



Maijs 2016

Autoceļu Avīze

Finansējums valsts ceļiem joprojām ir nepietiekams, un tā ir galvenā nozares problēma – varēja secināt no dalībnieku uzrunām ikgadējā ceļu nozares konferencē “Attīstība sākas ar ceļu”.

[---> 5. lappuse ]



#### Pasaules ceļu asociācija:

Nepietiekams finansējums autoceļiem ir aktualitāte visā pasaulē, tādēļ valstis šai problēmai meklē dažādus risinājumus, ieviešot jaunus nodokļus, pārdalot ceļus vai eksperimentējot ar jaunām tehnoloģijām.

[---> 3. lappuse ]

## Sākas bedru masveida remonta sezona

Bedrīšu masveida remonta sezona uz valsts ceļiem vietām ir jau sākusies. Visā Latvijā tās labos, tiklīdz būs atbilstoši laika apstākļi. Bedru remontos tiks iesaistītas 90 remontbrigādes.



**Fotoreportāža:** Eksperti vērtē Autoceļu Avīzes gada balvai nominētos ceļu posmus.



[---> 3. lappuse ]

Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) jau piekto gadu piedāvā bezmaksas auto diagnostiku pasākumā “Tehniskās apskates naktis”. Šogad auto bez maksas tiks pārbaudīti Rīgā, Gulbenē, Talsos un Daugavpilī.

[---> 7. lappuse ]

Līdz šā gada 30. jūlijam plāno izstrādāt valsts finansiālajai situācijai un reālajām vajadzībām atbilstošākais ceļu finansēšanas modelis. Tostarp tiks vērtēta tā piesaiste ieņēmumiem no ceļu lietotāju maksātajiem nodokļiem un nodevām.

[---> 2. lappuse ]



# Pasaules ceļu asociācija: Ceļu finansēšanas problēma ir aktuāla visā pasaulē

Nepietiekams finansējums autoceļiem ir aktualitāte visā pasaulē. Kā šo problēmu risina citas valstis? Autoceļu Avīze uz sarunu aicināja Pasaules ceļu asociācijas (PIARC\*) ģenerālsēkretāra vietnieku Robinu Sebilla (*Robin Sébille*).

## Vai finansējuma trūkums ceļiem ir tikai atsevišķu valstu problēma?

Nav nekāds noslēpums, ka nepietiekams autoceļu finansējums ir aktuāls visām ceļu administrācijām visā pasaulē. Jautājumi ir vieni un tie paši – vai ceļi ir jāfinansē no valsts budžeta vai par tiem ir jāmaksā pašiem lietotājiem vai varbūt vides piesārņotājiem. Tāpat aktuāls ir jautājums – kā ikgadēja budžeta apstākļos nodrošināt vidēja un ilga termiņa investīciju politiku. Tas ir vitāli nepieciešams, lai ceļus ilgāk varētu saglabāt labā stāvoklī.

## Kādi ir iespējamie risinājumi?

Galvenie risinājumi ir ikgadējā valsts budžeta nodokļus (akcīzes nodokļi par degvielu, ceļu, transportlīdzekļa nodokļi un citus ar ceļiem vai, piemēram, vides piesārņojumu saistītus nodokļus) investēt atpakaļ ceļos. Tomēr nav vispārīga risinājuma, tas ir jāsaista ar katras konkrētās valsts vajadzībām, un ceļu uzturēšana labā stāvoklī ir tikai viena no šīm vajadzībām. Dažādās valstīs atšķiras arī satiksmes intensitāte un ceļu tīkls. Tomēr visām valstīm interesē, kā piesaistīt jaunus līdzekļus – no ceļu lietotājiem vai privātām nozarēm.

## Jūs pieminējāt vides piesārņojumu un šis naudas novirzīšanu ceļiem. Kā tas notiek?

Dažas valstis pakāpeniski ievieš oglekļa nodokļu sistēmu. Pirmos soļus šajā jomā ir spērusi Austrālija un Jaunzēlande. Šis jautājums nav aktuāls tikai saistībā ar ceļiem. Jautājums ir – kā atbildēt uz vides piesārņojumu, kas rodas no oglekļa emisijām. Tomēr transportlīdzekļi ir atbildīgi par trešo daļu no visas oglekļa emisijām, tādēļ tieši no transportlīdzekļu lietotājiem būtu iespējams atgūt ievērojamus līdzekļus. Zināmā mērā cilvēki par to jau maksā, pērkot degvielu un maksājot akcīzes nodokli. Un jau tagad daudzviet pasaulē mazāku nodokli jāmaksā par automašīnām, kurām šo izmešu ir mazāk.

## Līdzekļu novirzīšana ceļiem ir jāsaista ar katras konkrētās valsts vajadzībām, un ceļu uzturēšana labā stāvoklī ir tikai viena no šīm vajadzībām.

Pastāstīšu arī neveiksmīgu piemēru, kas neizdevās nevis ekonomisku, bet tieši sociālpolitisku iemeslu dēļ. Pirms diviem gadiem Francija mēģināja ieviest eko-nodokli – speciālu nodokli smagajām automašīnām, kas brauc pa valsts ceļiem (izņemot maģistrālēm, kas jau ir par

maksu). Šo nodokli bija plānots iekasēt, automašīnas kontrolējot ar speciālām kamerām. Rēķins tām būtu jāapmaksā pēc fakta – par nobraukto attālumu. Lēmums ieviest eko nodokli bija pilnībā politisks, par to nobalsoja visas partijas. Kad šai sistēmai bija jādarbojas, vairākos reģionos sākās pretestība. Lokālās transporta kompānijas uzskatīja, ka tās tiek diskriminētas, un no šī lēmuma cietīs visa reģionālā ekonomika. Sākās vardarbība – kameras nakts laikā tika sabojātas. Galu galā valdība projektu atsauc. Es nesaku, ka tā bija laba vai slikta ideja. Tas ir piemērs. Tomēr šāds rezultāts bija ļoti negaidīts, neviena politiskā partija nevēlējās uzņemties atbildību, lai arī visas to atbalstīja. Finansiālās sekas bija graujošas – valdībai visi zaudējumi bija jākompensē uzņēmumam, kas šo sistēmu radīja un ieguldīja tajā lielus līdzekļus, ko cerēja atgūt no nodokļiem.

Lai kādi arī nebūtu iemesli – ja kaut kas ir pieejams bezmaksas, tad ir ļoti grūti pēkšņi likt par to maksāt. Ceļi, kas gadiem bija bezmaksas, pēkšņi kļuva par maksasceļiem, un autovadītāju sašutums bija loģisks – kāpēc pēkšņi būtu par to jāmaksā.

## Visā pasaulē tiek pētīts, vai ceļi ir jāfinansē no valsts budžeta vai par tiem ir jāmaksā pašiem lietotājiem vai varbūt vides piesārņotājiem.

### Vai ir vēl kādi risinājumi finansējuma palielināšanai?

Vairākās valstīs ir jauna tendence – pārdalīt ceļus, kas ir valsts un pašvaldību pārziņā. Tomēr tādā gadījumā aktuāls ir jautājums – kā iegūt pārlicēbi, ka vietējās pašvaldības turpinās ceļus uzturēt iepriekšējā vai vismaz apmierinošā līmenī.

Arī Francijā zināms daudzums ceļu pārgāja pašvaldību pārziņā, un mēs konstatējam, ka pašvaldībām nereti ir ļoti atšķirīga investīciju politika, tādēļ ceļu kvalitāte atsevišķās vietās radikāli atšķiras. Tas autobraucējiem nav saprotami. Tādēļ ir svarīgi pārlicēcināties, ka vietējo pašvaldību aktivitātes ir līdzīgas. Protams, valsts ceļu pārvaldītājiem, kas atdod ceļus pašvaldībām, nav iespējams ietekmēt, kas ar tiem tālāk notiek.

### Vai ir iespējams izmērīt ieguvumus ekonomikā, ko sniedz labi ceļi, infrastruktūra?

Uz šo jautājumu nav viennozīmīgas atbildes. Taču ir izpētīts, kādas ir izmaksas, ja ceļos



netiek investēti. Īpaši saistībā ar ceļu uzturēšanu.\*\*  
**Vai pasaulē ceļu nozarē ir parādījušās kādas jaunas tehnoloģijas?**

Ceļu būvniecībā nav nekā revolucionāra. Tehnoloģijas ir ļoti zināmas. Varbūt tiek veikti pētījumi ar kādām sastāvdaļām, to fizikālajām īpašībām.

Tiek pētīts, ko vēl no ceļa var iegūt (bez tā, ka pa to var braukt). Ko es ar to domāju? Neapšaubāmi nākotnē attīstīsies elektrisko transportlīdzekļu segments. Aktuāls ir jautājums, kā uzlādēt baterijas. Tādēļ tiek būvētas uzlādes stacijas – tajās var apstāties, uzlādēt automašīnu un braukt tālāk. Taču elektriskie transportlīdzekļi nevar nobraukt 400 km ar vienu uzlādi. Tādēļ rodas jautājums – kā uzlādēt automašīnu, turpinot ar to braukt. Kā šādus ceļus uzturēt, kā labot, ja uzlādes sistēmā rodas bojājumi.

Tas viss varbūt nemainīs ceļa segumu, bet koncepciju gan.

Vēl viens virziens, pie kura notiek darbs – kā no ceļa iegūt enerģiju. Kā zināms, ceļš ir melns, un, uzņemot saules enerģiju, tas uzsilst, taču šī enerģija netiek izmantota. Vai šo enerģiju ir iespējams savākt? Ja ir – ko ar to iesākt? Tie ir jautājumi, pie kuriem tiek strādāts.

Aktuāls ir arī jautājums, kā uzbūvēt ceļu, nepiesārņojot apkārtni ar oglekļa izmešiem.

Šobrīd ceļu būvē tiek izmantota grants, dažādi naftas produkti. Kādus materiālus

izmanto nākotnē, lai šo oglekļa daudzumu samazinātu – gan ceļu būvēšanas laikā, gan vēlāk, tos uzturot. Tas, iespējams, izklausīsies neticami, bet ir veikti eksperimenti ar austeru čaulām, aļģēm. Amerikā eksperimentu kārtā kā saistes materiālu jau izmanto priežu sveķus. Mēs neesam nolemti izmantot tikai granti un bitumenu. Ir mazāk vidi piesārņojošu produktu, kurus šajā nozarē varētu izmantot. Tiem ir jābūt par pieņemamu cenu, ar pozitīvu ietekmi uz apkārtni, noturīgiem.

Nedomāju, ka šajā nozarē gaidāma kāda revolūcija, bet vides jautājumu dēļ noteikti ir vērojams progress.

\*Pasaules ceļu asociācija (PIARC) ir globāla starptautiska asociācija, kas apvieno 122 dažādu valstu autoceļu administrācijas. PIARC uzdevumi ir organizēt starptautiskus kongresus, izplatīt labākās prakses piemērus, piedāvāt efektīvus risinājumus lēmumu pieņemšanai un palīdzēt jaunattīstības un pārejas ekonomikas valstīm. Uzdevumu veikšanai PIARC ir nodibinājusi trīs stratēģiskās un 20 tehniskās komitejas.

\*\*Skotijas Ceļu administrācijas Transport Scotland 2012. gadā veiktajā pētījumā tika secināts, ka katrs ceļu uzturēšanas samazinājums par 1 eiro nozīmē izmaksu pieaugumu tautsaimniecībā par 1,5 eiro.

## Fotoziņa

### Eksperti vērtē Autoceļu Avīzes gada balvai nominētos ceļu posmus

Šogad Autoceļu Avīzes gada balvai izvirzīti septiņi autoceļu posmi, kuriem pagājušajā gadā veikta seguma atjaunošana un pastiprināšana, un trīs posmi, kuros veikti paplašināti būvdarbi. Par izvirzītajiem posmiem vēl līdz 6. maijam ir iespējams nobalsot mājaslapās [www.lvceli.lv](http://www.lvceli.lv) un [www.iauto.lv](http://www.iauto.lv). Apbalvošanas ceremonija notiks 11. maijā.



RTU profesors Juris Smirnovs novērtē tilta konstrukciju.



Latvijas žūrijas eksperti Juris Smirnovs, Elmārs Daniševskis un Uldis Birzleja pēta margu stiprinājumus.



Lai ceļš ilgi kalpotu, arī ceļmalām ir jāpilda noteiktas funkcijas.



Ceļš nav tikai segums, pa kuru brauc automašīnas. Ceļmalu barjeras atsevišķos posmos pilda drošības funkcijas.



Ceļa līdzenums un saķere ar automašīnas riepām ir svarīgi kvalitātes rādītāji.



# Vai arī Latvijā attīstība sākas ar ceļu?

Attīstītajās valstīs atbilde uz šo jautājumu ir viennozīmīgi skaidra, tomēr Latvijā joprojām jāreķinās ar ievērojamu finansējuma trūkumu. Ikgadējā ceļu nozares konferencē tikās un par aktualitātēm runāja nozares amatpersonas, būvnieku pārstāvji, VAS "Latvijas Valsts ceļi" profesionāļi un dažādu jomu eksperti.

## Lange: Budžeta finansējums valsts ceļiem joprojām nav sasniedzis 2008. gada līmeni

Kopš 2011. gada valsts budžets valsts ceļiem pamazām ir audzis, taču 2008. gada līmeni, kad ceļiem bija pieejams līdz šim lielākais valsts budžeta finansējums - 234,6 milj. eiro, joprojām nav sasniegts, lai arī iekšzemes kopprodukta apjoms jau pērn pārsniedza 2008. gada līmeni, uzrunājot konferencē dalībniekus, uzsvēra VAS Latvijas Valsts ceļi (LVC) valdes priekšsēdētājs Jānis Lange.

Finansējuma trūkums nedod iespēju īstenot visus nepieciešamos darbus, tāpēc kopējais valsts ceļu stāvoklis pasliktinās. 2015. gadā no visiem valsts pārziņā esošajiem ceļiem 46% asfaltēto ceļu un 41,8% grants ceļu bija sliktā un ļoti sliktā stāvoklī.

Lange uzsvēra, ka pareizais plānošanas modelis būtu – novērtēt autoceļu stāvokli, uzstādīt mērķi, kādam ceļu tiklām jābūt pēc zināma perioda, un īstenot programmas, kuras palīdz to sasniegt. Tomēr realitāte ir savādāka: pieejamais budžets nedod iespēju īstenot tādus darbu apjomus, lai autoceļu stāvoklis būtiski mainītos.

Valsts autoceļu asfalta segumu atjaunošana un segu pārbūve notiek divreiz mazākā apjomā, nekā būtu nepieciešams, bet tiltu atjaunošanas un pārbūves darbi četras reizes mazākā apjomā.

Pateicoties Eiropas Savienības fondu līdzekļiem, uz valsts galvenajiem un reģionālajiem ceļiem situācija uzlabojas, taču valsts vietējās nozīmes ceļi ir sliktā stāvoklī.

Līdz 2020. gadam Latvijas ceļiem plānotais Eiropas Savienības finansējums ir 534 milj. eiro, taču tas ir pieejams tikai valsts un reģionālās nozīmes ceļiem. Vietējos ceļus ir iespējams labot tikai par valsts budžeta līdzekļiem. Turklāt Eiropas Savienības Kohēzijas fonda (KF) līdzekļi, kas paredzēti valsts ceļiem, varētu tikt apgūti līdz 2018. gadam, bet Eiropas rekonstrukcijas un attīstības fonda (ERAF) līdzekļi – līdz 2019. gadam.

Jānis Lange arī uzsvēra, ka Latvijā, salīdzinot ar kaimiņvalstīm Lietuvu un Igauniju, valsts budžeta finansējums ceļiem ir vismazākais – vien 146

milj. eiro, bet Lietuvā ir 454 milj. eiro, bet Igaunijā – 182 milj. eiro.

Latvijā kapitālie ieguldījumi valsts autoceļos no IKP šogad prognozēti 0,33% apjomā, bet, piemēram, Austrālijā tie ir 1,3%, Kanādā 1,2%, Japānā un Norvēģijā aptuveni 0,8%.

Lai arī finansējuma deficīts uz valsts ceļiem ir sasniedzis 4,5 miljardus eiro, pēdējo gadu laikā finansējums valsts ceļiem lai arī nedaudz, bet pieaug, tāpēc pieaug arī dažāda veida darbu apjoms.

Kopumā autoceļiem šogad būs pieejami 368,7 milj. eiro, no kuriem valsts budžets kapitālieguldījumiem būs 84 milj. eiro, valsts budžets ikdienas uzturēšanai 62 milj. eiro, ES prognozētais finansējums 173,7 milj. eiro, bet dotācija pašvaldību ceļiem – 49 milj. eiro.



## Latvijas Ceļu būvētājs: Latvijas ceļu pārvaldības modelim vajadzīgas strukturālas pārmaiņas



Ja Latvijas ceļu pārvaldības modelis netiks strukturāli pārkārtots, tad jau vidējā plānošanas termiņā nozari gaida lielas problēmas, ceļu ikgadējā konferencē puda biedrības "Latvijas Ceļu būvētājs" valdes priekšsēdētājs Andris Bērziņš.

Viņš norādīja, ka kopš Latvijas neatkarības atjaunošanas ir radīti daudzi politiski dokumenti (pēdējie bija Nacionālais attīstības plāns 2020, Transporta Attīstības pamatnostādnes 2020), taču tie visi ir palikuši neizpildīti.

"Deviņdesmito gadu ceļu pārvaldības modelis Latvijā ir bankrotējis. Uz valsts ceļiem deficīts sasniedzis 4,5 miljardi eiro, un par pašvaldību ceļiem šādas informācijas vispār nav," sašutis klāstīja Andris Bērziņš. Viņš vērsa klātesošo uzmanību, ka, piemēram, 2014. gadā ceļu kopējā vērtība bija 4,86 miljardi eiro, kamēr to nolietojums sasniedzis 67%.

Andris Bērziņš uzskata, ka šajā situācijā būtu atbildīgi:

Atzīt, ka esošais ceļu pārvaldības modelis ir bankrotējis, un ceļus var glābt tikai strukturāli pārkārtojumi visā sistēmā;

Atzīt, ka Latvija, kura pēdējos 10 gados ir zaudējusi gandrīz ceturtdaļu iedzīvotāju, visu esošo ceļu infrastruktūru nemaz nav spējīga uzturēt.

Biedrības "Latvijas Ceļu būvētājs" vīzija paredz palūkoties uz valsts ceļu tīklu integrēti, bez dalījuma valsts, pašvaldību, "Latvijas valsts mežu" (LVM)

vai privātajos ceļos, nedefinējot, kas ir nepieciešams un ko mēs varam atļauties. Pēc tam ir jāizstrādā loģisks, skaidrs un saprotams valsts ceļu sakārtošanas plāns, nosakot atbildīgos, jāizveido finansēšanas modelis un tas arī jāīsteno.

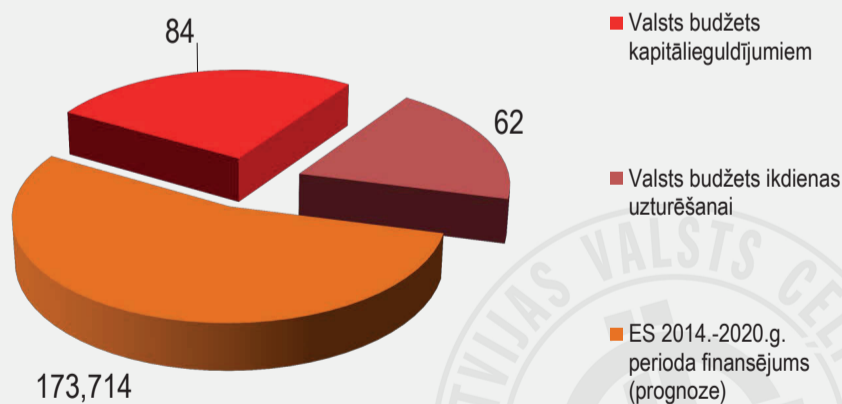
Būvnieku pārstāvis uzskata, ka neviens neredz un neanalizē ceļu tīklu kā infrastruktūras mugurkaulu kopumā. Ir sadrumstalotas prasības, nav valsts definētu normatīvu prasību visiem ceļu īpašniekiem.

"LVC ir laba regulācija, pašvaldības drīkst izdomāt savas regulas, LVM ir savi noteikumi, bet Lauku atbalsta dienests industriālos ceļus bez regulācijas nodod pašvaldībām."

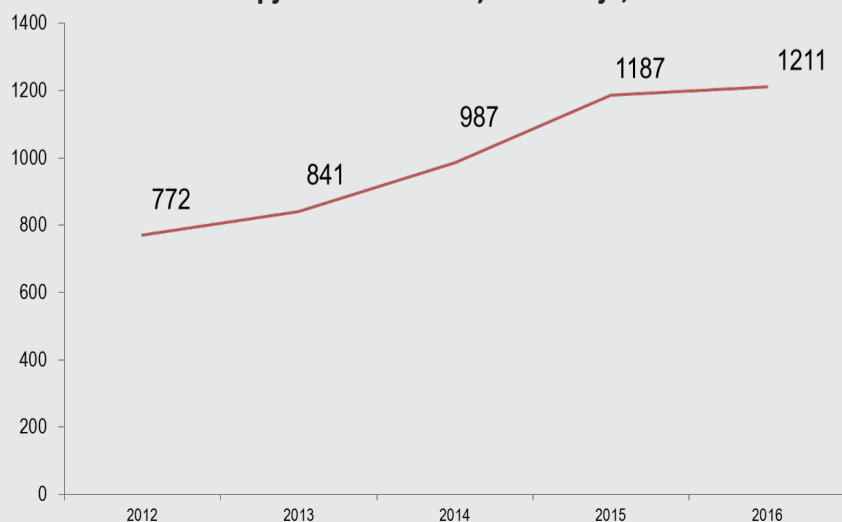
Biedrība uzskata, ka, formulējot valsts attīstību, netiek vērtēta ceļu loma tajā. Valdība arī veicina nevis integrētu ceļu attīstību, bet savrupību un sadrumstalotību, jo liekulīgi neredz atšķirīgu ceļu ekspluatācijas standartu izmantošanu dažādu īpašnieku ceļos. "Nav godprātīga un kārtīga saimnieka," viņš uzsvēra.

Andris Bērziņš aicināja ļoti uzmanīgi izvērtēt līdzšinējo attieksmi pret "Autoceļu sakārtošanas programmu", kas, viņaprāt, bija iepriekšējā satiksmes ministra Anrija Matīsa mēģinājums panākt stabilu finansējumu ceļiem un arguments sarunās ar Eiropas Komisiju, lai parādītu, kā valsts budžeta finansējums turpmāk tiks investēts ceļos, un iegūtu Eiropas Savienības finansējumu pašreizējam plānošanas periodam.

2016. gada valsts autoceļu finansējums – 319,7 milj. EUR



Būvdarbu apjomi uz valsts ceļiem Latvijā, km



## LVC: mērķis ir ilgtspējīga kvalitāte



Ceļu pārvaldīšanas mērķis ir sabiedrības prasībām un finansiālajām iespējām atbilstoša un ilgtspējīga kvalitāte.

Tas attiecas uz visām darbu stadijām - valsts

ceļu tīklā veicamajiem būvniecības, būvprojektēšanas un būvuzraudzības darbiem, konferencē norādīja LVC Projektu kvalitātes audita daļas vadītājs Juris Tauriņš.

## Lai ceļš kalpotu maksimāli ilgi, tas ir atbilstoši jāuztur



Lai ceļš kalpotu 20 un vairāk gadus, tas ir atbilstoši jāuztur, konferencē atgādināja VAS Latvijas Valsts ceļi (LVC) Attīstības pārvaldes speciālists Gundars Kains.

Eksperts informēja par metodēm, ar kurām tiek uzturēti valsts autoceļi Latvijā, un skaidroja, ka ceļus, tāpat kā citas inženiertehniskās būves, ir nepieciešams ne tikai kapitāli remontēt, kad tam pienāk laiks, bet arī nodrošināt periodisku to uzturēšanu.

Pareiza uzturēšana nozīmē arī savlaicīgu autoceļu seguma atjaunošanu posmos, kuri ir sasnieguši normatīvo atjaunošanas laiku: 6 – 12 gadi

atkarībā no satiksmes intensitātes un pielietotās tehnoloģijas. Pēc šāda kalpošanas perioda ceļu virskārtā parādās nodiluma un noguruma pazīmes, kuras uzrāda kā instrumentālie uzmērījumi, tā arī pieredzējušu inženieru vizuālais novērtējums.

Autoceļu virskārtas periodisko nomaiņu var salīdzināt ar mājas jumta remontu vai automašīnas ikgadējo tehnisko apkopi. Tāpat kā kārtīgs saimnieks labo jumtu, tiklīdz parādās kaut neliels izdilums, jo tā viņš izvairīsies no bēniņu un pārējo mājas stāvu aplūšanas, tā arī autoceļa segums jānomaina, kamēr plaisas ir mazas un saredzamas tikai ar speciālista aci. Ja autoceļa

Viņš uzsvēra, ka pēdējos gados uz valsts ceļiem rekonstrukcijas darbi veikti būvdarbu līgumos noteiktajā kvalitātē, un LVC mērķis ir šo kvalitātes līmeni ne tikai noturēt, bet arī saprātīgi paaugstināt. "Jāuzsver, ka šī kvalitāte ir kompromiss starp sabiedrības prasībām un mūsu finansiālajām iespējām. Prasības vienmēr var paaugstināt vēl un vēl, taču jāreķinās, ka tādā gadījumā būtiski pieaug arī izmaksas – ir nepieciešamas precīzākas iekārtas darba izpildei, jāpielieto lielākas izturības materiāli, augstākas klases atstarojošie materiāli u.c.", sacīja eksperts.

Ceļu specififikācijas būvniekiem tiek nemītīgi papildinātas, ņemot vērā iepriekšējo būvdarbu sezonu laikā apkopoto pieredzi un problēmsituācijas. Specifikācijas pakāpeniski tiek pilnveidotas kopš 2001. gada (2005., 2010., 2012. un 2014. gada redakcijas). Patlaban notiek aktīvs darbs pie Ceļa specififikācijas 2015 pilnveidošanas.

### Raksturīgākie pārkāpumi būvobjektos, ko fiksēti LVC pārbaužu laikā:

- Satiksmes organizācija neatbilstoša saskaņotajām satiksmes organizācijas shēmām;
- Neatbilstoši tiek veidotas īslaicīgo darbu zonas;

- Darba drošības noteikumu pārkāpumi;
- Neatbilstošs uzstādīto ceļa zīmju un luksoforu augstums.

### Neraksturīgie lokālie defekti, kādi LVC pārbaudēs konstatēti būvobjektu garantijas un pēcgarantijas laikā:

- Sala rezultātā sakūkuļojusi ceļa konstrukcija;
- Nogāžu noslidējumi ārējās nogāzēs;
- Nekvalitatīvi izveidotas garrenšuves un darba šuves;
- Lokāli ceļa konstrukcijas iesēdumi;
- Minerālmateriālu zudums AC tipa asfalta dilumkārtās;
- Signālstabiņu nespēja uzņemt sniega slodzi (tie ir noliekušies);
- Pēc ceļa darbu pabeigšanas ierobežojošās zīmes netiek demontētas vai aizklātas, bet tikai pagrieztas;
- citi defekti.

### Garantijas laikā konstatētos defektus būvnieki labo par saviem līdzekļiem

Runājot par labas kvalitātes piemēriem, Juris Tauriņš norādīja, ka pērn rekonstruētajiem ceļu posmiem līdzinums un saķere pamatā ir pilnībā atbilstoša prasībām. Ceļa segums, marķējums un aprīkojums atbilst labas kvalitātes prasībām.

seguma virskārtu 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.

Veicot segumu atjaunošanu savlaicīgi, tiek pielietota lētāka atjaunošanas metode, ar kuras palīdzību izlīdzina rises un uzklāj jaunu virskārtu.

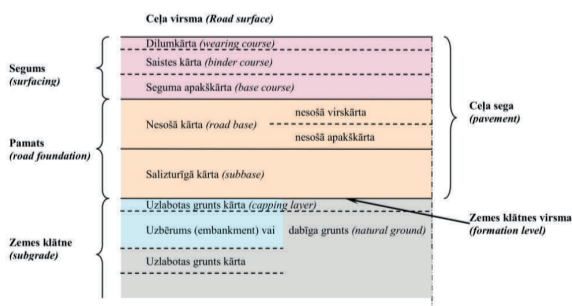
Kains arī norādīja, ka 2012. gadā Eiropas Savienības eksperti veikuši valsts ceļu auditu Latvijā un atzinuši, ka kopumā Latvijas autoceļu būvdarbu kvalitāte ir laba. Auditori atzīmēja, ka netiek savlaicīgi veikta periodiskā seguma nomaiņa, un ieteica to veikt visiem asfaltētajiem ceļiem. Projektos, kuru izbūvi līdzfinansējis ES, seguma atjaunošana ir jāveic obligāti.

Ja būtu pietiekošs finansējums, atbilstoši tiktu uzturēti visi asfaltētie valsts ceļi,

taču finansējums jau ilgstoši nav pietiekošs. Tāpēc pašlaik šāda, pareiza un ilgtspējības prasībām atbilstoša uzturēšana tiek nodrošināta tikai tiem ceļu posmiem, kuri ir uzbūvēti par ES līdzekļiem, jo Eiropas Komisija kā finansētājs pieprasa, lai tiktu nodrošināts maksimālais ceļu kalpošanas mūžs, ko var panākt, pareizi tos uzturot un savlaicīgi mainot virskārtu.

Remonta metode konkrētajā posmā tiek izvēlēta atkarībā no bojājumu pakāpes un autoceļa vecuma. Seguma atjaunošana nozīmē nomainīt ceļa seguma apakškārtu, saistes kārtu un virskārtu, bet seguma nomaiņa nozīmē lielākus rekonstrukcijas darbus – arī nesošās un salizturīgās kārtas nomaiņu. Ceļa konstrukcijas nolietojas klimata, slodzes ietekmē, un tās var būt arī nepietiekamas ikdienas uzturēšanas sekas.

### Kas ir segums un kas – sega?



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

**80005555**

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

## Vjačeslavs Dombrovskis: Latvija ir valsts ar lielām finansēšanas vajadzībām un mazām iespējām



"Mēs esam valsts, ar lielām finansēšanas vajadzībām - platība, ceļu garums, cita valsts infrastruktūra, un zemām finansēšanas iespējām - mazs iedzīvotāju skaits un zems IKP uz iedzīvotāju," uzstājoties norādīja ekonomists Vjačeslavs Dombrovskis.

Piemēram, Latvijas platība un valsts autoceļu garums ir ļoti līdzīgi kā Lietuvā, taču viņiem ir lielākas finansēšanas spējas, jo Lietuvā ir par 45% vairāk iedzīvotāju. Savukārt igauņiem ir par 20% mazāk valsts ceļu un par 35% mazāk iedzīvotāju, toties IKP uz iedzīvotāju ir par 29%

lielāks. Īrijā ir līdzīga platība, bet četras reizes mazāk valsts ceļu un divas reizes vairāk iedzīvotāju, kuri ir gandrīz četras reizes produktīvāki.

Ekonomists norādīja, ka šo iemeslu dēļ līdzīgas problēmas kā ar ceļiem piedzīvo arī cita valsts infrastruktūra – paralēles var vilkt arī ar skolu tīklu, kas esošajam iedzīvotāju skaitam ir pārāk liels.

Vjačeslavs Dombrovskis arī atzīmēja, ka pētījumi liecina, ka autotransporta infrastruktūra pozitīvi ietekmē ne tikai to reģionu ekonomisko stāvokli, kuros atrodas šī infrastruktūra, bet arī kaimiņu apgabalu.

## LAU: dubultās virsmas apstrāde ir labākais risinājums Latvijas grants ceļiem



Dubultās virsmas apstrāde vai tā saucamā melnā sega ir labākais risinājums Latvijas grants ceļiem, ir pārliecināts VAS Latvijas autoceļu uzturētājs (LAU) valdes priekšsēdētājs Vladimirs Kononovs.

Viņš konferencē uzsvēra, ka grants ceļš, uz kura veikta dubultā virsmas apstrāde, vairāk neput, tiek nodrošināti komfortablāki braukšanas apstākļi, ceļš nav jāgreiderē, un tiek pagarināta tā ilgtspēja.

Kā zināms, Latvijā no kopējā valsts ceļu tīkla 55% (11

230 km) ir ar grants segumu, un lielākā daļa no tiem ir valsts vietējās nozīmes ceļi. Šogad pavasarī bija īpaši garš un mitrs, tādēļ braukšanas apstākļi uz šiem ceļiem ir ļoti slikti, tiek piemēroti sezonālie masas ierobežojumi. Iedzīvotājiem ir nekomfortabli un nepatīkami pa ceļiem pārvietoties. Sausajā periodā šie ceļi put un sagādā diskomfortu tuvumā dzīvojošajiem.

Kopš 2009. gada dubultās virsmas segums ir izveidots uz 255 km grants ceļu. Arī šogad darbi turpināsies.

# CSDD projektam "Tehniskās apskates nakts" – pieci gadi

Nemot vērā lielo pieprasījumu, Latvijas autoparka īpatnības un autovadītāju ieradumus, Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) jau piekto gadu piedāvās bezmaksas auto diagnostiku pasākumā "Tehniskās apskates nakts". Šogad auto bez maksas tiks pārbaudīti Rīgā, Gulbenē, Talsos un Daugavpilī.

Iepriekšējos gados projekta ietvaros auto diagnostika tika veikta gandrīz pieciem tūkstošiem automašīnu Rīgā, Latgalē, Vidzemē un Kurzemē. 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. Pozitīvais, kas raksturo šo projektu, ir fakts, ka auto īpašniekiem nav vienaldzīgs spēkrata tehniskais stāvoklis. Galvenās auto diagnostikā atklātās problēmas bija 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 Eiropas autoparks, kura vecums ir 6-8 gadi. Latvijā auto ar pirmo reizi apskati veic 60% gadījumu, kas tomēr norāda, ka ikdienā par auto ir jārūpējas rūpīgāk un regulārāk. Ikdienā tehniskajā apskatē tiek atklāti satiksmes drošībai pilnībā nepieņemami fakti, proti, katru dienu katrā otrajā tehniskās apskates stacijā kādam automobilim atsaka darboties bremžu sistēma.

„Tehniskās apskates nakts Latvijā norit savstarpējas sapratnes 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 sliktāks nekā patiesībā domāts. Pēc auto pārbaudes viņi ieklausās tehniskās apskates darbinieku konsultācijās, ieteikumos un ielāno tuvākajā laikā savu spēkratu saremontēt. Šādi sadarbojoties drošība uz ceļiem uzlabojas.”



## Aicina skolēnus sacensties zināšanās par ceļu satiksmes noteikumiem

Pavasaris ir klāt, un velobraucēju uz ielām kļūst arvien vairāk. Ne visi pēc garās ziemas ir gatavi dzīves skolai uz ielas vai ceļa. Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) jau 23. gadu pēc kārtas organizē "Jauno satiksmes dalībnieku forumu".

Skolēni šajās sacensībās veic dažādas teorētiskos un praktiskos uzdevumus – risina testus par satiksmes noteikumiem, velosipēda uzbūvi un pirmās palīdzības sniegšanas iespējām, kā arī sacenšas veiklībā velosipēdu šķēršļu trasēs.

Sacensības notiks 3 kārtās. 1. kārtā – sacensības novados, 2. kārtā – Latvijas fināls, kura uzvarētāji iegūs ceļazīmi uz 3. kārtu – Eiropas Jauno satiksmes dalībnieku sacensībām Čehijā.

Paralēli sacensību aktivitātēm komandām būs lieliska un nebijusi iespēja piedalīties ugunsdzēsēju praktiskajās aktivitātēs. Būs iespējams pārbaudīt savus spēkus četrās dažādās disciplīnās, kurās katrs varēs aplūkot īstu ugunsdzēsēju ekipējumu un iejusties īsta ugunsdzēsēja ādā. Dalībniekiem būs jāuzvelk ugunsdzēsēja aizsargtērps (ar laika kontroli) un jāprot apieties ar šļūteni – satīt un iztrināt to. Būs iespējams izmēģināt arī ugunsdzēsēju īpašo



boulingu.

Tas viss un vēl daudz citu interesantu aktivitāšu notiks „Jauno satiksmes dalībnieku forumā 2016”.

Lai pieteiktu savu komandu sacensībām, ienāc:

<http://www.berniem.csdd.lv/index.php/registracija-2016>

## Velosipēdisti ceļu satiksmē

**Brauktuve**

- ✓ Braukt ar velosipēdu ceļu satiksmē patstāvīgi atļauts no 10 gadu vecuma
- ✓ Līdzī jābūt vadītāja apliecībai

NO 10 GADIEM

APLIECĪBA

**Ietve**

- ✓ Velobraucējam, izņēmuma gadījumos, gājēju ātrumā, izvērtējot laika apstākļus, satiksmes intensitāti, drošību un savas iemaņas, atļauts braukt pa ietvi
- ✓ Bērniem līdz 12 gadu vecumam un viņu pavadītājiem atļauts braukt pa ietvi

LĪDZ 12 GADIEM

**Velosipēdu ceļš**

- ✓ Atļauts braukt tikai ar velosipēdiem. Netraucējot velosipēdistiem atļauts iet arī gājējiem

**Divvirzienu velosipēdu ceļš**

- ✓ Jābrauc pēc iespējas tuvāk labajai malai, netraucējot pretējā virzienā braucošos

**Gājēju un velosipēdu ceļš**

- ✓ Atļauts braukt ar velosipēdiem un iet gājējiem atbilstoši zīmē norādītajai pusei

**Kopīgs gājēju un velosipēdu ceļš**

- ✓ Atļauts braukt ar velosipēdiem un iet gājējiem netraucējot vienam otru

**Velojosla**

- ✓ Brauktuves daļa, kas paredzēta tikai braukšanai ar velosipēdiem

**Sabiedriskā transporta josla**

- ✓ Ja uzstādītas attiecīgās ceļa zīmes, tad velosipēdistam atļauts braukt pa sabiedriskā transporta joslām

# 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.

Mašīnā brauc vīrietis ar bērnu.  
Bērns id:  
- Tēti, brauc ātrāk, gribu mājās skatīties multenes.

Tētis paskaidro, ka pa ceļam var būt policisti, bet bērns vienalga id.

Tētis palielina ātrumu un saka:  
- Skaties uz priekšu, ja pretī braucošo mašīnu vadītāji mirkšķina, saki man.

Bērns ar skatienu ieurbjas priekšējā stiklā un uzmanīgi skatās:

- Šis nemirkšķina, šis arī nemirkšķina, šim neredzu – saulesbrilles uz acīm.

\*\*\*

Pārdzērušos vīrieti izliek no bāra. Ļenganām kājām vīrietis pieiet pie pirmās mašīnas, čamda jumtu un saka:

- Nē, šī nav mana.

Pēc tam pieiet pie nākamās, atkal čamda jumtu:

- Arī nav mana.

Bārmenis, vērojot vīrieša darbošanos, jautā:

- Interesanti, kā pēc jumta iespējams noteikt – ir mašīna tava vai nav...

- Uz manas jābūt bākgunim.

\*\*\*

Rīgā, Brīvības ielā notika svinīga kanalizācijas lūkas atvēršana. Ieradās trīs BMW ar labo aizmugurējo, divi Volvo – ar kreiso priekšējo un viens fords – pilnībā.

\*\*\*

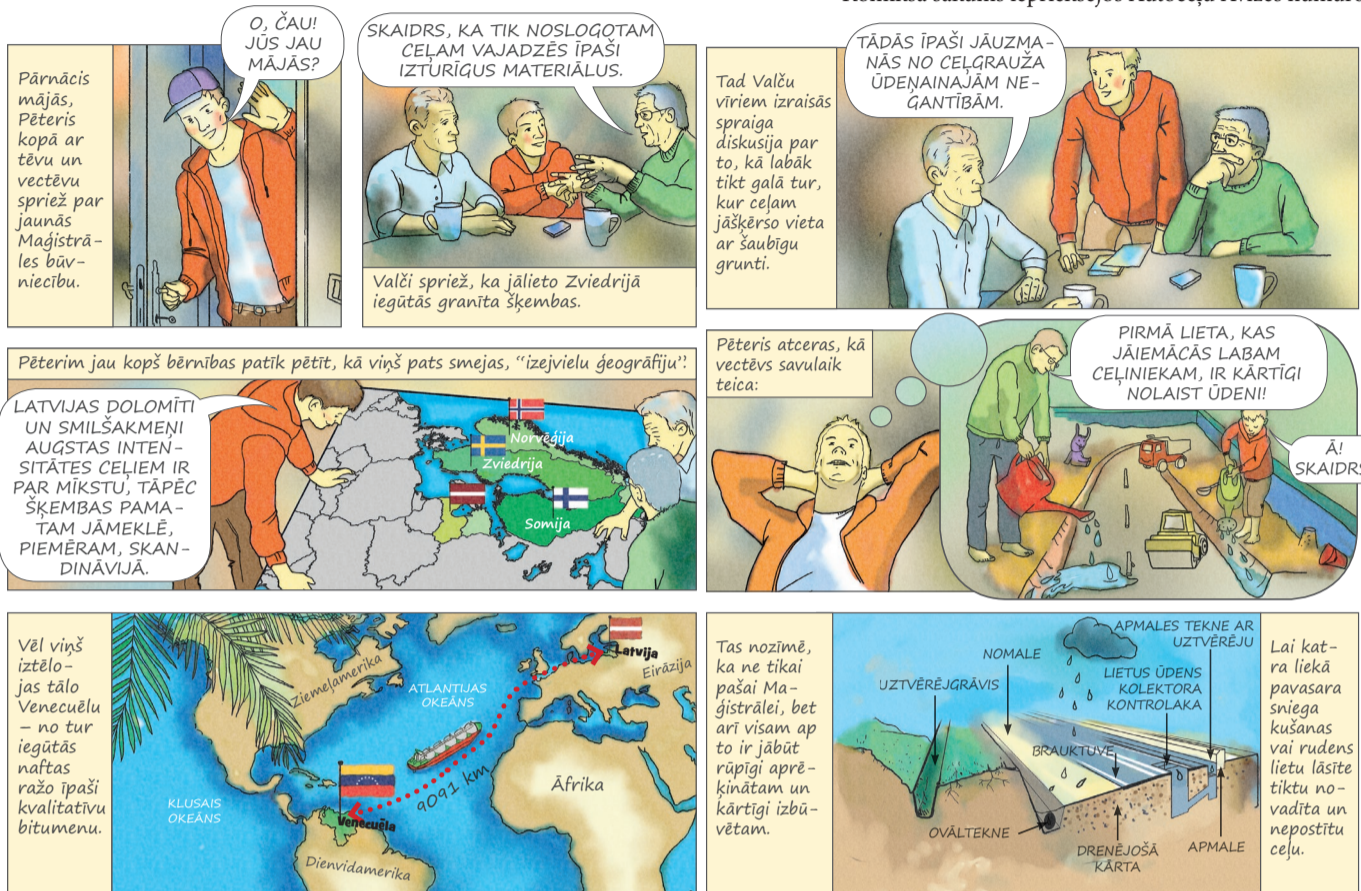
- Kas ir 90-60-90?

- Ceļu policistu posteņa šķērsošana.

\*\*\*

- Kas ir mirklis un kas ir mūžība?

- Mirklis ir tas brīdis, kad iededzies zaļais signāls un aizmugurē stāvošie sāk signalizēt. Mūžība ir brīdis, kad iededzies zaļais signāls, bet priekšā stāvošais lops nevar sākt kustēties.



## Autobraucēju brīvdienu ceļvedis

### MAIJS, 2016

**27.-29. maijs**

Dobelē, **Ceriņu svētki**

leejas maksa: 3 eiro

**28. maijs**

ieeja no 16:00. Klasiskās mūzikas koncerts

**Dobeles ceriņu dārzā**

leeja koncertā: 10 eiro

**28. maijs**

Kuldīgā, **Kuldīgas Velofestivāls**. Papildu informācija dalībniekiem: [www.velokuldiga.lv](http://www.velokuldiga.lv)

**6.-7. maijs**

pulksten 17, Liepājā, Liepājas Promenādē **Rallija "Kurzeme 2016" ātruma festivāls**. leeja bezmaksas

**15. maijs**

pulksten 9-16, Liepājā, Rožu laukumā Svētki dārzkopjiem, stādu tirgus **"Pavasaris ziedos"**

**21.-22. maijs**

no pulksten 10, Liepājā, Liepājas Promenādē **Līvas ciema svētki**

**Latvijas ceļu muzejs**

Šlokenbeka, Milzkalne, Smārdes pag., Engures novads. Informācija: [www.celumuzejs.lv](http://www.celumuzejs.lv) leeja bezmaksas

**21. maijā**

pulksten 10-16, Salacgrīvā **Reņģēdāju festivāls**

**8. maijs**

pulksten 12, Rīgā, Biķernieku kompleksajā sporta bāzē **Latvijas drifta sezonas atklāšana** leejas maksa: 3-8 eiro

**15. maijs**

Rīgā, **Latt Telecom maratons** Dalības maksa 4-59 eiro Papildu informācija dalībniekiem: [www.lattcomrigasmaratons.lv](http://www.lattcomrigasmaratons.lv)

**7. maijs**

pulksten 21, Valmierā **Maģisko sajūtu nakts** Gaujas stāvo krastu sajūtu parkā. leejas maksa: 5 eiro

**Vienmēr svaiga maize**

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

**28. maijs**

Rēzeknē, Latgales vēstniecībā Gors **"Lobs Vokors Gorā!"**, trīs gadu jubilejas koncerts. leejas maksa 7-15 eiro

**21. maijs**

pulksten 19, visā Latvijā **Muzeju nakts 2016** Papildu informācija: [www.muzeju-nakts.lv](http://www.muzeju-nakts.lv)

**7. maijs**

Ķegumā, atpūtas un sporta kompleksā "Zelta Zirgs" **DNB Stipro skrējiens 2016** Papildu informācija dalībniekiem: [www.stiproskrejiens.lv](http://www.stiproskrejiens.lv)

**21. maijs**

Daugavpilī. Starptautiskais ielu kultūras festivāls – sacensības **"Urbanstyle"**

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

autoceļu avīze

LUKOIL

CSD

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 būvētājus, Transportbūvju inženieru asociāciju VAS Latvijas autoceļu uzturētājus un VAS Ceļu satiksmes drošības direkciju.

Reģistrācijas Nr. 000700076, iznāk reizi mēnesī kopš 2004. gada janvāra.  
Komiksa teksts: Ingus Josts; mākslinieci: Maija Liduma

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