



KEKAVA ABT

PPP projekti – Kāpēc?

Juris Frīdmanis

AS “Kekava ABT” vadītājs

05.12.2024.



Kāpēc PPP?

Attīstīta infrastruktūra ierobežota finansējuma apstākļos

Skaidrs risku un atbildību sadalījums

Optimāli risinājumi un inovācijas

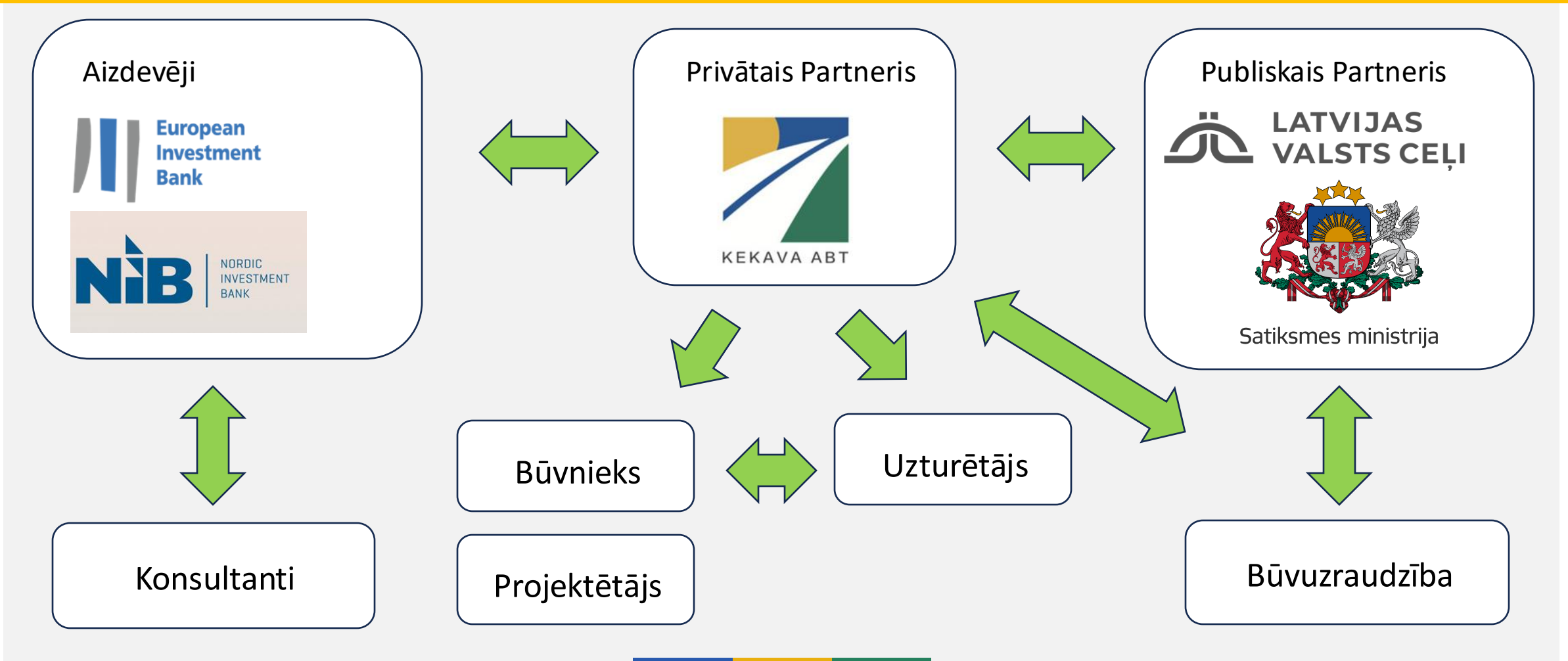
Prognozējami izdevumi

Garantēti izpildes un reakcijas termiņi

Garantēta kvalitāte

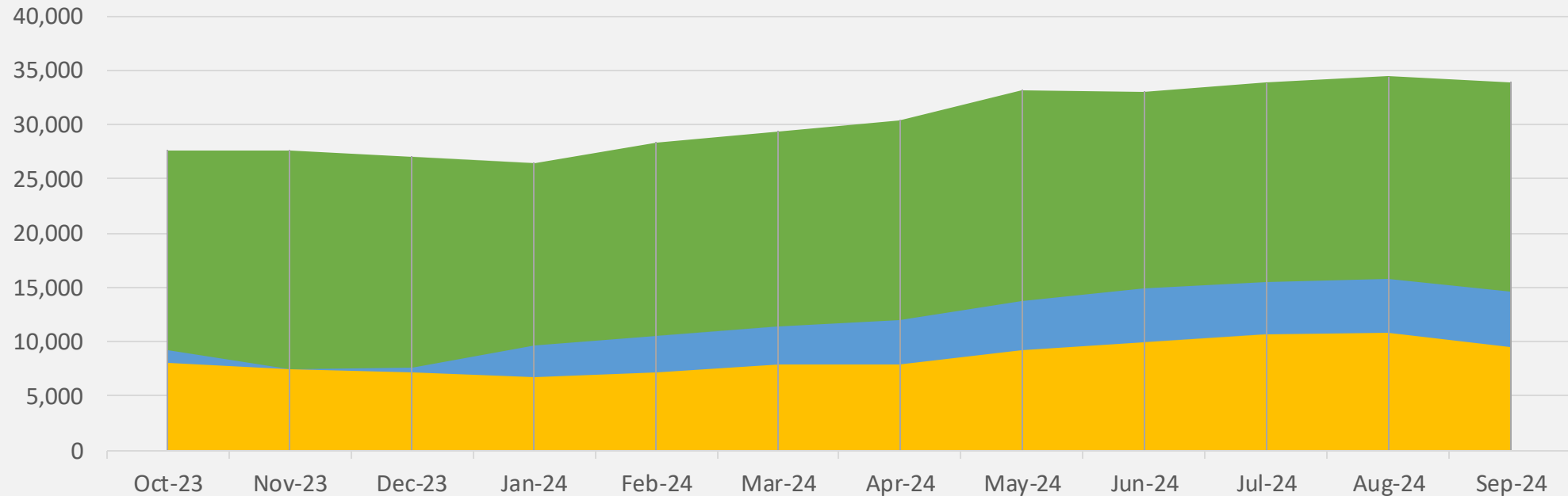
Efektīva aktīva pārvaldība

Ķekavas apvedceļš



Ķekavas apvedceļš

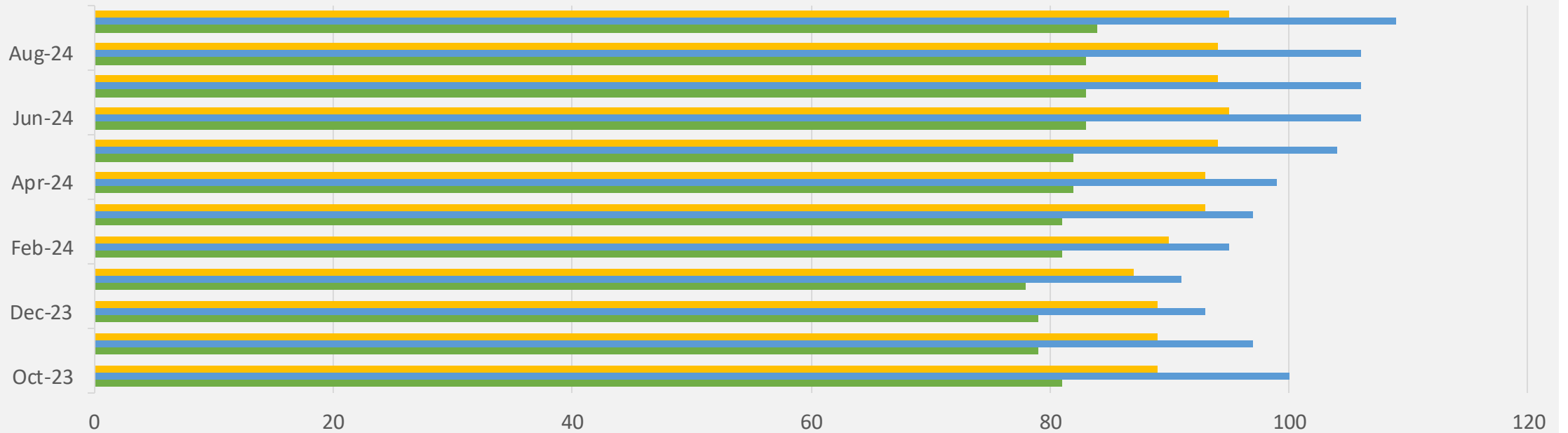
Vidējā mēneša Satiksmes intensitāte (AADT)
10.2023. - 09.2024.



| | Oct-23 | Nov-23 | Dec-23 | Jan-24 | Feb-24 | Mar-24 | Apr-24 | May-24 | Jun-24 | Jul-24 | Aug-24 | Sep-24 |
|---------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Trases sākums | 27,625 | 27,625 | 27,101 | 26,460 | 28,377 | 29,401 | 30,444 | 33,209 | 33,066 | 33,869 | 34,415 | 33,905 |
| vidus | 9,263 | 7,452 | 7,594 | 9,714 | 10,476 | 11,373 | 12,011 | 13,779 | 14,978 | 15,510 | 15,866 | 14,637 |
| beigas | 8,090 | 7,518 | 7,206 | 6,753 | 7,211 | 7,855 | 7,982 | 9,203 | 10,014 | 10,643 | 10,887 | 9,501 |

Ķekavas apvedceļš

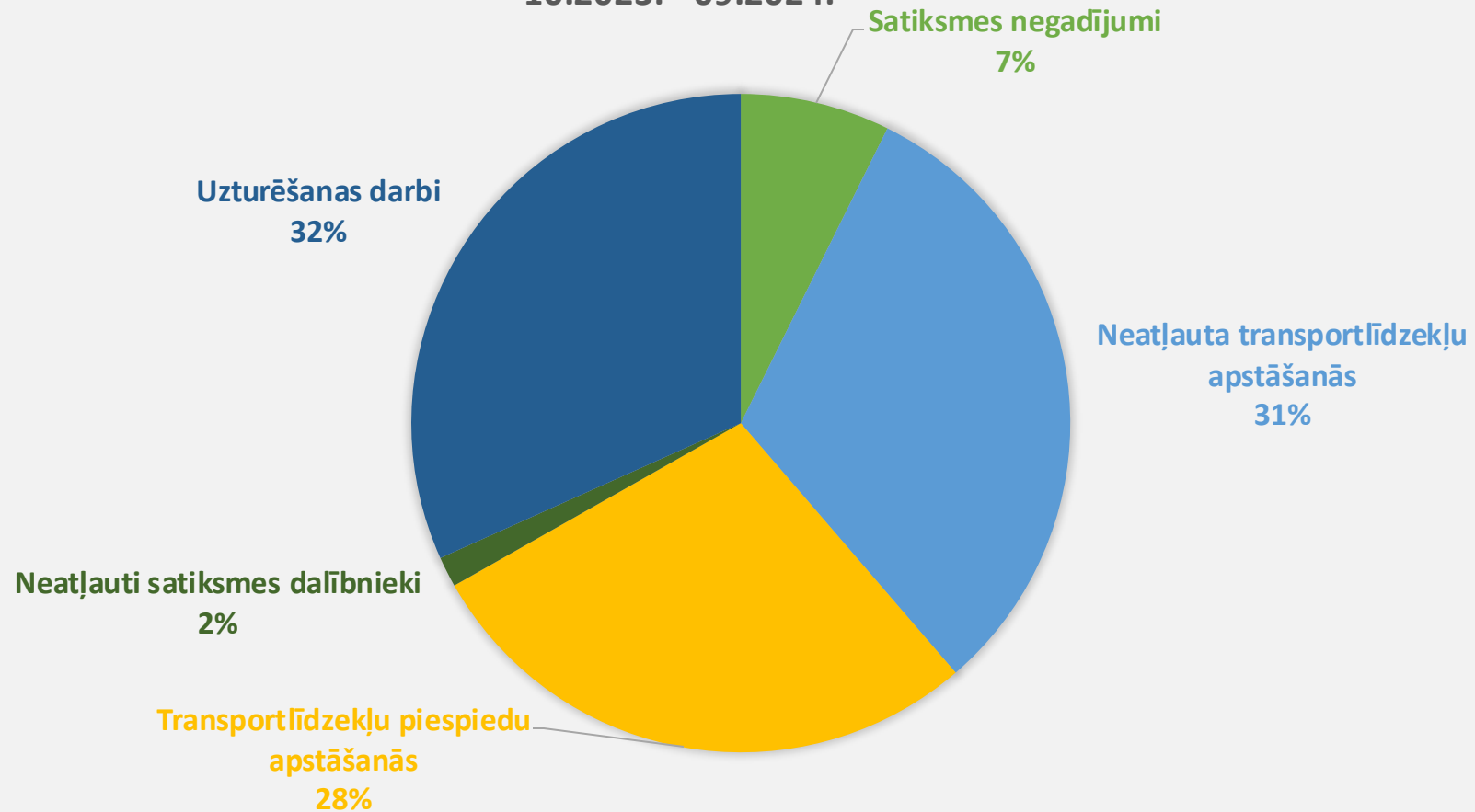
Vidējais ātrums
10.2023. - 09.2024.



| | Oct-23 | Nov-23 | Dec-23 | Jan-24 | Feb-24 | Mar-24 | Apr-24 | May-24 | Jun-24 | Jul-24 | Aug-24 | Sep-24 |
|---------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| beigas | 89 | 89 | 89 | 87 | 90 | 93 | 93 | 94 | 95 | 94 | 94 | 95 |
| vidus | 100 | 97 | 93 | 91 | 95 | 97 | 99 | 104 | 106 | 106 | 106 | 109 |
| Trases sākums | 81 | 79 | 79 | 78 | 81 | 81 | 82 | 82 | 83 | 83 | 83 | 84 |

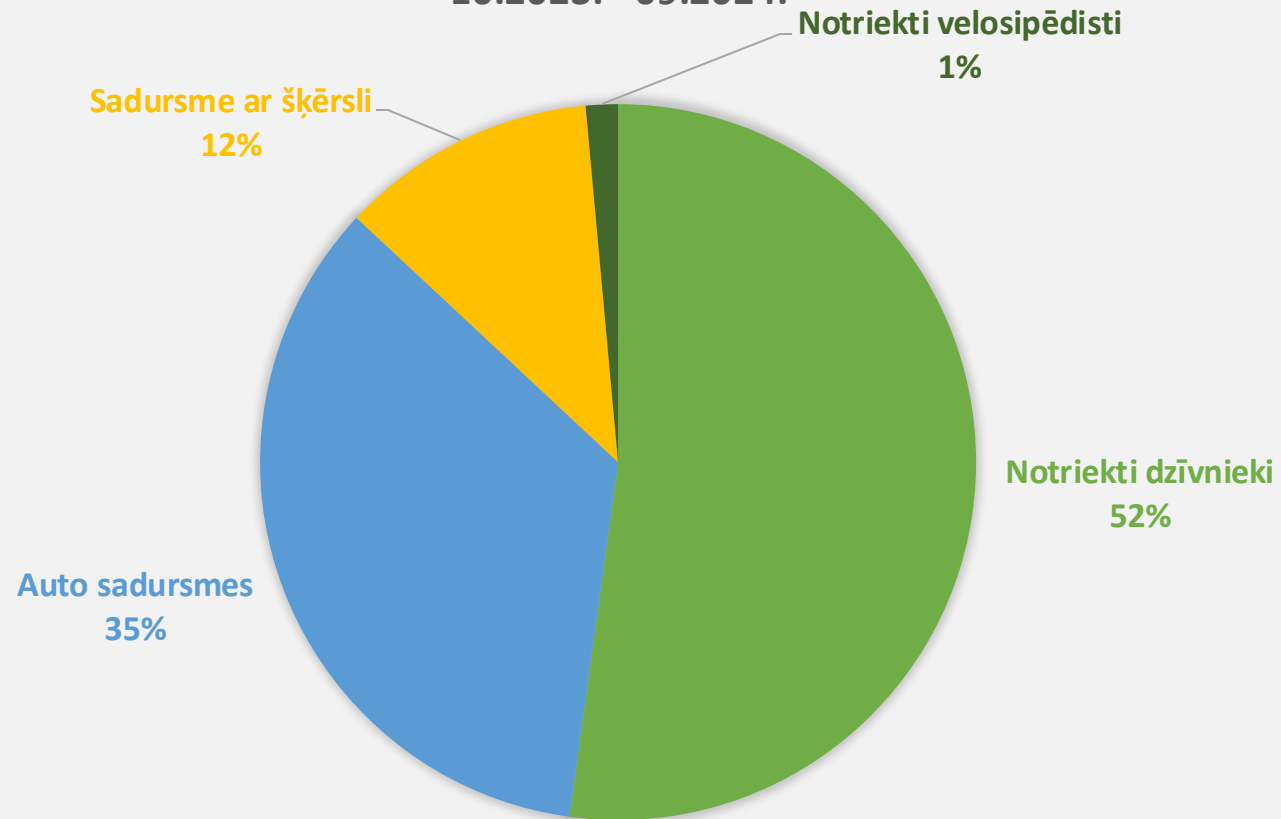
Ķekavas apvedceļš

FIKSĒTI GADĪJUMI
10.2023. - 09.2024.



Ķekavas apvedceļš

NEGADĪJUMI UN INCIDENTI
10.2023. - 09.2024.



Optimāli risinājumi un inovācijas



MSE sienas



Saliekamās
dzelzsbetona
konstrukcijas



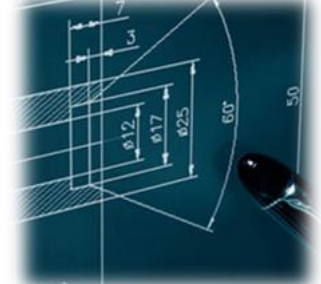
Plānkārtas
asfaltbetons



Atgūtais
materiāls



Ceļa apmales ar
iekšējo ūdens
atvadi tiltiem



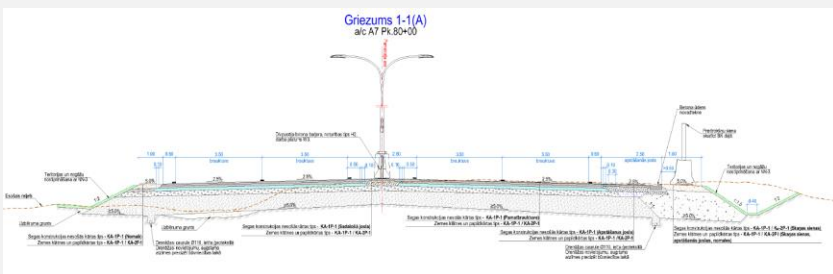
Izmaiņas
autoruzraudzības
kārtībā

Prognozējami izdevumi

Ķekavas apvedceļš



Būvniecība 4,7 MEUR/km

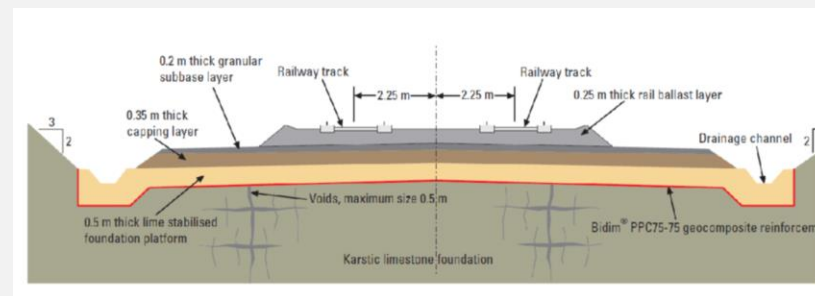


Uzturēšana 144 KEUR/km/ gadā

Rail Baltica



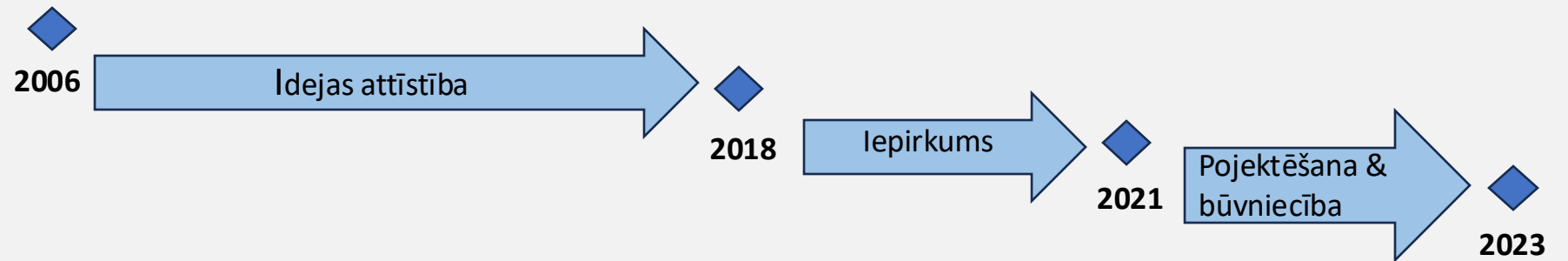
Būvniecība 13,7 MEUR/km



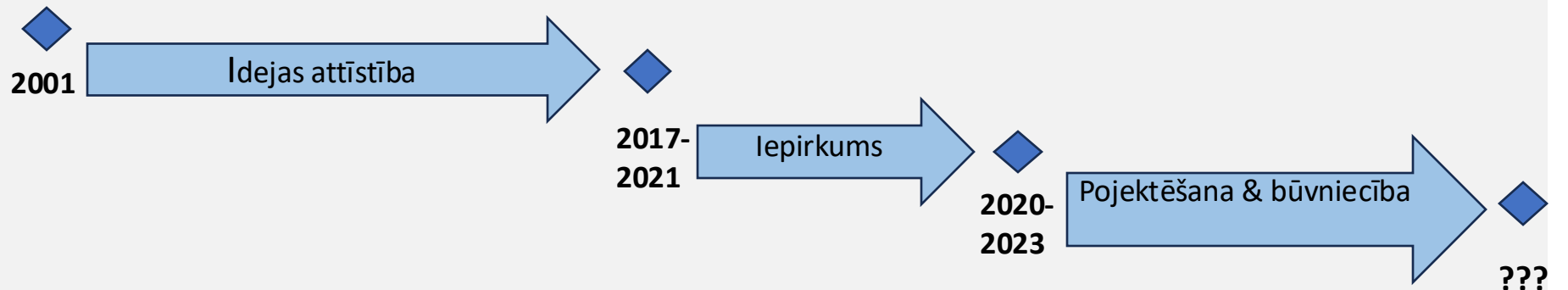
Uzturēšana 265 KEUR/km/ gadā

Garantēti izpildes termiņi

Ķekavas apvedceļš



Rail Baltica

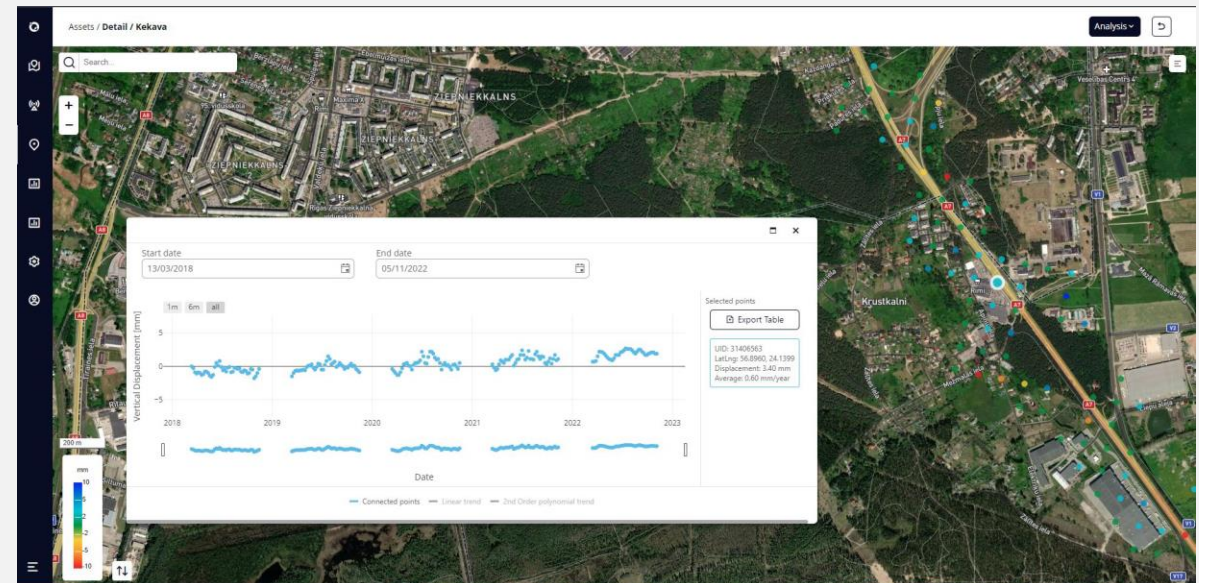
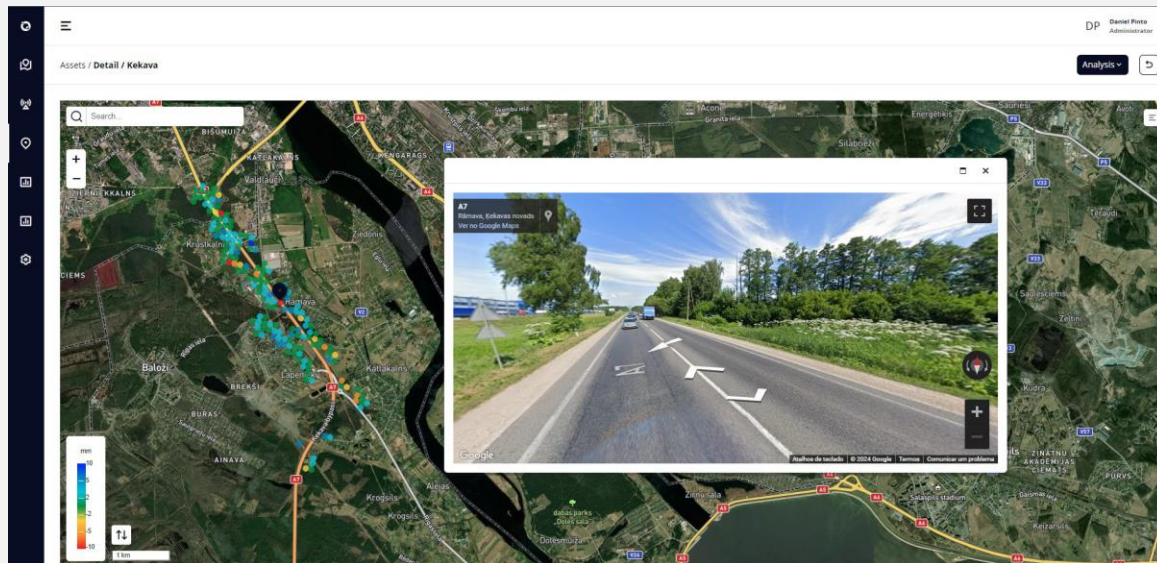


Aktīva pārvaldība



Aktīva pārvaldība

Spotlite sistēmas ieviešana zemes klātnes kustību noteikšanai



Uzturēšanas secinājumi

1. Neracionāli risinājumi tikai likumu dēļ, noteikumu un standartu prasībām:

- Plānošanas dokumenti nosaka, ka nākotnē būs apdzīvota vieta.
- Praksē tiek izbūvēta trokšņu siena, kas aizsargā mežu.
- Būvniecības laikā plānojums tiek mainīts – apdzīvota teritorija nebūs, bet siena jāizbūvē, kā arī jāveic tās uzturēšana.



Uzturēšanas secinājumi

2. Ķekavas apvedceļa 23. km

- Izbūvēts atbilstoši standartiem.
- Autovadītājiem ceļš “nav nolasāms” notiek iebrukšana pretēja joslā.



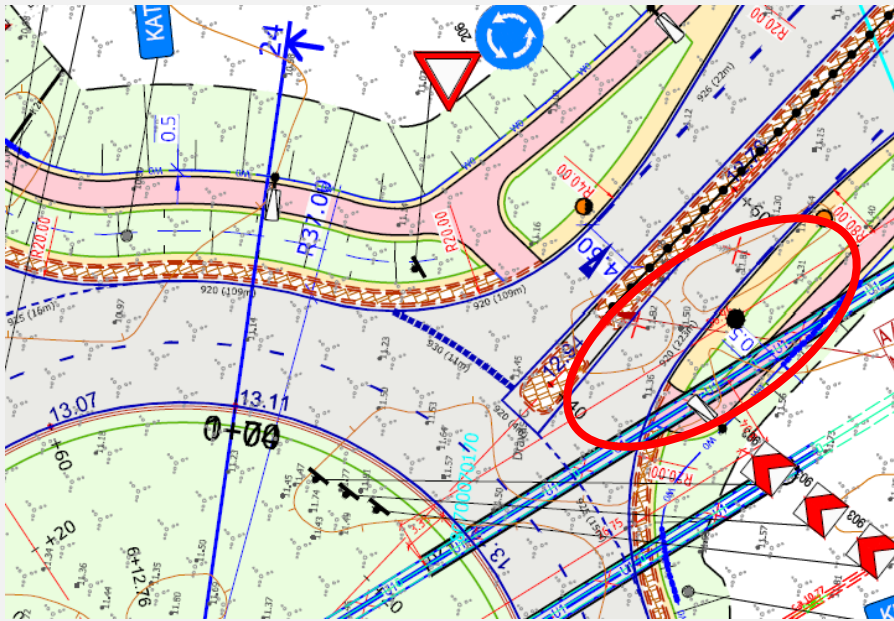
Uzturēšanas secinājumi



Uzturēšanas secinājumi

3. Rotācijas apli

- Izbūvēts atbilstoši standartiem.
- Praksē: salaiduma posma garums ar nomali nav pietiekams.
- Autovadītājiem, izvēloties nepareizu pagriešanās rādiusu, tiek bojāta nomale un veidojas šķembu sanesumi uz ceļa.



Uzturēšanas secinājumi

4. Delta bloki

- Šķembu segums pie delta bloka apgrūtina un palielina uzturēšanas darbu apjomu t.sk. daļa šķembu nonāk tehnē.
- No uzturēšanas viedokļa lietderīgāk būtu bijis veidot asfaltbetona nomali līdz pat trokšņu sienai.





Galvenās atziņas

- Projektē, būve un uzturi priekšrocības
- Pareizās kompetences un motivācija
- Partnerība no privātās un publiskās puses
- Spēja pieņemt drosmīgus lēmumus
- Efektīva un godīga komunikācija