

Celus bojā naudas un tālredzības trūkums

Ceļu infrastruktūras stāvoklis Latvijā ir spogulis tam, kādus lēmumus un kādu finansējumu ir atvēlējuši pie varas esošie politiskie spēki. Vienlaikus nereti, ko vieni politiskie spēki uzskatījuši par labu, to nākamie pametuši novārtā, situācijas maiņai nepieciešama ilgtermiņa attīstības stratēģija ar atbilstošu finansējumu. To intervijā *Dienas Biznesam* stāsta ceļu būves SIA *Binders* projektu (Ķekavas apvadceļa, Saulkrastu apvadceļa būvniecības, Liepājas un Lielvārdes lidlauku rekonstrukcijas darbu) vadītājs ar gandrīz 30 gadu darba pieredzi **Aldis Vigulis**

Teksts **Māris Ķirsons**
Foto **Ritvars Skuja/Dienas Bizness**

V

inš atzīst, ka pēdējo
gadu laikā ir pieaugušas ceļu būvniecības un remonta
izmaksas, vienlaikus ir samazinājies atvēlētais valsts

finansējums, kā rezultātā arvien mazāk ceļu kilometru
piedzīvos remontus.

Kāda ir situācija ar ceļiem un ielām Latvijā?

Atbildi uz šo jautājumu var iegūt kardināli atšķirīgu, atkarībā no tā, kādus ceļus un ielas konkrētais autova-
dītājs izmanto. Kopumā vienmēr var secināt, ka ceļu
un ielu infrastruktūra varētu būt labāka. Tomēr būtiskā-
kais arguments ir pašreizējā stāvokļa salīdzināšana ar
to, kāds tas bija pirms 15–20 gadiem konkrētā ceļu un
ielu segmentā.

Piemēram, valsts galveno autoceļu segmentā pašlaik iz-
teikti slikti ceļa posmi vairs nav, un kopumā var teikt,
ka tie ir labā stāvoklī. Savukārt pavisam cits skatījums
būs attiecībā uz reģionālās un vietējas nozīmes autoce-
ļiem. ➔

Pēdējos gados valsts ir piekērusies reģionālo un vietējo autoceļu remontiem, tomēr, lai tie sasniegtu valsts galveno autoceļu līmeni, vēl daudz jāiegulda. Protams, šo ceļu lietotājiem ir vēlme, lai tie tiktu sakārtoti daudz ātrāk, tomēr finansējuma apmērs ir atkarīgs no tā, cik naudas valdošie politiķi atvēlēs šim mērķim ikgadējā valsts budžetā. Nenoliedzami, ka būtiska artava valsts galveno ceļu sakārtošanā ir bijusi ES struktūrfondu līdzekļiem, taču 2024. gadā šim mērķim ES naudas nav, kaut arī Lietuvā un Igaunijā Eiropas Savienības līdzfinansējums ir. Protams, ir Atveseļošanās un noturības fonda līdzfinansējums 41 miljona eiro apmērā reģionālās nozīmes autoceļu remontiem. Tas ir labāk nekā nekas, taču jāreķinās, ka, piemēram, tikai viena ceļa posma pārbūves izmaksas var būt mērāmas miljonu eiro līmenī.

Savukārt apdzīvoto vietu ielu stāvoklis ir pavisam atsevišķa, daudziem sāpīga un ļoti plaša tēma, kura savā ziņā ir nodalāma no ceļiem. Protams, pēdējo gadu laikā daudzās Latvijas pilsētās ir īstenoti ielu rekonstrukcijas un pārbūves projekti, un to stāvoklis ir ievērojami uzlabojies, tomēr vienlaikus joprojām ir ļoti daudz tādu ielu, kurās ir nepieciešams remonts, taču tam nav paredzēts pietiekami atbilstošs finansējuma līmenis. Protams, piešķirtā finansējuma apmērs ir atkarīgs no to politiku lēmumiem, kuri ir pie varas gan Ministru kabinētā, gan ikvienā pašvaldībā. Un, lai arī politisko lēmumu pieņēmēji regulāri – reizi četros gados – iziet vēlēšanu uzticības pārbaudi, tomēr, kā liecina pieredze, lēmumu pieņēmēji vairāk domā par īstermiņa, nevis ilgtermiņa ieguvumiem. Proti, par vienu un to pašu naudas summu daudz vairāk (kilometru izteiksmē) var paveikt tikai tad, ja ielai nomaina virsējo asfaltbetona kārtu, nevis attiecīgi stiprina brauktuves pamatus ar jaunu šķembu un smilšu kārtu, nemaz jau nerunājot par attiecīgu infrastruktūras – ūdensvada, kanalizācijas, lietusūdeņu savākšanas un novades, kā arī elektroenerģijas, gāzes un sakaru vadu – nomainīšanu. Tādējādi potenciālajiem vēlētajiem pie varas esošie politiķi var parādīt daudz garākas izremontētās ielas kilometru izteiksmē un cerēt uz vēlēšanu labvēlību.

Tomēr šādi īstermiņa risinājumi nozīmē tikai to, ka ielas (arī ceļi), kurās ir veikta asfaltbetona virsējās kārtas nomainīšana, jau pēc kāda laika atkal būs jāremontē, jo veidosies bedres, savukārt ilgtermiņa risinājumi, kad iela (ceļš) tiek rekonstruēts, pilnībā nomainot brauktuves pamatus, izmaksā daudz dārgāk, un būtiski sarūk saremontēto ielu garums kilometros. Galvenā problēma ir ilgtermiņa plānošanas un ilgtermiņa stratēģijas trūkums, kura saknes meklējamas politiskajās īstermiņa interesēs, kas savā ziņā ir pretrunā ilgtermiņa interesēm (izmaksām). Šī problēma gan nav tikai un vienīgi Latvijā, jo savā ziņā to apliecina arī citu valstu pieredze.

Ko ar to domājat?

Savulaik, ap 2010. gadu, Latvijā valdīja uzskats, ka Lietuvā ceļi ir daudz labākā stāvoklī nekā mūsu valstī, un bija arī ļoti labs, uzskatāms piemērs, kas Latvijas autovadītājiem pavērs, šķērsojot Grenctāli un iebraucot Lietuvā.

Diemžēl pēc teju 20 gadiem situācija ir pretēja, jo Lietuvas pusē ceļa brauktuve ir sliktākā stāvoklī nekā Latvijas pusē. Kā tas iespējams? Ļoti vienkārši! Atbilde ir



Būtiska artava valsts galveno ceļu sakārtošanā ir bijusi no ES struktūrfondu līdzekļiem, taču 2024. gadā šim mērķim ES naudas nav, kaut arī Lietuvā un Igaunijā Eiropas Savienības līdzfinansējums ir.

meklējama īstermiņa ieguvumos, kas rada problēmas (papildu izdevumus) nākotnē. Ja padomju laikos Lietuvā un Latvijā valsts galveno autoceļu kvalitāte bija līdzīga, tad pēc neatkarības atgūšanas katrā no valstīm tika izvēlēts atšķirīgs darbības modelis. Lietuvā tika nolēmts mainīt ceļu asfaltbetona virsējo kārtu, nepastiprinot padomju laikos izveidotos ceļa pamatus, nemainot smilts un šķembu kārtas, tādējādi ik gadu atskaitoties par ļoti gariem saremontēto ceļu kilometriem. Autovadītāji bija priecīgi. Latvija gāja pretēju ceļu – valsts galvenie autoceļi tika pārbūvēti, mainīts to pamats, kā arī smilšu un šķembu kārtas, bet kopējo rekonstruēto kilometru apjoms nebūt nebija tik iespaidīgs kā Lietuvā. Un arī autovadītāji Latvijā vairāk kritizēja bedraļnos, neremontētos valsts autoceļu posmus. Pašlaik var redzēt, ka ilgtermiņā Latvija ir ieguvēja salīdzinājumā ar Lietuvu, kurā īstermiņa interešu dēļ tie paši valsts autoceļu posmi agrāk vai vēlāk būs jāpārbūvē, bet pašlaik jātērē resursi to remontiem.

Bet kā tad ar tiltu pār Salacu Salacgrīvā, kurš atrodas uz stratēģiskā Via Baltica autoceļa, kas izrādījās pašvaldības īpašums, un tikai šogad valsts to pārņem savā īpašumā un sāks tā remontu?

Nenoliedzami, ka tas ir sava veida kuriozs. Jautājums – vai arī vēl kaut kur citviet nav kas tamlīdzīgs, ka valsts autoceļš pāriet kādā pilsētas ielā un tad par to jau atbildība ir uz attiecīgās pašvaldības pleciem? Attiecībā par Via Baltica automaģistrāli ir jāsecina, ka tai nepieciešama pārbūve par stabili četrus joslus ceļu – divas joslas vienā un divas joslas otrā virzienā. Iespējams, ka, projektējot Via Baltica, nebija plānota tik liela transportlīdzekļu kustības intensitāte, kāda tā ir pašlaik, un risinājums ar nosacītu mainīgu divu līdz triju joslu ceļu ir jautājums par satiksmes drošību ar no tā izrietošajām sekām. Diemžēl šajā virzienā nav nekādas informācijas par to, ka kaut kas varētu mainīties, jo naudas jau nav un nekas neliecina, ka tās varētu būt vairāk, nekā ir atvēlēts 2024. gadā

Tilts pār Salacu Salacgrīvā nebūt nav vienīgais precedents, kur valsts autoceļš pārvēršas par pilsētas ielu un par to jau jā rūpējas pašvaldībai. Piemērs ir Latgales iela Rīgā, kurā ienāk Daugavpils šoseja, Mūkusalas ielā ienāk Bauskas šoseja, Vienības gatvē ienāk Jelgavas šoseja, Ulmaņa gatvē ienāk Ventspils un arī Liepājas šoseja, Brīvības gatve, kurā ienāk Vidzemes šoseja. Vai šāda atbildības dalīšana vispār ir jēgpilna, jo attiecīgās ielas un tiltus jau izmanto ne tikai konkrētā pašvaldībā dzīvojošie un strādājošie?

Autovadītājiem būtībā ir pilnīgi vienalga, kam pieder iela, ceļš un vai ceļš pārvēršas par ielu. Neatkarīgi, kurš

ir infrastruktūras īpašnieks, viņam ir un būs vēlme iezīmēt savas robežas, un par to, kas notiek aiz tām, viņam maza bēda, jo attiecīgu naudas līdzekļu nav nedz valsts, nedz arī pašvaldību pusē. Savā ziņā problēmas sakne meklējama resoriskumā un, iespējams, arī nespējā salāgot attiecīgus darbus, lai nerastos problēmas. Jautājums par infrastruktūras īpašnieku, uzturēšanu, remontēšanu, būvniecību ir lēmumu pieņēmēju – politiķu, kuri ir pie varas – rokās. Diemžēl, kā rāda pieredze, tad lielākās galvassāpes visiem sagādā tieši ilgtermiņa plānošanas neesamība vai arī nespēja to īstenot.

Bet vēl taču pavisam nesen, 2021. gada vidū, Ministru kabinets akceptēja Satiksmes ministrijas informatīvo ziņojumu, līdz 2040. gadam pārveidojot valsts galvenos autoceļus par ātrgaitas šosejām ar maksimālo braukšanas ātrumu 130 km stundā.

Tas, ka ir ilgtermiņa stratēģija, ir apsveicami, tomēr tās realizācijai – izpildei – nav neviena tālākā lēmuma, un nav arī skaidrs finansējuma avots. Bēdīgākais ir tas, ka, mainoties ministru uzvārdiem, mainās arī skatījums, ko un kā darīt, ir citas prioritātes. Faktiski iepriekš uzbūvētais (attīstības vīzija – stratēģija) tiek pakļauts demontāžai, un tad nu pēc tam būvēs to labo un skaidro, bet līdz reālai uzbūvēšanai jau īsti netiek, jo mainās politiskā virsvadība un jaunatnācējiem jau atkal ir pavisam citāds viedoklis. Rezultātā nekas uz priekšu nekust, nav pat skaidrības par to, kas īsti būs pēc gada, jo iepirkumu konkursi tiek izsludināti ik gadu martā, bet tie lielākoties ir uz konkrētajā gadā paveicamajiem darbiem, nevis perspektīvu – diviem, pieciem vai desmit gadiem.

Savulaik Latvijā bija izveidots Valsts autoceļu fonds, kurā tika ieskaitīta nauda, kas tika iekasēta no transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļa un degvielas akcīzes nodokļa ieņēmumiem, un visiem apmēram bija skaidrs, cik daudz līdzekļu būs un kā tie tiks izmantoti, tādējādi radot prognozējamību gan ceļu būvniekiem, gan autovadītājiem. Diemžēl šis labais mehānisms tika likvidēts, jo līdzekļus vajag arī valsts ārējai un iekšējai drošībai, veselības aprūpei, izglītībai u.tml., bet ceļiem finansējuma īsti nav. Un to apliecina tikai dažī skaitļi – autoceļiem valsts šogad atvēlējusī 226 milj. eiro + 47 milj. eiro no ES Atveseļošanās un noturības fonda, kas novirzīti tieši reģionālajiem ceļiem.

Ar šo finansējumu pietiks, lai šogad kopumā remontētu 450 km ceļu. No tiem 220 km – reģionālie autoceļi, 159 km – vietējie autoceļi. Vismazākais darbu apjoms šogad paredzēts valsts galvenajiem autoceļiem – 71 km. 2022. gadā bija finansējums, kas būvdarbus nodrošināja apmēram 950 km valsts autoceļu. 2023. gadā finansējums bija vairs tikai 630 km būvdarbu apjomam, bet 2024. gadā būvdarbu apjoms – vairs tikai 450 km garumā. ☹



JAUNAIS 3008
ALLURE SĀKOT NO € 32 400
IEPRIEKŠPĀRDOŠANA IR ATKLĀTA!



AMSERV
www.peugeot.amserv.lv

AMSERV KRASTA, Rīgā, Krasta 66. Tālr. 67 07 8000
3008 Hybrid 136 e-DCS6 5.5l/100 km, CO2 izmeši 124 g/km (WLTP)
3008 Electric 210 autonomija līdz 525 km (WLTP). Attēls ilustratīvs, cena ar PVN

Jāņem vērā vēl arī inflācijas ietekme, jo par to naudu šodien var izdarīt daudz mazāk nekā par tādu pašu summu 2021. gadā. Un ko šādas dinamikas situācijā var plānot? Ir pamatotas bažas par augstu risku kļūdainu lēmumu pieņemšanai.

Tātad būtiskākais defekts ir neprognozējamība?

Nenoliedzami, ka nozarē strādājošajiem uzņēmumiem būtiskais ir jautājums par ilgtermiņa iecerēm ceļu remontu un būvniecības segmentā, jo valdībā neviens tāda dokumenta nav. Kāpēc? Tāpēc, ka, redzot ilgtermiņa, piemēram, triju, piecu, septiņu gadu, valsts plānošanas periodā iecerēto, uzņēmēji varētu rēķināt savas iespējas piedalīties konkrēto projektu realizācijā, vienlaikus investēt jaunās tehnoloģijās, atjaunot tehnikas parku.

Tikai viens piemērs! Šķiet, šī gadsimta sākumā Latvijas lēmumu pieņēmēji, iepazīstoties ar tajā brīdī Igaunijā izmantoto ceļu virsmas apstrādi (bitumens + šķembas), nolēma to ieviest arī Latvijā. Vairāki ceļu būves uzņēmumi, tostarp *Binders*, iegādājās attiecīgu virsmas ap-

Galvenā problēma ir ilgtermiņa plānošanas un ilgtermiņa stratēģijas trūkums, kura saknes meklējamas politiskajās īstermiņa interesēs, kas savā ziņā ir pretrunā ilgtermiņa interesēm (izmaksām). Šī gan nav tikai un vienīgi Latvijas problēma, jo savā ziņā to apliecina arī citu valstu pieredze.

strādes tehniku, bet pēc apmēram diviem gadiem lēmumu pieņēmēji no šīs tehnoloģijas tālākas izmantošanas Latvijā atteicās. Rezultātā iegādātā tehnika vairs nebija vajadzīga, un tās iegādē iztērētā nauda netika atpelnīta. Faktiski tika radīti zaudējumi. Neesoša valsts ilgtermiņa programma par būvējamo un remontējamo ceļu apjomu nākamajiem trijiem – pieciem gadiem nozīmē, ka ceļu būvētājiem nav ekonomiski izdevīgi iegādāties specializēto tehniku, un rezultātā tā tiek nomāta. Un te nu ir kārtējais paradokss, ka viena no lielākajiem ceļu būvniecības tehnikas ražotājiem *Wirtgen* labākais tehnikas nomas tirgus ir Baltija. Tas nozīmē, ka ceļu būves specializētā tehnika tiek nomāta, kas, protams, arī sadārdzina attiecīgās ceļu būves, remonta darbu pakalpojumu izmaksas, ko faktiski tik un tā spiests samaksāt pasūtītājs un galu galā sabiedrība, vienlaikus vēl uzdodot pamatotus jautājumus par ceļu remontu izmaksu atbilstību. Jo īpaši sāpīgi tas ir situācijā, kad visas ceļu būves materiālu, komponentu un darbaspēka izmaksas ir būtiski pieaugušas, taču tas arī nozīmē, ka par vienu un to pašu naudu varēs saremontēt mazāk ceļu kilometru.

Vai nepietiekamais finansējums ir cēlonis tam, kāpēc daudzi ceļu posmi pēc rekonstrukcijas ir ar pamatīgiem grāvjiem – aizām, kas avārijas situācijā palielina veselības un pat dzīvības zaudēšanas risku satiksmes negadījumā cietušajiem?

Jautājums par satiksmes drošību ir saistīts ne tikai ar autovadītāju spēju izvēlēties laikapstākļiem atbilstošu braukšanas ātrumu, bet arī ar ceļa infrastruktūru, tās uzturēšanu. Nenoliedzami, ka grāvji gar ceļiem ir nepieciešami, lai novadītu nokrišņu radīto ūdeni no brauktuves, taču tos var izvietot gan tuvāk, gan arī tālāk no brauktuves. Protams, ja grāvis ir tālāk no brauktuves, tas ir lēzenāks, taču jāsaprot, ka ceļa koridoram tādējādi jāparedz papildu vairāki desmiti metru. Tas savukārt nozīmē, ka valstij ir nepieciešami papildu miljoni eiro, lai atsavinātu zemi, kas nepieciešama platākam ceļa koridoram. Taču pašlaik, kad daudz lielāks finansējums nepieciešams drošībai, veselībai un citu sabiedrībai nepieciešamu pakalpojumu nodrošināšanai, ir un arī būs grūti atrast vēl papildu naudu ceļu koridora paplašināšanai, gan atpērkot zemes, gan arī veicot attiecīgus būvdarbus. Iespējams, ka šo jautājumu varētu sākt risināt tajos ceļu posmos, kuros tiek plānota rekonstrukcija. Nedaudz skumji, ka Igaunijas politiķi šo dziļo grāvju problemātiku ir sapratuši jau pirms daudziem gadiem, bet Latvijā politisko lēmumu pieņēmēji, daudzos jautājumos sekojot ziemeļu kaimiņvalsts piemēram, šo dziļo grāvju problēmu vēl nav izpratuši un arī attiecīgi nav rīkojušies.

Kā tas nākas, ka, kūstot sniegam, ledum, bieži vien Latvijā var novērot kūstošu asfaltbetonu, jo ne viena vien brauktuve vairāk atgādina šķēršļu joslu, kura ieguvumus rada tikai autoservisiem?

Klimats ir tāds, kāds tas ir, un ar to ir jāreķinās visiem – autovadītājiem, ceļu un ielu uzturētājiem, būvniekiem, projektētājiem un jo īpaši lēmumu pieņēmējiem. Problēmas sakne ir finansējuma trūkums komplektā ar pievaras esošo politisko spēku lēmumiem, kas vērsti uz īstermiņa ieguvumiem, nevis uz ilgtermiņa labumu – vienu reizi veikt rekonstrukciju visām ceļu (ielas) kārtām, kas izmaksā daudz dārgāk, un tad daudzus gadus remonts nav jāveic. Ja grib daudz kilometru, tad atjauno tikai asfaltbetona virskārtu un neko vairāk, kaut arī pamats, uz kura to klāj, nav atbilstošs, un līdz ar to tā nestspēja ir zema, un asfalta drupšana laikā, kad temperatūra krasi mainās no mīnusiem uz plusiem, ir tikai īsa laika jautājums.

Kurš – projektētājs, būvnieks, pasūtītājs – īsti ir atbildīgs par situāciju, kad uz saremontēta ceļa pēc kāda laika veidojas rises?

Nebūs vienas atbildes uz jūsu jautājumu, jo katrā konkrētā situācijā nosacītais grēkāzis var būt cits. Ir skaidrs, ka risu rašanās ir kāda darba brāķis. Visbiežāk par to publiski atbildīgam nākas kļūt konkrētā ceļa posma remonta veicējam, kaut arī viņš ir izpildījis to, kas paredzēts konkrētā ceļa posma remonta projektā. Būvnieks īsteno projektu, ko izstrādājis projektētājs, ņemot vērā pasūtītāja ieceres. Pasūtītājs projektētājam dod darba uzdevumu, vadoties no tam pieejamiem finanšu resursiem. Ceļa konstrukcijas tādējādi tiek projektētas uz pieļaujamās minimuma robežas. ➡

Rietumu. Banka Latvijas biznesam, kas novērtē nianses.

Lielākā vietējā
kapitāla banka Latvijā.


RIETUMU
BANKA

Vienlaikus jāņem vērā, ka pasūtītājs prasa būvniekam arī laika garantiju. Taču te gribētu vērst uzmanību uz būtiskām atšķirībām starp defektu un dabīgo nolietojumu garantijas periodā. Ja defekti lielākoties parādās neveiksmīgu projekta risinājumu, nekvalitatīvi veiktu būvdarbu, nepareizi izvēlētu tehnoloģiju vai materiālu dēļ, tad dabīgs nolietojums ceļa virsmā rodas jau kopš pirmā tā ekspluatācijas brīža. Arī asfalta virskārta sāk dilt jau garantijas periodā. Ne velti to sauc par dilumkārtu! Tā dabīgi nolietojas normālas ekspluatācijas apstākļos, un tā jāmaina vismaz ik pēc 7–10 gadiem.

Ceļu lietotāji, sabiedrība kopumā nereti ironizē par mūsu platuma grādos valdošo klimatu, ar ko pasūtītāji, projektētāji, būvnieki it kā skaidrojot vai visas ceļu kvalitātes problēmas. Es teikšu – klimatam ir milzīga nozīme ceļa tapšanas, būvniecības un ekspluatācijas posmā, taču tas ir tikai viens aspekts. Izbūvēta, rekonstruēta, remontēta ceļa kvalitāte atkarīga no milzuma daudz dažādiem apstākļiem, un pat būvniekiem ar lielu pieredzi nereti jāstāpjas ar jauniem izaicinājumiem. Piemērs – uz ceļa, kur virskārta tiek atjaunota ar šķembām, tās vienkārši neturas pie ceļa virsmas. Izmantotā tehnoloģija ir samērā vienkārša, bet prasa augstu precizitāti materiālu (emulsija, šķembas) pielietojamībā, kā arī to kvalitāti – šķembas nedrīkst būt puteklainas vai putekļu daudzums nedrīkst pārsniegt pieļaujamo robežu, pirms iestrādes tām jābūt pietiekami un vienmērīgi samitrinātām. Būvniecības procesam jānotiek attiecīgās tehnoloģijas izmantošanai labvēlīgos laika apstākļos. Autoceļu specifikācijās noteikts, ka šos būvdarbus drīkst veikt tikai beznokriņu periodā – no 15. maija līdz 1. septembrim. Un ir niansas, ko nezina un nesaprātis ne vien autoceļa lietotājs, bet tikai procesā uzzina, saprot arī būvnieks. Piemēram, iepriekšminētajā tehnoloģijā, izrādās, visu nosaka, ar kādu (+ vai -) polu ir uzlādēts emulsijas (bitumena – ūdens) maisījums un ar kādu – šķembas. Ja emulsijas un šķembas ir uzlādētas ar vienu un to pašu, tad, kā zināms no fizikas, vielai ar vienādu polarizāciju lādētas daļiņas atgrūžas viena no otras, bet, ja ir dažāda, tad pievelkas. Tas nozīmē, ka ceļa remonta veicējam ir jābūt zinošam, un, ja šķembas no konkrētā karjera ir ar vienu polarizācijas zīmi, tad bitumena – ūdens maisījumam jābūt ar pretējo.

Vai nebūtu labāks risinājums vienā iepirkumā apvienot ceļu būvniecību – remontu – projektēšanu ar attiecīgo darbu izpildi un uzturēšanu, kā tas īstenots Ķekavas apvadceļa gadījumā?

Jāteic, ka trīs vienā (projektēšana, būvniecība, uzturēšana) ir plaši izplatīta prakse ārzemēs, izņemot Latviju un pat visu Baltiju. Ķekavas apvadceļš ir patīkams izņēmums, un šīs ieceres projektēšana, būvniecība un uzturēšana 20 gadu laikā ir vienas sabiedrības rokās, un jebkuru problēmu situācijā tās pašiem arī jārisina, nav iespējams novelt vainu par kaut kādu defektu uz būvnieku, vai arī projektētājs ir paredzējis tāds materiālus un risinājumus, kādu tirgū vairs nav. Un vēl jau problēmas rada tas, ka bieži vien konkrētu ceļu (ielu) remonta projekts plauktā ir nogulējis vairākus gadus, kuru laikā ir mainījušās gan tehnoloģijas, gan arī izmantojamie materiāli, kā arī pati būvdarbiem paredzētā apkārtne piedzīvojuši transformācijas. Situācijā, kad ir trīs vienā, nav jāpatērē ļoti daudzas stundas un pat dienas, lai vie-



Neesoša valsts ilgtermiņa programma par būvējamo un remontējamo ceļu apjomu nākamajām desmitgadēm nozīmē, ka ceļu būvētājiem nav ekonomiski izdevīgi iegādāties specializēto tehniku, un tāpēc tā tiek nomāta.

notos ar projektētāju par izmaiņām projektā tikai tāpēc, ka paredzētais materiāls tirgū nav nopērkams.

Piemērs? Bija ceļa rekonstrukcijas projekts, kas paredzēja objektā iebūvētu drenāžas cauruli, kāda konkrētajā periodā vairs nebija pieejama, bet bija pieejams analogs, kam ārējais diametrs bija par 2 mm lielāks nekā projektā iekļautais. Saskaņošana ar pasūtītāju ievilkās mēnešiem, kas nozīmēja garākus darbu izpildes termiņus konkrētajam posmam, neapmierinātus attiecīgās infrastruktūras lietotājus. Ceru, ka Ķekavas apvadceļš nepalik vienīgais piemērs, kur ir apvienota projektēšana ar būvniecību, uzturēšanu. Jebkurā gadījumā tas ir labs risinājums, kā īstenot nepieciešamās infrastruktūras projektu, bet par to samaksāt nākamajos 20 gados, tādējādi neradot būtis-

kus tēriņus attiecīgā projekta īstenošanai viena vai divu gadu valsts budžeta izdevumos, vienlaikus būvētajam pašam to uzturot, tādējādi radot ļoti lielu ieinteresētību visus darbus paveikt ļoti kvalitatīvi, kaut arī varbūt tas maksātu vairāk. *Latvijas Valsts ceļi* šādu projektu spēja īstenot, taču šaubos, ka kaut ko līdzīgu spētu mazākās pašvaldībās, kurās tie paši cilvēki, kuri raksta iepirkuma konkursa nolikumus kancelejas preču iegādei, tādus pašus iepirkumus gatavo arī sarežģītiem ceļu infrastruktūras remontdarbiem. Manuprāt, pēc Ķekavas apvadceļa piemēra būtu jāīsteno Rīgas apbraucamā ceļa ar četrām braukšanas joslām projekts, tādējādi ne tikai palielinot infrastruktūras caurlaides spējas, bet arī uzlabojot drošību uz šīs noslogotās trases. ☺