



Marts 2018

autoceļu dzīve



Jānis Lange: Esam gatavi jaunajai būvdarbu sezonai.

[---> 3. lappuse]

Hidrotehniķi: Ar vienu grāvi nepietiks – tam ir jābūt kopējā meliorācijas tīklā, taču mūsu valstī nav vienota redzējuma par visu sistēmu kopumā.

[---> 4. lappuse]

Ūdens uz ceļa

Pēdējos gados mitrums uz Latvijas autoceļiem vairāk nav tikai pavasara un rudens problēma – pērn ceļi bija pārmitrināti arī vasarā un ziemā. Kāpēc daudz ūdens ceļiem kaitē, kādā stāvoklī ir meliorācijas sistēmas un kā šajos apstākļos uzlabot braukšanas apstākļus – stāsta profesionāļi.



VAS “Latvijas Valsts ceļi” tuvākajos gados vēlas apvienot visas elektrificētās iekārtas vienotā pārvaldības sistēmā un modernizēt tās.

[---> 7. lappuse]

Lai pievērstu sabiedrības uzmanību neapzinātam riskam ceļu satiksmē, CSDD pirmo reizi uzsāk kampaņu pret nogurumu pie stūres “Apstājies, pirms atslēdzies!”.

[---> 7. lappuse]

Uz Tallinas un Bauskas šosejām tiks ieviestas jaunas – mainīgās – ceļa zīmes, kas sniegs informāciju un brīdinās par aktuālajiem braukšanas apstākļiem.

[---> 6. lappuse]

Īsumā

Atkārtoti maina luksoforu signālu plānus uz Bauskas šosejas pie pagrieziena uz Baložiem

Februāra izskaņā VAS "Latvijas Valsts ceļi" atkārtoti veikusi izmaiņas luksoforu signālu plāniem uz Bauskas šosejas (A7) pagriezienā uz Baložiem.

Kā zināms, lai uzlabotu transporta plūsmu un samazinātu sastrēgumus uz Bauskas šosejas, februāra vidū tika mainīti luksoforu signālu plāni pie pagriezieniem uz Baložiem un Valdlaučiem. Tomēr pēc veiktajām izmaiņām saņemtas autovadītāju sūdzības par to, ka izmaiņu rezultātā būtiski pieaudzis gaidīšanas laiks, lai no Baložiem izbrauktu uz Bauskas šosejas. Sastrēgumu dēļ kavējies arī sabiedriskais transports.

Tādēļ no 28.februāra signāla plāns mainīts - braucējiem pa Bauskas šoseju no Ķekavas zaļais signāls ir samazināts, bet kreisais pagrieziena no Baložiem tiek realizēts biežāk.

Jāuzsver, ka luksoforu signālu plāna izmaiņas bija nepieciešamas, jo to rezultātā transporta plūsma pa Bauskas šoseju virzienā no Ķekavas ir uzlabojusies, un laiks, kas šajos krustojumos jāpavada sastrēgumā, samazinājās trīs reizes. Satiksmes intensitāte uz Bauskas šosejas ir četras reizes lielāka nekā autobraucēju daudzums, kas no Baložiem vēlas nogriezties uz Bauskas šosejas. Situāciju pie Baložu luksofora gan pasliktina fakts, ka pēdējā gada laikā ir pieaugusi transporta plūsma, kas brauc tranzītā gar Medemciemu no autoceļa A8 (Rīga—Jelgava—Lietuvas robeža (Meitene)). Satiksmes organizācija un satiksmes intensitāte uz Bauskas šosejas kardināli mainīsies pēc Ķekavas apvedceļa būvniecības, kas tiks realizēta kā publiskās un privātās partnerības projekts. Apvedceļa būvniecību plānots uzsākt 2020. gadā.

VID pērn atklājies pārkāpumus 96% no pārbaudītajiem auto tirgotājiem

Valsts ieņēmumu dienesta (VID) Nodokļu kontroles pārvalde pagājušajā gadā veikusi 167 tematiskās pārbaudes 161 lietotu transportlīdzekļu tirgotājam, pārkāpumus konstatējot 160 pārbaudēs jeb 96% gadījumu, liecina VID publikotā informācija.

Visbiežāk konstatēts, ka nav nodrošināta saimnieciskās darbības izsekojamība, pārkāpumi deklarāciju aizpildīšanā, netiek ievēroti transportlīdzekļu un to numurēto agregātu tirdzniecības noteikumi, pārkāpumi grāmatvedības reģistru kārtīšanā, kā arī netiek aprēķināti nodokļi no darba algām.

Kopumā 107 pārbaudēs naudas sods piemērots 109,6 tūkst. eiro apjomā, tostarp par komercdarbību bez reģistrācijas vai bez speciālas atļaujas (licences), izziņas vai atļaujas un komercdarbības veikšanu, pārkāpjot nosacījumus; 38 gadījumos piemērots

naudas sods 9800 eiro apjomā. Pēc VID aicinājuma 95 nodokļu maksātāji paši iesnieguši deklarāciju precizējumus un pārbaudes laikā paši deklarējuši nodokļus 250,8 tūkst. eiro apjomā, tostarp pievienotās vērtības nodokli 236,7 tūkst. eiro apjomā. "Ceļu satiksmes drošības direkcijai" nosūtītas 69 vēstules gadījumos, kad pārbaudēs konstatēta tirdzniecības noteikumu neievērošana.

Pārbažu rezultātā 14 nodokļu maksātāju saimnieciskā darbība ir apturēta.

Automašīnas tehniskajai apskatei var pieteikties elektroniski

Paplašinot attālināti pieejamo pakalpojumu klāstu, "Ceļu satiksmes drošības direkcijas" (CSDD) e-pakalpojumos izveidota iespēja elektroniski pierakstīties tehniskajai apskatei uz noteiktu dienu, laiku un vietu.

Šis pakalpojums ir paredzēts tiem autovadītājiem, kas zina, kad un cikos vēlas doties uz tehnisko apskati, tādējādi samazinot pavadīto laiku tehniskās apskates veikšanai. Klientam nepieciešams CSDD e-pakalpojuma pieteiktā laikā ierasties uz tehnisko apskati, CSDD kasē saņemt kārtas numuriņu. Tas jāsaņem arī gadījumos, ja visi maksājumi par tehnisko apskati pirms tam veikti e-pakalpojumos.

Iepriekšējo pierakstu var veikt uz nākamo, kā arī turpmākajām dienām.

Elektroniskais pieraksts sākotnēji pieejams dažās tehniskās apskates vietās, tomēr CSDD turpinās attīstīt šo pakalpojumu, pakāpeniski to paplašinot. Vienlaikus tiek saglabāts esošais iepriekšējais pieteikšanās veids, zvanot pa CSDD diennakts uzzīņu tālruni 67025777.

Lietuvā ieviesta elektroniskā vinjete

Lai autopārvadātājiem atvieglotu ceļu lietošanas nodevas jeb vinjetes iegādi, Lietuvā ieviesta tās elektroniskā versija. Spēkā ir abas - gan papīra, gan elektroniskās vinjetes.

Elektroniskās vinjetes var iegādāties internetā www.roadtoll.lt, degvielas uzpildes stacijās un citās vietās, kur redzama speciālā vinjetes zīme. Visu elektronisko vinjetes izplatīšanas vietu saraksts pieejams minētajā interneta vietnē.

Iegādājoties elektronisko vinjeti, Valsts ceļu satiksmes informācijas sistēmā tiks saglabāta informācija par vinjetes iegādi, derīguma termiņu, transportlīdzekļa kategoriju un valsts reģistrācijas numuru, kuram vinjete izdota. Transportlīdzekļi tiks kontrolēti, skenējot to valsts numurus.

Elektroniskās vinjetes termiņi un cenas ir tādas pašas kā papīra versijai. Turpmāk par vinjeti varēs samaksāt arī ar mobilā telefona palīdzību. Plašāka informācija visās valodās pieejama, zvanot uz + 370 52104440 vai, rakstot uz e-pastu: info@keliumokestis.lt un info@roadtoll.lt

Replika

Apzina ceļu posmus, kuros nepieciešams uzlabot ūdens atvadi



VAS "Latvijas autoceļu uzturētājs" Ražošanas departamenta direktors **Juris Millers**.

Lai nodrošinātu ūdens atvadi no valsts autoceļu tīklā ietilpstošajiem ceļiem, VAS "Latvijas autoceļu uzturētājs" (LAU) katru gadu rok

jaunus un tīra esošos grāvjus, pārbauda un tīra caurtekas, novāc apaugumu ceļa nodalījumu joslās, kā arī pļauj zāli. Lai veiksmīgi atvadītu ūdeni no ceļa, nepieciešami visai apjomīgi darbi, turklāt tie jāveic regulāri, stāsta LAU Ražošanas departamenta direktors Juris Millers.

Ceļš ir inženiertehniska būve, kas funkcionāli ir saistīta arī ar tai pieguļošajām teritorijām. Ir lietas, kas ir ceļu uzturētāja pārziņā, - grāvji, caurtekas, ceļmalas, bet ir arī pieguļošie diķi, upes un meliorācijas sistēmas, kas pieder lauksaimniekiem un tuvējo zemju īpašniekiem, arī valstij. Apkārtējo meliorācijas sistēmu stāvoklis ietekmē ūdens

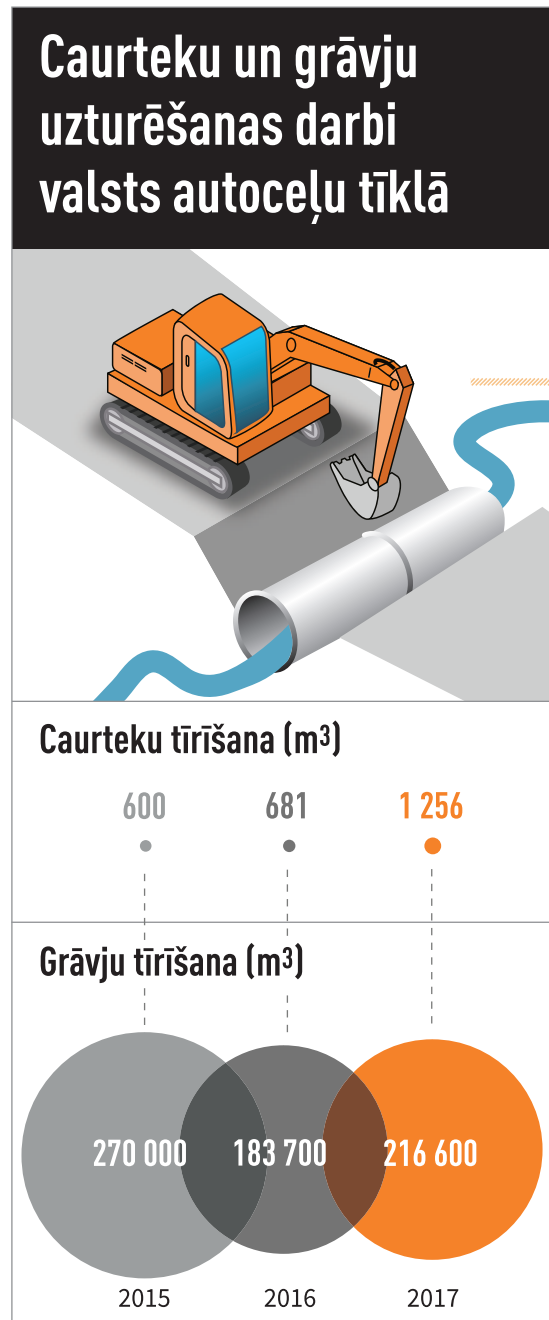
savākšanas un aizvadišanas spēju. Ceļu infrastruktūra ar noteiktām rezervēm ir paredzēta vidējam Latvijas reģionā novērojamajam nokrišņu daudzumam. Pēc pagājušā gada plūdu pieredzes mēs apzinām tos ceļu posmus, kuros ir nepieciešams primāri uzlabot esošo ūdens atvades komunikāciju tehnisko stāvokli un kuros ar ikdienas uzturēšanas metodēm var uzlabot autoceļa tehnisko stāvokli. Informācija tiks apkopota, lai pēc ziemas uzturēšanas sezonas beigām, atbilstoši pieejamajam finansējumam, šos darbus varētu uzsākt.

Galvenais mērķis ārkārtas gadījumos - piemēram, plūdu vai noslidējumu gadījumā, ir

maksimāli ātri salabot bojātās vietas, lai pēc iespējas ātrāk ceļus atvērtu satiksmei. Pērn plūdu radītie bojājumi bija dažādi - vietām tika daļēji izskalota ceļa klātne, vietām bija izskalots tilta konuss un iebrauca autoceļa asfalta segums. Pārsvārā, ja laika apstākļi un ūdens apjoms to atļāva, bojājumus izdevās novērst vidēji dienas laikā, lai slēgto vai daļēji ierobežoto satiksmi varētu atjaunot.

Savukārt Ērgļos, kur šā gada sākumā pārmitrinātas grunts un pārplūdušo avotu dēļ nogruva ceļa posms Ogres upes krastā, satiksmes atjaunošana prasīja ilgāku laiku. Satiksmi tur varēja atjaunot pēc divām nedēļām.

Skaitļi un fakti



Ziema nav beigusies. Slid. Neriskē!

VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI

Jānis Lange: Būvniecības sezonai esam gatavi

VAS "Latvijas Valsts ceļi" (LVC) pašlaik norisinās aktīvs darbs pie jaunās sezonas būvniecības iepirkumiem, tiek slēgti jaunie līgumi. Kāda ir konkurence, kādas cenas un prognozes par darbu izpildi, "Autoceļu Avīzei" stāsta LVC valdes priekšsēdētājs Jānis Lange.

Vai LVC ir gatavi jaunajai būvniecības sezonai, vai iepirkumi izsludināti savlaicīgi un līgumi ir noslēgti?

Pēdējos divos gados šis darbs notiek ļoti savlaicīgi. Jau pagājušajā sezonā projektu sagatavošana un iepirkumi tika realizēti laicīgi, šogad situācija ir vēl labāka. Patlaban notiek aktīvākais iepirkumu un līgumu slēgšanas darbs, uz 21. februāri bija noslēgti līgumi par darbiem 28 objektos, izsludināti iepirkumi par 60 objektiem, savukārt par darbiem 56 objektos līgumi tiks slēgti vispārējās vienošanās ietvaros. Esam gatavi jaunajai būvdarbu sezonai.

Jau pagājušajā sezonā projektu sagatavošana un iepirkumi tika realizēti laicīgi, šogad situācija ir vēl labāka.

Vai konkursos vērojama liela konkurence – cik daudz pretendentu vidēji piesakās?

Mēs gribētu lielāku konkurenci. Patlaban, ja iepirkumā piesakās četri pretendenti, tad tas jau ir daudz. Ir bijuši konkursi, kur uz tiltu būvniecību ir pa vienam pretendentam, bet uz kādas pieturvietas būvniecību Vidzemē iepirkums pat bija jāatceļ, jo nepieteicās neviens. Pagājušajā sezonā interese bija lielāka. Tas nozīmē, ka būvniekiem pašlaik darba pietiek. Viņi acimredzot rēķina savus resursus, fokusējās uz iepilnotajiem darbiem, bet papildus uzņemties nevar. Lielākās problēmas būvniekiem sagādā nevis tehnikas vai materiālu trūkums, bet tieši nepietiekamie cilvēkresursi.

Lielākās problēmas būvniekiem sagādā nevis tehnikas vai materiālu trūkums, bet tieši nepietiekamie cilvēkresursi.

Cik daudz būvdarbu objektu autovadītājus šogad uz valsts ceļiem sagaida?

Šogad plānots, ka būvdarbi norisināsies vairāk nekā 150 objektos visā valstī. No tiem 26 tiks realizēti par Eiropas Savienības fondu līdzekļiem. Šis gads ir būtiski atšķirīgs no iepriekšējiem, jo liels darbi apjoms notiks uz valsts vietējās nozīmes autoceļiem - uz ceļiem ar grants segumu. Kopumā tie būs 96 projekti ar kopējo garumu 396 kilometri.

Lai organizētu šos, varētu pat teikt masveida darbus, plānojam slēgt vispārējo vienošanos ar septiņiem būvniekiem. Vienošanās tiks slēgta iepirkuma rezultātā, kur pretendentiem jāpierāda sava atbilstība tehniskajām un profesionālajām prasībām un pieredze. Darbiem sākoties, katram objektam tiks izvēlēts viens no šiem būvniekiem - tas, kurš piedāvās mazāko cenu. Tādā veidā mēs iekonomēsim laiku un būvniekiem būs iespēja savlaicīgi uzsākt iepilnotos darbus.

Šis gads ir būtiski atšķirīgs no iepriekšējiem, jo liels darbu apjoms notiks uz valsts vietējās nozīmes autoceļiem - uz ceļiem ar grants segumu. Kopumā tie būs 96 projekti ar kopējo garumu 396 kilometri.

Kuros posmos būvdarbu dēļ būs vislielākie satiksmes ierobežojumi?

Daļa projektu, kas pērn sagādāja vislielākos ierobežojumus autovadītājiem, tiks pabeigti šogad. Tādi ir uz Rēzeknes šosejas starp Varakļāniem un Rēzekni, uz Daugavpils šosejas posmā līdz Medumiem, no Saldus līdz Brocēniem, uz Klaipēdas šosejas. Šogad uz Tallinas šosejas posmā no Saulkrastiem līdz Salacgrīvai, kur ir visai intensīva satiksme, paredzēta virsmas apstrāde, autovadītājiem būs jārēķinās ar satiksmes ierobežojumiem. Arī festivāla *Positivus* apmeklētājiem tas būs jāņem vērā.

Protams, mēs mudināsim būvniekus pēc iespējas samazināt satiksmes ierobežojumus pasākuma laikā. Šogad plānojam sākt rekonstrukciju uz Siguldas šosejas pie Bērzkroga - viens no ilgi gaidītajiem remontiem, autovadītāji, kuri bieži brauc pa Vidzemes šoseju, labi zina, ka ceļa stāvoklis tur nav tas labākais.

Uz reģionālajiem ceļiem jāizceļ posmi Kastīre - Preiļi, Augšlīgatne - Nitaure, Jelgava - Tukums, Baldone - Vecumnieki, Cēsaine - Gulbene, kur remontdarbu dēļ gaidāmi luksofori un reversa kustība.

Lielākais izaicinājums joprojām ir nākamais plānošanas periods. Mēs esam bijuši teicamnieki ar ES fondu līdzekļu investēšanu infrastruktūrā - valsts autoceļu tīklā, un 2019. gads ir pēdējais, kad fondu nauda vēl būs.

Vai šogad plānoti arī kādi nozīmīgi satiksmes drošības uzlabošanas projekti?

Kopumā šogad tiks realizēti deviņi satiksmes drošības projekti: tāpat kā ik gadu būvēsim velosipēdu un gājēju ceļus, pārbūvēsim krustojumus. Šogad turpināsim 2016. gada nogalē iesāktu projektu uz Tīnūžu - Kokneses ceļa (P80) - ierīkosim ribjoslas arī uz pārējiem - vairāk nekā 32 kilometriem šīs šosejas. 2017.gada statistika rāda, ka satiksmes drošība posmos, kur jau ir ribjoslas, uzlabojās - pērn uz šī ceļa bija viens bojāgājušais, bet 2016. gadā - trīs. Plānota krustojumu pārbūve uz Rīgas apvedceļa (A4) ar pievadceļu Muceniekiem un Ozolniekos. Savukārt Ķekavā un Siguldā tiks ierīkotas regulējamas gājēju pārejas. Kā katru gadu turpināsies darbs pie drošības barjeru uzstādīšanas.

Šogad īpašu uzmanību pievērsīsim melnajiem



punktiem - pārstrādāsim metodiku un izstrādāsim sistēmu, kā šo punktu skaitu samazināt.

Pēc gada vai diviem ES līdzfinansējums ceļu nozarē beigsies, un nav zināms, kas gaidāms pēc tam. Vai tas atspoguļojas būvnieku piedāvātajās cenās?

Pagaidām nē, jo konkurence ir salīdzinoši zema. Domāju, ka vispirms tas atspoguļosies projektēšanas cenās - ņemot vērā to, ka pieprasījums pēc tehniskajiem projektiem samazināsies, tās kritīsies.

Lielākais izaicinājums joprojām ir nākamais plānošanas periods. Mēs esam bijuši teicamnieki ar ES fondu līdzekļu investēšanu infrastruktūrā - valsts autoceļu

tīklā, un 2019. gads ir pēdējais, kad fondu nauda vēl būs. Bet mēs esam cerīgi, jo zinām, ka premjera un ministru līmenī notiek diskusija, kā mēs nozari attīstīsim pēc 2020.gada, un ir skaidrs, ka ceļu remontdarbus apstādināt nevar, ja vēlamies, lai ekonomika attīstās, turklāt ne tikai Rīgā, bet arī reģionos.

Kāds progress šogad gaidāms Ķekavas apvedceļa PPP projektā?

Plānojam, ka šī gada otrajā pusē tiks izsludināta iepirkuma procedūra. Iepirkums būs sarežģīts, publiskā un privātā partnerība (PPP) valsts autoceļu būvniecībā tiks izmantota pirmo reizi, turklāt iepirkums būs starptautisks. Laika grafikā ir paredzēts, ka iepirkuma pretendenti vērtēšana

aizņems gadu vai pusotru. Rēķināties, ka līgums varētu tikt noslēgts 2019. gadā.

Nesen kļuvāt par VAS "Latvijas dzelzceļš" (LDz) padomes priekšsēdētāju. Kāpēc pieteicāties šim amatam?

Gan ceļi, gan dzelzceļš ir valsts infrastruktūra. Gan vieni, gan otri ir stratēģiski svarīgi gan ekonomikas attīstībai, gan cilvēku mobilitātes nodrošināšanā. Līdz ar to darbs LDz ir kā papildinājums tam, ko es jau zinu par autoceļu pārvaldīšanu. Ir valstis, kurās visa transporta infrastruktūra - ceļi, dzelzceļš, pat ostas - tiek pārvaldītas vienas direkcijas ietvaros, piemēram Norvēģijā, Zviedrijā un Somijā. Man personīgi tas ir liels izaicinājums, jauna pieredze un iespēja augt profesionāli. ☺

**PASTĀSTI PAR
SAREŽĢIJUMIEM
UZ CEĻA!**

80005555

LVC bezmaksas diennakts tālrunis



Aizputinājums



Slidens ceļš



Uz ceļa šķērslis



Beigts dzīvnieks



Zog autoceļu
aprikojumu



VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI

Hidrotehniķi: Lētāk ir uzturēt meliorācijas sistēmu, nekā cīnīties ar plūdu sekām

Pagājušajā gadā visā Latvijā varēja īpaši izjust, kādu postu lauksaimniecībai un ceļu infrastruktūrai var nodarīt liels nokrišņu daudzums. Par ūdens atvadi no ceļiem un lauksaimniecības platībām gādā meliorācijas sistēmas. Kādā stāvoklī tās ir, un vai ir gaidāmi kādi uzlabojumi "Autoceļu Avīzei" stāsta valsts SIA "Zemkopības ministrijas nekustamie īpašumi" (ZMNĪ) Meliorācijas departamenta vadītājs Aldis Zīriņš un viņa vietnieks Edgars Griķītis.

Kas ir meliorācija?

A.Zīriņš: Meliorācijas sistēmas galvenā funkcija ir liekā ūdens novadīšana no platībām, regulējot tajās zemes izmantošanai atbilstošu ūdens režīmu. Mūsu valstī meliorācijas sistēmai ir vairāki statusi - ir valsts meliorācijas sistēma, valsts nozīmes meliorācijas sistēma, kura pieder Zemkopības ministrijai un kuru apsaimniekošana ir nodota ZMNĪ. Tad seko zemākas kategorijas - pašvaldību, pašvaldības nozīmes koplietošanas, koplietošanas un viena īpašuma meliorācijas sistēmas.

Kas ar valsts meliorācijas sistēmu notika pēc neatkarības atjaunošanas?

E.Griķītis: Pēc Padomju

savienības sabrukšanas mēs ieguvām lielas meliorētas lauksaimniecības teritorijas aptuveni 1,5 miljonu hektāru platībā, taču lauksaimniecības produkcija, kuru šajās platībās ražoja, tādā apjomā nevienam nebija vajadzīga. 90. gados no 13 tūkstošiem kilometru valsts nozīmes meliorācijas sistēmām mēs kopām un uzturējām aptuveni 7-8 tūkstošus. Šajā periodā lauksaimniekiem prioritāri bija nepieciešama modernāka lauksaimniecības tehnika (traktori, arkli, sējmašīnas u.c.), apgrozāmie līdzekļi, investīcijas, bija jābūvē fermas, tāpēc meliorācija, lai arī uz to brīdi bija diezgan labā stāvoklī, tiem nebija aktuāla. Tajā laikā šurp brauca zvietri,

dāņi, kas ar interesi pētīja mūsu meliorāciju, skatījās, kā mēs ar to rīkojamies.

Kādreiz Latvijā bija Meliorācijas un ūdenssaimniecības ministrija. Tās sastāvā strādāja gandrīz 20 tūkstoši cilvēku. Gadā tika meliorēti 50-70 tūkstoši hektāru zemes. Pašlaik viena hektāra jaunas būvniecības meliorācijas izmaksas var sasniegt 10 tūkstošus eiro, paskaitiet paši, kāda ir meliorācijas vērtība. Dārgākās ir caurules - uz vienu hektāru, atkarībā no grunts mehāniskā sastāva, ir nepieciešami 500-800 metri cauruļu. Hidrotehniskā būvniecība ir viena no dārgākajām nozarēm, jo atšķirībā no parastās būvniecības te jāņem vērā vēl viens papildspēks



No labās: SIA "Zemkopības ministrijas nekustamie īpašumi" Meliorācijas departamenta vadītājs Aldis Zīriņš un viņa vietnieks Edgars Griķītis.

- ūdens spiediens, ir jādama, kā to mazināt.

Cik liela ir kopējā Latvijas meliorācijas sistēma?

E.Griķītis: Valsts pārziņā esošā meliorācijas sistēma - ūdensnotekas ir vairāk nekā 13 tūkstoši kilometru. Par valsti kopumā mēs precīzi nezinām (jo nav pilnīgas informācijas par pilsētu, kūdras ieguves purvu, privāto mežu meliorāciju), tie varētu būt 100 tūkstoši kilometru. Mēs rēķinām, ka Latvijā iebūvēta drenāžas sistēma ar kopējo garumu ap 950 tūkstošiem kilometru*.

Vai tagad sabiedrībā ir augusi izpratne par meliorācijas nozīmību?

E.Griķītis: Patlaban situācija ir būtiski mainījusies. Lauksaimniecības produkcijai ir liels noietis, ir ieviesti platību maksājumi par lauksaimniecībā izmantojamo zemi, un lauksaimnieciskajai ražošanai ir nepieciešamas platības, tāpēc meliorācija atkal kļūst aktuāla. Ja vēl nesen lauksaimniecības sabiedriskās organizācijas par meliorāciju aktīvi nediskutēja, tad apmēram pirms trim gadiem Saeimai, Ministru kabinetam un atbildīgajām ministrijām tika izteikts lūgums palielināt finansējumu meliorācijas sistēmas ekspluatācijai un uzturēšanai.

Vai valstij ir vienots reģistrs, kurā būtu iezīmēta visa eksistējošā meliorācija?

A.Zīriņš: ZMNĪ uztur Meliorācijas kadastra informācijas sistēmu (melioracija.lv), kurā var redzēt katras meliorācijas sistēmas statusu. Taču tajā var redzēt tikai to informāciju, kas ir reģistrēta. Sistēmā ir dati par līdz šim izbūvētajām meliorācijas sistēmām lauksaimniecības zemēs. Par meliorācijas sistēmām valsts mežu zemēs tā pašlaik tiek papildināta. Turpretī attiecībā uz privāto mežu un valsts autoceļu grāvjiem mūsu arhīvā informācijas tikpat kā nav.

Par cik procentiem šajā kadastrā ir ievietota informācija?

E.Griķītis: Informācija par mežu un lauksaimniecības meliorāciju, kas ir mūsu tehnisko dokumentu glabātuvē, kadastra informācijas sistēmā ir ievietota simtprocentīga. Tagad būtu jāveic šīs sistēmas ticamības un kvalitātes pārbaude, būtībā - meliorācijas sistēmas inventarizācija. Šādai inventarizācijai nepieciešami aptuveni 3-5 miljoni eiro, taču Zemkopības ministrijai šādu līdzekļu nav, līdz

ar to mēs informāciju nevaram aktualizēt.

Vai meliorācijas sistēmai pieejamais finansējums ir pietiekams?

E.Griķītis: Nē, tā arī ir galvenā problēma. No valsts nozīmes ūdensnoteku 13 700 kilometriem mēs gadā uzturam tikai 1,4 tūkstošus kilometru, kas ir 10% no nepieciešamā. Faktiski tiek uzturētas tikai tās meliorācijas sistēmas, kas izbūvētas par Eiropas Savienības līdzekļiem.

A.Zīriņš: Tā ir Eiropas prasība, un valsts budžeta līdzekļi meliorācijas sistēmu uzturēšanai mums pietiek praktiski tikai tās izpildei.

No valsts nozīmes ūdensnoteku 13 700 kilometriem mēs gadā uzturam tikai 1,4 tūkstošus kilometru, kas ir 10% no nepieciešamā.

Ir izskanējusi informācija, ka plūdu risku mazināšanā un meliorācijā līdz 2020. gadam tiks investēti 80 milj. eiro. Pastāstiet vairāk par šiem plāniem!

A.Zīriņš: Mums šajā finanšu periodā ir pieejams divu Eiropas Savienības fondu atbalsts - Eiropas Lauksaimniecības fonds lauku attīstībai (ELFLA) un Eiropas Reģionālās attīstības fonds (ERAF). ELFLA līdzekļi pieejami valsts nozīmes ūdensnoteku atjaunošanai un pārbūvei, bet ERAF - hidrobuvēšanai un potomālajām (lēnajām) upēm.

Vai arī līdz 2014.gadam šim mērķim bija pieejami Eiropas fondu līdzekļi?

A.Zīriņš: Jā, bija. Iepriekšējā periodā par ELFLA līdzekļiem tika īstenots 231 projekts, tajā skaitā par vairāk nekā 27 miljoniem eiro izbūvēti 1,5 tūkstoši kilometru ūdensnotekas, 58 kilometri aizsargdambji, deviņas sūkņu stacijas un viens hidromezgls. Savukārt par ERAF mēs varējām īstenot tikai četrus projektus - atjaunot trīs sūkņu stacijas un vienu aizsargdambi. Visus pieejamos līdzekļus iepriekšējā periodā arī apguvām.

Šajā finanšu periodā pieejamie ELFLA līdzekļi ir lielāki - 36,6 miljoni eiro, līdz ar to arī mūsu plāni ir lielāki. Mēs plānojam īstenot vairāk nekā 200 ūdensnoteku projektus vismaz

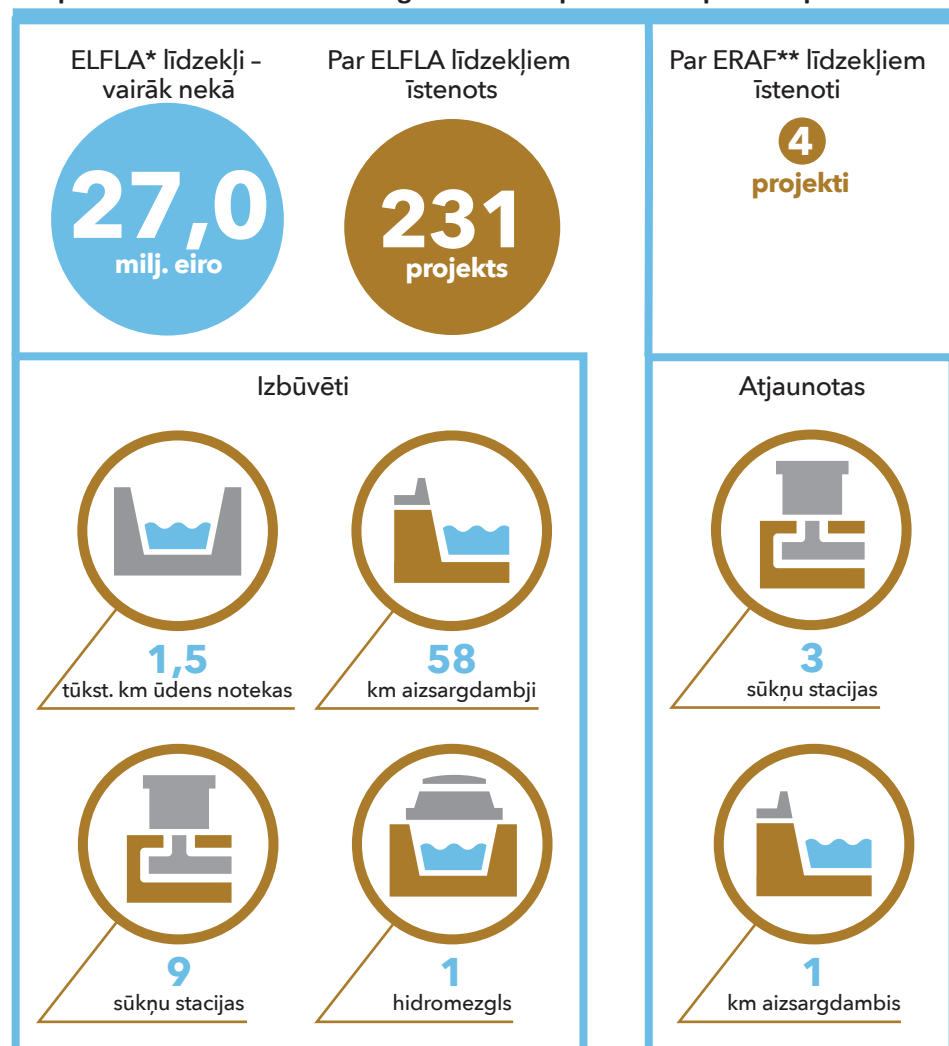
1800 kilometru garumā. Uz šo brīdi 61 projekts jau ir īstenots, bet izskatīšanai iesniegti 156 projekti. Viss notiek atbilstoši iecerētajam, mēs plānojam, ka šajā periodā visa pieejamā nauda tiks investēta.

E.Griķītis: Runājot par ERAF līdzekļiem, šajā periodā Eiropas plūdu riska programmas ietvaros mums ir pieejami apmēram 43 miljoni eiro, un pašlaik ir iesniegti vairāk nekā 20 projekti ar kopējo finansējumu apmēram 25 miljoni eiro. Nevienam projektam pagaidām vēl nav īstenots, jo programma tikai nesākās. Mēs esam uzsākuši 10 hidrotehnisko būvju (tie ir aizsargdambji, polderu sūkņu stacijas) būvniecību, kas galvenokārt atrodas polderu teritorijās (tās ir tādas teritorijas, kas atrodas zemāk par apkārtējo ūdenstilpņu līmeni, tādēļ tās norobežo ar dambjiem, lai neapplūstu) - Lielupes zemienē, piejūras zemienē, ap Rīgu, pie Liepājas un Lubānā. Šie arī ir tie lielākie kompleksi, kas pakļauti plūdu riskam, un šajās teritorijās esošās sūkņu stacijas ir nepieciešams modernizēt. Ir uzsākta deviņu potomālo upju atjaunošanas projektu īstenošana.

Kuri projekti ir vissarežģītākie?

E.Griķītis: Lai realizētu projektus, kas skar potomālās upes - Iecavu, Misas upi, Meirāna kanālu Lubānā, Bolupi, Iču, un citas, situācija ir īpaši sarežģīta, jo ir nepieciešami vismaz 3 ekspertu atzinumi. Biotopu eksperts izvērtē, kādas dabas vērtības ir šajās teritorijās, ihtiologs sniedz atzinumu par zivīm, vēl viens eksperts izvērtē ūdens objektu ietekmi uz citiem ūdens objektiem. Ja projekts ir blakus īpaši aizsargāmajām teritorijām, tad pieprasa papildu ekspertu atzinumus, piemēram, putnu, zālāju un purvu jautājumos. Turklāt biotopu izpēti var veikt tikai vasaras veģetācijas periodā - no maija līdz novembrim. Tikpat sarežģīta ir šo ūdens objektu būvniecība - to nedrīkst darīt zivju stacijas un viens hidromezgls. Savukārt par ERAF mēs varējām īstenot tikai četrus projektus - atjaunot trīs sūkņu stacijas un vienu aizsargdambi. Visus pieejamos līdzekļus iepriekšējā periodā arī apguvām.

Eiropas Savienības 2007.–2013. gada finanšu plānošanas periodā padarītais



* Eiropas Lauksaimniecības fonds lauku attīstībai (ELFLA)

** Eiropas Reģionālās attīstības fonds (ERAF)

Nav vienotās pārvaldības meliorācijas sistēmas

VAS "Latvijas Valsts ceļi" Ceļu pārvaldīšanas un uzturēšanas pārvaldes Uzturēšanas uzraudzības daļas vadītājs Jānis Kastanovskis



Ceļu stāvokli ietekmē arī caurteku un grāvju stāvoklis. Kādā stāvoklī ir šī LVC saimniecība?

Vietās, kur ceļš neatrodas uzbērūmā, jābūt atbilstošiem grāvjiem. Ceļmalas grāvim nav jānodrošina ūdens atvade no apkārtējās teritorijas, bet tikai ceļa konstrukcijas. Taču tiem jābūt pieslēgtiem kopējai sistēmai. Problēma ir tāda, ka Latvijā kopš neatkarības atjaunošanas nav vienotas meliorācijas uzturēšanas politikas, tā ir sadalīta starp dažādiem īpašniekiem, lai arī savulaik bija izbūvēta kā vienota sistēma. Valsts ir atbildīga tikai par valsts nozīmes meliorācijas sistēmām. Līdzīgi kā maģistrālie ceļi, tās ir ūdens maģistrāles ar kopējo garumu 13 tūkstoši kilometru. Bet ir svarīgi, lai darbotos visa sistēma. Ja augštecē kāds savu meliorācijas sistēmu grib sakārtot, viņš ir atkarīgs no daudziem īpašniekiem lejtecē. Tā pati problēma, ka pie mūsu ceļa stāv ūdens vai pat plūst tam pāri, var būt tādēļ, ka kāds lejā nav sakārtojis savu meliorācijas sistēmu vai to pat sabotē, uzskatot – es kaimiņa ūdeni uz savas zemes nelaidīšu.

Mūsu grāvjos, kā pieredze rāda, nereti ūdens stāv abās ceļa pusēs, prom neplūst, jo aiz ceļa grāva esošā meliorācijas sistēma nedarbojas. Nereti tam jāšķērso privātie īpašumi. No valsts nozīmes ceļa ūdens noteka var atrasties 300 metrus pāri privātam laukam. Ar to arī mēs apstājamies. Ir, protams, privātipašnieki, kas sadarbojas, bet ir arī tādi, kas tieši pretēji – sauc policiju, ja mēs kaut vai paskatāmies uz viņa aku. Valstī nav institūcijas, kas šo meliorācijas sistēmu pārraudzītu kopumā.

Un tomēr - vai savu saimniecību uzturat pietiekami labi? Visu vienmēr var darīt labāk. Ja būtu vairāk līdzekļu – tad grāvjos krūmi būtu izcirsti, meliorācijas akas no koplietošanas sistēmas, kas piekrīt mūsu zemei, sakārtotas, virs koplietošanas kolektoriem, kas ir uz mūsu zemes, krūmi izcirsti. Taču finansējuma trūkuma dēļ mēs izpildām tikai minimālās prasības, ko valsts mums saistībā ar autoceļu uzturēšanu noteikusi. Tās varētu paaugstināt, bet tad preti vajadzīga papildu nauda.

Ir zināms, ka ūdens atvadi no ceļiem negatīvi ietekmē arī apartās ceļmalas – cik aktuāla ir šī problēma?

Mēs aicinām zemniekus neatrāpīties no laukus līdz pašam ceļmalam, un brīžos, kad tas nelīdz, informējam pašvaldības, lai apseko un sastādā administratīvos protokolus.

Gadījumi atšķiras, taču daļai zemnieku joprojām nav izpratnes par kopējo sistēmu – nereti ir redzētas arī sašķiebtas, aizbērtas vai nolīdzinātas meliorācijas akas, kas lielajai tehnikai izrādīties traucēklis. Taču mums visiem ir jāsaprot – ūdens plūst uz leju, tā ir vienota sistēma. Tas ir valstisks jautājums, ir jābūt kādam, kas redz teces, viņu parametrus un līmeni jeb augstuma atzīmes, un visiem ir jādarbojas šajā sistēmā.

Pērn applūda lielas teritorijas, pārplūda ceļi. Vai šīs teritorijas iezīmē problemātiskākās vietas – tās, kurām nav sakārtota ūdens atvade, meliorācijas sistēma?

To nevar apgalvot. Ja ir ārkārtīgi nokrišņi, kā tas bija 2017. gada augustā, neviena sistēma netiks ar to galā.

ierosināt zemes īpašniekus, taču šīs upes nereti atrodas uz simtiem īpašumu, un saskaņojums nepieciešams ar katru īpašnieku.

Kādā stāvoklī ir pašvaldību meliorāciju sistēmas?

A.Ziriņš: Pašvaldību meliorācijas sistēmu nav tik daudz. Tās ir kā viena īpašuma sistēmas, kur īpašnieks ir pašvaldība. Tomēr jaunais regulējums Meliorācijas likumā nosaka, ka var būt arī pašvaldības nozīmes koplietošanas meliorācijas sistēmas statuss. Tas nozīmē, ka ir koplietošanas meliorācijas sistēma, kuras uzturēšana ir vairāku īpašnieku atbildība – ja ar šo sistēmu ir problēmas, pašvaldība var iesaistīties, uzturēšanas ietvaros to sakārtot, pēc tam no īpašniekiem pieprasot ieguldīt līdzekļus. Meliorācijas kadastrā ir reģistrēti aptuveni 500 kilometri šādas pašvaldības nozīmes koplietošanas meliorācijas sistēmas.

Ar koplietošanas sistēmām arī ir vissarežģītāk – tur, kur uzturēšanas atbildība sadalīta uz vairākiem īpašniekiem, pastāv lielākas problēmas.

Kā ir ar privātipašnieku

atbildību par savu teritoriju meliorācijas sistēmu uzturēšanu - vai platību maksājumu saņemšanai ir nosacījums uzturēt meliorāciju?

E.Griķītis: Jā, tāds nosacījums ir. Taču tas attiecas tikai uz vienu īpašuma meliorācijas sistēmām. Taču svarīga ir visa sistēma – ja mēs braucam uz Daugavpili, tad svarīgi, lai visa šoseja ir kārtībā. Arī meliorācijā ir svarīgi, lai visa lielā ūdensnoteka ir kārtībā, jo tā uztver mazās. Ja lielā ūdensnoteka nav kārtībā, tad koplietošanas un viena īpašuma meliorācijas sistēmas nedarbojas. Nav jēgas ieguldīt, ja lielās ūdensnotekas neņem pretī. Tāpēc ļoti būtiski uzturēt valsts nozīmes meliorācijas sistēmas, lai tās varētu savākt pārējos ūdeņus.

Kā ar bebrim – vai tie tiešām spēj sabojāt meliorācijas sistēmu?

A.Ziriņš: Bebrim mums patiešām ir ļoti liela problēma – tiklīdz mūsu ūdensnotekās ir kāda barības bāze, tā savairojas bebrim. Ja zemes īpašnieks var slēgt līgumu ar medību kolektīvu par

bebru izšaušanu, tad mēs to darīt nevaram, jo mums pieder nevis zeme, bet tikai attiecīgā būve. Ja mēs iztīrām bebru aizsprostu, bet fiziski viņu neiznīcinām, viņi atgriežas. Reizēm ir tā, ka ekskavators tīra ūdensnoteku, bet bebrs pāris kilometru attālumā jau būvē jaunu aizsprostu. Šajā jomā tiešām būtu nepieciešams kāds regulējums, lai radītu interesi ar bebrim cīnīties.

Vai caurtekas ir meliorācijas sistēmas sastāvdaļa?

E.Griķītis: Caurtekas nav meliorācijas būves, tā ir ceļu būve, taču tās ir jāuztur tīras. Pirms pavasara paliem šīs caurtekas būtu jāpaseko un jāiztīra no dažādiem sanešiem. Nereti ceļu izskalošanai par iemeslu ir tieši šo caurteku nepietiekamā uzturēšana – ūdens līmenis ceļas un iet pāri ceļam. Ļoti daudzas caurtekas ir sliktā tehniskā stāvoklī – nepilda savu funkciju, līdz ar to arī lauksaimniekiem traucē apsaimniekot savas teritorijas. Veicot ceļu pārbūvi, caurtekas ne vienmēr tiek iebūvētas pareizā augstumā, saskaņotas ar mums. Ja tās iebūvē augstāk, tad traucē gan mežsaimniecībā, gan lauksaimniecībā gan pašam ceļam. Viens no galvenajiem nosacījumiem ir, lai ceļš būtu izbūvēts sausā gruntī, jo sausā gruntī grunts iekšējās berzes leņķis ir lielāks, līdz ar to būves noturība – lielāka. Viens no iemesliem, kāpēc arī ceļi ir sliktā tehniskā stāvoklī, – tie nav pietiekami nosusināti.

Ceļnieki vienmēr uzsver ceļmalu grāvju nozīmi; vai tie ir svarīgi?

A.Ziriņš: Visa meliorācija, sākot ar jebkuru ceļa grāvi, ir hidroloģiski un hidroloģiski saistīta – ūdenim kaut kur ir jāaiztek. Tas nenozīmē, ka ar vienu grāvi pietiks – šim grāvim ir jābūt sistēmā. Taču mūsu valstī nav vienota redzējuma par visu šo sistēmu kopumā, tā ir fragmentēta daudz nozaru pārziņā. Par ceļiem atbild Satiksmes ministrija, par valsts un valsts nozīmes meliorāciju – Zemkopības ministrija, par būvniecību kopumā – Ekonomikas ministrija, bet par neregulētām, dabiskām ūdensstecēm – Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija. Atbildības sadalīšana starp visiem šiem resoriem ir viena no galvenajām problēmām, kāpēc sistēma nestrādā kopumā. Ceļnieki, piemēram, būvējot ceļu, izrok ceļa grāvi, bet, ja mēs tālāk neizdarīsim savu vai koplietošanas sistēmas atbildīgie savu darbu, tad šis darbs faktiski būs bijis veltīgs.

Viens no iemesliem, kāpēc arī ceļi ir sliktā tehniskā stāvoklī, – tie nav pietiekami nosusināti.

Ja mēs meliorācijā ieguldām lieli Eiropas naudu, bet nav kopīgas sistēmas, cik tam vispār liela jēga?

A.Ziriņš: Pārsvārā, protams, tam ir jēga, bet ir gadījumi, kad mēs esam spiesti no kāda projekta atteikties, jo redzam, ka lejtecē ir īpaši aizsargājamā dabas teritorija, kurā mēs nemaz nevaram veikt būvdarbus.

E.Griķītis: Par jēgu runājot: piemēram, mežsaimniecībā egļu audzēm pēc meliorācijas koksnēs pieaugums var pieaugt līdz

piecām reizēm. Saņemot vienu vai piecus eiro – ir būtiski. Ceļu infrastruktūrai meliorācija ir vēl vairāk vajadzīga. Lauksaimniecībā bez meliorācijas Latvijas apstākļos ziemājus vispār nav iespējams audzēt. Ja nav meliorācijas, tie izslikt, izmirkst. Meliorācija Latvijā bieži vien ir vajadzīga ne tikai tāpēc, lai augiem nodrošinātu veģetāciju, bet lai vispār augus varētu iesēt un novākt – lai būtu ceļš, pa kuru tehnikai pārvietoties. Meliorācijas rezultātā ražas pieaugums ir līdz 30-40%. Ja ņem aizaugušas platības, tad 100% – vai nu mēs ražojam, vai neražojam. Meliorācija pagarina veģetācijas periodu – bez visa tā, ka augiem ir labāki apstākļi, pavasarī tos var divas nedēļas agrāk iesēt, bet rudenī – divas nedēļas vēlāk novākt.

A.Ziriņš: Ja Latvija atrodas tādās klimatiskajās apstākļos, kurā nokrišņu ir vairāk nekā spēja iztvaikot, liekais ūdens ir jānovada. To sapratuši jau sen. Jau 1850.gadā Pūņu muižā bija pirmā māla drenāža. Upes tika tīrītas vēl agrāk.

Latvijā ir vēl viena aktuāla problēma – līdz šim nav bijis meliorāciju reāli uzraugošas un kontrolējošas institūcijas.

Pērn tomēr bija ārkārtas apstākļi, tik daudz nokrišņu parasti nav. Vai šādu daudzumu normāli funkcionējoša sistēma spētu uzņemt?

A.Ziriņš: Protams, nevar!
E.Griķītis: Eiropā ir pieņemta Plūdu direktīva, kas nosaka – plūdus izskaust nevar, bet var samazināt riskus. Mums ir jāstrādā, sekojot šim klimata izmaiņām.

Vai ir reāli kaut kādā pārskatāmā periodā šo meliorācijas sistēmu Latvijā sakārtot? Un kam tas būtu jādara?

A.Ziriņš: Katrs resors patlaban to dara savas atbildības un budžeta ietvaros.

E.Griķītis: Mūsu kolēģi lietuvieši, redzot, ka tuvākajos gados šim mērķim Eiropas finansējums beigsies, meklē jaunus finansējuma avotus. Viens no variantiem viņu izpratnē ir palielināt zemes nodokli, iegūto naudu ieguldīt meliorācijas sistēmu uzturēšanā un atjaunošanā. Bet tas ir politiski sāpīgs lēmums – viņi vēl nezina, vai parlaments šādu lēmumu atbalstīs. Arī Rietumeiropas pieredze ir tāda, ka katrs maksā par meliorācijas uzturēšanu. Latvijā ir vēl viena aktuāla problēma – līdz šim nav bijis meliorāciju reāli uzraugošas un kontrolējošas institūcijas. LAD varēja piemērot sodus par pārkāpumiem, bet tā nav viņu pamatfunkcija. Pēdējā laikā ZM plāno šo uzraudzību atdot pašvaldībām, kas pašlaik formāli jau notiek, tomēr pašvaldībās tam nav ne speciālistu, ne resursu, jo tikai Pierīgas pašvaldībā ir meliorācijas un hidrotehnikas speciālisti. Vajadzīgos speciālistus sagatavo tikai Latvijas Lauksaimniecības universitātē. Mēs gan piesaistām arī vides speciālistus, kas it kā par vides jautājumiem ir zinoši, taču viņiem pietrūkst zināšanu inženierzinātnēs. Zem meliorācijas slēpjas diezgan pamatīga inženierzinātne – hidraulika, hidroloģija, materiālu zinības, teorētiskās mehānikas lietas, materiālu pretestība, stiprības lietas – tas viss kopā. Mums ir ne tikai zemes meliorācija, bet arī visas hidrotehnikās būves, ūdensapgādes jautājumi. Mēs neesam tikai melioratori, bet inženieri – hidrotehniķi, kuri būvē un uztur arī hidrotehnikās būves – sūkņu stacijas, aizsprostus, dambjus, slūžas u.c.

Kā mēs meliorācijas sakarā izskatāmies uz kaimiņvalstu fona?

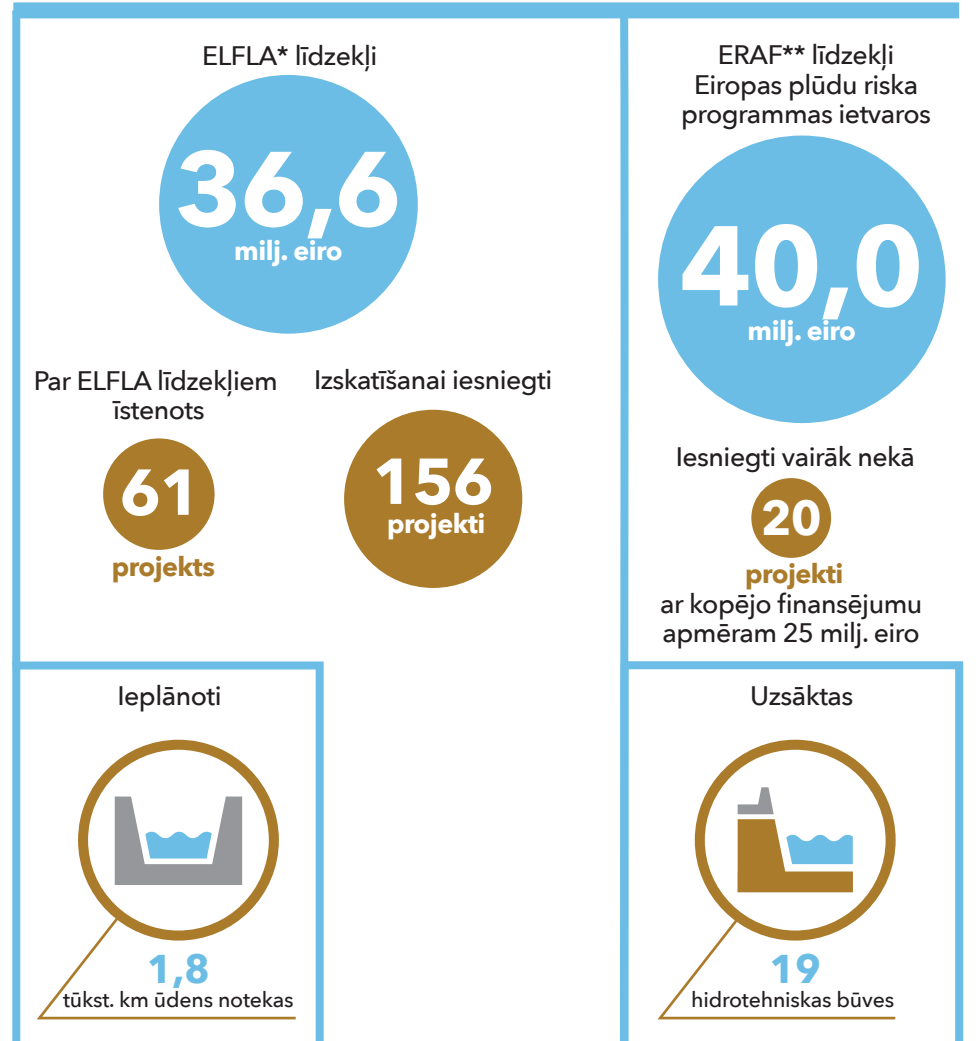
E.Griķītis: Apmēram līdzīgi, varbūt atšķiras nianšes. Klimatiskie apstākļi ir līdzīgi. Eiropas valstīs visa lauksaimnieciskā ražošana tomēr notiek meliorētās teritorijās. Ir tāda Iriģācijas un meliorācijas pasaules organizācija, kas apvieno vairāk nekā 150 valstis. Šīs organizācijas galvenie uzdevumi ir pabarot cilvēci, iegūto naudu ieguldīt meliorācijas sistēmu uzturēšanā un atjaunošanā. Bet tas ir politiski sāpīgs lēmums – viņi vēl nezina, vai parlaments šādu lēmumu atbalstīs. Arī Rietumeiropas pieredze ir tāda, ka katrs maksā par meliorācijas uzturēšanu. Latvijā ir vēl viena aktuāla problēma – līdz šim nav bijis meliorāciju reāli uzraugošas un kontrolējošas institūcijas. LAD varēja piemērot sodus par pārkāpumiem, bet tā nav viņu pamatfunkcija. Pēdējā laikā ZM plāno šo uzraudzību atdot pašvaldībām, kas pašlaik formāli jau notiek, tomēr pašvaldībās tam nav ne speciālistu, ne resursu, jo tikai Pierīgas pašvaldībā ir meliorācijas un hidrotehnikas speciālisti. Vajadzīgos speciālistus sagatavo tikai Latvijas Lauksaimniecības universitātē. Mēs gan piesaistām arī vides speciālistus, kas it kā par vides jautājumiem ir zinoši, taču viņiem pietrūkst zināšanu inženierzinātnēs. Zem meliorācijas slēpjas diezgan pamatīga inženierzinātne – hidraulika, hidroloģija, materiālu zinības, teorētiskās mehānikas lietas, materiālu pretestība, stiprības lietas – tas viss kopā. Mums ir ne tikai zemes meliorācija, bet arī visas hidrotehnikās būves, ūdensapgādes jautājumi. Mēs neesam tikai melioratori, bet inženieri – hidrotehniķi, kuri būvē un uztur arī hidrotehnikās būves – sūkņu stacijas, aizsprostus, dambjus, slūžas u.c.

A.Ziriņš: Pēc augusta lietavām cilvēki sāka saprast, ka plūdi ir reāls apdraudējums, kura novēršanai meliorācijai ir nenoliedzama nozīme. Šādi apstākļi sabiedrībai palīdz izprast problēmu. Veicot pētījumus par polderu teritorijām, plānojot, kā tās apsaimniekot, daži zemes īpašnieki ir pārsteigti, ka viņu īpašumi tādā atrodas. Cilvēks par meliorācijas nozīmi nereti uzzina tikai tad, kad sākas problēmas.

Lētākais un efektīvākais veids, kā cīnīties ar plūdu riskiem, ir sakārtot meliorācijas sistēmas vienota, regulāra uzturēšana un pareiza ekspluatācija.

*Aptuveni 100 tūkstošu kilometru garumā ir visa veida valējo grāvju sistēma (t.sk. valsts nozīmes ūdensnotekas, novadgrāvji, susinātajgrāvji, kontūrgrāvji), bet aptuveni 950 tūkstoši kilometru ir zemē iebūvētas meliorācijas caurules.

Eiropas Savienības 2014.–2020. gada finanšu plānošanas periodā plānotais



* Eiropas Lauksaimniecības fonds lauku attīstībai (ELFLA)

** Eiropas Reģionālās attīstības fonds (ERAF)

Ceļinieki: Ūdens ceļam biežāk ir ienaidnieks, nevis draugs



Pēdējos gados Latvijas autoceļiem arvien lielākas problēmas sagādā mitrums un lietus. Ja agrāk par šķidoni uz grants autoceļiem runāja pavasarī un rudenī, tad pērn ceļi bija pārmitrināti arī vasarā un pat ziemā. Kāpēc liels ūdens daudzums kaitē ceļiem, un ko var darīt, lai braukšanas apstākļus uzlabotu, intervijā “Autoceļu Avīzei” stāsta VAS “Latvijas Valsts ceļi” (LVC) Ceļu pārvaldīšanas un uzturēšanas pārvaldes direktors Aldis Lācis.

Kas notiek, ja uz autoceļa nonāk liels ūdens daudzums?

Nevar teikt, ka ūdens ceļiem tikai kaitē. Ūdens daudzums gadījumos ceļiem ir vajadzīgs, bet ar nosacījumu – ja tas ir saprātīgā daudzumā. Vasarā mitrums uz grants ceļa novērš putēšanu un nodrošina ceļa nestspēju. Ja ūdens ir par maz, ceļš izžūst, kā rezultātā

uz grants ceļiem vasarā veidojas tā saucamās smilšu vannas. Nestspējas zudums pie palielināta un arī pie samazināta ūdens daudzuma ir vērojams gan uz grants, gan asfaltētajiem ceļiem.

Jebkurš ceļš ir jābūvē tā, lai konstrukcijas pamatā notiktu pārmitrināšanās, kas var rasties, ja ir palielināts

nokrišņu daudzums, ja nav izbūvētas vai arī pienācīgi uzturētas ūdens atvades sistēmas, vai arī ja ceļa segums ir ļoti novecojis. Tas attiecas gan uz grants segumiem, gan uz autoceļiem ar vecu, saplaisājušu asfaltu.

Ūdens daudzos gadījumos ceļiem ir vajadzīgs, bet ar nosacījumu – ja tas ir saprātīgā daudzumā. Vasarā mitrums uz grants ceļa novērš putēšanu un nodrošina ceļa nestspēju.

Kas notiek, ja ceļš ir pārmitrināts?

Vislielākās problēmas liels ūdens daudzums rada grants autoceļiem. 21.gadsimtā neviens grants segums nav gana labs, lai par to pārvietotos jebkāds transports jebkādā ātrumā. Lai cik labs ceļa profils arī nebūtu, grants segums (ar bitumenu nesaistīts ceļa segums) uzņem mitrumu un transporta ietekmē rodas asas bedres – jo vairāk un ātrāk transports pārvietojas, jo ātrāk tās tiek izsistas. Tāda ir šī seguma daba. Ceļam nožūstot, tas tiks nogreiderēts, un problēma būs atrisināta. Turpretī, kad ūdens jau ir pārāk daudz, sāk veidoties ar ūdeni pārsātināts maisījums (lidzīgs, kādu var redzēt cementa maisītājā), un ceļš kļūst neizbraucams.

Grants ceļiem ir nepieciešama regulāra uzturēšana, jāuzved grants, jātīra grāvji, jāpļauj apaugums ceļu nodalījumā joslā. Un jābrīdina, ka pie ilgstošām

lietavām problēmas vienlaig radīsies.

Kas ar autoceļiem notiek pavasarī, kad sākas atkusnis?

Rudenī liekais ūdens iekļūst ceļa konstrukcijā un zem tās ziemā sasilst, ceļi iegūst papildu nestspēju, tāpēc pastāvīga sala apstākļos nav nekādu masas ierobežojumu. Lai arī braucēji to tik ļoti neizjūt, ceļi sāk kļūt nelidzeni. Grants ceļiem tas jūtams mazāk, bet asfaltētajiem – vairāk. Tas tādēļ, ka, ūdenim sasilstot, tilpums palielinās. Ja ceļam nav pietiekams salūris jeb drenējošais slānis, atsevišķās vietās var veidoties sala izcēlumi. Pavasarī problēmu rada šo sasalušo ūdens masu atkušana, sevišķi, ja ir agrs pavasara atkusnis ar spēcīgu sauli, jo tā uzsilda asfalta segumu, un atkušana ir nevienmērīga. Vispirms atkūst tā kārtā, kas ir tieši zem seguma, un izveidojas tāds kā ūdens ieslūgums jeb lēca. Transporta slodzes ietekmē asfalta šajās vietās var salūzt.

Vai šī problēma vairāk ir uz nesen vai senāk būvētiem ceļiem?

Pamatā tas notiek uz sen būvētiem ceļu posmiem, kuriem ir nepietiekams salūris slānis. Mums jau ir zināmi bīstamākie posmi, taču tas, kurā brīdī šis “minā” nostrādās, ir atkarīgs no ļoti daudziem apstākļiem. Piemēram, pagājušajā ziemā pastāvīgs sasalušums tā arī neizveidojās, bet šogad bija. Bet pie ļoti liela aukstuma sasalušums zem ceļa var sasniegt divus metrus.

Var izklausīties neticami, bet šāds sasalušums var pilnībā atkūst pat pēc Jāņiem. Kas šīs atkušanas rezultātā notiek - ja rudenī mēs runājam par šķidoni, tad pavasarī aktuāli kļūst

ceļu rūgumi. Ceļš pēc sasalušanas laižas vaļā, un ledus kristāli ir uzirdinājuši ceļa konstrukciju. Šo efektu var novērot, pavasarī pastaigājot pa dārzu – virskārtai atlaižoties, vietās, kas vasarā bija stingras, kājas grimst. Līdzīga problēma ir arī uz ceļa. Un šajā brīdī ceļam ir kritiski zema nestspēja.

Šis rūguma fenomens - totāli pārmitrināta un nestabila grunts no dziļajiem slāņiem pat uz asfalta virskārtas var izstumt dubļainas māla plēkšņus. Pie atvērtā tipa rūguma vietām uz grants ceļiem var iegremdēt diezgan garas kārtis – tas uzskatāmi parāda, cik nesaturīgs šādā vietā ir ceļš.

Pārmitrināšana var rasties, ja ir palielināts nokrišņu daudzums, ja nav izbūvētas vai arī pienācīgi uzturētas ūdens atvades sistēmas, vai arī ja ceļa segums ir ļoti novecojis.

Ko darīt lai ceļi mazāk ciestu?

Mēs veicam aizsargājošus pasākumus, kas nereti autoceļos izraisa lielu nepatīkumu. Pamatā šajos posmos tiek noteikti masas ierobežojumi, līdz minimumam tiek samazināts atļautais braukšanas ātrums, bet, ja runa ir par asfaltētu ceļa posmu, uz tā ber smilti. Lielākoties tas notiek uz reģionālajiem un vietējiem ceļiem ar grants segumu, bet ir bijuši gadi, kad, piemēram, uz Daugavpils šosejas uzrūga visi pauguru gali. Nu jau ir pagājuši vairāk nekā 15 gadi, ir atjaunota virskārta, problēmas šajās vietās nav atkārtājušās. Tas gan nenozīmē, ka neparādīsies atkārtoti.

Un kurā brīdī asfaltā veidojas bedres?

Pavasarī bedres masveidā rodas uz avārijas stāvokli esošajiem ceļu posmiem. Tās rodas transporta slodzes ietekmē, sasilstot asfalta plaisās esošajam ūdenim.

No pavasara un rudens šķidoņa uz ceļiem cieš uzņēmēji. Vai situācijai ir kādi risinājumi?

Tiem uzņēmējiem, kas grib Latvijā strādāt, ir jāapzinās grants autoceļu specifika un jāņem tā vērā, plānojot loģistiku. Ja lielas graudu glabātuves izbūvē pie švākā stāvokli esoša vietējā ceļa un plāno pavasarī koncentrētā veidā izvest lielus graudu apjomus, tad šķidoņa apstākļos tas tomēr nesāks. Latvijā ir ceļi, kuri nekad netiek slēgti, pie šādiem ceļiem graudu glabātuves arī jāveido. Vai arī, plānojot darbību, kas potenciāli varētu radīt lielas slodzes, jāveic ceļa posma pārbūve.

Jāsaka, ka mums ir stipri uzlabojusies sadarbība ar VAS “Latvijas valsts ceļi” (LVM). No vienas puses var nostāties pozīcijā – mums šo ceļu vajag nepārtraukti, taču prātīgāk ir pašiem nodarboties ar ceļu uzturēšanu. LVM savos mežos patlaban ļoti daudz nodarbojas gan ar ceļu izbūvi, gan to uzturēšanu, un labi saprot, ka ar loģistiku un plānošanu ir iespējams negraut pašu uzbūvēto. Saudzējot savus ceļus, viņi saudzē arī mūsējos. Mēs ar LVM arī slēdzam vienošanās līgumus par valsts vietējo ceļu izmantošanu, un viņi apņemas veikt ceļu atjaunošanu, ja viņu darbības ietekmē, izvedot kokmateriālus, tie tiek sagrauti. Viņi arī pieņem – ja pasliktinās apstākļi un mēs liekam ierobežojumus, tad LVM uz kādu laiku atliek kokmateriālu izvešanu. Turpretī citi sūdzas, ka mēs traucējam un kavējam uzņēmējdarbību. Arī kūdras izstrādātājiem pļaujas laiks ir pavasaris, kad visā Eiropā palielinās pieprasījums. Arī ar viņiem mēs mēdzam slēgt sadarbības līgumus, kuros paredzēta maksa par ceļu atjaunošanu.

Vai mums ir informācija, cik daudz pārkāpumu ir masas ierobežojuma periodos?

Nē, šādu datu mums nav. Ierobežojumu izpildi kontrolē un uzskaiti veic Valsts policija.

Mums ir arī atsevišķi izņēmumi – bez operatīvā transporta masas ierobežojumi neattiecas uz svaigpiena izveidējiem un kritušo lopu izvešanas gadījumiem. ☺

Autovadītājus sagaida jaunas – mainīgās ceļa zīmes

VAS “Latvijas Valsts ceļi” (LVC) jau vairākus gadus strādā pie projekta, kas Via Baltica (E67) maršrutā paredz ieviest viedās transporta sistēmas – mainīgās ceļa zīmes, viedos luksoforus u.c. Par projekta virzību “Autoceļu Avīzei” stāsta projekta komunikācijas vadītājs Lauris Vilnītis.

Šī projekta ietvaros uz E67 šosejām parādīsies pilnīgi jaunas ceļa zīmes. Kādas tās būs?

Šīs ceļa zīmes nebūs uz balta fona, taču tie būs tie paši Latvijā un Eiropā pieņemtie ierobežojumi un apzīmējumi – maksimālā ātruma ierobežojumi, brīdinājuma un informējošās zīmes.

Pats galvenais, kas jāsaprot

– šīm zīmēm ir tāds pats spēks, kā parastajām ceļa zīmēm – ja uz elektroniskā displeja būs attēlots ātruma ierobežojums 50 km/h, tad, braucot ātrāk, autovadītāju varēs sodīt.

Autovadītājiem būs jāpierod – šīs nebūs statiskas zīmes, bet vienā brīdī tā rādīs brīdinājumu par miglu vai slidenu ceļu, bet jau nākamajā – par konkrētu ātruma

ierobežojumu. Šo zīmju galvenais uzdevums, sekojot līdzī aktūālajiem braukšanas apstākļiem un situācijai uz ceļa, uzlabot satiksmes drošību.

Cik vietās šādas mainīgās ceļa zīmes plānots uzstādīt?

Kopumā uz Tallinas (A1) un Bauskas (A7) šosejām būs 13 vietas ar mainīgajām ceļa zīmēm un divās vietās attēlotā informācija būs kompleksa

– būs gan brīdinājuma, gan ierobežojošās zīmes. Lielākā daļa jauno zīmju būs posmā no Ainažiem līdz Rīgai.

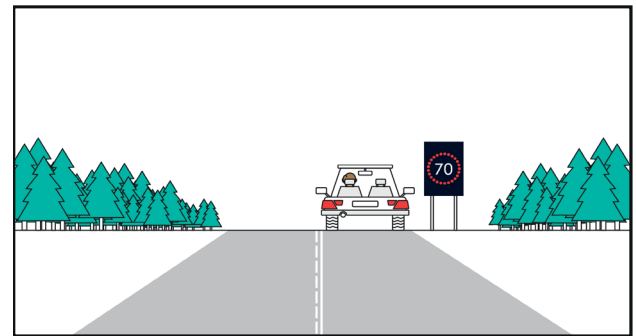
Pamatā šīs zīmes vadīsies no meteoroloģijas datiem – informācija parādīsies automātiski, taču iespēja uzlikt konkrētu zīmi būs arī Satiksmes informācijas centra (SIC) dispečeriem. SIC speciālisti, redzot tiešsaistē kādu kļūdu, attēloto zīmi varēs koriģēt. ☺

INFORMĀCIJAI

SMART E67 ir projekts, ko LVC realizē kopā ar Igaunijas ceļu administrāciju. Tā mērķis ir uzlabot pasažieru plūsmas un kravu pārvadājumu efektivitāti un drošību, kā arī samazināt CO2 izmešu daudzumu autoceļā Tallina – Rīga – Bauska – Lietuvas robeža (E67), ieviešot inteliģentās transporta sistēmas.

Projekta ietvaros plānots uzstādīt mainīgās informācijas ceļa zīmes, modernizēt esošos luksoforus un pielāgot tos adaptīvam darba režīmam (gaismas tiek pārslēgtas, ņemot vērā aktuālo satiksmes situāciju), uzstādīt jaunas laikapstākļu stacijas un modernizēt esošās, kā arī izveidot satiksmes reāllaika videonovērošanu un negadījumu novēršanas risinājumus atsevišķos satiksmes mezglos.

SMART E67 tiek realizēts ERAF pārrobežu sadarbības programmas *Interreg Central Baltic* ietvaros. Projekta kopējās izmaksas ir 2,5 milj. eiro, no tiem 85% ir ERAF līdzfinansējums. Latvijai pieejamais finansējums ir 1,4 milj. eiro, no kuriem 1,2 milj. ir ERAF līdzfinansējums.



Kā nākotnē pārvaldīs luksoforus un meteostacijas?

Latvijas valsts ceļu pārraudzībā ir dažādas elektrificētās iekārtas, kas autobraucēju un ceļu uzturētāju vajadzībām kalpo jau gadu desmitiem. VAS "Latvijas Valsts ceļi" (LVC) Satiksmes informācijas pārvaldes Ceļa aprīkojuma sistēmu daļas vadītāja pienākumu izpildītājs Arnis Mamajs "Autoceļu Avīzei" stāsta, kas tās ir par ierīcēm un kā tās efektīvāk pārvaldīt.



Pastāstiet, kādas elektrificētās iekārtas LVC pieder?

Tās ir ierīces, kas kalpo kā ceļu elementi: luksofori, apgaismojums, videokameras un meteostacijas. Lielākā daļa šo ierīču ir uzstādītas dažādos laika posmos, pat pirms vairākiem desmitiem gadu, tām ir dažādi ražotāji. Vecākie ir 90. gadu luksofori, kuru apkalošana prasa īpašas zināšanas. Arī rezerves daļas šiem luksoforiem nav pieejamas. Mums ir arī jaunākas un modernākas ierīces, piemēram, satiksmes uzskaites mērīšanas iekārtas, ātruma displeji jeb "smaidiņi",

kā arī ierīces transporta svēršanai kustībā. Nākotnē plānojam ieviest arī elektrificētās mainīgās ceļa zīmes.

Kādā stāvoklī ir esošās iekārtas?

To tehniskais stāvoklis atšķiras. Piemēram, no mūsu īpašumā esošajām 68 meteostacijām, no kurām mēs tiešsaistē iegūstam informāciju par gaisa un ceļa seguma temperatūru, vēja ātrumu, nokrišņiem, mitruma līmeni un ceļa stāvokli, 27 nedarbojas, bet 11 darbojas ar defektiem. Visām šīm meteostacijām arī būtu jābūt aprīkotām ar kamerām, taču ne visur tās darbojas – sabojājušās pašas kameras, nestrādā datu pārraides iekārtas vai ir citi defekti.

Runājot par pārējām ierīcēm, no 11 ātruma displejiem nedarbojas pieci. Luksofori visi darbojas, bet tikai 10 no 58 ir pieslēgti monitoringa sistēmai, un to darbībai var sekot līdz attālināti. No 140 apgaismojuma objektiem, kas ir valsts ceļu pārziņā, monitoringa sistēmai pieslēgta apmēram puse, bet 44% nepieciešama

modernizācija.

Šāda situācija izveidojusies tādēļ, ka līdz šim finansējuma trūkuma dēļ LVC nodrošināja tikai elektrificēto iekārtu uzturēšanu, nevis modernizāciju.

Ko nozīmē monitoringa sistēma luksoforiem un apgaismojuma ierīcēm?

Tā ir uzraudzības sistēma, kas mums savas ierīces ļautu pārvaldīt no attāluma. Pašlaik, ja ar kādu attālāku luksoforu kaut kas notiek, tad bojājumu jābrauc labot uz vietas. Lai arī LVC luksoforu saimniecība ir salīdzinoši neliela, attālumi valstī ir pietiekami lieli, un to apsekošanu grūti veikt operatīvi. Turklāt informāciju par to, ka kāds luksofors izgājis no ierindas, mēs iegūstam no autovadītājiem, kas piezvana uz Satiksmes informācijas centru. Mēs bieži nezinām, kas ar mūsu iekārtām notiek. Vēsturiski ir izveidojusies situācija, ka luksofori ir iepirkti no dažādiem ražotājiem, tie ir dažādu paudžu, tāpēc tos nav iespēja savienot vienā sistēmā.

Tas pats attiecas uz apgaismojumu. Ja mums ziņo, ka,

piemēram, Baltezerā dienas vidū deg apgaismojums, tad pie kopīgas pārvaldības sistēmas mēs to varētu pārbaudīt un izslēgt. Mums nebūtu jāgaida zvans no ceļu lietotājiem, mēs paši redzētu, ka ir notikusi kļūme.

Mēs vēlamies nodrošināt visu šo iekārtu modernizāciju, uzturēšanu un apvienošanu vienotā pārvaldības sistēmā. Līdz šim uzturēšana veikta tikai tik daudz, lai nodrošinātu iekārtu darbību. Taču mums ir jāiet līdzīkam, jo mūsdienās modernie luksofori darbojas ne tikai stacionārā režīmā pēc noteikta cikla, bet spēj adaptēties atbilstoši mašīnu plūsmai.

Vai LVC šo sistēmu veidos un uzraudzīs paši, vai piesaistīs kādu partneri?

Tas, ko mēs gribam panākt, lai tiek ieviesta vienota sistēma, kurā tiek uzraudzītas visas iekārtas. Tas ir apjomīgs darbs, kas prasa ievērojamas investīcijas, specifiskas zināšanas un kvalificētu informācijas un komunikāciju tehnoloģiju iesaisti. Mēs vēlamies, lai šo sistēmu izveido, ievieš un trīs



gadus arī pārvalda ārējais piegādātājs ciešā LVC uzraudzībā.

Runa ir par diviem posmiem – vispirms mēs vēlamies, lai noteiktā laika periodā tiktu ieviesta pārvaldības sistēma, taču visu elektrificēto ierīču pieslēgšana notiks pakāpeniski, paralēli nomainot novecojušās. Mēs neplānojam modernizēt visas iekārtas uzreiz, jo apzināmies, ka trīs gadu laikā tas nav reāli, turklāt visām nomaina nemaz nav vajadzīga. Pirmajā gadā vairāk plānota modernizācija, nākamajos divos lielāks uzsvars būs uz pārraudzīšanu.

Vai LVC plāno uzstādīt jaunas iekārtas?

Jā, pašlaik plānots ik gadu uzstādīt 3-4 jaunas meteostacijas, bet uz Via Baltica projekta SMART E67 ietvaros vēl piecas. Uz Via Baltica tiks izvietotas arī mainīgās ceļa zīmes, kas Latvijā būs jaunums. Visas šīs iekārtas būtu jāapvieno vienā pārvaldības sistēmā ar jau esošo aprīkojumu.

Vai mainīgās ceļa zīmes nākotnē plānots ieviest arī uz citiem valsts ceļiem?

Jā, nākotnē tādas varētu uzstādīt arī citur. Pats galvenais, ko šīs zīmes dod, informē autovadītājus par aktuālo situāciju: braukšanas apstākļiem, ātruma ierobežojumiem u.c. Līdz ar to autovadītājiem ir vieglāk pieņemt lēmumu – attiecīgo posmu apbraukt vai turpināt ceļu.

Jūs pieminējāt transportlīdzekļu svēršanu kustībā. Cik vietās tas patlaban notiek?

Svēršanu kustībā pašlaik ir iespējams veikt sešās vietās. Vienā no tām ir izveidoti svāri, ar kuru palīdzību mēs tiešsaistē varam sekot līdz: kas ir braucis, kāds ir kopējais svārs, kāds svārs uz vienu ass slodzi. Projekta ietvaros paredzēts modernizēt pārējās piecas vietas, lai arī tur būtu iespējams tiešsaistē iegūt visu nepieciešamo informāciju par konkrētiem transportlīdzekļiem, svāru un seguma noslodzes.

Kad jaunā pārvaldības sistēma varētu sākt darboties?

Šīs varētu būt tuvāko pāris gadu jautājums. ☺

CSDD uzsāk kampaņu pret nogurumu pie stūres

Lai pievērstu visas sabiedrības uzmanību neapziņātam riskam ceļu satiksmē, "Ceļu satiksmes drošības direkcija" (CSDD) pirmo reizi Latvijā uzsāk kampaņu pret nogurumu pie automašīnas stūres "Apstājies, pirms atslēdzies!".

CSDD pētījumā* secināts: katrs trešais autovadītājs atzīst, ka viņš gada laikā pie auto stūres ir piedzīvojis sekundes miegu; trešdaļa autovadītāju hroniski neizgulās; viņi ilgstoši diennaktī guļ mazāk par septiņām stundām; katram astotajam autovadītājam ir augsts iemigšanas risks; 40% šoferu, kuriem fiksēts augsts iemigšanas risks, uzskata, ka viņiem nav problēmu vadīt transportlīdzekli.

Pērn sasniegts līdz šim zemākais bojājājušo skaits uz Latvijas ceļiem – 136 cilvēki. Turklāt tas ir par 14% mazāk nekā 2016. gadā.

"Bridī, kad sasniegti labi

rezultāti satiksmes drošības jomā Latvijā un situācija turpina uzlaboties, esam apņēmības pilni sākt runāt arī par Latvijā vēl plaši nediskutētu tēmu – nogurums pie auto stūres un tā sekas. Pasaules satiksmes eksperti uzskata, ka nogurums, ātrums un alkohols ir trīs galvenie slepkavas uz ceļiem. Analizējot Latvijas avārijas, vairāk nekā 30% negadījumu ar letālām sekām cēloņi nav skaidri zināmi. Tas var būt gan neuzmanība, mobilā telefona lietošana, transportlīdzekļu tehniskās problēmas, bet tikpat labi arī nogurums. Tieši par šo negadījumu cēloni Eiropā patlaban

tiek runāts aizvien vairāk – tas ir maz pētīts, un to nevar pierādīt kā alkoholu vai ātrumu," uzsver satiksmes ministrs Uldis Augulis, aicinot ikvienu iesaistīties problēmas aktualizēšanā un skaidrošanā, tādējādi izglītojot sabiedrību.

"Nogurums ir neapzināts risks, par to ir jārunā skaļi, brīdinot sabiedrību par sekām. Autovadītāja spēkos nav pretoties miegam. Vienā brīdī cilvēks atslēdzas pie auto stūres, kam sekas var būt letālas – aizmidzis autovadītājs apdraud ne tikai sevi un pasažierus, bet ikvienu satiksmes dalībnieku," skaidro CSDD valdes priekšsēdētājs Andris



Lukstiņš, norādot, ka cīņa ar nogurumu iespējama, informējot un izglītojot sabiedrību gan par cēloņiem un riskiem, gan noguruma pārvarēšanu īstermiņā un ilgtermiņā, tāpēc attieksmes maiņa sabiedrībai kopumā ir ļoti būtiska.

Rīgas Stradiņa universitātes (RSU) Cilvēka fizioloģijas un bioķīmijas katedras asociētais profesors Leons Blumfelds skaidro, ka liela daļa cilvēku, ciešot no hroniskas neizgulēšanās, pat ir aizmiruši, kāda ir sajūta būt mundriem. "Šo noguruma sajūtu viņi ir pieņēmuši kā pavisam normālu stāvokli un, sēžoties pie stūres, nevar objektīvi novērtēt, cik augsts ir iemigšanas risks," norāda L. Blumfelds, aicinot līdzcilvēkus pievērst uzmanību autovadītāju miegainības pazīmēm un nekavējoties

norādīt viņiem uz tām, bet šoferiem – nevadīt spēkratu miegainiem vai pārgurušiem.

Saskaņā ar Valsts policijas datiem pērn notikuši 29 ceļu satiksmes negadījumi, kuru iemesls bija iemigšana pie stūres, savukārt šogad – jau septiņi. Tomēr statistika neatspoguļo reālo situāciju, un patiesais negadījumu skaits noteikti ir krietni lielāks. Policija brīdina – pat, ja līdz galamērķim atļicis braukt vien dažas minūtes, tās var izrādīties liktenīgas, jo nogurumā miegs piezogas nemanot.

Ja esi pie auto stūres un tevi sāk pārņemt nogurums, neriskē! Atceries – miegu nekas neaizstās. Atrodi tuvāko drošo vietu, kur apstāties un izkustēties! Uzliec modinātāju, lai tas skan pēc 20 minūtēm, – paguli spēka snaudu.

Svarīgi – ja guļot pārsniegti 20 minūtes, sāksies dziļā miega fāze, pēc kuras jutīsies vēl vairāk neizgulējies.

Pirms spēka snaudas ieteicams iedzert kafiju – kofeīns sāks iedarbību tieši pēc 20 minūtēm.

Nem vērā – spēka snaudu iespējams trenēt tāpat kā transportlīdzekļa vadīšanas prasmes.

Ceļu satiksmes drošības kampaņu "Apstājies, pirms atslēdzies!" organizē CSDD, to atbalsta apdrošināšanas sabiedrība ERGO un Latvijā lielākais degvielas mazumtirdzniecības uzņēmums "CircleK". Kampaņa tiek finansēta no OCTA līdzekļiem. ☺

*CSDD pētījums tika veikts sadarbībā ar RSU un Miega slimību centru.

Ziemas braukšanas prasmes uzlabojuši vairāk nekā 600 autovadītāju

Janvāra beigās un februārī Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) sadarbībā ar Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju biroju (LTAB) piedāvāja autovadītājiem Rīgā un reģionos uzlabot savas braukšanas iemaņas ziemas apstākļos. Šogad bezmaksas konsultācijas Rīgā, Biķernieku trasē, kā arī Rēzeknē un Valmierā apmeklēja vairāk nekā 600 autovadītāju.

Drošas braukšanas speciālisti nodarbību dalībniekiem skaidro drošas braukšanas pamatprincipus, bremsēšanas ceļa garumu ziemas apstākļos, par šķēršļu apbraukšanu un par to, kā censties izvairīties no sadursmes, ja bremsēšanas ceļš ir nepietiekams. Tāpat interesentiem tiek sniegti skaidrojumi par auto riepu stāvokli, to izvēli atbilstoši ikdienas braukšanas stilam.

Braukšanas apmācībās piedalās kā vīrieši, tā arī sievietes. Būtiski, ka tās ir iecienījuši autovadītāji, kuru stāžs ir ap 10 gadiem. "Šķiet, ka tieši tie šoferi, kuri ir kaut ko pieredzējuši uz ceļa, saprot, ka

braukšanas prasmes ir jāpilnveido regulāri. Mācīties nekad nevar būt par daudz!" uzsver Biķernieku trasē drošas braukšanas eksperts un konsultāciju vadītājs Normunds Lagzdīns.

Konsultāciju laikā tika veikts arī pētījums par reālo automobiļu riepu stāvokli. "Kopumā autovadītāji ar katru gadu kļūst ziņošāki kā braukšanas prasmju ziņā, tā arī ziemas riepu lietošanas jomā. Ja uzsākot apmācības 2015. gadā katram septītajam auto ziemas riepas neatbilda noteiktajām prasībām, tad šogad tikai katrai 15 automašīnai riepu projektora dziļums bija četri un

mazāk milimetri," skaidro N. Lagzdīns.

Šogad viens no konsultāciju dalībniekiem, lai pārliecinātos par savas automašīnas vadāmības un bremsēšanas krāso atšķirību uz slidena seguma, pēc pirmās konsultācijas iegādājās jaunas ziemas riepas. "Liels bija viņa pārsteigums par to, cik stabili auto ar jaunā riepām turējās uz ledus!" komentēja trasē pārstāvis.

CSDD jau kopš 2015.gada piedāvā autovadītājiem bezmaksas uzlabot savas braukšanas iemaņas ziemas apstākļos. Četrus gadus laikā šajās apmācībās piedalījušies vairāk nekā trīs tūkstoši autovadītāju.



Autobraucēju brīvdienų ceļvedis

Marts, 2018

10.martā
Ventspils Kultūras centrs
Sieviešu dienas balle
Vairāk informācijas:
www.ventspils.lv

12.-18. marts
Kuldīga. Kuldīgas restorānu nedēļa "Kuldīgas garša"
Vairāk informācijas:
www.tastekuldiga.lv

17.marts
Saldus. **Ģertrūdes dienas tirgus**

16., 17.marts
pulksten 19, Liepājas Olimpiskais centrs. Lielkoncerts "LIEPĀJA izAICINA"
Ieejas maksa: 5 eiro

17.marts
pulksten 21, Otaņķu tautas nams. **Pavasara balle**
Spēlē duets "Tomēr jāpādomā". Vairāk informācijas:
www.nica.lv

11.marts
pulksten 16, Kauguru Kultūras nams. Koncertā "Balss iz tabora" Ronaldo dzied čigānu un latviešu romances

10.marts
pulksten 15, Saulkrastu sporta centrs. Jaunās spēlfilmas "Paradize 89" seanss

10.marts
pulksten 15, Rīga, mākslas centrs ZUZEUM. Kampani Giraff (Zviedrija) cirka izrāde bērniem "Krustām šķērsām". Ieejas maksa: 10-30 eiro

10.marts
Valmiera, Vidzemes Olimpiskais centrs. Latvijas vasaras skaņu un garšu notikums "Vasarai ziemā būt". Ieejas maksa: 10-15 eiro

17.marts
pulksten 11, Cēsis, 2.pamatskola. Sarīkojumu deju festivāls "Reveranss 2018"

8.marts
pulksten 18.30, Gulbenes kultūras centrs. **Grupās Jumprava koncerts**
Ieejas maksa: 10-12 eiro

30.marts-2.aprīlis
Sigulda. **Šūpoļu festivāls Siguldā**. Vairāk informācijas:
www.tourism.sigulda.lv

24.marts
pulksten 18, Mālpils muiža Aija Vitoliņa un Mārcis Auziņš koncertprogrammā "Krustojumi"

23.-25.marts
Daugavpils Olimpiskais centrs 6.Starptautiskā skaistuma un veselības izstāde "Daugavpils Beauty 2018". Vairāk informācijas:
www.daugavpilsbeauty.lv

18.marts
pulksten 12-16, Rīga, Latvijas etnogrāfiskais brīvdabas muzejs. **Lielā diena, jeb Pavasara saulgrieži**. Ieejas maksa: 0,70-2 eiro

Vienmēr svaiga maize
Maiznīca/veikals/kafejnīca Liepkalni. „Liepsalās” (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

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 janvārī.

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