TUVPLĀNĀ

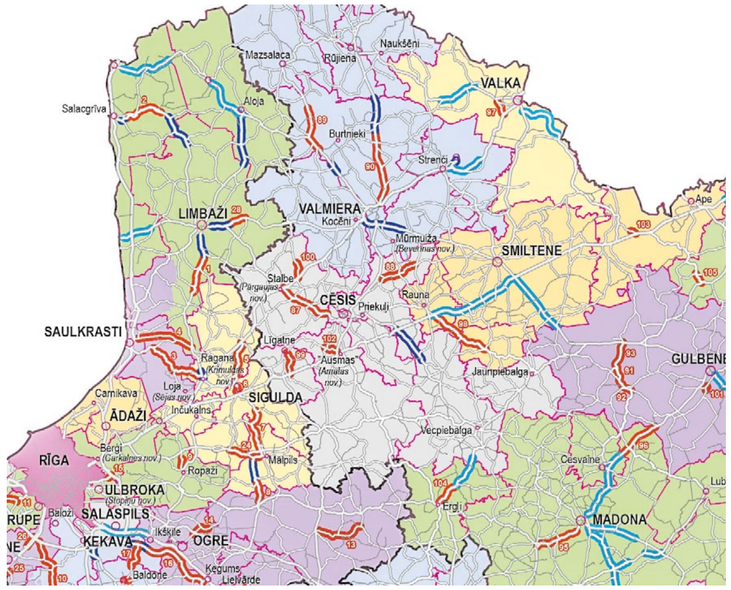
Stihiska valsts *asinsrites* uzlabošana

Nelāgi skan, bet ceļu remontdarbiem, kas nupat notiek visās Latvijas malās, jāpateicas Covid-19. Valdība, pēc *kovidlaika* nolemjot sildīt ekonomiku, atrada 75 miljonus eiro, lai straujā tempā sāktu valsts ceļu sakārtošanu. Kāpēc ekonomikas sildīšanai izvēlēts atbalstīt šo jomu, visticamāk, jautājumu nav. Ceļi ir valsts *asinsrite*, kas mūs vieno un arī uztur pie dzīvības. Un runa nav tikai par šajā nozarē strādājošajiem, kuri nu var *rauties ar melnu muti*, bet arī šo ceļu lietotājiem. Piešķirtais finansējums jāapgūst šogad. Vismaz šobrīd tā tiek deklarēts. Ko šāda kampaņa nozīmē ceļu būvniekiem, jautāju SIA *Limbažu ceļi* vadībai. Savukārt ceļu lietotājus aicinājām par to izteikties sociālajā vietnē *Facebook* un *Auseklī* publicētajā aptaujā.

Steiga finansējuma apguvē noteica izvēli, kuri ir sakārtojamie ceļu posmi. Laimējās tiem, kam nav nepieciešami projekti vai arī tādi jau tapuši un darbi paveicami īsā laikā. Tātad daļa no patlaban jau saremontētajiem un vēl šajā procesā esošajiem nav tie paši sliktākie, dažu acīs pat vēl tīri labi, salīdzinot ar galīgi sačākstējušajiem.

Pirms aptuveni 10 gadiem notikušajā administratīvi teritoriālajā reformā tiem, kuri apvienojās brīvprātīgi, dalīja *burkānus* pārsimt tūkstošu eiro vērtībā, ko vietējā pašvaldība lika lietā, kā nu prata. Iespējams, arī savu ceļu sakārtošanā. Nākamgad gaidāmās reformas *bīdītāja* – Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM) šoreiz sola 300 miljonu vērtu *burkānu,* ko turpmākajos trijos gados liks lietā valsts reģionālo un vietējo autoceļu sakārtošanā. VARAM informē, ka tā sadarbībā ar Satiksmes ministriju sagatavojusi programmu, kurā plānots sakārtot 105 ceļu posmus teju 900 km kopgarumā. Mērķis – uzlabot novadu centru sasniedzamību. Cerību kartē (skat.) mūspusē iezīmēti ceļi Ragana–Limbaži (no 23. līdz 32,38. km – kopā 9,38 km), Limbaži–Salacgrīva (no 31,6. līdz 42,17. km – 10,57 km) un Kocēni–Limbaži–Tūja (no 27,8. līdz 32,99. km – 5,19 km). Pirms tam Rīgas Plānošanas reģionā pašvaldībām bija jāiesniedz priekšlikumi, kuri ceļi būtu sakārtojami. Limbažu novada domes sarakstā šie ceļi arī bija. Tos laikraksta organizētajā aptaujā nosauca arī iedzīvotāji.

Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministra Jura Pūces solījums pašvaldības vadītājos izraisa smaidu, jo nav skaidrs, no kurienes tiks ņemta tāda summa. Visdrīzāk – no tā paša valsts budžeta, tātad kādai jomai finansējums saruks. Neticību šim grandiozajam ceļu sakārtošanas plānam pastiprina satiksmes ministra Tāļa Linkaita dažādās tikšanas reizēs izteiktā skepse par iespēju tam piesaistīt finansējumu. Augustā sarunā pie Limbažu novada domes galda satiksmes ministrs izteica cerību, ka ceļu sakārtošanai nepieciešamie miljoni būs papildu finansējums, nevis ceļu naudas pārdale. Viņš arī ironizēja, ka līdzekļu ieguvei būtu noderējusi Aladina burvju lampa, ko paberzējot, dabūtu naudu.



Iveta Latvijas ceļiem liek trijniecīņu

Kurš gan vislabāk varētu novērtēt ceļus un celiņus mūspusē? Varbūt tas skan pārāk trafareti, bet tie noteikti ir sabiedriskā transporta vadītāji, kuri ikdienā krustu šķērsu tos braukā un uz savas (arī caur pasažieriem) *ādas* izjūt, kādi tie ir. Iveta Briede strādā AS *CATA* un ir viena no nedaudzajām autobusa vadītajām valstī. Vismaz perifērijā. Tiesa, viņas stāžs pie šī transporta stūres ir visai neilgs – gads un mēnesis, toties viņa jo labi var salīdzināt, kādi ceļi zem viņas vadītā auto riteņiem klājušies citviet, jo daudzus gaduļs kopā ar vīru braukāts ar *fūri* pa Eiropu. Šobrīd viņas maršruti ved uz Valmieru, Saulkrastiem, Cēsīm, Aloju, Salacgrīvu un, protams, uz mājām Viļķenes pagastā.

Pašlaik Iveta Latvijas valsts ceļus vērtē uz trijniecīņu. Lai arī autovadītāja ir pamanījusi, ka daudzviet notiek ceļu remontdarbi, viņa netic, ka savā mūžā mūsu valstī piedzīvos labus segumus. Viņasprāt, ceļu būve un remonti Latvijā izmaksā pārāk dārgi. It kā būtu no zelta. Un vēl – ceļu būvētāji īpaši nesteidzoties. To sakot, sarunbiedre piemin autoceļu pārvadu Alojas pusē, ko patlaban rekonstruē. Tas daudziem ir ļoti būtisks, bet, pēc sarunbiedres domām, notiek garlaicīgi. Acīmredzot termiņi to remontam ir pailgi… – *Manuprāt, tranzītceļu remontos vajadzētu strādāt arī naktīs,* – viņa uzskata un kā labu piemēru min Poliju. Pirms gadiem 10 ceļu tur vispār, tā teikt, nav bijis. Pēc Ivetas novērojumiem poļi intensīvi strādājuši un tagad tie esot perfekti.

Vēl viņa nesaprot, kālab neremontē sliktākos ceļu posmus, bet gan tajos, kur asfalts vēl tīri ciešams, šobrīd tiek klāta jauna kārta. Viņa kā vienu no traģiskākajiem ceļiem savā maršrutā min posmu Korģene–Salacgrīva. Tur ir tāda *trepe,* ka brīžam šķiet – pa to braucot, autobusam logi izbirs. Ieraugot velotūristus, kas no Limbažiem rullē pa asfaltu Salacgrīvas virzienā, tā vien griboties apstāties un pajautāt: – *Vai zināt, kas jūs sagaida tālāk?* Tajā pašā laikā tiek klāta jauna asfalta kārta posmam pirms grants ceļa, kas sākas pie Korģenes. To pašu varētu jautāt tie, kuri brauc pa Raganas ceļu un ievērojuši, ka tur remontē ne pašus sliktākos posmus. Acīmredzot palaista garām informācija, ka par ekonomikas sildīšanai pēc *kovidlaika* piešķirtajiem 75 miljoniem eiro vispirms uzlabo ceļus, kuros ieguldāms mazāk darba. Nauda jāapgūst šogad! Otrs ceļa gabals, ko Iveta vērtē ar vārdu *šausmīgs*, ir pagrieziens no Alojas ceļa (netālu no Limbažiem) uz Katvaru skolas pusi. – *Apbrīnoju cilvēkus, kuri ikdienā pa šo ceļu brauc. Nesaprotu, kāpēc tā – to nogreiderē, bet pēc divām dienām atkal trepe…* – viņa stāsta.

Bet neba visu Iveta redz tikai melnās krāsās. Viņu apmierina Tallinas šosejas kvalitāte, kaut arī ir kolēģi, kuri šo ceļu neslavē, jo to mēdz šķērsot dzīvnieki. Vārdos *braucu kā Eiropā* viņa sauc salīdzinoši nesen rekonstruēto ceļa posmu uz Valmieru. Bet par šogad šajā pašā ceļā sakārtoto posmu pirms Umurgas secina: – *Vienas šausmas mazāk!* Viņasprāt, vairāki bīstami posmi Valmieras ceļā gan vēl palikuši (piemēram, starp Umurgu un Iesalkāju bīstama rise ceļa malā), kur viņa braucot piedomā, ka tikai pretī (garām) lielā ātrumā nebrauc baļķvedējs vai kāda prāvāka mašīna. – *Mīļie puiši, vai apzināties, cik tonnu jūs vedat? Un ja nu sanes piekabi? Es jau neatbildu tikai par sevi, bet arī par cilvēkiem, kuri, iekāpuši autobusā, nodevuši savu likteni manās rokās,* – tādas domas tad raisās Ivetas prātā. Nekvalitatīva ceļa dēļ reizēm autobuss burtiski jāizšūpina caur bedrēm un *trepēm*. – *Pasažieriem tā arī pasaku – kavēsimies, jo bedrēm pārlidot nevaru.* To stāstot, sarunbiedre piemin t.s. skolēnu maršrutu, kas ved no Svētciema caur Jennām un tālāk pa Lauvu ceļu uz Vecsalacu.

CATA autobusa vadītāja Iveta Briede par kādu ceļa posmu teic *braucu kā Eiropā*, bet citu vērtē ar *tīrās šausmas*

Gadās gan arī, ka labi ceļi pārvēršas par bīstamiem (tas attiecas uz seguma apledojumu), tad autobusā valdot, tā teikt, kapa klusums, neviens nepārmet kavēšanos un izkāpjot pasažieri vēl teic paldies. Starp citu, arī Iveta kādreiz saka paldies, pamirkšķinot ar pašas vadītā autobusa *aci*. Piemēram, kad pretimbraucējs piebremzē, braucot pa akmeņainu grants ceļu, lai neapbērtu transportu ar šķembu lietu. Viņasprāt, vienalga – stūrē savu privāto auto vai sabiedrisko transportu –, bet uz ceļa jābūt pieklājīgam.

Limbažu ceļi necer uz dieva dāvanām, bet valdības vīra solījumu izpildi

SIA *Limbažu ceļi* valdes priekšsēdētājs Andris Garklāvs (no labās) un tehniskais direktors Andis Zaļaiskalns tikšanās reizē ar satiksmes ministru Tāli Linkaitu Limbažos

Nākamgad SIA *Limbažu ceļi* varēs svinēt pastāvēšanas trīsdesmitgadi. Tāpēc sarunājoties ar uzņēmuma vadību – valdes priekšsēdētāju Andri Garklāvu un tehnisko direktoru Andi Zaļaiskalnu – dīvaini šķita dzirdēt, ka tikai vienreiz gada beigās bijusi pārliecība, ka nākamajā būs ko darīt. Tas bijis 1998. gadā, kad satiksmes ministriju *stūrējis* Vilis Krištopans un dzīvs bijis Ceļu fonds. A. Garklāvs gan precizē, ka arī togad objekti nav paši krituši rokās, tā sacīt, kā dieva dāvanas (tie jāiegūst konkursos), bet vismaz bijis laikus zināmi nākamā gada plāni ar finansējumu ceļu būvē un sakārtošanā. Patlaban gan arī valdības pārstāvis, vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs Juris Pūce paziņojis, ka turpmākajos trijos gados valsts ceļos tiks investēti 300 miljoni eiro. – *Izklausās optimistiski,* – pēc dažādās auditorijās dzirdētā skeptiski nosaka A. Zaļaiskalns un ar smaidu piemin Dūču ceļa epopeju. Pēdējais posms, ko nu beidzot rekonstruē, bijis gan 2014., gan 2015. gada plānos…

Izrādās, pagājušā gada nogalē Limbažu, tāpat citos šīs nozares uzņēmumos par darba perspektīvām 2020. gadā arī valdījusi neziņa. Skaidrības par Eiropas naudas piešķīrumu šim plānošanas periodam nav, valsts solījumi ceļu attīstībai – nekādi. – *Prognozes par šo gadu bija visai bēdīgas. Tika runāts par iespējamo bezdarbu ceļu būves sfērā. Domājām, kā saglabāt vajadzīgo speciālistu kodolu,* – atceras tehniskais direktors. Gaisma tuneļa galā atspīdēja, kad valdība pavasarī sāka runāt par papildu finansējuma piešķiršanu, lai tādējādi pēc *kovidlaika* sildītu ekonomiku. Šis naudas piešķīrums ceļiniekiem bija un joprojām ir izaicinājums. Tas tiešām ir grūti – tikai pavasarī piedalīties konkursos objekta ieguvē un jūlijā, kad ceļu būvniecības sezona jau pusē, uzsākt darbus. – *Pasūtītāji mums ik pa laikam atgādina – papildu piešķirto 75 miljonu finansējums jāapgūst šogad. Un šobrīd nav nekādu indikāciju, ka darāmo varētu pabeigt arī nākamgad,* – stāsta A. Garklāvs. Viņš skaidro, ka izlīdzinošā asfalta kārta praktiski uzklāta visos šajos *Limbažu ceļu* objektos. Virsmas apstrāde, kas pēc pasūtītāja izvēlētās tehnoloģijas ir pēdējais darbu veids visiem šiem objektiem (ja neskaita ceļa apzīmējumu uzklāšanu), visur vēl nav notikusi. Un, kā zināms, tieši tai ļoti būtiski ir atbilstoši laikapstākļi – gaisa un esošās pamatnes temperatūra, mitrums, vējš. – *Mums ar godu jāpabeidz šie objekti! Bet absolūti muļķīgi un neprātīgi būtu strādāt neatbilstošos laikapstākļos tikai tāpēc, lai kaut kas būtu darīts,* – sprież valdes priekšsēdētājs.

Tas, ka nenotiek tālredzīga ceļu būves darbu plānošana, rada gan spriedzi darītājos, gan izmaksā dārgāk. A. Garklāvs lēš – ja zinātu, ka šogad tiek piešķirts papildu finansējums, un ticētu, ka tiks pildīts solījums par 300 miljonu piešķiršanu turpmākajos trijos gados, varētu investēt uzņēmuma attīstībā. Gan specifiskās ceļiniekiem nepieciešamās tehnikas iegādē, gan arī šim nolūkam apmācot cilvēkus. Patlaban uzņēmumā jūt, ka šāgada apjomiem trūkst abu komponenšu, turklāt visas valsts mērogā. – *Nepieciešamās iekārtas nevar nopirkt kā veikalā maizi, tās jāpasūta ražotājiem vismaz pusgadu iepriekš,* – skaidro A. Zaļaiskalns, bet viņa kolēģis papildina, ka brigādes komplektācija ar visu nepieciešamo virsmas apstrādes tehniku izmaksātu aptuveni pusmiljonu. Un to var darīt tikai tādā gadījumā, ja ir skaidrība, ka nākotnē ceļus būvēs un remontēs šādā tehnoloģijā. Šobrīd trūkstošās tehnikas vienības darbam *Limbažu ceļi* īrē, bet tādu specifisku – kā virsmas apstrādei, asfalta ieklāšanai domāto vai autogreideru – citiem nav.

Tā arī ir atbilde uz jautājumu, vai miljonu parādīšanās (solīšana turpmākajos gados) ceļu sfērā ir radījusi jaunu firmu rašanos. Nē! Tam vajag gan lielus finansiālus ieguldījumus, gan iepriekšēju darba pieredzi. VAS *Latvijas valsts ceļi* organizētajos konkursos prasības esot augstas. A. Zaļaiskalns spriež, ka mazajām firmām nu ir iespēja kļūt par vidējām, bet vidējās pieaudzē muskuļus līdz lielām. Katrā ziņā konkurences netrūkstot, vismaz uz 75 miljonu objektiem konkursos piedalījušies 5–6 pretendenti. Pa vienam gada otrajā pusē bijis vienīgi uz nelieliem darbiņiem, uz ko *Limbažu ceļi,* samērojuši savus šībrīža īstenojamos projektus un jaudu, nemaz nestartē. Bet gada sākumā, kad nākotne rādījās neizzināma, piedalījušies arī tādos. Un tagad nākoties ar kādiem pasūtītājiem arī vienoties par izpildes termiņiem, jo pirmie jāveic valstiski nozīmīgākie pasūtījumi. – *Katrs objekts, arī mazs, tomēr prasa mobilizāciju, laiku un resursus, savukārt lielā objektā razījgums un arī ieguvums ir lielāks,* – pašsaprotamo skaidro *Limbažu ceļu* tehniskais direktors.

Problēmas rada arī materiāla sagāde, kas nepieciešams tūlīt un tagad. Sarunbiedri spriež – ja ziemā būtu zināts, ko vajadzēs darbam, laikus pasūtītu, noslēgtu līgumus un tad arī cena būtu zemāka, jo tad klusajā periodā tirgus ir mazkustīgs. Bet tagad – sezonā – vajag visiem! Un šķembas, piemēram, ved no Somijas vai Norvēģijas. Ar kuģiem. Tāpat kā citviet valstī un citās sfērās, arī ceļu būvē trūkst darbaroku. – *Jā, es arī uzskatu, ka «Limbažu ceļi» ir labs darba devējs. Esam sociāli atbildīgi pret darbiniekiem. Bet arī pie mums notiek strādnieku migrācija. Viņi vērtē, kur ērtāk, labāk, kur varbūt sola maksāt par kriksi vairāk – legāli vai nelegāli, to jau mēs nezinām,* – teic uzņēmuma vadītājs. Sezonā *Limbažu ceļos* strādā 230–240 darbinieku, vasarā tiek pieņemti arī praktikanti, skolnieki. Ar viņiem gan strādāt esot sarežģīti – ja nepilngadīgs, ir ierobežots darbalaiks, kamēr kaut ko iemācas, jau jāatgriežas skolā. – *Mēs viņus nodarbinām ar cerību, ka varbūt kaut kad viņi atgriezīsies uzņēmumā. Vai nu visi aizskries kaut kur tālu pasaulē… Galu galā mūsu pašu darbinieku, paziņu, vārdu sakot, limbažnieku bērni viņi vien ir,* – sprież A. Garklāvs.

Bez vairākkārt pieminētās papildu naudas ceļu sfērai, protams, tiek apgūts arī cits finansējums. Par to liecina sanāksmju zālē pie sienas izliktā lielizmēra Latvijas karte, kur teritorija, tā teikt, šimpus Daugavai ir nosēta ar košas krāsas atzīmēm – tur šogad strādāja vai arī joprojām strādā *Limbažu ceļi*. Tiek būvēti meža ceļi, jāapgūst iepriekšējā Eiropas plānošanas periodā pašvaldībām grants ceļu un degradēto teritoriju sakārtošanai piešķirtā finansējuma *astes*. Abi sarunbiedri lēš, ka kopumā apgrozījums šogad būs līdzvērtīgs pērnajam. Katrā ziņā ne tik bēdīgs, kā rādījās, stāvot uz gadumijas sliekšņa. Bet priekšā atkal neziņa par 2021. gadu! – *Zemapziņā gan vienmēr gruzd – gan jau darbs būs. Un tā arī sagrozās, ka ir,* – secina A. Zaļaiskalns. Bet uzņēmuma vadītājs piebilst: – *Nekas no gaisa nekrīt. Pašiem vien ir jāgrozās.*

Aptaujas dalībnieki vērtē mūspuses brauktuves

Uz laikraksta rosināto aptauju *Ceļu stāvoklis mūspusē* salīdzinoši īsā laikā atsaucās 131 cilvēks. Gandrīz līdzīgs skaits respondentu bija no Limbažu (48,5%) un Salacgrīvas (45,4%) novada. Alojiešu bija maz – 3,8%. Vai nu viņus neuzrunāja šī tēma (lai gan par to jāšaubās), vai arī aptauja nesasniedza. Krimuldiešu atbilžu vispār nebija. Acīmredzot viņi jau dzīvo administratīvi teritoriālās reformas iespaidā, kur *piekrustīti* Siguldas novadam… 2,3% aptaujas dalībnieku dzīvo citviet. Vairums – 78,5% no atbildētājiem – ir autovadītāji, 15,4% līdzbraucēji, bet ikdienā ar sabiedrisko transportu pārvietojas 6,2%.

Respondenti uz jautājumu par ceļu kvalitāti bijušā Limbažu rajona teritorijā aplicinājuši, ka cerība mirst pēdējā. Vairāk nekā puse – 63,8% – cer, ka to stāvoklis uzlabosies, jo šobrīd daudz kur notiek remonti. 17,7% gan uzskata, ka ceļu kvalitāte arvien pasliktinās, 12,3% apgalvo, ka pie mums nav sliktāk kā citviet valstī. 5,4% to vērtē kā apmierinošu, bet teju 1% par to spriest šķitis grūti. Aicinājām arī novērtēt uzsākto ceļu sakārtošanas kampaņu, kam šogad valstī papildus piešķirti 75 miljoni eiro. 50,8% priecājas, ka remontē, bet piektajai daļai respondentu paslēdējis garām, ka ir tāda kampaņa. 18,5% pieļauj, ka no tādām akcijām varētu ciest darba kvalitāte, savukārt 8,5% bažījas, vai būvnieki spēs šogad apgūt šo finansējumu. Intensīvie būvdarbi uz ceļiem netraucē nevienu. Bet 2,3% atbildējuši ar *cits variants.* Tostarp izteikta neizpratne par to, ka asfaltē jau tā labus ceļus, bet sliktajiem klāt neķeras.

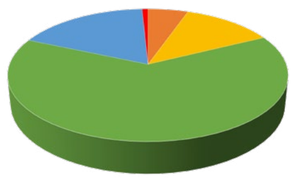
Jautājām arī, kas būtu nepieciešams, lai uzlabotu ceļu stāvokli. Bija piedāvāti vairāki atbilžu varianti, un tās sadalījās diezgan līdzīgās trīs daļās. 33,3% gadījumos respondenti domā, ka nepieciešama mērķtiecīga ceļu tīkla sakārtošanas plānošana. 31,2% uzskata, ka vajadzīga valdības un pašvaldības patiesa vēlme un rīcība. Atbildes *vairāk finansējuma* (to izvēlējušies 17,7% respondentu) un *atjaunot ceļu fondu* (14%) varētu skaitīt kopā, jo abās ir runa par naudu. Citu variantu izvēlējušies 3,6%. Viņi ieteikuši novirzīt auto ekspluatācijas nodokli ceļu uzturēšanai, stingrāk kontrolēt piešķirto līdzekļu izmantošanu un informēt sabiedrību par naudas plūsmu. Kādi iesaka vienkāršu recepti – jāgreiderē ceļi, lai nav bedres, zemes ceļi jānoasfaltē vai arī kārtīgi jāuzber šķembas, tad būs labāka braukšana. Respondenti arī aicina ieklausīties iedzīvotāju viedoklī.

Aptaujā mūspusē visbiežāk pieminēto slikto ceļu trijnieks: Limbaži–Salacgrīva (caur Korģeni), Ragana–Limbaži un Valmieras ceļš, izņemot remontētos posmus. Nekas jauns, vai ne? Atceramies, ka pirmā sakārtošanu jau gadiem prasa pašvaldība. Ne reizi vien iedzīvotāji vākuši parakstus, prasot posma Korģene–Salacgrīva nopietnu remontu. Jāteic, no vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministra Jura Pūces mutes dieva ausī – ministrijas kartē tas iezīmēts kā labojams.

Lai arī gana daudzi respondenti, lūgti nosaukt labu ceļu mūspusē, atbild, ka tāda nav, tomēr no nosauktajiem izdalās *Via Baltica*, atjaunotais posms Valmieras ceļā (ne šogad pie Umurgas). Vēl vairākkārt minēti posmi Aloja–Ainaži un Limbaži–Aloja.

Pieminēto ceļu – gan slikto, gan labo – saraksts ir garš. To varat apskatīt *www.auseklis.lv* sadaļā *Projekti* un *Tuvplānā*.

Ceļu kvalitāte bijušā Limbažu rajona teritorijā



Sagatavoja ***Regīna TAMANE***

MAF
Mediju atbalsta fonds

Mediju atbalsta fonda ieguldījums no Latvijas valsts budžeta līdzekļiem.

Par pielikuma «Tuvplānā» saturu atbild projekta īstenotāja – SIA «Izdevniecība Auseklis».

Pielikuma redaktore Regīna Tamane