



Decembris 2018

Autoceļu avīze

Ceļu projektētājs: Projektu salikt kopā nevar viens cilvēks, ir vajadzīga komanda.

[---> 3. lapa] [---> 3. lapaspuse]



Pēteris Strautiņš: Tas ir tāds pašsaprotams secinājums, ka mūsdienu civilizācija bez ceļiem nav iespējama.

[---> 4. lapaspuse]

Valstij ceļi jāizvirza par prioritāti

Eiropas finansējums autoceļiem nākošajā periodā samazināsies, tāpēc valstij ir jāsaņem uzturēt ceļu tīklu saviem spēkiem, īpaši ņemot vērā to, ka ekonomika katru gadu aug un līdz ar to arī budžeta ieņēmumi – tā Autoceļu avīzei intervijā pauž ekonomists Pēteris Strautiņš. Cik ilgi top ceļa projekts, kādi faktori ietekmē projektētāju darbu, kas ir ceļa kvalitātes kritēriji un kā ceļu nozarē strādājošie uzņēmēji raugās nākotnē. Par šiem tematiem lasiet Autoceļu avīzē decembrī.



Autoceļa Krāslava – Preiļi – Madona posma no Steķiem līdz Atašienes pagriezienam atklāšana

Uzmanību! Uz VIA Baltica uzsāka darbību mainīgās elektroniskās ceļa zīmes, kuras ir jāievēro tāpat kā visas citas.

[---> 7. lapa] [---> 7. lapaspuse]

Cik maksā ceļu uzturēšana ziemā.

[---> 2. lapa] [---> 2. lapaspuse]

Decembra ceļvedis autobraucējiem.

[---> 8. lapa] [---> 8. lapaspuse]

Īsumā

Top jauna tehniskās apskates stacija

Ar svinīgu pamatakmens iemūrēšanu Tukumā uzsāka jaunas un modernas tehniskās apskates stacijas būvniecība. Jaunajā tehniskās apskates stacijā būs divas apskates līnijas, kā arī atsevišķa atgāzu pārbaudes vieta dīzeļa automobiļiem. Savukārt garākas apskates līnijas ļaus palielināt stacijas caurlaidību, nodrošinot ērtāku un ātrāku pakalpojuma saņemšanu. Tehniskās apskates stacija atradīsies Rūdas ielā 2. Jaunā atrašanās vieta būs ievērojami plašāka, kas ļaus nākotnē šeit izbūvēt arī Ceļu satiksmes drošības direkcijas (CSDD) nodaļas ēku, izveidojot mūsdienīgu klientu apkalpošanas centru. Lēmums izbūvēt jaunu tehniskās apskates staciju bija pieņemts, jo esošā stacija ir morāli novecojusi un vairs neatbilst CSDD misijai, kas paredz sniegt mūsdienīgus un augstas kvalitātes pakalpojumus, izmantojot modernākās tehnoloģijas. Ēkas projektu izstrādājis arhitektu birojs *SIA Arhis Arhitekti* un celtniecību veiks *SIA P.M.G..*

Uz Via Baltica sāk darboties elektroniskās ceļazīmes

Kopš novembra autoceļa maršrutā no Ainažiem līdz Grenctālei, jeb uz Via Baltica sāk darboties elektroniskās mainīgās informācijas ceļa zīmes. Tās brīdina autobraucējus par braukšanas apstākļiem, ceļa seguma stāvokli, atļauto braukšanas ātrumu un citiem satiksmei būtiskiem apstākļiem. Ceļazīmes ir uzstādītas projekta Smart E67 ietvaros.

Kopumā 13 objektos uzstādītas 30 elektroniskās ceļa zīmes, kā arī modernizētas vai uzstādītas no jauna 13 meteoroloģiskās stacijas. Autobraucējiem jāņem vērā, ka elektroniskās ceļa zīmes ir tikpat nozīmīgas kā parastās. Ceļa zīmes darbojas automātiskā režīmā, vadoties pēc informācijas, ko sniedz ceļu meteoroloģiskās stacijas. Ja nepieciešams, arī VAS Latvijas Valsts ceļu (LVC) Satiksmes informācijas centrs (SIC) var attālināti mainīt ceļa zīmes informāciju satiksmes negadījuma, sastrēguma vai remontdarbu laikā. Elektroniskās ceļa zīmes iedegsies tikai tad, ja ir konstatēti apstākļi, par kuriem ir būtiski informēt satiksmes dalībniekus; ja šādi apstākļi nav iestājušies, brīdinājumi uz ceļazīmēm netiek izgaismoti un ceļa zīmes darbojas nogaidīšanas režīmā.

Izvērtēs klimata pārmaiņu ietekmi uz Rail Baltica

Baltijas valstu kopuzņēmums *RB Rail AS* veic izpēti, kurā izvērtēs klimata pārmaiņu ietekmi uz dzelzceļa līnijas būvprojektu, būvniecību, uzturēšanu un darbību. Izpētes galvenais mērķis ir sagatavoties iespējamām klimata pārmaiņām visa projekta dzīves cikla garumā. Lai pielāgotos klimata pārmaiņām, būvniecības laikā nepieciešams izvēlēties katrai struktūrai un konkrētai vietai piemērotākos materiālus un atbilstošu uzturēšanas režīmu ekspluatācijā. Piemērotāko materiālu izmantošana samazinās riskus, kas varētu ietekmēt dzelzceļa paredzēto noturības laiku un kopējās uzturēšanas izmaksas. Tāpat pētījums identificēs dzelzceļa infrastruktūras vājākos posmus un piedāvās pielāgošanās risinājumus. Paredzēts, ka tiks

radīti arī ilgtspējīgi risinājumi dzelzceļa ietekmes uz vidi mazināšanai. Pētījumu īsteno Igaunijas vides pārvaldības un teritoriālās plānošanas konsultāciju uzņēmums *Hendrikson & Ko*, sadarbojoties ar *SIA Vides Eksperti* un *DGE Baltic Soil and Environment*. Pētījuma rezultāti gaidāmi 2019. gada janvārī.

Raganā taps jauns ELVI tirdzniecības centrs

Raganā Turgus ielā 10 tika ielikts jaunā tirdzniecības centra pamatakmens. "Krimuldas novada Raganā tiek būvēts tirdzniecības centrs, kurā plānots atvērt SIA "ELVI Latvija" franšīzes partnerim SIA "Vita Mārket" piederošu veikalu ELVI. Plānots, ka būvniecības darbi varētu beigties 2019. gada vasarā, tāpēc ceram, ka jau nākamās vasaras beigās Raganas iedzīvotāji un ciemata viesi varēs iepirkties jaunā un mūsdienīgā veikalā ELVI," stāsta SIA "ELVI Latvija" komercdirektore Laila Vārtukapteine. Jaunajā tirdzniecības centrā būs apmēram 20 jaunas darbavietas, tāpat ir padomāts par tuvējās infrastruktūras sakārtošanu – tiks izbūvētas piebrauktuves, ierīkota plaša apgaismota auto stāvvietā. Ceļotāju ērtībām tirdzniecības centrā tiks ierīkotas tualetes un, plānojot ELVI sortimentu, rūpēsies par to, lai veikalā var iegādāties ne vien ikdienai nepieciešamās preces, bet arī karstu, aromātisku kafiju, svaigas, turpat veikalā ceptas smalkmaizītes un dažādas sārtas uzkodas ātrai izsalkuma remdēšanai. Centra ārpusē plānots izvietot āra tirdzniecības vietas, lai pie tirdzniecības centra savu produkciju varētu tirgot novada zemnieki, amatnieki un mājražotāji.

Viedoklis



Raitis Nešpors,
VAS Latvijas autoceļu uzturētājs valdes priekšsēdētājs

Valsts autoceļu uzturēšanā ir sākusies ziemas sezona, un darbu 24/7 režīmā ir uzsācis ziemas dienests. Lai nodrošinātu operativitāti ziemas darbu veikšanai, visā valsts teritorijā ir izvietotas kaisāmo materiālu un tehnikas parka bāzes, kā arī situāciju par autoceļa stāvokli monitorē ziemas dienesta dežuranti. Autoceļi ir sadalīti dažādās uzturēšanas klasēs un tiek uzturēti prioritārā secībā, lai atbilstu noteiktajam prasībām.

Lai uzlabotu saziņu un atgriezenisko saiti ar valsts autoceļu lietotājiem, mēs sadarbībā ar kolēģiem no VAS Latvijas Valsts ceļi (LVC) Satiksmes informācijas centra centralizēti sekosim līdzī ceļu lietotāju sniegtajai informācijai par situāciju uz valsts autoceļiem. Tādējādi arī LAU varēs operatīvāk reaģēt un novērst sarežģījumus uz valsts autoceļiem, kā arī informēt autoceļu lietotājus par ikdienas uzturēšanas darbu izpildi.

Nereti mēs saņemam pārmetumus no ceļu lietotājiem, ka ziemas uzturēšanas darbi nav veikti, jo viņi nav redzējuši LAU tehniku. Mūsu darbinieki kaisīšanas/tīrīšanas darbus uzsāk jau plkst.03.00 vai 04.00 naktī un neilgi pēc

Ziemas uzturēšanas darbi sākas jau 4 no rīta

plkst. 6.00 viņi jau ir pabeiguši gan tīrīšanas, gan kaisīšanas darbus. **Būtībā mūsu uzdevums un mērķis ir ziemas uzturēšanas darbus pabeigt pirms satiksmes intensitātes palielināšanās.**

Protams, ja snigšana ir turpinājusies pēc ceļu notīrīšanas, autobraucējam ap astoņiem rītā rodas sajūta, ka ceļš nav tīrīts. Intensīvas satiksmes laikā mēs necenšamies sūtīt sniega tīrītājus, ja situācija uz ceļa nav absolūti kritiska, lai nekavētu automašīnu plūsmu. Otro reizi intensīvas snigšanas laikā piesniegušos ceļus tīrām un kaisām jau ap pusdienlaiku, kad ir mazinājusies satiksmes intensitāte.

Efektīvāko tehnoloģiju autoceļu slīdamības samazināšanai izvēlas, ņemot vērā – seguma virsmas temperatūru un seguma veidu. Tehniskais sāls (NaCl) tiek izmantots kā slīdamības samazināšanas reaģents visā pasaulē. Šī materiāla funkcionālās īpašības ir sabalansētas ar tehnoloģiskajām izmaksām un tas ir pietiekami izplatīts un brīvi pieejams. Līdz ar to pasaulē tiek diskutēts nevis par sāls kā tehnoloģijas maiņu, bet gan par efektīvāku tā izmantošanu.

Arī mēs šogad esam ieviesuši divus jaunumus, kas sniegs gan finanšu efektu, gan samazinās videi radīto kaitējumu. Pirmkārt, tiks samazināts sāls kaisīšanas laukums. Līdz šim tika kaisīts autoceļš visā brauktuves platumā. Taču tas sāls, kas tiek izkaisīts ceļa malās, satiksmes radītā vēja dēļ būtībā tiek nopūsts no ceļa un nepilda savu funkciju. Otrkārt, darbu uzsāk pilotprojekts, kur autoceļu stāvokli uzzināsim no mobilajiem sensoriem, kuri tiks uzmontēti

uz automašīnām, kas veic regulārus maršrutus pa konkrētiem autoceļiem. Līdz ar to dežuranti iegūs operatīvus datus par ceļu stāvokli, lai uzlabotu lēmumu pieņemšanu par tehnikas sūtīšanu darbu veikšanai. Tiks slēgti līgumi ar sadarbības partneriem, kuri tieši agrajās rīta stundās veic regulārus reisus. Šogad testa režīmā iznomāsim šādas iekārtas. Ja tests uzrādīs labus rezultātus un secināsim, ka tas mums ļauj optimizēt un efektīvizēt savu lēmumu pieņemšanu par tehnikas sūtīšanu kaisīšana/tīrīšanas darbu veikšanai, tad iespējams, ka tos arī iegādāsimies.

Būtiskākais protams ir drošība uz autoceļiem. Tāpēc pēc 2014. gada ziemā piedzīvotajām daudzajām avārijām tika pieņemts lēmums, ka LAU ir jāveic autoceļu preventīva kaisīšana, ja prognozes rāda iespējamu apledojumu. Šajā sezonā testa režīmā izmēģinot sensorus, redzēsim, vai šī tehnoloģija sevi attaisno un ļauj precīzāk prognozēt iespējamo apledojumu.

Tomēr ir jāapzinās – ceļu uzturētāji nevar novērst ziemu. Ar ziemas uzturēšanu var samazināt klimatisko apstākļu sekas uz brauktuves, uzlabojot braukšanas apstākļus un satiksmes drošību. Taču nav iespējams pilnībā novērst ziemas sezonai raksturīgās klimatiskās parādības, īpaši, ja laika apstākļi ir nepastāvīgi un gaisa temperatūra svārstās.

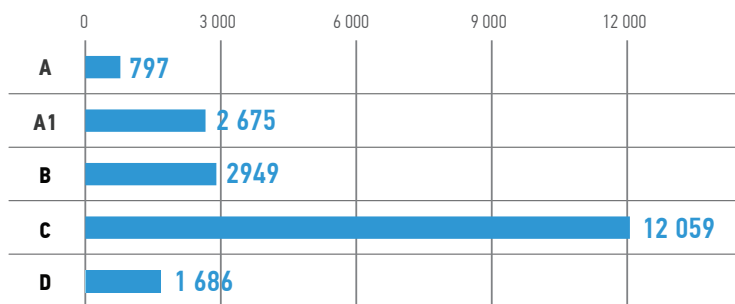
Braukšanas apstākļi ziemā būtiski atšķiras no vasaras, un ziemā autoceļi nekad nebūs tādi kā vasarā, tas ir jāatceras, izvēloties atbilstošu braukšanas ātrumu un manieri, kā arī sagatavojot savu transportlīdzekli braukšanai ziemas apstākļos.

Skaitļi un fakti

Ceļu uzturēšana ziemas sezonā

Latvija		Lietuva		Igaunija	
Līdzekļi ceļu uzturēšanai 2017./2018 ziemas sezonā (milj. eiro)					
 23,8		 44,22		 17,0	
AVOTS: LAU					
Riepas					
Ziemas	Ar radzēm	Ziemas	Ar radzēm	Ziemas	Ar radzēm
1.dec. 1.marts	1.okt. 30.apr.	1.nov. 1.apr.	1.nov. 10.apr.	1.dec. 1.marts	1.okt. 30.apr.

Latvija	Lietuva	Igaunija
Uzturēšanas prasības uz augstākās klases ceļiem (galvenajiem)		
SNIEGA TĪRĪŠANA (PĒC SNIGŠANAS BEIGĀM)		
		
LAIKS CEĻU KAISĪŠANAI AR PRETSLĪDES MATERIĀLIEM		
		
Autoceļu uzturēšanas klašu garums Latvijā (km)		



AVOTS: LVC; LAU

**PASTĀSTI PAR
SAREŽĢĪJUMIEM
UZ CEĻA!**

80005555

LVC bezmaksas diennakts tālrunis

Projektam jāsaliekas kā puzlei

Ceļu projektēšana ir atbildīgs darbs, kurā, ja gadās pieļaut kļūdas, to noslēpt nav iespējams. Projektētājiem ir jāprot izprojektēt ceļu tā, lai, braucot ar mašīnu atļautajā ātrumā, būtu gan pietiekama redzamība veikt dažādus manevrus, gan arī, lai mašīna stabili turētos uz ceļa. Agrāk projekti tapa, ar roku tabulā rēķinot tangenšu garumus un riņķa loka lielumus, pēc tam to visu ar zīmuli izzīmējot uz milimetru papīra. Tagad to var daudz ērtāk izdarīt jau speciālā datorprogrammā. Lai ceļa projekts izdotos, galvenais ir saprast, ko vēlas sasniegt, nospraust mērķi, prast to kontrolēt un, protams, realizēt to. Mēs varam braukt pa labiem ceļiem, ja spējam par to samaksāt. Ir jābūt izvēlēties atbilstoša metode, ko ieguldīt konkrētajā ceļu projektā, kā arī ir jāizvēlas tie maršruti, kuri ir prioritāte. Attiecīgās izvēles ir jāizdara sabiedrībai saprotami. Proti, kāpēc tiek taisīti tieši tie ceļi un to posmi nevis citi. Tā sarunā norāda projektēšanas uzņēmuma *SIA Projekts 3* valdes priekšsēdētājs Mārtiņš Roops. Viņš arī piebilst, ka realizējot ceļu projektus, līdzīgi kā citos gadījumos, ir jāprot komunicēt ar sabiedrību.

Ar ko katrs ceļa būves projekts sākas?

Sākotnējās darbības, kuras notiek pie pasūtītāja, mēs, projektētāji varam tikai nojaust. Pirmais, ko mēs redzam, ir projektēšanas uzdevumus – tas, ko vēlas realizēt pasūtītājs. Attiecīgi mēs no projektēšanas uzdevuma cenšamies saprast, kas tas ir par ceļu un kādas ir prasības. Tāpat ir jāsaprot veicama darbu apjoms, jo tie ir atšķirīgi, piemēram, ceļa pārbūvei un ceļa segas pārbūvei. Vienkāršāk sakot, mēs saprotam, vai ir jāmaina arī trase, jāpārceļ krustojumi un jāveic citas būtiskas izmaiņas, vai arī ceļš paliek tajā vietā, kur līdz šim, un mums ir tikai jādomā par to, kā uzlabot ceļa klātnes kvalitāti. Tas ir pirmais, kam mēs pievēršam uzmanību, – saprast, ko pasūtītājs īsti grib un vai to var arī realizēt. Tālāk jau seko iepirkums, kurā iesniedzam savu piedāvājumu.

Tas ir pirmais, kam mēs pievēršam uzmanību, – saprast, ko pasūtītājs īsti grib un vai to var arī realizēt.

Vai dodaties arī dabā izpētīt konkrēto ceļu vai vietu?

Ir dažādas situācijas. Agrāk, kad internetā nebija plaši pieejamas kartes, piemēram, kadastra vai meliorācijas kartes, mēs braucām un apsekojām gandrīz katru objektu uz vietas, lai sajustu tā specifiku. Tagad to varam izdarīt arī virtuāli un lielu daļu informācijas var iegūt, neizejot no biroja. Uz objektu faktiski dodamies tad, kad ir noslēgts līgums.

Pēc līguma noslēgšanas, kas ir nepieciešams no pasūtītāju puses?

Ir nepieciešams projektu vadītājs, kas rūpējas, lai līgums tiktu pildīts. Tēlaini sakot, tā ir persona, no kuras var saprast,

cik ļoti šis ceļš ir nepieciešams un kāds tas ir nepieciešams. Caur viņu mēs saņemam informāciju no pasūtītāja un arī nododam informāciju pasūtītājam. Projekta vadītājs ir viens no svarīgākajiem elementiem, lai realizētu ieceres.

Faktiski dzīvē pierādās tas, ka projektēšanai ir nepieciešams ilgāks laiks nekā būvniecības darbiem.

Kādi speciālisti darbojas pie projekta, un kādi ir pirmie soļi, uzsākot projektēšanu?

Sākot projektu, piedalās jau minētais projekta vadītājs, kurš pārzina visu lauku, ko sadala tālāk citiem speciālistiem: tiltu, ceļu, kanalizācijas, elektriķiem utt. Viņam arī ir zināms laika grafiks, kurā ir jāiekļaujas visiem apakšuzņēmējiem. Projekta vadītājam ir jānodrošina, lai visi laicīgi varētu saņemt sev nepieciešamo informāciju. Visam projektam ir jāsaliekas kopā kā puzlei. Sākumā ir izpēte dabā, tad seko topogrāfiskā uzmērīšana, ģeotehniskā izpēte, kuru laikā ir svarīgi iegūt precīzu un patiesu informāciju, jo uz šiem datiem tiek balstīti visi projekta risinājumi. Projektu salikt kopā nevar viens cilvēks, ir vajadzīga gan uzdevuma deleģēšana, gan arī precīza izpilde. Ja kādā no posmiem kaut kas nav precīzs, tad var ciest arī citi posmi.

Ja projekts kaut kas nav līdz galam izdarīts vai informācija precīzi nolasīta, rodas kļūdas, par kurām vēlāk ir jā-sarkst un kuras jālabo.

Cik ilgs laika periods ir nepieciešams projektēšanai?

Ir nepieciešams aptuveni gads. Ja mēs vēlētos to izdarīt pusgada laikā, tad procesam ir jābūt savādāk regulētam. Paskatoties tuvākā vēsturē, VAS *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) ir

ka nevajag noteikt pārāk īsus termiņus, jo tad nav iespējams laicīgi pabeigt darbus. Faktiski dzīvē pierādās tas, ka projektēšana ir nepieciešams ilgāks laiks nekā būvniecības darbiem. Tas, protams, ir arī atkarīgs no projekta apjoma. Diezgan liels ir arī birokrātiskais slogs, kam ir jāiziet cauri, jo katram ir jāuzliek savs zīmogs, katram ir jāpārbauda. Proti, tiek veiktas dažādas ekspertīzes un tad vēl ir skaņojošās organizācijas, katra ar saviem iekšējiem uzstādījumiem. Viss tas beigu beigās ir jādara lielā steigā, tādēļ dažkārt ieviešas kļūdas, kuras ir ātri jālabo, jo, kamēr nav uzbūvēts, var vēl kaut ko labot.

Šobrīd jaunie projektētājiem ir jāzina vairāk nekā agrāk un jābūt darboties attiecīgajās programmās.

Vai gadās, ka pasūtītāja vēlnes nesakrīt ar realitāti?

Ir bijis dažādi, tomēr lielākajā daļā gadījumu pasūtītāju pusē arī strādā kompetenti cilvēki. Piemēram, VAS *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) pārsvarā jau projektēšanas uzdevā ir nodefinējuši, kādas ir vēlnes, un mums atliek tikai tās realizēt. Varbūt ir atsevišķi punkti vai uzstādījumi, kas ir pretrunā viens ar otru, bet ar tiem mēs tiekam galā. Projektēšanas uzdevuma precizēšanas fāze ir diezgan ilga. Ir nepieciešami aptuveni trīs mēneši, lai saprastu, kas projektēšanas uzdevumā ir prasīts. Ja runājam par pašvaldībām, tajās, kur ceļu pārbūves darbi notiek biežāk, arī jau ir izveidojusies kompetence šajos jautājumos.

Cik liela ir konkurence iepirkumos?

Pietiekami liela, lai neļautu atslābt. Uz katru iepirkumu piesakās pieci līdz septiņi pretendenti.



Vai ir atšķirības strap Latviju un citās valstīs attiecībā uz ceļu projektēšanu?

Igaunijā ceļu projektēšana noris diezgan līdzīgi kā Latvijā. Ir Ceļu administrācijas, kas pasūta projektus un liek tos publiskajā tirgukursa kārtībā. Arī konkurence tur ir pietiekami liela, darbojas vairāki Skandināvijas uzņēmumi, kas lielā mērā nosedz projektēšanas tirgu Igaunijā. Katrā ziņā ilgtermiņā mums nebija finansiāli izdevīgi darboties Igaunijā. Ir jāzina arī viņu valoda, protams, var komunicēt angļu valodā, tomēr, ja vari iekļūst viņu vidē, tas ir liels pluss. Lietuvā tas ir vēl izteiktāk, tur mēs īsti pat netiekam pie darbošanās. Lietuvieši visās nozarēs ir nekaunīgāki un vairāk sargā savējos.

Vai Latvijā ir kādas īpatnības ceļu projektēšanā un būvniecībā?

Varbūt viena no īpatnībām ir vietējo materiālu izmantošana ceļu būvniecībā, piemēram, smilts, grants, līdz ar to būs arī lētāk. Mēs esam pārņēmuši labas prakses no Vācijas un Skandināvijas valstīm. Man šķiet, ka, arī braucot pa ceļiem, nav tā, ka ceļu platumos, apzīmējumos vai ceļa zīmju standartos būtu kādas būtiskas atšķirības.

Kā tehnoloģijas un inovācijas ir ietekmējušas jūsu nozari?

Pamatprincipi ceļu projektēšanā ir palikuši tie paši. Sākumā ir jāuzzīmē plāns – garenprofila griezumā, kādreiz to darīja ar zīmuli, tagad to dara datorā. Ņemot vērā šā brīža iespējas, ir paaugstinājusies prasības attiecībā uz precizitāti. Tas, protams, uzlabo sagaidāmo rezultātu, bet arī sadārdzina procesu, jo mums ir jāpērk dārgas programmas, kuru cenas ir augstas. Tāpat aug arī darbaspēka izmaksas. Kopumā tehnoloģijas palīdz, bet ir jābūt arī kvalificētiem darbiniekiem, kas ar tām spēj efektīvi darboties. Šobrīd

jaunajiem projektētājiem ir jāzina vairāk nekā agrāk un jābūt darboties attiecīgajās programmās.

Protams, ka nozarei nav patīkami dzirdēt, ka naudas nebūs. Tomēr gribētos dzirdēt no valdības un Saeimas, ka viņi dara visu, lai nebūtu jāpārmet šis kūlenis.

Vai esat domājuši, ko darīsiet pēc 2020. gada, kad iespējams finansējuma samazinājums ceļa būves projektiem? Kāds ir jūsu plāns B?

Mūs tas skars vistiešākā veidā. Vai nu mēs sēdēsim bez darba, vai arī būs plāni un kaut ko darīsim. Ja darba būs

mazāk, tad noteikti mēģināsim vairāk skatīties apkārt, ko varētu darīt. Krīzes laikā, kad samazinājās darba apjomi, ļoti daudzi mēģināja uzsākt darbību citās valstīs, tomēr realitātē tas nav tik vienkārši. Arī darbiniekiem nav lielas vēlnes doties prom un strādāt citur, atstājot savu ģimeni, bet, ja dzīve piespiež, tad ir jāpielāgojas. Protams, ka nozarei nav patīkami dzirdēt, ka naudas nebūs. Tomēr gribētos dzirdēt no valdības un Saeimas, ka viņi dara visu, lai nebūtu jāpārmet šis kūlenis. Es uzskatu, ka mums katram ir jādara savs darbs. Vienīgais, ko es varētu darīt, lai mēģinātu saglabāt nozares finansējumu, ir runāt par šo jautājumu vai piketēt. Tomēr diez vai mums ar savām zināšanām būtu jāiet uz iela un otrādi – tiem, kas lemj par finansējumu, būtu jānāk projektēt. Ja katrs darīs savu darbu atbildīgi, tad būs arī labāks rezultāts.

Ceļu projektēšanas process, dokumentācija, iesaistītās personas

Projektēšanas nosacījumi

- Būvatļauja
- Projektēšanas uzdevums
- Tehniskie noteikumi

Projektēšanas uzdevums ietver:

- Pamatojumu
- Mērķi
- Metodoloģiju
- Pasūtītāja nosacījumus
- Starpziņojuma sastāvu
- Projekta sastāvu
- Prasības ģeotehniskai izpētei
- Prasības topogrāfiskai uzmērīšanai
- Prasības zemju un īpašumu jautājumiem

Būvprojekta izstrādes etapi:

- Starpziņojums
- Darba dokumentācija (būvprojekts)
- Būvprojekta ekspertīze
- Būvprojekts (pēc ekspertīzes)

Būvprojekta izstrādē iesaistītās personas:

- Būvprojekta vadītājs
- Būvprojekta daļu vadītāji
- Apakšuzņēmēji
- Būvtehniķi
- CSDD audita daļa

Projekta izejas dati:

- Satiksmes intensitāte
- Segas vēsture
- Līdzenums, rises
- Grunts penetrācijas radara dati
- Kritošā svara deflektometra dati
- Nobrauktuvju un caurteku saraksti
- Saistošie projekti
- Būvatļauja, tehniskie noteikumi
- Informācija no ceļa uzturētāja par ceļa ekspluatācijas īpatnībām u.c.

AVOTS: *SIA Projekts 3*

Pēteris Strautiņš: ceļu nozari nevar atstāt bez naudas

Ceļu uzturēšanu Latvijā finansē galvenokārt nodokļu nauda, bet ceļu būvi – Eiropas Savienības (ES) fondi. Šī ES fondu perioda beigās nāksies lielu daļu no fondu finansējuma aizvietot ar nodokļu naudu. Ekonomists Pēteris Strautiņš uzskata, ka iespējas to darīt noteikti būs, jo ekonomika aug. Runa ir par simtos miljonos mērāmiem papildu ieņēmumiem katru gadu, taču ir jānosaka izdevumu prioritātes un jāpieņem konkrēti lēmumi. P. Strautiņš sagaida, ka nākotnē valsts būs gatava tērēt lielus līdzekļus ceļu nozarei. Vai deficīts tiks nosepts pilnībā, nevar prognozēt, un visi nolaistie ceļi nākotnē netiks atjaunoti, daļa no tiem gluži vienkārši nebūs nepieciešami. Kopumā ekonomika valstī arī nākamgad augs, tikai, iespējams, ne tik straujiem attīstības tempiem.

Kāda varētu būt Latvijas ekonomiskā attīstība nākamajā gadā? Cik strauji tā varētu augt?

Ekonomika noteikti virzīsies uz priekšu tāpat kā līdz šim, tikai, visticamāk, ka tas notiks nedaudz lēnāk. Protams, pastāv iespēja, ka saglabāsies līdzšinējie attīstības tempi, lai gan kopumā tas ir maz ticams. Ja kāds saka, ka Latvijas ekonomikā kaut kas nav iespējams, viņš vienkārši nav pietiekami ilgi dzīvojis. Viss ir iespējams. Tomēr skatoties nākotnē, tempi būs nedaudz lēnāki tieši uz būvniecības rēķina. Ēku celtniecībā gan vēl varētu saglabāties diezgan labs pieaugums, bet kopumā nozarē visticamāk, ka nē. Izsniegto būvatļauju pieaugums šā gada pirmajos divos mēnešos ir aptuveni par 20% lielāks nekā tādā pašā periodā pērn. Tomēr ir grūtāk spriest par to, kā būs ar infrastruktūras būvniecību nākamgad. Līdz šim apjomi ceļu būvniecībā ir sasnieguši rekordu, bet faktiski visi lielle projekti jau iet uz beigām, līdz ar to līdz 2021. gadam var sagaidīt samazinājumu. Pēc tam jau uzrāvienu varētu nodrošināt Rail Baltica projekta realizācija. Nauda šim projektam ir, bet jautājums, kā to sadalīs.

Cilvēki pārvietoja arī pa ceļiem, un viņi saprastu, ja ceļu nozare tiktu izvirzīta par vienu no prioritātēm.

Rūpniecības nozare nākamgad noteikti attīstīsies, savukārt finanšu jomā joprojām iespējami minusi tieši uz eksporta rēķina, bet tranzītā nozarē nekad neko nevar zināt. Tomēr tas būtu pārāk optimistiski cerēt, ka rādītāji būs tikpat labi kā šogad. Patēriņš varētu būt labs. Algu un strādājošo skaita pieaugums noteikti nāks ar tādu kā atbalstu.

Cilvēki sajutīs, ka ir naudiņa un, ka var to tērēt. Tāpat nākamgad veras valā divi lieli tirdzniecības centri, viens gada sākumā, otrs gada vidū. Savukārt IKEA efekts būs apgājis gada apli. Kopumā nākamajam gadam ir jābūt labam. Ja šogad izskatās, ka pieaugums būs virs 4%, tad nākamgad tas varētu būt 3,5% apmērā vai par kādu procentpunktu vairāk.

Tas ir tāds pašsaprotams secinājums, ka mūsdienu civilizācija bez ceļiem nav iedomājama.

Kuras nozares nākamgad varētu piedzīvot uzrāvienu?

Izskatās, ka šogad otra straujāk augošā nozare varētu būt informācija un sakari. Tieši informācijas pakalpojumi, programmēšana u.tml. Programmēšanas nozare ir visu laiku augusi un tāpēc tās daļa kopējā informācijas un sakaru jomā ir palielinājusies. Līdz ar to tieši šī apakšnozare arī velk visu lielo nozari. Šogad un arī nākamgad pieauguma temps varētu būt no 5% līdz 10%. Es domāju, ka tomēr tuvāk 5% atzīmei. Droši vien arī komercpakalpojumu komā, kas lielā mērā arī ir eksportējama nozare, būs novērojama strauja attīstība. Es sagaidu, ka nākamgad vairāk saņemsies apstrādes rūpniecība. Šogad pieaugums būs aptuveni 4%, pērn tas bija – 8%. Šis gads bija neveiksmīgs pārtikas pārstrādei, bet tas neturpināsies mūžīgi.

Vai tas ir saistīts ar Krievijas sankcijām?

Nē, es tā nedomāju, jo tas jau ir noticis fakts un atspoguļojas jau iepriekšējos datos. Piena nozarei šogad bija ļoti slikti rezultāti. Divu uzņēmumu darbība, cerams, tikai uz laiku apstājas. Arī tirdzniecībā būs plusiņi.

Tas, ka atveras valā jaunas tirdzniecības vietas, liecina par labklājības līmeņa paaugstināšanos un to, ka nozare jūtas salīdzinoši droši.

Ir zināms stress, kāda būs ires cena šajos tirdzniecības centros. Noteikti būs spiediens samazināt cenas. Tomēr visticamāk ieguvums kaut kādā ziņā pāries patērētāju pusē.

Vai līdz ar ekonomisko izaugsmi un labajām prognozēm, varētu palielināties arī valsts budžeta ieņēmumi?

Jā, protams. Ja mēs domājam, ka reālais IKP pieaugums būs 3,5%. Uz labākas nodokļu maksāšanas disciplīnas rēķina droši vien atkal nāks klāt kāds procentpunktiņš. Es domāju, ka uz kādu 7% pieaugumu mierīgi var rēķināties valsts budžetā. Tas nozīmē, ka pieaugums varētu būt vairāki miljoni eiro. Tās, ko Finanšu ministrija ir ielāņojusi, pēc manām domām, ir diezgan piesardzīgas prognozes. Šīs prognozes ir balstītas un formulām, ko nosaka Eiropas Savienība. Patiesībā pieaugums būs lielāks. Visticamāk, ka šogad būs pārpalikums budžetā, jo tādus ieņēmumus pat Latvijas valdība nevar noturēt. Īpaši tādā situācijā, kā šobrīd, kad ir tehniskā valdība un notiek pāreja uz jauno valdību. Pagājušajā gadā, var teikt, ka jau bija sabalansēts valsts budžets, deficīts, kas tika saņemts, bija tikai neveselīgas grāmatveža fantāzijas. Sanāk paradokss, ka valsts izņem no AS Latvenego lieko naudu, ko uzņēmums nespēj šobrīd izmantot, un tā tika iekļauta uz uzkrājuma principa rēķinātājā deficītā, bet tajā brīdī, kad AS Latvenego kapitāls aug, tas vairs netika rēķināts valsts budžetā. Līdz ar to var teikt, ka valsts budžets ir sabalansēts vai arī nelielu pārpalikumu. Nākamgad, iespējams, ar šādu budžeta politiku, mēs ejam uz lielāku pārpalikumu, nevis mazāku deficītu.

Kurās budžeta ieņēmumu pozīcijās varētu sagaidīt pieaugumu?

Es domāju, ka vairāk vai mazāk visās. Detalizēti nevaru prognozēt, kas notiks ar PVN, IIN un UIN ieņēmumiem. Šis gads bija tāds jocīgs, Finanšu ministrija diezgan precīzi prognozēja ieņēmumu kopsummu, bet nevarēja saprast kā ieņēmumi sadalīsies pa pozīcijām. Es pieņemu, ka vairāk vai mazāk ieņēmumi būs proporcionāli. Pie straujas attīstības uzņēmumu peļņa, iespējams, varētu vēl augt, bet ir skaidrs, ka arī strādnieku šķira paņems savu daļu. Līdz ar to arī algas nodokļu daļa noteikti labi pildīsies. Pie normāla patēriņa arī par PVN nevajadzētu baidīties. Līdz ar valdības maiņu, akcīzes kāpumam nevajadzētu sekot, bet Latvijā tā ilgi nemēdz būt, ka akcīzes nodoklis nepieaug. Protams, tā var palielināt ieņēmumus, bet, no otras puses, mēs nevaram nodarboties ar vandalismu attiecībā pret mūsu kaimiņvalstu budžeta politiku, līdz ar to ir pamazām jāceļ akcīze.

Ja kāds ceļš kļūs par lielas lauku saimniecības vai mežsaimniecības iekšējo ceļu, valsts vienā brīdī pateiks – rūpējies pats par saviem pievedceļiem vai brauc pa lauku ar traktoru.

Ja kāds ceļš kļūs par lielas lauku saimniecības vai mežsaimniecības iekšējo ceļu, valsts vienā brīdī pateiks – rūpējies pats par saviem pievedceļiem vai brauc pa lauku ar traktoru.

Vai tas, ka vēl nav izveidota jaunā valdība, varētu ietekmēt ekonomisko izaugsmi?

Tad jau manīs. Principā jaunā valdība var nospriest, ka tagad ir pa vēlu kaut ko mainīt, un apstiprina budžetu. Tas arī ir risinājums. Nav jau teikts, ka budžets nebūs, un, ja arī nebūs pāris nedēļas, tas nemainīs lielo ekonomisko trajektoriju. Vienkārši tiks tērēta viena divpadsmitā daļa. Latvijā Saeimas vēlēšanas ir diezgan neērtā laikā,

tās, iespējams, vajadzētu pārcelt, bet kamēr tas vēl nav noticis, ir jāsamierinās, ka ir viens budžets, kurā esošā valdība neko daudz nevar mainīt. Budžeta izstrādes process sākas jau martā, kad Finanšu ministrija prezentē savus plānus.

Latvijā ir diezgan krasas atšķirības starp lielajām pilsetām un reģioniem. Kā būtu iespējams mazināt šo plaisu?

Atšķirības ir grandiozas. Šobrīd uzņēmumi skatās, kur valstī būtu iespēja kaut ko saražot lētāk, un tie, kuriem nav absolūtā nepieciešamība būt Rīgā un Pierīgā, tie skatās arī uz attīstības iespējām reģionos. Tīrais peļņas motivs var ļoti daudz ko izdarīt. Protams, reģionos ir jābūt arī pienācīgai sagaidīšanai. Nesen biju vienā no lielajiem Latvijas IT uzņēmumiem, kas lūkojās, kur Latvijā varētu atvērt uzņēmuma filiāli. Viens no uzņēmuma vadošajiem cilvēkiem ir no Daugavpils un vēlējas tur atvērt šo filiāli. Beigu beigās viņi izvēlējās Ventspili, jo viņiem Daugavpilī nepatika biznesa vide. Domājiet paši, kas ar to bija domāts. Vietējā pārvaldība Latvijā ir liela problēma, un ir ļoti viegli novēlēt vainu uz centrālo valdību, bet nodokļi, elektības cenas utt. ir vienādas visā Latvijā.

Skaidrs, ka nauda ceļu nozarē ir vajadzīga un to nevar vienu, divus gadus atstāt bez naudas, jo pēc tam vairs nozarei nebūs jaudas.

Varbūt ir pienācis laiks, realizēt reģionālo reformu, par ko tiek runāts?

Nav tā, ka visi mazie novadi būtu vāji, vai arī visas lielās pilsētas ļoti spēcīgas tieši pārvaldības kvalitātes ziņā. Protams, ka reģionālā reforma kaut kādā ziņā varētu palīdzēt,

bet dažās vietās iedzīvotājiem ir jāpadomā, kādu nākotni viņi vēlas, un jāizdara nopietni secinājumi, jo tā kā līdz šim turpināt nevar.

Mans hobijs ir ceļot pa Latviju, un man nav jātāsta, kādā stāvoklī daudzviet ir ceļi. Atsevišķi reģioni pamazām kļūst nerasniedzami.

Ceļu tikls ir valsts asinsrite. Cik liela nozīme valsts ekonomikas attīstībā ir ceļu infrastruktūrai?

Protams, ka ir asinsrite. Tas ir tāds pašsaprotams secinājums, ka mūsdienu civilizācija bez ceļiem nav iedomājama. Drīzāk jautājums ir: cik lielā mērā šo ceļu kvalitāte ir problēma. Es teiktu, ka šī problēma ir vairāk sociāla nekā ekonomiska. Ja paskatāmies, kur rodas Latvijas IKP, tās ir pilsētas, uz kurām iet lielākie valsts autoceļi, kas šobrīd visā visumā ir salaboti. Iztrūkst Vidzemes šosejas posmi un vēl daži atsevišķi posmiņi uz Daugavpils pusi. Pārsvārā uz visām lielākajām pilsetām var aizbraukt pa gludiem ceļiem. Kaut kad naktī braucu no Saldus uz Rīgu pēc makšķerēšanas labā noskaņojumā un tas perfekti gludais ceļš ar smukie stabiņi ceļa malās. Estētiska bauda. Savukārt reģionālajiem ceļiem ir nozīme ekonomiski tādā ziņā, ka divas lielas eksporta nozares ir kopapstrāde un pārtika, un šo nozaru produkti ir jāpiegādā. Protams, daudzviet, kur nav lielas ekonomiskās aktivitātes, bet joprojām dzīvo cilvēki, viņiem šo ceļu kvalitāte ir problēma. Runājot par valsts nozīmes autoceļiem, ir daži vēl diezgan šausmīgi posmi, bet nākotnē viss ceļu tīkls vairs nebūs vajadzīgs. Ja kāds ceļš kļūst par lielas lauku saimniecības vai mežsaimniecības



iekšējo ceļu, valsts vienā brīdī pateiks – rūpējies pats par saviem pievedceļiem vai brauc pa lauku ar traktoru.

Es sagaidu, ka 2020. un 2021. gads būs tas laiks, kad valstij nāksies lielākas papildu naudas iedalīt tieši ceļiem. Tas vienkārši būs jāizdara, bet neatņemot šo naudu kādai citai nozarei.

Varbūt arī uzņēmumi izvērtē ceļu stāvokli kā vienu no faktoriem, izdarot izvēli par labu darbībai kādā konkrētā vietā.

Dažos gadījumos, iespējams, ceļu stāvoklis ir šķērslis. Tai pašā laikā mēs redzam ekonomiski grimstošas pilsētas ar tukšām, vecām rūpnīcu ēkām pie labiem ceļiem. Es teiktu, ka atsevišķos gadījumos tieši ceļu jautājums ir ekonomiski izšķirošais. Ja galvenie ceļi ir vairāk vai mazāk salaboti, tad ir jāķeras klāt reģionālajiem. Kā arī ir skaidrs, ka nauda ceļu nozarē ir vajadzīga un to nevar vienu, divus gadus atstāt bez naudas, jo pēc tam vairs nozarei nebūs jaudas. Šajā jomā valsts naudiņa būs jātērē. Eiropas fondu līdzekļu atbalsts kopumā ļoti nekritīsies, bet ceļu nozarē atbalsts noteikti būs krietni mazāks. Pagājušajā un šajā gadā valsts prioritāte ir bijusi veselība. Pirms tam bija aizsardzība un nedaudz izglītība. Es sagaidu, ka 2020. un 2021. gads būs tas laiks, kad valstij nāksies lielākas papildu naudas iedalīt tieši ceļiem. Tas vienkārši būs jāizdara, bet neatņemot šo naudu kādai citai nozarei. Ekonomikas pieaugums ģenerēs pietiekamas naudas summas. Es nesaku, ka papildus būs 700 milj. eiro. Protams, ka arī esošie izdevumi būs jāpalielina, jo algas aug visās nozarēs, bet nav tā, ka nav naudas. Ir ceļu fonds vai nav ceļu fonda, tas ir otršķirīgs jautājums, valsts nauda ceļu jomā būs jāiegulda.

Ceļi paši par sevi nav vērtība, par tādu tos padara cilvēki, kas tos lieto, un cilvēki nav tikai braucēji.

Kas varētu būt iespējams finansējuma avots? Es teiktu, ka vispārējā nodokļu plūsma. Vienkārši ir jāpieņem konkrēti lēmumi. Es nezinu precīzi, cik naudas ir nepieciešams, lai varētu aizpildīt Eiropas naudas plaisu. Aptuveni tie laikam bija simts miljoni eiro. Tik daudz naudas jau var atrast. Nepilnus 0,3% no IKP, ja IKP aug par 3% līdz 4% gadā, var atlicināt. Protams, nav jau arī tā, ka nauda kaut kur mētājas. Kā jau minēju, ir jāpieņem lēmumi. Mans hobijs ir ceļot pa Latviju, un man nav jātāsta, kādā stāvoklī daudzviet ir ceļi. Atsevišķi reģioni pamazām kļūst

nesasniedzami. Skaidrs, ka izmaksas ar katru gadu pieaug. Ja nav ceļa seguma, tad tas ir kā māja bez jumta, viss aiziet postā un salabot kļūst dārgāk.

Ceļa būves nozarē šobrīd valda zināma neziņa par nākotni.

Es lieliski viņus saprotu, jo nav saprašanas vai un kā investēt. Arī postpadomju laikā nevarēja kādu laiku investēt, bet nozare kaut kā izdzīvoja. Protams, jo ātrāk būs skaidrība, jo labāk. Martā parādīsies pirmie nopietnie dokumenti saistībā ar 2020. gada valsts budžetu, līdz tam brīdim kaut kas ir jāizlemj. Nauda nenokritīs no zila gaisa, bet, kā jau teicu, valsts budžeta plāni un papildu ieņēmumu vērtējumi ir diezgan piesardzīgi. Atzīstot realitāti, summas pakāpeniski palielināsies. Ir jārikojas.

Eiropas fondu līdzekļu atbalsts kopumā ļoti nekritīsies, bet ceļu nozarē atbalsts noteikti būs krietni mazāks.

Iespējams, politiķi baidās pieņemt lēmumus?

Cilvēki pārvietojas arī pa ceļiem, un viņi saprastu, ja ceļu nozare tiktu izvirzīta par vienu no prioritātēm.

Līdz šim autoceļu uzturēšana ir finansēta no valsts budžeta līdzekļiem, bet ceļu būve no ES fondiem. Varbūt jau sākotnēji nevajadzēja tik ļoti palauties uz ES fondiem?

Kāpēc nepareizi? Latvijā ceļu problēma bija ielaista vēl dziļāk nekā Igaunijā un Lietuvā. To var labi redzēt, pabraukājot pa kaimiņvalstīm. Ja tāda iespēja Latvijai bija, tad tā arī bija jāizmanto. Tomēr valstij, pamazām kļūstot bagātākai un IKP katru gadu augot par aptuveni diviem miljoniem eiro, ir jāsaņemās.

Ja paskatāmies, kur rodas Latvijas IKP, tās ir pilsētas, uz kurām iet lielākie valsts autoceļi, kas šobrīd visā visumā ir salaboti.

Vai vajadzētu sasaistīt degvielas akcīzes nodokli ar investīciju vajadzībām ceļu nozarē?

Es domāju, ka tas neko neaizņemas. Auto riepas nav vienīgais spēks, ka deldē ceļus, to dara arī saule, sals un ūdens. Nākotnē mainīsies transporta enerģijas avoti, lielāka loma būs elektrībai. Saprātīgi ieguldāmās naudas apjoms ceļu tīklā kaut kad nākotnē samazināsies. Nosakot mainīgu degvielas akcīzes proporciju, šim pasākumam tāpat lielas ticamības nebūs. Nav Latvijā iedzīvotāju, kas būtu tikai autobraucēji un nebūtu pacienti, vecāki utt. Visas runas par to, ka ceļiem kaut kas pienākas un ir atņemts, nav pareizas. Tā nav. Ceļi paši par sevi nav vērtība, par tādu tos padara cilvēki, kas tos lieto, un cilvēki nav tikai braucēji.



Finanšu ministrija

Likuma Par autoceļiem pārejas noteikumos jau šobrīd ir noteikts, kā no 2018. gada var palielināt valsts budžeta finansējumu valsts autoceļiem. (Proti, no šā gada finansējumu valsts autoceļiem palielinās par summu, kas nav mazāka par starpību starp valsts budžeta faktiskajiem un plānotajiem ieņēmumiem no akcīzes nodokļa par naftas produktiem,

Satiksmes ministrijas iesniegtie pieteikumi:

Satiksmes ministrijas iesniegtā prioritāra pasākuma nosaukums	Papildu nepieciešamais valsts budžeta finansējums, eiro			
	2019. gadam	2020. gadam	2021. gadam	turpmākā laikposmā līdz pasākuma pabeigšanai (ja tas ir terminēts)
Autoceļu sakārtošanas programma 2014. - 2023. gadam	87 000 000	87 000 000	87 000 000	261 000 000
Plāns par pakāpenisku finansējuma palielināšanu Valsts budžeta programmai Valsts autoceļu fonds	0	188 322 700	204 070 350	2 545 277 400

AVOTS: Finanšu ministrija

No Krāslavas līdz Madonai – pa asfaltu

Latvijā garākais reģionālais autoceļš Krāslava – Preiļi – Madona (P62) tagad visā garumā ir asfalta segumu. Šogad pabeigti būvdarbi un uzklāts asfalts pēdējā līdz šim palikušajā grantētajā posmā no Steķiem līdz Atašienes pagriezienam uz autoceļu A12.

Būvdarbus tur kopš 2017. gada augusta veica SIA Binders. Būvdarbu ietvaros pilnībā pārbūvēti ceļa pamati un ieklātas divas jaunas asfalta kārtas 11 kilometru garumā. Ceļā tika iztaisnoti vairāki likumi, kā arī no monolīta betona pārbūvēta Neretas upes caurteka. Posmā ir uzlabota satiksmes drošība un

atjaunota ūdens novades sistēma. Remontdarbus apgrūtināja stipras lietavas, kuras 2017.gadā skāra Latgali, un Neretas upe tajā laikā pat izgāja no krastiem, tādēļ darbi uz brīdi bija jāpārtrauc. Būvdarbu kopējās izmaksas bija 9,477 miljoni eiro (ar PVN), no kuriem 85 procentus līdzfinansēja ERAF.



Rupjas kļūdas gadās aizvien retāk

Ceļu būves kvalitāte Latvijā pēdējos gados ir ievērojami uzlabojusies, to veicina gan izmantotās tehnoloģijas, gan pašu būvprojektu kvalitātes paaugstināšanās, gan arī stingrāka uzraudzība. Tā secināts AS *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) rīkotajā diskusijā par ceļu būvniecības kvalitāti un biežāk pieļautajām kļūdām. Autovadītāji ikdienā pārvietojoties pa ceļiem un redz un sajūt tikai to virskārtas kvalitāti, bet tā ir tikai aisberga redzamā daļa, kas zem sevis slēpj vēl vairākas kārtas, kur katrai ir sava būtiska loma, lai ceļš būtu drošs un kalpotu ilgi. Tāpēc būtiska loma ir arī priekšizpētes darbiem un nepārtraukatai kontrolei.

Pagājušajā gadā LVC jaunās laboratorijas testēšanas iekārtās investēja teju 325 tūkst. eiro. No 135 novērtētiem valsts ceļu objektiem 27 tika atklātas neatbilstības – granulometrijā, līdzenumā, poru saturā. Neatbilstību gadījumā pasūtītājs – LVC – pieņem lēmumu par sankcijām. Pērn būvniekiem tika piemēroti arī 16 līgumsodi, pārsvarā par satiksmes organizācijas un pievedceļu uzturēšanas pārkāpumiem, kā arī termiņu kavējumiem. Tehnoloģijas un prasības mainās, tāpēc specifikāciju darba grupa vienmēr ir atvērta, lai kaut ko uzlabotu, mainītu un lai visas iesaistītās personas būtu apmierinātas ar tapušajiem kvalitatīviem ceļiem.

Svarīgs ir sākums

Domājot par ceļu būvniecības kvalitāti, katrs ar to saprot kaut ko citu un katram ir sava kvalitātes latīņa, pēc kuras

viņš vadās. Tomēr, lai nonāktu pie kopsaucēja, ir jābūt vieniem kritērijiem, pēc kuriem tiek vērtēts katrs būvniecības objekts, atzīmē LVC Līgumu daļas vadītāja Sanita Valnere. Viņa norāda, ka kvalitāte – tā ir atbilstība kritērijiem, kurus nosaka pasūtītājs. Tāpat savas prasības un ir arī ceļu lietotājiem. “Lai nodrošinātu kvalitāti, nepietiek tikai ar naudīgu pasūtītāju. Sākums visam ir izstrādātā būvprojekta kvalitāte, detalizēti tehniskie risinājumi un atbilstība situācijai dabā. Proti, risinājumiem jābūt lietderīgiem un izpildāmiem. Savukārt kompetence no būvnieka puses ir galvenais un virzošais spēks labam gala rezultātam. Tāpēc ir jābūt kvalitātes kontrolei un vadībai ne tikai no pasūtītāja, bet arī no būvnieka puses. Būvuzraugs kā vanaga acs seko līdz visam, kas notiek, un mēģina pastiprināt kvalitātes kontroles mehānismu ar savām zināšanām

visā izbūves laikā,” iesaistīto pušu nozīmi projekta realizācijas gaitā skaidro S. Valnere.

Kļūdas atkārtojas

“LVC ir lielākais ceļu būvdarbu pasūtītājs Latvijā, tāpēc būvniecības kvalitātes jautājums mums ir prioritārs,” uzsver LVC valdes priekšsēdētājs Jānis Lange. Viņš norāda, ka pēdējo piecu līdz sešu gadu laikā ir būtiski pieaugušas kvalitātes prasības, ir izveidots Autoceļu kompetences centrs, (AKC) kurā darbojas arī Ceļu laboratorija – vislabāk aprīkotā ceļu laboratorija valstī, kurā var veikt daudzveidīgas kvalitātes pārbaudes un testus. Katru gadu tiek arī pilnveidotas ceļu specifikācijas, atbilstoši kurām tiek projektēti un veikti būvdarbi. Arī no sabiedrības puses pret ceļu būvdarbu kvalitāti ir augstas prasības.

Galvenās neatbilstības, kas parasti tiek konstatētas



būvdarbu novērtēšanas procesā, ir neatbilstošs nesaistītu minerālmateriālu granulometriskais sastāvs. Tāpat tiek atklāts neatbilstošs sablīvējums asfalta kārtās, neatbilstošs līdzenums un neatbilstošs uzklātā asfalta biezums. Tomēr eksperti atzīmē, ka pēdējā minētā neatbilstība faktiski ir izskausta un pēdējo gadu projektos vairs neparādās. Tā bija aktuāla piecus, septiņus gadus atpakaļ. Pēc neatbilstību atklāšanas visiem gribētos, lai tās visas tiktu pārbūvētas. Taču, pēc S. Valneres teiktā, ne vienmēr tas ir nepieciešams, ja neatbilstība ir neliela un neietekmē būves ilgmūžību, projekta pasūtītājs ir tiesīgs pieņemt arī citu lēmumu. Piemēram, darbu veicējam piemērot cenu samazinājums. Šāds risinājums tiek pieņemts lielākajā daļā gadījumu. Tāpat ir iespējama garantijas termiņa pagarināšana. 2016. gadā nav veikta neviena pārbūve, pagājušajā gadā bijuši trīs šādi gadījumi, šogad – pagaidām viens. Skatoties kopumā, var secināt, ka ir samazinājies neatbilstību lielums un apjoms. “Protams, neatbilstības joprojām paliek, bet tās vairs nav tāda apjomā kā agrāk, kā arī neatbilstību gadījumu skaits kopumā ir samazinājies. Tas

ir ļoti apsveicami, ka būvnieki jau būvniecības laika mēģina izlabot radušās kļūdas,” piebilst S. Valnere.

Ir kurp tiekties

Eksperti piekrīt, ka ceļu būvniecības kvalitāte ir augusi un ir tik augsta, kā nekad agrāk, bet nevar arī apgalvot, ka tā ir sasniegusi maksimāli iespējamo robežu. Kļūdas ir mainījušās. Palielinājusies ģeotehniskās izpētes loma un apjoms. Diemžēl, ņemot vērā to, ka finansējums ceļiem jau ilgus gadus tiek piešķirts nepietiekamā daudzumā, Latvijā nevar attīstīt tādas autoceļus, kādus sabiedrība vēlas. Līdz ar to mērķis ir panākt maksimālu labu rezultātu ar pieejamajiem līdzekļiem. SIA Projekts 3 projektētājs Ilmārs Gorda uzsver, ka projektētājam ir jāspēj sniegt pasūtītājam tehniski un ekonomiski izvērtus risinājumus, jo ceļu būve ir viena no dārgākajām nozarēm. Projektētājam jābūt tik kompetentam, lai viss būtu detalizēti izvērtēts. Viņš uzsver arī inženierizpētes nozīmīgo lomu, lai spētu izanalizēt, kas ir ceļā apakšā un ko no esošā var saglabāt. Tāpat visām pusēm ir jāspēj sadarboties, lai iegūtu labāko iespējamo rezultātu.

LVC valdes loceklis Edgars Strods uzsvēra, ka ir jānodala kopējais valsts autoceļu tīkla stāvoklis un būvdarbu kvalitāte. Latvijā joprojām ir daudz ceļu posmu, kas ir sliktā tehniskā stāvoklī, jo līdzekļu trūkuma dēļ savlaicīgi nav remontēti. Taču posmos, kuros būvdarbi ir notikuši pēdējos gados, kvalitāte ir laba. SIA Saldus ceļinieks vadītājs Gints Karols arī piekrīt, ka kvalitāte ir uzlabojusies un kvalitātes latīņa aizvien tiek paaugstināta. “Gribētu vēl precīzākus projektus. Problemas rodas tad, ja projektēšanas stadijā kaut kas nav pamanīts. Savukārt, ja izdodas visu izpildīt, rezultātam ir jābūt labam. Ģeoloģiskā izpēte ir klupšanas akmens visās stadijās, tāpēc ir svarīgi, lai projektētājs spētu novērtēt procesus dabā. Slikti, ja uzrokamies uz grunti, kas nav ar attiecīgi nespēju,” norāda G. Karols. Piebilstot, ka ārvalstu kolēģi bieži pat brīnās par augstajām kvalitātes prasībām, kuras tiek piemērotas Latvijā valsts ceļu būvniecībā. Tāpat viņš atzīmē, ka ceļu būves nozarei svarīga ir stabilitāte, lai varētu plānot nākotnes investīcijas. Diemžēl atbildes par finansējumu ceļiem nākotnē joprojām nav, tāpēc nozarei bažas ir diezgan lielas. 

Kvalitāte = atbilstība kritērijiem



Ceļa lietotāja izvirzītie
(vizuālais, lietošanas komforts)



Būvprojektā noteiktās prasības
(standarti, noteikumi, tehniskie parametri)



Pārbūve



Cenu samazinājums



Garantijas termiņa pagarinājums

Kvalitātes nodrošinājums



Būvprojekta kvalitāte

- Tehniskie risinājumi (skaidri, parocīgi, lietderīgi)
- Atbilstība situācijai dabā



Būvdarbu kvalitāte

- Būve atbilst projekta risinājumam
- Kompetence
- Kvalitātes kontrole un vadība



Būvuzraudzības līdzsekošana

- Materiālu un ražošanas procesu kontrole
- Tehnoloģiskā procesa kontrole
- Apjomu kontrole

Kvalitātes kontrole LVC objektos

	2016	2017	2018
Objektu skaits	165	135	182
Būvdarbu apjoms	107 milj. euro	111 milj. euro	~ 150 milj. euro uz 26.10.2018. 47 objektu novērtējumi
Pārbūve	netika piemērota	3 objektos (kopā 12015m ²)	1 objekts (kopā 185 m ²)
Garantijas pagarinājums	17 gadījumos	14 gadījumos	5 gadījumos
Cenu samazinājums	53 gadījumos	38 gadījumos	14 gadījumos
Kopējais cenu samazinājums	219 117 euro	80 890 euro	18 945 euro

SMART E 67



- Uz Via Baltica uztādītas elektroniskās ceļa zīmes, uzlaboti luksofori un meteo-stacijas, kā arī ieviesta satiksmes negadījumu novērošanas sistēma divos krustojumos.
- Kopumā 13 objektos uzstādītas 30 elektroniskās ceļa zīmes – no kurām 4 ātrumu ierobežojošas zīmes kopā ar 4 brīdinājuma zīmēm un 22 brīdinājuma zīmes.

- Ceļa zīmes brīdinās par ceļa un satiksmes apstākļiem, kas var ietekmēt satiksmes un autovadītāju drošību, piemēram – apledošis ceļš, stiprs sānevējš priekšā ir sastrēgums vai satiksmes negadījums.
- Ceļa zīmes darbojas automātiskā režīmā, vadoties pēc informācijas, ko sniedz ceļu meteoroloģiskās stacijas. Arī LVC Satiksmes informācijas centrs var attālināti mainīt ceļa zīmes informāciju satiksmes negadījuma, sastrēguma vai remontdarbu laikā.



- Uzlabotas vai no jauna uzstādītas 13 ceļu meteoroloģiskās stacijas, kas nepārtraukti veic gaisa temperatūras, mitruma,

nokrišņu, vēja ātruma, redzamības, ceļa seguma stāvokļa un citus ceļu uzturēšanai kritiskus mērījumus. Tālāk šos mērījumus apstrādā elektronisko ceļa zīmju vadības sistēma un ceļa zīmē tiek attēlots atbilstošais brīdinājums.

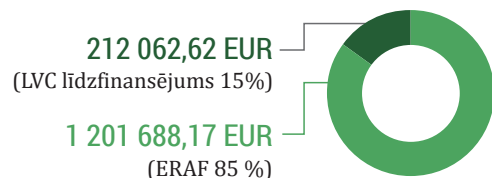
- Tūjas krustojums uz Tallinas šosejas (A1 un P11) ir aprīkots ar sensoriem, kas pamanot auto, kas tuvojas Tallinas šosejai, uz tā īslaicīgi ierobežos ātrumu līdz 70 km/h.
- Rīgas apvedceļa (A4) un autoceļa Ulbroka – Ogre (P5) krustojumā un pie Gaujas tilta uz Ainažu šosejas (A1) ir izstādīta satiksmes negadījumu novērošanas sistēma, kas automātiski reģistrē šķērslī, lēnu satiksmi vai neikdienišķu krustojuma šķērsošanas trajektoriju, un par to ziņo Satiksmes informācijas centram.

Finansējuma avots:

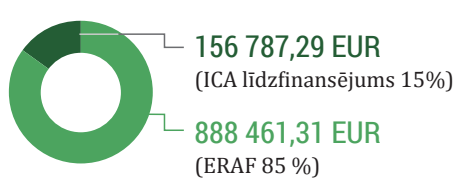
INTERREG Centrālās Baltijas jūras reģiona pārrobežu sadarbības programmas 2014.–2020.gadam 3.prioritātes „Labi savienots Centrālās Baltijas reģions”/Specifiskā mērķa 3.1. „Uzlabota transporta plūsma kravu un pasažieru transportam”.

Projekta budžets:

VAS „Latvijas Valsts ceļi” (LVC, Vadošais partneris) budžets ir
1 412 250,79 EUR



Igaunijas Ceļu administrācijas (ICA, Partneris) budžets ir
1 045 248,6 EUR



Projekta mērķis:

Uzlabot kravu pārvadājumu un pasažieru transporta plūsmas efektivitāti un drošību uz autoceļu E67 Tallina-Rīga-Bauska-Lietuvas robeža, ieviešot viedās transporta sistēmas/Intelligent Transport Systems (ITS).

Elektroniskajām ceļa zīmēm ir tāds pat spēks kā regulārajām ceļa zīmēm!



Nelīdzens ceļš



Slidens ceļš



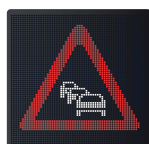
Uz ceļa strādā



Savvaļas dzīvnieki



Bīstami



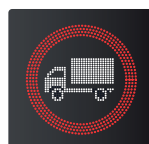
Sastrēgums



Sānevējš



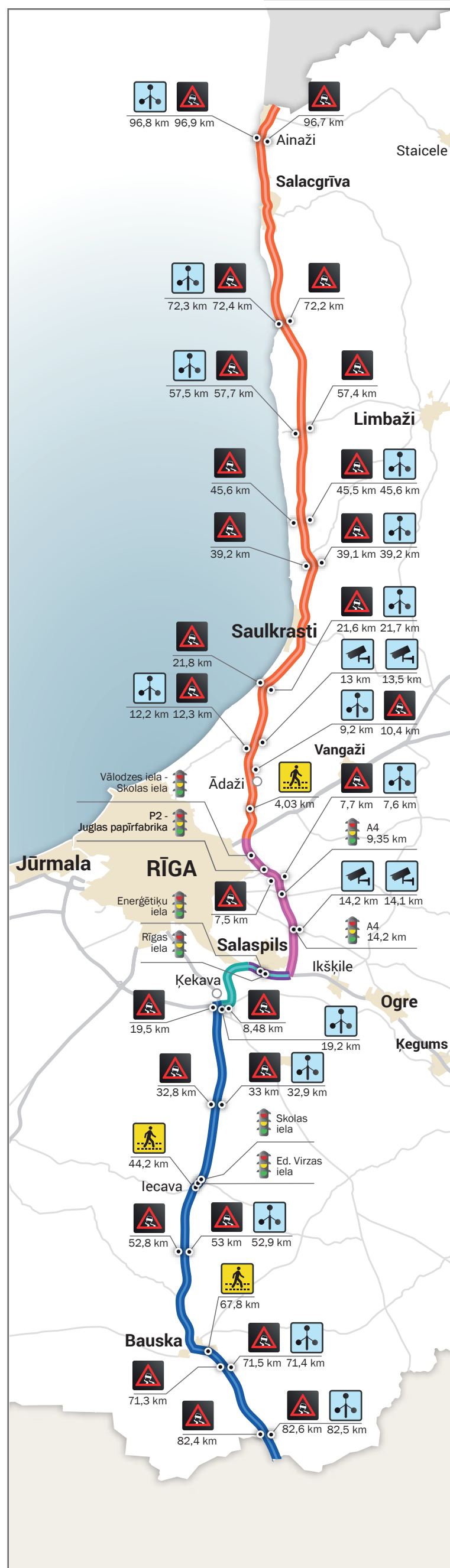
Braukšanas ātrums



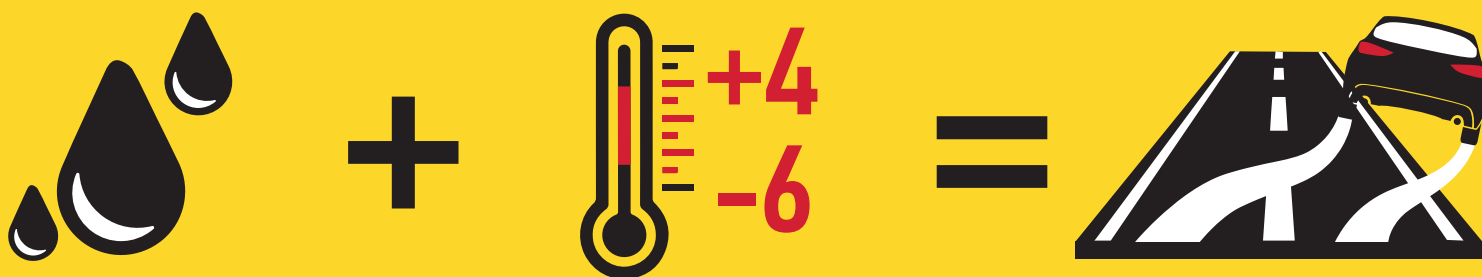
Kravas automobiļiem braukt aizliegts



Iebraukt aizliegts



Kādos laikapstākļos visbiežāk veidojas melnais ledus?



Ir Ziema. Slīd. Neriskē!



VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI



Autobraucēju brīvdienu ceļvedis

Decembris, 2018



Autoceļu Avīze tiek izplatīta CSDD nodaļās, Viada, Astarte Nafta, Virši-A degvielas uzpildes stacijās un Elvi veikalos.

autocelu avīze



Redakcijas adrese:
Gogoļa iela 3, Rīga, LV-1050
Tālrunis: 67028140,
e-pasts: avize@lvceli.lv

Izdevējs: va/s Latvijas Valsts ceļi sadarbībā ar biedrību Latvijas ceļu būvētājus, Transportbūvju inženieru asociāciju, VAS Latvijas autoceļu uzturētājus un VAS Ceļu satiksmes drošības direkciju.

Reģistrācijas Nr. 000700076,
iznāk reizi mēnesī kopš 2004. gada janvāra.

Foto: LETA,
F64, Renārs Koris,
publicitātes foto.