



Novembris 2016



Latvijas Autoceļu uzturētājs: Ziemas uzturēšanas sezonai gatavas 650 tehnikas vienības, pretslīdes materiāli sagādāti.

[---> 6. lapaspuse]

Jānis Lange: ES fondu projektu realizācija beigsies 2019. gadā. Ja netiks palielināts valsts budžeta finansējums vai rasta kāda cita alternatīva, tad valsts finansējums ceļiem kritīsies uz pusi.

[---> 4. lapaspuse]



Ceļu būvnieki: Nozare izjuta kavēšanos ar ES fondu apguvi

Nozarē strādājošie uzņēmēji šo būvniecības sezonu vērtē dažādi – kamēr vieni saka, ka gandarījuma nav, citi saka – varēja būt sliktāk. Lielākās problēmas gada sākumā radīja birokrātiska kavēšanās ar nepieciešamo normatīvo aktu ieviešanu, kā dēļ līgumu slēgšana aizkavējās. Nākotnē bažas raisa nozares finansējuma apjoma samazināšanās.



Kas ir ceļa konstrukcijas un kāpēc nedrīkst bojāt ceļu nodalījuma joslas?



LVC nodaļu atbildīgie darbinieki, apsekojot autoceļus, konstatē konstrukcijas bojājumus

Sastāda aktu, iesniedz policijai



Šogad 1. novembrī stājušies spēkā grozījumi noteikumos par autovadītāju apmācību, kas uzlabos autoskolu sniegto pakalpojumu kvalitāti, tādēļ labāk tiks sagatavoti jaunie autovadītāji un ikviens uz ceļa varēs justies drošāk.

[---> 2. lapaspuse]

[---> 7. lapaspuse]

autoceļu dzīvotze

Viedoklis

Art vai neart?



Aldis Lācis, VAS "Latvijas Valsts ceļi" Ceļu pārvaldīšanas un uzturēšanas pārvaldes direktors

Latvijas valsts pārziņā ir nedaudz vairāk par 20 000 kilometru ceļu, lielākā daļa no tiem ir grants ceļi, un puse no visiem valsts autoceļiem ir labā vai ļoti labā stāvoklī, bet otra puse – sliktā.

VAS "Latvijas valsts ceļi" (LVC) saskaņā ar deleģēšanas līgumu pārvalda šo Latvijas īpašumu – valsts autoceļus. Un, tāpat kā citi mūsu valsts iedzīvotāji, arī LVC darbinieki lieto šos autoceļus un ir neapmierināti ar tik daudzu ceļu sliktu stāvokli.

Ceļš – tā ir sarežģīta inženiertehniska būve. Valsts galvenā autoceļa *pirāgs* ir vairāk nekā metru biezs, zem virsējās asfalta kārtas slēpjas nesošā kārta, salizturīgā kārta, drenējošais slānis. Ceļš ir arī ceļa nomale, nogāze, grāvis un grāvja ārējā šķautne. Viss uzskaitāmais ir ceļa konstrukcijas sastāvdaļas, kas kopumā nodrošina ceļa kalpošanas kvalitāti. Ja tiek sabojāts kāds no konstrukcijas elementiem, tad sāk ļodzīties visa konstrukcija, ceļa gadījumā tā plaisā, veidojas iesēdumi, tā saucamās "smilšu vannas" un citi defekti.

Sakārtots ceļš kalpo ne tikai labi, bet arī ilgi. Ir gan viens nosacījums – ja tiek nodrošināta pienācīga ceļa uzturēšana. Koka loga rāmis ir jāpārkrāso ik pēc pāris gadiem, tāpat ceļam periodiski

ir nepieciešama virskārtas atjaunošana, grants uzvešana, grāvju tīrīšana, ceļa nomalu pļaušana un citi apkopes darbi.

Pēdējos 25 gadus naudas valsts ceļu uzturēšanai, sakārtošanai un attīstībai diemžēl hroniski trūkst, un gan ceļu pārvalditāji, gan uzturētāji strādā ilgstoša nepietiekama finansējuma apstākļos. Tā ir iekrājies pamatīgs remontdarbu deficīts 4,5 miljardu eiro apmērā.

Valsts ceļu tuvākie "kaimiņi" visbiežāk ir meži un labības lauki vai pļavas – platības, kurās tiek veikta saimnieciskā darbība ar smago tehniku. Ceļiem piegulošos laukus pļauj, ar, apsej. Veicot šīs darbības, ir svarīgi atcerēties par blakusesošā ceļa konstrukcijām un nebojāt tās.

LVC un Latvijas Zemnieku saeimas vadībai ilgu gadu gaitā ir izveidojusies laba un konstruktīva sadarbība. Ceļa nodalījuma joslas dažādu iemeslu dēļ mēdz būt gan šauras, gan platas, uz tām aug zāle, bet finansējums ceļu uzturēšanai, tai skaitā pļaušanai, jau ilgu gadu nav pietiekams. Tāpēc gadījumi, kad zemnieki apļauj valsts ceļiem piegulošās joslas, no LVC puses tiek vērtēti nevis kā īpašuma robežu neievērošana, bet kā ieguldījums valsts ceļu tīkla uzturēšanā.

Diemžēl ir bijuši atsevišķi gadījumi, kad saimnieciskās darbības rezultātā ar smago tehniku ceļa konstrukcijas ir sabojātas. Tas notiek, aparat ceļa nomales vai grāvjus, kā arī komunikācijas, kuras nereti atrodas zem ceļa nodalījuma joslas, par ko informē arī attiecīgās zīmes. Konstatējot šādu bojājumu, LVC speciālisti vērsties policijā ar iesniegumu, savukārt policija izvērtē iesnieguma pamatotību un pārsūta to attiecīgās pašvaldības administratīvajai komisijai, kas lemj par soda piemērošanu vai nepiemērošanu. Šādu gadījumu nav daudz, bet tie ir. LVC kopā ar Zemnieku saeimu strādā pie tā, lai vairāk informētu un izglītotu zemniekus un

zemju īpašniekus par problēmām, kuras var rasties sabojātu ceļa konstrukciju dēļ, piemēram:

- izskalojumu rašanās;
- meliorācijas sistēmu bojāšana;
- ceļa nestspējas samazināšana;
- ķīmikāliju un dubļu nonākšana uz ceļa;
- satiksmes organizācijas līdzekļu bojāšana;
- inženiertehnisko komunikāciju (kabeļu, balstu, aku utt.), kuras bieži ir iebūvētas ceļa nodalījuma joslā, bojāšana u. c.

To, cik bieži tiek pļauta zāle gar valsts autoceļiem, nosaka Ministru kabineta noteikumi. A klases ceļu nodalījuma josla ir jāpļauj divas reizes sezonā, B un C klases – vienu reizi, bet D klases ceļiem šis biežums nav noteikts. Savukārt to, cik lielā platumā tiek nopļauta zāle nodalījuma joslās, nosaka pieejamais finansējums. Izpļaut ceļa nodalījuma joslas pilnā apjomā (tās mēdz būt arī 25 metrus platas) esošā finansējuma ietvaros diemžēl ne vienmēr ir iespējams.

Lai uzturētu visu valsts autoceļu tīklu labā stāvoklī un veiktu remontdarbus visos nolietotajos ceļu kilometros, gadā ir nepieciešami 670 miljoni eiro. Taču, piemēram, šogad valsts budžeta finansējums valsts ceļiem ir 84 miljoni eiro kapitālieguldījumiem (remontdarbiem) un 62 miljoni – uzturēšanai ziemā un vasarā.

Vislielākais finansējuma deficīts un attiecīgi sliktākais stāvoklis Latvijā ir vietējās nozīmes ceļiem (pārsvārā – grantētājiem), tiem seko reģionālās nozīmes ceļi (gan grantēti, gan asfaltēti). Savukārt, pateicoties pēdējo gadu finansējumam no Eiropas Savienības fondiem, situācija uz valsts galvenajiem ceļiem uzlabojas, un to, visticamāk, ir pamanījuši visi autobraucēji.

Turpinot par ceļa nodalījumu joslu uzturēšanu – visos gadījumos, kad piegulošo zemju īpašniekiem rodas jautājumi par to, ko drīkst darīt blakus ceļam, cik lielā attālumā no ceļa tas ir pieļaujams u. tml., aicinām vērsties LVC reģionālajās nodaļās visā valstī, kur mūsu speciālisti sniegs izsmeļošu informāciju un nepieciešamības gadījumā arī padomu.

Skaitļi un fakti

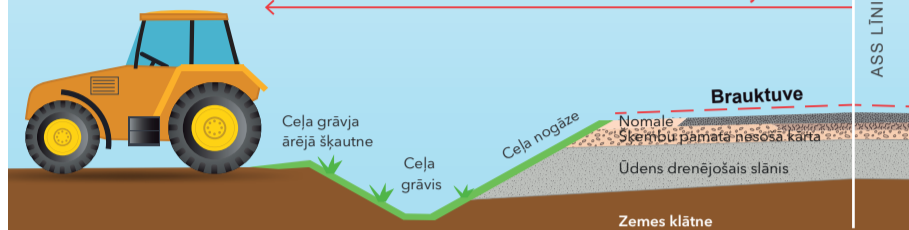
Autoceļu zemes nodalījuma josla

Atbilstoši likuma "Par autoceļiem" 4. panta pirmajai daļai, valsts autoceļi un to zemes, tai skaitā ceļu zemes nodalījuma joslas, ar visām šo autoceļu kompleksā ietilpstošajām būvēm – zemes klātne, ceļa braucamā daļa, sāngrāvji, mākslīgās būves, ceļu inženierbūves, kā arī gaisa telpa un zemes dzīles ceļu zemes nodalījuma joslā, ciktāl tas nepieciešams transportlīdzekļu satiksmei un ceļa elementu izmantošanai un aizsardzībai, ir Latvijas Republikas īpašums, kas nodots LVC pārziņā.

Ceļa konstrukcijas

Ceļa zemes nodalījuma josla maksimāli 25 metri

Minimāli 9,5 metri



Likuma "Par autoceļiem" 27. panta nosaka, ka valsts, pašvaldību un komersantu autoceļu būvniecībai, uzturēšanai un aizsardzībai tiek noteikta **ceļu zemes nodalījuma josla**.

Kāpēc nedrīkst bojāt autoceļu konstrukcijas:



Tiek traucēta ūdens atvade, kā rezultātā:

- Tiek veicināta zemes klātnes kūkmošanās;
- Rodas neprognozējami izskalojumi, iesēdumi (smilšu vannas), ceļu malas noslīdējumi;
- Samazinās vai pilnībā pazūd ceļa nestspēja; pavasaros un rudenos ceļi nav izmantojami;
- Tiek bojātas meliorācijas sistēmas
- Neatvadītiem nokrišņiem sasilstot, palielinās slidamība.



Tiek bojāti Satiksmes organizācijas līdzekļi.



Tiek uznesti dubļi no lauka; pie lauku mēslošanas - kūtmēsli.



Tiek bojātas dažādas ceļu zemes nodalījuma joslā iebūvētas inženierkomunikācijas (sakarū un elektrības kabeļi, balsti, sadales kārbas vai akas).

Zāles pļaušana

Ceļmalas kopj (pļauj) atbilstoši valsts piešķirtajam finansējumam.

MK noteikumu prasības:

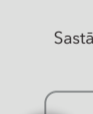
Ceļa uzturēšanas klase	Pļaušanas biežums sezonā
A	2 reizes
B	1 reizi
C	1 reizi
D	nav prasību



Ceļu konstrukciju uzraudzība



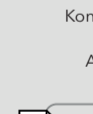
LVC nodaļu atbildīgie darbinieki, apsekojot autoceļus, konstatē konstrukcijas bojājumus



Sastāda aktu, iesniedz policijai



Policija izvērtē situāciju, konstatē/nekonstatē pārkāpumu



Konstatējot pārkāpumu, sūta to attiecīgās pašvaldības Administratīvajai komisijai



Administratīvā komisija pieņem galīgo lēmumu



VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI

Īsumā

Valdība Ķekavas apvedceļa projekta īstenošanai atļauj atsavināt īpašumus par vairāk nekā 300 000 eiro

Valdība atļāvusi Satiksmes ministrijai valsts galvenā autoceļa projekta "E67/A7 Ķekavas apvedceļš" īstenošanai atsavināt īpašumu par kopumā 304 885 eiro.

Projekta īstenošanai jāatpērk nekustamais īpašums "Papildceļš Kaldupe", kas sastāv no zemes 0,25 ha platībā, kā arī nekustamais īpašums

"Kaldupe C", kas sastāv no zemes 2,56 ha platībā, Ķekavas novada Ķekavas pagastā.

Minētie nekustamie īpašumi tiek atsavināti transporta infrastruktūras attīstībai, un atsavināšana ir vienīgais veids šī mērķa īstenošanai.

Valdība martā atļāva sākt publiskās privātās partnerības iepirkumu procedūru Ķekavas apvedceļa būvniecībai. Iepirkumu varētu izsludināt 2017. gada beigās, pabeigt 2018. gada beigās un tad noslēgt partnerības līgumu. Praktiskie būvdarbi varētu sākties 2019. gada otrajā pusē. Ceļš lietotājiem varētu

būt pieejams no 2022.-2023. gada. Patlaban tiek veikts projekta ietekmes uz vidi novērtējums.

Plāno celt transportlīdzekļa nodevas luksusa auto ar lielu izmešu daudzumu

Satiksmes ministrija sadarbībā ar ekspertiem izstrādājusi alternatīvu variantu attiecībā uz transportlīdzekļu nodevas apmēra izmaiņām, paredzot būtiskāk celt nodevu luksusa auto ar lielu izmešu daudzumu, tādējādi gadā iekasējot 93 milj. eiro. Ministrija piedāvā samazināt

transportlīdzekļu lietošanas nodevu tām automašīnām, kas ir jaunākas par 2009. gadu un kurām ir mazs CO₂ izmešu daudzums (0-50 g/km), bet tām, kuru CO₂ daudzums ir no 250 g/km un vairāk, – nodevas apmērs augs par 100-150 eiro. Jaunais nodoklis attieksies uz aptuveni 92 000 automašīnu, bet 2019. gadā – uz vairāk nekā 111 000 automašīnu. Lielāks nodoklis būs jāmaksā tādām automašīnām kā "Porsche Cayenne", "Audi Q7", "BMW X5" u.c. Jaunā kārtība attieksies tikai uz tiem auto, kas jaunāki par 2009. gadu, un jaunā kārtība stāsies spēkā 2017. gadā.

Pārējiem auto, kas ir vecāki, nodevas aprēķina kārtība nemainīsies nedz nākamgad, nedz pēc 2019. gada.

CSDD: Latvijas autoparks ir kritiskā stāvoklī

Latvijas autoparks ir otrs vecākais Eiropā, turklāt 50-80% automašīnu tehniskajās apskatēs tiek konstatēti būtiski bojājumi. Automašīnu vidējais vecums Latvijā ir 13 – 17 gadi. Vēl vecākas automašīnas Eiropā ir tikai Maltā (13,8 gadi), kamēr vidējais automašīnu vecums Eiropā ir 8,3 gadi.

Ar pirmo reizi tehnisko apskati nespēj iziet 45% automašīnu, turklāt 18% tiek konstatēti būtiski defekti balstiekārtā. Dienā vidēji 13 automašīnām tehniskās apskates laikā tiek aizliegta turpmākā dalība satiksmē, 61,7% no šīm automašīnām tehniskās apskates laikā iziet no ierindas bremžu sistēma. Lielākā daļa autovadītāju savu automašīnu defektus novērš tikai tieši pirms vai pēc tehniskās apskates. Jau ziņots, ka iniciatīvu "Transportlīdzekļu tehniskās apskates veikšana reizi divos gados" parakstījuši 10 570 pilsoņi.

“Latvijas Ceļu būvētājs”: Sezona nebija slikta, bet varēja būt labāka



Šogad ceļubūves sezona sākas cerīgi, un šķita, ka tā nebūs sliktāka par iepriekšējo. Taču mēs nebijām ņēmuši vērā ierēdniecības faktoru, un darbi sāka kūleņot. Radās problēmas ar Eiropas Rekonstrukcijas un attīstības fonda līdzekļu pieejamību, gaidījām Ministru kabineta noteikumus, saskaņojumus ar Eiropas Komisiju. Beigu beigās visu sagaidījām, taču gaidīšanas rezultātā daudzi līgumi tika noslēgti tikai jūlijā, kad puse būvniecības sezonas jau bija garām, atzīst Biedrības “Latvijas Ceļu būvētājs” valdes priekšsēdētājs **Andris Bērziņš**.

Pa vidu nācās pārvarēt arī dažas Finanšu ministrijas radītās problēmas norēķinos par padarītajiem darbiem.

Jāatzīmē, ka darbu un

projektu sarežģītība, kā arī pasūtītāja prasības veikto darbu kvalitātei ir augušas. Tās ceļu būvētāji uztver ar izpratni, un kopumā ir spējuši izpildīt. Taču joprojām nozarē strādājošos mēs nezinajam pat par nākotni vidējā termiņā. Kas ceļu būvē notiks, piemēram, 2019. gadā, kad šī perioda ES fondu nauda ceļiem būs beigusies? Kas mūs sagaida nākamajā plānošanas periodā? Ko darīt, ja 2019. gadā paliks tikai valsts budžeta finansējums, kas pašlaik ir četras reizes mazāks, nekā nozarei nepieciešamais minimālais apjoms? Kā noturēt un motivēt cilvēkus – ceļu un tiltu būvniekus? Ko teikt viņu ģimenes locekļiem?

Protams, nav jau tā, ka pavasarī iekavēto neizdosies kaut daļēji atgūt. Rudens šogad ir pietiekami sauss. Gribētos, lai nākamgad varam koncentrēties uz savu profesionālo pienākumu veikšanu un nedomāt, kā tikt galā ar problēmām, kuru varētu arī nebūt. Tad arī sezona varētu būt veiksmīgāka, nekā tā bija šogad.

Vēlos pateikt paldies visiem, kas nozarē strādā, un visiem, kas nozari atbalstīja un tai palīdzēja.

“Aizputes ceļinieks”: šogad nozare izjuta Eiropas fondu apguves aizkavēšanos



Diemžēl 2016. gads ne tuvu neplānojas tik labs, kāds bija iepriekšējais, norāda SIA “Aizputes ceļinieks” valdes priekšsēdētāja **Ruta Kande**. Manuprāt, šogad visa nozare ir izjutusi Eiropas fondu apguves aizkavēšanos (Publisko iepirkumu likuma neatbilstība Eiropas regulām) – sākot ar to, ka “Latvijas Valsts ceļu” 2015. gada beigās izsludināto konkursu realizācija labākajā gadījumā uzsākās 2016. gada vasaras vidū – pēc Jāņiem, un beidzot ar to, ka mūsu reģiona pašvaldībās 2016. gadā realizēto projektu apjoms ir pielīdzināms gandrīz nullei.

Ceļu lietotājiem šoruden atkal būs iespēja paust sašutumu par ceļu būvnieku “nepārdomāto” darba organizāciju, taču es vēlos īpaši akcentēt – dārgie ceļu lietotāji, mēs, ceļu būvnieki, tiešām neesam tik dumji, kā izskatāmies, – tā nav nedz mūsu izvēle, nedz mūsu vaina. Ir jāsaprot: ja pēc līguma noslēgšanas darbu var uzsākt jūlijā vai pat augustā, diemžēl līdz asfalta seguma izbūvei var nonākt tikai septembrī vai pat

oktobrī, kad klimatiskie apstākļi, maigi izsakoties, tam nav īpaši atbilstoši, taču atstāt uz ziemeļu ceļu ar šķembu segumu gan no satiksmes drošības, gan arī būvniecību izmaksu viedokļa ir vēl sliktāka izvēle.

Sapņojot par nākotni, gribētos, lai 2017. gada izsoles uz būvniecības darbiem tiktu veikta savlaicīgi un līgumi ar uzvarētājiem tiktu noslēgti sezonas sākumā (februārī/martā), kas dotu iespēju būvniekam realizēt projekta būvniecību racionāli un efektīvi (savlaicīgi plānot savas darbības, realizēt nepieciešamos iepirkumus utt.), kas noteikti dotu pievienoto vērtību izpildīto darbu kvalitātei, kā arī ļautu samazināt būvniecības izmaksas, kas viennozīmīgi atsauktos uz piedāvājuma cenām nākotnē.

Taču realitāte diemžēl diezgan būtiski atšķiras no sapņiem. Ja atceramies, ka Eiropas finansējums, kas atvēlēts nozarei, tiks iztērēts jau 2019. gadā, tad līdz ar nākamo periodu finansējuma nepietiekamība nozarei ir katastrofāla! Valdībai diez vai pietiks vieduma un politiskās gribas pieņemt nepieciešamos lēmumus, lai situācija uzlabotos. Manuprāt, nozari sagaida ļoti grūti laiki, bet ceļu lietotājiem vajadzētu gatavoties, kā Latvijas ceļi kļūs aizvien sliktāki un sliktāki.

Iespējams, tajā ir saskatāmā arī labā ziņa – ceļi kļūs tik slikti, kas atlikušiem tautiešiem stipri apgrūtinās emigrāciju labākas dzīves meklējumos uz citām ekonomiski veiksmīgākām valstīm.

“A.C.B.”: Šosezon nav gandarījuma par padarīto



Šogad ceļu būves sezona, salīdzinot ar iepriekšējo, ir bijusi saspringtāka. Tā nesākās laicīgi un daudzus valsts un pašvaldību pasūtījumus nācās realizēt sezonas beigās, saka “A.C.B.” uzņēmumu grupas tehnikais direktors **Dzintars Pomers**. Tostarp, Rīgas pilsētas pasūtījumos mūsu veicamā darba daļa tika plānota sezonas beigās, kā rezultātā nācās meklēt papildspēkus jeb

jaunus darbiniekus, kas bija salīdzinoši liela problēma. Pirmkārt, ir grūti atrast labus darbiniekus. Otrkārt, labus darbiniekus uz īsu darba laika periodu ir vēl grūtāk atrast. Jāpiebilst, ka kopumā pasūtījumu skaits no valsts puses ir krities, un ir konkursi, kuriem vajadzēja notikt pavasarī, bet tie vispār netika izsludināti, un diemžēl konkrētie ceļi šogad vairs netiks atjaunoti.

Strādājot šajā sezonā, mums nav gandarījuma sajūtas par padarīto. Mēs neesam izmantojuši visus savus tehnikas resursus, jo vienkārši nav bijis pietiekami daudz pasūtījumu. Turklāt aizdomājoties par nākamā gada budžeta plānošanu, nepamet uztraukums par to, kā izskatīties ceļu nozares finansējums.

„Binders”: Esam apmierināti ar esošajos apstākļos sasniegtajiem rezultātiem



Jau pagājušajā gadā bija skaidrs, ka 2016. gads iezīmēsies ar nozarei pieejamā finansējuma samazināšanos, tāpat rēķinājāmies – šogad būs mazāk darba apjoma un objektu. Prognoze diemžēl piepildījās, tomēr esam gana apmierināti ar esošajos apstākļos sasniegtajiem rezultātiem, uzsver SIA „Binders” valdes priekšsēdētājs **Aigars Sēja**.

Salīdzinājumā ar iepriekšējiem gadiem arvien vairāk jūtam darbaspēka trūkumu, kas turpināsies arī tuvākajā nākotnē un būs nopietns izaicinājums visas nozares līmenī. Esam gandarīti par to, ka „Latvijas Valsts ceļi” un Satiksmes ministrija šajā sarežģītajā situācijā jau tagad meklē risinājumus nākotnei, kad valsts finansējumam būs jāpieaug vienlaikus ar ES fondu samazinājumu.

Šogad “Binders” komanda ir pabeigusi virkni interesantu, apjomīgu un tehnoloģiski sarežģītu projektu. Šeit noteikti ir jāmin Biķernieku rallijkrosa trase, kurā izdevās realizēt sarežģītus tehnoloģiskus risinājumus. Oktobra sākumā trasē notika FIA pasaules rallijkrosa čempionāta posms, kurā trasi iemēģināja un par visaugstākajiem pasaules standartiem atbilstošu atzina arī pasaules labākie rallijkrosa braucēji.

Fotoziņa

Kā atjauno grants ceļus: autoceļš Tilža–Baltinava (V460)

Latvijas valsts autoceļu tīkla kopējais garums ir 20 081 km, no tiem 11 075 km ir autoceļi ar grants segumu. Lai grants ceļš kalpotu pienācīgi un ilgstoši, tam jāveic regulāri uzturēšanas darbi: seguma planēšana, ceļa klātnes profilēšana, iesēdumu un bedrīšu remonts, īpašos gadījumos – seguma atputekļošana, caurteku un grāvju tīrīšana un to profila atjaunošana; krūmu izciršana grāvjos, nogāzēs, ceļu nodalījuma joslā un zāles pļaušana.



Atkarībā no satiksmes intensitātes reizi 3-10 gados ir jāveic grants seguma atjaunošana. Konstatēts, ka laika apstākļu ietekmē grants seguma autoceļš vidēji zaudē 1 cm seguma gadā.



Grants seguma atjaunošana sastāv secīgi no pamatnes profila izveidošanas, jaunas grants kārtas izbūves un tās noveltņošanas. Šoruden grants seguma atjaunošanas darbi notika uz valsts vietējā autoceļa Tilža–Baltinava (V460) visā tā garumā (0,00.-18,88. km).



Būvdarbi tika uzsākti septembrī, tos veic SIA Ceļi un tilti vienlaikus ar autoceļa Upatnieki–Rugāji (V483) grants seguma atjaunošanu. Kopējās abu autoceļu remontdarbu izmaksas ir 425,2 tūkstoši eiro (ar PVN). Labvēlīgu laika apstākļu gadījumā darbi tiks pabeigti jau šogad.



Grants ceļu īpašība – pārlietu mitros laika apstākļos tie zaudē nestspēju un kļūst neizbraucami. Šādos apstākļos grants ceļus nav iespējams planēt, šos darbus veic pēc ceļu apzūšanas. Grants segumu nestspējas zudums pavasaros un rudenos ir iemesls, kāpēc šķidoņa laikā Latvijā tāpat kā citur pasaulē uz grants ceļiem tiek ieviesti masas ierobežojumi.

Jānis Lange: Ne viss plānotais tika realizēts, taču kopumā sezona bija laba

Ceļu būvniecības sezonas sākumā birokrātisku šķēršļu dēļ bija aizkavējušies vairāki iepirkumi, tomēr VAS "Latvijas Valsts ceļi" izdevās īstenot vairākus būtiskus projektus, un kopumā aizvadītā sezona neesot bijusi slikta. Par paveikto, par to, kas nav pagūts, un ko gaidīt no nākamā gada – intervijā "Autoceļu Avīzei" stāsta VAS "Latvijas Valsts ceļi" (LVC) valdes priekšsēdētājs Jānis Lange.

Kāda bija šī būvniecības sezona? Vai viss ielānotais ir realizēts?

Ja skatāmies pēc izpildīto darbu apjoma, tad sezona bija laba, ir labi pastrādāts. Tomēr viss ielānotais nav realizēts. Ja iepirkumu procedūras notiku raitāk un tiktu noslēgti visi plānotie līgumi, tad šis gads būtu vēl labāks.

Kādēļ bija aizkavēšanās?

Bija vairāki iemesli. Savlaicīgi netika apstiprināti Ministru kabineta (MK) noteikumi Eiropas Reģionālā un attīstības fonda (ERAF) programmu īstenošanai. Mainījās arī iepirkumu likums – no 18.aprīļa bija jāstājas spēkā jaunajam, taču arī tas aizkavējās, līdz ar to arī iepirkumu procedūras tika uzsāktas vēlāk. Trešais iemesls – konkurence, daudzu iepirkumu rezultāti tika apstrīdēti, un vēl tagad ir vairāki iepirkumi, kuros neesam tikuši līdz rezultātam, un tie jau būs nākamā gada objekti.

Kuri šā gada projekti būtu visvairāk izceļami, kāpēc?

Izceļami noteikti ir lielākie objekti. Viens no tiem ir Valmieras šoseja – no Rubenes līdz Valmieras apvedceļam. Tas ir liels, apjomīgs objekts, darbs notiek gan uz ceļa, gan uz viaduktiem. Vērienīgi darbi notiek uz Ventspils šosejas, tajā skaitā Tukuma – Jelgavas ceļa krustojums, kas daudzus gadus bijis melnais punkts, tas tiek pārbūvēts par rotācijas apli. Noteikti jāpiemin arī Vecpiebalgas šoseja, kur viens posms ir pabeigts un darbi turpinās nākamajā posmā līdz pašai Vecpiebalgai. Tur darbi tiks pabeigti nākamgad. Salaboti ir arī vairāki ceļi Lietuvas pierobežā – no Medumiem līdz robežai, no Nīcas līdz Rucavai, no Bauskas līdz Lietuvas robežai.

Vai kaut kādus uzlabojumus šajā sezonā piedzīvojuši arī vietējie ceļi?



Šogad esam strādājuši uz aptuveni 600 km valsts vietējo ceļu. Līdz gada beigām plānotam veikt grants ceļu uzturēšanas darbus uz vēl aptuveni 130 km, papildu līdzekļi šiem ceļiem – vairāk nekā divi miljoni eiro – ir radušies no ekonomijas iepirkumu rezultātā.

Šogad sakustējies Ķekavas apvedceļa PPP projekts. Kā jūs vērtējat šo projektu?

Nepietiekama finansējuma apstākļos mums ir svarīgi jebkuri līdzekļi, kurus varam novirzīt Latvijas ceļu remontdarbiem un attīstībai. Ķekavas apvedceļš ir īpašs ar to, ka tas varētu būt pirmais Latvijā publiskās privātas partnerības projekts ceļu nozarē, un kas ir īpaši svarīgi – tā realizācijas uzsākšanas laiks varētu būt

2019.-2020. gads, kad beidzas ES fondu līdzekļi. Līdz ar to šim projektam ir vairāki plusi: sociāli ekonomiskie aprēķini parāda, ka tas atmaksājas, un nozarē ielūdis arī jauns finansējums. Tikpat svarīgs ir fakts, ka Ķekavas apvedceļš būtiski uzlabos satiksmi uz Bauskas šosejas, kura ir visnoslogotākā šoseja Latvijā ar lielu kravu transporta plūsmu. Arī starptautiskā mērogā ar šo projektu pierādīsim, ka spējam realizēt lielus objektus. Patlaban LVC ir izveidota struktūrvienība, kas nodarbojas tieši ar šo projektu. Aktīva sadarbība notiek ar Eiropas Investīciju banku par investīciju piesaisti, tiek veikts ietekmes uz vidi novērtējums, tiek iepirkta vajadzīgās zemes.

Vai konkurence nozarē ir mainījusies? Vai darba pietiek visiem?

Kopumā es neteiktu, ka konkurence ziņā būtu notikušas kādas fundamentālas pārmaiņas. Konkurence ir, tā ir jūtama, tomēr no mūsu kā pasūtītāja viedokļa nepatīkamākais ir tas, ka cenas joprojām aug, īpaši ES fondu līdzfinansētajos projektos, kur ir ļoti stingras kvalitātes un pieredzes prasības. Protams, nevar apgalvot, ka cenu pieaugumam nav objektīva iemesla, tomēr domāju, ka nākamajos gados cenas kritīsies – ES fondu līdzekļu apjoms samazināsies, un cīņa par katru projektu būs stipri lielāka. Šogad cenas manā skatījumā varēja būt zemākas.

Šogad esam strādājuši uz aptuveni 600 km valsts vietējo ceļu. Līdz gada beigām plānotam veikt grants ceļu uzturēšanas darbus uz vēl aptuveni 130 km.

Šogad tika pabeigti būvdarbi vienā no Vecpiebalgas ceļa posmiem, kā arī uz Klaipeņas šosejas. Abi šie posmi ir slaveni ar skaļām iedzīvotāju akcijām, kuras arī deva rezultātus. Vai tas nozīmē, ka ātrāk tiek tam, kas kliedz visskaļāk?

Mēs novērtējam jebkuru iniciatīvu, kas vērsta uz valsts autoceļu sakārtošanu, un sabiedrības pieprasījums ir ļoti svarīgs. Lēmumus par valsts budžetu un tā prioritātēm pieņem politiķi, un politiķi reaģē uz sabiedrības pieprasījumu, un zināms spiediens var ietekmēt, lai kāds lēmums tiek pieņemts savlaicīgāk. Es priecātos, ja sabiedrība iestātos ne tikai par kādiem konkrētiem objektiem, bet visaptverošāk – par kopējo Latvijas ceļu tīklu.

Šogad LVC organizēja seminārus par jauno Velostandartu, kura izstrāde notika LVC speciālistu vadībā.

Varētu šķist negaidīts pavērsiens no valsts uzņēmuma puses.

Runājot par velosipēdistiem, svarīgi apzināties, ka viņi ir tieši tādi paši ceļu satiksmes dalībnieki kā visi pārējie. No šāda viedokļa man ļoti patīka, kā LVC ikgadējā konferencē veloaktivists Viesturs Silenieks atzīmēja – kā tiek saukti velociņi – deminutīvā. Viņam ir pilnīga taisnība, mēs nevaram runāt par autoceļiem un "velociņiem", ir jāmaina domāšana. Visi ir ceļu satiksmes dalībnieki. Valdības rīcības plānā ir iestrādāts ļoti būtisks punkts – Satiksmes ministrijai kopā ar sadarbības partneriem līdz nākamā gada 31. martam ir jāizstrādā Velosatiksmes attīstības plāns. Šie semināri, ko LVC organizēja, ir saistīti ar Velostandartu, ko kopā ar sadarbības partneriem izstrādāja LVC. Tas domāts visiem, kas ir iesaistīti projektēšanā – pašvaldībām, LVC nodaļām, projektētājiem. Semināros LVC speciālisti skaidroja Velostandartu un attiecīgajā pašvaldībā praksē tika apskatīta veloinfrastruktūra, lai visi jaunie, topošie projekti būtu pēc iespējas kvalitatīvāki, ērtāki visiem ceļu satiksmes dalībniekiem.

Mums ir ļoti svarīgi strādāt ar dažādām iesaistītajām institūcijām – pašvaldībām, plānošanas reģioniem, izskaidrojot savus darbības principus, kāpēc mēs pieņemam tādas vai savādākas lēmumus, un būtiski arī atgriezeniskā saite.

ES fondu līdzekļu apjoms samazināsies, un cīņa par katru projektu būs stipri lielāka.

Latvijā joprojām ir bēdīga statistika par drošību uz ceļiem. Ko LVC šosezon ir izdarījuši drošības uzlabošanai?

Drošība uz ceļiem ir komplekss pasākums un par to atbildam mēs visi – no projektētājiem līdz autobraucējiem. Šogad esam pabeiguši

Lielākie valsts ceļu būvniecības objekti, kuri iesākti šogad, bet tiks pabeigti 2017. gadā

VALSTS GALVENIE AUTOCEĻI, pārejošie uz 2017.g.					
Inčukalns – Valmiera – Igaunijas rob.(Valka) (A3)	60,2.-79,45.	19,25	19,536	KF	Ceļa segas pastiprināšana līdz drenējošajam slānim.
Rīga – Ventspils (A10)	20,06.-23,84. 36,49.-38,57.	5,86	11,007	KF	Seguma atjaunošana, pastiprināšana, ūdens novades sistēmas sakārtošana, autobusu pieturvietu atjaunošana. Uz tilta pār Lielupi atjauno brauktuves konstrukcijas, metāla sijas, hidroizolāciju, kā arī brauktuves segumu, apgaismes sistēmu. Atjauno ceļa pārvadu pār pašvaldības ceļu Sloka – Pavasari.
Rīga – Ventspils (A10)	57,76.-68,6.	10,84	9,973	KF	Rotācijas apla izbūve krustojumā ar Jelgavas ceļu. Aiz topošā apla ir neprognozējama grunts un gruntsūdeņu plūsma, tāpēc uzbūvējums tiks nostiprināts ar rievsienu.
Krievijas rob.(Grebņeva) – Rēzekne – Daugavpils – Lietuvas rob.(Medumi) (A13)	36.-46,61.	10,61	1,73	VB	Iesēdumu izlīdzināšana, dilumkārtas atjaunošana.
Krievijas rob.(Grebņeva) – Rēzekne – Daugavpils – Lietuvas rob.(Medumi) (A13)	105,72.-111,6.	5,88	0,927	VB	Seguma atjaunošana.
Rīga – Sigulda – Igaunijas rob.(Veclaicene) (A2)	53,6.-60,2.	6,62	1,053	VB	Virskārtas un ūdens novades sistēmas atjaunošanas darbi.
Rīga – Daugavpils – Krāslava – Baltkrievijas rob.(Patarnieki) (A6)	290,11.-296,9.	6,79	0,79	VB	Seguma atjaunošana.

REĢIONĀLIE CEĻI, pārejošie uz 2017.g.					
Vecumnieki – Nereta – Subate posmā Krasti – Ērberģe (P73)	29,2.-40,33.	11,13	8,17	ERAF	Pārbūve līdz pat drenējošajam slānim. Atjauno caurtekas, piebrauktuves un krustojumus.
Kocēni – Limbaži – Tūja posmā Lauciņi – Augstroze (P11)	19,22.-27,7.	8,48	7,208	ERAF	Ceļa pārbūve, tajā skaitā tilta pār Iesalas upi rekonstrukcija.
Cēsis – Vecpiebalga – Madona posmā Brežģu kalns – Vecpiebalga (P30)	38.-49.	11	8,845	ERAF	Pārbūve.
Augšligatne – Skrīveri posmā Augšligatne – Nitaure (P32)	0,01.-13,98.	13,97	12,43	ERAF	Ceļa posma pārbūve, tajā skaitā tilta pār Strautu atjaunošana. Nomainīta iepriekš nenoturīgā grunts. Ceļš pēc pārbūves – līdzekļi, atbilstošā platumā. Atjaunotas pieturvietas, pārbūvētas elektrolīnijas, uzstādītas drošības barjeras, ceļa zīmes.
Valmiera – Cēsis – Drabeši (P20)	29,63.-39,73.	10,1	9,286	VB	Segas pastiprināšanas darbi līdz drenējošajam slānim; posmā esošais pagrieziens uz Cēsīm pārtaps par rotācijas apli; pastiprinās pārvadu pār Vidzemes šoseju un dzelzceļa pārvadu.
Talsi – Stende – Kuldīga posmā Talsi – Stende (P120)	1,56.-10,91.	9,35	13,298	ERAF	Divas brauktuves no Talsiem līdz krustojumam ar Ventspils ceļu pārbūvētas par vienbrauktuves ceļu. Atjaunots pārvads pār A1. No Talsiem līdz krustojumam tiks izbūvēts gājēju un velosipēdistu celiņš.
Ķekava – Skaistkalne posmā Bārbele – Lietuvas robeža (P89)	47,05.-55,8.	8,75	8,373	ERAF	Lielākie darbi notika Skaistkalnes pilsētā. Mainītas komunikācijas (ūdensvads, kanalizācija, elektrības līnijas, kas ir zem ceļa). Sakārtotas ietves, apgaismojums – veikta pilna galvenās ielas labiekārtošana.

vairākus satiksmes drošības uzlabošanas projektus. Tie ir gājēju un velosipēdistu celiņi Augšligatnē, Ieriķos, Riebiņos, Maltā un Babītes pagasta teritorijā. Uz Bauskas šosejas posmā no Bauskas līdz Grenctālei tagad drošības salīņas ir aprīkotas ar elastīgiem gaismu atstarojošiem signālstabiņiem. Izmēģinājuma raksturs ir arī ribjoslu izveidei bistamākajos posmos uz Tinūžu–Kokneses ceļa. Uzbraucot uz šādas ceļa ass līnijas, par to brīdinās troksnis un vibrācija.

Es priecātos, ja sabiedrība iestātos ne tikai par kādiem konkrētiem objektiem, bet visaptverošāk – par kopējo Latvijas ceļu tīklu.

Nākamgad pabeigs rotācijas apla izbūvi uz Ventspils šosejas krustojumā ar Jelgavas – Tukuma ceļu, kā arī gājēju un velosipēdistu celiņus uz Tallinas šosejas. Medemciema krustojuma pārveide ir plānota vienlaikus ar Jelgavas šosejas labās brauktuves seguma atjaunošanu.

Nekas labāks par autoceļu fondu nav izdomāts.

Satiksmes drošības uzlabošanai arī likvidējam kreiso pagriezienu uz valsts galvenās nozīmes ceļiem. Jebkurš kreisais pagrieziens ir potenciālais konflikta punkts. Liela daļa no šīm vietām, kur atļauts kreisais pagrieziens, ir melnie punkti. Katrā šādā vietā likt luksoforu nav

pareizi, jo tas nonāk pretrunā ar raitu transporta plūsmu – luksofors pilnībā apstādina satiksmi.

ES fondu projektu realizācija beigsies 2019. gadā. Ja netiks palielināts valsts budžeta finansējums vai rasta kāda cita alternatīva, tad finansējums valsts ceļiem kritīsies uz pusi ar visām no tā izrietošajām sekām.

Satiksmes ministrijas izveidotā darba grupa vasarā prezentēja priekšlikumus nozāres attīstībai. LVC arī strādāja šajā darba grupā. Kādi rezultāti? Vai kāds no šiem priekšlikumiem ir realizējams un dzīvotspējīgs?

Manuprāt, šobrīd saistībā ar ceļu finansējumu, šaha terminoloģijā runājot, ir izveidojusies pata situācija – kustība nav iespējama, jo nav gājiena. Summa, ko autolietotāji samaksā nodokļos, ir ļoti liela – 550 miljoni eiro. Teorētiski ir iespējami divi varianti. Vai nu lielāku daļu no šīs naudas novirzīt ceļiem, pret ko iestājas Finanšu ministrija un citas nozares, kurām tādējādi tiek atņemta nauda. Otrais – palielināt ceļu lietotāju maksājumus, un tad šo papildu naudu novirzīt ceļiem. Tas būtu pilnīgi nepareizi, jo ceļu lietotāji jau tā daudz maksā. Mans viedoklis – nekā labāks par autoceļu fondu nav izdomāts. Tiekoties ar citu valstu kolēģiem, esmu guvis tam apstiprinājumu. Ekspertu slēdziens jau

ir, taču šeit tomēr ir nepieciešams politisks lēmums. Kamēr tā nebūs, mēs ar finansējumu būsīm esošajā situācijā.

Pirms kāda laika LVC plānoja pētījumu par valsts vietējo ceļu pārvaldīšanas modeļiem. Vai ir jau kādi rezultāti?

Jā, ir gatavs pētījums *Valsts vietējo autoceļu reorganizācijas iespējas*. Ir piedāvāti trīs iespējamie risinājumi. Pirmais – sistēma paliek tāda pati kā šobrīd, taču gan valsts, gan pašvaldību ceļiem tiek palielināts finansējums. Otrs – īpašnieks paliek valsts, bet pašvaldības veic šo vietējo autoceļu uzturēšanu. Un trešais – attiecīgie ceļi tiek nodoti pašvaldībām pie dažādiem nosacījumiem un saskaņā ar valstij pieejamo valsts budžeta finansējumu. Vienmēr, protams, paliek arī ceturtais variants – nedarīt neko, un viss paliek tā, kā ir tagad.

Taču šeit tomēr ir nepieciešams politisks lēmums. Kamēr tā nebūs, mēs ar finansējumu būsīm esošajā situācijā.

Pētījuma ietvaros tika izvērtēti kritēriji, pie kādiem vietējos autoceļus varētu nodot pašvaldībām. Piemēram, vai ceļš nodrošina piekļuvi izglītības iestādēm vai kādam citam stratēģiski svarīgam objektam, cik ceļš ir liels, kāda ir satiksmes intensitāte, kādā maršrutā tas atrodas utt. Atkarībā no šiem kritērijiem tika modelēta situācija – kā pārzinā šim ceļam vajadzētu būt. Ja valstij kopumā ir nepilni 13 tūkstoši km vietējo autoceļu,



LVC valdes priekšsēdētājs Jānis Lange, Latvijas Riteņbraucēju apvienības vadītājs Viesturs Silenieks un mediju pārstāvji dodas iepazīt Rīgas velo infrastruktūru.

bet jūs pirms tam to sakārtojiet – veiciet rekonstrukciju vai dubulto virsmas apstrādi. Citas ir gatavas pārņemt esošajā stāvoklī, bet kopā ar finansējumu. Patlaban neatkarīgi no tā, cik liels ir pašvaldību ielu un ceļu apjoms, finansējuma koeficients ir noteikts MK noteikumos un nemainās. Līdz ar to ceļu pārņemšana, manuprāt, var būt tikai labprātīgs lēmums.

Vai LVC gribētu šos 3151 km nodot pašvaldībām?

Mēs valsts vietējos ceļus neuzturam tādā līmenī, kā vajadzētu. Līdzekļu trūkst, un prioritāte ir valsts galvenie un reģionālie ceļi. Un tad pēc pārpalikuma principa ir ieguldījumi vietējos ceļos. Eiropas Savienības fondu naudu vietējos ceļos nevar ieguldīt, tikai valsts budžeta līdzekļus. Tajā pašā laikā vietējai pašvaldībai šie ceļi ir svarīgi, jo nereti nodrošina *asinsriti* konkrētā reģionā.

Vai pašvaldības būtu gatavas šos ceļus pārņemt?

Attieksme ir dažāda. Ir pašvaldības, kas pasaka – jā, mēs būtu gatavi ceļu pārņemt,

bet jūs pirms tam to sakārtojiet – veiciet rekonstrukciju vai dubulto virsmas apstrādi. Citas ir gatavas pārņemt esošajā stāvoklī, bet kopā ar finansējumu. Patlaban neatkarīgi no tā, cik liels ir pašvaldību ielu un ceļu apjoms, finansējuma koeficients ir noteikts MK noteikumos un nemainās. Līdz ar to ceļu pārņemšana, manuprāt, var būt tikai labprātīgs lēmums.

Ja valstij kopumā ir nepilni 13 tūkstoši km vietējo autoceļu, pašvaldībām būtu nododams 3151 km.

Kā iet ar ES fondu līdzekļu apgūšanu? Kā zināms, Eiropas Savienības fondu finansējums ceļiem beigsies 2019. gadā. Vai ir kādas indikācijas, ka mēs spēsim paši uzturēt savu ceļu tīklu pēc tam?

Pareizs ir jautājums – ko mēs darīsim? Mums kā valstij nevajadzētu gaidīt, ka kāds cits kaut ko mūsu vietā izdarīs.

Lēmums jāpieņem pašiem. Un jo ātrāk mēs šo lēmumu pieņemsim, jo ātrāk būs skaidrība. Jo ilgāk mēs gaidīsim, jo ilgāk būs neziņa. Mēs redzam, ka ES fondu projektu realizācija beigsies 2019. gadā. Ja netiks palielināts valsts budžeta finansējums vai rasta kāda cita alternatīva, tad finansējums valsts ceļiem kritīsies uz pusi ar visām no tā izrietošajām sekām.

Kāda bija šogad nodoto ceļu kvalitāte? Vai Ceļu laboratorijas veiktie mērījumi atbilst normām?

Novērtējumi apliecina, ka kvalitāte uzlabojas. Papildu garantijas, ko būvniekiem jāuzņemas situācijās, kad kāds rādītājs neatbilst, samazinās.

Ir rudens, slapjums mījas ar salu. Kādas ir galvenās grūtības rudens/zīmas sezonā, kas sagaidāmas uz valsts ceļiem?

Pats galvenais – ziemas riepas, atbilstoša distance un saprātīgs braukšanas stils. Par visiem sarežģījumiem uz ceļa aicinām zvanīt Satiksmes Informācijas centram pa bezmaksas diennakts tālruni 80005555, lai operatīvi varam informēt ceļu uzturētājus un arī paši reaģēt.

Vladimirs Kononovs: ziemai ir gatavas 650 tehnikas vienības



Kāda šogad bija vasaras sezona ceļu uzturētājiem?

Šovasar veicām visus tos sezonālos uzturēšanas darbus,

kurus katru gadu veicam valsts autoceļu tīklā, lai nodrošinātu drošākus braukšanas apstākļus, uzlabotu pārredzamību

Vasaras uzturēšanas darbu sezona valsts autoceļu tīklā ir noslēgusies, un ar 1. novembri iestājas ziemas sezona. Kas ir izdarīts vasarā un vai viss ir sagatavots ziemai, par to saruna ar VAS “Latvijas Autoceļu uzturētājs” valdes priekšsēdētāju Vladimiru Kononovu.

ceļu krustojumos un novērstu tālāku ceļa seguma stāvokļa pasliktināšanos. Mēs remontējām bedres, veicām ceļu segumu greiderēšanu vairāk nekā 62 000 km garumā, profilēšanas darbus vēl gandrīz 1000 km garumā, uzlabojām ūdens atvadi no ceļa seguma, visā Latvijas teritorijā veicot autoceļu nomaļu uzauguma noņemšanu vairāk nekā 110 000 m³ apmērā, ceļa normalēs izcirtām krūmus vairāk nekā 93 ha platībā, protams, arī plāvām zāli un latvāņus un sakopām ceļmalas, savācot atkritumus.

Tas, kas šovasar bija atšķirīgs, – lielāks akcents uz pieturvietu sakārtošanu, esam veikuši remontdarbus 98 pieturvietās visā valstī. Daļa vēsturisko pieturvietu tika atjaunotas, daļa nojauktas un uzceltas no jauna. Ja iepriekšējos gados remontējām 20-30, tad šogad trīs reizes vairāk. Kopumā valstij pieder aptuveni 1000 pieturvietas visā Latvijā, no tām ap 400 ir sabrukušas.

Vēl viena šī gada atšķirība – naudas trūkuma dēļ neveicām grants ceļu atputeļošanu ar dubulto virsmas apstrādi, *nomelnoti* tika vien 1,4 km

autoceļa pie Baltezera. Taču 2-3 reizes vairāk veicām atputeļošanu ar kalcija hlorīdu, ko iedzīvotāji arī novērtē.

Kas lemj, veikt vai neveikt dubulto virsmas apstrādi, un vai nākamgad var cerēt, ka šos darbus veiksiet vairāk?

Grants ceļu atputeļošana ar dubultās virsmas apstrādi ir labākais un ilgtspējīgākais veids, kā atputeļot ceļus, uzlabot to tehnisko stāvokli un, kas ir pats svarīgākais, – būtiski uzlabot cilvēku dzīvi. Tie cilvēki, kuru mājas lauku teritorijās atrodas gar ceļiem, ļoti gaida, kad ceļi tiks

“nomelnoti” ar bitumenu, kad varēs vērt vaļā logus un elementāri izmantot zemi, kas pieguļ ceļiem. Pašvaldība ļoti gaida šos darbus, tas ir relatīvi lēts un ļoti efektīvs ceļu uzturēšanas veids.

Pirms virsmas likšanas ir jāsakārto ceļa pamatne, un lēmumu par ceļiem, kuriem ir veicama dubultās virsmas apstrāde, pieņemam mēs, protams, ieklausoties pašvaldību un iedzīvotāju vēlmēs, taču pēc tam plānoto darbu veikšanu vēl apstiprina Satiksmes ministrija.

Turpinājums 6. lappusē.

Informācijai:

Autoceļu uzturēšanas darbi tiek veikti prioritārā secībā, ņemot vērā autoceļu uzturēšanas klases. Latvijā tādas ir piecas – A, A1, B, C un D. Uzturēšanas klases ir atkarīgas no ceļu klasifikācijas, satiksmes intensitātes, seguma tipa, tehniskā stāvokļa un ceļa sociālekonomiskās nozīmes.

Kopumā uz valsts autoceļiem ziemas uzturēšanas klases ir noteiktas 20 200 km ceļu: A klases ceļu kopējais garums šajā sezonā ir 748 km, A1 klase – 2400, B, C un D attiecīgi 3005, 12 303 un 1764 km autoceļu.

Ņemot vērā nepietiekamo finansējumu valsts autoceļu tīkla uzturēšanai, 1444 km valsts autoceļu šoziem ir pazemināta uzturēšanas klase.

“Latvijas autoceļu uzturētājs”: ziemai ir gatavas 650 tehnikas vienības

Turpinājums. Sākums 5. lappusē.

Mēs ceram, ka nākamgad šādus darbus varēs veikt daudz lielākā apjomā, jo tas ir Latvijas situācijai piemērots risinājums.

Bedrīšu šosezon bija par 20% mazāk nekā iepriekšējos gados.

Diemžēl ļoti daudzi vētējās nozīmes grants ceļu mums ir sliktā stāvoklī. No visa valsts ceļu tīkla tieši vietējie ceļi ir vissliktākajā stāvoklī, jo finansējums tiem trūkst jau vairāk nekā 20 gadus un uzturēšanas darbi jau ilgstoši netiek veikti tādā apjomā, kādā būtu nepieciešams. Un lielākā daļa vietējo autoceļu joprojām ir ar grants segumu.

Cik daudz bedrīšu šogad salabots? Kādas ir tendences?

Bedrīšu šosezon bija par 20% mazāk nekā iepriekšējos gados – kopumā tās saremontējām 360 tūkst. m² platībā. Bedrīšu daudzums samazinās, jo par ES fondu naudu tiek intensīvi remontēti galvenie un reģionālie ceļi.

Piemēram, Igaunijas pierobežā PET pudeles jau sen vairs nemētājas, jo Igaunijā tās var nodot.

Vai ceļmalas joprojām tiek piegrūzotas?

Ir jūtami nelieli uzlabojumi, taču joprojām tērējam vairākus simtus tūkstošus eiro gadā atkritumu savākšanai. Šogad tie bija vairāk nekā 430 tūkst. eiro. Pēdējā laikā parādās ne tik daudz sadzīves atkritumi, bet, piemēram, izmestās riepas, arī divāni, ledusskapji. Netrūkst arī neapzinīgo laivotāju vai autobraucēju, kas izmet atkritumu maisiņus, kurus vēlāk suņi vai citi dzīvnieki izvā. Mums tas ir jāvāc.

Sezonas laikā mēs to veicam saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem, ārpus sezonas – vai nu pamanām, veicot ceļu apskates, vai saņemam sūdzības no ceļu lietotājiem vai Valsts vides dienesta. Diemžēl atkritumu apsaimniekošana valstī kopumā joprojām līdz galam nav atrisināta. Piemēram, Igaunijas pierobežā PET pudeles jau sen vairs nemētājas, jo Igaunijā tās var nodot. Ja tas būtu sakārtots arī Latvijā, vismaz pudeļu ceļmalās vairāk nebūtu.

Pēc 1. novembra strādās četri reģionālie dežuranti un 26 nodaļu dežuranti.

Krūmi ceļmalās – bieži dzirdamas sūdzības, ka tie netiek izplauti. Kāpēc?

Krūmu atvases un zāle ceļmalās izplauj divu iemeslu dēļ: satiksmes drošības paaugstināšanai, lai krustojumos un ceļmalās būtu labi saredzamas ceļazīmes, un kā ugunsdrošības pasākumu – ceļu īpašniekam ir jānoņem izplūstājamā krūma kūla, kas pavasarī ir ugunsbīstama. Ceļu nodalījumu kopšanai līdzekļu pietrūkst, tādēļ mēs, piemēram, neizplaujam visu – iepriekšējā gadā izplautu krūmu jaunās atvases. Uz A klases ceļiem zāles pļaušana jāveic divreiz veģetācijas periodā, uz citiem ceļiem – vienu reizi, bet daļai ceļu šādu prasību nav. Veicot autoceļu apsekošanu, skatāmies arī kokus, kas apdraud satiksmi, apgrūtina redzamību. Ja ir bīstams, tad apzāģējam zarus, bet koku nozāģēšanu varam veikt tikai pēc LVC pārbaudes ziņojuma.

Vai autoceļu nodalījuma joslās tiek veikti vēl kādi darbi? Vai latvāņu izplatību ierobežojat?

Autoceļu nodalījumu joslās veicam arī citus uzturēšanas darbus – ceļa zīmes uzturam, grūžus vācam, grāvjus tīrām un atjaunojam, arī latvāņus pļaujam – šogad 329

ha platībā. Rudenī mēs tos vienreiz apstrādājam ķīmiski ar herbicīdiem. Pavasarī redzēsim rezultātu. Tas gan ir jādara pirms veģetācijas sākuma, vislabāk divreiz gadā, tad latvāņu ceļu nodalījuma joslās nebūtu. Šogad bija ievilkusies iepirkuma procedūra, tāpēc nepaspējam to izdarīt divas reizes.

Taču diemžēl latvāņi aug arī aiz ceļu nodalījuma joslas, attiecīgi – nerisinot šo problēmu kompleksī, tā ir cīņa ar vēdzirnāvām. Izplatību mēs zināmā mērā ierobežojam, taču tas ir nebeidzams pasākums, un diez vai mēs tos iznīcināsim pilnībā.

Ja mēs vēlamies braukt pa pilnībā melniem, no sniega attīrītiem ceļiem, tad ir jāreķinās, ka būs ļoti lieli tēriņi.

1. novembrī oficiāli sāksies ziemas ceļu uzturēšanas sezona. Vai LAU ir tam gatavs?

Pēc 1. novembra strādās četri reģionālie dežuranti un 26 nodaļu dežuranti. Apledojumi, kas notiek līdz 1. novembrim, tiek kontrolēti jau tagad.

Ziemai esam gatavi. Šogad ziemas uzturēšanai ir paredzētas 650 tehnikas vienības. Mums ir sagatavoti sāls krājumi, sāls-smilts maisījuma krājumi. Iepirkums ir noslēdzies, noliktavas ir pilnas – kopumā aptuveni 70 tūkstoši tonnu. Līgums par sāls piegādi tika noslēgts pirms pusotra gada uz trim gadiem. Šogad iepirkam 11 jaunus tehnikas vienības, patlaban gaidām piegādi. Taču mums nav mērķis palielināt autoparku – saņemot jaunās mašīnas, norakstīs vecās, kuras jau ir nokalpojušas 25 gadus.

Kādos apstākļos LAU veic preventīvo kaisīšanu? Vai šogad kaisīsiet preventīvi?

Katru ziemu tiek izdots jauns Satiksmes ministrijas rīkojums. Arī šogad tāds būs. Patlaban tiek virzītas izmaiņas MK 224. noteikumos, kas reglamentē autoceļu uzturēšanu. Iepriekš preventīvā kaisīšana šajos noteikumos netika reglamentēta.

Ikdienas darbā mēs mēģinām pieslēgt Latvijas meteoroloģijas dienestu un LVC laika stacijas. Līdz šim preventīvā kaisīšana bāzējusies uz temperatūras režīmu un diennakts stundām. Pirms pāris gadiem kaisījām gan no rītiem, gan vakaros, taču pērn tikai vienreiz – līdz 6 rītā pie noteiktas gaisa un ceļa virsmas temperatūras. Iespējams, tā varētu palikt arī šogad, taču jāsaņem rīkojums.

Tranzitbiznesa pārstāvji arī ir nākuši ar iniciatīvu, lai TEN-T ceļi (tranzīteļi no ostām uz austrumiem) tiktu uzturēti labāk nekā A klases ceļi, iespējams ministrijas

rikojumā būs noteikts arī tas. Kopumā tie varētu būt ap 800 km, kas būs uzturami labāk.

Vienlaicīgi ir jāatceras, ka apledojumu nav iespējams novērst zibenīgi, ir nepieciešams laiks no tā brīža, kad tiek konstatēts apledojums, līdz brīdim, kamēr kaisītājs atbrauc līdz konkrētajam ceļa posmam. Turklāt ceļa virsmas stāvoklis ziemā, un īpaši starpsezonā, var mainīties ļoti strauji. Tāpēc ir būtiski izvēlēties atbilstošu braukšanas ātrumu.

Cik liels finansējums gaidāms ziemas uzturēšanai ir paredzēts?

Pagājušajā ziemas sezonā autoceļu uzturēšanai tika izlietoti 20 milj. eiro. Cik naudas būs nepieciešams šogad, ir atkarīgs no laika apstākļiem. Jebkurā gadījumā ziemas periodā mēs veicam uzturēšanas darbus arī tad, ja tiek pārsniegti piešķirtais finansējums, jo vēlāk šos līdzekļus valdība kompensē.

Šogad ziemas uzturēšanai ir paredzētas 650 tehnikas vienības. Ir sagatavoti sāls krājumi, sāls-smilts maisījuma krājumi – kopumā aptuveni 70 tūkstoši tonnu.

Finansējuma izlietojumu nosaka MK noteikumi un Satiksmes ministrijas rīkojumi. Noteikumi reglamentē, ka mainīgos laika apstākļos uz ceļa nevar būt vairāk par 3 cm sniega, bet tas, cik reizes diennaktī būs šie 3 cm, ir atkarīgs tikai no laika apstākļiem. Ja ir sniegota ziemas, tad šie naudas tēriņi var būt ļoti lieli. Iepriekšējās ziemas mūs ir lutinājušas, jo sniega praktiski nebija. Tieši sniega tīrīšana rada vislielākās izmaksas. Normatīvs paredz, ka uz zemākās klases ceļiem ir pieļaujami 10 cm. Ja diennaktī uzsnieg 30 cm, tad ir jātīra trīsreiz. Uz A klases pieļaujami 3 cm. Tiklīdz sasniegts šis rādītājs, mēs uzsākam darbu. Ja ir liels putenis, tad nauda burtiski lido pa vējam.

Mēs kā sabiedrība diemžēl vēl neesam līdz galam sapratuši, ka ceļu uzturēšana ziemā ir ļoti dārga. Ja mēs vēlamies braukt pa pilnībā melniem, no sniega attīrītiem ceļiem, tad ir jāreķinās, ka būs ļoti lieli tēriņi. Tomēr varbūt labāk ir braukt prātīgāk, rēķināties ar to, ka ir ziema un sniegs, un var būt arī apledojums, kuru nav iespējams novērst zibenīgi, taču lietderīgāk izlietot līdzekļus, lai vairāk naudas paliktu, piemēram, grants ceļu sakārtošanai un dubultās virsmas apstrādei, lai braukšana vasarā būtu komfortabla un patīkama.

Valsts autoceļu uzturēšana ziemas sezonā

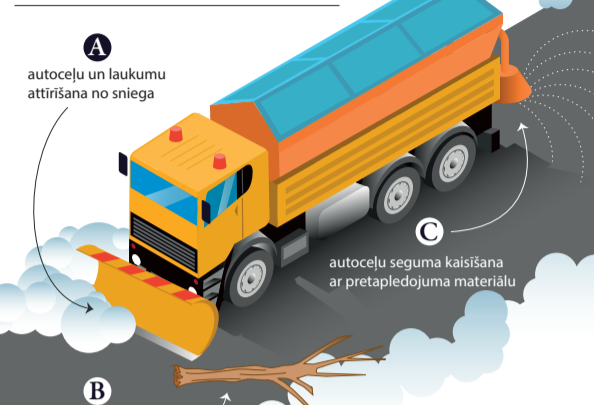


Ziemas sezona valsts autoceļu uzturēšanai sākas no **1. novembra**



Uzturamo valsts autoceļu kopgarums ir vairāk nekā **20 000 km**

Galvenie ziemas sezonas darbi:



Ziemas dienestā izmantojamā tehnika

210 Ar kaisīšanas iekārtām un sniega lāpstām aprīkotas automašīnas

180 Autogreideri

124 Ekskavatori, iekrāvēji

108 Traktori

14 Buldozeri

Valsts autoceļu kontrole

24 stundas diennaktī ziemas dienesta dežuranti visā valsts teritorijā kontrolē valsts autoceļu stāvokli

Dežuranti informāciju iegūst:

- no vairāk nekā **50 meteorostacijām**, kas izvietotas uz Latvijas galvenajiem autoceļiem
- Satiksmes informācijas centra, kuri saņem informāciju no autoceļu lietotājiem, kā arī no **dienestiem** (Valsts policija, Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta u.c.).
- izmantojot **tiešos novērojumus**
- sekojot līdzi **laika ziņām**
- veicot ceļu **apsekošanu**

Konstatējot noteiktajai uzturēšanas klasei neatbilstošus braukšanas apstākļus - sniegs, apledojums u.c. - ziemas dienesta dežurants nekavējotī uzsāk darba organizāciju.



Ziemas dienesta automašīnas ir aprīkotas ar **GPS/GPRS datu pārraides iekārtām**. Tas ļauj veikt izpildītā darba automātisku reģistrāciju, kā arī operatīvi sekot līdzi kaisītāja darbam, pārraudzīt tā atrašanās vietu un laiku.

Pretapledoju materiāli un tehnoloģijas

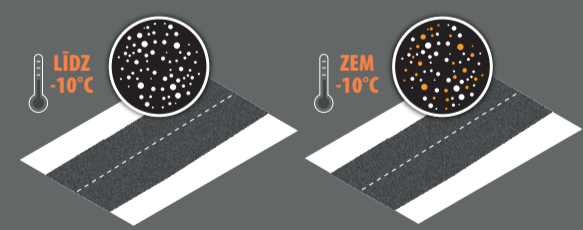
Efektīvāko kaisīšanas tehnoloģiju pielieto ņemot vērā – autoceļa seguma virsmas temperatūru, autoceļa seguma veidu – **melns segums** vai **grants segums**.

Melns segums

SĀLS

SMILTS-SĀLS MAISIJUMS

- Novērst apledojuma veidošanos uz brauktuves
- Atbrīvot brauktuvi no sniega un apledojuma
- Mazināt slidamību
- Paaugstināt transporta līdzekļu riteņu sāķeri ar brauktuves segumu

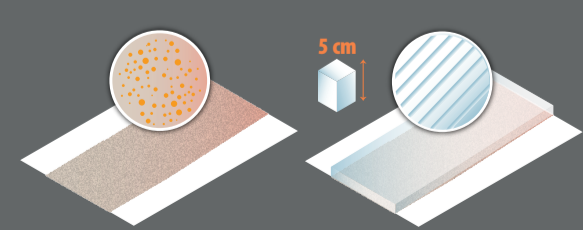


Grants segums

SMILTS VAI SIKŠKEMBAS

RIEVOŠANA

- Mazināt slidamību
- Paaugstināt transporta līdzekļu riteņu sāķeri ar brauktuves segumu
- Mazināt slidamību
- Piebraukta sniega vai apledojuma biežumam jābūt vismaz 5 cm



LAU

LATVIJAS AUTOCEĻU UZTURĒTĀJS

VAS Latvijas valsts ceļi Satiksmes informācijas centra diennakts bezmaksas telefons

80005555

Par apstākļiem, kas negatīvi ietekmē braukšanu pa valsts autoceļiem, aicinām ziņot arī Tvirtara kontā @LVceli. Informācija par aktuālajiem braukšanas apstākļiem ir pieejama www.lvceli.lv un Waze aplikācijā.

Autosportists Reinis Nitišs un CSDD aicina autovadītājus: "Pierādi sevi citur, nevis uz ceļa!"

Lai ceļu satiksmē atturētu agresīvos autovadītājus, pirmo reizi par VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcijas" (CSDD) kampaņas "Pierādi sevi citur, nevis uz ceļa!" galveno varoni kļuvis rallijkrosists Reinis Nitišs.

Sportists uzskata, ka ceļu satiksmes noteikumu ievērošana nemazina un neapdraud šoferu personību vai statusu. Sportista un kampaņas aicinājums autovadītājiem ir apliecināt savas spējas un izlādēt enerģiju sporta zālē, virtuvē, darbā vai citur, nevis pie stūres, agresīvi un ātri braucot. "Agresīva braukšana ir likumā definēti ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumi, taču ikdienas praksē pārkāpuma robežas ir grūti nosakāmas, tāpēc ar agresīvu braukšanu saprot nevis vienu bīstamu manevru, bet braukšanas stilu kopumā, kas rada nevajadzīgu spriedzi un haosu ikdienas ceļu satiksmē," saka CSDD valdes priekšsēdētājs Andris Lukstiņš. Tirgus un sociālo pētījumu aģentūras "Latvijas Fakti" pirms kampaņas veiktais pētījums liecina, ka agresīvie autobraucēji lielākoties ir vīrieši vecumā līdz 40 gadiem. Zīmīgi, ka viņi ir enerģiski, ambiciozi, ar vēlmi sevi pierādīt. Pētījums liek secināt, ka cīņā pret ātrajiem un agresīvajiem braucējiem ir divi efektīvi paņēmieni – sodu paaugstināšana un aktīva kontrole uz ceļiem. "Vairums aptaujāto autovadītāju spriež ļoti racionāli, viņi ir labi informēti par sodiem un radariem, kas kontrolē braukšanas ātrumu," skaidro sociologs Aigars Freimanis. "Nav šaubu, ka autovadītāju uzskatu maiņu iespaido arī sociālās kampaņas, kuru vēstījums spilgti ilustrē riskus, ar kuriem saskaras jebkurš likuma pārkāpējs. Kampaņas vēstījumam ir jābūt emocionālam, mērķauditoriju aizskarošam, varbūt biedējošam, bet noteikti – motivējošam, kas summējas ar visiem ieviestajiem ātruma kontroles



un soda mehānismiem." CSDD tic, ka satiksmes harmonizēšana iespējama ne tikai ar bargāku likumu vai kontroles palīdzību – tā ir arī pašu autobraucēju rokās. Tāpēc kampaņas "Pierādi sevi citur, nevis uz ceļa!" laikā autovadītāji ar dažādām aktivitātēm tika izaicināti sevi pierādīt hobijos, darbā un citur, nevis trakojojot uz ceļa. Šobrid likumā noteikts, ka agresīva braukšana izpaužas kā vairākkārtēja braukšanas joslu maiņa, vairāku sastrēgumu esošu vai kolonnā braucošu transportlīdzekļu apdzīšana pa pretējā virziena joslu vai apbraukšana pa sabiedriskā transporta joslu, ceļa nomali, ietvi, gājēju ceļu, velosipēdu ceļu vai citām vietām, kas nav paredzētas transportlīdzekļu braukšanai.

Valsts policijas Galvenās kārtības policijas priekšnieks Artis Velšs atzīst: "Ar agresīviem braucējiem uz ceļiem nākas saskarties ik dienu. Tā ir aktuāla problēma, kurai cenšamies rast efektīvāku risinājumu. Tādēļ Valsts policija ierosināja veikt izmaiņas likumprojektā ar mērķi paplašināt agresīvas braukšanas definīciju. Līdz ar grozījumu ieviešanu Valsts policijai būs

plašākas iespējas saukt pie atbildības kā autovadītājus, tā arī motociklistus, kuri apzināti neievēro ceļu satiksmes noteikumus, izraisot bīstamas un satiksmi traucējošas situācijas." "ERGO vairāku gadu dati par auto negadījumu statistiku liecina, ka vismazāk avāriju izraisa šoferi vecumā no 40 līdz 50 gadiem, bet īpaši bīstama autovadītāja profils ir jaunieši līdz 24 gadiem ar nelielu - zem 2 gadiem - stāžu un salīdzinoši jaunu jaudīgu automašīnu, kas visbiežāk pārvietojas pilsētas intensīvajā satiksmē. Tieši tāds, kā redzams kampaņas klipā. Redzam, ka lielā daļā ERGO pieteikto negadījumu iemesls ir neapdomība un pārliela bravūra. Tomēr neatkarīgi no vecuma un automašīnas markas ikvienam jāielāgo, ka auto vadīšana ir nopietna atbildība – gan pašam par savu un pasažieru, gan arī citu satiksmes dalībnieku drošību," saka Ingrida Ķirse, ERGO valdes locekle Baltijas valstīs.

Kampaņu „Pierādi sevi citur, nevis uz ceļa!” organizē CSDD, Satiksmes ministrija un Valsts policija, atbalsta – apdrošināšanas sabiedrība ERGO un Statoil. Kampaņa tiek finansēta no OCTA līdzekļiem.

CSDD: jaunās autovadītāju apmācības prasības uzlabos autoskolu sniegto pakalpojumu kvalitāti

VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija" (CSDD) atgādina, ka š.g. 1. novembrī stājušies spēkā grozījumi noteikumos par autovadītāju apmācību, kas uzlabos autoskolu sniegto pakalpojumu kvalitāti, tādēļ labāk tiks sagatavoti jaunie autovadītāji un ikviens uz ceļa varēs justies drošāk.

Dzīve mainās visās jomās, un bija pienācis laiks veikt korekcijas arī autovadītāju sagatavošanas procesā atbilstoši Eiropā esošajām tendencēm un situācijai Latvijā, norāda CSDD. Grozījumu nepieciešamību apliecina arī tas, ka situācija satiksmes drošības jomā Latvijā nav tik laba kā vidēji Eiropas Savienībā (ES). Latvijā 2015. gadā ceļu satiksmes negadījumos bojā gājuši 94 cilvēki, rēķinot uz miljonu iedzīvotāju, kas ir viens no augstākajiem rādītājiem ES. Sliktāka situācija ir tikai Rumānijai un Bulgārijai.

No 1. novembra topošo autovadītāju apmācības procesā paredzētas vairākas izmaiņas.

Tiks ieviestas jaunas tēmas teorētiskās apmācības procesā (piemēram, bīstamu situāciju paredzēšana, risku novēršana u.c.), kā arī tiks palielināts minimālais braukšanas stundu skaits. Vadīšanas apmācību plānots papildināt ar braukšanu slidena ceļa apstākļos un diennakts tumšajā laikā. Rezultātā autovadītāji tiks labāk sagatavoti patstāvīgajam gaitam ceļu satiksmē.

Jaunā sistēma būs draudzīgāka arī skolu kursantiem



- teorētiskās apmācības programmās ietvertie jautājumi sadalīti apmācības moduļos. Tas nozīmē, ja personai nav bijusi iespēja apmeklēt mācības, tad būs iespēja konkrēto moduli apmeklēt citā laikā.

Sistēma būs caurspīdīgāka, un samazināsies ēnu ekonomika. Plānots noteikt, ka apmaksā par visiem ar apmācību saistītajiem pakalpojumiem tiek maksāta autoskolai. Tas ierobežos maksājumus, no kuriem netiek maksāti nodokļi. Rezultātā palielināsies ieņēmumi valsts budžetā. Pašlaik ir autoskolas, kuras izmanto klientu nezināšanu un

pieprasa samaksu par pakalpojumiem, ko klients var veikt pats un bez maksas, piemēram, pēc apmācības beigšanas topošais autovadītājs pieteikt eksāmeni CSDD var personīgi, par to maksa nav paredzēta.

Visām autoskolām apmācības procesā no 2018. gada būs jāizmanto mācību laukums. Autoskolas laukumus varēs izmantot uz īres pamata, un vairākas skolas varēs kooperēties, izmantojot vienu laukumu.

Maksa par CSDD sniegtajiem pakalpojumiem – eksāmeni un vadītāju apliecību izsniegšanu – nemainās.

Latvijas jauno velosipēdistu izlase – Eiropas čempioni

Šoruden Latvijas jauno velosipēdistu izlase saspringtā cīņā ieguva augsto 1.vietu 31. Eiropas Jauno satiksmes dalībnieku sacensībās ("European Traffic Education Contest") Čehijā.

Latviju šajā sacensībā pārstāvēja Ramona Poreitere, Ulrika Garisone un Matīss Žilko no Baložiem, kā arī Reinis Feldmanis no Ērgemes. Komandas skolotāji Valda Kjaspere un Andris Žilko. Šogad Latvijas komanda spraigā cīņā apsteidza savus ilggadējos konkurentus – Krievijas un Čehijas izlases.

Šie jaunieši šovasar sasniegta visaugstākos rezultātus

CSDD jauno velosipēdistu Vislatvijas sacensībās "Jauno satiksmes dalībnieku forums". Līdzīgi kā "Jauno satiksmes dalībnieku forumā", arī starptautiskajās sacensībās galvenais uzsvars bija likts uz divām lietām: kopīgu komandas darbu un satiksmes drošības teorētisko zināšanu pielietošanu praksē.

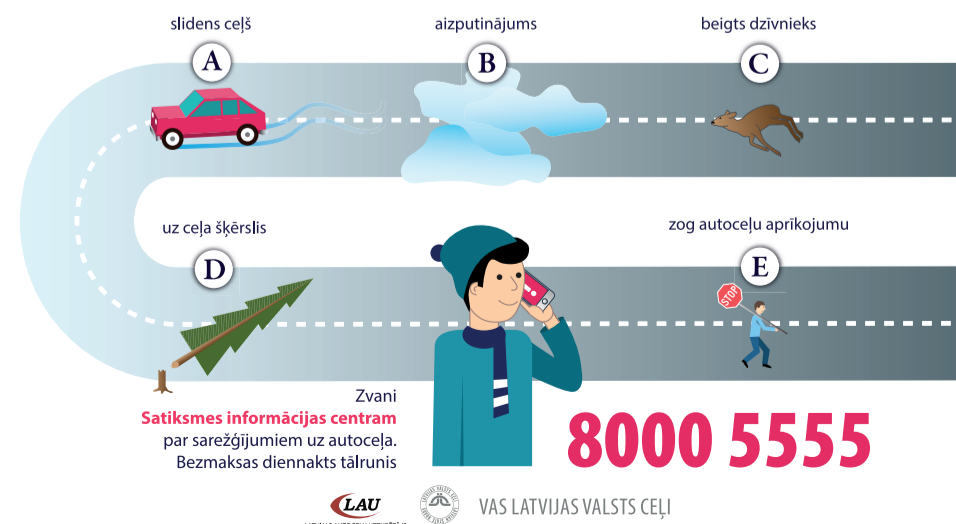
Sacensībās piedalījās 10-12 gadus veci skolēni, tās

rikoja Starptautiskā Autobiļu federācija (FIA) sadarbībā ar Austrijas Autobiļu klubu (ÖAMTC). FIA norāda, ka šīs sacensības ir īpašs notikums dažādu valstu bērniem, kas dod iespēju gan iegūt un nostiprināt zināšanas un prasmes, kas nepieciešamas, lai rūpētos par savu drošību mūsdienu sarežģītajā ceļu satiksmē, gan ļauj labāk iepazīt vienam otru un dažādu Eiropas valstu kultūras.

Faktiski katru gadu Latvijas jauno velosipēdisti no Eiropas sacensībām atgriežas ar nozīmīgiem sasniegumiem. Vēl viena pirmā vieta tika izcīnīta 2009. gadā Somijā, 2015. gadā Austrijā, 2013. gadā Melnkalnē, 2012. gadā Polijā un 2010. gadā Maķedonijā – 3.vieta, bet 2014. gadā Norvēģijā – 4.vieta.

Latvijas komandas dalību Eiropas mačos atbalsta FIA pārstāvis Latvijā – biedrība "Latvijas Automoto biedrība" (LAMB) un OCTA, kas ir ilggadīgi CSDD sadarbības partneri dažādos satiksmes drošības pasākumos, tostarp – arī bērnu un jauniešu izglītības projektos.

Aicinām ceļu lietotājus informēt



Autobraucēju brīvdienu ceļvedis

NOVEMBRIS, 2016

Latvijas Ceļu muzejs
Šlokenbeka, Milzkalne, Smārdes pag., Engures nov.
Vairāk informācijas: www.celumuzejs.lv
Ieeja bezmaksas

5. novembris,
pulksten 16, Saldus Sv. Jāņa evaņģēliski luteriskā baznīca
Jauniešu kora Kamēr.. koncerts. Ieejas maksa: 8 €

6., 13., 20. novembris,
pulksten 14, Liepāja, atpūtas vieta Beberliņi. **Ziemas peldēšanas koptreniņš**

17. novembris
pulksten 17, Liepāja, koncertzāle "Lielais dzintars"
Latvijas dzimšanas dienai veltīts koncerts "Zibsnī zvaigznes"

6. novembris,
pulksten 13, Liepāja, Latviešu biedrības nams
Liepājas atklātais čempionāts fitnesā un bodibildingā/sadraudzības kauss. Ieejas maksa: 5 €

12. novembris,
pulksten 11, Jelgavas nov., Valgundes pag., Ziemassvētku kauju muzejs "Mangaļi" un tā apkārtnē. **Svētku skrējiens "Patriots".** Reģistrācija no pulksten 9. Vairāk informācijas: www.skrejienpatriots.lv

6. novembris,
Rīga, no pulksten 10, Latvijas Etnogrāfiskais brīvdabas muzejs. **Mārtiņdiena brīvdabas muzejā.** Ieejas maksa: 0,70–4 €

12. novembris,
Valka/Valga. **Ultramaratons "Neiespējamais skrējiens".** Vairāk informācijas: www.valka.lv

26. novembris,
pulksten 18, Alūksne, Kultūras centrs. **Vestarda Šimkus solokonzerts**
Ieejas maksa: 7–15 €

17.–20. novembris,
pulksten 17–23, Rīga. **Gaismas festivāls Staro Rīga**

27. novembris – 7. janvāris,
Rīgā **Ziemassvētku tirdziņi**

20. novembris,
pulksten 16–18.30, Madona, Madonas kultūras nams
Mārtiņam Braunam 65. Jubilejas koncerts "Darbi un nedarbi"

13. novembris,
pulksten 15, Rēzeknes nov., Lūznava, Lūznavas muiža
Koncertstāsts "Jette. Dvēseles nospiedumi"
Ieejas maksa: 5–7 €

10. novembris,
pulksten 19, Ogre, Ogres kultūras centra lielā zāle
Filma "Melānijas hronika" un tikšanās ar režisoru Viesturu Kairišu

26. novembris,
Cēsis, Ventspils, Jūrmala un citur Latvijā. **Ziemassvētku egles iedegšana**

Vienmēr svaiga maize
Maiznīca/veikals/kafejnīca Liepkalni un citur Latvijā. **Ziemassvētku egles iedegšana**
Maiznīca/veikals/kafejnīca Liepkalni „Liepsalās” (Rīga – Daugavpils 117.km). Katru dienu 8–22

Sveicam valsts svētkas!

No 7. novembra iebrauc jebkurā **ASTARTE-NAFTA DUS** un paņem savu Latvijas karoglentes piespraudīti.

KLIENTA KARTE
ASTARTE-NAFTA
Nr. 20000

No 17.-20. novembrim ar Lojalitātes karti **5 centu atlaide** par katru uzpildīto degvielas litru.

ASTARTE NAFTA
Laba degviela Tavam auto!

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

autocelu avīze

LUKOIL

GDD

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

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

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