



Februāris 2018

Autoceļu drošība



**VUGD Operatīvās vadības pārvaldes priekšnieks pulkvedis Ints Sēlis:** Pērn 902 gadījumos ceļu satiksmes negadījuma vietās bija nepieciešama glābēju palīdzība.

2017. gadā valsts ceļu tīklā palielinājies labā stāvoklī esošo galveno autoceļu īpatsvars, pieaugusi vidējā satiksmes intensitāte.

[---> 3. lappuse ]

[---> 4. lappuse ]

# Mašīnu vairāk, bojāgājušo mazāk

2017.gadā ir samazinājies uz ceļiem bojāgājušo skaits – tas ir līdz šim mazākais. Vienlaicīgi turpina pieaugt satiksmes intensitāte – tā ir lielākā, kāda jebkad konstatēta uz Latvijas ceļiem. Par to, kas pērn paveikts uz valsts autoceļiem, kā arī par glābēju un policijas darbu stāstām šajā “Autoceļu Avīzes” numurā.



**Valsts policija:** Lai arī ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo un smagi ievainoto skaits pērn, salīdzinot ar 2016.gadu, ir samazinājies, vēl ir daudz darāmā.

LVC izstrādās programmu bīstamāko autoceļu posmu – melno punktu – likvidācijai.

Piesakies uz tradicionālajām ziemas drošas braukšanas konsultācijām Bīķernieku trasē.

[---> 6. lappuse ]

[---> 7. lappuse ]

[---> 7. lappuse ]



**Īsumā****Atjaunota satiksme uz autoceļa Koknese – Ērgļi**

Atjaunota janvāra sākumā grunts noslidējuma dēļ slēgtā satiksme uz reģionālā autoceļa Koknese – Ērgļi (P79) posmā pie Ērgļiem. Satiksmei ir atvērta ceļa viena josla un ir noteikts ātruma ierobežojums 30 km/h. Ceļa bīstamā mala Ogres upes pusē ir norobežota ar pagaidu barjerām.

Lai veiktu kapitālus remontdarbus un atjaunotu satiksmi pa abām joslām, patlaban tiek gatavots iepirkums projektēšanai. Pēc projekta izstrādes tiks izsludināts arī būvniecības iepirkums. Būvniecība šajā autoceļa posmā visticamāk notiks 2019. gadā.

**Janvārī greiderēti apmēram 4000 km grants autoceļu**

Janvārī pirms sala iestāšanās VAS "Latvijas autoceļu uzturētājs" visos Latvijas reģionos greiderējis gandrīz 4000 km; ceļu seguma remontdarbi, iestrādājot granti un šķembas, veikti vairāk nekā 4500 m<sup>3</sup> apjomā.

Pastiprināta uzmanība tiek pievērsta arī infrastruktūras uzturēšanai, kas ir svarīga ūdens novadīšanai no autoceļu virsmas, tāpēc janvārī caurtekas attīrītas 76 m garumā, bojātās caurtekas nomainītas 63 m garumā, no grāvjiem izvesta grunts vairāk nekā 1600 m<sup>3</sup> apjomā, bet izskalojumi aizbērti vairāk nekā 600 m<sup>3</sup> apjomā. Līdz ar sala iestāšanos greiderēšanas darbi pārtraukti. Plānotie darbi tiks atsākti, kad ceļa virskārta atkusis un ceļa segas būs optimālā mitrumā. Parāli ikdienas ziemas darbu veikšanai pastiprināta uzmanība grants ceļiem tiek pievērsta visā Latvijas teritorijā.

**CSDD aicina autovadītājus pārbaudīt autovadītāja apliecības termiņu**

VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija" aicina autovadītājus pievērst uzmanību vadītāja apliecības derīguma termiņam, jo pirms pieciem gadiem sāka izsniegt jaunā parauga vadītāja apliecības. Ņemot vērā to, ka izsniegšanas sākuma posmā bija paaugstināta autovadītāju interese par jaunajām apliecībām, un to, ka C un D kategoriju apliecībām noteikts piecu gadu derīguma termiņš, daļa autovadītāju, iespējams, nav ievērojuši, ka termiņš ir jau beidzies. Atgādinājumiem par autovadītāja apliecības vai medicīniskās izziņas termiņa beigām var pieteikties e-pakalpojumus "e.csdd.lv" – tad autovadītājs uz norādīto e-pasta adresi saņems atgādinājumu mēnesi, nedēļu un dienu pirms termiņa beigām.

**Politraumas visbiežāk gūst notriekti gājēji**

Politraumas jeb smagi, dzīvībai bīstami vairāku ķermeņa daļu savainojumi visbiežāk

tiek gūti ceļu satiksmes negadījumos, kuros cietuši gājēji, atsaucoties uz Rīgas Austrumu klīnisko universitātes slimnīcu (RAKUS), ziņo aģentūra LETA.

Pagājušajā gadā RAKUS Neatliekamās medicīnas un pacientu uzņemšanas klīnikā kopumā nonākuši 425 pacienti ar politraumu, no kuriem 238 pacienti bija cietuši ceļu satiksmes negadījumos, un no tiem lielākā daļa – 144 pacienti jeb 51% – bijuši gājēji. Autoavārijā smagas, dzīvībai bīstamas traumas guvuši 77 pacienti, un 53% no visiem satiksmes negadījumos cietušajiem bijuši motociklisti vai velobraucēji.

Vairums RAKUS nonākušo gājēju (120 pacienti) notriekti uz gājēju pārejas. Traumas, ko, pakļūstot zem auto riteniem, gūst gājēji, ir ļoti smagas – kāju un ribu lūzumi, nopietnas galvas traumas, iekšējo orgānu sasitumi.

RAKUS vadība aicina gājējus pārliecināties, vai šķērsot pāreju ir droši, jo, gājējam strauji iznākot uz pārejas, vadītājs var nepagūt laikus apstādināt automašīnu. Ziemas garajos un tumšajos vakaros gājēji uz ceļa ir grūtāk pamanāmi, īpaši, ja viņi ir ģērbusies tumšās drēbēs un nav atstarotāju. Arī autovadītājiem, tuvojoties gājēju pārejai, vienmēr jābūt gataviem apturēt automašīnu.

**Virši-A atklāj pirmo degvielas uzpildes staciju Liepājā**

Degvielas tirgotājs AS "Virši-A", paplašinot tīklu Kurzemē, atklājis pirmo degvielas uzpildes staciju (DUS) Liepājā, Zemnieku ielā. Tā ir 56. DUS "Virši-A" tīklā.

Mūsdienīgās DUS kopējā platība ir 8363 kvadrātmetri, un tajā ir pārdomāts teritorijas iekārtojums, ērtas degvielas uzpildes iespējas, moderni plānots veikals un kafijas zona.

"Virši-A" degvielas uzpildes staciju tīkla paplašināšanā šogad investēs vairāk nekā četrus miljonus eiro. "Virši-A" šogad plāno stiprināt pozīcijas Rīgā, atverot pāris jaunas degvielas uzpildes stacijas. Tāpat paredzēts investēt arī esošo staciju modernizācijā.

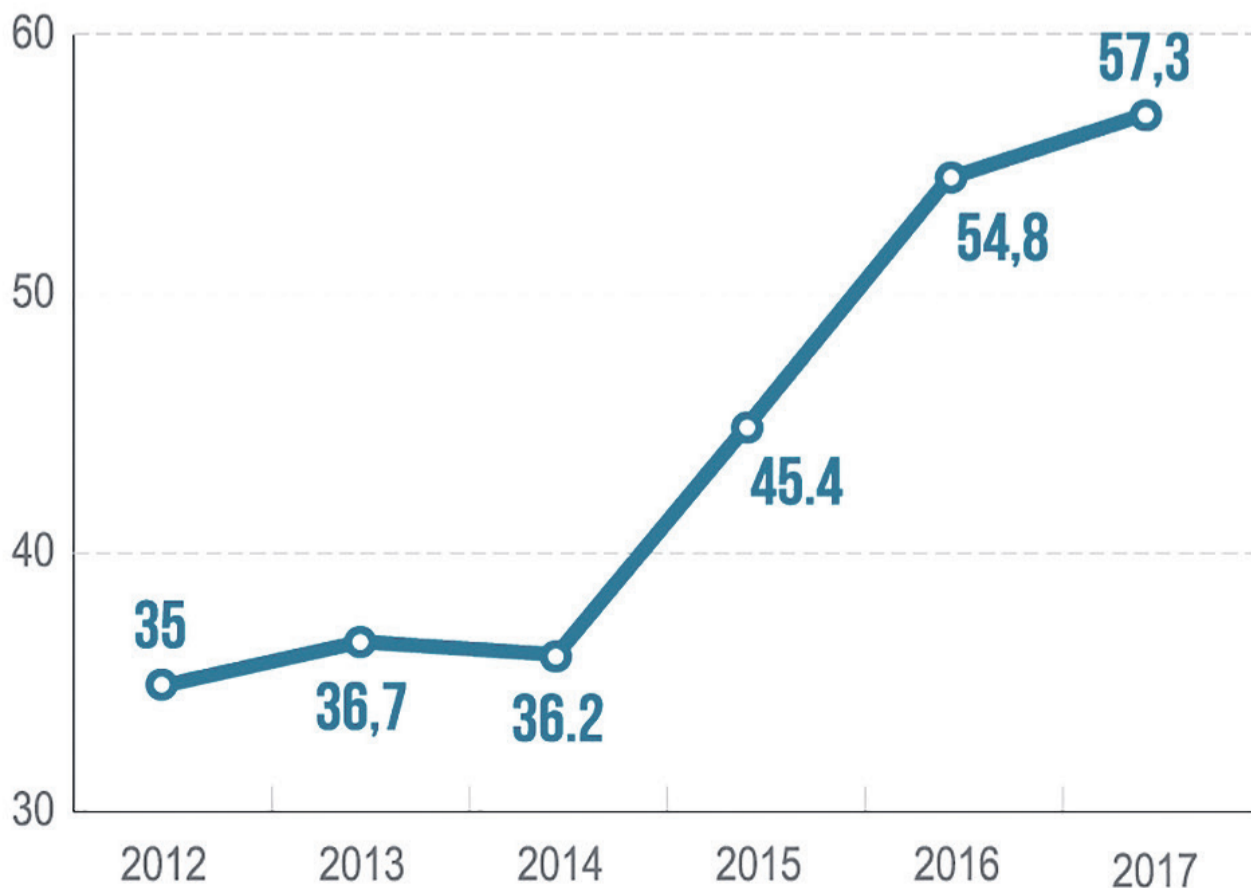
**1,5% automašīnu uz Latvijas ceļiem nav apdrošinātas**

Latvijas transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja (LTAB) apkopotā informācija liecina, ka šobrīd kopējais neapdrošināto transportlīdzekļu skaits uz Latvijas ceļiem ir ap 1,5%. 2017. gadā par piedalīšanos ceļu satiksmē bez laicīgi veiktas auto tehniskās apskates fotoradari fiksējuši 6716 transportlīdzekļus, bet bez derīgas OCTA - 8428 spēkratus. Valsts policijas statistika par 2017. gadu liecina, ka 12 mēnešos policijas ekipāžas sastādījušas 6844 protokolus par tāda transportlīdzekļa vadīšanu, kam noteiktajā termiņā nav veikta tehniskā apskate, kā arī 8895 protokolus par transportlīdzekļa vadīšanu bez OCTA polises. 

**Viedoklis****VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija" valdes priekšsēdētājs Andris Lukšis**

Kaut arī 2017. gads bija izaicinājumu pilns, tomēr kopumā ar paveikto varam būt gandarīti. Statistikas dati rāda, ka drošības situācija uz ceļiem Latvijā turpina uzlaboties un 2017. gads kļuvis par drošāko gadu uz Latvijas ceļiem, jo sasniegts līdz šim zemākais bojāgājušo skaits – 134 cilvēki, kas ir par 15% mazāk nekā 2016. gadā. Tāpat pērn bija rekordzems bojāgājušo gājēju skaits – 50, un to skaits samazinājies par 9% salīdzinājumā ar 2016. gadu.

Atbildīgo institūciju iepriekšējos gados padarītais, ieviešot radarus un netrafarētos policijas auto, veicot infrastruktūras uzlabojumus un ceļu auditus, organizējot izglītojošas drošības kampaņas, pilnveidojot normatīvos aktus un sodu sistēmu, kā arī organizējot ceļu satiksmes negadījumos cietušo glābšanu, devis rezultātus.

**Skaitļi un fakti****Valsts galvenie autoceļi labā un ļoti labā tehniskajā stāvoklī, %****17 gadu laikā bojāgājušo skaits uz Latvijas ceļiem samazinājies četras reizes**

Ja 2000. gadā uz Latvijas ceļiem bojā gāja 635 cilvēki, tad šobrīd to skaits ir samazinājies četras reizes. Kaut arī pieejamie dati liecina par ievērojamu ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaita samazinājumu, to apjoms uz miljonu iedzīvotāju vēl aizvien ir viens no augstākajiem Eiropas Savienībā. Latvija pēdējos gados bijusi viena no Eiropas Savienības līderēm ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaita samazināšanā un mums jāturpina strādāt, lai šī tendence turpinātos arī nākamajos gados.

Un, ņemot vērā pērnā gada labos rezultātus, uzskatu, ka pavisam reāli ir izpildāms Eiropas Savienībā un politikas plānošanas dokumentos nospraustais mērķis līdz 2020. gadam samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu par 50%, salīdzinot ar 2010. gadu.

Vēl aizvien katrs trešais bojāgājušais ir gājējs. CSDD, tāpat kā līdz šim, turpinās popularizēt un dalīt gaismu atstarojošo apģērbu visā Latvijā. Tomēr ir jāturpina uzlabot infrastruktūra. Kā rāda pieredze, valstis, kur regulāri tiek uzlabota infrastruktūra un darīts viss, lai gājēju un transportlīdzekļu telpas pēc iespējas mazāk krustotos, ir

arī mazāks bojā gājušo gājēju skaits. Kā piemēru var minēt Skandināvijas valstis, kur bojā gājušo gājēju skaits ir ļoti niecīgs, pateicoties drošai un pārdomātai infrastruktūrai.

Ne mazāk svarīgs ir arī drošs transportlīdzeklis. Kā rāda CSDD un Valsts policijas veiktie reidi uz ceļiem, daļa autovadītāju vēl joprojām uzskata par normu braukt ar plikām riepiņām, bez bremzēm vai ar neatļautām ksenona gaismām. Turklāt grēko gan vieglo, gan kravas auto šoferi; kā vietējie autovadītāji, tā arī ārvalstnieki. Tāpēc kopā ar Valsts policiju turpināsim veikt reidus un cilvēkiem skaidrot, cik svarīgs ir tehniskā kārtībā esošs transportlīdzeklis.

Šobrīd uz Latvijas ceļiem darbojas 63 stacionārie fotoradari, un varam droši apgalvot, ka to ieviešana ir attaisnojusies.


Stacionāro fotoradaru atrašanās vietas tika izvēlētas, izvērtējot ceļu satiksmes negadījumu statistiku, melnos punktus un informāciju par ceļu posmiem ar intensīvu satiksmes plūsmu, sadarbojoties CSDD, Valsts policijai, VAS „Latvijas Valsts ceļi” un pašvaldībām.

Radaru mērķis nekad nav bijis iekasēt naudu, galvenais mērķis ir samazināt ātruma

pārkāpēju skaitu, ko jau izdevies panākt. Stacionāro fotoradaru vietu tuvumā nav bojāgājušo negadījumos, kas saistīti ar ātruma pārsniegšanu. Līdz šī gada beigām uz Latvijas ceļiem kopumā jau darbosies 100 stacionārās ātruma mērierīces.

Ceļu satiksmes drošībā ir komplicēta sistēma, kuras sekmīgai darbībai ir nepieciešama sadarbība starp visām par satiksmes drošību atbildīgajām institūcijām.

CSDD arī šogad veidos vairākas kampaņas, lai mainītu satiksmes dalībnieku un sabiedrības attieksmi un uzvedību ceļu satiksmē, turklāt strādāsīm gan ar pieaugušajiem, gan ar bērniem un jauniešiem.

Virzoties uz kopējo mērķi – uzlabot satiksmes drošību – ne mazāk svarīgs ir topošo autovadītāju apmācības un pārbaudes process. CSDD šogad teorijas eksāmenos ieviešīs Latvijā nebijušu jaunumu – video jautājumus. Tas uzlabos autovadītāju apmācības procesu, palīdzēs iesācējiem prognozēt un atpazīt bīstamas situācijas. Satiksmes situācijas dinamiska attēlošana teorētiskajā eksāmenā ir jaunievedums, un Latvija ir viena no pirmajām valstīm Eiropā, kas to ieviešīs. 



# Glābēji: Lielākā problēma uz ceļiem ir neuzmanība un pārgalvīga rīcība



Smagākajos ceļu satiksmes negadījumos, kad jāatbrīvo automašīnās iespiesti cilvēki, tiek piesaistīts Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests (VUGD). Kādi ir biežākie smago negadījumu cēloņi un kas jāmāc glābējiem sarunā ar "Autoceļu Avīzi" stāsta VUGD Operatīvās vadības pārvaldes priekšnieks pulkvedis Ints Sēlis, atzīstot – ugunsdzēsēji glābēji uz negadījumiem biežāk tiek saukti ziemas mēnešos.

**Kādos gadījumos ceļu satiksmes negadījuma (CSNg) vietā tiek izsaukti glābēji?**

Pārsvārā tas notiek gadījumos, kad ceļu satiksmes negadījumā automašīnās ir iespiesti cilvēki, kas paši nevar izkļūt no automašīnas, vai ir noplūduši kāda bīstama viela.

**Kādi ir VUGD uzdevumi šādās CSNg vietās?**

Tas ir atkarīgs no situācijas, bet parasti mums ir jāatbrīvo cietušie. Tāpat ir gadījumi, kad ir nepieciešams atvienot akumulatoru, nostabilizēt automašīnu, kas atrodas nedrošā pozīcijā. Ugunsdzēsēji glābēji strādā pēc dažādiem rīcības algoritmiem atkarībā no situācijas. Tāpat kā nav divu vienādu ugunsgrēku, nav arī divu vienādu autoavāriju.

**Cik bieži notiek tādi CSNg, kuros nepieciešama VUGD palīdzība?**

Kopumā pagājušajā gadā bija 902 gadījumi, kad VUGD ir devies izsaukumā uz ceļu satiksmes negadījuma vietu. Ja skatāmies gada griezumā, tad vairāk šādu izbraukumu bijuši laikā, kad ceļa segums mainās no sausa uz slidenu, tad negadījumu ir vairāk. Sākot no septembra šādu izsaukumu mēnesī ir vairs 80, decembrī bija 111. Es dienestā esmu jau no 1991.gada, un VUGD izbraukumu krietni vairāk vienmēr ir bijis slidenajos apstākļos.

**Kāda veida CSNg sekas mēdz būt vissmagākās – frontālās sadursmes, lielā ātrumā**

**uzbraukt šķērslim?**

Vissmagākās ir frontālās sadursmes un tādas autoavārijas, kurās ir daudz cietušo, kas ir iespiesti. Šādu cilvēku atbrīvošana ir sarežģīta, tā jāveic pa etapiem – reizēm jāņem nost jumts, jāatbrīvo kājas vai citas ķermeņa daļas. Šie darbi nereti nav paveicami ātri. Smagākais gadījums bija 2000. gadu sākumā, kad ceļā uz Rēzekni avarēja lielais autobuss. Negadījumā bija vairāki bojāgājušie, bet cietušo atbrīvošanas darbs ilga vairākas stundas. Šādos gadījumos ir jādomā arī par cietušo apsešanu, lai viņi, gaidot palīdzību, neapsaldējas.

**Vissmagākās ir frontālās sadursmes un tādas autoavārijas, kurās ir daudz cietušo, kas ir iespiesti. Šādu cilvēku atbrīvošana ir sarežģīta, tā jāveic pa etapiem.**

**Kādas, pēc VUGD vērtējuma, ir autovadītāju kļūdas, kas noved pie smagām sekām?**

Lielākā problēma ir neuzmanība un pārgalvīga rīcība. Līdzīgi kā ar ugunsgrēkiem – arī tie pārsvārā izceļas neuzmanīgas rīcības dēļ. Tāpat notiek arī uz ceļiem.

Vēl smagas autoavārijas

mēdz būt saistītas ar transportlīdzekļa tehnisko stāvokli, nepiemērotām riepiņām, autovadītāja nespēju pielāgoties slidenajiem apstākļiem, distances neievērošanu.

**Kas, pēc VUGD domām, ir lielākais drošības risks uz Latvijas ceļiem?**

Mums Latvijā ir maz ceļu ar dalītajām joslām – Jelgavas, Daugavpils virziens (tuvāk Daugavpilij), Jūrmalas šoseja, bet tas ir par maz. Es pats esmu autovadītājs, tāpēc labi zinu – sevišķi ziemā, kad ceļi kļūst vēl šaurāki un ir tikai iebrauktās slīdes, atliek mazliet stūrei nostaigāt, un tu jau esi pretējā joslā.

**Cik sen VUGD veic glābšanas darbus uz autoceļiem?**

Pirmā ugunsdzēsības un glābšanas automašīna, kas bija aprīkota ar nepieciešamajiem instrumentiem, darbu uzsāka 1993. gadā. Tagad mūsu rīcībā esošais aprīkojums atbilst visām Eiropas prasībām – tāds pats kā citur Eiropā. Minimālais aprīkojuma komplekts ir visās mašīnās.

Pēdējo laiku tendence saistībā ar dažādiem nelaimes gadījumiem ir tāda, ka cilvēki neuzmanīgi glābšanas dienestiem, bet filmē notiekošo. Filmējot tiek zaudēts laiks, cilvēkiem šķiet, ka kāds jau būs piezvanījis. Es tomēr vēlētos visiem atgādināt – primāri ir jāzvana 112, tad attiecīgi tiks piesaistīti visi dienesti, ar kuriem mēs sadarbojamies – Neatliekamās medicīnas palīdzības dienests,

Valsts policija, ja nepieciešams arī citi dienesti – autoevakuatori, smagā tehnika.

**Vai VUGD strādājošie tiek speciāli apmācīti sniegt pirmo palīdzību, atbrīvojot cietušos?**

Lai kļūtu par ugunsdzēsēju glābēju, ir pusgadu jāmacās: vēl trīs mēnešus ilgst mācības mūsu Ugunsdrošības un civilās aizsardzības koledžā, trīs – prakse attiecīgās struktūrvienības daļā vai postenī. Pēc tam tiek kārtoti eksāmeni. To, kā pielietot hidraulisko instrumentu, mūsu darbinieki praktizē gan uz nolietotām veselām, gan spiestām automašīnām. Pieredzējušajiem darbiniekiem jau ir iemaņas, bet jauniešiem šāda pieredze ir jāgūst. Ugunsdzēsējiem un glābējiem katru dežūrmaīnu, faktiski katru dienu, ir teorētiskās un praktiskās nodarbības. Viņiem ir nodarbinību plāns, pēc kura strādā, un ir kontrolējošās struktūras, kas viņu prasmes un iemaņas regulāri pārbauda.

**Cilvēki nezvana glābšanas dienestiem, bet filmē notiekošo.**

**Vai jūs darbinieki specializējas – kāds brauc, piemēram, tikai uz ugunsgrēkiem vai CSNg?**

Nē, visi dara visu. Specializācijas ir zemūdens meklēšanas darbi, rūpnieciskais alpinisms un ķīmijas noplūdes. Lai arī sākumstadijā jebkurš ugunsdzēsējs glābējs var noreāģēt uz ķīmiju – izglābt cilvēkus un ierobežot teritoriju -, tālāk darbu veic specializētās automašīnas un darbinieki ķīmiskajos aizsargtērpos. Tie arī ir glābēji, bet izgājuši vēl papildu apmācību ar daļā esošo tehniku.

**Jūs nereti arī esat tie, kas sakopj negadījuma vietu. Vai tas notiek vienmēr?**

Par to rūpējas ceļu uzturētāji, bet tā kā satiksme ir aktīva, un mēs esam vienīgais operatīvais dienests, kam līdzī ir viss primāri nepieciešamais seku likvidēšanai, mēs, izmantojot absorbentus, varam likvidēt eļļas, tosola noplūdes, sakārtot ceļa braucamo daļu.

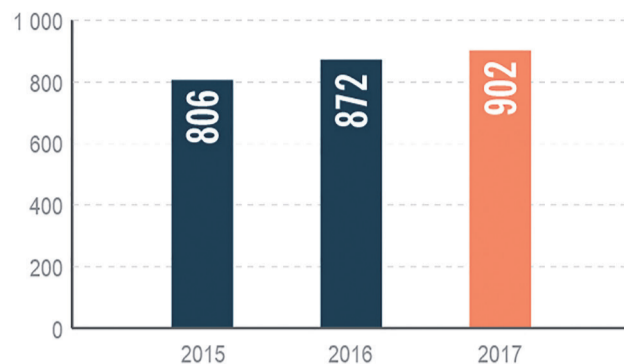
**Kādi vēl negadījumi mēdz būt, kuros iesaistās VUGD?**

Automašīnas mēdz ne tikai avarēt, bet arī aizdegties – to starp kustībā. Vecākām automašīnām tas gadās biežāk, kad kaut kas nav kārtībā ar elektroinstalāciju. Problēma ir tāda, ka autovadītājiem bieži vien nav līdzī ugunsdzēsības aparāta. Uz tehnisko apskati viņi, iespējams, tos aizņemas. Pamanot šādu degšanu, primārais ir apstāties, jo braukšana var veicināt straujāku degšanu. Es pats kā autovadītājs šādos gadījumos vairākas reizes esmu palīdzējis. Ir gadījumi, kad izdodas lokalizēt ugunsgrēku sākuma stadijā, bet reizēm vairs nevar paspēt – par velti pamanīts, un motora nodalījums jau deg ar atklātu liesmu, šādos gadījumos ar ugunsdzēsības aparātu var nepietikt.

**Vai ugunsdzēsējiem glābējiem tiek nodrošināta arī psiholoģiskā palīdzība – viņi redz tik daudz ciešanu?**

Jā, šāda iespēja ir – Iekšlietu ministrijas veselības un sporta centrā ir izveidota Psiholoģiskā atbalsta nodaļa. Nodaļa tika

VUGD izsaukumi uz ceļu satiksmes negadījuma vietu



izveidota pēc Zolitūdes traģēdijas, jo daudziem mūsu kolēģiem šāda palīdzība bija nepieciešama – gan tiem, kas tiešā veidā piedalījās glābšanas darbos, gan, piemēram, dispečeriem, kas pieņēma zvanus.

**Vai ir gadījies, ka paši glābēji cieš CSNg, pildot dienesta pienākumus?**

Skaidrs, ka par drošību ir jārūpējas abām pusēm – operatīvajam transportam un parastajam satiksmes dalībniekam, kas piedalās ceļu satiksmē. Tomēr negadījumi notiek – pērn VUGD specializētie ugunsdzēsības transportlīdzekļi bija iesaistīti 11 ceļu satiksmes negadījumos ar citiem transportlīdzekļiem. Procentuāli tie ir 0,06% gadījumu no visiem izsaukumiem.

Pēc ceļu satiksmes noteikumiem operatīvā transporta līdzekļa vadītājam ir jāpārliedz par to, ka tiek dots ceļš, un otrai pusei attiecīgi – ir jānodrošina ceļš operatīvajam transportam. Kādreiz varbūt šķiet, ka ceļš tiek dots, taču pretimbraucošajā automašīnā, iespējams, ir uzslēgta skaļa mūzika vai autovadītājs ir neuzmanīgs, tāpēc seko sadursme. Ir arī gadījumi, kad braukšanas apstākļi neļauj pārāk steigties. Ja ceļa segums ir slīdens, arī mēs esam bezspēcīgi.

**Jūsu pienākumos ir ne tikai ugunsgrēku likvidēšanas darbi, bet arī, piemēram, kaķu nocelšana no kokiem. Vai tas bieži notiek?**

Jā, tas notiek un arī notiks,

tā ir visā Eiropā. Mēs palīdzam dzīvniekiem, kuri ir nonākuši bezpalīdzīgā stāvoklī. Kurš tad cits viņiem palīdzēs? Mēdz, protams, būt situācijas, kad cilvēki pārlietu ātri mēģina mūs piesaistīt – kad pagājuši tikai viena diena, kopš kaķis ir uzkāpis kokā. Mēs arī ne vienmēr ar pacēlāju varam tikt klāt. Mēdz būt, ka mēs atbraucam, dzīvnieks mūs ierauga, nobīstas – pārlec uz citu koku un prom ir.

**Kādus vēl izsaukumus saņemat?**

Ziemā bieži jāveic cilvēku nocelšana no ledus. Mēs jokojam – ja parādās zemledus maksšķernieks, tad drīz būs ledus. Cilvēki ir diezgan pārgalvīgi – ledus vēl nav izveidojies, bet cilvēki jau iet, vai pretēji – pavasaros, kad tas ir jau kļuvis pavisam nedrošs, turpina kāpt virsū līdz pēdējam. Pagājušajā gadā Neretā bija gadījums, kad trīs reizes vienu un to pašu cilvēku glābām, līdz ceturtajā reizē tas beidzās traģiski.

Savukārt, runājot par zvaniem uz vienoto ārkārtas palīdzības izsaukumu numuru 112, kas tiek saņemti neatbilstoši VUGD kompetencei, jāpiebilst, ka reizēm cilvēki nespēj nodalīt komunālos pakalpojumus no glābšanas darbiem – ja, piemēram, kādai mājai ir plūsi ūdensvada caurule, to iespējams noslēgt un tad jau sagaidīt tehnisko palīdzību, nevis saukt glābējus. Mēs tomēr esam glābšanas dienests, nevis komunālo pakalpojumu dienests.

**Kā pareizi rīkoties, ja noticis ceļu satiksmes negadījums?**

**Ziņo!** Nepaļaujies uz to, ka kāds cits to jau ir izdarījis!

**V**iens mirklis var būt izšķirošs cilvēka dzīvībai, tāpēc zvanī, nevis fotografē!

**A**tbildī uz visiem dispečera jautājumiem!

**N**enoliec telefonu klausulī, kamēr dispečers nav beidzis sarunu ar Tevi!

**I**nformē apkārtni, ja notikuma vietā kaut kas mainās.

**112 Zvani** kad jāsauc palīgā!

Ik dienu ugunsdzēsēji glābēji dodas ne tikai uz ugunsgrēku dzešanu, bet arī uz ceļu satiksmes negadījumiem, lai no avarējušām automašīnām atbrīvotu cietušos cilvēkus. Šādos brīžos katrai sekunde ir dzīvības cena! Redzot ceļu satiksmes negadījumu, nekavējies - zvani 112!



# Kas 2017. gadā paveikts uz valsts autoceļiem

Pagājušajā gadā valsts ceļu tīklā palielinājies labā stāvoklī esošo galveno autoceļu īpatsvars, samazinās kopējais valsts ceļu posmu garums, kas ir sliktā un ļoti sliktā stāvoklī. Pērn pieaugusi arī vidējā satiksmes intensitāte, liecina VAS "Latvijas Valsts ceļi" (LVC) apkopotā informācija par 2017. gadu.

## Sakārtoti 1100 km valsts ceļu



2017. gadā ikgadējā valsts autoceļu tīkla apsekošana veikta 20 208 kilometros valsts autoceļu, un ir konstatēts, ka palielinās labā stāvoklī esošo asfaltēto autoceļu īpatsvars. Pērn labā un ļoti labā tehniskajā stāvoklī bija 57 % valsts galveno autoceļu, kas ir par 20 % vairāk nekā 2012. gadā.

Kopumā visus valsts

autoceļus (gan ar asfalta, gan grants segumu) LVC iedala trīs kategorijās – labā, ļoti labā – apmierinošā – sliktā, ļoti sliktā stāvoklī. Sliktā stāvoklī esošo ceļu īpatsvars nedaudz

kompensācija plūdu seku likvidēšanai.

LVC valdes priekšsēdētājs **Jānis Lange** stāsta, ka par šiem līdzekļiem darbs norisinājās 153 objektos, kopumā – vai-

“ Pērn labā un ļoti labā tehniskajā stāvoklī bija 57 % valsts galveno autoceļu, kas ir par 20 % vairāk nekā 2012. gadā.

samazinās. Ja pirms gada tie bija 43,2 %, tad patlaban ir 42,6%.

Pagājušajā gadā valsts ceļiem pieejamais finansējums bija 271 milj. eiro, no kuriem nepilni 111 milj. eiro bija Ei-

rāk nekā 1100 km valsts ceļu. Sarežģīto laika apstākļu dēļ aptuveni 15 objektos patlaban ir tehnoloģiskais pārtraukums – darbi tiks pabeigti šogad.

Laika apstākļi pagājušajā gadā bija īpaši nepastāvīgi:

“ Vidējā diennakts satiksmes intensitāte, salīdzinot ar 2016. gadu, ir pieaugusi par 3 %.

ropas Savienības fondu līdzfinansējums, bet 160,5 milj. eiro – valsts budžeta finansējums, tajā skaitā 1,3 milj. eiro valsts

ilgstošās lietavas, kas sākās augusta beigās, izraisīja plūdus un ceļu pārmitrināšanos, bet siltās un mitrās ziemas dēļ 2017. gada decembrī un šī gada sākumā atsevišķos grants ceļu posmos bija jānosaka pagaidu masu ierobežojumi, jo ceļi zaudēja nestspēju, norāda J. Lange.

Intensitāte uz valsts ceļiem 2017. gadā turpināja pieaugt, un vidējā diennakts satiksmes intensitāte, salīdzinot ar 2016. gadu, ir pieaugusi par 3 %. Savukārt 2016. gadā, salīdzinot ar 2015. gadu, satiksmes intensitāte pieauga par 8 %, pirmo reizi pārsniedzot pirmskrīzes līmeni. Līdz ar to patlaban ir sasniegta visu laiku augstākā satiksmes intensitāte uz valsts ceļiem.

## Visaugstākā satiksmes intensitāte:

- Bauskas šoseja (A7) – 12 240 automašīnas diennaktī;
- Rīgas apvedceļš (Salaspils – Babīte, A5) – 11 891 automašīnas diennaktī;
- Jelgavas šoseja (A8) – 11 585 automašīnas diennaktī.

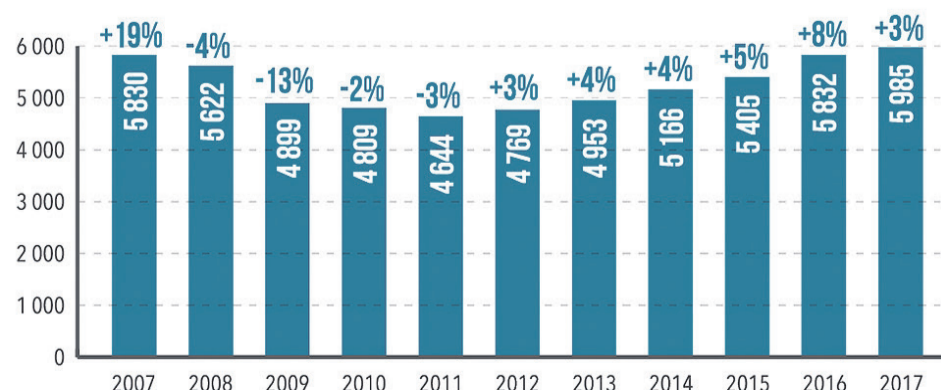
## Galveno autoceļu posmi ar visaugstāko satiksmes intensitāti:

- Jūrmalas šoseja (A10) posmā no Rīgas robežas līdz pagriezienam uz Babīti – 45 238 automašīnas diennaktī;
- Vidzemes šoseja (A2) POSMĀ NO Rīgas robežas līdz Tallinas šosejai (A1) – 40 128 automašīnas diennaktī;
- Jūrmalas šoseja (A10) posmā no pagrieziņa uz Babīti līdz Jūrmalai – 38 311 automašīnas diennaktī.

Viszemākā satiksmes intensitāte ir uz valsts vietējiem ceļiem.

## Vidējās satiksmes intensitātes izmaiņas

(vidējais automašīnu skaits diennaktī uz valsts galvenajiem autoceļiem)



## Kvalitāte uzlabojas



LVC Būvniecības pārvaldes direktors **Gints Alberiņš**, komentējot 2017. gadā valsts autoceļu tīkla būvniecības objektos veiktās kvalitātes pārbaudes un testus, norādīja, ka būvdarbu kvalitāte uzlabojas, īpaši tas attiecas uz asfaltbetona kvalitāti. Pērn visbiežāk konstatētās neatbilstības bija putekļu saturs no karjeriem piegādātajos materiālos. Savukārt visdārgāk izmaksā neatbilstoši ieklāts asfalts – 27 objektos no 135 tika konstatētas neatbilstības granulometrijā, asfalta līdzenumā un poru saturā.

Lielākā daļa atklāto neatbilstību tiek novērstas jau būvniecības procesā, tomēr ir gadījumi, kad būvniekiem ir jālabo defekti jau pilnībā izbūvētos objektos.

LVC kontrolē arī būvniecības procesu vadību. 2017. gadā būvniekiem tika piemēroti 16 līgumsodi, no kuriem

lielākā daļa bija par satiksmes organizācijas un pievedceļu uzturēšanas pārkāpumiem, kā arī termiņu kavējumiem, stāsta G. Alberiņš. Cenu samaz-

mazāk nesablvētu plankumu, kuros var priekšlaicīgi rasties plaisas un bedres, un palielinās ieklāta seguma kopējais kalpošanas laiks.

“ Cenu samazinājums bija piemērots 38 gadījumos par kopējo summu 89 692 eiro.

zinājums par atkāpēm, kuru labošana nav bijusi lietderīga, pērn bija piemērots 38 gadījumos par kopējo summu 89 692 eiro, bet papildu garantijas un grozījumi līgumā – 14 gadījumos.

2017. gadā LVC ieviesa stingrākas prasības asfaltēšanas tehnoloģijai uz vairāk noslogotiem ceļiem, sacīja G. Alberiņš. Lai iekļāšanas brīdī nodrošinātu vienmērīgāku asfalta sastāvu un temperatūru, stingrākas prasības tiek piemērotas asfalta vedēju kravas kastēm (tai jābūt noapaļotiem stūriem), kā arī ieviesta prasība asfaltbetona masu pirms iekļāšanas pārmaisīt speciālās

Pērn bija novērojama pastiprinātā cīņa par cilvēkresursiem – būvuzraudzībā lielās noslodzes dēļ bija grūti piesaistīt speciālistus, tādēļ atsevišķos gadījumos būvdarbus nevarēja uzsākt laikā. Problēmas sagādāja arī būvdarbu jauda – Lietuvā uzvarēta konkursa dēļ vienam būvniekam nepietika kapacitātes asfaltēšanas darbiem Latvijas objektos. Arī lietainā laika dēļ atliktie asfaltēšanas darbi faktiski notika vairākos objektos vienlaicīgi, tādēļ speciālistu trūkuma dēļ bija apgrūtināti. Laika apstākļu dēļ atsevišķos būvniecības objektos arī tika pagarināti to nodošanas termiņi.

“ 2017. gadā būvniekiem tika piemēroti 16 līgumsodi, no kuriem lielākā daļa bija par satiksmes organizācijas un pievedceļu uzturēšanas pārkāpumiem.

iekārtās. Rezultātā ir ievērojami uzlabojusies ieklāta asfaltbetona kvalitāte, kas ir konstatēts gan urbo paraugu testu rezultātos, gan pārbaudot izbūvētos posmus ar skeneri. Tas nozīmē, ka uz ceļiem būs

Pagājušajā gadā LVC pirmo reizi būvdarbu uzraudzībai noslēdza vispārējo vienošanos – tika izraudzīti vairāki uzņēmumi, kuri atbilst kvalifikācijas prasībām, lai veiktu būvdarbu uzraudzību, un kuri tālāk katram objektam sniedza savus finansiālos piedāvājumus, no kuriem tika izvēlēts tas, kuram bija zemākā cena. Tas ļauj efektīvāk plānot laiku un darbu, kā arī mazina iepirkumu strīdu skaitu. Līdzīgi 2017. gadā tika iepirkti būvprojektu ekspertīžu pakalpojumi, savukārt šogad plānots noslēgt vispārējo vienošanos par segumu atjaunošanas būvdarbiem.

## Pagājušā gada objekti, kas neatbilstību dēļ ir jāpārbūvē:

- Autoceļš Vecumnieki–Nereta–Subate (P73) posmā Krasti–Erberģe (virskārtas AC11 surf pārbūve 29,20.-35,00. km abās joslās);
- Autoceļš Rīga–Ventpils (A10) (virskārtas SMA11 pārbūve 58,18.-58,746. kreisās puses joslā);
- Autoceļš Subinaite–Pertņiki–Dūņukrogs (V588) (virskārtas AC11 surf pārbūve 0,2.-1,95. km kreisās puses joslā).



Tiltu inspekcijas



Tiltu pārbaudes veic gan LVC speciālisti, gan konsultanti, kas parasti ir sertificēti tiltu projektētāji, stāsta LVC Tiltu daļas vadītājs **Māris Dūzelis**. Pērn veiktas vispārīgās inspekcijas visiem - 971 LVC pārvaldībā esošajam tiltam. Galvenās inspekcijas (tajā skaitā pieņemšanas inspekcijas) veiktas 233 tiltiem un 127 caurtekām, bet speciālās inspekcijas veiktas četriem tiltiem.

“ Pērn veiktas vispārīgās inspekcijas 971 LVC pārvaldībā esošajam tiltam.

Vispārējās inspekcijas reizi gadā veic LVC tiltu būvzinieņieri. Viņi novērtē tilta galveno konstrukciju bojājumus un defektus, kas ietekmē būves nestspēju un satiksmes drošību, defektus, kas attīstoties var palielināt uzturēšanas izdevumus un ietekmēt būves izskatu. Tiltu galvenās inspekcijas veic konkursa kārtībā izvēlēti konsultanti - sertificēti

projektētāji. Šīs inspekcijas katram tiltam tiek veiktas reizi piecos gados. Inspekcijās tiek detalizēti izvērtēti tilta tehniskais stāvoklis, noteikti bojājumi, to veidi un apjomi, tiek sarēķinātas orientējošas remonta darbu izmaksas.

Savukārt 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 ģeometriskās novirzes no dokumentēt būvniecības defektus, ja tādi ir. Fiksētie defekti, kas radušies būvdarbu laikā, būvniekam ir jānovērš par saviem līdzekļiem.

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 prognozēti tilta atlikušais kalpošanas laiks un nepieciešamie uzturēšanas pasākumi. Nepieciešamības gadījumā, tilts tiek pārbaudīts arī ar slodzi. Speciālās inspekcijas tiek izsludinātas atklātā konkursā un tiek organizētas pēc vajadzības - pēc galveno inspekciju laikā iegūtajiem datiem.

Veiktās pārbaudes



LVC Autoceļu kompetences centra (AKC) direktors **Vladimirs Akimovs** pavēstīja, ka 2017.gadā veikti:

- 12 352 materiālu paraugu testi;
- 1311 ceļu seguma rādītāju testi;
- ceļu segumu rādītāju mērījumi uz 1205,521 joslas km.

Neplānotās pārbaudes, kurās veic pēc projektu vadītāju

iniciatīvas, veiktas būvmateriāliem, apsekojot ražošanas noliktavas, kā arī posmos, kur sākas parādīties defekti, kuru cēlonis ir jānoskaidro. Veikti:

- 486 materiālu testi;
- 196 mērīšanas testi;
- 8,9 joslas km mērījumi.

No jauna uzbūvētajos un rekonstruētajos posmos:

- 52 reizes veikti saķeres koeficienta mērīšanas testi;
- 55 līdzenuma testi;
- 112 objektos (un vienu reizi visā valsts autoceļu tīklā ikgadējās autoceļu marķējuma atjaunošanas programmas kontroles ietvaros) ceļa horizontālo marķējumu atstarošanās koeficienta testi.

Pērn LVC iegādājušies dažādas jaunas testēšanas iekārtas, tajā skaitā asfaltbetona masu un minerālmateriālu testēšanai nepieciešamo sietu,

Valsts ceļus apseko un novērtē katru gadu



LVC katru gadu pārbauda valsts ceļu stāvokli, arī pērn

visa gada garumā, kad to atļauj laika apstākļi, uz valsts ceļiem tas tika veikts, stāsta AKC Ceļu laboratorijas vadītājs **Viktors Tams**. Ikgadējās apsekošanas ietvaros autoceļu tīklā mērīts segas līdzenums un deformācijas jeb risu lielums. 5242 joslas kilometriem noteikts saķeres koeficients. LVC speciālisti katru gadu nosaka arī ceļa seguma konstruktīvo (salturīgais (drenējošais), šķembu (grants) un segas asfalta) slāņu biezumu. Šie mērījumi tiek veikti nepārtrauktā līnējā procesā (ik pa 10 cm). Visi mērījumi tiek saglabāti

ierīci riteņu sliežu (risu) testa paraugu sagatavošanai, paraugu žāvēšanai nepieciešamo skapi, kā arī citas ierīces, kas nepieciešamas urbumu un asfaltbetona paraugu testēšanai un laboratoriskajiem mērījumiem.

Par LVC dividenžu līdzekļiem iegādāta daļa iekārtas, kas uzturējama pārbaudēm uz asfalta plaisāšanu zemu temperatūru ietekmē. Līdz šim laboratorija to noteica netiešā veidā - bitumenam, taču jaunajā Eiropas standartā iekļautā metode to veic asfaltam, ko turpmāk praktizēs arī LVC. Pēc V. Akimova teiktā, LVC mērķis ir asfalta testēšanas metožu pakāpeniska pāreja uz gatavās produkcijas (ekspluatācijas īpašību), nevis izejmateriālu mērījumiem. Tuvākajos gados, veicot pārbaudes, plānots samazināt graužošanas metodes (urbumus), kas tomēr atstāj pēdas gatavajā ceļā

segā. Urbumi tiek izdarīti ik pēc kilometra, kamēr nepārtrauktie mērījumi (piemēram, veikti ar grunts penetrācijas radaru) nodrošina lielākas iespējas nepalaist garām brāķi.

Kopumā testēšanas iekārtās LVC pērn investējuši 324 641 eiro.

AKC veic ne tikai rekonstrukcijas un būvniecības darbu kvalitātes novērtēšanu, bet arī darbojas vietēja mēroga un starptautiskajos ceļu nozares pētniecības projektos. 2017. gadā veikti pētījumi par dažādu piedevu ietekmi uz asfaltbetona veidošanās procesiem un ilgmūžību, videi draudzīgu materiālu un uzturēšanas metožu pielietošanu, reciklētā asfalta īpašumu analīzi un citi. AKC arī izstrādā dažādus kritērijus materiālu atbilstības novērtējumam, kā arī vadlīnijas dažādu materiālu izmantošanai.

datu bāzē un izmantoti, novērtējot segas nestspēju, kā arī pieņemot lēmumu par veicamajiem darbiem un izvēloties remontdarbu metodes autoceļu atjaunošanai.

Ikgadējās apsekošanas laikā veikti arī 1552 ceļa horizontālā marķējuma atstarošanās koeficientu testi.

4000 km valsts ceļu nododami pašvaldībām

LVC Satiksmes ministrijas uzdevumā veica autoceļu tīkla izvērtējumu un

inventarizāciju, izstrādājot interaktīvu kartogrāfisku instrumentu, kurā apkopota informācija par visiem valsts, pašvaldību, privātajiem un mežu ceļiem. Šis inventarizācijas rezultātā identificēti apmēram 4000 km vietējo ceļu, kuriem pašlaik nav lietderīgi atrasties valsts pārraudzībā. Šajos posmos ir samazinājusies satiksmes intensitāte, un tie pārsvarā atrodas vienas pašvaldības teritorijā, ir mazāk nozīmīgi, neved uz skolām vai kādām citām sabiedriski nozīmīgām vietām.

Ilgstošās lietavas



LVC Ceļu pārvaldīšanas un uzturēšanas pārvaldes di-

“ 2017. gada galvenā raksturīgā iezīme bija lietavas un mitrais laiks praktiski visa gada garumā.

rektors Aldis Lācis norādīja, ka 2017.gada galvenā raksturīgā iezīme bija lietavas un mitrais

laiks praktiski visa gada garumā, kā rezultātā Latgale vasaras beigās un rudenī piedzīvoja sen nebijušus plūdus, gada beigās autoceļi applūda arī Kurzemē. Ceļu uzturētāji maksimāli ātri saveda kārtībā ceļu pārrāvumus, atjaunojot satiksmi. Plūdu sākuma periodā darbs tiešām notika dienakts režīmā, lai cilvēkiem tiktu nodrošināta satiksme, lai neviens nepaliktu bez iespējas pārvietoties. Rudenī valdība piešķīra papildu finansējumu plūdu seku likvidēšanai.

Lielais mitrums radīja sarežģītu situāciju uz grants

autoceļiem visa gada garumā - biežāk nekā ierasts bija jāieviešas autotransporta masas

ierobežojumi. 2017.gada pirmajā pusē ziema kopumā bija silta, un tikai naktīs temperatūra periodiski noslīdēja zem nulles. Tādēļ uz asfaltētajiem ceļiem pamatā tika veikta preventīvā kaisīšana, bet uz grants ceļiem šķīdonis pieturējās arī ziemas mēnešos. Ņemot vērā lielo grants autoceļu īpatsvaru, ziemas periodā tautsaimniecība lielā mērā ir atkarīga no tā, cik pastāvīgs un ilgs ir sasaluma periods. Ja zeme un līdz ar to arī grants autoceļi ir sasaluši, no mežiem var izvest kokmateriālus, bet lauksaimniekiem ir iespēja nogādāt graudus.

Arī pirms 2017./2018. gada ziemas sezonas nepietiekama finansējuma dēļ daļai valsts ceļu tika samazināts uzturēšanas līmenis, tomēr šoziem samazināta uzturēšanas klase noteikta 1262 km ceļu, kamēr 2016/2017. gada sezonā samazināta uzturēšanas klase bija noteikta 1400 km valsts ceļu.



2017.gada vasaras sezonā autoceļu uzturēšanai izlietoti 32 283 075 EUR.



2017.gada ziemas sezonā autoceļu uzturēšanai (janvāris, februāris, marts, novembris, decembris) ceļu uzturēšanai izlietoti 32 812 307 EUR.

Plūdu seku likvidēšana

Plūdu seku likvidācijai tika piešķirti 1,345 miljoni eiro. Plūdu skarto autoceļu caurbraukšana tika nodrošināta maksimāli ātri, tiklīdz to ļāva laika apstākļi un bija krities ūdens līmenis.

Likvidējot plūdu sekas, paveikts:

- atjaunots autoceļu grants segums, konstruktīvie elementi, iesēdumi, kopumā iestrādājot 12 463,7 m<sup>3</sup> grants un smilts;
- nomainītas 59 caurtekas;
- nomainīti 220 metri drošības barjeru;
- likvidēti izskalojumi uzbērumos 5 545,6 m<sup>3</sup> apjomā;
- aizbērti izskalojumi 8 022 m<sup>3</sup> apjomā.

Ir ziema. Slīd. Neriskē!

Ziemā bremzēšanas ceļš var būt pat 10 reizes garāks.



PASTĀSTI PAR SAREŽĢĪJUMIEM UZ CEĻA!

80005555

LVC bezmaksas diennakts tālrunis



Aizputinājums Slidens ceļš Uz ceļa šķērslis Beigts dzīvnieks Zog autoceļu aprikojumu



# Normunds Krapsis: šogad īpašu uzmanību pievērsīsim gājējiem, velosipēdistiem un mopēdistiem

Lai arī ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo un smagi ievainoto skaits pērn, salīdzinot ar 2016.gadu, ir samazinājies, vēl ir daudz darāmā, īpaši attiecībā uz mazaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem, kas šogad būs policijas prioritāte, sarunā ar "Autoceļu Avīzi" atzīst Valsts policijas Galvenās Kārtības policijas pārvaldes Satiksmes drošības pārvaldes priekšnieks Normunds Krapsis.

**Kā kopumā no satiksmes drošības viedokļa, salīdzinot ar iepriekšējiem, vērtējams 2017.gads?**

Ja mēs runājam par ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušajiem, kas ir viens no satiksmes drošības vērtēšanas kritērijiem, tad samazinājums par 14% ir pozitīva tendence. Jau 2016.gads šajā ziņā bija labākais kopš neatkarības atgūšanas.

Eiropas Savienība izvirzīja kopēju mērķi – līdz 2020. gadam samazināt bojāgājušo skaitu uz pusi salīdzinājumā ar 2010.gadu. Taču mēs joprojām runājam par cilvēku dzīvībām, tāpēc vārds "mērķis" attiecībā uz kvantitatīvajiem rādītājiem varbūt nav īsti vietā.

Arī negadījumi ar smagi cietušajiem pērn samazinājies – tādi bijuši 495, turpretī 2016.gadā – 530.

**Satiksmes intensitāte uz valsts ceļiem ir bijusi vislielākā. Jau 2016. gadā tā pārsniedza pirmskrīzes līmeni, un arī pērn turpināja pieaugt.**

Acimredzot, cilvēki var atļauties ģimenē vairākus transportlīdzekļus. Pieļauju iespēju, ka tagad jaunieši, beidzot skolu vai iestājoties augstskolā, nereti no sabiedriskā transporta pārsēžas automašīnā. Un, ņemot vērā, ka reģistrēto transportlīdzekļu skaits ar katru gadu pieaug un satiksme kļūst blīvāka, arī kopējais negadījumu skaits pieaug. Mums nav detaļas analizēts, kādi ir šie negadījumi – vai pieaudzis negadījumu skaits stāvlaukumos, vai tie ir bijuši nopietnāki negadījumi. Taču vissatraucošākā ir situācija ar mazāk aizsargātajiem satiksmes dalībniekiem – viena trešdaļa no visiem negadījumos bojāgājušajiem ir tieši gājēji.

**Jo lielāks ātrums, jo smagākas negadījuma sekas.**

**Kāpēc statistika joprojām ir tik bēdīga?**

Valsts policija, iepriekš veicot pētījumu par ceļu satiksmes negadījumiem, nonāca pie atziņas, ka ir trīs galvenie riska faktori, kas ietekmē smagu ceļu satiksmes negadījumu – cilvēks, vide un transportlīdzeklis, tā aprikojums. Un vide mums diemžēl daudzviet joprojām nav tādā līmenī, lai drošības riskus mazinātu. Mēs norādījām, piemēram,

uz Deglava ielas gājēju pāreju Rīgā, kas šķērso četras braukšanas joslas un par kuru brīdina neizgaismota parastā ceļazīme bez luminiscējošā fona, tāpēc tur diennakts tumšajā laikā sliktos laika apstākļos varbūtība iekļūt negadījumā ir ļoti liela. Manā skatījumā pašvaldības (jo lielākoties tas ir pašvaldību jautājums) attiecībā uz ieguldījumiem ceļu satiksmes infrastruktūrā ir ļoti kūtras un pasīvas, lai arī nereti šie ieguldījumi būtu vajadzīgi pavisam nelieli. Esmu pārliecināts, ka infrastruktūras nepilnības ir viena no problēmām. Atrisinot to, iespējams, izdotos samazināt bojā gājušo gājēju skaitu. Bez tam infrastruktūra pie gājēju pārejām daudzviet nav sakārtota. Pērn 11 gājēji gājuši bojā un 37 smagi cietuši tieši uz gājēju pārejām. Ja gājējs no tumšas ietves pēkšņi iziet uz izgaismotas gājēju pārejas un autovadītājs nav savlaicīgi to paredzējis un samazinājis ātrumu, tad bieži vien nepaspēj noreagēt.

**Pērn 11 gājēji gājuši bojā un 37 smagi cietuši tieši uz gājēju pārejām.**

Mazaizsargātie satiksmes dalībniekiem nereti paši ir nedomā par savu drošību – arī pašam gājējam tā vietā, lai straujā soli neapstātos šķērsojot gājēju pāreju, ir jāpārlicinās par drošību. Savukārt velosipēdistiem vairāk nav prasības, šķērsojot pāreju, nokāpt no riteņa, un varbūt tikai 1% velosipēdistu brauc ar tādu ātrumu, kādā iet gājējs.

Joprojām ārpus apdzīvotām vietām gājēji nelieto atstarotājus. Protams, viņiem arī īsti nav, kur palikt, tāpēc jāiet gar ceļa malu. Diemžēl pēc mūsu statistikas datiem liela daļa negadījumos iekļuvušo mazaizsargāto satiksmes dalībnieku ir lietojuši alkoholu, kas arī veicina varbūtību iekļūt smagajā negadījumā.

**Kas ir bijuši galvenie iemesli smagākajiem CSNg pagājušajā gadā?**

Kopumā bez dziļākas analīzes un pētnieciskas pieejas var minēt jau iepriekš zināmos iemeslus – pārgalvība, ātrums, neuzmanība, tiesiskais nihilisms un nepārdomātu manevru veikšana. Un jau pieminētie mazaizsargātie satiksmes dalībnieki.

Tāpat jāpiebilst, ka patlaban mēs veicam visaptverošo pētījumu, kas ir ietverts Ceļu satiksmes drošības plānā, taču tas būs par 2016.gadu.

**Kā satiksmes drošību ietekmējuši dažādi tehniskie līdzekļi – netrafarētās automašīnas un fotoradari?**

Tas lielā mērā ir atspoguļots statistikā – ar fotoradariem piekerto ātrumpārkāpēju skaits, salīdzinot ar 2015.gadu, pērn pieauga piecas reizes. Turpretī laikā, kad fotoradari pazuda no ceļiem, satiksmes drošības stāvoklis būtiski pasliktinājās.

**Ar fotoradariem piekerto ātrumpārkāpēju skaits, salīdzinot ar 2015. gadu, pērn pieauga piecas reizes.**

Netrafarētās automašīnas pagājušajā gadā strādāt no 22.jūnija, un pateicoties tām bija iespējams apturēt vairāk ātruma pārkāpēju. Kopumā pērn par pārkāpumiem, par kuriem paredzēta tiesību atņemšana, proti – ja ātrums pārsniegts virs 50 km/h, sastādīti 1152 protokoli. 2016.gadā bija 700. Tagad mums ir vairāk iespēju piefiksēt rupjos pārkāpumus – būtiski pārsniegtais ātrums, agresīva braukšana, slēgtas pārbrauktuves šķērsošana. Patlaban uz Latvijas autoceļiem darbojas 63 stacionārie un 12 pārvietojamie fotoradari un 47 netrafarētās automašīnas.

**Kādas jaunas aktivitātes šogad varam sagaidīt no Valsts policijas?**

Šogad strādāsim pie vidējā ātruma kontroles ieviešanas, tas notiek Satiksmes drošības uzlabošanas plāna ietvaros, strādājot kopā ar CSDD. Patlaban notiek darbs ar pilotprojekta ieviešanu, esam lūguši Tieslietu ministrijai skaidrojumu, vai tam ir nepieciešami grozījumi likumdošanā. Mums jāizvērtē finansēšanas modelis, un tad jau veiksime iepirkumu, sāksim domāt par iekārtu uzstādīšanu.

**Vai vidējo ātrumu arī kontrolē radari?**

Tie nav radari, bet sistēma vai pat kamera, kas fiksē transportlīdzekļa iebraukšanu konkrētā punktā, un pēc noteikta attāluma – izbraukšanu, no kā izrēķina – vai brauciena laikā ir ievērots vidējais ātrums. Ja tas

ir pārsniegts, tad attiecīgi tiek saņemts sods.

**Vai šīs kontroles vietas būs stacionāras, vai arī tās mainīsies?**

Tas ir diskutējams jautājums. Subjektīvi varu pateikt, ka tās varētu būt stacionāras, jo mūs interesē konkrēts ceļa posms. Piemēram, Tīnūžu – Kokneses šoseja, kur pašlaik divās vietās ir stacionārie radari, bet tie atrodas šosejas sākumā, un pārējā šosejas daļa paliek nenosegta. Autovadītāji, paļaujoties, ka policijas ekipāžas nebūs, var atļauties spiest pedāli. Tad šajā posmā vairāku kilometru robežās varētu mērīt vidējo ātrumu. Kaimiņiem lietuviešiem jau ir 25 šādi ceļu posmi, kas patlaban vēl strādā testa režīmā.

**Gājējam tā vietā, lai straujā soli neapstātos šķērsojot gājēju pāreju, ir jāpārlicinās par drošību.**

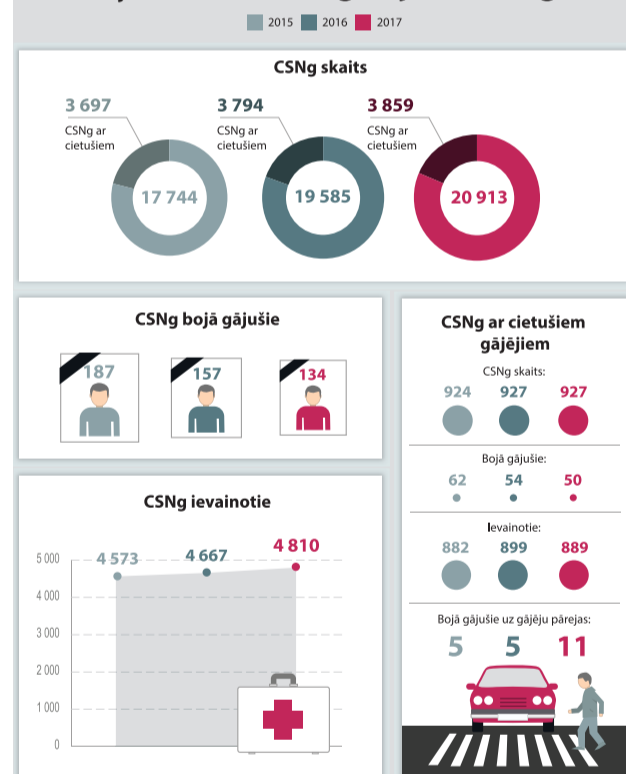
**Ko vēl šogad plānojat satiksmes drošībā jomā?**

Šogad paredzēts uzstādīt vēl 40 stacionāros fotoradarus, strādāsim pie jau pieminētās vidējā ātruma kontroles. Kas attiecas uz policijas aktivitātēm, šī gada prioritāte mums viennozīmīgi būs mazaizsargātie satiksmes dalībnieki – gājēji, velosipēdisti un mopēdisti. Tā kā VAS "Latvijas valsts ceļi" (LVC) un pašvaldības nav tik ātras, lai veiktu vajadzīgās izmaiņas infrastruktūrā, tad policija, īpaši uz gājēju pārejām, aktīvāk sekos līdzi autovadītājiem un pašiem mazaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem – lai viņi ievērotu noteikumus.

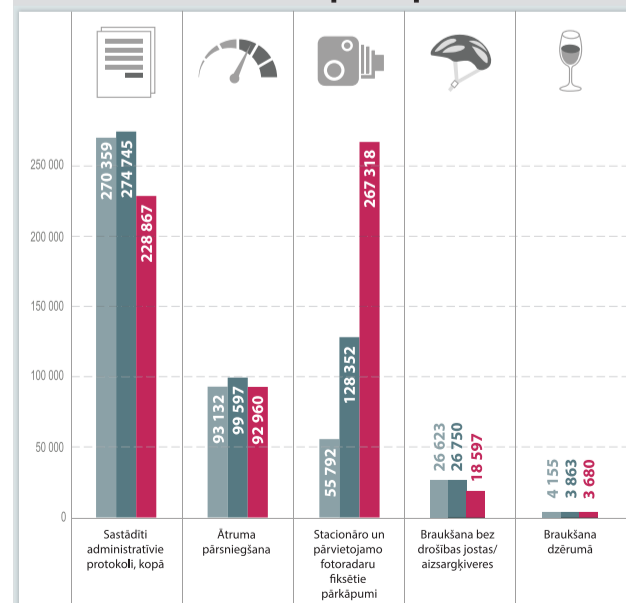
Sociālās kampaņas vairāk veic CSDD, LVC, Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs, mēs tās atbalstām. Mūsu kampaņas parasti tiek vērstas uz kādu konkrētu problēmu, kuru izceļam, rīkojot vienas dienas akcijas. Piemēram, pērn notika vienas dienas kampaņa par braukšanu joslās – joprojām daudziem autovadītājiem pietrūkst izpratnes, pa kuru joslu jābrauc. Šādas aktivitātes turpināsim – runāsim par viedierīcēm pie stūres, drošības jostām, pagrieziena rādītājiem u.c. problēmām, kas satrauc gan policiju, gan sabiedrību. Lai situācija uzlabotos, vēl ir daudz darāmā.



## Ceļu Satiksmes negadījumi (CSNg)



## Noteikumu pārkāpumi





## Izstrādās programmu "melno punktu" samazināšanai



Šogad VAS "Latvijas Valsts ceļi" (LVC) plāno izstrādāt programmu, kas paredzēs bīstamāko autoceļu posmu ("melno punktu") likvidāciju. Finanšējumu programmas realizācijai varēs paredzēt 2019.gada budžetā.

Programma paredz izstrādāt plānu – cik ilgā laikā un kādus risinājumus nepieciešams ieviest, lai attiecīgo ceļa posmu vai krustojumu padarītu mazāk bīstamu. Tas ietvaros arī veiks analīzi, vai "melns punkts" ir aprīkots ar visām nepieciešamajām ceļazīmēm, vajadzības gadījumā uzstādot papildu brīdinošās zīmes.

LVC Satiksmes organizācijas pārvaldes direktors Māris Zaļaiskalns norāda, ka līdz šim Eiropas valstis nav vienojušas, ar kādu ceļazīmi apzīmēt "melnos punktus". Lietuvišu ceļazīme, kurā attēlots melns punkts, daļai cilvēku nepatīk, to vērtē kā depresīvu. Ir valstis, kas pirms attiecīgā posma vai krustojuma liek

informatīvu ceļazīmi – informējot, cik un kādi negadījumi notikuši. Vēl viens variants ir likt izsaukuma zīmi, kas nozīmē "citas bīstamības", tomēr katram "melnajam punktam" ir iemesls, kādēļ šis posms vai krustojums ir bīstams, uzskata M. Zaļaiskalns. Tāpēc, viņaprāt, pareizi būtu konstatēt iemeslu un likt attiecīgu zīmi. Piemēram, vietās, kur negadījumus izraisījis pārāk liels ātrums, ierobežot maksimālo braukšanas ātrumu. Bīstamos krustojumos likt STOP zīmi, bet bīstamos pagriezienos – attiecīgu zīmi. Ja kādā posmā notikuši negadījumi, kuros iesaistīti gājēji, jābūvē gājēju pāreja, kas var prasīt ievērojamu finansējumu, īpaši, ja

ir nepieciešami divlīmeņu šķērsojumi.

Par "melno punktu" tiek uzskatīta vieta, kur viena kilometra garumā trīs gadu laikā ir notikuši vismaz astoņi satiksmes negadījumi vai ir gājuši bojā vismaz trīs cilvēki. Savukārt krustojums par "melno punktu" ir uzskatāms, ja negadījumi ir notikuši 150 m rādiusā uz katru pusi.

Pēdējo trīs gadu periodā par "melnajiem punktiem" uz valsts ceļiem ir atzītas 99 vietas. Visvairāk to ir ap Rīgu, kur arī vērojama vislielākā satiksmes intensitāte. Ar "melno punktu" karti ikviens var iepazīties LVC mājas lapā [www.lvceli.lv](http://www.lvceli.lv) sadaļā Informācija un dati.

## Kas jāzina par transportlīdzekļa norakstīšanu

VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija" (CSDD) ir apkopojusi piecas svarīgākās lietas, kas jāņem vērā, norakstot transportlīdzekli.

Ja automobilis ir nolietots, un to nav paredzēts izmantot ceļu satiksmē, tad šāds transportlīdzeklis ir jānodod sertificētā transportlīdzekļu apstrādes uzņēmumā, kurš to norakstīs CSDD reģistrā. Informācija par apstrādes uzņēmumiem ir atrodamā CSDD mājaslapā.

Pēc automobiļa nodošanas apstrādes uzņēmumā transportlīdzekļa īpašnieks saņems likvidācijas sertifikātu.

Transportlīdzekļa norakstīšana CSDD ir bez maksas, un, norakstot transportlīdzekli, transportlīdzekļa ekspluatācijas nodoklis un uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodoklis nav jāmaksā. Prakse rāda, ka apstrādes uzņēmums, pieņemot norakstīšanai transportlīdzekli, automobiļa īpašniekam samaksā vairāk nekā metāllūzņu vērtību.

Ar norakstītu transportlīdzekli piedalīties ceļu



satiksmē aizliegts, un aizliegts to turpmāk reģistrēt kā transportlīdzekli.

Ja īpašumā reģistrētais, bet nolietotais transportlīdzeklis

netiek norakstīts, tas nākotnē var radīt sarežģījumus nodokļu piemērošanā un, iespējams, kādu nepieciešamu pabalstu saņemšanā.

## Biķernieku trasē sākušās ziemas drošas braukšanas konsultācijas

VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija" (CSDD) sadarbībā ar Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju biroju (LTAB) uzsākusi ziemas drošas braukšanas bezmaksas konsultācijas Biķernieku trasē.



Ziemas braukšanas nodarbības notika janvārī un tiek plānotas arī februārī un martā, ja tam būs atbilstoši laika apstākļi. Aicinām sekot līdzī informācijai CSDD un Biķernieku kompleksās sporta bāzes mājaslapā.

Nodarbību dalībniekiem tiks skaidroti drošas braukšanas pamati, veidota izpratne par bremzēšanas ceļa garumu, tā ietekmējošiem faktoriem ziemas apstākļos, par šķēršļu apbraukšanu un par to, kā izvairīties no sadursmes, ja bremzēšanas ceļš ir nepietiekams. Tāpat interesenti individuāli tiks sniegta skaidrojums par auto riepu

stāvokli un to izvēli atbilstoši ikdienas braukšanas stilam.

CSDD jau kopš 2015.gada piedāvā autovadītājiem bez maksas uzlabot savas braukšanas iemaņas ziemas apstākļos. Divu gadu laikā šajās apmācībās piedalījušies vairāk nekā trīs tūkstoši autovadītāju.

**Nosacījumi:** nodarbībā drīkst piedalīties jebkurš autovadītājs ar savu transportlīdzekli, kurš aprīkots ar ziemas riepām, kuram ir derīga tehniskā apskate un obligātā civiltiesiskā apdrošināšana. Vēlams uz nodarbību ierasties ērtos, braukšanai atbilstošos apavos un siltā apģērbā.

## Aicina pedagogus mācīt ceļu satiksmes noteikumus un organizēt velosipēdistu eksamināciju skolā

Ik gadus nepilni 13 tūkstoši topošo velosipēdistu vēlas pārbaudīt savas ceļu satiksmes noteikumu zināšanas un iegūt savu pirmo vadītāja apliecību. Pēc sekmīgi nokārtota eksāmena katru gadu apmēram 9000 jaunu velobraucēju ir gatavi būt atbildīgi velosipēdisti. Arī šogad CSDD mudina skolas mācību procesu organizēt tā, lai skolēni velosipēdu vadītāju eksāmenu varētu kārtot skolā un eksamināciju veiktu skolas pedagogi.

Pieredze rāda, ka dažu atsevišķu velobraucēju atbilstoši un pārģalvība ik gadu rada papildu spriedzi uz ceļa un konfliktsituācijas ar pārējiem satiksmes dalībniekiem. Rezultāti atspoguļojas ceļu satiksmes negadījumu statistikā. 2017. gada 11 mēnešos ceļu satiksmes negadījumos bojā gājuši 11 (2016. gadā – 7), bet ievainoti 535 (2016. gadā – 576) velobraucēji.

Diemžēl ir būtiska problēma, kas traucē kopīgajā ceļu satiksmē, – bieži satiksmes dalībnieki savā starpā nesaprotas. Gājēji dusmojas uz autovadītājiem, autovadītāji uz velobraucējiem, savukārt velobraucējiem šķiet, ka ar viņiem satiksmē viens nerēķinās. Jāatzīst, ka patiesība ir pa vidu. Lai skolēni jau no mazotnes izprastu satiksmes drošības jautājumus un augtu par atbildīgiem satiksmes dalībniekiem, CSDD aicina skolas un ikvienu pedagogu – mācīsim skolēniem ceļu satiksmes noteikumus un palīdzēsim bērniem augt par disciplinētiem gājējiem un velosipēdu vadītājiem. **Kvalitatīvi apgūtu satiksmes noteikumu zināšanu apliecinājums ir skolā nokārtots pirmais valsts eksāmens - velosipēdu vadītāju eksāmens un iegūta pirmā vadītāja apliecība jau 10 gadu vecumā.**

CSDD mudina skolas mācību procesu organizēt tā, lai skolēni velosipēdu vadītāju eksāmenu varētu kārtot skolā un eksamināciju veiktu skolas pedagogi. Skola pati varētu plānot gan gatavošanos eksāmenam, gan pašu eksamināciju. CSDD ir izveidojusi sistēmu, kas ļauj arī skolas pedagogiem novadīt eksāmenu. CSDD savukārt nodrošinās, lai skolēni, kas sekmīgi noslēgs eksāmenu, skolā saņemtu velosipēdu vadītāju apliecības.

### Velosipēdu vadītāju eksāmeni 2017.gadā

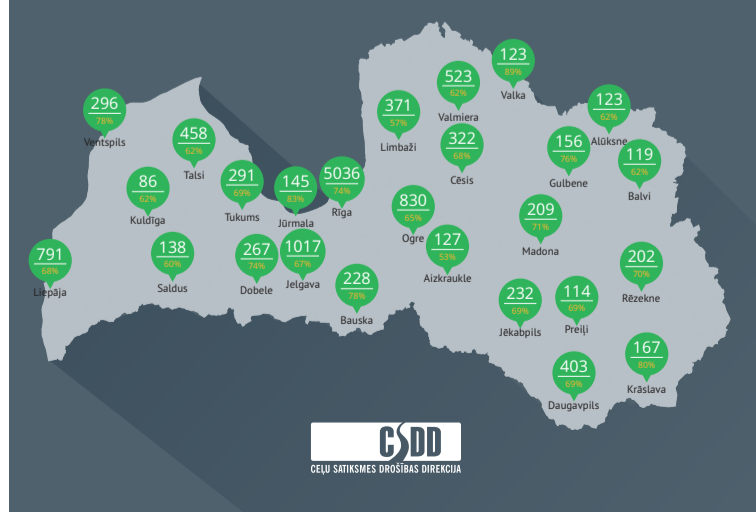


12774

Pienēmtie eksāmeni

70%

Nokārtoti sekmīgi





# Cadillac kabrioletam jauns jumts

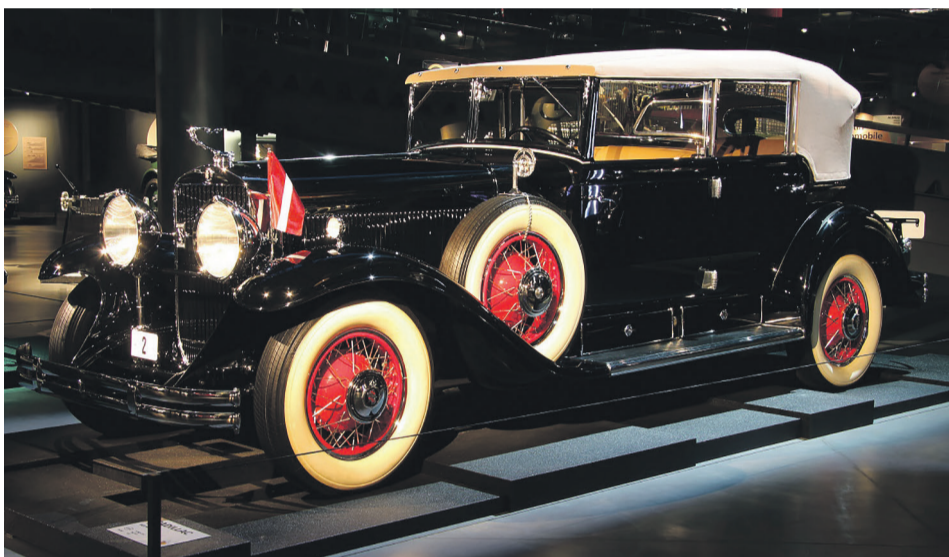
Pagājušajā gadā Motormuzeja restaurācijas darbnīcā atjaunota prezidenta Kārļa Ulmaņa auto divpabrāļa 1930.gadu reprezentācijas limuzīna *Cadillac Fleetwood V8 All Weather Phaeton* jumta mīkstā daļa. Lai arī savu debiju auto piedzi-voja muzeja atklāšanā 2016.gada 1.jūlijā, mīkstais jumts vēl nebija atjaunots atbilstoši 20.gadu tehnoloģijām un materiāliem. Tagad auto atgriezies ekspozīcijā un aplūkojams ar paceltu atjaunoto jumtu.

Speciālisti atzīst, ka *Cadillac* atjaunošana bija viens

no izaicinošākajiem muzeja restaurācijas projektiem pēdējā desmitgadē, kas iesākās ar sarežģīto auto transportēšanu no Kalifornijas, ASV, uz Latviju.

*Cadillac* restaurācija ilga 3 gadus. Spēkrata šasija un balstiekārta mazlietotajam auto bija labi saglabātas. Arī virsbūves skārds bija salīdzinoši labā stāvoklī, ko sekmēja Kalifornijas sauss klimats. Visvairāk cietis bija virsbūves koka kar-kass, tādēļ restaurācijas procesā muzeja metālspeciālistiem bija jāpārņem par galdniekiem.

Kabrioleta jumta konstrukcijas alumīnija daļas bija stipri cietušas dziļās korozijas dēļ, bet jumta mīkstā daļa bija zudusi pilnībā. Transmisija un motors tika restaurēti ASV, taču arī šie agregāti prasīja no muzeja speciālistiem veikt uzlabošanas darbus. Visas sīkās un lielz-mēra detaļas pirms galvaniskās pārklāšanas bija maksimāli jāsa-gatavo, atjaunojot to sākotnējās gludās formas. Restaurācijas procesā tika izgatavoti pilnīgi jauni "triplex" (stikls, līme, stikls) logu stikli, atbilstoši oriģinālajam biežumam un formai. 



Policists pienāk pie zemē gulošas dāmas un jautā:

– Kundze, jums slikti? Iz-saukt ātro palīdzību?

– Paldies, nevajag, viss kārtībā. Aizņemu stāvvie-tu, lai vīram ir kur mašīnu nolikt.

\* \* \*

Sieva no rīta stingrā balsī vīram jautā:

– Kur tu pagājušajā naktī biji?

– Daudz gribēsi zināt – at-ņemšu mašīnu!

\* \* \*

Dzīve ir kā gājēju pāreja – baltā svītra, melnā svītra, baltā svītra, melnā svītra, baltā svītra, bampers pa pieri.

\* \* \*

Iet čukča pa ceļu, skatās –grāvi guļ sasists mašīnas spo-gulis. Paceļ, apskatās un saka:  
– Briesmīga fotogrāfija, es arī tādu būtu izmetis.

\* \* \*

Melnas kājis, kas skrien pāri ceļam, nozīmē, ka viņam kaut kur jāsteidzas.

\* \* \*

Divas blondīnes vilciena kupejā plāpā:

– Tas ir pārsteidzoši, kā vilciena vadītājs pamanās vienmēr precīzi iebraukt tuneli. Kad es braucu garāžā, tas ne vienmēr izdodas.

– Viņš laikam labi zina ceļu.

Ārsts un advokāts sa-skrienas ar automašīnām uz šaura lauku ceļa. Nevienam nav cietis, bet mašīnas sasistas. Advokāts, ievērojot, ka ārsts ir vieglā šokā, piedāvā viņam viskiju no savas blaškes. Ārsts pāris malkus iedzer, mazliet nomierinās, dod blašķi advokātam. Tas blašķi nobāž kabatā.

– Vai jūs negribat iedzert?

– Noteikti iedzērsu, bet uzreiz pēc tam, kad aizbrauks policija.

\* \* \*

Nomainīju mašīnas signālu uz šāvienu skaņām. Tagad cilvēki manā priekšā ceļu pārskrien ātrāk.

\* \* \*

Šodien dzirdēju, kā meite-ne kliez uz luksforu:

– Pagaidi, es ar tik augstiem papēžiem ātrāk nevaru!

\* \* \*

Ja jums pār ceļu pārskrien melna pelīte, melns kaķītis, melns sunītis, melna mazmeitiņa un melna omīte, tad vec-tētiņš ir izracis nevis rāceni, bet elektrības kabeli.

\* \* \*

Kāds vīrs mežā apmaldī-jies. Iet, iet, bet no biežākā ārā netiek. Pēkšņi redz, uz cel-ma mežzinis sēž.

– Klau, palidzi, kā tikt līdz ceļam!

– Ej, dēls taisni, nonāksi

kaņepju plāvā, uzreiz aiz tās būs runājošais ezers, tam arī pajautā, kā tikt līdz ceļam.

\* \* \*

Brauc īgaunis pa ceļu, redz – ceļa vidū guļ gov's pļeka. Izkāpj, pavēro to pā-ris minūtes, paņem maisi-ņu, uzmanīgi savāc to, ieliek bagāžniekā, nosaka: "Var-būt saimniecībā noterēs" un brauc tālāk.

Pēc gada brauc pa to pašu ceļu. Apstājas, izņem no ba-gāžnieka, izkrata pļeku un no-saka: "Nenoterēja"

\* \* \*

Divi ceļinieki sarunājas:

– Dzirdi, Liepiņ, mūsu ceļš, nu – tas, ko pērn labojām, atkal sagandēts.

– Johaidi, pa to ar mašī-nām brauca, vai?

\* \* \*

Eju pa pagalmu, skatos – desmitgadīga meitenīte ar ie-skrējienu – plaukš – uzkrīt uz jauna džipa kapota. Ieslēdzas signalizācija, pie 8.stāva loga parādās dusmīga vīrieša seja. Meitenīte noslīdu no kapota un kliez:

– Tēti, drikst es vēl mazliet padzīvošos pa āru?

\* \* \*

– Dakter, vai varat lūdzu pārvietot palātas biedru, kas visu laiku tēlo motociklu?

– Jums skaņa traucē?

– Nē, izplūdes gāzes.

## Autobraucēju brīvdienų ceļvedis

### Februāris, 2018

**25.februāris** pulksten 15, Ventspils Jaunrades nams **Stand Up Comedy Ventspilī.** Ieejas maksa: 5–7 eiro

**23.–25.februāris** Pāvilosta. **Pāvilostas novada sporta dienas** Vairāk informācijas: [www.pavilosta.lv](http://www.pavilosta.lv)

**10.februāris** pulksten 21–3, Kandavas Kultūras nams **100% Milestības balle** Ieejas maksa: 3 eiro

**24.februāris** pulksten 15, Liepājas Olimpiskais centrs **Eduarda Rozenštrauha simtgades jubilejas koncerts "Bij' vasara toreiz tik zaiga".** Ieejas maksa: 12–20 eiro

**10.februāris** Saldus tirgus **Metēņu tirgus**

**18.februāris** pulksten 14, Jūrmala, Dzintaru koncertzāle **Brīvdienų mūzika. Rīgas Saksofonu kvartets**

**11.februāris** Rīga, pulksten 12–16, Latvijas Etnogrāfiskais brīvības muzejs. **Metenis**

**3.februāris** Valmiermuiža, Burtnieku nov., Valmieras pagasts. **Metēdienes svinības un tirdziņš "Ar gardu muti Valmiermuižā"**

**24.februāris** Madona, sporta bāze **"Smeceris sils"** **Tautas slēpojums** Dalības maksa: 3–30 eiro Nolikums: [www.sportlat.lv](http://www.sportlat.lv)

**25.februāris** pulksten 16, Rēzekne, Latgales vēstniecība Gors. **Latgaliešu kultūras gada balvas "Boņuks" pasniegšanas ceremonija**

**9.–11.februāris** Daugavpils Vienības nama koncertzāle. **I Daugavpils Starptautiskais tautu deju festivāls 100 dejas Latvijai.** Vairāk informācijas: [www.kultura.daugavpils.lv](http://www.kultura.daugavpils.lv)

**17.februāris** pulksten 12, Daugavpils Vienības laukums. **Masļeniņa**

**2.februāris** pulksten 16, Daugavpils Marka Rotko mākslas centrs **Jaunās izstāžu sezonas atklāšana.** Vairāk informācijas: [www.rothkocenter.com](http://www.rothkocenter.com)

**9.–11.februāris** Jelgava, Pasta sala. **Starptautiskais ledus skulptūru festivāls**

**11.februāris** pulksten 17, Jēkabpils, Krustpils Kultūras nams **Džeza koncerts Big Daddy Wilson un Latvian Blues Band.** Ieejas maksa: 9 eiro

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

Autoceļu Avīze tiek izplatīta CSDD nodalēs, 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](mailto:avize@lvceli.lv)

Izdevējs: va/s Latvijas Valsts ceļi sadarbībā ar biedrību *Latvijas ceļu būvētājs*, Transportbūvju inženieru asociāciju, VAS *Latvijas autoceļu uzturētājs* un VAS *Ceļu satiksmes drošības direkcija*.

Reģistrācijas Nr. 000700076,  
iznāk reizi mēnesī kopš 2004. gada janvāra.

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