

## AUTOCEĻU PADOMES SĒDES PROTOKOLS Nr.3

Rīgā

2016.gada 06.jūlijā

Sēdes sākums: Plkst.10.00

Piedalās:

**Uldis Augulis**

**Kaspars Gerhards**

**Dace Hildenbrante**

**Inese Rostoka**

**Kaspars Ozoliņš**

**Uldis Reimanis**

**Tālivaldis Vectirāns**

**Jānis Lange**

**Edgars Strods**

**Mārtiņš Lazdovskis**

**Ziedonis Lazda**

**Andris Bērziņš**

**Zigmārs Brunavs**

**Arnolds Freimanis**

**Vladimirs Kononovs**

**Guntis Karps**

**Edvīns Drigins**

**Guna Kalniņa-Priede**

**Jānis Gaugavietis**

**Edvīns Meņķis**

**Ligita Olante**

**Jānis Rāzna**

**Aino Salmiņš**

Satiksmes ministrs, Autoceļu padomes priekšsēdētājs

Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs

Finanšu ministrijas Budžeta departamenta direktores vietniece

Ekonomikas ministrijas Būvniecības un mājokļu politikas departamenta Būvniecības politikas nodaļas vecākā eksperte

Satiksmes ministrijas valsts sekretārs

Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks, VAS "Latvijas autoceļu uzturētājs" padomes priekšsēdētājs

Satiksmes ministrijas Autosatiksmes departamenta direktors

VAS „Latvijas Valsts ceļi” valdes priekšsēdētājs

VAS “Latvijas Valsts ceļi” valdes loceklis

VAS “Latvijas Valsts ceļi” valdes loceklis

VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” Ceļu drošības audita daļas priekšnieks

Biedrības „Latvijas ceļu būvētājs” valdes priekšsēdētājs

Biedrības „Latvijas ceļu būvētājs” izpilddirektors

Latvijas Ceļinieku asociācijas valdes priekšsēdētājs

VAS „Latvijas autoceļu uzturētājs” valdes priekšsēdētājs

VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs” valdes loceklis

Kurzemes plānošanas reģiona projektu vadītājs

Vidzemes plānošanas reģiona Administrācijas vadītāja

Latgales plānošanas reģiona pārstāvniecības administrators

Zemgales plānošanas reģiona padomes loceklis

Rīgas plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta nodaļas vadītāja

Transportbūvju inženieru asociācijas valdes priekšsēdētājs

LPS padomnieks tehnisko problēmu jautājumos

Sēdi vada: U.Augulis

Protokolē: G.Kains

### **Darba kārtība:**

1. Valsts autoceļu sakārtošanas programma 2014. - 2020. gadam.
2. Ceļu projektēšanas un būvniecības darbu kvalitātes paaugstināšana 2016.gada sezonā.

3. Publiskās un privātās partnerības projekta „E67/A7 Ķekavas apvedceļš” virzība.
4. Autoceļu uzturēšana 2015./2016. gada sezonā. Virsmas apstrāde.
5. Kopējas ceļa lietotāju platformas izveide.
6. Ceļu finansējums Latvijā 2019.-2023.

**U.Augulis** atklāj Autoceļu padomes sēdi un iepazīstina ar darba kārtību, informējot, ka papildus tiks izskatīts A.Bērziņa sagatavotais ziņojums par autoceļu finansējumu Latvijā.

### **1. Valsts autoceļu sakārtošanas programma 2014. - 2020. gadam.**

**Ziņo J. Lange.** Ar pašreiz pieejamo finansējumu valsts autoceļu tīklā būtiski uzlabojumi nav sasniedzami ne īsā, ne vidējā termiņā. Ar ES fondu līdzfinansējumu iespējams atrisināt problēmas tikai ierobežotā ceļu tīkla daļā, pie tam šie līdzekļi nav izmantojami autoceļu uzturēšanai. Iedibinot valsts ekonomiskajām iespējām atbilstošu pastāvīgu un prognozējamu finansēšanas modeli, ir iespējams sastādīt skaidru rīcības programmu valsts un pašvaldību ceļu uzturēšanai un renovācijai. 2013.gadā tika sastādīta valsts autoceļu sakārtošanas programma (Programma) ar kvantitatīviem un izmērāmiem rādītājiem, ar mērķi līdz 2020.gadam 5892 km valsts autoceļu, rekonstruēt 206 tiltus un realizēt 44 satiksmes drošības uzlabošanas projektus. Atbilstoši šī brīža bāzes finansējumam, nav iespējams realizēt 95 tiltu atjaunošanu, 16 satiksmes drošības projektus un 152 valsts galveno un reģionālo autoceļu pārbūves projektus, kopumā atpaliekot no Programmas bāzes rādītājiem par 20%. Atpaliecība no rezultatīvajiem rādītājiem ir par 330 miljoniem euro jeb 1100km ceļu, jo Satiksmes ministrijai iesniegtās Jaunās politikas iniciatīvas ne reizi nav atbalstītas.

Situācijas risināšanai ir iespējami 4 varianti:

- Palielināt valsts budžeta finansējuma apjomu turpmākajos gados;
- Pagarināt Programmas realizācijas laiku;
- Samazināt rādītājus atbilstoši faktiskajai situācijai;
- Meklēt alternatīvus finansējuma avotus.

Līdz 2018.gadam būs realizēti šī plānošanas perioda ES fondu līdzfinansētie projekti, līdz ar to, saglabājoties esošajam bāzes finansējumam, Programmas neizpilde 2020.gadā var sasniegt 40%.

Salīdzinoši ar kaimiņvalstīm, valsts budžeta finansējums ceļiem Igaunijā ir par 25% lielāks un Lietuvā 3 reizes lielāks kā mums.

Latvija aktīvāk strādā ar ES fondu apguvi, kā rezultātā valsts galveno autoceļu apjoms labā un teicamā stāvoklī 2015.gadā ir palielinājies par 11%, bet pasliktinās situācija uz valsts reģionālajiem un vietējiem ceļiem.

Ņemot vērā, ka ceļu lietotāji ik gadu samaksā nodokļos ap 500 miljoniem *euro*, bet ceļiem no valsts budžeta tiek izdalīti tikai ap 200 miljoniem *euro*, VAS “Latvijas Valsts ceļi” (LVC) atbalsta priekšlikumu par ceļu lietotāju maksājumiem piesaistīta finansējuma modeļa izveidi.

**U.Augulis.** Jautājumu par ceļu finansēšanas modeļa izveidi jau izvērtē Satiksmes ministrijai izveidotā ekspertu darba grupa ceļu veiktspējas nodrošināšanai, kā arī tas tika izrunāts Satiksmes ministrijai un Latvijas Pašvaldību savienības šī gada 8.jūnija sarunās.

Ņemot vērā, ka Programmas izpilde kavējas valsts budžeta nepietiekamā finansējuma dēļ, LVC kopā ar Autosatiksmes departamentu tā ir jāpārskata un, iesaistot

plānošanas reģionus un pašvaldības, jāaktualizē, nosakot reālus un sasniedzamus mērķus laika periodā līdz 2023.gadam, ievērtējot arī ES fondu apguvei šajā plānošanas periodā noteiktos rādītājus. Sadarbībā ar Finanšu ministriju ir jāvienojas par alternatīviem finansēšanas instrumentiem un jāsigatavo reāli sasniedzams Programmas variants, lai to iesniegtu apstiprināšanai valdībā.

**Padome nolemj:** Uzdot LVC sadarbībā ar Autosatiksmes departamentu līdz 2016.gada 1.novembrim aktualizēt Valsts autoceļu sakārtošanas programmu 2014.-2020.gadam ar izpildes termiņu līdz 2023.gadam.

## **2. Ceļu projektēšanas un būvniecības darbu kvalitātes paaugstināšana 2016. gada sezonā.**

**Ziņo E.Strods.** Pēc definīcijas kvalitāte ir atbilstība iepriekš izvirzītajām prasībām. Pašreiz LVC ir pārejas posmā no kvalitātes kontroles uz kvalitātes vadību, kas ietver gan izejmateriālu, gan tehnoloģiju, gan gala produkta pārbaudes. Lai nodrošinātu ilgtspējas komponenti ceļu būvniecībā, svarīgi ir ievērot atbilstošu tehnoloģiju, garantijas termiņus un savlaicīgi jāveic uzturēšana un periodiskā atjaunošana. Kvalitātes prasības tiek definētas jau iepirkumu laikā un svarīga ir pasūtītāja profesionālā sadarbība ar projektētājiem un būvniekiem.

Būvniecības procesā kvalitātes pārbaudes ietver izejmateriālu testēšanu, nepārtrauktu uzraudzību par specifikācijās noteikto tehnoloģiju izpildi un kompleksu pārbaudi pirms objekta nodošanas ekspluatācijā. Kopumā 2015.gadā ir veiktas 21 866 kvalitātes pārbaudes, šogad jau 3 000.

Būvprojektu kvalitātes veicināšanai, projektējamo posmu sākotnējai izpētei tiek izmantots grunts penetrācijas radars, lai precīzāk apzinātu ģeoloģiskos apstākļus, grunts slāņus un to biežumu.

Pēc LVC strukturālajām reformām ir izveidota Būvniecības pārvalde un Projektu vadības grupa, kurā apvienoti dažādu struktūrvienību speciālisti būvprojektu izskatīšanai jau to izstrādes gaitā, kā arī lemtu par projekta izmaiņām būvdarbu laikā. Projektu vadības grupas lēmumus apstiprina LVC Tehniskā komisija.

**A.Bērziņš.** Jautājums - vai LVC rīcībā ir pietiekoša projektu pakete, ja tiek panākts finansējuma pieaugums ceļu nozarei.

**E.Strods.** Pašreiz ir sagatavota projektu dokumentācija 2 gadu realizācijai un, ja finansējums pieaug, projektu izstrādi ir iespējams atbilstoši nodrošināt īsos termiņos, aptuveni 12 mēnešu laikā.

**U.Reimanis.** Ir priekšlikumu LVC Projektu vadības grupā pastāvīgam darbam iekļaut VAS "Latvijas autoceļu uzturētājs" pārstāvi, lai novērstu iespējamās pretenzijas par izbūvētajiem objektiem to ikdienas uzturēšanas procesā.

**E.Strods.** Lūgums nominēt 2 pārstāvjus, lai nodrošinātu aizvietojamību un šīs grupas sanāksmes notiek katru nedēļu, trešdienās plkst. 15.00, LVC telpās, 165.kabinetā.

### **Padome nolemj:**

- Pieņemt zināšanai E.Stroda ziņojumu;
- Atbalstīt U.Reimaņa priekšlikumu par VAS "Latvijas autoceļu uzturētājs" pārstāvju iekļaušanu LVC Projektu vadības grupā.

### **3. Publiskās un privātās partnerības projekta”E67/A7 “Ķekavas apvedceļš” virzība.**

**Ziņo M.Lazdovskis.** Ķekavas apvedceļa projekts ir Satiksmes ministrijas aktualitāte jau kopš 2006.gada. Tas ir iekļauts dažādos attīstības plānos un izvērtēts kā potenciālais projekts īstenošanai pēc PPP finansēšanas modeļa.

Ķekavas apvedceļš ir posms no TEN-T tīklā iekļautā autoceļa E67/A7 un daļa no maršruta Via Baltica. Autoceļa A7 posms Pierīgā ir viens no noslogotākajiem ceļiem ar satiksmes intensitāti virs 17 000 automašīnām/diennaktī, ar pieaugošu kravas transportlīdzekļu īpatsvaru.

Projekts tiek virzīts pēc DBFO (projektē/būvē/finansē/uzturi) modeļa ar līguma termiņu 3+20 gadi un tā ietvaros paredzēts izbūvēt autoceļa posmu 17,5km garumā, no tiem 3km veicot kā esošā ceļa rekonstrukciju. Paredzamās projekta izmaksas ir 160 miljoni *euro*, tai skaitā, būvdarbu izmaksas ap 78 miljoniem *euro* un, pēc būvdarbu pabeigšanas, pieejamības maksājums – 8 miljoni *euro* gadā.

Projekta īstenošanai pēc PPP modeļa ir saņemts konceptuāls MK atbalsts. 2015.gada decembrī saņemts EIB pozitīvs atzinums par tā atbilstību ESIF (Junkera plāna) finansēšanas politikai transporta nozarē un izteikta gatavība finansēšanai 50% apmērā.

Ir uzsākta zemju iegāde, saņemti pozitīvi atzinumi par aktualizēto Finanšu un ekonomisko aprēķinu, saņemts MK akcepts iepirkuma procedūras uzsākšanai, izsludināts iepirkums konsultantu piesaistei, parakstīta sadarbības vēstule ar European PPP Expertise Center par informatīvā atbalsta saņemšanu PPP projekta Ķekavas apvedceļš īstenošanai.

Atbilstoši izstrādātajam laika grafikam, paredzams, ka PPP līgums tiks noslēgts 2018.gada beigās un būvdarbu norise tiek plānota 2021.-2022.g.

Kā PPP priekšrocības tiek atzītas:

- Finansiāls ieguvums;
- Vairums risku nodoti privātajam partnerim;
- Atbilstoša ceļa kvalitāte līguma laikā;
- Inovācijas tehnoloģijā, menedžmentā;
- Nozares uzņēmumu izaugsme;
- Privātā sektora iesaiste publiskos pakalpojumos.

Ja Ķekavas apvedceļa projekta realizācijai būs pozitīvs rezultāts, secīgi varētu tikt uzsākta Rīgas apvedceļa posma no Saulkalnes līdz Baltezeram pārbūve par 4 joslu ceļu pēc PPP modeļa.

**U.Augulis.** Svarīga būtu projekta veiksmīga realizācija un tā apliecinātu gatavību piesaistīt alternatīvus finanšu avotus autoceļu infrastruktūras uzlabošanai.

**Padome nolemj:** Pieņemt zināšanai M.Lazdovska ziņojumu.

### **4. Autoceļu uzturēšana 2015/2016 gada sezonā. Virsmas apstrāde.**

**Ziņo V.Kononovs.** Pēc būvdarbu pabeigšanas ir jāuzsāk autoceļu ikdienas uzturēšana, kas tiek veikta visā 20 131 km garajā valsts autoceļu tīklā, kura 44% jeb 8 901 km ir ar melno segumu. Ir noteikts normatīvi nepieciešamais laiks segumu atjaunošanai, lai nodrošinātu autoceļu veiktspēju ilgtermiņā. Kā liecina VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs” pieredze un starptautiski pētījumi, atkarībā no satiksmes intensitātes un kravas auto īpatsvara, asfalta segumu virsmas apstrādes efekts saglabājas 5-10 gadus. Pēc virsmas apstrādes - autoceļa kalpošanas laikā tiek ievērojami samazinātas ceļa ikdienas uzturēšanas izmaksas.

Lai nepasliktinātos autoceļu ar melno segumu stāvoklis, gadā būtu jāveic virsmas apstrādes ap 1 000km, bet reāli atjaunota tiek tikai neliela daļa. Ņemot vērā, ka pēc virsmas apstrādes ir jāturpina tās uzturēšana, kā arī jānovērš iespējamās kvalitatīvās izmaiņas, to izpilde ir atbilstoša VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs” darba specifikai.

**U.Augulis.** Nenoliedzami periodiskā uzturēšana ir būtiska ceļu uzturēšanas sastāvdaļa un obligātā prasība ir to veikt ar ES fondu atbalstu realizētajos objektos.

**A.Bērziņš.** Pēc LCB aprēķiniem 2019.gadā, lai atjaunotu virskārtas ES finansētajos objektos, būtu nepieciešams ieguldīt virsmas apstrādēs visu vai pat vairāk kā iekļauts valsts budžeta programmā. Ierosinājums veikt ekonomisko analīzi, lai salīdzinātu izmaksas virsmu atjaunošanai ikdienas uzturēšanas darbu ietvaros un rīkojot publiskos iepirkumus.

**V.Kononovs.** Jautājums ir diskutabls, bet jāievēro, ka pēc apstrādēm ir jāveic selektīva virsmu uzturēšana, nelielos apjomos, un būvniecības kompānijas to nevar nodrošināt.

**U.Augulis.** Par plānošanas procesa izpildi analīzi veiks izveidotā VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs” padome un sadarbībā ar LVC ir jānodrošina pārredzama un izpildāma rīcība. Atklāts ir jautājums par peļņas sadali un iespējām to novirzīt ceļu uzlabošanai.

**Padome nolemj:** Pieņemt zināšanai V.Kononova ziņojumu.

## 5. Kopējās ceļa lietotāju platformas izveide

**Ziņo T. Vectirāns.** Sadarbībā ar ceļu uzturētājiem un to lietotājiem, ir secināts, ka pašreiz nepieciešamā informācija ir sadrumstalota, nav pieejama vienuviet un atrodas dažādu kapitālsabiedrību (LVC, VAS “Latvijas autoceļu uzturētājs”, VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija”, VSIA “Autotransporta direkcija”) interneta vietnēs un to ir grūti atrast. Kā piemēri minami, informācija par:

- stāvlaukumiem un atpūtas vietām pie valsts autoceļiem;
- stacionāro fotoradaru atrašanās vietām;
- būvobjektiem un satiksmes ierobežojumiem;
- pilnās masas ierobežojumiem uz valsts autoceļiem un tiltiem;
- melnajiem punktiem;
- satiksmes intensitāti;
- valsts autoceļu iedalījumu uzturēšanas klasēm;
- sabiedriskā transporta pieturvietām.

Veiksmīgs piemērs ir Dānijas platforma kartes veidā, kas atspoguļo tiešsaistes un ar satiksmes drošību saistītu satiksmes informāciju, kuru var lietot arī ar mobilo telefonu un planšetdatoru. Pēc šī parauga būtu jāveido arī vienota, ceļu lietotājiem draudzīga informatīvā platforma, kas būtu aizsākums Inteliģento transporta sistēmu (ITS) jomā, deleģējot šo uzdevumu LVC.

**J.Lange.** Lūgums Autosatiksmes departamentam noformulēt darba uzdevumu, atbilstoši, kuram varēs aprēķināt nepieciešamo laiku un finanšu resursus. Būs nepieciešama informācija no visām pašvaldībām, pilsētām un citām institūcijām.

**U.Reimanis.** Protokollēmuma projektā norādītais šīs platformas izveides termiņš – š.g. 1.septembris nav izpildāms. Vienota platforma ir jāveido, jo ātrāk, jo labāk, bet jāizvērtē arī budžeta iespējas šīs idejas realizācijai.

**U.Augulis.** Reālākais ir līdz 1.septembrim apkopot viedokļus par platformas veidošanu un jautājums VARAM šī projekta iespējamās finansēšanas kontekstā.

**K.Gerhards.** Pirmā Informācijas un komunikācijas tehnoloģiju (IKT) prioritātes atlasē kārtā ir noslēgusies un apstiprināti projekti par 100 miljoniem *euro*. Otrajai IKT pieejamības atlasē kārtai ir paredzēti 50 miljoni *euro* un tās ietvaros vēl ir iespējams izskatīt jaunus finansējuma pieprasījumus.

**Padome nolemj:**

- Uzdot Autosatiksmes departamentam sadarbībā ar VARAM izvērtēt informatīvās platformas izveidei nepieciešamā finansējuma pieejamību no ES fondiem;
- Atbalstīt T.Vectirāna priekšlikumu par ceļu lietotājiem nepieciešamās informācijas apvienošanu vienā tīmekļa vietnē līdz šā gada 15.septembrim LVC esošo resursu ietvaros.
- Uzdot Autosatiksmes departamentam sadarbībā ar LVC izstrādāt koncepciju ceļu lietotāju informatīvas platformas izveidošanai.

### **6.Ceļu finansējums Latvijā 2019.-2023.**

**Ziņo A.Bērziņš.** Bažas rada finanšu situācija 2019.gadā un jau tagad vajadzētu konceptuāli vienoties par rīcību ilgtermiņā. Kā zināms, valdībā izskatītā autoceļu sakārtošanas programma tiek izpildīta tikai daļēji un ceļu stāvokli Latvijā neuzlabo. Jāatgādina, ka apstiprinot šī plānošanas perioda finansējumu, EK tika iesniegta minētā programma, lai apliecinātu, ka mūsu ceļu sakārtošanā līdzvērtīgi tiek ieguldīti arī valsts budžeta līdzekļi. Ja programmas izpilde netiks nodrošināta, paredzams lielas problēmas ES finansējuma piesaistīšanai nākošajā plānošanas periodā.

Esošajā situācijā, jāatzīst, ka NAP un TAP kontrolskaitļi netiks sasniegti un esošais valsts budžeta finansējums pluss ES fondi to nenodrošinās.

Nozares gada budžetam būtu jābūt 200 – 220 miljoni *euro*, tagadējo 80 miljonu vietā. Paredzams, ka 2019.gadā pieejamais finansējums samazināsies 3 reizes un tā ietekme uz ekonomiku būs:

- Bankroti nozarē;
- Ieņēmumi, bezdarbs, sociālie izdevumi;
- Ikgadējie zaudējumi ekonomikai (880 miljoni *euro*) pieaug;
- Cerības, ka arī nākamajā plānošanas periodā saņemsim ES resursus ceļiem, dramatiski sarūk;
- Ekonomika tiek “dzesēta” “sildīšanas” vietā;
- Latvija zaudē konkurētspējā kaimiņiem, “dzīves līmenis” samazinās;
- NAP mērķi – drošība, mobilitāte paliek “lozungu līmenī”, emigrācija no valsts pieaug.

Kā risinājumus LCB piedāvā:

- Ņemot vērā, ka puse perioda jau ir pagājusi, bet ES naudas “apgūšana” vairumā nozaru vispār vēl nav sākusies, rast iespēju “mīksto” naudu pārdalīt starp nozarēm par labu infrastruktūras projektiem;
- Izpildīt Autoceļu sakārtošanas programmu, caur valsts aizņēmumu nofinansējot to pilnā apmērā (386,5 miljoni *euro*);
- Apzinoties, ka neizdarīto darbu deficīts uz pašvaldību ceļiem (5,2 miljardi *euro*) pārsniedz deficītu valsts ceļos (4,5 miljardi *euro*), palielināt pašvaldību

tiesības aizņemties ceļu rekonstrukcijai un pārbūvei, budžeta likumā iezīmējot šos resursus tikai šim mērķim;

- Ar rīcību pierādīt, ka Latvija savus solījumus pilda un ir cienīga pretendēt uz ES atbalstu ceļiem arī nākošajā plānošanas periodā.

**Padome nolemj:** Pieņemt zināšanai A.Bērziņa ziņojumu.

**U.Augulis.** Valsts autoceļu sakārtošanas programmā 2014.-2020. noteikto rādītāju sasniegšanas iespējas, kā arī tās atbilstība NAP un TAP, tiek vērtētas ekspertu darba grupā.

Saistībā ar aizņēmumiem, fiskālās disciplīnas jautājumi ir jāizvērtē sadarbībā ar Finanšu ministriju.

Ir saņemts Finanšu ministrijas jautājums par ekonomikai nodarīto zaudējumu (880 miljoni euro) aprēķina pamatotību, kuru lūgums LVC iesniegt Finanšu ministrijai.

Struktūrfondu sadalījuma pārvērtēšana ir paredzēta un Finanšu ministrija to plāno 2018.gadā.

Par alternatīva finansējuma, tai skaitā pašvaldībām, piesaistīšanas iespējām ir sagaidāms ekspertu darba grupas redzējums un par to tika diskutēts arī Satiksmes ministrijas un Latvijas Pašvaldību savienības 2016.gada sarunās.

**A.Salmiņš.** Konceptuāli piekrītot A.Bērziņa paustajam viedoklim par finansējuma nepietiekamību, papildus jānorāda, ka aizņēmuma gadījumā ir jāatceļ prasība pašvaldībām nodrošināt 25% līdzmaksājumu, jo tas nebūs izpildāms.

**L.Olante.** Izsaka pateicību LVC par konstruktīvu sadarbību ar Rīgas plānošanas reģionu un papildus jau sniegtajai informācijai, būtu jau gada sākumā nepieciešami dati par plānotajiem darbiem autoceļu tīklā.

**J.Lange.** LVC sadarbība ar plānošanas reģioniem turpināsies, kā arī paredzams, ka laicīgi tiks sniegta informācija par 2017.gadā plānotajiem darbiem.

Sēde beidzas: plkst. 11.15

Autoceļu padomes priekšsēdētājs

U. Augulis

Autoceļu padomes sekretārs

T. Vectirāns