### 2. pielikums

### konceptuālajam ziņojumam

### "Par valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas

### tirgus atvēršanu no 2021.gada"

### Kaimiņvalstu pieredze un prakse valsts autoceļu uzturēšanā

**Igaunija**

**Igaunijas autoceļu tīkla raksturojums un finansējums**

Igaunijas valsts ceļu kopgarums ir 16,6 tūkst. km, ziemas periodā papildus līdz 87 km ledus ceļu. No tiem galvenie ceļi un maģistrāles veido 1,6 tūkst. km, reģionālie ceļi 2,4 tūkst. km, sekundārie ceļi 12,5 tūkst. km un citi ceļi, šosejas 110 km.

Valsts ceļi veido 28 % no kopējā ceļa garuma (58,9 tūkst. km).

Par ceļu apsaimniekošanu atbildīgā institūcija ir Igaunijas Valsts ceļu administrācija *(Maanteeamet),* kuras galvenās funkcijas ietver valsts ceļu pārvaldību (celtniecība un organizēšana), drošības līmeņa paaugstināšanu un ceļu, satiksmes reģistru uzturēšanu.

Igaunijas valdība valsts autoceļu uzturēšanai 2019. gadā piešķīrusi 59,966 milj. EUR.

Ņemot vērā ikgadējo izmaksu sadalījumu, aptuveni divas trešdaļas finansējuma piešķir vasaras sezonas valsts autoceļu uzturēšanai, attiecīgi trešdaļu – ziemas sezonas valsts autoceļu uzturēšanai.

Ziemas sezonā Igaunijas Ceļu administrācija iedala 4 ziemas klases pēc autotransporta intensitātes līmeņa, t.i., 4. klase tiek vērtēta kā augstākā un attiecīgi 1. klase – kā zemākā. Augstākajai klasei piešķir vairāk finansējuma, ņemot vērā šīs klases ceļu nozīmīgumu, bet 1. klasei – mazāk.

1. **Igaunijas pieredzes analīze valsts autoceļu uzturēšanas tirgus pārvaldīšanā**

**Igaunijas autoceļu uzturēšanas tirgus darbības modelis**

Pirmais eksperiments ar privātā sektora komersantu piedalīšanos valsts autoceļu uzturēšanā notika jau 20. gadsimta deviņdesmito gadu sākumā, kad tika rīkots konkurss par 3 % no autoceļu tīkla. Laikā no 2000. līdz 2004. gadam notika testēšanas periods pārejai uz brīvā tirgus modeli, kad tika veikti publiskie iepirkumi aptuveni divām trešdaļām no valsts autoceļiem, savukārt piecos reģionos uzturēšanu turpināja nodrošināt valsts. Lai nodrošinātu uzturēšanu šajos piecos reģionos, tika dibināts valstij piederošais autoceļu uzturēšanas uzņēmums AS “Eesti Teed”.

2012. gadā veiktā ceļu uzturēšanas tirgus atvēršana neradīja efektīvu konkurenci, un Igaunija uzskatīja par nepieciešamu saglabāt pilnas īpašumtiesības AS “Eesti Teed”.

2017. gadā piecos reģionos valsts autoceļu uzturēšanu atvēra brīvajam tirgum, AS “Eesti Teed” kopš tā laika piedalās uzturēšanas darbu iepirkumos.

Šobrīd Igaunijas valsts ceļi ir sadalīti 4 reģionos un 17 ceļu uzturēšanas rajonos. Vienā rajonā uzturamo ceļu garums ir 500–1400 km. Autoceļu uzturēšanas iepirkumus organizē Valsts ceļu administrācijas reģionu pārstāvniecības.

Igaunijā pāreja uz pilnīgu brīvā tirgus modeli ir prasījusi gandrīz 20 gadus. Par valsts autoceļu uzturēšanu šobrīd ir noslēgti 17 reģionālie līgumi (ar termiņu uz pieciem gadiem). Iepirkuma procedūru rezultātā ir noslēgti četri līgumi ar valstij piederošo uzņēmumu AS “Eesti Teed” AS; četri līgumi ar “TREV – 2 Grupp” AS; trīs – “Tariston” AS, u. c.[[1]](#footnote-1) Pēdējos gados iepirkumos katrā reģionā ir piedalījušies četri līdz seši privātie komersanti.

Autoceļu uzturēšanas darbiem notiekot atvērta tirgus apstākļos, tika novēroti autoceļu uzturēšanas tirgus konkurences uzlabojumi, kas norādīja uz to, ka Igaunijas valstij vairs nav pamata būt par AS “Eesti Teed” īpašnieku.

Izsole bija paredzēta 2019. gadā ar noteikto sākuma cenu 14 milj. EUR, pārdošana līdz šim brīdim nav notikusi.

Igaunijas pāreja uz brīvā tirgus modeli ietvēra gan iepirkuma organizēšanu, gan valstij piederošo autoceļu uzturēšanas aktīvu atsavināšanu. Paralēli tam tika noteikta prasība, ka privātajiem komersantiem ir jāpieņem darbā darbinieki, kas pirms tam bija nodarbināti valstij piederošajā komersantā. Iepirkumi tika organizēti ar dažu mēnešu nobīdi, lai ļautu privātajiem komersantiem sagatavoties katram iepirkumam.

**Valsts autoceļu uzturēšanas pakalpojuma sniedzēju darbu uzraudzība**

Sadalot valsts autoceļus 15 apriņķos, no kuriem vienā (Harju) ir trīs līgumi ar valsts autoceļu uzturētājiem, un attiecīgi to uzturēšanas rajonos un noslēdzot 17 līgumus pēc atklāta iepirkumu konkursa rezultātā, valsts autoceļu uzturēšanas pakalpojumi tiek uzraudzīti ar divu informāciju sistēmu palīdzību:

1. Igaunijas Ceļu administrācijas veicamo darbu dalīšanas sistēma, kas atrodas Igaunijas Ceļu administrācijas īpašumā. Šajā sistēmā nodrošina darāmo uzturēšanas darbu ievadi, uzraudzību un izvērtējumu attiecīgajiem pakalpojumu sniedzējiem.
2. GPS ārpakalpojumu sistēma. Tā nodrošina faktisko pakalpojuma veicēja ekipāžu monitoringu pēc atrašanās vietas un laika, tādējādi nodrošinot, ka pakalpojumi tiek faktiski veikti.

Papildus tiek nodrošināts prognožu ārpakalpojums, kas pieejams arī pašvaldībām. Šī sistēma nodrošina detalizētu informāciju un prognozes publisko iepirkumu pretendentiem, gatavojot piedāvājumus. Reģionu potenciālajiem pretendentiem ir iespēja iepazīties ar pieejamo sistēmu un informāciju detalizētā līmenī par nepieciešamajiem uzturēšanas darbiem. Publisko iepirkumu process tiek organizēts elektroniski, un iepirkumu konkursi ir atklāti un pieejami sabiedrībai. Tas nodrošina godīgu konkurenci un attiecīgi arī līgumu slēgšanu.

**Līgumu slēgšana**

Igaunijas Ceļu Administrācija slēdz valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas pakalpojuma līgumus pēc valsts autoceļu reģioniem. Kopā tiek slēgti 17 līgumi, kuru katra līguma vērtība atšķiras. Līguma vērtību ietekmē valsts autoceļu apriņķa un reģiona nozīmīgums, valsts autoceļa garums, satiksmes intensitāte un provizoriskais veicamo darbu apjoms. Līgumus slēdz atklāta konkursa rezultātā uz pieciem gadiem, nosakot konkrētu līguma summu, kuras ietvaros pakalpojuma sniedzējs darbojas.

Publisko iepirkumu par valsts autoceļu uzturēšanu konkursa uzvarētājus līdz 2019. gadam noteica pēc zemākās piedāvātās cenas. Kopš 2020. gada Igaunijas Ceļu administrācija ir ieviesusi divus papildu kritērijus, kas ietekmē konkursa uzvarētāju noteikšanu. Kopumā uzvarētāju nosaka, ņemot vērā šādus piedāvājumu vērtēšanas kritērijus:

1. 80% rezultāta ietekmē iepirkumu konkursa dalībnieka piedāvātā cena, dodot priekšroku zemākajai piedāvātajai cenai;
2. 10% rezultāta ietekmē iepirkumu konkursa dalībnieka piedāvātais esošais ekipējums – tehnika un ierīces valsts autoceļu uzturēšanas pakalpojumu veikšanai;
3. 10% rezultāta ietekmē iepirkumu konkursa dalībnieka rīcībā esošie cilvēkresursi, kur īpašu uzmanību pievērš darbinieku atbilstošai izglītībai, kvalifikācijai un pieredzei.

Līguma summas ietvaros pakalpojuma sniedzējs veic izmaksu sadalījumu pēc tā ieskatiem un veicamo darbu prioritātes un nozīmīguma. Pie līguma slēgšanas pakalpojuma sniedzējs piedāvā konkrētu cenu attiecībā pret valsts autoceļu garuma noteiktajā reģionā līguma ietvaros. Katram pakalpojuma sniedzējam izmaksu sadalījums ir atšķirīgs. Pakalpojuma sniedzējs nodrošina proporcionālu izmaksu sadali pēc sezonām, valsts autoceļu uzturēšanas līmeņiem (4., 3., 2., 1.) un veida (valsts, reģionālie, vietējie).

**Izmaksu izmaiņas**

Lai arī līgumi tiek noslēgti uz 5 gadiem, katra pakalpojuma sniedzēja līgums noslēgts dažādos laika posmos. Līgumā atrunātas aptuvenās kopējās izmaksas, kas katru gadu tiek precizētas. Līgumi parasti tiek noslēgti septembrī, gadā vidēji noslēdzot 3 līgumus ar pakalpojumu sniedzējiem. Līguma cena tiek aprēķināta, ņemot vērā Igaunijas valsts statistikas pārvaldes sniegto patērētāju indeksu .

Jāmin, ka pirms atvērtā tirgus modeļa ieviešanas, valsts autoceļu uzturēšanas darbos tika iekļauti tādi darbu veidi kā ceļu marķēšana, ceļu pārklāšana, uzlabošana, kuri daļēji ir uzskatāmi par attīstības darbiem un kuru veikšanai šobrīd izvēlēti neatkarīgi pakalpojumu sniedzēji un tos atvērta tirgus modeļa gadījumā vairs neiekļauj kopējās izmaksās.

Tādējādi tiek skaidrots, ka līdz 2014. gadam vasaras sezonas izmaksās iekļautie darbi un pakalpojumi (marķēšana, ceļu virskārtas atjaunošana u.tml.) ietekmējuši vasaras sezonas kopējās izmaksas un pamato kraso vasaras sezonas uzturēšanas darbu izmaksu samazinājumu par vairāk nekā 8 milj. EUR 2015. gadā, salīdzinot ar 2014. gadu.

Kopš 2015. gada, ņemot vērā iepriekš minēto, izmaksu izmaiņas pamato arī ar valsts autoceļu kvalitātes uzlabošanos. Līdz 2014. gadam, kur vasaras sezonas izmaksās tika iekļauti iepriekš minētie ceļu uzlabošanas darbi, tādējādi šīs izmaksas bija augstākas nekā ziemas sezonas izmaksas. Kopš 2016. gada ziemas sezonas izmaksas ir relatīvi lielākas nekā vasaras sezonas uzturēšanas izmaksas, pateicoties ceļu kvalitātes uzlabojumiem un iepriekš minēto darbu izdalīšanu no uzturēšanas darbiem.

Šobrīd vasara sezonas uzturēšanas darbos iekļauj autoceļu seguma uzturēšanu, zāles pļaušanu, bedru labošanu, ceļa zīmju tīrīšanu, atjaunošanu, taču neiekļauj iepriekš minētos darbus (iekļautus līdz 2014. gadam). Kopš 2014. gada notikusi arī darbu sadalījuma maiņa, t.i., līdzīgi kā Latvijā, dažkārt ziemas sezonā iespējams veikt arī dažādus vasaras sezonas uzturēšanas darbus, kas ietekmē kopējo izmaksu īpatsvaru.

**Kopējās līgumu cenas**

Lai arī ar pakalpojumu sniedzēju līgumi tiek noslēgti uz 5 gadiem, katra gada izmaksas tiek precizētas, ņemot vērā iepriekš minētos faktorus, t.i., ekonomisko izaugsmi, ceļu kvalitāti un patērētāju indeksu. Vidēji katra līguma izmaksu izmaiņas paredz ne lielākas par vidēji 2,5% gadā, balstoties uz iepriekš minēto indeksu.

Kā papildu faktoru izmaksu samazinājumam min 2014. gadā pievienojušos privātos pakalpojumu sniedzējus - AS Eesti Keskkonnateenused un OÜ Warren Safety/Leonhard Weiss Viater Ehitus AS, kas pozitīvi ietekmējuši valsts autoceļu izmaksu samazinājumu.

1. **Igaunijas valsts autoceļu uzturēšanas izmaksas**

1.tabula. Igaunijas valsts autoceļu uzturēšanas izmaksu sadalījums[[2]](#footnote-2)



**Izmaksu samazinājums kopš 2014. gada**

Kopējo uzturēšanas izmaksu samazinājums skaidrojams ar atvērtā tirgus modeļa ieviešanu. 2016. gadā jau aptuveni divas trešdaļas no valsts autoceļu uzturēšanas līgumiem (12 no 17) bija noslēgtas ar privātajiem pakalpojumu sniedzējiem, kas piedalās publiskā iepirkuma konkursā, pretendējot uz valsts autoceļu uzturēšanas pakalpojumu nodrošināšanu. Palielinoties privāto pakalpojumu sniedzēju īpatsvaram tirgū, vidējās pakalpojumu izmaksas samazinājušās, pateicoties konkurences pieauguma ietekmei uz piedāvātajām līguma cenām. 2019. gadā valstij piederošajam Eesti Teed piešķirti 4 no 17 valsts autoceļu uzturēšanas pakalpojumu līgumiem. Papildus, 2019. gadā, salīdzinot ar 2016. gadu kā galvenās izmaksu izmaiņas (samazinājumu) min vasaras sezonas izmaksas. Tās skaidro ar iepriekš minēto ceļu kvalitātes uzlabošanos un atsevišķu darbu veidu izdalīšanu no valsts autoceļu uzturēšanas prasībām.

**Valsts autoceļu uzturēšanas izmaksu dinamika**

Ņemot vērā, ka 2014.gadā izmaksu dinamiku ietekmēja 8 milj. EUR marķēšanas un ceļa virskārtas atjaunošanas izmaksu neiekļaušana kopējās izmaksās, izstrādājot šo ziņojumu tika aprēķināta valsts autoceļu uzturēšanas izmaksu dinamika bez šīm izmaksām.

Lai korekti veiktu aprēķinu tika izmantoti Pasaules bankas dati par inflāciju Igaunijā[[3]](#footnote-3), kuri tika izmantoti aprēķinot 8 milj. EUR pirktspēju iepriekšējos gados.

Veicot aprēķinu secināms (skatīt 2.tabulu “Igaunijas autoceļu uzturēšanas izmaksu dinamika”), ka:

* Visā periodā no 2006.-2019.gadam autoceļu uzturēšanas darbu izmaksas ir augušas par 6,24 milj. EUR, jeb 28,05%.
* Laika periodā no 2006.-2014.gadam autoceļu uzturēšanas darbu izmaksas ir augušas par 13,74 milj. EUR, jeb 61,74%.
* Laika periodā no 2015.-2019.gadam autoceļu uzturēšanas darbu izmaksas ir samazinājušās par 7,50 milj. EUR, jeb 20,83%.

**Igaunijas valsts autoceļu uzturēšanas izmaksu dinamika pēc daļējas tirgus atvēršanas[[4]](#footnote-4)**

Periodā no 2006.-2017.gadam autoceļu uzturēšanas darbu izmaksas:

* ir palielinājušās par 9,74 milj. EUR, jeb 43,76%.
* vidēji gadā ir palielinājušās par 0,885 milj. EUR gadā, jeb 3,98%.

Laika periodā no 2006.-2017.gadam autoceļu vasaras uzturēšanas darbu izmaksas[[5]](#footnote-5):

* ir palielinājušās par 0,84 milj. EUR, jeb 6,48%.
* vidēji gadā ir palielinājušās par 0,076 milj. EUR gadā, jeb 0,59%.

Laika periodā no 2006.-2017.gadam autoceļu ziemas uzturēšanas darbu izmaksas:

* ir palielinājušās par 7,7 milj. EUR, jeb 82,8%.
* vidēji gadā ir palielinājušās par 0,78 milj. EUR gadā, jeb 7,53%.

**Igaunijas valsts autoceļu uzturēšanas izmaksu dinamika pēc tirgus pilnīgas atvēršanas**

Periodā pēc valsts autoceļu uzturēšanas tirgus atvēršanas no 2017.-2019.gadam autoceļu uzturēšanas darbu, secināms (skatīt 2.tabulu “Igaunijas autoceļu uzturēšanas izmaksu dinamika”), ka:

* kopumā izmaksas ir samazinājušās par 2,30 milj. EUR, jeb 7,46%.
* kopumā izmaksas vidēji gadā ir samazinājušās par 1,15 milj. EUR gadā, jeb 3,73%.

Laika periodā no 2017.-2019.gadam autoceļu vasaras uzturēšanas darbu:

* izmaksas ir samazinājušās par 3,1 milj. EUR, jeb 22,46%.
* izmaksas vidēji gadā ir palielinājušās par 1,55 milj. EUR gadā, jeb 11,23%.

Laika periodā no 2017.-2019.gadam autoceļu ziemas uzturēšanas darbu:

* izmaksas ir palielinājušās par 0,80 milj. EUR, jeb 4,70%.
* izmaksas vidēji gadā ir palielinājušās par 0,40 milj. EUR gadā, jeb 2,35%.
1. **Autoceļu uzturēšanu reglamentējošo normatīvo aktu analīze**

Igaunijas normatīvajos aktos vērojama īpatnība, ka daudzviet tiek uzskaitītas prasības, taču regularitāte vai prasību mērvienība lielākoties netiek noteikta. Tā vietā norādīts, ka attiecīgajai prasībai jābūt izpildītai gan ceļu līmeņu uzturēšanas nodrošinātajā laika periodā, gan arī pēkšņu satiksmes apgrūtinājuma apstākļu gadījumā. Ar informācijas tehnoloģiju sistēmu palīdzību tiek ievadīta un nodota aktuālā un jaunākā informācija par konkrētu atgadījumu, laikapstākļu maiņu vai nepieciešamību pēc ceļu stāvokļa uzlabošanas, attiecīgajam reģiona pārstāvim rīkojoties nekavējoties un tūlītēji novēršot radušos apstākļus. Tādējādi tiek nodrošināta regulāra uzraudzība un informācijas nodošanu nekavējoties attiecīgajiem ceļu uzturētājiem katrā reģionā.

Ziemas uzturēšanas prasības Igaunijā novērtētas kā stingrākas nekā Latvijā – prasības nosaka visiem uzturēšanas līmeņiem, kamēr Latvijā novērojama atsevišķu prasību noteikšana tikai augstākajām klasēm – A, A1 un B. Igaunijā tiek īpaši uzsvērta laika apstākļu klasifikācija jeb skaidrojums. Piemēram, par smagiem laika apstākļiem sauc tādus, kuros realizējas vismaz viens no gadījumiem: nepārtraukta snigšana vai putenis, radot vismaz 10 cm sniega kārtu 4 stundu laikā, sniegs rada bīstamu vētru un sniega biezums pārsniedz noteikto maksimumu, vai ievērojami tiek apdraudēta atbilstība noteiktajiem ceļu drošības standartiem un tiek apdraudēta ceļu satiksmes drošība. Tādi galvenie kritēriji kā sniega biezums patstāvīgos laikapstākļos un sniega tīrīšanas laiks definēti katram uzturēšanas līmenim. Sniega tīrīšanas laiks katrai uzturēšanas klasei Latvijā ir par vienu vai vairākām stundām lielāks nekā salīdzināmiem Igaunijas uzturēšanas līmeņiem noteiktais laiks. Ar precīzām metrāžas vai laika vienībām definēti arī tādi kritēriji kā ledus rišu biezums (par vismaz 1cm mazāk nekā Latvijā), pretslīdes materiāla nodrošināšana (par vismaz 1h ātrāk), jaukta sniega notīrīšana (Igaunijā pēc laika ierobežojuma, Latvijā pēc sniega biezuma). Igaunijā tādas prasības kā ceļa zīmju tīrīšana, sniega vaļņu augstums, margu attīrīšana no sniega definētas visiem ceļu uzturēšanas līmeņiem ar vienādu kritēriju.

Tiltu, ceļu pārvadu, tuneļu un caurteku uzturēšana Igaunijā vērsta uz vispārīgu prasību noteikšanu un ievērošanu. Konkrētas laika vai metrāžas mērvienības nav definētas, tā vietā tiek noteiktas vispārējas minimālās uzturēšanas darbu veidu prasības. Kā atsevišķa prasība tiek izcelta, ka ceļa seguma platumam jābūt vienādam ar brauktuves platumu, citādi jānodrošina ceļa zīmes, kas norāda uz ceļa sašaurināšanos. Visiem ceļu līmeņiem tiek uzsvērts, ka jebkādi konstatēti defekti, ceļu satiksmi kavējoši šķēršļi vai bīstamu objektu esamība tūlītēji jānovērš. Igaunijā kā obligāta prasība ir tūlītēja konstrukciju un to elementu avārijas stāvokļa novēršana. Turpretim, Latvijā kā piezīme minēts, ka esošās prasības neattiecas uz avārijas stāvoklī esošām konstrukcijām. ietvertajiem MK noteikumiem Nr. 224.

Satiksmes organizācijas tehniskie līdzekļi Igaunijā kalpo kā satiksmes drošību nodrošinošie elementi. Igaunijas prasībās visiem uzturēšanas līmeņiem ir izteikti minimālie un obligātie ceļu uzturēšanas nosacījumi, pēc iespējas nepieļaujot atkāpes. Īpaši tiek izceltas ceļa brauktuvju apzīmējuma līniju prasības, kas “4” un “3” līmenim (augstākie līmeņi) tiek noteiktas kā obligātas. Kā būtiskākā atšķirība ievērojama Igaunijas prasību apakšpunkti, kur nesekmīgu satiksmes šķēršļu novēršanas vai prasību izpildes rezultātā tiek norādītas turpmākās darbības. Piemēram, prasībām par nepieciešamā ceļa stāvokļa nodrošināšanu neizpildes gadījumā sniegta norāde: “Vietās, kur netiek nodrošināts nepieciešamais ceļa stāvoklis atbilstoši tam piešķirtajam līmenim, satiksmes ierobežojumus norāda ar tam attiecīgajām satiksmes vadības ierīcēm, ceļa zīmēm un marķējumiem”. Savukārt, Latvijas prasībās ir novērojami tādi vispārinājumi kā “atklātie trūkumi jānovērš”. Igaunijā ir vērojamas stingrākas prasības ceļa zīmju uzturēšanā visiem ceļu līmeņiem, kā arī atsevišķi izdalītas sānu redzamības prasības, ko Latvijas normatīvajos aktos nenovēro.

Seguma uzturēšanas prasības Igaunijā noteiktas mazākā skaitā, taču tās tiek precīzāk definētas. Ir noteikts sezonāls laika periods, līdz kuram būtiskie trūkumi jānovērš, līdzīgi kā Latvijā. Kā atšķirība minama, piemēram, netīrumu un dubļu notīrīšanu no valsts autoceļiem, kur Igaunijā noteikts periodiskums (reizes nedēļā vai mēnesī), kamēr Latvijā vērojami prasību izpildes nosacījumi tikai konkrēto apstākļu iestāšanās gadījumā. Igaunijas augstākās prioritātes (“4”) līmenim novērojami salīdzinoši stingri aizliegumi, kur atkāpes no normām nav pieļaujamas. Līdzīgi aizliegumi novērojami arī otrās prioritātes (“3”) ceļu līmenim. Grants ceļa prasības tiek definētas atkarībā no piešķirtā līmeņa, kamēr Latvijā grants autoceļiem piešķir B, C un D klasi, un prasības tiek atsevišķi izdalītas. Papildus, Igaunijā noteikts maksimālais nogāžu slīpums katram ceļu līmenim. Savukārt, Latvijā šai prasībai trūkst precīza definējuma, kā arī novēro, ka zemākajai prioritātei šī prasība nemaz nav normēta.

Autoceļu kopšanas prasības Igaunijā vērtē līdzīgi kā citus darbu veidus, t.i., visiem ceļu uzturēšanas līmeņiem vēro minimālo un obligāto prasību attiecināšanu. Zāles pļaušanas prasības norādītas ar metrāžas, tikmēr Latvijā – ar laika vienībām. Par obligātu prasību visiem ceļu līmeņiem nosaka tūlītēju noviržu no normas novēršanu, kamēr Latvijas prasības noteiktas neskaidri, kas ļauj pārprast nosacījumus pie viena un tā paša prasības punkta. Latvijā vairākas prasības netiek piemērotas zemākajai, D klasei, kas neļauj noteikt precīzas prasību prioritātes. Papildus jāmin, ka Igaunijā autostāvvietās, atpūtas parkos, autobusu pieturās un vietās, kur ir kāpnes, prasības attiecināmas uz visiem ceļu līmeņiem, taču Latvijā šīs prasības piemēro tikai A un B klasei.

**Kopsavilkums**

Igaunijas normatīvie akti balstās uz minimālajām un obligātajām prasībām, kas piemērojamas visiem ceļu līmeņiem, par kuriem atbild katrs apriņķī strādājošais privātais valsts autoceļu uzturēšanas pakalpojumu sniedzējs un attiecīgi reaģē uz trūkumu novēršanu. Prasības tiek noteiktas visiem autoceļu līmeņiem, atsevišķi norādot darbības prasību neizpildes gadījumā.

2.tabula “Igaunijas autoceļu uzturēšanas izmaksu dinamika”



[[6]](#footnote-6)

**Lietuva**

**Lietuvas autoceļu tīkla raksturojums un finansējums**

Lietuvas valsts ceļu kopgarums ir 21,2 tūkst. km, no tiem galvenie ceļi un maģistrāles veido 1,75 tūkst. km, nacionālie ceļi 4,9 tūkst. km, reģionālie ceļi 14,57 tūkst. km.

Valsts ceļi veido 25 % no kopējā ceļa garuma (85,0 tūkst. km).

Par ceļu apsaimniekošanu atbildīgā institūcija ir Lietuvas Valsts ceļu administrācija *(Lietuvos automobilių kelių direkciją),* kuras galvenās atbildības jomas ir organizēt un koordinēt valsts ceļu būvniecību, atjaunošanu un uzturēšanu.

Lietuvas valdība valsts autoceļu uzturēšanai 2019. gadā piešķīrusi 79 milj. EUR.

1. **Lietuvas autoceļu uzturēšanas tirgus darbības modelis**

 Līdz 2017.gadam valsts autoceļu uzturēšanu veica 11 valsts uzņēmumi – 10 uzņēmumi veica valsts autoceļu uzturēšanu pēc teritoriālā iedalījuma, savukārt automaģistrāļu uzturēšanu veica 1 valsts uzņēmums.

 Kopš 2017.gada oktobra visu valsts autoceļu uzturēšanu īsteno viens valsts uzņēmums VĮ “Kelių priežiūra”, šādas reorganizācijas pamatmērķis bija valsts autoceļu uzturēšanas kvalitātes un efektivitātes paaugstināšana. Saskaņā ar Lietuvas Transporta un sakaru ministrijas aprēķiniem valsts autoceļu uzturēšanas reorganizācijas, pārejot uz vienu valsts autoceļu uzturēšanas uzņēmumu, rezultātā katru gadu tiks ietaupīti līdz 8,5 milj. EUR[[7]](#footnote-7). VĮ “Kelių priežiūra” ne tikai valsts nodrošina autoceļu uzturēšanu, bet arī nodrošina līgumdarbu izpildi pašvaldībām, iedzīvotājiem un uzņēmumiem, kā arī nodarbojas ar asfaltbetona maisījumu, grants un smilšu materiāla ražošanu un pārdošanu.

1. **Autoceļu uzturēšanu reglamentējošo normatīvo aktu analīze**

 Lietuvas normatīvo aktu prasības ir detalizētas, visiem valsts autoceļu uzturēšanas līmeņiem, ne tikai augstākās prioritātes vai lielākās intensitātes līmeņiem.

Ziemas uzturēšanas prasības Lietuvā vērtējamas kā stingrākas nekā Latvijā, kas mijiedarbojas ar lielāku piešķirto finansējumu valsts autoceļu uzturēšanai. Lietuvā valsts autoceļu uzturēšanas normatīvajos aktos uzsver sniega kārtas biezumu pastāvīgos laika apstākļos uz brauktuves un ceļa nomales. Augstākās prioritātes un sekundārās prioritātes līmenim brīva sniega kārta uz brauktuves nav pieļaujama, kamēr Latvijā tā sasniedz dažus centimetrus.

Salīdzinot ar Latvijas prasībām, laiks ceļu attīrīšanai no sniega ir vidēji par vismaz 1 stundu īsāks, kā arī atpūtas vietu, autobusu pieturvietu un ceļa zīmju tīrīšanas laiks ir īsāks. Pastāvīgā ziemas uzturēšana tiek nodrošināta biežāk nekā Latvijā. Papildus, Lietuvā atsevišķi izdalīti grants ceļu uzturēšanas noteikumi ziemas sezonā, kā arī tehniskā nodalījuma joslas, piebraucamā ceļa, pastaigu celiņu un marķējumu un ceļa zīmju prasības. Lietuvas ziemas uzturēšanas prasības attiecas uz visiem ceļu līmeņiem, un ļauj precīzi noteikt prioritātes, kamēr Latvijā daudzas prasības netiek normētas vai neattiecas uz D (zemākās) klases autoceļiem.

Tiltu, ceļu pārvadu, tuneļu un caurteku uzturēšanai tiek piemērotas stingrākas prasības nekā Latvijā. Tās ir izstrādātas pēc prasību kritēriju nozīmīguma principa. Uzturēšanas darbu veidam noteiktas precīzas prasības, kas relatīvi īsā laikā (24h) nodrošina bīstamu apstākļu novēršanu. Prasības piemērotas katram ceļu līmenim ar metrāžas vai laika perioda vienībām.

Par jebkādiem traucēkļiem jāziņo Lietuvas Ceļu administrācijai 24 h laikā, būtiski satiksmes drošību un kvalitāti ietekmējoši traucēkļi un nepilnības jāsalabo attiecīgi I līmenim 5 dienu laikā, II līmenim – 10 dienu laikā un III, IV un V līmenim – 15 dienu laikā. Vienlaikus jāuzsver, ka atsevišķas prasības Latvijas un Lietuvas normatīvajos aktos šajā uzturēšanas darbu veidā atšķiras un nav salīdzināmas. Piemēram, Lietuvā atsevišķi izcelta prasība – ja bojātus un drošību apdraudošus konstrukciju elementus nav iespējams nekavējoties salabot, tad jānodrošina pagaidu funkciju pildoši elementi (metāla/ koka pagaidu konstrukcijas). Radušos kustību ierobežojošu apstākļu gadījumā pagaidu barjeras jānodrošina 3 dienu laikā. Latvijas prasībās šādu vai līdzīgu atsevišķi formulētu prasību nedefinē, tā vietā definēta prasība, ka “atklātie trūkumi jānovērš”. Satiksmes organizācijas tehniskie līdzekļi Lietuvā tiek regulēti ar vispārīgām prasībām līdzīgi kā Igaunijā, piemēram, ceļa malām jābūt apzīmētām ar signālstabiņiem un izvietotām barjerām. Par būtiskiem bojājumiem jāziņo Lietuvas Ceļu administrācijai, un situācija nekavējoties jālabo ne vēlāk kā 24h laikā.

Citām novirzēm prasību ievērošanas periods atšķiras pēc nozīmīguma un ceļu līmeņa prioritātes – parasti no 5 līdz 15 dienām. Tādas prasības kā Latvijai par margu, ceļa zīmju stabu un žogu krāsošanu atsevišķi Lietuvas prasībās nav izdalītas. Kā būtisku atšķirību ievēro Lietuvas normatīvajos aktos definēto konkrēto laika mērvienību prasību izpildi katram ceļu līmenim, taču Latvijas prasības galvenokārt tiek vērstas tikai uz A un daļēji arī B klasi. Tikmēr Lietuvas prasības piemēro visiem ceļu līmeņiem, turklāt, lielākoties vienādā mērvienību apjomā.

Seguma uzturēšanā Lietuvā ir mazākas prasību atšķirības nekā Latvijā, un kā atšķirība minama Lietuvas prasība ar laika limitu dienās bedru uz dažādiem ceļa segumiem salabošanai. Bedres, kas lielākas par 0,1 m2 un dziļākas par 40 mm, jāsalabo augstākajam līmenim 5 dienās, sekundārajai – 10 dienās un pārējiem ceļu līmeņiem – 15 dienās. Paaugstinātas bīstamības objektus un draudus novērš 24h laikā. Atsevišķas prasības kā, piemēram, līknes, šķērsslīpumi vai nogruvumi nav pieļaujami pirmajiem trīs ceļu līmeņiem, attiecīgi skaitot pēc augstākā līmeņa, kamēr Latvijā augstas prasības novēro tikai pirmajai, A, klasei. Savukārt, salīdzināšanai, zemākās prioritātes klasei ir vērojamas būtiskas prasību atšķirības – Latvijā relatīvi daudzās prasībās D klases autoceļiem prasības nav normētas, nav definētas vai defektu novēršanas limiti ir salīdzinoši vājāki nekā Lietuvā, kur tik lielas ceļu līmeņa (klases) nozīmīguma atšķirības nenovēro.

Autoceļu kopšanas kritēriji Lietuvas prasībām noteikti izvērstāk – prasību izpildes metrāžas vai laika vienības noteiktas pēc ceļu līmeņiem un prioritātes. Lietuvā tiek likts uzsvars uz drenāžas un ūdens kanalizācijas sistēmām, precizējot laika periodu, kurā trūkumi jānovērš, katram ceļu līmenim. Lietuvā atsevišķi tiek nodalītas trokšņu mazinošu elementu un dzīvnieku drošības prasības, ko Latvijas prasībās nenosaka. Tāpat ir atšķirības zāles pļaušanas prasībās – Lietuvā tās ir metrāžas vienības, kamēr Latvijā tās ir laika vienības sezonā vai konkrētā periodā.

**Kopsavilkums**

Lietuvas normatīvo aktu prasības valsts autoceļu uzturēšanas līmeņiem un darbu veidiem definētas precīzi, ļaujot noteikt prioritātes, kā arī uzskatāmas par stingrākām kā Latvijā. Lietuvas normatīvajos aktos nav vērojamas būtiskas atkāpes no uzturēšanas prasībām kā, piemēram, ceļu uzturēšanas līmeņa samazināšanu, kā tas notiek ar Latvijas ceļu uzturēšanas prasībām saskaņā normatīvajos aktos paredzētajām tiesībām samazināt valsts autoceļu uzturēšanas prasības.

**Somija**

**Somijas autoceļu tīkla raksturojums un finansējums**

Somijas valsts autoceļi tiek iedalīti 5 kategorijās – galvenie ceļi (1. un 2. klase), reģionālie ceļi, savienojošie ceļi un vietējie ceļi. Pirmās un otrās klases autoceļu kopgarums ir 13 tūkst. km, reģionālo un savienojošo – 64,9 tūkst. km.

Par Somijas valsts ceļu uzturēšanu atbildīgi ir Ekonomiskās attīstības, transporta un vides centri (*ELY centres*) un sešas valsts reģionālās administratīvās aģentūras. Centri darbojas Somijas Transporta aģentūras pakļautībā un rūpējas par ceļu transporta mobilitātes un drošības nodrošināšanu, ceļu uzturēšanu, kapitāla investīciju iepirkumu nodrošināšanu un ceļu uzturēšanas līgumu slēgšanu ar pakalpojumu sniedzējiem.

Somijas valdība valsts autoceļu uzturēšanai 2019. gadā piešķīrusi 517 milj. EUR.

1. **Somijas autoceļu uzturēšanas tirgus darbības modelis**

Somija atvēra valsts autoceļu uzturēšanas pakalpojumu tirgu privātajam sektoram 2001. gadā.

Laikā no 2001. līdz 2004. gadam autoceļu uzturēšana 25 % no Somijas reģioniem tika piešķirti privātajiem komersantiem. Tie bija stratēģiski mazāk nozīmīgi ceļu rajoni. Testēšanas perioda laikā līguma prasības bija atšķirīgas dažādiem reģioniem. Lai palielinātu privāto komersantu interesi autoceļu uzturēšanā, līguma reģionos ar mazāku ceļu intensitāti tika noteiktas zemākas autoceļu uzturēšanas prasības.

Šobrīd valsts autoceļu uzturēšanas pakalpojumi tiek iepirkti publiskajā iepirkumā katrā no uzturēšanas reģioniem, kopā 79 reģionos. Iepirkumi notiek centralizēti un vairākiem desmitiem reģionu katru gadu vienlaikus. Pakalpojuma sniedzējs nodrošina ceļu uzturēšanu atbilstoši noteiktajiem standartiem, kā arī nodrošina kvalitātes kontroli. Reģiona ELY centri nodrošina periodisku kvalitātes kontroli un līguma slēdzēja iekšējo procesu auditu. Kopumā tiek slēgti 79 līgumi ar termiņu uz pieciem līdz septiņiem gadiem. Katrs autoceļu uzturēšanas līgums aptver autoceļus vidēji 500 līdz 2000 km garumā un katra līguma ikgadējās izmaksas ir no 0,8 milj. EUR līdz 4 milj. EUR.

Līdz šim katrā no autoceļu uzturēšanas konkursiem ir piedalījušies vismaz divi uzņēmumi (pēdējos gados vairumā gadījumu “Destia” un “YIT”). Agrāk konkursos piedalījās līdz pat 10 pretendentu katrā; privāto komersantu skaita samazinājumu pēdējos gados iespējams skaidrot ar to, ka pastiprinātās konkurences dēļ starp lielajiem komersantiem uzturēšanas cenas ir sasniegušas tādu līmeni, kurā mazākiem komersantiem nav ekonomiska pamatojuma piedalīties iepirkumā.

Kopš autoceļu uzturēšanas tirgus atvēršanas ir bijušas divas reizes, kurās privātais komersants nav spējis izpildīt līgumā noteiktās ceļu uzturēšanas prasības. Abos gadījumos valsts ir reaģējusi, izsludinot jaunu iepirkumu ar prasībām, kas nodrošina lielāku un stabilāku uzņēmumu piesaisti, kas attiecīgi pārņēma rajona autoceļu uzturēšanas pakalpojumus.

2019. gadā Somija plāno ieviest jaunu pieeju autoceļu uzturēšanā – uz rezultātiem balstītu uzturēšanas līgumu (*performance-based road maintenance contract*), kurā definētas uzturēšanas prasības atbilstoši noteiktās teritorijas vajadzībām un kurā pakalpojuma sniedzēja atlīdzība ir atbilstoša tā sniegumam. Šī jaunā pieeja piedāvā uzlabotu riska vadības sistēmu, lielāku uzsvaru uz vajadzībām un informāciju reālā laikā, procesu caurskatāmību, dziļāku tirgus situācijas un cenas izpratni. Pakalpojumu sniedzēji iepirkuma procedūrā piedalās ar savu cenu, taču līguma laikā maksājums tiek veikts par padarīto darbu; šis nosacījums attiecas arī uz apakšuzņēmējiem. Iepirkuma uzvarētājs tiks noteikts, balstoties uz vērtējumu trijos kritērijos – katram noteikts vērtējuma svars: 15% – personāla piedāvājums, 20% – izpildes un kvalitātes solījumi, 65% – piedāvātā izpildes cena. Laika periodā no 2014. līdz 2019. gadam Somijā Espoo reģionā (apmēram 850 km garā autoceļu tīklā) tiek īstenots pilotprojekts, lai praksē izmēģinātu uz rezultātiem balstītu uzturēšanas līguma piemērošanu.

Satiksmes ministrs T. Linkaits

1. Igaunijas Valsts ceļu administrācija; pieejams: <https://www.mnt.ee/et/tee/teehoole/teehooldajad> [↑](#footnote-ref-1)
2. Igaunijas Ceļu administrācijas sniegtā informācija par valsts autoceļu uzturēšanas izmaksām [↑](#footnote-ref-2)
3. Pasaules bankas dati - <https://data.worldbank.org/indicator/FP.CPI.TOTL.ZG?locations=EE> [↑](#footnote-ref-3)
4. Atbilstoši 2.pielikuma 2.tabulā atrodamajai informācijai. [↑](#footnote-ref-4)
5. Atņemot 8 milj. EUR un inflācijai atbilstošus apjomus marķēšanas un ceļa virskārtas atjaunošanas izmaksām no vasaras uzturēšanas darbu izmaksām. [↑](#footnote-ref-5)
6. Pasaules bankas dati - <https://data.worldbank.org/indicator/FP.CPI.TOTL.ZG?locations=EE> [↑](#footnote-ref-6)
7. 2017. gada pārskats par Lietuvas valsts kapitālsabiedrību darbību. Pieejams: <https://vkc.sipa.lt/wp-content/uploads/2018/09/SOE_Report_2018_EN_WEB.pdf> [↑](#footnote-ref-7)