



Novembris 2017



Jānis Lange: Aizvadītā būvdarbu sezona, neskatoties uz lietaino rudenī, bija ražīga; kvalitātes latiņas celšana ceļubūvē ir attaisnojusies.

[---> 3. lappuse]

“Latvijas Ceļu būvētājs”: Bažas par nākotni nozarē nav mazinājušās – skaidras atbildes par līdzekļu apjomu ceļiem pēc ES fondu finansējuma izlietošanas nav.

[---> 2. lappuse]

Esi gatavs ziemai!

Viss par autoceļu uzturētāju gatavību ziemas sezonai. Ieteikumi autovadītājiem un ceļu uzturēšanas prasību salīdzinājums Ziemeļvalstīs.



Aptauja: Vai autoceļiem jābūt starp valsts budžeta prioritātēm?

[---> 2. lappuse]

Drošās braukšanas ieteikumi, kas, ziemai sākoties, jāņem vērā katram autovadītājam.



[---> 7. lappuse]

Autovadītāji varēs sekot līdz uzturēšanas tehnikai Waze aplikācijā un LVC interaktīvajā kartē.

[---> 4. lappuse]

autoceļu dzīve

Īsumā**Lietainais laiks var pasliktināt grants autoceļu stāvokli**

Ilgstošo lietu dēļ visā Latvijā var pasliktināties grants autoceļu stāvoklis. Tajos var veidoties dažādi defekti: bedres, iesēdumi, ceļi kļūst dubļaini un zaudē nestspēju. Kamēr ceļš nav apzūvis, bedrīšu veidošanos uzreiz nav iespējams novērst, jo, uzbraucot ar smago tehniku un greiderējot pārmitrināto, nestspēju zaudējošo ceļu, situāciju var tikai pasliktināt un ceļu pilnīgi sabojāt. Grants ceļu greiderē tikai tad, kad tas ir apzūvis. Nepieciešamības gadījumā uz pārmitrinātajiem grants autoceļiem tiks ieviesti masas ierobežojumi, liedzot pa tiem braukt automašīnām, kas smagākas par 10 t. No visa 20 081 km valsts ceļu tīkla 11 075 km ir ar grants segumu.

Luksoforu bojājumus aicina atzīmēt Waze

VAS Latvijas Valsts ceļi (LVC) aicina autovadītājus izmantot navigācijas sistēmu Waze, lai informētu par luksoforu bojājumiem valsts autoceļu tīklā. Turpmāk atzīme Waze par bojātu luksoforu ne vien norādīs pārējiem autovadītājiem par radušos sarežģījumus uz autoceļa, bet arī nekavējoties nonāks LVC atbildīgā dienesta rīcībā.

Arī turpmāk informāciju par luksoforu bojājumiem varēs nodot, izmantojot dienakts bezmaksas info līniju 80005555, kā arī ar sociālo tīklu Facebook un Twitter palīdzību.

Valsts autoceļu tīklā ir pavisam 56 luksofori. Visbiežāk to darbības traucējumi rodas Daugavpils šosejas (A6) krustojumā ar Rīgas ielu Salaspilī, bet visvairāk tos demolē uz Vidzemes šosejas (A2) Garkalnes novadā. LVC sadarbība ar navigācijas sistēmu Waze turpinās jau četrus gadus.

Autoceļa Rīga-Ērgļi posma Ropažu novadā pārbūvei izstrādās projektu

Pēc gada plānā ir uzskaitīti reģionālā autoceļa Rīga-Ērgļi (P4) posma (14.-30. km) no Rīgas apvedceļa A4 (Baltezers-Saulkalne) līdz pagriezienam uz Ropažiem būvniecības projekta izstrādi. Posms ir ļoti sliktā tehniskā stāvoklī, vidējā diennakts satiksmes intensitāte tur ir 3000 automašīnu, no kurām ap 25 % ir kravas transports.

2004. gadā sakarā ar Ērgļu dzelzceļa līnijas likvidāciju tika paredzēts sāktot autoceļa Rīga – Ērgļi posmu no 14. līdz 30. kilometram, un tā rekonstrukcijai tika sagatavots būvprojekts. Taču finanšu trūkuma dēļ tas netika īstenots un tagad jau ir novecojis (tehniskā projekta derīguma termiņš ir divi gadi). Pirmais Eiropas Savienības (ES) fondu plānošanas periodā

(2004.-2006.g.) būvniecības izmaksu sadārdzinājuma dēļ netika realizēti vairāki iepriekš plānotie projekti, tai skaitā šis. Tolaik Ropažu novadā esošais posms bija labākā stāvoklī, nekā citi reģionālie autoceļi, līdz ar to prioritārā kārtībā tika sakārtoti sliktākā stāvoklī esošie posmi. Savukārt ES plānošanas periodā no 2007. līdz 2013. gadam līdzekļi bija pieejami tikai grantēto reģionālo autoceļu pārbūvei par asfaltētajiem, un šī asfaltētā autoceļa posma pārbūvei līdzekļi nebija pieejami. Ņemot vērā to, ka pirms vairākiem gadiem izstrādātais būvprojekts vairs nav derīgs, šajā plānošanas periodā – 2019. gadā – šim posmam paredzēts izstrādāt būvprojektu. Autoceļa pārbūves darbu uzsākšana būs atkarīga no valsts autoceļu pārbūvei pieejamo līdzekļu apmēra.

LAMB: Soda naudas par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem jāinvestē satiksmes drošībā

Latvijas Automoto biedrība (LAMB) uzskata, ka soda naudas, kas iekasētas par satiksmes noteikumu pārkāpumiem, ir mērķtiecīgi jāinvestē satiksmes drošības stiprināšanā. Nākamajā gadā šajās soda naudās plānots iekasēt 25 milj. eiro. Pērn tika iekasēti 12,7 milj. eiro.

LAMB prezidents norādīja, ka tas nozīmē – valsts maka plānotāji un turētāji uzskata, ka pārkāpumu skaits pieaugs, tātad netic satiksmes drošības uzlabojumiem tuvākajā laikā. “Jo vairāk pārkāpēju, jo bagātāka valsts”, pēc Zvirbuļa domām, ir dīvaina loģika, kas var novest pie tiesiskā nihilisma un neticības valsts godaprātām. Tāpēc svarīgi, lai šīs soda naudas nenonāktu kopējā budžeta maisā, bet mērķtiecīgi tiktu izmantota satiksmes drošības stiprināšanā.

Matiss: Pakāpeniski jāatgriežas pie Valsts autoceļu fonda

Lai novērstu autoceļu tīkla sabrukšanu, beidzoties Eiropas Savienības (ES) fondu finansējumam, steidzami jāpieņem lēmums par Valsts autoceļu fonda atjaunošanu, uzskata Saeimas “Vienotības” frakcijas deputāts un bijušais satiksmes ministrs Anrijs Matīss. Oktobra izskaņā darbu sāka Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisijas ietvaros izveidotā Autoceļu darba grupa. Matīss arī iesniedza priekšlikumu likumprojektam “Grozījumi “Likumā par autoceļiem””.

Iesniegtais priekšlikums uzliks Ministru kabinetam par pienākumu līdz 2018.gada 1.jūlijam izstrādāt un apstiprināt plānu pakāpeniskai finansējuma palielināšanai Valsts budžeta programmā “Valsts autoceļu fonds”, kamēr tas sasniegs likumā paredzēto apjomu, skaidroja Matīss. Savukārt Autoceļu darba grupas uzdevums ir regulāri sadarboties ar valdību, lai kopīgi nonāktu pie skaidra plāna, kā nodrošināt ceļu infrastruktūras sakārtošanu valstī.

Viedoklis**“Vēlamies lielāku skaidrību par nākotni”****Andris Bērziņš, biedrības “Latvijas Ceļu būvētājs” valdes priekšsēdētājs**

Aizvadītā sezona ceļu būvniekiem bija saspringta, konkurence nozarē bija asa, jo uz katru pasūtījumu pretendēja vismaz četri uzņēmumi. Nedaudz kāpa būvdarbu izmaksas, jo pasūtītājs visu laiku nopietni ceļ darbu kvalitātes latiņu, un ir augušas prasības gan pret materiālu, gan darbu kvalitāti. Augstās prasības atspoguļojas projektu specifikācijās, arī kontroles bija ļoti nopietnas. Nozare izprot nepieciešamību turpināt celt kvalitāti, taču strikta reglamentācija var beigties ar pārdozēšanu – tā turpinot, mēs varam nonākt situācijā, kad par uzņēmumu ceļu inženieru galveno pienākumu

kļūš vilkšana ar pirkstu pa dokumentiem, lai nepalaistu garām neko no aprakstītā, kā viņam jārikojas. Nekādas domāšanas, nekādu jaunu risinājumu, nekāda radošuma!

Diemžēl nozarei nav izdevies pārliecināt politiķus, ka ceļi ir prioritāte, nav izdevies panākt, ka viņi pilda priekšvēlēšanu solījumu un Autoceļu fonds tiek atjaunots reizē ar 2015. gada budžeta apstiprināšanu. Mums nav izdevies gūt skaidru atbildi par to, ko nozare darīs un kā dzīvos pēc 2018. gada, kad Eiropas Savienības naudas vairs nebūs. Politiski izvairās no skaidrām atbildēm, bet runā par papildu 25 miljoniem vietējiem

ceļiem. Valdībai, protams, ir jāizsaka atzinība, ka pēc 15 gadiem tā beidzot ir palielinājusi valsts budžeta finansējumu ceļiem un sāk domāt arī par vietējiem ceļiem, taču nozare šo palielinājumu sajūtīs tikai 2018. gadā, bet 2019. un 2020. gadā tas ES naudas iztrūkumu nekompensēs.

2018. gada budžetā attiecībā uz 2019. un 2020. gada valsts budžeta kontrolskaitļiem ir tikai lieli caurumi – 2019. gadā aptuveni minuss 70 miljonu un 2020. gadā aptuveni minuss 100-120 miljonu! 25 miljonu palielinājums 2019. gadā un 37 miljonu EUR pieaugums 2020. gadā atgādina mēģinājumu ar sērskociņu aizbāzt caurumu, kam vajadzīga vismaz konservu bundža.

Laikā, kad valdība konstruēja nodokļu reformu, par ceļiem tā vispār piemirsa un ieņēmumus no palielinātā akcīzes nodokļa degvielai izlietoja visam kam, tikai ne ceļiem. Ja aplūkojam valsts budžeta kapitālieguldījumiem ceļos paredzēto daļu kā proporciju no akcīzes, ko saņems tuvākajos gados nevis augs, bet samazināsies. 2019. gadā tā būs 15%, 2020. gadā – 14%! Kā gan lai te runā par ceļiem kā par prioritāti?

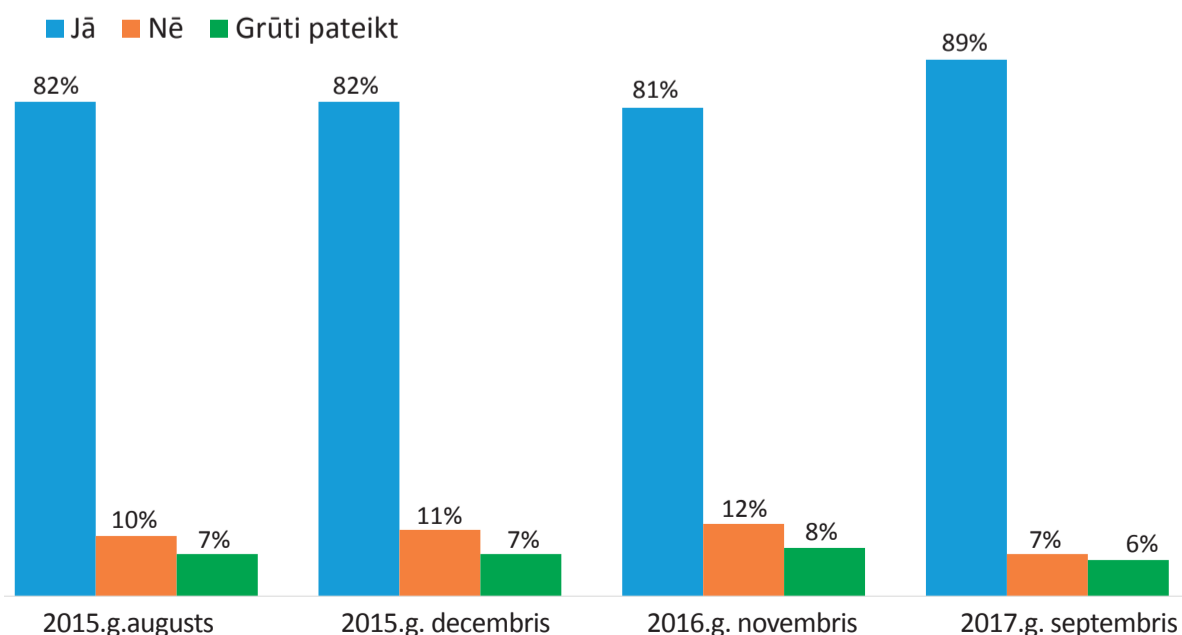
Arī valdošās koalīcijas attieksme pret ceļu jautājumu ir pārsteidzoša. 3. oktobrī Satiksmes ministrijai sagatavotais jautājums par Autoceļu fonda atjaunošanu Ministru kabinetā tika izskatīts satiksmes ministra prombūtnes laikā un noraidīts. Ieklausījās

tikai Finanšu ministrijas viedokli.

Tāpēc bažas par nākotni nozarē nav mazinājušās! Ceļu nozare ir vienīgā, kas septiņiem gadiem paredzēto ES finansējumu konkrētos projektos būs realizējusi piecos gados. Turklāt labā kvalitātē, ko atzīst arī starptautiskie vērtētāji. Laikam jau par centību gaidāms sods, jo 2019. - 2020. gadā pasūtījumi samazināsies 3-4 reizes. Paradoksāli – ja būtu tūlājušies un čammājušies, kā to dara daudzas citas nozares, tad nauda atrastos.

Tomēr ceļinieki rokas nenolaiž. Par finansējuma problēmu esam informējuši Saeimu, ceram, ka deputāti spēs palīdzēt. Kopā ar Ministru prezidenta biroju turpinām meklēt risinājumus. Saņemam mutiskus apliecinājumus, ka gan jau viss būs labi. Taču šī nepārtrauktā nenoteiktība nomāc, un mēs nevēlamies visu laiku būt lūdzēju lomā. Mēs gribam, piemēram, lai, runājot ar bankām par kredītiem, varētu tām parādīt precīzas stratēģijas un vismaz vidēja termiņa finanšu plānus, nevis katru reizi stāstīt: tā jau nebūs, ka valdība un parlaments ļaus ceļiem sabrukt pavisam.

Mums kā nozarei patiesi sāp, ka jaunākajā Globālajā konkurētspējas indeksā ceļu jomā Latvija ir noslidējusi uz 107. vietu pasaulē, palaižot sev priekšā tādas valstis kā Mongolija, Etiopija un Tanzānija. No mūsu kaimiņiem Lietuvas un Igaunijas šai reitingā atpaliekam tikai par „nieka” 70 un 69 vietām.

Skaitļi un fakti**Vai autoceļu uzturēšanai ir jābūt starp valsts budžeta prioritātēm?**

Avots: Tirgus un sabiedriskās domas pētījumu centra SKDS aptauja (1003 iedzīvotāji vecumā no 18 līdz 74 gadiem)

Jānis Lange: Neskatoties uz lietavām, būvniecības sezona bija ražīga

Šogad autoceļi Latvijā pieredzēja sen nebijušu pārbaudījumu – ilgstošas lietavas un pat plūdus, kas nodarīja nopietnus zaudējumus. Laika apstākļi būvniekus nelutināja visu sezonu. Par to, vai tas ietekmēja būvdarbu gaitu, un par padarīto valsts autoceļu tīklā “Autoceļu Avīze” sarunājās ar VAS “Latvijas Valsts ceļi” valdes priekšsēdētāju Jāni Langi.

Kāda ir bijusi šī būvniecības sezona uz valsts autoceļiem?

Lai arī šogad vasara mūs nelutināja un ir piedzīvotas nopietnas lietavas, kopumā var teikt, ka būvniecības sezona bijusi ražīga. Gan investīciju, gan paveikto darbu izteiksmē šī sezona ir pat veiksmīgāka nekā iepriekšējā – 2016. gada būvniecības sezona. Protams, lietainie laika apstākļi ieviesa savas korekcijas būvlaukumos, un ir atsevišķi objekti, kuros darbus patlaban nav iespējams pabeigt mitruma dēļ – divi Vidzemē un pa vienam Zemgalē un Latgalē, tajā skaitā Eiropas Savienības fondu līdzfinansētie objekti.

Kapitālie remontdarbi tika veikti uz aptuveni 700 km valsts autoceļu visos Latvijas reģionos.

Cik kilometru ceļu šogad salaboti?

Šogad darbi norisinājās gandrīz 140 būvniecības objektos, kā arī bijām plānojuši. Kapitālie remontdarbi tika veikti uz aptuveni 700 km valsts autoceļu visos Latvijas reģionos. Bez šiem kapitālajiem ieguldījumiem vēl uz vairākiem simtiem kilometru notika dažādi mazāki darbi. Kopumā darbi veikti uz aptuveni 1100 kilometriem valsts autoceļu.

Kāda šogad bija konkurence LVC izsludinātajos iepirkumos?

Konkurence, mūsaprāt, ir pietiekama – katrā konkursā ir 4-5 pretendenti. 2013. gadā pretendentu skaits bija lielāks – 7-8 pretendenti, jo toreiz kopējais ceļu būvdarbu apjoms, kas notika valstī, bija mazāks, pašreiz darba ir vairāk. Mēs redzam, ka ceļu remontu notiek arī pašvaldībās, Lauku atbalsta dienests īsteno savu programmu par lauku ceļu uzlabošanu – tas viss lielā mērā ietekmē tirgus situāciju kopumā.

Vai tirgū vērojamas kādas pārmaiņas? Jauni spēlētāji?

Jauni būvkomersanti ceļu nozarē Latvijā nav ienākuši, bet mainās esošo uzņēmumu īpašnieku struktūra. Piemēram, SIA “Saldus ceļinieks” nu ir lielais stratēģiskais partneris – Francijas uzņēmums Eurovia, kas, protams, ļaus šim uzņēmumam nākotnē būt stiprākam.

Prudentia konsultanti šogad veica pētījumu par ceļu nozari, kurā vērtēja arī Lietuvas

un Igaunijas ceļu būvniecības tirgu. Noskaidrojās ka, Latvijas un Igaunijas TOP 5 uzņēmumu apgrozījums, saskaitot kopā, nesasniedz pat pusi no Lietuvas TOP 5 būvnieku apgrozījuma. Tas nozīmē, ka Lietuvā ceļu būvniecības tirgus ir stipri lielāks nekā pārējās Baltijas valstīs, un, visticamāk, arī būvniekiem pievilcīgāks, tai skaitā ārvalstu.

Kā mainās ceļu būvdarbu izmaksas?

Būvdarbu cenas diemžēl ir augstākas nekā esam plānojuši. Piedāvāto augsto izmaksu dēļ šogad esam pārtraukuši sešas iepirkumu procedūras. Iepirkumus piedāvātās izmaksas ir lielākas, nekā bijām plānojuši, un, uzdodot jautājumus uzņēmējiem, neesam guvuši pilnu pārliecību, ka pretendents ir izdarījis visu, lai izmaksas būtu adekvātas. Iepirkumi tika pārtraukti gan objektiem, kuros finansē ES fondi, gan tiem, kas tiek realizēti par valsts budžeta finansējumu, kā arī pārrobežu programmas INTERREG objektiem. Šie iepirkumi tika izsludināti atkārtoti vai pārcelti uz nākamo gadu.

Kas ietekmē būvdarbu cenu?

Izmaksas noteikti ietekmē mūsu kvalitātes prasības. Šogad JASPERS** konsultanti analizēja mūsu vadības un kvalitātes sistēmu, mēs saņēmām pozitīvu atzinumu, kas tālāk tiek nodots Finanšu ministrijai un Eiropas Komisijai (EK). Protams, cenu ietekmē arī tirgus situācija – manis jau pieminētā Lauku atbalsta dienesta programma, piemēram, un darbu daudzums Latvijas tirgū kopumā. Mēs izjūtam arī to, ka citas nozares patlaban sāk apgūt ES naudu – trūkst darbspēka, resursu. Piemēram, laikā, kad kādas ceļu būvkompanijas darbinieki uz pāris nedēļām aizbrauca strādāt uz Lietuvu, kur viņi ieguva tiesības veikt Viļņas lidostas skrejceļa rekonstrukciju – seguma atjaunošanu un infrastruktūras pārbūvi. Tas bija jāizdara šovasar 35 dienu laikā, tāpēc darbs viņu objektos Latvijā faktiski apstājās.

Ja tirgū masveidā tiek “izmesti” būvdarbu projekti, būvnieki visu nevar paspēt un ietāmē to izmaksās. Vienīgais, kā no tā izvairīties – savlaicīgi veikt iepirkumus un visu plānot. Tas attiecas uz visiem procesiem – projektēšanu, būvniecību, uzraudzību. Šogad mēs iepirkumus esam uzsākuši ļoti savlaicīgi, un tagad jau strādājam pie nākamā gada objektiem.

Gribētos, protams, lai

uzņēmēju resursi būtu lielāki, bet tas ir koks ar diviem galiem – iespējams, tad kāps cenas.

Kāda bijusi šogad nodoto ceļu objektu kvalitāte?

Tas, ka mēs kā pasūtītājs esam uzstādījuši augstu kvalitātes prasību līmeni, dod savus rezultātus, neatbilstību ir ievērojami mazāk.

Šogad ieviesām prasību uz augstas intensitātes ceļiem, klājot asfaltbetonu, izmantot asfaltbetona maisījuma pārkraušanas jeb antisegregācijas iekārtas. Tās ievērojami uzlabo ieklātās asfaltbetona segas viendabīgumu. Un tas ir attaisnojies – materiāla segregācijas gadījumā, kad materiāls nav viendabīgs, ir stipri mazāk.

Tas, ko ne vienmēr izdodas tik precīzi nokontrolēt vēl būvniecības procesa laikā, ir asfaltbetona rūpnīcu un karjeru izņemamā materiāla kvalitāte. Materiāli bieži ir nevienādīgi, to kvalitāte dažādās partijās atšķiras. No vienas un tās pašas asfaltbetona rūpnīcas viena asfalta “porcija” var atbilst prasībām, bet jau nākamajā var būt problēmas. Tādi gadījumi bija arī šogad. Uzņēmēji par saviem līdzekļiem frēzēja kilometriem asfaltu un lika jaunu, jo jau ieklātajā asfaltā augstākminēto iemeslu dēļ mūsu laboratorijā konstatēja brāķi. Bet mēs kvalitātes prasības pazemināt negrasāmies un turpināsim stingri uzraudzīt būvnieku veikumu.

Kopumā darbi veikti uz aptuveni 1100 kilometriem valsts autoceļu.

Kādi bijuši biežāk sastopamie brāķi?

Vairākos gadījumos šogad neatbilstības tika konstatētas asfalta apakškārtā – ja kādi ceļu posmi, kur ir ieklāta tikai asfalta apakškārta un nav virskārtas, tiek atstāti uz ziemu, tajos var rasties problēmas. Piemēram, uz Ķekavas - Skaistkalnes (P89) ceļa apakškārta pēc ziemas tehnoloģiskā pārtraukuma vairākas vietas bija izdrupusi, bija izveidojušās bedres, un uzņēmējam par saviem līdzekļiem tā bija jāmaina. Mēs vēlētos, lai uzņēmēji rūpīgāk izvērtētu, kādā stadijā objektu var iekonservēt uz ziemu.

Uz Ventspils šosejas vienā no remontdarbu posmiem, aptuveni 5 km garuma, konstatējām problēmas ar ceļa līdzenu. Nofrēzējot augšējās kārtas,



tika konstatēts, ka nepareizi iebūvēts ģeorežģis**, nācās to pārlīkt. Citā posmā uz tās pašas šosejas risu tests neatbilda prasībām, un atkal uzņēmējam ar saviem līdzekļiem bija jāfrēzē nost asfaltbetons un jāklāj jauns. Principā visas šīs neatbilstības uzņēmēji varētu paši konstatēt jau darbu gaitā, kas viņiem noteikti būtu ekonomiski izdevīgāk.

Būvdarbu cenas diemžēl ir augstākas, nekā esam plānojuši. Piedāvāto augsto izmaksu dēļ šogad esam pārtraukuši sešas iepirkumu procedūras.

Vai šogad realizēti kādi būtiski drošības uzlabošanas projekti?

Neskatoties uz to, ka satiksmes intensitāte turpina pieaugt – deviņos mēnešos tā palielinājusies par 4,8% –, šogad drošība uz ceļiem ir uzlabojusies – bojāgājušo skaits, pēc Valsts policijas datiem, ir samazinājies par 20%. 2016. gada novembra beigās mēs uz Tīnūžu – Kokneses (P80) ceļa izveidojām horizontālo akustisko marķējumu jeb ribjoslas. Statistika, ja salīdzinām 2016. un 2017. gada pirmos deviņus mēnešus, ir iepriecinoša – bojāgājušo šogad nav.

Vērienīgs satiksmes drošības uzlabošanas objekts, ko šogad pabeidzām, ir Tukuma aplis – Ventspils šosejas krustojums ar Jelgavas ceļu. Tāpat šogad esam izbūvējuši vairākus gājēju-velosipēdistu ceļus Aglonā, Kuivīžos, Līgatnē un citviet Latvijā.

Kāda ir situācija uz vietējiem valsts ceļiem?

Gan pavasarī, gan tagad, rudenī, situācija uz vietējās nozīmes autoceļiem, kuri pārsvārā ir ar grants segumu, ir sarežģīta. Bieži lietavu dēļ ceļi ir slapji, zaudē savu nestspēju, uz tiem pastiprināti veidojas bedres un rezultātā ceļi ir grūti izbraucami. Diemžēl kardināli mainīt situāciju ar grants ceļiem

pie esošā finansējuma nav iespējams. Vairāk kā puse valstij piederošo autoceļu ir ar grants segumu – 11 000 kilometru. Lai atrisinātu pavasaru un rudens šķīdoņa problēmas, tos vajadzētu asfaltēt vai arī veikt dubultās virsmas apstrādi, padarot tos par melnā seguma ceļiem. Jāatceras gan, ka dubultās virsmas apstrāde, kas ir ievērojami lētāka nekā asfaltēšana, neder tur, kur ir smagā kravas transporta satiksmes, jo tie ceļi nav tik izturīgi un smagā tehnika ātri vien šos dubultās virsmas ceļus sabojās. Nākamajā gadā bez jau iepļānotajiem 10 milj. eiro no valsts budžeta papildus šim mērķim tiks atvēlēti vēl 25 milj. eiro. Šie 35 milj. eiro tiks novirzīti tieši valsts vietējiem autoceļiem. Plānots uzlabot situāciju uz aptuveni 300 kilometriem. Tas būs lielākais darbu apjoms uz vietējiem autoceļiem viena gada ietvaros pēdējo 25 gadu laikā.

Cik tālu esat tikuši ar Ķekavas apvedceļa projektu – vai viss virzās noteiktajos termiņos?

Ir pabeigts ietekmes uz vidi novērtējums. Patlaban aktīvi norisinās būvniecībai nepieciešamo zemi iegāde. Mēs esam saņēmuši pozitīvu Eiropas Investīciju bankas lēmumu par iespējamo projekta finansēšanu un sadarbībā ar starptautiskajiem konsultantiem gatavojam partnerības līgumu, kuru vēl jānosaka ar finansētājiem un EUROSTAT. Tā kā līdz šim šādi projekti Latvijā nav realizēti, tad saskaņošanas process var prasīt papildu laiku. Lai uzrunātu potenciālos projekta realizētājus, jūlijā notika atvērto durvju dienas, kas izraisīja lielu starptautisku interesi par projektu.

Vai ir jau zināms ceļu finansējuma apjoms nākamajam gadam?

Nākamgad valsts autoceļu atjaunošanai un uzturēšanai tiks novirzīti 296,1 milj. eiro, no tiem 183 milj. eiro būs valsts budžeta finansējums, bet 113 milj. – ES fondu līdzfinansējums (prognoze).

Vai ir jau zināms, kurus ceļus remontēsiet nākamgad? Varat nosaukt lielākos vai gaidītākos objektus?

Nākamgad tiks sakārtoti vairāki ilgi gaidīti posmi: autoceļa Jelgava (Tušķi)-Tukums (P98) posms līdz Liepājas šosejai, Vidzemes šosejas (A2) posms pie Bērzkrōga, Klaipēdas šosejas posms no Liepājas līdz Nīcai, autoceļa Ķekava-Skaistkalne (P89) posms no Ķekavas uz Vecumniekiem, autoceļa Cēsis-Vecpiebalga-Madona (P30) 10 km posms no Vecumniekiem uz Madonu.

Nākamgad virsmas atjaunošana tiks veikta arī uz 30 km Tallinas šosejas. Posmos, kas atjaunoti par ES fondu līdzekļiem ik pēc noteikta laika jāveic virsmas jeb dilumkārtas atjaunošana, lai neveidotos rīses un bedres un ceļš kalpotu pēc iespējas ilgāk.

Viennozīmīgi reģionos cilvēki ļoti gaida vietējo ceļu sakārtošanu – manis jau pieminētie 300 km, kuri plānoti nākamgad, daudziem būtiski uzlabos dzīves apstākļus.

Plūdu dēļ valsts ceļiem tika šogad nodarīti lieli zaudējumi, uz vienu dienu pat tika slēgti viens galvenā ceļa posms. No kādiem līdzekļiem šie ceļi tiek vai tiks remontēti?

Lietavu izraisītie plūdi valsts ceļiem radīja bojājumus 1,345 milj.eiro vērtībā. Ceļus atjaunoja un vēl turpinās atjaunot VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs” speciālisti. Šiem mērķiem tika izmantoti līdzekļi, kas bija paredzēti ikdienas uzturēšanas darbiem, tai skaitā ziemas sezonā. Taču šī summa jau ir kompensēta – oktobra sākumā valdība pieņēma lēmumu segt zaudējumus no līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem.

**JASPERS ir tehniskās palīdzības partnerība starp trim partneriem – Eiropas Komisiju, Eiropas Investīciju banku un Eiropas Rekonstrukcijas un attīstības banku. JASPERS sniedz neatkarīgas konsultācijas atbalsta saņēmējvalstīm, lai palīdzētu kvalitatīvi sagatavot apjomīgus projektus kurus paredzēts līdzfinansēt ar diviem ES strukturālajiem un investīciju fondiem (ERAF un KF).

**Ģeorežģis ir ģeosintētisks materiāls, kas autoceļu konstrukcijai nodrošina iespēju uzņemt lielākas slodzes.

Autoceļu uzturētāji ziemas sezonai ir gatavi



Noslēdzoties vasaras darbu sezonai, autoceļu uzturētāji sāk gatavoties ziemai – tiek kalibrēta ziemas uzturēšanas tehnika, veidoti pretslīdes materiālu krājumi un veikti citi darbi. Par aizvadīto vasaras sezonu un gatavību ziemai "Autoceļu Avīzei" stāsta VAS "Latvijas autoceļu uzturētājs" valdes priekšsēdētāja p.i. Guntis Karps.

Vasaras ceļu uzturēšanas darbi ir praktiski noslēgušies. Kas ir paveikts?

Vasaras sezonas darbi patiešām tuvojas beigām, tomēr, kamēr vien laika apstākļi ļaus, tie turpināsies. Principā šis darbu sadalījums – vasaras un ziemas – būtu jāpārskata: kā to pierāda pēdējās ziemas, arī ziemas sezonā mēs planējam un profilējam grants ceļus, dažkārt plaujam krūmus.

Vasaras sezonas darbu apjoms šogad, salīdzinot ar 2016. gadu, pieauga par 10%, kas naudas izteiksmē ir aptuveni 3 milj. eiro. Šovasar vairāk bija seguma uzturēšanas darbu, tostarp veicām dubultās virsmas apstrādi uz 60 km grantēto ceļu, padarot tos par melnā seguma autoceļiem.

Rudeni vairākkārt piedzīvojām spēcīgas lietavas. Ko tas nozīmēja ceļu uzturētājiem?

Augusta beigās stipro lietavu dēļ bija nepieciešams slēgt 27 ceļu posmus, vēl uz vairākiem ceļiem satiksme tika ierobežota. Visvairāk cieta valsts galvenais ceļš Krievijas rob.(Grebņeva)-Rēzekne-Daugavpils-Lietuvas rob.(Medumi) (A13) un reģionālais ceļš Viļaka-Kārsava (P45). Atsevišķās vietās plūdu dēļ ieviestie ierobežojumi ir saglabāti joprojām, taču caurbraukšana ir atjaunota visur. Mēs diezgan īsā laikā operatīvi mobilizējām tehniku, materiālus un cilvēkus, vidēji diennakts laikā atjaunojot pārrautos posmus. Cilvēki strādāja vakaros, pat naktīs – darba grafiks bija līdzīgs tam, kāds ir ziemā

lielas snigšanas laikā. Mūsu mērķis bija savest kārtībā bojātos ceļus līdz 1. septembrim, lai, sākoties skolai, vismaz autobusu maršruti nebūtu traucēti. Vēlāk, kā zināms, lietus atkārtojās, un ceļi atkal cieta. Es uzskatu, ka ar šiem lietavu radītajiem bojājumiem kopumā mēs labi tikām galā.

Līdz oktobra vidum plūdu radīto bojājumu dēļ veikti darbi par 872 tūkst. eiro:

- nomainīti 487 m polimēra un dzelzsbetona caurtekas;
- uzstādīta 171 pagaidu ceļazīme;
- sakārtoti 28 m drošības barjeru;
- novākti 72 koki;
- izmantoti vairāk nekā 17 tūkst. m³ smilts, grants un frakcionētās šķembas, lai aizbērtu izskalojumus, seguma iesēdumus, veiktu bedrīšu remontu, dilumkārtas atjaunošanu, smilts iestrādi ceļa konstruktīvajos elementos.

Daļa darbu turpinās un tiks pabeigti tikai nākamgad. Vietās, kur tika atjaunots uzbērumu un uzklāts asfalts, iespējams, ceļš vēl sēdīsies, un tad pieasfaltēšanu un remontu veiks nākamgad pavasarī.

Arī tagad – divus mēnešus pēc plūdiem – situācija dažos reģionos joprojām ir pietiekami nopietna – ilgstošo lietavu dēļ ceļu klātnes daudzviet ir pārmitrinātas, veidojas nogāžu noslidējumi. Uz vecā asfalta bedrītes veidojas līdzīgi kā pavasarī – mitruma dēļ ceļa klātnes kļūst kustīgas, veidojas

bedres. Īpaši bedraini ir grants ceļi Kurzemes un Latgales pusē, taču patlaban neko īsti nevar darīt. Slapjus ceļus greiderēt nav jēgas, tas dod īslaicīgu efektu, turklāt pārmitrinātas ceļa konstrukcijas smagā tehnika bojā vēl vairāk.

Ja uz šīm pārmitrinātajām virsmām pēkšņi uznāks ziema un sāksies sals, nekas labs nebūs. Daudzviet grants un zemes ceļa konstrukcijās izveidojušies ūdens ieslēgumi, un siltā ziemā iespējami rūgumi.

Šogad uz 60 km valsts grantēto ceļu tika uzklāta dubultā virsma. Vai nākamgad šos darbus plānots turpināt?

Uzskatām, ka šis process būtu jāturpina, bet par konkrētiem ceļiem un kilometriem runāt vēl ir pārāgi.

Apstrādājamo posmu sarakstu sadarbībā ar pašvaldībām un VAS "Latvijas Valsts ceļi" veidojam laicīgi. Beidzoties ziemas sezonai, ir redzams kopējais vasaras ceļu uzturēšanas budžets, tad arī plānojam, cik dubultās virsmas liksim. Pāris posmi jau šogad ir sagatavoti dubultās virsmas uzlikšanai, pavasarī varēsim sākt darbus.

Ja nakts vidū uz nelielas intensitātes ceļa izkaisa sāli, tad efekts nebūs liels – sāls strādā lēni. Lai tas darbotos efektīvi, vajadzīga transporta kustība.

Vai autoceļu ceļmalas joprojām tiek piemēslotas? Un stāvlaukumi?

Kopējās tendences tomēr liecina, ka Latvija kļūst tīrāka. Tas noteikti ir sociālo nemēšlošanas kampaņu un pavasara taltu rezultāts, kurās piedalās visas paaudzes. Mēs zināmā mērā augam – cilvēki sāk vairāk to apzināties. Šogad ceļmalu un stāvlaukumu sakopšanā esam tērējuši par pusmiljonu eiro mazāk.

Šovasar sociālajos tīklos nereti tika publicētas fotogrāfijas ar zālē ieaugušām autobusu pieturām. Vai ceļmalu pļaušana tika veikta nepieciešamajā apjomā?

Ikdienas uzturēšanas darbos pēc nozīmīguma prevalē ziema, bedrīšu remonts, greiderēšana, satiksmes kustības drošība, kam seko pļaušana. Ceļa nomaļu pļaušana uz A un B uzturēšanas klases ceļiem notiek divas reizes sezonā. Arī C klases ceļi iespēju robežās tiek apļauti divreiz. Iespējams, ir kādi D ceļu posmi, uz kuriem šim darbam līdzekļu nepietiek. Bet ir jāsaprot, arī tad, ja pieturvieta tiek sakopta maijā, jūlijā tā, iespējams, jau

Autoceļu uzturēšanas darbi

Vasaras sezona

1. aprīlis - 31. oktobris

- Bedrīšu remonts uz asfaltētajiem ceļiem;
- grants segumu periodiskā greiderēšana, planēšana un atjaunošana;
- izsvīdumu likvidēšana, kūkumojošo vietu noseģšana, iesēdumu labošana;
- grants ceļu atputekļošana un dubultās virsmas apstrāde;
- tiltu un caurteku konstrukciju apkope un remonts;
- ceļa nodalījuma joslu uzturēšana (izskalojumu likvidēšana, ūdens atvades sistēmu tīrīšana, apauguma likvidēšana, nomaļu uzpildīšana);
- pieturvietu atjaunošana un uzturēšana;
- atkritumu savākšana;
- ceļa zīmju un signālstabiņu uzstādīšana un nomaņa;
- kritušo koku novākšana;
- citi nepieciešamie darbi.

Ziemas sezona

1. novembris – 31. marts

- Autoceļu, tiltu, satiksmes pārvadu, caurteku un gājēju tuneļu uzturēšana (sniega tīrīšana, brauktuvju kaisīšana ar pretslīdes materiāliem, t.sk. preventīvā kaisīšana);
- satiksmes organizēšana;
- seguma uzturēšana;
- autoceļu kopšana;
- autoceļu apsekošana;
- ceļa laika apstākļu informācijas sistēmas uzturēšana;
- citi nepieciešamie darbi.

būs ieaugusi zālē. Uz valsts ceļiem ir nepilni 10 tūkstoši pieturvietu soliņu, tas nozīmē, ka pašu pieturu ir vēl vairāk.

Kopumā līdz 30. septembrim zāles pļaušanu veicām uz gandrīz 80 tūkst. pārgājiena kilometru.

Tajos rajonos, kur tiek veikta virsmas apstrāde, bedrīšu remontu skaits uz nosacīto kilometru ceļa atšķiras pat 2-3 reizes.

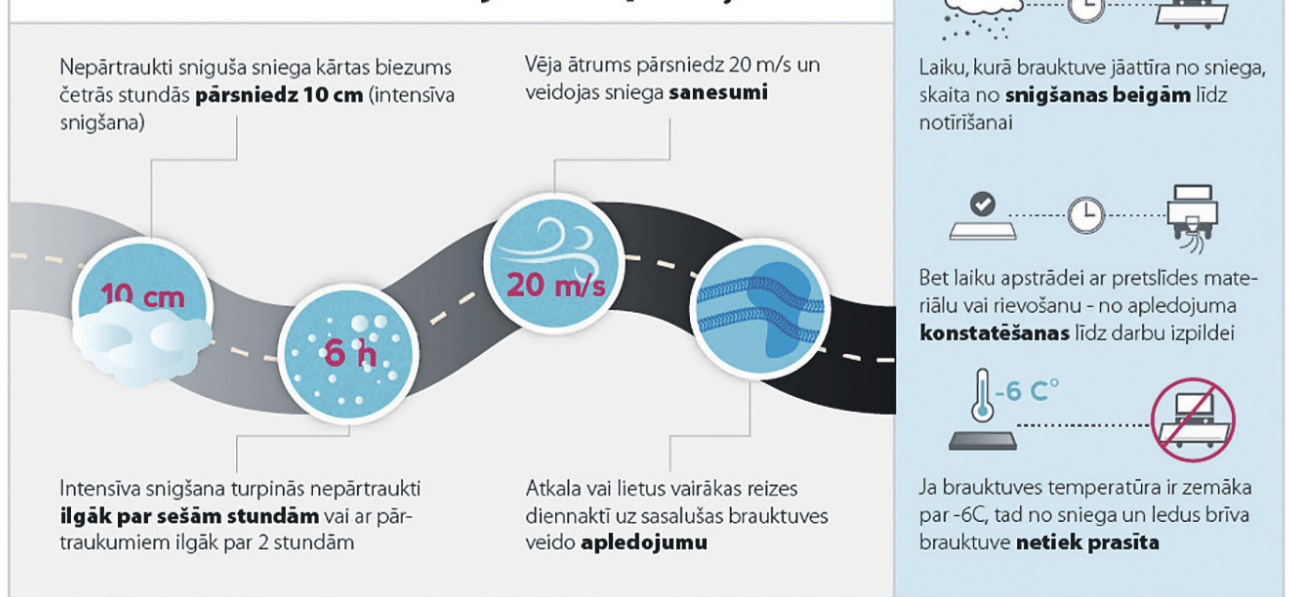
Pagājušā ziema bija ļoti nepastāvīga – bija vērojami vairāki sasalšanas un

atkušanas cikli. Vai šogad pavasarī bedrīšu uz asfalta ceļiem tāpēc bija vairāk?

Jā, viennozīmīgi – siltās ziemās bedrītes veidojas vairāk. Ūdens sasilstot izplešas, un veidojas bedre. Ja šādi sasalšanas un atkušanas periodi ir vairāki, bedres veidojas pastiprināti.

Taču kopumā bedrīšu remontiem ir tendence samazināties. Ja tālajā 2008. gadā mēs remontējām 685,5 tūkstošus m² bedrīšu, kas ir vairāk nekā 100 tekošie kilometri ceļa, kad šogad salabojām 322 tūkstošus m². Tas nozīmē, ka nepilnos 10 gados samazinājums ir vairāk nekā divas reizes. Pēdējos gados ir bijis milzīgs progress uz valsts galvenajiem ceļiem – veikta pārbūve, seguma atjaunošana. Tieši galvenie ceļi agrāk lielā mērā

Kas ziemā ir ārkārtēji laika apstākļi?



bija vainīgi pie šī lielā bedrīšu apjoma. Pēdējos gados tiek veikta virsmu apstrāde, kas arī dod efektu, ka bedres neveidojas. Tajos rajonos, kur tiek veikta virsmas apstrāde, bedrīšu remontu skaits uz nosacīto kilometru ceļa atšķiras pat 2-3 reizes.

Ziemas sezonas uzturēšana kā katru gadu sākas 1. novembrī. Pērn sniega tīrīšana un kaisīšana sākās jau pirmajās novembra dienās. Esat gatavi ziemai?

Ceļiniekiem ir divas sezonas, un darba process ir izveidojies tā, ka darbi plūdeni no vienas sezonas pāriet otrā. Oktobrī notiek mašīnu kalibrēšana. Sāls ir sagādāta 46 tūkst. tonnu apjomā, kas ir lielākā daļa no kopumā ziemā patērētā. Esam sagatavojuši 15 tūkst. t sāls-smilts maisījuma. Darbam ir gatavas 642 ziemas tehnikas vienības, no 1. novembra darbu diennakts režīmā uzsāks 28 informatīvie un operatīvie dežuranti visās LAU nodaļās un četri reģionālie dežuranti. Šī kārtība ir stingra un tiek atrunāta mūsu normatīvajos dokumentos. Ja būs nepieciešams, oktobra beigās jau tiks uzsākti preventīvie darbi. Līdzīgi kā iepriekšējos gados, situācijas kontrolēšanai izmantosim arī 53 meteoroloģiskās stacijas. Aicinām arī autovadītājus ziņot par apgrūtinātiem braukšanas apstākļiem.

Vai ziemas uzturēšanas darbos šogad ir kādi jaunumi, vai strādāsiet ar ierastajām metodēm un tehniku?

Izmantosim ierastās un iepriekšējos gados aprobētās metodes, tehnoloģijas un tehniku, būtiskas izmaiņas nav plānotas.

Turpinām darbu pie

maršrutu optimizācijas, pamazām samazinām greideru skaitu, bet palielinām to efektivitāti – lai iespējami mazāk būtu tukšo braucienu. Ja pirms dažiem gadiem mums to bija vairāk nekā 200, tad šogad ir 175. Viena greidera apkalpojamo kilometru skaits no 72 ir pieaudzis jau līdz 76, nākamgad ceram sasniegt 77 km.

Uz A klases ceļiem strādājošās mašīnas ir aprīkotas ar GPS un maršrutu kontroles sistēmām. Tās varēs redzēt Waze un kartē www.lvceli.lv.

Vairāk izmantosim traktorus – tie ir ātri lieljaudas traktori ar 200 zirgspēkiem, un papildu priekšējai lāpstai var aizmugurē pielikt rievotājus, kas uz zemākas klases piebraukta sniega veido rievās slidamības mazināšanai.

Uz A klases ceļiem strādājošās mašīnas ir aprīkotas ar GPS un maršrutu kontroles sistēmām. Tās varēs redzēt Waze un LVC interaktīvajā kartē www.lvceli.lv. Mājaslapā būs arī informācija par pēdējo 2h laikā uz A klases ceļiem veiktajiem darbiem. Tas tiek darīts, lai informētu sabiedrību. Visus tīrīšanas, kaisīšanas darbus, ja laika apstākļi to ļauj, cenšamies paveikt no 4.00 līdz 6.00 – līdz satiksmes intensitātes sākuma stundām.

Vai šogad izmantosiet tos pašus reaģentus vai, ņemot vērā iepriekšējo ziemu pieredzi, kaut ko šajās formulās arī pamainīsiet?

Izmantosim tehnisko sāli jeb nātrija hlorīdu un smilti. Nelielos apjomos izmantosim arī kalcija hlorīdu, kas strādā pie -20°C, taču pie mums šāds sāls pēdējos gados jau ir eksotika, to vairāk izmanto Skandināvijā.

Turpināsim darbu pie tehnoloģijām. Esam konstatējuši, ka nav gaidītās atdeves no sāls šķīduma izmantošanas slidamības mazināšanai, ko lielā apjomā praktizē Igaunijā. Šķīduma galvenais efekts it kā ir tas, ka slidamība samazinās īsākā laikā, taču, temperatūrai kritoties, apledojums var straujāk izveidoties no jauna. Turklāt ar sāls šķīdumu var apstrādāt īsākus posmus nekā ar mitrinātas sāls tehnoloģiju.

Sāls-smilts maisījuma pluss ir tāds, ka baltā ziemā autovadītājs redz, ka ir veikta kaisīšana. Tas ietekmē arī psiholoģiski. To vairāk izmantojam uz zemākas klases un mazākas intensitātes ceļiem. Ja nakts vidū uz nelielas intensitātes ceļa izkaisa sāli, tad efekts nebūs liels – sāls strādā lēni. Lai tas darbotos efektīvi, vajadzīga transporta kustība. Autovadītāji nereti ir ievērojuši, ka, braucot tuvāk Rīgai, ceļš ir plikāks, cilvēkiem šķiet – Pierīgā kaisa biežāk, taču izkaisītā norma ir identiska. Efekts rodas no satiksmes intensitātes, kas Pierīgā ir daudz lielāka.

Cik līdzekļi kopumā atvēlēti nākamajai ziemas sezonai (2017/2018)?

Pēdējos gados ziemā izlietojam vairs 30 milj. eiro. Ar šogad rēķināmies ar līdzīgu summu, taču precīzi neviens nevar pateikt, cik daudz snigs un cik daudz preventīvās kaisīšanas būs jāveic. Vasaras sezonas darbi vēlāk tiek koriģēti, ņemot vērā to, cik daudz naudas ziemā izlietots, cik lielā apjomā darbi veikti.

Autoceļu uzturētāji rūpējas, lai ziemā braukšanas apstākļi būtu iespējami labāki un drošāki. Kas ziemā būtu jāatceras autovadītājiem?

Autovadītājiem visos gadalaikos pirms braukšanas būtu jānovērtē automašīnas tehniskais stāvoklis. Savlaicīgi jānomaina ziemas riepas. Ja vien tas ir iespējams, tad, iestājoties ziemai, būtu labi atjaunot braukšanas prasmes kādā laukumā – lai zinātu, kā rīkoties, ja automašīna slid, vai kā apbraukt šķērslī, kas pēkšņi parādījies uz ceļa. Un pats galvenais uz ceļa – izvēlēties savām prasmēm un braukšanas apstākļiem atbilstošu ātrumu, ievērojot ceļu satiksmes noteikumus.

Valsts autoceļu uzturēšana ziemas sezonā



Ziemas sezona valsts autoceļu uzturēšanā 24 h režīmā sākas no **1. novembra**



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

Galvenie ziemas sezonas darbi:



A autoceļu un laukumu attīrīšana no sniega

B autoceļu apsekošana un operatīvā kopšana

C autoceļu seguma kaisīšana ar pretapledošanas materiālu

Ziemas dienestā izmantojamā tehnika

210 Ar kaisīšanas iekārtām un sniega lāpstām aprīkotas automašīnas

175 Autogreideri

130 Ekskavatori, iekrāvēji

114 Traktori

13 Buldozeri

Valsts autoceļu kontrole

24 stundas diennakti **28** ziemas dienesta dežuranti visā valsts teritorijā kontrolē valsts autoceļu stāvokli

ledzīvotāji ir aicināti informēt par neatbilstošu ceļu stāvokli **8000 5555**

Dežuranti informāciju iegūst:

- no vairāk nekā **50** **meteostacijām**, kas izvietotas uz Latvijas galvenajiem autoceļiem
- izmantojot **tiešos novērojumus**
- sekojot līdz **laika ziņām**
- Satiksmes informācijas centra**, kuri saņem informāciju no autoceļu lietotājiem, kā arī no **dienestiem** (Valsts policija, Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta u.c.).
- 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 līdz kaisītāja darbam, pārraudzīt tā atrašanās vietu un laiku.

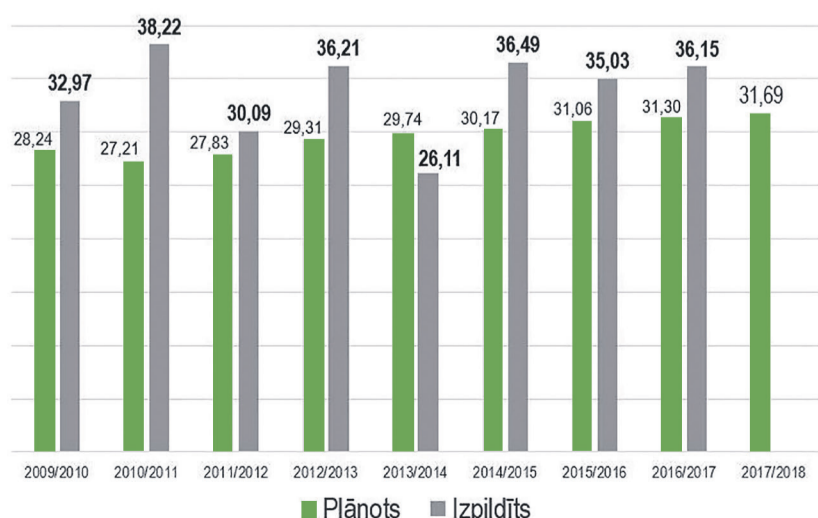
Ziemas uzturēšanai uz valsts ceļiem ielplānots 31 milj. eiro



Uldis Augulis Satiksmes ministrs




Valsts budžeta finansējums ziemas uzturēšanas darbiem šajā sezonā ir piešķirts tādā pašā līmenī, kā iepriekšējos trīs gadus – 31 miljons eiro. To, vai realitātē būs nepieciešams vairāk vai mazāk naudas, varēs zināt tikai ziemas sezonas beigās. Ja ziema būs barga, vai otrādi - ar daudziem atkušņu un sasaldēšanas cikliem, un būs nepieciešami papildu līdzekļi, valdība lems par to piešķiršanu. Kopumā ceļu uzturētāji un pārvaldītāji ir ziemai gatavi, gan tehnikas, gan citu resursu ziņā, tiks arī nodrošināta informācija autovadītājiem par braukšanas apstākļiem, caur lietotni Waze, kā arī www.lvceli.lv mājas lapas kartē.

Plāns un izpilde ceļu uzturēšanā ziemas sezonā (milj. EUR)



Ziemas uzturēšanas prasības Ziemeļvalstīs

Kādas ir prasības ziemas uzturēšanas darbiem uz valsts ceļiem Baltijas valstīs, Zviedrijā un Somijā atkarībā no uzturēšanas klases.

	 Latvija	 Lietuva	 Igaunija	 Somija	 Zviedrija	
Riepas	Jābūt ziemas riepām	1.dec.-1.marts	1.nov.-1.apr.	1.dec.-1.marts	1.dec.-1.marts	1.dec.-31.marts
	Atļautas radzotas riepas	1.okt.-30.apr.	1.nov.-10.apr.	1.okt.-30.apr.	1.nov.-pirmā pirmdiena pēc Lieldienām	1.okt.-15.apr.
Augstākās uzturēšanas klases ceļi	Klase un satiksmes intensitāte (automašīnu skaits diennaktī)	A klase (>5000) A1 klase (1000-5000)	M1 klase (>10 000) M2 klase (1000-10 000)	3.+ klase (>3000, lielākie valsts ceļi) 3. klase (>3000)	1S klase (>6000) 1. klase (3000-6000) 1B klase (1000-2999)	1.klase >=16000 2.klase (8000-15999) 3.klase (2000-7999)
	Sniega notīrīšanas laiks	A: 3h pēc snigšanas A1: 4h pēc snigšanas	M1: 2h pēc snigšanas M2: 3h pēc snigšanas	3.+, 3.: 5h pēc snigšanas	1S: 2,5h laikā pēc snigšanas (2h laikā jānotīra slapjš sniegs vai ar pretslīdes materiāliem kaisīts sniegs) 1.: 3h pēc snigšanas (laikā jānotīra slapjš sniegs vai ar pretslīdes materiāliem kaisīts sniegs) 1B: 3h pēc snigšanas	1.: 2h pēc snigšanas 2.: 3h pēc snigšanas 3.: 4h pēc snigšanas
	Pieļaujama sniega dziļums snigšanas laikā	Sniegs 6 cm Slapja sniega biezums vai ar sāli un smiltīm sajaukts sniegs 3 cm Sniega sanesumi putenī 12 cm	Sniegs uz M1 klases 4 cm; M2 7cm Slapjš sniegs vai ar sāli un smiltīm sajaukts sniegs uz M1 klases 1 cm; M2 2cm	Sniegs 4 cm Slapjš sniegs vai ar sāli un smiltīm sajaukts sniegs 2 cm	Sniega biezums uz 1S, 1., 1B ceļiem 4cm Slapja sniega biezums vai ar sāli un smiltīm sajaukta sniega biezums uz ceļa 2cm	1., 2., 3.: Sniega tīrīšana sākas, kad sniega biezums ir 1cm
	Laiks ceļu kaisīšanai ar pretslīdes materiāliem	A: 3h A1: 4h	M1: 2h M2: 3h	Uz 3.+ līmeņa ceļiem 2h laikā, bet uz 3.līmeņa ceļiem 4h laikā brauktuvēm un ietvēm jābūt brīvām no sniega un ledus. Tiek veikta arī preventīvā kaisīšana.	1S: 2h; Preventīvā kaisīšana notiek uz ceļiem ar ļoti intensīvu satiksmi 1.: 2h; Preventīvā kaisīšana notiek bīstamos posmos 1B: 3h laikā ar sāli un 4h laikā ar smilti	1.: 2h laikā ceļam jābūt tīram no sniega un ledus 2.: 3h laikā ceļam jābūt tīram no sniega un ledus 3.: 4h laikā transporta sliedēm jābūt tīram no sniega un ledus
	Uzturēšanas prasību darbības laiks	A: 6.00-22.00 A1: 6.00-20.00 (citā laikā atļauts B uzturēšanas līmenis)	M1: visu diennakti M2: 4.00-22.00	3.+: 5.00-23:00 Pārējā laikā atļauta 3.līmeņa uzturēšana 3.: 6.00-22.00 Pārējā laikā atļauta 2.līmeņa uzturēšana	1S, 1., 1B: Visu diennakti	1., 2., 3.: Visu diennakti
Vidējās uzturēšanas klases ceļi	Klase un satiksmes intensitāte (automašīnu skaits diennaktī)	B klase (500-1000)	K2-R2 klases (500-1000)	2. klase (1001-3000)	2. (100-999)	4.klase (500-1999)
	Sniega tīrīšanas laiks	6h pēc snigšanas	4-5h pēc snigšanas	12h pēc snigšanas	4h pēc snigšanas	6h pēc snigšanas
	Pieļaujama sniega dziļums snigšanas laikā	Sniegs 8 cm Sniegs pēc snigšanas 4 cm	5-10 cm (līdz 5 cm pieļaujams pēc snigšanas)	Sniegs 8 cm Slapjš sniegs vai ar sāli un smiltīm sajaukts sniegs 4 cm	Baltā uzturēšana*. Sniega biezums uz ceļa 8cm	8cm snigšanas laikā (sniega sanesumi 16 cm), 4cm pēc snigšanas
	Laiks ceļu kaisīšanai ar pretslīdes materiāliem	6h	5h	8h	6h	5h
	Uzturēšanas prasību darbības laiks	6.00-18.00 (citā laikā atļauts C uzturēšanas līmenis)	6.00-19.00	7.00-21.00 Pārējā laikā atļauta 1.līmeņa uzturēšana	Visu diennakti	Visu diennakti
Zemākās uzturēšanas klases ceļi	Klase un satiksmes intensitāte (automašīnu skaits diennaktī)	C klase (100-500) D klase (< 100)	R3 klase (<500)	1. klase (<1000) (<500)	3. (<100)	5.klase (<499)
	Sniega tīrīšanas laiks	C: 18h pēc snigšanas D: Sniega tīrīšana notiek apm.4x sezonā	Sniega tīrīšana notiek, sniegam sasniedzot 20cm	24h pēc snigšanas	6h pēc snigšanas	6h pēc snigšanas
	Pieļaujama sniega dziļums snigšanas laikā	C: Sniegs 10 cm D: Nav noteikts	Nav noteikts	Sniegs 10 cm Slapjš sniegs vai ar sāli un smiltīm sajaukts sniegs 5 cm	Baltā uzturēšana*. Sniega biezums uz ceļa 10cm	Sniega tīrīšana sākas, kad sniega dziļums sasniedz 3 cm. Pēc snigšanas pieļaujama sniega biezums ir 2 cm. No 20.00-24.00 sniega tīrīšana sākas, kad sniega segas biezums sasniedz 6 cm
	Laiks ceļu kaisīšanai ar pretslīdes materiāliem	Nav noteikts	Nav noteikts	12h	8h	6h
	Uzturēšanas prasību darbības laiks	6.00-18.00	9.00-18.00	Visu diennakti	Visu diennakti	Visu diennakti

*Baltā uzturēšana nozīmē piebrauktu sniega kārtu ~10 cm, kurai slidamības mazināšanai visu ziemu periodiski veic rievošanu. Baltā uzturēšana ir iespējama tikai uz zemas intensitātes ceļiem.

Ar fotoradaru palīdzību pārbaudīs arī vinjeti

Stacionārie fotoradari turpmāk fiksēs ne vien ātruma pārkāpumus, OCTA un tehniskās apskates derīgumu, kā tas bijis līdz šim, bet arī to, vai automašīnai ir nomaksāta autoceļu lietošanas nodeva jeb vinjete. Tehniski tas notiek tā: automašīnai pārsniedzot atļauto braukšanas ātrumu, tiek piefiksēts tās reģistrācijas numurs un veikta pārbaude – vai ir nomaksāta autoceļu lietošanas nodeva.

Ja stacionārais fotoradars vienam transportlīdzeklim fiksēs vairākus pārkāpumus, sods tiks piemērots tikai par

lielāko pārkāpumu. Piemēram, ja auto tiks pieķerts par ātruma pārsniegšanu, bet tam nebūs derīga arī OCTA, tehniskā apskate, kā arī vinjete, tad sods tiks piemērots par lielāko pārkāpumu.

Uz Latvijas ceļiem šobrīd kopumā darbojas 52 stacionārie fotoradari. Līdz šī gada beigām plānots uzstādīt vēl 8 radarus, savukārt 2018.gadā uz ceļiem parādīsies vēl 40 jauni stacionārie fotoradari, nodrošinot to, ka līdz nākamā gada beigām Latvijā kopumā darbojas 100 radari.

CSDD nodod autoskolām nerakstītos ceļu satiksmes likumus

Ja laid pa kreisi, pabrīdini!



Vienmēr ieslēdzam pagrieziena signālu, turklāt savlaicīgi.

#parlabāmattiecībām

Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) aicina autoskolas apmācības procesā izmantot interneta vietnē www.nerakstītie.lv pieejamos 15 nerakstītos ceļu satiksmes likumus, kuri tapuši kampaņas "Par labām attiecībām" gaitā. Pirmie desmit likumi tika prezentēti kampaņas sākumā, bet nākamās piecas ierosināja sabiedrība, kura visas kampaņas laiku sociālajos medijos aktīvi komentēja sev "sāpīgās" kultūras normas, kuras ikdienā uz ceļa netiek ievērotas.

Tāpat kampaņā noskaidroti TOP 3 nerakstītie ceļu satiksmes likumi, kurus ratificējuši vairāk nekā 11 tūkstoši Latvijas iedzīvotāji. Tie ir: laicīga pagrieziena signāla rādīšana jeb "Ja laid pa kreisi, pabrīdini!", aklo zonu uzmanīšana jeb "Nespēlē paslēpes!", rāvējslēdzēja principa ievērošana jeb "Ar rāvējslēdzēju ir ātrāk!".

Kampaņas mērķis bija vērst uzmanību un uzlabot savstarpējās attiecības ceļu satiksmē starp dažādiem braucējiem un gājējiem. "Satiksmē līdzīgi kā attiecībās svarīgākais ir cieņa un sapratne.

Braukšanas kultūru veido katrs satiksmes dalībnieks ar savām zināšanām, pieredzi un arī attieksmi. Kampaņas rezultāti rāda biežākos klupšanas akmeņus un kaitinošākos ieradumus, pret kuriem aktīvi iestājas liela daļa sabiedrības. Redzam, ka braucēji joprojām "iekrīt" uz vispārzināmām lietām. Tā ir elementāra pieklājība – ievērot šos likumus un cienīt citus satiksmes dalībniekus," secina CSDD Kvalifikācijas daļas priekšnieks Juris Teteris.

Lai katrs no mums aizdomātos par savu uzvedību uz ceļa, kampaņas laikā CSDD sadarbībā ar apdrošināšanas sabiedrību ERGO piedāvāja izklaidējošu testu, kurā varēja noskaidrot, kāds partneris attiecības uz ceļa tu esi – mačo, misters lieliskais, žubīte, bargā kundze vai puķu bērns.

Līdz ar kampaņas noslēgumu CSDD aicina neaizmirst par nerakstītajiem ceļu satiksmes likumiem, paturēt tos prātā un ievērot ikdienu. Tāpat arī autoskolu audzēkņiem ar saviem pasniežējiem vajadzētu pārrunāt un skaidrot labas braukšanas kultūras principus.

Drošas braukšanas ieteikumi



Starpsezonā, tuvojoties ziemai, autovadītājiem ir jāpaveic daži būtiski sagatavošanās darbi. Par tiem "Autoceļu Avīzei" pastāstīja autosportists un SIA "Drošas braukšanas skola" direktors Jānis Vāns.



Bremzēšana

Strauja bremzēšana un pareizas manipulācijas ar stūri ir efektīvākais veids, kā sevi pasargāt. Pat, ja no šķēršļa izvairīties neizdosies, strauja bremzēšana ļaus samazināt ātrumu, un sekas nebūs tik smagas.



Ziemas riepas

Lai arī Latvijā obligāta prasība pēc ziemas riepām ir no 1.decembra, jāatceras, ka vasaras riepas savu uzdevumu pārstāj pildīt pie +5°C. Tās kļūst cietākas, gumijs nevar pilnvērtīgi nodrošināt bremzēšanu, pasliktinās automašīnas vadāmība. Tāpēc pats galvenais, lai ziemā automašīnā justos droši, ir riepas. Saķeri ar ceļu nodrošina četři plaukstas izmēra laukumi, tāpēc svarīgi, cik kvalitatīvi tie ir. Ziemas riepu protektoru standarts noteikts vismaz 4 mm, taču kārtīgai ziemai tas var būt par maz. Ja jāizvēlas starp jaunām mazāk zināma zīmola ziemas riepām vai lietotām pazīstama zīmola riepām, priekšroka tomēr dodama jaunām, jo lietotas riepas, iespējams, nav atbilstoši glabātas. Uz melnā ledus vislabāk strādā riepas ar radzēm, taču tās ir skaļākas un lielākajā Eiropas valstī nav atļautas. Bezradžu riepu protektorus ir daudz lameļu (nelieli iegriezumi protektorā), tās ir maksimāli mikstas un ļauj mašīnu labāk kontrolēt uz ledus, taču stūrēšana uz sausa asfalta vai mitra bruģa var būt diezgan viltīga. Turpretī radzotām riepām bez radzēm protektors ir cietāks, bet pietiekami dziļš, lai nodrošinātu labu saķeri sniegā. Tā saucamās vissezonas riepas nav labākā izvēle.



Darbības ar stūri

Autovadītājiem nereti liekas – ja pagriežot stūri, kādu brīdi nekas nenotiek, tad stūre jāgriež vairāk. Uz slideņa ceļā katrs manevrs aizņem vairāk laika (riepām jāsaķeras ar virsmu), tāpēc svarīgi šo paūzi izturēt. Šis iemaņas pēc vasaras, kad mašīna griežas tad, kad pagriezta stūre, ir aizmirsušās, būtu labi tās atjaunot, pabraukājot pa kādu laukumu.



Redzamība

Visintensīvākā satiksme rītos un vakaros ziemā ir tumšajā laikā, tāpēc ļoti svarīgi ir pareizi noregulēt gaismas, lai ļautu visu redzēt pašam un neapzīlbinātu citus autovadītājus. Redzamībai svarīgi ir labi strādājoši logu tīrītāji, logu tīrāmā šķidrums rezerve un logu tīrāmā slotiņa un ledusskrāpis. Jāatceras, ka svarīgi ir notīrīt visu mašīnu, lai palikušais sniegš bremzējot neuzkrīt uz paša vai tuvumā braucošās mašīnas loga.



Ziemas ekipējums

Ziemā automašīnā noteikti jābūt ledus skrāpim un slotiņai. Ja mašīna lielāka,

noderēs slotiņa ar garāku vai izvelkamu kātu. Ja ir šaubas par akumulatoru, būtu labi vadīt līdz akumulatora vadus. Daudz vietas neaizņems arī trose – ja gadās ieslidēt grāvī, vai arī nepieciešams palīdzēt kādam citam. Tāpat ziemā var noderēt neliela izmēra lāpsta. Katrā mašīnā jābūt avārijas brīdinājuma trijstūrim.

Galvenie ieteikumi:

- Svarīgs ir ne tikai riepas protektora atlikums, bet arī gumijas kvalitāte. Lietotām riepām gumija nereti ir zaudējusi svarīgas īpašības, piemēram, kļuvusi cieta.
- Mans ieteikums būtu izvēlēties labākās ziemas riepas, neskatoties uz to, cik tās maksā. Tad būsim droši, ka šajā jautājumā esam izdarījuši maksimumu.
- Domāju, ka radzotas riepas vairāk ir vajadzīgas reģionos, kur ziemā ir netīrīti ceļi, piebraukti un noslidināti grants ceļi, vai arī ceļi bieži atkūst un atkal piesalst, kā rezultātā veidojas rises un apledojumi.
- Pilsētā dzīvojošajiem pietiks ar labām ziemas riepām.
- Vienmēr svarīgi notīrīt no sniega visu mašīnu. Jūtam uzsilstot, sniegš, kas nav notīrīts, sāk kust, tad vienā brīdī tas no automašīnas var atdalīties. Ja tas krīt uz aizmuguri, tad aizmugurē braucošajam var pat izsist auto stiklu. Ja sniegš kritīs uz priekšējā stikla, pilnībā to aizsedzot, tad tas notiks pie straujas bremzēšanas, kas parasti ir

saistīta ar avārijas situāciju. Ja vēl šādā situācijā jāizvairās no kāda šķēršļa, tad situācija kļūst bīstama.

- Galvenais, kas jāņem vērā gan vasarā, gan ziemā – ekstremālās situācijās bremzēšana jāveic strauji.
- Nereti mēs braucam un konstatējam temperatūras svārstības, asfalts it kā izskatās tīrs, taču nav skaidrs – slid vai neslid. Tad ieteicams samazināt ātrumu līdz drošam un, ja tuvumā nav citu mašīnu, mēģināt bremzēt: ja mašīna saslīd vai bremžu pedālis sāk drebēt (ieslēdzas ABS), tad ir skaidrs – ceļš ir slidens, un jāsamazina ātrums līdz tādā, kādā jūs būsiet spējīgi savaldīt automašīnu, ja tā sāks slidēt.
- Jebkurā gadījumā – nevajag baidīties izmantot bremzes. Ja ABS nav vai nestrādā, tad lietderīgi pakonsultēties, kā ziemā bremzēt. Jo bremzējot bez ABS, pedālis ir "jāpumpē", lai automašīnai saglabātu arī stūrēšanas iespējas. Ar parādīšanu bieži vien nepietiek, šim pamatlīdētājam jābūt zemapziņā.
- Ziemai sākoties, iemaņu atjaunošana paņem savas 2-3 dienas. Cilvēkiem vajadzētu pabraukt garāku gabaliņu, aizbraukt uz kādu laukumu. Pieradināt sevi pie ziemas apstākļiem.
- Ziemā svarīgi atcerēties: "Dodiet sev vairāk laika". Bremzēšanai, manevru veikšanai, arī citu satiksmes dalībnieku reaģēšanai uz situāciju.

PASTĀSTI PAR SAREŽĢĪJUMIEM UZ CEĻA!

80005555

LVC bezmaksas diennakts tālrunis



Zog autoceļu aprikojumu



Uz ceļa šķērslis



Beigts dzīvnieks



Aizputinājums



Slidens ceļš



VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI

– Hei, bratan, mēs braucam aiz Tevis. Redzi BMW X6 aizmugurē?!

- Nopietni?
- Mēs esam mikriņā aiz viņa!

* * *

Tālbraucējs neierakstījās likumā un ietriecas mājā ceļa malā, izgažot sienu. Mājiņā uz krāsns guļ večiņa, grauž saulespuķu sēklas. Šoferis neapjūk un prasa:

- Kā aizbraukt līdz pilsētai?
- Cauri virtuvei un taisni!

* * *

No negadījuma vietas protokola: “Šķērsoja ielu pie sarkanā signāla un to notrieca pretīmskrienošais kājāmgājējs.”

* * *

- Mīlais, man divi jaunumi. Viens slikts, viens labs. Ar kuru sākt?
- Ar slikto!
- Es sasitu Tavu mersi.
- Nu, un labā?
- Vairāk tā nedarišu.

* * *

Vakar uzvarējām tiesā policiju. Mans advokāts pierādīja, ka, braucot uz 250 km/h, zīme ar atļauto maksimālo ātrumu 40 km/h nav redzama.

* * *

Vilciens pavadone sauc pakaļ skrienošajam vīrietim, kas spēcīgi žestikulē.

- Jūs ko – nokavējāt vilcienu?
- Nē, dzenu to ārā no stacijas!

* * *

Jānis Kalniņš tik nemākulīgi parkojās, ka regulāri uz mašīnas viņam rakstīja “Muļķe”.

* * *

- Kāda tev zīme?
- Galvenais ceļš!



VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI



ESI GATAVS ZIEMAI!

Autobraucēju brīvdienu ceļvedis

NOVEMBRIS, 2017

Latvijas Ceļu muzejs
Šlokenbeka, Milzkalne, Smārdes pag., Engures novads. Vairāk informācijas: www.celumuzejs.lv Ieeja bez maksas

25. novembris
Ventspils. **Svinīga pilsētas egles iedegšana Rātslaukumā**

26. novembris
Ventspils. **Svinīga egles iedegšana Bērnu pilsētiņā un bērnu parkā “Fantāzija”**

18. novembris
Saldus. **Patriotu skrējieni**
Vairāk informācijas: www.saldus.lv

17. novembris
pulksten 18, koncertzāle Lielais dzintars, Liepāja **Koncerts visai ģimenei “Sēd uz sliekšņa pasaciņa”**
Ieejas maksa: 7–10 eiro

26. novembris
Jūrmala. **Ziemassvētku egles iedegšana**. Vairāk informācijas: www.jurmala.lv

26. novembris–7. janvāris
Ziemassvētku tirdziņi Rīgā

17.–19. novembris
Rīga. **Gaismas festivāls “Staro Rīga”**

11. novembris
Turaidas muzejrezervāts, Siguldas nov. **Mārtiņdiena**
Ieejas maksa: 0,70–3 eiro

11. novembris
Cēsis. **Lāčplēša dienas gājiens un multimedīāls priekšnesums**.

6.–12. novembris
Sigulda. **Siguldas restorānu nedēļa**. Vairāk informācijas: www.tourism.sigulda.lv

4. novembris
pulksten 22, Kalnienas tautas nams, Gulbene. **Balle kopā ar grupu “Galaktika”**. Ieejas maksa: 4 eiro

17. novembris
Latgales kultūrvēstures muzejs, Rēzekne. **Latgales mākslinieku darbu izstādes “Rudens 2017” atklāšana**

25. novembris
pulksten 19, Madonas pilsētas kultūras nams. **Laura Reinika koncerts**. Ieejas maksa: 7–20 eiro

18. novembris
pulksten 18.30, Vienības nama koncertzāle, Daugavpils **Latvijas valsts neatkarības proklamēšanas dienai veltīts koncerts “MĒS esam LATVIJA”**

3. novembris
pulksten 19, Ogres kultūras centrs. **Koncerts “Dod, Dieviņi”**
Piedalās Antra Stafecka, Dainis Skutelis, Anmary, Uģis Roze, Valters Frīdenbergs, Kristīne Kārkle.

12. novembris
pulksten 16, Mālpils muiža, Mālpils, Rīgas rajons. **Koncertprogramma “Mīlestībā Latvijai”**.
Kaspars Zemītis un Evita Zālīte.
Ieejas maksa: 15 eiro

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

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

autocelu avīze

LUKOIL

CSDD

ASTARTE NAFTA

VIRŠI-A

elvi

Redakcijas adrese:
Gogoja 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 janvāra.

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