



Februāris 2016

Autoceļu dzīve



„Ziemā, kad ir ledus un sniegs, ir objektīvi saprotams, ka visi ceļi ne vienmēr būs viegli izbraucami. Ir jāsaprot, ka nauda ceļu tīrīšanai jātērē saprātīgi. Piemēram, Norvēģijā un Somijā ziemas dienesti reaģē tikai snigšanas beigās, un arī ne vienmēr.” saka Satiksmes ministrijas Autotransporta departamenta direktors **Tāivaldis Vectirāns**.

[---> 3. lappuse]

LVC valdes loceklis **Edgars Strods**: „Ceļu projektēšana patlaban nav ideālā līmenī, un tā ir arī mūsu vaina. Šie procesi vispirms ir jāizdiskutē mūsu speciālistu vidū, jānedefinē mūsu kā pasūtītāja intereses un tad kopā ar projektētājiem jānonāk pie kopsaucēja.”

[---> 4. lappuse]

Ceļš sākas ar projektu

VAS „Latvijas Valsts ceļi”, ceļu projektētāji un būvnieki atzīst, ka projektu kvalitāte palielinās, tomēr joprojām nepieciešami uzlabojumi gan no pasūtītāja, gan izpildītāja puses.



„Ceļuprojekts”: „Esam apmainījušies viedokļiem, kas būtu uzlabojams gan mums kā būvprojektu izstrādātājiem, gan kādas izmaiņas vēlētos sagaidīt VAS „Latvijas Valsts ceļi”. Vairākas lietas pērn ir jau izdevies paveikt, taču daudz kas vēl ir uzlabojams.”

[---> 5. lappuse]

CSDD atgādina, ka ar šī gada 1. janvārī spēkā stājās grozījumi Ceļu satiksmes likumā, kas šoferiem braukšanas laikā aizliedz lietot ne vien mobilos telefonus, bet arī piezīmjdatorus, planšetdatorus vai viedierīces.

[---> 7. lappuse]

Latvijas ceļinieki 1991.gada barikādēs

Atceroties vēsturiskos notikumus, stāsta tā laika Latvijas Autoceļu departamenta (tagad LVC) ģenerāldirektors **Olafs Kronlaks**.

[---> 6. lappuse]

Īsumā

Valsts reģionālo ceļu sakārtošanai no Eiropas fondiem paredzēti 235 milj. eiro

Šajā Eiropas Savienības (ES) plānošanas periodā palielinās reģionālo mobilitāti, uzlabojot reģionālo ceļu kvalitāti, piešķirot tiem 235 milj. eiro, informē Satiksmes ministrija. Ministru kabineta noteikumu projekts nosaka plānoto kopējo finansējuma apjomu 277,032 milj. eiro, tajā skaitā Eiropas Reģionālās attīstības fonda finansējums 235,477 milj. eiro un valsts budžeta finansējums 41,554 milj. eiro. Projekta īstenošanas rezultātā plānots pārbūvēt 574 kilometrus valsts reģionālo autoceļu. Kopumā Latvijā ir 5473 km reģionālo autoceļu. Projekta īstenošanas maksimālais termiņš ir 2022. gada 31. decembris.

Līdz janvāra vidum LAU ceļu uzturēšanai iztērējis 7 milj. eiro

Periodā no pagājušā gada 1. novembra līdz šā gada 14. janvārim brauktuvju tīrīšanai, apstrādei ar pretslīdes materiāliem un preventīvajai kaisīšanai izlietoti aptuveni 7 milj. eiro. Braukšanas apstrādei ar pretslīdes materiāliem izlietoti 3,7 milj. eiro, brauktuvju attīrīšanai no sniega ar vienlaicīgu kaisīšanu ar pretslīdes materiāliem – 2,5 milj. eiro, brauktuvju attīrīšanai no sniega – gandrīz pusmiljons eiro un preventīvajai kaisīšanai nepilni 300 tūkst. eiro.

„Latvijas tilti” Lietuvas Augstākajā tiesā uzvarējuši Ceļu administrāciju

Lietuvas Augstākā tiesa atcēlusi Viļņas apgabaltiesas un Lietuvas Apelācijas tiesas lēmumus, atbalstot sūdzību, ko iesniedza ceļu un tiltu būvniecības kompānijas „Latvijas Tilti” un „Kauno keliai”. Tiesa apstiprināja, ka divu Viļņa-Kauņa ceļa viaduktu būvniecības darbu iepirkuma, kura summa ir 12,5 milj. eiro, tehniskais uzdevums mākslīgi ierobežoja konkurenci, un parakstītais līgums ir nelikumīgs. Tiesas spriedums ir galīgs un nepārsūdzams.

Tā kā būvniecības darbi jau ir sākušies un līgums netiks izbeigts, Tiesa piemēroja Lietuvas Ceļu administrācijai, kas organizēja iepirkumu, naudassodu 125 257 eiro par piegādātāju konkurences vienlīdzības nenodrošināšanu. Tas ir vislielākais jebkad uzliktais naudassods, ko tiesa ir piemērojusi par publiskā iepirkuma pārkāpumiem. Administrācijai šis naudassods būs jāsamaksā valstij.

Latvijas uzņēmums ar šo spriedumu ir apmierināts un tic, ka šai lietai būs pozitīva ietekme uz Lietuvas ceļu nozari un tas veicinās publisko iepirkumu sistēmas uzlabošanu un godīgas konkurences nodrošināšanu.

Papildināti noteikumi par tehnisko apskati

Valdība nolēmusi pilnveidot transportlīdzekļu tehnisko kontroli, tostarp valsts tehnisko apskati un tehnisko kontroli uz ceļiem. To paredz valdībā apstiprinātie grozījumi Ministru kabineta 2004. gada 29. aprīļa noteikumos. Ar šiem grozījumiem noteiktas stingrākas prasības riepām – no 2016. gada 1. decembra uz vienas ass riepām jābūt ne tikai viena izmēra, bet arī viena modeļa un projektora zīmējumam. Noteiktas arī stingrākas prasības kravas transportlīdzekļu, to piekabju un autobusu riepju protektora dziļumam. Visa informācija pieejama Ministru kabineta mājaslapā.

2015. gadā jaunās automašīnas tirgotas par 7% vairāk

2015. gadā Latvijā kopumā pirmreizēji reģistrētas 16 114 automašīnas, kas ir par 1123 jeb 7% vairāk nekā 2014. gadā, informē Latvijas Auto asociācija. Rezultāts ir pozitīvāks nekā asociācijas prognozētais pieaugums 4,5% apjomā. Pieaugums pagājušajā gadā bija pasažieru automobiļu sektorā, bet vieglā komerctransporta sektors piedzīvoja lejupslīdi par 8%. Pērn vidēji mēnesī tika notirgoti aptuveni 1200 jauni pasažieru automobiļi. Pašlaik jauno automobiļu tirgus atrodas aptuveni 2005. gada līmenī, bet ar nesalīdzināmi ciešāku konkurenci. Turpretī lietoto automobiļu tirgus pērn, salīdzinot ar 2014. gadu, piedzīvojis samazinājumu par 2%.

Populārākie pasažieru automašīnu modeļi pērn – Nissan Qashqai, VW Passat un Golf

Pagājušajā gadā visvairāk (866) pārdotas automašīnas Nissan Qashqai, kam seko Volkswagen Passat (578) un Volkswagen Golf (411), liecina Latvijas auto asociācijas dati.

Populārāko vieglo komerc-automāšīnu tips ir palicis nemainīgs – Volkswagen Caddy (pārdota 281 mašīna), Renault Master (196) un Toyota Hilux (173).

Klašu sadalījums būtiskas izmaiņas nav piedzīvojis. Latvijas tirgū joprojām mini, mazā un kompaktā klase nav pirmā izvēle, kamēr apvidus automobiļu klases ir ar vairāk nekā trīs reizes lielāku tirgus daļu nekā vidēji Eiropas Savienībā. 2015. gadā arī palielinājies privātpersonu daļa tirgū – 22% (2014. gadā bija 20%). Lizingā iegādāto privātpersonu darījumu skaits sasniedzis 63% no visiem darījumiem, kas ir par 7% vairāk nekā gadu iepriekš. Tas norāda, ka privātpersonu maksātspēja ir pieaugusi, ienākumi ir kļuvuši nedaudz caurspīdīgāki un pircēji var kvalificēties bankas finansējumam.

Viedoklis

„Būvniecības kvalitāte ir iekodēta jau projektēšanas procesā”

Lai arī projektēšana ir tikai viena no vairākām ceļu būves procesa sastāvdaļām, izbūves vai rekonstrukcijas darba kvalitāte ļoti lielā mērā ir jau iekodēta tieši projektēšanas procesā. Būvnieki ceļubūvē ir projektētāju darba turpinātāji, un, raugoties no šāda skatupunkta, gribētu teikt – projekti varētu būt labāk izstrādāti un detalizētāki, ar lielāku iepriekšējās izpētes darba apjomu. Īpaši tas ir attiecināms uz projektiem, kas vēlāk jārealizē pilnībā ar apjomīgām, blīvām apakšzemes komunikācijām.

Mums ir iespēja salīdzināt ceļu būves projektu kvalitāti Latvijā ar tiem projektiem, ko pēdējo divu gadu laikā esam īstenojuši Lietuvā. Jāatzīst, ka kaimiņos projekti ir detalizētāki, gribētos pat teikt – rūpīgāki. Varam strādāt raiti, bez

pārsteiguma momentiem, kā nereti gadās pie mums.

Visabsurdākā ir pasūtītāja attieksme pret būvniekiem situācijā, kad darbu procesā atklājušās projekta nepilnības – pieredzējušiem būvniekiem tas esot bijis jāparedz. Mūsu skatījumā tā ir vislielākā problēma, ko var radīt nekvalitatīvs vai kļūdainais būvprojekts, – attieksmi, ka tā ir tikai būvnieku problēma. Un realitātē, ja nav pasūtītāja un būvuzraudzības izpratnes par situāciju, tā nereti arī notiek – līgumsaistību izpildes termiņos esam spiesti gan padarīt savu darbu, gan arī iesaistīties projektā atklājušos kļūdu vai nepilnību novēršanā. Principā šādos gadījumos būtu jāapstādina darbi un jāturpina tad, kad projektētāji ir izlabojuši savu darbu, taču praktiski tas ir neiespējami,

jo vienīgais, kas šādā situācijā cietis zaudējumus, būs būvnieks.

Arī uz projektētājiem visdrīzāk ir attiecināma jau saknē nepareizā zemākās cenas iepirkuma sistēma. Visticamāk, nevaram un negribam atļauties izstrādātiskus projektus ar lielāku priekšizpētes apjomu. Konkurence šādos apstākļos izdara savu – uzvar lētākais projekts ar visiem no šā „labuma” izrietošajiem tālākajiem aspektiem.

Lielāka un nopietnāka loma procesā jāierāda projektu ekspertizēm. Dažkārt nav pārliecības, ka projekts pirms realizācijas ir pietiekami profesionāli izvērtēts.

Manuprāt, visām ceļu būves procesa pozīcijām ir vienādas galvenās problēmas, kas rodamas iepirkumu sistēmā



SIA „Binders” valdes loceklis Aigars Sēja

un konkurences apstākļos. Cik stiprs vai vājš būs kāds no atsevišķajiem posmiem, tik stipri vai vāji būs visi pārējie procesa īstenotāji, un tik labs vai slikts būs kopīgā darba rezultāts. Esam sajūgti vienā ķēdē. Taču viens gan jāatzīst – projektētāji, atšķirībā no būvniekiem, ir ceļu būves procesa neredzamā daļa, tāpēc visbiežāk būvnieki tiek kritizēti ne tikai par sava darba nepilnībām, bet saņem pārmērus arī par projekta risinājumiem – pārāk šauriem apliem, nepietiekamu ceļa joslu skaitu, riteņbraucēju celiņu neesamību, pārāk augstām sabiedriskā transporta pieturvietu platformām utt. Pasūtītājs pasūta, projektētājs izstrādā, būvnieks realizē – katram sava atbildība, un gribētos, lai arī sabiedrība to sāktu izprast.

Skaitļi un fakti

Aicina deputātus aizdomāties

Biedrība „Latvijas Ceļu būvētājs” deputātiem demonstrē, kas notiek ar autobrocēju samaksājamiem nodokļiem. Tas darīts, lai atbalstītu portāla „manabalss.lv” 10 652 cilvēku iniciatīvu „Par ceļiem bez bedrēm” un mudinātu Saeimas Mandātu, ētikas un iesniegumu komisijas deputātus atbalstīt aktivitāti, kas cita starpā paredz arī Autoceļu fonda atjaunošanu.



LVC: Ceļu projektēšanā virzāmies uz pārmaiņām

Sāksim ar atbildību. Katrs darba veicējs ir atbildīgs par paveikto. Zinām, ka būvnieki, piemēram, pieļautos brāķus labo par savu naudu, uzņemoties atbildību par nekvalitatīvu darbu. Cik liela ir projektētāja atbildība par iesniegto projektu?

Daļa nozarē strādājošo uzskata, ka brīdī, kad pasūtītājs ir pieņēmis būvprojektu, viņš arī uzņemas visu atbildību par to. Taču tā tas nav. Atbilstoši būvniecības regulējumam projekta autors atbild par sastrādāto. Lai cik skarbi tas neskanētu, bet arī kriminālprocess nosaka, ka atbildīgais ir projekta autors. "Maxima" gadījums tam ir ļoti uzskatāms piemērs. Līdz ar to projektētājam ir visnotaļ liela atbildība par projekta kvalitāti.

Ceļu projektēšana patlaban nav ideālā līmenī, un tas ir arī LVC kā pasūtītāja vēl nepadarīts darbs.

Kā LVC pārbauda iesniegtos projektus?

Vispirms tīri tehniski ir jāpārlicinās, cik sējumu, cik eksemplāru iesniegts. Tas, kam šajos sējumos jābūt, ir precīzi noteikts līgumā, un arī tiek pārbaudīts. Projektēšanas līgumā tiek arī norādīts, kādā apjomā jāveic ģeotehniskā izpēte, kādām laboratorijas pārbaudēm jābūt. Pārbaudām, vai viss ir veikts atbilstoši prasībām.

Bet projektētājs nav tikai matemātiķis vai laborants, kas saskaita, pēc formulām, zīmējumiem un rasējumiem izrēķina zināmus apjomus. Viņš nav arī lietvedis, kuram visas lapas ir jāsakārto un jāsanumurē. Prioritārā tomēr ir inženiera domāšana un konkrētu risinājumu izvēle.

Mēs ceļu projektētājiem esam parādā ātras un profesionālas atbildes uz jautājumiem.

Kad objekts ir izbūvēts, mums tas vai nu patīk, vai nepatīk. Projekts ietver arī vizualizāciju, transportbūves izskatu. Tas vairāk attiektos uz tiltiem, jo tilts ir arī arhitektūras elements. Tomēr ir būtiski, kā ceļš izskatās, kā tas iekļaujas ainavā. Mēdz būt jaunizbūvēti ceļi, kas nav tik pievilcīgi, un ir tādi, kas mums patīk – ar likumiem, kāpumiem un kritumiem. Projekts ir komplekss risinājums, un tajā viss ir atkarīgs no projektētāja, no viņa redzējuma.

Pēc kādiem kritērijiem objekti tiek vērtēti?

Projektēšanas uzdevums ir dokuments, kas sastāv no aptuveni divdesmit lapām. Un šajā dokumentā sīki un smalki ir aprakstīts viss, kas projektētājiem jā dara. Skatot projektu, pirmkārt, notiek formālā vērtēšana – kā darbs ir noformēts.

Prioritārā tomēr ir inženiera domāšana un konkrētu risinājumu izvēle.

Tiek arī salīdzinātas viena projekta dažādas daļas. Nereti tiek atrastas nepilnības – trūkst kādi rasējumi, aprēķini, ir pieļautas paviršības. Gadās, ka vienā projekta sadaļā kāds materiāls vai tehnoloģiskais process aprakstīts vienā veidā, citā sējumā tas pats aprakstīts citādāk. Līdz ar to ir pretrunas. Šīs pretrunas un neskaidrības mēs iepirkuma laikā cenšamies atrisināt, uzdodot projektētājiem papildu jautājumus.

Tiek veikta arī katra būvprojekta ekspertīze, un tas ir ārpakalpojums. Ekspertīze ir pārbaude, vai projektā piedāvātie risinājumi atbilst normatīviem. Pielietojot normas un izpildot visas prasības, ceļu var uzprojektēt dažādi. Tas ir atkarīgs no projektētāja pieredzes un redzējuma. Projektu vērtējot, būvexperts drīkst iebilst tikai tam, kas ir pretrunā ar normatīvo aktu prasībām.

Es uzskatu, ka soda sankcijām ir jābūt abpusējām. Ja pret pienākumiem nolaidīgi attieksies mūsu darbinieki, tad sankcijas būs viņiem.

Vai ir iespējams vienmēr precīzi nodefinēt, ko LVC kā pasūtītājs vēlas projektā redzēt?

Pasūtītājs nodefinē galvenās prasības – kādus tieši darbus mēs paredzam konkrētajā ceļa posmā – rekonstrukciju, vienkāršoto segas nomaiņu vai ko citu. Mums ir arī izstrādātas specifikācijas, kurās noteiktas prasības attiecībā pret materiāliem, darbu veidiem, konstrukcijām.

Pagājušajā gadā ir parādījusies tendence, ka projektētāji, teiksim tā, pārspīlē ar saviem risinājumiem. Atsevišķos gadījumos, kad, piemēram, mēs gribam vienkārši nomainīt segas, reciklējot virsējo asfalta kārtu, pievienojot cementu un šķembas, un uzliekot virsū trīs asfalta kārtas, viņi drenējošajam slānim konstatē atkāpes granulometrijā un ieprojektē to nomainīt pilnībā. Tie ir fantastiski lieli apjomi! Objekti būtiski sadārdzinās. Ir

vietas, kurās tas neapšaubāmi ir jā dara. Taču pieņemsim, ka šis ceļš ir kalpojis 30 gadus un nav izrādījis nekādas pazīmes, ka varētu kūkumot. Protams, ceļa pamatne varbūt neatbilst prasībām, kādas būtu jaunam ceļam, bet nav arī liels risks, ka ceļš sabruks vai nekalpos. Ir jābūt samērīgumam.

Ja mēs projektētājiem ļaujam izpausties pilnībā, gadās, ka tā vietā, lai rekonstruētu segu, viņi piedāvā rekonstruēt visu objektu. Tas ir pat dārgāk nekā jaunbūve. Latvijas valsts nav tik bagāta, lai visus autoceļus varētu pilnībā uzbūvēt no jauna. Tad mēs 1000 km vietā gadā izbūvēsim 300. Tie būs perfekti, bet tikai 300 km. Tādā gadījumā mēs remontiem neredzēsim galu.

Jāuzlabo arī sadarbība starp pasūtītāju un projektētāju.

Kādas ir būtiskākās izmaiņas, kas varētu skart projektēšanu?

Es gribētu atgriezties pie vienkāršota darba uzdevuma, kas būtu uz divām, trim, maksimāli četrām lapaspusēm, kurās būtu aprakstīti vispārīgie principi. Manā pieredzē tā ir bijis, un tas ir strādājis. Jāuzlabo arī sadarbība starp pasūtītāju un projektētāju.

Mūsu iecere ir no marta reizi nedēļā sasaukt Tehnisko komisiju citā formātā nekā pašlaik – nelielas pasūtītāja profesionāļu grupas sastāvā. Šī komisija arī turpmāk

„Mēs apzināmies, ka ceļu projektēšana patlaban nav ideālā līmenī, un tas ir arī LVC kā pasūtītāja vēl nepadarīts darbs,” saka VAS „Latvijas Valsts ceļi” (LVC) valdes loceklis Edgars Strods.



apstiprinās darbu daudzumu sarakstus vai defektu aktus, taču būtiskākā funkcija būs darbs ar projektētājiem. Mēs viņiem esam parādā ātras un profesionālas atbildes uz jautājumiem. Tas ir būtiski, jo projektēšanas laikā rodas dažādas neskaidrības. Projektētājiem risinājumi nereti ir jāizvēlas no vairākiem variantiem. Veicot darbu, viņi saskaras ar dažādām problēmām, kurām ir nepieciešams

pasūtītāja viedoklis. Mēs šajā darbā iesaistīsim Ceļu tīklu, Tiltu, Satiksmes organizācijas vadību, Būvniecības pārvaldes vadību, kas spēs ātri izvērtēt situāciju, iepazīties ar faktiem un pieņemt lēmumu.

Rezultātā mēs nekavēsim projekta izstrādes laiku. Līdzšinējā prakse ar saraksti ir smagnēja un paņem laiku. Kādreiz jautājumu risināšanā tiek iesaistīta vēl kāda puse, un pēc pusgada parādās viedoklis

– nē, lēmums nav bijis pareizs. Mēs to gribam novērst.

Vai projektētājiem kļūdas gadījumā gaidāmas arī kādas sankcijas?

Es uzskatu, ka soda sankcijām ir jābūt abpusējām. Ja pret pienākumiem nolaidīgi attieksies mūsu darbinieki, tad sankcijas būs viņiem. Ja kļūdas pieļaus projektētājs, tad attiecīgi zināmas sankcijas būs viņam. Daļa no šīm sankcijām ir jau spēkā.

Aicinām ceļu lietotājus informēt

Zvani Satiksmes informācijas centram par sarežģījumiem uz autoceļa. Bez maksas diennakts tālrunis 8000 5555

LAU LATVIJAS AUTOCEĻU UZTURĒTĀJS

VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI

Latvijas ceļinieki 1991.gada barikādēs



1991. gada 13.janvāra pirmo operatīvo dežūru un autoceļu nozares saimniecību tehnikas iesaistīšanu barikāžu veidošanā vadīja tā laika Latvijas Autoceļu departamenta (tagad VAS „Latvijas Valsts ceļi”) ģenerāldirektors **Olafs Kronlaks** (attēlā).

Atceroties vēsturiskos notikumus, viņš stāsta:

„Barikāžu dienās mēs – Autoceļu departaments – atradāmies Smilšu ielā 8. Ienāca mūsu ministrs Jānis Janovskis un Lauksaimniecības ministrs Uldis Gēģeris. Visa šūmēšanās jau bija jūtama, bet ceļinieki neko vairāk nezināja, neviens jau nezināja. Jūtot, ka kaut kas briesmīgs un ir iespējami armijas uzbrukumi, tika plānots, kā organizēt pretošanos. Es biju izgājis armiju, un teorētiski bija skaidrs – ja karaspēks nāks, mūs samals. Bet tajā situācijā bija jāreaģē uz iespējamajiem draudiem – jāparāda, ka mēs sargājam savu valdību, toreizējo Augstāko Padomi.”

Galvenais, ko ceļinieki un lauksaimnieki varēja dot, bija smagā tehnika. Ceļiniekiem bija traktori K700 ar lāpstām un arī greideri. Bija svarīgi, lai šīs mašīnas nav tik vienkārši izgrūzamas no vietas. Tādēļ, piemēram, smagās mašīnas, lai būtu smagākas, bija piekrautas ar grunti vai šķembām.

Tolaik nozarē nebija neviena privātuzņēmuma, viss piederēja valstij – ceļu būvētāji, uzturētāji, rūpnīcas – viss bija pakļauts vienai ražošanas apvienībai. Atlika tikai izdot rīkojumu. Toreiz visi rīkojumi tika doti mutiski.

Entuziasms bija milzīgs. Bija svarīgi parādīt, ka mēs kaut ko varam. Sarunājām ar ministru, ka visu tehniku, kas atradās rajonos, pievilksim tik tuvu Rīgai, cik vien iespējams.

Novietojām to Ogrē, Mārupē, vēl šur tur. To vajadzēja,

lai brīdī, kad tiek dota komanda, viss ir tuvumā.

Sākumā vislielāko stresu radīja tas, ka mēs nezinājām, kur šo tehniku izvietot – Smilšu ielā vai Zirgu ielā. Sakaru nebija, tikai parastie un valdības telefoni, turklāt nebija skaidrs, vai tos nekontrolē čeka, un droši vien, ka kontrolēja. Citas sakaru iespējas nebija, tikai ar kājām atskriet no Saeimas mājas, kas bija turpat netālu.

Tika nolemts Vecrīgā izveidot vairākus aizsardzības vaļņus. Pirmoreiz parādījās shēma, kur ko likt. Un tad jau mūsu galvenais mehāniķis Uldis Birzleja un citi darbinieki secīgi skrēja un organizēja – kurā vietā kuru transportlīdzekli likt.

Rīgas centra barikādes tika veidotas pakāpeniski, vairākās kārtās. Vīspirms pieejas Vecrīgai tika nobloķētas ar smago celtniecības un lauksaimniecības tehniku, piekrautiem lielas kravnesības automobiļiem ar piekabēm un autobusiem.

Otrs loks tika veidots apkārt Doma laukumam un tagadējai Saeimas ēkai no dzelzsbetona un metāla konstrukcijām. Bet trešais barikāžu nocietinājums tika izveidots no dzelzsbetona konstrukcijām tieši Augstākās padomes (Saeimas) ēkas pieejai un nostāvēja tur līdz pat augusta puča beigām.

Tikpat svarīgs jautājums bija, kā cilvēkus izguldīt, paēdināt. Torņu ielā 7/9, kur šobrīd ir VAS „Latvijas Valsts ceļi” birojs, bija ēdināšanas punkts, kurā varēja arī sasildīties.

Olafs Kronlaks atceras, ka ceļinieki tajā laikā bija ļoti vienoti. „Vienotība bija starp ceļiniekiem, mežiniekiem un melioratoriem – tās bija tipiskas tautiskas organizācijas.”

„Vai mums bija bail? Es drīzāk teiktu, ka tā bija vairāk tāda satraukta neziņa, nevis

Janvāris tradicionāli tiek aizvadīts barikāžu piemiņas zīmē, taču šogad šim vēsturiskajam notikumam ir 25 gadu jubileja. Mēs atceramies visus, kas šajās dienās atradās barikādēs, un sava loma bijusi arī Latvijas ceļiniekiem. Šodienas VAS „Latvijas Valsts ceļi” priekštecis – Latvijas Autoceļu departaments atradās pašā notikumu vidū, Vecrīgā, Smilšu ielā, un no turienes tika koordinēta ceļinieku darbība.



bailes. Kad redzi, kāda masa šajos pasākumos piedalās, nu ko tur baidīties? Tas, ka situācija ir draudīga, tas gan. Man bija ģimene, un ne jau man vienam. Tomēr arī tad, ja barikādēs nebūtu iesaistījušies ceļinieki, es, protams, būtu piedalījies. Domāju, jebkurš latviešu cilvēks tā domāja. Tādas sajūtas vai skaļas domas, ka pārrakstām vēsturi, gan nebija. Bija šaubas, vai izdosies, jo bija jāsakrīt daudziem apstākļiem.”

Kopumā no 25 ceļu pārvaldēm, astoņiem būvniecības rajoniem, būvmateriālu kombināta „Ceļuprojekts”, Autoceļu direkcijas divās nedēļās barikādēs bija vidēji 500 cilvēku katru dienu, ceļinieki uz barikādēm atveda 15 traktorus, 20 smagās mašīnas, kā arī urbšanas agregātus, treilerus, buldozerus, betona blukus, auto greiderus, ekskavatorus un citu tehniku.



CSDD gada laikā veic 100 ceļu drošības auditus



Jau 15 gadus Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) veic drošības auditus uz valsts ceļiem. Gada laikā savu atzinumu saņem aptuveni 100 ceļu projektu, apliecina CSDD Ceļu drošības audita daļas priekšnieks **Ziedonis Lazda**.

Vai ceļu projekts var iztikt bez šī audita?

Ne visām izmaiņām ceļu būvē ir nepieciešams drošības audits. Ir noteikti kritēriji (ceļa nozīmīgums, posma garums, krustojumu skaits), kādos gadījumos audits ir jāveic. Audits dod priekšlikumus tieši projektēšanas stadijā. Parasti negadījumus izraisa dažādu faktoru mijiedarbība, kuras mēs arī vērtējam.

Vai jūsu ieteikumi tiek īstenoti visā pilnībā?

Mēs norādām uz trūkumiem vai nepilnībām. Bieži vien tieši finanšu trūkuma dēļ ceļa saimniekam ir savas domas attiecībā uz risinājumu, kas varbūt nemaz nav nedrošs, tikai citādāks. Tāpēc ir pieņemami, ja objektīva iemesla dēļ daļa ieteikumu netiek īstenota. Katrā auditā ir vidēji 15-16 ieteikumu. Statistika liecina, ka 65% ieteikumu tiek ņemti vērā. Tas nozīmē, ka tiek novērsti 10 trūkumi no 15.

Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) jau kopš 2001. gada veic ceļu projektu drošības auditu. Tā ir procedūra, kurā no satiksmes drošības viedokļa tiek novērtētas potenciāli bīstamās vietas. Drošības audits nozīmē satiksmes negadījumus apsteidzošu analīzi, meklējot labākos un drošākos risinājumus visām satiksmes dalībnieku kategorijām, vēl pirms projekti tiek realizēti dzīvē. Lai CSDD veiktu ceļu drošības auditu, projektētājiem vai ceļu pārvaldītājiem ir jāvienojas ar CSDD par audita veikšanu.

Vai nav tā, ka pasūtītājs projektētājam jau iepriekš dod norādījumus, ko ietekmē šaurā rociņa?

Audita sistēmai ir vairākas stadijas. Nav tā, ka projektētājs uzprojektē, ko vēlas, un tad auditors novērtē, ka tas nekam neder. Sākumā ir ieceres stadija jeb ideja. Ceļa saimnieks tad var pārliecināties, vai šī ideja no drošības viedokļa vispār ir īstenojama. Mēs dodam savu redzējumu, un ja tas sakrīt ar ceļa saimnieka ideju, nav problēmu. Ja ne, mēs norādām uz labāko variantu. Nākamajā stadijā projektētājs šo ideju jau mēģina likt uz papīra un izvēlēties tehniskos parametrus, mēs turpinām dot ieteikumus. Mēdz gadīties, ka pasūtītājs visus nevar īstenot, un tad viņš izvērtē, kas tomēr ir paveicams situācijas uzlabošanai. Trešajā stadijā, kas ir detalizēta, mēs reizēm mazāk veiksmīgu risinājumu ar dažādiem satiksmes drošības pasākumiem turpinām vērst par labu – tas attiecas uz ceļa zīmēm, apzīmējumiem, barjerām, apgaismojumu un tamlīdzīgi. Iespējams, tādējādi autovadītājiem būs mazliet neērtāk, varbūt pat būs jāsamazina ātrums, taču tā būs drošāk. Nav tā, ka mēs sakām tikai jā vai nē - balts vai melns, bet mēs dodam dažāda līmeņa rekomendācijas. Arī ceturtajā jeb pirmsatklāšanas stadijā, kad viss jau ir uzbūvēts, pirms lentītes griešanas mēs vēlreiz skatāmies, vai viss ir kārtībā, vai viss, kas projektā bija paredzēts, ir arī uzbūvēts. Turklāt

datā ir apstākļi, ko uz papīra izvērtēt nav iespējams, piemēram, saules stāvoklis, kas noteiktā laikā traucē saskatīt luksoforu, un tam ir nepieciešams fons, kas uzlabo uztveršanu. Gadās, ceļazīmes aizklāj cita citu vai arī kāds koks neļauj saskatīt tālākas ceļazīmes. Šī ir iespēja kaut ko labot vēl pirms satiksmes atklāšanas. Nav tā, ka mēs sakām, ka ceļu nelietosim. Lietosim, tikai ar dažiem uzlabojumiem. Un tad ir pēdējā stadija jeb monitorings pēc vismaz pusgada. Ceļš tiek lietots, bet satiksmes dalībnieki kādu iemesla dēļ to lieto citādi, nekā tas bija paredzēts projektā. Bieži gājēji spītīgi šķērso ceļu vietās, kas tam nav paredzētas. Varbūt ir kādas biežas bremzēšanas pēdas, ir jāskatās – kāpēc? Tas galvenokārt ir atkarīgs no katrā valstī atšķirīgās cilvēka uzvedības, kas liek ceļu izmantot citādi, nekā tas ir bijis paredzēts. Pēdējās divas stadijas tiek veiktas salīdzinoši reti, jo obligātā kārtā ceļu saimniekam tas jāpasūta Eiropas autoceļu tīkla ceļu (E marka) projektiem un valsts galvenajiem autoceļiem.

Vai laika gaitā ir kas mainījies projektētāju pieejā un attieksmē?

Ir izveidojusies tendence, ka ceļa saimnieks – LVC vai pašvaldības – pats lūdz auditēt šo pirmo stadiju, jo viņam tas atvieglo tehnisko uzdevumu izstrādāšanu, kļūst skaidrāks, ko prasīt no projektētāja. Drošība tomēr ir specifiska joma, kurā ir daudz jāmācās.

Tādējādi audits tā pirmajā stadijā pasūtītājam ir perfekts špikeris darba uzdevuma izstrādāšanā. Viņam vairs nav jācinās ar projektētāju, kas ir šķietami ziņošs un var noraudzīties uz pasūtītāju, jo īpaši pašvaldībām, no augšas. Pēc šīs stadijas saimnieks jau zina, kā būs vislabāk un visdrošāk, jo visi tomēr grib, lai viņu teritorija būtu droša. No otras puses, arī projektētājam mēdz gadīties strīdi ar ceļa saimnieku, ja tas grib ko īpašu vai arī uzstāj uz nedrošiem un neefektīviem risinājumiem, un ne jau vienmēr apzināti. Tad projektētājam ir viegli runāt, jo ir neatkarīgs slēdziens, kādam šim projektam būtu jāizskatās. Pieņemto ieteikumu procents laika gaitā ir tikai audzis.

Audits jau sākumā pasaka, kurš no variantiem no drošības viedokļa ir labāks.

Tik un tā jūs arvien atrodāt nepilnības, ko uzlabot. Kas tam ir pamatā?

Situācijas ir dažādas, tāpat arī projektētāji. Jau tāpēc vien ir svarīgi izvērtēt katru projektu. Ir uzņēmumi, kuru sagatavotajiem projektiem mums ir maz, ko piebilst – viņi zina, ko mēs prasām. Projekti ir kvalitatīvi, un varbūt pienāks diena, kad mēs par tiem sniegsim atzinumu bez iebildēm. Projektētāju tagad ir daudz, arī jauno – bez pieredzes, tāpēc darba mums netrūkst. Pārsvārā tomēr projektētājiem mūsu specifiskās satiksmes drošības un organizācijas zināšanas ir vajadzīgas.

Jaunie Ceļu satiksmes noteikumi kas jāzina autovadītājiem

2016.gada 1.janvārī stājas spēkā jaunie Ceļu satiksmes noteikumi. To mērķis ir uzlabot ceļu satiksmes drošību, īpašu uzmanību pievēršot mazaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem: ieviest jaunas, satiksmes drošības uzlabošanai nepieciešamas normas.

Ātrums, satiksmes organizēšana un bērnu pārvadāšana

Nolūkā uzlabot kopējo ceļu satiksmes drošību, noteikts:

<p>Grants ceļi</p> <p>Atļautais maksimālais braukšanas ātrums uz grants ceļiem – 80 km/h (iepriekš – 90 km/h)</p> <p>80 km/h 90 km/h</p>	<p>Numura zīmes</p> <p>Aizliegts izmainīt, aizsegt, pārklāt ar aizsargmateriāliem vai citā veidā apslēpt transportlīdzekļu numura zīmes</p>
<p>Drošības jostas</p> <p>Aizliegts pārvadāt bērnus līdz trīs gadu vecumam automobili, kas nav aprīkots ar drošības jostām</p> <p>NAV DROŠĪBAS JOSTAS</p>	<p>Maināmas ceļa zīmes</p> <p>Iespēja uzstādīt un izmantot maināmās informācijas ceļa zīmes</p>

Apdzīvotās vietas sākums un beigas

Jaunumi par apdzīvotās vietas sākumu, ātruma režīmu un administratīvās teritorijas nosaukumu:

<p>Jauna ceļa zīme – "torniši", kas apzīmē vietu, no kuras ir spēkā noteikumu prasības apdzīvotās vietās, piemēram, atļautais maksimālais ātrums 50 km/h</p>	<p>"Torniši" apvienojumā ar zīmi – balts uzraksts uz zila fona, vienlaikus informē gan par vietu, no kuras spēkā ir noteikumu prasības apdzīvotās vietās, gan administratīvās teritorijas nosaukumu</p>	<p>Atsevišķa zīme – balts uzraksts uz zila fona, informē par administratīvās teritorijas nosaukumu</p>
---	--	---

Ierasto balto zīmi ar melnajiem burtiem pakāpeniski aizstās "torniši"

Transportlīdzekļu apstāšanās un stāvēšana

Aizliegta transportlīdzekļu stāvēšana un apstāšanās **krustojumos**, tajā skaitā apļveida krustojumos un tuvāk par **5 m no krustojuma robežas** (krustojuma robeža – vieta, kur pirms krustojuma sākas ielas malas noapaļojums)

Tagad 5m Iepriekš 5m

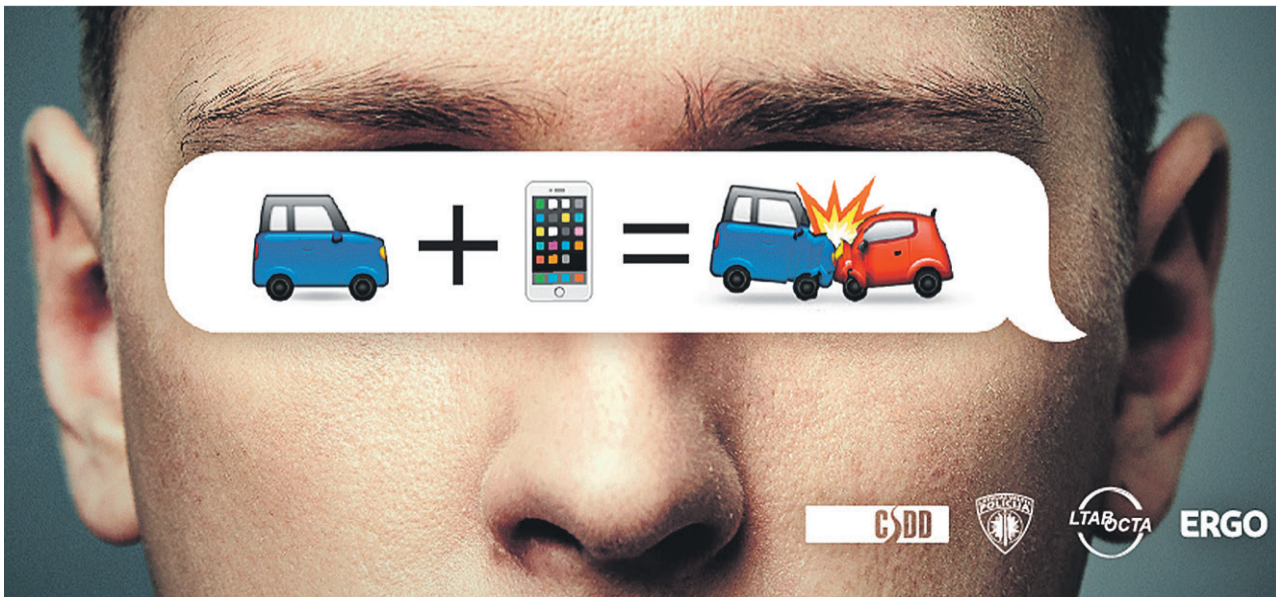
Uz gājēju un velosipēdu ceļiem

Aizliegta transportlīdzekļu stāvēšana un apstāšanās **uz gājēju un velosipēdu ceļiem**

Elektr autobiju

Nolūkā popularizēt elektromobilitāti:

<p>Speciālas numura zīmes</p> <p>Izstrādātas speciālas, vizuāli atšķirīgas valsts reģistrācijas numura zīmes elektromobilijem</p> <p>EX- 1000</p>	<p>Sabiedriskā transporta josla</p> <p>Elektr autobijiem ar šīm numura zīmēm atļauts braukt pa sabiedriskā transporta joslām</p>
---	---



Stipri iereibis ceļu policists apstādina smago mašīnu:

- Vecais, es jau piekto reizi prasu – kas tev tur no tās mašīnas birst?
- Policista kungs, es jums jau piekto reizi atbildu – ziema, ledus, kaisu!

* * *

Kas ir 90-60-90?

Automašīna, braucot garām ceļu policijas patruļai.

* * *

Stāv uz ceļa divi policisti, garām zirgu pajūgā brauc vecs vīrs, kurš ved piena kannas.

Policisti viņu aptur:

- Kas ir, dēliņi?
- Kas tev kannās?
- Kokosa piens. Kokosa krējums. Kokosa biezpiens.
- Ko nu muldi, vecais, kur tev mūsu laukos kokosi?
- Neticiet, nogaršojiet!
- Jā, labs tev, vecais, piens. Labi, brauc tālāk.
- Nū, Kokoss, nū!

* * *

Ceļu policists aptur automašīnu. Atveras logs, smaidīgs un pieklājīgs autovadītājs:

- Policista kungs, lūdzu, tiesības, tehniskā. Apdrošināšana ir, viss pārējais arī – kā nākas...
- No aizmugures atskan bērna balss:
- Tēti, kur ir tie āži?

* * *

Kas aizņem Opel rokasgrāmatas pēdējās 12 lapaspuses?

Sabiedriskā transporta kustības saraksts.

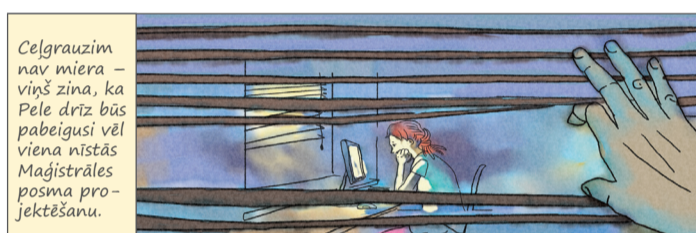
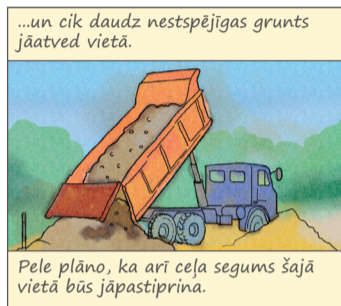
* * *

- Mijā, ko tu vēlies uz Valentīna dienu?
- Ai, man vienalga. Galvenais, lai ir automātiskā kārba un navigācija...

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.”



Turpinājums nākamajā numurā...

Autobraucēju brīvdienu ceļvedis

FEBRUĀRIS, 2016

Latvijas ceļu muzejs
Šlokenbeka, Milzkalne, Smārdes pag., Engures novads. Informācija: www.celumuzejs.lv
Ieeja bezmaksas

14. februāris
17:00, Rīgā, Kultūras pili Ziemeļblāzma. **Akustisko ģitāru trio „AG 3'0” Valentīndienas koncerts**
Ieejas maksa: 5–10 €

19.–21. februāris
Rīgā, Ķīpsalas starptautiskajā izstāžu centrā. **Festivāls Erots 2016-01-11.** Ieejas maksa: 14 €

14. februāris
16:00, Cēsu raj., Ungurmuizā Jolantas Gulbes-Paškevičas Valentīndienas koncerts „O Amor a Portugal”. Ieejas maksa: 20 €

20. februāris
11:00 Cēsu novada Priekulu biatlona trasē **Skriešanas seriāls „Noskriet ziemu #2”**. Vairāk informācijas: www.noskrien.lv
Dalība: bezmaksas

5.–7. februāris
Liepājas un Kuldīgas apkaimē **„Rally Liepāja”**. Vairāk informācijas: <http://2016.lvrally.com>
Ieejas maksa: 12 €



20. februāris
19:00, Balvu Kultūras centrā **Flamenco koncertuzvedums „Karmena”**. Ieejas maksa: 8–15 €

20. februāris
19:00 Rēzeknē, Latgales vēstniecībā „Gors” **Daumanta Kalniņa jaunā soloprogramma „Atspulgi”**
Ieejas maksa: 8–15 €

Līdz 10. februārim
Dobelē. **Satiec Dobeles dižos sniegavīrus!** Karte ar sniegavīru izvietojumu pilsētā pieejama Tūrisma informācijas centrā

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

20. februāris
17:00, Jēkabpili, Krustpils kultūras centrā **Blūza koncerts Big Daddy Wilson (ASV) and Latvian Blues Band**
Ieejas maksa: 7–11 €

28. februāris
16:00, Latgales vēstniecībā „Gors” Latgales kultūras balvas pasniegšanas ceremonija **„Boņuks 2015”**
Ieejas maksa: 3 €