

JURIS ANITENS

Brauciet lēnām pār tiltu (arī pa ceļiem), draugi...

«**D**odiet man atbalsta punktu, un es pacelšu zemeslodī!» – tā teicis sengrieķu zinātnieks Arhimēds. Pārfrāzējot un piemērojot domu atbilstoši mūsdienu situācijai autoceļu saimniecībā Latvijā, varētu teikt: «Nodrošiniet mums pietiekamu plānveida finansējumu, un mēs sakārtosim ceļus mūsu valstī!» Katastrofāli nepietiekamais finansējums autoceļu nozarē, protams, ir viena no galvenajām problēmām. Bet vai tikai? Savulaik RTU (tolai RPI) ģeodēziju mācīja cienījams nozares speciālists Kārlis Menzins (1901–1979), un viņa galvenais moto bija: «Labs instruments, nepareizi lietojot, zaudē savas labās īpašības, bet slikts instruments, apziņīgi un saprātīgi lietojot, var dot arī labus rezultātus.» Tas nozīmē, ka ar pieejamo finansējumu mums jārikojas maksimāli atbildīgi visos ar ceļu būvniecību saistītajos etapos.

Visi vienā laivā

Visi autoceļu būvniecībā iesaistītie dalībnieki atrodas – tēlaini izsakoties – vienā laivā. Pasūtītājs – VAS «Latvijas Valsts ceļi» (LVC) vai kāds cits –, tehniskā projekta izstrādātājs, būvdarbus uzraugošais personāls, būvdarbus veicošie uzņēmumi, kā arī ceļu uzturētājs pēc būvdarbu noslēguma ir viena procesa saistīti dalībnieki. Jebkuras neveiksmīgas vai kļūdainas darbības atsaucas uz kopējā darba rezultātu, uz kvalitāti un darba grafiku ievērošanu, autoceļa uzturēšanu un lietotāju komfortu. Pasūtītājam jāspēj prognozēt pieejamais finansējums, savlaikus jāpasūta atbilstošs tehniskais projekts, jāorganizē izsoles un citas ar darbu sākšanu saistītas darbības, tostarp ar zemju atsavināšanu saistītie juridiskie procesi, kas šobrīd nebūt nav vienkārši. Ne viens vien ļoti vajadzīgs tehniskais projekts iegūlas plauktos, bet pēc laika tam nepieciešams veikt pārskatīšanu, labojumus. Nepatikama situācija veidojas, novērtējot izsoļu rezultātus. Ir grūti noteikt piedāvātās cenas atbilstību vai neatbilstību pasūtītāja uzstādītajām kvalitātes prasībām un būvētāju iespējām. LVC konkursa noteikumi ir gandrīz standartizēti, bet pašvaldību konkursu nolikumos bieži iekļauti grūti izprotami nosacījumi, un parasti uzvar piedāvājums ar viszemāko cenu. Projekta realizācijas laikā uzņēmējam rodas finansiālas problēmas, un tiek meklēti risinājumi, kas saistīti ar nevajadzī-

gām izmaiņām projektā, rodas pārpratumi un konflikti. Savukārt, ja pasūtītājs neizvēlas piedāvājumu ar zemāko, bet optimālo cenu, konkurenti nereti sāk tiesvedību, aizkavējot projekta realizācijas laicīgu sākšanu.

Pēdējo gadu laikā LVC lauzis vairākus apjomīgus projektu līgumus neadekvāti zemi nosolītās cenas dēļ. Līguma laušana formāli gan tiek pamatota ar dažādiem iemesliem, piemēram, kļūdas tehniskajā projektā, neatbilstoša ģeoloģiskā situācija, materiālu cenu izmaiņas vai kas cits. Projekts netiek pabeigts paredzētajos termiņos, cieš kopējā kvalitāte, turklāt jaunas izsoles organizēšana daļēji uzbūvētā objektā pakļauta dažādiem riskiem. Pat nav vērts cerēt, ka uzbūvētais autoceļu posms rezultātā būs tādā kvalitātē, kā sākotnēji paredzēts.

Saasinājies jautājums par tehnisko projektu kvalitāti. Lielā mērā tas saistīts ar zemajām cenām, kas tiek piedāvātas projektēšanas darbu izsolēs, ietekmējot ģeoloģisko izmeklējumu apjomu un kvalitāti. Trūkumi atklājas realizācijas gaitā, piemēram, saistībā ar purvu pārejām, fiksētajiem gruntsūdens līmeņiem, īpaši ierakumos ar mālainām gruntīm.

Vietējie būvmateriāli

Izņemot bitumenu un tā izstrādājumus, kas nav vietējie materiāli, pārējie ceļu būvei nepieciešamie materiāli ir pieejami Latvijā – smilts, grants, dolomīta šķembas. Izņēmums, protams, ir autoceļi ar augstu kustības intensitāti, kur asfaltbetona segu virskārtās jāizmanto ievestie granīta materiāli. Tas pats attiecas uz virsmas apstrādēm. Jāatzīmē, ka autoceļu segu izbūvē palielinājusies Latvijas dolomīta materiālu izmantošana, pateicoties saprātīgai autoceļu specifikāciju koriģēšanai atbilstoši Latvijas dolomītu atradņu īpatnībām un dolomīta šķembru ražotāju veiksmīgai darbībai. Gandrīz visas dolomīta atradnēs izmanto modernas tehnoloģijas, un karjeri tiek izstrādāti pa slāņiem, iegūstot šķembas, kas pēc īpašībām nav sliktākas par ievestajām.

Pietiekami sarežģīts ir jautājums par smilts atradnēm autoceļu būvniecībai. Deviņdesmito gadu sākumā, lai nodrošinātu ceļu būves vajadzības, tika veikta smilts atradņu izpēte. Būtu loģiski, ja LVC administrācija būtu veikusi atradņu rezervēšanu vismaz galvenajiem perspektīvajiem

būvprojektiem. Taču LVC pārziņā nav gandrīz neviena smilts karjera. Mūsdienās ceļu būvniecībā nepieciešamais smilts materiāla apjoms gadā mērāms miljonos m³, un tas jāpērk no privātajām struktūrām.

Vietējais izejmateriāls ir arī nofrēzētais asfaltbetons. Diezgan ilgu laiku nebija skaidrs, kam pie-der šis materiāls – vai būvētajam, vai ceļa īpašniekam. Tas ceļu malās uzkrājās ievērojamos apjomos, un tikai nesen atrasts nofrēzētā materiāla pielietojums segas pamatu izbūvē tajā pašā projektā.

Latvijā ir arī ļoti labi projekti

Neraugoties uz daudzajām problēmām Latvijas ceļu uzturēšanā un būvniecībā, kā arī sabiedrības klaji negatīvo attieksmi, vērtējot ceļu stāvokli (ne bez žurnālistu palīdzības), iepriekšējos gados realizēts pietiekams skaits labu projektu. Kopā ar kolēģiem autoceļu ekspertiem – ar Allanu Alliku no Igaunijas un Petru Tekoru no Lietuvas – esmu strādājis ekspertu grupas sastāvā, vērtējot LR Satiksmes ministrijas «Autoceļu Avīzes» Gada balvai izvirzīto iepriekšējos gados realizēto projektu kvalitāti. Lai gan nozares eksperti no kaimiņvalstīm Latvijas autoceļu stāvokli kopumā vērtēja atturīgi un negatīvi, jaunuzbūvēto un rekonstruēto objektu vērtējums bija pozitīvs. Mēs iepazīnāmies ar visiem nominācijām izvirzītajiem 2011. gadā realizētajiem būvprojektiem no Krievijas robežas līdz pat Ventspilij. Rekonstruētajos posmos ir ļoti līdzena un labi strukturēta sega, veiksmīgi izveidotas šķērssuvis un garenšuvis. Kvalitatīvi veikta ceļu posmu apdare, veiksmīgi izveidots ceļa aprīkojums, ceļu posmi ir vizuāli pievilcīgi. **LB**



JURIS ANITENS

1964. gadā beidzis RPI Celniecības fakultāti autoceļu specialitātē kā satiksmes ceļu inženieris. No 1967. līdz 2009. gadam strādājis Smiltenes

«8 CBR» – tehniskais direktors. Piedalījies gandrīz visos Vidzemē realizētajos autoceļu un tiltu projektos. Skaistākais projekts – tilts pār Amatu, a/c A-2 Rīga–Veļclaiene, 2004. gads. Kopš 2010. gada pensionārs, kā eksperts piedalās dažādos projektos.