



# Pašvaldību tilti: Mobilitātes trauklā ilūzija.

---

Rīga 2021



Latvijas Republikas  
Valsts kontrole

## Revīzijas ziņojums

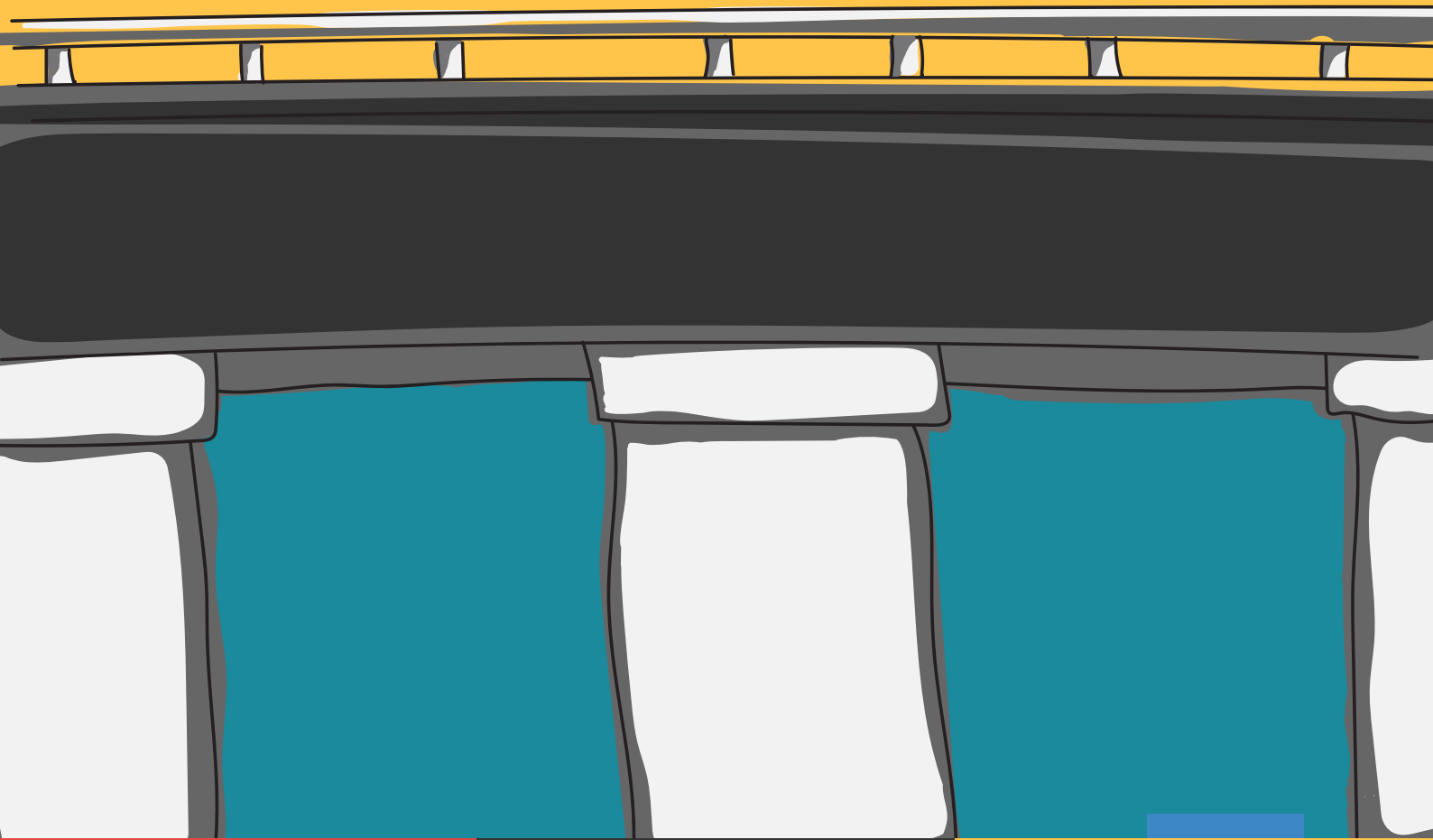
Pašvaldību tilti: Mobilitātes trauslā ilūzija

Apvienotā (atbilstības un lietderības) revīzija “Vai pašvaldību tilti un pārvadi ir droši?”

2021. gada 18. augustā

Revīzija veikta, pamatojoties uz Valsts kontroles Piektā revīzijas departamenta 2020. gada 13. jūlija revīzijas grafiku Nr. 2.4.1-35/2020

Vāka noformējumā izmantota fotogrāfija no revidentu personīgā arhīva



## Cienījamais lasītāj!

Tilts nav tikai ceļa vai ielas daļa, tā ir inženierbūve. Tas nozīmē, ka tilts ir jāuztur un rūpēs par tā kalpošanas ilgtspējību ir jāveic citi, no ceļu un ielu uzturēšanas atšķirīgi darbi.

Šīs revīzijas noslēgumā mums ar kolēģiem ir nostiprinājies iespaids, ka daudzviet tiltu uzturēšana gadu un gadu desmitu garumā ir aprobežojusies tikai ar to redzamākās daļas periodisku “uzfrišināšanu” jeb bedrīšu aizlāpīšanu un margu nokrāsošanu.

Nepaskatoties, kas notiek zem tilta, un pastāvīgi atbilstoši speciālistu ieteikumiem neveicot tilta konstrukciju atjaunošanu, tiek radīti priekšnoteikumi vienā dienā atrasties situācijā, kad tilts vairs nespēs pildīt savu savienojošo lomu – savienot darbiniekus ar darba vietu, savienot skolēnus ar skolu vai savienot iedzīvotājus ar pašvaldības administratīvo centru.

Līdz šim situāciju ar tiltu stāvokli Latvijā lielā mērā ir glābis mūsu vēsturiskais mantojums. Proti, tas, ka liela daļa padomju laikā būvēto tiltu pat pie nepietiekamas to uzturēšanas vēl spēj pildīt savas funkcijas. Šai situācijai gan ir arī ēnas puse. Daudzi Latvijas tilti tika būvēti aptuveni vienā laikā – tas nozīmē, ka arī to kalpošanas ilgums beigsies aptuveni vienlaicīgi. Tas, savukārt, nozīmēs nepieciešamību īsā laikā iegūt lielus finanšu līdzekļus tiltu atjaunošanai, kas var izrādīties grūti paveicams uzdevums, turklāt vēl uz citu akūtu prioritāšu rēķina.

Ar šo ziņojumu mēs aicinām pašvaldības līdz šādam brīdim nenonākt un jau savlaicīgi veikt nepieciešamos priekšdarbus un investīcijas to īpašumā esošo tiltu infrastruktūrā. Jo ātrāk tas tiks darīts, jo lētāk tas kopumā mums izmaksās.

Mēs aicinām arī pašvaldībās iedibināt jaunu kārtību, kā ierobežotu budžeta līdzekļu apstākļos notiek izšķiršanās par prioritātēm tiltu stāvokļa

uzlabošanai. Proti – vispirms domes speciālisti sagatavo visaptverošu informāciju par visām pašvaldības vajadzībām šajā jomā un to izmaksām, un tad domes deputāti, balstoties uz sagatavoto informāciju, izdara savu politisko izvēli.

Savukārt Satiksmes ministrijai priekšā ir darbs pie pašvaldību autoceļu tiltu uzturēšanas pārraudzības un mērķdotāciju izlietojuma uzraudzības kvalitātes uzlabošanas, jo līdzšinēji valstī izveidotā budžeta līdzekļu piešķiršanas un uzraudzības sistēma nav spējusi nodrošināt pilnvērtīgu tiltu uzturēšanu.

Mēs apzināmies, ka darba ir daudz un ka tiltu saimniecības sakārtošana prasīs daudz laika. Taču neļausim acīm izbīties, bet ļausim rokām darīt. Līdz tam gan brauciet lēnām pār tiltu, draugi!

Pateicamies visu vienpadsmit revīzijā iekļauto pašvaldību un Satiksmes ministrijas darbiniekiem par konstruktīvu sadarbību, sniedzot revīzijas veikšanai nepieciešamo informāciju un jau revīzijas laikā uzsākot darbu identificēto pilnveidojumu iedzīvināšanai.

Pateicamies arī Būvniecības valsts kontroles birojam, VAS “Latvijas valsts meži”, Latvijas Kokrūpniecības federācijai

Ar cieņu  
departamenta direktors  
Edgars Korčagins




## Kopsavilkums

Latvijā ir aptuveni trīs tūkstoši tiltu. Lielākie tiltu īpašnieki ir **valsts**, kurai piederošos tiltus pārvalda VSIA "Latvijas Valsts ceļi" (969 tilti), VAS "Latvijas valsts meži" (83 tilti) un VAS "Latvijas dzelzceļš" (599 tilti), un **pašvaldības, kurām kopumā pieder 1097 tilti.**

Šķiet, ka pašvaldības ir viens īpašnieks, bet patiesībā **tie ir vairāk kā 100 īpašnieki, kuru izpratne un finanšu iespējas daudzos gadījumos ir ļoti atšķirīgas.**

**2748**  
TILTI LATVIJĀ

**1097** TILTI PAŠVALDĪBĀM

**969**  
tilti Latvijas  
valsts ceļi

**599**  
tilti Latvijas  
dzelzceļš

**83**  
tilti Latvijas  
valsts meži

Tās ir republikas pilsētu pašvaldības<sup>1</sup>, piemēram, Rīgas pilsētas pašvaldība ar 139 tiltiem, kur lielāko daļu veido tilti, kas paredzēti autosatiksmei un par to ietekmi uz mobilitāti it īpaši pēc kustības ierobežošanas pār Brasas un Deglavas tiltiem nevienam nav šaubu.

Brasas un Deglava tiltu slēgšana autosatiksmei radīja nepieciešamību atslogot pārblīvētās ielas, lai mazinātu radušos sastrēgumus galvaspilsētā, kā arī pārplānot sabiedriskā transporta kustību. Pagaidu pārbrauktuves zem Brasas pārvada izbūve un uzturēšana Rīgas pilsētas pašvaldībai līdz šim ir izmaksājusi vismaz 819 tūkst. eiro.



AUTOVADĪTĀJIEM SASTRĒGUMU DĒĻ  
JĀPAVADA PAR 62% ILGĀKS LAIKS CEĻĀ



RODAS PAPILDU IZMAKSAS  
PĀRBLĪVĒTO IELU ATSLOGOŠANAI

PIEMĒRAM, PAGaidu PĀRBRAUKTUVES ZEM  
BRASAS PĀRVADA IZBŪVE UN UZTURĒŠANA  
LĪDZ ŠIM IR IZMAKSĀJUSI  
**819 TŪKST. EIRO**

Un tad ir daudzās **novadu pašvaldības, kuru tiltiem arī ir būtiska sociālā un ekonomiskā nozīme**, bet kuru ietekmi bez jomas izpratnes ir grūti noteikt.

Tilts ir ceļa sastāvdaļa – būve, un, līdzīgi kā rudenos un pavasaros daudzi novadu ceļi nav caurbraucami šķīdoņa dēļ, arī tilts var radīt tikpat

lielus ierobežojumus kustībai sava neatbilstošā tehniskā stāvokļa dēļ.

Novados ir mazāk blīvs ceļu tīkls salīdzinājumā ar republikas pilsētām. Līdz ar to novados satiksmes ierobežošanai ir lielāka ietekme uz veicamo attālumu līdz galamērķim, kā arī tā sasniegšanu. Novadu tilti tiek izmantoti tranzīta satiksmei, skolēnu un citiem

pasažieru pārvadājumiem, tie nodrošina iespēju tikt uz mājām, darba vietām, kā arī veikt saimniecisko darbību.

Daudzu novadu pašvaldību tiltus izmanto kokrūpnieki, kuri ir vieni no lielākajiem eksportētājiem valstī, piensaimnieki, kuri iepērk pienu no zemnieku saimniecībām, un atkritumu apsaimniekošanas uzņēmumi, kuri savāc no mājsaimniecībām atkritumus, lai aizvestu tos tālāk apglabāšanai vai pārstrādei. Tiem savas saimnieciskās darbības veikšanā ir būtiski, lai pašvaldību tilti spētu izturēt vismaz 40 tonnu slodzi.

**Secīgas pārvaldīšanas darbības, kas tiltu īpašniekam vai pārvaldniekam ir jāveic, lai nodrošinātu drošu tilta izmantošanu un nepieciešamo mobilitāti, normatīvajos aktos nav noteiktas.**

Valsts tiltu pārvaldītāji, piemēram, VSIA "Latvijas Valsts ceļi" un VAS "Latvijas valsts meži", tiltu

pārvaldīšanai izmanto labo praksi – Latvijas standartu LVS 190-11:2009 "Tilta inspekcija un pārbaude ar slodzi" un Tiltu inspekcijas rokasgrāmatu, kā arī pašu izdotus iekšējus normatīvos aktus un vadlīnijas tiltu pārvaldīšanai.

Lai nodrošinātu drošu tilta izmantošanu un tā atbilstību nepieciešamajai mobilitātei, atbilstoši labajai praksei un normatīvajiem aktiem:

- ir jāveic regulāras inspekcijas, lai iegūtu informāciju par tilta tehnisko stāvokli – tā faktisko nestspēju, bojājumiem un to novēršanai nepieciešamajiem darbiem un prognozējamajām izmaksām;
- inspekciju atzinumos noteiktajos termiņos jānovērš bojājumi, kuriem ir ietekme uz tilta nestspēju un satiksmes drošību;
- jānodrošina ikdienas un periodiskās uzturēšanas darbību izpilde.

## Galvenie secinājumi

Revīzijā ir konstatēts, ka pašvaldību tilti nav bijusi prioritāte ne valstij, ne arī pašvaldībām. Pašvaldību tiltu nestspēja un lietošanas drošība ne visos gadījumos ir atbilstoša nepieciešamajai mobilitātei.

Tiltu lietotāji nevar paļauties, ka vismaz 98 tiltu (no 332 izlasē iekļauto 11 pašvaldību tiltiem) izmantošana ir droša.

Pašvaldību pieeja tiltu uzturēšanā raksturojama kā nesamērīga gan no drošības, gan arī izmaksu viedokļa, un tuvākajā nākotnē pašvaldībām būs jāreķinās ar būtiskiem finanšu līdzekļu ieguldījumiem, lai nodrošinātu tilta drošu izmantošanu un nepieciešamo mobilitāti.

”

Ja republikas pilsētu pašvaldībās lielākajā daļā vismaz ir pieejama objektīva informācija par to, kāds ir tiltu tehniskais stāvoklis, kādi darbi un finansējums ir nepieciešams, lai tiltos konstatētos bojājumus novērstu, tad novadu pašvaldībās (Daugavpils, Limbažu, Madonas, Nīcas un Rucavas novados) vispārīgās un galvenās inspekcijas tiltiem ir reti sastopamas.

”



JELGAVAS, RĪGAS, RĒZEKNES UN VENTSPILS PILSĒTĀ  
GALVENO INSPEKCIJU VEIKŠANA  
TIEK NODROŠINĀTA VIRS

**86% TILTU**

**DAUGAVPILĪ 55%**

NOVADU PAŠVALDĪBĀS GALVENĀS  
INSPEKCIJAS TIEK VEIKTAS TIKAI

**16% TILTU**





**NAV PĀRLIECĪBAS, KA  
PĀR 85 TILTIEM  
NOVADOS  
PĀRVIETOTIES IR DROŠI**



Neveicot galvenās inspekcijas vai nevienojoties ar ekspertu par nepieciešamību tajā ietvert slēdzienu par tilta faktisko nestspēju, vismaz sešu pašvaldību – Daugavpils, Limbažu, Madonas, Smiltenes, Nīcas un Rucavas novadu, kā arī Rēzeknes pilsētas – tiltu lietotāji nevar paļauties, ka 85 tiltu faktiskā nestspēja ir atbilstoša un tilta izmantošana ir droša.

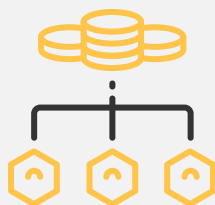
Smiltenes novada pašvaldības piemērs, kad pēc galvenās inspekcijas, kas veikta jau revīzijas laikā,

četriem tiltiem konstatēta projektētajai nestspējai neatbilstoša faktiskā nestspēja un 16 tiltiem jāveic darbi drošai tilta ekspluatācijai, – norāda uz to, ka, visticamāk, arī pārējo novadu pašvaldībās, kurās tiltiem ir maz veiktu galveno inspekciju, situācija būs līdzīga. Pašvaldību tiltiem būs nepieciešams noteikt kustības ierobežojumus, kas būtiski ietekmēs tos tiltu lietotājus, kuri izmanto tiltus kravu pārvadājumu nodrošināšanai.



Turklāt, pēc revidentu aplēses, ņemot vērā Smiltenes novada pašvaldības galveno inspekciju rezultātus, sešām novadu pašvaldībām (Daugavpils, Limbažu, Madonas, Nīcas un Rucavas novadi, kā arī divi neinspicētie tilti – Smiltenes novadā) un Rēzeknes pilsētas pašvaldībai, lai novērstu tikai “steidzamākos” bojājumus, kas apdraud drošu tiltu ekspluatāciju, tuvākajā laikā būs nepieciešami vismaz 580 tūkst. eiro. Savukārt visu pārējo bojājumu novēršanai pašvaldībām būs nepieciešami vēl 7,3 milj. eiro un jaunu tiltu būvniecībai vēl 2,3 milj. eiro.

Valsts kontroles ieskatā, arī pārējo novadu pašvaldību tiltiem galvenās inspekcijas būs sastopamas tikai atsevišķos gadījumos, kas mobilitātes iespējas pēc visu tiltu tehniskā stāvokļa apzināšanas padara šaubīgākas vēl daudz lielākā mērogā. Atbilstoši revidentu aplēsei jaunizveidoto (pēc administratīvi teritoriālās reformas) 36 novadu pašvaldībām būs nepieciešami vismaz 64,8 milj. eiro, lai novērstu visus novada tiltos konstatētos bojājumus, un vēl 19,6 milj. eiro – jaunu tiltu būvniecībai.



## TILTU SAVEŠANA KĀRTĪBĀ

**65** VISĀS NOVADU PAŠVALDĪBĀS  
IZMAKSĀS VISMAZ  
**MILJ. EIRO**

**20** BŪS NEPIECIEŠAMI ARĪ  
**MILJ. EIRO**  
JAUNU TILTU BŪVNICĪBAI



Pasūtot galvenās inspekcijas, pašvaldībām nākotnē būs īpaši jāpievērš uzmanība tam, lai saņemtie atzinumi nekļūtu par formāli izpildītas prasības apliecinājumu, bet ietvertu nepieciešamo informāciju pašvaldību ierobežotajiem resursiem un tilta sociāli ekonomiskajai nozīmei atbilstošu lēmumu pieņemšanai.

**Revīzijā, izskatot inspekciju atzinumus, esam konstatējuši, ka:**

- **ne vienmēr atzinumi satur informāciju par tilta projektēto un faktisko nestspēju, kas liedz gūt pārliecību par tilta drošu izmantošanu līdzšinējai mobilitātei;**
- **atzinumos netiek norādīti termiņi konstatēto bojājumu novēršanai, kas liedz izprast darbu**

**izpildes laiku atbilstoši konstatētā bojājuma nopietnībai, lai savlaicīgi to ieplānotu;**

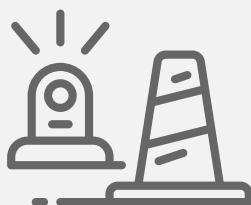
- **inspekcijas rezultāti netiek atspoguļoti pēc vispāratzītas metodikas un sagaidāmās sekas, bojājumus nenovēršot, norādītas pārāk abstrakti, kas ierobežo darbus pilnvērtīgi plānot.**

Rīgas pilsētas pašvaldībai lielāka uzmanība jāpievērš arī līgumu par inspekciju veikšanu izpildes uzraudzībai. Vairākos gadījumos saņemtajos inspekciju atzinumos nav norādīta informācija, par kuru pašvaldība bija vienojusies līgumā ar inspekcijas veicēju.

”

Pašvaldības arī neierobežo kustību pār tiltu, nenovērš bojājumus, kas ietekmē tilta drošu izmantošanu un nestspēju un neveic citas eksperta ieteiktās darbības, pat esot informācijai par šādu nepieciešamību. Tas rada ne tikai iespējamu apdraudējumu personu dzīvībai un veselībai un iespējamus mobilitātes ierobežojumus tiltu izmantotājiem nākotnē, bet arī ievērojami lielākus izdevumus pašvaldībai

”



## PAR JAU ZINĀMIEM NEDROŠIEM TILTIEM SABIEDRĪBA NE VIENMĒR TIEK INFORMĒTA



### PAŠVALDĪBAS ZINĀJA PAR DROŠUMA RISKIEM 13 ŠĀDIEM TILTIEM:

- NETIKA VEIKTI DARBI TO NOVĒRŠANAI
- NETIKA UZSTĀDĪTAS BRĪDINĀJUMA ZĪMES

Daugavpils, Madonas un Limbažu novadu pašvaldību četriem tiltiem, kurus izmanto gan pašvaldību iedzīvotāji, gan dažādi komersanti, piemēram, VAS “Latvijas valsts meži” kravu pārvadāšanai, neskatoties uz galveno inspekciju atzinumu ieteikumiem, nav uzstādītas masas ierobežojumu zīmes.

Madonas novada pašvaldības tiltam pār Vesetu jau kopš 2014. gada ir zināms par nepieciešamību veikt darbus, lai nodrošinātu tilta drošu ekspluatāciju un nenāktos uzstādīt masas ierobežojumus, kas ietekmētu pāri tiltam strādājošos uzņēmumus. Darbi

nav veikti, un šobrīd atbilstoši galvenajā inspekcijā izteiktajām prognozēm ir iestājies brīdis, kad pāri braucošo transportlīdzekļu kustība ir jāierobežo, uzstādot masas ierobežojuma “3,5 t” zīmi.

Kopumā šādi gadījumi, kad tilta drošu izmantošanu un/vai nestspēju ietekmējoši bojājumi nav novērsti noteiktajā termiņā, nav ierobežota kustība pār tiltu vai nav veiktas citas eksperta ieteiktās darbības, ir konstatēti vismaz 13 izlasē iekļautajos tiltos<sup>2</sup> Daugavpils, Limbažu, Nīcas, Madonas novados un Jelgavas pilsētā. Tādējādi arī šo tiltu lietotāji nevar paļauties, ka to izmantošana nerada apdraudējumu to drošībai.

” Arī pārējie bojājumi, kuriem ietekme uz tilta nestspēju un drošu izmantošanu radīsies vēlāk, ekspertu noteiktajā termiņā netiek novērsti ”

Atbilstoši revidentu aplēsei sešām izlasē iekļautajām pašvaldībām, lai novērstu “steidzamākos” bojājumus 17 tiltiem, 2021. gadā būs nepieciešams par 309 tūkst. eiro lielāks finansējums, kas Nīcas novada pašvaldības gadījumā veidos vismaz par 162 tūkst. eiro lielākus pašvaldības izdevumus.

Rīgas pilsētas pašvaldībai nenovēršot galvenajās inspekcijās 2015. gadā konstatētos bojājumus eksperta norādītajā termiņā, tikai deviņiem tiltiem 2020. gadā nenovērsto bojājumu izmaksas palielinājušās par 161% jeb 213 tūkst. eiro. Savukārt, rodoties jauniem bojājumiem papildus tiem, kas nav novērsti pēc 2015. gada galvenās inspekcijas rezultātiem, novēršamo bojājumu izmaksas deviņiem tiltiem 2020. gadā ir palielinājušās par 407 tūkst. eiro.

Rīgas pilsētas pašvaldība neizpilda eksperta sniegtos norādījumus noteiktajā termiņā vai apjomā 90% gadījumu jeb deviņos gadījumos no desmit. Tomēr nenovērstajiem bojājumiem attīstoties, tie var radīt būtiskākus bojājumus. To apliecina arī Brasas tilta inspekcijās konstatētais. Rīgas pilsētas pašvaldībai jau 2013. gadā sniegti norādījumi novērst deformācijas šuvju un hidroizolācijas bojājumus. Tomēr tie nav izpildīti un 2019. gadā atzinumā<sup>3</sup> jau konstatēts, ka nenovērsto bojājumu dēļ ir attīstījušies siju bojājumi, tostarp, stiegrojuma korozija, kuras rezultātā siju nestspēja ir samazinājusies.

**Tas, ka vairākiem Rīgas pilsētas pašvaldības tiltiem netiek novērsti bojājumi pilnā apjomā un eksperta noteiktajā termiņā, radīs nepieciešamību pašvaldībai risināt mobilitātes jautājumus vienlaicīgi un plašā apjomā, kas var izraisīt gan būtiskus sastrēgumus, gan arī nepieciešamību pēc apjomīgiem finanšu līdzekļiem vienā laikā.**



RĪGAS PILSĒTAS PAŠVALDĪBA IR APZINĀJUSI  
GAN TILTU STĀVOKLI, GAN ARĪ VEICAMOS  
DARBUS TILTU STĀVOKĻA UZLABOŠANAI

TOMĒR **90%** GADĪJUMU



DARBI TERMIŅĀ  
NETIEK IZPILDĪTI

”

Pašvaldību autoceļu tiltu uzturēšanas pārraudzība un valsts finansējums līdzšinējā izpildījumā nav pietiekami efektīvi instrumenti, lai pašvaldības par tiltu drošu izmantošanu rūpētos vairāk.

”

No 2020. gada valsts mērķdotācija prioritāri ir izlietojama noteiktām valsts prioritātēm, kas ir arī tilti. Tomēr revīzijas laikā ir konstatēts, ka Satiksmes ministrija mērķdotācijas izlietojuma pārbaūžu ietvaros 2021. gadā nav vērtējusi, vai mērķdotācija 2020. gadā pašvaldībās ir tikusi prioritāri izlietota normatīvajā aktā<sup>4</sup> noteiktajām valsts prioritātēm, tostarp, tiltiem, kuriem līdz šim tā ir tikusi maz novirzīta, pat esot informācijai par tilta nestspēju un satiksmes drošību ietekmējošiem bojājumiem.

Savukārt tas, ka nav izstrādāta kārtība, kādā tiek veikta uzraudzība pār to, vai pašvaldības prioritāri novirza valsts mērķdotāciju normatīvajā aktā<sup>5</sup> noteiktajām valsts prioritātēm, kā arī konstatētās neskaidrības mērķdotāciju izlietojuma prioritātēs, apgrūtinās šādas uzraudzības veikšanu arī turpmāk.

VSIA “Latvijas valsts ceļi” pārrauga pašvaldību autoceļu tiltu uzturēšanas darbību izpildi, par ko ik gadu Satiksmes ministrija tai pārskaita 54 tūkst. eiro. VSIA “Latvijas valsts ceļi” pašvaldību autoceļu tiltos konstatējot neatbilstības normatīvo aktu prasībām, ir jāsniedz norādījumi pašvaldībām tās novērst noteiktā termiņā. Savukārt, ja pašvaldības norādījumus neizpilda, VSIA “Latvijas valsts ceļi” par to ir jāziņo Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijai<sup>6</sup>. Tas varētu būt efektīvs instruments, lai panāktu kritisko un nopietno bojājumu novēršanu pašvaldību tiltos.

Tomēr revīzijā ir konstatēts, ka VSIA “Latvijas valsts ceļi” pašvaldībām pārbaudes ziņojumos nesniedz norādījumus visu pārraudzības ietvaros konstatēto neatbilstību novēršanai. Tehniskā stāvokļa novērtējuma tabulās, kas tiek izmantotas kā darba dokumenti, piezīmēs norādītā informācija pēc Nīcas un Rucavas novadu tiltu apsekošanas norāda uz normatīvo aktu pārkāpumiem, par ko būtu jāziņo pašvaldībai, tomēr pārbaudes ziņojumos tā netiek uzrādīta.

Revīzijā konstatēts arī apšaubāmi augsts pašvaldības tiltu novērtējums VSIA “Latvijas valsts ceļi” vizuālajās apskatēs, kas neatbilst ne galveno inspekciju atzinumiem, ne arī revidentu novērotajām neatbilstībām uz vietas. Limbažu novada pašvaldību iekļāvām izlasē kā vienu no labās prakses pašvaldībām atbilstoši VSIA “Latvijas valsts ceļi” sniegtajai informācijai, tomēr labo praksi tiltu uzturēšanā šajā pašvaldībā revīzijā nenovērojām.

VSIA “Latvijas valsts ceļi” par norādījumu neizpildi arī neziņo Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijai, lai gan Madonas un Smiltenes novadu pašvaldības norādījumus nav izpildījušas jau kopš 2017. gada.

## Kādēļ pašvaldību tiltiem tiek pievērsts tik maz uzmanības?

lemesli, kādēļ tiltu uzturēšanai pašvaldībās tiek pievērsts tik maz uzmanības, skaidrojami gan ar nepietiekamu izpratni par tiltu sociālo un ekonomisko nozīmi pašvaldībās, gan, šķiet, arī uzskatu par tiltu tikai kā ceļa sastāvdaļu, nevis arī kā būvi, kurai jābūt mehāniski stiprai un stabilai un lietošanai drošai.

To apliecina tas, ka:

- ikdienas uzturēšanas darbības un nopietno un kritisko bojājumu novēršana tiek organizēta galvenokārt tikai tilta brauktuvei/segai. Uzmanība netiek atvēlēta vai tiek atvēlēta mazāk pārējiem tilta elementiem, kas nav acīmredzami saistīti ar ceļu satiksmes nodrošināšanu, – konusiem, betona konstrukcijām (laidumi, balsti, sijas, pieeju sajūgumi), zemtilta zonai (konusi, upes gultne), metāla konstrukciju nolietojumam, ūdens novades sistēmām. **Šāda pieeja nav ilgtspējīga un, visticamāk, radīs ietekmi uz mobilitāti ātrāk, nekā tas būtu sagaidāms, ja tiktu veiktas darbības arī pārējo tilta elementu atbilstoši uzturēšanai;**

- vairumā gadījumu galveno inspekciju atzinumos norādītie darbi un nepieciešamais finansējums bojājumu novēršanai nav ietverts pašvaldību darbinieku gatavotajos budžeta pieprasījumos un attīstības plānošanas dokumentu projektos, jo “nepieciešamība iekļauties ierobežotajā finansējumā, kas daudzos gadījumos ir tikai valsts mērķdotācija”, prevalē pār konstatētajiem bojājumiem pašvaldību tiltos.

Tādējādi rodas situācija, ka par to, kādi darbi tiks vai netiks veikti, nākas izlemt pašvaldības darbiniekiem, lai gan tieši dome ir tā, kas lemj par budžeta apstiprināšanu, kas ietver arī lēmumu pieņemšanu un atbildības uzņemšanu par to, kam līdzekļi netiek piešķirti.

Tas var radīt arī situāciju, kad pašvaldības budžeta līdzekļi tiek piešķirti labiekārtošanas projektiem,

lai gan pašvaldību tilti nav droši ekspluatācijā un ietekmē gan pašvaldības teritorijas attīstību, gan pakalpojumu saņemšanas iespējas un izdevumus pašvaldību administratīvās teritorijas iedzīvotājiem.

Izpratnes trūkumu par pašvaldību tiltu sociālo un ekonomisko nozīmi apliecina arī gadījumi, kad budžeta pieprasījumā finansējums tiltos konstatēto bojājumu novēršanai ir bijis norādīts, bet dome darbu izpildei to nav piešķīrusi vai arī finansējums piešķirts tikai nepilnā apmērā.

Pašvaldību tilti nav tikai būve, ar kuras palīdzību pārvarēt upes un citus fiziskos šķēršļus. To neatbilstošs tehniskais stāvoklis ietekmē gan sastrēgumu veidošanos republikas pilsētās un laiku, kas pavadīts ceļā, apmierinātību ar pašvaldības pieņemtajiem lēmumiem budžeta līdzekļu pārvaldīšanā, gan arī valsts un pašvaldības teritorijas attīstību – uzņēmumi, kas izmanto tiltu saimnieciskās darbības veikšanā, nodrošina iedzīvotājus ar pakalpojumiem, darba vietām un rada būtisku pienesumu tautsaimniecībai.

Ierobežojot kustību pār tiltu vai tiltu slēdzot pašvaldībās, – nāktos mērot ilgāku laiku ceļā, tostarp, arī nobraukt vairāk kilometru, kas rada lielākus izdevumus:

- gan pašiem uzņēmumiem, ietekmējot to konkurētspēju;

” Piemēram, palielinoties koksnes kravas vidējam maršrutam (170 km) tikai par 1 km, tas kokrūpniecības uzņēmumiem, piemēram VAS “Latvijas valsts meži,” izmaksā 400 līdz 600 tūkst. eiro gadā. ”

- gan arī to pakalpojumu saņēmējiem, piemēram, maksājot lielāku maksu par atkritumu izvešanu, vai zemnieku saimniecībām, saņemot mazāku maksu par nodoto pienu.

## Atsauces

1 Revīzijas ziņojumā pašvaldību nosaukumi atspoguļoti atbilstoši revidējamā laika posmā spēkā esošajam normatīvajam regulējumam.

2 Skatīt revīzijas ziņojuma 1. pielikumu.

3 SIA "Inženierbūve" tehniskās apsekošanas atzinums "Satiksmes pārvads pār dzelzceļu pie Brasas stacijas, Rīgā", Rīga, 2019.

4 Ministru kabineta 11.03.2008. noteikumu Nr. 173 "Valsts pamatbudžeta valsts autoceļu fonda programmai piešķirto līdzekļu izlietošanas kārtība" 23.1 punkts.

5 Ministru kabineta 11.03.2008. noteikumu Nr. 173 "Valsts pamatbudžeta valsts autoceļu fonda programmai piešķirto līdzekļu izlietošanas kārtība" 23.1 punkts.

6 VSIA "Latvijas valsts ceļi" kvalitātes vadības procesa "Pašvaldību autoceļu uzturēšanas pārraudzība" 5.4. sadaļa (apstiprināts ar valdes priekšsēdētāja 09.10.2017. rīkojumu Nr. 388).

