



Vasara 2023

autofotoreporta

Pieredze

Arnis Minikovičs: Būvuzraugi ir iesaistīti projekta pilnā dzīves ciklā. Proti, no idejas līdz ekspluatācijas apstākļiem. Tas atslēgo projektu vadītājus un līdz ar to ir iespējams uzsākt ātrāku objekta nodošanu ekspluatācijā, ja neatklājas neparedzēti gadījumi.

[---> 3. lappuse]



Finansējums

Kur rast trūkstošo finansējumu valsts ceļiem? Vai joprojām ir jāuztur viss plašais valsts ceļu tīkls? Par šiem un daudziem citiem jautājumiem diskutē politiķi.

[---> 5. lappuse]

Svarīga savstarpējā mijiedarbība

Kvalitatīva būvuzraudzība ir daļa no ilgtspējīga projekta, jo būvuzrauga veiktie pasākumi ietekmē būves kvalitāti gan īstermiņā, gan ilgtermiņā



Ikdienas uzturēšana

Grāvis ir neatņemama ceļa konstrukcijas sastāvdaļa. Aparot ceļa nomales vai grāvjus, tiek bojāta ceļa konstrukcija, radot virkni problēmu gan ceļu īpašniekam, gan arī pašiem zemniekiem.

[---> 6. lappuse]



Interesanti fakti

Ko vienmēr esi vēlējies uzzināt par ceļa veltni.

[---> 2. lappuse]

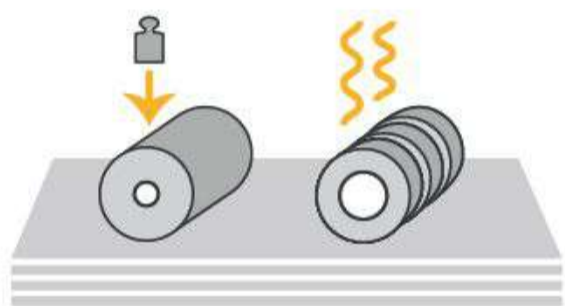
Interesanti fakti, ko vienmēr esi vēlējies uzzināt var ceļa veltni

Veltnis: vīriešu dzimtes 2. deklinācijas lietvārds. Rotējošs cilindrveida priekšmets, kura garums ir lielāks par diametru, piemēram, gludināšanai, līdzināšanai, arī uztīšanai; ierīce, iekārta u. tml., kurā darbīgā daļa ir šāda detaļa vai elements. (AVOTS: www.tezaurs.lv)

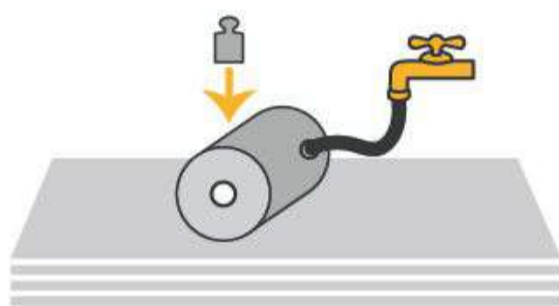
CEĻA VELTNIS



Ceļa veltni izmanto augsnes, grants, betona vai asfalta blīvēšanai ceļu un pamatu būvniecībā. Līdzīgus veltnus izmanto arī lauksaimniecībā.

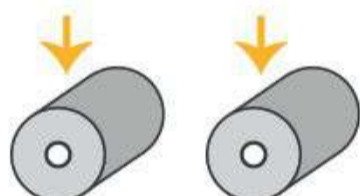


Ceļa veltnis izmanto **svaru**, lai saspiestu velmējamo virsmu, vai izmanto **vibrāciju**.

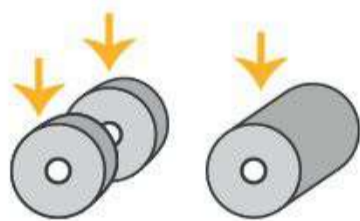


Lai veltni padarītu **smagāku**, tā cilindru pildīja ar ūdeni. Ūdeni izmanto arī kā smērvielu, lai asfalts neliptu pie cilindra.

VELTŅIEM IR VAIRĀKI VEIDI:



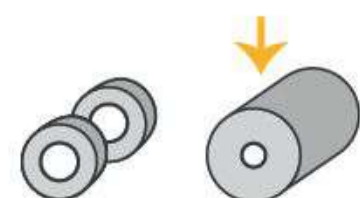
Tandēma



Trīsvalču



Pneimorīteņu



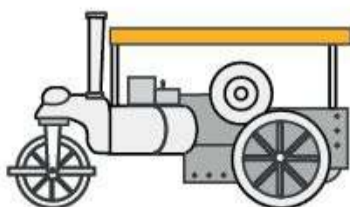
Kombinētais



Pirmos ceļa veltnus vilka zirgi un, iespējams, tie bija aizgūti no lauksaimniecības darbarīkiem. 19. gs. zirgus nomainīja ar tvaiku darbināmi veltni, bet 20. gs. jau ar iekšdedzes dzinēju darbināmi veltni.



Daži ceļu būves uzņēmumi ASV izmantoja **tvaika veltnus** līdz 1950. gadiem, bet Anglijā pat līdz 70. gadu sākumam.



Latvijas Ceļu muzejā apskatāms aptuveni **100 gadus vecs** Anglijā ražotais **Marshall tvaika veltnis**. Šoseju un zemes ceļu departamenta ceļinieki to iegādājās 1924. gadā.

DĪZELDEGVIELA



Gandrīz visi mūsdienās izmantotie ceļa veltni tiek darbināti ar **dīzeldegvielu**.



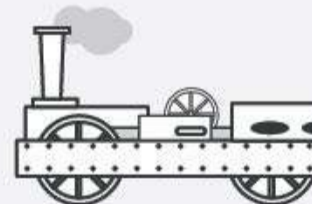
Mūsdienu ceļa veltni **sver** no 1 līdz pat 20 tonnām. 20 tonnas ir vidēji 3 ziloņu svars.



Ceļa veltna **ātrums**, veicot darbus, ir no 5 līdz 10 km/h.



Tandēma veltna radītais **spiediens** uz zemi ir aptuveni 10 līdz 17 kg/cm².



Vecāko ar tvaiku darbināmo veltni sauc par *steam dinosaur* jeb tvaika dinozauru.



Pirmos veiksmīgi darbojošos mehāniskos ceļa veltnus izgatavoja Francijā un Anglijā 19. gs. Šīs iekārtas varēja svērt pat 30 tonnas.

Iesaista būvuzraudzību, uzlabo būvuzraudzības kvalitāti un pasūtītāja interešu pārstāvniecību

leviešot iekšējo būvuzraudzību, uzlabo būvuzraudzības kvalitāti un pasūtītāja interešu pārstāvniecību

Kopš 2018. gada VAS *Valsts nekustiem īpašumi* (VNĪ) ir izveidojuši iekšējo būvuzraudzību. Šāds lēmums pieņemts, izvērtējot iepriekšējo pieredzi, un ar mērķi nodrošināt godīgu un profesionālu pasūtītāja tiesību un interešu pārstāvēšanu, stāsta Arnis Minikovičs, VNĪ Būvuzraudzības daļas vadītājs. VNĪ ir lielākais ēku un zemju pārvaldnieks un tā galvenie virzieni ir nekustamo īpašumu attīstīšana, pārvaldīšana un valsts deleģēto funkciju izpilde. Šobrīd VNĪ aktīvi ir 126 projekti, no kuriem 36 ir vēl projektu idejas.

Savi profesionāļi

Būvuzraudzības mērķis ir nodrošināt pasūtītāja interešu tiesības, pārstāvēšanu būvniecības procesā, kā arī nepieļaut patvaļīgas atkāpes no būvprojekta, darba veikšanas projektiem un normatīvā regulējuma, atzīmē A. Minikovičs. “2018. gadā tika apzināta faktiskā situācija VNĪ objektos, meklēti risinājumi un izvērtēti riski. Uzņēmuma valde pieņēma lēmumu, ka ir jāveido iekšējā būvuzraudzība. Tam sekoja būvuzraudzības iekšējās kvalitātes vadības sistēmas izstrāde un iekļaušanās kopējā uzņēmuma kvalitātes vadības sistēmā. Tika atlasīti būvspeciālisti un veikta reģistrācija būvkomersanta reģistrā, kā arī izveidota būvuzraudzības daļa. Pēc tam izstrādātas detalizētas iekšējās prasības un būvuzraudzības vadlīnijas, kam jau attiecīgi sekoja praktiskā darbība objektos,” par iekšējās būvuzraudzības tapšanas soļiem norāda A. Minikovičs. Šobrīd būvuzraudzības daļā darbojas 18 nozares profesionāļi. To skaitā ēku, inženiersistēmu, ceļu būvuzraugi un viņu palīgi, kā arī tāmētāji un arhitekti.

Runājot par būvuzraudzības daļas funkcijām viņš skaidro, ka tai ir piecas galvenās funkcijas. Pirmā ir dalība un atbalsts priekšizpētē. “Būvuzraugi sniedz atbalstu būves tehniskā stāvokļa novērtēšanā, sagatavo projektēšanas darba uzdevumus, datus, kā arī novērtē nepieciešamos ieguldījumus un to izmaksas. Nākamais solis ir atbalsts projekta vadībai. Te jau būvuzraugs iesaistās un sniedz atbalstu standartizētu tehnisko specifikāciju izstrādē un pilnveidošanā. Standartizētu kvalitātes kontroles prasību izstrādē, tāpat sniedz atbalstu tehnisko specifikāciju un darba uzdevuma sagatavošanā. Izstrādā prasības tehniskās pasekošanas atzinuma izstrādei, piedalās arī iepirkumu procedūrās un konsultē par optimālākajiem risinājumiem,” skaidro A.

Minikovičs. Viņš atzīmē, ka būvuzraugi iesaistās projektēšanā un pārbauda risinājumu pamatotību, pārliecinās par to tehniski ekonomisko pamatojumu un ilgtspējību, kā arī pārbauda būvniecības ieceres dokumentācijas gala redakcijas atbilstību normatīvo aktu projektēšanas uzdevuma prasībām.

Būvuzraugi sniedz atbalstu būves tehniskā stāvokļa novērtēšanā, sagatavo projektēšanas darba uzdevumus, datus, kā arī novērtē nepieciešamos ieguldījumus un to izmaksas.

Būvdarbu stadijā būvuzraugi nodrošina procesa uzraudzību atbilstoši normatīvajam regulējumam. Būvuzraudzības daļa saskaņo darba veikšanas projektus, bet katram darbam atsevišķi tiek saskaņoti arī būvmateriāli pirms tiek pasūtīti, tādējādi ļaujot izvairīties no liekiem riskiem.

Viens no lielākajiem ieguvumiem ir tas, ka būvuzraugi iesaistās arī ekspluatācijas apstākļos, ir atgriezeniskā saite par objekta garantijas defektiem un attiecīgi tiek izvērtēti risinājumi, kas strādā un kas ne.

“Saskaņojam arī risinājumu izmaiņas un neparedzētos apstākļos sastādām fakta konstatācijas aktus. Pārbaudām cenu pamatotību papildu darbiem un nodrošinām detalizētu objektu pārbaudi pirms nodošanas ekspluatācijā. Viens no lielākajiem ieguvumiem ir tas, ka būvuzraugi iesaistās arī ekspluatācijas apstākļos, ir atgriezeniskā saite par objekta garantijas defektiem un attiecīgi tiek izvērtēti risinājumi, kas strādā un kas ne. Tāpat strādā atgriezeniskā saite no apsaimniekošanas un lietotāja prasībām, līdz ar to tiek uzkrāta būtiska pieredze, kas jau tiek pielietota nākamajos objektos,” ieguvumus no iekšējās būvniecības uzskaita A. Minikovičs.

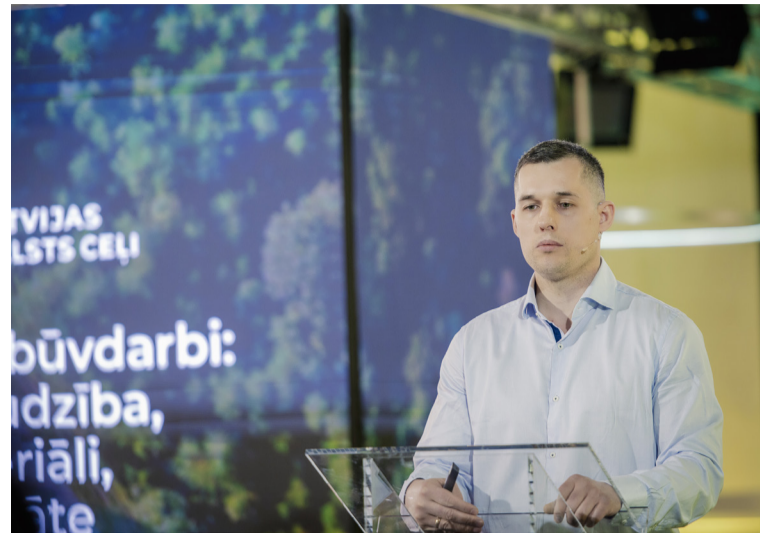
Lielākajiem objektiem

Ne visiem objektiem tiek veikta iekšējā būvuzraudzība. Šobrīd 33 objektiem veic ārējo būvuzraudzību, bet septiņiem iekšējo. A. Minikovičs skaidro, ka iekšējā būvuzraudzību veic stratēģiski svarīgākajiem un lielākajiem objektiem. Šobrīd tie, piemēram, ir Rakstniecības un mūzikas muzeja izvietošana, Latvijas–Baltkrievijas sauszemes robežas izbūve, Jaunā Rīgas teātra ēku kompleksa rekonstrukcija u.c. Ir vairāki kritēriji, kas nosaka vai objektam būs VNĪ būvuzraudzība vai tomēr ārējā būvuzraudzība. Iekšējā būvuzraudzību nodrošina objektiem, kur ir tehnoloģiski sarežģītiem būvdarbi, nepieciešamība pēc iekšējās drošības sertifikātu prasībām, objekts saistīts ar valsts drošību, tāpat tie var būt ārvalstu projekti. Savukārt ārējā būvuzraudzība attiecinās, piemēram, uz reģionālajiem projektiem un vienkāršākiem būvdarbu procesiem.

Iekšējā būvuzraudzība nodrošina objektiem, kur ir tehnoloģiski sarežģītiem būvdarbi, nepieciešamība pēc iekšējās drošības sertifikātu prasībām, objekts saistīts ar valsts drošību, tāpat tie var būt ārvalstu projekti.

VNĪ ir arī veicis salīdzinājumu 2021. un 2022. gadā par iekšējās un ārējās būvuzraudzības ieguvumiem. Kopumā ir analizēta septiņu ēku pieņemšana ekspluatācijā. “Ja ārējā būvuzraudzība uzrādīja, ka objekts viss ir gatavs un kārtībā, ka nav defektu, veicot detalizētas pārbaudes, visos objektos kopā konstatējām 1400 defektus. Galvenās neatbilstības bija saistītas ar to, ka pielietoti neatbilstoši materiāli, nepilnvērtīga inženiersistēmu darbība, tāpat arī nopietnāki pārkāpumi nesošo konstrukciju izbūvē. Nepareizi pielietota materiālu izbūves tehnoloģija un citi gan vizuāli, gan funkcionāli defekti. Tai pat laikā iekšējās būvuzraudzības objektos nav atklāts neviens defekts,” uzsver A. Minikovičs.

Kā iekšējās būvuzraudzības vienu no ieguvumiem viņš min arī to, ka tiek veikta detalizēta būvdarbu apjomu pārbaude un tas ir devis būtisku finansiālu ietaupījumu



Iekšējās būvuzraudzības ieguvumi

- Detalizēta faktiski veikto būvdarbu apjomu pārbaude dod finansiālu ietaupījumu;
- Neveicamo būvdarbu fiksēšana;
- Būvdarbu apjomu dublēšanās konstatēšana dažādās tāmēs, kā arī darbi, kas nav nepieciešami atbilstoši faktiskai situācijai objektā;
- Būtisku defektu konstatēšana, kuri ietekmētu ēkas ekspluatāciju;
- Konstatēti būvprojekta risinājumi, kuri neatbilda būvnormatīviem un kuras eksperts netika konstatējis ekspertīzes laikā;
- Netiek apmaksāti neizpildīti un nepārbaudīti darbi;
- Detalizēta objektu gala defektēšana pirms objekta pieņemšanas.

AVOTS: VNĪ

pasūtītājam. Būvuzraugi fiksē neveicamo būvdarbu apjomu un atklāj dublēšanos dažādās tāmēs, kā arī darbus, kas nav nepieciešami atbilstoši faktiskai situācijai objektā. Netiek apmaksāti neizpildīti un nepārbaudīti darbi. Viens no galvenajiem ieguvumiem ir tāds, ka objektiem veic gala defektēšanu un funkcionālo pārbaudi pirms tā pieņemšanas.

Būvuzraugi ir iesaistīti projekta pilnā dzīves ciklā. Proti, no idejas līdz ekspluatācijas apstākļiem. Tas atslēgo projekta vadītājus un līdz ar to ir iespējams uzsākt ātrāku objekta nodošanu ekspluatācijā, ja neatklājas neparedzēti gadījumi.

“Būvuzraugi ir iesaistīti projekta pilnā dzīves ciklā. Proti, no idejas līdz ekspluatācijas apstākļiem. Tas atslēgo projekta vadītājus un līdz ar to ir iespējams uzsākt ātrāku objekta nodošanu ekspluatācijā, ja neatklājas neparedzēti gadījumi. Piemēram, materiālu neatbilstība vai citi normatīvie pārkāpumi. Nevar noliegt, ka vienlaicīgi tiek celta arī būvobjektu un būvuzraugu nozares kvalitāte.

Būvuzraudzības kritēriji

VNĪ būvuzraudzība

- Tehnoloģiski sarežģīti būvdarbi;
- Projekti ar IDS prasībām;
- Objekts saistīts ar valsts drošību;
- Ārvalstu projekti;
- Un citi.

Ārējā būvuzraudzība

- Reģionālie projekti;
- Resursu nepietiekamība;
- Un citi.

AVOTS: VNĪ

Mūsu būvuzraugi ikdienas darbā arī pielieto dažādus inovatīvus risinājumus,” stāsta A. Minikovičs. Viņš arī piebilst, ka tie strādās pie tā, lai VNĪ projektēšanas vadlīniju izstrādes, kas ļautu projektētājiem strādāt pēc vienotas sistēmas un viņiem būtu vienota izpratne par to, ko pasūtītājs no viņiem sagaida, kā arī lai pasūtītājam būtu skaidrs, ko viņš vēlas saņemt no projektētāja. Tāpat tiek strādāts arī pie detalizētiem darbu veikšanas projektu sagatavju izstrādes. Šis savukārt palīdzētu būvniekiem izstrādāt darba veikšanas projektus vienkāršāk un novērstu strīdus par dažādām nianšēm. Mērķis ir sagatavot darba veikšanas projektu veidnes, kurās uzņēmums pats aizpilda nepieciešamās prasības un pielāgo konkrētajam objektam. Līdz ar to arī uzņēmējam ir skaidrs, ko pasūtītājs no viņa gaida.

**PASTĀSTI PAR
SAREŽĢĪJUMIEM
UZ CEĻA!**



**LATVIJAS
VALSTS CEĻI**

80005555

Bezmaksas diennakts tālrunis

Svarīga savstarpējā mijiedarbība

Kvalitatīva būvuzraudzība ir daļa no ilgtspējīga projekta, jo būvuzrauga veiktie pasākumi ietekmē būves kvalitāti gan īstermiņā, gan ilgtermiņā.

Tā diskusijā par būvuzraudzību un kvalitāti ikgadējās ceļu nozares konferences ietvaros norādīja eksperti. Būvuzrauga darba kvalitāte, punktualitāte un atbildība nodrošina kvalitatīvāku būvi, tomēr jāpatur prātā, ka nevajadzētu veidoties situācijai, kurā būvuzraugs lepojas ar to, cik daudz ir licis pārbūvēt un nojaukt. Būvuzrauga mērķis un uzdevums ir novest projektu līdz finišam, savlaicīgi pamanot problēmas un risinot tās.

Būvuzraudzība un kvalitāte

“Es atbalstu tēzi, ka būvuzrauga veiktie pasākumi ietekmē būves kvalitāti un ilgtspējīgu būvniecību. Būvuzraugam ir nozīmīga loma, nodrošinot to, ka būves ir kvalitatīvas un atbilstošas. Bet vārdu “kvalitatīvas” es laikam primāri nelietotu – ir jārunā par atbilstošām un ilgtspējīgām būvēm. Savukārt kvalitāte ir relatīvs jēdziens. Katram ir sava izpratne par kvalitāti. Tas, ko mums būvniecības procesā ir jānodrošina, ir būve, kas ilgi kalpotu un pildītu savas funkcijas,” norāda Būvniecības valsts kontroles biroja direktore Svetlana Mjakuškina.

Arī Ekonomikas ministrijas Būv-

niecība ir viens no sarežģītākajiem procesiem, tāpēc būvuzraugs ir noteiktai kārtībai pakļauta, sertificēta profesija. Proti, mēs esam pārbaudījuši būvuzrauga kvalifikāciju, kompetenci, spējas un prasmes. Esam pateikuši: jā, šī persona ir pietiekami kompetenta, lai spētu vērtēt būvdarbu veicēja darbību un aizsargātu pasūtītāja intereses. Primāri mēs vēlamies, lai būvuzraugs uzņemas atbildību, jo ne jau tāpat vien viņa sertifikācijai un uzraudzībai tiek veltīts tik daudz laika,” skaidro O. Feldmane.

Latvijas Būvzinieņu savienības valdes loceklis Rihards Akimovs uzsver, ka “ieroci”, lai aizsargātu pasūtītāja intereses un cīnītos par objekta kvalitāti, ir pietiekami un visu laiku tiek spodrinātu un asināti. Pavisam nesen veiktas izmaiņas, lai uzlabotu prakses uzraudzību un kontroli. Piemēram, ja pasūtītājs ir neapmierināts ar būvuzrauga darbu, tad par to ir jāinformē sertificējošā institūcija, lai atbilstoši procedūram varētu pārbaudīt būvspeciālistu. Tomēr M. Lazdovskis norāda, ka viens no aktuāliem jautājumiem ir: vai būvuzraugam, tēlaini izsakoties, ir jāguļas priekšā asfalta ieklājējam, lai neļautu veikt darbus, ja nav tehnoloģijai atbilstoši laikapstākļi? R. Akimovs



jāatceras, ka būvuzraugs ir pasūtītāja nolīgta persona, tāpat kā būvnieks, tāpēc visam ir jābūt savstarpēji atrunātam noslēgtajos līgumos. Būvuzraugs ir tas, kurš aptur darbus, bet svarīga ir skaidra kārtība – kas notiek tālāk un kāda loma šajā visā ir pasūtītājam. Vai viņš noraugās no malas, kamēr divas puses izstrīdas, vai arī tām ir līgumtiesiskās attiecības un visi iesaistītie mēģina vienoties. Tas ir svarīgi,” norāda O. Feldmane. Viņa arī piebilst, ka uzraugošajai institūcijai jāiesaistās tad, ja nav iespējams panākt vienošanos. Ne vienmēr uzreiz ir jāiesaista valsts vai uzraudzība. Tieši tāpēc viss process ir balstīts uz sertificētiem speciālistiem, kam ir pietiekamas zināšanas, un viņi savā starpā spēj risināt problēmas.

Runājot par būvuzraudzību un kontroli, S. Mjakuškina skaidro, ka būtiska loma ir tieši pasūtītājam un tam, kādus līguma nosacījumus viņš izvirza. Kā arī ne mazāk svarīgi ir tas, kāda iekšējās kontroles sistēma ir ieviesta būvobjektā. “Visam ir jābūt aprakstītam – gan nosacījumiem attiecībā uz tehnoloģiju, gan kvalitātes kontroles mehānismiem. No malas ir redzams, ka pasūtītājam ne vienmēr ir pietiekama izpratne par būvuzraudzības lomu. Savukārt regulējums dod ietvaru. Jautājums ir, vai pasūtī-

Panākumi sadarbībā

VAS Valsts nekustamie īpašumi (VNĪ) kopš 2018. gada ir ieviesusi iekšējo būvuzraudzību, kuras mērķis ir nodrošināt godīgu un profesionālu pasūtītāja tiesību un interešu pārstāvēšanu. Uz jautājumu, kāpēc izvēlēts šāds modelis, VNĪ Būvuzraudzības daļas vadītājs Arnis Minikovičs skaidro, ka tobrīd bija dažāda apjoma objekti, un bija problēmas gan ar kvalitāti, gan ar pasūtītāja interešu pārstāvēšanu. Ne vienmēr iepirkumā ir noteikts, tieši kā būtu jāpārstāv pasūtītāja intereses vai arī kā pasūtītājam ar būvuzraugu jāstrādā vienā komandā. Protams, ir arī labie piemēri, kur viņi saprotas no pusvārda. Bet ir gadījumi, kad jūti, ka netiec pārstāvēts, un līdz ar to netiek sasniegti vēlamie rezultāti. “Es piekritu Ekonomikas ministrijas viedoklim attiecībā uz būvspeciālistu iesaisti, bet nevar skatīties tikai uz būvuzraugu vien. Viņš varbūt profesionālis, bet nesasniedz kvalitatīvu rezultātu, ja aktīvi neiesaistīsies projektētājs un atbildīgais darbu vadītājs. Noteikti ir jābūt tiešai darbu vadītāja iesaistei,” uzsver A. Minikovičs. Viņš atzīmē, cik būtiska loma ir iesaistīto sadarbībai un mijiedarbībai, kā arī tiešajam darbam, jo būvi būvē būvuzņēmējs.

regulējumu, tika skaidri noteikts, ka būvuzrauga loma ir aizstāvēt pasūtītāju. Tāpēc sabiedrības aizstāvības funkcija tika nodalīta, jo tas ir būvinspektoru un būvvaldes kompetences jautājums. “Tajā brīdī, kad saprotam, ka būvuzraugs ir tas, kas objektā sitas par pasūtītāju, zūd jēga nodrošināt viņa neatkarību no paša

4 sūdzības 2022. gadā saņemtas attiecībā uz ceļu un tiltu būvuzraudzību.

AVOTS: LBS



Būvuzraugs ir viena no atslēgas personām, jo viss process ir balstīts uz četrām acīm principu. Ja projektēšanā vēl paredzēta obligātā būvprojekta ekspertīze, piemēram, trešās grupas būvēm, tad būvdarbu laikā būvuzraugs nodrošina šo četrām acīm principu.

Olga Feldmane, Ekonomikas ministrijas Būvniecības politikas departamenta direktore

niecības politikas departamenta direktore Olga Feldmane atzīmē: katra valsts un nozare pati izvēlas modeli, kas nepieļauj risku iestāšanās un nodrošina kvalitāti. Viņa skaidro, ka universālas receptes nav, bet šobrīd Latvijā regulējums ir optimāls, un ir samazināti riski nekvalitatīvām būvēm. “Būvuzraugs ir viena no atslēgas personām, jo viss process ir balstīts uz četrām acīm principu. Ja projektēšanā vēl paredzēta obligātā būvprojekta ekspertīze, piemēram, trešās grupas būvēm, tad būvdarbu laikā būvuzraugs nodrošina šo četrām acīm principu. Ar savām zināšanām un kompetenci viņš pārliecina, ka būvdarbu veicējs visu dara atbilstoši, kā arī ievēro pasūtītāja intereses. Vēl būtu jārisina un jāstiprina regulējuma piemērošana dzīvē. Tas, ko mēs redzam – pati sistēma sāk darboties, mēs sākam stiprināt uzraudzības funkciju, lai būvuzraugs skaidri apzinātos savu lomu un atbildību,” piebilst O. Feldmane. Runājot par pasūtītāja interešu ievērošanu VSIA Latvijas Valsts ceļu (LVC) valdes priekšsēdētājs Mārtiņš Lazdovskis skaidro, ka LVC ir bijušas diskusijas par to, vai būvuzraugs ievēro pasūtītāja intereses.

“Būvuzraugs nodrošina, ka būvniecības ieceres īstenošanas procesā pasūtītāja intereses ir aizsargātas.

norāda, ka būvuzraugs var uz laiku apturēt darbus, ja netiek ievēroti noteikumi un ziņot darbu vadītājam. Viņš skaidro, būvuzrauga tiesības ir atrunātas *Vispārīgajos būvnoteikumos*. Ja, piemēram, līst lietus, bet būvnieks veic kādus darbus, ko, iespējams, nevajadzētu veikt, būvuzraugam tas ir jāfiksē, jānofilmē vai jānofotografē. Lai gadījumā, ja parādās defekti, ir ko parādīt. Arī LVC Būvniecības pārvaldes direktors Gints Alberiņš piebilst, ka būvdarbus uz ceļa apturēt nav vienkārši. Lai būvuzraugs varētu to izdarīt ir jābūt normatīvo aktu pamatojumam.

327 sertificēti tiltu un ceļu būvuzraugi ir Latvijā ir šobrīd.

AVOTS: LBS

O. Feldmane atzīmē, ka būvuzraugs nav skatāms atsevišķi no pasūtītāja, jo tieši pasūtītājam ir vislielākā interese iegūt kvalitatīvu projektu. “Būvuzraugs var apturēt darbus, un viņam tas ir jādara. Būvdarbi būtu jāaptur un jāraksta sūdzība, ja būvdarbu vadītājs nepilda darbus un neizdodas atrast vienotu valodu. Tomēr



Pasūtītājam, iegādājoties šo pakalpojumu, ir precīzi jāsaprot, ko viņš sagaida no būvuzrauga.

Svetlana Mjakuškina, Būvniecības valsts kontroles biroja direktore

tājs saprot, kāda ir būvuzrauga loma? Pasūtītājam, iegādājoties šo pakalpojumu, ir precīzi jāsaprot, ko viņš sagaida no būvuzrauga.” Lai veicinātu izpratni par to, pasūtītājiem ir izstrādātas vadlīnijas. Arī pašu būvuzraugu kompetence ir jāstiprina. Būtiski, ka notiek dialogs starp pasūtītāju un visiem būvniecības procesā iesaistītajiem. Tāpat svarīgi, lai sarkanie signāli nonāk līdz sertificēšanas institūcijai, kas spēj izvērtēt un pieņemt lēmumu gan par sertifikāta apturēšanu, gan brīdinājumu izteikšanu,” situāciju iezīmē S. Mjakuškina.

Darbs ir jāvada un procesi jākontrolē atbildīgajam darbu vadītājam. Būvuzraugs ir četrām acīm principa īstenoātājs. Viņš pats darbus neveic, bet tikai kontrolē. Pēc VNĪ pieredzes, ja atklājas problēmas, seko papildu pārbaudes. Apstākļi var būt dažādi: iebūvēti neatbilstoši materiāli, pārākša par apjomiem vai papildu darbiem, kas nekvalificējas kā papildu darbi utt.

Arī O. Feldmane atzīmē, ka būvuzraugs jau kā pasūtītāja darbinieks, ir evolūcija domāšanā. Uzsākot diskusiju par *Būvniecības likuma*

pasūtītāja. Protams, ka pasūtītāji ir dažādi. Ir tādi, kam deg struktūrfondu apgūšana un tik daudz neinteresē kvalitāte vai skrupuloza regulējuma ievērošana. Te parādās būvuzrauga duālā daba. Jo no vienas puses tā ir reglamentēta profesija, būvuzraugs atbild par katru savu lēmumu ne tikai pasūtītāja, bet arī valsts priekšā, jo mēs viņu no valsts puses esam atzinuši par pietiekami kompetentu; bet vienlaikus viņam ir jāizstāv arī pasūtītājs. Viņš nedrīkst lemt pasūtītāja vārdā par sliktu pasūtītājam,” uzsver O. Feldmane. Diskusijās tika analizēts, kas ir būvuzraugs un kāda ir viņa loma. Secinājums bija tāds, ka nav vajadzības būvuzraugus pasargāt kā neatkarīgu institūciju. Ja pasūtītājs īsteno tikai vienu ieceri, nav pareizi pieņemt darbā būvuzraugu, tādā gadījumā adekvāts pakalpojums ir ārpuspakalpojums. Savukārt uzņēmumiem, kas ar būvniecības ieceri īstenošanu strādā ikdienā, ir jāapsver, vai nav optimāli veidot būvuzraudzību pie sevis.

Atbildības faktors

Viens no būtiskiem jautājumiem ir saistīts ar atbildību. Likums un pasūtītājs ir devis būvuzraugam pilnvaras. Līdz ar to svarīgi saprast, kas ir tie signāli, kas var radīt pasūtītāja neuzticību būvuzraudzības komandai. Galvenais signāls ir tas, ka būvuzraugs savas darbības nekoncentrē uz attiecīgajai tehnoloģijai svarīgajām un riskantajām lietām, norāda G. Alberiņš. “Būvnieks strādā un demonstrē, ka darbs ir izpildīts atbilstoši būvprojektam un likumam. Savukārt būvuzraugs var vai nu akli piekrist,

vai arī rūpīgi pārbaudīt un sniegt savu neatkarīgo vērtējumu, nevis piekrist būvniekam. Ko darīt situācijā, ja uzraugam īsti nevar uzticēties? Tādu būtu jāmaina,” skaidro G. Alberiņš. Viņš arī uzsver būvuzraudzības kompetences nozīmi. Ja tas ir nopietns uzraudzības uzņēmums ar savām kvalitātes procedūrām un savu apmācības un iekšējās kontroles sistēmu, tad tā ir vērtība un ieguvums. Pasūtītāja rīcībā ir jābūt vienkāršākiem instrumentiem, kā pieprasīt kvalitāti. “Šobrīd būvuzrauga no maiņa ir galēja lieta, kam uzraudzības kompānijas visbiežāk pretojas. Iespējams, to uztver kā sodu, nevis normālu procesu. Labs uzraugs dod būvniekam pietiekami daudz norāžu, lai līdz darbu apturēšanai nemaz nenonāktu. Tur slēpjas kvalitatīva uzraudzība,” piebilst G. Alberiņš.

Tajā pašā laikā ne mazāk svarīgi ir tas, kā pasūtītājs ir iepircis uzraudzības pakalpojumu. Jāsaprot, ka jau sākotnēji ir jābūt ļoti pārdomātam iepirkumam, lai vēlāk pats pasūtītājs sev neradītu problēmas.

Situācijas fiksēšana

Būvuzraugam ir jāveic pieraksti un jāfiksē situācija. Aizdomīgos gadījumos tiem ir jābūt detalizētiem. Ja defekti parādās, piemēram, nākošajā pavasarī, tad lai ir, kur paskatīties un meklēt cēloņus. Arī ekspertīzei nāk par labu redzēt, kas ir noticis

Būvspeciālistu patstāvīgās prakses uzraudzības pārbaudes:

Katru gadu tiek veikta visu būvspeciālistu pārbaude, ko veic LBS BSSI darbinieki

Ne retāk kā reizi piecos gados tiek veikta 20% sertificēto būvspeciālistu patstāvīgās prakses uzraudzības pārbaude, ko veic LBS BSSI nozīmēts eksperts

Katru gadu tiek veiktas padziļinātās pārbaudes 1% būvspeciālistu katrā darbības sfērā. Būvprojektus pārbauda BIS, būvdarbu vadīšanu un būvuzraudzību būvobjektā

Sūdzību par būvspeciālistu profesionālo darbību gadījumā, eksperti sagatavo eksperta atzinumus. Sūdzību izskatīšanas komisija izskata lietas un LBS BSSI izdod administratīvos aktus būvspeciālistu uzraudzības ietvaros

AVOTS: LBS

būvdarbu laikā, jo tas ataino tehnoloģiskās lietas, atzīmē R. Akimovs. Tomēr S. Mjakuškina vērs uzmanību, ka Būvniecības valsts kontroles birojs ir izstrādājis vadlīnijas būvuzraudzības pakalpojumam, kur ir cita starpā iekļauts būvuzraudzības plāns, kam ir liela nozīme, un tam ir jātop, pārzinot tehnoloģiju. “LVC ir ļoti pieredzējis pasūtītājs attiecībā uz būvniecības procesu un tehnoloģiskiem risinājumiem, kā arī uz kritiskajiem momentiem, kuri būvuzraugam ir jāizkontrolē. Protams, ka būvuzraudzības mērķis nav izveidot simts un vienu ierakstu, bet gan būt klāt tur, kur ir lielākie riski. Ja mēs skatāmies valsts līmenī, tad valsts ir ieinteresēta, lai informācija par nekvalitatīvu būvuzraudzību nonāktu līdz

sertificēšanas institūcijai. Jo mums ir svarīgi, lai nozarē darbotos kompetenti speciālisti,” norāda S. Mjakuškina.

Ekonomikas ministrijas ieskatā būvuzraudzībai nav jānotiek 24/7. Tai nav jāstāv blakus būvdarbu vadītājam, jāseko pa pēdām un jāpārbauda visas darbības. “Ari būvdarbu vadītājs ir reglamentēta persona, tāpēc plāna loma un jēga ir svarīga. Būvuzraugam nav visu laiku jāatrodas objektā. Viņš plānu veido tā, lai būvdarbu veicējs dabu veiktu kvalitatīvi. Ja ir parādījies defekts, nevar viennozīmīgi teikt, ka vainīgs ir būvuzraugs. Tāpēc ir sertificēšanas institūcija, kas var sniegt palīdzību un vērtēt, vai tas ir bijis plānā, vai plāns sagatavots atbilstoši un vai būvuzraugam bija jāpārbauda



Līgumos ir paredzēta būvnieka iesaiste garantijas periodā.

Arnis Minikovičs, VAS Valsts nekustamie īpašumi Būvuzraudzības daļas vadītājs

tieši šis posms,” saka O. Feldmane. Būvuzraugs nav viena persona. Būvuzraudzība ir komanda, kas veic kopīgu darbu. G. Alberiņš skaidro, ka normatīvie akti neliedz būvuzraugam vienlaicīgi darboties vairākos objektos. Taču LVC gadījumā jau līgumā tiek noteikts, ka būvuzraugs var darboties tikai attiecīgajā LVC objektā.

Pērn ir saņemtas 11 sūdzības attiecībā uz būvuzraugu darbu, liecina Latvijas Būvzinieņu savienības sniegtā informācija. Vienam būvuzraugam apturēts sertifikāts. Uz jautājumu, vai tas notiek bieži, R. Akimovs norāda, ka katru gadu ir pa gadījumam. Komisija izvērtē pārskatīto smagumu un atbilstību normatīvajiem dokumentiem.

Sūdzības nav vienīgais veids, kā tiek uzraudzīti sertificēti speciālisti. Katru gadu padziļināti pārbauda 1% speciālistu. Tas nozīmē, ka pārbaudes notiek uz vietas objektā, lai saprastu, kā tiek sniegts profesionālais pakalpojums, pat ja sūdzības nav saņemtas.

“Mērķis ir uzturēt tonusā speciālistus, lai viņi saprot, ka nedarbojas savā nodabā. Tas, ko es ļoti negribētu, lai būvuzraugs būtu birokrāts, kas visu tikai skaisti saraksta. Būvuzraugam ir jāspēj novērtēt, ko un kā neatbilstība ietekmē. Skatīties pēc būtības,” skaidro O. Feldmane.

Arī A. Minikovičs piebilst, ka noteikti nevajag radīt situāciju, kad būvuzraugs lepojas ar to, cik daudz ir līcis pārbūvēt, nojaukt utt. Jo viņa uzdevums ir realizēt projektu tā, visas problēmas tiek savlaicīgi pamanītas un izlabotas, līdz ar to nekas nav jāpārbūvē, jo potenciālie defekti novērsti darbu gaitā. VNĪ savā darbā izmanto dažādas jaunas un inovatīvas programmas, ar kurām ir ērti strādāt un atrast defektus. Līgumos ir paredzēta būvnieka iesaiste garantijas periodā. Viņam vismaz trīs reizes ir jāapmeklē objekts garantijas periodā. O. Feldmane uzskata, ka tas ir pareizi, jo pasūtītājs var nemaz nepamanīt defektu rašanās sākumu.

FINANSĒJUMS

Ceļu daudz, nodokļu maksātāju skaits sarūk

Kurš uzturēs valsts ceļus? Kur rast trūkstošo finansējumu valsts ceļiem un vai joprojām ir jāuztur viss plašais valsts ceļu tīkls?

Par šiem un daudziem citiem jautājumiem ikgadējā VSIA *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) rīkotajā nozares konferencē *Valsts ceļu tīkls: noturēt esošo vai attīstīt* diskutēja politiķi. Visi viņi atzīst, ka viens no svarīgākajiem jautājumiem, kas jārisina, ir valsts autoceļiem pieejamā finansējuma apjoma prognozējamība ilgākā periodā. Tas ļautu panākt efektīvāku darbu plānošanu, un rezultētos arī ar labāku autoceļu stāvokli.

Ļoti labā stāvoklī ir 18,1% reģionālo un tikai 7,1% vietējo valsts autoceļu ar grants segumu. Vienlaicīgi ir jāņem vērā, ka valsts ceļu tīkls ir plānots, rēķinoties ar aptuveni 3 milj. lielu iedzīvotāju daudzumu. Savukārt šobrīd Latvijā dzīvo vien aptuveni 1,8 miljoni iedzīvotāju. Līdz ar iedzīvotāju skaita sarūkumu, sarūk arī nodokļu maksātāju skaits, patlaban to ir ap 900 tūkstošiem. Deļ reģionu iztukšošanās 6,7 tūkst. km valsts vie-

pašvaldībām bija vien 146,74 km šādu ceļu, bet nodoti – 46,43 km. Tomēr būtu svarīgi, lai pašvaldības šos ceļus vai ceļu posmus pārņemtu savā pārziņā. “Vēl esot satiksmes ministra amatā, tika veikts vērtējums visiem ceļu posmiem. Daļa ceļu ir jānodod pašvaldībām, dodot līdz ar atbilstošu finansējumu. Bet ir arī posmi, kas būtu jāpārņem atpakaļ valstij. Īpaši tas attiecas uz maģistrālajiem ceļiem, kuru sakārtošanai var izmantot Kohēzijas fonda (KF) līdzekļus arī nākošajā plānošanas periodā. Kā piemēru var minēt, posmu aiz Lielupes tilta virzienā uz Tukumu, kas iet cauri Kalnciema purvam, un sākotnēji bija Jūrmalas iela. Divus gadus ilga process, lai valsts šo posmu varētu pārņemt un ieguldīt KF līdzekļus tā sakārtošanā. Līdz ar to, īpaši attiecībā uz maģistrālajiem posmiem, valstij un pašvaldībām ir jāspēj vienoties. Vēl ir daudz darba, lai sakārtotu iekšējo, pierobežu un maģistrālo autoceļu tīklu,” norāda Uldis Augulis, Saeimas deputāts (*Zaļo un Zemnieku savienība*).



Edmunds Zivtiņš, Saeimas deputāts (Latvija pirmajā vietā)

Šobrīd tie, kas izmanto transportlīdzekļus visādās nodevās un nodokļos valstī gadā samaksā aptuveni 800 milj. eiro. Ceļi atpakaļ saņem ap 300 milj. eiro. LVC ir aprēķinājuši, lai uzturētu kārtībā ceļu infrastruktūru un tā būtu top līmenī, ir nepieciešami 600 milj., eiro.

ar šiem 300 milj. eiro valsts ceļiem, kas ir uz pusi mazāk nekā ir nepieciešams. Jautājums ir – ko darīt, kur dabūt līdzekļus, lai varētu uzturēt tādus ceļus, kā mums vajag. Šobrīd tie, kas izmanto transportlīdzekļus visādās nodevās un nodokļos valstī gadā samaksā aptuveni 800 milj. eiro. Ceļi atpakaļ saņem ap 300 milj. eiro. LVC ir aprēķinājuši, lai uzturētu kārtībā ceļu infrastruktūru un tā būtu top līmenī,

jābūt iezīmētiem, lai arī būvniekiem būtu skaidrība desmit gadus uz priekšu. Viņa ieskatā to var izdarīt tikai ar speciālu budžeta palīdzību.

Savukārt Saeimas deputāts Edgars Tavors (Apvienotais saraksts) atzīmē, ka uz valsts galvenajiem autoceļiem jau pirms vairākiem gadiem uzsākta intensīva darbība, lai tie būtu labā stāvoklī. Runājot par līdzekļiem viņš skaidro: “Lai kā mēs diskutētu



Daļa ceļu ir jānodod pašvaldībām, dodot līdz ar atbilstošu finansējumu. Bet ir arī posmi, kas būtu jāpārņem atpakaļ valstij.

Uldis Augulis, Saeimas deputāts (Zaļo un Zemnieku savienība)

Ceļu ir daudz

Valsts ceļu tīklā ietilps vairāk nekā 20 tūkst. kilometru dažādas nozīmes ceļu. Nedaudz vairāk kā puse no tiem ir ar grants segumu. No šiem valsts autoceļiem tikai neliela daļa tiek izmantoti intensīvi – 70% autotransporta brauc pa 15% valsts autoceļu. Runājot par autoceļu stāvokli, dati rāda, ka 2022. gadā labā un ļoti labā stāvoklī bija 78,3% valsts galvenie autoceļi un 57,5% reģionālie autoceļi ar asfalta segumu. Sliktāka situācija ir uz grants ceļiem. Labā vai

tējo autoceļu ir zaudējuši valsts ceļu funkciju. Šos ceļus ikdienā greiderē, applauj, reizēm iztīra grāvjus un veic citus uzturēšanas darbus, taču kapitālus remontdarbus tiem neplāno. Šos ceļus valsts vēlas nodot pašvaldībām, kopā ar to naudu, kas tiek izlietota ikdienas uzturēšanas darbiem – 1560 eiro par kilometru gadā. Pašvaldības, pārņemot ceļus, kas pilda pašvaldības ceļu funkcijas, tālāk var lemt par prioritātēm novada mērogā – turpināt šo ceļu tikai uzturēt, vai plānot remontdarbus, ja pašvaldības mērogā ceļam ir lielāka nozīme. Līdz šā gada marta sākumam nodošanas procesā

Naudas jautājums

Uz autoceļu tīkla sakārtošanu ir jāskatās caur Administratīvi teritoriālās reformas (ATR) prizmu, piekrit Saeimas Publisko izdevumu un revīzijas komisija priekšsēdētājs Rihards Kozlovskis (*Vienotība*). “Runājot par mobilitātes nodrošināšanu, mēs atgriezāties pie tā, ka ir ceļi, pa kuriem, diemžēl, ir jābrauc ka zobs uz zoba neturas. Vienlaicīgi mēs redzam arī to, kāds ir pieejamais finansējums. Ja raugāties uz pašvaldību ceļu tīklu, redzams, ka pašvaldībām būtu nododami vairāk nekā seši tūkstoši kilometri valsts ceļu kopā ar pieejamo finansējumu. Protams, ka tas nav tik kārdinošs, lai pašvaldības piekristu pārņemt šo ceļu posmus,” norāda R. Kozlovskis.

Savukārt Saeimas deputāts Edmunds Zivtiņš (Latvija pirmajā vietā) ir pārliecināts, ka ir jāmaina sistēma kopumā. “Mēs visu laiku pļēkatāsim



Ceļu lietotāji maksā nodokļus tāpat kā daudzu citu pakalpojumu un produktu lietotāji. Šie nodokļi tiešā vai netiešā veidā nonāk valsts budžetā, bet mums ir veselības aprūpe, pedagogi un vēl daudzas citas vajadzības.

Edgars Tavors, Saeimas deputāts (Apvienotais saraksts)

ir nepieciešami 600 milj., eiro. Faktiski sanāk, ka to, ko iedzīvotāji un uzņēmēji samaksā nodevās un nodokļos, nenonāk atpakaļ uz ceļiem. Manā skatījumā ir tikai viena izeja. Ir jāatgriežas atpakaļ pie autoceļu fonda, jo būtība ir tāda, ka tai naudai, ko es atdošu, ir jāatnāk arī atpakaļ,” uzsver E. Zivtiņš. Viņš pieļauj, kas tas varētu nebūt 100% apmērā, bet līdzekļiem ir

par ceļa fonda atjaunošanu, objektīvi paskatoties uz Baltijas reģiona kopējo infrastruktūras finansējumu un IKP attīstību, kā arī uz budžeta ieņēmumiem, mēs ļoti precīzi saprotam, ka summa nemainīsies no saskaitāmo kārtības. Svarīgākais uzdevums, lai mūs IKP būtu par 10 miljardiem lielāks, bet budžeta ieņēmumi būtu par vismaz pusotru miljardu lielāki.



Mērķis nav ceļš, dzelzceļš vai būvniecības nozares brīvā kapacitāte. Mērķis ir savienojamība un pieklūstamība, un caur to arī attīstība, darba vietu radīšana utt.

Kaspars Briškens, Saeimas

Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisijas priekšsēdētāja biedrs (*Progresīvie*)

Ceļu lietotāji maksā nodokļus tāpat kā daudzu citu pakalpojumu un produktu lietotāji. Šie nodokļi tiešā vai netiešā veidā nonāk valsts budžetā, bet mums ir veselības aprūpe, pedagogi un vēl daudzas citas vajadzības. Šobrīd galvenais uzdevums nav autoceļu fonds. Ja šo naudu pārliksim citam, būsim spiesti kādam to noņemt nost. Tāpēc galvenais uzdevums ir ekonomikas un tautsaimniecības attīstība. Protams, šaubu nevienam nav, ka ceļos ir jāiegulda nauda.

E. Zivtiņš bilst, ka, protams, ka ideja par autoceļu fondu nav dogma. Svarīgākais ir iezīmēt finansējumu ilgākam termiņam, lai viestu skaidrību nozarē. "Runa nav par to vai tas būs autoceļu ceļu vai Kohēzijas fonds, vai vēl kāds cits fonds. Svarīgi ir iezīmēt šo naudu. Ja mēs saprotam, ka nedaudz vairāk kā 300 milj. eiro ir pa maz un ka vajag 600 milj. eiro, ir jādomā, kur un kā tos dabūt. Dodiet citu priekšlikumu. Bet es šobrīd redzu tikai šādu veidu, kā akumulēt naudu ceļiem, izveidojot divlīmeņu autoceļu fondu, kur ir iezīmēti arī līdzekļi pašvaldību vajadzībām. Cilvēks, kas pērk degvielu un izmanto ceļus, tad saprastu, kur nauda paliek," pārliecināts ir E. Zivtiņš. I. Augulis uzsver, ka jebkurā gadījumā esošais ceļu tīkls ir jāuztur. Ja tagad to nedaris, tad bedre paliks vēl lielāka, tāpēc, neskatoties ne uz ko, ceļiem finansējumu nevar samazināt.

Pašvaldības loma

Uģis Mitrevics, Saeimas deputāts un Saeimas Ilgtspējīgas attīstības komisijas priekšsēdētājs (*Nacionālā apvienība*) norāda, ka priecē valsts un pašvaldību spēja sadarboties un rast kopīgus risinājumus. "Nākotnē būs svarīgi, lai šī sadarbība ir vēl ciešāka, jo tā būs atslēga, vai mēs spēsim Latvijas kopējo ceļu tīklu, tai skaitā reģionos, izveidot par mūsdienīgu valsts un pašvaldību autoceļu tīklu. Tas ir lielais izaicinājums. Man liekas, ka tas ir nedaudz apburtais loks, mēs slēdzam skolas, lauku ceļos neatļaujamos ieguldīt, jo tur dzīvo maz iedzī-

Mums ir jādomā, vai ir nepieciešama četru joslu ātrgaitas šoseja uz Jelgavu. Vai tā vietā labāk investēt dzelzceļa infrastruktūrā, nodrošinot vilcienu kustību ar 15 minūšu intervālu un park&ride stāvlaukumus plašā areālā.

Kaspars Briškens

votāju, tāpēc mums tas šķiet pareizi. Bet apburtais loks ir tāds, ka cilvēku tur nav, jo nav skolas, ceļa utt. Latvija ir maza un cilvēku blīvums ir tāds, kāds ir un tomēr Eiropas lauku ceļi ir ar cieto segumu nevis peļķēm un dubļiem," uzsver U. Mitrevics. Viņš arī piebilst, ka pašvaldību divas lielākās risināmās problēmas ir izglītība

un ceļi un ielas. Ielas un ceļi vienmēr ir tā lieta, kas tiešā veidā neietekmē cilvēku dzīvi, bet netieši ietekmē visu labklājību un attīstību. Pašvaldības rosās, lai gan no valsts pārņemto kilometru skaits nav liels, virziens ir pareizs. "Mans sapnis ir, ka mēs braucam pa līdzvērtīgiem valsts nozīmes autoceļiem cauri visai Baltijai. Sapnis

līdzī vēl naudu, ir jābūt vēl kādam resursam, lai būtu tām būtu šī interese pārņemt. Piemēram, fondu pieejamība utt. Svarīgi, lai būtu iezīmēta nauda, bet nav svarīgi vai tas ir ceļu fonds vai kas cits. [Tas nepieciešams, lai var plānot, jo ceļa projektu nevar uztaisīt vienā dienā," uzsver U. Augulis.

Lai panāktu to, ka arī reģionālie



Uģis Mitrevics, Saeimas deputāts un Saeimas Ilgtspējīgas attīstības komisijas priekšsēdētājs (*Nacionālā apvienība*)

būtu, ka mēs nerijam putekļus. Ar dubultās virsmas tehnoloģiju mums ir gājis kā pa kalniem, tomēr tas ir risinājums, kā piedzīvot šo sapni, lai visi ceļi ir bez dubļiem un putekļiem," atzīmē U. Mitrevics.

Man liekas, ka tas ir nedaudz apburtais loks, mēs slēdzam skolas, lauku ceļos neatļaujamos ieguldīt, jo tur dzīvo maz iedzīvotāju, tāpēc mums tas šķiet pareizi. Bet apburtais loks ir tāds, ka cilvēku tur nav, jo nav skolas, ceļa utt.

ceļi ir pēc iespējas labāki, pirmais, kas ir jādara – jāstiprina tautsaimniecība un nodokļu politika. Problēma ir tā, ka aicina pārņemt ceļus, objektīvi nedodot līdzī nepieciešamo finansējumu, loģiski, ka pašvaldības negrib ņemt, uzskata E. Tavors.


Mērķis savienojamība

Latvijas iedzīvotāju zemais blīvums neapšaubāmi ir kritisks attīstības izaicinājums, skaidro Kaspars Briškens, Saeimas Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisijas priekšsēdētāja biedrs (*Progresīvie*). "Mērķis nav ceļš, dzelzceļš vai būvniecības nozares brīvā kapacitāte. Mērķis ir savienojamība un pieklūstamība, un caur to arī attīstība, darba vietu radīšana utt. Latvijai, paturot prātā zemā blīvuma izaicinājumu, vajag plānot savienojamības infrastruktūru multimodālā līmenī. Šodien mēs pārsvarā runājam par autoceļiem. Igaunija, veicot reformu, manīja infrastruktūras plānošanas pieeju, balstoties uz Zviedrijas un Somijas modeli, kur ir integrēta multimodālā infrastruktūras plānošana, uzturēšana un attīstīšana. Piemēram, autoceļu un dzelzceļu attīstība un uzturēšana ir plānota vienotā veido nevis šķirti," norāda K. Briškens. Viņš piekrīt, ka, mainot vietām saskaitāmos nekas jau nemainīsies, izņemot, ja tiks meklēti inovatīvi veidi, kā finansēt ceļu infrastruktūru. "Eiropas struktūrfondi, vismaz transporta infrastruktūra pamatā būs mērķēti uz dzelzceļu nevis uz autoceļiem. Mums ir jādomā, vai ir nepieciešama četru joslu ātrgaitas šoseja uz Jelgavu. Vai tā vietā labāk investēt dzelzceļa infrastruktūrā, nodrošinot vilcienu kustību ar 15 minūšu

intervālu un park&ride stāvlaukumus plašā areālā. Arī Rīgas areālā ir iespējas ietaupīt uz asfalta un veicināt pārceļšanos no autotransporta uz dzelzceļa transportu. Un valsts investīcijas vairāk vērītu uz mikromobilītāti, park&ride, satiksmes drošību utt.," savu viedokli pauž K. Briškens. Savukārt U. Augulis atzīmē, ka tas risina mazu daļu problēmu attiecībā uz to ceļu tīklu, kas ir šobrīd. "Mums ir bijušas idejas par Austrumu stīgām un dažādām citām lietām, bet tas viss ir jāliek kopā. Piemēram, uzbūvējam ceļu, bet nedodam iespēju tā tuvumā attīstīties. Kāpēc? Jo koncentrējam ES fondu atbalstu tieši uz attīstības centriem vai Rīgā, kur ir lielāka satiksmes intensitāte. Ja vēlamies, lai cilvēki apdzīvo visu Latvijas teritoriju, ir jāplāno un jānodrošina pašvaldībām attīstīties arī reģionos. Ir jāizstrādā konkrēts plāns - fondu pieejamība uzņēmējdarbības attīstībai būs tāda un tāda, skolu tīkls tāds, ceļu - tāds. Lai cilvēki redz. Nevis uztaisām plānus un noliekam, lai krāj putekļus. Premjeram šis plāns ir jātur sev priekšā un pēc tā arī jāiet. Mainoties premjeriem, plānus nemainām, bet turpinām jau iesāktu," uzsver U. Augulis.

Dzelzceļa loma

"Mēs nevar tikai uzturēt esošo ceļu infrastruktūru, nebūvējot jaunus ceļus. Vai mēs esam uzbūvējuši pa 30 gadiem kaut vienu ātrgaitas maģistrāli? Vai mums to tiešām vajag? Ir jāatgriežas izejas pozīcijā un jāsapņo jauna. Ja mēs sāksim finansēt apdaļīt ceļus, kas ir ekonomikas asinsrite, mēs nekur tālu netiksīm. Mums ir jāiet ārā no šī brīža modeļa un jādomā, kā mēs varam piesaistīt vēl līdzekļus, kā atbalstām uzņēmējus. Tā, kā mēs strādājam līdz šim, vairs nevar turpināt," pārliecināts ir E. Zivtiņš.

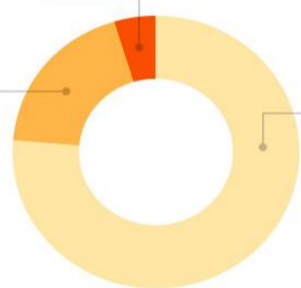
Arī K. Briškens norāda, ka te ir tā kritiskā dilemma, vai nu investējam reģionālā kapilārā tīkla attīstībā, vai ap lielajām aglomerācijām jeb artērijām esošajā infrastruktūrā. "Visticamāk Kohēzijas fonda finansējums autoceļiem vairs nebūs, zaļais kurss neinvestēs autoceļos. Nākotnē auto kravas no Via Baltica pārcelsies un Rail Baltica dzelzceļu. Tad kāpēc jāinvestē kapacitātē, kas aizies autotransportam, kuru tāpat nākotnē pārcels uz dzelzceļu. Tieši tāpēc es runāju par multimodālo plānošanu, ir jāņem vērā gan dzelzceļa, gan autoceļu kapacitāte. Pāreja uz dzelzceļu neizbēgami notiks gan kravu, gan pasažieru pārvadājumos. Visur, kur mēs varam to izdarīt, ir jāpārnes plūsmas uz dzelzceļu un tad mums atbrīvosies finansējums un investīciju instrumenti, lai mēs investētu kapilārajā autoceļu tīklā," skaidro K. Briškens. 

Finansējums valsts autoceļiem 2023. gadā

Kopā: 289 milj. eiro

13 milj. eiro
Kohēzijas fonds

55* milj. eiro
Atvēršanas
fonds



221 milj. eiro
Valsts budžets

*Plānotais

 LATVIJAS VALSTS CEĻI

UZTURĒŠANA

Palikt sava lauka robežās

Grāvis ir neatņemama ceļa konstrukcijas sastāvdaļa. Aparot ceļa nomales vai grāvjus, tiek bojāta ceļa konstrukcija, radot virkni problēmu gan ceļu īpašniekam, gan arī pašiem zemniekiem

Katru gadu Latvijā palielinās lauksaimniecisko darbību rezultātā bojāto autoceļu skaits. Īpaši tas attiecas uz grāvju uzāršanu, kā rezultātā tiek bojāta autoceļa konstrukcija un iznīcināta ūdens atvades sistēma. Tas savukārt ietekmē autoceļu nestspēju un īpaši atkušņa periodos un pavasarī padara to uzturēšanu apgrūtināšu, kad pašiem lauksaimniekiem ir īpaši aktuāla ceļu izmantošana.

Veicot darbības ceļa nodalījuma joslā un aizrot grāvjus, tiek traucēta ūdens novade un tas sāk krāties gan uz ceļa, gan arī applūst apstrādātie lauki. VSIA *Latvijas Valsts ceļi* (LVC) reģionālās nodaļas, veicot ceļu ikdienas pārraudzību, konstatē, piemēram, arī ganību aplokus, kas ierīkoti ceļu zemes nodalījuma joslas robežās, dažviet pat līdz ceļa šķautnei, nelikumīgu

ierīkotās nobrauktuves, siena un zaļbarības ruļļus, kas novietoti tiešā ceļa tuvumā, kas savukārt pasliktina satiksmes drošību.

Sargā ceļa konstrukciju

Ceļš ir sarežģīta inženiertehniska būve. Valsts galvenā autoceļa *pīrāgs* ir vairāk nekā metru biezs, zem virsējās asfalta kārtas slēpjas nesošā kārta,

salizturīgā kārta, drenējošais slānis. Ceļš tā ir arī ceļa nomale, nogāze, grāvis un grāvja ārējā šķautne. Viss uzskaitāmais ir ceļa konstrukcijas sastāvdaļas, kas kopumā nodrošina ceļa kalpošanas kvalitāti. Ja tiek sabojāts kāds no konstrukcijas elementiem, tad sāk ļodzīties visa konstrukcija, ceļa gadījumā tā plaisā, veidojas iesēdumi, tā saucamās "smilšu vanas" un citi defekti. Diemžēl ir bijuši

gadījumi, kad, aparat ceļa nomales vai grāvjus, ceļa konstrukcijas, kā arī komunikācijas, kuras nereti atrodas zem ceļa nodalījuma joslas, ir sabojātas.

Pieartā lauku mālzele nobloķē ūdens filtrāciju ārā no ceļa konstrukcijas, un ceļa vietā veidojas vanna. "Uzartie" ceļi rudens pārmitrinātājā periodā nav spējīgi ūdeni aizvadīt uz malām, un paliek reljefa zemākajās

Valsts, pašvaldību un komersantu autoceļu ceļu zemes nodalījuma joslas minimālais platums no autoceļa ass uz katru pusi ir:

- 25 m divu brauktvju autoceļam ar sadalošo joslu līdz 10 m;
- 15,5 metri vienas brauktuves autoceļam ar klātnes platumu no 12,5 m līdz 20 m;
- 13,5 m vienas brauktuves autoceļam ar klātnes platumu no 10,5 m līdz 12 m;
- 11 m vienas brauktuves autoceļam ar klātnes platumu no 8,5 m līdz 10 m;
- 9,5 metri vienas brauktuves autoceļam ar klātnes platumu līdz 8 metriem.

AVOTS: Likums *Par autoceļiem*



Valsts vietējais autoceļš Rauna-Mārsnēni-Ķerves (V183)



Valsts vietējais autoceļš Kalupe-Aizalksne (V714)



Valsts vietējais autoceļš Ludza-Auziņi-Stoļerova (V526)



Valsts vietējais autoceļš Stolderi-Vecvārkava (V750)

Soda apmēri

Par ceļu vai to kompleksā ietilpstošo būvju bojāšanu, iznīcināšanu, piegrižošanu, piesārņošanu vai aizsprostošanu, tostarp ceļu zemes nodalījuma joslas uzāršanu, kā arī ceļu satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu bojāšanu vai iznīcināšanu piemēro naudas sodu:

- fiziskajai personai no četrpadsmit līdz septiņdesmit naudas soda vienībām
- juridiskajai personai no simt četrdesmit līdz piecsimt astoņdesmit naudas soda vienībām

AVOTS: Ceļu satiksmes likuma 82.pants

vietās. Sabiedrībai kopumā jāsaprot, ka pat ne pārāk labi kopts grāvis, ir saglabājams – tas ir ļoti svarīgs. Pretējā gadījumā zūd funkcionalitāte, un rezultāts ir neapmierinošs visiem, skaidro LVC Ceļu pārvaldīšanas un uzturēšanas pārvaldes speciālisti.

Valsts autoceļu kompleksa veidojošo elementu aizsardzībai, satiksmes drošībai, uzturēšanai un būvniecībai tiek noteikta ceļu zemes nodalījuma josla, kas ir Satiksmes ministrijas (SM) īpašums, bet to pārvalda LVC. Tāpat SM īpašumā atrodas arī inženierkomunikācijas, piemēram, optiskie kabeļi, vājstrāvu tīkli, elektrības kabeļi, ūdens

atvades sistēmas, meliorācijas sistēmas utt. Ceļu nodalījuma josla tiek noteikta tāpēc, lai aizsargātu ceļa konstrukciju no bojājumiem.

Darbības jāsaskaņo

Lauksaimniekiem ir jāapsaimnieko laukus sava īpašumu robežās, tomēr, ja ir racionāli iespējams apstrādāt arī kādu daļu no ceļu zemes nodalījuma joslas vai arī rodas šaubas par robežu līdz kurai var veikt savas zemes apstrādi, ieteicams vērsties attiecīgajā LVC reģionālajā nodaļā, lai izvairītos no nepatīkamām situācijām. Jebkurās iespējamās darbības ceļu

zemes nodalījuma joslā ir jāaskaņo ar LVC. LVC Ceļu pārvaldīšanas un uzturēšanas pārvaldes Uzturēšanas uzraudzības daļas vadītājs Jānis Kastanovskis norāda, ka pieļaujami būtu, ja lauksaimnieki izplautu līdz grāvim vai uzberumam, bet metru līdz tam neuzartu. LVC Zemgales reģionālās nodaļas vadītājs Juris Derevjanko norāda, ka atjaunotiem grāvjiem tiek pastiprināti pievērsta uzmanība, lai tie netiktu bojāti. “Zemgalē šādu gadījumu skaits samazinoties, jo lauksaimnieki saprot, ka apkārt ir lidzenums un bez grāvjiem lauki un ceļi applūdis. Pagājušajā gadā gan bija viens gadījums, kad zemnieks pamanījās aizart grāvi. Viņam vajadzēja par saviem līdzekļiem to atjaunot. Diez vai otrreiz viņš tik neapdomīgi vairs rīkosies,” stāsta J. Derevjanko.

Savukārt attiecībā uz ceļa zemes nodalījuma joslas izmantošanu viņš atzīmē, ka uz šo var skatīties no diviem aspektiem. Proti, ja tiek bojāta ceļa konstrukcija, zemnieks ir sodāms un šāda izmantošana nav pieļaujama. Tomēr no otras puses zemnieki neļauj aizņemt ceļa zemes nodalījuma joslām, neveidojās kūla un krūmi. Arī LVC Kurzemes reģionālās nodaļas vadītājs Arvis Taube apliecina, ka pēdējo gadu laikā šādu gadījumu skaits reģionā ir samazinājies un lauksaimnieki ir kļuvuši apzinīgāki. Tomēr iepriekš gan ir bijuši gadījumi, kad, piemēram, ierīkotas nobrauktuves no lauku, aizberot grāvi ar akmeņiem. Līdz ar to pavasarī un rudenī ceļš un lauks aplūst.

Lielākā problēma šobrīd ir vērojama Latgalē. “Katru pavasari ceļi tiek uzarti. Katru gadu tiek veiktas sarunas ar zemniekiem, ka viņi neveiks lauksaimniecības darbus ceļu konstrukcijā, bet diemžēl ne visi šo vienošanos pilda,” situāciju skaidro LVC Latgales reģionālās nodaļas vadītājs Voldemārs Stirāns. Uz jautājumu, kas vēl tiek darīts, lai šādas situācijas novērstu, viņš norāda, par vietām, kur ceļu apar līdz šķautnei, informācija tiek nodota Valsts policijai. “Policija veic izmeklēšanu un atbilstoši rezultātiem pašvaldību administratīvā komisija veic zemnieka sodīšanu. Tomēr sodi ir salīdzinoši zemi. Pārējos gadījumos mēģinām runāt ar zemniekiem, un vai nu atjaunojam ūdens novades sistēmu par ikdienas uzturēšanas līdzekļiem, vai liekam atjaunot pašiem zemniekiem, kas gan bieži vien ir bezcerīgi,” uzsver V. Stirāns.

Veic apkopi

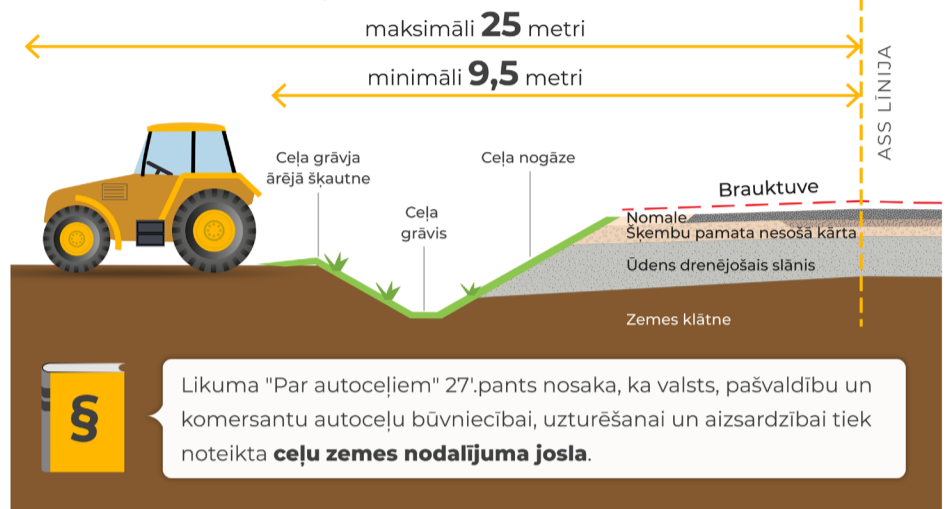
Lai uzlabotu ūdens atvadi no ceļa seguma, ik gadu tiek veikta grāvju tīrīšana, kā arī ūdens atvades sistēmas sakārtošanas darbi. Tāpat tiek veikta arī nomaļu grunts apauguma noņemšana. Pagājušā gadā valsts ceļu tīklā ikdienas uzturēšanas darbu ietvaros tīrīti un atjaunoti grāvji 155 138 m³ jeb aptuveni 155 km apmērā, kā arī noņemts apaugums 71 943 m³ apmērā. Šogad piecu mēnešu laikā tīrīti un atjaunoti vairāk nekā 40 km grāvju un noņemts apaugums 20 524 m³ apmērā.

Autoceļu zemes nodalījuma josla

Atbilstoši likuma “Par autoceļiem” 4. panta pirmajai daļai, valsts autoceļi un to zemes, tai skaitā ceļu zemes nodalījuma joslas, ar visām šo autoceļu kompleksā ietilpstošajām būvēm – zemes klātne, ceļa braucamā daļa, sāngrāvji, mākslīgās būves, ceļu inženierbūves, kā arī gaisa telpa un zemes dzīles ceļu zemes nodalījuma joslā, ciktāl tas nepieciešams transportlīdzekļu satiksmei un ceļa elementu izmantošanai un aizsardzībai, ir Latvijas Republikas īpašums, kas nodots LVC pārziņā.

Ceļa konstrukcijas

CEĻA ZEMES NODALĪJUMA JOSLA



Kāpēc nedrīkst bojāt autoceļu konstrukcijas:

TIEK TRAUCĒTA ŪDENS ATVADE, KĀ REZULTĀTĀ:



Tiek veicināta zemes klātnes kūkumošanās



Rodas neprognozējami izskalojumi, iesēdumi (smilšu vannas), ceļu malas noslīdējumi



Tiek bojātas meliorācijas sistēmas



Samazinās vai pilnībā pazūd ceļa nestspēja



pavasaros un rudenos ceļi nav izmantojami



Neatvadītiem nokrišņiem sasilstot, palielinās slīdamība



Tiek bojāti Satiksmes organizācijas līdzekļi



Tiek uznesti dubļi no lauka; pie lauku mēslošanas – kūtsmēsli



Tiek bojātas dažādas ceļu zemes nodalījuma joslā iebūvētās inženierkomunikācijas (sakaru un elektrības kabeļi, balsti, sadales kārbas vai akas).

Zāles pļaušana

Ceļmalas kopj (pļauj) atbilstoši valsts piešķirtajam finansējumam.

MK noteikumu prasības:

Ceļa uzturēšanas klase	Pļaušanas biežums sezonā
A	1 reizi
B	1 reizi
C, D, E	nav normēts



Ceļu konstrukciju uzraudzība



LVC nodaļu atbildīgie darbinieki, apsekojot autoceļus, konstatē konstrukcijas bojājumus



Sastāda aktu, iesniedz policijai



Policija izvērtē situāciju, konstatē/nekonstatē pārkāpumu



Konstatējot pārkāpumu, sūta to attiecīgās pašvaldības Administratīvajai komisijai



Administratīvā komisija pieņem galīgo lēmumu

ZINI? IEVĒRO!



LATVIJAS
VALSTS CEĻI



Tu taču nemazgā veļu 60°, ja apzīmējums uz apģērba saka, ka jāmazgā 40°?!



Un būvlaukumā
velc ķiveri, jo tā ir
tava drošība...



Arī transformatora
būdā tu nelīdīsi, ja
redzi zīmi "Bīstami"?!

Tāpat ir ar ceļazīmēm!