



Augusts 2017

autocelu dzīve



Latvijas ieži ceļu būvniecībai

Ceļu būvniecībā tiek izmantoti četri ieži – smilts, grants, dolomīts un granīts. Smilti, granti un dolomītu iegūst tepat – Latvijā, bet granīts tiek importēts.

[---> 4. lappuse]

Ceļu būvnieki: Minerālmateriālu ražotāji ne vienmēr var nodrošināt prasībām atbilstošu produktu.

[---> 5. lappuse]

Jaunas prasības kvalitātei

Visos būvdarbu objektos uz valsts autoceļiem kvalitātei tiek nemitīgi sekots līdzī: no projektēšanas līdz gatavam ceļam. Tāpēc izmantot nekvalitatīvus materiālus vai neatbilstošas tehnoloģijas praktiski nav iespējams.



Autovadītājus aicina ievērot 50 km/h un 70 km/h ātruma ierobežojumus uz jaunieklātiem ceļa segumiem. Tās nav aizmirstās ceļazīmes!

[---> 2. lappuse]

Svētceļniekiem, dodoties uz Aglonu, jārēķinās ar ceļu remontdarbiem.

[---> 2. lappuse]

CSDD sesto gadu augustā organizē "Tehniskās apskates naktis". Šogad bezmaksas auto diagnostika tiks piedāvāta Cēsīs, Rēzeknē, Tukumā un Rīgā.

[---> 7. lappuse]

Īsumā

Ja neievēros gabarītu ierobežojumus uz Vidzemes šosejas, var slēgt satiksmi

VAS Latvijas Valsts ceļi (LVC) atkārtoti vērsas pie autovadītājiem ar aicinājumu ievērot gabarītu ierobežojumus kravas transportam zem pārvada pār Vidzemes šoseju pie pagrieziena uz Cēsim. Pretējā gadījumā tiek apdraudēta būvnieku, kas atrodas uz pārvada un sastatnēm, dzīvība. Ja ierobežojumi netiks ievēroti, varētu slēgt satiksmi.

Šogad aprīlī tika sākta valsts reģionālā autoceļa P20 Valmiera-Cēsis-Drabeši posma 29,52.-39,73. km pārbūve. Šo darbu ietvaros notiek arī būvdarbi uz ceļa pārvada pār autoceļu Vidzemes šoseju (A2) 77,76. km. Lai veiktu būvprojektā paredzētos darbus uz pārvada, ir samazināti pārvada augstuma un platuma gabarīti. Zem pārvada ir uzstādītas pagaidu turas, sastatnes un veidņi betona konstrukcijām. Uz pārvada un sastatnēm strādā cilvēki.

Neskatoties uz informējošām ceļa zīmēm un plakātiem, atsevišķi satiksmes dalībnieki ar lielgabariņu kravām vai tehnikas izmēriem ignorē gabarītu ierobežojumus, tādējādi radot ne tikai bojājumus pagaidu konstrukcijām un satiksmes organizācijas aprikojumam, bet arī reālu dzīvības apdraudējumu uz pārvada un sastatnēm esošajiem strādniekiem. LVC ir vērsusies Valsts policijā ar lūgumu veikt preventīvus pasākumus, lai novērstu ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumus.

Pēc būvdarbu pabeigšanas ātruma ierobežojumi ne bez iemesla

Visā valstī aktīvi norisinās ceļu būvdarbi, vietām tie ir jau pabeigti, taču nereti tiek saglabāti ātruma ierobežojumi – 50 km/h un 70 km/h. Šie ierobežojumi ir pamatoti un autovadītājiem lūgums būt pacietīgiem un pašu drošībai tos ievērot.

Pēc asfaltēta autoceļa atjaunošanas reizēm pat mēnesi vai ilgāk saglabājas ātruma ierobežojums 70 km/h. Tas tāpēc, ka pēc ceļa seguma virskārtas izbūves bitumena saistviela veido plēvīti – tā var būt slidena. Ir nepieciešams laiks, lai ar automašīnu riepām šo plēvīti nodeldētu. VAS Latvijas Valsts ceļi šādos posmos regulāri veic saķeres mērījumus, un tiklīdz tā atbilst normai, ātruma ierobežojumi tiek noņemti.

Lai atjaunotu ceļa virskārtu, Latvijā bieži izmanto virsmas pastiprināšanu ar bitumena emulsijas un sīkšķembu maisījumu. Uz ceļa segas uzklāj bitumena emulsiju un virs tās – dažus centimetrus biezu sīkšķembu kārtu. Lai bitumena emulsija pilnībā sasaistītos ar sīkšķembām, ir nepieciešams laiks – vairākas dienas. Kad šis process ir beidzies, sīkšķembas no seguma tiek novāktas. Kamēr emulsijas sasaiste ar sīkšķembām nav noslēgusies, automašīnu riteņi nepielipušās sīkšķembas var uzraut gaisā un tās var sabojāt sava vai citu transportlīdzekļu stiklus. Tādēļ šajos posmos nosaka ātruma ierobežojumu 50 km/h vai 70 km/h. Uz šādiem ceļiem vēlams arī palielināt distanci starp automašīnām.

Par Saldus ceļinieka lielāko īpašnieku kļūvis Francijas uzņēmums Eurovia

Kopš jūnija beigām šim Francijas uzņēmumam pieder 68,75% Saldus ceļinieka kapitāldaļu. Uzņēmuma vadība norāda, ka šis pārmaiņas ļaus Saldus ceļiniekam vairāk strādāt ārpus Latvijas valsts robežām, piesaistīt lielākas investīcijas, apgūt un ieviest jaunas tehnoloģijas. Saldus ceļiniekam vairāk strādāt ārpus Latvijas valsts robežām, piesaistīt lielākas investīcijas, apgūt un ieviest jaunas tehnoloģijas. Saldus ceļiniekam vairāk strādāt ārpus Latvijas valsts robežām, piesaistīt lielākas investīcijas, apgūt un ieviest jaunas tehnoloģijas.

Cilvēki labprāt ziedo naudu, izmantojot kastītes pie ELVI veikalu kasēm

Ziedojumu kastītes, kas izvietotas pie veikalu kasēm, pircēji atzīst par ērtu un pamanāmu

ziedojumu vākšanas rīku, liecina nacionālā pārtikas mazumtirdzniecības veikalu tīkla ELVI veiktā aptauja par ziedojumu veikalos, stāsta SIA ELVI Latvija komercdirektore Laila Vārtukapteina. Vairums respondentu naudu ziedojumu kastītēs met vairākas reizes gadā (21%), gandrīz piektā daļa aptaujāto (17,3%) atzīst – ziedojumu kastītēs ar nelielu naudas summu papildina pat vairākas reizes mēnesī. Zīmīgi, ka daudzi ziedojumu kastītēs naudu met tad, ja ir labā noskaņojumā, vai ja makā sakrājies pārāk daudz sīknaudas. Palīdzēt bērniem vēlas 61,5% Latvijas iedzīvotāju. 21,5% norāda, ka jāpalīdz bērniem ar smagām saslimšanām, invaliditāti, 13,6% uzskata, ka svarīgi palīdzēt trūcīgu vai nelabvēlīgu ģimeņu atvasēm, 12,2% atbalsta ziedojumu vākšanu bērnu rehabilitācijai, 12,3% vēlas palīdzēt dzīvniekiem patversmēs, bet 9,5% – palīdzības sniegšanai bērnamāmos mītošajiem mazuļiem.

ELVI aicina ziedot Neauglības ārstēšanas kampaņai, lai palīdzētu tik pie ilgi gaidītā bērniņa tiem, kas nespēj to izdarīt pašu spēkiem! Meklē ziedojumu kastītes ELVI, kā arī *Klīnikā EGV*, veikalos *Alkoutlet*, degvielas uzpildes stacijās *Virši-A*, lietotu preču mazumtirgotāja *Kristīne-RR* veikalos, aptieku tīklā *Mēness aptiekas* un Centrālajā laboratorijā.

LTAB: pieaug gājējiem un velobraucējiem izmaksāto atlidzību apjoms

Latvijā pēdējo gadu laikā strauji audzis gājējiem un velobraucējiem izmaksāto atlidzību apjoms – pērn ceļu satiksmes negadījumos (CSNg) cietušajiem gājējiem atlidzības izmaksāts 2,2 reizes vairāk, bet cietušajiem velobraucējiem trīs reizes vairāk nekā 2012. gadā.

2016. gadā CSNg cietušajiem gājējiem atlidzības izmaksāti 574,37 tūkst. eiro, bet velobraucējiem 216,52 tūkst. eiro.

Svētceļniekiem, dodoties uz Aglonu, jāreķinās ar ceļu remontdarbiem

Vissvētākās Jaunavas Marijas Debesīs uzņemšanas svētku laikā un pirms tiem uz vairākiem autoceļiem, kas ved uz Aglonu, notiks remontdarbi.

Tradicionāli uz šiem svētkiem ierodas liels dalībnieku skaits, tajā skaitā svētceļnieki. Tādēļ autobraucējiem jābūt īpaši uzmanīgiem, jo dažādos autoceļu maršrutos virzienā uz Aglonu būs intensīva gājēju kustība.

Remontdarbi no Rīgas un Vidzemes puses

Uz autoceļa Krāslava-Preiļi-Madona (Madonas apvedceļš) (P62) līdz Aglonai divos posmos notiek ceļa pārbūve: no krustojuma ar autoceļu Jēkabpils-Rēzekne-Ludza-Krievijas robeža (Terehova) (A12) līdz Steķiem (88.-99,5. km) un no Preiļiem līdz Kasītei (44,15.-57,54.km).

Savukārt Līvānos slēgts

Stacijas ielas posms no Dzelzceļa ielas līdz Rīgas ielai (A6) Aktīvi darbi joprojām norisinās uz autoceļa Jēkabpils-Rēzekne-Ludza-Krievijas robeža (Terehova) (A12) abpus Varakļāniem, starp Ludzu un Rēzekni, kā arī uz Daugavpils šosejas (A6) pirms un aiz Jēkabpils.

No Latgales puses

Uz autoceļa Krāslava-Preiļi-Madona (Madonas apvedceļš) (P62) no Aglonas līdz Grāveriem (20.-30,56.km) notiek seguma atjaunošana.

Ar satiksmes ierobežojumiem jāreķinās arī, dodoties uz Aglonu no Lietuvas un Baltkrievijas pierobežas – būvdarbi notiek gan Daugavpils

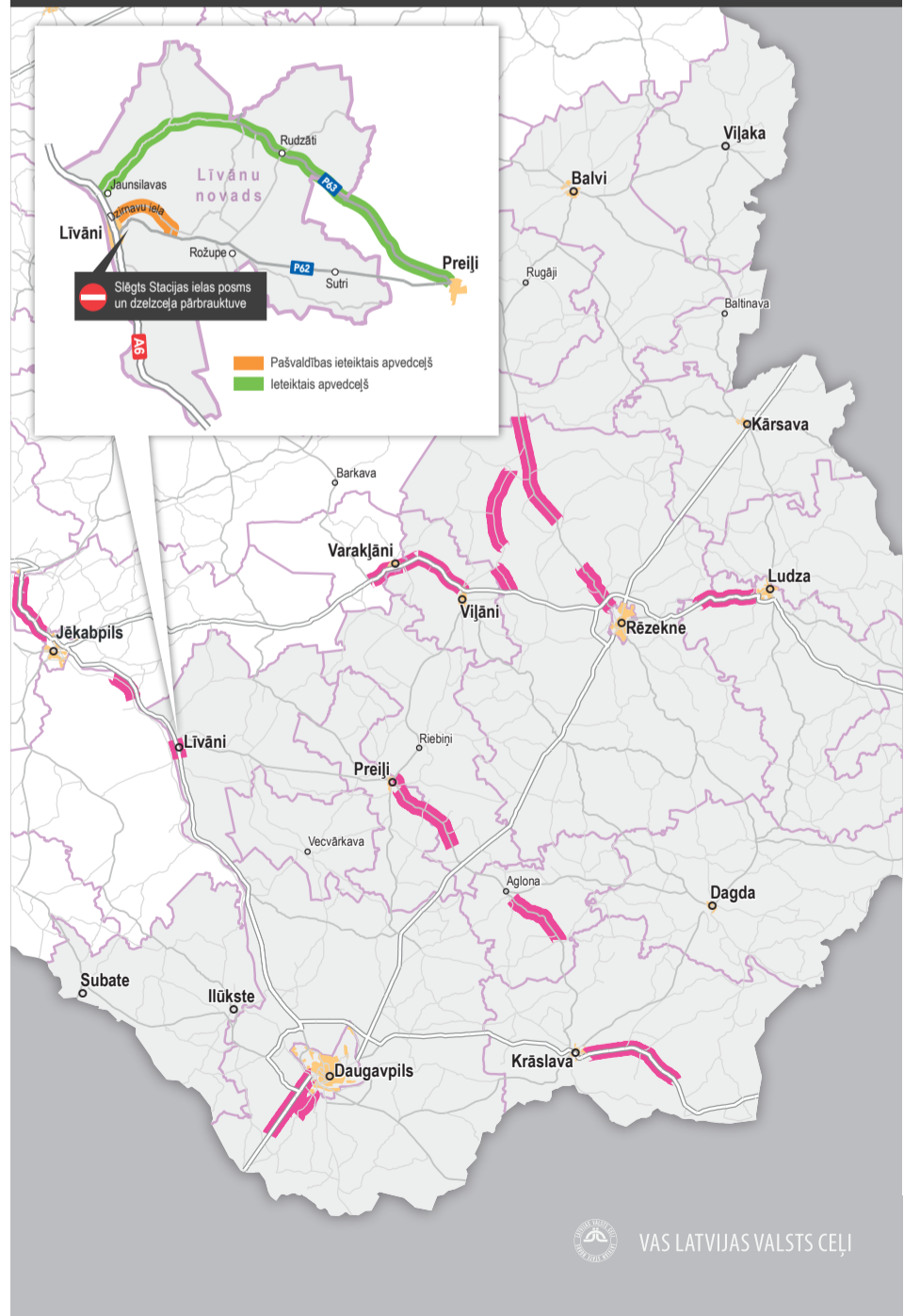
(12 km posms no Daugavpils līdz Medumiem), gan Krāslavas apkaimē (16 km posms aiz Krāslavas).

Aicinām autovadītājus ar izpratni izturēties pret ieviestajiem satiksmes ierobežojumiem, ievērot satiksmes organizācijas kārtību, kā arī reķināties ar iespējami ilgāku ceļā pavadīto laiku.

Aktuālā informācija par satiksmi valsts autoceļā tiklā un uzziņas ir pieejamas pa diennakts bezmaksas tālruni 80005555, www.lvceļi.lv, kā arī aplikācijā Waze.

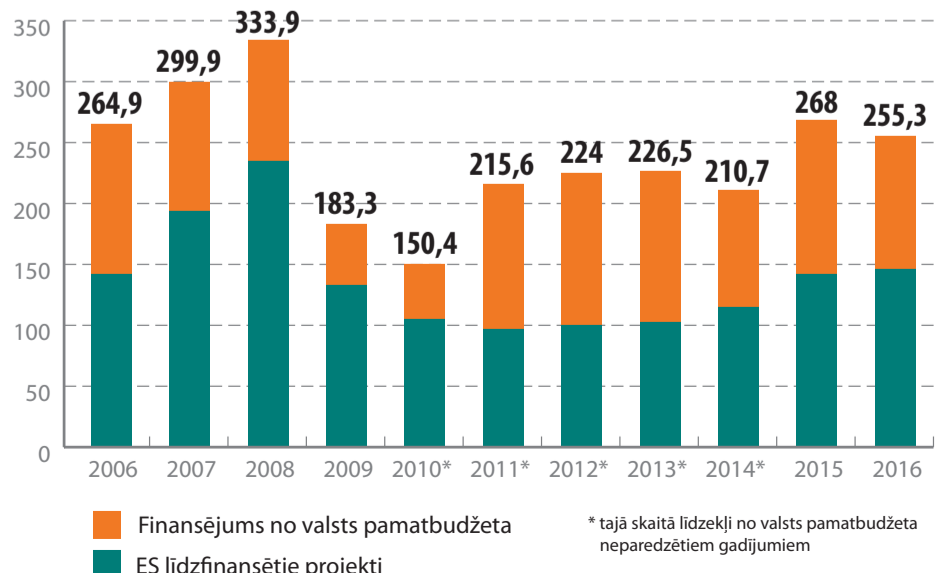
Vissvētākās Jaunavas Marijas Debesīs uzņemšanas svētki norisināsies no 12.-15. augustam Aglonā.

Būvdarbi Latgalē augustā



Skaitļi un fakti

Valsts autoceļu finansējums, milj. eiro



Edgars Strods: izmantot nekvalitatīvus materiālus valsts ceļu objektos ir kļuvis ļoti grūti



VAS "Latvijas Valsts ceļi" (LVC), īstenojot kvalitātes vadības sistēmu, neizdala būvdarbu noslēguma kvalitātes kontroli kā atsevišķu elementu, bet rūpīgi seko līdzī visam būvniecības procesam. Kādas ir galvenās izmaiņas, kas šajā procesā notikušas, kādas gaidāmas nākotnē, un kā tas ietekmē valsts ceļu kvalitāti, "Autoceļu Avīzei" intervijā stāsta LVC valdes loceklis Edgars Strods.

Kā LVC seko autoceļu būvdarbu kvalitātei valsts autoceļu tīklā?

Iepriekšējo trīs gadu laikā esam ieviesuši kvalitātes vadības sistēmu (KVS), kuru nepārtraukti turpinām pilnveidot un uzlabot. KVS ietver virkni pasūtītāja – LVC – darbību, kas ļauj sekot līdzī un uzraudzīt būvniecības procesu sākot no projektēšanas līdz būvdarbu garantijas perioda beigām.

Kā praktiski tiek realizēta KVS?

Kopumā tā ir daudzu savstarpēji saistītu procesu ķēde, kuras darbību nodrošina lielākā daļa LVC darbinieku. Būvniecības pārvalde organizē un kontrolē būvprojektu izstrādi, iepirkumus un būvdarbus, Autoceļu kompetences centrs veic kvalitātes kontroles pasākumus. Ceļu pārvaldīšanas un uzturēšanas pārvalde seko līdzī uzbūvētajiem ceļa posmiem to garantijas perioda laikā. Satiksmes organizācijas pārvaldes un Ceļu pārvaldīšanas un uzturēšanas pārvaldes darbinieki papildus citiem pienākumiem veic būvniecības projektu vadību.

No visām šīm darbībām vēlos izcelt būvdarbu vadības

procesu – konkrēti kvalitātes uzraudzību būvobjektā.

Jau dažas nedēļas pirms būvdarbu sākuma darbu uzsāk būvzinīeris – viņš iepazīstas ar būvprojekta dokumentāciju, izpēta remontējamo posmu dabā, lai, sākoties būvdarbiem, netiktu pieļautas, ja tā varētu nosaukt, stratēģiskas kļūdas. Būvzinīeris iepazīstas un apstiprina būvdarbu veicēja iesniegtos precizētos būvdarbu veikšanas plānus un programmas.

LVC projektu vadītāji arvien rūpīgāk pārbauda būvuzraudzības darbu, un ir gadījumi, kad par pārkāpumiem tiek piemēroti līgumsodi.

Būtiskākais sākas mirkli, kad notiek gatavošanās jaunu materiālu – smilts, šķembu vai asfaltbetona iebūvei remontējamajā ceļa posmā. Tad būvzinīeris apstiprina būvdarbu veicēja izvēlētos materiālus – iepazīstas ar to kvalitāti apstiprinātajiem dokumentiem, šaubu gadījumā pieprasa šo izejmateriālu papildus testēšanu, lai

pārliecinātos par to atbilstību būvprojektā izvirzītajām prasībām. Esam pārliecināti, ka autoceļa remontam nepieciešamo izejmateriālu kvalitāte ir ļoti svarīga, lai remontējamais autoceļa posms kalpotu noteikto periodu, tādēļ arī LVC norikotajam darbiniekam – projekta vadītājam – uzdots rūpīgi sekot līdz tam, lai būvzinīeris apstiprinātu tikai tādu būvmateriālu, par kuru kvalitāti nerastos ne mazākas šaubas.

Nākošais būtiskais aspekts ir nepārtraukta būvuzraudzības veikšana uz ceļa – būvzinīeris, būvuzraugs vai tā palīgs atrodas objektā un veic savus pienākumus katru brīdi, kad vien notiek būvdarbi. Tā mēs varam panākt, ka iespēja veikt būvdarbus ar nekvalitatīviem materiāliem vai pielietojot nepareizu tehnoloģiju tiek praktiski izslēgta. Protams, pie nosacījuma, ka būvuzraudzība savus pienākumus veic godprātīgi. Klātesot būvuzraugam, arī būvdarbu gaita un izpildīto darbu apjoms tiek pastāvīgi pārbaudīts, atspoguļots izpildedokumentācijā un ir pilnībā izsekojams.

Būvuzraudzību LVC objektos veic atklāta konkursa rezultātā izvēlēti uzņēmumi, kuros iesaistītie darbinieki ir

ar objektam atbilstošu kvalifikāciju un pieredzi. Operatīvai kvalitātes kontrolei tiek piemērotas dažādas ierīces un mērinstrumenti.

Nemot vērā to, ka šovasar ceļu būvdarbi notiek ļoti intensīvi daudzos ceļu posmos vienlaicīgi, vai neesat saskārušies ar problēmām kvalificētu būvuzraugu piesaistē?

2017. gada būvdarbu sezonas sākumu aizkavēja nelabvēlīgi laika apstākļi – pavasaris bija vēls un iepriekšējā gadā uzsāktajos objektos ilgi nevarēja atsākt darbus.

Šogad ceļu būvdarbi ir sevišķi aktīvi arī uz pašvaldību autoceļiem. Būvuzraudzībā notiek paaudžu maiņa. Ir vairāki būvuzraugi, kuri nav gatavi strādāt pilnu slodzi vienā objektā, uzņemoties pilnu atbildību par tajā notiekošajiem būvdarbiem. LVC projektu vadītāji arvien rūpīgāk pārbauda būvuzraudzības darbu, un ir gadījumi, kad par pārkāpumiem tiek piemēroti līgumsodi.

Visi šie aspekti sezonas sākumā veicināja to, ka situācija būvuzraudzības tirgū saasinājās, un bija jūtams būvuzraugu trūkums. Pašlaik ir pabeigti daudzi 2016. gadā iesāktie objekti, un būvuzraugu piedāvājums iepirkumos ir pietiekošs.

Ja realitātē veikto darbu apjoms nepieciešams mazāks, nekā projektā bija paredzēts, tiek veiktas būvprojekta izmaiņas un apjomi tiek samazināti.

Vai šogad valsts ceļu remontdarbiem ir paaugstinātas kvalitātes prasības?

Kvalitātes prasības ceļu būvmateriāliem tiešā veidā paaugstinātas nav, esam kļuvuši prasīgāki pret būvdarbu veicējiem, projektētājiem un būvuzraugiem.

LVC ir notikuši vairāki semināri un apmācības, kuros pilnveidotas viņu zināšanas. Ir bijušas vairākas tikšanās ar būvdarbu vadītājiem, būvuzraugiem un projektētājiem, kurās esam skaidrojuši mūsu prasības un izskaidrojuši, kādas sekas var būt tad, ja šīs prasības netiks ievērotas.

Runājot par jaunievedumiem autoceļu būvē, varu pastāstīt, ka šogad spēkā stājās prasība – asfaltējot autoceļu posmus, kuros satiksmes intensitāte pārsniedz 5000 automašīnas dienā, jāpielieto speciāla asfaltbetona pārkrāšanās iekārta. Šī papildu tehnoloģiskā vienība ievērojami uzlabo ieklātas asfaltbetona segas viendabīgumu. Šādi iespējams panākt vienmērīgāku ceļa posma kalpošanas ilgumu, ievērojami samazinot bedru rašanās iespējas tā kalpošanas laikā.

Arī tāda šķietami nebūtiska lieta kā būvmateriālu pārvaldīšanas kravas kastes forma var ietekmēt ceļa seguma kvalitāti. Tāpēc LVC šogad ir ieviesusi prasību – visām kravas automašīnu kastēm jābūt ar noapaļotiem stūriem. Tas neļauj materiālam sakrāties un akmeņiem sabirt stūros,

radot neviendabīgu materiālu. Šī prasība tiek plaši pielietota visā pasaulē un dod lielu efektu.

Projekts ir katras būves sākums. Vai projektēšanas jomā ir jūtami uzlabojumi?

Projektētājiem jāstrādā ciešā sadarbībā ar pasūtītāju. Projektētāji nereti sūrojās, ka nesaņem atbildes, ka tās tiek novilcinātas un ir pretrunīgas. Šāda situācija uzņēmumos ar sadalītu struktūru nav retums. Pēdējā gada laikā mēs uzņēmumā veicām reformas, mainījām struktūru, lai uzlabotu sadarbību un komunikāciju ar projektētājiem.

Esam izveidojuši profesionāļu komandu, kas reizi nedēļā izskata būvniecības procesā iesaistīto pušu jautājumus un pieņem lēmumus. Tie ir arī projektētāju jautājumi, būvprojekta starpziņojumi, gala ziņojumi vai arī būvniecības laikā nepieciešamie izmaiņu akti. Protams, lai pieņemtu lēmumus, ir jābūt informācijai. Daudzos gadījumos mēs esam spiesti lūgt papildus informāciju. Process ir pilnveidots tiktāl, ka apmierinātas ir visas būvniecībā iesaistītās puses.

Esam iestrādājuši līgumos vairākus punktus, kas projektētājiem uzliek finansiālu atbildību par sagatavoto projektu. Pozitīvi ir tas, ka projektētāji savu darbu veic atbildīgāk, risinājumi tiek izstrādāti pārdomātāki.

To, ka projektu kvalitāte ir ievērojami uzlabojusies, ir veicinājuši projektētāju piedalīšanās būvdarbu uzraudzībā – autoruzraudzība. Piedaloties iknedēļas sanāksmēs būvlaukumā, projekta autors objektā uz vietas redz savas kļūdas. Līdz ar to nākamajos projektos viņš centīsies no tām izvairīties.

Ir izstrādāta metodoloģija, lai attieksme pret visiem būvniekiem vienādos gadījumos būtu vienāda, un tiktu piemērotas vienādas sankcijas.

Vai tiesa, ka projektētāji iekļauj arvien dārgākus risinājumus, sadārdzinot būvniecību?

Projektētāji vēlas samazināt savus riskus. Mums bija iebildumi, ka projektā nav paredzēti visi nepieciešamie darbi, jo projektētājs nav iepriekš izanalizējis un izpētījis visus apstākļus, tādos gadījumos ir nepieciešama arī papildus nauda. Tagad projektētāji dažreiz aprēķina lielākus veicamo darbu apjomus.

Kā pasūtītājs esam gatavi apmaksāt tikai tos darbus, kuri ir nepieciešami. Ja realitātē veikto darbu apjoms nepieciešams mazāks, nekā projektā bija paredzēts, tiek veiktas būvprojekta izmaiņas un apjomi tiek samazināti. Ja projektētājs ir paredzējis lielāka apjoma grunts nomaiņu, bet dabā izrādās, ka kūdras nav nemaz tik daudz, gala samaksa var būt ievērojami mazāka, nekā būvdarbu līguma summa.

Projektus nereti sadārdzina prasības, kuras izvirza komunikāciju valdītāji un pašvaldības, līdz ar to daļa līdzekļu, kuri paredzēti ceļa būvē, tiek izmantoti, lai pārbūvētu elektrības un sakaru līnijas, veiktu dekoratīvus uzlabojumus.

Būvnieki norāda, ka atbildība par visām projekta kļūdām tiek prasīta no viņiem. Kurš ir atbildīgs par kļūdām projektā?

Šim apgalvojumam es varu piekrist tikai daļēji. Parakstot būvdarbu līgumu, būvnieks apliecina, ka ir iepazīsies ar būvprojektu un apņemas veikt darbus atbilstoši visiem līguma nosacījumiem un kvalitātes prasībām. Būvnieki iepirkuma laikā ļoti rūpīgi izanalizē būvprojektu. Viņi ir profesionāļi, kas pārzina visas nianšes. Vienmēr būvniekus mudinām iepirkuma laikā uzdot jautājumus. Ir bijuši gadījumi, kad esam grozījuši nolikumos, skaidrojuši iespējamos projekta risinājumus. Taču tajā mirkli, kad tiek parakstīts līgums, būvnieks apliecina, ka saprot – kas, kā un kurā vietā ar kādiem materiāliem ir jābūvē. Vēlāk, ja nav atklājušies kādi jauni apstākļi, celt pretenzijas nav īsti pareizi.

Ja darbu procesā nepieciešamas objektīvas izmaiņas, tiek sastādīts izmaiņu akts. Panākt to, lai izmaiņu aktu nebūtu, nav mūsu mērķis. Taču šim izmaiņām jābūt pamatotām. Ar "tā būs labāk" nepietiek, vajag objektīvus iemeslus, lai izmaiņas tiktu akceptētas.

Vai tiesa, ka LVC materiāliem ir izvirzījis stingrākas prasības, nekā standartā noteikts?

Standarts ir rekomendējošs dokuments, mēs esam to konkretizējuši. Es nedomāju, ka mūsu prasības ir stingrākas. Iepirkumu procesā viss ir skaidri norādīts – kam kur ir jābūt. Arī projekta sastāvā esošajās tehniskajās specifikācijās, kur aprakstīta visa būvdarbu veikšanas gaita un kvalitātes prasības, viss ir uzskaitīts: kvalitātes prasības gan būvmateriāliem, gan attiecīgi – gala produktam. Tā kā dārgākas ceļu būvmateriāli ir asfaltbetons, pievērsām lielu uzmanību asfaltbetona ražošanas kvalitātei. Esam noteikuši prasības rūpnīcām, kur asfaltu ražo. Jau iepirkuma laikā tiek vērtēta pretendentu piedāvājumos esošo rūpniecību atbilstība. Ja kāds būvnieks būvdarbu laikā vēlas mainīt asfaltbetona piegādātāju, LVC Ceļu laboratorijas speciālisti pārliecinās, ka konkrētā rūpnīca spēj sarazot kvalitatīvu produktu. Esam noteikuši, kādām prasībām jāatbilst ceļu būvē izmantotajiem materiāliem, lai uzbūvētu ceļu, kas kalpotu 20 vai vairāk gadus. Izmantot nekvalitatīvus materiālus valsts autoceļu objektos ir kļuvis ļoti, ļoti grūti. Pirms būvdarbu sākuma būvuzraugi apmeklē karjeru, apskatās vizuāli, kāds tas materiāls ir, un, ja rodas šaubas, noņem paraugus. Ja tie neatbilst, tad, neskatoties uz atbilstības sertifikāta esamību, mēs materiālu neakceptējam un pieprasām meklēt citu piegādātāju. Minerālmateriālu (šķembu) fizikālie rādītāji ir mainīgi – dolomīta slānim karjerā var nebūt vienādas īpašības. Ja mūsu paraugos konstatējam neatbilstības, tad konstruktīvais slānis jāpārbūvē. Ja šķembu salturība neatbilst prasībām, tad tās sala ietekmē zaudē savas īpašības un samazinās to sasalšanas un atkušanas ciklu skaitu. Būvnieks šo testu var veikt, pirms iegādāties šķembas, nevis ļaujoties uz šķembu ražotāja izsniegto dokumentu.

Turpinājums 4. lappusē.

Edgars Strods: izmantot nekvalitatīvus materiālus valsts ceļu objektos ir kļuvis ļoti grūti

Turpinājums. Sākums 3. lappusē.

Daudzu gadu garumā LVC inženieru vadībā tiek izstrādātas Būvdarbu specifikācijas, kurās tiek aprakstīti visi būvdarbu procesi, kvalitātes pārbaudes un prasības. Specifikācijas neizstrādā tikai LVC inženieri, bet tas ir kopdarbs - darba grupā ir arī būvnieki, konsultanti un projektētāji. Ja kāds grib šajā procesā piedalīties, tad tāda iespēja ir. Ja kāds tirgus dalībnieks uzskata, ka prasības būvmateriāliem ir par augstu, tad šajā grupā par to var runāt.

No būvniekiem ir dzirdēti pārmetumi, ka no pasūtītāja puses nav precīzi formulētas kvalitātes atbilstības vērtēšanas metodes. Kā Jūs to komentētu?

Specifikācijas nosaka

precīzas prasības visam. Bet, kā jau būvniecībā reizēm gadās, ir dažādas situācijas. Pastāstīšu piemēru. Uz 10 km gara ceļa katrā kilometrā tiek veikti vairāki asfalta urbumi. Tajos tiek konstatēts, ka viena urbuma trešajā (dziļākajā) kārtā porainība no pieļaujamās atšķiras par 0,5%. Teorētiski tas nozīmē, ka šis kilometrs ir jāauc ārā un atbilstoši jāpārbūvē. Taču mūs pārstāvošais inženieris, sniedzot savu vērtējumu, ir noteicis, ka būves ilgmūžību tas neietekmē un pārbūvēt nav lietderīgi. Šādās situācijās tiek piemērotas soda sankcijas - garantijas termiņa pagarinājums (konkrētai vietai vai pat visam objektam). Tāpat citā gadījumā - ja lidzenuma koeficients atšķiras pavisam nedaudz, tad, izfrēzējot

šo posmu ārā, radīsies divas darba šuves, kuras nav iespējams uztaisīt līmenī ar pārējo brauktuvi. Tāpēc mēs neliekam nosacīti nelidzenu posmu izfrēzēt, bet mēs par tiem nemaksājam.

Tehnoloģijas, tehnoloģiskās iekārtas un uzraudzība Latvijā ir pietiekoši augstā līmenī, lai uzņēmēji spētu uzbūvēt ļoti kvalitatīvus ceļus.

Lēmumi par piemērojamajām sankcijām, ja ir konstatētas **nebūtiskas** novirzes, tiek pieņemti gala novērtējuma

sanāksmē. Ir izstrādāta metodoloģija, lai attieksme pret visiem būvniekiem vienādos gadījumos būtu vienāda, un tiktu piemērotas vienādas sankcijas. Ja atkāpes no normām ir lielas, tad gan nekādu kompromisu nav - ir jāpārbūvē.

Vai LVC atzīst būvdarbu veicēja laboratorijā veiktos testus vai arī tie ir domāti tikai būvnieku vajadzībām?

Ja testi ir veikti akreditētā laboratorijā, tad, protams, atzīst. Ja laboratorija nav akreditēta, tad būvnieks šos rezultātus var izmantot tikai savam darbam, lai kontrolētu ražošanas procesu.

Līdz šim aptuveni 5% no visiem kvalitātes testiem uzrādīja neatbilstības kvalitātes prasībām. Vai šogad situācija ir līdzīga? Kuras neatbilstības tiek konstatētas visbiežāk?

Pagājušajā sezonā noslēguma testos visbiežāk neatbilstība bija nepietiekoša saķere. Uzklājot jaunu asfaltu, bitumena saistviela virskārtu var padarīt nedaudz slidenu, tāpēc mēs dodam


pāris mēnešus laika, lai to *piebrauktu*, un tad rezultāti uzlabojas. Mūsu prasības saķerei ir augstas, un novirzes parasti ir niecīgas. Reti, bet tomēr gadās, ka novirzes ir ievērojamas, tad būvniekam uz sava rēķina jāveic papildu darbi saķeres nodrošināšanai. Otrā biežākā neatbilstība pērn bija neatbilstoša asfalta kārtas porainība. Galvenais iemesls - nepietiekoši rūpīgi saveltņots asfalts. Asfaltā jābūt noteiktam poru saturam - tas nevar būt pārāk blīvs un nevar būt pārāk porains. Pērn atsevišķos gadījumos šo neatbilstību dēļ attiecīgo ceļa posmu mēs pieprasījām pārbūvēt. Šogad, ņemot vērā jauno prasību par asfaltbetona pārkraušanas iekārtu izmantošanu, rezultātam vajadzētu būt labākam.

Esam ievērojuši, ka būvnieki arvien biežāk šādas novirzes novērš bez īpašiem pasūtītāja pamudinājumiem - paši konstatē neatbilstības un uzreiz tās pārbūvē. Un tas ir apsveicami. Būvnieki ir sapratuši, ka mēs vienalga brāķi atradīsim, tāpēc labāk nojaukt un pārbūvēt uzreiz. Kopumā 5% neatbilstību apjoms nav palielinājies.

Kādas izmaiņas normatīvajos aktos un citās prasībās būtu vajadzīgas, lai projektu un būvniecības kvalitāte vēl uzlabotos?

Būvnieki ir sapratuši, ka mēs vienalga brāķi atradīsim, tāpēc labāk nojaukt un pārbūvēt uzreiz.

Lai remontēto posmu kvalitāte uzlabotos, manuprāt, īpašas izmaiņas normatīvajos aktos nav nepieciešamas. Vienkārši visiem godprātīgi jāpilda savi uzdevumi - projektētājiem jāprojektē, būvniekiem jābūvē, būvuzraugiem jāuzrauga un pasūtītājam jāseko līdzi, lai visi liguma nosacījumi tiktu izpildīti.

Ir skaidrs, ka pielietojamās ceļubūves tehnoloģijas, tehnoloģiskās iekārtas un uzraudzība Latvijā ir pietiekoši augstā līmenī, lai uzņēmēji spētu uzbūvēt ļoti kvalitatīvus ceļus. Atlicis vēl nedaudz pamainīt domāšanu. 

No Latvijas zemes dzilēm uz ceļiem: kā vietējos iežus uzņemto ceļu būvniecībā

Latvijā ceļu būvniecībā izmanto četrus iežus - smilti, granti, dolomītu un granītu. Pirmos trīs iegūst tepat - Latvijā, bet granīts tiek importēts.

Vietējās grants šķembas tiek izmantotas ceļu uzturēšanai un pie autoceļu rekonstrukcijas - gandrīz visās ceļa segas kārtās, izņemot virskārtas uz noslogotākiem autoceļu posmiem un virsmas apstrādi (tam izmanto dolomītu vai granītu). Galvenais, lai izmantotais materiāls atbilstu noteiktajām prasībām, "Autoceļu Avīzei" pārstāstīja VAS "Latvijas Valsts ceļi" (LVC) Autoceļu Kompetences centra Ceļu inspekcijas un ekspertīzes daļas eksperts Endijs Līdaks.

Vietējo grants šķembu pielietojamās iespējas asfalta ražošanā ievērojami paplašināja izmaiņas "Ceļu specifikācijas 2010", kur tika mainītas atsevišķi īpašību prasības rupjajiem minerālmateriāliem.

Vietējā dolomīta šķembas parasti tiek lietotas ceļa segas konstrukcijas pamata nesošajām kārtām un aukstajā pārstrādē (reciklēšanā), bet tās izmanto arī asfaltbetona ražošanā un mazāk noslogotiem ceļiem. Dolomītu daudz izmanto arī virsmas apstrādei, taču izturība pret riepu radzēm, kas Latvijā ir atļautas, Latvijas dolomītam bieži nav pietiekama, tas nodilst, tāpēc šim mērķim nereti izmanto importēto materiālu. Stipro dolomītu pārsvarā ievēdo Lietuvas, bet Latvijas reģionā virsmas apstrādei bieži izmanto vietējo dolomītu. Turpretī šķembu mastikas (SMA) tipa asfaltam virskārtā parasti pievieno tikai ievestus minerālmateriālus.

Vēl no vietējā materiāla

daudz izmanto minerālo aizpildītāju - dolomīta vai kaļķakmens miltus. Tas ir pats smalkākais materiāls - kā puteklis, ko pievieno asfaltam.

Asfalta seguma bedrīšu remontam uz valsts ceļiem visbiežāk izmanto smalkas frakcijas dolomīta šķembiņas, kas tiek piesūcinātas ar bitumena emulsiju.

Kā pārbauda grants un dolomīta kvalitāti?

LVC Autoceļu kompetences centra Ceļu laboratorijas Būvmateriālu testēšanas daļas vadītājs Mārtiņš Jansons "Autoceļu Avīzei" uzsvēra, ka LVC Ceļu laboratorija pārbauda visu materiālu - gan vietējo, gan ievesto. Jo lielākas intensitātes ceļš, jo stingrākas prasības izmantotajam materiālam.

Piemēram, granulometrija nosaka, cik daudz minerālmateriālu maisījumā ir lielās, cik vidējās un mazās daļiņas. Grantij mēra drupināto virsmu proporciju - cik labi tā sadrupināta: jo vairāk drupināto un laužto virsmu, jo labāk. Tas nozīmē, ka, akmentiņiem saejot kopā, tie labāk saķīlēšies. Dolomītam nosaka plāksnainības un formas indeksu: pārbauda cik materiāls ir plāksnains un kāda tam ir forma - jo tuvāk kubam, jo labāk. Vēl Ceļu laboratorijā nosaka minerālmateriāla spēju pretties nodilumam, ko rada riepas ar radzēm, un drupināšanas pretestību. Magnija sulfāta tests ļauj noteikt izturību pret aukstajām ziemas temperatūrām

- sasalšanu-atkušānu.

Ceļu laboratorijā pārbaudes notiek sezonāli. Tā kā objektā vispirms tiek veikti zemes darbi - ceļa pīrāgu sāk veidot no apakšas - arī sezonas sākumā vairāk tiek pārbaudītas smiltis un minerālmateriālu maisījumi. Līdz ar to gada sākumā vairāk testē minerālmateriālus (smiltis, frakcionētās šķembas, šķembu maisījumus), uz rudens pusi - asfaltu, bet ziemā uz ceļa kaisāmos materiālus (sāli, smilti, sāls-smiltis maisījumu).

Valsts autoceļu uzturētājs pērn izlietojis 1,5 milj. tonnu iežu materiālu

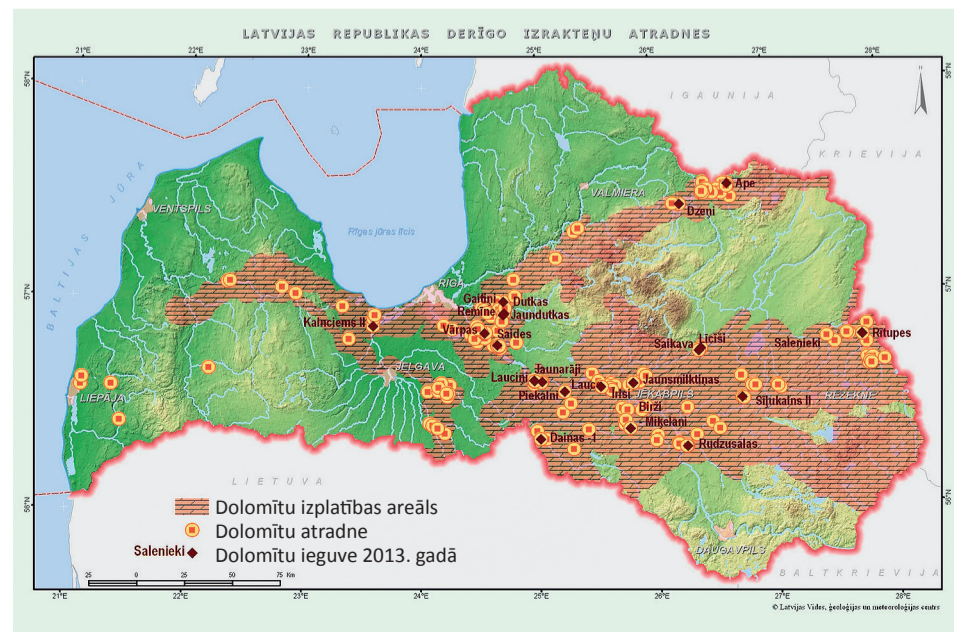
VAS „Latvijas autoceļu uzturētājs” (LAU) šogad pirmajā pusgadā smilti, granti un dolomītu izmantojusi, lai veiktu:

- dubulto virsmas apstrādi uz 202 tūkst.m²;
- selektīvo vienkārtas virsmas apstrādi uz 140 tūkst.m²;
- nesaistīto minerālmateriālu seguma iesēdumu un bedrīšu remontu uz 96,3 tūkst.m³;
- nesaistīto minerālmateriālu seguma dilumkārtas atjaunošanu 7161,5 m³;
- nesaistīto minerālmateriālu seguma dilumkārtas atjaunošanu ar šķembu maisījumu 5183,2 m³;
- bedrīšu aizpildīšana ar šķembām un bitumena emulsiju veikta uz 211,2 tūkst.m³,
- nomales uzpildītas 924,1 m³;
- nomaļu iesē dumi - uz 2438,3 m³;
- smiltis materiāls ceļa



VAS "Latvijas Autoceļu uzturētājs" dolomīta šķembu karjers "Akmenscūciņas" Ozolnieku novadā

DOLOMĪTA ATRADNES



konstruktīvajos elementos iestrādāts 773,5 m²;

- atsevišķu brauktuves joslu attīrīšana no sniega ar vienlaicīgu smilts-sāls maisījuma kaisīšanu 5850 pārgājiena km;

- slidāmības samazināšana ar smilts-sāls maisījumu uz 16,5 tūkst. pārgājiena km.

Kopējās minēto darbu izmaksas šogad pirmajos sešos mēnešos veido ap 10,85 milj. eiro ar PVN.

Savukārt 2016. gadā kopumā LAU uzturēšanas darbos izlietojis 160 100 t smilti, 877 123 t grants, 480 141 t frakcionētās šķembas un 10 328 t granīta šķembas. Šos apjomus veido gan pirktie, gan pašražotie materiāli.

LAU pieder aptuveni 50 karjeri visā Latvijā, vēl vairākus karjerus LAU nomā.

Kas slēpjas Latvijas zemes dzīlēs?

“Latvijas vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centra” Zemes dziļu daļas vadītāja Daiga

Pipira “Autoceļu Avīzei” pastāstīja, ka smilts-grants un smilts ieguve Latvijā svārstās ap 5-6 milj.m³ gadā, atkarībā no pieprasījuma. Lielākais apjoms tika iegūts 2008. gadā: aptuveni 7,5 milj. m³, 2015. gadā* pēc derīgo izrakteņu krājumu bilances datiem tika iegūti 5,65 milj. m³ smilts-grants un smilts. Ieguve ve ik gadu notiek aptuveni 200 atradnēs visā Latvijas teritorijā. Lielākās smilts-grants atradnes ir Kurzemē un Zemgalē (Tukuma novads). Lielo smilts-grants atradņu materiāla kvalitāte ir apmierinoša un pēc materiāla apstrādes – šķirošanas, mazgāšanas, sijāšanas – tas tiek izmantots ceļu būvniecībā. Oļu (>8 mm) un laukakmeņu (>63 mm) frakcijas tiek izmantotas augstvērtīgu šķembu ražošanai. Smilts-grants un smilts krājumu apjoms ir pietiekams, lai nodrošinātu pieprasījumu pārredzamā nākotnē.

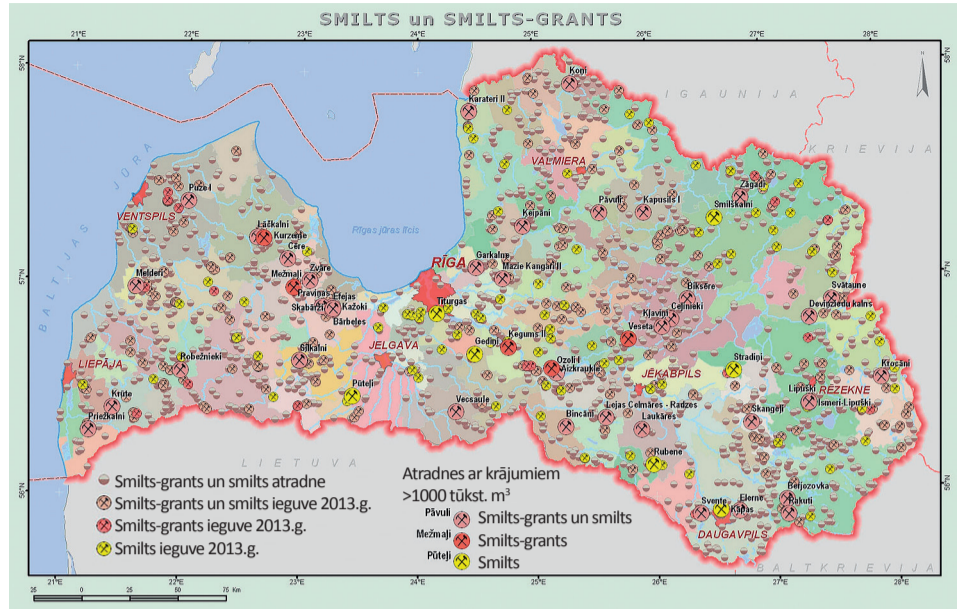
Dolomīta ieguve savu maksimumu sasniedza 2007. gadā – 2,9 milj. m³, vidēji gadā tiek iegūts 1,3-1,8 milj. m³, 2015.

gadā iegūts 1,49 milj. m³ dolomīta. Lielākās dolomīta atradnes atrodas ap Rīgu un Jelgavu, Vidzemē, Latgalē un pie Igaunijas robežas. Kurzemē dolomīta ieguve netiek veikta. Dolomīta kvalitāte ir dažāda, no Latvijas dolomīta iegūst šķembas, kas atbilst 400, 600, 800 (pēc GOST) stiprības klasei. Visblīvākais un izturīgākais dolomīts, kuru drupinot iegūstamas augstas stiprības klases šķembas, iegūts Biržu atradnē Jēkabpils novadā, pārējās atradnēs ir atsevišķi ļoti izturīga dolomīta slāņi. Aplēses liecina, ka pie esošajiem ieguves apjomiem izpētītie dolomīta krājumi ir pietiekami vismaz nākamajiem simts gadiem.

Vienlaikus arī jāatzīmē, ka iegūtais derīgo izrakteņu apjoms tiek daļēji kompensēts ar jauniem ģeoloģiski izpētītajiem krājumiem, kas tiek noskaidroti ģeoloģiskās izpētes darbu rezultātā.

*krājumu bilance par 2016. gadu vēl ir sagatavošanas procesā.

SMILTS UN GRANTS ATRADNES



Dolomīta, smilts un smilts-grants izplatība, prognozētais resurss laukumiem, atradnēm un ieguves vietām Latvijā par 2013. gadu no VSIA “Latvijas vides ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs” (LVĢMC) 2014. gadā sagatavotā pārskata “Derīgo izrakteņu (būvmateriālu izejvielu, kūdras, sapropēļa un dziedniecisko dūņu) ieguve un ģeoloģiskā izpēte. Latvijas Republika, 2005.–2013. gads”.

Ceļu būvnieki: Ražotāji ne vienmēr var nodrošināt atbilstošu materiālu

Būvniecības uzņēmumi katru gadu izmanto vairākus simtus tūkstošu tonnu un kubikmetru nesaistīto minerālmateriālu un lielākoties izmanto vietējo materiālu, importējot tikai granīta šķembas, tomēr vietējā materiāla kvalitāte ne vienmēr ir atbilstoša, liecina “Autoceļu Avīzes” veiktā aptauja.

Binders: Jau pirms 10 gadiem izveidojām savu laboratoriju, lai kontrolētu materiālu kvalitāti



Edvards Pavlovskis

Tā kā uzņēmuma speciālisti ir pārliecinājušies, ka nekad nebūs iespējams 100% apmērā izvairīties no būvmateriālu kvalitātes problēmām, “Binders” jau pirms 10 gadiem izveidoja savu Ceļu būvmateriālu laboratoriju. “Kopumā neatbilstoša materiālu kvalitāte ir izņēmums, nevis ierasta prakse, jo visbiežāk sadarbojamies ar jau zināmiem un pārbaudītiem piegādātājiem vai veicam pirmsizpēti un materiālu novērtēšanu,” saka Aldis Putniņš. “Tomēr kvalitātes prasības arvien pieaug, un ne vienmēr piegādātāji var uzreiz tām pielāgoties.” To uzņēmumā risina laboratorijā – testējot un analizējot materiālus. Rūpnīcas tehnologi, balstoties uz laboratorijas rezultātiem, izstrādā asfaltbetona darba formulas. Tādējādi ir iespējams ar nelielām izmaiņām sasniegt augstāku kvalitātes līmeni.

Kvalitātes prasības un projekto iekļautās specifikācijas tiek arvien pārskatītas un uzlabotas, un tas viennozīmīgi ir pozitīvs solis ceļā uz atbilstošas kvalitātes brauktuvē un efektīvu valsts finansējuma izlietojumu. Vienīgā iebildumi reizēm saistāmi ar informācijas trūkumu par to, kā īstenot jaunas specifikācijas prasības un kā tās tiek pamatotas, saka Aldis Putniņš. Piemēram, jau vairākus gadus netiekam

skaidrībā ar Fraasa temperatūras trausluma rādītāju bitumenam. Latvijā prasības šim rādītājam ir vairāk nekā divas reizes augstākas nekā Lietuvā, kur bitumenu ražo, turklāt tās mēra atgūtajam asfaltam, kas ir novecojis un zaudējis daļu savu īpašību. Pretēja pieredze ir citviet Eiropā un jau minētajā Lietuvā, un mums nav skaidrs, vai tas tādas prasības un testēšanas veids ir pamatots un kāpēc. Lidz ar to kopumā var teikt, ka kvalitātes prasības ir atbilstošas un tiek uzlabotas, bet joprojām ir atsevišķi jautājumi, ko varētu risināt.

Kvalitātes paškontroli un iekšējo uzraudzību papildu būvdarbu un projektu vadītājiem veic divas uzņēmuma struktūrvienības – akreditēta Ceļu būvmateriālu testēšanas laboratorija un Iekšējā kvalitātes daļa, kas strādā trīs inženieru sastāvā, stāsta SIA “Binders” Ceļu būvmateriālu laboratorijas vadītājs Edvards Pavlovskis. Laboratorija galvenokārt veic testēšanu “Binders” un ārējo klientu vajadzībām, pārbaudot gan izejmateriālu, gan jau gatava asfaltbetona seguma kvalitāti. Iekšējās kvalitātes daļas darba mērķis ir pārliecināties par būvdarbu un materiālu kvalitāti, kā arī izbūves tehnoloģiju ieviešanu vēl procesa laikā, lai izvairītos no neatbilstībām pēc projektu pabeigšanas.

8 CBR: Pret neatbilstībām cīnāmies preventīvi



Andris Lacbergs

Būvniecības kompānija 8 CBR 2016. gadā izmantoja 118 000 m³ smiltis, 101 000 t grants, 93 000 t dolomītu un 5 000 t granīta šķembas. Uzņēmuma valdes

priekšsēdētājs Andris Lacbergs stāsta: “Mēs kā būvdarbu veicēji esam saskārušies ar problēmu, ka piegādātājs un/vai ražotājs, nespēj nodrošināt būvniecības procesā nemainīgu piegādātā materiāla atbilstību būvprojekta prasībām. Maisījuma deklarētais granulometriskais sastāvs neiekļaujas normālajā zonā starp sastāva minimālo un maksimālo vērtību. Piemēram, uz 0,063 mm sieta tiek konstatēta neatbilstība, kad “putekļu un māla daļiņas” pārsniedz pieļaujamās materiāla daudzuma svārstību procentuālās prasības. Tādās situācijās esam nekavējoties informējuši piegādātāju un/vai ražotāju par neatbilstību un veicam preventīvos pasākumus.

8 CBR vadītājs norāda, ka būvnieks pats ir atbildīgs par darbu kvalitāti, atbilstoši projekta vai specifikāciju prasībām. Būvnieka rīcībā ir laboratorijas un dažādas testēšanas mēriekārtas, ar kuru palīdzību

var operatīvi kontrolēt būvniecības procesu un izmantojamos materiālus. Tikmēr laboratorijām ir pieejama atbilstoša metodika, kompetents un, protams, pieredzes bagāts personāls. Tas kopumā veido labvēlīgus apstākļus, lai izpildītie darbi ilgtermiņā nodrošinātu ceļa kalpotspēju, satiksmes drošību, kā arī apmierinātu ceļa lietotāju un pasūtītāju vēlmēs.

Vērtējot pasūtītāja kvalitātes prasības, 8 CBR vadītājs saka – tās ir atbilstošas situācijai un projektam - gan būvniecības procesā, gan būvdarbu kvalitātes nobeiguma izvērtēšanā, kas notiek operatīvi. Materiālu pārbaudēs tiek iesaistītas ne tikai būvnieka vai akreditētās neatkarīgās laboratorijas, bet arī pasūtītāja laboratorija. Tas būvniecības kvalitātes procesu padara efektīvu un pārskatāmu. Ir iespējams objektīvi izvērtēt un salīdzināt piegādātā materiāla kvalitāti un atbilstību.

Kvalitātes prasībām uz visiem ceļiem jābūt vienādām



Andris Bērziņš

VAS “Latvijas Valsts ceļi” jau vairākus gadus konsekventi paaugstina kvalitātes prasības un uzlabo šo prasību izpildes kontroli. Protams, mēdz būt arī gadījumi, kad ceļu būvniekiem vienā vai otrā gadījumā rodas iebildumi, taču kopumā šāda politika ir pamatota un uzņēmumi labi saprot, ka ir jānodrošina laba kvalitāte. Protams, izvīrot augstākas prasības, bieži vien jāreķinās arī ar augstākām izmaksām.

Mums ar pasūtītāju – “Latvijas Valsts ceļiem” ir izveidojies konstruktīvs dialogs

kvalitāti regulējošo normatīvo dokumentu izstrādē. Būvnieki ļoti nopietni iesaistās šo dokumentu sagatavošanā un sniedz savus priekšlikumus, lai prasību pieaugums būtu loģisks, saprotams un tehniski izpildāms. Jāatzīmē, ka liela daļa šo priekšlikumu arī tiek ņemta vērā.

Būvnieki arī sagaida, ka kvalitātes prasības būs vienādas visiem ceļu būvētājiem, veicot darbus gan uz valstij, gan pašvaldībām, gan uz komersantiem piederošiem ceļiem, jo tikai tā var nodrošināt kvalitāti visur un novērst negodīgu konkurenci.

“Aizputes ceļinieks”: Ceļa kvalitāti kompensē uz būvnieku rēķina



Ruta Kande

Uzņēmumā “Aizputes ceļinieks” gadā izmantoto inerto materiālu apjoms ir būtiski atkarīgs no veikto būvniecības darbu apjoma un pasūtījuma struktūras. 2016. gadā uzņēmums izmantoja 80000 m³ smilti, 95 000 m³ granti un grants maisījumus un 4000 m³ granīta. Dolomītu “Aizputes ceļinieks” pērn neizmantoja. No visiem materiāliem importēts tiek tikai granīts, pārējo materiālu uzņēmums ražo pats vai iepērk no vietējiem ražotājiem, stāsta uzņēmuma valdes priekšsēdētāja Ruta Kande.

Pasūtītājs minerālmateriāliem ir izvirzījis stingrākas prasības, nekā noteikts standartos, uz kuriem ir balstītas ceļu specifikāciju prasības, uzskata “Aizputes ceļinieka” vadītāja, paskaidrojot: “Katram materiālam ir noteiktas maksimālās un minimālās pieļaujamās katra sieta robežas (ceļinieku žargonā runājot šaurās un platās bikses). Standarts nosaka, ka materiāls ir atbilstošs, ja rādītāji iekļaujas maksimālajās robežās (platajās biksēs). Taču pasūtītājs tagad ir noteicis, ka veikto testu vidējam rādītājam ir jāiekļaujas minimālajās noteiktajās robežās (šaurajās biksēs) pie nosacījuma, ka vidējais rādītājs tiek

aprēķināts, ja testu skaits nav mazāks, kā septiņi, bet nereti testu skaits ir mazāks (un šo skaitu arī nosaka pasūtītājs). Tas nozīmē, ka katram testam ir jāatbilst minimālajām noteiktajām robežām. Protams, ražojot materiālu, ir iespējams nodrošināt arī aptiekas precizitāti, bet jāsaprot – tas ļoti būtiski sadārdzina ražošanas procesu un līdz ar to arī materiāla cenu, jo katra kustība maksā naudu. Atliek saprast, vai ieguldījums tiešām dos tik lielu pievienoto vērtību gala produktam.”

To, ka prasības pret būvniecības darbu kvalitāti ir pieaugušas, un atbilstības prasībām tiek kontrolētas stingrāk, Ruta Kande vērtē pozitīvi. “Sabiedrība iegūst kvalitatīvāku produktu.” Bez tam, tas, ka kvalitātes atbilstība tiek stingrāk kontrolēta, konkurenci padara godīgāku – pakāpeniski samazinās to piedāvājumu skaits, kur zemā cena tiek balstīta uz iepriekš plānotu ietaupījumu uz kvalitātes rēķina, tādēļ palielinās godprātīgo būvnieku konkurētspēja.

Tomēr viņa uzskata, ka augstās kvalitātes prasības prasības mēs esam pastiprinājuši iekšējās kvalitātes kontroles pasākumu kopumu, tai skaitā palielinājuši testēšanai paredzēto budžetu, pastiprinām darbinieku atbildības līmeni par rezultātiem un veicam darbinieku kvalifikācijas paaugstināšanas pasākumus, esam pastiprinājuši atbildību par piegādātā materiāla atbilstību sadarbības partneru līgumos, biežāk izvēlamies inertos materiālus iepirkt, nevis ražot pašiem.”

“Aizputes ceļinieks” pirms būvniecības darbu uzsākšanas ļoti rūpīgi izvērtē projekta kļūdas un/vai neatbilstības, katru nākamo būvniecības etapu uzsāk tikai pēc tam, kad ir saņemti iepriekšējā testēšanas rezultāti (tas gan samazina būvniecības tempu).

aktiem) ir tulkojis savādāk – pats vainīgs.

“Diemžēl no pasūtītāja puses nav precīzi formulētas kvalitātes atbilstības vērtēšanas metodes, līdz ar to katrs būvuzraugs, balstoties uz savu personīgo izpratni par lietu kārtību, sastāda gan pēc formas, gan pēc satura atšķirīgu vērtējumu, un katrā atsevišķā gadījumā tiek pielietotas dažādas vērtēšanas metodes. Dažreiz rezultāti tiek vērtēti ņemot vērā laboratorijas nenoteiktību, dažreiz pasūtītājs pats izlemj, kad viņš ņem vērā būvnieka veikto testu rezultātus (kuri ir veikti akreditētā laboratorijā), kad nē, uzskata uzņēmuma vadītāja.

Pasūtītāja izvirzītās kvalitātes prasības pret inerto materiālu atbilstību, manuprāt, ir nepamatoti augstas, uzskata uzņēmēja, jo precizitāte tiek prasīta augstāka, nekā noteikts standartā. Lai nodrošinātu prasīto precizitāti, materiālu ražošanas process sadārdzina. Veicot būtisku sadārdzīnājumu, kvalitātes ieguvums ir nenozīmīgi mazs.

“Lai nodrošinātu pasūtītāja izvirzītās augstās kvalitātes prasības mēs esam pastiprinājuši iekšējās kvalitātes kontroles pasākumu kopumu, tai skaitā palielinājuši testēšanai paredzēto budžetu, pastiprinām darbinieku atbildības līmeni par rezultātiem un veicam darbinieku kvalifikācijas paaugstināšanas pasākumus, esam pastiprinājuši atbildību par piegādātā materiāla atbilstību sadarbības partneru līgumos, biežāk izvēlamies inertos materiālus iepirkt, nevis ražot pašiem.”

“Aizputes ceļinieks” pirms būvniecības darbu uzsākšanas ļoti rūpīgi izvērtē projekta kļūdas un/vai neatbilstības, katru nākamo būvniecības etapu uzsāk tikai pēc tam, kad ir saņemti iepriekšējā testēšanas rezultāti (tas gan samazina būvniecības tempu).

Kā izvēlas, kuru ceļu remontēt

Noteikt prioritāri remontējamus ceļus VAS „Latvijas Valsts ceļi” (LVC) palīdz starptautiski atzīta programmatūra.



Jau vairāk kā 20 gadus valsts autoceļu remontdarbiem trūkst naudas un deficīta apstākļos ir jāizvēlas prioritātes - kuru ceļu remontēt, kurš vēl var pagaidīt un kuram veikt tikai uzturēšanas darbus. LVC inženieri ne vien paši apseko un uzrauga ceļus, bet arī izmanto ceļu tīkla pārvaldīšanas programmatūru HDM-4 (Highway Development & Management).

LVC Attīstības pārvaldes direktors Gundars Kains (attēlā) “Autoceļu Avīzei” pastāstīja, ka šī ir starptautiski atzīta programmatūra, kas ļauj izstrādāt dažādus ceļu pārvaldīšanas stratēģijas variantus un izvēlēties lietderīgāko metodi, un tad veidot atbilstošākās ceļu atjaunošanas un pārbūves programmas.

LVC speciālisti jau pāris gadus veic datorprogrammas

pielāgošanu Latvijas apstākļiem, autoceļu sakārtošanas scenāriju izveidošanu, kā arī datu ievadi. Tā ir virkne dažādu datu konkrētajam ceļu posmam, no kuriem būtiskākie ir:

- ģeometriskie dati (garums, platums, līkumi);
- seguma stāvokļa dati (līdzenuma koeficients, plaisas, risas, saķere);
- segas vēsture (veiktie darbi);
- segas nestspēja;
- braukšanas joslu skaits;
- satiksmes intensitāte;
- klimatiskie apstākļi;
- atļautais braukšanas ātrums.

Programmatūra palīdz saprast, kurā brīdī kādi ceļu remontdarbi ir jāveic, kas attiecīgajā laika periodā ar šo ceļu būs, ja nekas netiks darīts. Un kāds būs šī posma stāvoklis, ja tiks veikti kaut vai paši nepieciešamākie uzturēšanas darbi. Dzīvē tas izpaužas tā: ja palaidi garām brīdī, kad attiecīgajā posmā bija iespējams kaut ko darīt, tad zaudēts ir gan laiks, gan nauda, jo vēlāk šī posma remonta metode būs jau dārgāka.

Cilvēki nereti ir izbrīnīti, kāpēc salīdzinoši labs ceļa posms tiek atkal remontēts. Tiem ceļa posmiem, kas remontēti ar Eiropas Savienības fondu līdzfinansējumu, Eiropas Komisija pieprasa, lai tiktu nodrošināts

maksimālais ceļu kalpošanas mūžs, ko var panākt, pareizi tos uzturot un savlaicīgi mainot virskārtu. Normatīvais ceļu atjaunošanas laiks atkarībā no ceļa intensitātes un pielietotās tehnoloģijas ir 6-12 gadi.

Tāpat būtu jādara ar visiem ceļiem, negaidot brīdī, kad nepieciešama pārbūve un attiecīgi daudz lielāks finansējums.

Programma ir nokalibrēta Latvijas apstākļiem un ievērtē vietējās īpatnības. Mūsu valstī izmantotie ceļubūves materiāli, klimats, transporta intensitāte un citi faktori ir atšķirīgi nekā citās valstīs, kur šo programmatūru izmanto.

LVC speciālisti ik gadus apseko valsts ceļus dabā un novērtē to stāvokli, lai lemtu par prioritāri labojamajiem posmiem. Tas tiks darīts arī turpmāk. Taču ar HDM-4 programmu, pildot faktiski to pašu funkciju, būs iespējams šos rezultātus salīdzināt un iegūt objektīvāku ainu.

LVC savos kvalitātes vadības mērķos ir apņēmušies līdz šā gada beigām ievadīt visu informāciju par tiem posmiem, kas uz valsts galvenajiem un reģionālajiem ceļiem laboti par Eiropas Savienības līdzekļiem. Vēlāk tiks apkopota informācija arī par pārējiem galveno un reģionālo ceļu posmiem.

“A.C.B.”: Ar importētā materiāla kvalitāti problēmu nav bijis

Precīzus izmantoto materiālu apjomus “A.C.B.” tehniskais direktors Dzintars Pomers nemin, taču norāda, ka katru gadu to apjoms mainās. Visvairāk uzņēmums iegādājas granītu – 100 000 t gadā. Arī “A.C.B.” ceļubūvē izmantotie materiāli lielākoties ir vietējie, izņemot granītu – tas Latvijā nav pieejams, tāpēc nākas importēt. Tas pats attiecas arī uz bitumenu. Gan vietējo, gan importēto materiālu piegādes laiks un cena uzņēmumu apmierina. Dažreiz vietējie ražotāji nevar nodrošināt viendabīgu materiālu kvalitāti, kamēr ar importēto materiālu neesot bijušas problēmas.

Dzintars Pomers norāda, ka pasūtītāju kvalitātes prasības kopumā ir stingras un bieži vien nesamērīgi augstas, ja, piemēram, salīdzina ar situāciju citās valstīs. Turklāt Latvijā ne vienmēr ir pieejami tādi materiāli, kuri varētu atbilst augstajām prasībām. “Dažkārt šķiet, ka īpaši augstas

kvalitātes prasības iepirkumos ir modes kliedziens.”

Būvnieks atzīst, ka pasūtītāja kvalitātes prasības “mums ir likums un mēs tās izpildām”. Tiesa, tā rezultātā bieži vien veidojas situācija, ka kvalitatīvais materiāls nav atrodams objekta tuvumā, līdz ar ko pieaug cena jeb jāreķina klāt piegādes izmaksas. “Un ikviens ceļu būvētājs, projektētājs zina, ka transportēšanas izmaksas ir vienas no lielākajām projektā. Taču kā izpildītājs mēs respektējam pasūtītāja prasības un tās ievērojam,” saka Dzintars Pomers.

Darba kvalitātes paškontrolē ir viens no “A.C.B.” galvenajiem “jājamzirdziņiem”; tai uzņēmums pievērš uzmanību, jau gatavojot piedāvājumu konkursam. “Attiecīgi – kad mēs piedalāmies jebkurā konkursā, mēs īpaši izvērtējam kvalitātes prasības, un no tā ir atkarīgs mūsu piedāvājums.”

Materiālu iegādei uzņēmuma inženieris ļoti rūpīgi seko līdz, lai materiāls, kuru



Dzintars Pomers

izmantojam objektā, atbilst visiem standartiem. Strādājot objektā, uzņēmums pats veic laboratoriskus mērījumus materiāliem, arī pasūtītājs darbu uzrauga.

“Ja objekts ir veidots atbilstoši kvalitātes prasībām, tad nav šaubu, ka autoceļš “stāvēs” ne tikai garantijas laikā, bet arī līdz projektētāja noteiktajam kalpošanas mūžam. Kvalitāte ir mūsu prioritāte, sākot no dokumentu sagatavošanas līdz objekta nodošanas dienai,” uzsvē “A.C.B.” tehniskais direktors.

Normatīvais ceļu ar melno segumu atjaunošanas cikls



PASTĀSTI PAR SAREŽĢĪJUMIEM UZ CEĻA!

80005555
LVC bezmaksas diennakts tālrunis



Zog autoceļu aprīkojumu



Uz ceļa šķērslis



Beigts dzīvnieks



Slidens ceļš



VAS LATVIJAS VALSTS CEĻI

Augusts – CSDD pasākuma “Tehniskās apskates nakts” mēnesis

Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) jau sesto gadu ar devīzi “Mēs par drošu auto!” organizēs pasākumu “Tehniskās apskates nakts”. Šogad bezmaksas auto diagnostika tiks piedāvāta Cēsīs, Rēzeknē, Tukumā un Rīgā.

Tas, ka “Tehniskās apskates nakts” pasākumu ir iecienījuši daudzi autovadītāji, raksturo skaitļi – 5 gadu laikā ir pārbaudīti 6500 automobiļi. Cilvēki uzticas CSDD veiktajām auto pārbaudēm, turklāt tā ir laba iespēja bez maksas saņemt objektīvu vērtējumu par sava auto tehnisko stāvokli.

Turpinot labo praksi, CSDD šogad organizē pasākumu 5. augustā Cēsīs, 12. augustā Rēzeknē, 19. augustā Tukumā un 26. augustā Rīgā.

Arī šogad CSDD nodaļās – Cēsīs, Rēzeknē un Tukumā – auto diagnostiku varēs veikt tikai pēc iepriekšējā pieraksta, tādējādi cilvēkiem maksimāli radot komfortablus aptākļus

pasākuma laikā. Iespēja pierakstīties būs 10 dienas pirms “Tehniskās apskates nakts” pasākuma konkrētajā pilsētā, un to varēs izdarīt CSDD e-pakalpojumos (e.csdd.lv) vai arī autovadītājam klātienē ierodoties CSDD nodaļās. Rīgā, kā ierasts, iepriekšējā pierakstīšanās uz auto diagnostiku netiek plānota.

CSDD arī šogad aicinās šoferus pievērst uzmanību auto tehniskajam stāvoklim un tā nozīmi ceļu satiksmes drošībā ikdienā. Daudzi pasākuma apmeklētāji ir atzinuši, ka bijuši pārliecināti par auto atbilstošu tehnisko stāvokli un tomēr tam konstatētas neatbilstības.

CSDD Transportlīdzekļu

kontroles un sertifikācijas inspekcijas priekšnieks Jānis Liepiņš: “Diemžēl auto tehniskais stāvokļa ziņā Latvija vēl joprojām būtiski atpaliek no vidējā Eiropas līmeņa, par ko liecina “Tehniskās apskates nakts” pasākuma rezultāti. Mēs vēlamies veicināt cilvēku izpratni par drošu auto dažādos veidos, t.sk. arī šādā brīvā, nepiespiestā un pozitīvā gaisotnē, kāda valda “Tehniskās apskates nakts” pasākumos. Vēlamies šoferus rosināt aizdomāties un mainīt attieksmi, jo ir svarīgi par auto rūpēties ne tikai pirms ikgadējās tehniskās apskates, bet arī ikdienā. Novēlu, lai pasākuma devīze “Mēs par drošu auto!” kļūtu arī par ikviena autovadītāja devīzi.”

CSDD: Vasarā velosipēdisti ceļu satiksmes negadījumos cieš biežāk

Vasara rit pilnā sparā, un tas nozīmē, ka gan lielāki, gan mazāki velosipēdisti atklājuši velo sezonu. Statistika rāda, ka visvairāk ceļu satiksmes negadījumu, kuros iesaistīti velobraucēji, notiek tieši gada siltajos mēnešos. Pērn vasaras trijos mēnešos noticis gandrīz tikpat daudz ceļu satiksmes negadījumu ar velosipēdistu dalību (47%), cik gada pārējos deviņos mēnešos (53%).

Šogad pirmajos 5 mēnešos ceļu satiksmes negadījumos ir cietuši 148 velosipēdisti, bet pērn šajā laika periodā cietušo skaits sasniedza 178, savukārt avārijās dzīvību zaudējuši 5 velosipēdisti, liecina Ceļu satiksmes drošības direkcijas (CSDD) apkopotie dati.

Nemot vērā, ka pēc statistikas jūlijā un augustā velosipēdistam pastāv vislielākais

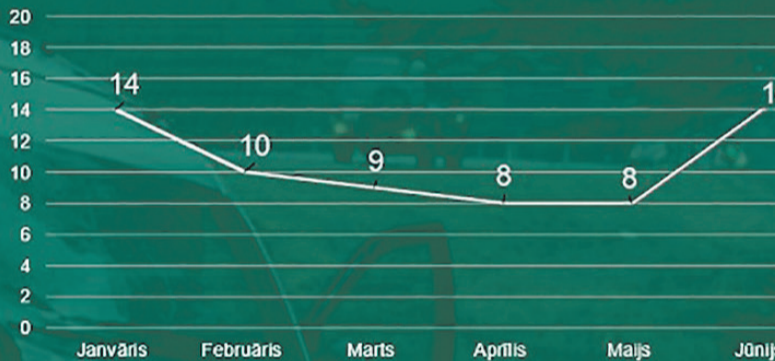
risks iekļūt ceļu satiksmes negadījumā, CSDD sagatavojusi infografiku ar četriem vienkāršiem, bet svarīgiem ieteikumiem, kas velo ikdienā padarīs drošāku.

CSDD atgādina, ka ir svarīgi, lai tiktu sagatavots gan velosipēdisti, gan arī pats braucamais. Velosipēdistam ir jāatceras, ka velo apliecību var iegūt no 10 gadu vecuma, nokārtojot

ceļu satiksmes noteikumu un satiksmes drošības testu. Savukārt velosipēdu ieteicams pierēģistrēt CSDD reģistrā.

Pirms doties ar velo ielās ir svarīgi atsvaidzināt zināšanas par ceļu satiksmes noteikumiem. Īpaši jāatceras, ka velosipēdisti ir mazaisargātais ceļu satiksmes dalībnieks un pakļauts lielākam riskam, tāpēc jābūt īpaši piesardzīgam.

2017.gada 1.pusgadā CSNg 63 bojā gājušie



- 6%

salīdzinājumā ar 2016.gadu

PIEKLĀJĪBA VIENO CSDD

AUTOVADĪTĀJS: VELOSIPĒDISTS:

PIESPRĀDZĒJAS **LIETO KIVERI UN ATSTĀROTĀJUS**

LIETO VIRZIENRĀDĪTĀJUS **RĀDA SIGNĀLUS**

DOD CEĻU VELOSIPĒDĪSTAM, KUR TĀS NEPIECIEŠAMS **APSTĀJAS PĒJĒ AIZLIEDZOŠĀ SIGNĀLA**

PIRMS PAGRIEZIENA PA LABI PĀRLIECINĀS, VAI NETUVOJAS VELOSIPĒDĪSTAM **PIRMS MANEVRA VEIKŠANAS NODĪBINA ACŪ KONTAKTU AR AUTOVADĪTĀJU**

Pērc 2 lētāk!

€ 3¹⁵

€ 4²⁰

Logu mazgāšanas šķidrums vasarai KUKANOLS 4L

(Vienības parastā cena € 2.10. Ietaupījums € 1.05.)

ASTARTE NAFTA

* Visas cenas norādītas ar PVN. ** Akcija spēkā, kamēr prece ir noliktavā.



NOVADU un PILSĒTU svētki

3.–6.AUGUSTS	Rūjienas pilsētas svētki Vairāk informācijas: rujiena.lv
4.–5.AUGUSTS	Ogres pilsētas svētki Vairāk informācijas: ogre.lv
4.–5.AUGUSTS	Limbažu pilsētas svētki Vairāk informācijas: limbazi.lv
4.–6.AUGUSTS	Rēzeknes pilsētas svētki Vairāk informācijas: rezekne.lv
4.–7.AUGUSTS	Alūksnes pilsētas svētki Vairāk informācijas: visitaluksne.lv
5.AUGUSTS	Ventspils pilsētas svētki Vairāk informācijas: ventspils.lv
11.–13.AUGUSTS	Ludzas pilsētas svētki Vairāk informācijas: ludza.lv
12.AUGUSTS	Salacgrīvas pilsētas svētki Vairāk informācijas: salacgriva.lv/lat
18.–20.AUGUSTS	Preiļu novada svētki Vairāk informācijas: preili.lv
26.AUGUSTS	Carnikavas pilsētas svētki / Nēģu svētki Vairāk informācijas: carnikava.lv



Autobraucēju brīvdienu ceļvedis

Augusts, 2017

Latvijas Ceļu muzejs
Šlokenbeka, Milzkalne,
Smārdes pag., Engures
novads. Vairāk informācijas:
www.celumuzejs.lv
Ieeja bez maksas

25.augusts
no pulksten 18, Ventspils
Piektdienas pastaiga
"Iznāc vakara gaismā"

12.augusts
Kuldīgas pilsētas estrāde
12.Kuldīgas pusmaratons
Dalības maksa: pieaugušajiem
8–40 eiro. Vairāk informācijas:
bigbankskrienlatvija.lv

26.augusts
Pāvilosta un citur Baltijas
jūras piekrastē. **Senās uguns
nakts, tūrisma sezonas
noslēguma pasākums.**

19.augusts
pulksten 10–15, Kungu iela,
Liepāja. **Smiltšķēķu balle**
Degustācijas, meistarklases,
radošās darbnīcas, tirdziņš
un koncerts

12.augusts
Dzintaru Mežaparks, Jūrmala
Nakts ekspedīcija bērniem
"Nestāsti pasaciņas"
Ieeja bez maksas

18.–20.augusts
Rīga. **Rīgas svētki**
Ieeja pasākumos bez
maksas. Svētku programma:
www.rigassvetki.lv

26.augusts
Carnikava. **Nēģu
svētki Carnikavā.**
Vairāk informācijas:
kultura.carnikava.lv

4.–6.augusts
Atpūtas komplekss "Ratnieki",
Līgatnes nov., Līgatnes pag.,
Ratnieki. **LABA DABA**
Vairāk informācijas:
www.labadaba.lv

12.augusts
pulksten 16, Siguldas
pilsdrupu estrāde, Sigulda
Skaņu un garšu festivāls
Ieejas maksa: 20–25 eiro

26.augusts
pulksten 5, Kāla ezers,
Madonas nov., Vestienas pag.
Ezera skaņas Kāla ezerā
Ieejas biļete: 12 eiro. Laivas
noma: no 25 eiro. Ieeja ostarā
no 25.augusta pulksten 20

12.–15.augusts
Aglona. **Vissvētākās Jaunavas
Marijas debesīs uzņemšanas
svētki**

4.–18.augusts
Marka Rotko mākslas centrs,
Daugavpils. **5. Starptautiskais
keramikas simpozījs.** Vairāk
informācijas: www.rothkocenter.com

12.augusts
Jaunpils. **Viduslaiku
svētki.** Vairāk informācijas:
www.jaunpils.lv

12.–13.augusts
Tērvetes dabas parks,
Tērvetes nov., Tērvetes pag.
Zemgaļu svētki Tērvetē

26.augusts
Jelgava, Pasta sala
**Latvijas piena, maizes
un medus svētki, piena
paku laivu regate**

6.augusts
Bauska. **Bauskas pils
teatralizētais paukošanās
turnīrs.** Vairāk informācijas:
www.bauskaspils.lv

Vienmēr svaiga maize
Maiznīca/veikals/kafejnīca
Liepkalni. „Liespalās”
(Rīga – Daugavpils 117.km)
Katru dienu 8–22

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

autoceļu avīze

LUKOIL

CSDD

ASTARTE
NAFTA

VIRŠI-A

Elvi

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 būvētāji, Transportbūvju
inženieru asociāciju, VAS Latvijas autoceļu
uzturētājus un VAS Ceļu satiksmes drošības direkciju.

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

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