

Ziema 2023

autoceļu dvīze



Dainis Gašpuitis: Latvijas ceļu tīkls ir ļoti plašs attiecībā pret to, ko reāli varam atļauties. Katrs, kurš pieprasa labo ceļu uz savu māju, bieži vien spējīgs nomaksāt nodokļos tos dažus simtus metru, rēķinot pret izmaksām.

[---> 3. lapa]

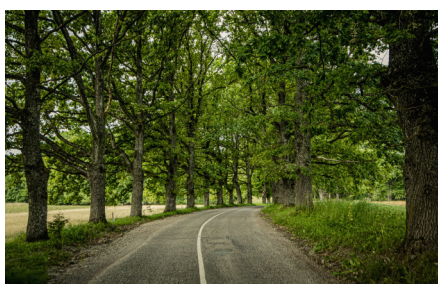
Rezultāti

2022. gadā darbi pabeigti uz gandrīz 950 km valsts autoceļu un 21 tilta. Visvairāk dažādi darbi noritēja valsts reģionālo ceļu tīklā.

[---> 5. lapa]

Iepirkumos konkurence ar augšupejošu tendenci

Pēdējos gados konkurence VSIA *Latvijas Valsts ceļi* būvdarbu iepirkumos ir dubultojusies un pagājušajā gadā tie vidēji bija 4,07 pretendenti.



Diskusija

Koki palīdz uztvert ceļa trasi un kalpo arī kā orientieris, tomēr tiem ir jāatrodas drošā attālumā, lai neapdraudētu satiksmes drošību.

Interesanti fakti par finansējumu valsts ceļiem, ko vienmēr esi vēlējis uzzināt!

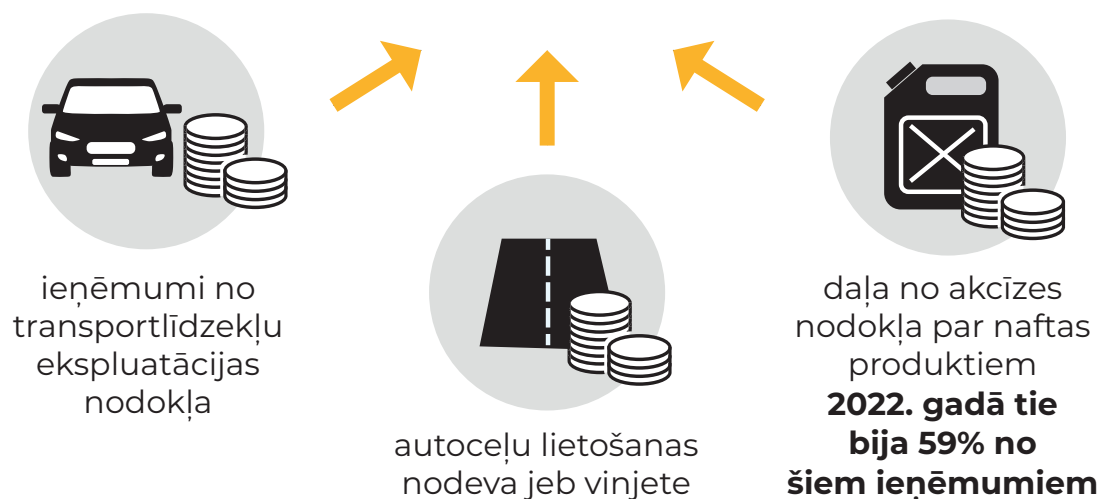
[---> 6. lapa]

[---> 2. lapa]

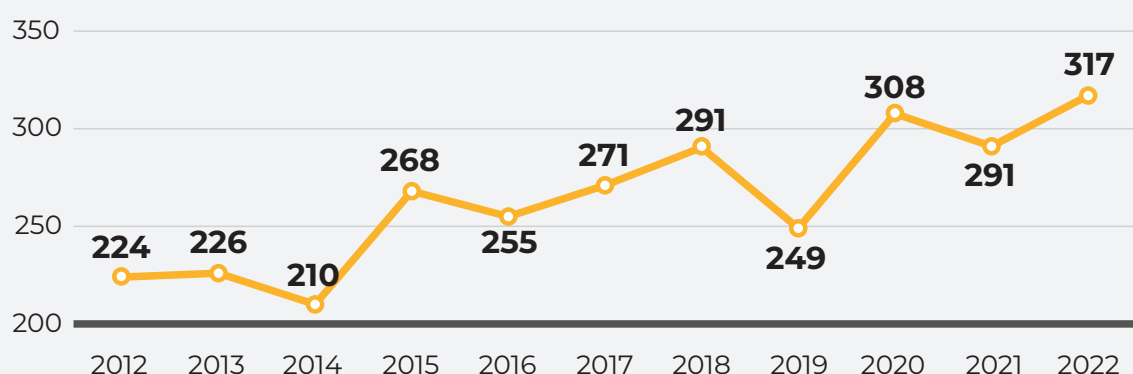
Ko vienmēr esi vēlējies uzzināt par ... finansējumu valsts ceļiem

Finansējums: vīriešu dzimtas 1. deklinācijas lietvārds, naudas līdzekļi parasti neatmaksājami, ar kuriem apgādā, piemēram, pasākumu, iestādi, uzņēmumu. Avots: *tezaurs.lv*

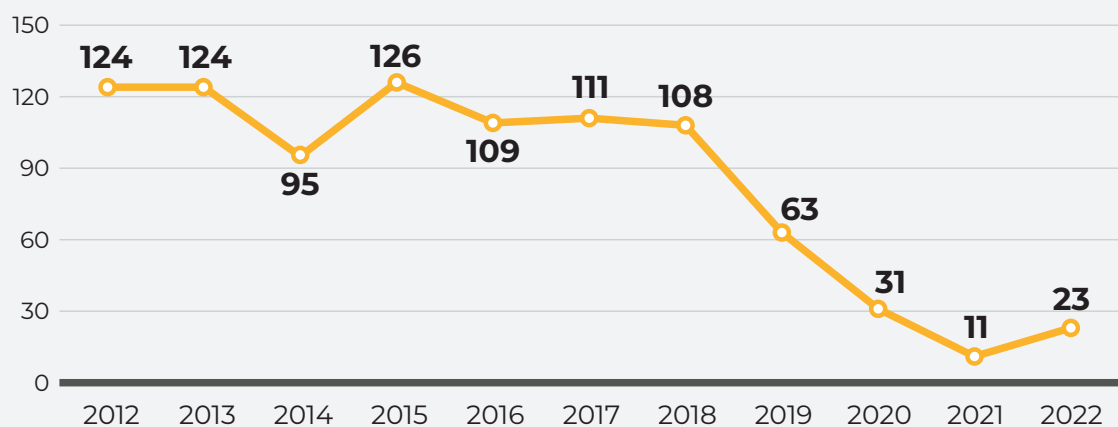
Valsts ceļu finansējums tiek plānots programmā **23.00.00.**
To veido:



Kopējais finansējums valsts autoceļiem (milj. eiro)



ES fondu finansējums valsts autoceļiem (milj. eiro)



6,9 milj. eiro



1992. gadā valsts ceļiem finansējums bija 4,85 milj. Ls jeb 6,9 milj. eiro, kas ir viens no **mazākajiem finansējuma apjomiem** atjaunotās Latvijas vēsturē

615 milj. eiro



būtu vajadzīgi katru gadu lai uz valsts ceļiem veiktu visu nepieciešamo

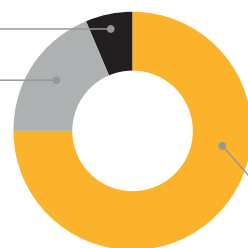
Prognozētais finansējums valsts autoceļiem 2023. gadā

18,4 milj. eiro

Kohēzijas fondi

55 milj. eiro

Atveseļošanās un noturības mehānisms (ANM)



221 milj. eiro

Valsts budžets

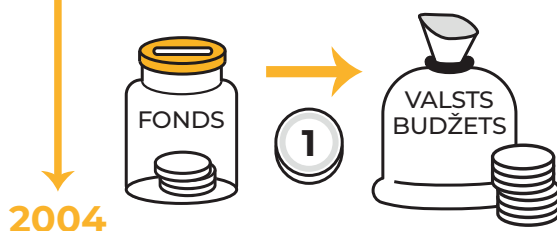
CEĻU FONDS LATVIJĀ



Pirmajā ceļu fondā nonāca arī daļa no alkoholisko dzērienu nodokļa. Tā kopsumma fondā līdz 1939. gadam **sasniedza 8,97 milj. latu.**

1929 Pirmais Ceļu fonds Latvijā dibināts 1929. gadā un pastāvēja līdz 1940. gadam. Šajā laikā fonda ieņēmumi kopumā sasniedza gandrīz 27 milj. Ls.

1994 Valsts autoceļu fonds (speciālais budžets) Latvijā vēlreiz izveidots 1994. gadā un pastāvēja līdz 2004. gadam.



VINJETE

Vinjete – maksa par Latvijas galveno autoceļu izmantošanu. Samaksa jāveic, lai varētu braukt pa noteiktiem galveno autoceļu posmiem ar kravas transportlīdzekļiem un to sastāviem, kuru pilna masa ir lielāka par 3500 kg un kuri paredzēti vai tiek izmantoti kravu autopārvadājumiem.

PILNA MASA >3500 kg



31 milj. eiro

NO VINJETĒM
IEKASĒTS 2022. GADĀ

Svarīgi noturēt jau sasniegto

Pagājušais gads bija ļoti izaicinošs un arī šis – nesolās būt vieglāks, bet kopējās perspektīvas ir kļuvušas ne tik drūmas un prognožu vilnis drīzumā varētu no negatīvā vērtējuma kļūt neitrāls

Tā *Autoceļu avīzei* norāda AS SEB banka ekonomists Dainis Gašpūitis. Būvniecības nozarei šo gadu pārāk negatīvu viņš neprognozē. Visticamāk, ka tas būs stagnējošs un bez izaugsmes.

Pirms pandēmijas gaidījām izaugsmi, bet sagaidījām recesiju. Pērn gada sākumā ekonomiku satricināja karš Ukrainā. Kāds bija 2022. gads pasaulē un Latvijā?

Ekonomisti var noprognozēt noteiktas lietas un tendences. Bieži vien cipari nav tik būtiski kā tieši tendenču prognozes un to izklāstījums. Būtiski skatīties plašāk, ko ar konkrēto ciparu prognoze izsaka. Vienmēr ir kādi nosacījumi, kādēļ ceļš var aiziet nedaudz pa kreisi vai pa labi. Nav tā, ka tas, ko mēs sākām, tiešām piepildīsies uz simts procentiem. Ir lietas, ko mēs nevaram noprognozēt. Īpaši, ja tas skar noteiktu cilvēku lēmumus vai tādas notikumus, kas iziet ārpus ierastā. Piemēram, karš. Uz kara iespējamību jau ilgāku laiku norādīja vairākas lietas. Mērķtiecīgā ekonomiskā politika Krievijā rādīja, ka viņi gatavojās neordinārai situācijai, jo nav jēgas uzkrāt tik milzīgus resursus, ja negatavojas konfrontācijām. Prognožu pamatscenārijos netiek iekļauti ārkārtēji notikumi, jo to iespējāmība ir salīdzinoši zema. Pēdējos trijos gados notika tādas lietas, kuras noteikti neiekļāvam bāzes scenārijos. Tomēr neskatoties uz visu, 2022. gads nav bijis ārkārtējs krīzes gads un bija salīdzinoši labs. Ne veiksmīgs, bet vienkārši labs. Tas ir atstājis varbūt ne pārāk labu pēdgaršu, bet kopumā, ņemot vērā Covid un karu, tas varēja būt daudz sliktāks.

To var attiecināt gan pasaules, gan Latvijas mērogā?

Pasaulē katram reģionam ir savas likstas. Pasaules ekonomika pēc daudziem gadiem ir iegājusi divās fāzēs, kas nav optimistiskas. Pirmkārt, daudzu reģionos atkal tiek runāts par nabadzību. Arī līdz šim šie reģioni skaitījās nabadzīgi, bet tendences bija pozitīvas, bet Covid ir atstājis daudzus reģionus atpakaļ. Arī inflācija rada situāciju, ka daudzos reģionos ir saasinājušies nemieri, valda nestabilitāte un bads. Ja līdz šim pasaules vidusmēra labklājība uzlabojās, tad šobrīd daudzi ir aizgājuši pretējā virzienā. Otrkārt, lai kā šobrīd ilgtos pēc bezrūpības, mēs esam ģeopolitisko pārmaiņu sākuma stadijā, kad atkal tiek pārbūvēta starptautiskā ģeopolitiskā arhitektūra. Šāda pārbūve vienmēr rada asus konfliktus un mēs varam būt diezgan droši, ka spēka pārbīde turpināsies. Tas nozīmē, ka turbulences reģionos turpināsies un tas var radīt daudzas neērtības arī mums. Iespējams, ka vidusmēra cilvēks tam visam neseko līdz, bet vienā brīdī arī viņš sastapsies ar reāliem šķēršļiem. Savukārt karš Ukrainā varētu būt sasniedzis vidus posmu un nav iespējams prognozēt, kā tas virzīsies un kad beigsies.

Kā mainās Ķīnas loma pasaulē?

Lietuvieši jau ir saskārušies ar Ķīnas risku un ir būtiski aktivizējuši tirdzniecību ar citām Āzijas reģiona valstīm. Savukārt, ja skatāmies Latvijas kontekstā, sadarbība ar Ķīnu turpina būtiski pieaugt, kas nav slikti, bet tam ir politiskais fons un riski. Tāpēc riski ir jāsabalansē, jo atsevišķi neveikli politiski soļi un biznesam durvis ir slēgtas. Tas viss atsaucies uz mūsu ikdienā, tāpēc

mums ir jāturpina būt elastīgiem, bet pret daudzām lietām jāattiecas daudz rūpīgāk. Mēs jau redzējām, cik ilgi mādās Eiropa pie nepārprotama kara, lai mainītu savu politiku. Mēs esam tikai sākuma fāzē ar zināmu nenoteiktību, tādēļ ir jābeidz plašākā mērogā ilgoties pēc stabilitātes. Proti, ir jābūt gataviem pārmaiņām un jāuztur sevi tonusā. Pārmaiņas dod iespēju, bet neviens, protams, nealkst krīzes. Esošā situācija nav jāuztver ar nolemtību, jo varam no tā visa arī iegūt.

Mums joprojām ir šī te neveselīgā publiskā sektora ietekme. Tā veido divas trešdaļas jeb 70% no visas būvniecības aktivitātes. Lietuvā un Igaunijā tie ir aptuveni 30% līdz 50%. Tas nozīmē, ka Latvija ir daudz atkarīgāka no fondiem un privātais bizness nav tik konkurētspējīgs.

Kā Latvija izskatās uz kaimiņu fona?

Te ir stāsts par to, kāpēc ir svarīgi pakāpeniskums ekonomiskajā attīstībā – lēni un konsekvēti. Ļoti grūti sasniegt noturīgu labklājību ar sasniegumiem īstermiņā. Tā ir ilūzija un sabiedrības veltme. 2000. gadu sākums Latvijas Bankas konferencē tika runāts, ka 10 līdz 15 gadu laikā Latvija būs sasniegusi Eiropas līmeni. Ko tas nozīmē? Ir daudzas lietas, ko mēs ātri apgūstam. Piemēram, patēriņš. Mēs esam ļoti patērētāji, bet preču un pakalpojumu radīšanā vairs ne tik ļoti. Bet preču un pakalpojumu tirgošanā esam galīgi švaki. Kā jau minēju, tas, ko mēs ātri apgūvām ir patēriņš un apziņa, ka mēs tūlīt būsim tur, kur mūsu Eiropas partneri ir gājuši desmitgadēm. Tomēr mēs iekritām krīzē, kas sakrita ar globālo finanšu krīzi 2008. gadā, kas joprojām ir atstājusi nospiedumu. Tāpēc daudzās lietās, īpaši nekustamā īpašuma attīstībā, esam iedalījuši. Mājsaimniecības Latvijā ir krietni piesardzīgākas un neticīgākas un tas atspoguļojas viņu vēlmē uzņemties kredītsaistības. Ja pirms tam gājām kopsoli vai pat nedaudz priekšā Lietuvai, tad tagad esam jau ārā no spēles.

Faktiski finansiālā atšķirība nav tik liela, cik vēlme uzņemties kredītsaistības. Plus arī tas, ko jau minēju par ģeopolitiskajām lietām. Mēs daudzas lietas atļāvamies neredzēt. Diemžēl īstermiņā un vieglāk pieejamie labumi aizmīglo ilgtermiņa skatu, ko ar katru gadu kļūst aizvien grūtāk atgriezt atpakaļ. Kādu laiku atpakaļ, mums šķita, ka Latvijas biznesa modelis ir tirgot nekustamo īpašumu vai tirgot uzturēšanās atļaujas un tā celt labklājību. Tas bija absurdi. Protams, ka tā varēja būt kā daļa no kaut kā, bet kopumā tā bija absurda filozofija un daudzām lietām vairs nepievērsām uzmanību un pietrūka arī politiskās jaudas. Tāpēc pazaudējam sajēgu. Arī ar tranzītu. Tas nebeidzamais stāsts un resursi, kas tur ir ieguldīti daļēji politiskā lobija. Mēs neesam attīstījuši IT sektoru, bet gan ilgstoši



investēts norietošā nozarē. Pēdējo desmit gadu laikā IT sektors Igaunijā devis vislielāko izaugsmes pieaugumu. Uz šī fona esam atpalikuši arī apstrādes rūpniecības izaugsmē. Vienu brīdi bija ideja, ka ir vajadzīga reindustrializācija, bet tas ātri izkūpēja, neskatoties uz to, ka bija iniciatīvas. Šajā ziņā lietuvieši ir aizgājuši daudz aktīvāk uz priekšu. Tādai mazai ekonomikai kā mums nevajag daudz, lai iedalītu. Mēs nespējam savākties uz lietām, kur būtu bijis nepieciešamas daudzas lietas izdarīt agrāk un izlēmīgāk. Piemēram, starp Baltijas valstīm mēs viss ilgstošāk un nemākulīgāk *menedžējām* Covid krīzi. To skaidri parāda mazumtirdzniecības dati. Ja pirmajā vilnī visas trīs Baltijas iegāja līdzīgi lejupslīdes vilnī, bet trešajā vilnī lietuvieši un igauņi patēriņu faktiski neierobežoja, tad mēs kā kārtīgā latviešu pasākā uzkāpām uz grābekļa trešo reizi.

Kāds varētu būt šis gads? Nespēja ātri izveidot valdību, budžets, kas joprojām nav pieņemts. Vai tas arī atstāj ietekmi uz valsts ekonomiku?

Nekādu izrāvienu no pašreizējās koalīcijas es negaidītu. Es būtu patikami pārstēģts, ja kaut kas tāds notiktu, bet *mullāšanās* ar valdības izveidošanu un visai abstraktā valdības deklarācija un tas, ka budžets joprojām nav pieņemts, norāda uz to, ka cerības nav augstas. Protams, ka viņiem ir visas iespējas pierādīt, ka līdz šim tā ir bijusi tikai laba sagatavošanās. Viens otrs mēnesis bez budžeta neko nemaina šajā četrpadsmit gadu periodā, ja turpmāk viss aiziet kā pa diemžēlu. Tas izklausās nedaudz neticami, bet ir jāsaprot arī kāds pozitīvisma pat, ja neredzam īsti optimistisku rezultātu. Kopumā ir skaidrs, ka šis gads ir pilns ar riskiem un arī iespējamām negatīviem pārsteigumiem.

Katrs jau vēlas, lai uz viņa māju ved asfaltēts ceļš, bet jautājums, vai šāds ceļš būtu jāuztur valstij.

Kā sagatavoties šiem pārsteigumiem?

Skaidrs ir viens, mums nav jādzīvo nolemtības sajūtās. Šajā gadījumā mēs zinām konkrēti, ka ir jāgatavojas krīzes scenārijiem gan valstij kopumā, gan arī katram no mums ir jābūt gatavam iesaistīties nevis jāsēž un jāgaida, kad kaut kas notiks.

Kurām nozarēm varētu kļāties labāk, bet kurām ne tik?

Lauksaimniecībā vienīgais klupšanas akmens ir laikapstākļi un arī enerģijas izmaksas. Bet pieprasījums pēc pārtikas būs un tur darboties vienmēr būs potenciāls. Apstrādes rūpniecībā, visticamāk, šis gads varētu būt sarežģīts, bet decembrī noskaņojums tomēr nedaudz uzlabojās. Kā jau minēju, parādās daudzas iespējas, kas līdz nebija. Apstrādes rūpniecībā attīstība nav apstājusies, bet gribētos plašāku izaugsmi

un lielākus uzņēmumus. Runājot par tirdzniecību, pagājušā gada decembrī noskaņojums bija pat plusos un uzņēmēji redzēja, ka inflācija uz pirkspēju nav atstājusi tik kritisku ietekmi. Pirmā gada puse varētu būt klusāka, bet otrajā – pirkspēja jau varētu sākt atjaunoties un pat iespējama izaugsme. Cilvēki turpinās tērēt, lai kas arī būtu. Jā, inflācija ir augsta un tā ir diezgan daudz *nokurinājusi* mūsu pirkspēju. Tendences energo cenās norāda, ka daļa zaudētās pirkspējas varētu būt atgriezeniska tādā veidā, ka cenu līmenis, ko mēs maksājam par elektroenerģiju un siltumu, samazināsies. Tas ir cerīgi. Ja pie pašreizējām cenām mums izdotos piepildīt Inčukalna gāzes krātuvi, tas iedotu mums stabilitāti uz vairāk nekā uz gadu. Jautājums ir, kuri uzņēmumi un par kādu cenu šo iespēju izmantos. Protams, ka nevar izslēgt, ka lietuvieši aizpilda mūsu gāzes krātuvi un mēs priecājamies, cik mums tā pilna, bet, kad sākas sezona, konstatējam, ka gāze ir, bet tā nav mūsējā un mums ir jāpērk dārgā gāze.

Lielāko izaugsmes potenciālu es šogad liktu uz IKT nozari, kur aug eksports. Daudzi uzņēmumi savus informācijas centrus un pakalpojumus pārcēla no Krievijas, Ukrainas, Baltkrievijas uz citām valstīm, tai skaitā uz Latviju. Mums ir potenciāls, jautājums – vai mums ir pareizie apstākļi, cilvēki un biroji.

Kāda situācija varētu būt būvniecībā?

Būvniecības nozare pagājušajā gadā bija viens liels, nepatīkams pārsteigums. Tas ir vēl viens no aspektiem, kāpēc iepalikām no Lietuvas un Igaunijas, jo pagājušajā gadā mums būvniecībā bija kritums. Ja parējām valstīm būvniecības sektors bija daudz maz stabils vai pieaugošs, tad mēs gāzāmies lejā. Mums joprojām ir šī te neveselīgā publiskā sektora ietekme. Tā veido divas trešdaļas jeb 70% no visas būvniecības aktivitātes. Lietuvā un Igaunijā tie ir aptuveni 30% līdz 50%. Tas nozīmē, ka Latvija ir daudz atkarīgāka no fondiem un privātais bizness nav tik konkurētspējīgs. Tas nav īpaši optimistisks secinājums. Arī karteļa lieta parāda, ka visas lielās naudas un projekti ir saistīti ar fondu naudām. Augošās izmaksas lika arī daudzus projektus *pakārt uz āķi*. Tas signalizē, ka mūsu birokrātija kaut kādā mērā netika līdzī izmaksu pieaugumam. Proti, kurā brīdī, kurus projektus izmaksāt, kur indeksēt, cik lielā mērā. Pie kaut kādas nenoteiktības mēs atkal sākām bremzēt. Mēs neesam tik agresīvi un sākam ieņemt nogaidošu pozīciju, tā temps atpauzēties no kaimiņiem.

Un kā ir ceļa būves jomā? Eiropas Savienības fondu līdzekļi rūk, jāmeklē citas iespējas, kā piesaistīt dažādus līdzekļus.

Tas ir daļēji šis politiskās gumijas stiepšanas dēļ, jo līdzekļiem fondiem ir jānāk. Mēs jau gaidījām, ka tas notiks pagājušajā gadā. Lietus list vai saule spīd – mums ir Eiropas nauda un ir laika posms, kurā tā ir jāizmanāto. Kopumā es pārāk negatīvu šo gadu

CV

Dainis Gašpūitis

Darba pieredze

- No 2007. gada ekonomists AS SEB banka
- 2000.–2007. ekonomists Latvijas Bankas Starptautisko attiecību un Statistikas pārvaldē

Izglītība

- 1996.–2003. Latvijas Universitāte, maģistra grāds starptautiskajā ekonomikā
- 2006.–2009. Latvijas Universitāte, bakalaura grāds tiesību zinātnēs

neprognozēju, pat, ja tas nozarei būs stagnējošs un bez izaugsmes.

Daudzi saka, ka ceļi ir valsts asinsrite. Vai tas nozīmē, ka starp ceļu stāvkli un labklājība var vilkt vienādības zīmi?

Daļēji, protams, tā varētu teikt. Tomēr mēs varam aizbraukt uz Āfriku un tur būs ļoti labi ceļi, bet vietējie iedzīvotāji joprojām dzīvo un dzīvos mālā būdās. Iedzīvotāju skaits sarūk un ne tikai pensiju sistēma, bet arī infrastruktūra gulstas uz mums aizvien smagāk. Teorētiski mēs varam būvēt daudzjoslu ceļus kaut uz katru ciemu, bet ir skaidrs, ka jebkurš ceļš maksā miljonus. Katrs jau vēlas, lai uz viņa māju ved asfaltēts ceļš, bet jautājums, vai šāds ceļš būtu jāuztur valstij. Ir nepieciešama racionalizācija. Ceļu tīkls ir gan daļa no iespējām, gan arī slogs.

Latvijā ceļu tīkls ir ļoti plašs attiecībā pret to, ko reāli varam atļauties un katrs, kurš pieprasa to labo ceļu uz savu māju, bieži vien pat nav spējīgs nomaksāt nodokļos tos dažus simtus metrus, rēķinot pret izmaksām.

Vai iepriekšējos periodos nebija pārāk liela paļāvība uz ES fondiem?

Ja skatāmies no valdības pozīcijām, tad skaidrs, ka ceļi prasa daudz naudas, bet atvēlēt ceļiem tik daudz resursu ir politiski ļoti grūti. Latvijā ceļu tīkls ir ļoti plašs attiecībā pret to, ko reāli varam atļauties un katrs, kurš pieprasa to labo ceļu uz savu māju, bieži vien pat nav spējīgs nomaksāt nodokļos tos dažus simtus metrus, rēķinot pret izmaksām. Ir jāapzinās, lai būtu kvalitatīvs ceļš, tas ir ļoti dārgs prieks. Ir svarīgi attīstīt valsti lielas nozares un uzņēmumus, lai būtu, kas maksā nodokļus un tālāk, lai būtu līdzekļi par ko būvēt ceļus. Mēs ar saviem nodokļiem šo vajadzību nespējam nosegt.

Kā vēl varētu piesaistīt papildu līdzekļus? Atjaunot autoceļu fondu vai piesaistīt kādam konkrētam nodoklim?

Ar šādām metodēm pamatbāzi tik un tā nevarēs izveidot. Līdzīgi kā marketingos uzņēmumā, ceļi varētu būt viens no tiem budžetiem, kas cieš krīzēs un kam pievelk skrūves, kad vajag novirzīt naudu citām lietām. Ceļi ir forši, bet kaut kādā brīdī, tas ir resurs, ar ko varētu padzēst degošas lietas. Diemžēl, bet tā tas ir. No nozares skatu punkta to noteikti nav īpaši patīkami apzināties, jo noteikti grib stabilitāti. Es domāju, ka svarīgi ir pārtraukt vilņošanās ES fondos, bet to var izdarīt, ja būtu masveidīga un nozīmīgā ekonomiskā izaugsme, bet tā kā tas šobrīd nesolās un riski saglabājas. Ir svarīgi domāt par izaugsmi, bet ne mazāk svarīgi ir saprast, ka jau sasniegto ir jānotur. Līdzīgi kā sportā, arī pirmās vietas ieguvējs var satraumēties. Ekonomikā ir tāpat un tas ir jāatceras. 

Konkurence ar augšupejošu tendenci

Pēdējos gados konkurence VSIA *Latvijas Valsts ceļi* ceļu būvdarbu iepirkumos ir dubultojusies un pagājušajā gadā tie bija jau vidēji 4,07 pretendenti

VSIA *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) iepirkumu sistēma pēdējos gados ir pilnveidota, lai efektīvāk plānotu un organizēt iepirkumu procesu. 2019. gadā ir veikts *Ernst & Young* audits ar mērķi izvērtēt LVC veikto valsts finansēto iepirkumu procesu. Auditā secināts, ka procesi atbilst normatīvajam regulējumam un saņemti ieteikumi – izstrādāt valsts finansēto iepirkumu vadlinijas un iepirkuma komisijas reglamentu. Ieviešot audita ieteikumus, 2020. gadā apstiprinātas vadlinijas valsts finansēto iepirkumu veikšanai. Tās detalizēti apraksta iepirkuma principus un veicamās darbības, kas iepirkumu komisijām jāievēro savā darbā; aptver visu procesu, kas saistīts ar iepirkumu un maksimāli izsīd subjektīvu vērtējumu. Jāmin arī, ka 2020. gadā apstiprināts LVC iepirkumu komisijas reglaments, kā arī mainīta uzņēmuma iekšējā struktūra, kā rezultātā Iepirkumu daļa ir nonākusi tiešā LVC valdes priekšsēdētāja pakļautībā, līdz tam tā bija Būvniecības pārvaldes direktora pārvaldībā.

iepirkumos bija 4,43 pretendenti, savukārt pērn tie bija vidēji 3,04 pretendenti.

Prasa skaidrāku redzējumu

“Ceļu būvniecības nozarei mēs esam sekojuši diezgan daudz. 2016. gadā veicām arī tirgus uzraudzību un ir izmeklēti arī atsevišķi gadījumi. Zināmā mērā pateicoties arī LVC, kas ir pilnveidojuši savu iepirkumu sistēmu, varam secināt, ka ir indikācijas par uzlabojumiem nozarē. To parāda arī tas, ka faktiski iepirkumos ir interese no ārzemēm, kā arī vidējais pretendentu skaits pieaugums,” LVC rīkotajā konferencē *Kapitālieguldījumi valsts ceļu tīklā – iepirkumi un konkurence* Konkurences padomes Konkurences veicināšanas nodaļas vadītājs Antis Apsītis. Viņš arī piebilst, ka, protams, ka novēlētu vēl vairāk pretendentu iepirkumos un, lai aizvien vairāk veidotos mazāku dalībnieku apvienības, kas veiksmīgi startētu.

Arī biedrības *Latvijas Ceļu būvē-*



Antis Apsītis, Konkurences padomes Konkurences veicināšanas nodaļas vadītājs: “Zināmā mērā pateicoties arī LVC, kas ir pilnveidojuši savu iepirkumu sistēmu, varam secināt, ka ir indikācijas par uzlabojumiem nozarē. To parāda arī tas, ka faktiski iepirkumos ir interese no ārzemēm, kā arī vidējais pretendentu skaits pieaugums.”

Konkurence un cenu samazinājums

Kopš 2018. gada konkurence LVC ceļu būvdarbu iepirkumos ir dubultojusies, ja 2018. gadā bija vidēji 2,11 pretendenti vienā iepirkumā, tad pagājušajā gadā tie bija jau vidēji 4,07 pretendenti. Konkurence pieaug arī tiltu būvdarbu iepirkumos un no 1,77 pretendentiem 2018. gadā līdz 2,78 pretendentiem 2022. gadā. Tiltu būvniecības tirgus Latvijā ir neliels un tiltu būvniecības uzņēmumu kopumā ir mazāk nekā ceļu būvniecības uzņēmumu, turklāt ceļu un tiltu būvniecības iepirkumos piedalās arī ārvalstu uzņēmumi, tāpēc pretendentu skaits tiltu būvdarbu iepirkumos ir mazāks nekā ceļu būvdarbu iepirkumos. Līdz ar konkurenci, pēdējo gadu laikā LVC iepirkumos vērojams cenu samazinājums. Pērn, pateicoties savlaicīgi veiktajiem iepirkumiem un konkurencei, līdz 24. februārim veiktajos iepirkumos bija izveidojies gandrīz 11 miljonu eiro ietaupījums, tāpēc, pēc straujā izmaksu pieauguma, bija iespējams veikt līgumcenu pārskatīšanu jau noslēgtajiem līgumiem, kā arī noslēgt līgumus ar lielākām izmaksām pēc 24. februāra.

Pretēja tendence pēdējos trīs gadus ir vērojama būvdarbu projektēšanas iepirkumos, kur pretendentu skaits samazinās. Tas var būt skaidrojams ar to, ka ceļu būvdarbu projektēšanā specializējas vien dažī uzņēmumi un to kapacitāte ir ierobežota, savukārt pasūtījumu apjoms ceļu projektēšanā pēdējo trīs gadu laikā ir bijis ievērojami lielāks, ņemot vērā arī *RailBaltic* aktivitātes. 2019. gadā LVC ceļu projektēšanas

tājs vadītājs Andris Bērziņš skaidro, ka biedrība uzmanīgi skatās, kas notiek tirgū un kādi ir konkursu rezultāti. “Pēdējos gadus ikvienā konkursā piedalās vismaz trīs līdz četri 4 pretendenti un cenas tiek spiestas uz leju. Vai tas vienmēr ir labi? To es nezinu. Kopumā mēs kā biedrība esam ļoti aktīvi tajos procesos, kas saistās ar normatīvo aktu pilnveidošanu, mums ir arī priekšlikumi, par kuriem mēs runājam. Kāpēc no uzņēmēju puses ir vēlme par katru cenu iegūt vienu vai otru pasūtījumu un pastāv liela konkurence un cenu dempinga? Jo kapacitāte uzņēmumiem ir lielāka nekā finansējums, kas tiek dots nozarei. Finansējums svārstās un uzņēmējiem ir jāmeģina svārstīties līdzī. Rodas jautājums, ko darīt ņemt tehniku uz nomaksu vai nomāt. Līzings ir lētāks, bet daudzi tehniku nomā, jo nezina, kas būs pēc gada, diviem vai trijiem. Ceļi ir prognozējama lieta un ir jāsaprot, cik daudz un ko grib izdarīt. Ir jābūt skaidri paustai pozīcijai. Neskaidrība ir viens no faktoriem, kas ietekmē konkurenci,” uzsver A. Bērziņš. Līdzīgās domās ir Ekonomikas ministrijas (EM) Būvniecības departamenta direktore Olga Feldmane. Arī viņa norāda, ja nozarei nav skaidrība par nākotni, tad nav iespējams noturēt nozares attīstību. “EM jau ilgstoši runā ar Finanšu ministriju (FM), lūdzot budžeta plānošanā atsevišķi izdalīt ieguldījumus infrastruktūrā, lai varētu vismaz trīs gadu periodā sekot līdzī, kāds finansējums ir plānots un ar ko būvniekiem ir jāreķinās. Būvniecība ir resursu ietilpīgs process, tas nav pakalpojums, kuru sniedz tikai ar cilvēkresursiem. Īpaši ceļu būvē, kur mehānismiem un iekārtām



No labās Olga Feldmane, Ekonomikas ministrijas Būvniecības departamenta vadītāja, Mārtiņš Lazdovskis, VSIA *Latvijas Valsts ceļi* valdes priekšsēdētājs un Tālis Vētrāns, Satiksmes ministrijas Autoceļu infrastruktūras departamenta direktors LVC rīkotajā konferencē *Kapitālieguldījumi valsts ceļu tīklā – iepirkumi un konkurence*.

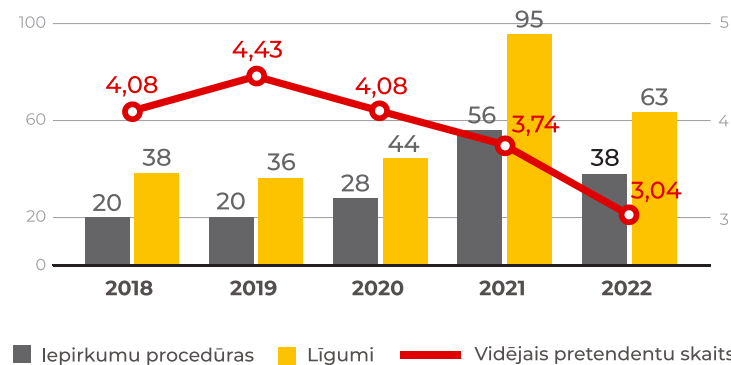
ir ļoti liela loma un uzņēmumiem ir jānodrošina lieli ieguldījumi attīstībā. Ja ejam pa kalniem un lejām, tad tas traucē uzņēmumu attīstību un rezultējās kopējā situācijā,” uzsver O. Feldmane. Līdz ar to viens no lielākajiem izaicinājumiem ir nodrošināt stabilitāti. Lai to varētu izdarīt ir nepieciešami dati vai plāni vismaz trīs gadu periodā. Kā vēl vienu izaicinājumu viņa min zaļo būvniecību. “Šis jau ir brīdī, kad jāsāk runāt par klimatneitrālo būvniecību un kopīgiem spēkiem jāmeklē risinājumi, kā mēs varam uzlabot situāciju ceļu būvē. Skaidrs, ka klimata mērķi mums ir jāasniedz un tas jā dara kopā. Mums ir aktīvi jā sāk domāt par inovatīviem risinājumiem, tehnoloģiskiem uzlabojumiem un jāskatās, lai ejam kopā ar pārējām valstīm,” piebilst O. Feldmane.

Nepārtraukta virzība

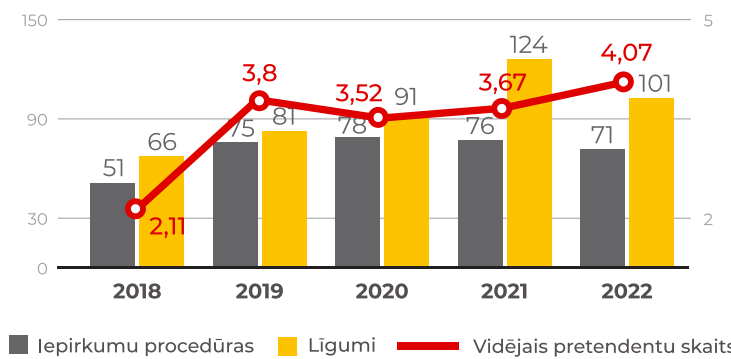
“Pretendentu skaits iepirkumos būtiski pieaug un konkurence palielinās un uzņēmēji veselīgi cīnās par tiesībām iegūt pasūtījumus, bet mēs nedrīkstam sēdēt uz vietas un ir vēl ir jāpilnveido LVC procedūras. Mēs strādājam kopā ar nozari, piemēram, attiecībā uz autoceļu būvniecības specifikācijām. Rīgas tehniskā universitāte (RTU) ir būtisks mūsu sadarbības partneris, lai saprastu, kādas ir tendences attiecībā uz materiālu pielietojamību. Visās šajās jomās ir jābūt standartizētiem nolikumiem un pēc iespējas mazāk prasībām, kuras kāds var interpretēt iepirkumā atšķirīgi. Proti, vienādi nosacījumi visiem, skaidras kvalitātes prasības, ārkārtas pārbaudes objektos arī ir netiešs konkurences aspekts,” norāda LVC valdes priekšsēdētājs Mārtiņš Lazdovskis.

“Satiksmes ministrijas (SM) Autoceļu infrastruktūras departamenta direktors Tālis Vētrāns atzīmē, ka izaicinājumi ceļu nozarē saglabājas nemainīgi. Viņš norāda, ka ir izstrādātas vairākas stratēģijas par ceļu attīstību un uzlabošanu Latvijā, kas ir gana ambiciozas, bet skatījumam tādām ir jābūt, lai gan lietotāji, gan būvnieki to saprastu un izmantotu šīs vadlinijas. “Attiecībā uz finansējumu, varbūt nav skaidri zināms, cik tas būs liels pēc trīs vai četriem gadiem. Tomēr gribu vērt uzmanību uz to, lai gan Eiropas Savienības (ES) fondu līdzekļi samazinās, valsts budžeta finansējums palielinās, jo piešķirtais papildu finansējums ir bijis līdzvērtīgs iepriekš pieejamām ES fondu naudām. No izaicinājumiem vēl jāmin zaļināšana, proti, princips, ka nenodari būtisku kopējo kaitējumu.

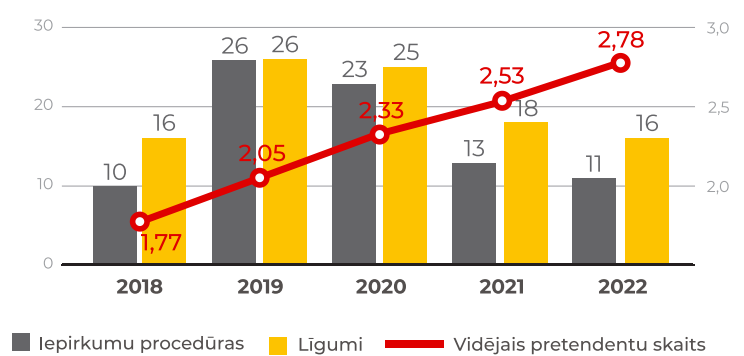
Projektēšanas iepirkumi



Būvdarbu iepirkumi



Būvdarbu iepirkumi - tilti



Paraugnolikuma piemēroša

	2020			2021			2022		
	Izsludinātie iepirkumi	Ar standart-nolikumiem	%	Izsludinātie iepirkumi	Ar standart-nolikumiem	%	Izsludinātie iepirkumi	Ar standart-nolikumiem	%
A/c iepirkumu procedūras	87	65	75	76	66	87	66	65	98
Projektēšanas, a/c un tiltu inspekciju un izpētes procedūras	35	27	77	58	49	84	36	35	97

EM jau ilgstoši runā ar Finanšu ministriju (FM), lūdzot budžeta plānošanā atsevišķi izdalīt ieguldījumus infrastruktūrā, lai varētu vismaz trīs gadu periodā sekot līdzi, kāds finansējums ir plānots un ar ko būvniekiem ir jāreķinās.

Iespējams, ka tas mainīs daļu no objektiem, ko mēs vēlamies realizēt. Ja gribam palielināt asfalta laukumu, kas paaugstinās braukšanas kvalitāti, mums ir jāizvēlas, kādā veidā to darām. Būsim izmantojuši objektā mazāku

asfalta daudzumu un uz vietas pieejamo materiālu, bet brauksim lēnāk, vai arī varēs braukt ātrāk, bet palielināsies izmantotā materiālu daudzums,” skaidro T. Vectirāns. “Lai nozarē būtu stabilitāte gribētos lielāku skaidrību par plānotiem resursiem un valsts rīcību, tai skaitā arī caur PPP projektiem,” piebilst A. Bērziņš.

Ārvalstu pretendenti

Latvijā ir aktīvi ārvalstu ceļu būvniecības uzņēmumi, kā arī Latvijas būvniecības uzņēmumus iegādājas ārvalstu kompānijas. Ķekavas publiskās privātās partnerības (PPP) gadījumā visi četri pretendenti bija ārvalstu uzņēmumi, norāda M. Lazdovskis. “Konkursos piedalās arī uzņēmēji no Lietuvas un Igaunijas. Es pieļauju, ka Igaunijas uzņēmēji kļūs vēl aktīvāki Latvijas tirgū, jo Igaunija valsts ceļu

būvei atvēl mazāku finansējumu. Tai pat laikā spilgti palikusi atmiņā saruna, gatavojot Ķekavas apvedceļa iepirkumu. Atvērtο durvju dienu laikā viens Turcijas būvniecības uzņēmums atveda skaistus bukletus ar jaunāko tehniku utt. Uz jautājumu, cik šādas tehnikas tiks atvests uz Latviju, atbilde bija – neviena. Viņi šo tirgu redz kā ģenerāluzņēmēji ar savām iespējām sniegt finanšu garantijas, bet darbiem noligt reģiona būvniekus. Tāpēc par aktīvu konkurenci varam runāt kā par Baltijas vienotu tirgu un varbūt atsevišķos gadījumos par Polijas kompānijām. Pārējie skatās uz Latviju, kā uz investīciju vidi,” situāciju skaidro M. Lazdovskis. Viņš vēl piebilst, ņemot vērā Ķekavas apvedceļa projekta pieredzi, ka 120 miljonu eiro būvdarbu vērtība jau ir tāda, kas varētu interesēt ārvalstu uzņēmumus. Līdz ar to iepirkumam nav jābūt miljardu vērtam.

Ari A. Bērziņš norāda, ka pastāv divu veidu starptautiskā līdzdalība būvniecības nozarē Latvijā. Viena caur vēlēšanos būt ģenerāluzņēmējam, bet otra – jau uzņēmumā esošā ārvalstu kapitāla līdzdalība. “Mūsu biedrības vidū ir Vācijas, Austrijas, Francijas, Spānija, Lietuvas kapitāls. Nevar neminēt, ka arī mūsu būvnieki un projektētāji aktīvi un ar labiem panākumiem piedalās, piemēram, Igaunijas tirgū,” situāciju iezīmē A. Bērziņš.

Savukārt O. Feldmane skaidro, ka mūžīgs ir jautājums, kas ir labāk – liels iepirkums, kas ir interesants ārvalstu uzņēmumiem vai arī sadalīts mazākos. “Latvijas ir maza un tas, ka neredzam tiešā veidā konkurentus no Francijas, Lielbritānijas u.c. valstīm ir saistīts ar mazajiem iepirkumiem, kas viņiem ir nepievilcīgi no resursu viedokļa. Jautājums – vai mēs vēlamies iepirkumus padarīt pievilcīgus citām Eiropas

valstīm,” norāda O. Feldmane. Savukārt sadalot iepirkumus mazākos, ir skaidrs, ka dabūsim tikai vietējos uzņēmējus. No būvniecības puses skatoties, viņa piebilst, ja būvē vienu objektu riski ir mazāki, ja iepirkumu nesadrumstalo. Pie viena objekta strādājot vairākiem ģenerāļiem, tas saturēs lielākus riskus darbu koordinēšanā un kopumā projekta realizācijā.

Tāpat ir vērts saprast, ko nozīmē laba un veselīga konkurence nozarē. O. Felmaniē bažas rada tas, ka projektēšana iepirkumos kritīs dalībnieku skaits, bet būvniecības iepirkumos strauji aug. Pārlietu liela konkurence arī nav veselīga, jo uzņēmumu kapacitāte ir lielāka nekā iepirkumiem. Tas nav labi, jo valstij nav jānodrošina darbs visiem būvniekiem. Tāpēc ir jāatrod samērīgums, kad apjoms, ko mēs vēlamies saņemt ir adekvāts tam, ko būvnieki var piedāvāt. 

2022. gada sezonas rezultāti

Lai gan 2022. gada ceļu būvdarbu sezona solījās būt salīdzinoši mierīga, korekcijas ieviesa ģeopolitiskās situācijas izmaiņas, nesot līdzi gan iztrūkumus materiālu piegādēs, gan krasu cenu kāpumu. Visvairāk darbu noritēja uz reģionālajiem ceļiem

Šobrīd gandrīz 80% valsts galveno autoceļu un 58% reģionālo autoceļu ir labā un ļoti labā stāvoklī, līdz ar to ir panākts būtisks uzlabojums. Faktiski uz katru novada un reģionālās attīstības centru no Rīgas var aizbraukt pa ceļu ar labu vai ļoti labu segumu. Nedaudz cita situācija ir uz grants ceļiem, kuru stāvoklis ir sliktāks. Tikai 18% reģionālo autoceļu un 7% vietējo autoceļu ar grants segumu ir labā vai ļoti labā stāvoklī.

Neskatoties uz 2022. gada sezonas izaicinājumiem, faktiski ir izdevies realizēt visus sākotnējos 2022. gada plānus. Kopumā pagājušajā gadā tika noslēgts 101 būvdarbu līgums. “Galvenais 2022. gada izaicinājums bija veiksmīgi realizēt būvdarbu sezonu vispār. Ņemot vērā situāciju nozarē pēc 24. februāra, kad būvnieki norādīja, ka nevar veikt darbu izpildi par tiem izcenojumiem ar kuriem piedalījās iepirkumos līdz 24. februārim. Tomēr līdz sezonas sākumam bijām vieniojušies par sadārdzinājuma kompensācijas metodiku un kopumā 60 līgumus tika pārskatītas iepriekš noligtās līgumcenas.

Kopējā šo līgumu pārskatīšanas vērtība ir 10,9 milj. eiro. Tas, ko mēs ietaupījām no plānotā budžeta, izsludinot savlaicīgi iepirkumus, novirzījām līgumu sadārdzinājumu segšanai,” uz aizvadīto sezonu atskatās VSIA *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) valdes priekšsēdētājs Mārtiņš Lazdovskis.

Finansējums

Pagājušajā gadā kopējais pieejamais finansējums valsts autoceļiem bija gandrīz 318 miljoni eiro. No tiem 270,9 miljoni eiro bija valsts budžeta finansējums, 23,7 miljoni eiro bija pieejami no Eiropas Savienības (ES) fondiem, runa gan ir par uzsāktajiem un šogad pabeidzamajiem projektiem, jo šis ir aizējošais ES fondu periods. Līdz ar to ES finansējums atsevišķi ceļiem tuvākā laikā nebūs pieejams.

Vēl 23,2 miljoni eiro ceļu remontdarbiem 2022. gadā bija pieejami no valsts budžeta administratīvi teritoriālās reformas (ATR) kontekstā. Atšķirībā no pārējās valsts ceļu remontdarbu programmām, ATR ceļu remontdarbu

plānu izstrādāja Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM).

Būvdarbi

Pērn kopumā dažādi darbi pabeigti 948 kilometriem valsts autoceļu un uz 21 LVC pārziņā esošā tilta. Viss vairāk darbu jeb 550 kilometriem noritēja uz valsts reģionālajiem autoceļiem, uz vietējiem autoceļiem darbi pabeigti – 277 kilometriem, bet galvenajiem – 120 kilometriem. Valsts autoceļu tīklā pārbūvēts 71 km, asfaltbetona segums atjaunots uz 556 kilometriem, grants seguma divkārtu apstrāde veikta uz 201 kilometra, asfaltbetona vienkārtas virsmas apstrāde – uz 106 kilometriem. Savukārt grants segums atjaunots uz 13 kilometriem valsts autoceļu. LVC Būvniecības pārvalde Projektu ieviešanas daļas vadītāja Sanita Valnere, runājot par aizvadīto būvniecības sezonu, norāda: “Kaut arī pagājušais gads solījās būt vienkāršāks pēc iepriekšējo divu gadu skrējiena un pieredzes, tomēr korekcijas ieviesa ģeopolitiskās situācijas izmaiņas, kas radīja sarežģījumus gan meklējot kompromisus ar sadarbības partneriem līgumcenas pārskatīšanā pēc krasā naftas un tēraudu cenu pieauguma, gan materiālu piegādes iztrūkumā un darbu izpildes kavējumā. Tomēr neskatoties uz izaicinājumiem gan pašūtītāja, gan izpildītāja pusē, pagājušajā gadā plānotie būvdarbi tika veiksmīgi paveikti.”

Nākamajā gadā iesāktie darbi turpināsies kopumā 191 kilometrā valsts autoceļu, kas atver 151 kilometru vietējo un 40 kilometrus reģionālo autoceļu, kā arī uz pieciem tiltiem.

Lai pārbaudītu būvdarbu un materiālu kvalitāti LVC Ceļu laboratorija 2022. gadā ir veikusi 12 tūkstošus plānoto testu LVC objektos, kā arī tūkstoš neplānotas pārbaudes.

Visa gada garumā bez tehnoloģiskā pārtraukuma turpinājās darbi Ķekavas apvedceļa projektā. Kopš būvdarbu sākuma 2021. gada decembrī Ķekavas apvedceļa trasē jau izbūvēts maģistrālais ūdensvads un vājstrāvas komunikācijas tīkli, 85% apmērā izbūvētas ceļa trases pamatnes un šķembu

konstruktīvās kārtas, kā arī četras lielā diametra caurtekas, trīs satiksmes pārvadu laidumu konstrukcijas, divu tuneļu betona konstrukcijas, kā arī uzsākti ceļa apgaismojuma komunikāciju izbūves darbi. Ķekavas apvedceļš ir Baltijas valstīs pirmais vērienīgais publiskās un privātās partnerības (PPP) projekts ceļu būvniecībā pēc principa projektē/būvē/finansē/uzturi. Ķekavas apvedceļa, t.sk. pamatstrāses, paralēlo ceļu, pārvadu un citas saistītās infrastruktūras tehniskā projekta izstrādi un būvdarbus īsteno privātais partneris AS Kekava ABT un tā piesaistītie apakšuzņēmēji, bet būvuzraudzību nodrošina SIA Firma L4. Būvdarbus plānots pabeigt līdz 2023. gada beigām, savukārt ceļa uzturēšanu privātais partneris veiks vēl 20 gadus pēc būvdarbu pabeigšanas.

Satiksmes drošība

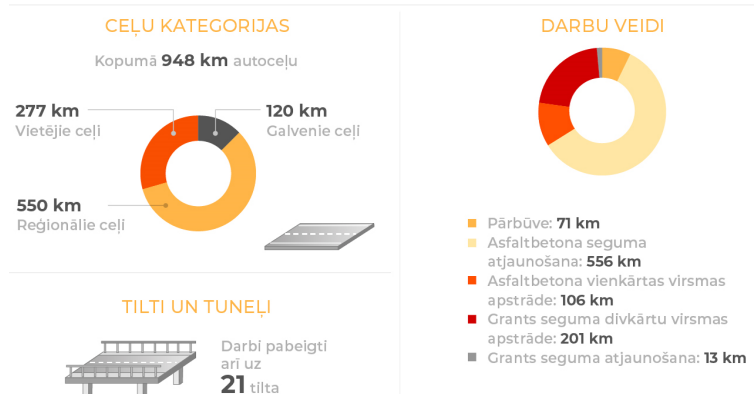
Turpinot uzlabot satiksmes drošību, pagājušajā gadā uz valsts galvenajiem un reģionālajiem autoceļiem uzstādīti atstarojošie signālstabiņi vairāk nekā 327 kilometru garumā. Reģionālo autoceļu posmos stabīņi ir uzstādīti tajos posmos, kur satiksmes intensitāte ir lielāka nekā 1000 automašīnas diennakti.

“Pagājušajā gadā netrūka izaicinājumu, bet kopumā ir realizēti gandrīz vis iecerētie projekti, bet tos, kuras neizdevās pabeigt, ir veiktas labas iestrādes, lai šogad projekti veiksmīgi turpinātos. Piemēram, vidējā ātruma kontroles sistēmas ieviešanā radās kavēkļi, kas veiksmīgi tika atrisināti un pērn jau tika izstrādāta metodoloģija vietu izvēlē, šogad jau sāks ierīkot pirmo posmu. Arī gājēju infrastruktūras izbūve uz Vidzemes šosejas (A2) pie dzelzceļa tilta Siguldā faktiski jau tika pabeigta pērn, bet viss projekts pabeigsies šogad. Kopumā izvadīto gadu vērtēju pozitīvi, skatoties no paveikto darbu apjoma,” norāda LVC Satiksmes organizācijas pārvaldes direktors Māris Zaļaiskalns.

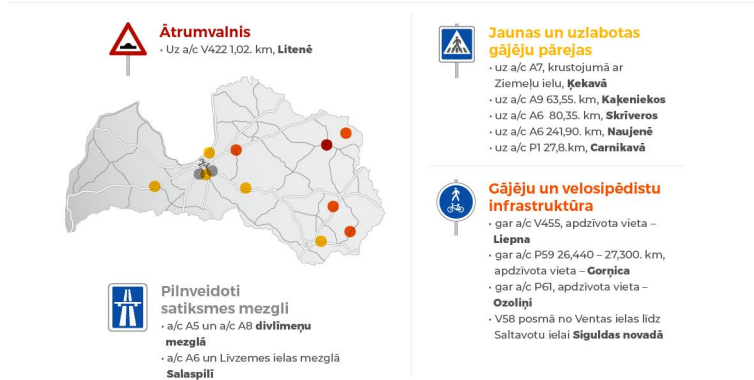
Mērķtiecīgi virzoties uz gājēju velosipēdistu infrastruktūras uzlabošanu 2022. gadā ir realizēti vairāki projekti. Piemēram, izbūvēta gājēju un velosipēdistu infrastruktūra gar autoceļu Viļaka–Žiguri–Liepna (V455) apdzīvotā vietā Liepnā, tāpat infrastruktūra ir izbūvēta gar autoceļu Viļāni–Ružina–Malta (P59) Gorņicā un Dagdā gar autoceļu Krāslava–Dagda (P61).

Lai satiksmi padarītu drošāku ir uzlabotas un no jauna izbūvētas kopumā piecas gājēju pārejas un pilnveidoti divi satiksmes mezgli, kā arī izbūvēts viens ātrumvalnis uz autoceļa Pievedceļš Litenei (V422) Litēnē.

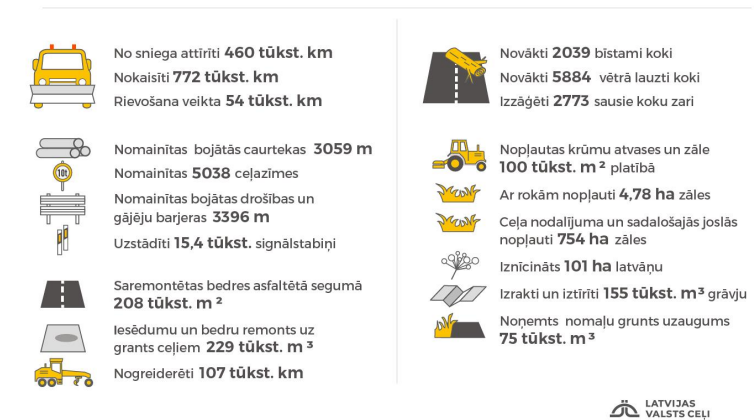
2022. gadā pabeigtie darbi uz valsts autoceļiem



Satiksmes drošības uzlabošana uz valsts autoceļiem 2022. gadā



Galvenie valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbi 2022. gadā



LATVIJAS VALSTS CEĻI

Ikdienas uzturēšana

Kopumā valsts ceļu tīklā ikdienas uzturēšana tiek veikta uz 20 tūkstošiem kilometru. Pagājušais gads iezīmējās ar to, ka ziemas sezona jau noritēja atvērtā tirgus ietvaros. Ja līdz šim ikdienas uzturēšanas darbus veica VAS *Latvijas autoceļu uzturētājs*, balstoties uz Satiksmes ministrijas deleģēšanas līgumu, tad šobrīd LVC izsludinātā iepirkuma rezultātā ir noslēgti 18 līgumi par darbu veikšanu. 2022. gadā ziemas sezonas ikdienas uzturēšanas darbu ietvaros no sniega ir attīrīti 460 tūkstoši kilometru autoceļu, bet nokaisīti vairāk nekā 770 tūkstoši kilometru. Saremontētas bedres 229 tūkstošu kubikmetru

platībā un nogreiderēti 107 tūkstoši kilometru grants ceļu un veikti daudzi citi darbi.

“2022. gads bija spraiga darba gads un aizvadītā gada laikā notika būtisks pavērsiens IUD līgumu noslēgšanai un praktisko darbu uzsākšanai jau brīvā tirgus apstākļos. Dažādu faktoru ietekmē darbs tika aizvadīts ārkārtīgi mainīgos apstākļos. Piemēram, energoresursu cenu celšanās, kas tiešā veidā ir saistītas ar uzturēšanas darbu veikšanu un tos sadārdzināja. Jāmin arī, ka atsevišķi vietējās nozīmes ceļi ir nodoti pašvaldību pārziņā. Šogad iesāktais darbs visās jomās ir jāturpina,” atzīmē Ceļu pārvaldīšanas un uzturēšanas pārvaldes direktors Aldis Lācis. 

Koks pie ceļa: būt vai nebūt

Koki palīdz uztvert ceļa trasi un kalpo kā orientieris, tomēr tiem ir jāatrodas pietiekamā attālumā, lai neapdraudētu satiksmes drošību

Par to vai kokiem būtu jāatrodas autoceļu tuvumā vai labāk mežā, un cik liels būtu drošs attālums kokam no ceļa, šķēpi tiek lauzti jau sen. Apzinoties, ka satiksmes infrastruktūrai ir jābūt drošai un cilvēka dzīvība ir svarīgākā un galvenā vērtība, un vienlaikus ņemot vērā to, ka valsts autoceļi ir daļa no Latvijas ainavas, kā arī koku un citu apstādījumu vērtību, VSIA *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) un Latvijas Kokkopju Arboristu biedrība (LKAB) parakstīja sadarbības memorandu.

Iezīmē virzību

Katru gadu no valsts ceļiem tiek novākti aptuveni 5400 vējā lūzuši koki jeb vidēji 15 koki dienā. Ikdie-

5400 tik lūzuši koki ik gadu vidēji tiek novākti no valsts ceļiem.

AVOTS: LVC

nas uzturēšanas darbu ietvaros katru gadu gandrīz 500 tūkst. eiro tiek izlietoti apstādījumu kopšanai vai uzturēšanai. Savukārt ceļu satiksmes negadījumos (CSNg) ar uzbraukšanu šķērslim tai skaitā kokam, 2022. gada astoņos mēnešos bojā gājuši desmit cilvēki, liecina LVC speciālistu apkopotā informācija.

“Vērtība ir ainava, vērtība ir arī vietējo cilvēku vēlmes, atmiņas, dzīves komforts un, protams, vērtība ir cilvēka dzīvība. Diskusija par to, kā visas šīs vērtības sabalansēt, radot loģiskus un pamatotus kompromisus, ir tas virziens, kurā ir jāiet. Arī mēs nejūtam komfortabli tajos brīžos, kad koki tiek cirsti un saņemam negatīvus iedzīvotāju komentārus. Tai pat laikā, ja šajā vietā notiek CSNg, mums ir jāatbild uz jautājumu – kurš atbild par tie cilvēka dzīvību, kas ir zudusi, ieskrienot šajā kokā,” norāda LVC valdes priekšsēdētājs Mārtiņš Lazdovskis. Viņš arī uzsver, ka ne mazāk svarīgs aspekts, kas ir jāņem vērā, ir ātrāka pārvietošanās starp reģioniem, to centru sasniedzamība, kas ietekmē arī valsts tautsaimniecību un izaugsmi. Katra stunda un pat minūte, kas papildus tiek pavadīta ceļā arī ir vērtība, kas ir izrēķināta jau konkrētās monetārās vienībās. Koka un ceļa situācijai nav vienkāršu risinājumu, tāpēc svarīgākais ir veidot diskusiju un dialogu ar iesaistītajām pusēm - gan iedzīvotājiem, gan pašvaldībām. “Gribētos, lai mēs iezīmētu virzību uz ainavisku ceļu un kokiem kā vērtību, ietverot praktiskos risinājumus, kā saglabāt satiksmes drošību. Bieži cilvēki neapzinās, sava īpašuma robežas un emocionāli koku, kas aug netālu no viņa mājas, uzskata par savu īpašumu, lai gan faktiski tas ir valsts īpašums un atrodas ceļa nodalījuma joslā, un kādu dienu var tikt nozāģēts. Cilvēkiem ir savlaicīgi jāskaidro, kāpēc tas ir nepieciešams, tādējādi izvairoties no konfliktiem,” piebilst M. Lazdovskis. Arī LVC Satiksmes organizācijas pārvaldes direktors Māris Zaļaiskalns piekrīt, ka šādos gadījumos ir nepieciešama

saruna un plašāka diskusija ar sabiedrību. Kā arī jāskatās kopējais ekonomiskais reģiona ieguvums. Jāatgādina, ka 2022. gada vasarā tika apturēti remontdarbi uz valsts vietējā autoceļa Viļāni–Maltas Trūpi–Lomi (V595), jo bija jāizvērtē liepu rindas, kas auga ceļa malā. Pašvaldība, izvērtējot vietējo iedzīvotāju viedokļus, tomēr pieņēma lēmumu ļaut nocirst koku, jo pārtraucot ceļa posma remontdarbus, netiktu uzlabota vietējo iedzīvotāju dzīves kvalitāte, satiksmes drošība un mobilitāte. Rezultātā, uzliekot uz grants ceļa dubulto virsmu, panākts, ka grants ceļš vairāk nedilst, neput un ceļa lietošana ir daudz komfortablāka, bet dzīves apstākļi ap šo ceļu dzīvojošajiem cilvēkiem ir nesalī-

dzināmi labvēlīgāki. Vienlaikus pašvaldība ir apņēmusies atjaunot koku stādījumus gar ceļu.

Normatīvais regulējums

“Mēs runājam par sabiedrības viedokli – vai kokiem ir vai nav jābūt ceļa malā. Dzīvi regulē ne tikai normatīvie akti, bet ir arī psiholoģiskais aspekts un ikvienas pārmaiņas mēs uztveram ar distanci. Izskan viedoklis, ka varbūt ir iespējams ceļu pabīdīt, jo koku aleju pabīdīt ir grūtāk. Tomēr arī ceļu nav tik viegli bīdīt uz vienu vai otru pusi. Tiklīdz mēs bīdām ceļu, nākas aizskar kāda cita blakus ceļam esoša īpašnieka īpašuma tiesības. Un viņa viedoklis ir: es saprotu, bet kāpēc man ir jādālās ar savu īpašumu! Tāpēc kopumā tas nav tik vienkārši,” norāda TGS Baltic vecākais jurists Haralds Lielvārds. Viņš skaidro, ka teiciens: kokam ceļa malā nav jābūt, ir jāuztver veselīgi. Ir jārūpējas par



Sadarbības memorandu rakstīja *Latvijas Kokkopju Arboristu biedrības* (LKAB) valdes priekšsēdētāja Laura Mazule un *VSIA Latvijas Valsts ceļi* valdes priekšsēdētājs Mārtiņš Lazdovskis.

cilvēku veselību un drošību un kā jau ir norādīts, koki cilvēkus nenogalina. Pamatā visam ir diskusija un sabiedrības iesaiste. “Kā jurists varu teikt, ka situāciju nedrīkst sarežģīt ar normatīvo aktu likločiem. Lietām ir jābūt skaidrām un vienkāršām. Normatīvo aktu bāzei visos jautājumos ir jābūt skaidrai un nepārprotamai. Šobrīd tur ir izņēmums izņēmuma galā un gribi vai negribi iesaistīto pušu starpā rodas konflikts. Un tikai diskusija spēj to atrisināt,” uzsver H. Lielvārds.

Samazināt ātrumu

Virziens samazināt ātrumu šādos posmos, kur koki aug netālu no ceļa, ir pareizs un šāds risinājums jau tiek pielietots, stāsta M. Zaļaiskalns. Kā piemēru viņš min izbūvēto gājēju un velosipēdistu infrastruktūru gar autoceļu Imanta–Babīte (V20) posmā no Slokas ielas un Kurzemes prospekta krustojuma Imantā līdz Babītei, kur ir atļautais braukšanas ātrums samazināts no 70 km/h līdz 50 km/h, jo pie ceļa tuvu aug koki un izbūvēt barjeras šajā posmā nebija iespējams.

Iet līdzī laikam

Vienlaicīgi gan ir jāreķinās, ka papildu risinājumi nozīmē arī lielus izdevumus un projektu sadārdzinājumu. “Vairāk nekā 20 gadus strādāju būvniecības objektos, ja salīdzinām tehniskos projektus, kas tika realizēti 20 gadus atpakaļ un tagad, tad toreiz visi risinājumi faktiski bija koku ciršana. Taču šobrīd daudzus tehniskajos projektos tiek paredzēta koku saglabāšana, kā arī parādījušies

citi arboristu darbi,” ar pieredzi dalās Rihards Akimovs, SIA *Ceļu inženieru* tehniskais direktors. Viņš uzsver, ka sabiedrība no ceļu būvniecības prasa kvalitāti. Projektos, kur ir jāsaņem daudz koki, kvalitāte negribot kaut kādā mērā cieš. Izbūvējot kokam apkārt ceļu vai gājēju infrastruktūru, ir sarežģītāk izpildīt tehniskās prasības visām konstruktīvajām kārtām. Tad rodas dilemma – saglabāt koku vai nē. Protī, projektā koks ir iezīmēts kā saglabājams, bet sakņu sistēma stiepjas tālu un ir apgrūtināta izbūvēt pamata kārtu velo vai gājēju infrastruktūrai, lai izdzīvotu gan koks, gan būtu ilgtermiņa kvalitāte būvdarbiem. “Projektu realizācija ir kļuvusi sarežģītāka un laikietilpīgāka. Protams, parādās dažādas inovācijas un materiāli, bet ne vienmēr sanāk panākt līdzsvaru starp abām pusēm. Ir projekti, kuros koku sakņu sistēma tomēr ir bojāta, neskatoties ne uz ko, un koks pēc pāris gadiem iet bojā. Vai arī - koks aug un bojā segumu,” stāsta R. Akimovs. Viņš arī piebilst, ka sabiedrības reakcija būvdarbu laikā ir dažāda. Ir cilvēki, kas aktīvi interesējas vai tiek ievērota koku aizsardzība, liek bides sociālajos tīklos utt. Bet ir arī cilvēki, kas jautā, kāpēc konkrētais koks tiek saglabāts, ja te notiek avārijas. Apskādētie koki ceļmalās arī parāda, cik ļoti koks konkrētajā vietā ir vairāk traucēklis.

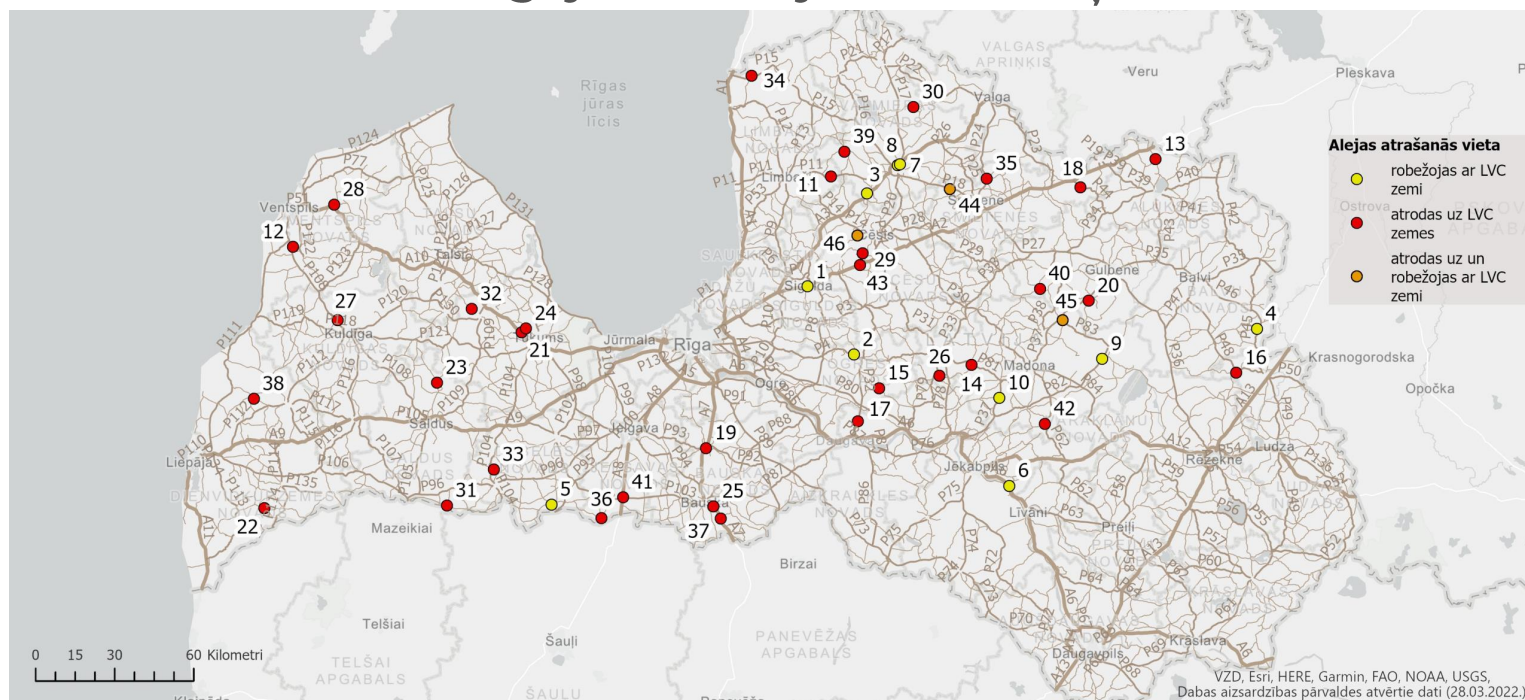
Koks kā orientieris

Latvijā līdz ceļa ainavai vēl īsti nemaz nav tikts. Valstij pietrūkst naudas, lai salabotu ceļus un sakoptu esošos apstādījumus, tāpēc sākotnēji

ir jātiek galā ar to situāciju, alejām un vērtībā, kas jau ir, norāda Latvijas Lauksaimniecības universitātes ainavu arhitektūras un plānošanas katedras vadošā pētniece Kristīne Vugule. “Latvijā faktiski nav projektu, kur ceļa ainava būtu plānota, bet es ceru, ka situācija ar laiku uzlabosies. Piekritu, ka kokiem nevajadzētu augt pārāk tuvu ceļam. Minimālais attālums ir pieci metri. Ja runājam par pozitīvo koku grupas palīdz auto vadītājiem uztvert ceļa trasi un kalpot kā orientieris. Katrā ziņā kokiem ir jābūt, bet istajā vietā,” skaidro K. Vugule. Piemēram, alejas sāka stādīt pie muižu ceļiem, lai pasargātu gājējus un pašu ceļu un ceļš izskatītos cienījamāks. Attiecīgi mūsdienās alejas būtu piemērotas tuvojoties kādai pilsētai vai apdzīvotai vietai. Stādīt alejas tikai stādīšanas pēc nav jēgas. K. Vugule uzsver, ka vairāk būtu jāstāda koki grupās, bet mazāk jāveido koku rindas, kas var radīt nomācošu iespaidu. Savukārt stādāmos kokus būtu jāizvēlas atkarībā no vietas un reģiona.

Viņa arī atzīmē, ka svarīgi ir rūpēties par to, lai koki neuzrodas vietās, kur tiem nevajadzētu būt. Jau šobrīd ir redzams, cik grūti ir tad, kad lielie koki ir izauguši un sākuši traucēt. Ceļa ainava ir jāveido un ir jāpievērš vairāk uzmanību tam, kas tur pats no sevis sāk iesaistīt un parādīties neplānoti. Tam, ka svarīga ir koku regulāra apsekošana, piekrīt arī LVC valdes priekšsēdētājs M. Lazdovskis: “LVC to dara regulāri. Tomēr ne mazāk svarīga ir arī sadarbība ar speciālistiem, jo ceļinieki nevar noteikti bojājumus kokiem un cik tie ir bīstami vai nē.”

Aizsargājamās alejas valsts ceļu tīklā



MAINĪGI LAIKAPSTĀKĻI UN ATKUSNIS. RĒĶINIES AR TO!



Atkušņa laikā grants ceļi zaudē nestspēju un iestājas šķīdonis

Transportam ar masu virs 10 t tiek liegta kustība pa tiem



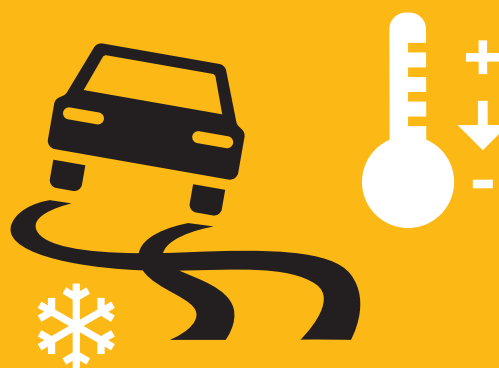
Šķīdonī grants ceļi ir grūti izbraucami

Greiderēšanu uz ceļa var veikt tikai tad, kad tas apžuvis



Mainīgos laikapstākļos uz ceļiem ar novecojušu asfaltu pastiprināti veidojas bedres

Avārijas bedres uz ceļiem ar lielāku satiksmi jāsalabo 24 h līdz 5 diennakšu laikā, uz pārējiem 1-2 nedēļu laikā



Mainīgos laikapstākļos, kad gaisa temperatūra svārstās starp -4 un +4 °C, ceļi var apledot

Īpaši strauji - tilti un pārvadi, kā arī posmi meža apvidū un gar ūdenstilpēm

CEĻU SATIKSMES
DROŠĪBAS PADOME



**LATVIJAS
VALSTS CEĻI**

