

Latvijas autoceļu tīkls - šodienas skatījums uz rītdienas realitāti

*Pagājušā gada konferencē LCB akcents tika likts uz
ceļu ilgtspējību.*

*Definīcija: «Ilgtspējība ir attīstība, kas atbilst
pašreizējām vajadzībām pēc ceļiem un neapdraud
nākamo paaudžu iespējas īstenot to vajadzības pēc
kvalitatīviem ceļiem.»*

Vai ilgtspējība arī šodien ir aktuāla?

- Esam sadzirdēti:
- MK ar 2013.g. 27.decembra rīkojumu Nr.683 ir apstiprinājis «Transporta attīstības pamatnostādnes» (TAP), kurās ilgtspējība blakus konkurētspējai un komodialitātei ir izvirzīta par mērķi 2014. – 2020. gadiem.
- Arī Saeimas 2012.g. 20.decembrī apstiprinātajā NAP 68. lpp. ir secināts, ka ilgtspējība ir atslēga «ekonomikas izrāvienam», «tautas saimniecības izaugsmei», «cilvēka drošumspējai» un «izaugsmi atbalstošām teritorijām».

Diagnozes plānošanas dokumentos

- TAP- 5.2.1. - Autoceļu saglabāšanai un uzturēšanai finansējums netiek plānots ilgtermiņā, trūkst pat periodiskai uzturēšanai par ES naudu rekonstruētiem ceļiem.
- TAP- 5.2.1.- Valsts uztur neadekvāti lielu, maznoslogotu ceļu tīklu.
- TAP- 5.2.2.- Neapmierinoša autoceļu kvalitāte - riski satiksmes drošībai un tranzīta plūsmām.

Diagnozes plānošanas dokumentos

- TAP, Ex-ante - uzturot un savlaicīgi atjaunojot tīklu, par 924,9 milj. EUR samazināsies ceļu lietotāju nelietderīgie izdevumi.
- TAP, Ex-ante - savlaicīgi veicot atjaunošanu un rekonstrukciju, izmaksas samazināsies 2-3 reizes.
- TAP, Ex-ante - ar labiem ceļiem pieaugs valsts konkurētspēja, pazemināsies produktu un pakalpojumu pašizmaksa.

Vīzijas plānošanas dokumentos

- TAP- Ex-ante - jādomā par optimāla finansēšanas modeļa izveidi (atjaunošanu).
- TAP- Ex-ante - pasaulē visplašāk akceptētais modelis ir Autoceļu fonds, vienīgais, kurš spēj nodrošināt attīstības ilgtermiņa stabilitāti.
- TAP- kopsavilkums: Latvijai jāklūst nodrošinātai ar iekšējo un ārējo sasniedzamību un augstas kvalitātes mobilitāti visā Latvijas teritorijā.

Rezultāti

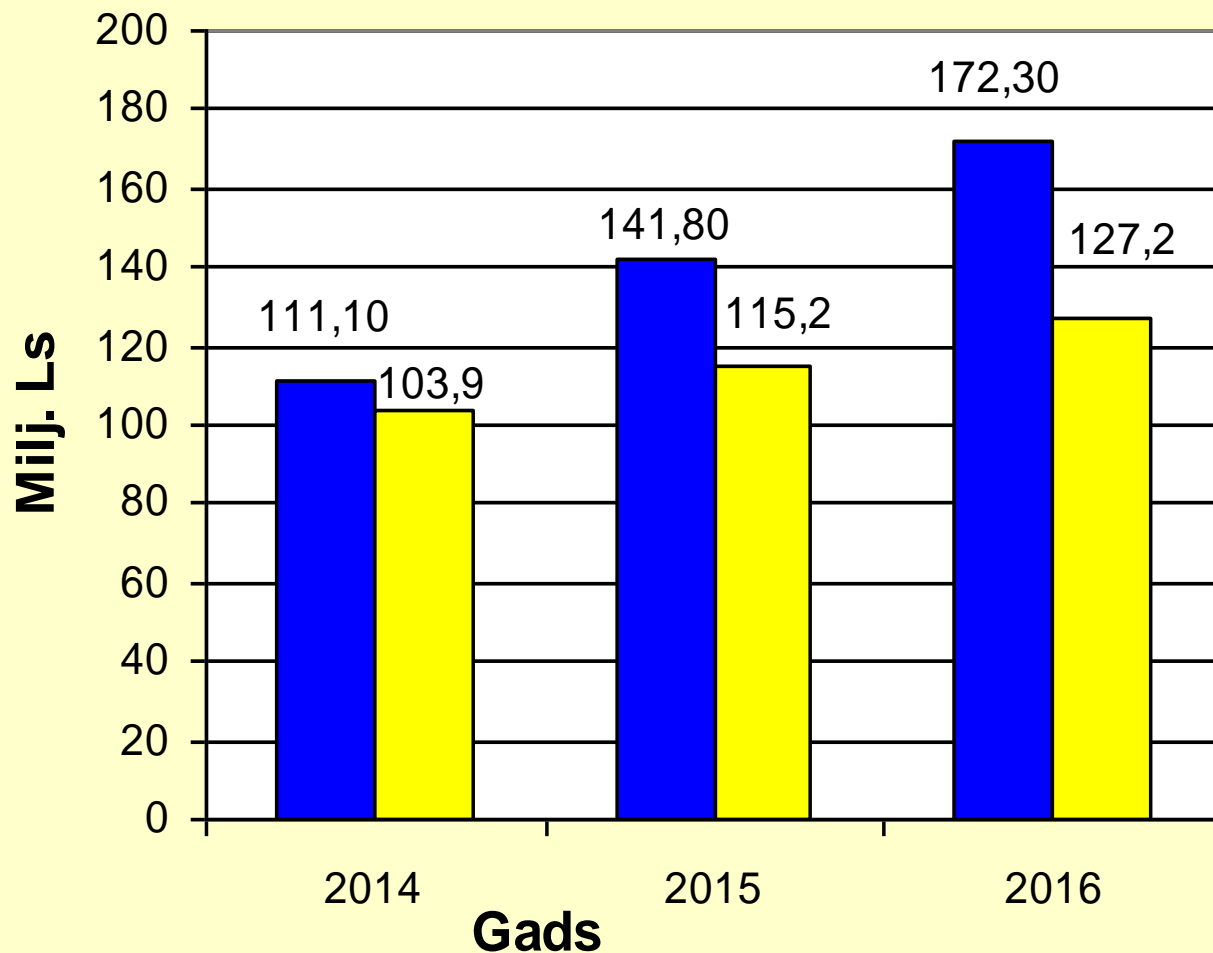
- MK rīkojums Nr.683 (2013.g. 27.dec.) - noteikt, ka SM ir atbildīga par TAP pasākumu īstenošanu tiem piešķirto līdzekļu ietvaros un saskaņā ar Nacionālā attīstības plāna finanšu rādītājiem. Nē - Autoceļu fonda atjaunošanai!
- SM 2014.g. un turpmākajos gados jautājumus par papildu valsts budžeta līdzekļu piešķiršanu skatīt MK likumprojekta par budžetu kārtējam gadam ietvaros. Nē - ilgtermiņa plānošanai!

Secinājumi

- Izpildvaras lēmumi ir atrauti no plānošanas dokumentiem.
- Vadība nevēlas risināt plānošanas dokumentos identificētās problēmas:
 - Autoceļu fonda atjaunošana;
 - Visa Latvijas ceļu tīkla uzturēšana;
 - Pieņemto lēmumu nepildīšana.
- Rodas sajūta, ka plānošanas un programmatiskie dokumenti ir radīti dažādām vajadzībām.

2014. – 2016.g. budžets un NAP

Ceļu degradācijas apstādīšanai plānotie (NAP) un budžeta projektā akceptētie resursi

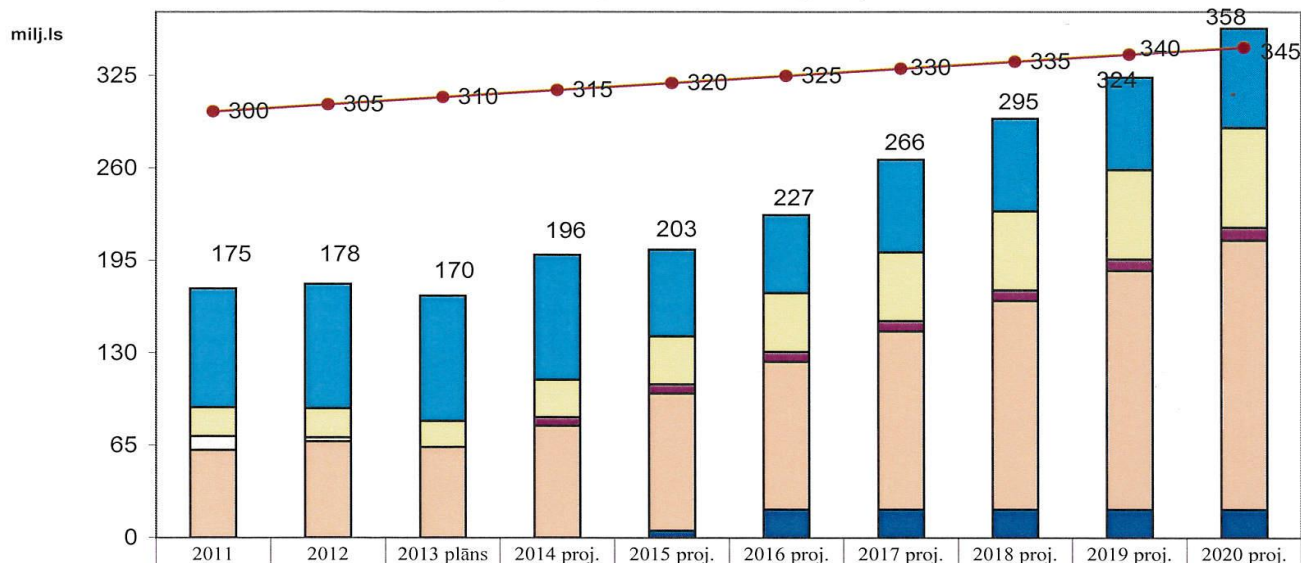


- No valsts budžeta nepieciešamie resursi (MK 16.08.2012. sēdes protokola Nr. 46 20.punkts)
- FM saskaņotais un MK trīs gadu valsts budžeta projektā ieliktais ceļu finansējums

Programma ceļu degradācijas apturēšanai

Pielikums

Valsts pamatbudžeta Valsts autoceļu fonda programmas prognozētie ieņēmumi atbilstoši Valsts autoceļu finansēšanas modelim līdz 2020.gadam (precizēts 2013.gadā)



| | 2011 | 2012 | 2013 plāns | 2014 proj. | 2015 proj. | 2016 proj. | 2017 proj. | 2018 proj. | 2019 proj. | 2020 proj. |
|---|------|------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| ES fin. valsts galvenajiem un reģionālajiem autoceļiem (2014-2015.gadā finansējums un termiņš atkarīgs no regulu projektu apstiprināšanas un sarunu gaitas EK un FM darba pie norm. aktiem) | 83,5 | 87,5 | 88,2 | 88 | 61 | 55 | 65 | 65 | 65 | 70 |
| Valsts budžeta apakšprogramma "Mērķdotācija pašvaldību autoceļiem (ielām) (no 2014.gada 25%) | 20,4 | 20,4 | 18,3 | 26,3 | 33,8 | 41,3 | 48,4 | 55,6 | 62,7 | 69,8 |
| Finansējums neparedzētiem gadījumiem | 9,7 | 2,9 | | | | | | | | |
| Galvenajiem autoceļiem no CLM | | | | 6,0 | 6,5 | 7,0 | 7,2 | 7,5 | 8,0 | 9,0 |
| Valsts budžeta apakšprogramma "Valsts autoceļu pārvaldīšana, uzturēšana un atjaunošana" (no 2014.gada 75%) bez VPP un CLM | 61,7 | 67,7 | 63,9 | 78,8 | 96,5 | 103,9 | 125,3 | 146,7 | 168,1 | 189,4 |
| VPP finansēts no Valsts autoceļu fonda programmas | | | | | 5,0 | 20,0 | 20,0 | 20,0 | 20,0 | 20,0 |
| Normatīvi nepieciešamais finansējums | 300 | 305 | 310 | 315 | 320 | 325 | 330 | 335 | 340 | 345 |

Aizmirstās sakarības – ceļu kvalitāte un slodzes

- Daudz vieglāk kvalitātes kontekstā ir visur vainot būvniekus.
 - Bet kā ar slodzēm uz ceļiem? Pēc 1972.g. normatīviem valsts galvenie ceļi tika būvēti 10 vai 8 t ass slodzei. (Ar nosacījumu, ka tām ir dubultriteņi.)
 - Iestājoties ES (faktiski no 2001.g.), atļautā ass slodze ir 11,5 t (bez dubultriteņiem). Vai segas tika pārbūvētas un nostiprinātas?
-

Aizmirstās sakarības - ceļu kvalitāte un slodzes

- No 2001.g. ir atļauts pārvadāt arī 52 t smagas kravas max. 40/44 t vietā.
 - MK ir nolīcis SM un LVC permanentā interešu konfliktā:
 - No projektētājiem tiek prasīts projektus veidot atbilstoši ceļu noslogojumam, bet instrumentu, ar ko to noteikt, nepietiek.
 - SM katru gadu izsniedz aptuveni 14 000 atļauju smagsvara kravām, svēršana uz ceļiem kļūst vājāka.
-

Ko saka zinātne?

- Vienīgais, ko RTU atradu, ir Dr.sc.ing. Pētera Dzeņa vadībā pēc Autoceļu Direkcijas pasūtījuma 1999.g. veiktais pētījums:
 - «Autoceļu segu deformācijas un spriegumstāvokļi lielu ass slodžu ietekmē».
 - Pētījuma mērķis - novērtēt ceļa segu darbaspēju un sekas, kādas varētu būt, atļaujot ES direktīvā 96/53/EC noteiktās autotransporta slodzes.

RTU ieteikumi.

- «Kamēr galveno ceļu segas nav pastiprinātas... ir pieļaujama tikai 10 t slodze uz vienass dzenošo tiltu. 11,5 t slodze... pirms segu pastiprināšanas nav pieļaujama.»
- «Efektīvāk jākontrolē ass slodzes, un satiksmes policijai aktīvāk jārīkojas, lai novērstu asu pārslogošanu, it sevišķi segām nelabvēlīgos periodos.»

RTU ieteikumi.

- «Pirms pastiprina galveno valsts autoceļu segas, jānoteic to nestspēja (pavasārī atkušanas laikā vai tūlīt pēc atkušanas izmērot segas elastiskās ielieces), lai atklātu posmus, kuru stiprība ir pietiekama 11,5 t ass slodžu pārlaišanai darba periodā, kad būs atjaunota virsmas kvalitāte.»
- «Jāiegūst un jāuzkrāj pilnīgāka informācija par to, kā noslogoti galveno ceļu raksturīgie posmi un kādas ir ass slodzes. Tāda informācija nepieciešama segu pastiprināšanas un pārbūves projektiem.»

Kā risina Igaunijā?

- Tikai 2013.g. Ain Kendra no Ramboll Eesti publicēja pētījumu par atļauto svaru palielināšanu uz Igaunijas ceļiem.
 - Ceļu projektēšanas sistēma ir novecojusi un jāmaina.
 - Ass ar vienu single/riteņu pāri ir līdzīga 2,5 standarta asīm, lai to atļautu, ceļš ir jāstiprina ar vismaz 4 cm papildu asfalta kārtu.

Kā risina Igaunijā

- Atļautā svara palielināšana no 40 t uz 52 t uzreiz rada nepieciešamību pēc papildu investīcijām - 735 milj. EUR ceļiem un 31 milj. EUR tiltiem.
- Atļautā svara palielināšana no 40 t uz 52 t, neko nedarot, turpmāko 25 gadu laikā dos 122 milj. EUR papildu ieņēmumus kokrūpniekiem, bet ceļiem un tiltiem radīs zaudējumus 766 + 597 milj. EUR apmērā.

LCB priekšlikumi

- Ar valdības lēmumu izveidot starpministriju (SM; VARAM; ZM) darba grupu ar zinātnieku (RTU), sabiedrisko organizāciju (LPS; LCB u.c.) līdzdalību visa Latvijas ceļu tīkla apsaimniekošanas un finansēšanas modeļa izstrādei.
- Ar Satiksmes ministra lēmumu izveidot darba grupu, kurai, piesaistot zinātniekus, uzdot izanalizēt esošo slodžu uz ceļiem stāvokli un kontroles par svaru ievērošanu realizāciju, kā arī risinājuma modeļu izstrādāšanu.



Paldies par uzmanību !

- Biedrības “Latvijas Ceļu būvētājs”
 - valdes priekšsēdētājs
 - Andris Bērziņš
 - lcb@lcbb.lv
 - www.lcbb.lv
 - Spilves iela 16, Rīga