



Augusts 2016

autoceļu dzīve

Uz Latvijas valsts ceļiem katru gadu var vērot dažādus ceļu būvdarbus. Tie ir atšķirīgi un notiek gan uz grants, gan asfaltētajiem ceļiem. Kas īsti kurā gadījumā tiek darīts un – kāpēc?

[---> 4. lappuse]

Kas, kā un cik bieži pārbauda VAS "Latvijas valsts ceļi" pārziņā esošo tiltu tehnisko stāvokli.

[---> 3. lappuse]



Tiltus skaita ne tikai rudenī

Valsts pārziņā ir gandrīz tūkstoš tiltu, un šajā būvniecības sezonā būvdarbi notiek uz 31 no tiem. SIA "Saldus ceļinieks" vadītājs Gints Karols, LVC valdes priekšsēdētājs Jānis Lange, Jelgavas novada domes priekšsēdētāja vietniece Ilze Vītola un satiksmes ministrs Uldis Augulis atklāj rekonstruēto tiltu pār Lielupi. [---> 4. lappuse]



Lai uzlabotu kopējo ceļu satiksmes drošību un paaugstinātu jauno autovadītāju sagatavotības līmeni, ir pilnveidota transportlīdzekļu vadītāju apmācības teorētiskā un arī praktiskā programma.

[---> 7. lappuse]

VAS Latvijas autoceļu uzturētājs ir pabeidzis bedru masveida remontu uz melnā seguma valsts autoceļiem. Šogad bedres saremontētas vairāk nekā 302 000 m² platībā.

[---> 2. lappuse]

Kāpēc tik dārgi?

Cik maksā ceļu remonts un uzturēšana? Un kas šīs izmaksas veido.

[---> 5. lappuse]

Išumā

Pabeigti bedru remontdarbi uz valsts autoceļiem ar melno segumu

VAS Latvijas autoceļu uzturētājs ir pabeidzis bedru masveida remontu uz melnā seguma valsts autoceļiem. Šogad bedres saremontētas vairāk nekā 302 000 m² platībā. A un B uzturēšanas klases ceļiem bedru masveida remonts tika pabeigti jau iepriekš, bet C un D uzturēšanas klases ceļiem bedru remonts pabeigts līdz jūlija sākumam. Lielākais bedru remontdarbu apjoms 107 000 m² platībā veikts uz A klases ceļiem. Uz B uzturēšanas klases ceļiem – vairāk nekā 95 000 m², bet uz C un D klases ceļiem bedres saremontētas 100 000 m² platībā.

Ilgstoši neizmantotos transportlīdzekļus no reģistra izslēgs pēc 3 gadiem

Lai nodrošinātu aktuālākās informācijas par ceļu satiksmē iesaistītajiem transportlīdzekļiem uzturēšanu reģistrā, transportlīdzekļiem, kuriem nav veikta tehniskā apskate, turpmāk no reģistra tiks izslēgti pēc trim līdzšinējo piecu vietā, informē Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD).

Tāpat noteikts, ka izslēgtā transportlīdzekļa valsts reģistrācijas numura zīme tiek anulēta. Samazinātais termiņš sniegs objektīvāku informāciju par ceļu satiksmē iesaistītajiem transportlīdzekļiem un to vecumu.

Lai neradītu administratīvo slogu personām, kas kādu laiku nolēmušas neizmantot savus transportlīdzekļus, paredzēts, ka to izslēgšana no reģistra netiks veikta, ja noteiktajā kārtībā

šo transportlīdzekļu reģistrācija būs pārtraukta, nododot numura zīmes.

Virši-A pievienojas Eiropas Neatkarīgo degvielas tirgotāju apvienībai

Latvijas degvielas tirgotājs Virši-A kļuvis par Eiropas Neatkarīgo degvielas tirgotāju apvienības (UPEI) biedru, kļūstot par vienīgu Latvijas degvielas tirgotāju pārstāvi šajā apvienībā.

UPEI pārstāv vairāk nekā trešo daļu Eiropas degvielas piegādātāju. Tā ir neatkarīga no lielākajiem naftas ražotājiem, un tajā ir pārstāvētas 15 Eiropas Savienības dalībvalstis. Kopumā asociācijā ir 16 biedri – 11 valstu degvielas tirgotāju asociācijas un pieci uzņēmumi. Tā kā aptuveni 70% nozares lēmumu un likumdošanas izmaiņu nāk no Eiropas, viens no būtiskākajiem Virši-A ieguvumiem ir spēja kļūt par daļu no nozīmīgas viedokļu līderu grupas un ietekmes veidotājiem, iesaistoties nozares politikas un likumdošanas veidošanā.

Virši-A ir lielākais pašmāju degvielas tirgotājs. Šobrīd uzņēmuma tīklā ir 52 degvielas uzpildes stacijas, no kurām 48 ir pilna servisa.

ELVI palīdz Pasaules čempionāta florbolā rīkošanā



Šogad, no 3.-11. decembrim Rīgā norisināsies Starptautiskās Florbola Federācijas rīkotais Pasaules 11. čempionāts florbolā vīriešiem.

SIA "ELVI Latvija", kas kopš pērnās sezonas ir Latvijas florbola virslīgas ģenerālsponsors, atbalsta šo vērienīgo sporta notikumu, piedāvājot pircējiem akciju "Liec grozā un atbalsti savējos!" Akcijas ietvaros pircējiem tiek piedāvāts iegādāties dažādus produktus ar īpašu norādi, un divi centi no katra šāda pirkuma tiek novirzīti Pasaules čempionāta sarīkošanai.

Atbalstīt Pasaules čempionāta Rīgā sarīkošanu var, iegādājoties produktus ar īpašu norādi. Akcijā piedalās tādu zīmolu kā "Aldaris", "Vichy", "Toste", "Estrella", "Lotte" produkti, kā arī A/S "Smiltene piens", SIA "Rēzeknes gaļas kombināts" un A/S "Latvijas Maiznieks" ražojumi. Akcija sākas aprīlī un beigsies pirms čempionāta.

Astarte-Nafta atklāj DUS Ventspilī



Šovasar SIA Astarte-Nafta Ventspilī atklāja savu jaunāko – 29. degvielas uzpildes staciju (DUS).

ASTARTE Ventspilī ir mūsdienīga pilna servisa dienakts degvielas uzpildes stacija ar iespēju iegādāties populārākos degvielas veidus. DUS ir arī auto piederumu un pārtikas veikals ar labas kvalitātes kafiju, svaigi ceptām smalkmaizītēm un ātro uzskodu iespēju kafējnicas sēdvietu zonā, bezmaksas WiFi, automazgātava, autostāvieta, riepu pumpēšanas automāts un labierīcības. Šīs uzpildes stacijas ikdienas darbību nodrošina 10 darbinieki.

Nākotnē DUS tiks labiekārtota un paplašināta ar sadzīves gāzes balonu iegādes iespējām, autogāzi, plašāku kafējnicas zonu. DUS atrodas Lāčplēša ielā 1.

Viedoklis

Par tiltiem mūsu valstī



Jānis Rāzna, Transportbūvju inženieru asociācijas valdes priekšsēdētājs

Nevienam nav jāatgādina, ka līdzīgi kā ceļu stāvoklis arī tiltu un citu ceļu inženierbūvju tehniskais stāvoklis mūsu valstī ir neapmierinošs. VAS "Latvijas Valsts ceļi" (LVC) valdījumā ir vislielākais tiltu skaits valstī, līdzīgu skaitu apsaimnieko pašvaldības. Samērā liels skaits tiltu ir VAS "Latvijas valsts meži" (LVM) pārziņā. Savukārt tiltus, kuri pieder privātpersonām un citiem komersantiem, ir ļoti maz. Ja man kā nozares pārstāvim, kas regulāri veic tiltu apsekošanu, projektēšanu un piedalās tiltu atjaunošanas un pārbūves darbos, jautā par tiltiem kopumā, ir jāuzsver vismaz trīs faktori, kas pasliktina mūsu valsts tiltu kopējo "veselības" stāvokli:

- Nepietiekamais finansējums, kas hroniski pietrūkst šim būvēm;
- Sadrumstalotā un nepietiekami efektīva valstij tieši vai pastarpināti piederošo tiltu pārvaldība;

- Nepietiekamā tiltu uzturēšana.

Pilnībā ir jāatbalsta biedrības "Latvijas ceļu būvētājs" (LCB) un LVC pārstāvju atbildīgo vadītāju nemītīgā uzstājība par nepieciešamību būtiski palielināt finansējuma apjomu tiltiem un ceļiem kopumā. Smags jautājums ir arī netaisnīgā attieksme pret tiltiem, kas atrodas uz valsts galvenajiem ceļiem un reģionālajiem ceļiem attiecībā pret pašvaldībām piederošajiem tiltiem. Ja šobrīd tiltu atjaunošana un pārbūve uz galvenajiem un reģionālajiem ceļiem visai labi, tad tilti uz vietējiem ceļiem un pašvaldību ceļiem ir atstāti novārtā. Šajā situācijā, kad objektīvi vērtējot akūto finansējuma trūkumu ceļiem mēs nevaram novērst, tad jāveic pasākumi, kas neizmaksā milzīgas summas, bet var uzlabot situāciju. Šī brīža politika ir tāda, ka atšķirībā no LVC, kur ir zināmi principi un sistematiskums tiltu atjaunošanas jomā, valstī kopumā gan izpratne, gan paņēmieni tiltu saimniecības uzturēšanā katram valdītājam ir atšķirīgi, kas veicina būtisku līdzekļu pārtēršanu tiltu atjaunošanas un uzturēšanas administrēšanai. Vienotas politikas ieviešana valsts, pašvaldību, tai skaitā Rīgas pašvaldībā un citu valstij piederošo uzņēmumu pārziņā esošo ceļu un tiltu saimniecībā būtu prioritārs LVC un Satiksmes ministrijas (SM) uzdevums. Tas ir uzdevums SM ierēdņiem – uzlabot Ministru kabineta noteikumus, mainīt deleģējuma līgumu ar LVC,

veikt citus pasākumus, ar mērķi radīt vienotu un efektīvu ceļu un tiltu pārvaldību. Ar vienotu un efektīvu pārvaldību būtu jāsaprot:

- vienotas prasības tiltu izpētei un projektēšanai;
- vienota un standartizēta iepirkumu nolikumu un standarta līgumu ieviešana projektēšanai un būvdarbiem valsts, pašvaldību un valsts uzņēmumu iepirkumiem;
- vienotu kvalitātes kritēriju ieviešana būvdarbiem uz visiem publiski lietojamiem autoceļiem;
- vienotu prasību ieviešanu attiecībā uz tiltu uzturēšanu.

Izvērtējot līdzšinējo praksi attiecībā uz tiltu uzturēšanu, ir jāatzīst, ka mūsu valsts tiltiem ir raksturīga viena kopīga negatīva iezīme: šīs būves netiek pienācīgi uzturētas. Praktiski autoceļu uzturētājiem nav nepieciešamo resursu un līdzekļu, zināšanu un pieredzes kvalitatīvai tiltu uzturēšanai. Tā rezultātā lielākā daļa tiltu valstī ir tādā stāvoklī, ka šobrīd tiem ir nepieciešama pārbūve nevis tādēļ, ka to tehniskie parametri nav atbilstoši, bet gan tādēļ, ka tie nav tikuši ilgstoši atbilstoši kvalitātē uzturēti.

Šobrīd LVC uzsāktās aktivitātes pēdējo divu gadu laikā tiltu projektēšanas un būvdarbu kvalitātes uzlabošanā nozarē ir parādījušas pozitīvas tendences, tas nozīmē, ka iesaistais jātūrpina. Mēs ļoti ceram, ka iespējami īsā laikā labo pieredzi spēs pārņemt (brīvprātīgi vai "piespiedu kārtā") arī pārējie ceļu un tiltu pārvaldītāji.

VIRŠI-A

AdBlue[®] 4you

JAU 14 DUS

Tiltus skaita ne tikai rudenī

Valsts pārziņā ir gandrīz tūkstoš tiltu, un šajā būvniecības sezonā būvdarbi plānoti uz 31 no tiem. VAS "Latvijas Valsts ceļi" Tiltu daļas vadītājs Māris Dūzelis intervijā stāsta par valsts tiltu tehnisko stāvokli un plānotajiem darbiem.

Cik tiltu pieder valstij?

Šobrīd uz valsts autoceļiem ir 971 tilts. Tiltu skaits tiek precizēts katra gada sākumā, veicot inventarizāciju. Tiltu skaits ir mainīgs, jo tilti tiek būvēti no jauna, pārbūvēti, reizēm kādu tiltu atdodam vai pārņemam no pašvaldībām.

Kādos gadījumos tas notiek?

Parasti tas notiek gadījumos, ja tiek pārņemts vai atdots ceļš, kura posmā ietilpst arī tilts. Ir bijuši atsevišķi gadījumi, kad tiek pārņemts vai atdots tikai tilts. Vēl tilti tiek pārbūvēti – ja tilts tiek pārbūvēts par caurteku, tad tas vairāk netiek uzskaitīts kā tilts.

Kas vispār skaitās tilts?

Atbilstoši definīcijai tilts ir inženierbūve, kas pārsedz un nodrošina pāreju pār upi, gravu, satiksmes ceļu vai citu fizisku

šķērslī, un tilts pārtrauc ceļa klātni. Ir vairāki tiltu veidi – ceļa pārvadi, estakādes un viadukti.

Kāds kopumā ir LVC pārziņā esošo tiltu stāvoklis?

Optimistiskā atbilde būtu, ka lielākā daļa tiltu uz valsts autoceļiem ir labā un apmierinošā stāvoklī, bet pesimistiskā, ka gandrīz puse ir sliktā vai ļoti sliktā tehniskā stāvoklī. Kopumā uz 48 tiltiem ir noteikti dažādi ierobežojumi, bet vairāk nekā 700 tiltiem brauktuves konstrukcija nav atbilstoša satiksmes drošības prasībām – nav atbilstošu drošības barjeru, gājēju ietvju un margu, kā rezultātā tiek apdraudēta gājēju un autobraucēju drošība. Ziemā, automašīnai saslīdot, nav atbilstošu drošības barjeru, kuras to noturētu uz tilta.

Jāatzīmē, ka sliktākā stāvoklī ir tilti uz vietējiem un

reģionālajiem, labākā stāvoklī – uz galvenajiem autoceļiem. Uz galvenajiem autoceļiem tilti ir savesti kārtībā, pateicoties Eiropas Savienības fondu līdzekļiem, jo kopā ar autoceļu pārbūvi tiek veikta tiltu atjaunošana vai pārbūve.

Cik veci ir Latvijas tilti?

Tilti ir dažāda vecuma, vecākais mūsu pārziņā esošais tilts būvēts 1860. gadā. Tā ir veca akmens velve Vidzemes pusē, kas šobrīd kalpo gājēju satiksmei. Lielākā daļa valsts autoceļu tiltu ir būvēti 60.-70. gados, un šobrīd tie ir nokalpojuši 40-50 gadus. Vidējais tiltu vecums ir 41 gads.

Kas, kā un cik bieži pārbauda LVC pārziņā esošo tiltu tehnisko stāvokli?

Tiltu pārbaudi, respektīvi, tiltu inspekcijas, veic gan LVC



VAS "Latvijas Valsts ceļi" Tiltu daļas vadītājs Māris Dūzelis.

speciālisti, gan konsultanti, kas parasti ir sertificēti tiltu projektētāji.

Ir vairāki inspekciju veidi. Vispārējās inspekcijas reizi gadā veic LVC tiltu būvīnženieri. Viņi novērtē tilta galveno konstrukciju bojājumus un defektus, kas ietekmē būves nestspēju un satiksmes drošību, defektus, kas attīstoties var palielināt uzturēšanas izdevumus un ietekmē būves izskatu.

Tad ir tiltu galvenās inspekcijas, kuras veic konkursa kārtībā izvēlēti konsultanti. Tie ir sertificēti projektētāji un arī Rīgas Tehniskās universitātes mācību spēki. Šīs inspekcijas katram tiltam tiek veiktas reizi piecos gados. Inspekcijās tiek detalizēti izvērtēti tilta tehniskais stāvoklis, noteikti bojājumi, to veidi un apjomi, tiek sarēķinātas orientējošās remonta darbu izmaksas.

Pieņemšanas inspekcijas notiek tūlīt pēc tiltu būvdarbu pabeigšanas. Inspekcijas mērķis ir fiksēt tiltu faktiskos tehniskos parametrus un atjaunošanas vai pārbūves laikā veiktās izmaiņas projekta dokumentācijā no jauna uzbūvētajos un pārbūvētajos tiltos, kā arī fiksēt geometriskās novirzes un dokumentēt būvniecības defektus. Ja gadījumā tiek fiksēti defekti, kas radušies būvdarbu laikā un nav agrāk pamanīti, tad tie būvniekam ir jānovērš par saviem līdzekļiem.

Savukārt speciālās inspekcijas tiek veiktas, ja ir konstatēti būtiski defekti, kas apdraud tilta nestspēju un satiksmes drošību. Lai izvērtētu šāda tilta tehnisko stāvokli, tiek veikti analītiski aprēķini, pārbaudīta materiālu kvalitāte (ņemot paraugus), dots atzinums par nepieciešamajiem ierobežojumiem. Šajās inspekcijās tiek prognozēts tilta atlikušais kalpošanas laiks un nepieciešamie uzturēšanas pasākumi. Nepieciešamības gadījumā, tilts tiek pārbaudīts arī ar slodzi. Arī šīs inspekcijas tiek izsludinātas atklātā konkursā un tiek organizētas pēc vajadzības – pēc galveno inspekciju laikā iegūtajiem datiem.

Turpinājums 6. lapaspusē.

Fotoziņa

Satiksmes ministrs Uldis Augulis iepazīstas ar LVC Ceļu laboratorijas darbu

Satiksmes ministrs Uldis Augulis un ministrijas augstākās amatpersonas jūlijā apmeklēja VAS Latvijas Valsts ceļi (LVC) Ceļu laboratoriju, kas ir daļa no LVC Autoceļu kompetences centra (AKC).



Ceļu inspekcijas un ekspertīzes daļas vadītājs Ervins Puriņš demonstrē ministram grunts penetrācijas radaru.



Ceļu laboratorijas Tehniskā nodrošinājuma daļas ražošanas inženieris Mārtiņš Volners informē par asfalta urbumu paraugu ņemšanu.



Ceļu laboratorijas Būvmateriālu testēšanas daļas vadītājs Mārtiņš Jansons iepazīstina ar dažādiem būvmateriālu testiem, kurus iespējams veikt Ceļu laboratorijā.

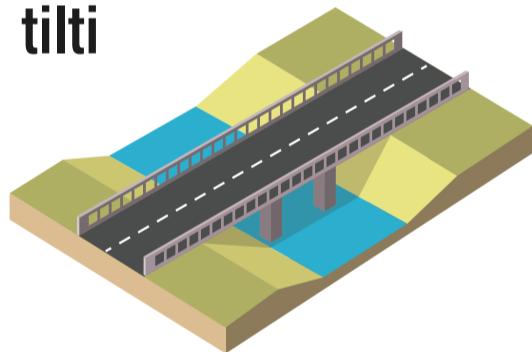


Tiek pārbaudīts asfalta paraugu tilpuma blīvums



Autoceļu kompetences centra direktors Vladimirs Akimovs stāsta, kā tiek veikti sliežu testi, kas pārbauda asfalta seguma izturību pret risu veidošanos.

Valstij piederošie tilti



VAS "Latvijas Valsts ceļi" (LVC) pārziņā ir **971 tilts**

Tiltu materiāli:

dzelzsbetons (905)

akmens (14)

metāls (46)

koks (6)

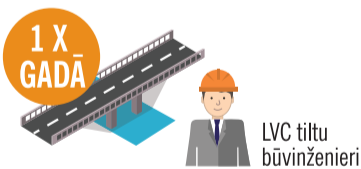
Visu tiltu kopgarums ir

31 118 m

Vidējais valsts tiltu vecums ir

41 gads

Kas, kā un cik bieži pārbauda LVC pārziņā esošo tiltu tehnisko stāvokli?

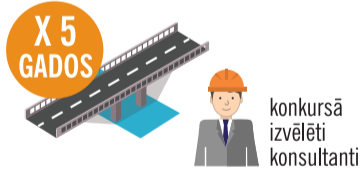


Vispārējās inspekcijas

Veic: LVC tiltu būvīnženieri

Ko pārbauda: novērtē tilta galvenās konstrukcijas. Apzina bojājumus un defektus, kas ietekmē būves nestspēju un satiksmes drošību, kā arī defektus, kas attīstoties var palielināt uzturēšanas izdevumus un ietekmē tilta izskatu.

Cik bieži: reizi gadā

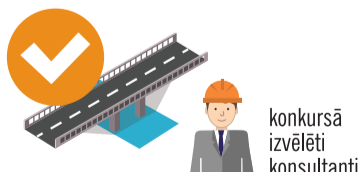


Galvenās inspekcijas

Veic: konkursa kārtībā izvēlēti konsultanti

Ko pārbauda: detalizēti izvērtē tilta tehnisko stāvokli, nosaka bojājumus, to veidus un apjomus, kā arī aprēķina potenciālo darbu izmaksas.

Cik bieži: reizi piecos gados



Pieņemšanas inspekcijas

Veic: LVC tiltu būvīnženieri

Ko pārbauda: uzreiz pēc tiltu būvdarbu pabeigšanas fiksē tehniskos parametrus, geometriskās novirzes, dokumentē būvniecības defektus. Defektus, ja tādi ir, būvniekiem jānovērš par saviem līdzekļiem.

Cik bieži: Pirms uzbūvētā vai atjaunotā tilta nodošanas ekspluatācijā



Speciālās inspekcijas

Veic: konkursa kārtībā izvēlēti konsultanti

Ko pārbauda: ja kādam tiltam ir konstatēti būtiski defekti, kas apdraud tilta nestspēju un satiksmes drošību, veic analītiskus aprēķinus, pārbauda materiālu paraugus, sniedz atzinumu par nepieciešamajiem ierobežojumiem. Prognozē atlikušo tilta kalpošanas laiku un nepieciešamos uzturēšanas pasākumus. Vajadzības gadījumā tiltu pārbauda ar slodzes testu.

Cik bieži: ja vispārējās un galvenajās inspekcijās konstatēti būtiski defekti; pēc ceļu satiksmes negadījumiem.

Kā būvē un uztur valsts ceļus?

Uz Latvijas valsts ceļiem katru gadu var vērot dažādus ceļu būvdarbus. Lai arī izskatās līdzīgi, darbi ir atšķirīgi – turklāt notiek gan uz grants, gan asfaltētajiem ceļiem. Daži skar augšējās kārtas, bet dažviet ceļa sega tiek mainīta pilnībā. Kas īsti kurā gadījumā tiek darīts un – kāpēc?

Grants ceļi

No visa 20 081 km valsts pārziņā esošā ceļu tīkla lielākā daļa (11 075 km) ir ar grants segumu. Savukārt no visiem grants ceļiem 10 219 km ir vietējas nozīmes valsts ceļi, bet nepilna desmitā daļa (856 km) ir reģionālie ceļi.

Galvenā grants ceļu uzturēšanas metode ir seguma profilēšana – tas nozīmē, ka autogreideris uz ceļa esošo granti vienmērīgi izlīdzina pa visu ceļa virsmu, aizberot bedrites, novēršot vertikālās un horizontālās rīses, tādā veidā uzlabojot braukšanas drošību un komfortu. Grants ceļi tiek profilēti atbilstoši uz turēšanas klasei, kas ir atkarīga no satiksmes intensitātes.

Tā kā vietējo ceļu sakārtošana pilnībā gulstas uz valsts budžeta pleciem, ilgstoša un nepietiekama finansējuma rezultātā grants segumi ir nolietojušies un daudzi no posmiem pavasarī un rudenī ir grūti izbraucami. Arī ūdens atvade uz grants ceļiem daudzviet nav sakārtota, līdz ar to 40% grants ceļu ir sliktā vai ļoti sliktā stāvoklī.

2015. gadā ikdienas uzturēšanas ietvaros uz grants ceļiem tika uzbērti 276 tūkst. m³ grants, un tas izmaksāja 10,8 milj. eiro. Ja rēķina, ka optimālais daudzums ir 500 m³/km, tad grants papildināta tikai uz nedaudz vairāk par 500 km grants ceļu.

Pamatkārtā

Segas pārbūves gadījumos gan uz grants, gan asfaltbetona segumiem tiek mainīta arī salizturīgā kārtā. Tās galvenais uzdevums ir ūdens atvade no ceļa segas. Ja ūdens no ceļa segas netiek aizvadīts un ziemā sasilst, šī kārtā sāk cīlāties un tiek bojāts arī ceļa segums.

Salizturīgo kārtu, atkarībā no autoceļa intensitātes, būvē vienā vai vairākos slāņos – apakšējais slānis paredzot materiālus ar zemāku, augšējais – ar augstāku frakciju un nestspēju. Salizturīgajai kārtai apakšā izmantojama smilšaina grunts, bet augstākajos slāņos dabīgi vai drupināti smalki vai jaukti minerālmateriāli, reciklētie materiāli¹. Ceļiem ar lielāku satiksmes intensitāti nepieciešami izturīgāki segas veidošanas materiāli.

Nesošā kārtā (ceļa pamats)

Salizturīgo kārtu nosedz nesošā kārtā, kas grants ceļu gadījumā faktiski ir dažāda izmēra drupinātas grants vai granīta šķembas, šķembu maisījumi.

Ja savlaicīgi neatjauno nesošo grants kārtu, tad greiderēšanas rezultātā vai intensīvākas (īpaši smagā transporta) satiksmes apstākļos uz ceļa veidojas smilšu vannas.

Atputekļošana

Lai grants ceļi ar salīdzinoši lielāku satiksmes intensitāti vasarā neputētu, tiem iespējams veikt atputekļošanu, jeb kalcija hlorīda iestrādāšanu virsējā kārtā. Atputekļot ceļus vislabāk ir pavasarī pēc ceļa klātnes pilnīgas atkuššanas, kamēr segā vēl ir saglabājies mitrums. Veicot kalcija hlorīda iestrādi profilēšanas laikā, ceļus no putēšanas var pasargāt uz pāris mēnešiem, tomēr tā ir dārga uzturēšanas metode, un ilgtermiņā izdevīgāka ir dubultā virsmas apstrāde.

Dubultā virsmas apstrāde uz grants seguma

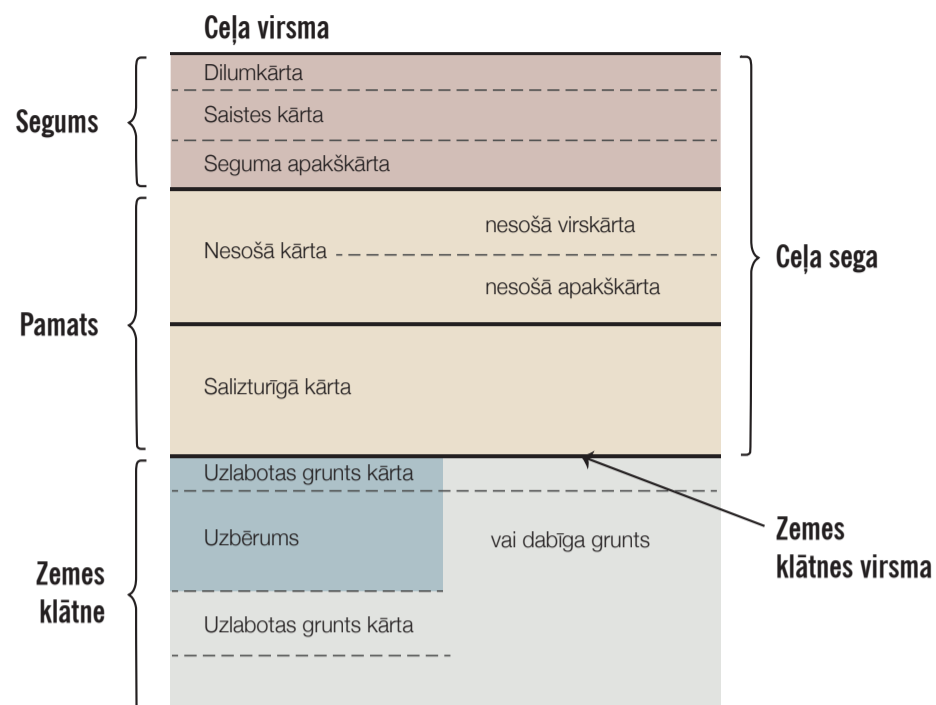
Lai uz grants ceļa veiktu dubulto virsmas apstrādi, vispirms no ceļa malām ir jānoņem apaugums, jāsakārto ūdens atvades sistēma (nepieciešamības gadījumā zemes klātnē jāiebūvē vai jānomaina bojātās caurtekas). Salizturīgajai kārtai un grants nesošajai kārtai jābūt labā stāvoklī. Grants segums tiek nogreiderēts, tiek salaboti iesēdumi un citi seguma defekti. Ja nepieciešams, tad papildina pastāvīgas greiderēšanas rezultātā zudušo grants maisījumu. Tad uz virsmas tiek izsmidzināta bitumena emulsija un uzbērtas drupinātas grants, dolomīta

vai granīta šķembas, ko pieveltno, lai tās sasaistās ar bitumenu. Tad tiek veidota otrā kārtā - atkal tiek izsmidzināta bitumena emulsija un uzbērtā otra drupinātas grants, dolomīta vai granīta šķembu kārtā, kas šoreiz ir smalkākas frakcijas. Un arī šī kārtā tiek pieveltnota. Lai šķembas kārtīgi sasaistītos ar bitumenu, ceļš ir "jāpiebrauc", tādēļ pirmās dienas pēc virsmas apstrādes tiek saglabāti ātruma ierobežojumi. Uzreiz pēc apstrādes ir liels lidojošu akmentiņu risks, tādēļ ātrumu ierobežojumu ievērošana ir pašu autovadītāju interesēs. Virsmas apstrādes veicējam garantijas laikā jāuzrauga virsmas apstrādes kvalitāte. Izveidojoties virsmas apstrādes defektiem, būvdarbu veicējam tie operatīvi un kompetenti jānovērš. Ja parādās izsvīdumi, tad ceļš nekavējoties jānokaisa ar neliela izmēra drupinātas grants, dolomīta vai granīta šķembiņām, nepiesaitītās šķembas diennakts laikā noslaukot ar autoceļa birsti.

Šis ir efektīvākais grants ceļu atputekļošanas veids. Tomēr dubultā virsma nav tik izturīga kā asfalta - šādu ceļu virsmu var sabojāt intensīva smagā (īpaši pārkrauta) transporta satiksme, asa bremzēšana, nepareiza ziemas uzturēšana.



Ceļa konstrukcija



Asfaltētie ceļi

Latvijā ir 9000 km asfaltētu ceļu. Asfaltēti ir visi (1672 km) galvenie valsts ceļi. Ar melno segumu ir arī 4613 km jeb 85% valsts reģionālo ceļu. Savukārt vietējie ceļi ar asfalta segumu ir vien 2721 km.

No visiem valsts ceļiem ar melno segumu aptuveni 45% ir sliktā vai ļoti sliktā stāvoklī. Tas nozīmē, ka šie ceļi ir faktiski sabrukušī, nelidzeni, klāti ielāpiem, nefunkcionējošu ūdens atvadi un citām problēmām.

Asfaltēto ceļu stāvoklis

Valsts galvenie ceļi un svarīgākie reģionālie ceļi ir labā un ļoti labā stāvoklī. Tas ir skaidrojams ar to, ka Eiropas Savienības (ES) fondu finansējums ir pieejams tieši šiem ceļiem, bet vietējo ceļu sakārtošana ir iespējama tikai par valsts budžeta finansējumu. Valsts galvenie autoceļi pēdējo gadu laikā tika intensīvi sakārtoti, un to uzturēšanai ik pēc septiņiem gadiem obligāti ir jāveic dilumkārtas atjaunošana.

Autovadītājiem nereti šķiet, ka atsevišķi ceļu posmi pārāk bieži tiek remontēti, un tas norāda uz iepriekš veiktu nekvalitatīvu darbu vai nepareizu plānošanu. Tomēr tā tas nav. Ja būtu pietiekošs finansējums, tā tiktu uzturēti visi valsts autoceļi. Tāpēc pašlaik šāda pareiza un ilgtspējības prasībām atbilstoša uzturēšana tiek nodrošināta tikai tiem autoceļiem, kuri ir uzbūvēti par ES līdzekļiem, jo Eiropas Komisija kā projektu līdzfinansētājs pieprasa, lai tiktu nodrošināts maksimālais ceļu kalpošanas mūžs, ko var panākt, pareizi tos uzturot un

savlaicīgi mainot dilumkārtu.

To, kuri ceļi tiks laboti vispirms, nosaka pēc vairākiem kritērijiem:

autoceļa seguma, nomaļu un ūdens atvades stāvokļa vizuālais novērtējums piecu baļu skalā, ietverot ceļa klātnes stabilitātes novērtējumu;

satiksmes parametru izmaiņas pēdējos trīs gados (intensitāte, slodzes);

autoceļu segas izbūves un atjaunošanas vēstures dati (segas izbūves gads, konstruktīvo kārtu biezumi, atjaunoto kārtu biezumi un atjaunošanas gads);

seguma līdznuma izmaiņas pēdējos trīs gados (Starptautiskā līdznuma koeficienta IRI izmaiņas);

saķeres koeficienta vērtība;

seguma ieliekuma mērījumu dati zem krītošā svara deflektometra.

Pamatojoties uz autoceļu tīkla stāvokļa novērtējumu, mērījumiem (satiksmes intensitāte un sastāvs, segumu līdznumums u.c. parametri) un segas izbūves vēstures datiem, atbilstoši apstiprinātam darba uzdevumam un metodikai, LVC speciālisti katru gadu izstrādā autoceļu rekonstrukcijas un atjaunošanas trīs gadu programmas.

Asfaltbetona ceļu remontu pēc sarežģītības un arī izmaksu apjoma ir šādi: virsmas apstrāde; dilumkārtas jeb virskārtas nomainīšana; seguma atjaunošana un ceļa pārbūve jeb rekonstrukcija. Tāpat var uzbūvēt jaunu ceļu jaunā vietā, kas ir jaunbūve.

Virsmas apstrāde kā asfaltbetona ceļu saglabāšanas metode

Uz noteiktas kategorijas asfaltētajiem ceļiem, uz kuriem nav pārāk liela satiksmes intensitāte (līdz 1000 automašīnām diennaktī), virsmas apstrāde ir piemērotākais profilaktiskais uzturēšanas veids. Parasti virsmas apstrādi veic uz reģionālajiem un dažiem vietējiem ceļiem. Šiem ceļiem parasti jau iepriekš ir veikta tieši virsmas apstrāde, un to brīžos, kad mazinās saķere ar ceļu vai veidojas nelielas rīses un vērojams šķembiņu vizuāls zudums, atkarī, lai panāktu vajadzīgo seguma viendabīgumu un riepju saķeri ar ceļa virsmu.

Veicot virsmas apstrādi, uz esoša asfalta tiek izlieta bitumena emulsija un izbērtas šķembiņas. Visbiežāk tās ir granīta šķembiņas. To var darīt vienā vai divās kārtās. Pie asfaltbetona segas saglabāšanas parasti pielieto vienkārtas, divkārtas

vai apgriezto virsmas apstrādes metodi atbilstoši Ceļu specifikācijas prasībām. Ja ceļa virsma nav gluda vai ir jau jūtamas rīses, tad virsējo slāni pirms tam nofrēzē. Šāds seguma veids nav tik komfortabls kā uz galvenajiem ceļiem esošais asfaltbetona segums – tas ir trokšņaināks un mazāk izturīgs, bet arī stipri lētāks. Virsmas apstrādi uz valsts galvenajiem autoceļiem parasti neveic, izņēmuma gadījumi ir tie valsts galveno ceļu posmi, uz kuriem ir salīdzinoši neliela intensitāte.

Dilumkārtas nomainīšana

Lai uzturētu valsts galveno autoceļu, veic dilumkārtas jeb virskārtas nomainīšanu. Pēc vidēji septiņus gadus ilguša ceļa kalpošanas perioda tā virskārtā parādās nodiluma un *noguruma* pazīmes, kuras uzrāda kā instrumentālie uz mērījumi, tā arī pieredzējušu inženieru vizuāli veiktais novērtējums. Dilumkārtas

atjaunošanu veic uz ceļiem, uz kuriem satiksmes intensitāte ir lielāka par 5000 automašīnām diennaktī.

Autoceļu dilumkārtas periodisko nomainīšanu var paskaidrot, salīdzinot to ar mājas jumta remontu vai automašīnas ikgadējo tehnisko apkopi. Tāpat kā kārtīgs saimnieks labo jumtu uzreiz, tiklīdz parādās kaut neliels izdilums, jo tā viņš izvairīsies no bēniņu un pārējo mājas stāvu applūšanas, tā arī autoceļa segums jānomaina, kamēr plaisas ir mazas un sarežģības tikai ar speciālista aci. Ja autoceļa dilumkārtu nenomaina, mazās plaisas kļūst lielākas, caur tām ūdens piekļūst ceļa apakšējām kārtām, un rezultātā ceļš tiek pamatīgi bojāts un nākamais remonts būs jau stipri dārgāks.

Viena no būtiskākajām virsmas īpašībām ir virsmas tekstūra, kas vajadzīga atbilstošas saķeres nodrošināšanai starp ceļu un transportlīdzekļu



i Kādas ir vidējās ceļu būvdarbu izmaksas?

GRANTS CEĻI		ASFALTĒTIE CEĻI	
1 km grants ceļu IKDIENAS UZTURĒŠANAS izmaksas gadā	2 117 eiro/km ar PVN	1 km valsts galvenā autoceļa IKDIENAS UZTURĒŠANAS izmaksas gadā	7 375 eiro/km ar PVN
1 km grants ceļa PĀRBŪVE • Šķembu maisījuma seguma izbūve 15 cm biežumā • Sāngrāvju tīrīšana un atjaunošana • Citi darbi (krūmi, autobusu pieturas, zīmes, caurtekas)	90 755 eiro/km ar PVN	1 km autoceļa SEGUMA ATJAUNOŠANA • Ass un malu līniju krāsošana • Virskārta • Apakškārta • Izlīdzinošā frēzēšana • Gruntēšana • Sāngrāvju tīrīšana un atjaunošana • Nomaļu uzpildīšana • Citi darbi (krūmi, autobusu pieturas, zīmes, caurtekas)	321 449 eiro/km ar PVN
1 km DUBULTĀ VIRSMAS APSTRĀDE uz grants ceļa • Šķembu maisījuma seguma/pamatu izbūve 15 cm biežumā • Dubultā virsmas apstrāde • Sāngrāvju tīrīšana un atjaunošana • Citi darbi (krūmi, autobusu pieturas, zīmes, caurtekas)	121 988 eiro/km ar PVN	1 km autoceļa REKONSTRUKCIJA , jeb pārbūve: • Ass un malu līniju krāsošana • Virskārta • Apakškārta • Apakškārta • Šķembu pamats • Vecā asfalta safrēzēšana • Salizturīgais (drenējošais slānis) • Nomaļu uzpildīšana • Citi darbi (krūmi, autobusu pieturas, zīmes, caurtekas)	929 572 eiro/km ar PVN

Viena kilometra grants ceļa pārbūves aptuvenam izmaksu aprēķinam par pamatu ir ņemti tie darbi, kuri veido objektu izmaksu lielāko daļu (kā arī ir ievērtēti pārējie darbi – 15% apmērā), seguma platums ir ievērtēts kā 8 metri, attiecīgās vienību cenas ir vidējās cenas, kas apkopotas no būvuzņēmēju piedāvātajām cenām būvdarbu konkursos 2016. gadā. Faktiskās (konkrētu ceļu pārbūves projektu) viena kilometra izmaksas var atšķirties materiālu un mehānismu transportēšanas attālumam atšķirības un esošā ceļa stāvokļa dēļ līdz pat 50%.

Viena kilometra asfaltētā ceļa pārbūves aptuvenam izmaksu aprēķinam par pamatu ir ņemti tie darbi, kuri veido objektu izmaksu lielāko daļu (kā arī ir ievērtēti pārējie darbi – 15% apmērā), seguma platums ir ievērtēts kā 9 metri, attiecīgās vienību cenas ir vidējās cenas, kas apkopotas no būvuzņēmēju piedāvātajām cenām būvdarbu konkursos 2016. gadā. Faktiskās (konkrētu ceļu pārbūves projektu) viena kilometra izmaksas var atšķirties materiālu un mehānismu transportēšanas attālumam atšķirības un esošā ceļa stāvokļa dēļ līdz pat 50%.

riepām. Asfaltētiem ceļiem dilumkārtas nomaiņa nodrošina asfalta izturību un pasargā to no priekšlaicīgas virspusējas plaisāšanas un plaisu izveidošanās oksidēšanās un saules radiācijas ietekmē.

Tas, kāda būs ceļa virskārta jeb dilumkārtā, arī ir atkarīgs no satiksmes intensitātes – cik lielām slodzēm un braucošo automašīnu skaitam ceļš kalpos. Tā ir lielākoties ir 3,5–4 cm bieža.

Jau kopš 2008. gada Latvijā uz intensīvāk noslogotajiem valsts ceļiem virsējā kārtā tiek veidota no šķembu mastikas asfalta (SMA). Tas ir ar teicamu dilumizturību, ļoti labu stabilitāti un pretestību novecošanai un plastiskajām deformācijām. SMA ir rupjāks nekā ierastais asfalts, un tā sastāvā esošās šķembas ir lielākas frakcijas. Lai lieli minerālmateriāli turētos kopā ar bitumenu, maisījuma stabilitātes nodrošināšanai tiek lietotas piedevas. Tās var būt šķiedras, speciāli aizpildītāji, gumijas putekli vai polimēri. Šīs piedevas nepieciešamas, lai spēcīgāk aprautu ūdens emulsiju vai bitumenu ar šķembu, veidojot tādu kā segregāciju – liekas, ka visa ceļa virsma ir nedaudz caurumaina.

Šķembu mastikas asfalta paredz autoceļu posmos ar lielu satiksmes intensitāti, ar lielu radzoto riepu slodzi īpatsvaru, kā arī krustojumos un citās paaugstinātā noslogojuma vietās.

Šī asfalta veida trūkums ir samazinātā saķere ceļa ekspluatācijas sākumā. Uzklājot šo asfalta, uz tā virsmas veidojas tāda kā neliela plēvīte, kas samazina riepas saķeri ar virsmu, un automašīna var

saslidēt. Šādas virsmas ceļiem pēc nodošanas ekspluatācijā kādu laiku saglabājas ātruma ierobežojumi, līdz pāri pārbraucis pietiekams skaits automašīnu un šī plēvīte ir nodilusi.

Parastā AC asfaltbetona un SMA struktūras ir vienādas – tās abas satur minerālmateriālus un polimērmodificēto bitumenu. Atšķirības ir piedevās – AC asfaltbetonam arhēziskās piedevas nepievieno, lai arī minerālmateriālu lielumi var būt vienādi. Tieši piedevu dēļ SMA ir dārgāks.

Apakšējās asfalta kārtās tiek izmantots AC asfaltbetons – ar šķembu frakciju 22, zem tā – ar šķembu frakciju 32 (to sauc par binderu).

Seguma atjaunošana

Ja ceļa pamats ir labā stāvoklī un nekādi pastiprināšanas darbi nav nepieciešami, tiek veikta **seguma atjaunošana** – tiek nofrēzēts vecais segums un atjaunota asfalta apakškārta un virskārta.

Ceļa rekonstrukcija jeb pārbūve

Ceļu pārbūve nozīmē esošās ceļa segas daļēju vai pilnīgu nojaukšanu, ieskaitot ceļa pamatu. Parasti ceļa pārbūvi veic, saglabājot esošo zemes klātnes profilu, izņemot gadījumus, ja zemes klātnes sastāvā ir saglabājusies kūdra vai plūstošie māli. Vajadzība rekonstruēt kādu ceļa posmu parasti ir tādēļ, ka ceļš sākotnēji ir bijis nepilnīgi izbūvēts vai nav ticis pienācīgi uzturēts (vai abi). Savukārt atjaunojamo ceļa segas kārtu biežumi ir atkarīgi no ģeoloģiskās izpētes rezultātiem, pielietojamo materiālu fizikāli tehniskajām

īpašībām un ceļa intensitātes.

Arī asfaltētā ceļa pamats ir tāds pats kā grants ceļam. Seguma pastiprināšanas darbi, ja tādi nepieciešami, notiek tieši šajā slānī – to dara ar dolomītu, granītu vai citu minerālmateriālu vai to maisījumiem, cementu, kā arī reciklēto materiālu. Viss tā tiek likta apakškārta, saistes kārtā un virskārta jeb dilumkārtā.

Tas, kādi materiāli katrā kārtā ir jāizmanto, tiek noteikts pasūtītāja sagatavotajā projektēšanas darba uzdevumā, pēc kura tiek izstrādāts tehniskais projekts, kura neatņemama sastāvdaļa ir projekta specifikācijas, kas bāzējas uz tā brīža aktuālajām Ceļu specifikācijām. Materiālu izvēle ir atkarīga no tā, kādai satiksmes intensitātei ceļš ir paredzēts.

Tehnoloģiskais pārtraukums

Lielie ceļu pārbūves projekti nereti tiek veikti divas sezonas un tad, kad iestājas ziema, attiecīgajam objektam (ceļa posmam) ir tehnoloģiskais pārtraukums. Lai saglabātu ceļa pamatu, tiek uzklāta seguma apakškārta, uzlikts maksimālā ātruma ierobežojums un palaista satiksme. Reizēm atstāj virsmas saistes kārtu, kurai jāpievieno vairāk bitumena. Viss ir izbūvēts, bet ceļš nav nosepts ar dilumkārtu, uzlikts tiek konstatēts, ka ceļš pārzīmojis, veikti nepieciešamie attiecīgās kārtas sakārtošanas darbi. Katra no šīm kārtām strādā kopā kā viens mehānisms. Tomēr asfalta, ko klāj uz virskārtas, ir jutīgs pret temperatūru un iekļāms pie noteiktas temperatūras (līdz +10 grādiem). Ja ir zināms, ka dilumkārtu uzlikt nespēs, tad saistes kārtai jāparedz vairāk bitumena. Pretējā gadījumā

ziemā, kurā ir 20 atkuššanas cikli, var ciest visa ceļa sega.

Aukstā pārstrāde (reciklēšana)

Reciklēšanu var veikt uz vietas būvobjektā, uzirdinot esošo ceļa segumu un daļu segas pamata. Iegūtajai masai pievieno jaunus minerālmateriālus un saistvielas, tajā skaitā cementu. To sablīvē un izlīdzina. Pēc tam tiek likta asfalta apakškārta.

Reciklēšana ir finansiāli ļoti izdevīga. Esošajam reciklētajam materiālam ir tikai jāpievieno grants materiāls un nedaudz cementa. Bet atšķirībā no jaunbūves, nav vajadzības pievest materiālus

lielā apjomā un aizvest nestspēju zaudējušos materiālus.

Jaunbūve

Jaunbūve ir jauna ceļa (ar saistītu vai nesaistītu materiālu) izbūve pa jaunu trasi. Jaunbūve ir arī papildus brauktuvju, pievedceļu, vai vairāklīmeņa mezglu izbūve.

Nomaļu uzpildīšana

Nomaļu uzpildīšana ir nepieciešama, lai asfalts ar ceļa nomali būtu vienā līmenī. Parasti nomaļes tiek aizpildītas ar smalkas frakcijas grants maisījumu ar iestrādi (profilēšana un blīvēšana) vai bez tās.

Ceļu ikdienas uzturēšana

Nelielu bojājumu vietēja rakstura labojumi ceļam un segumam: grants seguma virsmu un nomaļu līdzināšana; regulārie ūdensatvades sistēmas, sānu nogāžu, malu, satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu un cita aprīkojuma uzturēšanas pasākumi; ceļa nodalījuma joslas sakopšana, pļaušana un atpūtes zonu un drošības aprīkojuma uzturēšana.

¹Reciklēti materiāli ir drupināti jaukti betona minerālmateriāli, drupināti mūra minerālmateriāli, drupināti jaukti minerālmateriāli, drupināti ceļa segas materiāli vai atkritumu dedzināšanas krāsns pelni.



Asfaltbetona iekļāšana.



Autoceļa pārvada sakārtošana.



Izlīdzinošā frēzēšana.

Tiltus skaita ne tikai rudenī

Turpinājums no 3. lapaspuses

Biedrība Latvijas Ceļu būvētājs pagājušajā vasarā cēla trauksmi par tiltu bēdīgo stāvokli. Vai tiešām joprojām kaut kur ir atļauta satiksme uz tiltiem, kas apdraud dzīvību?

LVC uzdevums ir nodrošināt autobraucēju drošu pārvietošanos pār tiltiem. Ja kāda tilta tehniskais stāvoklis apdraud satiksmes drošību, tad tiek veikti nepieciešamie pasākumi, lai ierobežotu satiksmi – uzstādītas ceļa zīmes, norobežojošās barjeras vai bloki.

Ja uz tilta nav uzstādīti satiksmes ierobežojumi, tad pār tiem var braukt droši, bez īpaša uztraukuma, protams, izvēloties braukšanas apstākļiem atbilstošu ātrumu.

Kas ir biežākie ierobežojumi, kas tiek ieviesti uz tiltiem, ja tiek konstatētas problēmas?

Parasti tiek uzstādītas satiksmi ierobežojošas ceļa zīmes ar ierobežojumiem kravas transportam, vai arī sašaurināta brauktuve ar barjerām vai blokiem. Gadījumos, ja ir sabrukusi gājēju ietve, tad papildus tiek uzlikta arī zīme, ka gājējiem tiltu šķērsot pa ietvi ir aizliegts.

Cik ilgi kalpo tilts?

Katra tilta kalpošanas laiks ir atšķirīgs, un ir atkarīgs no dažādiem aspektiem. Tie var būt tilta būvniecībā pielietotie materiāli un to kvalitāte, būvdarbu tehnoloģijas ievērošana vai neievērošana, tiltu uzturēšanas kvalitāte, ekspluatācijas apstākļi – vai tilts ziemā tiek kaisīts ar sāli vai nē, kā arī smagsvaru ietekme uz tilta konstrukcijām.

Šobrīd tilti tiek projektēti 100 gadu kalpošanas laikam.

Tas gan attiecas uz galvenajām nesošajām konstrukcijām – balstiem un laidumu, savukārt atsevišķi konstruktīvie elementi, brauktuves segums, hidroizolācija, margas, barjeras, protams, būs jāmaina biežāk.

Kas bojā tiltus?

Ir vairāki faktori, kuri ietekmē tilta tehnisko stāvokli. Tā ir apkārtējā vide, ziemas uzturēšanas darbi, kaisot pretslīdes materiālu, transporta slodzes un ceļu satiksmes negadījumi. Ekspluatācijas laikā tilti tiek pakļauti ne tikai satiksmes noteikumos atļautajām, bet arī smagsvara un īpaši smagas satiksmes slodzes iedarbēm. Uz Latvijas autoceļiem ir lielāks smago un ļoti smago transportlīdzekļu skaits, nekā bija pieņemts iepriekš. LVC uzskaites datos fiksēts, ka 2015. gadā tika izsniegts vairāk nekā 1000 atļauju 52 t smagsvaru pārvadājumiem un ap 900 atļauju smagsvaru pārvadājumiem virs 52 t. Rezultātā tilti ir pakļauti slodzēm, kādas agrākos projektēšanas standartos un būvnormatīvos nebija paredzētas. Šo slodžu iedarbības rezultātā pastiprinās tiltu konstrukciju deformācijas – tā rezultātā samazinās tiltu kalpošanas laiks un palielinās to uzturēšanas izdevumi.

Uz cik tiltiem šogad plānoti būvdarbi?

Kopumā šajā būvniecības sezonā iplānoti būvdarbi 31 tiltam. Daļa tiltu ir pārejošie objekti no iepriekšējā gada. Ir darbi, kas šogad uzsākti un šogad arī tiks pabeigti. Un ir arī tādi objekti, kurus uzsāks šogad, bet pabeigs nākamgad. Daudz ir atkarīgs no iepirkumu rezultātiem un ātruma, kādā tiks slēgti

līgumi. Savukārt divgadīgie objekti ir atkarīgi arī no būvnieka iespējām un būvdarbu organizācijas.

Kuri ir izceļamākie projekti?

Viens no nozīmīgākajiem ir Lielupes tilts uz Liepājas šosejas, kuram šī gada jūnijā tika pabeigti atjaunošanas darbi. 274 m garais tilts pār Lielupi tika uzbūvēts pirms 57 gadiem un pēdējo reizi remontēts pirms 18 gadiem. Atjaunošanas darbu laikā satiksme pār tiltu tika slēgta un novirzīta blakus pa pagaidu apbraucamo tiltu.

Šogad nopietni būvdarbi plānoti uz Ventspils šosejas tiltam pār Lielupi pie Slokas. Tiltam paredzēts pastiprināt brauktuves konstrukciju, nomainot sliktā tehniskā stāvoklī esošās dzelzsbetona plātnes, un pilnībā atjaunot pārējos tilta brauktuves konstruktīvos elementus – segumu, hidroizolāciju, drošības barjeras un ietves konstrukciju, atjaunot tērauda siju krāsojumu un veikt citus nepieciešamos atjaunošanas darbus.

Būvniecības laikā satiksme tiks organizēta pārmaiņus pa tilta vienu pusi, jo pagaidu tilta izbūve šo projektu būtiski sadārdzinātu, bet tilta slēgšana nav tehniski un ekonomiski pamatota. Papildu izdevumi autobraucējiem un pasažieru pārvadātājiem būs daudz lielāki nekā iekonomētie līdzekļi tilta būvdarbiem.

Interesants objekts ir pie Jelgavas Mežciemā, kur vecais 1927. gadā būvētais tilts pār Vircavu tiks atjaunots un atvēlēts gājējiem, bet autotransportam jau faktiski ir izbūvēts jauns tilts turpat blakus. Lidzīga situācija paredzēta

Suntažos tiltam pār Mazo Juglu – arī tur vecais tilts tiks savests kārtībā un atdots gājējiem, bet blakus taps jauns.

Vēl jāatgriežas pie gājēju – velosipēdistu tilts Babītē pār Jūrmalas šoseju, kas tiks pabeigta vēl šovasar.

Cik gadi būtu nepieciešami, lai sliktā stāvoklī esošos tiltus savestu kārtībā?

Tiltu būvniecība un uzturēšana ir nepārtraukts process. Tilti tiek būvēti no jau-

nepieciešamie tiltu pārbūves un atjaunošanas darbi, tiltu tehniskais stāvoklis turpinās pasliktināties.

Vai finansējums tiltiem katru gadu mainās?

Valsts budžeta finansējums ir mainīgs un pēdējā laikā vienmērīgi zems. Lielu daļu finansējuma tiltiem dod Eiropas līdzekļi, kas ir pieejami ceļiem – tilti tiek atjaunoti un pārbūvēti kopā ar ceļiem.

Tomēr to tā īsti nevar saukt par jaunbūvi.

Taču ir viens jauns tilts, kuram šobrīd tiek izstrādāts būvprojekts – tilts pār Daugavu Jēkabpilī. Tas ir apjomīgs darbs, kurā tiek izstrādāts vairāk nekā 400 metru gara vanšu tilta būvprojekts. Saskaņā ar līguma nosacījumiem projektam jābūt gatavam 2018. gada sākumā. Par būvniecību šobrīd grūti kaut ko prognozēt – ja būs pieejams finansējums, tilts varētu būt gatavs ap 2021. gadu.



Vēsturiskais (pa kreisi) un jaunbūvējamais tilts pār Vircavu Jelgavas novadā.

na, pārbūvēti un atjaunoti. Lai savestu kārtībā sliktā stāvoklī esošos tiltus, vajadzīgs ne tikai laiks, bet arī nauda. Pēc veiktajiem aprēķiniem, lai veiktu sliktā un ļoti sliktā stāvoklī esošo valsts autoceļu tiltu pārbūvi un atjaunošanu (un tie ir vairāk nekā 400 tiltu), nepieciešami apmēram 140 milj. euro. Lai savestu kārtībā sliktā stāvoklī esošos tiltus un uzturētu atbilstošā līmenī tiltus kopumā, ir nepieciešams regulārs finansējums ilgākā laikā, kas pārsniedz ikgadējo normatīvo darba apjomu. Ja netiks veikti

Cik no jūsu pieminētajiem 30 tiltiem tiek remontēti par valsts budžeta līdzekļiem?

20 objekti ir par Eiropas līdzekļiem, pārējiem 11 ir tiltu objekti par valsts budžeta līdzekļiem.

Vai tiek projektēts kāds jauns tilts?

Jauna būve ir tad, ja tā tiek projektēta jaunā vietā pa jaunu trasī. Piemēram, tādās bija Saulkrastu apvedceļš, kurā tika izbūvēti vairāki jauni tilti. Parasti esošajā ceļā tiek nojaukts vecais tilts un tā vietā tiek izbūvēts jauns.

Nereti, braucot pa Latviju, redzami tilti, kas ir skaisti un varētu kalpot kā tūrisma objekti. Vai LVC ir informācija par šādiem tiltiem, kas būtu izceļami?

Latvijā ir pietiekami daudz interesantu, skaistu un estētiski baudāmu tiltu. Manuprāt, viens no skaistākajiem tiltiem ir pār Amatu Melturos, kuru iesaku katram pašam novērtēt klātienē. Arī pašvaldībās ir skaisti tilti – kaut vai tilts pār Ventu Kuldiņā vai akmens mūra tilts pār Abavu Kandavā, kurus katram vērts apskatīt.

Atvērta Baltijā lielākā un modernākā seno spēkratu kolekcija – CSDD Rīgas motormuzejs

Kopš jūlija apmeklētājiem atvērta rekonstruētais CSDD Rīgas Motormuzejs (RMM), kas ir lielākais un modernākais vēsturisko spēkratu muzejs Baltijā.

Pēc vīriem rekonstrukcijas muzeja iekštelpas ir pilnībā pārbūvētas atbilstoši mūsdienu prasībām, iegūstot plašākas, kvalitatīvākas ekspozīcijas telpas, labiekārtotu un patīkamu vidi, kā arī ērtu pieejamību ikvienam apmeklētājam. Muzeja ekspozīcija veidota kā aizraujošs un interaktīvs stāsts par unikāliem spēkratiem, ievērojāmām personībām un nozīmīgākajiem notikumiem auto un cilvēces vēsturē. Ekspozīcija izvietota trīs stāvos vairāk nekā 4000 kvadrātmetru platībā un tajā patlaban aplūkojami vairāk nekā 100 unikāli automobiļi, motocikli un velosipēdi.

CSDD valdes priekšsēdētājs Andris Lukstiņš muzeja atklāšanas laikā sacīja: "Jaunatklātais motormuzejs turpmāk būs vieta, kur satikties auto speciālistiem, restauratoriem un sportistiem, kā arī skolotājiem un ģimenēm ar bērniem. Muzejs ir ne vien rūpīgi restaurēto auto "pērļu" krātuve, bet arī izglītojošs centrs."

Rekonstrukcijas laikā muzeja krājumi ir papildināti ar vairākiem nozīmīgiem jaunieguvumiem un restaurētiem spēkratiem, no kuriem lielākā daļa būs redzami arī atjaunotajā muzeja ekspozīcijā. To skaitā pasaulē pirmās automašīnas Benz Patent Motorwagen

replika, čehu lepnums 1949. gada TATRA 87 un austriešu-vācu kopdarbs, 1938. gada sporta kabriolets STEYR 220 Gläser Sport Cabrio, latvieša Augusta Krastiņa 1903. gadā ASV radītā automašīna Krastin auto, 1930. gada Cadillac V8 jeb prezidenta Kārļa Ulmaņa auto "dviņubrālis" un citi jaunumi.

Jaunajā RMM ekspozīcijā būs skatāma arī unikālu, lielākoties Latvijā ražotu vēsturisko radioaparātu un tālrunu kolekcija, ko muzeja rīcībā nodevis Lattelcom.

Dinamisku muzeja darbību nodrošinās atsevišķa maināma izstāžu zāle, kā arī modernas



Foto: Toms Norde.

konferenču telpas. Apmeklētāju ērtībai darbosies kafējnīca un būs pieejams bērnu rotaļu laukums. Skolēniem būs iespēja apgūt ceļu satiksmes noteikumus, autobūves vēsturi un tehniku RMM muzejpedagoģijas klasē.

Muzeja ēkas rekonstrukciju īstenojuši arhitektu birojs SIA

Arhis arhitekti un būvnieki SIA Skonto būve, bet ekspozīcijas dizainu veidojuši SIA H2E.

RMM ieejas kartes nopērkamas ne tikai muzeja kasēs, bet arī elektroniski RMM interneta mājaslapā, Biļešu Servisa tirdzniecības vietās un www.bilesuserviss.lv.

Rīgas Motormuzejs tika

atklāts 1989. gadā, bet 2016. gadā pabeigta ēkas rekonstrukcija. Plašāka informācija pieejama RMM mājaslapā www.motormuzejs.lv.

- twitter.com/Motormuzejs
- facebook.com/rigamotormuseum
- instagram.com/rigamotormuzejs

CSDD augustā aicina uz tehniskās apskates nakti

Nemot vērā autovadītāju lielo interesi, Latvijas autoparka īpatnības un braukšanas apstākļus, Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) jau piekto gadu piedāvā bezmaksas vieglo transportlīdzekļu diagnostiku pasākumā "Tehniskās apskates nakts". Šogad auto bez maksas tiks pārbaudīti Gulbenē, Talsos, Daugavpilī un Rīgā. Tehniskās apskates nakts devīze ir nemainīga – "Mēs par drošu auto!".

Šā gada jaunums – Gulbenes, Talsu un Daugavpils CSDD nodaļās bezmaksas auto diagnostiku varēs veikt tikai pēc iepriekšēja pieraksta. Šādā veidā CSDD grib samazināt gaidīšanas laiku un dot iespēju vairāk laika veltīt citām Tehniskās apskates nakts aktivitātēm. Divas nedēļas pirms Gulbenes, Talsu vai Daugavpils Tehniskās apskates nakts būs iespēja pierakstīties uz bezmaksas auto diagnostiku. Pierakstīties varēs, izmantojot CSDD e-pakalpojumu (e.csdd.lv) vai arī autovadītājam ierodoties CSDD nodaļā.

Iepriekšējos gados auto diagnostika tika veikta gandrīz pieciem tūkstošiem automašīnu visos Latvijas reģionos. Šo auto kopējās raksturīgās iezīmes ir: vidējais vecums ap

10-15 gadiem, 80% no tiem tika atklāti lielāki vai mazāki defekti, turklāt lielākā daļa no šiem auto ikdienā piedalās ceļu satiksmē. Galvenās auto diagnostikā atklātās problēmas saistītas ar ritošo daļu, bremžu sistēmu un auto gaismām, kas primāri braucējiem garantē drošību ceļu satiksmē.

Latvijas autoparka vidējais vecums ir ap 13 gadiem, tas ir gandrīz divreiz vecāks nekā vidēji Eiropā. Latvijā katra otrā automašīna tehniskajā apskatē ir ar bojājumiem, kas norāda, ka ikdienā par auto ir jā rūpīgāk ar regulārāk. Katru dienu tehniskajā apskatē tiek atklāti satiksmes drošībai pilnībā nepieņemami fakti, piemēram, katru dienu katrā otrajā tehniskās apskates stacijā kādam automobilim atsa-

darboties bremžu sistēma.

„Tehniskās apskates nakts Latvijā norit savstarpējas sarunotnes gaisotnē; tās ir guvušas lielu atsaucību un veicinājušas cilvēku izpratni par drošu auto nozīmi satiksmē,” stāsta CSDD Transportlīdzekļu kontroles un sertifikācijas inspekcijas priekšnieks Jānis Liepiņš. „Tehniskās apskates nakts liek autovadītājiem aizdomāties par savu auto reālo tehnisko stāvokli. Daudzi šoferi ir pārsteigti, ka viņa spēkrats realitātē ir sliktākā tehniskā stāvoklī nekā patiesībā domāts. Pēc auto pārbaudes viņi ieklausās tehniskās apskates darbinieku konsultācijās, ieteikumos un ielāno tuvākajā laikā savu spēkratu saremontēt. Šādi sadarbojoties, uz ceļiem kļūst drošāk!”

Tehniskās apskates nakts '16

MĒS PAR DROŠU AUTO!

CSDD piedāvā:

29.jūlijā Gulbenē	no pl.19:00 – 02:00
13.augustā Talsos	no pl.18:00 – 01:00
20.augustā Daugavpilī	no pl.18:00 – 01:00
27.augustā Rīgā	no pl.18:00 – 02:00

**Auto bezmaksas diagnostika
Tehniskā apskate**

CSDD RĪGAS MOTORLĪDZEKĻU LIELVĀRDS

Jaunuzbūvētajā Biķernieku trasē oktobrī notiks vērienīgas sacensības

Jūlija beigās tika svinīgi atklāta jaunuzbūvētā 1294 m garā CSDD Biķernieku rallijkrosa trase, kur 1. un 2. oktobrī notiks augstākā ranga autosporta sacensības – FIA pasaules rallijkrosa čempionāta desmitais posms Neste World RX of Latvia.

Trases grunts seguma posms ieklāts unikālā veidā, lai nedz laikapstākļi, nedz sporta automašīnu slodze nespētu radīt sarežģījumus sekmīgai un drošai rallijkrosa sacensību norisei. Trasē izvietotas jaunas dzelzsbetona barjeras, drošības sētas un nožogojums, kā arī dalībnieku parka nobrauktuvju (pitlīniju) dubultās dzelzsbetona sienas.

Rallijkrosa trases garums ir 1294 metri, un tās seguma proporcija atbilst FIA pasaules rallijkrosa čempionāta prasībām – 60% trases garums ir ar asfalta segumu, bet atlikušie 40% – grunts seguma posms. Trasē kopumā izveidoti trīs tramplīni – lielākais no tiem atradīsies trases grunts sekcijā, bet divi izvietoti paralēli viens otram – viens trases pamataplī, bet otrs – Jokeraplī, rodot unikālu risinājumu arī starp citām pasaules rallijkrosa čempionāta trasēm. Braukšanas virziens pa

jauno CSDD Biķernieku rallijkrosa trasi būs pretēji pulkstenrādītāja virzienam – šādi 8 no 12 likumiem vedīs pa kreisi, bet četri – pa labi. Atbilstoši datorsimulāciju datiem, paredzams, ka jaudīgākās Supercar klases braucēji aplī veiks aptuveni 60 sekundes.

Jaunuzbūvētajā trasē pirmās sacensības notika 23. un 24. jūlijā, kad spēkiem mērojās Ziemeļeiropas zonas (NEZ) rallijkrosa čempionāta, Latvijas rallijkrosa kausa, kā arī Lietuvas rallijkrosa čempionāta dalībnieki.

Satiksmes ministrs Uldis Augulis rallijkrosa atklāšanā sacīja:

“Šodien atklājam ne tikai jaunu Biķernieku trases posmu, bet atstājam arī ierakstu Latvijas svarīgāko sporta notikumu vēsturē. Savā piecdesmit gadu pastāvēšanā pieredzes bagātā Biķernieku trasē piedzīvo kulmināciju un sagaida

pasaules līmeņa autosportistus. Ar pārliecību pieņemām izaicinājumu un iespēju, kas ir arī jauns impulss Biķernieku trases attīstībai, lai arī turpmāk piedzīvotu spraigas sacensības uz jaunā seguma.

Tāpēc paldies visiem darbiniekiem, organizatoriem, atbalstītājiem – ikvienam, kas paveicis milzīgu darbu un turpina aktīvi rosīties, lai Latvijas vārds un viesmīlība izskanētu pasaulē. Pēc tā, kā sevi prezentēsim sportistiem un līdzjutējiem no visas pasaules, spriedīs ne vien par Biķernieku trasi, bet arī par Rīgu un visu Latviju.

Īpaši veiksmi novēlu mūsējiem – Reinim Nitišam un Jānim Baumanim. Turēšu ikškus par jums! Trases jaunais veidols būs izaicinājums arī jums un nebijuši iespaidi skatītājiem. Tāpēc veiksmi trases iemēģināšanā un startos! Lai pareizā brauciena taktika un mājnieku atbalsts!”

Pilnveidota jauno šoferu apmācības programma

Lai uzlabotu kopējo ceļu satiksmes drošību un pagustinātu jauno autovadītāju sagatavotības līmeni, ir pilnveidota transportlīdzekļu vadītāju apmācības teorētiskā un arī praktiskā programma.

Turpmāk transportlīdzekļu vadītāju teorētiskā apmācības programma būs papildināta ar jauniem elementiem (piemēram, bīstamu situāciju prognozēšana un risku novērtēšana, mazaizsargāto satiksmes dalībnieku drošība). Tāpat topošos šoferus sagaida lielāks minimālo vadīšanas nodarbību skaits (piemēram, B kategorijai no 14 uz 20 stundām).

Gaidāms arī stingrāks regulējums attiecībā uz vadīšanas apmācību slidenā ceļa apstākļos un diennakts tumšajā laikā, kā arī noteikta prasība autoskolām nodrošināties ar braukšanas laukumu.

Lai radītu elastīgāku, ērtāku un klientiem draudzīgāku apmācības sistēmu, teorētiskās apmācības programmās ietvertie jautājumi sadalīti apmācības moduļos, jo šāda sistēma arī ļauj apmācāmajai personai apmācību veikt viena gada laikā un topošajam autovadītājam būs obligāti jāapgūst visas mācību programmā noteiktās tēmas. Katrā mācību modulī ir piecas mācību stundas (45 minūtes katrā), kas, ņemot vērā

autoskolu pieredzi, ir optimāls un praksē pielietots vienas dienas apmācības ilgums.

Lai palielinātu autoskolas atbildību par apmācāmo sagatavošanas kvalitāti atbilstoši noteiktajām programmām, ir ieviesta prasība, ka apmācība autoskolā tiek pabeigta, nokārtojot autoskolas teorētisko un braukšanas eksāmenu, atrunājot eksāmenu kārtības nosacījumus starp autoskolu un apmācāmo.

Tāpat grozījumi paredz pilnveidot mācību karšu izsniegšanas, darbības apturēšanas un atņemšanas kārtību autoskolām.

Lai padarītu caurspīdīgāku finanšu apriti transportlīdzekļu vadītāju apmācības sfērā, kas mazinātu nelegālos maksājumus (lielākoties par braukšanas apmācību), plānots noteikt, ka samaksa par visiem ar apmācību saistītajiem pakalpojumiem tiks maksāta autoskolai. Tas ierobežos maksājumus, no kuriem netiek maksāti nodokļi, un pilnveidos apmaksas sistēmu. Jaunā kārtība arī pozitīvi iespaidos braukšanas apmācības

kvalitāti, jo autoskolai būs lielākas iespējas ietekmēt braukšanas apmācības instruktoru rīcību un darba kvalitāti.

Tāpat tiks pilnveidotas teorētisko priekšmetu pasniegēju un braukšanas mācību instruktoru apmācības programmas un atestācijas sistēma, kā arī precizētas kvalifikācijas prasības speciālistiem, kuri sagatavo transportlīdzekļu vadītājus.

Ar jauno kārtību var iepazīties 28.jūnijā pieņemtajos grozījumos Ministru kabineta 2010. gada 13.a priļa noteikumos Nr. 358 „Noteikumi par transportlīdzekļu vadītāju apmācību un transportlīdzekļu vadītāju apmācības programmām”.

Grozījumus par transportlīdzekļu vadītāju apmācības pilnveidi izstrādāja Satiksmes ministrija un CSDD sadarbībā ar Latvijas Profesionālo autoskolu federāciju, kā arī autoskolu pārstāvjiem. Par nepieciešamību uzlabot ceļu satiksmes drošību, tajā skaitā – topošo šoferu apmācības procesu un eksāmināciju, tika lemts arī Ceļu satiksmes drošības padomē.

Jaunas medmāsiņas auto pa ceļam pie aprūpējamā pacienta noslāpst. Par laimi dažus kvartālus tālāk ir benzintanks. Aizslēgusi mašīnu, viņa dodas pēc degvielas. Benzintanka pārdevējs ar nožēlu saka, ka vienīgā benzīna kanna ir aizņemta un neviena cita piemērota trauka nav. Medmāsiņa aiziet atpakaļ uz mašīnu, paņem no savām mantām "pīli", uzpildes stacijā pielej to ar benzīnu un dodas atpakaļ uz mašīnu. Divaino medmāsiņu ar "pīli" pie mašīnas pamana divi vīrišķi un viens no viņiem, redzot, ka trauka saturs tūlīt tiks ieliets mašīnā, otram saka:

- Ja mašīna sāks darboties, goda vārds, turpmāk katru svētdienu apmeklēšu baznīcu.

Pieci angļi ar Quattro šķērso Itālijas robežu. Itāļu robežsargs viņus aptur un saka:

- Pieci pasažieri Quattro braukt nedrīkst!
- Kā nedrīkst?
- Quattro nozīmē četri!
- Quattro ir mašīnas nosaukums. Lūk, dokumenti – šī automašīna var pārvadāt piecus cilvēkus.
- Tas neko nenozīmē. Quattro nozīmē četri! Mašīnā ir pieci cilvēki, jūs pārkāpjat likumu.

Automašīnas vadītājs neiztur:

- Tu, idiot, pasauc savu priekšnieku. Es vēlos runāt ar kādu, kas ir gudrāks.
- Atvainojiet, viņš pašlaik nevar atnākt. Viņš ir aizņemts ar diviem cilvēkiem Fiat Uno.

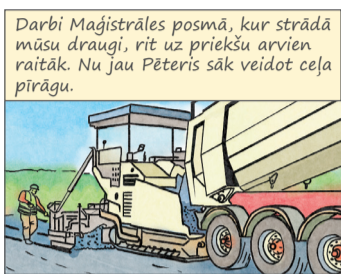
Blondīne iebruc stabā. Izkāpj no auto, skatās uz samīcīto mašīnu un nesaprot, ko tagad darīt. Garām iet cita blondīne un saka:

- Ja spēcīgi pūtīsi izpūtējā, bleķi iztaisnosies! Blondīne tā arī dara. Garām iet divi policisti. Ieraudzījuši notiekošo, jautā:
- Ko, jūs, meitenīt darāt?
- Man teica, ka, pietiekami spēcīgi pūšot, bleķi iztaisnosies.
Policisti sāk smieties:
- Esat gan jūs naiva! Kā tad bleķi iztaisnoties, ja, pūšot izpūtējā, neesat aizvērusi logu?!

Kā 3 draugi Ceļgrauzi pieveica

Komikss "Kā trīs draugi Ceļgrauzi pieveica" stāsta par to, kā satiekas Pele, Valcis jaunākais un Urbis un liek galvas kopā, lai tiktu galā ar neganto ceļu postītāju Ceļgrauzi.

Komiksa sākums iepriekšējos Autoceļu Avīzes numuros."



Darbi Maģistrāles posmā, kur strādā mūsu draugi, rit uz priekšu arvien raitāk. Nu jau Pēteris sāk veidot ceļa pīrāgu.



Ceļgrauzis vēl izmēģina dažādas vilcības – te nokaisa mākoņus ar sudraba oksīdu, izraisot pamatīgas lietussgāzes...



Klāt arī Maģistrāles posma atklāšana. Svarīgas kundzes un kungi griež lenti un saka runas.



PROFESOR, KĀDS PRIEKŠ JŪS ATKAL SATIKT!

Pele, Urbis un Valcis ielūguši uz atklāšanu savus matemātikas skolotājus un universitātes pasniedzējus.



...te iemet milzīgu sausā leduš kluci asfalta klājējā.



Urbis ir acīgs – viņš žigli aprēķina, ka asfalts būs par vēsu, tāpēc šī porcija jāved atpakaļ pārstrādāt.



BEZ MATEMĀTIKAS UN FIZIKAS TĀDUS CEĻUS NAV IESPĒJAMS UZBŪVĒT!



Bet nabaga Ceļgrauzis tikmēr bezspēcībā noskatās, ka vienīgo gar pašu asfalta malu izspraukušos superpīnēni apēd zaķis.



ŠKIC PROM!



Galvenais, ka uz ceļa viss ir pārbaudīts un kvalitatīvs. Kā matemātikas vienādojumā.



Viņš vēl nakti atvāz savu slepeno ieroci – Ceļu Grauzamo Zobu un mēģina graužt jauno Maģistrāli...



...tomēr šis rieksts viņam izrādās par cietu. Zobs nolūst – un kas tad viņš vairs par Ceļgrauzi bez lielā zoba...
Beigas

Autobraucēju brīvdienu ceļvedis

AUGUSTS, 2016

20. augusts
Rojā. Rojas upes svētki "Senais vikingu ceļš". Svētku programma: www.roja.lv

5.-7. augusts
Ventspils pilsētas svētki 726

6. augusts
pulksten 18.30, Kuldīgas pils estrāde, Kuldīga. Vasaras rokmūzikas festivāls "Live Fest '16". Ieejas maksa: 20 eiro

12.-14. augusts
Jūrkalne. Zāļu dienas Vairāk informācijas: www.jurkalne.lv

12.-13. augusts
Liepāja. Fontaine festivāls Festivāla programma: www.fontainefestival.lv Ieejas maksa: 8-10 eiro

13. augusts
Saldū. Rozentāla ielas svētki. Pasākumi, koncerts un nakts brīvdabas kino

12.-14. augusts
Rīga. Rīgas svētki. Svētku programma: www.rigassvetki.lv

27. augusts
Tūja un citas Latvijas pludmales. Starptautiskā akcija Senā uguns nakts pie Baltijas jūras. Ugunsgrūvī vietās: www.ancientlights.eu

13. augusts
pulksten 16.00, Sigulda Latvijā pirmais Skaņu un garšu festivāls Ieejas maksa: 20-28 eiro

5.-7. augusts
Valmiera. Valmieras teātra festivāls. Festivāla programma: www.valmierasfestivals.lv

6. augusts
Valmiermuižas pils parks, Burtņieku nov. Māras dienas svinības un tirdziņš "Ar gardu muti Valmiermuižā". Svinību programma: www.burtņiekunovads.lv

6. augusts
Brīvdabas estrāde (Lakstīgalu sala), Viļāni. Starptautiskie Tautas muzikantu svētki

12.-14. augusts
Ludza. Ludzas pilsētas svētki

16.-21. augusts
Rēzekne, Latgales vēstniecība "Gors" Starptautiskais īsfilmu festivāls "Open Place". Festivāla programma: www.openplace.lv

21. augusts
Dabas parks, Tērvete. Ģimeņu diena "Ņigu-ņegu mežā"

27. augusts
Jelgava. XVI Vispārējie Latvijas piena, maizes un medus svētki; XIV Piena paku laivu regate. Ieeja bezmaksas

5.-6. augusts
Bauska. Bauskas pilsētas svētki "Bauskas smekļi"

20. augusts
"Apsītes", Dvīetes pag., Ilūkstes nov. Vinkopju-vīndaru svētki "Kartupelis un tomāts"

19. augusts
Rožupestes estrāde, Līvānu nov. Kāzu muzikantu saiets Svētku programma: www.livani.lv

13.-15. augusts
Aglona. Jaunavas Marijas debesis uzņemšanas svētki. Svētku programma: www.aglonasbazilika.lv