



Ziema 2024

autoceļu dvīze

Ainārs Paeglītis: Lai tilts kalpotu ilgi, tam ir jābūt lielam un robustam. Arī kļūdīties nedrīkst, jo sekas ir katastrofālas. Uz tiltu inženieru pleciem gulstas liela atbildība.



Svarīgi fakti

Pavasara šķīdonis uz grants autoceļiem.

[---> 3. lappuse]

[---> 2. lappuse]

Ceļi bez papildu finansējuma

Valsts autoceļus papildu līdzekļu piešķiršana, visticamāk, negaida. Eksperti norāda, ka svarīgi saglabāt esošo finansējuma apjomu un to nemazināt



Ekonomika

Latvijā šogad sagaidāma mērena inflācija, bet iekšzemes kopprodukta pieaugums joprojām būs vājš. Izsakot prognozes, ekonomisti ir piesardzīgi, jo šobrīd globāli ir daudz ietekmējošu faktoru.

Būvniecība

Ceļu būves nozares uzņēmumi šajā sezonā prognozē mērenu stabilitāti, vienlaicīgi norādot, lai gan valsts budžetā atvēlētie līdzekļi ir līdzīgi iepriekšējam līmenim, inflācijas dēļ šogad padarītā darba apjoms varētu būt mazāks.

Tilti

Kāds ir kopējais tiltu stāvoklis valsts ceļu tīklā. Kādas inspekcijas un cik bieži tiek veiktas tiltiem.

[---> 7. lappuse]

[---> 5. lappuse]

[---> 4. lappuse]

Svarīgi fakti par šķīdoni uz grants autoceļiem

Šķīdonis: atkusnis (parasti pavasarī), kad strauji kūst sniegs, atlaižas zeme; arī slapjdraņķis (rudenī, ziemā).

AVOTS: www.tezaurs.lv

Rudens lietavu rezultātā liekais ūdens sakrājas ceļu konstrukcijā un ziemā sasalst, bet ledus kristāli uzirdina ceļa segu. Pavasarī, ledum kūstot, uz ceļiem nonāk liels ūdens daudzums, un uz grants ceļiem iestājas šķīdonis.

VALSTS CEĻU TĪKLS
(KM, 2023. GADS)

20 034

10 498

grants
segums

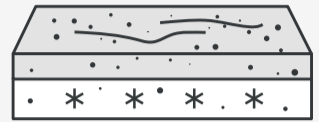
9536

melns
segums



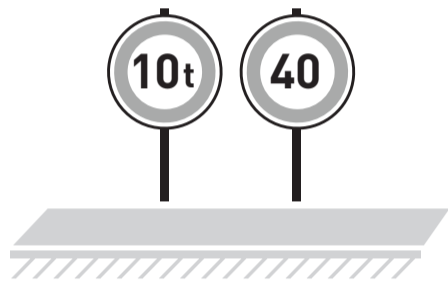
Transporta masas ierobežojumi šķīdoņa laikā ir **vispāratzīta prakse**, un to īsteno arī citās valstīs ar līdzīgiem klimatiskiem apstākļiem kā Latvijā, piemēram – Igaunijā un Lietuvā.

ATKUSUSĪ GRUNTS



SASALUSĪ GRUNTS

Sākot atkust dziļākiem slāņiem, šķīdonis pāriet **rūgumos** jeb dziļajā atkušnā.



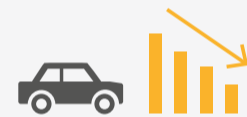
Lai neatgriezeniski nesabojātu nestspēju zaudējušos autoceļus, ievieš **autotransporta masas ierobežojumu**, kas liedz pārvietoties transportam, kas smagāks par 10 tonnām.

IEROBEŽOJUMI UZ
10 000
GRANTS CEĻU

Ik gadu masas ierobežojumi **tiekl ieviesti** aptuveni 10 000 km valsts grants ceļu.



Latvijā arvien biežāk ir vērojami **mainīgi laikapstākļi**, tāpēc šķīdonis uz grants ceļiem būs arvien biežāk.



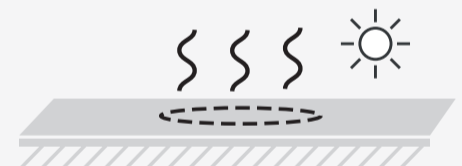
Pārsvarā ar grants segumu ir vietējās nozīmes ceļi ar **nelielu** satiksmes intensitāti.



Lēmumu par autotransporta masas ierobežojumiem pieņem LVC speciālisti **reģionālajās nodaļās**, kad ceļu nestspēja atjaunojas, tiek veikti uzturēšanas darbi un noņemti masas ierobežojumi.



Grants autoceļu uzturēšanas darbus šķīdoņa laikā **nav iespējams veikt** – uzbraucot ar smago tehniku uz pārmitrināta, nestspēju zaudējuša ceļa, to sabojās vēl vairāk.



Pārmitrināts grants segums zaudē nestspēju un braukšanas apstākļi pasliktinās. Uzlabot stāvokli var tikai tad, kad ceļš **apžuvis**.

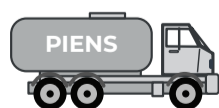


Atļaujas kravu izvešanai šķīdoņa laikā netiek izsniegtas, satiksmes ierobežojumu ievērošanu kontrolē **Valsts policija**.

BEZ IEROBEŽOJUMIEM ŠĶĪDONĪ
ATĻAUTS BRAUKT:



Operatīvie
transportlīdzekļi



CSDD reģistrētie
svaigpiena
transportlīdzekļi



Sabiedriskais
transports



Transportlīdzekļi,
kas veic kritušu
lopu izvešanu



Klajumos un mežos grants ceļu stāvoklis ir **atšķirīgs**.

Tiltam jābūt lielam un robustam

Lai tilts kalpotu ilgi, tam ir jābūt lielam un robustam. Arī kļūdīties nedrīkst, jo sekas ir katastrofālas. Tāpēc uz tiltu inženieru pleciem gulstas liela atbildība

Tā intervijā *Autoceļu Avīzei* norāda Rīgas Tehniskās universitātes (RTU) profesors un SIA *Inženierbūve* valdes priekšsēdētājs Ainārs Paeglītis. Viņš norāda, ka tuvākajā nākotnē arī tiltu nozarei būs jādodomā par tās atstāto ietekmi uz vidi un kā šo ietekmi mazināt. Tāpat būtiski ir domāt par atbilstošu tiltu uzturēšanu, lai nebūtu jāiegulda milzīgi līdzekļi tiltu pārbūvē.

Kā vērtējat tiltu stāvokli Latvijā?

Mūsu uzņēmums nodarbojas arī ar tiltu inspekciju, un, balstoties uz to, manā skatījumā tiltu stāvoklis Latvijā uzlabojas, jo salīdzinoši daudz līdzekļu tiek ieguldīts to remontā. Tomēr tilti bojājas ātrāk, nekā mēs spējam tos saremontēt. Tilti Latvijā pārsvarā ir būvēti 20. gs. 60., 70. un 80. gados, kad faktiski daudzus koka tiltus pārbūvēja par dzelzsbetona tiltiem un caurtekām. Tolaik betons, iespējams, nebija tik kvalitatīvs kā mūsdienās, tāpēc tilti ātrāk bojājas. Pašvaldībām piederošie tilti ir sliktākā stāvoklī, jo tām trūkst līdzekļu to uzturēšanai. Latvijā ir pilsēta ar 5000 iedzīvotājiem, kurā ir 110 metru garš tilts. Arī Salacgrīvas tilta piemērs. Šo lielo un garo tiltu remonts un pārbūve pilsētām izmaksā ļoti dārgi.

Kāds būtu risinājums: nojaukt un būvēt jaunus vai tomēr atjaunot?

Tas ir atkarīgs no tā, kā mēs uztveram pasauli kopumā. Ja mēs vēlamies samazināt ekoloģisko pēdu, tad, protams, labāk būtu šos tiltus remontēt. Katram jauna tilta celtniecībā izlietotam cementa maisījumam var nolikt pretī CO₂ maisījumu. Jo mazāks skaits CO₂ maisījumu, jo tīrākā vidē dzīvosim. Tāpēc jaunu tiltu būvniecība ir rūpīgi jāapsver. Manā skatījumā ir iespējams pietiekami kvalitatīvi remontēt vecos tiltus, tādējādi mazāk ietekmējot vidi. Arī nulles emisija ir panākama, ja vien strādājam gudri. Piemēram, nevis jaukt nost un būvēt jaunu, kas prasa uzreiz lielu emisiju, bet remontēt un pienācīgi uzturēt. Latvijā 95% tiltu ir no dzelzsbetona, savukārt koka tiltu ir ļoti maz. Koks kā izejmateriāls dod mazāku emisiju nekā dzelzsbetons. Neskatoties uz to, ka lielu daļu Latvijas teritorijas klāj meži, koks kā materiāls tiltu celtniecībā tiek izmantots maz. Es tiešām nezinu, kāpēc daudzi baidās no koka tiltiem.

Varbūt tie ir iesakņojušies stereotipi?

Ļoti iespējams. Latvijā daudz koka tiltu uzbūvēja pēc Otrā pasaules kara, bet 20. gs. 60. gados tos jauca nost, jo tie bija jau satrupējuši. Šobrīd tehnoloģijas ir attīstījušās – koks tiek piesūcināts ar ķīmikālijām un ļoti labi pilda savas funkcijas, kalpojot ne sliktāk kā dzelzsbetona tilts. Ir uzteicami piemēri no Skandināvijas valstīm, kur 2000. gadā tika pieņemts lēmums, ka turpmāko piecu gadu laikā 10% no jaunuzbūvētajiem tiltiem jābūt no koka. Īpaši daudz šādu skaistu koka tiltu uzbūvēja Norvēģijā. Tie ir kokbetona tilti, kur apakšā ir koka sijas un virsū dzelzsbetona

plātne. Latvijā šāds tilts, piemēram, ir Vaives dzirnavām. Būvēts 20. gs. 70. gados un kalpo joprojām. Ja koka materiālus pārklāj ar atbilstošiem aizsargmateriāliem, pēc norvēģu novērtējuma tiltam būtu jākalpo 50 līdz 80 gadus, tas ir gandrīz tikpat ilgi, cik vidēji kalpo dzelzsbetona tilti.

Jo mazāks skaits CO₂ maisījumu, jo tīrākā vidē mēs dzīvosim. Tāpēc jaunu tiltu būvniecība ir rūpīgi jāapsver. Manā skatījumā ir iespējams pietiekami kvalitatīvi remontēt vecos tiltus, tādējādi mazāk ietekmējot vidi.

Cik ilgi tad ir jākalpo tiltam?

Eirokodeksa standartos ir ierakstīts, ka jaunuzbūvētiem tiltiem ir jākalpo simt gadu. Līdz ar to arī betonam, kas tiek izmantots, ir jābūt sagatavotam tā, lai nodrošinātu minēto 100 gadu kalpošanas laiku. Protams, jautājums ir arī par to, cik kvalitatīvi būvnieki spēj uzbūvēt.

Vai var uzbūvēt drošu un skaistu tiltu vienlaicīgi?

Protams, ir iespējams uzbūvēt gan drošu, gan skaistu. Bija laiki 2000. gadu sākumā, kad ļāva darīt visu. Tagad, ja kaut ko smuku uztaisi, bet tas maksā vairāk par skandināvu vienkāršoto racionālismu, izvēlas pēdējo.

Kādam ir jābūt tiltam? Esat vairākkārt minējis, ka tilts nav kapu pieminekļis.

Tieši tā! To es vienmēr stāstu un mācu arī studentiem. Tilts sastāv no vairākām daļām: laiduma konstrukcijas un balstiem, kam ir jākalpo minētie 100 gadi, kā arī deformācijas šuvēm un balsttīkla, kuru kalpošanas laiks ir 25 gadi. Šie elementi ir regulāri jāmaina, taču ne vienmēr tas tiek laicīgi darīts, jo, piemēram, deformācijas šuves ir dārgas.

Tagad gan daudzviet deformācijas šuves vairs netiek izmantotas, un tas ir pareizais virziens, kurā ir jāiet. Jo mazāk tiek ļauts ūdenim nokļūt uz laiduma konstrukcijas, jo tilts būs ilglaicīgāks. Lai tilts kalpotu ilgi, tam ir jābūt lielam un robustam. Kioskus te neviens neprojektē. Arī kļūdīties nedrīkst, jo sekas ir katastrofālas. Uz tiltu inženieru pleciem gulstas liela atbildība.

Protams, liela nozīme ir arī uzturēšanai. Kad Latvija atguva neatkarību, mēs braucām uz Norvēģiju un Zviedriju skatīties, kā tur tiek uzturēti tilti. Viņiem ir speciālas tiltu uzturēšanas brigādes: tilti, piemēram, tiek divas reizes gadā nomazgāti, tādējādi no šuvēm izskalojot smiltis un sāļi. Toreiz mums tā, protams, šķita kā fantastika, jo naudas bija ļoti maz un nevarējām neko tādu Latvijā atļauties. Taču tagad gan jau ir iespēja darīt tā, kā tas jādara, nodrošinot tiltu ilgmūžību. Jo labāk tilts tiks saglabāts, jo mazāk naudas vajadzēs

ieguldīt tā uzturēšanā vai pat jauna tilta būvniecībā.

Kad ir tas brīdis, kad jāsaprot, ka uzturēt kādu tiltu vairs nav ekonomiski izdevīgi?

20. gadsimta 90. gados tika ieviesta tiltu inspekcija. Visi tilti ik pēc pieciem gadiem tiek apsekoti, un daudzi tiek arī pārrēķināti. Tiltu stāvoklim tiek rūpīgi sekots līdz. Kad man prasa, kurš tilts var sabrukt, es saku – neviens nesabruks. Ir radies priekšstats – ja tiltam ir vizuāli defekti, tad tas ir arī nedrošs, bet tā gluži nav. Piemēram, gadījumā ar Rīgu un pārvaldi Deglava ielā – tilts vizuāli izskatījās bīstams, bet faktiski tāds nebija.

Bieži vien par ceļu nozari saka, ka tā ir konservatīva un inovācijas tajā ienāk lēnām. Kā ir ar tiltiem?

Es teiktu, ka tiltu nozare būvniecībā ir kā Pirmā formula autorūpniecībā. Viss labākais, kas tiek izdomāts, sākumā tiek pielietots tiltiem. Tikai pēc tam tas tiek ieviests arī citur, piemēram, ēku būvniecībā. Tiltiem tiek izstrādāti jauni materiāli, kā arī tiek radīti dažādi aizsargpārklājumi. Piemēram, Japānā vajadzēja būvēt milzīgu tilta balstu, kuram ar vibratoriem betonu nevarēja savibrēt, tāpēc tika radīts pašblīvējošais betons. Tagad šis materiāls ir ienācis arī citās jomās, piemēram, grīdas veido no pašblīvējošā betona. Piedaloties arī dažādās nozares konferencēs, vienmēr var uzziņāt kaut ko jaunu. Tiek nepārtraukti pilnveidotas arī aprēķinu metodes, jo tilti ir augsta riska būves: ja kaut kas notiek, tad tā ir milzu nelaime ar daudziem bojāgājušajiem. Vēl, runājot par inovācijām, tiek domāts par to, ka lielajiem tiltiem varētu veidot to digitālos dvīņus. Tas nozīmē, ka tiek izveidots 3D modelis, kurā atzīmē bojājumus un citu nozīmīgu informāciju, tādējādi sekojot līdz tiltu stāvoklim. Atgriežoties pie ekoloģiskās pēdas un nepieciešamības mazināt ietekmi uz dabu – arī būvējot tiltus, uzskatu, ka tas ir iespējams, vairāk izmantojot koku un mazāk cementu un metālu.

Lai tilts kalpotu ilgi, tam ir jābūt lielam un robustam. Kioskus te neviens neprojektē. Arī kļūdīties nedrīkst, jo sekas ir katastrofālas. Uz tiltu inženieru pleciem gulstas liela atbildība.

Vai inovāciju ātrāku ienākšanu varētu veicināt sadarbība ar universitāti?

Nozares un zinātnieku sadarbība noteikti veicina inovāciju ienākšanu. 4% no ieguldījumiem nozarē vajadzētu novirzīt zinātnei, veidojot valsts pētījumu projektus. Diemžēl šobrīd atsaucība tam nav liela, tostarp no atbildīgās ministrijas puses. Valsts pētījumi vairs neiet caur Izglītības ministriju, bet gan caur katras



Ainārs Paeglītis

- 1977. gadā absolvējis Rīgas Politehnisko institūtu (tagad – RTU), ieguvis satiksmes ceļu inženiera kvalifikāciju
- 1992. gadā ieguvis inženierzinātņu doktora grādu būvniecībā
- Kopš 1979. gada strādā Rīgas Tehniskajā universitātē
- Kopš 2010. gada ir RTU Transportbūvju institūta direktors
- Projektēšanas konsultantu uzņēmuma SIA Inženierbūve valdes priekšsēdētājs
- Autors vairākām mācību grāmatām par tiltu konstrukcijām, daudzi no tiem ir vienīgie latviešu valodā sarakstītie mācību līdzekļi nozarē

Avots: RTU

nozares ministriju, taču ieinteresētības nav.

LVC šobrīd ir pasūtījuši RTU projektu par klimata pārmaiņu ietekmi uz autoceļu infrastruktūras ilgtspēju. Es domāju, ka iegūtie dati būs interesanti, jo gaisa temperatūra svārstās nevienmērīgi. Vienu gadu tā ir augstāka, citu zemāka. Tieši tāpat ir ar mitrumu, kas ir galvenais faktors, kurš ietekmē konstrukciju bojājumu gaitu.

Vai vajadzētu pielāgot būvniecībā izmantotos materiālus klimata pārmaiņām dažādos reģionos? Es domāju, ka Latvijā specifiska pielāgošana nav nepieciešama, jo mēs visu valsts teritoriju uztveram kā vienotu veselumu. Mums ir 65 tūkst. km² platība, un diez vai ir vajadzība radīt dažādus standartus Liepājai un Latgalei.

Tiltu stāvokļa kontroles mehānisms ir atbilstošs, vai tomēr būtu kas jāmaina?

Faktiski visās Eiropas attīstītajās valstīs ir šāda sistēma. Būtu noderīgi rīkot kursus inspektoru kvalifikācijas celšanai – tam varētu pievērst uzmanību.

Cik liela varētu būt būvnieku interese piedalīties Salacgrīvas tilta pārbūvē?

Grūti teikt. Es neesmu būvnieks, bet domāju, ka interese būs, jo šobrīd nozarē darbu nemaz tik daudz nav. Cik saprotu, *Rail Baltica* projektam ir samazināta nauda, uz ko visi cerēja, tāpēc tas ir vēl mednis kokā. Bet par reālu zīli rokā vajadzētu būt interesei. Esošais Salacgrīvas tilts ir pašaur liela mēroga, būtu nepieciešams tilts ar platākam kustības joslām. No otras puses, tilts nav pārāk ērts, jo iet cauri pilsētai, un labāks risinājums būtu apvedceļš.

Vai projektēšanas jomā konkurence ir liela?

Protams, mēs izjūtam konkurenci, un tas savukārt samazina cenu. Es domāju, ka uzņēmumu, kas darbojas šajā jomā, ir pietiekami daudz. Šobrīd īsti neizjūtam, ka ienāktu ārvalstu uzņēmumi, izņemot uz *Rail Baltica* projektu.

Vai tiltam jābūt arī estētiskam?

Tilts ir skaista būve. Arhitektiem nemāca tiltu projektēšanu un būvniecību, savukārt tiltu inženieriem savā ziņā ir jābūt arī arhitektiem. Mēs cenšamies iemācīt topošajiem inženieriem arī estētiskās prasības attiecībā uz tiltiem, lai tilti nedegradētu vidi un tiktu projektētas skaistas būves. Ja piesaistīsiet arhitektu, tad viņš uztaisīs Dienvidu tilta variantu.

Cik liela ir jauniešu interese studēt inženierzinātnes?

Mums noteikti vajadzētu vairāk studentu. Jāatzīst, ka šogad interese bija tiešām zema. Mums ir 50 budžeta vietu, taču šogad uzņēmām tikai pusi. Iespējams, tas bija saistīts arī ar diezgan negatīvo ceļu un tiltu nozares atspoguļojumu medijos. Proti, tas bija slikti un tas slikti, ko tad tur iet mācīties. Jāmin gan, ka arī izglītības sistēmā kopumā ir lielas problēmas. Diezgan daudz jauniešu nāk ar zemām atzīmēm un zināšanām matemātikā, fizikā. Protams, vienlaikus mums ir arī ļoti spējīgi studenti, kuri rada izcilus darbus un būs ļoti būtīgi un projekktētāji. Es vēlēju gribu uzsvērt, ka jauniešiem vajadzētu nākt apgūt šo specialitāti, jo darba nekad nepietrūks: ceļi vienmēr būs jāremontē, asfalts ik pēc septiņiem astoņiem gadiem jāmaina, un projekti ir jātaisa. Arī nauda nozarē vairāk vai mazāk, bet vienmēr būs. Tāpēc aicinu jauniešus nākt un nebaidīties.

Kā jūs pievērsāties tiltu jomai?

Es biju nolēmis iet studēt uz būvniekiem, bet tur bija milzīga rinda ar tiem, kas vēlējas iesniegt dokumentus. Un uz ceļiniekiem nebija. Es teicu: "Nu labi, tad es būvēšu tiltus! Kāda starpība – būvēt ēkas vai tiltus?" Un es nepavisam nenožēloju savu izvēli. Tas jau ir kļuvis par manu dzīvesveidu.

Vai ir kāds projekts, kas jums pašam īpaši patīk?

Ļoti veiksmīgs projekts, ar kuru es lepojos, ir tilts ar lokiem pār Gauju Ādažos. Loka dabā vienmēr izskatās ļoti labi. Vēl koka tilts pār Kārļa Ulmaņa gatvi pie veikala *Sky*. Šis tilts faktiski ir koka lente pāri ceļam. Protams, ir arī dažādi mazāki tilti.

Kādas ir jūsu domas par plānoto divlīmeņu tiltu pār Daugavu *Rail Baltica* projekta ietvaros, kas būšot viena no sarežģītākajām būvēm Baltijā?


Es ļoti gribētu redzēt dzīvē, kā tas izskatīsies. Japānā un Amerikā šādi tilti ir, bet Baltijā šis būs pirmais. Vēl vajadzētu uzbūvēt tiltu Jēkabpilī, ko ir projektējuši mūsu pašu speciālisti, tas ir ļoti interesants projekts. Padomju laikos mums neļāva projektēt tiltus, kas ir garāki par 33 metriem. Visi lieli tiltu projekti tapa Pēterburgā vai Kijivā. Lielākais tilts, ko uzbūvēja pie mums tolaik un kas bija sasniegums Eiropas līmenī, bija Lorupes gravas tilts. Jāmin gan, ka tajā pašā laikā arī Vācijā tapa kastveida saspriestas konstrukcijas tilts. Un nav zināms, kuri to uzbūvēja pirmie.

Tiltu stāvoklis pakāpeniski uzlabojas

Valsts ceļu tīklā esošo tiltu stāvoklis turpina lēnām uzlabojies, jo pēdējo gadu laikā ieguldīts darbs un finansējums, sakārtojot tiltus, kas bija sliktā tehniskā stāvoklī

Latvijā kopumā ir vairāk nekā 3000 tiltu, no kuriem vairāk nekā trešdaļa pieder pašvaldībām. Savukārt 955 ir VSIA Latvijas Valsts ceļi (LVC) īpašumā. Valsts ceļu tīklā uz šo brīdi no kopējā skaita 35,8% tiltu ir labā stāvoklī, bet ļoti sliktā 7,2%. Tas nozīmē, ka tiltu stāvoklis pakāpeniski uzlabojas, jo 2020. gadā labā stāvoklī bija 31,4% tiltu, bet ļoti sliktā – 9,2%, liecina LVC speciālistu apkopotie

dati. Lai pārliecinātos par tiltu stāvokli, pagājušajā gadā valsts ceļu tīklā esošajiem tiltiem ir veiktas vairāk nekā 1120 dažāda veida inspekcijas. 2023. gadā dažādi darbi kopumā noritēja uz 20 tiltiem. Savukārt šogad plānots pārbūvēt vai no jauna uzbūvēt desmit tiltus, bet uz diviem tiltiem turpināsies pērn iesāktie darbi: uz tilta pār Gauju un uz tilta pār Gaujas ateku Valkas novadā uz reģionālā

autoceļa Valka–Vireši (P23) (12,96 un 13,54. km). Uz abiem tiltiem lielākā daļa darbu jau ir padarīti, sākoties jaunajai būvdarbu sezonai un iestājoties atbilstošiem laikapstākļiem ir atļicis ieklāt asfaltbetona segumu, uzklāt horizontālo marķējumu un veikt apzaļumošanas darbus. Šobrīd tilti ir slēgti satiksmei un autovadītājiem ir jāizmanto apbraucamais ceļš. 

Tiltu inspekcijas



Vispārējās inspekcijas

Veic: LVC tiltu daļas būvinženieri

Mērķis: noteikt tiltu un caurteku galveno konstrukciju bojājumus un defektus, kas ietekmē būves nestspēju un/vai satiksmes drošību, kā arī defektus, kas, attīstoties var palielināt uzturēšanas izdevumus, nelabvēlīgi iedarbojas uz apkārtējo vidi un ietekmē būves izskatu

Cik bieži: reizi gadā



Galvenās inspekcijas

Veic: konkursa kartībā izvēlēti sertificēti tiltu projektētāji

Mērķis: pārbaudīt tiltu tehnisko stāvokli un to funkcionēšanas spēju, noteikt bojājumus un defektus, kas ietekmē nestspēju, satiksmes drošību un uzturēšanas izmaksas. Noteikt bojājumu cēloņus, nepieciešamos uzturēšanas darbus, apjomu un izmaksas

Cik bieži: reizi piecos gados



Pieņemšanas inspekcijas

Veic: konkursa kartībā izvēlēti sertificēti tiltu projektētāji

Mērķis: fiksēt tiltu faktiskos tehniskos parametrus, būvdarbu laikā veiktās izmaiņas projekta dokumentācijā, kā arī fiksēt ģeometriskās novirzes un būvdarbu defektus

Cik bieži: veic uzreiz pēc būvdarbu pabeigšanas



Garantijas inspekcijas

Veic: LVC būvinženieri vai sertificēti tiltu projektētāji

Mērķis: atklāt bojājumus un defektus, kas radušies būvdarbu laikā un attīstījušies būves garantijas laikā. Par fiksētajiem defektiem tiek sagatavota un nosūtīta vēstule atbildīgajam būvdarbu veicējam norādot defektu novēršanas termiņus.

Cik bieži: veic būvdarbu garantijas laikā



Speciālās inspekcijas

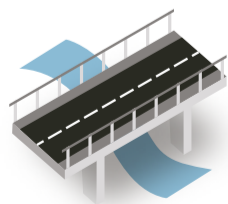
Veic: konkursa kartībā izvēlēti sertificēti tiltu projektētāji

Mērķis: veikt konstrukciju bojājumu dziļāku izpēti, pielietojot speciālas iekārtas un metodes, kā arī veikt konstrukcijas nestspējas analīzi, ņemot vērā konstatēto bojājumu apjomu un nozīmību

Cik bieži: ja galvenajās inspekcijās norādīts uz šādu nepieciešamību. Piemēram, pēc smagiem CSNg, ja skartas tilta konstrukcijas

Tilti valsts ceļu tīklā

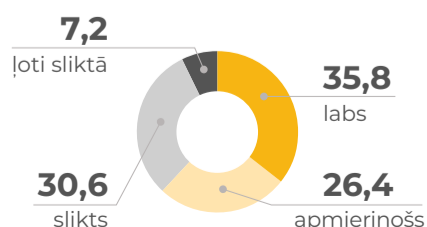
VSIA Latvijas Valsts ceļi pārziņā ir **955** tilti



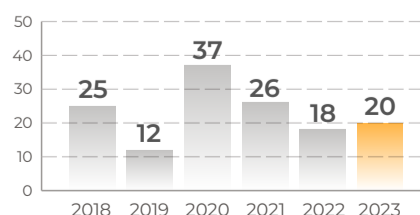
TILTU IEDALĪJUMS PĒC MATERIĀLA



TILTU TEHNISKAIS STĀVOKLIS (%)



PĀRBŪVĒTO UN ATJAUNOTO TILTU SKAITS (GB.)



2023. gada interesantākie tiltu objekti



Tilts pār Gauju Rāmniekos

Posms: autoceļš Dukuri–Rāmnieki (V330) (4,2. km)

Reģions: Vidzeme

Izbūves gads: 1995.

Darbu veids: tilta pārbūve

Darbu ilgums: 2022–2023

Finansējums: valsts budžets 3,2 milj. eiro (ar PVN)

Projektētājs: SIA Projekts 3

Būvnieks: SIA ACBR

Būvuzraudzība: SIA Būvju profesionālā uzraudzība

Apraksts: pēc pārbūves tilts ir 98 m garš ar 7 m platu brauktuvi un divvirzietu satiksmi. Gājēju kustībai izbūvēta 1,5 m platu tērauda ietve. Tilta balsti saglabāti un uzbūvēta jauna tēraudbetona siju konstrukcija, kuru uz balstiem novietoja, izmantojot uzbīdīšanas metodi. Uzbīdīšana notika trīs posmos, vairākus desmitus metru garu konstrukcijas posmus uzbūvēja krastā un secīgi uzbīdīja, savienojot balstus.



Lejasgrāvja caurteka

Posms: Vidzemes šoseja (A2) 82,1. km

Reģions: Vidzeme

Izbūves gads: 1859.

Darbu veids: caurtekas atjaunošana

Darbu ilgums: 2023–2024

Finansējums: atjaunošana notiek Vidzemes šosejas no Melturiem līdz Rīdzenei pārbūves ietvaros. Kopējās projekta izmaksas: 15,6 milj. eiro ar PVN

Projektētājs: SIA Projekts EAE

Būvnieks: ACBR-SB

Būvuzraudzība: SIA Būvju profesionālā uzraudzība

Apraksts: caurtekas velve ir būvēta no ķieģeļiem un balstās uz granīta blūkiem. Tās garums ir 17 metri. Esošā caurteka faktiski tiek saglabāta, nojaucot un pa jaunu izbūvējot gala spārsienas un daļu velves.

Vairāk ieguldīts reģionālajos ceļos

Pagājušajā gadā, salīdzinot ar iepriekšējiem gadiem, kapitālieguldījumi valsts ceļos ir samazinājās; lielākie ieguldījumi – reģionālajos autoceļos

Pagājušajā gadā kopumā dažādi darbi pabeigti uz vairāk nekā 570 kilometriem valsts autoceļu jeb 80 objektiem un uz 20 LVC pārziņā esošiem tiltiem. Šim klāt vēl jāpieskaita arī jaunizbūvētais Ķekavas apvedceļš 17,1 kilometru garumā, kurš satiksmei tika atklāts pagājušā gada oktobrī, un ir pēdējo gadu vērienīgākais realizētais projekts valsts ceļu tīklā.

Vērtējot no ceļu kategoriju viedokļa, 2023. gadā būvdarbi veikti uz 332 kilometriem reģionālo, 149 kilometriem valsts vietējo un uz 96 kilometriem valsts galveno autoceļu. Tas ir mazāks apjoms, salīdzinot ar 2022. gadu, kad darbi noritēja 550 kilometros valsts reģionālo, 277 kilometros valsts vietējo un 120 km valsts galveno autoceļu. Tomēr tendence attiecībā uz reģionālajiem un valsts vietējiem autoceļiem saglabājas jau ceturto? gadu. Savukārt no tehnoloģiju viedokļa visvairāk tika veikta seguma atjaunošana. Pērn pārbūvēti 87 kilometri valsts ceļu, asfaltbetona segums atjaunots uz 357 kilometriem, grants seguma divkārtu apstrāde veikta uz 65 kilometriem, asfaltbetona vienkārtas virsmas apstrāde – uz 60 kilometriem. Savukārt grants segums atjaunots uz 10 kilometriem valsts autoceļu.

Vairāk reģionālajos

Pēdējo vismaz četru? gadu laikā lielākie kapitālieguldījumi ir veikti valsts reģionālo ceļu infrastruktūrā. To diktēja finansējuma struktūra un sezonālie ierobežojumi. Jāatgādina, ka divus gadus pēc kārtas 2020. un 2021.gadā valsts ceļu tīklam tika piešķirts papildu finansējums no valsts budžeta līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem, ar mērķi veicināt valsts ekonomiku Covid 19 pandēmijas apstākļos. Tie bija terminēti līdzekļi un ieguldījumi bija jāveic vienas būvdarbu sezonas laikā, tāpēc uzsvars bija uz seguma atjaunošanu uz reģionālajiem autoceļiem.

Pērn papildu finansējums valsts ceļiem vairs netika piešķirts un kapitālieguldījumi tika veikti 142,8 miljoni eiro apmērā, kas gan ir mazāk nekā iepriekšējos gados.

Valsts galvenajos autoceļos ieguldīti 41,6 miljoni eiro, reģionālajos 56,4 miljoni bet valsts vietējos – 23,4 miljoni eiro. Šogad reģionālo ceļu uzlabošanā plānots ieguldīt vairāk nekā 78 miljonus eiro.

Kopš pērnā gada līdztekus valsts budžeta finansējumam ir pieejami līdzekļi no jaunas programmas *Eiropas Savienības Attīstības un noturības mehānisms* (ANM). Tā izveidota papildus 2021.–2027. gada plānošanas perioda Eiropas

Savienības daudzgadu budžetam. Tā ES noteiktais mērķis ir atbalstīt reformas un investīcijas, kas saistītas ar pāreju uz zaļo un digitālo ekonomiku, kā arī mazināt krīzes radīto sociālo un ekonomisko ietekmi.

Latvijā šo finansējumu administrē Valsts vides un reģionālās attīstības ministrija (VARAM) un tas tiek novirzīts reģionālo un vietējo ceļu vajadzībām administratīvi teritoriālās reformas (ATR) ietvaros. Pagājušajā gadā no šī fonda ir investēti gandrīz 25 miljoni eiro, šogad plānots, ka tie būs vairāk nekā 40 miljoni eiro.

Attiecībā uz vietējiem autoceļiem, lai nodrošinātu savienojamību ar pagastu centriem valsts vietējo autoceļu atjaunošanai un pārbūvei līdz 2026. gadam piešķirti arī papildu līdzekļi no valsts budžeta. Ieguldījumi reģionālajos un vietējos autoceļos tiek veikti atbilstoši VARAM izstrādātai programmai ATR ietvarā. Tā paredz līdz 2027. gadam uzlabot reģionu sasniedzamību, uzlabojot 1118 kilometrus reģionālo un 911 kilometrus vietējo autoceļu stāvokli. Patlaban programmas ietvaros darbi ir veikti 497 kilometros reģionālo un 110 vietējo autoceļu.

Ceļu stāvoklis

Lai gan valsts autoceļiem jau ilgstoši ir nepietiekams finansējums, tomēr līdz šim, pateicoties Eiropas Savienības fondu līdzfinansējumam, valsts galvenajos autoceļos veikti ievērojami ieguldījumi, kas atspoguļojas to tehniskajā stāvoklī patlaban gandrīz 80% valsts galveno autoceļu ir labā vai ļoti labā stāvoklī.

Pēdējo četru gadu ieguldījumi valsts reģionālajos ceļos ir devuši ievērojamu rezultātu, ja 2019. gadā labā un ļoti labā stāvoklī bija 32,4% reģionālo autoceļu, tad 2024. gadā tie jau ir 52,3%. Atšķirīga situācija gan ir attiecībā uz valsts vietējiem autoceļiem - vairāk nekā 45% valsts vietējo autoceļu ir sliktā stāvoklī. Kopumā 12,8 tūkstošiem kilometru valsts vietējo ceļu 9,7 tūkstoši ir ar grants segumu.

No visiem valsts tīklā esošajiem autoceļiem ar asfalta segumu labā vai ļoti labā stāvoklī ir 55,3%, bet sliktā – 20,5%. Savukārt runājot par grants autoceļiem, 53% ir vērtējami kā sliktā stāvoklī vērtējami.

Satiksmes drošība

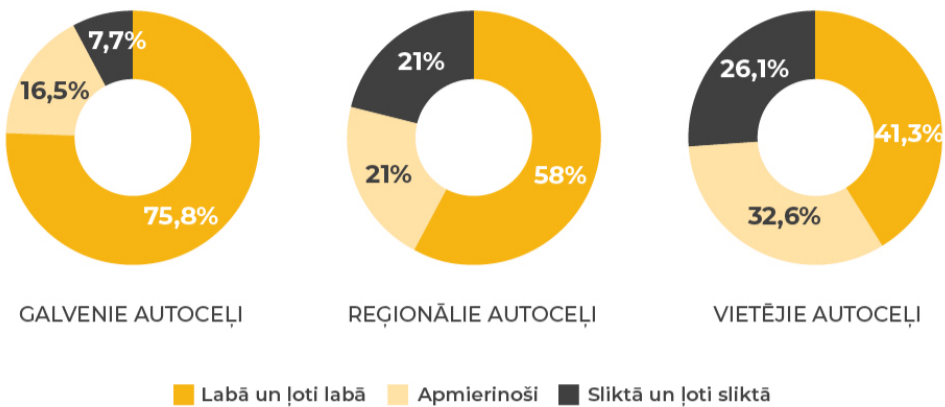
Lai uzlabotu satiksmi un padarītu to drošāku 2023. gadā ir realizēti vairāki satiksmes drošības projekti. Zemgales plānošanas reģionā satiksmes mezgls, kas ietver Daugavpils šoseju (A6)/

reģionālo autoceļu Pļaviņas (Gostiņi)–Madona–Gulbene (P37) un vietējo autoceļu Apšusala–Vilkukrogs (V772) pārbūvēts atbilstoši standarta prasībām, jo vēsturiski tas bija ļoti liels, tāpēc, iebraucot un izbraucot no tā, bieži netika ievērots dalījums joslās, kā rezultātā notika satiksmes negadījumi. Pārbūvējot šo rotācijas apli, likvidētas nevajadzīgās nobraukšanas/uzbraukšanas joslas un mezglu zonās – atsevišķi zemākas kategorijas pieslēgumi.

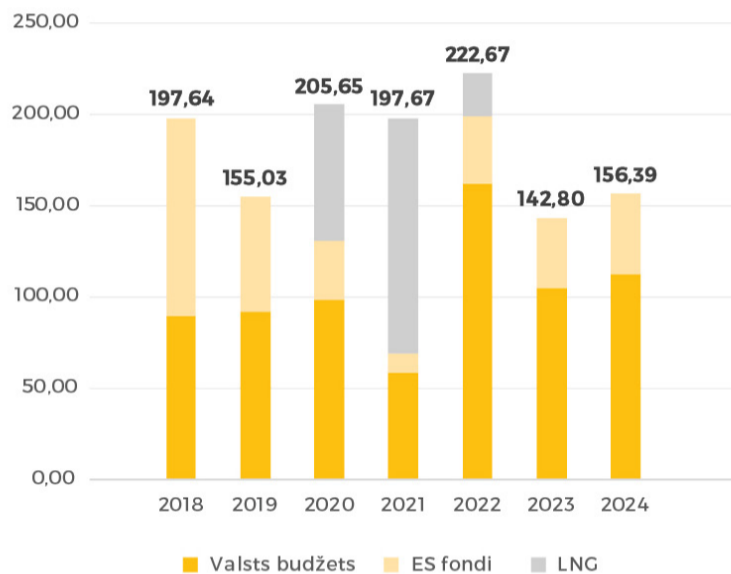
Stalbē pārbūvēti Valmieras šosejas (A3) un autoceļa Umurga–Cēsis–Līvi (P14) (39,03.–39,91. km) satiksmes mezgli, tos sašaurinot un izveidojot arī gājēju pāreju un izbūvējot apgaismojumu. Pirms pārbūves nevienam no mezgliem nebija kreiso nogriešanās joslu, tāpēc tos transportlīdzekļus, kas veica kreiso pagriezienu, apbrauca pa grantēto nomali. Mezglu robežas bija plašas un nebija saprotamas. Neskatoties uz to, ka aiz krustojuma autoceļam P14 bija izbūvēta gājēju pāreja, tā tika izmantota reti un nebija noslogota. Šai pārejai nebija izbūvētas pieejas un celiņi lai cilvēkiem pēc tam nebūtu jāatrodas uz brauktuves. Tāpat arī mezgla zonā esošā autobusu pietura nebija savienota ar gājēju ceļu tīklu.

Savukārt autoceļu Garkalne–Alauksts (P3) un Inčukalns–Ropaži–Ikšķile (P10) mezgls jau bija nokļuvis LVC redzeslokā kā bīstams, jo tajā notikuši vairāki ceļu satiksmes negadījumi (CSNg) ar smagām sekām. Pirms pārbūves krustojums bija nepārskatāms. Tāpēc izveidotas sadalošās salīņas uz autoceļa P10, nedaudz nobīdītas šķērsojošo ceļu asis. Samazinot brauktuves platumu, novērsta divu automobiļu viena otram blakus apstāšanās iespēja pirms manevra veikšanas, kas varēja aizsegt redzamību pirms pārbūves. Pareiznāta arī meža aizsargzonas

Valsts autoceļu ar asfalta segumu stāvoklis 2023. gadā



Kapitālieguldījumi valsts autoceļos (milj. eiro)



LATVIJAS VALSTS CEĻI

mala, palielinot krustojuma pārredzamību, kā arī krustojumā ierīkots apgaismojums, kas palīdz novērst konfliktus tumšajās diennakts stundās.

Pērn bija plānots ieviest arī izmaiņas satiksmes organizācijā uz Vidzemes šosejas (A2) no Rīgas robežas līdz Garkalnei, ietverot ceļa mezglus ar Rīgas apvedceļu (A4), Tallinas šoseju (A1) un autoceļu Garkalne–Alauksts (P3) (12,40.–22,00. km). Bet, visticamāk, šos darbus iecerēts veikt šogad.

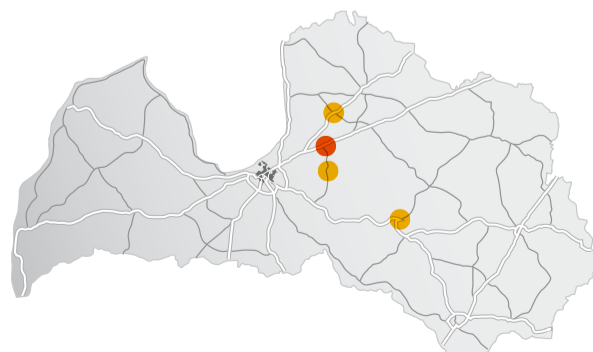
Tāpat 2023. gadā uzsākti arī četri gājēju un velosipēdistu infrastruktūras objekti, trīs tiks pabeigti šogad, bet

gatava ir gājēju un velosipēdistu infrastruktūra, kas pērn izbūvēta kopā ar pārvadu pār dzelzceļu uz Vidzemes šosejas (A2) Siguldā (49. km). Tā savieno Noliktavu ielu un Mazās Saules ielu, būtiski atvieglojot gājēju un velobraucēju nokļūšanu pilsētas daļā otrpus dzelzceļam un uzlabojot mazāk aizsargāto satiksmes dalībnieku drošību uz ceļa.

Pērn gājēju un velosipēdistu infrastruktūrā ieguldītās investīcijas kopumā veido 2,7 miljoni eiro, kas ir aptuveni 2022. gada līmenī, kad kapitālieguldījumi bija 2,3 miljoni eiro. Savukārt šogad plānoto investīciju apjoms ir vairāk

nekā 2,5 reizes lielāks – 6,7 miljoni eiro. Satiksmes ministrijas (SM) izstrādātajā informatīvajā ziņojumā *Par valsts mikromobilitātes infrastruktūras attīstību* ir noteikti desmit galvenie mikromobilitātes infrastruktūras maršruti, un šobrīd priekšizpēte ir veikta jau sešiem maršrutiem. Prioritātes gājēju un velosipēdistu infrastruktūras attīstībā noteiktas, ņemot vērā LVC *pētījuma par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā* datus. Galvenie mikromobilitātes infrastruktūras maršruti savieno blīvāk apdzīvotas vietas ar vairāk nekā 5000 iedzīvotājiem.

Satiksmes drošības uzlabojumi uz valsts autoceļiem 2023. gadā



Pilnveidoti satiksmes mezgli

- Daugavpils šosejas (A6), P37 un V772 mezgls
- Valmieras šosejas (A3) un P14 mezgls Stalbē
- a/c Garkalne–Alauksts (P3) un Inčukalns–Ropaži–Ikšķile (P10) mezgls



Gājēju un velosipēdistu infrastruktūra

- Uz Vidzemes šosejas (A2) uz pārvada pār dzelzceļu Siguldā

Ekonomikā bez straujas izaugsmes

Latvijā šogad sagaidāma mērena inflācija, bet iekšzemes kopprodukta (IKP) pieaugums joprojām būs vājš. Izsakot prognozes, ekonomisti ir piesardzīgi, jo šobrīd globāli ir daudz ietekmējošo faktoru

Saskaņā ar jaunākajām Eiropas Centrālās bankas (ECB) prognozēm gaidāms, ka inflācija eirozonā 2024. gadā pakāpeniski samazināsies un 2025. gadā tuvosies noteiktajam 2% mērķim. Arī Latvijā turpmākajos trijos gados inflācija prognozēta ap minētajiem 2%, liecina Latvijas Bankas publicētā informācija. Inflāciju ietekmējošo faktoru vidū ir valdības lēmumi par netiešo nodokļu palielināšanu, kā arī par elektrības sadales tarifu pieauguma ierobežošanu. Optimismu neviens arī globālā ģeopolitiskā situācija, patērētāju noskaņojuma pasliktināšanās un pārējo Baltijas valstu vājā izaugsme. Savukārt 2024. gada otrajā pusē situācija varētu uzlaboties – jau spēcīgākam iekšzemes pieprasījuma kāpumam talkā nāks arī straujāka eksporta izaugsme. Latvijas Banka prognozē, ka 2024. gadā IKP pieaugums varētu būt 2%, 2025. gadā – 3,6%, bet 2026. gadā – 3,8%. Papildu izdevumi un vājā ekonomiskā aktivitāte Latvijas Bankas prognozēs atspoguļojas augstākā valsts budžeta deficītā un valsts parāda līmenī. Lai gan papildu budžeta ieguldījumi palīdz veicināt noturību pret ģeopolitiskajiem draudiem, vienlaikus

Arī bankas *Citadele* ekonomists Mārtiņš Āboliņš ir piesardzīgi optimistisks, izsakot prognozes, kā šogad varētu attīstīties Latvijas ekonomika. “Domāju, ka šis gads būs nedaudz labāks nekā 2023. gads, ja skatās summāri visu ekonomiku kopumā. Ja neskaita karu, galvenie riski ekonomikā līdz šim bija augstās enerģoresursu cenas un inflācija. Lielā mērā šie riski ir mazinājušies. Kādas atsevišķas dienas elektrības cenas uzplauksni, bet kopumā ir normalizējušās. Inflācija no 20% pirms gada šobrīd ir ap vienu procentu. Tās ir labās ziņas. Pozitīvas iezīmes ir arī rūpniecībā, kam pagājušais gads bija stipri vājš. Varētu pat teikt, ka tas bija vēl tāds pēcpandēmijas efekts. Covid-19 laikā sēdējām mājās, pirkām dažādas preces un bija liels pieprasījums visā pasaulē, tāpēc aptuveni divi gadi ražošanai bija ļoti labi. Kad pandēmija beidzās, cilvēki devās ārā no mājām un pieprasījums pēc precēm samazinājās. Tāpēc pagājušajā gadā rūpniecība bija pat minusos. Šogad martā un aprīlī ciklam jau būtu jāsāk griezties uz augšu, jo noliktavas būs gana tukšas. Redzam, ka arī algas turpina augt, šogad publiskā sektora

ES fondu faktors

Pašu uzņēmumu un arī piesaistītās Eiropas Savienības fondu investīcijas dod iespēju uzņēmumiem paplašināt ražošanas jaudas. Tas attiecīgi ļauj palielināt eksportu ar augstākas pievienotās vērtības produktiem. Tomēr šogad izaugsme saglabāsies tām investīcijām, kur būs publiskā sektora pasūtījumu pieaugums, atzīmē Latvijas Banka. *Swedbank* ekonomiste Agnese Buceniece norāda, ka Finanšu ministrijas (FM) prognozes rāda, ka šogad turpināsies straujāka ES fondu naudas ieplūšana Latvijas ekonomikā. Liela daļa no šīm investīcijām, kā ierasts, ekonomikā nonāks caur būvniecības nozari.

“ES fondi ir iespēja, kas jāizmanto, bet realitātē situācija var atšķirties. Pēc kopējiem apjomu plāniem 2024. gadā ES fondu, tai skaitā Atveseļošanas fonda, investīcijām budžētā būs pieejami 1,6 mljrd. eiro, kas ir vēsturiski lielākais finansējuma apjoms. Salīdzinot ar 2023. gadu, pieaugums ir aptuveni par 500 miljoniem eiro. Visticamāk, realizācijā tik gludi neies, bet pacenšoties investīciju plūsmas pieaugums veicinās ekonomiskās aktivitātes

Iekšzemes kopprodukta (IKP) ir valsts teritorijā saražoto galaproduktu vērtība naudas izteiksmē noteiktā laika periodā (piemēram, ceturksni vai gadā). Tātad IKP rāda, cik liela ir tautsaimniecība. Reālo IKP izmanto arī valstu materiālās labklājības salīdzināšanai. IKP uz vienu nodarbināto valsti parāda, kāds ir darba ražīgums valstī, bet **IKP uz vienu iedzīvotāju parāda valsts iedzīvotāju materiālās labklājības līmeni**. Jo augstāks darba ražīgums un jo lielāku vērtību izejmateriāliem spēj pievienot valsts iedzīvotāji, jo augstāka ir valsts iedzīvotāju materiālā labklājība (arī bērnu, pensionāru un citu iedzīvotāju, kuri nav nodarbināti, labklājība).

AVOTS: Latvijas Banka

komentēt ECB Padomes locekļu mājienus, ka banka procentu likmes varētu sākt samazināt šī gada vasarā. Viņa norādīja, ka tas ir iespējams. Vienlaikus gan viņa uzsvēra, ka šāda rīcība būs atkarīga no jaunākajiem ekonomikas datiem, ziņo LETA. Būtiskākie ES fondu ieguldījumi plānoti klimata pārmaiņu mazināšanai – 307 milj. eiro –, tai skaitā ieguldījumi sabiedriskajā transportā, enerģijas tīklu modernizācijā, energoefektī-

ka atgriezīsimies pie tik stingras budžeta politikas, kā bija pirms tam,” skaidro M. Āboliņš. Viņš arī norāda – ir sajūta, ka joprojām esam paaugstinātas inflācijas vidē. Tas gan nenozīmē, ka inflācija atkal sasniegs 20%, bet tie varētu būt 3% līdz 4%.

Eksports buksēs

“Tomēr, lai liktu likmes uz straujiem uzlabojumiem, īpaši

Agnese Buceniece, *Swedbank* ekonomiste



Finanšu ministrijas prognozes rāda, ka šogad turpināsies straujāka ES fondu naudas ieplūšana Latvijas ekonomikā. Liela daļa no šīm investīcijām, kā ierasts, ekonomikā nonāks caur būvniecības nozari.

eksporta tirgos, pamatu es neredzu. Vācijās un Ziemeļvalstu ekonomiku perspektīvas 2024. gadam ir vājas. Preču eksportā kritums vēl gada sākumā turpināsies, bet pakāpeniski stabilizēsies, un izteiktākas nostiprināšanās pazīmes varētu parādīties gada otrajā pusē. Labākas izaugsmes perspektīvas ir pakalpojumu eksportam. Atsevišķos sektoros apstrādes rūpniecībā stagnācija varētu turpināties arī visu 2024. gadu. Viennozīmīgi pa nozarēm grūti izcelt, kuras tās varētu būt, jo katrai savi tirgi. Bet kokrūpniecība varētu būt viena no tam, jo to ietekmēs būvniecības vājums eksporta tirgos. Arī metālapstrāde varētu būt lēns atgūšanās gads. Izaugsme nav gaidāma arī tranzīta nozarē,” skaidro D. Gašpuitis. Viņš piebilst – ja būs atbilstoši laikapstākļi, veiksmīgi rezultāti gaidāmi lauksaimniecībā.

“Šobrīd mūsu eksporta tirgi īsti neaug. Neskatoties uz to, ka ir inflācijas kritums, Vāciju, Zviedriju un citas valstis jau sāk ietekmēt procentlikmju svārs. ECB, cinoties ar inflāciju, pacēla procentlikmes, tāpēc pieauga EURIBOR un jau pieminētajā Vācijā un Zviedrijā skats uz būvniecības nozari šogad ir ļoti bēdīgs. Privātā sektora aktivitāte tur krīt ļoti strauji un, piemēram, būvniecība mājokļu sektorā ļoti būtiski samazinājusies. Tāpēc tiem ražotājiem, arī Latvijā, kas strādā uz būvniecības nozari, varētu klāties pašvakāk. Otrā lieta, kas jāmin, – arī ASV ekonomikā ir vērojamas recesijas pazīmes. Skatoties kopumā, globālā ekonomika ir pilna ar riskiem. Ukrainas karš, neizprotamā Krievijas turpmākā rīcība, Jemenas nemiernieku apšaudes Sarkanajā jūrā – tās

ir lietas, kas visu var pēkšņi pāmainīt. Es teiktu, ka ir pamats cerēt uz labāku gadu, bet riski var scenāriju pavilkt uz vienu vai otru pusi,” atzīmē M. Āboliņš. Arī A. Buceniece piebilst, ka Latvijas eksporta tirgus daļa pasaules preču tirdzniecībā vairs neaug un pērn gada nogalē pat bija nedaudz mazinājusies. Lai mainītu nevēlamo tendenci, nepieciešamas investīcijas ražīgumā.

Ceļi bez papildu finansējuma

“Ceļu nozarei Covid-19 laikā uzradās papildu finansējums, ko bija nepieciešams ieplūdināt ekonomikā. Šobrīd neredzu, ka tuvākajā laikā varētu būt brīva nauda, ko šādi ieplūdināt ekonomikā. Runājot par ceļiem, mēs no ļoti sliktiem ceļiem esam tikuši līdz labiem un apmierinošiem ceļiem. Lat-



Dainis Gašpuitis, *SEB* bankas ekonomists

Pirktpējas uzlabošanās pakāpeniski atdzīvinās privāto patēriņu, kas būs galvenais izaugsmes vilcējs 2024. gadā.

ekspansīva fiskālā politika var pastiprināt spiedienu uz inflāciju un tautsaimniecības cenu konkurētspējas vājināšanos.

Zemākais punkts sasniegts

Pazīmes rāda, ka ekonomiskā aktivitāte 2023. gada beigās jau varētu būt sasniegusi zemāko punktu un tuvākajos divos trijos ceturkšņos Latvijas ekonomika stagnēs, vēsta aptaujātie ekonomisti. “Būtiskākais īstermiņa izaugsmes aktivitātes atbalsts šogad būs ieplūstošie Eiropas fondi, īpaši būvniecībā. Daudz kas būs atkarīgs no birokrātijas spējas nodrošināt to pieejamību,” norāda *SEB* bankas ekonomists Dainis Gašpuitis. Viņš skaidro, ka pirktpējas uzlabošanās pakāpeniski atdzīvinās privāto patēriņu, kas būs galvenais izaugsmes vilcējs 2024. gadā. Inflācija eirozonā un Latvijā strauji pazeminās, un tas stiprina cerības, ka procentu likmju slogs varētu mazināties jau šī gada sākumā, sniedzot pozitīvus impulsus ekonomikai. Tas aktivizēs patēriņu iekšzemē, kā arī pieprasījumu ārējos tirgos.

algu kāpums budžētā iezīmēts virs 10%, kas ietver skolotājus, kā arī medicīnā un iekšlietu nozarē strādājošos,” spriež M. Āboliņš. Arī D. Gašpuitis piekrīt, ka pie nelielas izaugsmes atgriezīsies mazumtirdzniecība un pakalpojumi. Tāpat aktivitāte uzlabosies arī ne-

pieaugumu, īpaši gada otrajā pusē. Turklāt liela daļa virzīsies caur būvniecības nozari,” uzsver D. Gašpuitis. Viņš gan atzīmē, ka pagaidām aktivitāte privātajā sektorā ir piezemēta. Par to liecina vēl vājā interese par kredītiem. Tomēr uz gada vidu tai vajadzētu aktivizēties.

Mārtiņš Āboliņš, *Citadele* ekonomists

Latvijas politikā ir tā – kur deg, tur dodam naudu. Tā kā ceļi ir diezgan apmierinošā stāvoklī, tad degošās lietas būs aizsardzība, iekšlietas un veselība.



kustamā īpašuma un finanšu nozarēs. “Pašreizējās Latvijas izaugsmes prognoze 2024. gadam – 2,2% – ir optimistiska. Reāla, ja inflācijas tempu kritums būs pietiekams, lai ECB pēc iespējas ātrāk sāktu mazināt procentu likmju slogu, izvairīsimies no enerģijas cenu kāpumiem un neparādīsies jauni nopietni izaicinājumi. Risks, ka stagnācija var ievilkties, ir augsts,” piebilst D. Gašpuitis.

Arī A. Buceniece piekrīt, ka investīcijas virzīs publiskais sektors, kamēr privātā investīciju aktivitāte, tai skaitā būvniecībā, būs vājāka, ņemot vērā augstās procentu likmes un nenoteiktību. Gaidāms, ka ECB pavisam sāks mazināt procentus, bet uz pozitīvu ietekmi uz privātajām investīcijām būs vēl jāpagaida. Davosā notiekošā Pasaules ekonomikas foruma laikā ECB prezidente Kristīne Lagarda tika lūgta

faktiski bija 1% no IKP, bet šobrīd, pēc fiskālo noteikumu reformas, lielākā daļa Eiropas valstu jau relaksētāk skatās uz budžeta ierobežojumiem. Taupība pagaidām lielai daļai valstu nav galvenā prioritāte. Tā ir enerģētika, aizsardzība un zaļais kurss. Vajadzību, kurās investēt, īstenībā ir diezgan daudz, tāpēc mēs redzam, ka budžeta deficīts ir tuvu 3% no IKP. Tas ir jaunais cietais deficīts, un es neredzu pagaidām,

vijas politikā ir tā – kur deg, tur dodam naudu. Tā kā ceļi ir diezgan apmierinošā stāvoklī, tad degošās lietas būs aizsardzība, iekšlietas un veselība. Šīm nozarēm pēdējos gados finansējums ir dubultojies, bet sabrukšanas stadija tikai pieaugusi. Tāpēc tur var likt iekšā bezgalīgu apjomu. Lielākais, uz ko ceļi varbūt varētu cerēt, ir kāds finansējums apvedceļiem, vai arī var mēģināt realizēt vēl kādus PPP projektus. Es domāju, ka arī *Rail Baltica* no ceļiem ņems nost diezgan lielu finansējuma daļu. Par šo projektu Brisele uz mums ir dusmīga, un noteikti Latvijai būs jāiegulda sava nauda vairāk, nekā iepriekš plānots. Problēma ir tā, ka šis ir iestiesies nākamajā budžeta ciklā. Ar šo projektu mēs *uzkāsimies* vēl ilgi, līdz ar to satiksmes nozarē pagaidām *Rail Baltica* ir sāpīgs jautājums, *Airbaltica* ir jāpārdod un ceļi ir apmierinošā stāvoklī. Skaidrs, ka ceļi ir ne augstāk par trešo vai ceturto prioritāti. Proti, nozarei, kas ir apmierinošā stāvoklī, prioritāru statusu dabūt ir grūti. Tomēr svarīgākas būtu, lai vismaz esošais finansējums paliktu stabils un nesāktu lēkāt. Varbūt jāmeklē finansējuma iespējas fondos,” uzsver M. Āboliņš.

Tomēr sarunu raunds par Eiropas fondu budžetu pēc 2027. gada solās būt sarežģīts. Ukraina prasīs lielus līdzekļus, bet lielajām dalībvalstīm nav vēlmes palielināt savas iemaksas Eiropas Savienības budžetā. Tāpat nākamā perioda fondu budžētā iekļauts zaļais kurss, līdz ar to, ja kādas investīcijas ceļiem varētu būt pieejamas, tad tikai zem emisiju samazinājuma un ar to saistītām lietām.

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



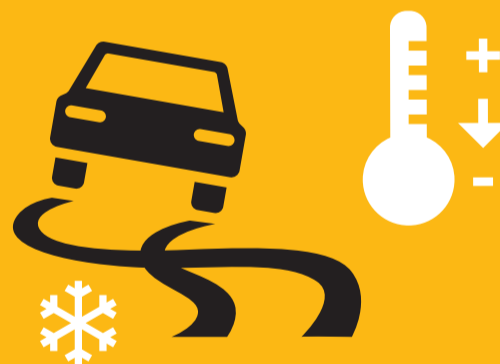
Šķīdonī grants ceļi ir grūti izbraucami

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

