



Novembris 2015

autoceļu avīze

IUB: „Informāciju par LVC iepirkumiem ar visiem nolikumiem internetā var atrast 20 sekunžu laikā, un tā ir pilnīga. Prasības ir samērīgas un pamatotas. Kas ir vēl brīnišķīgāk – mēs varam redzēt arī visa gada plānu. Pretendenti saprot, kas ir gaidāms.”

[---> 6. lappuse]

Edgars Strods: „Kvalitātes nodrošināšana nav tikai uzstādīt prasības un pārbaudīt. Mēs sekojam līdz visam būvniecības procesam – no sākuma līdz beigām.”

[---> 4. lappuse]



Ceļu kvalitāte. Mīti un patiesība

Kvalitatīvs rezultāts būvniecībā ir iespējams, sadarbojoties visām iesaistītajām pusēm: pasūtītājam, projektētājam, būvuzraudzībai un būvniekam.

Vai Latvijā jaunie ceļi tiek būvēti kvalitatīvi? Kā šī kvalitāte tiek panākta, un kādas šobrīd ir lielākās problēmas? Par to „Autoceļu Avīzē” runājam ar būvniekiem, iepirkumu uzraugiem un arī lielāko ceļu būvdarbu pasūtītāju – VAS “Latvijas Valsts ceļi”.

[--> 3. lappuse]



Autovadītāju uzmanībai: starpsezona jābūt īpaši uzmanīgiem uz autoceļiem – no rītiem tie var būt slideni!

[---> 7. lappuse]



Gada tumšākajos mēnešos uz ceļiem iet bojā tikpat gājēju, cik visos pārējos deviņos mēnešos kopā. Kļūsti redzams!

[---> 7. lappuse]

Išumā

„Binders” modernizējis Vangažu asfaltbetona rūpnīcu

Ceļu būves uzņēmums „Binders”, uzstādot vairākas jaunas iekārtas un ieviešot videi draudzīgas tehnoloģijas, ir modernizējis Vangažu asfaltbetona rūpnīcu un nākamajā sezonā varēs ražot kvalitatīvāku un lētāku asfaltu nekā līdz šim. Kopumā Vangažu asfaltbetona ražotnē ieviesti trīs jauni asfalta ražošanas tehnoloģiskie veidi – frēzētā asfalta otrreizējai izmantošanai, polimēru modificētā bitumena ražošanai un siltā asfalta ražošanai ar speciālajām piedevām, kas rada iespēju palielināt asfaltbetona transportēšanas attālumu un pazemināt iekļāšanas temperatūru. Šī asfaltbetona veida ražošanas procesā būtiski tiek samazināts dabasgāzes un elektroenerģijas patēriņš, kā arī videi kaitīgo izmešu daudzums. Jaunais asfalts daļēji ticis izmantots, remontējot Vecļaienes šoseju. Asfalts, piejaucot polimēru, kļūst elastīgāks un mazāk pakļauts plaisām, līdz ar to arī ilgtspējīgāks. Šādas tehnoloģijas tiek izmantotas Rietumeiropā. Jaunās rūpnīcas jauda spēj nodrošināt asfalta iekļāšanu vienlaicīgi ar vairākiem asfalta iekļājējiem. Vienas stundas laikā iespējams saražot līdz

320 tonnām asfalta. Ražotne spēj nodrošināt ne tikai „Binders” vajadzības, bet pēc pasūtījuma apgādāt ar materiālu arī citus ceļu būvētājus.

Vinjetes varēs apmaksāt arī internetā

Kravas automašīnu īpašnieki un turētāji, kam valsts budžetā jāiemaksā autoceļu lietošanas nodeva (Vinjete), varēs to izdarīt, izmantojot VAS „Ceļu satiksmes drošības direkcija” e-pakalpojumu portālu <https://e.csdd.lv>. Jaunais pakalpojums sniedz iespēju autopārvadātājiem, reģistrējoties un izmantojot CSDD e-pakalpojumus, iepriekš valsts budžeta kontā iemaksāt noteiktu naudas summu, ko pēc tam piesaistīt konkrēta autotransporta nodevas apmaksai.

„Cemex” nodod ekspluatācijā „Kūmās” izbūvēto valčbetona ceļu

Būvmateriālu ražotājam SIA „Cemex” piederošajā kaļķakmens karjerā „Kūmās” ekspluatācijā nodots 500 m garš betona ceļa posms. Tas ir Latvijā pirmais smagas noslodzes ceļš, kura izbūvē izmantota jauna tehnoloģija – valčbetons. Maijā „Cemex” atklāja renovēto karjera pievedceļu, kurā tika iebūvēta

instrumentācija, kas ļaus ceļu un tā slāņus novērot pie temperatūras svārstībām, pārliecinoties par šīs tehnoloģijas atbilstību Latvijas klimatiskajiem apstākļiem. Eksperimentālā betona ceļu projekta kopējais īstenošanas laiks bija divi gadi.

Vēlas stingrāku lietoto auto tirdzniecības regulējumu

No nākamā gada plānots pilnveidot lietoto automašīnu tirdzniecības regulējumu, paredzot stingrāku kārtību to pieņemšanai tirdzniecībā un obligātas prasības dokumentu noformēšana tirdzniecības vietā, ziņo LETA. Līdz šim būtiskākie pārkāpumi bijuši noklusētas auto ekspluatācijas vēstures – ceļu satiksmes negadījumi un tiem sekojošie remontu, slēpta informācija par auto tehnisko stāvokli, viltoti odometra rādījumi vai automašīnas izrādījušās t.s. „frankenšteinu”, kas salikti kopā pēc negadījumiem vai kuriem ir izņemtas drošības sistēmas u.c. Grozījumi ir iestrādāti Ministru kabineta noteikumos par transportlīdzekļu un to numurēto agregātu tirdzniecību. Noteikumi jaunajā redakcijā stāsies spēkā jau no nākamā gada 1. janvāra. Valsts ieņēmumu dienests uzsver, ka tas ir tikai sākums šīs jomas sakārtošanā. Latvijā lietoto automobiļu

sektors veido būtisku daļu no kopējā tirgus – katru gadu valstī tiek ievesti aptuveni 50 000 lietotu automašīnu, bet vēl 60 000 jau ir pārdošanā tepat Latvijas teritorijā. Pēc oficiāliem datiem, lietotu automobiļu nozarē Latvijā darbojas aptuveni 600 uzņēmumu, taču pirkšanas un pārdošanas darījumi nereti notiek starp privātpersonām.

OCTA tirgus zaudējumus šogad prognozē lielākus nekā pērn

Tiek prognozēts, ka sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas (OCTA) tirgus šogad noslēgsies ar lielākiem zaudējumiem nekā pērn, jo atlīdzību apmērs pieaug, bet prēmiju – gandrīz nav mainījies. Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs (LTAB) ir konstatējis, ka līdz ar jaunajiem Ministru kabineta noteikumiem par apdrošināšanas atlīdzību apmēru un aprēķināšanas kārtību par personai nodarītajiem nemateriālajiem zaudējumiem ir ievērojami augusi vidējā atlīdzība, kas izmaksāta, lai arī atlīdzību skaits nav īpaši mainījies. Šogad otrajā ceturksnī izmaksas par nodarītajiem nemateriālajiem zaudējumiem atlīdzības apmērs bija 1347 eiro, bet 2014. gada otrajā ceturksnī tikai 178 eiro.

Viedoklis



SIA „ELVI Latvija” komercdirektore Laila Vārtukapteine

Kvalitatīvi, sakārtoti, droši un pārdomāti ceļi ir svarīgs priekšnosacījums kopējai infrastruktūras attīstībai – lielajās pilsētās, mazpilsētās un laukos. Arī mazumtirdzniecības ceļi ir būtisks priekšnoteikums veiksmīgai uzņēmējdarbības attīstībai.

Lielākā daļa ELVI veikalu atrodas ārpus Rīgas vai lauku teritorijās. Reģionos un laukos pircējiem ir raksturīga tā saucamā apjoma iepirkšanās – pārtikas produktus iegādāties ilgākam laikam vai arī lielākos

iepakojumos. Līdz ar to mūsu pircējiem ir stratēģiski svarīga ērta piebraukšana un automašīnas novietošana pie veikala.

Savukārt, ja veikali atrodas tuvu lielajiem ceļiem vai maģistrālēm, nenoliedzami – tas veikalam nodrošina papildu pircēju plūsmu – tūristus, tranzīta autobraucējus. Tomēr ieguvējs šajos gadījumos ir ne tikai veikals, bet pilsēta vai pagasts kopumā – ja reiz cilvēks ir pietājis pie veikala, viņš tajā iepirksies (nodrošinot ieņēmumus), varbūt paēdis tuvākajā kafējnīcā vai arī apskatījis apkaimi. Iespējams, autobraucējam ir nepieciešama naktsmītne. Līdz ar to labiekārtotu ceļu nozīme katrā Latvijas pašvaldībā nav apšaubāma.

Vēl viens būtisks faktors mūsdienās ir velobraucēji un velojoslas. Lielākajās pilsētās pieaug velobraucēju īpatsvars, jo mūsdienās velobraukšana ir neatņemama veselīga dzīvesveida sastāvdaļa. Taču mazpilsētās ritenis nereti ir ikdienas pārvietošanās līdzeklis. Līdz ar to ir ļoti būtiski ņemt to vērā, rūpējoties par drošību, īpaši vietās, kur ritenbraucēji nereti brauc līdzās lielajām kravas automašīnām.

VAS Latvijas valsts ceļi
Satiksmes informācijas centra diennakts
bezmaksas telefons

80005555

Skaitļi un fakti

Valsts galveno un reģionālo autoceļu uzturēšanas klases 2015./2016. gada ziemā



* Darbu izpildes laiki atbilstoši autoceļu uzturēšanas klasei, kuru nosaka, ņemot vērā valsts autoceļu klasifikāciju (galvenais, reģionālais, vietējais) un transportlīdzekļu satiksmes intensitāti

* Laiku autoceļu brauktuves attīrīšanai no sniega skaita no brīža, kad sniegs beidzīs snigt, līdz brīdim, kad autoceļu brauktuve attīrīta no sniega.

** Laiku autoceļa brauktuves kaisīšanai ar pretslīdes materiālu un rienu izveidošanai sasalušā vai piebrauktā sniegā uz autoceļa brauktuves skaita no brīža, kad konstatēta apledojuma izveidošanās, līdz brīdim, kad attiecīgā darbi izpildīti

“Binders”: Neremontētie ceļi joprojām aizēno pozitīvos ceļubūves piemērus



Negatīvajam priekšstatam par būvnieku darba kvalitāti ir vairāki iemesli, uzskata SIA “Binders” rīkotājdirektors **Aigars Sēja**. Viens no tiem ir fakts, ka sliktā vai katastrofāli sliktā stāvoklī esošo autoceļu Latvijā joprojām proporcionāli ir vairāk nekā salaboto, rekonstruēto ceļu posmu. Tos pamana pirmos un tajos “noslikt” jebkāds būvnieku darba pozitīvais piemērs.

Negatīvo attieksmi pret būvnieku darbu noteikti veicinājusī arī Latvijā realizētā iepirkumu sistēma ar zemākās cenas principu. Tādā veidā pie apjomīgu ceļu būves projektu īstenošanas nereti tiek pielaistas šaubīgas kompānijas ar dempinga piedāvājumiem un bez nepieciešamiem resursiem kvalitatīva darba veikšanai. Taču sabiedrības nopelums par sliktas kvalitātes darbu tiek visiem ceļu būvētājiem.

Ceļu būvētājs ir būvniecības vai rekonstrukcijas procesa redzamā daļa, bet reti kūrš aiz viņiem spēj saskatīt un saprast ceļu būves procesa komplicēto sistēmu. Šajā sistēmā ceļa kvalitāte ir jau iekodēta pasūtītāja izpratnē

par savas ieceres realizācijas iespējām un izmaksām. Ne mazāk svarīgs ir projektētāju darbs un tā rezultāts, bet cik bieži arī no projektētājiem publiski tiek prasīti skaidrojumi par rekonstruētā ceļa kvalitāti? To nedara tāpēc, ka publiski redzami ir tikai būvnieki, uz kuriem arī visvieglāk uzvelt atbildību par visu projekta īstenošanā iesaistīto kļūdām un neveiksmēm, kuras tam pašam būvniekam jau būvdarbu gaitā jācenšas novērst.

Vai zināt, kādu “argumentu” pēdējā laikā mēs visbiežāk dzirdam no pasūtītāja attiecībā uz nepilnībām projektā? Pieredzējušiem būvniekiem tādas esot jāprot paredzēt. Lūk, atbilde par sabiedrības izpratni!

Bez vainas noteikti nav arī paši būvnieki, kuri arī mēdz pieļaut kļūdas darba procesā, taču tas proporcionāli noteikti nav tik visaptveroši, kā labpatik domāt lielākajai sabiedrības daļai. Turklāt būvnieki savas kļūdas novērš par saviem līdzekļiem, bet cilvēku apziņā nostrādā tas, ka uz sliktu ceļu fona katra būvnieka kļūme izceļas vēl vairāk.

Un vēl es noteikti gribu pieminēt daudzus mītus, kas valda sabiedrībā par ceļu būves procesu un vājo izpratni par to. Piemēram, ļoti daudzi Latvijā uzskata, ka uzbūvēts jauns ceļš vienādi kvalitatīvi kalpo mūžīgi. Viņi uzskata – tas, ka nevainojams ceļa segums tāpat kā katra jauna lieta ir atbilstoši un savlaicīgi jākopj, ir tikai būvnieku atrunas.

Viens piemērs. Cilvēki ir

neizpratnē – kāpēc Latvijā it kā teicamas kvalitātes ceļiem maina virskārtas jau pēc 8-10 gadiem? Tā ir normāla ES prasība, lai tās līdzfinansētie projekti kalpotu pēc iespējas ilgāk. Bet mūsu cilvēkiem tā šķiet nevajadzīga izšķērdība, ko, visticamāk, inspiķējuši būvnieki, lai saņemtu pasūtījumus.

Runājot par mītu, ka kaimiņiem viss autoceļu tikls ir teicamā stāvoklī, vēlos atzīmēt, ka ceļu būves process Latvijā ne ar ko neatšķiras no tā, kāds tiek realizēts Igaunijā vai Lietuvā. Atšķirība ir finansējuma apjomā un tā modeļos. Un galveno atšķirību redz autoceļa lietotājs – modernāki projekti, lielāks rekonstruēto ceļu apjoms.

Pēdējie 5 - 10 gadi Latvijas būvniecības nozarei pagājuši, cīnoties ar hroniskām problēmām gan pašā nozarē, gan iepirkumu sistēmā. Neatkaroties, lai uzskaitītu visas negācijas, kas pavada ceļu būvētāju ikdienu, un, šādi raugoties, varētu šķist, nekas daudz šo gadu laikā nav mainījies. Taču tieši pēdējo pāris gadu laikā sāk iezīmēties mēģinājumi ne tikai ceļu būves nozarē, bet vispār iepirkumu sistēmā jau laicīgi atsijāt nodokļu nemaksātājus, tādējādi mazinot nevienlīdzīgo konkurenci, kam vajadzētu atsaukties arī uz gala rezultātu – ceļu būvniecības kvalitāti. Tas ir jautājums, ko pēdējos gados akcentē un pastiprināti aktualizē lielākais ceļu būves projektu pasūtītājs – VAS “Latvijas Valsts ceļi”, un ilgtspējīgi strādāt gribošie būvnieki to tikai atbalsta.

“Latvijas tilti”: Darbu kvalitāte Latvijā nav sliktāka kā kaimiņzemēs



Arī AS „Latvijas tilti” galvenais inženieris **Andrejs Bočkarjovs** uzskata, ka negatīvs viedoklis par nozari ir radies, vērtējot Latvijas ceļu stāvokli kopumā. Šķērsojot robežu ar Lietuvu vai Igauniju, uzreiz var pamanīt atšķirību ceļu stāvoklī. Priekšstatu ietekmē arī ne visai saprotamā ceļu celtniecības un remontdarbu sistēma. Piemēram, pirms 3-4 gadiem, kad ceļš Jelgava-Lietuvas robeža (Meitene) bija drausmīgā stāvoklī, aktīvi tika remontēts ceļš Rīga-Ventspils, kas bija daudz labākā stāvoklī.

Jāatzīst, ka pēdējos gados VAS “Latvijas Valsts ceļi” vairāk uzmanības pievērš formālajam (juridiskajam), nevis

tehniskajam aspektam. Dažreiz, kad parādās problēmas (piemēram, kļūdas projektā), lēmumi tiek pieņemti, balstoties uz līguma saturu, un tas kaitē problēmas loģiskajam (tehniskajam) risinājumam.

AS “Latvijas tilti” aktīvi strādā Lietuvas un Igaunijas ceļu būvniecības tirgū, tāpēc mēs pārliecināti varam teikt, ka darbu kvalitāte Latvijā nav sliktāka kā kaimiņiem. Zemāka kvalitāte ir Latvijas ceļu projektiem. Proti, ja projektētais tiek izvēlēts pēc zemākās cenas principa, tad nepietiekošu izmeklējumu, ģeodēzisko mērījumu un ģeoloģisko pētījumu dēļ pieaug nepārdomātu risinājumu risks.

Fotoreportāža

Noslēguma kvalitātes pārbaudes uz Daugavpils šosejas pie Klidziņas



VAS „Latvijas Valsts ceļi” (LVC) Ceļu laboratorijas speciālisti šoruden veica noslēguma pārbaudes ceļa rekonstrukcijas posmā uz Daugavpils šosejas (A6) pie Klidziņas. Pārbaudžu rezultātā atkāpes no kvalitātes prasībām netika konstatētas.



Kompleksās pārbaudes laikā tika veikti asfaltbetona seguma līdzenuma un saķeres mērījumi, kā arī izdarīti urbumi, kas ļauj novērtēt asfalta kārtu biežumu. Tāpat tika noteikts ar gaisu pildīto poru saturs un izturība pret paliekošajām deformācijām. Visu mērījumu rezultāti atbilst prasībām.



Asfaltbetons izremontētajā posmā ir līdzens. Iegūtās mērījumu vērtības ir zem 2 mm/m, un jo zemāka mērījuma vērtība, jo līdzīgāks asfalts. Riepu saķeres koeficienta mērījumi uzrādīja vērtību virs 0,54, kas atbilst līguma prasībām. Jo lielāka koeficientu vērtība, jo labāka ir riepu saķere ar asfaltbetona segumu.

Asfaltbetona kārtu biežuma mērījumi atbilst noteiktajām prasībām (4 cm ± 5 mm apakškārtai un 3,5cm±5 mm virskārtai). Prasībām atbilst arī poru saturs un izturība pret paliekošajām deformācijām (cik noturīga asfalta sega ir pret laika apstākļiem un transporta slodzēm).

Kompleksās pārbaudes pēc būvdarbu pabeigšanas LVC speciālisti veic visos būvniecības objektos. Ja kvalitātes pārbaudes uzrāda neatbilstības prasībām, tiek lemts par līgumsodiem vai arī būvniekiem tiek uzdots labot neatbilstības. Neatbilstību labojumi notiek par būvnieku līdzekļiem.



Edgars Strods: Kvalitāti nodrošinām visās darbu stadijās

Runājot par ceļubūves kvalitāti, ir divi jēdzieni – kvalitātes kontrole un kvalitātes nodrošināšana. VAS „Latvijas Valsts ceļi” (LVC) nodrošina abus. Tikai tā ir iespējams panākt kvalitatīvu rezultātu, saka LVC valdes loceklis Edgars Strods.



Ar ko atšķiras kvalitātes kontrole un kvalitātes nodrošināšana?

Kvalitātes kontrole ir kontrolējošā testēšana – piemēram, izejmateriāliem, gatavam ceļu segumam. Savukārt kvalitātes nodrošināšana ir visaptverošs process, kurā ietilpst arī kvalitātes kontrole. Mēs sekojam līdzī visam būvniecības procesam – no paša sākuma līdz beigām. Jo viena lieta ir kontrolēt, bet cita – sekot visam līdzī.

Būvniecības regulējums nosaka, ka būvniekam pašam ir jākontrolē būvdarbi un objekts jānodod labā kvalitātē. Bet mums kā gādīgam un rūpīgam pasūtītājam tomēr ir

pienākums sekot līdzī, kā tas viss notiek. Mūsu mērķis ir panākt, lai būvnieks būvniecības procesam seko līdzī cītīgāk, izvēlas labākus materiālus, un beigu beigās – lai gatavais produkts ir atbilstošs. Protams, pie kvalitātes nodrošināšanas jāstrādā visiem – gan būvniekam, gan pasūtītāja pārstāvim – būvuzraudzībai.

Kā tiek realizēta kontroles nodrošināšana?

Mums jau vairākus gadus ir prasība, ka būvdarbu procesā (būvlaukumā) piedalās mūsu pārstāvji – būvuzraudzības komanda, kas sastāv no vairākiem darbiniekiem. Konkursa

kārtībā tiek izraudzīts pieredzējis un prasmīgs būvinženieris ar attiecīgu kvalifikāciju, kā arī ceļu būvuzraugs, kuram šajā objektā būvniecības laikā ir pilnas slodzes darbs. Mēs arī pastāvam uz to, lai šie būvuzraugi netiktu mainīti, jo cilvēks, kas seko līdzī būvniecības procesam no paša sākuma, ir viskompetentākais. Ielēkt iekšā projektā un to pārņemt kaut kādu apstākļu dēļ, protams, var, tomēr cenšamies, lai tā nenotiktu. Tiltu būvniecībā noteikti tiek piesaistīts tiltu būvuzraugs – sertificēts speciālists tieši šajā jomā. Ja ir paredzēti kādi komunikāciju būvdarbi (elektrotikli,

ūdensapgāde, kanalizācija), tad mēs piesaistām arī atbilstošus komunikāciju būvuzraugus. Tas, ar ko mēs kā pasūtītājs šobrīd nodrošināmies, ir augsti profesionāla komanda, kura veic būvuzraudzību pasūtītāja labā.

Pasūtītājs, protams, veic arī savas pārbaudes, tai skaitā kontrolē savus būvuzraugus.

Un kā notiek kvalitātes kontrole?

LVC ir sava akreditēta Ceļu laboratorija, kas veic visu ceļu būvniecības objektu noslēguma pārbaudes. Taču kontrolmērījumus mēs veicam arī citos būvniecības etapos. Nu jau vairākus gadus mēs realizējam arī neplānotās pārbaudes – laboratorijas speciālisti aizbrauc un nebrīdinot paņem būvmateriālu paraugus. It sevišķi šādas pārbaudes praktizējam asfaltbetona rūpnīcās. Jau gadu mums ir tāda prasība, ka ir jābūt iespējai paņemt visus asfaltbetona izejmateriālus – smilts, šķembu, minerālmateriālu, bitumena vai aizpildītājpulvera paraugus. Šī prasība ir aprakstīta būvdarbu līgumā un tiek respektēta. Līdz ar to mēs ne vien pārbaudām, vai gala produkts ir kvalitatīvs, bet pārliecināmies, ka kvalitatīvs gala produkts tiek gatavots no kvalitatīviem izejmateriāliem. Ja jau sastāvdaļas, izejmateriāli ir labi, tad maisījumu var sagatavot pietiekoši kvalitatīvu.

Pavasārī veicam asfaltbetona rūpnīcu inspekcijas. Mums kā pasūtītājam jāzina, ar ko varam rēķināties – vai ir atbilstošs aprikojums, vai rūpnīca ir aprīkota arī ar digitālajām vadības sistēmām, kas zināmā mērā novērš tā saucamo cilvēcisko faktoru asfaltbetona masas ražošanas laikā. Asfalts ir dārgākais un nopietnākais produkts, tāpēc gan būvniecībā, gan ražošanā tieši asfaltam pievēršam vislielāko uzmanību.

Kādi ir kvalitātes testu rezultāti?

LVC būvniekiem ir izvirzījuši ļoti augstas prasības. Līdz ar to atsevišķos gadījumos arī tiek konstatētas neatbilstības. Tomēr es vēlos uzsvērt, ka neatbilstības nav sistēmiskas. Ja vienā objektā, lai salīdzinātu gala produktu, mēs analizējam 60 urbumu rezultātus, un trīs no tiem ir ar nelielām atkāpēm no specifikācijām, tas nenozīmē, ka objekts kopumā ir brāķis. Bet atkāpes ir, līdz ar to mēs uzskatām, ka ir jāanalizē, kāpēc tas tā notiek. Ja testi neatbilst prasībām, būvniekam tiek piemērotas dažādas soda sankcijas – līgumsods vai garantijas termiņa pagarinājums. Mēs ļoti rūpīgi sekojam, lai nebūtu tā, ka kādam uzņēmējam piemēro vienu, kādam otru – mūsu sistēma ir piemērot līdzīgus sodus.

Līgumsods tiek atvilktis no samaksas par padarīto?

Jā, ieturēts. Tas tiek aprēķināts, atkarībā no neatbilstības. Tas notiek gadījumos, ja atkāpes ir pavisam nelielas un nav jāveic pārbūve.

Kādas ir biežākās neatbilstības jūsu veiktajos testos?

Kā piemēru varu minēt granulometrijas neatbilstību. Mēs esam pasūtījuši konkrēta

izmēra šķembu maisījumu. Atlikumam uz sieta jābūt 20-30% robežās, bet tas izrādās ir 16%. Pat ar visu pielaidi tas neatbilst prasībām. Ceļa ilgmūžību tas neietekmē, bet tas tomēr nav tas, ko mēs prasījām. Līdz ar to tiek piemērots līgumsods. Iemesls tam varētu būt tāds, ka sezonas vidū pēc šķembām un maisījumiem ir ļoti liels pieprasījums. Tad karjeri reizēm nespēj kvalitatīvi sagatavot maisījumus. Šķembas ir tādas pašas, bet, atbilstoši specifikācijām, ir jābūt zināmam sastāvam. Cenšoties to saražot pēc iespējas ātrāk, gadās nobīdes.

Šobrīd vislielākās pūles ir jāpieliek tieši pie projektu kvalitātes uzlabošanas. Un mums ir jāsāk pašiem ar sevi – ir jāpaaugstina prasības ceļu projektētājiem. Ir jāpaaugstina projektētāju atbildība, un tas pamazām arī notiek.

Cita lieta, kas saistīta ar visai raksturīgu defektu, ir asfaltbetona paliekošā porainība. Ja atkāpe ir minimāla, tad tas lielākoties nenozīmē, ka noteikti radīsies defekts. Tikpat labi var gadīties, ka šis posms nokalpos 20 un pat 50 gadus, un neviens nepamanīs, ka paliekošā porainība nebija tāda kā prasīts. Tomēr atsevišķos gadījumos tā neatbilst prasībām. Kā jau sākumā teicu – no 60 urbumu paraugiem pāris neatbilst. Daudzos gadījumos kvalitāte būtiski necieš, tomēr mūsu kā pasūtītāja prasības visiem ir vienādas. Posmam, kurš prasībām neatbilst, mēs palielinām garantijas laiku – pagarinām par gadu vai diviem, atkarībā no tā, cik liela ir atkāpe no prasītā. Līdz ar to, ja šajā posmā tiks konstatēta risu veidošanās vai cits defekts, būvniekam par savu naudu šo posmu nāksies pārbūvēt.

Garantijas termiņš, kādu nosakām visiem rekonstruētajiem ceļiem, ir pietiekoši garš, lai mēs varētu konstatēt būvniecības laikā izveidojušos brāķi. Pie lielas intensitātes ceļa virskārtu vajadzētu mainīt jau nākamo 7-8 gadu periodā.

Kādas, saskaņā ar LVC līgumiem, ir garantijas prasības?

Tiem objektiem, kurus būvējam pēc būvprojekta, ir 5 gadi, bet pēc vienkāršotā būvprojekta (seguma atjaunošana) – 3 gadi. Tās ir tipveida prasības, kuras atsevišķiem posmiem mēs reizēm palielinām.

Vai garantijas laikā arī tiek konstatētas kādas problēmas?

Jā. Tas nav sistēmiski, bet lielāki vai mazāki gadījumi ir. Būvnieki atšķiras. Ar vieniem viss ir skaidrs – brāķis tiek izlabots bez ierunām, bet ir gadījumi, kuros būvnieki iebilst – es visu izbūvēju pēc projekta, un visas pārbaudes liecināja, ka darbs ir paveikts kvalitatīvi, tāpēc šobrīd redzami defekti

nav mana vaina. Taču garantijas saistībās ir pilna atbildības uzņemšanās par šo objektu.

Šogad sadarbība ar uzņēmējiem, manuprāt, bija laba – vienā ceļa posmā tika konstatēti defekti, uzņēmējs nestīvējoties veica virsmas apstrādi visam posmam. Ikvienā ražošanas procesā var gadīties kaut kāds brāķis, neatbilstība. Būtiskākais ir tas, lai sadarbība starp pasūtītāju un būvnieku būtu pietiekoši konstruktīva un brāķis tiktu izlabots. Ja sākas strīdi, tad, protams, mēs jūtam, ka jau materiālu kombinācijā kaut kas nav bijis labi. Ja uzņēmējs bez ierunām labo savas kļūdas, tas nozīmē – viņam nebija nolūka saražot nekvalitatīvu produktu. Attiecīgi gala rezultātā gan mēs, gan viņi gribam, lai šie autoceļi būtu kvalitatīvi un kalpotu pietiekoši ilgi.

Vai var būt arī tā, ka visas pārbaudes ir kārtībā, projekts tiek nodots, bet piecu gadu laikā vienalga kaut kas notiek?

Protams, jo nav metodoloģijas un iespējas pārbaudīt pilnīgi visu. Uz vienu joslas kilometru tiek veikts urbums vai vairāku urbumu sērija, un tie arī tiek pārbaudīti. Turpat blakus var gadīties kāds neveiksmīgs posms, kuru mēs nepārbaudām. Piemēram, kādā posmā masa nebija pietiekami atdzisusi, kaut kas iebīris kravas kastē, vai vēl kaut kas būvniecības procesā nav ticis pamanīts. Tomēr būvnieks jebkurā gadījumā uzņemas atbildību par visu šo objektu. Neskatoties uz izcilēm kvalitātes pārbažu rādītājiem, garantija ir garantija – ja kaut kur gadīties brāķis, tas jālabo.

Protams, virzāmies uz to, lai objektu varētu pārbaudīt pēc iespējas plašākā diapazonā.

Gandrīz visos mūsu objektos (pat tajos, kuros asfaltējama objekts ir bijis salīdzinoši neliels) mēs veicam pārbaudi uz paliekošajām deformācijām – risu veidošanās testu. Tām ir speciāla iekārta, kas ar mehānismu palīdzību ar noteiktu svaru „pārbrauc” attiecīgajam segumam 10 000 reižu, pārbaudot – veidosies rīses vai neveidosies. Rīsu veidošanās process uz ceļa ir dabisks, bet tas nedrīkst pārsniegt zināmu lielumu. Tā ir atkal nedaudz cita pieeja – gatavā produkta pārbaude. Bet ir jāsaprot, ka mēs nevaram 20 km garu ceļu saurbt ik pēc 10 metriem. Kontrolei ir jābūt saprātīgai.

Būvnieki nereti pārmet nepietiekamo projektu kvalitāti. Ko LVC šajā sakarā dara?

Jā, piekritu – šobrīd vislielākās pūles ir jāpieliek tieši pie projektu kvalitātes uzlabošanas. Un mums ir jāsāk pašiem ar sevi – ir jāpaaugstina prasības ceļu projektētājiem. Ir jāpaaugstina projektētāju atbildība, un tas pamazām arī notiek. Jaunajos līgumos atbildība tiek piesaistīta zināmām finanšu sankcijām, lai arī tas ne vienmēr ir vienkārši izdarāms. Taču mēs ceram, ka tā rezultātā aptuveni divu gadu laikā projektēšanas līmenis paaugstināsies.

Būtiska problēma projektēšanā ir nevēlīgums vai neuzmanība. Piemēram, atsevišķos rasējumos ir minēti vieni

skaitļi un parametri, bet specifikācijās – citi, daudzumu sarakstos – vēl savādāki. Tad, kad tas viss nonāk pie būvniekiem, viņi nesaprot, ko no viņiem grib. Tas ir nekvalitatīvi izstrādāts projekts, kurā sarakstītais nav ticis kontrolēts. Es pieļauju, ka šāda situācija rodas, ja viens cilvēks gatavo vienu daļu, otrs – otru, un nav cilvēka, kas tam visam iziet cauri, pārbauda un paraksta. Parakstīt varbūt paraksta, bet vai pārbauda... Taču pārbaude ir būtiska!

Tas, kas jau ir uzlabojies – arvien mazāk nepilnību ir ģeotehniskajā izpētē. Šobrīd šķiet, ka tā jau ir pagātne, kaut gan joprojām ir atsevišķi projekti, kur mēs ar to saskaramies un cīnāmies. Situācija, kuru mēs esam izskauduši – kad projektā iekļauti konkrēti ražotāju izejmateriāli. Pārciet no šī, būvējiet ar šo! Tas publiskajos iepirkumos nav pieļaujams. Ir jābūt definīcijai – ko tu vēlies un jābūt aprakstam, kādiem parametriem jāatbilst.

Konkurence kontrolē cenas. Kvalitāti regulē pasūtītājs.

Vai būvniecība vienmēr notiek precīzi pēc būvprojekta?

Šogad stājās spēkā jaunais Būvniecības likums, kas nosaka, ka visām sabiedriskajām būvēm ir jāveic autoruzraudzība. „Latvijas Valsts ceļi” obligāto autoruzraudzību pēc pašu iniciatīvas veic jau kopš 2013. gada nogales. Autoruzraudzības galvenā funkcija ir sekot līdzi būvniecības procesam, lai objekts tiktu izbūvēts atbilstoši projektam.

Autoruzraudzība (bez projekta ekspertīzes un būvuzraudzības) ir vēl viens kontroles instruments būvniecības procesā. Arī projekta autors ir atbildīgs par galarezultātu, un

nav tā, ka viņš atdot pasūtītājam būvprojektu – tālāk pats izdomā, kā uzbūvēt. Es uzskatu, ka ar autoruzraudzību mēs esam ieguvuši ļoti pozitīvas lietas – projekta autori piedalās būvniecības procesā. Viņi redz, kādas kļūdas, iespējams, ir izdarījuši, un dzird, ko par viņu darbu saka būvnieks.

Vai mēdz gadīties, ka būvniecības gaitā tiek veiktas izmaiņas būvprojektā? Kādas?

Ceļu būvniecībā izmaiņas ir neizbēgamas. Turklāt izmaiņas ir iespējamās pat pie viskvalitatīvākā projekta. Tāpat kā mēs nevaram notestēt katru ceļa posmiņu, tā projektētājs nevar ģeotehnisko izpēti veikt pilnībā. Reizēm, „attaisot” ceļu, var atklāties visādi brīnumi.

Mūsu kompleksais mērķis ir paaugstināt būvprojekta kvalitāti, lai mēs būvniecību varētu realizēt pēc iespējas tuvāk pamatprojektam.

Tāpat intensīvi cīnāmies ar neatbilstībām darba daudzumu sarakstos. Katra nepieciešamība veikt tajos izmaiņas tiek ļoti rūpīgi analizēta.

Vai būvuzraugu profesionālais līmenis ir pietiekams?

Kopumā profesionālais līmenis ir labs. Taču līdzīgi kā citās jomās ir gan pozitīvi, gan negatīvi piemēri. Nedaudz kādam piekļibo attieksme pret darbu. Atsevišķos gadījumos mēs esam pamanījuši, ka ir zinoši cilvēki, bet darbu viņi neveic pienācīgi rūpīgi un ar pienācīgu atbildības sajūtu. Grūti jau pārslēgties – daudzus gadus viņi vienkārši parakstījuši darba aktus, izpilddokumentāciju un pazuduši – aizlidojuši uz nākamo objektu. Šobrīd būvuzraugam ir jāpārslēdzas uz citu darba ritmu un to, ka viņa uzdevums nav tikai formāli parakstīt dokumentus. Viņam ir jāpārbauda darba apjomi, jāveic kvalitātes kontrole uz vietas (nevis tikai jāpaļaujas

uz būvnieku) un jāsalīdzina laboratorijas datu rezultāti. Ja viss ir labi, jāparakstās, ja slikti – paraksta nav. Atsevišķos gadījumos ir redzama acīmredzama nolaidība. Šogad mums arī bija gadījums, kad būvdarbu vadītājs un būvuzraugs nebija pietiekami izkontrolējuši materiālu apjomus. Mēs veicām savu pasūtītāja pārbaudi un konstatējām, ka apjomi neatbilst uzrādītajiem. Tādēļ mēs vērsāmies Latvijas Būvinženieru savienībā ar lūgumu anulēt viņiem sertifikātus. Rezultāts gan ir maigāks – tika izteikti brīdinājumi no savienības puses.

Tas pats arī LVC projektu vadībā – ir tiešām labi, bet ir arī tādi, kuru vietā varētu vēlēties labākus. Mēs pie tā strādājam – šoruden atkal būs mācības, strādāsim pie projektu vadītāju kvalifikācijas paaugstināšanas. Iespējams, pieaugs prasības mūsu projektu vadītājiem. Mūsu mērķis nav ieviest neizpildāmas prasības, bet sabiedrība ir pelnījusi, lai mūsu projektu vadītāji būtu augsti kvalificēti. Pirmais solis jau ir sperts – mēs esam definējuši LVC projektu vadītāju sastāvu, un es ceru, ka ar šo cilvēku skaitu (apm. 50) mēs arī varēsim novadīt visus projektus. Šobrīd pie 150 objektiem gadā tas ir iespējams. Papildus vēl projektēšanas projektu vadība. Ir uz ko tikt, un mēs pie šī jautājuma strādāsim.

Vai kvalitātes nodrošināšanai LVC ir iniciējuši kādas likuma izmaiņas vai izmaiņas specifiskajās?

Latvijā ir spēkā jaunais Būvniecības likums, vispārīgie un speciālie noteikumi. Šobrīd tiek strādāts, lai tie nedaudz tiek uzlaboti, mainīti, tomēr es nedomāju, ka tajos būtiski kaut kas jāmaina. Ir jāsaprot, kā šis likums darbosies. Secinājumu pagaidām vēl nekādu nav.

Tas, ko mēs darām

uzņēmumā – mēs uzlabojam iekšējo kontroli. Piemēram, ar šo būvsezonu mums ir prasība būvuzņēmējiem strādāt pēc vienota būvdarbu žurnāla. Iepriekš būvuzraugam bija iespēja izvēlēties dažādus variantus, bet tagad mēs šo formu esam unificējuši un papildinājuši ar atsevišķām sadaļām. Tas tādēļ, lai mēs varētu izsekot gan izejmateriālu ceļam objektā, gan pašai būvniecībai (kas bija jau līdz šim). Esam pastiprinājuši prasības arī segto darbu aktiem. Līdz ar to mūsu kontrolei ir jāuzlabojas – mūsu projektu vadītājam, kad viņš minimums reizi nedēļā ierodas objektā, ir šī dokumentācija jāpārskata un jāaizrauda, ja kaut kas nav tā, kā prasīts. No vienas puses varētu teikt, ka esam palielinājuši birokrātisko slogu, bet no otras puses – tas būvniekus disciplinē un arī mums ir lielākas iespējas kvalitātes nodrošināšanai.

Mūsu prasības ir ļoti augstas, bet nav pārmērīgas.

Kāda ir konkurence LVC iepirkumos? Vai konkurence ietekmē arī kvalitāti?

Veselīga konkurence panāk to, ka cenu līmenis ir atbilstošs esošajai situācijai tirgū. Konkurence neļauj kādam nopelnīt bezdievīgi daudz vienkārši tāpēc, ka viņš ir vienīgais pretendents. Ja jau nav neviens, kas uzbūvē, tad es to izdarišu un paprašu „reiz trīs”. Šajā gadījumā konkurence kontrolē cenas. Kvalitāti regulē pasūtītājs. Kādas būs pasūtītāja prasības, kāda būs kvalitātes kontrole un kvalitātes vadība, no tā ir atkarīgs – kāda būs izpildīto darbu kvalitāte.

Būvniekam pašam ir jāatbild par savu darbu kvalitāti. Tas ir ierakstīts visos normatīvajos aktos. Bet, ja neviens

neskatās, kā viņš strādā, tad cilvēkam ir tendence lēnām palaisties. Kādā veidā pasūtītājs viņus kontrolēs, uzraudzīs, cik prasīgs un pedantisks būs, tāda kārtība arī izveidosies.

Savulaik bija debates par to, ka varbūt saimnieciski izdevīgākais piedāvājums atrisinās visas kvalitātes problēmas. Nē, diemžēl, nē! Brīdī, kad tiek noslēgts līgums, viss ir beidzies: viena lieta ir, ko es soliņu, otra – ko es daru. Kvalitāte ir pasūtītāja jautājums – kādā veidā viņš pārbauda, kontrolē un regulē kvalitātes prasības. Taču ir jābūt arī samērīgumam. Mūsu prasības ir ļoti augstas, bet nav pārmērīgas. No otras puses, mēs varam prasīt paaugstinātas prasības, bet tad cenas augs. Līdz ar to prasībām ir jābūt samērīgām, bet arī būvniekam tik saprātīgam, lai tās pildītu.

Kā tas viss iet kopā ar zemāko cenu?

Ļoti labi iet kopā. Ja būvnieks zina un ir pārliecināts, ka pasūtītājs sekos līdz tam, ko viņš objektā iestrādā, ar kādiem materiāliem viņš strādā, kā viņš strādā un kāds ir produkta gala rezultāts, tad viņš nenāks šajā objektā strādāt par velti. Viņš nenāks ar domu – gan jau es te asfalta vietā ielīkšu kaut ko citu. Ja ir, kas kontrolē, tad būs jāstrādā tā, kā līgumā ir ierakstīts. Vienkārši.

Vai cenu atšķirības konkursu piedāvājumos ir lielas?

Kā kurā. Ir atsevišķi konkursi, kur mums ir diezgan fantastiskas atšķirības. Bet citā konkursā kvalificējušās septiņas kompānijas un atšķirības ir nelielas. Katrā gadījumā ir savādāk.

Konkurence atšķiras arī atkarībā no objekta atrašanās vietas. Piemēram, mums bija konkurss uz A11 (autoceļa Liepāja – Klaipēda), kurā piedalījās tikai trīs kompānijas.

Uz pēdējo P73, kuru atvērām, bija septiņas. Divreiz vairāk. Varbūt tāpēc, ka tas ir tuvāk Rīgai, līdz ar to tuvāk ir arī visi resursi.

Vai mūsu konkursos piedalās ārvalstu būvnieki?

Protams! Es negribu teikt, ka puse, bet ļoti daudz no tiem uzņēmumiem, kas nozarē strādā, ir ārvalstu uzņēmumi: „Strabag”, „Lemminkainen”, „Panevėžio keliai”... Mēs nesekojam līdzī uzņēmumu īpašniekiem. Tas nav būtiski. Tie cilvēki, kas ceļus būvē, pamatā ir vietējie. Es nevarētu teikt, ka kāds (vietējie vai ārvalstu uzņēmumi) kvalitātes ziņā ir labāks, kāds sliktāks. Es pat negribētu tā dalīt. Savā mūža pieredzē es neesmu redzējis, ka atbrauktu kāds vagonis ar viesstrādniekiem no kaut kurienes un pilnībā uzbūvētu kādu ceļu vai ceļa posmu. Tas ir pietiekoši dārgi. Ir atsevišķi inženiertehniskie darbinieki vai būvdarbu vadītāji no Lietuvas, Igaunijas, bet masveidā – nē.

Vai LVC interesējas par kvalitātes kontroles praksi kaimiņvalstīs? Pārņemam viņu pieredzi?

LVC ir biedrs dažādās asociācijās Baltijas un pasaules līmenī, dažādās starptautiskās darba grupās strādā Autoceļu kompetences centra darbinieki. Viņi nepārtraukti seko līdzi tam, kas notiek citās valstīs. Protams, normatīvi katrā valstī nedaudz atšķiras, bet pamatā visā ES ir vienoti normatīvi.

Ar Lietuvu mēs sadarbījamies nedaudz vairāk nekā ar Igauniju, jo – ja mums rodas kardināli strīdi ar būvniekiem par kvalitātes mērījumiem vai rādījumiem, tad mēs attiecīgi vērsamies Lietuvas laboratorijā, kas veic neatkarīgas pārbaudes.

Vai jaunie ceļi Latvijā ir labi?

Nekvalitatīvi ceļi netiek pieņemti ekspluatācijā.

Laiks skrien ļoti ātri, un cilvēki brīžiem piemirst, kad ceļš ir būvēts. Parādās plaisas, bedrites – ārpirts, tikko taču būvēja šo ceļu, kāds viņš izskatās. Bet, ja paskatāmies kalendārā, kad šo ceļu būvēja, – ir pagājuši jau 10 gadi.

Ceļš kā infrastruktūras elements nepieļauj nevērību. Tam ir nepieciešama regulāra ikdienas uzturēšana. Ja mēs ceļu neuzturēsim, tas nekalpos. Līdzīgi kā ar kurpēm – ja mēs tās netīrīsim, pēc laika nepiesitīsim jaunus papēžus, tad drīz vien izmetīsim ārā.

Kur vien pagriežamies – mēs taču savu īpašumu kopjam?! Ceļš nav savādāks. Ceļu ietekmē dabas procesi (lietus un sniegs), autotransports – rīpu iedarbība uz asfalta ir milzīga, grūti iedomāties, kādas slodzes ceļam jāiztur. Riepas ar radzēm, bez radzēm, smagais transports, vieglais transports... Nepārtraukti ir nepieciešama rūpīga uzturēšana. Lai šo ceļu stāvoklis strauji nepasliktinātos un mēs nākotnē tiešām varētu sākt ekonomēt līdzekļus, ceļš, ko uzbūvējam, ir pienācīgi jāuztur. Nevar uzbūvēt un aizmirst.

No ieceres līdz gatavam ceļam. Procesa uzraudzība



Iepirkumu uzraudzības birojs: Nevaram sūdzēties – LVC zina, ko savos nolikumos ir prasījuši



VAS „Latvijas Valsts ceļi” (LVC) 2014. gadā realizēja 137 iepirkumus*, un 2015. gadā līdz oktobrim jau bija izsludināts tikpat liels apjoms. „Ja jāvērtē pārsūdzības, tad LVC nav mūsu lielākie klienti, kuru iepirkumi bieži tiek pārsūdzēti,” saka Iepirkumu uzraudzības biroja (IUB) vadītāja Dace Gaile.

LVC nav pasūtītājs, kas šodien pērk pārtiku, rīt – formas tērpus, parīt – kancelejas preces, aizparīt vēl kaut ko. LVC darbojas vienā konkrētā nozarē un konsekventi veic iepirkumus ceļu būvē – projektēšanā, būvniecībā, būvuzraudzībā. Šajā nozarē darbojas daudz uzņēmumu, kas tiešā veidā ir atkarīgi no publiskā finansējuma un modri uzmana katru valsts ceļu iepirkumu, jo tas ir viņu izdzīvošanas jautājums. Nevienam nav noslēpums, ka asas konkurences ciņas diemžēl dod arī savu signālu IUB pārsūdzību ainā.

LVC var uzteikt

Es teiktu, ka LVC situācija ir ļoti laba un, piemēram, 2015. gadā (ja neņem vērā tās sūdzības, kas ir atsauktas) ir deviņas sūdzības, no kurām viena vēl nav izskatīta, un tikai vienā gadījumā mēs esam aizlieguši slēgt līgumu.

LVC strādā ar standarta nolikumiem, un tas nozīmē, ka uzņēmumiem situācija ir prognozējama.

Mēs no savas puses tiešām LVC varam uzteikt vairāku iemeslu dēļ. Pirmkārt, ja mēs ieejam LVC mājaslapā, tad atrast informāciju par iepirkumiem ir 20 sekunžu darbs. Turklāt šī informācija ir arī ļoti pilnīga. LVC strādā ar standarta nolikumiem, un tas nozīmē, ka uzņēmumiem situācija ir

prognozējama. Pretendenti saprot, kas ir sagaidāms – kāds būs būvdarbu nolikums, kāds projektēšanas autoruzraudzībai un kādi procesi mazajiem iepirkumiem. Turpat bez problēmām var atrast visus mazo iepirkumu līgumus. Kas ir vēl brīnišķīgāk – mēs varam redzēt arī visu gada plānu. Tas, ka šādā veidā pasūtītājs dod informāciju tirgum, ir ārkārtīgi pozitīvi un tiek novērtēti arī saistībā ar Eiropas fondiem. Protams, standarta nolikumiem ir arī risks – kāds tirgus dalībnieks izdomā, ka viņam kaut kas nolikumā nepatīk, un viņš ar vienu rāvienu var apturēt veselu kaudzi iepirkumu. Pagājušajā gadā vienam tirgus dalībniekiem kaut kas nepatika būvuzraudzības nolikumā, un sūdzības vienlaicīgi skāra deviņus konkursus. Protams, LVC darbu tas neatviegloja. Bet šajā gadījumā lēmums bija labvēlīgs – mēs piekritām, ka LVC var izvirzīt pietiekami stingrus noteikumus būvuzraugu nomaiņai.

Pārsūdzību izskatīšanā IUB nav nevienā ierakumu pusē, bet pa vidu. Mēs uzsklausām puses un to, vai pusēm ir argumenti. Ja LVC iekļauj kādus kvalifikācijas nosacījumus, kas tirgū ir grūtāk izpildāmi, tad pats svarīgākais ir, vai ir argumentācija, ko no tā iegūs sabiedrība, ceļu kvalitāte un pats iepirkums (pēc sava kvalitatīvā rezultāta). Reizēm citi pasūtītāji saka, ka likums to neaizliedz. Bet šāda argumenta – likums neaizliedz – nav. Prasībām vienmēr ir jābūt pamatotām un samērīgām. Šajā ziņā par LVC nevaram sūdzēties – viņi zina, ko savos nolikumos ir prasījuši.

Par ko sūdzas

Ar gadiem izmaiņas iepirkumos un sūdzībās radikālu izmaiņu nav. Taču pamazām mēs ejam dziļākā un pamatīgākā pretendentu kvalifikācijas izvērtējumā.

Šī nostāja tāda ir arī IUB iesniegumu izskatīšanā, balstoties cita starpā arī uz būvnormatīvu, ka izmaksām ir jābūt iekļautām un nekādu gaisā pakārušos izmaksu nevar būt. Ja nav, piedod, piedāvājums nav atbilstoši sagatavots.

Būvdarbu tehniskā specifikācija parasti ir projekts un darba apjoms saraksts. Tad nu pretendenti iedod pretī šiem darba apjomu sarakstiem savas cenas un materiālus. Šeit pretendents nav lielu iespēju variēt. Bet pasūtītājam ir jāseko līdzi, vai tāmē ir visi materiāli un izmaksas. Protams, reizēm gadās strīdi arī par šādiem iepirkumiem, kad pretendents saka – ak, mūžs, nu es izlaidu kādu pozīciju, vai nu mani tāpēc ir jānoraida. Šeit gan LVC ir ļoti precīza pieeja – piedod, piedāvājums ir neatbilstošs. Šī nostāja tāda ir arī IUB iesniegumu izskatīšanā, balstoties cita starpā arī uz būvnormatīvu, ka izmaksām ir jābūt iekļautām

un nekādu gaisā pakārušos izmaksu nevar būt. Ja nav, piedod, piedāvājums nav atbilstoši sagatavots.

Biežāk sūdzas par kvalifikāciju

Tomēr biežāk sūdzības ir par kvalifikāciju. Būvniecībā tā arī ir – ja tehniskais piedāvājums un projekts ir lieta, ar ko nepastrīdēsies, tad kvalifikācija pilnībā ir pasūtītāja lauciņš. Viņš nosaka, kādai ir jābūt pretendenta pieredzei, apgrozījumiem, un šie jautājumi arī tiek apstrīdēti. Pretendenti kvalifikācijas pierādīšanai veido visdažādākos modeļus. Ir ģenerāluzņēmējs, kuram nav pieredzes, bet viņš balstās uz apakšuzņēmēju, kuram šī pieredze ir. Tiek veidotas dažādas piegādātāju apvienības – rodas jautājums, vai kaut ko no viņu spējam summēt vai arī skatīt katru apvienības dalībnieku atsevišķi. Vēl reizēm nav istas skaidrības, kā pretendents drīkst atsaukties uz savu pieredzi, ko viņš ir guvis, būdams kādas personālsabiedrības biedrs. Tad vēl ir ārvalstu speciālisti – viņu sertifikāti, savstarpējās atzišanas jautājumi. Kvalifikācija ir bezgala sarežģīta.

Problēma ir tā, ka uz visiem šiem jautājumiem likumā nav atbildes. Tā ir pasūtītāja iepirkumu komisijas pieredze, izpratne un ļoti loģiski argumentēta izpratne par savas rīcības mērķi – ar kādu mērķi bija šī prasība, vai iegūšu pretendentu ar prasīto kvalifikāciju. Šie ir visbiežākie strīdi, kuros LVC iepirkumu cilvēki sniedz savu argumentāciju un loģiku. Tam blakus esam mēs ar savu judikatūru un iesniegumu izskatīšanas praksi.

Sūdzības kļūst sarežģītākas

Ar gadiem izskatāmie jautājumi kļūst arvien sarežģītāki. Kad mēs 2002. gadā sākām strādāt, sūdzības gatavoja paši pretendenti, un tie bija drīzāk dvēseles kliedzieni bez milzīgas juridiskās argumentācijas. Šobrīd tādu sūdzību praktiski nav. Sūdzības ir juridiski precīzi sagatavotas, kurās piesaukti Eiropas tiesas spriedumi, Augstākās tiesas judikatūra, mūsu iepriekšējie lēmumi. Arī Eiropā ir tik daudz spriedumu par publiskā iepirkuma jautājumiem. Iepirkumus nevar padarīt vienkāršākus, mums ir jānodrošina direktīvu ievērošana. Jau tas vien, ka ir tik daudz pārsūdzību Eiropas tiesā, liecina par to, ka iepirkumi nav vienkārši un nevar tādi būt.

Ja Eiropa atveras arvien vairāk – ir plašāk jāatver konkurence, jāļauj piedalīties filiālēm, piegādātāju apvienībām, jāvērtē balstīšanās – mīļie cilvēki, mēs ejam uz aizvien sarežģītākiem risinājumiem. Īpaši tas skar būvdarbus un pakalpojumus, un abas šīs jomas ir tās, kurās arī LVC darbojas.

Nolikumiem jābūt precīziem

Visvairāk šajā ziņā var sakārtot ar nolikumiem, un tas arī ir virziens, kurā, kā es saprotu, LVC iet. Ja šķiet – šajā iepirkumā kaut kas nav, nolikums tiek precizēts, papildināts. Ar katru nākamo pieredzi, ar katru nākamo sūdzību (pat uzvarētu) ir jādomā, kā nolikumu pārveidot. Likumā nebūs iespējams precīzāk atšifrēt pilnīgi visas kvalifikācijas prasības, un, patiesību sakot, likums vispār nedod formulējumu prasībām. Likums uzskaita pierādījumus, kurus pretendents drīkst lūgt. Arī IUB dara tieši tāpat – caur sūdzībām, kur reizēm mums tiesa piekrist vai nepiekrīt, izveidojas judikatūra, un mēs veidojam bāzi, uz kuras tālāk attīstāmies.

Likums mainās

Protams, pasūtītāju maz interesē, vai IUB attīsta pieredzi un veido juridisko bāzi, viņam ir svarīgs konkrētais līgums. Tieši tāpēc ir ļoti labi, ja pasūtītājs saprot, ka viņam ir jāstrādā ar savu dokumentāciju. Svarīgi, ka viņš izveido dokumentācijas paraugu, kas tirgus dalībniekiem ir prognozējams un sagaidāms. Bet ar šo dokumentāciju ir jāstrādā visu laiku. Nemaz nerunāsim par to, ka nemitīgi tiek grozīts Iepirkumu likums. Kad mēs paņemam pārbaudīt nolikumus, mums nereti pasūtītāja vietā ir jālabo pērnā un aizpērnā likuma redakcija, un tad reizēm ir dusmas. Es saprotu, ka iepirkumu veicēji ir ļoti aizņemti, bet ja tā ir attiecīgā darbinieka atbildība, tad vismaz elementāri – jāpaņem visi nolikumi un jānomaina atbilstoši pedējai likuma redakcijai.

Pārbaudu prakse

IUB pārsvarā pieslēdzas iepirkumu procesam tad, kad ir tāda nepieciešamība. Pirmkārt, pasūtītājs var (un tas arī ir ticis darīts) konsultēties, it īpaši ja runa ir par standarta nolikumiem. Saskaņā ar IUB funkcijām, mēs esam iekļauti Eiropas fondu uzraudzībā. Tam mums ir speciāls kontroles departaments, kura funkcija ir pirmspārbaude. LVC ir pietiekami daudz Eiropas fondu finansētu projektu. Tad šiem projektiem mēs pieprasām nolikumus pārbaudei iepriekš un dodam atzinumu. Ja atzinums ir pozitīvs, tad tālāk var turpināt nākamo posmu.

Attiecībā uz projektēšanu, uz būvuzraudzību, kā jau es teicu, ir ļoti sarežģīti izvērtēt, vai piedāvājums ir labāks vai sliktāks. Piedāvājuma – labāks vai sliktāks – izvērtēšana ir jautājums par piedāvātājiem izvēles kritērijiem, it īpaši būvniecībā. Par to ir ļoti daudz strīdu, un ļoti daudz būvniecības nozares uzņēmumi un arī asociācijas iestājas – nu izņemiet vienreiz no Publisko iepirkumu likuma zemāko cenu būvniecībā. Mēs arī neuzstājam uz zemāko cenu, bet ko jūs tad darīsiet? Otra alternatīva zemākajai cenai ir saimnieciski izdevīgākais piedāvājums, kas izvēlēts, balstoties uz noteiktu kritēriju shēmu. Bet kā novērtēt kritēriju – „izpratne par projektu”. Cik objektīvs, pārbaudāms un novērtējams ir šis kritērijs? Tas, par ko es baīdos – ka mēs no vilka bēgot, uz lāci varētu krist.

Pie labas tehniskās specifikācijas, precīza apjomu saraksta un stingras kontroles zemākās cenas kritērijs problēmas nesagādā. Jo spēlētāji skaidri zina, ka būs stingra kvalitātes kontrole. Piemēram, LVC ļoti pozitīvi ir tas, ka praktiski nav sarunu procedūru par papildu darbiem, kas citiem pasūtītājiem ir masveidā. Ir, protams, līgumā atrunātas pieļaujamās atkāpes, bet nekādas citas spēles LVC nepieļauj. Šis arī ir vienīgais ceļš, kā cīnīties ar nepamatotajām cenām. Pretendentam ir jāsaprot – viņš nevarēs neko *fleitēt* un dabūt papildu līdzekļus, un nevarēs arī *uzmest* uz kvalitāti, ja pasūtītājs visu laiku skatīsies uz pirkstiem. Ar to pietiek! Tikai tā ir iespējams novērst šīs nepamatoti zemās cenas.

Svarīgi būt principiāliem

Lai arī reizēm atkāpes no specifikācijām ir tik niecīgas, ka nekādas paliekošas sekas uz galarezultātu nevar atstāt, LVC tas ir principiāli. Lai ir robeža, tajā ir jāiekļaujas. Ja citos gadījumos būtu tāpat. Tieši tā tirgus dalībniekiem ir jāsaprot spēles noteikumi. Un tā ir tā lielākā problēma, ka mums ir ļoti maz pasūtītāju, kas spēj šo līniju stingri izturēt. Kāpēc jūs gribat, lai pretendents ievērotu līgumu, ja viņš saprot – viņš jums *pasfleitēs*, un jūs piekāpsieties: nebūs nekādu sankciju, tiks pārcelts termiņš, atļausiet viņam mainīt materiālus. Kāpēc lai viņš ievērotu? Kāpēc lai viņš nedotu šo nepamatoti zemo cenu, ja viņš saprot, kā viņš pēc tam varēs spēlēties. Tikai ar stingru nostāju – šeit nebūs nekādi atkāpju – pasūtītājs var iegūt reālas cenas, un tad zemākās cenas kritērijs problēmas nesagādās.

Tikai ar stingru nostāju – šeit nebūs nekādi atkāpju – pasūtītājs var iegūt reālas cenas, un tad zemākās cenas kritērijs problēmas nesagādās.

Varēs vērtēt arī personālu

Attiecībā uz pakalpojumiem, protams, pasūtītājs vēlas personāla vērtējumu, bet līdz šim tas mums bija liegts. Bet ko man vērtēt – aprakstu, ka pretendents labi sniegs pakalpojumu? Jaunās direktīvas šādu iespēju atrunā. Ja līguma izpildes kvalitāte ir nepastarpināti atkarīga no personāla kvalifikācijas, to var likt iekšā vērtējumā un tad iespējams arī LVC izvērtēs, vai ielikt to iekšā, piemēram, projektēšanā. Šī konkrētā projekta izstrādāšanā šis projektētājs, kuram ir atbilstošs portfolio, iepriekšējā pieredze, reputācija dod kaut kādu bonusu attiecībā pret citiem pretendentiem. Tieši tas pats būvuzraudzībā. Tas ir nesliktis variants, un šim jaunajam likumam ir jābūt jau 2016. gada aprīlī.

* Iepirkumi, kuru līgumcena (bez PVN) būvdarbiem ir no 170 000 EUR, bet pakalpojumiem un piegādēm – sākot no 42 000 EUR. Šie līgumi ir pārsūdzami Iepirkumu uzraudzības biroja.

Autovadītāju uzmanībai: starpsezonā jābūt īpaši uzmanīgiem uz autoceļiem – no rītiem tie var būt slideni!

Starpsezonā oktobra beigās un novembra sākumā, kad noturīgi ziemas apstākļi vēl nav iestājušies, bet gaisa temperatūra diennaktī var svārstīties 10-15 grādu amplitūdā, autovadītājiem ir jābūt īpaši uzmanīgiem. No rītiem un vakaros ceļi var būt slideni!

Ceļa apledojums var veidoties dažādu vides faktoru ietekmē arī tad, kad ārēji par to nekas īpaši neliecina. Ceļi apledo strauji un nevienmērīgi, tas īpaši attiecas uz praktiski neredzamo “melno ledu”, kas veidojas, sasilstot ūdens kondensātam.

Paaugstinātā riska vietas uz ceļa, kur apledojums veidojas ātrāk un visbiežāk, ir tiltu brauktuves (tās ātrāk atdziest un atrodas paaugstinātā gaisa mitruma apstākļos) un ceļš, kas ir noēnots (koki abās ceļa pusēs) vai iet cauri iepaklām,

kur koncentrējas auksts gaiss.

Autoceļu preventīvā kaisīšana tiek uzsākta, iestājoties noturīgi zemajām temperatūrām, kad zemes virskārta sasalst un sāk veidoties apledojums. Tāpēc aicinām izvairīties no ilgstošas apstākļu, ceļa un arī automašīnas tehnisko stāvokli, izvēlēties atbilstošu ātrumu un braukšanas manieri.

Transportlīdzekļu vadāmība var pasliktināties arī uz slapja vai lapām apbūruša ceļa. Turklāt aktīvākā satiksme rīta un vakara stundas jau norisinās tumsā

un samazinātas redzamības apstākļos, kad ceļš var nebūt pietiekami labi pārskatāms. Aicinām autovadītājus pārliecināties par to, ka jūsu automašīna ir atbilstošā tehniskajā stāvoklī, īpaši pievēršot uzmanību riepu stāvoklim un gaismu regulējumam.

Autobraucēji ir aicināti ziņot par apgrūtinātiem braukšanas apstākļiem vai citiem ar satiksmi un ceļu stāvokli saistītiem novērojumiem VAS Latvijas Valsts ceļi pa diennakts tālruni 80005555, kā arī LVC Twitter un Facebook kontos.

Ziņojiet par neatbilstībām valsts autoceļu tīklā!

Atgādinām! Ja pamanāt uz valsts ceļiem kādas problēmas vai neatbilstības, ziņojiet pa diennakts tālruni 80005555, kā arī LVC Twitter un Facebook kontos.

Oktobra beigās uz Siguldas šosejas (A2) abu brauktuvju sabiedriskā transporta pieturvietās posmā no Langstiņiem līdz nobrauktuvēm no pārvada pār dzelzceļu Garkalnē (15,40.-25,50. km) tika uzstādīti soliņi. LVC saņēma informāciju no iedzīvotājiem, ka soliņi ir pārāk augsti, lai uz tiem varētu ērti apsēsties. Dažu dienu laikā kļūda tika izlabota.



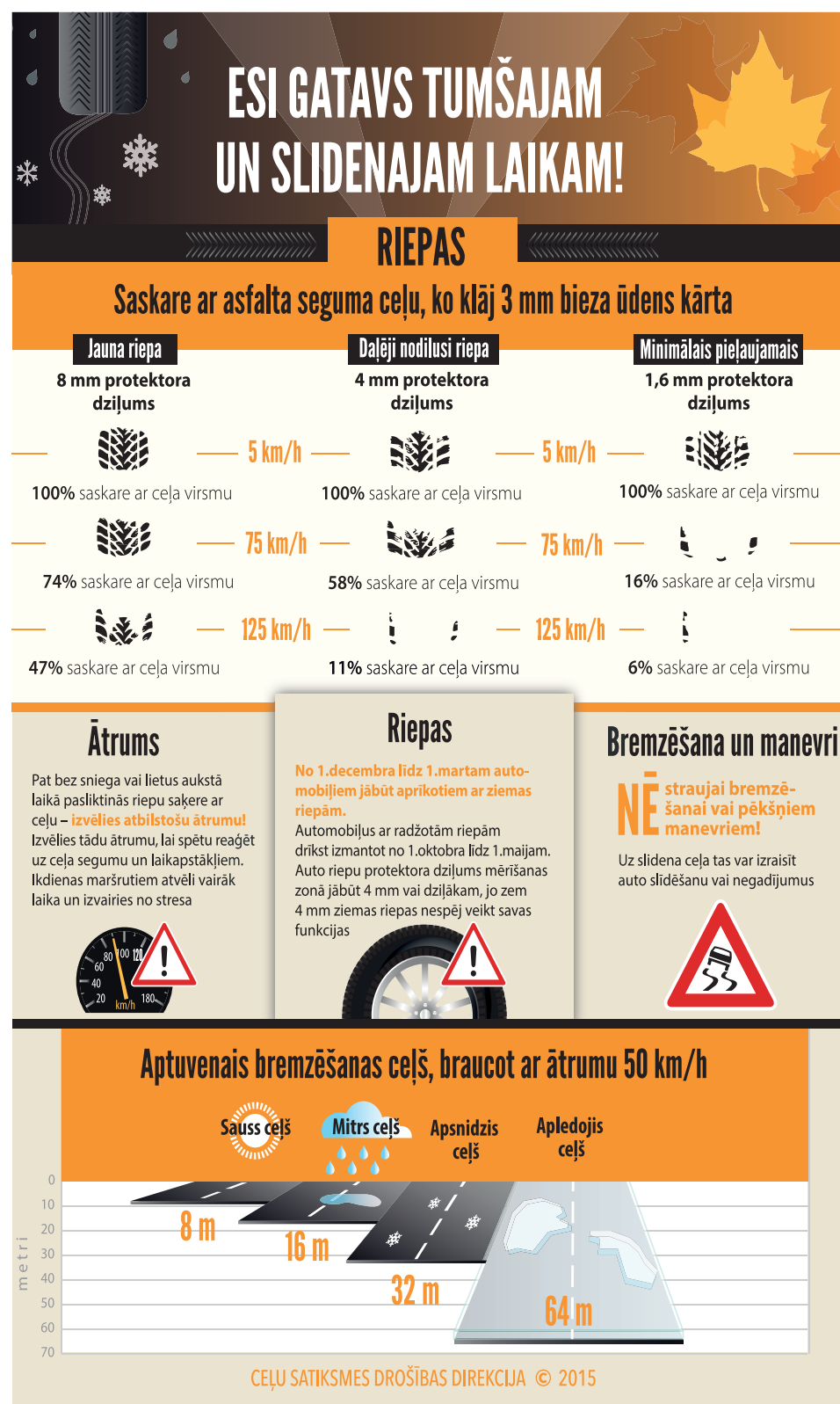
Pirms



Pēc

CSDD sākusī kampaņu “Esi gaismas vest-nesis!”

Iestājoties gada tumšākajam laikam, oktobrī, novembrī un decembrī ceļu satiksmē bojā iet tikpat daudz cilvēku, cik gada pirmajos deviņos mēnešos kopā. Lai uzlabotu situāciju un pievērstu sabiedrības uzmanību, CSDD kopā ar partneriem līdz novembra vidum īsteno satiksmes drošības kampaņu “Esi gaismas vest-nesis!”.



Šogad pirmajos deviņos mēnešos bojā gājuši 32 gājēji, kas ir par 25% mazāk nekā 2014. gadā, taču joprojām vidēji katru trešo dienu uz Latvijas ceļiem iet bojā kāds gājējs. Katru dienu tiek savainoti pāris gājēji un/vai velosipēdisti. Tragēdiju galvenais iemesls – cilvēki tumsā ir neredzami.

Kampaņas „Esi gaismas vest-nesis!” ietvaros iedzīvotājiem visā Latvijā tiek dalīti 20 tūkstoši atstarojošo vestu, tādējādi izglābjot 20 tūkstošus dzīvību. Gājēju glābšanas

kampaņa piedalās Latvijas Samariešu apvienība un aptuveni 120 mobilās vest-niecības izvietotas starppilsētu un reģionālajos autobusus (“Nordeka”, “Liepājas autobusu parks” un CATA).

Savukārt iegādāties atstarojošās vestes iespējams teju 800 vest-niecību punktos visā Latvijā – Latvijas Pasta nodalās, Statoil DUS, veikalos MAXIMA, kā arī stila vest-niecībā – www.zibstore.com.

No visiem cilvēkiem, kas cieš un iet bojā uz Latvijas ceļiem, gandrīz 30% ir

mazaizsargātie satiksmes dalībnieki – kājāmgājēji un velosipēdisti. Salīdzinot satiksmes negadījumos cietušos pēc reģioniem, šī gada pirmajos deviņos mēnešos visvairāk gājēju ceļu satiksmes negadījumos iesaistīti Latgales reģionā (74), vismazāk – Vidzemes reģionā (47), savukārt velosipēdisti ceļu satiksmes negadījumos visvairāk iesaistīti Zemgales reģionā (66), vismazāk Latgales reģionā (30).

Kampaņa “Esi gaismas vest-nesis!” daļēji tiek finansēta no OCTA līdzekļiem.

Divas blondīnes stāv autobusa pieturā.

Autobuss apstājas, un viena no blondinēm jautā autobusa vadītājam:

- Vai šis autobuss mani aizvedīs uz vecpilsētu?
- Nē, atvainojiet! saka šoferis.
- Bet mani? jautā otra blondīne.

★ ★ ★

Policists aptur autovadītāju un liek iepūst alkometrā.

– Es diemžēl nevaru to darīt, man ir astma. Pūšana var izsaukt lēkmi..

– Labi, brauksim uz laboratoriju, nodosiet urīna analīzes.

– To es arī nevaru. Es esmu diabētiķis. Urīna nodošana var samazināt cukura līmeni asinīs.

– Labi, tad noņemsim asins analīzes.

– To arī nevar. Man ir hemofilija. Ja nodošu asinis, varu nomirt.

– Nu, labi – noejiet pa šo balto līniju.

– To es arī nevaru?

– Kāpēc?

– Esmu dzēris...

★ ★ ★

Sieva atgriežas mājās un saka vīram:

– Mīlais, kaut kas noticis ar manu mašīnu. Karburatorā ir ūdens.

– Tas nav iespējams.

– Nopietni!

– Labi, apskatīšos! Kur noparkojies?

– Strūklakā!

★ ★ ★

Blondīne nervozi sāk pirmo autovadīšanas mācību stundu. Izbraucot no stāvvietas, instruktors viņai saka:

– Pagriezies pa kreisi, taču neaizmirsti par savu rīcību paziņot aizmugurējiem.

Blondīne pagriežas un aizmugurē sēdošajiem apmācību kolēģiem paziņo:

– Es griezišos pa kreisi!

Kā 3 draugi Ceļgrauzi pieveica

Komikss “Kā trīs draugi Ceļgrauzi pieveica” stāsta par to, kā satiekas Pele, Valcis jaunākais un Urbis un liek galvas kopā, lai tiktu galā ar neganto ceļu postītāju Ceļgrauzi.

Komiksa sākums iepriekšējos Autoceļu Avīzes numuros.”



Turpinājums nākamajā numurā...

Autobraucēju brīvdienu ceļvedis

NOVEMBRIS, 2015



Autoceļu avīze tiek izplatīta CSDD nodaļās, Lukoil degvielas uzpildes stacijās un Elvi veikalos.

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 būvētājs*, Transportbūvju inženieru asociāciju VAS Latvijas autoceļu uzturētājs un VAS Ceļu satiksmes drošības direkcija.

Reģistrācijas Nr. 000700076, iznāk reizi mēnesī kopš 2004. gada janvāra.
Komiksa teksts: Ingus Josts; māksliniece: Maija Liduma

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