļa Liepāja – Lietuvas rob. (Rucava) (A11) 17 km garā posmā no Pērkones līdz Sīklesciemam šogad plānots seguma atjaunošana – tiks veikta asfalta seguma izlīdzinošā frēzēšana, uzklātas asfalta saistes kārtas un virskārta. Tiks remontēts arī tilts pār Toseli. Darbus veiks SIA “Ceļu, tiltu būvnieks”, plānotās izmaksas ir 3,5 milj. eiro (ar PVN).

Seguma atjaunošana šovasar notiks arī uz reģionālā autoceļa Kuldīga – Aizpute – Liči (P112) posmā no Vecvilgāles līdz Turlavai (6 km) un uz reģionālā autoceļa Kuldīga – Alsunga – Jūrkalne (P119) no krustojuma ar valsts vietējo ceļu Kuldīga – Basi (V1290) līdz krustojumam ar valsts vietējo ceļu Ēdole – Krauļi (V1282) (14 km).

Abos šajos objektos tiks labots ceļa profils, veiks virsmas apstrādi, tīrīs grāvju un caurtekas, atjaunos sabiedriskā transporta pieturvietas, nomainīs drošības barjeras un uzklās horizontālo marķējumu. Abos posmos darbus veiks SIA “Binders” un izmaksas pirmajam posmam ir 0,73 milj. eiro (ar PVN) un otrajam – 1,65 milj. eiro (ar PVN).

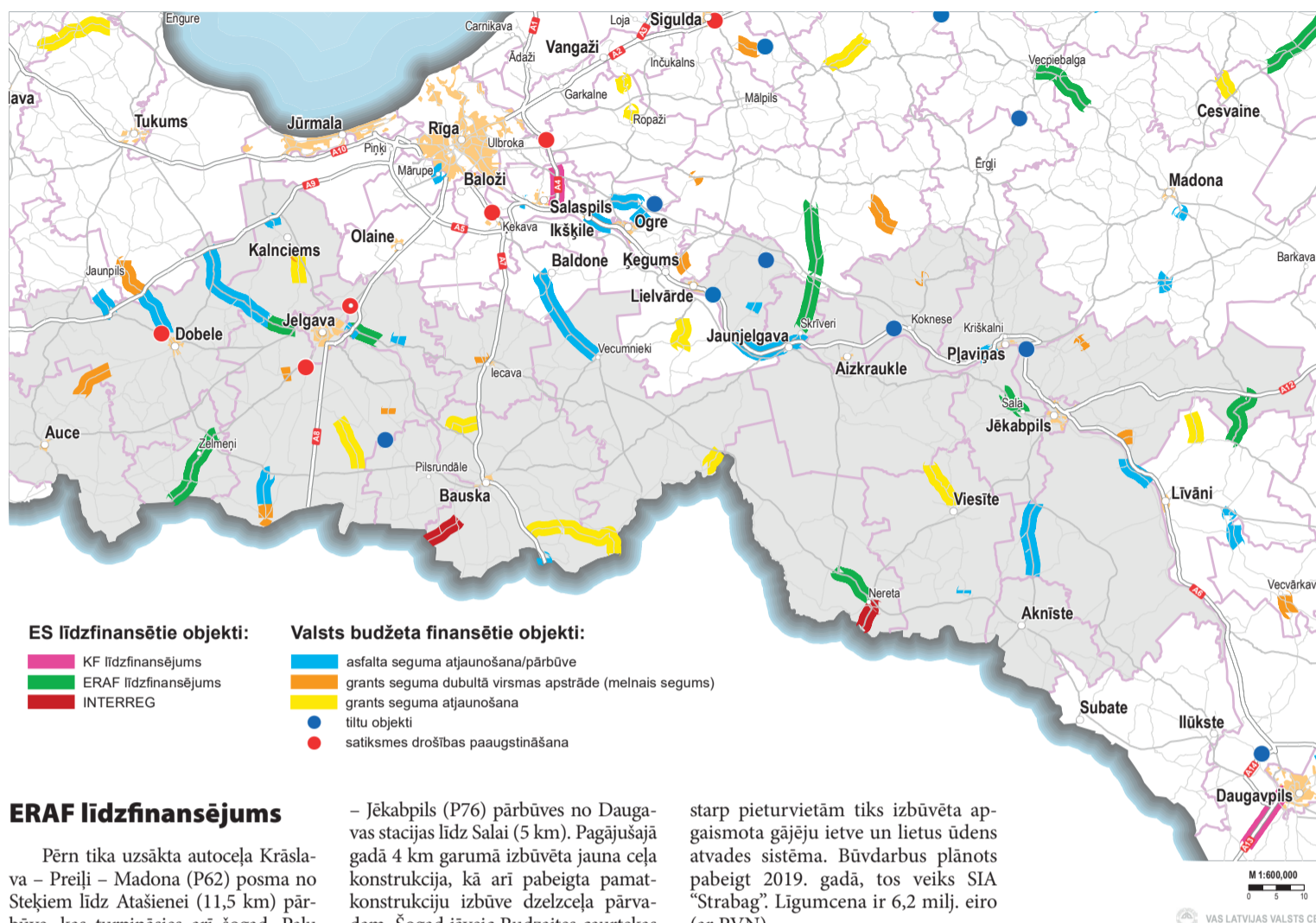
Kuldīgā 0,5 km garā posmā Saldus ielā uz autoceļa Ventspils – Kuldīga – Saldus (P108) plānota ceļa segas rekonstrukcija, izbūvējot salturīgo slāni, kā arī komunikāciju nomaīņa un ietvju atjaunošana. Darbus veiks SIA “Talce”, izmaksas plānotas apmēram 1 milj. eiro (ar PVN).

Tiks atjaunots segums arī uz autoceļiem Ezere – Grobiņa (P106) 2,5 km posmā no Grantiņiem līdz Grobiņai, Ventspils (Leči) – Grobiņa (P111) 3,4 km posmam no Mežaines līdz pagriezienam uz Cīravu un Grobiņa – Bārta – Rucava (113) 8 km garā posmam no Liepājas šosejas līdz Dubēņiem. Visos šajos posmos plānots labot ceļa profilu, veikt vienkāršas virsmas apstrādi, kā arī atjaunot sabiedriskā transporta pieturvietas, tīrīt grāvjus, uzpildīt nomaies un uzklāt horizontālo marķējumu. Par šiem objektiem patlaban norisinās iepirkums.

Līdzīgi darbi plānoti arī uz reģionālā autoceļa Aizpute – Kalvene (P115) 15 km garā posmā no Aizputes līdz krustojumam ar Liepājas šoseju. Šeit darbus veiks SIA “Saldus ceļinieks” un “IGATE” un kopējās izmaksas plānotas 1,7 milj. eiro (ar PVN).

Nr.	Autoceļa Nr.	Autoceļa nosaukums	km no	km līdz	km kopā	darbu veids
8.	V1309	Piltene - Zlēkas	4,165	14,738	10,57	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde (melns segums)
9.	V1147	Lutriņi - Kabile	13,75	16,52	2,77	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde (melns segums)
10.	V1147	Lutriņi - Kabile	16,52	24,04	7,52	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde (melns segums)
11.	V1410	Valdemārpils - Pļavas - Sviķi	1,68	8,64	6,97	Grants seguma atjaunošana
12.	V1209	Embūte - Vaiņode - Pavāri	0,00	7,90	7,90	Grants seguma atjaunošana
13.	V1160	Ezere - Vadakste	3,06	10,16	7,10	Grants seguma atjaunošana
14.	V1289	Ķikuri - Alsunga	5,40	10,00	4,60	Grants seguma atjaunošana
15.	V1180	Saldus - Pampāli	7,70	17,55	9,85	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde (melns segums)
Tilti						
1.	P120	Talsi - Stende - Kuldīga		27,8		Tilta pār Abavu pārbūve
Satiksmes drošības paaugstināšana						
1.	P129	Talsu apvedceļš	0	6,7	6,7	Iepriekšējo virzienu rādītāju atjaunošana

2018. gadā plānotie valsts autoceļu remontdarbi Zemgales plānošanas reģions



ES līdzfinansētie objekti:

- KF līdzfinansējums
- ERAF līdzfinansējums
- INTERREG

Valsts budžeta finansētie objekti:

- asfalta seguma atjaunošana/pārbūve
- grants seguma dubultā virsmas apstrāde (melns segums)
- grants seguma atjaunošana
- tiltu objekti
- satiksmes drošības paaugstināšana

ERAF līdzfinansējums

Pērn tika uzsākta autoceļa Krāslava – Preiļi – Madona (P62) posma no Steķiem līdz Atašenei (11,5 km) pārbūve, kas turpināsies arī šogad. Palu dēļ pagājušajā gadā nebija iespējams veikt vājas nestspējas grunts nomainīšanu, tāpēc atkūdrošanas darbi veikti tehnoloģiskā pārtraukuma – sala – laikā. No 45 tūkst. m³ izvesta aptuveni trešdaļa. Šogad darbs turpināsies. Šajā objektā vairākos posmos tiks iztīrīta trase, Neretiņas upei tiks izbūvēta jauna caurteka. Iepriekš šis posms bija ar grants segumu, kas tagad tiks pārbūvēts par asfaltētu (izbūvējot salturīgo slāni, šķembu pamatni un divas asfalta kārtas), līdz ar to šis – garākais reģionālais ceļš Latvijā – no Krāslavas līdz Preiļiem visā tā garumā būs ar asfalta segumu. Darbus veic SIA “Binders”, plānotās izmaksas ir 9,5 milj. eiro (ar PVN).

Turpināsies darbs pie pērn uzsāktā reģionālā autoceļa Aizkraukle

– Jēkabpils (P76) pārbūves no Daugavas stacijas līdz Salai (5 km). Pagājušajā gadā 4 km garumā izbūvēta jauna ceļa konstrukcija, kā arī pabeigta pamatkonstrukciju izbūve dzelzceļa pārvadam. Šogad jāveic Rudzaites caurtekas izbūve, jāiekļāj asfalta virskārta, jāuzstāda satiksmes aprikojums un jāuzklāj horizontālais marķējums. Darbus veic SIA “Saldus ceļinieks”, tā līgumcena ir 4,68 milj. eiro (ar PVN).

Tiks uzsākta arī reģionālā autoceļa Jelgava-Iecava (P93) pārbūve 5 km garā posmā no krustojuma ar valsts galveno autoceļu Rīga - Jelgava - Lietuvas rob. (Meitene) (A8) līdz Pēdām. Šajā posmā paredzēts izveidot jaunu salturīgo kārtu, šķembu pamatni un trīs asfaltbetona kārtas. Būvdarbu ietvaros tiks sakārtota ūdens atvade, nomainītas vecās caurtekas un uzstādītas jaunas. Plānots uzlabot nobrauktuves un citu ceļu pieslēgumus atbilstoši braukšanas dinamikai un satiksmes drošībai. Tiks rekonstruētas pieturvietas, Jelgavā

starp pieturvietām tiks izbūvēta apgaismota gājēju ietve un lietus ūdens atvades sistēma. Būvdarbus plānots pabeigt 2019. gadā, tos veiks SIA “Strabag”. Līgumcena ir 6,2 milj. eiro (ar PVN).

Šogad sāksies reģionālā autoceļa Jelgava (Tušķi) – Tukums (P98) segas pārbūve 5 km garā posmā no Grīvas līdz tiltam pār Auces upi. Bez segas rekonstrukcijas darbiem plānoti arī tiltā pār Auci pārbūve. Tiks pārbūvētas arī autobusu pieturvietas un apgaismojums. Būvdarbus veiks SIA CBS “Igate”. Kopējās projekta izmaksas ir 4,82 milj. eiro (ar PVN).

Sāksies arī divu gadu darbs uz autoceļa Vecumnieki – Nereta – Subate (P73) 7,5 km garā posmā no krustojuma ar reģionālo autoceļu Sērene – Kalnieši (P86) līdz krustojumam ar reģionālo autoceļu Jēkabpils – Lietuvas rob.(Nereta) (P75). Projekta ietvaros plānota pilna ceļa rekonstrukcija, segas asfaltēšana trīs

kārtās, kā arī Dūņupes caurtekas un autobusu pieturvietu pārbūve. Plānotās izmaksas ir nepilni 8 milj. eiro (ar PVN). Arī šajā posmā darbus veiks SIA CBS “Igate”.

Valsts budžeta finansējums

Noslēgsies darbi uz Daugavpils šosejas (A6) posmā no Pļaviņām līdz Jēkabpīlij. Pērn šajā posmā atjaunots ceļa segums, nomaies, un šogad atlicis vien noasfaltēt autobusu pieturvietu platformas un uzklāt horizontālo marķējumu. Darbus veic SIA “Saldus ceļinieks”, un kopējās izmaksas ir 1,9 milj.

eiro (ar PVN).

Uz Bauskas šosejas (A7) šogad tiks pārbūvēts nepilnu kilometru garš posms pirms robežas ar Lietuvu, kurā ietilpst arī bijušais robežkontroles punkts. 400 m posmā ar barjerām tiks norobežotas pašreiz satiksmē vairs neizmantotās joslas un atlikušajos 500 m tiks veikta segas pārbūve, reciklējot esošo šķembu pamatu ar daļēju cementa piedevu, un trim asfalta kārtām. Tiks pārbūvēta arī šajā posmā esošā sabiedriskā transporta pieturvieta.

Būvdarbus veiks SIA “Strabag”, kopējās izmaksas ir 0,87 milj. eiro (ar PVN).

Uz Jelgavas šosejas (A8) nobrauktuviem no A8 Jelgavā uz 1,3 kilometriem plānots veikt izlīdzinošo frēzēšanu un izbūvēt divas asfalta kārtas. Šeit darbus par 0,5 milj. eiro (ar PVN) veiks SIA CBS “Igate”.

Seguma atjaunošanas darbi šogad notiks uz autoceļa Ķekava – Skaistkalne (P89) 28 km garā posmā no Mežvidiem līdz Vecumniekiem. Tiks izlīdzināts ceļa profils un veikta virsmas apstrāde. Darbus plānots uzsākt maijā, un tie ilgs līdz augusta vidum. Būvdarbus veiks SIA “Binders”, plānotās izmaksas ir 2,24 milj. eiro (ar PVN).

Seguma atjaunošana plānota arī uz diviem Daugavpils šosejas (A6) posmiem – no Klidziņas līdz Aizkraukles baznīcai un no Stukmaņiem līdz Pļaviņām. Šajos posmos gaidāma izlīdzinošā frēzēšana, tiks uzklātas trīs asfalta kārtas, bet tiltam pār Dīvajas upi tiks hermētiskās šuves. Tāpat šajos posmos tiks atjaunotas pieturvietas, uzklāts horizontālais marķējums. Darbus veiks SIA “VIA”. Kopējās izmaksas ir 1,3 milj. eiro (ar PVN).

Šogad seguma atjaunošanas darbi paredzēti arī uz reģionālā autoceļa Siliņi – Aknīste – Lietuvas rob.(P74) 13,4 km garā posmā no krustojuma ar reģionālo autoceļu Ilūkste (Virsaīši) – Bebrene – Birži (P72) līdz krustojumam ar valsts vietējo ceļu Leimaņi – Mežgale – Grāviši (V790), kā arī uz reģionālā autoceļa Vecumnieki – Nereta – Subate (P73) nepilnus 10 km garā posmā no Rites līdz Apsperdi. Atsevišķās vietās plānots veikt izlīdzinošo frēzēšanu un visā garumā vienkārtas virsmas apstrādi. Šiem darbiem būvnieks vēl nav noteikts.

Arī uz reģionālā autoceļa Jelgava (Tušķi) - Tukums (P98) šogad paredzēta seguma atjaunošana gandrīz 19 km garā posmā no tiltā pār Auci līdz Liepājas šosejai (A9). Darbus veiks SIA “Saldus ceļinieks” un SIA CBS

Nr.	Autoceļa Nr.	Autoceļa nosaukums	km no	km līdz	km kopā	darbu veids
ERAF						
1.	P62	Krāslava - Preiļi - Madona	88	99,53	11,53	Pārbūve
2.	P73	Vecumnieki - Nereta - Subate	57,56	65,1	7,54	Pārbūve
3.	P76	Aizkraukle - Jēkabpils	33,45	38,74	5,29	Pārbūve
4.	P93	Jelgava - Iecava	3,27	8,94	5,67	Pārbūve
5.	P98	Jelgava (Tušķi) - Tukums	0	5,3	5,3	Pārbūve
Valsts budžets						
1.	A6	Rīga - Daugavpils - Krāslava - Baltkrievijas rob. (Patarnieki)	77,87	80,28	2,41	Asfaltbetona seguma atjaunošana
2.	A6	Rīga - Daugavpils - Krāslava - Baltkrievijas rob. (Patarnieki)	116,4	118,5	2,1	Asfaltbetona seguma atjaunošana
3.	A6	Rīga - Daugavpils - Krāslava - Baltkrievijas rob. (Patarnieki)	132,6	144	11,4	Asfaltbetona seguma atjaunošana
4.	A7	Rīga - Bauska - Lietuvas rob. (Grenctāle)	84,7	85,59	0,89	Pārbūve
5.	A8	Rīga - Jelgava - Lietuvas rob. (Meitene)	40,2	41,58	1,38	Asfaltbetona seguma atjaunošana
6.	P89	Ķekava - Skaistkalne	9,736	28,13	18,394	Asfaltbetona seguma atjaunošana
7.	P98	Jelgava (Tušķi) - Tukums	5,3	23,92	18,62	Asfaltbetona seguma atjaunošana
8.	P74	Siliņi - Aknīste - Lietuvas rob.	0	13,4	13,4	Asfaltbetona seguma atjaunošana
9.	P73	Vecumnieki - Subate	75	84,8	9,8	Asfaltbetona seguma atjaunošana
INTERREG						
1.	P75	Jēkabpils - Lietuvas rob.(Nereta)	56,09	60,5	4,41	Asfaltbetona seguma atjaunošana
2.	V1028	Bauska-Bērzi-Lietuvas robeža	7,44	14,62	7,18	Segas pārbūve (melns segums)
3.	V961	Nereta-Sleķi	0,00	1,20	1,20	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde (melns segums)
Darbi valsts vietējo autoceļu tīklā						
1.	V1002	Dzirnirki - Pilsrundāle	15	16	1,00	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde (melns segums)
2.	V1039	Iecava – Rožkalni – Irbītes	0,55	1,81	1,26	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde (melns segums)
3.	V1059	Pūri-Bramberģe-Ģinduļi	7,01	8,50	1,49	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde (melns segums)
4.	V1055	Vilce-Blankenfelde (Saulīte)	5,98	8,53	2,55	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde (melns segums)
5.	V1078	Veczāmeļi-Blankenfelde (Saulīte)-Augstkalne	8,99	9,39	0,40	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde (melns segums)

Nr.	Autoceļa Nr.	Autoceļa nosaukums	km no	km līdz	km kopā	darbu veids
6.	V1065	Tušķi - Kalnciems	15,10	16,07	0,97	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde (melns segums)
7.	V964	Taurupe - Vecbebrī	23,80	24,10	0,30	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde (melns segums)
8.	V782	Jēkabpils-Antūži-Medņi	14,87	16,09	1,22	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde (melns segums)
9.	V795	Mežāre-Vīpe-Stūrnieki	12,29	14,48	2,19	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde (melns segums)
10.	V1128	Dobele-Īle - Auce	12	15,11	3,11	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde (melns segums)
11.	V1128	Dobele-Īle - Auce	15,11	19,4	4,29	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde (melns segums)
12.	V1065	Tušķi - Kalnciems	10,00	15,10	5,10	Grants seguma atjaunošana
13.	V1072	Platonas stacija - Sesava - Lietuvas robeža	4,80	14,49	9,69	Grants seguma atjaunošana
14.	V1021	Grenctāle - Tilti - Tunkūni	0,00	6,80	6,80	Grants seguma atjaunošana
15.	V1022	Bauska - Brunava - Paņemūne - Lietuvas robeža	16,10	29,40	13,30	Grants seguma atjaunošana
16.	V1037	Lāči - Garoza - Dāliņi	0,00	6,50	6,50	Grants seguma atjaunošana
17.	V1003	Ozolaine - Skaistkalne - Straumes	24,83	29,15	4,32	Grants seguma atjaunošana
18.	V995	Druva-Birzgale-Valle	15,23	19,68	4,45	Grants seguma atjaunošana
19.	V956	Daudzeva - Viesīte - Apsperde	49,06	49,66	0,60	Asfaltbetona seguma atjaunošana
20.	V960	Pievēdceļš Pļaviņu dolomīta šķembu ražotnei	0,00	1,00	1,00	Asfaltbetona seguma atjaunošana
Tilti						
1.	A6	Rīga - Daugavpils - Krāslava - Baltkrievijas rob. (Patarnieki)	57,2			Caurtekas pārbūve
2.	P76	Aizkraukle - Jēkabpils	38,59			Tilta pār Ziemeļsusēju brauktuves atjaunošana
3.	V1054	Dimzas - Vircava - Vairogs	17,1			Tilta pār Lieparu atjaunošana
4.	A6	Rīga-Daugavpils-Krāslava-Baltkrievijas robeža	132,51			Tilta pār Aivieksti atjaunošana
Satiksmes drošības paaugstināšana						
1.	P97	Jelgava - Dobele - Annenieki	34	37,16	3,16	Gājēju - velosipēdistu ceļa ierīkošana

2018. gadā plānotie valsts autoceļu remontdarbi Rīgas plānošanas reģions



ES līdzfinansētie objekti:

- KF līdzfinansējums
- ERAF līdzfinansējums
- INTERREG

Valsts budžeta finansētie objekti:

- asfalta seguma atjaunošana/pārbūve
- grants seguma dubultā virsmas apstrāde (melns segums)
- grants seguma atjaunošana
- tiltu objekti
- satiksmes drošības paaugstināšana

M 1:700,000

Nr.	Autoceļa Nr.	Autoceļa nosaukums	km no	km līdz	km kopā	darbu veids
Kohēzijas fonds						
1.	A4	Rīgas apvedceļš (Baltezers - Saulkalne)	12,48	19,66	7,18	Pārbūve
ERAF						
1.	P5	Ulbroka - Ogre	20,54	25	4,46	Pārbūve
2.	P32	Augšligatne - Skrīveri	47,2	60,29	13,09	Pārbūve
3.	P32	Augšligatne - Skrīveri	61,27	71,27	10	Pārbūve
Valsts budžets						
1.	A6	Rīga - Daugavpils - Krāslava - Baltkrievijas rob. (Patarnieki)	17	17,43	0,43	Asfaltbetona seguma atjaunošana
2.	A6	Rīga - Daugavpils - Krāslava - Baltkrievijas rob. (Patarnieki)	29,37	33,95	9,16	Asfaltbetona seguma atjaunošana
3.	A6	Rīga - Daugavpils - Krāslava - Baltkrievijas rob. (Patarnieki)	66,74	76,6	9,86	Asfaltbetona seguma atjaunošana
4.	A5	Rīgas apvedceļš (Salaspils - Babīte), Rīgas HES	0,3	2,38	2,08	Pārbūve
5.	A3	Inčukalns - Valmiera - Igaunijas robeža (Valka)	4,52	4,82	0,3	Pārbūve
6.	A1	Rīga (Baltezers)-Igaunijas robeža (Ainaži)	48,1	81,28	33,18	Asfaltbetona seguma atjaunošana
7.	P132	Rīga - Mārupe (Jaunmārupe)	1,8	4,14	2,34	Pārbūve
8.	P80	Tinūži - Koknese	0	5,1	5,1	Asfaltbetona seguma atjaunošana
Darbi valsts vietējo autoceļu tīklā						
1.	V2A	Pievedceļš a/c Valdlauči - Rāmava	0,00	0,68	0,68	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde (melns segums)
2.	V2A	Pievedceļš a/c Valdlauči - Rāmava	0,68	1,23	0,55	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde (melns segums)
3.	V996	Ogre - Viskālis	36,97	39,78	2,81	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde (melns segums)
4.	V968	Ogre - Jugla	16,14	16,78	0,64	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde (melns segums)
5.	V85	Jūdaži - Nitaure	1,60	7,40	5,80	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde (melns segums)
6.	V128	Straupe - Lēdurga - Vidriži	28,81	31,85	3,04	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde (melns segums)
7.	V1091	Kalneciems - Kaiži	5,10	6,88	1,78	Asfaltbetona seguma atjaunošana
8.	V28	Blukas - Emburga	15,81	17,35	1,54	Asfaltbetona seguma atjaunošana
9.	V1055	Vilce - Blankendfelde (Saulīte)	0,00	5,99	5,99	Asfaltbetona seguma vienkārtas virsmas apstrāde
10.	V128	Straupe - Lēdurga - Vidriži - Skulte	0,00	2,17	2,17	Grants seguma atjaunošana
11.	V1435	Līgas - Zentene - Rīdeļi	8,30	20,05	11,75	Grants seguma atjaunošana
12.	V1435	Līgas - Zentene - Rīdeļi	6,00	8,30	2,30	Grants seguma atjaunošana
13.	V995	Druva - Birzgale - Valle	12,89	19,68	6,79	Grants seguma atjaunošana

Kohēzijas fonda līdzfinansējums

Šogad noslēgsies darbi uz Rīgas apvedceļa (Baltezers - Saulkalne) (A4) posmā no Avotiem līdz dzelzceļa pārvadam (7 km). Pērn ceļa rekonstrukcija veikta uz vairāk nekā 3 km – vecais segums ir nofrēzēts, reciklēts un kopā ar cementu iestrādāts ceļa konstrukcijā. Uzklātas arī divas asfalta kārtas. Atjaunota Mazās Juglas tilta kreisā puse – uzbetonēts jauns izlīdzinošais slānis, ieklāta hidroizolācija un asfalta apakškārta. Šogad plānots atjaunot tilta labo pusi, veikt dzelzsbetona konstrukciju remontu. Tāpat paredzēts izbūvēt atlikušos nepilnus 4 km ceļa, un visam objektam ieklāt asfalta virskārtu. Darbus veic AS “Ceļu pārvalde”, plānotās izmaksas ir 6,1 milj. eiro (ar PVN).

Eiropas Reģionālās attīstības fonds

Šogad notiks autoceļa Augšligatne - Skrīveri (P32) 23 km pārbūve. Būvdarbi jau pērn augustā sākās posmā no Madlienas (47,2 km) līdz krustojumam ar autoceļu Tinūži - Koknese (P80) (60,2 km). Šī projekta ietvaros līdz šķembu apakškārtai pārbūvēti jau apmēram 3 km. Darbi šogad turpināsies - Madlienas centrā tiks izbūvēts jauns apļveida krustojums, sakārtotas gājēju ietves, apgaismojums, komunikācijas un caurteka. Tiks rekonstruēti arī tilts pār Ogrī (57 km) - no esošās konstrukcijas tiks saglabātas tikai sijas, uz kurām veidos jaunu tilta plātņi un brauktuvi. Darbus veic AS “A.C.B.”, to kopējās izmaksas ir 10,7 milj. eiro (ar PVN).

Otrajā, 10 km garajā posmā - aiz krustojuma ar Tinūžu - Kokneses ceļu līdz Skrīveriem (800 m aiz dzelzceļa pārbrauktuves) plānota vecā ceļa seguma demontāža, segas pastiprināšana un jauna seguma uzklāšana. Projekta ietvaros atjaunos arī tiltu pār Maizīti (71 km). Apjomīgi būvdarbi paredzēti arī Skrīveros - tiks atjaunotas komunikācijas - lietuvu ūdens kanalizācijas sistēma, kā arī elektrības un Lattelecom kabeļi ceļa šķērsojuma vietās. Būvdarbi šajā posmā ilgs divus gadus, tos veiks SIA “STRABAG”, un plānotās izmaksas ir 9 milj. eiro (ar PVN).

Būvdarbi turpināsies arī uz reģionālā autoceļa Ulbroka - Ogre (P5) 4,5 km garā posmā no krustojuma ar autoceļu Tinūži - Koknese (P80) līdz Mālkalnes prospektam Ogrē. Pērn tur tika veikta pilna segas rekonstrukcija, šogad darbi jāpabeidz, tajā skaitā jāveic ietves un pieturvietu asfaltēšana. Šajā objektā darbus veic AS “Ceļu pārvalde”, projekta izmaksas ir 4,5 milj. eiro (ar PVN).

Valsts budžeta finansējums

Uz Tallinas šosejas (A1) 33 km garā posmā no Dunties līdz Svēciemam visā

posmā tiks veikta izlīdzinošā frēzēšana, kā rezultātā tiks izlīdzinātas rīses, kā arī uzklāta jauna asfalta virskārta. Lai uzlabotu ūdens atvadi no ceļa konstrukcijas, tiks tīrīti grāvji, kā arī no ceļa starp nomali un ceļa klātnes šķautni noņemta liekā grunts. Viturpes tiltam tiks atjaunotas deformācijas šuves. Visā objektā uzklās horizontālo marķējumu un atjaunos signālstabiņus. Darbus veiks SIA CBF “Binders”, projekta izmaksas ir 5,3 milj. eiro (ar PVN).

Darbi šogad noslēgsies uz Rīgas apvedceļa (Salaspils - Babīte) (A5) 2 km garā posmā no viadukta pār Daugavpils šoseju (A6) līdz Rīgas HES. Ir izbūvētas visas jaunā ceļa konstruktīvās kārtas, uzklāts asfalts trīs kārtās. Šogad HES apkalpošajam ceļam tiks izbūvēta viena šķemba un viena asfalta kārtā. AS “Latvenergo” šogad turpinās drenāžas sistēmas pārbūvi. Darbus šajā objektā veic AS “LNK Industries” un AS “Latvijas tilti”, kopējās izmaksas plānotas apmēram 7 milj. eiro (ar PVN), no kurām VAS “Latvijas valsts ceļi” maksā 3,13 milj. eiro, bet “Latvenergo” 3,85 milj. eiro.

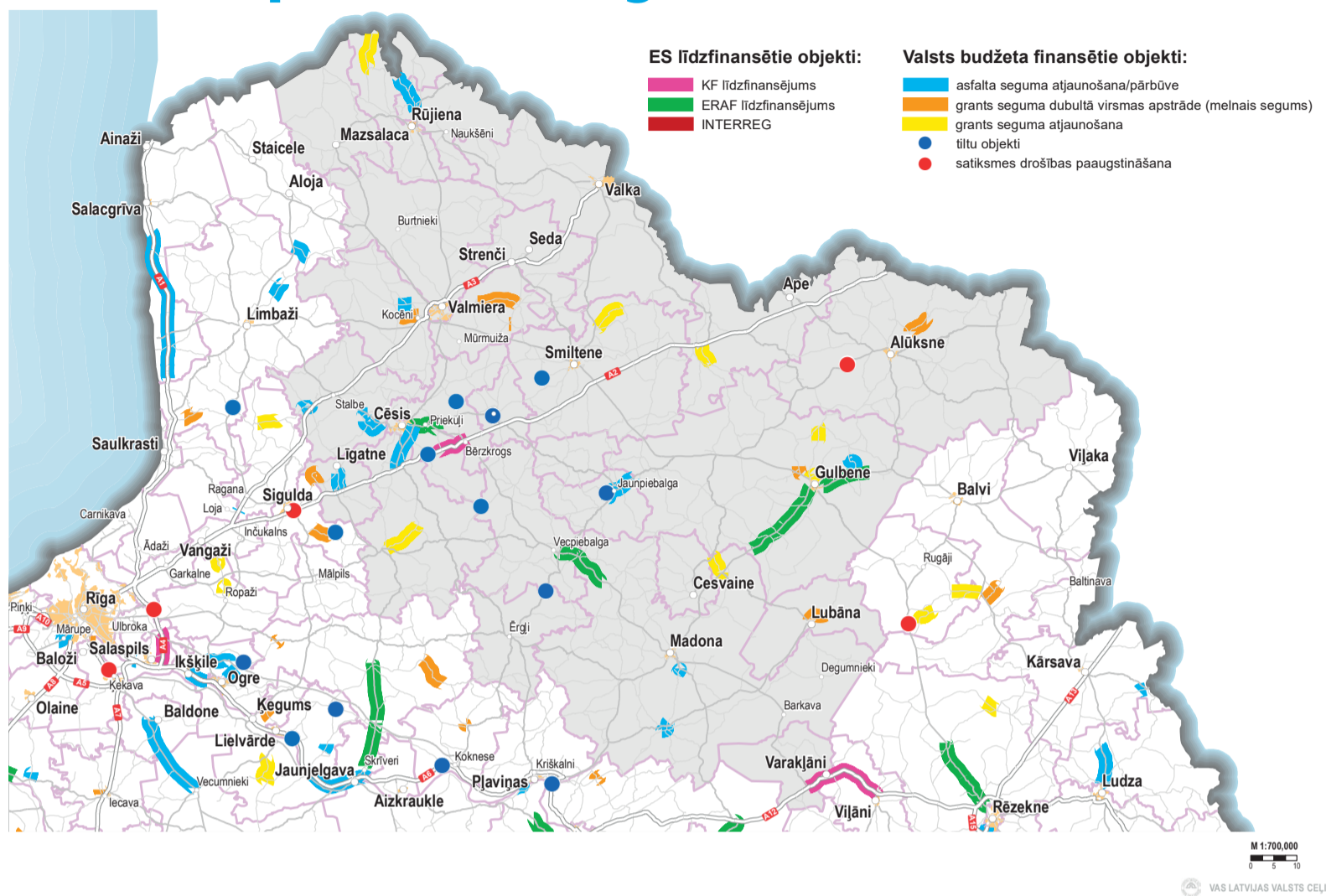
Par valsts budžeta līdzekļiem šogad notiks seguma atjaunošana uz Daugavpils šosejas (A6) un Rīgas apvedceļa (Salaspils - Babīte) (A5) savienojošā viadukta virzienā no Salaspils uz Rīgas HES (430 m). Savukārt Daugavpils šosejas posmā no Ikskiles līdz Ogrī (9 km) trīs joslās (abos virzienos) tiks atjaunots segums. Projekta ietvaros tiks atjaunotas arī divas sabiedriskā transporta pieturvietas, likvidēts apaugums ceļa malās un sadalošajā joslā. Paredzamās būvdarbu izmaksas ir 2 milj. eiro (ar PVN). Patlaban norisinās iepirkumu procedūra.

Segums tiks atjaunots uz Daugavpils šosejas (A6) posmā no Dzelēm līdz Ziedugravām (10 km). Paredzēta vecā asfalta seguma izlīdzinošā frēzēšana, tiks ieklātas divas jaunas asfalta kārtas. Tiks tīrīti grāvji, izcirsti krūmi, atjaunotas sabiedriskā transporta pieturvietas, gājēju pārejas un barjeras, ielas apgaismojums, ar luksoforiem regulējamus krustojumus un slēgtu lietuvu ūdens novadīšanas sistēmu. Projekta ietvaros tiks pārbūvēti arī inženiertīkli - elektroapgādes un sakaru, kā arī ūdensvada un kanalizācijas tīkli, bet Daugavas ielas un Mārupes gatves krustojumā tiks izbūvēts rotācijas aplis. Uz brauktuves būs trīs asfaltbetona kārtas. Būvdarbus veiks SIA “Igate”. To līgumcena ir 4,76 miljoni eiro (ar PVN).

Mārupē uz reģionālā autoceļa Rīga - Mārupe (Jaunmārupe) (P132) plānota Daugavas ielas rekonstrukcija 4,5 km garā posmā no Bierīņiem līdz Sēļiem. Posma pārbūves rezultātā autoceļš iegūs ielām atbilstošus elementus: jaunas ietves, sabiedriskā transporta pieturvietas, gājēju pārejas un barjeras, ielas apgaismojumu, ar luksoforiem regulējamus krustojumus un slēgtu lietuvu ūdens novadīšanas sistēmu. Projekta ietvaros tiks pārbūvēti arī inženiertīkli - elektroapgādes un sakaru, kā arī ūdensvada un kanalizācijas tīkli, bet Daugavas ielas un Mārupes gatves krustojumā tiks izbūvēts rotācijas aplis. Uz brauktuves būs trīs asfaltbetona kārtas. Būvdarbus veiks SIA “Igate”. To līgumcena ir 4,76 miljoni eiro (ar PVN).

Nr.	Autoceļa Nr.	Autoceļa nosaukums	km no	km līdz	km kopā	darbu veids
14.	V75	Ropaži - Griķukrogs	1,30	3,30	2,00	Grants seguma atjaunošana
15.	V75	Ropaži - Griķukrogs	8,00	10,00	2,00	Grants seguma atjaunošana
16.	V128	Straupe - Lēdurga - Vidriži - Sku.	8,72	13,33	4,61	Grants seguma atjaunošana
17.	V125	Katvari - Ozoli	5,10	8,49	3,39	Grants seguma atjaunošana
18.	V112	Puikule - Rencēni - Vēveri	0,00	4,15	4,15	Asfaltbetona seguma vienkārtas virsmas apstrāde
19.	V968	Ogre - Jugla	3,50	4,40	0,90	Asfaltbetona seguma vienkārtas virsmas apstrāde
20.	V968	Ogre - Jugla	1,40	3,50	2,10	Asfaltbetona seguma atjaunošana
21.	V974	Dzelmes - Veckrape	8,30	10,00	1,70	Asfaltbetona seguma atjaunošana
22.	V6	Ķekava - Plakanciems	0,00	1,10	1,10	Asfaltbetona seguma atjaunošana
Tilti						
1.	P132	Rīga - Mārupe (Jaunmārupe)		9,73		Ceļa pārvada remonts
2.	A2	Rīga - Sigulda - Igaunijas rob. (Veclaicene)		13		Gājēju tilta atjaunošana
3.	P9	Ragana - Limbaži		20,84		Tilta pār Āģi pārbūve
4.	V968	Ogre - Jugla		6,6		Tilta pār Caunupīti atjaunošana
5.	V973	Cebēni - Lēdmane		5,8		Tilta pār Lobi atjaunošana
6.	V85	Jūdaži - Nitaure		7,1		Sudas upes caurtekas pārbūve
Satiksmes drošības paaugstināšana						
1.	A4	Rīgas apvedceļš (Baltezers - Saulkalne)		7,39		A4 krustojuma ar pievedceļu Muceniekiem (V31) rekonstrukcija
2.	A7	Rīga - Bauska - Lietuvas robeža (Grenctāle)		15,31		Ar luksoforu regulējamas gājēju pārejas ierīkošana
3.	P80	Tinūži - Koknese		5,12	60,53	Ribjoslu frēzēšana pa ass līniju
4.	A2	Rīga - Sigulda - Igaunijas rob. (Veclaicene)		52,84		Ar luksoforu regulējamas gājēju pārejas ierīkošana

2018. gadā plānotie valsts autoceļu remontdarbi Vidzemes plānošanas reģions



Kohēzijas fonda līdzfinansējums

Ceļa pārbūve paredzēta uz Vidzemes šosejas (A2) pie Bērzkrōga 7 km garā posmā, kas sākas pirms Rīdzenes un beidzas Zanderos. Šis būs divu gadu projekts, kas noslēgsies 2019. gadā, un tā ietvaros gaidāma pilna seguma rekonstrukcija līdz pat salturīgajam slānim. Atsevišķos posmos, lai uzlabotu pārredzamību, tiks paaugstināta vai pilnveidota ceļa klātne, bet pārējos posmos – izlīdzināti iesēdumi. Nogāžu slīpums tiks veidots pēc iespējas lēzenāks. Šajā posmā tiks pārbūvētas sešas sabiedriskā transporta pieturvietas. Krustojumā ar autoceļu Cēsis – Vecpiebalga – Madona

(P30) tiks izveidota atsevišķa kreisā pagrieziņa josla. Patlaban šiem darbiem norisinās iepirkumu procedūra.

Eiropas Reģionālās attīstības fonda līdzfinansējums

Šogad turpināsies pērn sāktā divu autoceļu Pļaviņas (Gostiņi) – Madona – Gulbene (P37) posmu rekonstrukcija. No Grīvām līdz Āboliņiem (9 km) un no Āboliņiem līdz Gulbenei (10 km). Pirmajā posmā līdz tehnoloģiskajam pārtraukumam 1,1 km garumā izbūvēta ceļa sega līdz šķembu pamata apakškārtai, pārbūvētas 11 caurtekas zem pamatceļa. Šogad plānots pabeigt būvdarbus – izbūvēt ceļa

konstrukciju ar 15,5 cm biezu asfalta kārtu, sakārtot krustojumus, nobrauktuves, septiņas sabiedriskā transporta pieturvietas un veikt citus darbus.

Savukārt no Āboliņiem līdz Gulbenei pagājušajā gadā tika izbūvēta jauna salturīgā kārtā, šķembu pamatu nesošās kārtas, kā arī asfaltbetona apakškārtā un gandrīz visā posmā arī saistes kārtā. Ir nomainītas vecās caurtekas, izbūvēts gājēju-velosipēdistu ceļš. Pabeigta caurtekas izbūve Krustalīces upei. Šogad jāpabeidz asfaltēšanas darbi, jāuzstāda ceļa aprikojums, jāuzklāj horizontālais marķējums. Būvdarbus abos posmos veic SIA "8 CBR". Pirmajam posmam darbu izmaksas plānotas 7,49 milj. eiro (ar PVN),

otrajam 9,5 milj. eiro (ar PVN).

Turpināsies autoceļa Cēsis – Vecpiebalga – Madona (P30) pārbūve apmēram 6 km garā posmā no Cēsīm (cauri Priekulei) līdz Ģūģeriem. Objektā darbi uzsākti 2017. gada jūlijā. Rekonstrukcijas darbi līdz asfalta apakškārtas izbūvei ir paveikti vairāk nekā pusē objekta, 1,5 km izbūvēta šķembu pamatnes apakškārtā, bet nepilnam kilometram pārbūve tiks veikta šogad. Priekšos šogad jāpabeidz lietuvu ūdens kanalizācijas sistēmas atjaunošana 4 km garumā un jāizbūvē gājēju – velosipēdistu ceļš. Darbus šajā posmā veic SIA "8 CBR", un kopējās izmaksas ir 6 milj. eiro (ar PVN).

Šovasar noslēgsies 2016.

gadā sāktā autoceļa Augšligatne – Skrīveri (P32) rekonstrukcija posmā no Augšligatnes līdz Vīciņiem (14 km), jo pērn darbu pabeigšanu kavēja laika apstākļi. Pārbūve pilnā apjomā ir jau veikta trases sākumā, vēl jāuzklāj asfalta virskārtā 10 km garumā, jāveic ceļa apdares darbi, jāuzklāj horizontālais marķējums. Darbus objektā veic AS "A.C.B." un AS "Ceļu pārvalde", kopējās projekta izmaksas ir 12,5 milj. eiro (ar PVN).

Šogad sāksies autoceļa Gulbene – Balvi – Viļaka – Krievijas rob. (Vientuļi) (P35) posma no Gulbenes līdz Jaundamaņiem (10 km) pārbūve. Daļā objekta notiks pilna segas rekonstrukcija – līdz pat salturīgajam slānim, bet otri

daļai – nepilna – līdz šķembu pamatnes nomaīnai. No Gulbenes plānots izbūvēt 400 m garu gājēju – velosipēdistu ceļu. Tiks atjaunota Mellupes kastveida caurteka, bet tilta pār Pogupi vietā tiks izbūvēta jauna dzelzsbetona caurteka. Darbi šajā posmā noslēgsies 2019. gadā. Plānotās izmaksas ir 7,6 milj. eiro (ar PVN). Patlaban vēl norisinās iepirkums darbiem.

Valsts budžeta finansējums

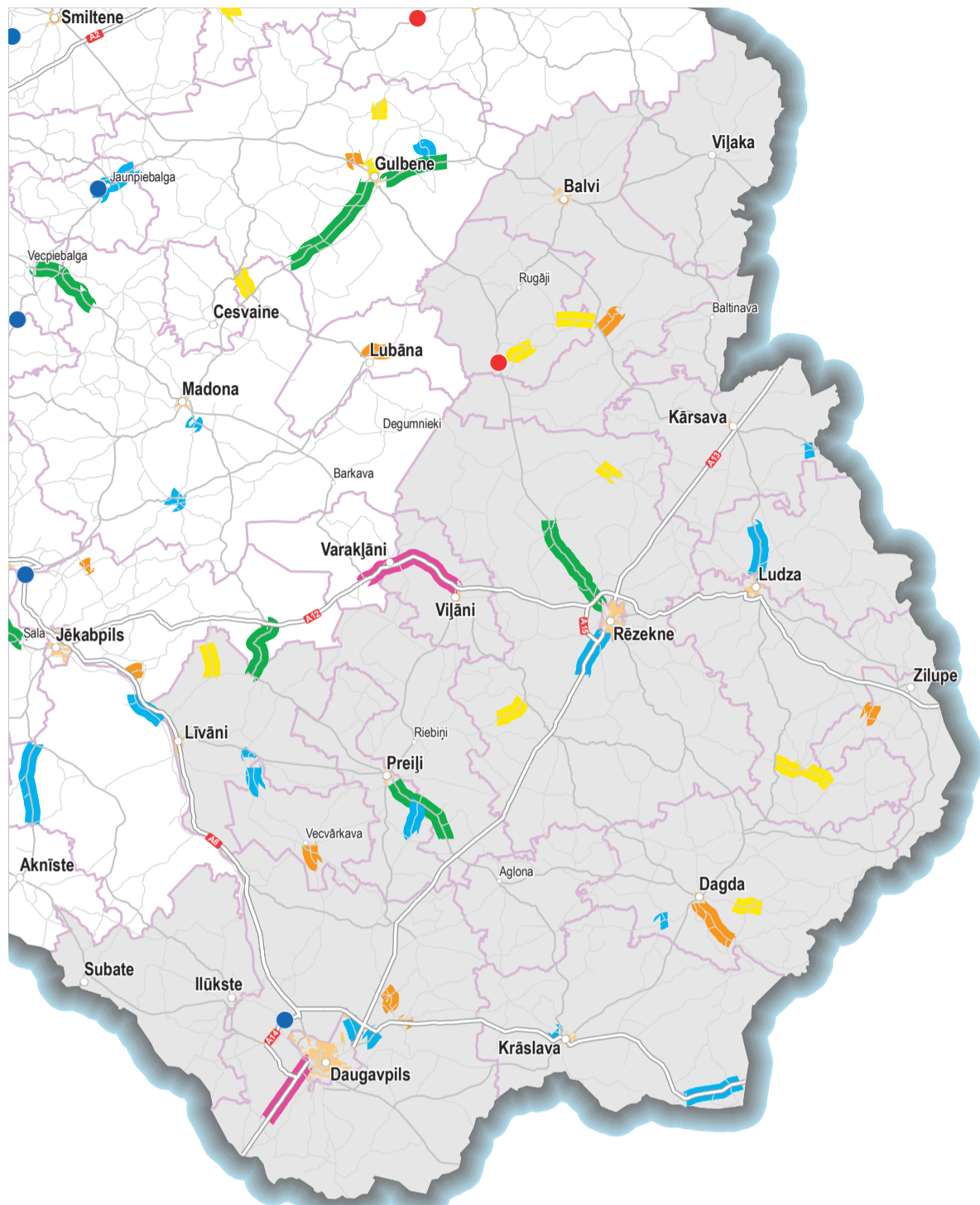
Šogad turpināsies seguma atjaunošanas darbi uz reģionālā autoceļa Valmiera – Cēsis – Drabeši (P20) 10 km garā posmā no Cēsīm (krustojuma ar reģionālo autoceļu Cēsis – Vecpiebalga – Madona (P30)) līdz Vidzemes šosejai (A2). Pagājušajā gadā visā posmā pabeigti seguma pastiprināšanas darbi ar reciklēto materiālu, ieklāta asfaltbetona apakškārtā. Sākta jauna rotācijas apļa būvniecība pie pagrieziņa uz Cēsīm (Piebalgas ielā) – šeit jau veikta pamatu un asfaltbetona apakškārtas izbūve. Gandrīz pabeigta satiksmes pārvada pār Vidzemes šoseju (A2) pie Melturiem renovācija – pastiprināts laidums, atjaunoti satiksmes drošības elementi, kā arī gandrīz pabeigti renovācijas darbi satiksmes pārvadam pār dzelzceļu. Šogad tiks klāts asfalts divās kārtās, pabeigta rotācijas aplis, izbūvētas nobrauktuves un pieslēgumi, uzstādīts ceļa aprikojums un horizontālais marķējums. Darbus veic AS "A.C.B.", to kopējās izmaksas ir 8,17 milj. eiro (ar PVN).

Plānota seguma atjaunošana arī divos posmos uz reģionālā autoceļa Ērgļi – Jaunpiebalga – Saliņkrogs (P33): 6 km posmā no Zariņiem līdz Stacijas ielai, Jaunpiebalgā un nākamajā – 8 km posmā cauri Jaunpiebalgai līdz Meža Rudgalviem. Pirmajā posmā plānota seguma izlīdzinošā frēzēšana, tiks veikta virsmas apstrāde, nostiprinātas nogāzes un nomainīta caurteka. Patlaban norisinās darbu iepirkuma procedūra. Savukārt darbiem Jaunpiebalgas posmā iepirkumu plānots izsludināt pavisam.

Nr.	Autoceļa Nr.	Autoceļa nosaukums	km no	km līdz	km kopā	darbu veids
Kohēzijas fonds						
1.	A2	Rīga - Sigulda - Igaunijas rob. (Veclaicene)	88,1	95,2	7,1	Pārbūve
ERAF						
1.	P30	Cēsis - Vecpiebalga - Madona	2,14	8,02	5,88	Pārbūve
2.	P32	Augšligatne - Skrīveri	0,006	13,98	13,97	Pārbūve
3.	P37	Pļaviņas (Gostiņi) - Madona - Gulbene	71,5	80,43	8,93	Pārbūve
4.	P37	Pļaviņas (Gostiņi) - Madona - Gulbene	80,43	90,4	9,97	Pārbūve
5.	P35	Gulbene - Balvi - Viļaka - Krievijas rob. (Vientuļi)	2,14	12,68	10,54	Pārbūve
Valsts budžets						
1.	P20	Valmiera - Cēsis - Drabeši	29,52	39,73	10,21	Pārbūve
2.	P33	Ērgļi - Jaunpiebalga - Saliņkrogs	35,15	41,22	6,07	Asfaltbetona seguma atjaunošana
3.	P33	Ērgļi - Jaunpiebalga - Saliņkrogs	41,2	49,2	8	Pārbūve
Darbi valsts vietējo autoceļu tīklā						
1.	V213	Valmiera - Mujāni	4,20	8,10	3,90	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde (melns segums)
2.	V416	Ozolkalns - Lejasciems	0,00	1,90	1,90	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde (melns segums)
3.	V196	Valmiera - Brenguļi - Bikseja	14,51	16,60	2,10	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde (melns segums)
4.	V842	Lubāna - Upatnieki	0,50	2,20	1,70	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde (melns segums)
5.	V390	Kolbergis - Ponkuļi	3,20	7,99	4,79	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde (melns segums)
6.	V182	Cempi - Brenguļi - Trikāta - Vijciems	6,90	15,70	8,80	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde (melns segums)
7.	V328	Pievecelš Ratniekiem	0,00	3,60	3,60	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde (melns segums)
8.	V861	Bučauska - Virāne	0,00	4,40	4,40	Grants seguma atjaunošana

Nr.	Autoceļa Nr.	Autoceļa nosaukums	km no	km līdz	km kopā	darbu veids
9.	V229	Vecbilska - Cirgaļi	1,18	8,53	7,35	Grants seguma atjaunošana
10.	V316	Nītaure - Ģikši	0,00	9,00	9,00	Grants seguma atjaunošana
11.	V410	Gulbene - Zeltiņi	9,02	11,90	2,88	Grants seguma atjaunošana
12.	V388	Alūksne - Kalniņa - Gulbene	30,85	32,90	2,05	Grants seguma atjaunošana
13.	V173	Virķēni - Meizakila	14,20	22,30	8,10	Grants seguma atjaunošana
14.	V287	Cēsis - Raikums - Auciems	0,06	5,04	4,98	Asfaltbetona seguma vienkārtas virsmas apstrāde
15.	V287	Cēsis - Raikums - Auciems	6,30	7,60	1,30	Asfaltbetona seguma atjaunošana
16.	V841	Madona (Lazdona) - Ļaudona - Jēkabpils	0,00	1,10	1,10	Asfaltbetona seguma vienkārtas virsmas apstrāde
17.	V841	Madona (Lazdona) - Ļaudona - Jēkabpils	12,99	15,74	2,75	Asfaltbetona seguma vienkārtas virsmas apstrāde
18.	V420	Stāmeriena - Pļavnieki - Zeltaleja	3,00	6,00	3,00	Asfaltbetona seguma atjaunošana
19.	V175	Rūjiena - Igaunijas rob.	3,10	10,00	6,90	Grants seguma atjaunošana
20.	V175	Rūjiena - Igaunijas rob.	10,00	12,20	2,20	Grants seguma atjaunošana
21.	V283	Mūrnieki - Ligatne - Augšligatne	18,27	22,43	4,16	Asfaltbetona seguma vienkārtas virsmas apstrāde
22.	V166	Valmiera - Dikļi - Augstroze	7,00	10,00	3,00	Asfaltbetona seguma atjaunošana
Tilti						
1.	A2	Rīga - Sigulda - Igaunijas rob. (Veclaicene)	85,6			Kaķupītes caurtekas pārbūve
2.	P33	Ērgļi - Jaunpiebalga - Saliņkrogs	13,3			Tilta pār Ogri atjaunošana
3.	V338	Jaunpiebalga - Jēči	1,1			Tilta pār Gauji atjaunošana
4.	V250	Blome - Strante - Smiltene	6,31			Tilta pār Nigru pārbūve
5.	V296	Lodes stacija - Jaunrauna - Veselava	6,3			Tilta pār Raunu pārbūve
6.	V300	Drusti - Dzērbene - Skujene	21,8			Mellupes caurtekas pārbūve
7.	P28	Priekuļi - Rauna	15,7			Tilta pār Raunu atjaunošana
Satiksmes drošības paaugstināšana						
1.	P34	Sinole - Zeltiņi - Silakrogs	34,97	35,16	0,19	Satiksmes drošības uzlabošana gājējiem

2018. gadā plānotie valsts autoceļu remontdarbi Latgales plānošanas reģions



ES līdzfinansētie objekti:

- KF līdzfinansējums
- ERAF līdzfinansējums
- INTERREG

Valsts budžeta finansētie objekti:

- asfalta seguma atjaunošana/pārbūve
- grants seguma dubultā virsmas apstrāde (melns segums)
- grants seguma atjaunošana
- tiltu objekti
- satiksmes drošības paaugstināšana

M 1:570,000
0 5 10

VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI

Nr.	Autoceļa Nr.	Autoceļa nosaukums	km no	km līdz	km kopā	darbu veids
Kohēzijas fonds						
1.	A12	Jēkabpils - Rēzekne - Ludza - Krievijas rob. (Terehova)	54,6	72,78	18,18	Pārbūve
2.	A12	Jēkabpils - Rēzekne - Ludza - Krievijas rob. (Terehova)	114,34	125,14	10,8	Pārbūve
ERAF						
1.	P36	Rēzekne - Gulbene	3,98	12,25	8,27	Pārbūve
2.	P36	Rēzekne - Gulbene	12,25	20,9	8,65	Pārbūve
3.	P62	Krāslava - Preiļi - Madona	44,15	57,54	13,39	Pārbūve
Valsts budžets						
1.	A6	Rīga - Daugavpils - Krāslava - Baltkrievijas rob. (Patarnieki)	296,9	306,16	9,26	Asfaltbetona seguma virsmas apstrāde
2.	P65	Stropi - Krauja	2,3	4,61	2,31	Asfaltbetona seguma atjaunošana
3.	P49	Kārsava - Ludza - Ezernieki	16,79	25,29	8,5	Pārbūve
Darbi valsts vietējo autoceļu tīklā						
1.	V783	Jēkabpils - Dignāja - Ilūkste	14,30	20,80	6,50	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde (melns segums)
2.	V517	Pakalni - Lauderi - Ploski	19,88	22,28	2,40	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde (melns segums)
3.	V465	Auziņi - Dukuļeva	0,00	4,50	4,50	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde (melns segums)
4.	V686	Naujenes skola - Maļinova	2,38	5,83	3,45	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde (melns segums)
5.	V687	Naujenes stacija - Biķernieki - Bramanišķi	0,83	1,50	0,67	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde (melns segums)
6.	V606	Dagda - Asūne - Vorzova	1,14	9,61	8,47	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde (melns segums)
7.	V678	Liksna - Kalupe - Vecvārkava	24,30	27,80	3,50	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde (melns segums)
8.	V463	Pāliņi - Gailiši	3,50	7,98	4,48	Grants seguma atjaunošana
9.	V488	Rugāji - Ranguči	9,11	14,17	5,06	Grants seguma atjaunošana
10.	V488	Rugāji - Ranguči	14,17	15,32	1,15	Grants seguma atjaunošana
11.	V755	Turki - Mežāre	0,00	5,80	5,80	Grants seguma atjaunošana

Kohēzijas fonda līdzfinansējums

Šogad turpināsies ceļa pārbūve uz Rēzeknes šosejas (A12) 19 km garā posmā no Varakļāniem (P84)) līdz Viļāniem. Vairāk nekā pusei posma pērn tika izbūvēti ceļa segas pamati (salturīgais un šķembu slānis) un uzklāta viena asfalta kārtā. Pārējā posmā tas tiks darīts šogad, trīs asfalta kārtas ieskaitot. Tāpat šogad pabeigs apļveida krustojuma būvniecību Viļānos, tiltu pār Kaževas un Malmutes upēm atjaunošanu un tiltu pār Malts upi pārbūvi. Tāpat tiks izbūvētas pieturvietas, uzklāts horizontālais marķējums un citi ceļa sakārtošanas darbi. Būvdarbus šajā posmā veic AS "A.C.B.", to izmaksas ir 20,5 milj. eiro (ar PVN).

Pārbūves darbi turpināsies uz valsts galvenā autoceļa Jēkabpils - Rēzekne - Ludza - Krievijas rob. (Terehova) (A12) 10 km garā posmā no Cirmas dzelzceļa pārbrauktuves līdz dzelzceļa pārbrauktuvei Ludzā. Pērn pabeigta lielākā daļa darbu, izņemot asfalta virskārtu. Ir uzbūvēts tilts pār Garbaru upi Ludzā. Šogad atsevišķos posmos plānots pabeigt ceļa konstrukcijas pārbūvi, tajā skaitā rotācijas apli Ludzā pagriezienā uz Zilupi, ieklāt asfalta virskārtu, uzstādīt satiksmes aprikojumu un horizontālos apzīmējumus. Darbus veic AS "A.C.B.", un to izmaksas ir gandrīz 12 milj. eiro (ar PVN).

Eiropas Reģionālās attīstības fonds

Turpināsies pārbūve arī uz reģionālā autoceļa Krāslava - Preiļi - Madona (P62) posmā no Bašķiem līdz Preiļiem. Pērn veikta vājas nestspējas grunts nomainīšana - izvesti 86 tūkstoši m³ kūdras. Šogad vēl jāizved 31 tūkst.m³. Šogad tiks veikta salturīgā slāņa un šķembu pamatnes izbūve, kā arī uzklātas divas asfalta kārtas. Tāpat tiks atjaunoti divi tilti - pār Preiļupīti un Jašas upi. Darbus veic SIA "Lemminkäinen Latvija". Kopējās izmaksas plānotas 17,5 milj. eiro (ar PVN).

Būvdarbi šogad turpināsies uz autoceļa Rēzekne - Gulbene (P36) posmā no Rēzeknes (P36 krustojuma ar Viļakas ielu) līdz Audriņiem. No astoņiem kilometriem sešos jau ir izbūvēta asfalta virskārta. Šogad vēl diviem kilometriem jāuzklāj asfalta saistes kārtā un virskārta, Audriņos jāuzklāj asfalta

virskārta, jāsakārto gājēju ceļi, apgaismojums un apdares darbi - marķējumi, ceļmalas. Darbus plānots pabeigt šogad, tos veic SIA "Ceļi un tilti", plānotas izmaksas ir 6,28 milj.eiro (ar PVN).

Šogad plānots turpināt šī ceļa pārbūvi arī nākamajā posmā - no Audriņiem līdz Dričāniem. Tiks veikta pilna segas rekonstrukcija - atsevišķos posmos izmantojot reciklēto materiālu, veicot šķembu pamatnes izbūvi, kā arī uzklājot trīs asfaltbetona kārtas. Plānots sākt šajā posmā esošās caurtekas, elektropārejas un citus ceļa apdares darbus. Darbi tiks uzsākti aprīļa vidū un turpināsies līdz 2019.gada vidum. Tos veiks SIA "YIT Infra Latvija", kopējās projekta izmaksas ir 5,68 milj. eiro (ar PVN).

Valsts budžeta finansējums

Seguma atjaunošana šogad plānota uz autoceļa Kārsava - Ludza - Ezernieki (P49) posmā no Pušmucovas līdz Ludzai. Šajā 8,5 kilometru posmā atsevišķos posmos virs šķembu kārtas tiks pastiprināta ceļa sega ar reciklēto materiālu, atsevišķos posmos plānota drenējošā slāņa nomainīšana, bet visā posmā tiks uzklātas divas asfalta kārtas. Darbus veiks SIA "Ceļi un tilti", projekta izmaksas plānotas 5,7 milj. eiro (ar PVN). Darbus plānots sākt aprīļa vidū.

Darbi turpināsies uz autoceļa Stropi - Krauja (P65) posmā no Kraujas ciemata sākuma līdz krustojumam ar valsts galveno autoceļu Rīga - Daugavpils - Krāslava - Baltkrievijas rob. (Patarnieki) (A6). Pusei no šī 2,3 km posma tiks veikta pilna segas pārbūve, ieskaitot drenējošās kārtas, šķembu pamatnes nesošās kārtas būvniecību un asfaltēšanu, bet otrai pusei veikta segas pastiprināšana ar reciklēto materiālu. Šogad vēl jāuzklāj asfalta virskārta, jāsakārto ūdens atvade, kā arī jāizbūvē apgaismojums un gājēju ceļš. Šī projekta ietvaros šogad plānots izbūvēt arī rotācijas apli krustojumā ar Daugavpils šoseju. Darbus veic SIA "Binders", un projekta izmaksas ir 2,46 milj. eiro (ar PVN).

Virsmas apstrāde šogad plānota arī uz Daugavpils šosejas (A6) 9 km garā posmā no Piedrujas līdz robežai. Šajā posmā tiks veikta izlīdzinošā frēzēšana, iesēdumu remonts un virsmas apstrāde, kā arī barjeru nomainīšana un horizontālā marķējuma uzklāšana. Patlaban norisinās iepirkums.

Nr.	Autoceļa Nr.	Autoceļa nosaukums	km no	km līdz	km kopā	darbu veids
12.	V723	Spivakiški-Demene-Liet.rob.	5,86	11,11	5,25	Grants seguma atjaunošana
13.	V619	Dagda - Pauļukalns	5,62	10,24	4,62	Grants seguma atjaunošana
14.	V522	Vecslabada-Rundēni-Zeļova	6,40	11,07	4,67	Grants seguma atjaunošana
15.	V584	Silmala-Štikāni - Saveļi	0,63	6,18	5,55	Grants seguma atjaunošana
16.	V555	Dziļāri-Vecstrūžani-Rogovka	15,00	18,15	3,15	Grants seguma atjaunošana
17.	V566	Kaunata - Rundēni	14,55	19,36	4,81	Grants seguma atjaunošana
18.	V678	Liksna-Kalupe-Vecvārkava-Rožupe	47,58	48,57	0,99	Asfaltbetona seguma vienkārtas virsmas apstrāde
19.	V678	Liksna-Kalupe-Vecvārkava-Rožupe	41,85	45,68	3,83	Asfaltbetona seguma vienkārtas virsmas apstrāde
20.	V636	Krāslava - Izvalta-Šķeltova-Aglona	0,57	1,14	0,58	Asfaltbetona seguma atjaunošana
21.	V680	Vecstropi - Križi	0,00	3,49	3,49	Asfaltbetona seguma vienkārtas virsmas apstrāde
22.	V505	Mērdzene - Goliševa	11,10	12,59	1,49	Grants seguma divkārtu virsmas apstrāde (melns segums)
23.	V748	Pelēči - Aizkalne - Korsikova	7,50	13,09	5,59	Asfaltbetona seguma atjaunošana
24.	V614	Kromāni-Auleja-Rogeļi	3,57	4,87	1,30	Asfaltbetona seguma vienkārtas virsmas apstrāde
Tilti						
1.	A14	Daugavpils apvedceļš (Kalkūni - Tilti)	12,97			Tilta pār Daugavu atjaunošana
Satiksmes drošības paaugstināšana						
1.	P36	Rēzekne - Gulbene	48,8	48,8		Autobusu pieturvietas ierīkošana

Autotransporta direkcija: Maršrutus plānojam cilvēkiem, nevis pārvadātājiem

Latvijas reģionu problēma – mazapdzīvotība – rada sarežģījumus ar sabiedriskā transporta autobusu maršrutu plānošanu. Lai arī pasažieru skaita kritumu ir izdevies samazināt, izmaiņas maršrutu tīklā joprojām ir nepieciešamas. Ko sabiedriskā transporta reforma nozīmēs pasažieriem un ko – pārvadātājiem, sarunā ar „Autoceļu Avīzi” stāsta Autotransporta direkcijas (ATD) valdes priekšsēdētājs Kristiāns Godiņš.

Kādi ir galvenie Autotransporta direkcijas darbības virzieni?

Autotransporta direkcijai šogad rudenī būs jau 25 gadi. Sākumā uzņēmuma pamatfunkcija bija vietējie un starptautiskie kravu un pasažieru komercpārvadājumi: uzņēmumu licencēšana, licenču kartiņu izsniegšana transportlīdzekļiem, kurus izmanto komercpārvadājums, un atļauju izsniegšana starptautiskajiem pārvadājumiem.

No 2005. gada beigām valdība mums uzlika papildu funkciju – sabiedriskā transporta organizāciju. Līdz tam šī funkcija bija sadalīta, un daļa bija rajonu, vēlāk Plānošanas reģionu, daļa – Satiksmes ministrijas pārziņā. Savukārt 2014.gadā mēs pārņēmām arī vietējās nozīmēs maršrutus.

Mūsaprāt, ir potenciāls samazināt sabiedriskā transporta pasažieru skaita kritumu.

No šī gada mums nākusi klāt jauna funkcija – takso- metru vadītāju sertificēšana, reģistra veidošana un tā uzturēšana. Tas nozīmē, ka no 1. jūnija cilvēkam, kurš vada takso- metru, būs obligāti vajadzīga reģistrācijas apliecība, kas pasažierim ATD mājaslapā ļaus pārliecināties, vai šoferis atbilst visiem nosacījumiem un ir tiesīgs to darīt. Lai takso- metra vadītājs šajā reģistrā būtu, viņam ir jāizpilda vairāki nosacījumi: B kategorijas vadītāja apliecība, vismaz trīs gadu stažs, ne vairāk kā septiņi soda punkti, valsts valodas zināšanas B1 līmenī.

Vēl viena jauna funkcija mums ir komersantu, kas

veic pasažieru pārvadājumus ar vieglo automobili līdz četrām pasažieru sēdvietām, licencēšana. Tas nozīmē, ka pasažierus par samaksu varēs vest arī ar parastu automašīnu, kurai nav takso- metram raksturīgā plafona un numura zīmes, taču to varēs darīt tikai juridiskas personas, kas savus pakalpojumus piedāvās ar kādas platformas starpniecību, piemēram, Taxify, Yandex, Baltic Taxi u.c. Šie pakalpojumi būs pieejami tikai caur aplikāciju, ar bezskaidras naudas norēķinu.

Savukārt no nākamā gada mūsu pārziņā būs arī visu Latvijas autoostu reģistrācija, uzraudzība un izmaksu kontrole. Atkarībā no reisu apjoma mēs sadalīsim autoostas pēc lieluma un nodefinēsim, kāda līmeņa pakalpojumi autoostām jāsniedz. Līdz šim autoostu piedāvāto pakalpojumu klāsts un izmaksas bija krasi atšķirīgas, taču, ja valsts par to maksā, tad ir jābūt zināmai kvalitātei un garantijai.

Vai pa šiem četriem gadiem esat veikuši kādas izmaiņas sabiedriskā transporta organizācijā?

Tā kā šī saimniecība ir ļoti atšķirīga gan pārvadātāju pakalpojumu kvalitātes, gan līguma nosacījumu un prasību ziņā, mūsu uzdevums pēdējo gadu laikā bija esošo līgumu ietvaros šo jomu ielikt vienotos rāmjos. Virknē Latvijas novadu esam uzlabojuši pakalpojumu kvalitāti, un šobrīd šajos novados pārvadājumus veic ar salīdzinoši jauniem autobusiem. Tas izdevies, pateicoties pēdējiem sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanas konkursiem. Daudzos lauku maršrutos šobrīd vairs nekursē pustukši lielie autobusi, bet gan pasažieru plūsmai atbilstošākas

ietilpības transportlīdzekļi, kas attiecīgi arī izmaksā lētāk. Ir veiktas izmaiņas normatīvo akto, lai sabiedriskā transporta pakalpojumus varētu sniegt arī ar vieglo automobili, kā arī ieviest transportu pēc pieprasījuma. Tāpat esam aktīvi strādājuši pie lojalitātes programmām – pirmo reizi reģionālajos maršrutos pasažieriem tiek piedāvātas abonementa biļetes, un tās pieejamas ap 500 maršrutu, kā arī ir ieviesta vienotā vilciena un autobusa biļete, kas darbojas divos novados. Papildus tam esam būtiski palielinājuši kontroles reģionālajos autobusus. Vairāku pārvadātāju transportlīdzekļi ir arī aprīkoti ar videonovērošanu, kas fiksē autovadītāja sēdvietu. Tādējādi tiek radītas papildu iespējas cīņai ar biļešu tirdzniecības pārkāpumiem.

Taču kvalitatīvi visiem jūtamas izmaiņas ir iespējams panākt tad, kad notiek jauns konkurss, tiek slēgts jauns līgums.

Kas ir tās galvenās problēmas, ar kurām līdz šim esat saskārušies?

Viena daļa cilvēku redz, ka iebraukšana pilsētā nozīmē sastrēgumus, dārgas stāvvietas, un, skatot izdevumus par transportlīdzekļa uzturēšanu, secina, ka sabiedriskais transports ir lētāks. Ja mēs spējam nodrošināt viņu pamatvajadzību – aizbraukt uz darbu un atpakaļ –, tad cilvēki sāk skatīties sabiedriskā transporta virzienā. Un mūsu pārziņā ir panākt, lai autobuss ir kvalitatīvs, nerūc un negrab.

Mums, protams, Rīgā ir jāreģinās arī ar sastrēgumiem, jo sabiedriskā transporta joslā nav pietiekamā daudzumā, Brīvības ielai nav dubliera, un viena daļa cilvēku uzskata – ja man jāsež sastrēgumā, es labāk sežu savā privātajā automašīnā. Tur ir ko darīt visām pusēm, tajā skaitā pašvaldībām. Taču, mūsaprāt, ir potenciāls samazināt sabiedriskā transporta pasažieru skaita kritumu, neskatoties uz privāto transportlīdzekļu skaita pieaugumu.

Mēs saprotam, ka ir lietas, kas esošajā sistēmā nav bijušas pilnvērtīgas un būtu uzlabojamas. Kaut vai no organizācijas viedokļa. Pašlaik pārvadātājiem ir milzīga atšķirības apjoms – lielākie līgumi ir par 12 milj. km/gadā, bet mazākie 100–150 tūkst. km/gadā. Atšķirība ir pat 100 reizes.



Pārvadātājs, kurš apkalpo gan pilsētu, gan veic reisu starp reģionu centriem, dodas uz Rīgu un vēl aptver lauku maršrutus, var daudz labāk izmantot savu autobusu parku, noslogot šoferus, samaksāt lielākas algas. Šiem uzņēmumiem ir iespējas atjaunot savu autoparku un vēl nopelnīt.

Maršrutu tīkls tiek veidots nevis pārvadātāju, bet pasažiera dēļ.

Turpretī pārvadātāji, kas apkalpo tikai lauku maršrutus – izbrauc rīta reisu, tad stāv līdz pēcpusdienai vai vakaram – nav konkurētspējīgi, un mēs kā pakalpojumu pasūtītājs neizmantojam to potenciālu, par kuru valsts ir samaksājusi. Šādiem pārvadātājiem iespējas attīstīties un uzlabot kvalitāti praktiski nav. Autobusi ir veci, mēs maksājam par dīkstāvi, šoferi ir neapmierināti, jo nespēj salasīt vairāk par 90-100 stundām mēnesī. Pasažieri abos gadījumos par identisku attālumu maksā vienu, bet saņem pilnīgi atšķirīgu kvalitāti. Un ir pamatoti neapmierināti.

Vai pārvadātājam iepriekš tika uzstādītas prasības par autoparka stāvokli?

Tur jau tā problēma – līdz šim apzināti vai neapzināti vairāk tika domāts par pārvadātāju, mazāk par pasažieri. No 63 līgumiem, kas bija 2016. gadā, pusei nebija nodefinētas nekādas kvalitātes prasības vai arī tās tika izpildītas tikai tik daudz, cik prasa Ministru kabineta noteikumi par gaisa temperatūru salonā. Tas nozīmē, ka pasūtītājs, pērkot pakalpojumu, būtībā nav uzstādījis prasības pakalpojuma sniedzējam. Tas ir jocīgi. Tā,

mūsaprāt, bija globāla kļūda, kā rezultātā mēs zaudējam vienu lielu daļu pasažieru. Kvalitāte negāja līdzī laikā.

Es vēlētos, lai nozare saprastu, ka maršrutu tīkls tiek veidots nevis pārvadātāju, bet pasažiera dēļ.

Kad ir plānots ieviest vienotas kvalitātes prasības pārvadātājiem?

Kvalitatīvus uzlabojumus var veikt, notiekot jaunam konkursam – tad mēs varam izvirzīt jaunas prasības, slēgt jaunus līgumus. 2020. gadā visā Latvijā beigsies līgumi ar pārvadātājiem. Uz to laiku jau jābūt noslēgtiem jauniem, lai 2021. gadā tie sāktu darboties. Tas būs brīdis, kad būsīm sa- kārtājuši kvalitāti, ieviesuši vienotas prasības, principus, un cilvēki visos Latvijas reģionos to redzēs un šīs pārmaiņas izjutīs arī fiziski. Jauno pārvadātāju līgumu darbības laiks būs 10 gadi – līdz 2030. gadam ieskaitot. Konkurss pārvadātājiem tiks izsludināti nākamgad aprīlī – maijā.

Tas nozīmē, ka daļa no pārvadātājiem beigs pastāvēt?

Jā, daļa uzņēmumu beigs pastāvēt, taču tie jau tagad nespēj apmierināt pasažieru augošās prasības pēc kvalitātes. Mums līdz 2017. gada beigām bija 40 pārvadātāji, un tik mazai valstij tas ir stipri par daudz. Pārvadātāju skaits nākotnē varētu sarukt pat uz pusi. Taču mēs noteikti vēlamies Latvijā redzēt vairāk nekā 7-10 pārvadātājus, lai uz- kuru iespējams pretendēt.

Mazākās plānotās lotes ir 2 milj. km/gadā, un tam ir pamatojums – pie šāda apjoma amortizācijas, degvielas, remontu izmaksas samazinās un uzņēmumam ir lielākas attīstības iespējas. Mēs visu

maršrutu tīklu plānojam iedalīt apmēram 17 daļās, katrā no tām būs vismaz viens reģionālais vai nacionālais centrs.

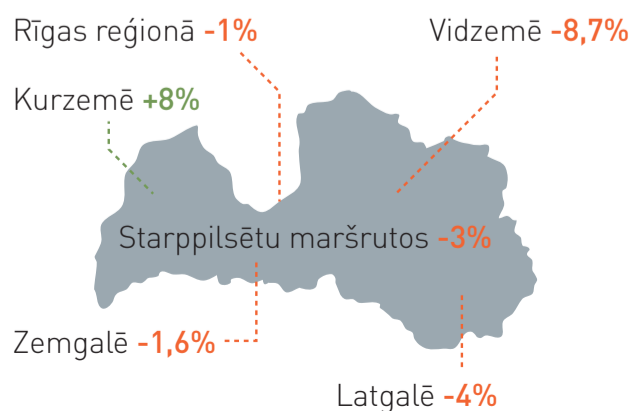
Pārvadātāju skaits nākotnē varētu sarukt pat uz pusi.

Kādas būs jaunās prasības pārvadātājiem?

Kvalitātes prasības būs strikti nodefinētas. Tikas noteikts maksimālais vecums autobusa vienībai un maksimālais vecums autoparkam. Ja autoparks sastāv no 20 autobusiem, tad jāņem vērā visu autobusu vidējais vecums. A klases maršrutos, kas savieno, piemēram, Rīgu un Liepāju, maksimālais autobusa vecums ir 12 gadi, visam autoparkam – 8 gadi. B klases maršrutos, kas ir starp mazāk apdzīvotiem centriem, autobusam vidējais vecums ir 13, parkam – 9 gadi. Turpretī lauku maršrutos autobusam – 15 gadi, parkam – 10 gadi. Tas kopumā ir labs, vēl pietiekami kvalitatīvs, mūsdienu prasībām atbilstošs autobuss. Tāpat autobusam jābūt aprīkotam ar kondicionēšanas, apgaismojuma, skaņas sistēmu, kas ļauj paziņot pieturvietas. Jābūt vismaz Eiro 4 klases dzinējam, kas izmešu ziņā ir daudz draudzīgāks videi nekā vecie autobusi.

No 2021. gada visiem autobusiem jābūt aprīkotiem ar bezskaidras naudas norēķinu iespēju. Svarīga ir arī videonovērošana, jo, katru dienu izpildot 5500 reisu, ikvienā autobusā cilvēku, kas veiktu kontroles autobusus, mēs fiziski nevaram ielikt. Videonovērošana ļauj pašam uzņēmumam, kā arī mūsu kontroles dienestam sekot līdzi biļešu izsniegšanai. Protams, lai šo datu apstrādi īstenotu, mums būs jāpaceļ

Pasažieru skaits



*2017. GADS, SALĪDZINOT AR 2016. GADU.

sava kapacitāte. GPS jaunajos kases aparātos būs jau iekšā, un tas mums ļaus iegūt visus datus par autobusu faktisko kustību – ja ir bijusi kavēšanās, maršruta apsteigšana –, vērsties pret pārvaldātāju, ja tas nepamatoji nav ievērojis grafiku.

Kādas ir bijušas tendences pasažieru pārvadājumu jomā pēdējo 10 gadu laikā? Kā mainījies pārvadāto pasažieru skaits?

2017. gads bijis ļoti līdzīgs 2016. gadam. Ja iepriekšējos gados pasažieru kritums autobusos katru gadu bija 5-6%, tad pērn – tikai 2%. Ja 2011. gadā autobusos tika pārvadāti 37 milj. pasažieru, vilcienos 20, kopā – 57 milj. pasažieru, tad 2016. gadā tie bija nepilni 30 miljoni, tātad kritums jau par vairāk nekā 7 milj. autobusus, un par 3 milj. vilcienos. Kopumā gandrīz septiņu gadu laikā ir zaudēti apmēram 10 miljoni pasažieru.

Kopumā gandrīz septiņu gadu laikā ir zaudēti apmēram 10 miljoni pasažieru.

Ar ko tas skaidrojams?

Tam ir vairāki objektīvi iemesli. Pirmkārt, mūsu kļūst mazāk, turklāt pēdējos gados var novērot pastiprinātu tendenci, ka cilvēki no lauku reģioniem pārceļas uz dzīvi tuvāk pilsētām – ap lielajām pilsētām iedzīvotāju skaits pieaug, bet lauku teritorijās kritas.

Otrs iemesls – privāto automašīnu skaits pieaug. Ja no 2011. gada sabiedriskā transporta pasažieru skaits ir samazinājies, tad privāto transportlīdzekļu skaits ir pieaudzis, un daļa no sabiedriskā transporta pārsēžas privātajā transportā. Taču ir viena daļa cilvēku, kas privāto transportu vai citas pārvietošanās iespējas meklē nevis tāpēc, ka var to atļauties, bet tāpēc, ka viņus esošajā sabiedriskajā transportā kaut kas neapmierina. Tā ir kvalitāte, pārvietošanās ātrums, pieejamība vai intensitāte. Mūsu uzdevums ir strādāt pie visām šīm lietām – pie kvalitātes celšanas, ātruma pārskatīšanas,

pie lojalitātes programmām, kas piesaistītu cilvēkus, piemēram, mēnešbiļetes, vienošanās biļetes utt.

Vai jūsu darbību ietekmē arī skolēnu autobusi?

Jā, viss, kas ripo pa tiem pašiem ceļiem, pa kuriem kursē mūsu autobusi, atsaucas arī uz mūsu darbību. Mēs daudzviet varētu pārvadāt vairāk pasažieru, un pašvaldības varētu ekonomēt līdzekļus tur, kur tām nevajag tērēt.

2015. gadā mēs analizējām pašvaldību autotransporta saimniecību un secinājām, ka pašvaldību tikls maršrutu skaita ziņā ir gandrīz tāds pats kā valsts pasūtījumu tikls. Mēs toreiz braucām, tikāmies ar pašvaldībām, plānošanas reģioniem, veicām pārrunas, argumentējām, sakot, ka pie esošajiem budžeta apstākļiem mēs nevaram paralēli atļauties abus.

Tagad mēs redzam pozitīvu virzienu – no 1080 maršrutiem aptuveni 240 ir veidoti, pielāgojot skolu vajadzībām. Tie ir vairāk nekā 20% no visiem maršrutiem. Ir novadi, kas pilnībā atteicās no saviem pārvadājumiem un šobrīd apmaksā sabiedriskā transporta izdevumus saviem skolēniem, lai viņi varētu nokļūt līdz izglītības iestādei un atpakaļ. Ir novadi, kas savu pārvadājumu apjomu samazināja. Taču es esmu pārliecināts, ka pilnībā izskaust skolēnu pārvadājumus nav iespējams un arī nevajag. Ir vietas, kur sabiedriskais transports nav un nebūs pieejams, kā arī sabiedriskais transports nekad nebrauks tādā maršrutā, kādā šobrīd brauc daļa pašvaldību autobusu, jo cilvēki, kas nav skolēni, būs nikni, tērējot laiku, braucot iekšā katrā sētā pēc viena vai diviem bērniem.

Pilnībā izskaust skolēnu pārvadājumus nav iespējams un arī nevajag. Ir vietas, kur sabiedriskais transports nav un nebūs pieejams.

Vai cilvēki izmanto tā sucamo transportu pēc

pieprasījuma? Cik bieži? Kas to nodrošina?

Jā, tas Latvijā ir absolūts jaunums. Eiropā šī vairāk ir sociālā funkcija, kas bieži vien ir pašvaldības vai sociālo dienestu pārziņā un strādā pēc principa – cilvēks piesaika, atbrauc vieglā mašīna vai busiņš, aizved tur, kur vajag. Mūsu gadījumā būs citādāk. Jau tuvāko mēnešu laikā plānojam uzsākt pilotprojektu, bet pilnvērtīgi to ieviesīsim no 2019. gada. Pamatideja nav gluži klasiskais taksometra princips. Ir maršruti, kuros braucēju ir ļoti maz – autobuss brauc 2-3 reizes nedēļā, bet arī tad tie pāris braucēji to bieži neizmanto. Šādās vietās autobuss būs jāpiesaka, un tikai tad reiss tiks izpildīts. Faktiski tā ir vienīgā alternatīva, lai ar sabiedrisko transportu nokļūtu novada centrā. Skatīsimies, kā tas funkcionēs gan attiecībā uz transporta pieteikšanu, gan uz norēķiniem. Šāds princips ir uz norēķiniem. Šāds princips tiks ieviests atsevišķās vietās ar mazāku apdzīvotības blīvumu.

Drīz visā Latvijā sāksies ceļu būvdarbi. Kā tie ietekmē sabiedrisko transportu?

Parasti būvdarbu skartajos posmos mēs sekojam līdzīgu laika izpildei – ja kavēšanās ir 15-20 minūtes, tad maršrutu nemainām – cilvēki ar to būs vairāk neapmierināti, nekā tās minūtes kavējot. Ja atšķirības ir būtiskas, meklējam citus apbraukšanas ceļus. Ir bijušas situācijas, kad kādu maršrutu ir bijis arī jāslēdz. Piemēram, maršrutus pārplānojam, kad tika remontēta Brīvības iela Rīgā, vai gada sākumā, kad pie Ērgļiem bija ceļa nogruvums. Pērn augustā plūdu laikā Latgalē cieta astoņi maršruti – daļu saīsināja, daļu novirzīja pa apvedceļiem, bet divi no tiem nedēļu netika izpildīti. Mūsu maršrutu plānotājiem no VAS "Latvijas Valsts ceļi" operatīvi pienāk informācija par vērienīgiem būvdarbiem vai kādiem negadījumiem. Tāpēc ir svarīga sadarbība ar LVC un „Latvijas autoceļu uzturētāju”. Mums ir svarīgi pēc iespējas ātrāk uzzināt, kas notiek. Arī paši pārvaldītāji mūs informē, ja kaut kas notiek. Šādos gadījumos svarīga sadarbība ar visām iesaistītajām institūcijām.

CSDD rosina WAZE ieviest brīdinājumu "Laiks atpūtai". Ikviens tiek aicināts balsot!

Lai palīdzētu novērst tragiskas avārijas un glābtu cilvēku dzīvības, Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) kampaņas "Apstājies, pirms atslēdzies!" laikā rosina pasaules lielākajā sabiedrības veidotajā satiksmes un navigācijas lietotnē "Waze" ieviest atgādinājumu – laiks atpūtai!

Pēc divu stundu nepārtraukta brauciena lietotne atgādinās par nepieciešamību apstāties vismaz desmit minūšu pauzei. Savukārt, pārsniedzot četru stundu braucieni, "Waze" brīdinās, ka spēkrata vadītājam nepieciešama 20 minūšu spēka snauca. Patlaban ir uzsākts balsojums, kas pieejams

"Waze" mājaslapā: bit.ly/atputas_pazinojums.

CSDD pētījumā noskaidrots, ka katram astotajam autovadītājam Latvijā ir augsts iemigšanas risks, savukārt katrs trešais autovadītājs gada laikā pie auto stūres ir piedzīvojis sekundes miegu. Turklāt 40% šoferu, kuriem fiksēts augsts iemigšanas risks,

uzskata, ka viņiem nav problēmu vadīt transportlīdzekli.

Nereti autovadītājiem par apgrūtinājumu ir atrast drošas vietas atrašana snaucai. CSDD kampaņas "Apstājies, pirms atslēdzies!" sadarbības partneris "Circle K" aicina šoferus izmantot arī degvielas uzpildes staciju teritorijās esošās autostāvvietas.



CSDD ar kinoseansa un testa palīdzību aicina pārbaudīt: "Kurš stiprāks – tu vai nogurums?"

Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) veica Latvijā unikālu sociālo eksperimentu, ar slēpto kameru fiksējot cilvēku reakcijas eksperimentāla filmas "Ceļš" kinoseansa laikā.

Eksperiments sadarbībā ar kinoprojektu "Kino Kults" norisinājās sociālās kampaņas "Apstājies, pirms atslēdzies!" ietvaros ar mērķi uzskatāmi parādīt, ka nogurums attiecas uz ikvienu no mums, ne tikai autovadītājiem. Skatītājiem filmā "Ceļš" 40 minūšu garumā tika rādīts tumšs un vienmuļš ceļš no Rīgas līdz Iecavai. Seansa laikā

skatītāji cīnījās ar nogurumu, knapi spējot noturēt vaļā acis un ik pa brīdim piedzīvojot sekundes miegu. Filmu "Ceļš" pilnā garumā var noskatīties CSDD Youtube kanālā.

Savukārt, lai pārbaudītu savu spēju atpazīt un uzveikt miegainību, CSDD sadarbībā ar apdrošināšanas sabiedrību ERGO ir radījis izglītojošu

testu "Kurš stiprāks – tu vai nogurums?". Tests pieejams vietnē www.neatsledzies.lv.

Ceļu satiksmes drošības kampaņu "Apstājies, pirms atslēdzies!" organizē CSDD, to atbalsta apdrošināšanas sabiedrība ERGO, degvielas mazumtirdzniecības uzņēmums "Circle K". Kampaņa tiek finansēta no OCTA līdzekļiem.

Transportis pēc pieprasījuma C maršrutos



Autobuss maršrutā vai tā posmā brauc, ja pasažieris ir iepriekš iegādājies biļeti vai sazinājies ar pārvaldātāju



Atsevišķos maršrutos pasažieri tiek vesti ar vieglo automobili (līdz 8 sēdvietām)

Transportis pēc pieprasījuma nav valsts dotēts taksometrs; tas ir sabiedriskais transports – brauc noteiktā maršrutā, laikā un apstājas konkrētās pieturvietās

A, B un C maršruti



A kategorijas maršruti

- Rīga-Liepāja
- Ventspils-Talsi



B kategorijas maršruti

- Kuldīga-Saldus
- Talsi-Kuldīga



C kategorijas maršruti

- Kuldīga-Skrunda
- Priekule-Virga



Ceļu policists apstādina mašīnu, kurai pie stūres sēž sievietē:
 – Jūsu tiesības!
 – Neatņemiet man tās, tur man tik veiksmīga fotogrāfija!

* * *

No pieciem minētajiem lietvārdiem izvēlieties vienu, kas neiederas pēc nozīmes:

- Lidmašīna, helikopters, kosmosa kuģis, tramvajs, kaņepe.
- Protams, kaņepe! Tikai kaņepe nav transporta līdzeklis.
- Nepareizi. Pareizā atbilde ir tramvajs. Tikai ar to nav iespējams doties lidojumā.

* * *

Ceļu policists aptur automašīnu un autovadītājam saka:

- Jūs pārsniedzāt ātrumu!
- Parādiet radaru!
- Nav radara!
- Kā tad jūs to varat pateikt?
- Jūs braucāt “vžik”, bet šeit var “žžžžžž”!

* * *

Ja vīrs sievietei atver automašīnas durvis, tā ir jauna automašīna vai jauna sieva.

* * *

- Man riepa gaisu izlaida!
- Ko darīt?
- Ko, pavisam nolaida?
- Tūlīt apskatīšos... Nē, tikai apakšā!

* * *

Ceļu policisti vienmēr jautā:

- Vai jūs esat dzēris?
- Kaut viens būtu kādreiz pajautājis:
- Vai jūs esat ēdis?

* * *

Puisītis pieskrien pie ceļu policista un saka:

- Esmu apmaldījies!
- Policists jautā:
- Savu adresi zini?
- Jā, puisītis@inbox.lv.



VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI

VALSTS CEĻU TĪKLA NĀKOTNE: IESPĒJAS UN IZAICINĀJUMI

Ikgadējā ceļu nozares konference

2018. gada 13. aprīlī Rīgā
www.lvceli.lv

Autobraucēju brīvdienu ceļvedis

Aprīlis, 2018

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

22. aprīlis
 Kamparkalns, Talsi
Latvijas čempionāts orientēšanās garajā distancē. Vairāk informācijas: www.lc.lof.lv

21. aprīlis
 Vēsturiskais tirgus laukums, Dobele.
Jurģu gadatirgus
 Vairāk informācijas: www.dobele.lv

7. aprīlis
 pulksten 19, Vidzemes koncertzāle, Cēsis.
Pēteris Vaska mūzikas aprīlis. Vairāk informācijas: www.cesukoncertzale.lv

22. aprīlis
 Cēsis. **SEB MTB maratona 1. posms.** Vairāk informācijas: www.velo.lv

21. aprīlis
 Ventspils. **Koku stādīšanas talka un strūklaku modināšanas svētki.** Vairāk informācijas: www.ventspils.lv

13. aprīlis
 Alūksne. **Grāmatu svētki**
 Vairāk informācijas: www.aluksne.lv

28. aprīlis
 Kuldīga. **Lido zivis Kuldīgā.** Vairāk informācijas: www.kuldiga.lv

5.–7. aprīlis
 “Splendid Palace”, Rīga
 Džeza mākslinieku konkurss **“Rīga Jazz Stage”.** Vairāk informācijas: www.rigajazz.lv

27. aprīlis
 Pāvilosta. **Jauna ābeļdārza veidošana Vērgales pamatskolas dārzā** – veltījums Latvijas simtgadei

7. aprīlis
 Krustpils kultūras nams, Jēkabpils.
Grupas “Līvi” akustiskais koncerts “Bez štepseļiem”

15. aprīlis
 Bauska. **Vimbu svētki Bauskā.** Vairāk informācijas: www.bauska.lv

26.–28. aprīlis
 Rēzekne. **Latgales podnieku dienas.** Vairāk informācijas: www.rezekne.lv

7. aprīlis
 pulksten 8, Liepāja
Liepājas pusmaratons
 Sākums pie koncertzāles “Lielais Dzintars”

7. aprīlis
 no pulksten 13, Grenctāles kultūras nams.
Zemgales pēcpusdiena Grenctālē
 Mājražotāju tirdziņš, tautas tērpu parāde, pulksteņu izstāde, koncerts ar Žoržu Siksnu, Dobeles zemessargiem un grupām Dakota un Brīvdiena, balle kopā ar grupu Dakota

20. aprīlis
 pulksten 16, Marka Rotko mākslas centrs, Daugavpils.
Rotko centra piecu gadu jubileja/Izstāžu sezonas atklāšana. Vairāk informācijas: www.rothkocenter.com

28. aprīlis
 visā Latvijā. **Lielā talka**
 Vairāk informācijas: www.talkas.lv

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

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

autocelu avīze

LUKOIL

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 janvārā.

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