



Pašvaldību tilti: Mobilitātes trauzlā 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

Saturs

Kopsavilkums	4
Galvenie secinājumi	7
Būtiskākie ieteikumi.....	13
Revīzijas ziņojuma struktūra	13
Informācija par revīzijā izvirzīto kritēriju sasniegšanu	13
Būtiskākie termini un skaidrojumi	15
Revidējamās jomas īss raksturojums.....	16
1. Vai pašvaldības veic pietiekamas darbības tiltu uzturēšanā, lai nodrošinātu drošu tiltu izmantošanu un nepieciešamo mobilitāti?	24
1.1. Vai pašvaldības pārvalda tiltus atbilstoši labajai praksei un normatīvajos aktos noteiktajām prasībām?	25
<i>Informācijas par tiltu tehnisko stāvokli, bojājumiem un nepieciešamajiem darbiem bojājumu novēršanai iegūšana un izmantošana</i>	<i>27</i>
<i>Ikdienas uzturēšanas darbību izpilde un kritisko un nopietno bojājumu novēršana.....</i>	<i>38</i>
1.2. Vai finansējuma piešķiršanas process pašvaldībās ir mērķtiecīgi virzīts nepieciešamajām vajadzībām tiltu uzturēšanā?	46
<i>Informācijas iegūšana par tiltu uzturēšanas un pārbūves vajadzībām un nepieciešamo finansējumu</i>	<i>49</i>
<i>Rīcība pēc informācijas iegūšanas par tiltu uzturēšanas un pārbūves vajadzībām</i>	<i>52</i>
2. Vai valsts rīcībpolitika nodrošina pašvaldību tiltu drošu izmantošanu un nepieciešamo mobilitāti?	60
2.1. Pašvaldību autoceļu tiltu uzturēšanas pārraudzība	61
2.2. Valsts mērķdotācija pašvaldību tiltu uzturēšanai un pārbūvei.....	66
Revīzijas raksturojums, kritēriji, metodes.....	70

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, Latvijas Piensaimnieku centrālajai savienībai un Latvijas Atkritumu saimniecības uzņēmumu asociācijai par sadarbību revīzijas laikā.

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.

Tās ir republikas pilsētu pašvaldības¹, 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.

2019. gadā, kad bija slēgti abi tilti, vidējais sastrēgumu līmenis salīdzinājumā ar 2017. gadu pieauga par 5 %. Tādējādi darba dienu rītos un vakaros, kad veidojas lielākie sastrēgumi, autovadītāji ceļā pavadīja līdz pat 62 % ilgāk laika, nekā tas būtu nepieciešams.

Sastrēgumiem ir negatīva ietekme ne tikai uz ekonomiku, bet arī vidi un pat garīgo veselību.

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. *euro*.

Šīs pieredzes un izmaksas ir būtiski atcerēties, lemjot par to, vai un kad līdzekļus tiltiem piešķirt un darbus veikt.

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.

Sastrēgumi rada:

- **negatīvu ekonomisko ietekmi** (tie ietekmē vietas sasniedzamību, mudinot klientus un uzņēmumus pārcelties projām no pilsētas centra, vājinot aglomerācijas ekonomisko ietekmi un samazinot investīcijas);
 - **laika zudumu**, kas nelietderīgi pavadīts sastrēgumos;
 - **nenoteiktību** par to, cik ilgs būs brauciens, kā arī nokavētas un atceltas tikšanās;
 - **gaisa piesārņojumu**;
 - **stresu un dusmas**;
 - **lielākas transporta izmaksas**.
-

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

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 mājāsaimniecībām atkritumus, lai aizvestu tos tālāk apglabāšanai vai pārstrādei. Tiem savas saimnieciskās darbības veikšanā ir būtiski, lai pašvaldību tilti spētu izturēt vismaz 40 tonnu slodzi.

Pašvaldību tiltu sociālā un ekonomiskā nozīme pieprasa par tiltiem rūpēties kā krietnam un rūpīgam saimniekam – **tā, lai tas būtu drošs lietošanā un neradītu tādas mobilitātes ierobežojumus, no kuriem var izvairīties.** Tomēr vairāki masu medijos atspoguļotie gadījumi par jau piemērotiem kustības ierobežojumiem tilta tehniskā stāvokļa dēļ liecina, ka pašvaldībām ar šo pienākumu izpildi neveicas īsti labi, kas bija pamudinājums veikt šo revīziju, lai saprastu, kur ir meklējami iemesli šādai rīcībai un ko darīt, lai tos novērstu.

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 iekšējos 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.

Šo darbību veikšana, tostarp jaunu tiltu būvniecība un pārbūve, tiek finansēta no pašvaldības un valsts budžeta līdzekļiem, tajā skaitā:

- ✓ valsts mērķdotācijas, kura kopš 2020. gada ir prioritāri jāizlieto tranzīta ielām, **tiltiem**, satiksmes drošības uzlabojumiem un autoceļiem un ielām, pa kuriem kursē sabiedriskais transports;
- ✓ valsts līdzfinansējuma tranzīta ielu uzturēšanai. Turklāt pašvaldībām ir tiesības pieteikties arī valsts līdzfinansējumam tranzīta ielās esošo tiltu atjaunošanai.

Rūpēšanās par pašvaldības administratīvajā teritorijā esošo ielu un ceļu, tostarp, tiltu uzturēšanu, būvniecību un rekonstruēšanu ir viena no vairāk nekā 20 pašvaldības funkcijām, kuru izpilde tiek finansēta no pašvaldības budžeta, ja likumā nav noteikts citādi. Līdz ar to pašvaldību autonomo funkciju izpilde ir saistīta ar pašvaldības budžetā pieejamo līdzekļu apjomu, kas nozīmē nepieciešamību pašvaldībai noteikt budžeta prioritātes jeb – kam tiks tērēti pašvaldības budžeta līdzekļi ierobežoto finanšu resursu ietvaros.

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 jārēķinās ar būtiskiem finanšu līdzekļu ieguldījumiem, lai nodrošinātu tilta drošu izmantošanu un nepieciešamo mobilitāti.

Revīzijā ir konstatēts, ka pašvaldības neiegūst informāciju, kas ļautu pārliecināties par tilta faktisko nestspēju un drošu izmantošanu. Smiltenes novada pašvaldības piemērs parāda, cik traušla ir ilūzija, ka tiltu izmantot ir droši. Pašvaldībām, kuras nav veikušas galvenās inspekcijas, pēc to veikšanas būs nepieciešami lieli ieguldījumi, lai novērstu konstatētos bojājumus tiltos, tostarp arī tām pašvaldībām, kuras revīzijas izlasē netika iekļautas.

Izlasē iekļautajām pašvaldībām būs nepieciešami 7,3 milj. euro un jaunu tiltu būvniecībai vēl 2,3 milj. euro. Savukārt visu 36 jaunizveidoto (pēc administratīvi teritoriālās reformas) novadu pašvaldībām būs nepieciešami 64,8 milj. euro, lai novērstu visu novadu tiltos konstatētos bojājumus, un vēl 19,6 milj. euro jaunu tiltu būvniecībai.

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.

Vispārīgo (apskate, prognozējot, kādu ietekmi bojājumi radīs tuvākā gada laikā) un galveno inspekciju (veikts daudz padziļinātāks vērtējums, prognozējot, kādu ietekmi bojājumi radīs piecu gadu laikā, tos nenovēršot) veikšana nav noteikta normatīvajos aktos kā pašvaldību obligāts pienākums. Tas mēdz būt par iemeslu pašvaldības domei atteikties piešķirt šīm inspekcijām pašvaldības budžeta līdzekļus.

Jelgavas, Rīgas, Rēzeknes un Ventspils pilsētās galveno inspekciju veikšana tiek nodrošināta virs 86 % tiltu. Daugavpilī – 55 %.

Novadu pašvaldībās galvenās inspekcijas tiek veiktas tikai 16 % tiltu.

Vispārīgās inspekcijas tiek veiktas tikai Rīgas un Jelgavas pilsētu pašvaldībās.

Tomēr, 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. *euro*. Savukārt visu pārējo bojājumu novēršanai pašvaldībām būs nepieciešami vēl 7,3 milj. *euro* un jaunu tiltu būvniecībai vēl 2,3 milj. *euro*.

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. *euro*, lai novērstu visus novada tiltos konstatētos bojājumus, un vēl 19,6 milj. *euro* – jaunu tiltu būvniecībai.

Ar 2021. gada 1. novembri stāties spēkā prasība² nodrošināt tiltu galveno inspekciju regulāru veikšanu. Tomēr, visticamāk, gaidāmās izmaiņas nenovērsīs revīzijā konstatētās problēmas.

Uz to norāda tas, ka vispārīgo inspekciju veikšana pašvaldībās joprojām paliks to brīvprātīga iniciatīva, lai gan arī tā ir viena no regulāri veicamajām inspekcijām, kā arī revīzijā konstatētā zemā galveno inspekciju rezultātu izmantošana, kas nākotnē būs atkarīga arī no pašvaldību spējas pasūtīt galvenās inspekcijas tā, lai to rezultāti būtu izmantojami tālāko darbību plānošanai.

Pasūtīt 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 pārlicību 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 ielānotu;
- ✓ 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.

² Ministru kabineta 15.06.2021. noteikumu Nr. 384 “Būvju tehniskās apsekošanas būvnormatīvs LBN 405-21” 9.1.2. apakšpunkts (stājas spēkā 01.11.2021.).

Revīzijā ir konstatēts, ka 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. Piemēram, Nīcas novada pašvaldībai par septiņiem tiltiem nepieciešamā finansējuma palielinājums neveikto darbu dēļ veidos vismaz par 162 tūkst. euro lielākus izdevumus pašvaldībai, bet Rīgas pilsētas pašvaldībai tikai deviņu izlasē iekļauto tiltu gadījumā izmaksu palielinājums veido gandrīz 0,5 milj. euro.

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.

Tas ietekmēs gan pašvaldības iedzīvotājus, gan administratīvajā teritorijā strādājošos komersantus. Apbraucamais ceļš tiltam pār Vesetu iet cauri mežam, un tā seguma stāvoklis pavasarī un rudenī nav piemērots kravu transportēšanai. Tiltu izmanto:

- ✓ VAS “Latvijas valsts meži”, kuriem otrpus tiltam pieder Kalsnavas arborētums (*koku, krūmu un liānu kolekcija, kur veic ilglaicīgus novērojumus par koku attīstību, piemērotību noteiktam klimatam, sēklu ražošanu un pavairošanu*), kas ir daudzu apmeklētāju iecienīts apskates objekts, kā arī tajā tiek veikta mežizstrāde un izpētes darbi, nodrošinot ar darbu vidēji 100 iedzīvotājus;
- ✓ SIA “SAKVAR”, kurai tilta slēgšanas vai masas ierobežošanas gadījumā nāktos apturēt saimniecisko darbību. SIA “SAKVAR” otrpus tiltam atrodas kokmateriālu zāgētava, kurā tiek nodarbināti 15 cilvēki. Uzņēmums iepērk apaļkoku no vairākiem novadiem, kuru tālāk pārstrādā un eksportē uz citām valstīm. Tas arī piegādā šķeldu Madonas novada pašvaldības apgādei ar kurināmo, kas nozīmē, ka arī tās piegāde varētu netikt nodrošināta, radot pašvaldības izmaksu pieaugumu kurināmā iegādei.

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 tiltos³ Daugavpils, Limbažu, Nīcas, Madonas novados un Jelgavas pilsētā. Tādējādi arī šo tiltu lietotāji nevar paļauties, ka to izmantošana nerada apdraudējumu to drošībai.

Šādu pašvaldību pieeju – pieļaujot, ka eksperta noteiktajā termiņā netiek veiktas inspekcijas atzinumā norādītās darbības, tostarp, netiek novērsti inspekcijā konstatētie tilta nestspēju un satiksmes drošību ietekmējošie bojājumi, – revidenti nevar atzīt par samērīgu no drošības viedokļa.

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. euro lielāks finansējums, kas Nīcas novada pašvaldības gadījumā veidos vismaz par 162 tūkst. euro lielākus pašvaldības izdevumus.

³ Skatīt revīzijas ziņojuma 1. pielikumu.

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. *euro*. 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. *euro*.

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 atzinumā⁴ 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.

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 pārbaudi ietvaros 2021. gadā nav vērtējusi, vai mērķdotācija 2020. gadā pašvaldībās ir tikusi prioritāri izlietota normatīvajā aktā⁵ 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 aktā⁶ 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. *euro*. 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 ministrijai⁷. 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 dokuments, 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.

⁴ SIA “Inženierbūve” tehniskās apsekošanas atzinums “Satiksmes pārvads pār dzelzceļu pie Brasas stacijas, Rīgā”, Rīga, 2019.

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

⁶ Ministru kabineta 11.03.2008. noteikumu Nr. 173 “Valsts pamatbudžeta valsts autoceļu fonda programmai piešķirto līdzekļu izlietošanas kārtība” 23.¹ punkts.

⁷ VSIA “Latvijas valsts ceļi” kvalitātes vadības procesa “Pašvaldību autoceļu uzturēšanas pārraudzība” 5.4. sadaļa (apstiprināts ar valdes priekšsēdētāja 09.10.2017. rīkojumu Nr. 388).

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.

Arī valsts līdzfinansējums tranzīta ielu, tostarp tiltu, atjaunošanai, kas varētu nodrošināt finansējuma pieejamību pašvaldībām situācijās, kad ir nepieciešams iespējami ātrāk novērst mobilitātes ierobežojumus, galvenokārt tiek izlietots tranzīta ielu seguma atjaunošanai, un tādēļ tad, kad tas ir nepieciešams, – tas nav pieejams. Tas skaidrojams gan ar to, ka pašvaldības reti iesniedz tiltu atjaunošanas projektu pieteikumus, gan arī to, ka Satiksmes ministrijai normatīvajos aktos nav noteikts pienākums vērtēt tranzīta ielu mobilitāti ietekmējošos apstākļus pašvaldībās, kas ļautu finansējumu novirzīt to bojājumu novēršanai, kuri rada lielākos mobilitātes ierobežojumus.

Kādēļ pašvaldību tiltiem tiek pievērsts tik maz uzmanības?

Iemesli, 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 stabīlai 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, – konusi, 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 uzņemšanos 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 lauku, 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. euro gadā.

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

Revīzijā konstatētais liecina, ka gan Satiksmes ministrijai, gan pašvaldībām jau jaunajās administratīvās teritorijas robežās nāksies meklēt risinājumus, lai nodrošinātu mērķtiecīgu finanšu līdzekļu novirzīšanu tur, kur tas ir visvairāk nepieciešams gan valsts prioritātēm, gan administratīvās teritorijas attīstībai un iedzīvotāju vajadzībām.

Turklāt situācija, kurā gadiem pašvaldību tilti nav bijusi prioritāte ne pašām pašvaldībām, ne arī valstij, visticamāk, ņemot vērā pašvaldību tiltu būtisko sociālo un ekonomisko ietekmi, radīs nepieciešamību pēc papildu atbalsta pašvaldību tiltu tehniskā stāvokļa uzlabošanai.

Iepriekš līdzīgs lēmumu pieņemšanas princips bija arī attiecībā uz VSIA "Latvijas Valsts ceļi" pārvaldītajiem valsts tiltiem, bet kopš šā gada aprīļa Ministru kabineta noteikumos Nr. 26 ir skaidri noteikta Satiksmes ministrijas kompetence pieņemt lēmumu par budžeta prioritātēm valsts autoceļu un tiltu uzturēšanai nepietiekama finansējuma gadījumā.

Līdzīgi tam būtu jābūt arī turpmāk pašvaldībās.

Būtiskākie ieteikumi

Lai uzlabotu valsts politikas instrumentu efektivitāti, Satiksmes ministrijai sniegti ieteikumi saistībā ar valsts mērķdotāciju un līdzfinansējumu tranzīta ielu atjaunošanai, kā arī pašvaldību autoceļu tiltu uzturēšanas pārraudzību.

Izlasē iekļautajām pašvaldībām sniegti ieteikumi, kas veicinās drošu pašvaldību tiltu izmantošanu un nepieciešamo mobilitāti:

- ✓ tiks noskaidrots pašvaldību tiltu tehniskais stāvoklis, darbi un finansējums bojājumu novēršanai;
- ✓ tiks uzlabota galveno inspekciju izmantojamība prioritāšu noteikšanā;
- ✓ finansējuma process pašvaldībās tiks mērķtiecīgi virzīts drošai tilta izmantošanai un esošo vai iespējamo mobilitātes ierobežojumu samazināšanai.

Revīzijas ziņojuma struktūra

Informācija revīzijas ziņojumā izklāstīta šādā secībā:

- ☑ informācija par revīzijā izvirzīto kritēriju sasniegšanu;
- ☑ būtiskākie termini un skaidrojumi;
- ☑ revidējamās jomas īss raksturojums;
- ☑ revīzijas konstatējumi, secinājumi un ieteikumi, sadalot tos divās galvenajās nodaļās un vairākās apakšnodaļās. Katras galvenās nodaļas ievadā ir sniegts Valsts kontroles viedoklis, izdarot būtiskākos secinājumus un tos tālāk pamatojot ar revīzijas konstatējumiem.

Revīzijas ziņojuma pirmajā nodaļā ir vērtētas pašvaldību veiktās darbības tiltu uzturēšanā – vai tās ir pietiekamas, lai pašvaldību tiltu izmantošana būtu droša un atbilstu nepieciešamai mobilitātei.

Revīzijas ziņojuma otrajā nodaļā ir vērtēta valsts rīcībpolitika – vai līdzšinējie valsts politikas instrumenti ir efektīvi, lai pašvaldības motivētu rūpēties par tiltu drošu izmantošanu un nepieciešamo mobilitāti.

- ☑ vispārīgs revīzijas raksturojums – revīzijas mērķis, apjoms, juridiskais pamatojums, Valsts kontroles un revidējamo vienību atbildība.

Informācija par revīzijā izvirzīto kritēriju sasniegšanu

Lai novērtētu, vai līdzšinējie valsts politikas instrumenti un pašvaldību veiktās darbības tiltu uzturēšanā ir pietiekamas, lai pašvaldību tilti būtu droši izmantojami un tiktu nodrošināta nepieciešamā mobilitāte, revidenti izvirzīja vairākus kritērijus revīzijas izlasē iekļautajām pašvaldībām un Satiksmes ministrijai.

Satiksmes ministrijai izvirzītie kritēriji ir saistīti ar:

- ⊙ valsts mērķdotācijas izlietojumu pašvaldībās un līdzfinansējumu tranzīta ielu atjaunošanai (**daļēji izpildīts**);
- ⊙ pašvaldību autoceļu tiltu uzturēšanas pārraudzību, ko Satiksmes ministrijas uzdevumā veic VSIA “Latvijas valsts ceļi” (**daļēji izpildīts**).

Izlasē iekļauto pašvaldību darbību vērtēšanai izvirzīti kritēriji, kas sniedz informāciju par to, vai:

- ⊗ pašvaldības nodrošina tiltu un pārvadu uzturēšanu atbilstoši labajai praksei un normatīvajos aktos noteiktajām prasībām (**nav izpildīts**);
- ⊗ finansējuma piešķiršanas process tiltiem un pārvadiem pašvaldībās ir mērķtiecīgi virzīts drošai tilta izmantošanai un nepieciešamajai mobilitātei (**nav izpildīts**).

Kritēriju izpildi izlasē iekļautajās pašvaldībās skatīt 1. tabulā, kur ar **sarkanu krāsu** ir atzīmēta kritērija neizpilde, **tumši dzeltenu** – daļēja izpilde, **zilu** – to, ka kritērija izpilde ir nodrošināta, bet ar **pelēku** – kritērijs nav novērtējams.

1. tabula

Kritēriju izpilde izlasē iekļautajās pašvaldībās

Pašvaldība/ Kritēriji		Daugavpils novads	Limbažu novads	Madonas novads	Nīcas novads	Smiltenes novads	Rucavas novads	Daugavpils pilsēta	Jelgavas pilsēta	Rīgas pilsēta	Rēzeknes pilsēta	Ventspils pilsēta
Pašvaldībai ir informācija par tiltu tehnisko stāvokli, bojājumiem un nepieciešamajiem darbiem bojājumu novēršanai	Veikta vispārīgā inspekcija reizi gadā											
	Veikta galvenā inspekcija reizi piecos gados											
Tiek nodrošināta ikdienas uzturēšanas darbību izpilde												
Trīs gadu laikā tiek novērsti nopietnie un kritiskie bojājumi												
Tiek noteiktas pašvaldību tiltu un pārvadu uzturēšanas vajadzības un nepieciešamais finansējums												
Pašvaldība piešķir finansējumu tiltu un pārvadu uzturēšanai atbilstoši noteiktajām prioritātēm finansējuma izlietojumam												
Nesamazinās mobilitātes iespējas iedzīvotājiem un/vai kravu												

Pašvaldība/ Kritēriji	Daugavpils novads	Limbažu novads	Madonas novads	Nīcas novads	Smiltenes novads	Rucavas novads	Daugavpils pilsēta	Jelgavas pilsēta	Rīgas pilsēta	Rēzeknes pilsēta	Ventspils pilsēta
pārvadātājiem uz tiltiem to tehniskā stāvokļa dēļ ⁸											

Detalizētāku informāciju par revīzijā izvirzīto kritēriju sasniegšanu skatīt revīzijas ziņojuma 71. – 73. lapaspusē.

Būtiskākie termini un skaidrojumi

Tilti – šīs revīzijas kontekstā ar apzīmējumu “tilti” tiek saprasti gan tilti, gan pārvadi, gan lielās caurtekas. Gājēju tilti revīzijas apjomā netika iekļauti.

Mobilitāte – spēja nokļūt no vienas vietas uz otru, lai apmierinātu ikdienas vajadzības. Mobilitāti veido infrastruktūra⁹, tostarp ceļu tīkls, kas izveidots, lai nodrošinātu preču un pakalpojumu pieejamību iedzīvotājiem, saimniecisko darbību un citas vajadzības.

Droša tilta ekspluatācija vai izmantošana – tilta nestspēja atbilst projektētajai slodzei, nav konstatēti bojājumi, kuriem ir ietekme uz tilta nestspēju, tiek nodrošināta ceļu satiksmes noteikumu prasību ievērošana (piemēram, tilta margu atbilstošs stāvoklis, ļaujot samazināt iespējamo ceļu satiksmes negadījumu sekas).

Vispārīgā inspekcija – tilta vizuāla apskate, lai noteiktu galveno tilta konstrukciju bojājumus un defektus, kas ietekmē tilta nestspēju, satiksmes drošību vai tilta caurlaides spēju viena gada laikā, kā arī identificētu defektus, kas attīstoties palielina tilta uzturēšanas izdevumus, vai arī nelabvēlīgi iedarbojas uz apkārtējo vidi vai ietekmē tilta izskatu.

Galvenā inspekcija – tilta tehniskā apsekošana, lai noteiktu galveno tilta konstrukciju bojājumus un defektus, kas ietekmē tilta nestspēju, satiksmes drošību vai tilta caurlaides spēju turpmāko piecu gadu laikā, kā arī identificētu defektus, kas attīstoties palielina tilta uzturēšanas izdevumus, vai arī nelabvēlīgi iedarbojas uz apkārtējo vidi vai ietekmē tilta izskatu. Šādas inspekcijas mērķis ir arī noteikt, vai tilts atbilst Būvniecības likumā¹⁰ izvirzītajām drošuma prasībām – vai tilts ir mehāniski stiprs un stabils, kā arī lietošanai drošs.

Nopietni bojājumi vai defekti – tādi bojājumi un defekti, kuru novēršanai nepieciešami remonta darbi nākamo 1 – 3 gadu laikā.

⁸ Daugavpils, Limbažu, Madonas, Nīcas, Smiltenes, Rucavas novadu pašvaldībām vērtējums sniegts, ņemot vērā galveno inspekciju neesamību 84 % tiltu.

⁹ Eiropas Komisijas darba dokuments: Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu. Pieejams tiešsaistē: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/sec-2011-391-unofficial-translation_lv.pdf (resurss skatīts 17.05.2020.).

¹⁰ Būvei izvirzītās prasības, tostarp drošuma prasības, kas būves īpašniekam ir jānodrošina, ir noteiktas Būvniecības likuma 9. pantā.

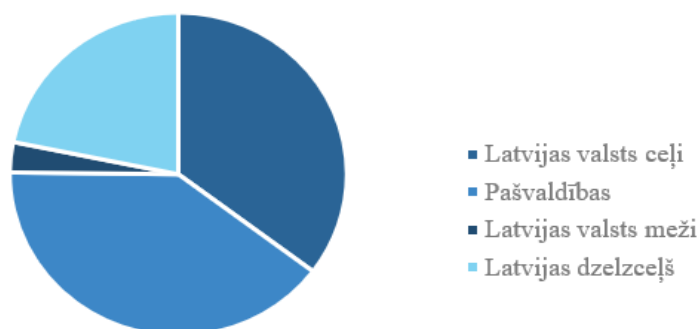
Kritiski bojājumi vai defekti – tādi bojājumi un defekti, kuru novēršanai nepieciešami remontdarbi 0 – 1/2 gada laikā.

Nav atbilstošs apbraucamais ceļš – lielākoties visiem tiltiem ir apbraucamie ceļi, tomēr dažos gadījumos tie var pildzināt galamērķa sasniegšanu (piemēram, braucot 20 km garāku maršrutu) vai arī apbraucamais ceļš nav atbilstošs plānotajam izmantošanas veidam (piemēram, koksnes kravu pārvadātāju kustību rudenī un pavasarī ietekmē grants seguma ceļu vai ceļu bez seguma stāvoklis).

Valsts rīcībpolitika vai politikas instrumenti – piemēram, normatīvie akti, finanšu atbalsts un informatīvie instrumenti, kas paredzēti, lai panāktu kādu politikas mērķu sasniegšanu.

Revidējamās jomas īss raksturojums

Latvijā ir aptuveni 2748 tilti¹¹. No tiem 969 tiltus pārvalda VSIA “Latvijas Valsts ceļi”, 83 – VAS “Latvijas valsts meži”, 599 – AS “Latvijas dzelzceļš”, bet 1097 tilti pieder pašvaldībām (skatīt 1. diagrammu).



1. diagramma. Tiltu valdītāji

Lielākā daļa tiltu ir būvēti 60. – 70. gados. Pēdējos 15 gados vairāku jaunu tiltu būvniecība, atjaunošana un pārbūve ir īstenota, izmantojot Eiropas Savienības un citu ārvalsts fondu finansējumu.

Tilts ir būve¹², kas nozīmē, ka atbilstoši Būvniecības likumam¹³ tam ir jābūt mehāniski stipram un stabilam un lietošanai drošam.

¹¹ Tiltu apjomā netiek iekļauti privātpersonām piederošie tilti.

¹² Ministru kabineta 12.06.2018. noteikumu Nr. 326 “Būvju klasifikācijas noteikumi” pielikuma “Būvju klasifikācija” 150. rinda.

¹³ Būvniecības likuma 9. pants.

Normatīvajos aktos nav noteikts, kādas konkrēti pārvaldīšanas darbības tilta īpašniekam vai valdītājam ir jāveic, lai nodrošinātu tilta atbilstību Būvniecības likumā noteiktajām drošuma prasībām.

Atbilstoši labajai praksei, par kādu šīs revīzijas ietvaros mēs uzskatījām valsts tiltu pārvaldīšanas vadlīnijas¹⁴, Latvijas standartu LVS 190-11:2009 “Tilta inspekcija un pārbaude ar slodzi” un Tiltu inspekcijas rokasgrāmatu¹⁵, tilta pārvaldīšana ietver:

- ✓ tiltu inspekciju un uzturēšanas plānošanu;
- ✓ regulāras tiltu inspekcijas, lai noskaidrotu, kāds ir tilta tehniskais stāvoklis – kādi bojājumi un defekti tilta galvenajās konstrukcijās ir novērojami, un kādi darbi un izmaksas to novēršanai ir nepieciešamas;
- ✓ tiltu uzturēšanu:
 - ikdienas uzturēšanu – regulāras tiltu apkopes darbības un nelielu bojājumu remontu vai citi neparedzētu notikumu izraisīti darbi, piemēram, izskalotu nostiprinājumu atjaunošana;
 - periodisko uzturēšanu – plānotas darbības, kuras veic regulāri ik pēc noteikta laika, lai uzturētu darba kārtībā tilta elementus, pirms rodas nopietni bojājumi (piemēram, apstrādāt betona tilta virsmu, remontēt asfaltā iebrauktās risas);
 - atjaunošanu – remonta darbi, kurus veic, lai bojātos elementus atjaunotu tā, lai tie atbilstu sākotnējām prasībām.

Savukārt, ja nepieciešams palielināt tilta vai tā elementu nestspēju līdz līmenim, kas ir augstāks par sākotnējo nestspēju vai pārveidot tilta vai tā elementa funkciju, lietojamību vai standartu, ir jāveic tilta pārbūve.

Pašvaldību tiltu pārvaldīšana, uzturēšana, projektēšana, atjaunošana, pārbūve un būvniecība tiek finansēta no pašvaldību līdzekļiem un valsts līdzekļiem¹⁶. Pašvaldības saņem valsts mērķdotāciju ielām un autoceļiem, kā arī līdzfinansējumu tranzīta ielu, tostarp tajās esošo tiltu, uzturēšanai¹⁷. No 2020. gada valsts mērķdotācija prioritāri ir jāizlieto tranzīta ielām, tiltiem, satiksmes drošības uzlabošanai, autoceļiem un ielām, pa kurām kursē sabiedriskais transports¹⁸. Turklāt pašvaldībām ir tiesības pieteikties arī uz valsts līdzfinansējumu tranzīta ielu atjaunošanai¹⁹.

Valsts mērķdotācijas izlietojuma pareizību un likumību pašvaldībās kontrolē Satiksmes ministrija²⁰. Kontroles ietvaros tiek vērtēti pašvaldību grāmatvedības uzskaites dati – vai no tiem ir konstatējams atbilstošs mērķdotācijas izlietojums

Pārvaldīšana

Plānošana

Inspicēšana

Uzturēšana

Tiltu pārvaldīšanas ietvaros veicamās darbības.

¹⁴ VSIA “Latvijas Valsts ceļi” Tiltu pārvaldīšanas vadlīnijas, 2007, Rīga.

¹⁵ VSIA “Latvijas Valsts ceļi” Tiltu inspekcijas rokasgrāmata, 2007, Rīga.

¹⁶ Likuma “Par autoceļiem” 12. panta otrā daļa.

¹⁷ Ministru kabineta 11.03.2008. noteikumu Nr. 173 “Valsts pamatbudžeta valsts autoceļu fonda programmai piešķirto līdzekļu izlietošanas kārtība” 6.15., 6.16. apakšpunkts, 7., 9. punkts, 34.1. apakšpunkts, 35. punkts.

¹⁸ Ministru kabineta 11.03.2008. noteikumu Nr. 173 “Valsts pamatbudžeta valsts autoceļu fonda programmai piešķirto līdzekļu izlietošanas kārtība” 23.¹ punkts.

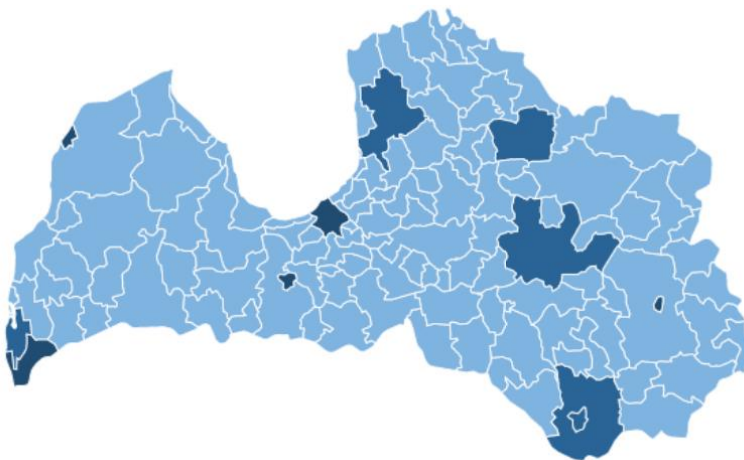
¹⁹ Ministru kabineta 11.03.2008. noteikumu Nr. 173 “Valsts pamatbudžeta valsts autoceļu fonda programmai piešķirto līdzekļu izlietošanas kārtība” 34.2. apakšpunkts, 38. punkts.

²⁰ Ministru kabineta 11.03.2008. noteikumu Nr. 173 “Valsts pamatbudžeta valsts autoceļu fonda programmai piešķirto līdzekļu izlietošanas kārtība” 25. punkts.

autoceļu un ielu uzturēšanai, būvniecībai un zemes pirkšanai, lai uzlabotu un attīstītu pašvaldību ielas un autoceļus.

Papildus mērķdotācijas izlietojumam pašvaldībās tiek pārraudzīta arī autoceļu, tostarp, tiltu uzturēšana. Pārraudzība tiek veikta tikai novadu pašvaldībās un to Satiksmes ministrijas deleģējumā veic VSIA “Latvijas Valsts ceļi”²¹. Pārraudzības ietvaros VSIA “Latvijas Valsts ceļi” dod pašvaldībām norādījumus apskatē konstatēto neatbilstību novēršanai²².

Revīzijas izlasē iekļautas 11 pašvaldības: piecas pilsētu pašvaldības – Rīga, Daugavpils, Rēzekne, Ventspils un Jelgava, un sešas novadu pašvaldības – Daugavpils, Madonas, Rucavas, Nīcas, Limbažu un Smiltenes novadi (skatīt 1. attēlu).



1. attēls. Izlasē iekļauto pašvaldību izvietojums Latvijas teritorijā pirms administratīvi teritoriālās reformas

Pašvaldības revīzijas izlasē iekļautas, atlasot pašvaldības ar lielāko tiltu skaitu, brauktuves laukumu un vidējo brauktuves laukumu, kā arī ņemot vērā informāciju par tiltiem, kuros VSIA “Latvijas Valsts ceļi” pārraudzības ietvaros ir konstatējusi nopietnus vai kritiskus bojājumus.

Revīzijā aptvertais pašvaldību tiltu apjoms (332 tilti) veido aptuveni 30 % no kopējā visām 119 pašvaldībām (pirms administratīvi teritoriālās reformas) piederošo tiltu skaita (skatīt 2. tabulu).

2. tabula

Izlasē iekļauto pašvaldību tiltu skaits

Pašvaldība	Daugavpils novads	Limbažu novads	Madonas novads	Nīcas novads	Smiltenes novads	Rucavas novads	Daugavpils pilsēta	Jelgavas pilsēta	Rīgas pilsēta	Rēzeknes pilsēta	Ventspils pilsēta	KOPĀ
Tiltu skaits	21	35	26	21	31	9	16	17	139	13	4	332

²¹ Likuma “Par autoceļiem” 7. panta trešā daļa.

²² Ministru kabineta 05.09.2017. noteikumu Nr. 529 “Pašvaldību autoceļu uzturēšanas pārraudzības kārtība” 6.4. apakšpunkts.

Izlasē iekļauto republikas pilsētu pašvaldībām, ieskaitot Rīgas pilsētu, kopskaitā pieder 175 tilti, no kuriem 18 tilti tiek izmantoti tranzīta satiksmei. Savukārt Daugavpils, Rēzeknes, Ventpils un Jelgavas pilsētās 25 tilti tiek izmantoti dažādiem pasažieru pārvadājumiem un tikpat – savieno arī apkaimes. Vairākiem pilsētu pašvaldību tiem nav apbraucamā ceļa, piemēram, Jelgavas pilsētas pašvaldības diviem tiem, kuri nodrošina piekļuvi Pasta salai un Pilssalai, un Ventpils pilsētas pašvaldības tranzīta tiltam (skatīt 3. tabulu).

3. tabula

Republikas pilsētu pašvaldību tiltu izmantošanas veidi (izņemot Rīgas pilsētas pašvaldību)

Pašvaldība		Daugavpils pilsēta	Jelgavas pilsēta	Rēzeknes pilsēta	Ventpils pilsēta	KOPĀ
Tilti	Skaitis	11	11	7	4	33
	Nav atbilstoša apbraucamā ceļa	0	2	1	1	4
Tilts atrodas uz tranzīta ielas	Skaitis	5	3	1	3	12
	Nav atbilstoša apbraucamā ceļa	0	0	0	1	1
Tilts tiek izmantots	Skaitis	10	6	5	4	25
pasažieru pārvadājumiem	Nav atbilstoša apbraucamā ceļa	0	0	1	1	2
Tilts savieno	Skaitis	11	10	0	4	25
apkaimes	Nav atbilstoša apbraucamā ceļa	0	1	0	1	2

Republikas pilsētu pašvaldībās transporta intensitāte krietni atšķiras no novadu pašvaldībām. Intensīvā satiksme ir viens no iemesliem, kādēļ autovadītājiem nākas pavadīt ceļā līdz galamērķim krietni vien ilgāku laiku. Piemēram, Rīgas pilsētas pašvaldībā autovadītājs sastrēgumu dēļ ceļā pavada vidēji par vismaz 22 % vairāk laika, nekā tas būtu nepieciešams²³.

2019. gadā, kad bija slēgti divi no Rīgas pilsētas pašvaldībai piederošajiem tiem (Deglava un Brasas pārvadi), vidējais sastrēgumu līmenis salīdzinājumā ar 2017. gadu pieauga vēl par 5 %²⁴. Tādējādi darba dienu rītos un vakaros, kad veidojas lielākie sastrēgumi, autovadītāji ceļā pavada līdz pat 62 % vairāk laika, nekā tas būtu nepieciešams (skatīt 2. attēlu).

²³ TomTom informācija par satiksmi Rīgā. Pieejams tiešsaistē: https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/riga-traffic (resurss skatīts 18.06.2021.).

²⁴ TomTom informācija par satiksmi Rīgā. Pieejams tiešsaistē: https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/riga-traffic (resurss skatīts 18.06.2021.).

2017. gads

	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat
12:00 AM	3%	2%	2%	2%	2%	2%	4%
	3%	2%	1%	1%	2%	2%	3%
02:00 AM	2%	2%	1%	2%	2%	2%	3%
	2%	1%	1%	1%	2%	1%	3%
04:00 AM	1%	0%	0%	1%	1%	1%	2%
	1%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
06:00 AM	0%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
	0%	33%	32%	30%	30%	28%	1%
08:00 AM	0%	50%	50%	46%	46%	42%	3%
	1%	31%	33%	28%	28%	26%	5%
10:00 AM	4%	19%	21%	19%	20%	21%	9%
	6%	19%	22%	22%	23%	25%	14%
12:00 PM	8%	22%	25%	25%	26%	29%	17%
	9%	22%	24%	25%	26%	31%	17%
02:00 PM	8%	22%	24%	25%	26%	32%	15%
	8%	23%	25%	27%	28%	34%	13%
04:00 PM	9%	30%	33%	34%	36%	43%	12%
	9%	51%	56%	56%	56%	51%	10%
06:00 PM	9%	39%	44%	43%	44%	38%	9%
	9%	16%	17%	18%	19%	19%	7%
08:00 PM	7%	8%	8%	9%	9%	10%	6%
	5%	5%	6%	7%	6%	7%	6%
10:00 PM	4%	3%	4%	5%	5%	6%	6%
	2%	2%	2%	3%	3%	5%	4%

2019. gads

	Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat
12:00 AM	3%	2%	2%	2%	2%	2%	4%
	2%	1%	1%	1%	1%	1%	2%
02:00 AM	2%	1%	2%	2%	1%	1%	2%
	1%	1%	1%	2%	1%	1%	1%
04:00 AM	1%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%
06:00 AM	1%	4%	4%	3%	3%	3%	1%
	1%	38%	38%	36%	36%	32%	2%
08:00 AM	2%	54%	55%	51%	51%	44%	4%
	4%	35%	38%	33%	34%	29%	8%
10:00 AM	6%	22%	25%	23%	25%	24%	12%
	9%	23%	25%	24%	26%	29%	17%
12:00 PM	12%	25%	26%	26%	28%	33%	20%
	12%	25%	25%	26%	28%	33%	20%
02:00 PM	12%	25%	25%	26%	29%	34%	18%
	11%	28%	28%	28%	31%	39%	15%
04:00 PM	12%	36%	38%	37%	41%	49%	13%
	12%	57%	61%	59%	62%	58%	12%
06:00 PM	11%	41%	44%	43%	45%	42%	11%
	11%	18%	18%	18%	20%	22%	9%
08:00 PM	10%	10%	10%	11%	12%	12%	8%
	8%	8%	8%	9%	9%	9%	7%
10:00 PM	7%	6%	6%	7%	7%	8%	6%
	4%	4%	5%	5%	4%	6%	5%

2. attēls. Informācija par sastrēgumiem Rīgas pilsētas pašvaldībā nedēļas ietvaros

Sastrēgumu radītā ietekme uz ekonomiku, vidi un pat garīgo veselību atspoguļota 3. attēlā²⁵.

²⁵ Desmit pieejas satiksmes sastrēgumu mazināšanai Rīgā. Nodibinājuma "Certus domnīca" politikas pārskats, 4/2018. Pieejams tiešsaistē: http://certusdomnica.lv/wp-content/uploads/2018/05/web_Certus_2018-May_RigaTraffic_LV.pdf (resurss skatīts 18.06.2021.).



3. attēls. Sastrēgumu radītā ietekme

Lai samazinātu pieaugušo sastrēgumu līmeni Brasas pārvada slēgšanas dēļ, Rīgas pilsētas pašvaldība vienojās ar VAS “Latvijas dzelzceļš” par transporta plūsmas novadīšanu pāri pārbrauktuvei zem Brasas pārvada²⁶.

Par pašvaldības līdzekļiem 726 000 euro apmērā tika izbūvēta pagaidu pārbrauktuve²⁷, un tās uzturēšanai (ieskaitot arī signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas ierīču tehnisko apkalpošanu) Rīgas pilsētas pašvaldība ik mēnesi tērē 5179 euro²⁸, kas pusotra gada laikā ir izmaksājis pašvaldībai 93 210 euro. Līdz ar to pagaidu pārbrauktuve pašvaldībai ir izmaksājusi vismaz 819 tūkst. euro. Tomēr arī tad dzelzceļa transportlīdzekļu kustības dēļ transportlīdzekļu vadītājiem nākas rēķināties ar pārbrauktuves slēgšanu ik pēc 15 – 20 minūtēm.

²⁶ Rīgas domes Satiksmes departamenta un AS “Kauno tiltai” 10.09.2019. papildu vienošanās Nr. 1 pie 18.02.2019. līguma Nr. DS-19-452-lī.

²⁷ Rīgas domes Satiksmes departamenta un AS “Kauno tiltai” 09.12.2019. akts Nr. 1-F3-PV par faktiski izpildīto darbu un izmaksām (papildu vienošanās Nr. 1, pagaidu pārbrauktuves izbūve).

²⁸ Rīgas domes Satiksmes departamenta un VAS “Latvijas dzelzceļš” 05.12.2019. līgums Nr. L-2782/2019/DS-19-4056-lī.

Rīgas pilsētas pašvaldībai, abus tiltus slēdzot, bija jāpārplāno arī sabiedriskā transporta kustība. Piemēram, slēdzot tramvaja kustību pār Brasas pārvadu, tika izveidots jauns autobusa maršruts “11T “Ausekļa iela – Mežaparks””, kuram bija nepieciešams piesaistīt 13 SIA “Rīgas satiksme” autobusus.

Slēdzot kustību pār tiltu, tiek radīta arī lielāka pārējo ielu, tostarp, tiltu noslodze, kas rada nepieciešamību vēlāk tajās ieguldīt vairāk. Piemēram, Ventspils pilsētas pašvaldība intervijas laikā²⁹ norādīja, ka Ventas tilta atjaunošanas darbu laikā gan apvedtiltam, gan arī pievedošajām ielām bija novērojama lielāka noslodze un Rūpniecības ielā nācās novērst arī slodzes palielinājuma dēļ radušos bojājumus.

Novadu pašvaldībās satiksmes ierobežojumus lielākoties veido necaurbraucamie ceļi laikapstākļu dēļ, kas it īpaši aktuāli ir rudenī un pavasarī, ko pašvaldības risina, uzliekot masas ierobežojuma zīmes. Tomēr arī tiltu neatbilstošs tehniskais stāvoklis var radīt kustības ierobežojumus, kā, piemēram, Salacas tilta gadījumā Salacgrīvas novadā, kur kopš 2020. gada beigām piemēroti dažādi kustības ierobežojumi tiltam, kas tiek izmantots tranzīta satiksmei.

Atbilstoši pašvaldību iesniegtajai informācijai no izlasē iekļauto Daugavpils, Madonas, Rucavas, Nīcas, Limbažu un Smiltenes novadu pašvaldību 140 tiltiem:

- četri tilti ir sabrukuši un slēgti;
- trīs tilti atrodas uz tranzīta ielām;
- 26 tiek izmantoti regulāriem pasažieru pārvadājumiem, tostarp 17 no tiem izmantoti skolēnu pārvadājumiem;
- 118 tiltus izmanto saimnieciskās darbības veicēji un 78 no tiem – tikai šim mērķim;
- 45 tilti savieno arī iedzīvotāju apkaimes (19 no tiem – apkaimes līdz 20 iedzīvotājiem, pārējie līdz pat 8 tūkst. iedzīvotājiem).

Novadu pašvaldību tiltiem, ņemot vērā mazāk blīvo ceļu tīklu salīdzinājumā ar republikas pilsētām, satiksmes ierobežošanai ir lielāka ietekme uz veicamo attālumu līdz galamērķim, kā arī galamērķa sasniegšanu.

Atbilstoši pašvaldību iesniegtajai informācijai revīzijas laikā, novadu pašvaldību 64 tiltu apbraucamie ceļi lielā attāluma un arī tehniskā stāvokļa dēļ nav atbilstoši to izmantošanai. Tie tiek izmantoti gan tranzīta pārvadājumiem, gan skolēnu un sabiedriskajiem pārvadājumiem, tie savieno arī iedzīvotāju apkaimes un tiek izmantoti saimnieciskās darbības ietvaros (skatīt 4. tabulu).

Satiksmes ierobežošana pār tiltiem rada nepieciešamību pārplānot sabiedrisko transportu, meklēt risinājumus sastrēgumu mazināšanai, kā arī rada pārējo ielu lielāku noslodzi un papildu izmaksas pašvaldībām.

²⁹ Valsts kontroles un Ventspils pilsētas pašvaldības 25.09.2020. intervijas protokols revīzijas lietā Nr. 2.4.1-35/2020 “Vai pašvaldību tilti un pārvadi ir droši?”.

4. tabula

Novadu pašvaldību tiltu izmantošanas veidi

Pašvaldība		Daugavpils novads	Limbažu novads	Madonas novads	Nīcas novads	Smiltenes novads	Rucavas novads	KOPĀ
Tilti (izņemot slēgtos tiltus)	Skaits	15	35	25	21	31	9	136
	Nav atbilstoša apbraucamā ceļa	7	19	7	11	13	7	64
Tilts atrodas uz tranzīta ielas	Skaits	0	1	0	0	2	0	3
	Nav atbilstoša apbraucamā ceļa	0	0	0	0	2	0	2
Tilts tiek izmantots pasažieru pārvadājumiem	Skaits	4	6	6	1	8	1	26
	Nav atbilstoša apbraucamā ceļa	1	3	0	0	4	1	9
Tilts savieno apkaimes	Skaits	11	9	7	1	13	4	45
	Nav atbilstoša apbraucamā ceļa	7	5	0	0	7	4	23
Tiltu izmanto saimnieciskās darbības veicēji	Skaits	10	32	25	21	21	9	118
	Nav atbilstoša apbraucamā ceļa	5	19	7	11	11	7	60
	Tiltu izmantoto tikai saimnieciskās darbības veicēji	2	23	18	20	10	5	78

Piemēram, Madonas novada pašvaldības tiltam pār Vesetas upi, lai arī ir apbraucamais ceļš caur mežu, tomēr tas nav atbilstošs regulāriem kravas pārvadājumiem, kas nepieciešami SIA “SAKVAR” saimnieciskajai darbībai, kurai otrpus Vesetas upei atrodas zāģētava. Uzņēmums nodarbina vairākus darbiniekus, kā arī piegādā šķeldu, tostarp arī, pašvaldības apgādei ar kurināmo. Vesetas tiltu izmanto arī VAS “Latvijas valsts meži” Kalsnavas arborētums, kur strādā vidēji 100 darbinieki, no kuriem lielākā daļa ir Madonas novada pašvaldības administratīvās teritorijas iedzīvotāji. Izmantojot apbraucamo ceļu caur mežu, darbiniekiem uz darbu nāktos mērot krietni vien garāku ceļu.

Garāks apbraucamais ceļš vai tā neesamība var būt izšķiroša gadījumos, kad jānovērš briesmas dzīvībai, veselībai, drošībai, apkārtējai videi vai īpašumam, kā arī rada lielākus transporta izdevumus.

Piemēram, atbilstoši VAS “Latvijas valsts meži” sniegtajai informācijai, palielinoties vidējam kokmateriālu pārvadājumu maršrutam (aptuveni 170 km) par 1 km, koksnes transportēšanas izmaksas uzņēmumam pieaug par 400 līdz 600 tūkst. euro³⁰. Arī Latvijas Kokrūpniecības federācija norādīja³¹ uz līdzīgām izmaksām, palielinoties koksnes pārvadājumu maršrutam, kas ietekmē gan to konkurētspēju, gan saimnieciskās darbības rezultātus.

Izmaksu palielinājums neatbilstošu pašvaldību tiltu dēļ var būt sagaidāms arī piensaimniecības un atkritumu apsaimniekošanas pakalpojumiem, kas var ietekmēt arī pašvaldību administratīvajās teritorijās esošās mājāsaimniecības. Arī šis apstāklis norāda uz pašvaldību tiltu sociālo un ekonomisko nozīmi, kas domei ir jāņem vērā, lemjot par finansējuma piešķiršanu pašvaldību tiltu uzturēšanai un pārbūvei.

³⁰ Valsts kontroles un VAS “Latvijas valsts meži” 16.12.2020. intervijas protokols revīzijas lietā Nr. 2.4.1-35/2020 “Vai pašvaldību tilti un pārvadi ir droši?”.

³¹ Valsts kontroles un Latvijas Kokrūpniecības federācijas 10.12.2020. intervijas protokols revīzijas lietā Nr. 2.4.1-35/2020 “Vai pašvaldību tilti un pārvadi ir droši?”.

1. Vai pašvaldības veic pietiekamas darbības tiltu uzturēšanā, lai nodrošinātu drošu tiltu izmantošanu un nepieciešamo mobilitāti?

Normatīvie akti nenosaka secīgas darbības tiltu uzturēšanā. Atsevišķas uzturēšanas darbības ir noteiktas ārējos normatīvajos aktos, bet tās attiecas tikai uz tiltiem ārpus pilsētām.

Tomēr neskatoties uz iepriekš minēto, pašvaldībai kā krietnam un rūpīgam saimniekam, ir jāveic pasākumi, lai nodrošinātu drošu tiltu izmantošanu un nepieciešamo mobilitāti.

Šādi pasākumi, pirmkārt, ietver informācijas iegūšanu par tilta tehnisko stāvokli – tā faktisko nestspēju, bojājumiem un to novēršanai veicamajiem darbiem un izmaksām. To iegūst, veicot regulāras inspekcijas visā tilta kalpošanas laikā. Otrkārt – tie ietver arī regulāras uzturēšanas darbības un konstatēto bojājumu novēršanu noteiktajā termiņā.

Tomēr ne visas pašvaldības veic regulāras inspekcijas, savukārt pat tās, kuras veic, – nenovērš konstatētos bojājumus inspekciju atzinumā norādītajā termiņā, tostarp, arī tādus, kas rada ietekmi uz tilta nestspēju un lietošanas drošību.

Tam par iemeslu ir tas, ka pašvaldības nemaz nenovirza finansējumu ne galveno inspekciju veikšanai, lai noskaidrotu, kāds ir tilta stāvoklis, ne arī bojājumu novēršanai tiltos, lai gan:

- ✓ tilti tiek izmantoti skolēnu, vietējiem un reģionālajiem pasažieru pārvadājumiem;
- ✓ daudzos gadījumos pašvaldību tiltiem nav atbilstoša apbraucamā ceļa, kas ietekmē iedzīvotāju nokļūšanu līdz dzīvesvietai, neatliekamas palīdzības saņemšanu, dažādu pakalpojumu sniegšanu un saimniecisko darbību, tostarp arī pašvaldības administratīvajā teritorijā.

Revīzijā attiecībā uz pašvaldību darbību pietiekamību drošai tiltu izmantošanai un nepieciešamajai mobilitātei tika vērtēts, vai:

- ✓ pašvaldības pārvalda tiltus atbilstoši labajai praksei un normatīvajos aktos noteiktajām prasībām, tostarp vai tās:
 - iegūst informāciju par tiltu tehnisko stāvokli, bojājumiem un nepieciešamajiem darbiem bojājumu novēršanai;
 - nodrošina normatīvajos aktos³² noteikto ikdienas uzturēšanas prasību izpildi un novērš nopietnos un kritiskos bojājumus rekomendētajā termiņā;
- ✓ finansējuma piešķiršanas process pašvaldībās ir mērķtiecīgi virzīts nepieciešamajām vajadzībām, tostarp, vai:
 - nosakot budžeta prioritātes, pašvaldības rīcībā ir informācija par pašvaldību tiltu tehnisko stāvokli, nepieciešamajiem darbiem bojājumu novēršanai, finansējumu to izpildei un tiltu sociālo un ekonomisko nozīmi;
 - esot informācijai par bojājumiem, kas var ietekmēt vai jau ietekmē tiltu drošu izmantošanu, pašvaldība rīkojas mērķtiecīgi un piešķir finansējumu bojājumu novēršanai.

1.1. Vai pašvaldības pārvalda tiltus atbilstoši labajai praksei un normatīvajos aktos noteiktajām prasībām?

Pašvaldības neveic darbības, kas atbilstoši labajai praksei un normatīvajos aktos noteiktām prasībām būtu jāveic, lai nodrošinātu drošu tiltu ekspluatāciju un nepieciešamo mobilitāti.

Ne visu pašvaldību rīcībā ir objektīvi dati par tiltu tehnisko stāvokli, to faktisko nestspēju un bojājumiem, kuru novēršana ir nepieciešama drošai tiltu ekspluatācijai. Savukārt pat tajos gadījumos, kad šādi dati ir iegūti, – ne vienmēr seko rīcība konstatēto bojājumu novēršanai, tostarp netiek novērsti arī tādi bojājumi, kuriem ir ietekme uz tilta nestspēju un lietošanas drošību.

Galvenās inspekcijas, kas ļauj iegūt informāciju par tilta faktisko nestspēju, ir sastopamas galvenokārt tikai republikas pilsētu pašvaldībās. Par novadu pašvaldībām šādu datu lielākajā daļā gadījumu

³² Ministru kabineta 09.03.2020. noteikumu Nr. 224 "Noteikumi par valsts un pašvaldību autoceļu ikdienas uzturēšanas prasībām un to izpildes kontroli" 4. pielikums "Prasības valsts un pašvaldību autoceļu tiltu, ceļu pārvadu, tuneļu un caurteku uzturēšanai" (zaudējis spēku ar 16.04.2021.), likuma "Par autoceļiem" 1. panta otrā daļa, Rīgas domes 31.01.2012. iekšējie noteikumi Nr. 13 "Par Rīgas pilsētas pašvaldības ielu ikdienas uzturēšanas prasībām".

nav. Tas liedz pašvaldībai vērtēt, cik droši ir tiltu izmantot, kā arī kādus pasākumus nepieciešams veikt, lai novērstu tiltā esošos bojājumus.

Nākotnē gaidāmas izmaiņas normatīvajos aktos, ietverot pienākumu nodrošināt tiltu galveno inspekciju regulāru veikšanu. Tomēr zemā vispārīgo inspekciju veikšanas prakse, kā arī galveno inspekciju rezultātu neizmantošana pašvaldībās, visticamāk, neuzlabos pašvaldību tiltu nestspēju un lietošanas drošību.

Pasūtot galvenās inspekcijas, pašvaldībām nākotnē būtu īpaši jāpievērš uzmanība tam, lai saņemtie atzinumi par tiltu faktisko stāvokli nekļūtu par formāli izpildītas prasības apliecinājumu, bet ietvertu nepieciešamo informāciju atbilstošu lēmumu pieņemšanai. Uz to norāda konstatētie trūkumi atzinumos:

- ✓ ne vienmēr atzinumi satur informāciju par tilta projektēto un faktisko nestspēju, kas liedz gūt pārliecību par tilta drošu izmantošanu līdzšinējai mobilitātei;
- ✓ atzinumos nav 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 saņemamās inspekcijas atzinumos nav norādīta informācija, par kuru pašvaldība bija vienojusies līgumā ar inspekcijas veicēju.

Smiltenes novada pašvaldības piemērs, kad pēc galvenās inspekcijas, kas veikta jau revīzijas laikā, vairākiem tās tiltiem ir konstatēta projektētajai nestspējai neatbilstoša faktiskā nestspēja un nepieciešamība novērst bojājumus drošai tilta izmantošanai, neizslēdz līdzīgus rezultātus **arī pārējās novadu pašvaldībās, kur galvenās inspekcijas nav veiktas**. Ņemot vērā, kādiem mērķiem tilti tiek izmantoti, šiem rezultātiem nākotnē var būt būtiska ietekme gan uz pašvaldības iedzīvotājiem, gan administratīvajā teritorijā strādājošajiem uzņēmējiem.

Pašvaldību pieeja – galvenokārt izpildīt tās tiltu ikdienas uzturēšanas prasības un novērst tos bojājumus, kuriem ir ietekme uz ceļu satiksmi, – nav ilgtspējīga un var radīt ietekmi uz mobilitāti ātrāk, nekā tas būtu sagaidāms, ja tiktu veiktas darbības arī pārējo tiltu elementu atbilstoši uzturēšanai.

Informācijas par tiltu tehnisko stāvokli, bojājumiem un nepieciešamajiem darbiem bojājumu novēršanai iegūšana un izmantošana

Atbilstoši labajai praksei – Latvijas standartam LVS 190-11:2009 “Tilta inspekcija un pārbaude ar slodzi” (turpmāk – Standarts) – pēc tilta nodošanas ekspluatācijā **visā tā kalpošanas laikā veic regulāras inspekcijas**. To uzdevums ir pārbaudīt, vai tiek garantēts tilta drošums un spēja veikt projektā paredzētās funkcijas, konstatēt bojājumus un to cēloņus, kā arī prognozēt bojājumu attīstības ātrumu, noteikt nepieciešamo uzturēšanas darbu veidus un apjomu un dot atzinumu par konstrukcijas vispārējo tehnisko stāvokli.

Standarts izšķir vairākus kārtējo inspekciju veidus un to veikšanas regularitāti, tajā skaitā:

- ✓ vispārīgo inspekciju, kuru veic reizi gadā;
- ✓ galveno inspekciju, kuru veic ne retāk kā reizi piecos gados;
- ✓ galveno inspekciju zemūdens daļām un speciālo inspekciju, kuras veic pēc vajadzības.

Vispārīgās un galvenās inspekcijas mērķis ir noteikt tilta konstrukciju bojājumus un defektus, kas var ietekmēt tilta nestspēju, satiksmes drošību vai tilta caurlaides spēju **viena gada (vispārīgajai inspekcijai) vai turpmāko piecu gadu (galvenajai inspekcijai) laikā**, kā arī identificēt defektus, kas attīstoties, palielina tilta uzturēšanas izdevumus un nelabvēlīgi iedarbojas uz apkārtējo vidi vai ietekmē tilta izskatu.

Revīzijas izlasē iekļautajās pašvaldībās laikā no 2015. līdz 2020. gadam galvenā inspekcija (tajā skaitā būvju projektēšanas ietvaros) ir veikta kopumā 49 % tiltu (skatīt 5. tabulu). Savukārt vispārīgo inspekciju veikšanu Standarta izpratnē nodrošina tikai Jelgavas un Rīgas pilsētu pašvaldības.

Veicot inspekcijas, tiek iegūta informācija par tilta tehnisko stāvokli, bojājumiem un nepieciešamajiem darbiem bojājumu novēršanai.

Galveno inspekciju veikšanas apjoms pašvaldībās

Pašvaldība	Daugavpils novads	Limbažu novads	Madonas novads	Nīcas novads	Smiltenes novads	Rucavas novads	Daugavpils pilsēta	Jelgavas pilsēta	Rīgas pilsēta	Rēzeknes pilsēta	Ventspils pilsēta	KOPĀ
<i>Tiltu skaits (izņemot slēgtos tiltus, gājēju tiltus, tuneļus un estakādes)</i>	16	33	25	21	30	9	11	11	69	7	4	177
<i>Veikta galvenā inspekcija reizi 5 gados (no 2015. līdz 2020. gadam)</i>	4	6	3	7	2	0	6	9	69	6	4	115
<i>Skaitis</i>	25%	18%	12%	33%	6%	0%	55%	82%	100%	100%	100%	49%
<i>Īpatsvars kopā</i>												76%
<i>Īpatsvars pilsētu pašvaldībās</i>												16%
<i>Īpatsvars novadu pašvaldībās</i>												

Republikas pilsētu pašvaldības – Jelgavas, Rīgas, Rēzeknes un Ventspils pilsētas – uzrāda augstu rādītāju galveno inspekciju veikšanā – katrā virs 82 %, izņemot Daugavpils pilsētas pašvaldību, kur galvenās inspekcijas veiktas 55 % tiltu.

Turpretī **novadu pašvaldībās galvenās inspekcijas** (tostarp būvju projektēšanas ietvaros, kā arī speciālās inspekcijas) **veiktas kopumā vien 16 % tiltu**, lai gan tikai tās ļauj gūt pārliecību par to, vai tilta faktiskā nestspēja atbilst projektētajai nestspējai vai tilta izmantošana vēl joprojām ir droša. **Tādējādi nav iespējams gūt pārliecību par to, ka faktiskā nestspēja 84 % novadu pašvaldību tiltu pieļauj tos izmantot līdzšinējai mobilitātei.**

Šobrīd no izlasē iekļauto republikas pilsētu un novadu pašvaldību īpašumā esošiem ekspluatējamiem 177 tiltiem³³ (izņemot gājēju tiltus, tuneļus un estakādes) ir slēgti trīs tilti, bet deviņiem ir noteikts transportlīdzekļu masas ierobežojums (skatīt 6. tabulu).

³³ Mobilitātes ierobežojumu vērtēšanai izlasē iekļauti desmit Rīgas pilsētas pašvaldībai piederošie tilti.

Informācija par tiltu nestspēju un piemērotajiem mobilitātes ierobežojumiem

Pašvaldība	Daugavpils novads	Limbažu novads	Madonas novads	Nīcas novads	Smiltenes novads	Rucavas novads	Daugavpils pilsēta	Jelgavas pilsēta	Rīgas pilsēta	Rēzeknes pilsēta	Ventspils pilsēta	KOPĀ
Izlasē iekļauto tiltu skaits (izņemot slēgtos tiltus, gājēju tiltus, tuneļus un estakādes)	16	33	25	21	30	9	11	11	10	7	4	177
Skaitis	4	6	3	7	2	0	6	10	10	6	4	58
Veikta galvenā inspekcija tiltiem vispār	1	3	2	7	2	0	10	10	10	5	4	54
(tostarp, tehniskā apsekošana projektēšanas ietvaros)	3	2	3	0	2	0	6	10	10	6	4	47
Noskaidrota projektētā nestspēja	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	5
Noskaidrota faktiskā nestspēja	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	5
Tilta faktiskā nestspēja ir mazāka par projektēto	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	5
Slēgtie tilti	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	3
Noteikts masas ierobežojums	2	0	3	1	2	0	0	0	0	1	0	9
Tilts slēgts vai noteikts masas ierobežojums inspekcijas rezultātu dēļ	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	2

Revidentu ieskatā mobilitātes iespējas pēc galveno inspekciju rezultātu saņemšanas par visu novadu pašvaldību īpašumā esošajiem tiltiem varētu būt krietni vien ierobežotākas. Uz to norāda Smiltenes novada pašvaldības jau revīzijas laikā saņemtie galveno inspekciju rezultāti.

Smiltenes novada pašvaldībā līdz galveno inspekciju rezultātu saņemšanai par visiem pašvaldības īpašumā esošajiem 30 tiltiem, diviem tiltiem bija noteikts masas ierobežojums, savukārt viens tilts – slēgts.

2021. gada 14. maijā Smiltenes novada pašvaldības 26 tiltiem³⁴ veikta galvenā inspekcija, kuras ietvaros četriem autotransportam izmantojamajiem tiltiem, kuriem pirms galvenās inspekcijas nebija piemēroti mobilitātes ierobežojumi, ir **konstatēta mazāka faktiskā nestspēja par projektēto**. Savukārt 16 tiltus, **novēršot noteikta apjoma bojājumus**, var ekspluatēt atbilstoši projektētajai slodzei.

Ņemot vērā arī pārējo novadu pašvaldību tiltu caurmērā līdzīgo stāvokli, ir sagaidāms, ka **pēc galveno inspekciju veikšanas arī citu novadu pašvaldībām var nākties ierobežot mobilitāti tiltu neatbilstošā stāvokļa dēļ**.

Vienlaikus revīzijā ir konstatēts, ka arī gadījumos, kad galvenā inspekcija ir veikta, ne vienmēr tās atzinums satur informāciju par tilta projektēto un faktisko nestspēju³⁵. Arī tas liedz gūt pārliecību par šobrīd esošās tilta faktiskās nestspējas atbilstību līdzšinējai mobilitātei.

³⁴ Izņemot divus Smiltenes novada pašvaldības tiltus, kas apsekoti 2017. gadā būvju projektēšanas ietvaros.

³⁵ Nīcas novada pašvaldības tiltu galveno inspekciju atzinumos.

Pašvaldību tilti, kuriem nav veiktas galvenās inspekcijas vai atzinumos nav norādes par tilta faktiskās nestspējas atbilstību projektētajai nestspējai (kopškaitā 85 tilti):

- tiek izmantoti **skolēnu pārvadājumiem** (10 tilti), kā arī **vietējiem un reģionālajiem pārvadājumiem** (trīs tilti);
- **42 tiltiem nav vai nav atbilstoša apbraucamā ceļa**, un tie tiek izmantoti kūdras, mežizstrādes, lauksaimniecības vajadzībām, tūrisma, būvniecības un citas saimnieciskās darbības vajadzībām, kā arī 22 tilti savieno apkaimes no četriem līdz 40 iedzīvotājiem;
- 39 tilti ir iekļauti VAS “Latvijas valsts meži” autoceļu tīklā. Deviņi no tiem izmantoti pēdējos divos gados (2020. un 2021. gadā), savukārt 14 tiltiem nav vai arī nav atbilstoša apbraucamā ceļa (skatīt 7. tabulu³⁶).

7. tabula

Informācija par pašvaldību tiltu, par kuru faktisko nestspēju nav datu, lietotājiem

Pašvaldība		Daugavpils novads	Limbažu novads	Madonas novads	Nīcas novads	Rucavas novads	KOPĀ
Tilts tiek izmantots skolēnu pārvadājumiem	Skaits	1	4	4	1	0	10
	Nav atbilstoša apbraucamā ceļa	1	0	1	0	1	3
Tilts tiek izmantots citiem sabiedriskajiem pasažieru pārvadājumiem	Skaits	5	26	22	14	9	76
	Nav atbilstoša apbraucamā ceļa	4	16	7	8	7	42
Tiltu izmanto saimnieciskās darbības veicēji	Skaits	7	5	5	1	4	22
	Nav atbilstoša apbraucamā ceļa	4	3	0	0	4	11
Tilts savieno apkaimes	Skaits	4	8	14	8	5	39
	Nav atbilstoša apbraucamā ceļa	3	4	2	2	3	14
Iekļauts VAS “Latvijas valsts meži” autoceļu tīklā	Skaits	1	4	4	1	0	10
	Nav atbilstoša apbraucamā ceļa	1	0	1	0	1	3

Tāpat ir konstatēti gadījumi, kad, lai arī galveno inspekciju atzinumos ir norādīts uz nepieciešamību ierobežot transportlīdzekļu masu, **ne visos gadījumos pašvaldības masu ierobežojošas zīmes ir uzstādījušas.**

Revīzijā ir konstatēts, ka, piemēram:

- Daugavpils novadā ierobežojoša zīme nav uzstādīta tiltam, kam galvenajā inspekcijā³⁷ norādīts uz nepieciešamību ierobežot transportlīdzekļu masu uz tilta līdz 10 tonnām. Tiltam nav atbilstoša apbraucamā ceļa, to izmanto četras zemnieku saimniecības, un tas savieno iedzīvotāju apkaimi ar četriem iedzīvotājiem;
- Limbažu novadā 2017. gadā galvenās inspekcijas atzinumā³⁸ norādīts, ka diviem tiltiem samazinājusies nestspēja – vienam par 5 – 10 %, otram

³⁶ Tabulā nav ietverta informācija par S pilsētas un H novada pašvaldības tiltu lietotājiem.

³⁷ SIA “Ceļu inženieri” būvinženiera J. Poikāna 30.10.2020. tehniskās apsekošanas ziņojums par Auksteņas tiltu.

³⁸ SIA “Rīgas tilti” 2017. gada inspekciju atzinumi tiltam pār Svētupi uz pašvaldības autoceļa C3 – 07 “Drieliņi - Ķīsiši” un tiltam uz autoceļa C3 – 05 “Pāle – Ērgļu purvs”.

par 20 – 30 %, tomēr transportlīdzekļu masu ierobežojošas zīmes uz tilta nav uzstādītas. Abiem tiltiem nav vai nav atbilstoša apbraucamā ceļa. Vienu³⁹ no tiem izmanto arī VAS “Latvijas valsts meži” (2021. gadā pat 16 reizes). Savukārt otrs tilts⁴⁰ tiek izmantots kūdras izstrādē, mežsaimniecībā un lauksaimniecībā, kā arī nodrošina piekļuvi viesu mājai;

- Madonas novada pašvaldībā 2018. gada tilta galvenās inspekcijas atzinumā⁴¹ norādīts, ka tilta stāvoklis var strauji pasliktināties un to drīkst ekspluatēt ar atļautajām slodzēm, ja tiek novērsti atzinumā norādītie bojājumi. Tomēr pašvaldība līdz šim darbus bojājumu novēršanai nav veikusi, kā arī nav ierobežojusi transportlīdzekļu mobilitāti. Arī šis tilts ir iekļauts VAS “Latvijas valsts meži” autoceļu tīklā, to izmanto skolēnu pārvadājumiem, SIA “Agro-Dzelzava” un vairākas zemnieku saimniecības, kā arī tas savieno apkaimi ar 129 iedzīvotājiem.

Savukārt Jelgavas pilsētas pašvaldībā tilta pār Lielupi inspekcijā eksperts 2019. gadā ir norādījis⁴² uz iespējamiem draudiem tilta nestspējai, kuru dēļ nekavējoties ir jāveic zemūdens inspekcija. Tomēr tikai 2021. gadā šāda inspekcija tika pasūtīta. Tilts pār Lielupi tiek izmantots skolēnu, kā arī vietējo un reģionālo pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai.

Attiecībā uz vispārīgo inspekciju jānorāda, ka novadu pašvaldībās (ārpus pilsētām) ikgadēju tiltu vizuālo apskati Standarta izpratnē veic VSIA “Latvijas Valsts ceļi”⁴³. Tas tiek veikts novadu pašvaldību autoceļu tiltu uzturēšanas pārraudzības⁴⁴ ietvaros, lai sagatavotu un pašvaldībām izsniegtu normatīvajā aktā paredzēto uzturēšanas pārraudzības ziņojumu.

Ziņojumā atbilstoši normatīvajā aktā⁴⁵ noteiktajam ir jāiekļauj ziņas par tiltu bojājumiem, ja ar to tiek pārkāptas normatīvo aktu vai obligāto standartu prasības. Citus vienlaikus iegūtos apsekošanas rezultātus par tilta tehnisko stāvokli ziņojumā nav paredzēts iekļaut. Tomēr VSIA “Latvijas Valsts ceļi” revidentiem uzrādīja⁴⁶ plašu iegūtās informācijas apjomu par tiltu tehnisko stāvokli, kas pārsniedz uzturēšanas pārraudzības ziņojumā iekļaujamo informāciju.

³⁹ Limbažu novada pašvaldības tilts pār Svētupi, autoceļš: C3-05 “Pāle – Ērgļu purvs”.

⁴⁰ Limbažu novada pašvaldības tilts pār Svētupi, autoceļš: C3-07 “Drieliņi – Ķīši”.

⁴¹ SIA “Juris Rozīte” 10.12.2018. tilta apsekošanas atskaite tiltam pār Liedes upi pie Dzelzavas.

⁴² SIA “Juris Rozīte” 27.03.2019. galvenās inspekcijas atzinums tiltam pār Lielupi Lielajā ielā, Jelgavā.

⁴³ VSIA “Latvijas Valsts ceļi” Ceļu pārvaldīšanas un uzturēšanas pārvaldes direktora 10.01.2019. darba uzdevums “Pašvaldību tiltu ikgadējās vispārīgās inspekcijas”.

⁴⁴ Pašvaldību autoceļu uzturēšanas pārraudzības kārtību nosaka Ministru kabineta 05.09.2017. noteikumi Nr. 529 “Pašvaldību autoceļu uzturēšanas pārraudzības kārtība”.

⁴⁵ Ministru kabineta 05.09.2017. noteikumu Nr. 529 “Pašvaldību autoceļu uzturēšanas pārraudzības kārtība” 6.1. apakšpunkts, 7. punkts.

⁴⁶ VSIA “Latvijas Valsts ceļi” 11.03.2021. vēstule Nr. 3.4/3100 “Par informācijas sniegšanu”.

Revidentu ieskatā, šī informācija daļēji ir pielīdzināma informācijai, kāda atbilstoši Standartam ir sagatavojama vispārīgajā inspekcijā. Informācija aptver tilta tehniskā stāvokļa novērtējumu pēc standartizētas tilta konstruktīvo elementu tabulas, kurā tiek norādīta tilta konstruktīvo elementu bojājumu pakāpe vērtējuma sistēmā no 1 līdz 4, kur:

- ✓ “1” ir niecīgs bojājums vai defekts, kad nav nepieciešami remonta darbi nākamo 10 gadu laikā;
- ✓ “2” ir vidējs vai mazs bojājums vai defekts: nepieciešami remonta darbi nākamo 4 – 10 gadu laikā;
- ✓ “3” ir nopietns bojājums vai defekts: nepieciešami remonta darbi nākamo 1 – 3 gadu laikā;
- ✓ “4” ir kritisks bojājums vai defekts: nepieciešami remontdarbi 0 – 1/2 gada laikā.

Revidenti neguva apstiprinājumu tam, ka minētā informācija par bojājumiem, kas nav norādīti, bet ir norādāmi ziņojumos, sistemātiski tiek izsniegta pašvaldībām, tādēļ tā netika pielīdzināta stabilai pašvaldību tiltu vispārīgo inspekciju veikšanas praksei, vērtējot šīs darbības veikšanu pašvaldībās.

Vienlaikus iepriekš minētā VSIA “Latvijas Valsts ceļi” pašvaldību autoceļu tiltu uzturēšanas pārraudzības ietvaros iegūtā informācija par tiltu tehnisko stāvokli un tās pastāvīga izsniegšana pašvaldībām būtu vērtējama kā ar labas pārvaldības principu saderīga rīcība, jo ļautu pašvaldībām piekļūt plašākai, tāda paša apjoma informācijai, kādu izmanto VSIA “Latvijas Valsts ceļi” nodaļas, sagatavojot uzturēšanas pārbaudes ziņojumus. Turklāt arī pašām pašvaldībām ir tiesības šo informāciju pieprasīt vai vienoties par tās pastāvīgu izsniegšanu.

Šāda informācija par tiltu elementu bojājumiem un to smaguma pakāpi neatkarīgi no tā, kuri bojājumi pārkāpj kādas normatīvā akta prasības, revidentu ieskatā, veicinātu savlaicīgāku bojājumu novēršanu. Piemēram, varētu plānot un veikt ne tikai to bojājumu novēršanu, kas pārkāpj normatīvā akta prasības, bet arī tādu bojājumu novēršanu, kuru attīstība šādus pārkāpumus var izraisīt vai kuru vienlaicīga novēršana ir lietderīga citu apsvērumu dēļ, piemēram, lai samazinātu būvdarbu tehnikas mobilizācijas izmaksas.

Ar 2021. gada 1. novembri stāsies spēkā jaunais būvju tehniskās apsekošanas būvnormatīvs⁴⁷, paredzot pienākumu veikt periodisku – ne retāk kā reizi piecos gados – tehnisko apsekošanu otrās un trešās grupas tiltiem, ceļu pārvadiem, viaduktiem, estakādēm, gājēju tiltiem un pārvadiem, ceļu caurtekām, tuneliem un atbalstsienām. Šobrīd normatīvajā aktā⁴⁸ par būvju tehnisko apsekošanu nav noteikti konkrēti tiltu tehniskās apsekošanas veidi un periodiskums.

Saskaņā ar VAS “Latvijas dzelzceļš”, VAS “Latvijas valsts meži” un VSIA “Latvijas Valsts ceļi” sniegto informāciju revīzijas laikā tās nodrošina tiltu vispārīgo un galveno inspekciju veikšanu atbilstoši Standartā noteiktajam periodiskumam (skatīt 8. tabulu).

VSIA “Latvijas Valsts ceļi” ir pieejama informācija, kas raksturo pašvaldību tiltu tehnisko stāvokli un varētu būt noderīga pašvaldībām, plānojot bojājumu novēršanu.

Gaidāmas izmaiņas normatīvajā regulējumā – galveno inspekciju veikšana būs obligāta reizi piecos gados.

⁴⁷ Ministru kabineta 15.06.2021. noteikumu Nr. 384 “Būvju tehniskās apsekošanas būvnormatīvs LBN 405-21” (stāsies spēkā 01.11.2021.) 9.1.2. apakšpunkts.

⁴⁸ Ministru kabineta 30.06.2015. noteikumi Nr. 337 “Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 405-15 “Būvju tehniskā apsekošana””.

Savukārt, analizējot informāciju par inspekciju veikšanu revīzijas izlasē iekļautajās pašvaldībās, kas aptver vismaz 20 % tiltu no visu pašvaldību kopējā tiltu apjoma, ir liela ticamība tam, ka arī pārējās – izlasē neiekļautajās pašvaldībās regulāras tiltu inspekcijas tiek veiktas tikai daļēji. Līdz ar to būvnormatīvs⁴⁹ skars galvenokārt tās pašvaldības, kurās līdz šim nebija sastopama prakse tiltu galvenās inspekcijas veikt reizi piecos gados.

8. tabula

Galveno un vispārīgo inspekciju veikšanas apjoms tiltu īpašnieku vidū

Tilta pārvaldītājs	Tilti/pārvadi	Vispārīgā inspekcija	Galvenā inspekcija
VAS "Latvijas dzelzceļš"	599	Veic	Veic reizi 5 vai 10 gados atkarībā no noslodzes un laiduma garuma
VAS "Latvijas valsts meži"	83	Veic	Veic reizi 5 gados
VSIA "Latvijas Valsts ceļi"	969	Veic	Veic reizi 5 gados
Pašvaldības	1097	Daļa veic	Daļa veic reizi 5 gados, daļa retāk

Vienlaikus jānorāda, ka **visticamāk gaidāmās izmaiņas normatīvajā aktā⁵⁰ nenovērsīs revīzijā konstatētās problēmas pašvaldību tiltu uzturēšanā.**

Par to liecina gan tas, ka vispārīgo inspekciju veikšana pašvaldībās joprojām paliks to brīvprātīga iniciatīva, gan arī revīzijā konstatētā zemā galveno inspekciju rezultātu izmantošana (*skatīt revīzijas ziņojuma sadaļu "Rīcība pēc informācijas iegūšanas par tiltu uzturēšanas un pārbūves vajadzībām"*), kas nākotnē būs atkarīga arī no pašvaldību spējas pasūtīt galvenās inspekcijas tā, lai to rezultāti būtu izmantojami turpmāko darbību plānošanai.

Tiltu uzturēšanā (saglabāšanai to ekspluatācijas laikā) var tikt izmantotas divas pieejas – proaktīvā un reaktīvā. Atsevišķu gadījumu analīze ir pierādījusi, ka **proaktīvajā tiltu uzturēšanā** relatīvās izmaksas kumulatīvi būtu mazākas (pat līdz 40 %) ⁵¹. Tomēr šāda pieeja prasa regulāru tilta stāvokļa monitoringu, ko nevar nodrošināt ar vienkāršu vizuālu apsekošanu. Monitorings ietver nedestruktīvas testa metodes – elektropotenciālu kartēšanu, karbonizācijas dziļuma un agresīvu ķīmisku vielu piekļuves (hlorīdu korozija) mērīšanu ⁵². Latvijā tā vēl ir "tāla nākotne", kad tiltu monitorēšanā varētu tikt izmantotas "apsteidzošas" tiltu stāvokļa datu ieguves metodes ⁵³.

⁴⁹ Ministru kabineta 15.06.2021. noteikumu Nr. 384 "Būvju tehniskās apsekošanas būvnormatīvs LBN 405-21" (stāties spēkā 01.11.2021.) 9.1.2. apakšpunkts.

⁵⁰ Ministru kabineta 30.06.2015. noteikumi Nr. 337 "Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 405-15 "Būvju tehniskā apsekošana"".

⁵¹ International Federation for Structural Concrete (fib). N°44. Concrete structure management: Guide to ownership and good practice, Lausanne, Switzerland, 2008. – p.49.

⁵² International Federation for Structural Concrete (fib). N°44. Concrete structure management: Guide to ownership and good practice, Lausanne, Switzerland, 2008. – p.58.

⁵³ Valsts kontroles 23.09.2020. intervijas ar Rīgas Tehniskās universitātes profesoru A. Paeglīti protokols revīzijas lietā Nr. 2.4.1-35/2020.

Reaktīvā metode tiek izmantota daudzās pasaules valstīs un galvenokārt **tāpēc, ka trūkst resursu tiltu uzturēšanai un remontam⁵⁴, kas ir arī Latvijas problēma**. Novērtējot bojājumus pēc Tiltu inspekcijas rokasgrāmatas⁵⁵, ir iespējams noteikt uzturēšanas darbu prioritātes nepietiekama finansējuma gadījumā atkarībā no bojājumu pakāpes un iespējamajām sekām (piemēram, bojājumu, kas ietekmē satiksmes drošību, sekas var būt satiksmes ierobežojumi un ieviesti drošības pasākumi).

Bojājumi, kas ietekmē tilta nestspēju, ir ar augstāku prioritāti nekā tie, kuri ietekmē vidi vai uzturēšanas izmaksas. Tāpat, plānojot prioritizētos darbus, jāņem vērā, ka mazāk nopietni bojājumu remontu jāplāno kopā ar nopietniem bojājumu remontdarbiem, ja to novietojums pieļauj izmantot vienu un to pašu takelāžu vai sastatnes⁵⁶.

Uzturēšanas darbu prioritāšu noteikšana ir inspekcijas veicēja kompetencē. **Tiltu inspekcijas rokasgrāmatā ir atspoguļots veicamo darbu prioritizēšanas piemērs** (skatīt 9. tabulu), kas, revidentu ieskatā, ļauj pašvaldībai veikt drošai tilta izmantošanai un tās ierobežotajiem finanšu resursiem atbilstošas izvēles. Piemēram, gadījumā, ja vienlaicīgi vairākiem tiltiem konstatēti būtiski bojājumi, tad pašvaldība, ņemot vērā šādu veicamo darbu atspoguļojumu, var lemt par to bojājumu novēršanu, kas rada ietekmi uz tilta drošu izmantošanu jau šobrīd⁵⁷, savukārt attiecībā uz pārējiem darbiem – plānot to veikšanu prioritārā secībā atkarībā no tilta sociālās un ekonomiskās nozīmes.

Pastāv divas tiltu uzturēšanas un atjaunošanas stratēģijas – veikt kādu elementu nomaļā, pirms konstatēts būtisks bojājums (proaktīvā metode) un tad, kad bojājums ir jau konstatēts (reaktīvā metode).

9. tabula

Veicamo darbu prioritizēšanas piemērs⁵⁸

Prioritāte	Elements/ bojājums	Bojājuma pakāpe un sekas	Uzturēšanas darbu izpildes laiks
1	Margas: gala daļa Šuves: trūkstošās skrūves	4T 4T	Nekavējoties vai vēlākais 6 mēnešu laikā
2	Dilumkārtas: risas	3M, 2T	Vajadzētu veikt 3 gadu laikā, bet var arī nedaudz atlikt
3	Sijas: krāsojuma bojājums Šķērssijas: stiegrojuma korozija. Balstīklas: netīras; izregulējušās	2C, 3M 2C, 3M 3M 2M	Vajadzētu veikt 3 gadu laikā, bet var arī atlikt uz 4 līdz 10 gadiem. Visiem šiem elementiem jāveic uzturēšana vienlaikus, jo nepieciešamas sastatnes zem tilta.
Apzīmējumu skaidrojums	C: Bojājums vai defekts, kas ietekmē nestspēju. T: Bojājums vai defekts, kas ietekmē satiksmes drošību. M: Bojājums vai defekts, kas ietekmē uzturēšanas izmaksas. A: Bojājums vai defekts, kas ietekmē vidi/estētiku. Attiecībā uz bojājumu pakāpēm (1,2,3,4) skatīt revīzijas ziņojuma 32. lappusē		

⁵⁴ International Federation for Structural Concrete (fib). N°44. Concrete structure management: Guide to ownership and good practice, Lausanne, Switzerland, 2008. – p.157.

⁵⁵ VSIA "Latvijas Valsts ceļi". Tiltu inspekcijas rokasgrāmata. 2007. Rīga. - 50. lpp.

⁵⁶ VSIA "Latvijas Valsts ceļi". Tiltu inspekcijas rokasgrāmata. 2007. Rīga. - 50. lpp.

⁵⁷ Pašvaldība var arī lemt par tilta slēgšanu, ņemot vērā tā sociālo un ekonomisko nozīmi un ierobežotos finanšu resursus.

⁵⁸ VSIA "Latvijas Valsts ceļi". Tiltu inspekcijas rokasgrāmata. 2007. Rīga. - 51. lpp.

Revīzijā ir konstatēts, ka **galvenokārt šādā veidā (vienkopus) veicamie darbi, bojājumu pakāpe, sekas, kā arī uzturēšanas darbu izpildes laiks galveno inspekciju atzinumos netiek atspoguļoti.**

Vairākās pašvaldībās⁵⁹ galveno inspekciju atzinumos nav norādīts termiņš visu konstatēto bojājumu novēršanai (tiek norādīts termiņš tikai steidzamākajiem darbiem). Tāpat ir konstatēti gadījumi, kad **termiņš darbu veikšanai bojājumu novēršanai netiek norādīts vispār, piemēram:**

- Nīcas novada pašvaldības septiņiem tiltiem;
- Jelgavas pilsētas tiltam pār Svētes upi Malkas ceļā gājēju plūsmas nodalīšanai no brauktuves;
- Rīgas pilsētas pieciem tiltiem no izlasē iekļautajiem desmit tiltiem (detalizēti skatīt revīzijas ziņojuma 2. pielikumu).

Konkrēta termiņa nenorādīšana liedz pašvaldībai kā inspekcijas atzinuma lietotājam izprast nepieciešamā remonta izpildes laiku atbilstoši konstatētā bojājuma nopietnībai, lai savlaicīgi to ieplānotu:

- Nīcas novadā par tiltu bojājumu nopietnību un nepieciešamību plānot tūlītējus pasākumus norāda visu inspekciju atskaitēs minētais, ka tilti neatbilst satiksmes drošības prasībām (neatbilstošas barjeras, nesošā stiegrojuma atsegumi plātnēm), tajā skaitā gājēju. Tomēr inspekciju atskaitēs nav izvērtēti konkrēti neatliekamie darbi, kā to paredz darba uzdevums⁶⁰;
- Jelgavā tilts pār Svētes upi Malkas ceļā neatbilst satiksmes drošības prasībām, jo gājēju plūsma nav nodalīta no brauktuves. Šī nepilnība nav vērtējama kā tilta konstruktīvs bojājums, tomēr tās novēršana nepieciešama tilta ekspluatācijai atbilstoši satiksmes drošības prasībām, kas ir būves lietošanas drošības jautājums Būvniecības likuma 9. panta izpratnē. Termiņa neietveršana inspekcijas atzinumā nenozīmē, ka šie jautājumi ir atliekami, jo satiksmes drošībai ir jābūt nodrošinātai pastāvīgi;
- Rīgas pilsētas pašvaldībā saskaņā ar līgumu⁶¹ ekspertam bija jānorāda defektu novēršanas termiņš. Pašvaldībai nepieprasot vai neuzdodot tiltam pār Juglu Brīvības ielā⁶² sniegt šādu informāciju ekspertam, revidentu ieskatā, nav iespējams izstrādāt visu tiltu vienotu bojājumu novēršanas stratēģiju.

Daudzos galveno inspekciju atzinumos sekas, kas var iestāties, un sagaidāmie ieguvumi, veicot darbus, ir norādīti arī pārāk abstrakti.

Revidentu ieskatā, galveno inspekciju atzinumi, kuros vienlaikus ar tilta bojājumu uzskaitījumu un ieteikto termiņu to novēršanai atspoguļota arī tilta elementa tehnisko bojājumu nopietnība apvienojumā ar ieguvumiem vai sekām, kādas iestāsies, ja bojājumu laikā neizlabos, pārliecina vairāk, pretēji

⁵⁹ Madonas novada pašvaldībā, Daugavpils un Jelgavas pilsētu pašvaldībās.

⁶⁰ Nīcas novada pašvaldības un SIA "Ceļu inženieri" 08.05.2018. pakalpojuma līgums Nr. 1-0518.

⁶¹ SIA "Inženierbūve" un Rīgas domes Satiksmes departamenta 28.04.2015. līgums Nr. DS-15-1059-lī.

⁶² SIA "Inženierbūve" un Rīgas domes Satiksmes departamenta 09.06.2014. līgums Nr. DS-14-1306-lī.

atzinumiem, kuros norāde uz sekām vai ieguvumiem nav dota vai ir dota daļēji, vai ir pārāk vispārīga.

Vispārīgi formulēts ieguvums/sekas

Lai saglabātu tilta ilgizturību, vadīties no 6. nodaļā sniegtajām rekomendācijām.

Izmērāmi formulēts ieguvums/sekas

Ja netiek veikti nekādi konstrukcijas remontdarbi, tad prognozētais laiks, kurā būs nepieciešams uzstādīt masas ierobežojumu 3,5 t ir 4-6 gadi

Remontējot esošo tiltu, iespējams tam nodrošināt ~20 gadu kalpošanas laiku ar pieļaujamo pilnas masas ierobežojumu 10 t.

Arī inspekcijas rezultātu atspoguļošana pēc vispārārtzītas metodikas ļauj labāk izprast eksperta profesionālā sprieduma pamatojumu.

Standarts nepiedāvā metodiku inspekcijas rezultātu atspoguļošanai (piemēram, bojājumu aprakstam, tehniskā stāvokļa novērtējumam, ietekmes novērtējumam) inspekcijas atzinumā, bet norāda, ka rezultātu atspoguļošanai var tikt pielietota Tiltu inspekcijas rokasgrāmata piedāvātā metodika.

Minētā metodika ir pielietota atsevišķu Daugavpils novada pašvaldības tiltu⁶³, Madonas novada un Rēzeknes, Jelgavas un Daugavpils pilsētu pašvaldību tiltu galveno inspekciju atzinumos. Metodikas izmantošanas piemēru skatīt 4. attēlā.

5. Inspekcijas shēma

Tilta Nr.		Atrašanās		Dārzu iela							
Konstrukcijas tips: Siju tilts ar diafragmām		Garums		22,20m							
Laidumu skaits 1						Pirmā ass 1 Pēdējā ass 2					
Elementi Materiāls	Asis (no-līdz)	Bojājuma tips	Bojātā stāvokļi				Bojājuma cēlonis	Darbs Nr.	Mērv-ba		Summa € bez PVN
			A	C	T	M			Cena	Kvant.	
61-Balstīkla 1-1, 2-2		706-Balstīklas korozija	2	3	3	3	44-Neatbilstoša uzturēšana	S8.572 S8.574	36.12 45.05	12gab 12gab	433.44 540.60
62-Šuve	1-2	714-Caurisūkšanās šuvē	2	2	3	3	38-Būvniecības kļūda	S7.121	44.77	44m	1969.88
63-Sega	1-2	204-Plaisas betona elementā	3	2	3	3	51-Hlorīdu iedarbe	S8.427	1198.10	1.5m3	1797.15
64-Drenāža	1-2	310- Tērauda elem. korozija	3	1	1	2	51-Hlorīdu iedarbe	S8.572 S8.574	24.41 36.20	4gab 4gab	97.64 144.80
65-Barjeras	1-2	303-Tērauda elem. deformācija 310- Tērauda elem. korozija	3 3	2 2	2 3	2 2	71-Mašīnas trieciena bojājums 43-Novēloti aizsardz. pasākumi	S7.36 S8.574 S8.427	31.81 26.21 1198.10	3m 49m2 0.1m3	95.43 1284.29 119.81
66-Ietve	1-2	812-Bedres ietves segā	3	1	1	3	56-Nodilums	S8.722 S8.75	3.22 10.39	71m2 71m2	228.62 737.69
72-Pakāpieni	2-2	104-Neatbilstoša novākšana	4	1	1	1	44- Neatbilstoša uzturēšana	S2.61	4.20	12m3	50.40
									Kopā:		7499.75
									Netiešie izdevumi:		3300.00
									Kopā:		10799.75
									Ar PVN 21%		13067.70

Pielietotie apzīmējumi:

KODS: A- Iedarbības novērtējums uz apkārtējo vidi
C- Iedarbības novērtējums uz nestspēju
T- Iedarbības novērtējums uz satiksmes drošību
M- Nākotnes uzturēšanas izmaksu izvērtējums

DARBU VEIDI:

S2.634.... Darbu veidi Nr. pēc „Tiltu specifikācijas 2005”

VĒRTĪBA: 1-Neliels bojājums, kas neprasa remontu nākamā 10 gadu laikā
2-Vidējs bojājums, remonts nepieciešams 4-10 gadu laikā
3-Nopietns bojājums, remonts nepieciešams 1-3 gadu laikā
4- Kritisks bojājums, neatliekams remonts 0-1/2 gada laikā

Inspekciju veica A/S “Ceļu inženieri”:

/J.Poikāns/

4. attēls. Inspekcijas rezultātu atspoguļošanas piemērs atbilstoši rokasgrāmata⁶⁴ piedāvātajai metodikai

⁶³ 23.05.2017. Vecā dzirnavu tilta pār Tartaciņas upi Salienas pagastā (Centrāles iela (84-27) Salienā) galvenās inspekcijas atzinums, 23.05.2017. tilta pār Poguļanku Salienas pagastā (Vecpikuļi-Dukāti-Boroviki (84-7) galvenās inspekcijas atzinums.

⁶⁴ VSIA “Latvijas Valsts ceļi”. Tiltu inspekcijas rokasgrāmata. 2007, Rīga.

Metodika nav izmantota Limbažu, Nīcas un Daugavpils novadu, kā arī Rīgas pilsētas pašvaldību tiltu galveno inspekciju atzinumos.

Galveno inspekciju atzinumos par Rīgas pilsētas pašvaldības tiltiem nav iekļauts tilta bojājumu pakāpes novērtējums apvienojumā ar sekām, lai gan līgumos par galveno inspekciju veikšanu norādīts, ka tā jāveic, izmantojot Tiltu inspekcijas rokasgrāmatā aprakstīto metodiku.

Vienlaicīgi jānorāda, ka pašvaldības un galveno inspekciju veicēji ir atbildīgi par inspekcijas rezultātu atbilstību būvnormatīvam⁶⁵ par būvju tehnisko apsekošanu. Būvnormatīvs neierobežo pašvaldības pasūtīt galvenās inspekcijas veikšanu atbilstoši Standartam, tomēr vienlaikus ir izpildāmas būvnormatīvā noteiktās prasības, ja pasūtītājā inspekcijā pēc būtības tiek sniegts atzinums par tilta tehnisko stāvokli.

Revīzijā ir konstatēts, ka galveno inspekciju atzinumos par tiltu tehnisko stāvokli nav sastopami skaidri un nepārprotami ekspertu vērtējumi par tilta atbilstību Būvniecības likuma 9. pantā minētajām būves būtiskajām prasībām. Arī darba uzdevumos par galveno inspekciju veikšanu nav tiešas norādes par inspekcijas veikšanu atbilstoši minētajam būvnormatīvam.

Revidenti piekrīt, ka būvnormatīvs⁶⁶ vairāk pielāgots ēku tehniskajai apsekošanai. Vienlaikus būvnormatīva prasības attiecas arī uz būvēm un, ciktāl pēc būtības ir saderīgas, – tās ir izpildāmas, tajā skaitā inspekcijas atzinumu sagatavojot Būvniecības informācijas sistēmā⁶⁷. Saskaņā ar revidentiem sniegto informāciju galveno inspekciju ziņojumi netiek ievietoti Būvniecības informācijas sistēmā, kas ir kavējošs faktors būvvaldes būvju ekspluatācijas kontroles pasākumu organizēšanai.

Atbilstoši Ekonomikas ministrijas un Būvniecības valsts kontroles biroja sniegtajai informācijai⁶⁸ **iepriekš minēto problēmu plānots novērst gan ar būvnormatīva grozījumiem, gan Būvniecības informācijas sistēmas funkcionalitātes uzlabojumiem**, kur atbilstība Būvniecības likumā noteiktajām drošuma prasībām būs viens no strukturēto datu veidiem, kas atzinuma sniedzējam līdztekus atzinuma ievietošanai sistēmā būs jāaizpilda.

Ieteikumi

Lai nodrošinātu drošu pašvaldību tiltu ekspluatāciju, pašvaldībām⁶⁹ izstrādāt tiltu pārvaldīšanas kārtību, paredzot arī regulāru vispārējo inspekciju veikšanu atbilstoši Standartā⁷⁰ ietvertajai kārtībai.

Lai uzlabotu galveno inspekciju izmantojamību lēmumu pieņemšanā, pašvaldībām izstrādāt un ieviest kontroles procedūras atbilstošu uzdevumu ietveršanai galveno inspekciju līgumos un uzdevumu izpildes uzraudzībai.

Apstāklis, ka pašvaldība neuzrauga, vai līgumā uzdots tiek izpildīts, liek uzdot jautājumus, **vai galvenās inspekcijas ir tikušas uzdotas ar mērķi veikt reālas darbības bojājumu novēršanai vai tikai, lai panāktu formālu prasības izpildi.**

⁶⁵ Ministru kabineta 30.06.2015. noteikumi Nr. 337 "Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 405-15 "Būvju tehniskā apsekošana".

⁶⁶ Ministru kabineta 30.06.2015. noteikumi Nr. 337 "Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 405-15 "Būvju tehniskā apsekošana".

⁶⁷ Ministru kabineta 30.06.2015. noteikumu Nr. 337 "Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 405-15 "Būvju tehniskā apsekošana" 20. punkts (redakcijā, kas ir spēkā no 01.09.2019.).

⁶⁸ Valsts kontroles un Ekonomikas ministrijas 26.03.2021. intervijas protokols revīzijas lietā Nr. 2.4.1-35/2020, Valsts kontroles un Būvniecības valsts kontroles biroja 08.04.2021. intervijas protokols revīzijas lietā Nr. 2.4.1-35/2020.

⁶⁹ Izņemot M un B pilsētu pašvaldības.

⁷⁰ Latvijas standarts LVS 190-11:2009 "Tilta inspekcija un pārbaude ar slodzi".

Ikdienas uzturēšanas darbību izpilde un kritisko un nopietno bojājumu novēršana

Ikdienas uzturēšana ir uzdevumi, kuru veikšanai nav nepieciešama detalizēta operatīvā plānošana vai darbu veicēju īpaša kvalifikācija. Tajos ietilpst tīrīšana, atkritumu novākšana un pārvietojamu tiltu apkalpošana, kā arī nelielu bojājumu remonts un citi neparedzētu notikumu izraisīti darbi kā tilta barjeru iztaisnošana vai nomaīņa, upes gultnes iztīrīšana, izskalotu nostiprinājumu atjaunošana u.c.⁷¹

Ikdienas uzturēšanas minimālais darbību apjoms un biežums tiltiem ārpus pilsētām ir noteikts Ministru kabineta noteikumos⁷². Pilsētu tiltiem šīs prasības nosaka pati pašvaldība⁷³.

Revīzijā izlases veidā, novērtējot novadu pašvaldību tiltu ikdienas uzturēšanas darbību izpildes atbilstību Ministru kabineta noteikumiem⁷⁴, pārbaudīts, vai novadu pašvaldībās⁷⁵:

- ✓ ir ievērota tilta apsekošanas regularitāte, kas atkarīga no ceļam noteiktās uzturēšanas klases;
- ✓ tilta apsekošanās konstatētās neatbilstības novērstas pieļaujamo rādītāju (termiņu) robežās (skatīt 10. tabulu).

10. tabula

Rādītāji (termiņi), kādos konstatētās neatbilstības tiltos jānovērš⁷⁶

Nr. p.k.	Prasības	Uzturēšanas klase			
		A	B	C	D
		Pieļaujamie rādītāji			
1	2	3	4	5	6
1.	Tiltu un ceļu pārvadu brauktuvēm, ūdens novades caurulēm, tehnēm, drošības joslām un ietvēm jābūt tīrām. Tilta klājs jāmazgā.	katru pavasari un rudeni	katru pavasari	netiek normēts	netiek normēts
2.	Nenostiprinātas betona vai cita materiāla daļas, kas apdraud satiksmes drošību, nekavējoties jānovāc no tilta vai autoceļa pārvada.	jā	jā	jā	jā
3.	Tiltu un ceļu pārvadu mastikas deformāciju šuvēm jābūt aizpildītām līdz malām, un tajās nav pieļaujamas	2 nedēļu laikā	1 mēneša laikā	1 mēneša laikā	1 mēneša laikā

⁷¹ VSIA "Latvijas Valsts ceļi" Tiltu pārvaldīšanas vadlīnijas, 2007, Rīga – 7. lpp.

⁷² Ministru kabineta 09.03.2020. noteikumu Nr. 224 "Noteikumi par valsts un pašvaldību autoceļu ikdienas uzturēšanas prasībām un to izpildes kontroli" 4. pielikums "Prasības valsts un pašvaldību autoceļu tiltu, ceļu pārvadu, tuneļu un caurteku uzturēšanai" (zaudējis spēku ar 16.04.2021.), Ministru kabineta 07.01.2021. noteikumu Nr. 26 "Noteikumi par valsts un pašvaldību autoceļu ikdienas uzturēšanas prasībām un to izpildes kontroli" 2. pielikums "Autoceļa konstrukcijas un autoceļu kompleksā ietilpstošu būvju uzturēšanas prasību izpildes laiks" (spēkā ar 16.04.2021.).

⁷³ Likuma "Par autoceļiem" 1. panta otrā daļa.

⁷⁴ Ministru kabineta 09.03.2020. noteikumu Nr. 224 "Noteikumi par valsts un pašvaldību autoceļu ikdienas uzturēšanas prasībām un to izpildes kontroli" 4. pielikums "Prasības valsts un pašvaldību autoceļu tiltu, ceļu pārvadu, tuneļu un caurteku uzturēšanai" (zaudējis spēku ar 16.04.2021.).

⁷⁵ Daugavpils, Madonas, Nīcas, Limbažu, Rucavas un Smiltenes novados.

⁷⁶ Izraksts no Ministru kabineta 09.03.2020. noteikumu Nr. 224 "Noteikumi par valsts un pašvaldību autoceļu ikdienas uzturēšanas prasībām un to izpildes kontroli" 4. pielikuma "Prasības valsts un pašvaldību autoceļu tiltu, ceļu pārvadu, tuneļu un caurteku uzturēšanai" (zaudējis spēku ar 16.04.2021.).

Nr. p.k.	Prasības	Uzturēšanas klase			
		A	B	C	D
		Pieļaujamie rādītāji			
1	2	3	4	5	6
	<i>plaisas. Atklātie trūkumi jānovērš ārpus ziemas sezonas.</i>				
4.	<i>Tiltu un ceļu pārvadu tērauda deformācijas šuvēm jābūt tīrām.</i>	jā	jā	jā	jā
5.	<i>Tiltu un ceļu pārvadu tērauda deformācijas šuvēm jābūt noregulētām. Atklātie trūkumi jānovērš.</i>	1 diennakts laikā	1 diennakts laikā	1 diennakts laikā	1 diennakts laikā
6.	<i>Tiltu, ceļu pārvadu brauktuvēs, drošības joslās un ietvēs nav pieļaujamas bedres, kas dziļākas par 25 mm. Bedres pēc to atklāšanas jāaizpilda.</i>	3 diennakšu laikā	7 diennakšu laikā	7 diennakšu laikā	7 diennakšu laikā
7.	<i>Tiltu, ceļu pārvadu brauktuvēs, drošības joslās un ietvēs nav pieļaujamas plaisas, kuru atvērums ir lielāks par 5 mm. Plaisas vasaras sezonā jāaizlej vai jāaizpilda.</i>	jā	jā	jā	jā
8.	<i>Tiltu koka klājā nav pieļaujami salaukti vai sapuvuši elementi. Atklātie trūkumi jānovērš.</i>	3 diennakšu laikā	7 diennakšu laikā	7 diennakšu laikā	7 diennakšu laikā
9.	<i>Tiltu un ceļu pārvadu margām jābūt nostiprinātām. Atklātie trūkumi jānovērš.</i>	3 diennakšu laikā	7 diennakšu laikā	2 nedēļu laikā	2 nedēļu laikā
10.	<i>Tiltu un ceļu pārvadu margām jābūt krāsotām vai pārklātām ar aizsargājošu segumu. Atklātie trūkumi vasaras sezonā jānovērš.</i>	jā	jā	jā	jā
11.	<i>Tiltu un ceļu pārvadu konstrukcijās nav pieļaujami lokāli betona izdrupumi, kuros atsedzas stiegrojums. Atklātie trūkumi vasaras sezonā jānovērš.</i>	jā	jā	jā	jā
12.	<i>Tiltu un ceļu pārvadu zemtilta zonā nav pieļaujams apaugums, kas pārsniedz 50 cm, sanesumi vai gadījuma priekšmeti. Atklātie trūkumi jānovērš.</i>	1 nedēļas laikā	2 nedēļu laikā	1 mēneša laikā	nav prasību
13.	<i>Tiltu, ceļu pārvadu konusus nav pieļaujami izskalojumi, kas dziļāki par 50 cm, vai bojāti nostiprinājumi. Atklātie trūkumi jānovērš.</i>	1 mēneša laikā	1,5 mēnešu laikā	2 mēnešu laikā	2 mēnešu laikā

Revīzijā ir konstatēts, ka kopumā novadu pašvaldības nodrošina ikdienas apsekošanu atbilstoši noteiktajai ceļa uzturēšanas klasei (skatīt 11. tabulu).

11. tabula

Tiltu ikdienas uzturēšanas darbību izpilde novadu pašvaldībās

Pašvaldība	Daugavpils novads	Limbažu novads	Madonas novads	Nīcas novads	Smiltenes novads	Rucavas novads	KOPĀ
<i>Izlasē iekļautie tilti uzturēšanas darbību pārbaudei</i>	2	5	4	3	4	2	20
<i>Apsekošanas reizes</i>	12	23	39	38	31	10	153
<i>Nokavētās apsekošanas</i>	1	3	0	0	1	1	6
<i>Skaitis</i>	11	0	28	25	13	10	87
<i>Apsekošanas, kurās identificētas neatbilstības tiltiem</i>	2	0	0	1	0	0	3
<i>Apsekošanas, kurās konstatētas neatbilstības</i>	9	0	22	18	15	10	74
<i>Apsekošanas, pēc kurām novērstas neatbilstības</i>	2	0	0	0	0	0	2

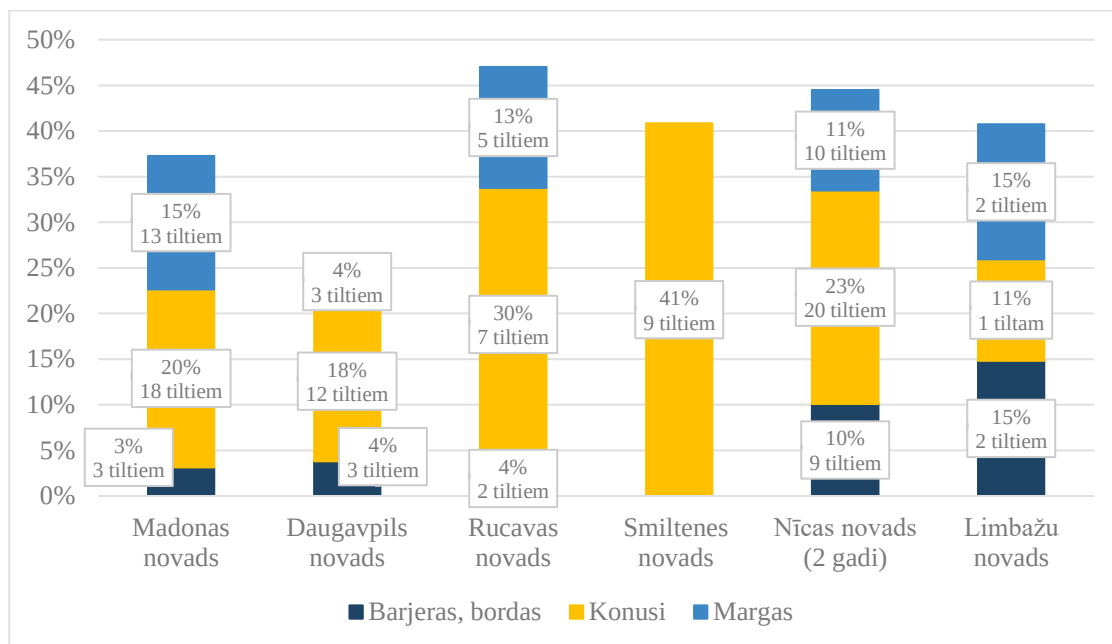
Tomēr no apsekošanas un darbu izpildes žurnāliem nav iespējams noteikt, kādā apjomā konstatētas neatbilstības attiecināmas tieši uz tiltiem. Lielākā daļa⁷⁷ apsekošanās konstatēto bojājumu pēc sava rakstura (sniega sanesumi, bedres, iesēdami, risas, ceļa zīmju bojājumi) varētu attiekties gan uz visu ceļu kopumā, gan tiltu.

Apkopojot žurnālu informāciju par konstatētajiem trūkumiem un veiktajiem darbiem, iezīmējas viendabīga rakstura trūkumi (sniega sanesumi, ceļa bedres, iesēdumi, redele, vilnīši, trūkst vai bojātas ceļa zīmes) un darbības trūkumu novēršanai (sniega tīrīšana, ceļa greiderēšana, planēšana, iesēdumu bedru labošana, ceļa zīmju atjaunošana vai labošana), kuras, revidentu ieskatā, varētu attiecināt uz vienu no tilta elementiem – tilta brauktuvi/segu.

Apsekošanas žurnāli nesniedz informāciju, vai apsekošanās uzmanība veltīta arī citiem tilta elementiem, kuru ikdienas uzturēšanas prasības ir noteiktas Ministru kabineta noteikumos⁷⁸, piemēram, ūdens novades caurulēm, teknēm, drošības joslām un ietvēm, šuvēm, margām, zemtilta zonai, konusiem, betona konstrukciju stāvoklim. VSIA “Latvijas Valsts ceļi” pārraudzības ietvaros konstatētie nopietnie un kritiskie bojājumi vairākos šajos elementos (skatīt 2. diagrammu) norāda, ka, visticamāk, ne tikai žurnālos nav fiksētas šādas apsekošanas, bet tādas varētu nebūt veiktas vispār.

⁷⁷ 74 apsekošanās no 87 apsekošanām Daugavpils, Nīcas, Rucavas, Madonas un Smiltenes novadu pašvaldībās.

⁷⁸ Ministru kabineta 09.03.2020. noteikumu Nr. 224 “Noteikumi par valsts un pašvaldību autoceļu ikdienas uzturēšanas prasībām un to izpildes kontroli” 4. pielikums “Prasības valsts un pašvaldību autoceļu tiltu, ceļu pārvadu, tuneļu un caurteku uzturēšanai” (zaudējis spēku ar 16.04.2021.).



2. diagramma. Kritisku un nopietnu bojājumu apjoms atsevišķos tiltu elementos (trīs gadu ietvaros)

Vērtējot republikas pilsētās esošo tiltu regulāri veicamo ikdienas uzturēšanas darbību izpildi, ir konstatēts, ka tikai Rīgas pilsētas pašvaldība iekšējā normatīvajā aktā⁷⁹ ir definējusi tiltu ikdienas uzturēšanas darbību apjomu un daļēji – arī to izpildes biežumu. Pārējās republikas pilsētu⁸⁰ pašvaldībās regulāri veicamo tiltu ikdienas uzturēšanas darbību standarts nav noteikts.

Rīgas pilsētas pašvaldības iekšējā normatīvajā aktā⁸¹ nav noteikts tiltu apsekošanas biežums. Tomēr regulāra tiltu apsekošana ir ietverta ar komersantu noslēgtajos uzturēšanas līgumos⁸² un revīzijas izlasē iekļautie tilti saskaņā ar apsekošanas žurnāliem 2019. gadā apsekoti 13 reizes katrs (izņemot tiltu pār pilsētas kanālu pie Centrāltirgus sūkņu stacijas).

Revīzijas laikā vērtēta atsevišķu prasību⁸³ izpilde Rīgas pilsētas pašvaldībā – prasība, ka:

- ✓ mastikas deformāciju šuvēm jābūt aizpildītām līdz malām, un tajās nav pieļaujamas plaisas (novēršams 2 nedēļu laikā);
- ✓ tiltu, satiksmes pārvadu brauktuvēs, drošības joslās un ietvēs nav pieļaujamas bedres, kas dziļākas par 25 mm (novēršams 1 diennakts laikā).

⁷⁹ Rīgas domes 31.01.2012. iekšējie noteikumi Nr. 13 “Par Rīgas pilsētas pašvaldības ielu ikdienas uzturēšanas prasībām”.

⁸⁰ Daugavpils, Jelgavas, Rēzeknes, Ventspils pilsētu pašvaldībās.

⁸¹ Rīgas domes 31.01.2012. iekšējie noteikumi Nr. 13 “Par Rīgas pilsētas pašvaldības ielu ikdienas uzturēšanas prasībām”.

⁸² Rīgas domes Satiksmes departamenta un pilnsabiedrības “Daugavas KREISĀ krasta uzturētājs” 27.09.2019. līgums Nr. DS-19-3172-lī, Rīgas domes Satiksmes departamenta un pilnsabiedrības “Daugavas LABĀ krasta uzturētājs” 27.09.2019. līgums Nr. DS-19-3172-lī.

⁸³ Rīgas domes 31.01.2012. iekšējo noteikumu Nr. 13 “Par Rīgas pilsētas pašvaldības ielu ikdienas uzturēšanas prasībām” 3. pielikuma 3. tabulas “Prasības tiltu, satiksmes pārvadu, tuneļu un caurteku uzturēšanai” 3., 5., 6. un 9. prasība pēc kārtas.

Vērtējot minēto prasību izpildi izlasē iekļautajiem Rīgas pilsētas pašvaldības tiltiem, ir konstatēts, ka divos gadījumos uzturēšanas prasības nav izpildītas. Savukārt četros gadījumos atklātie bojājumi raksturoti, nelietojot prasībās noteiktos rādītājus (bedres dziļums milimetros) vai bojājumu aprakstam ir lietota terminoloģija, kas atšķiras no uzturēšanas prasībās lietotās (detalizēti skatīt revīzijas ziņojuma 3. pielikumu). Tas ierobežo noteikt, vai ir veicamas uzturēšanas prasībās noteiktās darbības, kā arī uzraudzīt līguma izpildi.

Revīzijas laikā Rīgas pilsētas pašvaldība norādīja⁸⁴, ka uzturēšanas prasības nav izpildītas, ņemot vērā nepietiekamo finansējumu, kas tiek atvēlēts tiltu uzturēšanai. Tādējādi piemēroti iekšējā normatīvā akta noteikumi⁸⁵, kas paredz nepietiekama finansējuma gadījumā veikt darbus atbilstoši zemākajai klasei. Balstoties uz pieejamo finansējumu, pašvaldība, lemjot par to, kādi bojājumi ir primāri novēršami, ņem vērā visas uzturēšanas līgumā esošās darba pozīcijas, to izpildes svarīgumu un ietekmi uz tilta drošību un nestspēju, kā arī plānotos turpmākajos mēnešos obligāti veicamos darbus.

Vērtējot pārējo republikas pilsētu (Daugavpils, Jelgavas, Rēzeknes un Ventspils) tiltu ikdienas uzturēšanas praksi, ir konstatēts, ka tiltu elementi pašvaldībās tiek apsekoti ar atšķirīgu regularitāti. Visaugstākā apsekošanas intensitāte ir tilta brauktuvei/segumam, gūlijām, margām, barjerām, kas tiek apsekotas vienlaikus ar pārējo republikas pilsētu ielu tīklu.

Vienlaikus pilsētu pašvaldībās trūkst detalizētas apsekošanas, kas ļautu pārliecināties par katra tilta elementa, kuram nepieciešams nodrošināt ikdienas uzturēšanu, apsekošanu un tās regularitāti:

- Ventspils pilsētas pašvaldībā detalizēta tilta elementu uzskaitē (deformācijas šuvēm, brauktuves segai, margām, barjerām, drenāžas sistēmai) tiek sagatavota tikai kopš 2021. gada;
- Daugavpils pilsētas pašvaldībā apsekošanas žurnāli netiek pildīti, tomēr apsekošana tiek veikta un tajās konstatētie defekti tiek ietverti darbu pasūtījumos;
- Rēzeknes pilsētas pašvaldībā atsevišķi apsekošanas pieraksti netiek veikti, par darbu nepieciešamību tiek sniegta mutiska informācija;
- Jelgavas pilsētas pašvaldībā apsekošanas rezultāti tiek pierakstīti elektroniskā sistēmā, ja ir konstatēti defekti.

Revidentu ieskatā informācija par to, kādi elementi un kādu ikdienas uzturēšanas prasību ietvaros tie ir apsekoti, ne tikai var kalpot kā atskaite par padarīto, bet arī sniegt nepieciešamo pamatojumu ikdienas uzturēšanas darbību un to finansēšanas plānošanai.

Turklāt uzturēšanas prasību neizpilde ir minēta arī vairākos galveno inspekciju atzinumos kā cēlonis dažādiem bojājumiem, tostarp, arī nopietniem un kritiskiem (skatīt 12. tabulu). Tie varētu būt saistīti gan ar periodisku tilta uzturēšanas, gan ikdienas uzturēšanas darbu neveikšanu.

⁸⁴ Rīgas pilsētas pašvaldības 17.08.2021. e-pasta vēstule.

⁸⁵ Rīgas domes 31.01.2012. iekšējie noteikumi Nr. 13 "Par Rīgas pilsētas pašvaldības ielu ikdienas uzturēšanas prasībām".

12. tabula

Galvenajās inspekcijās konstatētie bojājumi neatbilstošas uzturēšanas dēļ

Izlasē iekļautie tilti uzturēšanas darbību pārbaudei	Galvenajās inspekcijās konstatētie bojājumi, par kuru cēloni norādīta tilta neatbilstoša uzturēšana
Ventspils pilsētas pašvaldība	
<i>Sarkanmuižas dambja tilts pār Vidumupīti⁸⁶</i>	Ūdensteces aizsprostojums Krasta balsta dažādi bojājumi Tērauda margu korozija, virsmas pārklājuma bojājums
<i>Dzintaru ielas satiksmes pārvads⁸⁷</i>	Neadekvāta drenu cauruļu tīrīšana Tērauda barjeru mehāniski bojājumi Margu mehāniski bojājumi Apgaismes stabu mehāniski bojājumi
Daugavpils pilsētas pašvaldība	
<i>Vienības tilts pāri Daugavas upei⁸⁸</i>	Aizsardzības aprīkojuma aizskalošana, grafiti Plaša veģetācija (uzbērums) Drenāžas bojājumi
Rēzeknes pilsētas pašvaldība	
<i>Tilts pār Rēzeknes upi Dārza ielā⁸⁹</i>	Balstīklu korozija Neatbilstoša novākšana (pakāpieni)
Jelgavas pilsētas pašvaldība	
<i>Gaisa tilts Lietuvas šosejā⁹⁰</i>	Dzelzsbetona sadrupšana Veģetācija Grafiti Dīzeļlokomotīvu kvēpi Ūdens caursūkšanās (virsma)

Uz to revīzijas laikā norādīja⁹¹ arī Daugavpils pilsētas pašvaldība, kura kopš 2018. gada veic deformācijas šuvju, cauruļu un tekņu skalošanu, jo šo darbu neveikšana bija viens no iemesliem Vienības tilta deformācijas šuves bojājumiem un lietus ūdens neatbilstošai novadei uz tilta konstrukcijām.

Pavisam kopā nopietni un kritiski bojājumi⁹² konstatēti 99 pašvaldību tiltos.

Ne visi šie bojājumi ir saistīti tikai ar ikdienas uzturēšanas darbību neizpildi, tomēr neatkarīgi no to rašanās cēloņa, tie ir jānovērš iespējami ātrāk:

- ✓ nopietnu defektu un bojājumu gadījumā – viena līdz triju gadu laikā;
- ✓ kritisks bojājums vai defekts novēršams nekavējoties vai pusgada laikā⁹³.

⁸⁶ SIA "Juris Rozīte" 20.09.2020. galvenās inspekcijas atzinums Sarkanmuižas dambja tiltam pār Vidumgrāvi, Ventspilī.

⁸⁷ SIA "Juris Rozīte" 20.09.2020. galvenās inspekcijas atzinums kustības pārvadam pār Dzintaru ielu un dzelzceļa sliedēm Ventspilī, Dzintaru ielā.

⁸⁸ SIA "Juris Rozīte" 06.04.2016. galvenās inspekcijas atzinums Vienības tiltam pāri Daugavas upei.

⁸⁹ AS "Ceļu inženieri" 18.12.2015. galvenās inspekcijas atzinums tiltam pār Rēzeknes upi Dārza ielā, Rēzeknē.

⁹⁰ SIA "Juris Rozīte" 27.03.2019. galvenās inspekcijas atzinums Gaisa tiltam Lietuvas šosejā.

⁹¹ Valsts kontroles 13.10.2020. intervijas protokols ar Daugavpils pilsētas pašvaldību.

⁹² Par nopietniem un kritiskiem bojājumiem revīzijas kontekstā tika uzskatīti bojājumi, kas vispārīgās vai galvenajās inspekcijās novērtēti ar 3 vai 4 (vērtējuma skalā līdz 4), vai to novēršana nepieciešama steidzami (nekavējoties) vai tuvākajā laikā.

⁹³ VSIA "Latvijas Valsts ceļi" Tiltu inspekcijas rokasgrāmata. 2007, Rīga. - 44. lpp.

Revīzijā tika vērtēts, vai pašvaldības novērš vispārīgajās un galvenajās inspekcijās konstatētos nopietnos un kritiskos bojājumus vai defektus. Novadu pašvaldību⁹⁴ tiltu novērtēšanai izmantotas VSIA “Latvijas Valsts ceļi” tiltu elementu novērtējuma tabulas⁹⁵ par 2017. gadu (izņemot Nīcas novadu, kur izmantota novērtējuma tabula par 2016. gadu), ņemot vērā, ka novadu pašvaldībās galvenās inspekcijas veiktas vien 16 % tiltu.

Apkopojot informāciju par pašvaldību tiltos konstatētajiem nopietniem un kritiskiem bojājumiem un veiktajiem darbiem to novēršanai, ir konstatēts, ka tikai Jelgavas un Daugavpils pilsētu pašvaldībās novērsti vairāk nekā 75 % nopietno un kritisko bojājumu. Madonas un Smiltenes novadu pašvaldībās trijos gados tie nav tikuši novērsti vispār, savukārt pārējās pašvaldībās tiek novērsts mazāk nekā 40 % šādu bojājumu (skatīt 13. tabulu).

13. tabula

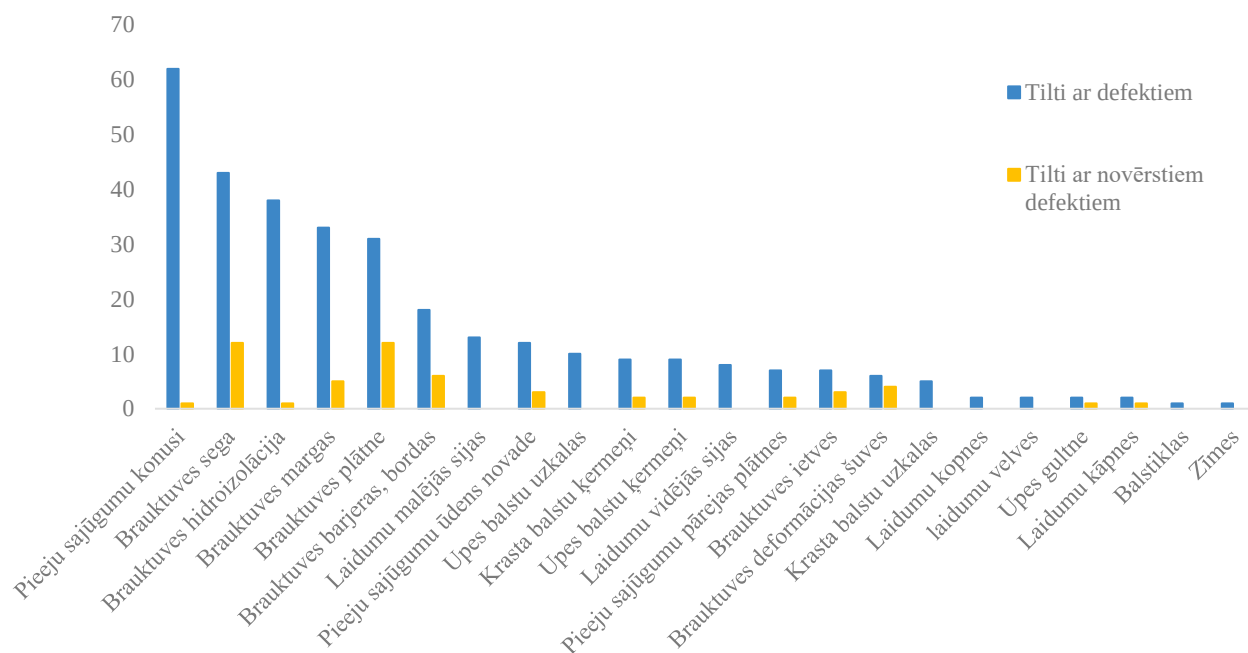
Triju gadu laikā novērsto nopietno un kritisko bojājumu apjoms tiltu elementos

Pašvaldība	Daugavpils novads	Limbažu novads	Madonas novads	Nīcas novads	Smiltenes novads	Rucavas novads	Daugavpils pilsēta	Jelgavas pilsēta	Rīgas pilsēta	Rēzeknes pilsēta	Ventspils pilsēta
<i>Izlasē iekļautie tiltu bojājumu novēršanas pārbaudei</i>	13	4	24	21	11	7	4	6	4	5	No 2015. līdz 2020. gadam nav galveno inspekciju, kuras varētu vērtēt 3 gadu griezumā
<i>Novērsto bojājumu īpatsvars</i>	26 %	13 %	0 %	15 %	0 %	28 %	77 %	79 %	36 %	14 %	
<i>Nenovērsto bojājumu īpatsvars</i>	74 %	87 %	100 %	85 %	100 %	72 %	23 %	21 %	64 %	86 %	

Visizplatītākie ir bojājumi tilta pieeju sajūgumu konusus, brauktuvē (segā, hidroizolācijā, margās, plātnē, barjerās un bordās) un laidumu malējās sijās. Bojājumu novēršanas prakse liecina, ka lielāka uzmanība tiek veltīta tiem tilta elementiem, kas tieši ietekmē ceļu satiksmi, – brauktuves segai un plātnei, barjerām un bordām, margām, ceļa zīmēm (skatīt 3. diagrammu).

⁹⁴ Daugavpils, Rucavas, Madonas, Limbažu un Smiltenes novadu pašvaldības.

⁹⁵ VSIA “Latvijas Valsts ceļi” 11.03.2021. vēstule Nr. 3.4/3100 “Par informācijas sniegšanu”.



3. diagramma. Informācija par tiltu elementiem, kuros konstatēti bojājumi (izņemot Rīgas un Ventspils pilsētu pašvaldības)

Uzmanība netiek atvēlēta vai tiek atvēlēta mazāk tiem 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.

Revidentu ieskatā **šāda pašvaldību pieeja** – galvenokārt veikt tās ikdienas uzturēšanas darbības un novērst tos bojājumus, kuriem ir ietekme uz ceļu satiksmi, – **nav ilgtspējīga attiecībā uz tiltu kā būvi un, visticamāk, radīs ietekmi uz mobilitātes iespējām** (samazinoties tilta nestspējai, izmantotajam brauktuves platumam vai atļautajam braukšanas ātrumam uz tilta) **ātrāk nekā tas būtu sagaidāms**, ja tiktu veiktas darbības arī pārējo tilta elementu atbilstošai uzturēšanai.

Ieteikumi

Lai nodrošinātu normatīvā akta⁹⁶ prasību izpildi, Daugavpils, Jelgavas, Rēzeknes un Ventspils pilsētu pašvaldībām izstrādāt to ielu, tostarp tiltu uzturēšanas un lietošanas kārtību.

Lai uzlabotu tiltu ikdienas uzturēšanas prasību savlaicīgu izpildi un kontroli:

- Rīgas pilsētas pašvaldībai nodrošināt, ka tiltu apsekošanās konstatētās neatbilstības ikdienas uzturēšanas prasībām⁹⁷ tiek norādītas, ievērojot uzturēšanas prasībās lietoto terminoloģiju vai rādītājus;
- Daugavpils, Jelgavas, Rēzeknes pilsētu pašvaldībām ieviest apsekošanas uzskaiti tiltu ikdienas uzturēšanas prasību izpildes nodrošināšanai.

⁹⁶ Likuma "Par autoceļiem" 1. panta otrā daļa.

⁹⁷ Rīgas domes 31.01.2012. iekšējo noteikumu Nr. 13 "Par Rīgas pilsētas pašvaldības ielu ikdienas uzturēšanas prasībām" 3. pielikuma 3. tabula "Prasības tiltu, satiksmes pārvadu, tuneļu un caurteku uzturēšanai".

Lai uzlabotu tiltu ikdienas uzturēšanas prasību⁹⁸ izpildes pārskatāmību, novadu pašvaldībām nodrošināt ar tiltiem identificējamas informācijas uzrādīšanu autoceļu tehniskā stāvokļa apsekošanas un darbu nodošanas un pieņemšanas žurnālos.

1.2. Vai finansējuma piešķiršanas process pašvaldībās ir mērķtiecīgi virzīts nepieciešamajām vajadzībām tiltu uzturēšanā?

Pašvaldību veiktie ieguldījumi ir krietni mazāki nekā tas būtu nepieciešams drošai tiltu ekspluatācijai un mobilitātes nodrošināšanai.

Lai pašvaldības varētu pieņemt pamatotus un valsts un pašvaldības administratīvās teritorijas iedzīvotāju interesēm atbilstošus lēmumus, tās rīcībā ir jābūt informācijai par to, kādi līdzekļi ir nepieciešami, lai nodrošinātu drošu tiltu ekspluatāciju.

Tomēr ne visas pašvaldības šādu informāciju iegūst, ko skaidro, tajā skaitā, ar obligātas prasības neesamību veikt galveno inspekciju. Neesot informācijai par tiltos esošajiem bojājumiem, to novēršanai veicamajiem darbiem un izmaksām, **tiek radīta ilūzija par problēmu neesamību, kas vēlākā posmā radīs būtisku ietekmi uz pašvaldības budžetu.**

Atbilstoši revidentu aplēsei tikai sešu⁹⁹ novadu pašvaldībām un Rēzeknes pilsētas pašvaldībai, kuru tiltiem nav tikusi veikta galvenā inspekcija, **tuvākajā laikā varētu būt nepieciešami 580 tūkst. euro, tikai lai novērstu “steidzamākos” bojājumus, visu pārējo bojājumu novēršanai – vēl 7,3 milj. euro, bet jaunu tiltu būvniecībai būs nepieciešami vēl vismaz 2,3 milj. euro.**

Turklāt, neesot informācijai par pašvaldību tiltu tehnisko stāvokli, var rasties arī situācija, kad budžeta līdzekļi tiek piešķirti kādām labiekārtošanas iniciatīvām, lai gan tanī pašā laikā ir apdraudēta droša pašvaldības tiltu izmantošana un mobilitātes iespējas. Vairāki pašvaldību tilti, kuriem nav veiktas galvenās inspekcijas, tiek izmantoti

⁹⁸ Ministru kabineta 09.03.2020. noteikumi Nr. 224 “Noteikumi par valsts un pašvaldību autoceļu ikdienas uzturēšanas prasībām un to izpildes kontroli” (zaudējuši spēku ar 16.04.2021.), Ministru kabineta 07.01.2021. noteikumi Nr. 26 “Noteikumi par valsts un pašvaldību autoceļu ikdienas uzturēšanas prasībām un to izpildes kontroli” (spēkā ar 16.04.2021.).

⁹⁹ Daugavpils, Madonas, Nīcas, Limbažu, Rucavas un Smiltenes novadu pašvaldības.

skolēnu, vietējiem un reģionālajiem pārvadājumiem, un daudziem no tiem nav atbilstoša apbraucamā ceļa, kas var ietekmēt dažādu uzņēmumu saimniecisko darbību un pakalpojumu saņemšanu.

Arī tajos gadījumos, kad pašvaldību rīcībā ir informācija par tiltu tehnisko stāvokli, konstatētajiem bojājumiem un izmaksām to novēršanai, finansējuma piešķiršana netiek paredzēta ne pašvaldību investīciju plānos, ne arī kārtējā gada budžetā.

Vairumā gadījumu nepieciešamība pēc finansējuma nav arī ietverta budžeta pieprasījumos, līdz ar to domes rīcībā nemaz nav dokumentāras informācijas par nepieciešamību šādus līdzekļus piešķirt. Tomēr tieši pašvaldības dome ir tā, kas lemj par budžeta apstiprināšanu, kas ietver arī lēmumu pieņemšanu un atbildības uzņemšanos par to, kam līdzekļi netiek piešķirti. Tāpat gadījumos, kad budžeta pieprasījumā nepieciešamais finansējums tiltos konstatēto bojājumu novēršanai ir bijis norādīts, dome ne vienmēr to ir piešķīrusi.

Šādas rīcības rezultātā veidojas situācija, kad bojājumi, kas ietekmē tostarp tiltu drošu ekspluatāciju, inspekcijas atzinumā noteiktajā termiņā nav novērsti vai novērsti tikai daļēji. **Šādu pašvaldību pieeju – pieļaujot, ka eksperta noteiktajā termiņā netiek novērsti inspekcijā konstatētie tilta nestspēju un satiksmes drošību ietekmējošie bojājumi, – revidenti nevar atzīt par samērīgu no drošības viedokļa.**

Turklāt bojājumus savlaicīgi nenovēršot, to novēršanas izmaksas nākotnē tikai pieaugs. Atbilstoši revidentu aplēsei, sešām izlasē iekļautajām pašvaldībām, **lai novērstu “steidzamākos” bojājumus 17 tiltiem, 2021. gadā prognozējamās vismaz par 300 tūkst. euro lielākas izmaksas, kas, piemēram, Nīcas novada pašvaldības gadījumā veidos vismaz par 162 tūkst. euro lielākus izdevumus pašvaldībai.**

Rīgas pilsētas pašvaldībai nenovēršot galvenajās inspekcijās 2015. gadā konstatētos bojājumus eksperta norādītajā termiņā, tikai deviņiem tiltiem 2020. gadā nenovērsto bojājumu izmaksas palielinājušās par 213 tūkst. euro. Savukārt rodoties jauniem bojājumiem papildus tiem, kas nav novērsti pēc 2015. gada galvenās

inspekcijas rezultātiem, novērsamo bojājumu izmaksas deviņiem tiltiem 2020. gadā ir palielinājušās par 407 tūkst. *euro*.

Revīzijas izlasē iekļauto pašvaldību budžets ceļu, tostarp tiltu pārvaldīšanai, uzturēšanai, projektēšanai, atjaunošanai, pārbūvei un būvniecībai revidējamā laika posmā veidoja no 416 320 *euro* Rucavas novada pašvaldībai līdz 121,6 milj. *euro* Rīgas pilsētas pašvaldībai (4. pielikumu).

Pašvaldību ceļu budžetu veido valsts mērķdotācija, līdzfinansējums tranzīta ielu uzturēšanai, kā arī citi pašvaldības budžeta ieņēmumu avoti, no kuriem lielākā daļa ir konkrētiem projektiem paredzētais ārvalsts fondu finansējums. Piemēram, Smiltenes novada pašvaldībai no papildus valsts mērķdotācijai budžetā iekļāvētais finansējuma 17 865 869 *euro* tikai 0,4 % jeb 75 277 *euro* nav ārvalsts fondu finansējums.

Rucavas un Nīcas novadu pašvaldībās no citiem pašvaldības budžeta ieņēmumu avotiem ceļiem un tiltiem papildu finansējums revidējamā laika posmā nav ticis piešķirts. Pārējās pašvaldības, lai arī finansējumu no citiem budžeta ieņēmumu avotiem ceļu un tiltu uzturēšanai piešķir, tomēr arī tad tā apmēru raksturo kā nepietiekamu, ko skaidro ar nepieciešamību nodrošināt arī citu pašvaldības autonomo funkciju izpildi.

Gādāt par savas administratīvās teritorijas labiekārtošanu un sanitāro tīrību, tajā skaitā ielu, ceļu un laukumu būvniecību, rekonstruēšanu un uzturēšanu, ir tikai viena no vairāk nekā 20 pašvaldību autonomajām funkcijām, kuru izpilde tiek finansēta no pašvaldības budžeta, ja vien likumā nav noteikts citādi. Tādēļ nenoliedzami šo funkciju izpilde ir saistīta ar pašvaldības budžetā pieejamo līdzekļu apjomu¹⁰⁰, kas savukārt nozīmē pašvaldības rīcības brīvību noteikt budžeta prioritātes nepietiekama finanšu līdzekļu apjoma gadījumā.

Tomēr pašvaldībai, nosakot budžeta prioritātes, ir jāievēro valsts un attiecīgās administratīvās teritorijas iedzīvotāju intereses¹⁰¹, kas norāda uz to, ka pašvaldības rīcības brīvība tomēr ir ierobežota.

Lai noteiktu valsts un pašvaldības administratīvās teritorijas iedzīvotāju interesēm atbilstošākās budžeta prioritātes, pašvaldības rīcībā ir jābūt informācijai par:

- ✓ funkcijas izpildei nepieciešamo prasību apjomu (piemēram, kādu prasību izpilde atbilstoši normatīvajiem aktiem funkciju izpildē ir jānodrošina) un finansējumu to izpildei;
- ✓ valsts un pašvaldības administratīvās teritorijas iedzīvotāju interesēm konkrētās funkcijas izpildē.

Lai noteiktu prioritātes, ir jābūt informācijai par to, kā sakas ar funkciju izpildi šobrīd, kāds finansējums ir nepieciešams, lai nodrošinātu izpildi un kādas ir valsts un pašvaldības iedzīvotāju intereses attiecībā uz to.

¹⁰⁰ Skatīt likuma "Par pašvaldībām" 7. panta otro daļu, Augstākās tiesas 21.08.2015. lēmumu lietā Nr. A420310014, SKA - 567/2015.

¹⁰¹ Likuma "Par pašvaldībām" 3. pants, skatīt arī Augstākās tiesas 21.08.2015. lēmumu lietā Nr. A420310014, SKA - 567/2015.

Funkcijas – gādāt par savas administratīvās teritorijas labiekārtošanu un sanitāro tīrību, tajā skaitā ielu, ceļu un laukumu būvniecību, rekonstruēšanu un uzturēšanu, – kontekstā tā ir informācija par:

- ✓ ielu, ceļu, laukumu, kā arī pašvaldību tiltu tehnisko stāvokli, nepieciešamajiem uzturēšanas un pārbūves darbiem, kā arī finansējumu to izpildei;
- ✓ ceļa, tostarp tilta, sociālo un ekonomisko nozīmi¹⁰², kā arī valsts izvirzītajām prioritātēm¹⁰³.

Tilta sociālās un ekonomiskās nozīmes identificēšana ir svarīga arī tādēļ, lai noskaidrotu, kādi varētu būt iespējamie zaudējumi tilta lietotājiem, ja funkcija netiks pienācīgi izpildīta. No judikatūras¹⁰⁴ izriet, ka personām nav tiesību prasīt, lai pašvaldība par saviem budžeta līdzekļiem nekavējoties nodrošina autoceļa uzturēšanu braukšanai atbilstošā stāvoklī. Tomēr tas nenozīmē, ka personai nav tiesību prasīt atlīdzināt zaudējumus, kas radušies tās īpašumtiesību aizskāruma dēļ. Līdz ar to arī šis aspekts ir jāņem vērā, nosakot budžeta prioritātes.

Informācijas iegūšana par tiltu uzturēšanas un pārbūves vajadzībām un nepieciešamo finansējumu

Jau iepriekš revīzijas ziņojuma (skatīt 5. tabulu un konstatējumus pie tās) norādījām, ka no revīzijas izlasē iekļautajām pašvaldībām tikai republikas pilsētu pašvaldībās (izņemot Daugavpils pilsētu) tiek nodrošināta galveno inspekciju veikšana virs 82 % tiltu, novadu pašvaldībās ir inspicēti tikai 16 % tiltu, savukārt vispārīgo inspekciju veikšana, dokumentāri fiksējot rezultātus atbilstoši Standarta prasībām, sastopama tikai Jelgavas un Rīgas pilsētu pašvaldībās.

Iepriekš minētais liecina, ka vairākām pašvaldībām nav objektīvas informācijas par to, kāds ir tilta tehniskais stāvoklis un kāds finansējums nepieciešams, lai nodrošinātu funkcijas izpildi, tostarp, drošu tilta izmantošanu un nepieciešamo mobilitāti.

Šādas informācijas trūkums rada ilūziju par problēmas neesamību, kas, ņemot vērā Smiltenes novada pašvaldības piemēru (skatīt revīzijas ziņojuma 29.-30. lapaspusi) **ar lielu iespējamību zudīs brīdī, kad pašvaldības saņems galveno inspekciju rezultātus**. Tie atklās gan salīdzinoši lielu ieguldījumu nepieciešamību iespējami īsākā laikā, lai tilta izmantošana būtu droša, gan arī vēl lielākus ieguldījumus nākotnē, lai novērstu visus inspekcijā konstatētos bojājumus, kuru ietekme uz tilta nestspēju un lietošanas drošību parādīsies vēlāk.

Galveno inspekciju rezultāti arī pārējo novadu pašvaldībās atklās salīdzinoši lielu nepieciešamību pēc papildus finansējuma īsā laika posmā, lai tilti būtu droši izmantojami

¹⁰² Skatīt Ministru kabineta 09.03.2010. noteikumu Nr. 224 "Noteikumi par valsts un pašvaldību autoceļu ikdienas uzturēšanas prasībām un to izpildes kontroli) 5. un 9. punktu (zaudējis spēku ar 16.04.2021.) un Augstākās tiesas 21.08.2015. lēmumu lietā Nr. A420310014, SKA - 567/2015.

¹⁰³ Kopš 2020. gada spēkā ir prasība valsts mērķdotāciju prioritāri novirzīt tranzīta ielām, tiltiem, satiksmes drošības uzlabošanai, autoceļiem un ielām, pa kuriem kursē sabiedriskais transports (skatīt Ministru kabineta 11.03.2008. noteikumu Nr. 173 "Valsts pamatbudžeta valsts autoceļu fonda programmai piešķirto līdzekļu izlietošanas kārtība" 23.¹ punktu).

¹⁰⁴ Augstākās tiesas 21.08.2015. lēmums lietā Nr. A420310014, SKA - 567/2015.

Smiltenes novada pašvaldībai ieguldījumi, kas tuvākajā laikā būs nepieciešami 2021. gadā galvenajās inspekcijās konstatēto bojājumu novēršanai, veido ap 100 tūkst. *euro*. Un šī summa ir nepieciešama tikai, lai novērstu “steidzamākos” un jau šobrīd tilta nestspēju ietekmējošos bojājumus. Lai novērstu visus tiltos konstatētos bojājumus, pašvaldībai būs nepieciešami vismaz 1,7 milj. *euro*. Turklāt par piecu tiltu¹⁰⁵ tehnisko stāvokli galveno inspekciju atzinumos ir norādīts, ka pašvaldībai nav lietderīgi veikt remontdarbus, bet ir jāplāno jauna tilta būvniecība, kas radīs vēl lielākus izdevumus pašvaldībai.

Revidenti, ņemot vērā Smiltenes novada pašvaldības sagaidāmās izmaksas tiltos konstatēto bojājumu novēršanai, aplēsa, ar kādām izmaksām varētu nākties rēķināties pārējām revīzijas izlasē iekļautajām pašvaldībām, kuru tiltiem galvenā inspekcija nav veikta.

Atbilstoši revidentu aplēsei, lai novērstu tikai “steidzamākos” bojājumus, kas, iespējams, jau šobrīd ietekmē tilta nestspēju un tā drošu izmantošanu, tikai sešu novadu pašvaldībām un Rēzeknes pilsētas pašvaldībai būs nepieciešami vismaz 580 tūkst. *euro*, visu pārējo bojājumu novēršanai vēl 7,3 milj. *euro*, bet jaunu tiltu būvniecībai būs nepieciešami vēl 2,3 milj. *euro* (skatīt 14. tabulu).

14. tabula

Prognozējamais finansējuma apmērs pēc tiltu galveno inspekciju rezultātu saņemšanas

Pašvaldība	Daugavpils novads	Limbažu novads	Madonas novads	Nīcas novads	Smiltenes novads	Rucavas novads	Rēzeknes pilsēta	Kopā
Tiltu skaits, kuriem nav veiktas galvenās inspekcijas	8	29	22	14	2	9	1	85
Tiltu brauktuves platība (m ²)	814,00	3197,22	2686,50	2083,90	194,12	1356,60	760,00	11 092,34
Aplēse tiltu remontdarbu izmaksām, ņemot vērā 2021. gadā veiktās tiltu galveno inspekciju	Izmaksas “steidzamāko” bojājumu novēršanai (<i>euro</i>) ¹⁰⁶							
	42 556	167 151	140 450	108 946	10 149	70 923	39 733	579 908
	Izmaksas visu bojājumu novēršanai (<i>euro</i>) ¹⁰⁷							
	539 377	2 118 558	1 780 142	1 380 844	128 629	898 917	503 595	7 350 062

¹⁰⁵ SIA “Juris Rozīte” 04.03.2021. galvenās inspekcijas atzinums par tiltu Nr. 014 “Tilts pār Abuls upi Brūža ielā”, SIA “Juris Rozīte” 02.03.2021. galvenās inspekcijas atzinums par tiltu Nr. 015 “Akmens tilts pār Rauzas upi Launkalnē”, SIA “Juris Rozīte” 02.03.2021. galvenās inspekcijas atzinums par tiltu Nr. 017 “Dzelzsbetona tilts pār Rauzas upi”, SIA “Juris Rozīte” 02.03.2021. galvenās inspekcijas atzinums par tiltu Nr. 023 “Muinieku slūžu tilts pār Nigru”, SIA “Juris Rozīte” 03.03.2021. galvenās inspekcijas atzinums par tiltu Nr. 027 “Ķīšu tilts”.

¹⁰⁶ Tiltu brauktuves platība reizināta ar 52,28 *euro*/m² (aprēķinātās vidējās izmaksas steidzamāko bojājumu novēršanai, ņemot vērā 2021. gadā Smiltenes novada pašvaldībā veiktās tiltu galvenās inspekcijas)..

¹⁰⁷ Tiltu brauktuves platība reizināta ar starpību starp 820,63 *euro*/m² (aprēķinātās vidējās izmaksas visu bojājumu novēršanai, ņemot vērā 2021. gadā Smiltenes novada pašvaldībā veiktās tiltu galvenās inspekcijas) un 52,28 *euro*/m² (aprēķinātās vidējās izmaksas steidzamāko bojājumu novēršanai, ņemot vērā 2021. gadā Smiltenes novada pašvaldībā veiktās tiltu galvenās inspekcijas) pēc kā reizināts ar 86,24% (visu bojājumu novēršanas nepieciešamības īpatsvars, piemērojot 2021. gadā Smiltenes novada pašvaldībā veikto tiltu galveno inspekciju rezultātus).

Pašvaldība		Daugavpils novads	Limbažu novads	Madonas novads	Nīcas novads	Smiltenes novads	Rucavas novads	Rēzeknes pilsēta	Kopā
rezultātus Smiltenes novada pašvaldībā	Jauna tilta būvniecības izmaksas (euro) ¹⁰⁸	174 766	686 443	576 792	447 413	41 678	291 262	163 172	2 381 526

Revidenti aplēsa arī kopējo finansējumu, kāds ar lielu iespējamību būs nepieciešams jaunizveidoto 36 novadu pašvaldībām pēc administratīvi teritoriālās reformas, tostarp arī tām pašvaldībām, kuru sastāvā ir ietvertas izlasē iekļautās novadu pašvaldības.

Revidentu ieskatā, arī pārējiem novadu pašvaldību tiltiem, kas nav ietverti revīzijas apjomā, galvenās inspekcijas tiltiem būs sastopamas tikai atsevišķos gadījumos, līdz ar to pēc tiltu tehniskā stāvokļa apzināšanas visu jaunizveidoto 36 (pēc administratīvi teritoriālās reformas) novadu pašvaldībām pavisam kopā būs nepieciešami **vismaz 64,8 milj. euro, lai novērstu visu novadu tiltos konstatētos bojājumus, un vēl 19,6 milj. euro jaunu tiltu būvniecībai** (skatīt 5. pielikumu).

Sešām jaunizveidotajām novadu pašvaldībām, kuru sastāvā ir ietvertas izlasē iekļautās pašvaldības, visu jaunizveidoto novadu tiltu bojājumu novēršanai būs nepieciešami 15 milj. euro un papildus vēl jaunu tiltu būvniecībai gandrīz 5 milj. euro (skatīt 15. tabulu).

15. tabula

Prognozējamais nepieciešamā finansējuma apmērs jaunizveidotajām pašvaldībām, kuru sastāvā ir ietvertas izlasē iekļautās novadu pašvaldības

Pašvaldība	Dienvid-kurzemes novads	Limbažu novads	Madonas novads	Augšdaugavas novads	Smiltenes novads	Kopā
Novadā neinspicēto tiltu brauktuves platība (m ²) ¹⁰⁹	9589,88	7026,14	4435,16	1641,29	291,11	22 983,57
Izmaksas "steidzamāko" bojājumu novēršanai (euro) ¹¹⁰	501 341	367 314	231 862	85 804	15 219	1 201 540

¹⁰⁸ Tiltu brauktuves platība reizināta ar 1900 euro/m² (aprēķinātās vidējās izmaksas jauna tilta būvniecībai, ņemot vērā 2021. gadā Smiltenes novada pašvaldībā veiktās tiltu galvenās inspekcijas) un 11,30 % (jaunu tiltu būvniecības nepieciešamības īpatsvars, piemērojot 2021. gadā Smiltenes novada pašvaldībā veikto tiltu galveno inspekciju rezultātus).

¹⁰⁹ VSIA "Latvijas Valsts ceļi" sniegtā informācija "Pašvaldību tiltu un satiksmes pārvadu kopsavilkuma saraksts uz 2019. gada 1. novembri" (izslēdzot gājēju tiltus, pārbūvētos un rekonstruētos tiltus, tiltus, kuros VSIA "Latvijas Valsts ceļi" apsekošanās 2019. gadā nav konstatēti bojājumi), piemērojot revidentu aprēķināto koeficientu 77,75% (neinspicēto tiltu brauktuves laukuma īpatsvars ir aprēķināts, ņemot vērā izlasē iekļauto piecu (Daugavpils, Nīcas, Madonas, Limbažu un Rucavas) novadu neinspicēto tiltu brauktuves laukumu kopsummas attiecību pret inspicēto tiltu brauktuves laukumu kopsummu) un informācija par revīzijas izlasē iekļautajās pašvaldībās neinspicētajiem tiltiem

¹¹⁰ Tiltu brauktuves platība reizināta ar 52,28 euro/m² (aprēķinātās vidējās izmaksas steidzamāko bojājumu novēršanai, ņemot vērā 2021. gadā Smiltenes novada pašvaldībā veiktās tiltu galvenās inspekcijas).

Pašvaldība	Dienvid- kurzemes novads	Limbažu novads	Madonas novads	Augšdaugavas novads	Smiltenes novads	Kopā
Izmaksas visu bojājumu novēršanai (euro) ¹¹¹	6 354 475	4 655 682	2 938 839	1 087 559	192 896	15 229 451
Jauna tilta būvniecības izmaksas (euro) ¹¹²	2 058 946	1 508 512	952 228	352 386	62 501	4 934 573

Vienlaikus jānorāda, ka galveno inspekciju neesamība liedz pašvaldības domei pieņemt valsts un administratīvās teritorijas iedzīvotāju interesēm atbilstošākos lēmumus. Tas var radīt situācijas, kurās **budžeta līdzekļi tiek piešķirti kādām labiekārtošanas iniciatīvām, vienlaikus pastāvot nenoskaidrotiem drošību un mobilitāti ietekmējošiem bojājumiem pašvaldību tiltos.**

Pašvaldību tilti, par kuru tehnisko stāvokli pašvaldībai nav objektīvas informācijas un dome nevar pieņemt lēmumu par to ietveršanu budžeta prioritātēs, **tiek izmantoti skolēnu, vietējiem un reģionālajiem pārvadājumiem, daudziem no tiem nav atbilstoša apbraucamā ceļa, kas nepieciešamo kustības ierobežojumu dēļ var radīt negatīvu ietekmi uz uzņēmumu saimniecisko darbību un pakalpojumu pieejamību** (detalizēti skatīt 7. tabulu¹¹³).

Par tiltu pārvaldīšanu atbildīgie darbinieki, skaidrojot iemeslus, kādēļ tiltiem nav veiktas galvenās inspekcijas, atsaucās uz normatīvā regulējuma trūkumu, kas noteiktu obligātu pienākumu šādas inspekcijas veikt. Tādēļ arī budžeta pieprasījumos finansējums galveno inspekciju veikšanai visiem pašvaldības tiltiem netiek ietverts. Vienlaikus revidenti ir konstatējuši gadījumu, kad budžeta pieprasījumā tiek norādīts uz finansējuma 1755 euro apmērā nepieciešamību galvenās inspekcijas veikšanai Madonas novada pašvaldības tiltam pār Lisas upi O. Kalpaka ielā, Madonā, tomēr pašvaldības dome nepieciešamos līdzekļus inspekcijas veikšanai nav piešķīrusi.

Rīcība pēc informācijas iegūšanas par tiltu uzturēšanas un pārbūves vajadzībām

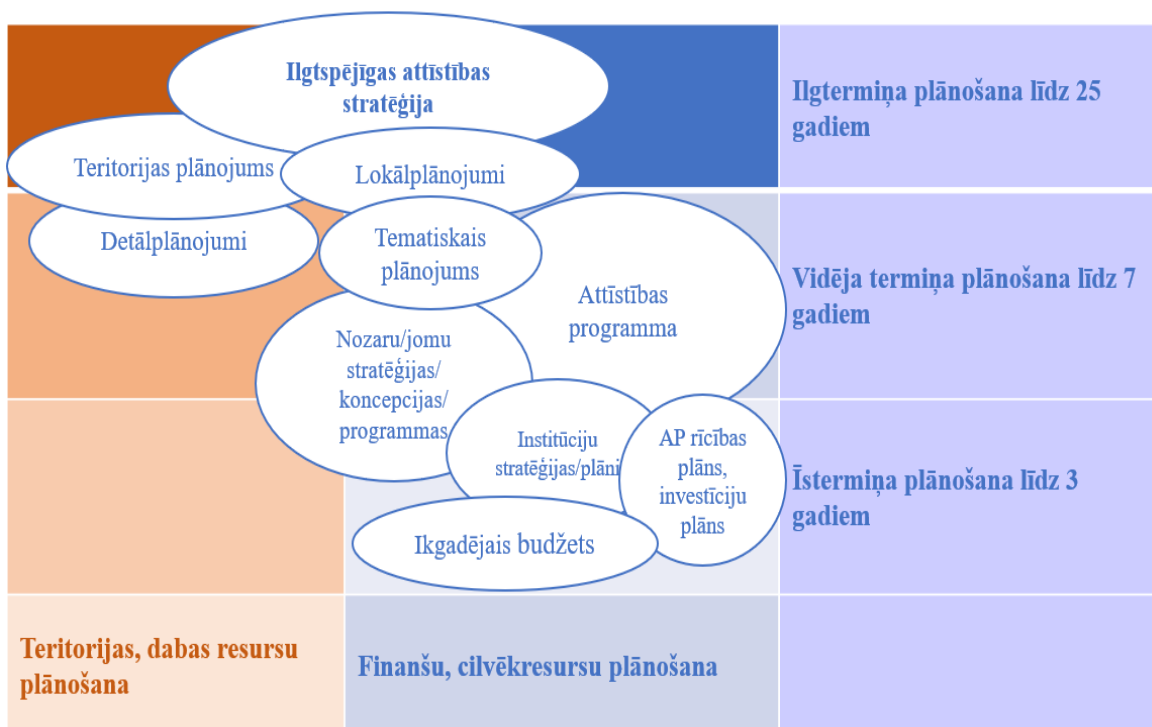
Dokuments, kas nosaka pašvaldības prioritātes un īstenojamus pasākumus vidējā termiņā, ir pašvaldības attīstības programma. Tajā ietver rīcības un investīciju plānu programmā izvirzīto mērķu sasniegšanai, kas tiek sagatavoti viena līdz

¹¹¹ Tiltu brauktuves platība reizināta ar starpību starp 820,63 euro/m² (aprēķinātās vidējās izmaksas visu bojājumu novēršanai, ņemot vērā 2021. gadā Smiltenes novada pašvaldībā veiktās tiltu galvenās inspekcijas) un 52,28 euro/m² (aprēķinātās vidējās izmaksas steidzamāko bojājumu novēršanai, ņemot vērā 2021. gadā Smiltenes novada pašvaldībā veiktās tiltu galvenās inspekcijas) pēc kā reizināts ar 86,24 % (visu bojājumu novēršanas nepieciešamības īpatsvars, piemērojot 2021. gadā Smiltenes novada pašvaldībā veikto tiltu galveno inspekciju rezultātus).

¹¹² Tiltu brauktuves platība reizināta ar 1900 euro/m² (aprēķinātās vidējās izmaksas jauna tilta būvniecībai, ņemot vērā 2021. gadā Smiltenes novada pašvaldībā veiktās tiltu galvenās inspekcijas) un 11,30 % (jaunu tiltu būvniecības nepieciešamības īpatsvars, piemērojot 2021. gadā Smiltenes novada pašvaldībā veikto tiltu galveno inspekciju rezultātus).

¹¹³ Revīzijas ziņojuma 7. tabulā attiecībā uz Nīcas novada pašvaldību ir ietverta informācija par tilta lietotājiem arī tajos gadījumos, kad ir bijusi veikta tilta galvenā inspekcija.

triju gadu periodam¹¹⁴. Nosakot kārtējā gada budžeta prioritātes, pašvaldībai jāņem vērā šajos politikas plānošanas dokumentos ietvertie mērķi un pasākumi to sasniegšanai (skatīt 5. attēlu).



5. attēls. Pašvaldības plānošanas dokumentu sistēma¹¹⁵

Tātad situācijā, kad pašvaldības rīcībā ir informācija par tilta tehnisko stāvokli, nepieciešamajiem darbiem un izmaksām bojājumu novēršanai, pašvaldības domei:

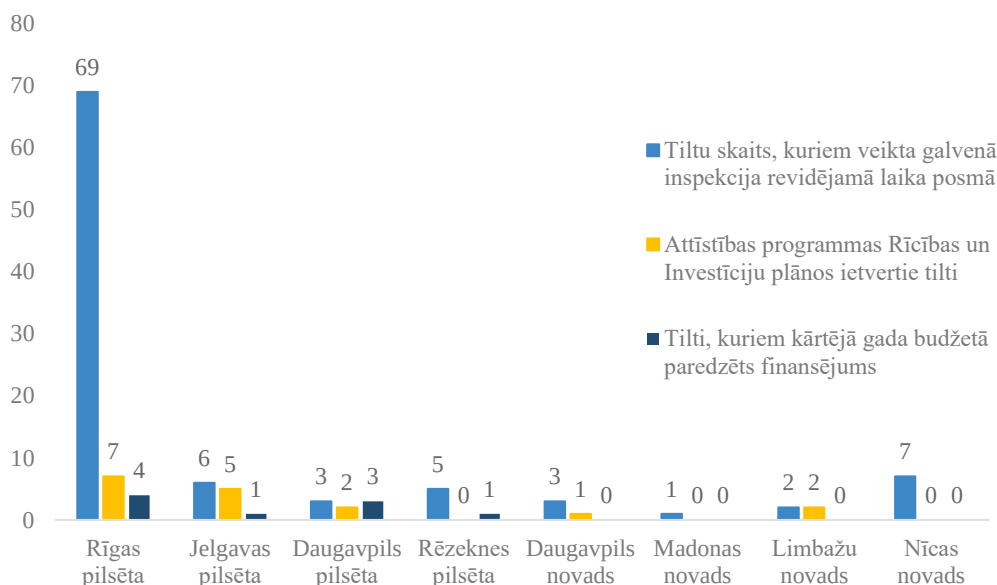
- ✓ jāņem jautājums par nepieciešamo darbu un to izpildei nepieciešamā finansējuma iekļaušanu pašvaldības attīstības programmas rīcības un investīciju plānā;
- ✓ lemjot par kārtējā gada budžetu, jāņem vērā pašvaldības attīstības programmas rīcības un investīciju plānā ietvertie projekti, kā arī tās tiltu uzturēšanas un pārbūves vajadzības, kas jāīsteno kārtējā gada ietvaros.

Revīzijā ir konstatēts, ka nevienā no izlasē iekļautajām pašvaldībām nav noteikti kritēriji, kuros gadījumos un kādā apjomā piešķirams finansējums tilta uzturēšanai un pārbūvei, pašvaldībās netiek sagatavoti arī tiltu uzturēšanas un pārbūves plāni.

Vairumā gadījumu, kad pašvaldību rīcībā ir bijusi dokumentāra informācija par veicamajiem darbiem un nepieciešamo finansējumu bojājumu novēršanai, finansējums darbu veikšanai attīstības programmas rīcības un investīciju plānos un kārtējā gada budžetā nav bijis paredzēts (skatīt 4. diagrammu).

¹¹⁴ Teritorijas attīstības plānošanas likuma 22. panta otrā daļa, Attīstības plānošanas sistēmas likuma 8. pants.

¹¹⁵ Sasaistes izveidošana starp teritorijas attīstības plānošanu un budžeta plānošanu vietējā līmenī. Metodiskais materiāls. Pieejams tiešsaistē: https://www.varam.gov.lv/sites/varam/files/nfi_metodiskais-materials_0.pdf (resurss skatīts 01.06.2021.).



4. diagramma. Tiltu skaits (*izņemot gājēju tiltus, estakādes, tuneļus*), kas nav ietverti attīstības plānošanas dokumentos un kārtējā gada budžetā

Revīzijā ir konstatēts, ka vairākos gadījumos pašvaldību tiltos konstatēto bojājumu novēršanai veicamie darbi un nepieciešamais finansējums nemaz nav bijis ietverts attīstības plānošanas dokumentu projektos un kārtējā gada budžeta pieprasījumos (skatīt revīzijas ziņojuma 6. pielikumu), līdz ar to pašvaldības domes rīcībā nemaz nav bijusi dokumentāra informācija par finansējuma piešķiršanas nepieciešamību tiltu uzturēšanai un pārbūvei.

Piemēram, Nīcas novada pašvaldības ne 2019., ne 2020. gada budžeta pieprasījumos¹¹⁶ nav ietverta finansējuma nepieciešamība nevienam no septiņiem tiltiem, kuriem pēc 2018. gadā veiktās galvenās inspekcijas nepieciešami darbi būtisku bojājumu novēršanai. Konstatētie bojājumi nav novērsti, radot risku drošai tilta izmantošanai.

Finansējums nav pieprasīts¹¹⁷ arī tilta nestspēju ietekmējošu bojājumu novēršanai Limbažu novada pašvaldības tiltiem pār Svētupi¹¹⁸, kuriem jau 2017. gadā konstatēts jau esošs nestspējas samazinājums laiduma konstrukciju nesošo plātņu bojājumu dēļ.

Savukārt Madonas novada tiltam pār Liedi uz ceļa Dzelzava – Līgo, kurš tiek izmantots skolēnu pārvadājumiem, 2018. gada beigās konstatēti¹¹⁹ nopietni bojājumi, kas ietekmē tilta nestspēju un satiksmes drošību, tomēr finansējums darbu veikšanai budžeta pieprasījumā nav ietverts un divu gadu laikā bojājumi tā arī nav novērsti.

¹¹⁶ Nīcas novada pašvaldības 02.06.2021. e-pasta vēstulē sniegtā informācija par 2019. un 2020. gada budžeta pieprasījumiem.

¹¹⁷ Limbažu novada pašvaldības 05.05.2021. e-pasta vēstule (sniegtais skaidrojums par budžeta veidošanu ar pielikumiem).

¹¹⁸ Limbažu novada pašvaldības tilts pār Svētupi, autoceļš: C3-05 “Pāle-Ērgļu purvs”, Limbažu novada pašvaldības tilts pār Svētupi, autoceļš: C3-07 “Drieliņi - Ķīsiši”.

¹¹⁹ SIA “Juris Rozīte” 10.12.2008. galvenās inspekcijas atzinums tiltam pār Liedi uz ceļa Dzelzava – Līgo, Madonas novadā.

Rīgas pilsētas pašvaldības budžeta pieprasījumos tiltu uzturēšanai, tostarp inspekcijās konstatēto bojājumu novēršanai, nepieciešamais finansējums nav nodalīts no kopējā ielām nepieciešamā finansējuma¹²⁰. To, kuriem tiltiem kādi bojājumi tiks novērsti, izlemj par tiltu pārvaldīšanu atbildīgie darbinieki kopējā ielām nepieciešamā finansējuma ietvaros. No izlasē iekļauto deviņu tiltu inspekciju atzinumiem izriet, ka darbi bojājumu novēršanai tiek veikti tikai daļējā apjomā vai noteiktajā termiņā netiek veikti vispār (skatīt 7. pielikumu).

Atbilstoši izlasē iekļauto pašvaldību par tiltu pārvaldīšanu atbildīgo darbinieku skaidrojumam, šāda prakse – neietvert kārtējā gada budžeta pieprasījumā nepieciešamo finansējumu visu tiltos konstatēto bojājumu novēršanai, – pašvaldībās ir pastāvējusi gadiem. Darbiniekiem, sagatavojot budžeta pieprasījumu, ir “jāiekļaujas” noteiktā budžeta apmērā, kas atsevišķās pašvaldībās galvenokārt ir tikai kārtējā gadā saņemamā valsts mērķdotācija, lai gan pašvaldību ceļu un tiltu uzturēšana un pārbūve ir finansējama ne tikai no valsts mērķdotācijas, bet arī citiem pašvaldības budžeta ieņēmumu avotiem.

Saskaņā ar likumu “Par pašvaldībām”¹²¹, tikai dome var:

- ✓ apstiprināt pašvaldības budžetu, budžeta grozījumus un pārskatus par budžeta izpildi, kā arī saimniecisko un gada publisko pārskatu;
- ✓ apstiprināt pašvaldības teritorijas attīstības programmu un teritorijas plānojumu.

Minētie, – tikai domes kompetencē esošie lēmumi, ietver arī lēmumu pieņemšanu par to, kurām iniciatīvām pašvaldības budžeta līdzekļi netiks piešķirti. Līdz ar to situācijā, kad domei izlemšanai netiek iesniegta dokumentāra informācija par visām vajadzībām, darbinieki par darbu veikšanu faktiski pieņem lēmumus domes vietā.

Vienlaikus revīzijā ir konstatēts, ka arī tajos gadījumos, kad kārtējā gada budžeta pieprasījumos informācija par veicamajiem darbiem un nepieciešamo finansējumu tiltu uzturēšanai un pārbūvei ir bijusi ietverta, dome ne vienmēr to izpildei ir piešķīrusi finansējumu (skatīt revīzijas ziņojuma8. pielikumu). Tādējādi arī darbi galveno inspekciju atzinumos noteiktajā termiņā un apjomā nav veikti, tostarp, nenovēršot arī tilta nestspēju un satiksmes drošību ietekmējošus bojājumus (skatīt revīzijas ziņojuma9. pielikumu).

Piemēram, Madonas novada pašvaldības budžeta pieprasījumos¹²² vairākus gadus pēc kārtas prasīts finansējums divu tiltu (Birānu tilts pār Aronu un tilts pār Vesetu) pārbūvei.

Tilta pār Vesetu 2014. gada galvenās inspekcijas atzinumā¹²³ ir norādīts, ka tilta faktiskā nespēja tā sliktā tehniskā stāvokļa dēļ ir 10 tonnas. Neveicot konstrukcijas remontdarbus, prognozētais laiks, kurā būs nepieciešams uzstādīt transportlīdzekļu masas ierobežojumu – 3,5 tonnas uz tilta, ir no četriem līdz sešiem gadiem.

Pašvaldība līdz šim brīdim nav piešķīrusi finansējumu, lai realizētu minētā tilta pārbūves projektu (467 tūkst. euro vērtībā saskaņā ar 2016. gada projektu) vai vismaz remontdarbu veikšanu, lai nodrošinātu tilta ekspluatācijas apstākļus

¹²⁰ Budžeta pieprasījumos tilti ir identificējami tikai gadījumos, kad finansējums ir bijis nepieciešams tiltu inspekcijām vai to pārbūvei.

¹²¹ Likuma “Par pašvaldībām” 21. panta pirmās daļas 2. un 3. punkts.

¹²² Madonas novada pašvaldības 07.05.2021. e-pasta vēstule.

¹²³ AS “Ceļu projekts” galvenās inspekcijas atzinums tiltam pār Vesetas upi, Pārupes ielā, Madonas novadā, 2014.

esošajā līmenī līdz tilta pārbūvei. Ņemot vērā atzinumā eksperta izteiktās prognozes, šobrīd ir iestājies brīdis, kad tiltam varētu būt nepieciešams uzstādīt transportlīdzekļu masas ierobežojumu 3,5 tonnas, kas ietekmēs tiltu lietotājiem nepieciešamo mobilitāti.

Madonas novada Vesetas tiltu izmanto:

- VAS “Latvijas valsts meži”, kuriem otrpus tiltam pieder Kalsnavas arborētums, kas ir daudzu apmeklētāju iecienīts apskates objekts, kā arī tajā tiek veikta mežizstrāde un izpētes darbi, nodrošinot ar darbu vidēji 100 iedzīvotājus;
- SIA “SAKVAR”, kurai tilta slēgšanas vai masas ierobežošanas gadījumā nāktos apturēt saimniecisko darbību. SIA “SAKVAR” otrpus tiltam atrodas kokmateriālu zāģētava, kurā tiek nodarbināti 15 cilvēki. Uzņēmums iepērk apaļkoku no vairākiem novadiem, kuru tālāk pārstrādā un eksportē uz citām valstīm. Tas arī piegādā šķeldu Madonas novada pašvaldības apgādei ar kurināmo, kas nozīmē, ka arī tās piegāde varētu netikt nodrošināta, radot pašvaldības izdevumu pieaugumu kurināmā iegādei¹²⁴.

Nepieciešamā remonta izpildes laiks ir eksperta profesionāls spriedums, kas balstās uz novēroto bojājumu nopietnību, ko nosaka bojājumu attīstības ātrums, lai novērstu nopietnu vai kritisku bojājumu ietekmi uz tilta nestspēju, satiksmes drošību un citiem apstākļiem¹²⁵. Šī profesionālā sprieduma izmantošana ir pamatota izvēle, kurus bojājumus, kad, kādā apjomā un kāpēc novērst. Kā norādīts Tiltu inspekcijas rokasgrāmatā¹²⁶, **ja bojājums ietekmē nestspēju vai satiksmes drošību, tad uzturēšana jāveic tad un tā, kā aprakstīts inspekcijas atzinumā.**

Līdz ar to par samērīgu no drošības viedokļa nevar atzīt tādu pieeju, kad bojājumi tiek novērsti tikai tad, kad ir jau iestājusies “avārijas situācija”. Tomēr revīzijas ziņojuma 6. un 9. pielikumā¹²⁷ ietvertie gadījumi, kad tiltu nestspēju un satiksmes drošību ietekmējošie bojājumi dažādu iemeslu dēļ nav tikuši novērsti atzinumā noteiktajā termiņā, liecina par šādu – no drošības viedokļa nesamērīgu pašvaldību pieeju tiltu uzturēšanā.

Turklāt situācijā, kad vairākiem pašvaldības tiltiem netiek novērsti bojājumi pilnā apjomā un eksperta noteiktajā termiņā, pašvaldībai vairāku tiltu neatbilstošā stāvokļa dēļ var nākties risināt mobilitātes jautājumus vienlaicīgi un plašā apjomā, kas var izraisīt gan būtiskus sastrēgumus, gan arī nepieciešamību pēc apjomīgiem finanšu līdzekļiem vienā laikā. Šāda situācija, visticamāk, būs sagaidāma Rīgas pilsētas pašvaldībā, kur revīzijā konstatētais liecina par regulāru pašvaldības praksi neizpildīt eksperta sniegtos norādījumus noteiktajos termiņos un apjomā.

¹²⁴ Valsts kontroles 10.06.2021. intervijas protokols ar SIA “SAKVAR” revīzijas lietā Nr. 2.4.1-35/2020.

¹²⁵ VSIA “Latvijas Valsts ceļi”. Tiltu inspekcijas rokasgrāmata. 2007, Rīga. - 44. lpp.

¹²⁶ VSIA “Latvijas Valsts ceļi”. Tiltu inspekcijas rokasgrāmata. 2007, Rīga. - 50. lpp.

¹²⁷ Revīzijas ziņojuma 6. pielikums: Nīcas novada pašvaldības tilti (Nr.1-7), Madonas novada pašvaldības tilts pār Liedi uz ceļa Dzelzava-Līgo, Limbažu novada pašvaldības tilti (Nr.1-2), 9. pielikums: Madonas novada pašvaldības tilts pār Vesetu, Pārupes ielā, Kalsnavā.

Revīzijas ziņojuma 7. pielikumā ietvertie Rīgas pilsētas pašvaldības tilti ir deviņi no izlasē iekļautajiem 10 tiltiem, kuru uzturēšanu revidenti vērtēja revīzijas laikā. Viens¹²⁸ no tiem bija pārbūvē, savukārt **pārējiem deviņiem tiltiem 90 % gadījumu atzinumos norādītie darbi nav paveikti noteiktajā termiņā vai pilnā apjomā.**

Nenovēršot bojājumus eksperta noteiktajā termiņā un apjomā, konstatētie bojājumi var progresēt, radot ietekmi uz tilta nestspēju un satiksmes drošību. To apliecina arī Brasas pārvada inspekcijās konstatētais, kur Rīgas pilsētas pašvaldībai jau 2013.gadā sniegti norādījumi novērst deformācijas šuvju un hidroizolācijas bojājumus, tomēr norādījumi nav izpildīti un 2019.gadā atzinumā¹²⁹ ir konstatēts, ka nenovērsto bojājumu dēļ ir attīstījušies siju bojājumi, tostarp stiebrojuma korozija, kuras rezultātā siju nestspēja ir samazinājusies.

Turklāt, bojājumus savlaicīgi nenovēršot, to novēršanas izmaksas nākotnē būtiski pieaugs arī būvniecības izmaksu pieauguma dēļ. Revidenti aplēsa, par kādu summu, ņemot vērā būvniecības izmaksu pieaugumu¹³⁰, palielinātos pašvaldību (izņemot Rīgas pilsētas pašvaldību) izmaksas revīzijas ziņojuma 6. un 9. pielikumā norādīto bojājumu novēršanai.

2021. gadā nepieciešamais finansējums, lai novērstu iepriekš nenovērstos “steidzamos” bojājumus (pat neņemot vērā, ka šobrīd “steidzami” novēršamo bojājumu apjoms varētu būt lielāks) būs **vismaz par 309 tūkst. euro lielāks, nekā tas būtu prognozējams, darbus veicot savlaicīgi** (skatīt 16. tabulu, detalizēti revīzijas ziņojuma 10. pielikumu).

16. tabula

Bojājumu novēršanai nepieciešamā finansējuma prognozējamais palielinājums pašvaldību tiltiem

Pašvaldība	Daugavpils novads	Limbažu novads	Madonas novads	Nīcas novads	Jelgavas pilsēta	Rēzeknes pilsēta	KOPĀ
<i>Tiltu skaits, kuriem nav novērsti galvenajās inspekcijās konstatētie bojājumi</i>	1	2	2	7	1	3	17
<i>Galvenajās inspekcijās konstatēto bojājumu novēršanas izmaksas (euro)</i>	30 042	275 593	98 283	736 255	21 511	31 999	1 193 683
<i>Nenovērsto bojājumu prognozējamās izmaksas 2020. gadā, piemērojot būvdarbu izmaksu pieauguma koeficientu¹³¹ (euro)</i>	39 956	366 539	130 500	898 231	28 610	39 039	1 502 875
<i>Starpība</i>	9 914	90 946	32 217	161 976	9 099	7 040	309 191

¹²⁸ Satiksmes pārvads pār Krasta ielu, Rīgā.

¹²⁹ SIA “Inženierbūve” tehniskās apsekošanas atzinums “Satiksmes pārvads pār dzelzceļu pie Brasas stacijas, Rīgā”, Rīga, 2019.

¹³⁰ Būvniecības izmaksu pieauguma noteikšanai izmantota informācija no VSIA “Latvijas Valsts ceļi” par vidējām tiltu atjaunošanas izmaksām laika posmā no 2015. līdz 2020. gadam.

¹³¹ Būvniecības izmaksu pieauguma noteikšanai izmantota informācija no VSIA “Latvijas Valsts ceļi” par vidējām tiltu atjaunošanas izmaksām laika posmā no 2015. līdz 2020. gadam.

Rīgas pilsētas pašvaldības neveikto darbu izmaksu pieaugumu revidenti noteica, ņemot vērā 2020. gada galveno inspekciju rezultātus, kur tiltiem uzrādīti tie paši bojājumi, kas konstatēti galvenajā inspekcijā jau pirms pieciem gadiem un nav novērsti.

Salīdzinot nenovērsto bojājumu izmaksas revīzijas ziņojuma 7. pielikumā ietvertajos tiltos 2015. gadā un 2020. gadā, ir konstatēts, ka vidēji tās ir palielinājušās par 161 % jeb 212 994 euro (skatīt 17. tabulu).

17. tabula

Nenovērsto bojājumu izmaksu palielinājums izlasē iekļautajiem Rīgas pilsētas pašvaldības tiltiem

Tilts	Inspekciju atzinumos norādītās darbu izmaksas bojājumu novēršanai			
	2015. gads (euro)	2020. gads (euro)	Starpība (euro)	%
1	2	3	4=3-2	5=4/2*100
Akmens tilta kreisā krasta satiksmes pārvads	24 450	30 400	5950	24 %
Satiksmes pārvads pār dzelzceļu Bolderājas šosejā	19 000	39 500	20 500	108 %
Dienvidu tilts pār Daugavu	36 650	36 850	200	1 %
Tilts pār Juglu Brīvības ielā	4000	45 000	41 000	1025 %
Tilts pār Langupīti Jaunciema gatvē	18 800	17 392	-1408	-7 %
Satiksmes pārvads pār tramvaja sliedēm Lāčplēša ielā Nr. 1	8290	77 475	69 185	835 %
Satiksmes pārvads pār tramvaja sliedēm Lāčplēša ielā Nr. 2	8000	10 000	2000	25 %
Tilts pār pilsētas kanālu pie Centrāltirgus sūkņu stacijas	4700	18 267	13 567	289 %
Tilts pār Zunda kanālu Balasta dambī	8450	70 450	62 000	734 %
KOPĀ	132 340	345 334	212 994	161 %

Vienlaikus jānorāda, ka 2020. gada galveno inspekciju atzinumos veicamo darbu apjoms šajos pašos tiltos vairākos gadījumos ir palielinājies salīdzinājumā ar 2015. gadu. Piemēram:

- ✓ tiltam pār Langu Jaunciema gatvē, Rīgā, 2015. gadā¹³² viens no veicamajiem darbiem bija asfalta seguma atjaunošana 280 m² platībā, savukārt 2020. gadā¹³³ asfalta seguma atjaunošana bija nepieciešama jau 335 m² platībā;
- ✓ tiltam pār Juglu Brīvības gatvē, Rīgā, 2020. gadā¹³⁴ papildus 2015. gadā norādītajam ir nepieciešams veikt arī siju balstīklu enkurojuma mezglu remontu virs 2. balsta (2 gab.).

Līdz ar to kopējās veicamo darbu izmaksas vien deviņiem izlasē iekļautajiem Rīgas pilsētas pašvaldības tiltiem 2020. gadā salīdzinājumā ar 2015. gadu ir palielinājušās par 407 145 euro (skatīt revīzijas ziņojuma 11. pielikumu).

¹³² SIA "Inženierbūve" tilta pār Langu Jaunciema gatvē, Rīgā, 2015. gada speciālās inspekcijas atzinums.

¹³³ SIA "Inženierbūve" tilta pār Langu Jaunciema gatvē, Rīgā, 2020. gada speciālās inspekcijas atzinums.

¹³⁴ SIA "Inženierbūve" tilta pār Juglu Brīvības gatvē, Rīgā, 2020. gada speciālās inspekcijas atzinums.

Ieteikums

Lai nodrošinātu valsts un administratīvās teritorijas iedzīvotāju interesēm atbilstošu budžeta prioritāšu noteikšanu, pašvaldībām:

- noteikt kritērijus, kādos gadījumos veicami darbi tiltos konstatēto bojājumu novēršanai, veicama pārbūve vai jauna tilta būvniecība, tostarp nosakot arī tilta sociālo un ekonomisko nozīmi raksturojošos kritērijus;
- noteikt kārtību, kādā tiek sagatavota un iesniegta informācija par tiltu tehnisko stāvokli budžeta prioritāšu noteikšanai un ietveršanai pašvaldības attīstības plānošanas dokumentos un kārtējā gada budžetā.

2. Vai valsts rīcībpolitika nodrošina pašvaldību tiltu drošu izmantošanu un nepieciešamo mobilitāti?

Līdzšinējie valsts politikas instrumenti nav pietiekami efektīvi, lai pašvaldības motivētu rūpēties par tiltu drošu izmantošanu un nepieciešamo mobilitāti.

Pašvaldību autoceļu tiltu uzturēšanas pārraudzībai, ko atbilstoši likumam “Par autoceļiem” un deleģēšanas līgumam Satiksmes ministrija ir deleģējusi VSIA “Latvijas valsts ceļi”, ik gadu tiek tērēts vairāk par 54 tūkstošiem *euro*. Tomēr pārraudzības ietvaros nav veiktas visas normatīvajos aktos¹³⁵ paredzētās darbības, tostarp:

- ✓ VSIA “Latvijas valsts ceļi” pārbaudes ziņojumos ne vienmēr ietver visas neatbilstības, par kurām būtu jāsniedz norādījumi pašvaldībām, vai arī atsevišķos gadījumos sniegts apšaubāmi augsts tiltu vizuālā stāvokļa novērtējums;
- ✓ par norādījumu neizpildi VSIA “Latvijas valsts ceļi” neziņo Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijai, kas veic pašvaldību pārraudzību likuma “Par pašvaldību” ietvaros.

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 prioritāri izlietota normatīvajā aktā¹³⁶ noteiktajām valsts prioritātēm, tostarp, tiltiem, kuriem līdz šim tā ir tikusi maz novirzīta pašvaldībās, 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

¹³⁵ Ministru kabineta 05.09.2017. noteikumu Nr. 529 “Pašvaldību autoceļu uzturēšanas pārraudzības kārtība” 6.4. apakšpunkts, VSIA “Latvijas valsts ceļi” kvalitātes vadības procesa “Pašvaldību autoceļu uzturēšanas pārraudzība” 5.4. sadaļa (apstiprināts ar valdes priekšsēdētāja 09.10.2017. rīkojumu Nr. 388).

¹³⁶ Ministru kabineta 11.03.2008. noteikumu Nr. 173 “Valsts pamatbudžeta valsts autoceļu fonda programmai piešķirto līdzekļu izlietošanas kārtība” 23.¹ punkts.

aktā¹³⁷ noteiktajām valsts prioritātēm, kā arī konstatētās neskaidrības mērķdotāciju izlietojuma prioritātēs, apgrūtinās šādas uzraudzības veikšanu arī turpmāk.

Pašvaldībām ir tiesības saņemt valsts līdzfinansējumu tranzīta ielu atjaunošanai. Tas varētu nodrošināt finansējuma pieejamību pašvaldībām situācijās, kad ir nepieciešams iespējami ātrāk novērst mobilitātes ierobežojumus. Tomēr revīzijā ir konstatēts, ka līdzfinansējums galvenokārt tiek izlietots tranzīta ielu seguma atjaunošanai. Tas skaidrojams gan ar to, ka pašvaldības reti iesniedz tiltu atjaunošanas projektu pieteikumus, gan ar to, ka normatīvajos aktos nav noteikts pienākums Satiksmes ministrijai vērtēt tranzīta ielu mobilitāti ietekmējošos apstākļus pašvaldībās, kas ļautu finansējumu novirzīt to bojājumu novēršanai, kuri rada lielākos mobilitātes ierobežojumus.

Revīzijā vērtēta šādu valsts politikas instrumentu efektivitāte pašvaldību tiltu drošai izmantošanai un nepieciešamās mobilitātes nodrošināšanai:

- ✓ pašvaldību autoceļu tiltu uzturēšanas pārraudzība, ko novadu pašvaldībās nodrošina VSIA “Latvijas valsts ceļi”;
- ✓ valsts mērķdotācija pašvaldībām autoceļu un ielu uzturēšanai, būvniecībai, kā arī zemes pirkšanai, lai uzlabotu un attīstītu pašvaldību autoceļus un ielas, kā arī līdzfinansējums tranzīta ielu uzturēšanai un atjaunošanai.

Konstatēto bojājumu apjoms pašvaldību tiltos norāda uz nepieciešamību vērtēt arī pārējo valsts politikas instrumentu – uzturēšanas pārraudzības un valsts finansējuma piešķiršanas – efektivitāti.

2.1. Pašvaldību autoceļu tiltu uzturēšanas pārraudzība

Pašvaldību autoceļu, tostarp tiltu uzturēšanas pārraudzība ir viena no Satiksmes ministrijas funkcijām, ko tā veic, īstenojot autoceļu valsts pārvaldi. Atbilstoši likumam “Par autoceļiem”¹³⁸ un noslēgtajam deleģēšanas līgumam¹³⁹ Satiksmes ministrija pašvaldību autoceļu uzturēšanas pārraudzību ir deleģējusi veikt VSIA “Latvijas valsts ceļi”.

¹³⁷ Ministru kabineta 11.03.2008. noteikumu Nr. 173 “Valsts pamatbudžeta valsts autoceļu fonda programmai piešķirto līdzekļu izlietošanas kārtība” 23.¹ punkts.

¹³⁸ Likuma “Par autoceļiem” 7. panta trešā daļa.

¹³⁹ Satiksmes ministrijas un VSIA “Latvijas valsts ceļi” 14.12.2016. deleģēšanas līgums Nr. SM2016/-58 (spēkā līdz 31.12.2019.), Satiksmes ministrijas un VSIA “Latvijas valsts ceļi” 27.12.2019. deleģēšanas līgums Nr. SM2016/-49 (spēkā ar 01.01.2020.).

Deleģēšanas līgumā¹⁴⁰ Satiksmes ministrija VSIA “Latvijas valsts ceļi” ir izvirzījusi divus rezultatīvos rādītājus, kas konkrētajā gadā sasniedzami pašvaldību autoceļu uzturēšanas pārraudzības ietvaros;

- apsekots 31 000 km pašvaldību autoceļu gadā;
- apsekoti 728 pašvaldību tilti.

Nekādi citi šīs funkcijas ietvaros sasniedzamie rezultatīvie rādītāji, izņemot šos apjoma rādītājus, VSIA “Latvijas valsts ceļi” nav izvirzīti¹⁴¹.

Revidējamā laika posmā Satiksmes ministrija par pašvaldību autoceļu uzturēšanas pārraudzību VSIA “Latvijas valsts ceļi” ir piešķīrusi finansējumu 673 tūkst. *euro* apmērā, tajā skaitā par pašvaldību autoceļu tiltu uzturēšanas pārraudzību – 166 tūkst. *euro* (skatīt 18. tabulu).

18. tabula

VSIA “Latvijas Valsts ceļi” pašvaldību autoceļu uzturēšanas pārraudzībai
piešķirtais finansējums

Gads	Finansējums gadā par pašvaldību autoceļu, tostarp tiltu uzturēšanas pārraudzībai (<i>euro</i>)	Finansējums pašvaldības autoceļu uzturēšanas gadā (<i>euro</i>)	tikai tiltu pārraudzībai
2017	201 669	54 155	
2018	255 995	54 155	
2019	215 588	57 844	
KOPĀ	673 252	166 164	

Kārtību, kādā tiek pārraudzīta pašvaldību autoceļu, tostarp tiltu uzturēšana, nosaka Ministru kabinets¹⁴².

Atbilstoši Ministru kabineta izdotajai pašvaldību autoceļu uzturēšanas pārraudzības kārtībai¹⁴³ pārraudzības ietvaros VSIA “Latvijas valsts ceļi” apseko pašvaldību autoceļus (tostarp tiltus), vizuāli novērtē tajos redzamās neatbilstības normatīvo aktu un obligāto standartu prasībām un dod norādījumus atklāto neatbilstību novēršanai noteiktā termiņā. Par pārbaudes rezultātiem VSIA “Latvijas valsts ceļi” sagatavo pārbaudes ziņojumu un nosūta to pašvaldībai.

VSIA “Latvijas valsts ceļi” pārbaudes ziņojumi nav administratīvi akti, līdz ar to norādījumu neizpildes gadījumā VSIA “Latvijas valsts ceļi” nav tiesību panākt norādījumu piespiedu izpildi. Norādījumu neizpildei nav arī ietekmes uz pašvaldībai izmaksājamās valsts mērķdotācijas apmēru¹⁴⁴.

Tomēr pārbaudes ziņojumos ietvertā informācija par VSIA “Latvijas valsts ceļi” sniegtajiem norādījumiem pašvaldībām kalpo kā pierādījums normatīvo aktu

Vienīgais rezultatīvais rādītājs, kas VSIA “Latvijas valsts ceļi” ir jāsasniedz pašvaldības autoceļu, tostarp, tiltu uzturēšanas pārraudzības funkcijas izpildē, ir apsekoto kilometru vai tiltu skaits.

¹⁴⁰ Satiksmes ministrijas un VSIA “Latvijas valsts ceļi” 14.12.2016. deleģēšanas līgums Nr. SM2016/-58 (spēkā līdz 31.12.2019.), Satiksmes ministrijas un VSIA “Latvijas valsts ceļi” 27.12.2019. deleģēšanas līgums Nr. SM2016/-49 (spēkā ar 01.01.2020.).

¹⁴¹ Satiksmes ministrijas 24.03.2021. e-pasta vēstule Valsts kontrolei.

¹⁴² Likuma “Par autoceļiem” 7. panta otrā daļa.

¹⁴³ Ministru kabineta 05.09.2017. noteikumu Nr. 529 “Pašvaldību autoceļu uzturēšanas pārraudzības kārtība” (spēkā no 08.09.2017.) 1. punkts, 6.1. apakšpunkts un 7. punkts.

¹⁴⁴ Skatīt Ministru kabineta 11.03.2008. noteikumu Nr. 173 “Valsts pamatbudžeta valsts autoceļu fonda programma piešķirto līdzekļu izlietošanas kārtība” 26. punktu.

neizpildei, kuru pārraudzību likuma "Par pašvaldībām" ietvaros īsteno Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija.

Un proti, ja pašvaldības nav izpildījušas VSIA "Latvijas Valsts ceļi" sniegtos norādījumus (nav novērsušas konstatētās neatbilstības) atbilstoši normatīvajiem aktiem¹⁴⁵, VSIA "Latvijas Valsts ceļi" par to ir jāziņo Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijai.

Revīzijā ir konstatēts, ka VSIA "Latvijas Valsts ceļi" revidējamā laika posmā nav sniegusi informāciju Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijai par pašvaldību nenovērstajām neatbilstībām¹⁴⁶, lai gan, piemēram, Smiltenes un Madonas novadu pašvaldības nav izpildījušas norādījumus, ko VSIA "Latvijas Valsts ceļi" sniegusi 2017., 2018. un 2019. gadā (skatīt 19. tabulu).

19. tabula

VSIA "Latvijas Valsts ceļi" sniegtie norādījumi un to izpilde

Pašvaldība		Daugavpils novads	Limbažu novads	Madonas novads	Nīcas novads	Smiltenes novads	Rucavas novads
VSIA "Latvijas Valsts ceļi" apsektie tilti	no 08.09.2017.	16	0	1	21	6	9
	2018	17	22	25	21	25	9
	2019	17	32	25	21	25	9
Tilti, par kuriem sniegti norādījumi tajos konstatēto neatbilstību dēļ (visos gados kopā)		0	1	24	6	25	0
Tilti, kuros nav novērstas neatbilstības		n/a	0	18	0	18	n/a

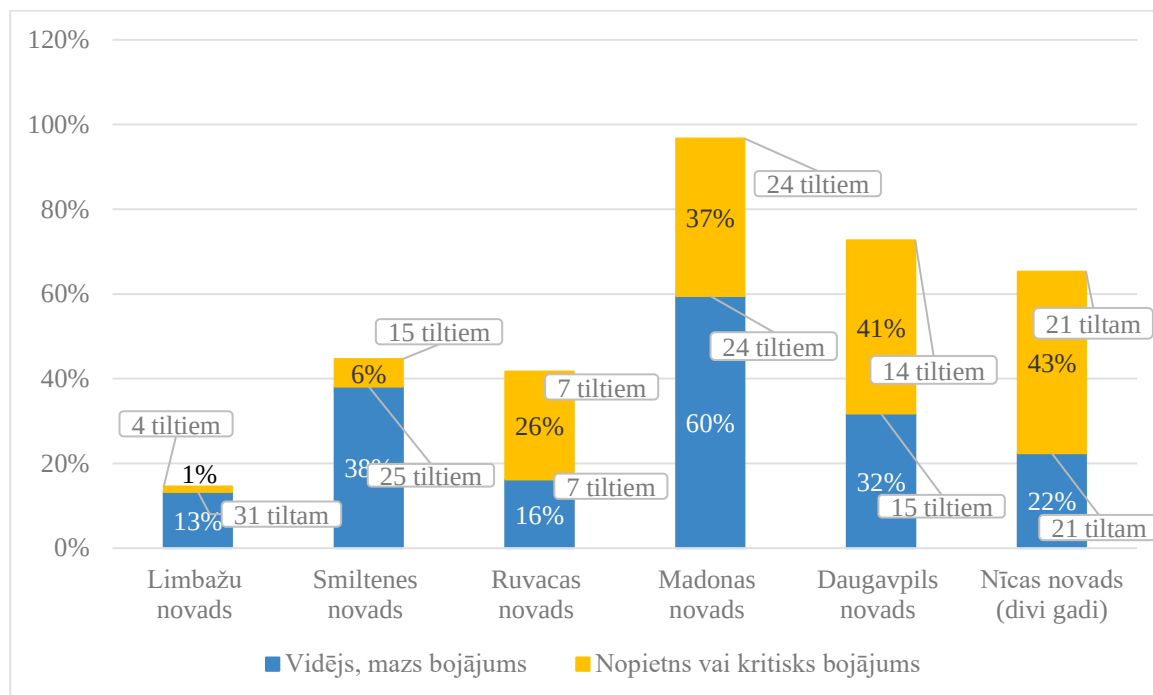
Kā redzams no 19. tabulas, Daugavpils, Limbažu, Nīcas un Rucavas novados VSIA "Latvijas valsts ceļi" nav sniegusi norādījumus par tiltos konstatētajām neatbilstībām vai arī to skaits salīdzinājumā ar Madonas un Smiltenes novadu pašvaldībām ir neliels. Tomēr **zemais pašvaldību tiltu skaits, kuros nav konstatētas neatbilstības, ir skaidrojams ar VSIA "Latvijas valsts ceļi" praksi neziņot par visām apskatē konstatētajām neatbilstībām pašvaldībām, nevis šo pašvaldību tiltu labāku tehnisko stāvokli.**

Un proti, VSIA "Latvijas valsts ceļi" nodaļu rīcībā ir informācija par neatbilstībām, kuras var tikt klasificētas arī kā normatīvā akta pārkāpums, tomēr tā ne vienmēr tiek ietverta pārbaudes ziņojumos, sniedzot norādījumus pašvaldībām neatbilstības novērst. Uz to norāda tas, ka VSIA "Latvijas valsts ceļi" tehniskā stāvokļa novērtējuma tabulās, kas tiek izmantotas kā darba dokuments, **piezīmēs norādītā informācija pēc Nīcas un Rucavas novadu tiltu apsekošanas (skatīt revīzijas ziņojuma 12. pielikumu) norāda uz šādiem normatīvo aktu pārkāpumiem, par ko būtu jāziņo pašvaldībai, tomēr pārbaudes ziņojumos tā netiek uzrādīta.**

¹⁴⁵ Likuma "Par pašvaldībām" 5. panta piektā daļa, VSIA "Latvijas Valsts ceļi" kvalitātes vadības procesa "Pašvaldību autoceļu uzturēšanas pārraudzība" 5.4. sadaļa (apstiprināts ar valdes priekšsēdētāja 09.10.2017. rīkojumu Nr. 388). Skatīt arī Ministru kabineta noteikumu projekta „Kārtība, kādā pārrauga pašvaldību autoceļu uzturēšanu” (TA-1825) sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojumu (anotāciju). Pieejams tiešsaistē: http://tap.mk.gov.lv/doc/2017_09/SAMAnot_210817_parraudz.1825.docx (resurss skatīts 13.08.2021.)

¹⁴⁶ VSIA "Latvijas Valsts ceļi" Iekšējā audita daļas 16.02.2021. sniegtā informācija Valsts kontrolei revīzijas lietā Nr. 2.4.1-35/2020.

Savukārt Limbažu novadā VSIA “Latvijas Valsts ceļi” Limbažu nodaļa netipiski labi ir novērtējusi tiltus – tehniskā stāvokļa novērtējuma tabulās no 33 tiltiem nopietni un kritiski bojājumi konstatēti vien četriem tiltiem, šāda veida bojājumu apjomam veidojot tikai 1 % (skatīt 5. diagrammu).



5. diagramma. VSIA “Latvijas Valsts ceļi” tabulās sniegtais novadu pašvaldību tiltu tehniskā stāvokļa novērtējums

Tomēr revidenti neguva pārliecību, ka Limbažu novada pašvaldības īpašumā esošie tilti būtu caurmērā labāk uzturēti salīdzinājumā ar pārējo novadu pašvaldībām.

Uz to norāda vairāki apstākļi. Piecu gadu laikā no 33 Limbažu novada pašvaldības tiltiem galvenā inspekcija ir veikta vien sešiem tiltiem. No tiem – četriem ir veikts remonts, bet diviem¹⁴⁷, kuriem galvenā inspekcija veikta 2017. gadā, remonts vēl joprojām nav veikts. VSIA “Latvijas Valsts ceļi” 2018. un 2019. gada pārbaudē abi tilti ir acīmredzami nepamatoti novērtēti labāk nekā galvenajā inspekcijā 2017. gadā, kur konstatēts brauktuves segas, hidroizolācijas un margu kritisks stāvoklis¹⁴⁸. VSIA “Latvijas Valsts ceļi” pārbaudē šo elementu bojājumi novērtēti kā mazi vai vidēji, lai gan remonts nav veikts.

Arī revidenti, veicot tiltu vizuālo apskati uz vietas, konstatēja vairākas acīmredzamas neatbilstības Limbažu novada pašvaldības tiltos – ceļa zīmju neesamība, salauztas margas, tilta brauktuvē atsegts stiegrojums (skatīt revīzijas ziņojuma 13. pielikumu).

¹⁴⁷ Limbažu novada pašvaldības tilts pār Svētupi, autoceļš: C3-05 “Pāle-Ērgļu purvs”, Limbažu novada pašvaldības tilts pār Svētupi, autoceļš: C3-07 “Drieliņi - Ķīsiši”.

¹⁴⁸ SIA “Rīgas tilti” 2017. gada inspekciju atzinumi tiltam pār Svētupi uz pašvaldības autoceļa C3-07 “Drieliņi - Ķīsiši” un tiltam uz autoceļa C3-05 “Pāle – Ērgļu purvs”.

Savukārt VSIA “Latvijas Valsts ceļi” Daugavpils nodaļa, ir informējusi¹⁴⁹ pašvaldību par četru tiltu kritisku stāvokli, vēstulei pievienojot datu nesējus ar inspekcijas datiem, tiltu tehniskā stāvokļa novērtējumu un tiltu foto fiksāciju, taču nav iekļāvusi šo informāciju pārbaudes ziņojumos, norādot, kādām normatīvā akta prasībām tilti neatbilst un kādi norādījumi un kādā termiņā ir izpildāmi, lai bojājumus novērstu. Vienlaikus sniegtā informācija liecina par bojājumiem, kas ietekmē tiltu drošu izmantošanu (skatīt 20. tabulu).

20. tabula

VSIA “Latvijas Valsts ceļi” Daugavpils nodaļas vēstulē norādītās neatbilstības

Ceļš, uz kura atrodas tilts	Šķērslis	VSIA “Latvijas Valsts ceļi” Daugavpils nodaļas vadītāja 11.12.2019. vēstule Nr. 4.6.6./15540 “Par pašvaldību tiltu vispārīgo inspekciju”
<i>Sporta iela (52-49)</i>	Medupe	Tiltiem nepieciešams veikt steidzamus pasākumus defektu novēršanai, lai nodrošinātu to tālāku ekspluatāciju un satiksmes drošību, kā arī noteikt satiksmes ierobežojumus. Tilta pār Dubnu izmantošana autotransportam šobrīd nav iespējama.
<i>Vecpikuļi-Dukāti-Boroviki (84-7)</i>	Poguļanka	
<i>Smilgina- Garbariški (86-50)</i>	Kurilļišku upīte	
<i>Ginaruča-Isajevka (42-8)</i>	Dubna	

Pārbaudes ziņojumā neiekļaujot konstatētās neatbilstības un nesniedzot norādījumus un termiņus to novēršanai, faktiski netiek nodrošināta VSIA “Latvijas Valsts ceļi” uzdotās pārraudzības funkcijas izpilde. Turklāt jānorāda, ka atbilstoši VSIA “Latvijas Valsts ceļi” iekšējai kārtībai, VSIA “Latvijas Valsts ceļi” ir pienākums ziņot tilta īpašniekam¹⁵⁰ par konstatētajiem kritiskajiem bojājumiem, kuri ietekmē tilta nestspēju un/vai satiksmes drošību, kas iepriekš minētajos gadījumos netika nodrošināts.

Vienlaikus jānorāda, ka VSIA “Latvijas Valsts ceļi” rīcībā ir arī ziņas, kas liecina par tiltu neatbilstību Būvniecības likuma 9. panta prasībām par būves noturību un stiprību un lietošanas drošību, kas varētu būt iemesls pašvaldību būvvaldei iesaistīties būvju ekspluatācijas kontrolē¹⁵¹, tā sekmējot būvju drošību (piemēram, uzdodot novērst konstatēto būves bīstamību, aizliedzot būves ekspluatāciju). VSIA “Latvijas Valsts ceļi” šādu informāciju pašvaldību būvvaldēm neiesniedz.

Vizuālās apskates, ko īsteno VSIA “Latvijas Valsts ceļi”, mērķis atšķirībā no būves tehniskās apsekošanas¹⁵² nav pilnībā pārliecināties par būves atbilstību Būvniecības likuma 9. panta prasībām. Tomēr normatīvajā aktā¹⁵³ noteiktā kompetence vizuāli novērtēt tiltos redzamās neatbilstības normatīvo aktu (tātad arī Būvniecības likuma) prasībām – saturiski aptver šāda vērtējuma izdarīšanu,

¹⁴⁹ VSIA “Latvijas valsts ceļi” Daugavpils nodaļas vadītāja 05.12.2017. vēstule Nr. 4.6.6./13563, 10.12.2018. vēstule Nr. 4.6.6./14804 un 11.12.2019. vēstule Nr. 4.6.6./15540 “Par pašvaldību tiltu vispārīgo inspekciju”.

¹⁵⁰ Skatīt arī VSIA “Latvijas Valsts ceļi” Ceļu pārvaldīšanas un uzturēšanas pārvaldes direktora 10.01.2019. darba uzdevumu “Pašvaldību tiltu ikgadējās vispārīgās inspekcijas”, kur norādīts, ka VSIA “Latvijas Valsts ceļi” rakstiski informē tiltu īpašnieku par tiltu tehnisko stāvokli un veicamajiem uzturēšanas pasākumiem tiltiem, kuriem konstatēti būtiski konstrukciju un konstruktīvo elementu defekti un bojājumi. Par kritiskiem bojājumiem, kuri jānovērš nekavējoties, iesniedz rakstveida ziņojumu tilta pārvaldītājam.

¹⁵¹ Skatīt Būvniecības likuma 21. panta septīto daļu.

¹⁵² Skatīt Latvijas būvnormatīva LBN 405-15 “Būvju tehniskā apsekošana” 2. punktu (apstiprināts ar Ministru kabineta 30.06.2015. noteikumiem Nr. 337 “Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 405-15 “Būvju tehniskā apsekošana””).

¹⁵³ Ministru kabineta 05.09.2017. noteikumu Nr. 529 “Pašvaldību autoceļu uzturēšanas pārraudzības kārtība” (spēkā ar 08.09.2017.) 1. punkts, 6.1. apakšpunkts un 7. punkts.

ciktāl tas ir iespējams šāda veida pārbaudē. Piemēram, tilta brauktuves margu trūkums pārkāpj gan autoceļu ikdienas uzturēšanas prasību¹⁵⁴, gan arī Būvniecības likuma¹⁵⁵ prasību par būves lietošanas drošību.

Līdz ar to situācijā, kad pašvaldību būvvaldēs nav sastopama regulāra prakse veikt ekspluatācijā pieņemtu tiltu drošuma kontroli¹⁵⁶, VSIA “Latvijas valsts ceļi” autoceļu tiltu pārraudzības ietvaros iegūtā un būvvaldēm nodotā informācija ļautu uzlabot būvvalžu uzraudzību pār tiltu atbilstību Būvniecības likuma 9. panta drošuma prasībām.

Ieteikumi

Lai nodrošinātu pašvaldību autoceļu tiltu uzturēšanas pārraudzības funkcijas izpildei izlietoto finanšu līdzekļu efektīvāku izlietojumu, – Satiksmes ministrijai veikt darbības, lai nodrošinātu:

- kvalitatīvu un izmērāmu rezultatīvo rādītāju noteikšanu pašvaldību autoceļu tiltu uzturēšanas pārraudzības ietvaros;
- normatīvajiem aktiem atbilstošu pašvaldību autoceļu tiltu uzturēšanas pārraudzību;
- VSIA “Latvijas valsts ceļi” rīcībā esošās informācijas par riskiem, kas apdraud drošu pašvaldību tiltu ekspluatāciju, sniegšanu pašvaldību būvvaldēm.

2.2. Valsts mērķdotācija pašvaldību tiltu uzturēšanai un pārbūvei

Atbilstoši Likumam par budžetu un finanšu vadību, mērķdotācijas ir valsts budžeta līdzekļi, kurus piešķir citiem budžetiem noteikta mērķa finansēšanai¹⁵⁷.

Kopš 2020. gada Valsts autoceļu fonda programmai piešķirto līdzekļu izlietošanas kārtībā¹⁵⁸ ir noteiktas prioritātes, kurām pašvaldībām ir jānovirza valsts mērķdotācija. **Tās ir tranzīta ielas, tilti, satiksmes drošības uzlabošana, autoceļi un ielas, pa kurām kursē sabiedriskais transports.**

Revīzijā, izskatot izlasē iekļauto pašvaldību valsts mērķdotāciju izlietojuma plānus 2020. un 2011. gadam, ir konstatēts, ka tajos nav iespējams identificēt, kurai no mērķdotāciju izlietojuma prioritātēm un kādā apjomā pašvaldības ir nolēmušas novirzīt valsts mērķdotāciju.

Šādu prioritāšu norādīšanu Satiksmes ministrijai iesniedzamajā informācijā nemaz neparedz arī Valsts autoceļu fonda programmai piešķirto līdzekļu izlietošanas kārtībā¹⁵⁹. Minētā kārtība paredz pašvaldībai norādīt tikai mērķdotācijas plānoto un faktisko izlietojumu noteiktām izdevumu pozīcijām,

VSIA “Latvijas valsts ceļi” sniegtot to rīcībā esošo informāciju par pašvaldību tiltos konstatētajām neatbilstībām, kas liecina par būves nedrošumu, pašvaldību būvvaldēm, varētu sekmēt būvvalžu iesaistīšanos tiltu drošuma ekspluatācijas kontrolē.

¹⁵⁴ Ministru kabineta 09.03.2010. noteikumu Nr. 224 “Noteikumi par valsts un pašvaldību autoceļu ikdienas uzturēšanas prasībām un to izpildes kontroli” 4. pielikuma 9. rindā norādītā prasība (zaudējusi spēku ar 16.04.2021.).

¹⁵⁵ Būvniecības likuma 9. panta pirmās daļas 4. punkts.

¹⁵⁶ Izņemot Rīgas pilsētas pašvaldību.

¹⁵⁷ Likums par budžetu un finanšu vadību. “1. Likumā lietotie termini”.

¹⁵⁸ Ministru kabineta 11.03.2008. noteikumu Nr. 173 “Valsts pamatbudžeta valsts autoceļu fonda programmai piešķirto līdzekļu izlietošanas kārtība” 23.¹ pants.

¹⁵⁹ Skatīt Ministru kabineta 11.03.2008. noteikumus Nr. 173 “Valsts pamatbudžeta valsts autoceļu fonda programmai piešķirto līdzekļu izlietošanas kārtība”.

piemēram, “atlīdzībai”, “autoceļu un ielu uzturēšanai”, “autoceļu un ielu būvniecībai”¹⁶⁰.

Satiksmes ministrija revīzijas laikā norādīja, ka 2021. gadā pārbaudot mērķdotācijas izlietojumu par 2020. gadu, tā nav vērtējusi, vai pašvaldības mērķdotāciju prioritāri ir izlietojušas normatīvajā aktā¹⁶¹ noteiktajām valsts prioritātēm.

Revīzijā ir konstatēts, ka Satiksmes ministrija nav arī izstrādājusi kārtību, kādā tiks veikta uzraudzība pār to, vai pašvaldības prioritāri novirza valsts mērķdotāciju normatīvajā aktā¹⁶² noteiktajām valsts prioritātēm. Turklāt normatīvajā aktā¹⁶³ nav arī sniegts atšifrējums, kādu darbību apmaksa, piemēram, satiksmes drošības jomā, ir pieļaujama no valsts mērķdotācijas.

Revidentu ieskatā iepriekš minētie trūkumi apgrūtina uzraudzības īstenošanu pār valsts mērķdotācijas izlietojumu izvērztajām valsts prioritātēm un tārad – arī mērķdotācijas izlietojuma atbilstību valsts prioritātēm pašvaldībās. Revīzijā konstatēts, ka tiltiem, kas ir viena no mērķdotācijas izlietojuma prioritātēm, pašvaldības nenovirza mērķdotāciju arī tad, ja tajos konstatēti tiltu nestspēju un satiksmes drošību ietekmējoši bojājumi un pār tiem kursē sabiedriskais transports.

Turklāt Satiksmes ministrijas rīcībā ir informācija par pašvaldību autoceļu, tostarp tiltu, tehnisko stāvokli, ko VSIA “Latvijas valsts ceļi” iegūst pašvaldību autoceļu uzturēšanas pārraudzības ietvaros, kas varētu būt derīga, lai pārliecinātos, vai tiek nodrošinātas valsts izvērztās prioritātes.

Līdztekus valsts mērķdotācijai un līdzfinansējumam tranzīta ielu uzturēšanai pašvaldības ir tiesīgas saņemt arī līdzfinansējumu tranzīta ielu atjaunošanai projektiem, kas ir iekļauti valsts autoceļu apakšprogrammā. Lai līdzfinansējumu varētu saņemt, pašvaldības domei ir jāiesniedz iesniegums Satiksmes ministrijai, norādot atjaunošanas projekta nosaukumu, darbu aprakstu, projekta īstenošanas laiku un paredzamās izmaksas¹⁶⁴.

Ja pašvaldības iesniegums un tam pievienotajos dokumentos esošā informācija atbilst kārtībā¹⁶⁵ noteiktiem kritērijiem (skatīt revīzijas ziņojuma 187. punktu) un nav citu pretendentu, kas esošā finansējuma ietvaros pretendē uz līdzfinansējumu tranzīta ielu atjaunošanai, iesniegums tiek virzīts apstiprināšanai komisijā. Vairāku iesniegumu gadījumā prioritāte ir tam projektam, kur transportlīdzekļu kopējā diennakts vidējā kustības intensitāte ir visaugstākā¹⁶⁶.

¹⁶⁰ Ministru kabineta 11.03.2008. noteikumu Nr. 173 “Valsts pamatbudžeta valsts autoceļu fonda programmai piešķirto līdzekļu izlietošanas kārtība” 2. pielikums “Pārskats par pašvaldību autoceļu un ielu finansēšanai paredzētās mērķdotācijas izlietojumu”.

¹⁶¹ Ministru kabineta 11.03.2008. noteikumu Nr. 173 “Valsts pamatbudžeta valsts autoceļu fonda programmai piešķirto līdzekļu izlietošanas kārtība” 23.¹ punkts.

¹⁶² Ministru kabineta 11.03.2008. noteikumu Nr. 173 “Valsts pamatbudžeta valsts autoceļu fonda programmai piešķirto līdzekļu izlietošanas kārtība” 23.¹ punkts.

¹⁶³ Ministru kabineta 11.03.2008. noteikumi Nr. 173 “Valsts pamatbudžeta valsts autoceļu fonda programmai piešķirto līdzekļu izlietošanas kārtība”.

¹⁶⁴ Ministru kabineta 11.03.2008. noteikumu Nr. 173 “Valsts pamatbudžeta valsts autoceļu fonda programmai piešķirto līdzekļu izlietošanas kārtība” 39. punkts.

¹⁶⁵ Ministru kabineta 11.03.2008. noteikumu Nr. 173 “Valsts pamatbudžeta valsts autoceļu fonda programmai piešķirto līdzekļu izlietošanas kārtība” 43. punkts.

¹⁶⁶ Satiksmes ministrijas 05.12.2019. iekšējie noteikumi Nr. 01-02/19 “Pilsētu tranzīta ielu atjaunošanas līdzfinansēšanas kārtība”.

Kritēriji, kas dod tiesības pašvaldībai pieteikties atjaunošanas līdzfinansējumam, citstarp ir:

- ✓ noteikts tranzīta ielas kustības intensitātes apjoms;
 - kravas automobiļu ar četrām asīm un vairāk diennakts vidējā kustības intensitātei iepriekšējā gadā jābūt ne mazākai par 100 transportlīdzekļiem diennaktī;
 - transportlīdzekļu kopējā diennakts vidējā kustības intensitātei iepriekšējā gadā jābūt ne mazākai par 1000 transportlīdzekļiem diennaktī;
- ✓ neatbilstošs tranzīta ielas seguma un/vai tilta stāvoklis:
 - tranzīta ielas seguma stāvoklis atbilstoši VSIA “Latvijas Valsts ceļi” veiktajam tranzīta ielas seguma stāvokļa vizuālajam novērtējumam atbilst vērtējumam “slikts”;
 - pārskatā par tilta speciālo inspekciju vai sertificēta eksperta atzinumā par tilta tehnisko stāvokli ir ieteikts ierobežot transportlīdzekļu kustību vai to pārtraukt sakarā ar tilta nesošo konstrukciju nestspējas pasliktināšanos¹⁶⁷.

No minētā izriet, ka finansējums tiltu atjaunošanai pašvaldībām ir pieejams tikai ārkārtas gadījumos – kad tilta tehniskā stāvokļa dēļ ir radusies ietekme uz mobilitāti. Tas varētu būt efektīvs atbalsta instruments pašvaldībām gadījumos, kad pēkšņi atklājušies kādi iepriekš neparedzēti bojājumi un iespējami ātrāk nepieciešams uzlabot mobilitātes iespējas tilta neatbilstoša tehniskā stāvokļa dēļ.

Tomēr tas, ka pašvaldības galvenokārt iesniedz pieteikumus ielas seguma, nevis tiltu atjaunošanai¹⁶⁸ un normatīvajos aktos nav ietverts pienākums Satiksmes ministrijai vērtēt tranzīta ielu mobilitāti ietekmējošos faktorus pašvaldībās, **rada šī atbalsta nepieejamību ārkārtas situācijām**, jo finansējums izlietots tranzīta ielu segumu atjaunošanai (skatīt 21. tabulu), lai gan lielāku ietekmi uz mobilitāti šobrīd rada tieši tranzīta ielā esošā pašvaldības tilta neatbilstošais stāvoklis.

¹⁶⁷ Ministru kabineta 11.03.2008. noteikumu Nr. 173 “Valsts pamatbudžeta valsts autoceļu fonda programmai piešķirto līdzekļu izlietošanas kārtība” 43.1. - 43.4. apakšpunkts.

¹⁶⁸ No 28 gadījumiem tikai divos gadījumos finansējums lūgts tiltu atjaunošanai¹⁶⁸, detalizēti skatīt revīzijas ziņojuma 14. pielikumu.

21. tabula

Pašvaldībām piešķirtais līdzfinansējums tranzīta ielu atjaunošanai 2017.-2020. gadā

Nr. p.k.	Projekts	Piešķirtais finansējums euro
1.	<i>Jelgavas pilsētas Miera un Aizsargu ielas asfalta seguma atjaunošana un Tiltā pār Platones upi pārbūve, kas ir tranzīta iela A8 Rīga – Jelgava - Lietuvas robeža (Meitene) maršrutā*</i>	1 000 000
2.	<i>Alūksnes pilsēta Pleskavas ielas pārbūve (2. kārtā), kas ietilpst tranzīta ielas valsts reģionālā autoceļa P40 Alūksne – Zaiceva maršrutā.</i>	515 000
3.	<i>Liepājas pilsētas ceļu horizontālā apzīmējuma atjaunošana Brīvības ielā, posmā no Pulvera ielas līdz Zemnieku ielai, kas ietilpst tranzīta ielas valsts galvenā autoceļa A11 Liepāja – Lietuvas robeža (Rucava) maršrutā.</i>	77 000
4.	<i>Smiltenes pilsētas Atmodas un Dārza ielas atjaunošana (0,51 km), kas ietilpst tranzīta ielas valsts reģionālā autoceļa P18 Valmiera – Smiltene un P27 Smiltene Gulbene maršrutā*</i>	111 000
5.	<i>Salacgrīvas pilsētas Vidzemes, Viļņu un Pērnavas ielu 2,196 km kopgarumā (neieskaitot tiltu pār Salacu), kas ir iekļauts valsts galvenā autoceļa A1 Rīga (Baltezers) -Igaunijas robeža (Ainaži) maršrutā no 87,072 km – 89,449 km atjaunošanu.</i>	3 278 630
6.	<i>Gulbene, tranzīta ielas Blaumaņa ielas (55 metri) P35 Gulbene – Balvi – Viļaka – Krievijas robeža atjaunošana.</i>	47 000
7.	<i>Viļāni, tranzīta ielas (P58) rekonstrukcija posmā Rīgas iela, Kultūras laukums, Brīvības iela (2. kārtā)*</i>	1 915 193
8.	<i>Atmodas ielas seguma atjaunošana Smiltēnē.</i>	132 115

* Projekta ietvaros paredzēti darbi tilta atjaunošanai

Tādējādi arī rodas situācijas, kad pašvaldībai¹⁶⁹ tiek piešķirts līdzfinansējums tranzīta ielas seguma atjaunošanai 3,2 milj. euro apmērā, bet brīdī, kad tiltam¹⁷⁰ uz šīs pašas tranzīta ielas¹⁷¹ tā tehniskā stāvokļa dēļ ir nepieciešams noteikt mobilitātes ierobežojumus, finansējums, lai pēc iespējas ātrāk tos novērstu, nav pieejams¹⁷².

Ieteikumi

Lai sekmētu valsts mērķdotācijas novirzīšanu normatīvajā aktā¹⁷³ izvirzītajām mērķdotāciju prioritātēm pašvaldībās, tostarp arī pašvaldību tiltiem, Satiksmes ministrijai veikt darbības mērķdotācijas izlietojuma uzraudzības pilnveidošanai.

Lai nodrošinātu valsts līdzfinansējuma novirzīšanu tur, kur tam ir vislielākā ietekme uz tranzīta ielas mobilitāti, Satiksmes ministrijai pārskatīt kritērijus tranzīta ielu atjaunošanas līdzfinansēšanai pašvaldībās.

¹⁶⁹ Salacgrīvas novada pašvaldībai (skatīt 29. tabulas 5. rindu).

¹⁷⁰ Salacgrīvas novada pašvaldības tilts pār Salacu.

¹⁷¹ Salacgrīvas novada pašvaldības īpašumā esošā tranzīta iela, kas ietilpst valsts galvenā autoceļa A1 Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži) maršrutā.

¹⁷² Satiksmes ministrijas 12.02.2021. vēstule Salacgrīvas novada pašvaldībai Nr. 04-02/619 “Par tilta pār Salacu tehnisko stāvokli”.

Revīzijas raksturojums, kritēriji, metodes

Revīzijas mērķis

Revīzijas mērķis bija iegūt pārliecību, ka pašvaldību tiltu un pārvadu veikspēja ir atbilstoša iedzīvotāju mobilitātes un kravu pārvadājumu nodrošināšanai.

Juridiskais pamatojums

Apvienotā (atbilstības un lietderības) revīzija “Vai pašvaldību tilti un pārvadi ir droši?” Satiksmes ministrijā un 11 pašvaldībās – Rīgas, Daugavpils, Rēzeknes, Ventspils un Jelgavas pilsētu un Daugavpils, Madonas, Rucavas, Nīcas, Limbažu un Smiltenes novadu pašvaldībās – veikta, pamatojoties uz Valsts kontroles 2020. gada darba plānu, Piektā revīzijas departamenta 2020. gada 13. jūlija revīzijas grafiku Nr. 2.4.1-35/2020.

Revīziju veica vecākā valsts revidente juriste Aleksandra Bērziņa (revīzijas grupas vadītāja), vecākais valsts revidents Roberts Jumiķis un valsts revidents jurists Gints Puriņš.

Revidentu un revidējamo vienību atbildība

Valsts kontroles revidenti ir atbildīgi par revīzijas ziņojuma sniegšanu, kas pamatojas uz revīzijas laikā gūtiem atbilstošiem, pietiekamiem un ticamiem revīzijas pierādījumiem.

Satiksmes ministrija un Rīgas, Daugavpils, Rēzeknes, Ventspils un Jelgavas pilsētu un Daugavpils, Madonas, Rucavas, Nīcas, Limbažu un Smiltenes novadu pašvaldības ir atbildīgas par normatīvo aktu ievērošanu un revidentiem sniegtās informācijas patiesumu.

Revīzijas apjoms un ierobežojumi

Revīzija ir veikta saskaņā ar Latvijas Republikā atzītiem starptautiskajiem standartiem. Revīzija plānota un veikta tā, lai iegūtu pietiekamu pārliecību par revīzijas apjomā iekļauto revidējamo vienību: Satiksmes ministrijas un 11 pašvaldību (Rīgas, Daugavpils, Rēzeknes, Ventspils un Jelgavas pilsētas un Daugavpils, Madonas, Rucavas, Nīcas, Limbažu un Smiltenes novadi) darbībām, lai pašvaldību tiltu un pārvadu veikspēja atbilstu nepieciešamajai mobilitātei iedzīvotājiem un kravu pārvadātājiem.

Revīzija veikta par laika posmu no 2017. gada 1. janvāra līdz 2020. gada 30. decembrim. Atsevišķos gadījumos darījumi izvērtēti arī ārpus revidējamā laika posma.

Revīzijas apjomā iekļautas:

- Satiksmes ministrija, vērtējot, vai līdzšinējie valsts politikas instrumenti ir efektīvi, lai pašvaldības nodrošinātu tiltu drošu izmantošanu un nepieciešamo mobilitāti;
- 11 pašvaldības – Rīgas, Daugavpils, Rēzeknes, Ventspils un Jelgavas pilsētas un Daugavpils, Madonas, Rucavas, Nīcas, Limbažu un Smiltenes novadi, vērtējot, vai pašvaldību darbības ir pietiekamas, lai pašvaldību tiltu izmantošana būtu droša un atbilstu nepieciešamajai mobilitātei.

Revīzijā netika vērtēti divi pašvaldībām sākotnēji izvirzītie kritēriji: “Tiek nodrošināta finansējuma plānošana un piešķiršana ilgtermiņā tilta nestspēju un drošību ietekmējošo bojājumu novēršanai” un “Finansējums pašvaldību tiltu un pārvadu uzturēšanai tiek izlietots atbilstoši noteiktajam plānam”, jo revīzijā konstatēti gadījumi, kad pat steidzamu darbu veikšanai, lai novērstu nopietnus un kritiskus bojājumus, finansējums netiek plānots un/vai piešķirts. Turklāt izlietojumu ietekmē arī vairāki ar pašvaldības rīcību tieši nesaistīti apstākļi, piemēram, būvniecības pakalpojumu pieejamība.

Revīzijā netika arī vērtēts viens no sākotnēji Satiksmes ministrijai izvirzītajiem jautājumiem – “Vai, veidojot politiku autoceļu jomā, ir ņemta vērā pašvaldību tiltu un pārvadu un ar to veikspēju saistīto problēmu ietekme uz iedzīvotāju mobilitāti un kravu pārvadājumu nodrošināšanu?”.

Revīzijas kritēriji

Revīzijas jautājumi	Revīzijas kritēriji	Kritērijs ir sasniegts/nav sasniegts
Vai pašvaldību veiktās darbības tiltu un pārvadu uzturēšanā un atjaunošanā ir pietiekamas, lai nodrošinātu to veikspēju iedzīvotāju mobilitātes un kravu pārvadājumu nodrošināšanai?	Pašvaldībai ir informācija par tiltu tehnisko stāvokli, bojājumiem un nepieciešamajiem darbiem bojājumu novēršanai	⊗ Kritērijs nav sasniegts novadu pašvaldībās. ⊗ Kritērijs pilsētu pašvaldībās sasniegts daļēji. Kritērija izpildē tika vērtēts, vai pašvaldību tiltiem reizi piecos gados tiek veiktas galvenā inspekcija un reizi gadā – vispārējā inspekcija. Republikas pilsētu pašvaldības – Jelgavas, Rīgas, Rēzeknes un Ventspils pilsētas, – uzrāda augstu rādītāju galveno inspekciju veikšanā – katrā virs 82 %, izņemot Daugavpils pilsētas pašvaldību, kur galvenās inspekcijas veiktas 55 % tiltu. Turpretī novadu pašvaldībās galvenās inspekcijas (tostarp būvju projektēšanas ietvaros, kā arī speciālās inspekcijas) veiktas kopumā vien 16 % tiltu. Vispārējo inspekciju veikšanu Standarta izpratnē veic tikai Rīgas un Jelgavas pilsētas pašvaldības. Vienlaikus vairākos galveno un speciālo inspekciju atzinumos konstatēti vairāki trūkumi, kas varētu ietekmēt pašvaldību spēju izmantot galveno inspekciju atzinumus turpmāko darbību plānošanai.
Vai pašvaldības nodrošina tiltu un pārvadu uzturēšanu atbilstoši labajai praksei un normatīvajos aktos noteiktajām prasībām?	Tiek nodrošināta ikdienas uzturēšanas darbību izpilde	⊗ Kritērijs nav sasniegts novadu pašvaldībās. ⊗ Kritērijs republikas pilsētu pašvaldībās sasniegts daļēji. Kritērija izpildē tika vērtēts, vai pašvaldības nodrošina normatīvajos aktos noteikto ikdienas uzturēšanas darbību izpildi visos gadījumos. Novadu pašvaldību apsekošanas un uzturēšanas žurnālos nav iespējams identificēt uz tiltiem tieši attiecināmos bojājumus un to novēršanai veiktos ikdienas uzturēšanas darbus. Konstatētie trūkumi un veiktie darbi varētu liecināt par bojājumu novēršanu tikai vienā no tilta elementiem – tilta brauktuvē/segā, par pārējo tilta elementu apsekošanu žurnālos informācijas nav, tomēr VSIA “Latvijas Valsts ceļi” pārraudzības ietvaros konstatētie nopietnie un kritiskie bojājumi liecina, ka, visticamāk, šo elementu apsekošana un attiecīgi prasību izpilde tiem nav notikusi vispār. Attiecībā uz republikas pilsētu pašvaldību veiktajām ikdienas uzturēšanas darbībām, ir konstatēts, ka tikai Rīgas pilsētas pašvaldība iekšējā normatīvajā aktā ir definējusi tiltu ikdienas uzturēšanas darbību apjomu un daļēji – arī to izpildes biežumu.

Revīzijas jautājumi	Revīzijas kritēriji	Kritērijs ir sasniegts/nav sasniegts
		Vērtējot atsevišķu uzturēšanas darbību izpildi, konstatēts, ka ne visos gadījumos Rīgas pilsētas pašvaldībā konstatētās neatbilstības iekšējā normatīvajā aktā definētajām prasībām ir novērstas, atsevišķos gadījumos bojājumu apraksts ierobežo vērtēt, vai pašvaldībai bija jāveic konkrētās uzturēšanas darbības. Daugavpils, Jelgavas, Rēzeknes un Ventspils pilsētu pašvaldībās trūkst visu tilta elementu detalizētas apsekošanas, kuras būtiskumu un ikdienas uzturēšanas darbību izpildes nozīmi apliecina galveno inspekciju atzinumos konstatētie bojājumi, kuru iemesls ir uzturēšanas prasību neizpilde. ⊗ Kritērijs nav sasniegts novadu pašvaldībās. ⊗ Kritērijs republikas pilsētu pašvaldībās sasniegts daļēji.
	Triju gadu laikā tiek novērsti nopietnie un kritiskie bojājumi	No izlasē iekļautajām pašvaldībām tikai Jelgavas un Daugavpils pilsētu pašvaldībās novērsti vairāk nekā 75 % nopietno un kritisko bojājumu. Madonas un Smiltenes novadu pašvaldībās trijos gados tie nav tikuši novērsti vispār, savukārt pārējās pašvaldībās tiek novērsti mazāk nekā 40 % šādu bojājumu. Ventspils pilsētas pašvaldībai laika posmā no 2015. līdz 2020. gadam nebija veiktas inspekcijas, kuras varētu vērtēt triju gadu griezumā. Pašvaldības galvenokārt novērš tos bojājumus, kuriem ir ietekme uz ceļu satiksmi – brauktuves segai un plātnei, barjerām un bordām, margām, ceļa zīmēm, attiecīgi nepievērojot vai pievēršot mazāku uzmanību pārējiem tilta elementiem. ⊗ Kritērijs nav sasniegts novadu pašvaldībās. ⊙ Kritērijs republikas pilsētu pašvaldībās ir sasniegts.
	Nesamazinās mobilitātes iespējas iedzīvotājiem un/vai kravu pārvadātājiem uz tiltiem to tehniskā stāvokļa dēļ	Sešu pašvaldību – Daugavpils, Limbažu, Madonas, Smiltenes, Nīcas un Rucavas novadu, kā arī Rēzeknes pilsētas pašvaldību īpašumā esošajiem 85 tiltiem nav veiktas galvenās inspekcijas vai atzinumos nav norādes par tilta faktiskās nestspējas atbilstību projektētajai nestspējai. Ņemot vērā Smiltenes novada pašvaldības jau revīzijas laikā iegūto informāciju par tilta tehnisko stāvokli, kur četriem autotransportam izmantojamajiem tiltiem, kuriem pirms galvenās inspekcijas nebija piemēroti mobilitātes ierobežojumi, ir konstatēta mazāka faktiskā nestspēja par projektēto, bet 16 tiltus var ekspluatēt atbilstoši projektētajai slodzei, novēršot noteikta apjoma bojājumus – ir sagaidāms, ka arī 85 tiltu gadījumā rezultāti varētu būt līdzīgi, tostarp samazinoties mobilitātes iespējām. Līdz ar to novadu pašvaldību zemas informētības par tilta tehnisko stāvokli dēļ, nav iemesla uzskatīt, ka visos gadījumos sniegtais mobilitātes nodrošinājums ir arī tehniski pamatots un līdz ar to drošs. ⊗ Kritērijs nav sasniegts novadu pašvaldībās. ⊙ Kritērijs republikas pilsētu pašvaldībās ir sasniegts.
Vai finansējuma piešķiršanas process tiltiem un pārvadiem pašvaldībās ir mērķtiecīgi virzīts veiktspējas nodrošināšanai?	Tiek noteiktas pašvaldību tiltu un pārvadu uzturēšanas un atjaunošanas vajadzības un nepieciešamais finansējums	Kritērija izpildē tika vērtēts, vai pašvaldībām ir pamatota informācija par nepieciešamo finansējumu tiltu uzturēšanai un pārbūvei (vispārīgo un galveno inspekciju atzinumi) un pašvaldība ir apzinājusi tiltu lietotāju un izmantošanas nepieciešamību. No revīzijas izlasē iekļautajām pašvaldībām tikai republikas pilsētu pašvaldībās (izņemot Daugavpils pilsētu) tiek nodrošināta galveno inspekciju veikšana virs 82 % tiltu, novadu pašvaldībās ir inspicēti tikai 16 % tiltu, savukārt vispārīgo inspekciju veikšana, dokumentāri fiksējot rezultātus, sastopama tikai Jelgavas un Rīgas pilsētu pašvaldībās. Tādējādi – to rīcībā nav informācijas par

Revīzijas jautājumi	Revīzijas kritēriji	Kritērijs ir sasniegts/nav sasniegts
		bojājumiem tiltos, darbiem un nepieciešamo finansējumu to novēršanai. Revīzijas laikā pašvaldības revidentu vajadzībām iesniedza informāciju par tiltu lietotājiem, kas iepriekš nav tikusi apkopota. ⊗ Kritērijs nav sasniegts.
	Pašvaldība piešķir finansējumu tiltu un pārvadu uzturēšanai un atjaunošanai atbilstoši noteiktajām prioritātēm un finansējuma izlietojuma plānam	Pašvaldībās nav noteikti kritēriji, kuros gadījumos un kādā apjomā piešķirams finansējums tilta uzturēšanai un pārbūvei, netiek sagatavoti arī tiltu uzturēšanas un pārbūves plāni. Revīzijā ir konstatēts, ka vairākos gadījumos attīstības plānošanas dokumentos un kārtējā gada budžeta pieprasījuma projektos nav ietverta finansējuma nepieciešamība tiltiem, kuriem galvenajās inspekcijās konstatēti bojājumi. Arī tajos gadījumos, kad budžeta projektā finansējums tiltos konstatēto bojājumu novēršanai ir ietverts, tas netiek piešķirts visos gadījumos vai tiek piešķirts tikai daļējā apjomā.
Vai valsts rīcībpolitika nodrošina pašvaldību tiltu un pārvadu veikspējas atbilstību iedzīvotāju mobilitātes un kravu pārvadājumu nodrošināšanai?		⊗ Kritērijs sasniegts daļēji. Kritērija izpildē tika vērtēts, vai pašvaldības 90 % gadījumu novērš VSIA "Latvijas Valsts ceļi" konstatētās neatbilstības. Smiltenes un Madonas novadu pašvaldībās savlaicīgi novērsta neatbilstības mazāk par 30 % gadījumu, savukārt pārējo novadu pašvaldībām sagatavotajos pārbaudes ziņojumos VSIA "Latvijas Valsts ceļi" nav ietvērusi visas neatbilstības, par kurām būtu jāsniedz norādījumi vai arī atsevišķos gadījumos ir sniegusi apšaubāmi augstu tiltu vizuālā stāvokļa novērtējumu.
Vai izveidotā pašvaldības autoceļu tiltu un pārvadu uzturēšanas pārraudzības sistēma sniedz gaidītos rezultātus?	VSIA "Latvijas Valsts ceļi" norādījumu izpilde – tiek novērstas konstatētās tiltu un pārvadu neatbilstības normatīvajam aktam Neatbilstību nenovēršanas gadījumā tiek sniegta informācija Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijai, būvvaldei	⊗ Kritērijs nav sasniegts. VSIA "Latvijas valsts ceļi" revidējamā laika posmā nav sniegusi informāciju Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijai par pašvaldību nenovērstajām neatbilstībām, lai gan, piemēram, Smiltenes un Madonas novadu pašvaldības nav izpildījušas norādījumus, ko VSIA "Latvijas Valsts ceļi" sniegusi 2017., 2018. un 2019. gadā.
Vai valsts mērķdotācija sekmē pašvaldību tiltu un pārvadu veikspējas atbilstību iedzīvotāju mobilitātes un kravu pārvadājumu nodrošināšanai?	Valsts mērķdotācijas izlietojuma plānos 2020. un 2021. gadam pašvaldības ir paredzējušas lielāka apmēra mērķdotācijas izlietojumu tiltiem un pārvadiem nekā iepriekšējā gadā	⊗ Kritērijs nav sasniegts. No izlasē iekļauto pašvaldību valsts mērķdotācijas izlietojuma plāniem 2020. un 2021. gadam nav iespējams identificēt, kāds apjoms no valsts mērķdotācijas ir atvēlēts tiltiem, šādu informāciju mērķdotācijas izlietojuma plānos neparedz arī normatīvais regulējums. Pašvaldības revīzijas laikā norādīja, ka no valsts mērķdotācijas salīdzinoši maz tiek atvēlēts tiltu uzturēšanai. Satiksmes ministrija revīzijas laikā norādīja, ka pārbaudot mērķdotācijas izlietojumu par 2020. gadu, tā nav vērtējusi, vai pašvaldības mērķdotāciju prioritāri ir novirzījušas normatīvajā aktā noteiktajām valsts prioritātēm. Revīzijā ir konstatēts, ka Satiksmes ministrija nav arī izstrādājusi kārtību, kādā tiks veikta uzraudzība pār to, vai pašvaldības prioritāri novirza valsts mērķdotāciju normatīvajā aktā noteiktajām prioritātēm. Turklāt normatīvajā aktā nav arī sniegts atšifrējums, kādu darbību apmaksā, piemēram, satiksmes drošības jomā, ir pieļaujama no valsts mērķdotācijas.

Revīzijas jautājumi	Revīzijas kritēriji	Kritērijs ir sasniegts/nav sasniegts
		⊗ Kritērijs sasniegts daļēji.
	Valsts mērķdotāciju tranzīta ielu atjaunošanai pašvaldības pieprasa, lai uzlabotu uz tranzīta ielām esošo tiltu un pārvadu nestspēju	Vērtējot pašvaldību iesniegtos pieteikumus tranzīta ielu atjaunošanai, ir konstatēts, ka no 28 gadījumiem tikai divos gadījumos pašvaldības ir iesniegušas pieteikumus tranzīta ielās esošo tiltu atjaunošanai. No tām vienu pieteikumu par tranzīta ielā esošā tilta atjaunošanu iesniegusi arī izlasē iekļautā Jelgavas pilsētas pašvaldība, – tāpat finansējumu ir prioritāri pieprasījusi tieši tilta, nevis ielas seguma atjaunošanai. Pārējās izlasē iekļautās pašvaldībās nav konstatēti gadījumi, kad tranzīta ielu tiltu galveno vai citu inspekciju atzinumos būtu sniegta norāde uz kustības ierobežošanas vai slēgšanas nepieciešamību. Apstākļi, ka pašvaldības galvenokārt iesniedz pieteikumus ielas seguma nevis tiltu atjaunošanai un normatīvajos aktos nav ietverts pienākums Satiksmes ministrijai vērtēt tranzīta ielu mobilitāti ietekmējošos faktoros pašvaldībās, rada šī atbalsta nepieejamību ārkārtas situācijām.

Revīzijas metodes

Revīzijas mērķu sasniegšanai izmantotas turpmāk minētās revīzijas pierādījumu iegūšanas metodes:

- tika analizēti pašvaldību noslēgtie uzturēšanas līgumi, tiltu uzturēšanu apliecinoši dokumenti – akti, apsekošanas un uzturēšanas darbu žurnāli, vispārīgo un galveno inspekciju atzinumi, VSIA “Latvijas Valsts ceļi” pārbaudes ziņojumi, tehniskā stāvokļa novērtējuma tabulas, kravu pārvadātāju iesniegtā informācija par to maršrutos ietilpstošajiem pašvaldību tiltiem, kā arī tika intervēti pašvaldību atbildīgie darbinieki, lai noskaidrotu, vai pašvaldības nodrošina tiltu uzturēšanu atbilstoši labajai praksei un normatīvajos aktos noteiktajām prasībām;
- tika analizēti vispārīgo un galveno inspekciju atzinumi, dokumenti par darbu izpildi – būvprojekti, līgumi, akti, rēķini; attīstības plānošanas dokumenti un to projekti, budžeta projekti, to pamatojošā informācija, plāni, domes sēžu protokoli un lēmumi, pašvaldību un citu institūciju iesniegtā informācija par pašvaldību tiltu tehnisko stāvokli un to sociālo un ekonomisko nozīmi, kā arī tika intervēti atbildīgie darbinieki lai noskaidrotu, vai finansējuma piešķiršanas process tiltiem pašvaldībās ir mērķtiecīgi virzīts drošai tilta izmantošanai un nepieciešamajai mobilitātei;
- tika analizēts Satiksmes ministrijas un VSIA “Latvijas Valsts ceļi” noslēgtais deleģēšanas līgums un tā izpildi apliecinošie dokumenti attiecībā uz pašvaldību autoceļu tiltu uzturēšanas pārraudzības nodrošināšanu, pašvaldību un citu institūciju iesniegtā informācija par pašvaldību tiltu tehnisko stāvokli un to sociālo un ekonomisko nozīmi, VSIA “Latvijas Valsts ceļi” pārbaudes ziņojumi, tehniskā stāvokļa novērtējuma tabulas, pašvaldību iesniegtā informācija par norādījumu izpildi, intervēti atbildīgie darbinieki, lai noskaidrotu, vai izveidotā pašvaldību autoceļu tiltu uzturēšanas pārraudzības sistēma sniedz gaidītos rezultātus;
- tika analizēti pašvaldību iesniegumi par līdzfinansējuma piešķiršanu tranzīta ielu atjaunošanai, pieņemtie lēmumi par līdzfinansējuma piešķiršanu, pašvaldību mērķdotāciju izlietojuma plāni 2020. un 2021. gadam un pašvaldību un citu institūciju iesniegtā informācija par

tiltu tehnisko stāvokli un to sociālo un ekonomisko nozīmi, lai noskaidrotu, vai valsts mērķdotācija motivē pašvaldību rūpēties par tiltu drošu izmantošanu un nepieciešamo veikspēju.

Sektora vadītāja

Elita Andruce

Departamenta direktors

Edgars Korčagins

ŠIS DOKUMENTS IR ELEKTRONISKI
PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO
PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

1. pielikums. Tilti, kuriem noteiktajā termiņā nav veiktas eksperta ieteiktās darbības, tostarp, nav novērsti drošu izmantošanu un tilta nestspēju ietekmējoši bojājumi vai darbības kustības ierobežošanai pār tiltu

Pašvaldības tilts	
Nīcas novada pašvaldība	
1.	Tilts "Bārtas vecupe" uz ceļa Vecvagari – Bernātu sūkņi
2.	Tilts "Bārtas vecupe" uz ceļa Dailes – Bārtas upe
3.	Tilts "Spicbāržu grāvis" uz ceļa Sprūdi – Meķa ezers
4.	Tilts "Kanāls" uz ceļa Sprūdi – Meķa ezers
5.	Tilts "Apvadkanāls" uz ceļa Nīcas pasts – Strautiņi
6.	Tilts "Apvadkanāls" uz ceļa "Tosele – Meķa polderu sūkņu stacija"
7.	Tilts "Bārtas vecupe" uz ceļa Vīksnas – Straumēni
Jelgavas pilsētas pašvaldība	
1.	Tilts pār Svētes upi Malkas ceļā
Daugavpils novads	
1.	Auksteņas tilts
Madonas novada pašvaldība	
1.	Tilts pār Liedi uz ceļa Dzelzava – Līgo
2.	Tilts pār Vesetu Pārupes ielā, Kalsnavā
Limbažu novada pašvaldība	
1.	Tilts pār Svētupi uz ceļa "Drieliņi – Ķīsiši"
2.	Tilts pār Svētupi uz ceļa "Pāle – Ērgļu purvs"

2. pielikums. Galveno inspekciju atzinumi, kuros veicamajiem darbiem nav norādīts izpildes termiņš

Tilts (galvenā inspekcijas/tehniskās apsekošanas atzinuma datums)		Atzinumā norādīto bojājumu novēršanas vērtība (euro ar PVN)	Novērstie bojājumi vai atlikusi novēršanas vērtība (euro ar PVN)
Nīcas novada pašvaldība			
1.	Tilts “Bārtas vecupe” uz ceļa Vecvagari – Bernātu sūkņi (2018. gada jūnijs)	125 472	Remontdarbi nav veikti. Veikti ikdienas uzturēšanas darbi – notīrīts klājs, aizbetonētas bedres, izzāģēti krūmi, noņemts apaugums, salabotas margas, izskalojums aizbērts. Atzinumos nav izvērtēti neatliekamie darbi, kā to paredz darba uzdevums. Darba uzdevums sniegt “iespējamo remontdarbu provizorisku risinājumu izvērtējumu” formulēts neskaidri.
2.	Tilts “Bārtas vecupe” uz ceļa Dailes – Bārtas upe (2018. gada jūnijs)	59 854	
3.	Tilts “Spicbāržu grāvis” uz ceļa Sprūdi – Meķa ezers (2018. gada jūnijs)	92 500	
4.	Tilts “Kanāls” uz ceļa Sprūdi – Meķa ezers (2018. gada jūnijs)	93 098	
5.	Tilts “Apvadkanāls” uz ceļa Nīcas pasts – Strautiņi (2018. gada jūnijs)	114 158	
6.	Tilts “Apvadkanāls” uz ceļa “Tosele – Meķa polderu sūkņu stacija” (2018. gada jūnijs)	105 040	
7.	Tilts “Bārtas vecupe” uz ceļa Vīksnas – Straumēni (2018. gada jūnijs)	146 133	
Jelgavas pilsētas pašvaldība			
1.	Tilts pār Svētes upi Malkas ceļā (20.06.2015.)	21 511	Darbi nav veikti (gājēju plūsmas nodalīšanai no brauktuves).
Rīgas pilsētas pašvaldība			
1.	Satiksmes pārvads pār dzelzceļu Bolderājas šosejā (2015. gads)	22 990	22 990
2.	Tilts pār Juglu Brīvības ielā (2015. gads)	6050	4840
3.	Tilts pār Langupīti Jaunciema gatvē (2015. gads)	28 798	28 798
4.	Satiksmes pārvads pār tramvaja sliedēm Lāčplēša ielā Nr. 2 (2015. gads)	9680	9680
5.	Tilts pār Zunda kanālu Balasta dambī (2015. gads)	13 250	10 225

3.pielikums. Rīgas pilsētas pašvaldības tiltu uzturēšanas prasību izpilde

Tilts/pārvaids	Apsekošanā fiksētais bojājumu apraksts	Attiecināmās uzturēšanas prasības ¹⁷⁴	Vai uzturēšanas prasības izpildītas laicīgi?
Satiksmes pārvaids pār tramvaja sliedēm Lāčplēša ielā Nr. 1	Satiksmes pārvaids brauktuves sega apmierinošā stāvoklī. Mastikas deformācijas šuves salaiduma vietās ar asfaltbetona sega novērojamas plaisas, nelieli iesēdumi. Pieejū karnīzes betona virskārta sagrūvusi.	Mastikas deformāciju šuvēm jābūt aizpildītām līdz malām, un tajās nav pieļaujamas plaisas (novēršams 2 nedēļu laikā)	Nav, jo bojājums atkārtos visās 2019. gada apsekošanās.
Satiksmes pārvaids pār tramvaja sliedēm Lāčplēša ielā Nr. 2	Satiksmes pārvaids brauktuves sega labā stāvoklī. Deformācijas šuvju vietās novērojamas plaisas, nelieli iesēdumi. Pārvaids karnīzē novērojami betona virskārta izdrupumi.		
Akmens tilta kreisā krasta satiksmes pārvaids	Brauktuves sega nelīdzena, "lāpījumi". Vietām iesēdumi, plaisas, nelieli asfaltbetona segas izdrupumi, izspiedumi.	Tiltu, satiksmes pārvaids brauktuves, drošības joslās un ietvēs nav pieļaujamas bedres, kas dziļākas par 25 mm (novēršams 1 diennakts laikā)	Asfaltbetona segas izdrupums vai iesēdums raksturots neizmērāmi. Nav skaidrs, vai ir bedres, kas dziļākas par 25 mm.
Dienvidu tilts pār Daugavu	Tilta brauktuves sega apmierinošā stāvoklī. Jāmaina atvairbarjeras un balsta stabiņš virz. Uz Pārdaugavu pirms piena kombināta. Pirms piena kombināta 3. joslā veidojas asfaltbetona segas izdrupumi, "lāpījumi".		
Tilts pār Langupīti Jaunciema gatvē	Tilta brauktuves sega kopumā apmierinošā stāvoklī. Novērojamas plaisas, "lāpījumi", rīses. Pirms tilta virzienā uz Vecmīlgrāvi neliels iesēdums. Sadrupa tilta betona karnīze.		
Tilts pār Zunda kanālu Balasta dambī	Balsti: balstu kreisās puses sānu sienu apšuvumā konstatēti izdrupumi; balstu ķermeņos zem laiduma konstatēti ūdens notecējumi ar minerālvielu un korozijas produktu pēdām; ūdens svārstību zonās nelieli betona virsmas izdrupumi. Laiduma konstrukcija: konstatēti nenozīmīgie betona virsmas izdrupumi karnīzē; minerālvielu izsāļojumi no tehniskajiem caurumiem. Klātne un aprīkojums: klātne nelīdzena – iesēdumi, plaisu tīkli. Veidojas iesēdumi def. šuvē tilta vidusā virs balsta Nr. 1. Defekti, kas jānovērš tuvākajā laikā: nav.		
Satiksmes pārvaids pār Krasta ielu	Notiek renovācija	Neattiecas	Neattiecas
Tilts pār Juglu Brīvības ielā	Tilta brauktuves segas konstrukcija kopumā labā tehniskā stāvoklī. Brauktuves līmeņu starpība ar tiltu Bergu virzienā. Virzienā uz centra pusi tilta sākumā deformēta atvairbarjera 2 m garā posmā.	Nav	Neattiecas
Satiksmes pārvaids pār dzelzceļu Bolderājas šosejā	Balsti: atkritumu akumulācija pie balstu konstrukcijām; balsta Nr. 2 uzkalā un vidusdaļā konstatētas plaisas betona aizsargkārtā. Laiduma konstrukcija: laiduma Nr. 2-3 sijām konstatēti tērauda aizsargpārklājuma bojājumi, korozija. Kreisās puses satiksmes pārvaids karnīzē visā laiduma garumā konstatētas plaisas betona aizsargkārtā; bojātas temperatūras šuves. Klātne un aprīkojums: gājēju zonās konstatētas veģetācijas pēdas; neatbilstoši nostiprinātas lūkas vāki;	Nav	Neattiecas

¹⁷⁴ Rīgas domes 31.01.2012. iekšējie noteikumi Nr. 13 "Par Rīgas pilsētas pašvaldības ielu ikdienas uzturēšanas prasībām" 3. pielikuma 3. tabulas "Prasības tiltu, satiksmes pārvaids, tuneļu un caurteku uzturēšanai" 3., 5., 6. un 9. prasība pēc kārtas.

Tilts/pārvads	Apsekošanā fiksētais bojājumu apraksts	Attiecināmās uzturēšanas prasības ¹⁷⁴	Vai uzturēšanas prasības izpildītas laicīgi?
	atkritumu akumulācija satiksmes pārvada sākumā. Defekti, kas jānovērš tuvākajā laikā: nav.		
<i>Tilts pār pilsētas kanālu pie Centrāltirgus stacijas</i>	Apsekošanas žurnālā tilts nav uzrādīts, lai gan 27.09.2019. līgumā Nr. DS-19-3172-lī ir noteikts kā apsekojams.		

4. pielikums. Pašvaldību ceļu budžets 2017.-2019. gadā

Pašvaldība	Daugavpils novads	Limbažu novads	Madonas novads	Nīcas novads	Smiltenes novads	Rucavas novads	Daugavpils pilsēta	Jelgavas pilsēta	Rīgas pilsēta	Rēzeknes pilsēta	Ventspils pilsēta
<i>Valsts mērķdotācija (euro)</i>	3 053 078	2 157 895	2 955 411	482 460	1 072 232	416 320	5 339 923	3 811 199	32 094 539	1 436 294	2 753 478
<i>Citi pašvaldības budžeta ieņēmumu avoti (euro)*</i>	0**	0**	1 164 474	0	17 865 869	0	416 320	2 206 292	89 502 885	3 163 820	5 690 374
KOPĀ (euro)	3 053 078	2 157 895	4 119 885	482 460	18 938 101	416 320	18 794 007	6 017 491	121 597 424	4 600 114	8 443 852

*Atbilstoši pašvaldību sniegtajai informācijai.

**Apjoms nav operatīvi identificējams, jo netiek savlaicīgi plānots, bet tiek piešķirts ar atsevišķiem domes lēmumiem katram projektam.

5. pielikums. Prognozējamais nepieciešamā finansējuma apmērs pēc tiltu galveno inspekciju rezultātu saņemšanas novadu pašvaldībām.

Izlasē iekļauto novada pašvaldību neinspicēto tiltu skaits	Izlasē iekļauto novada pašvaldību neinspicēto tiltu brauktuves laukums (m ²)	Izlasē neiekļauto novadu pašvaldību tiltu skaits uz 2019.gada 1.novembri ¹⁷⁵	Izlasē neiekļauto tiltu brauktuves laukums (m ²)	Revidentu aprēķinātais neinspicēto tiltu brauktuves laukuma īpatsvars (%) ¹⁷⁶	Tiltu brauktuves laukums, kuriem, iespējams, nepieciešama bojājumu novēršana (m ²)	Kopējais tiltu brauktuves laukums, kuram prognozējama finansējuma nepieciešamība (m ²)	Revidentu aprēķinātās tiltu bojājumu novēršanas vidējās izmaksas, izmantojot Smiltenes novada pašvaldības 26 tiltu 2021. gadā veikto galveno inspekciju rezultātus	
							Izmaksas visu bojājumu novēršanai (euro) ¹⁷⁷	Jauna tilta būvniecības izmaksas (euro) ¹⁷⁸
1	2	3	4	5	6=4*5	7=2+6	8=7*820,63 euro/m ² *86,24%	9=7*1900euro/m ² *11,30%
84	10 332,34	706	104 448,88	77,75	81 210	91 543	64 783 073	19 651 915

¹⁷⁵ VSIA "Latvijas Valsts ceļi" sniegtā informācija "Pašvaldību tiltu un satiksmes pārvadu kopsavilkuma saraksts uz 2019. gada 1. novembri" (izslēdzot gājēju tiltus, pārbūvētos un rekonstruētos tiltus, tiltus, kuros VSIA "Latvijas Valsts ceļi" apsekošanās 2019. gadā nav konstatēti bojājumi, kā arī Valmieras un Jēkabpils pilsētu tiltus, jo uz tiem 2019. gadā nebija attiecināmi novadu pašvaldībām izvirzītie nosacījumi).

¹⁷⁶ Neinspicēto tiltu brauktuves laukuma īpatsvars ir aprēķināts, ņemot vērā izlasē iekļauto piecu (Daugavpils, Nīcas, Madonas, Limbažu un Rucavas) novadu neinspicēto tiltu brauktuves laukumu kopsummas attiecību pret inspicēto tiltu brauktuves laukumu kopsummu.

¹⁷⁷ Tiltu brauktuves platība reizināta ar 820,63 euro/m² (aprēķinātās vidējās izmaksas visu bojājumu novēršanai, ņemot vērā 2021. gadā Smiltenes novada pašvaldībā veiktās tiltu galvenās inspekcijas) un 86,24% (visu bojājumu novēršanas nepieciešamības īpatsvars, piemērojot 2021. gadā Smiltenes novada pašvaldībā veikto tiltu galveno inspekciju rezultātus).

¹⁷⁸ Tiltu brauktuves platība reizināta ar 1900 euro/m² (aprēķinātās vidējās izmaksas jauna tilta būvniecībai, ņemot vērā 2021. gadā Smiltenes novada pašvaldībā veiktās tiltu galvenās inspekcijas) un 11,30% (jaunu tiltu būvniecības nepieciešamības īpatsvars, piemērojot 2021. gadā Smiltenes novada pašvaldībā veikto tiltu galveno inspekciju rezultātus).

6. pielikums. Tilti, kuru drošai tilta izmantošanai, budžeta pieprasījumā nav ietverta finansējuma nepieciešamība

Tilts (galvenās inspekcijas datums)	Galvenās atzinumā bojājumu vērtība (euro ar PVN)	inspekcijas norādīto novēršanas	Novēršanas termiņš	Novērtie vai novēršanas (euro ar PVN)	bojājumi atlikuši vērtība
Nīcas novada pašvaldība					
1. Tilts “Bārtas vecupe” uz ceļa Vecvagari – Bernātu sūkņi (2018. gada jūnijs)		125 472	Termiņš nav norādīts, tomēr tiltu bojājumu nopietnību un nepieciešamību plānot tūlītējus pasākumus norāda visu inspekciju atskaitēs minētais, ka tilti neatbilst satiksmes drošības prasībām (neatbilstošas barjeras, nesošā stiegrojuma atsegumi plātnēm).	Remontdarbi nav veikti. Veikti ikdienas uzturēšanas darbi – notīrīts klājs, aizbetonētas bedres, izzāģēti krūmi, noņemts apaugums, salabotas margas, izskalojums aizbērts.	
2. Tilts “Bārtas vecupe” uz ceļa Dailes – Bārtas upe (2018. gada jūnijs)		59 854			
3. Tilts “Spicbāržu grāvis” uz ceļa Sprūdi – Meža ezers (2018. gada jūnijs)		92 500			
4. Tilts “Kanāls” uz ceļa Sprūdi – Meža ezers (2018. gada jūnijs)		93 098			
5. Tilts “Apvadkanāls” uz ceļa Nīcas pasts – Strautiņi (2018. gada jūnijs)		114 158			
6. Tilts “Apvadkanāls” uz ceļa “Tosele – Meža polderu sūkņu stacija” (2018. gada jūnijs)		105 040			
7. Tilts “Bārtas vecupe” uz ceļa Vīksnas – Straumēni (2018. gada jūnijs)		146 133			
Madonas novada pašvaldība					
1. Tilts pār Liedi uz ceļa Dzelzava – Līgo (10.12.2018.)	Minimālā tāme 1967 Vidējā tāme 75 195 Maksimālā tāme 105 390		1 gada laikā (minimālajai tāmei). Vidējai un maksimālajai tāmei termiņš nav noteikts.	Darbi saskaņā ar minimālo tāmi nav veikti.	
Limbažu novada pašvaldība					
1. Tilts pār Svētupi uz ceļa “Drieliņi-Ķīsiši” (2017. gads)		38 154	1-3 gadi		38 154
2. Tilts pār Svētupi uz ceļa “Pāle-Ērgļu purvs” (2017. gads)		237 439			
Rēzeknes pilsētas pašvaldība					
1. Tilts Dārzu ielā (18.12.2015.)		13 068	0-3 gadi bojājumiem, kas ietekmē izmaksas, satiksmes drošību un vidi/estētiku	Pašvaldība nevarēja iesniegt informāciju par izpildīto darbu apjomu.	
2. Tilts Jupatovkas ielā (18.12.2015.)		5 270			
3. Tilts Stacijas ielā (18.12.2015.)		13 661			

7. pielikums. Informācija par Rīgas pilsētas pašvaldības veiktajiem darbiem pēc galveno inspekciju atzinumiem

	Tilts (galvenās inspekcijas datums)	Galvenās atzinumā bojājumu vērtība (euro ar PVN)	inspekcijas norādīto novēršanas	Novēršanas termiņš	Novērtie bojājumi vai atlikusī novēršanas vērtība (euro ar PVN)
1.	<i>Akmens tilta kreisā krasta satiksmes pārvads (2015. gads)</i>	32 973	5 gadi	ekspluatācijas apstākļu nodrošināšanai	Darbi veikti daļējā apjomā, nenovērsto darbu vērtība – 29 585.
2.	<i>Satiksmes pārvads pār dzelzceļu Bolderājas šosejā (2015. gads)</i>	22 990	Terminiņš nav norādīts		Darbi nav veikti.
3.	<i>Dienvidu tilts pār Daugavu (2015. gads)</i>	44 347	Steidzami, 2 un 5 gadu laikā, lai nodrošinātu būves ilgmūžību		Darbi nav veikti.
4.	<i>Tilts pār Juglu Brīvības ielā (2015. gads)</i>	6 050	Terminiņš nav norādīts		Darbi veikti daļējā apjomā, atlikusī novēršanas darbu vērtība – 4 840.
5.	<i>Tilts pār Langupīti Jaunciema gatvē (2015. gads)</i>	28 798	Terminiņš nav norādīts		Darbi nav veikti.
6.	<i>Satiksmes pārvads pār tramvaja sliedēm Lāčplēša ielā Nr. 1 (2015. gads)</i>	10 321	3 gadu laikā	ekspluatācijas apstākļu nodrošināšanai	Darbi nav veikti..
7.	<i>Satiksmes pārvads pār tramvaja sliedēm Lāčplēša ielā Nr. 2 (2015. gads)</i>	9 680	Terminiņš nav norādīts		Darbi nav veikti.
8.	<i>Tilts pār pilsētas kanālu pie Centrāltirgus sūkņu stacijas (2015. gads)</i>	6 534	3 gadu laikā	ekspluatācijas apstākļu nodrošināšanai	Darbi veikti daļējā apjomā, atlikusī novēršanas darbu vērtība – 5687.
9.	<i>Tilts pār Zunda kanālu Balasta dambī (2015. gads)</i>	13 250	Terminiņš nav norādīts		Darbi veikti daļējā apjomā, atlikusī novēršanas darbu vērtība – 10 225.

8. pielikums. Budžeta pieprasījumos ietvertais un domes apstiprinātais finansējums pašvaldību tiltiem

Pārskata gads	Budžeta nepieciešamais un pārbūvei* (euro)	pieprasījumā finansējums tiltu uzturēšanai	ietvertais finansējums tiltu uzturēšanai	Apstiprinātais finansējums tiltu uzturēšanai* (euro)	finansējums (tajā skaitā inspekciju darbiem)
Daugavpils pilsētas pašvaldība					
2017	763 589	Finansējums prasīts: 1. Vienības tilta atjaunošanai; 2. triju tiltu apsekošanai (18. novembra dzelzceļa pārveds, pārveds Kārklū ielā, gājēju tilts Piekraustes – Slāvu ielās); 3. Gubisčas ezera tilta uzturēšana; 4. Pontona tilta montāža, demonatāža; 5. koka tilta pie Nikolaja vārtiem uzturēšana.	32 439	Finansējuma pārveda Rīga – Daugavpils darbiem.	Satiksmes pārī atjaunošanas darbiem.
2018	765 850	Finansējums prasīts: 1. Vienības tilta atjaunošanai; 2. 18.novembra dzelzceļa pārveda inspekcijai; 3. Gubisčas ezera tilta, Pontona tilta un koka tilta pie Nikolaja vārtiem uzturēšanai.	0		
2019	22 275		22 275	Satiksmes (piekraustes ielas pārveds, 18 novembra ielas pārveds)	pārvedu remontdarbi pārveds,
Jelgavas pilsētas pašvaldība					
2017	0		0		
2018	0		0		
2019	230 750	Finansējums prasīts: 1. divu tiltu inspekcijām; 2. ikdienas tiltu uzturēšanas darbiem; 3. Bāra ceļa tiltam pār Svētes upi: siju un klāja rekonstrukcija projekts un būvdarbi; 4. Lielupes tiltam Lielā ielā: (deformācijas šuvju nomainas projekta realizācija deformācijas šuvju kopējais garums 88 m, asfalta seguma atjaunošana 2 m platumā ap 160 m².)	39 800	Finansējums 1. divu tiltu inspekcijām; 2. ikdienas tiltu uzturēšanas darbiem.	piešķirts šuvju remontam Atbrīvošanas alejā.
Rēzeknes pilsētas pašvaldība					
2017	27 759		27 759	Finansējums deformācijas kustības pārvedam	piešķirts šuvju remontam Atbrīvošanas alejā.
2018	0		0		

Pārskata gads	Budžeta nepieciešamais un pārbūvei* (euro)	pieprasījumā finansējums tiltu uzturēšanai	ietvertais uzturēšanai	Apstiprinātais uzturēšanai* veikšanai) (euro)	finansējums (tajā skaitā inspekciju	tiltu inspekciju
2019	19 143			19 143	Finansējums deformācijas šuvju remontam kustības Atbrīvošanas alejā.	piešķirts un balstu pārvadam
Madonas novada pašvaldība						
2017	562 175	Finansējums prasīts: 1. Birānu tilta pār Aronas upi pārbūvei; 2. tilta pār Vesetas upi būvprojekta izstrādei; 3. tilta pār Vesetas upi pārbūvei; 4. tilta pār Līsas upi inspekcijai.		0		
2018	560 905	Finansējums prasīts: 1. Birānu tilta pār Aronas upi pārbūvei; 2. tilta pār Vesetas upi pārbūvei; 3. tilta pār Līsas upi inspekcijai; 4. tilta pār Līdes upi inspekcijai.			Inspekcija tiltam pār Līdes upi ir veikta 10.12.2018., apstiprinātajā budžetā finansējuma piešķiršana nav identificējama.	
2019	98 520	Finansējums prasīts: Birānu tilta pār Aronas upi pārbūvei.		0		
Smiltenes novada pašvaldība						
2017	123 491			123 491	Smiltenes pilsētas Dārza ielas tilta pār Abuls upi pārbūve (2.posms)	

*Budžeta pieprasījumā un apstiprinātā budžeta pielikumos identificējami projekti attiecībā uz pašvaldību tiltiem

9. pielikums. Tilti, kuru bojājumu novēršanai nav piešķirts finansējums vai tas piešķirts tikai daļējā apmērā

Tilts (galvenās inspekcijas datums)		Galvenās atzinumā bojājumu vērtība (euro ar PVN)	inspekcijas norādīto novēršanas tātme	Novēršanas termiņš	Novērstie bojājumi vai atlikusī novēršanas vērtība (euro ar PVN)
Madonas novada pašvaldība					
1.	Tilts pār Vesetu Pārupes ielā, Kalsnavā (2014. gads)	Remonta tātme 96 316 Rekonstrukcijas tātme 158 994 Jauna tilta tātme 520 300		4-6 gadi remonta tātmei. Pārējām tātēm termiņš nav norādīts.	2016. gadā sagatavots būvprojekts tilta pārbūvei. Darbi nav veikti.
Jelgavas pilsētas pašvaldība					
1.	Tilts pār Svētes upi Malkas ceļā (20.06.2015.)		21 511	Termiņš nav norādīts.	Darbi gājēju plūsmas nodalīšanai no brauktuves nav veikti.
Daugavpils pilsētas pašvaldība					
1.	Satiksmes pārvads 18. novembra ielā (19.10.2018.)	Minimālā tātme 19 877 Maksimālā tātme 589 455		Steidzami (minimālajai tātmei). Maksimālajai tātmei termiņš nav noteikts.	Daļējā apjomā veikti minimālajā tātme norādītie darbi. Nav veikta margu, stabiņu un apgaismes stabu labošana 8229 euro vērtībā.
2.	Vienības tilts pāri upei Daugavas (06.04.2016.)	Minimālā tātme 21 778 Vidējā tātme 887 890 Maksimālā tātme 1 290 868		Pēc iespējas tuvākajā laikā (minimālajai tātmei). Pārējām tātēm termiņš nav norādīts.	Daļējā apjomā veikti minimālajā tātme norādītie darbi (hidroizolācijas atjaunošana 50 m ² no nepieciešamajā 121 m ²).

10. pielikums. Pašvaldību tiltu galvenajās inspekcijās konstatēto, bet nenovērsto “steidzamo” bojājumu izmaksu palielinājums uz 2020. gadu

Tilts, kuram veikta galvenā inspekcija (inspekcijas veikšanas gads)	Galvenajā inspekcijā norādīto, bet nenovērsto bojājumu novērtība ar PVN (euro)	VSIA “Latvijas Valsts ceļi” aprēķināto atjaunošanas būvdarbu izmaksu pieauguma koeficients (%)	Nenovērsto bojājumu prognozējamās izmaksas 2020. gadā (euro)	Nenovērsto bojājumu sadārdzinājums (euro)
1	2	3	4=2*3/100+2	5=4-2
Nīcas novada pašvaldība				
Tilts “Bārtas vecupe” uz ceļa Vecvagari – Bernātu sūkņi (2018. gads)	125 472	22	153 076	27 604
Tilts “Bārtas vecupe” uz ceļa Dailes – Bārtas upe (2018. gads)	59 854	22	73 022	13 168
Tilts “Spīcbāržu grāvis” uz ceļa Sprūdi – Meķa ezers (2018. gads)	92 500	22	112 850	20 350
Tilts “Kanāls” uz ceļa Sprūdi – Meķa ezers (2018. gads)	93 098	22	113 580	20 482
Tilts “Apvadkanāls” uz ceļa Nīcas pasts – Strautiņi (2018. gads)	114 158	22	139 273	25 115
Tilts “Apvadkanāls” uz ceļa “Tosele – Meķa polderu sūkņu stacija” (2018. gads)	105 040	22	128 149	23 109
Tilts “Bārtas vecupe” uz ceļa Vīksnas – Straumēni (2018. gads)	146 133	22	178 282	32 149
Limbažu novada pašvaldība				
Tilts pār Svētupi uz ceļa C7 Drieliņi – Ķīši (2017. gads)	38 154	33	50 745	12 591
Tilts pār Svētupi uz ceļa C5 Pāle – Ērgļu purvs (2017. gads)	237 439	33	315 794	78 355
Madonas novada pašvaldība				
Tilts pār Liedi uz ceļa Dzelzava – Līgo (2018. gads)	1967	22	2400	433
Tilts pār Vesetu Pārupes ielā, Kalsnavā (2014. gads)	96 316	33	128 100	31 784
Rēzeknes pilsētas pašvaldība				
Tilts Dārzu ielā (2015. gads)	13 068	33	15 943	2875
Tilts Jupatovkas ielā (2015. gads)	5270	33	6429	1159
Tilts Stacijas ielā (2015. gads)	13 661	33	16 666	3005
Jelgavas pilsētas pašvaldība				

Tilts, kuram veikta galvenā inspekcija (inspekcijas veikšanas gads)	Galvenajā inspekcijā norādīto, bet nenovērsto bojājumu novēršanas vērtība ar PVN (euro)	VSIA "Latvijas Valsts ceļi" aprēķināto tiltu atjaunošanas būvdarbu izmaksu pieauguma koeficients (%)	Nenovērsto bojājumu prognozējamās izmaksas 2020. gadā (euro)	Nenovērsto bojājumu sadārdzinājums (euro)
<i>Tilts pār Svētes upi Malkas ceļā (2015. gads)</i>	21 511	33	28 610	7099
Daugavpils novada pašvaldība				
<i>Vecais dzirnavu tilts pār Tartaciņas upi Salienas pagastā (Centrāles iela (84-27) Salienā) (2017. gads)</i>	30 042	33	39 956	9914
KOPĀ				309 191

11. pielikums. Nenovērsto bojājumu izmaksu palielinājums izlasē iekļautajiem Rīgas pilsētas pašvaldības tiltiem

Tilts	2015. gada inspekcija		2020. gada inspekcija		Starpība
	Kopējās izmaksas (euro)	Novēršamie bojājumi	Kopējās izmaksas (euro)	Novēršamie bojājumi	
1	2	3	4	5	6=4-2
<i>Akmens tilta kreisā krasta satiksmes pārvads</i>	29 975	Pasākumi, kas laikus brīdinātu lielgabārīta kravas automašīnas par pārvada gabarītu ierobežojumiem (2 gab.)	74 900	Drošības barjeru uzstādīšana starp ietvēm un brauktuvi virs pārvada (48 m)	44 925
		Drošības barjeru uzstādīšana starp ietvēm un brauktuvi virs pārvada (48 m)		Tuneļa konstrukcijas sienu, griestu un atbalstsienu virsmas atjaunošana (3 m ³)	
		Tuneļa konstrukcijas sienu un griestu betona izdrupumu remontdarbi (2 m ³)		Tuneļa konstrukcijas sienu un griestu betona izdrupumu remontdarbi (750 m ²)	
		Tuneļa konstrukcijas sienu, griestu un atbalstsienu virsmas atjaunošana (950 m ²)		Plaisu injicēšana pārvada sienās (40 m)	
		Remontdarbu projekta izstrāde (1 gab.)		Satiksmes pārvada trepju, trepju margu un atbalstsienu remonts (1 kompl.)	
				Satiksmes pārvada granīta margu atjaunošana un nostiprināšana (20 m)	
<i>Satiksmes pārvads pār dzelzceļu Bolderājas šosejā</i>	19 000	Betona bojājumu remonts balstu rīģeļiem un balstīklu laukumiņiem (2 m ³)	56 000	Asfalta seguma remonts brauktuvei un ietvēm (500 m ²)	37 000
		Kāpņu remonts (1 m ³)		Gājēju tuneļa remontdarbi (1 kompl.)	
		Betona bojājumu likvidēšana ietvju atvairiem (2 m ³)		Betona bojājumu remonts balstu rīģeļiem un balstīklu laukumiņiem (2 m ³)	
		Aizsargpārklājuma atjaunošana konstrukcijām (260 m ²)		Kāpņu remonts (2 m ³)	
		Nogāžu atbrīvošana no kokiem un krūmiem (0,5 ha)		Betona bojājumu likvidēšana ietvju atvairiem (2 m ³)	
		Plaisu un spraugas starp d/šuvi un a/b segu		Aizsargpārklājuma atjaunošana konstrukcijām (260 m ²)	
				Nogāžu atbrīvošana no kokiem un krūmiem (0,5 ha)	
				Plaisu un spraugas starp d/šuvi un a/b segu	

Tilts	2015. gada inspekcija		2020. gada inspekcija		Starpība
	Kopējās izmaksas (euro)	Novēršamie bojājumi	Kopējās izmaksas (euro)	Novēršamie bojājumi	
		piepildīšana ar mastiku (0,2 m ³) A/b bojājumu likvidēšana pieejās (60 m ²)		piepildīšana ar mastiku (0,2 m ³) A/b bojājumu likvidēšana pieejās (60 m ²) Gumijas V – veida elementa nomaiņa deformācijas šuvēs (24 m)	
<i>Dienvidu tilts pār Daugavu</i>	181 050	Plaisu likvidēšana upes balstos (600 m) Bojāto gaismekļu nomaiņa vai hermetizācija (32 gab.) Trūkstošo pagaismojuma sadales vāku atjaunošana uz ietvēm (28 gab.) Betona pamatņu atjaunošana zem margu stabiņiem (1 m ³) Deformācijas šuves remonts virs balsta Nr. 0 – gumijas fiksācija (5 m) Plaisu ietvju konsolēs remonts (4800 m) Tērauda konstrukciju aizsargpārklājuma remonts (1200 m ²) Apskates tiltiņa ierīkošana zem laiduma konstrukcijas pie vanšu enkuriem (650 m)	181 250	Plaisu likvidēšana upes balstos (600 m) Bojāto gaismekļu nomaiņa vai hermetizācija (32 gab.) Trūkstošo pagaismojuma sadales vāku atjaunošana uz ietvēm (28 gab.) Betona pamatņu atjaunošana zem margu stabiņiem (1 m ³) Deformācijas šuves remonts virs balsta Nr. 0 – gumijas fiksācija (5 m) Plaisu ietvju konsolēs remonts (4800 m) Tērauda konstrukciju aizsargpārklājuma remonts (1200 m ²) Apskates tiltiņa ierīkošana zem laiduma konstrukcijas pie vanšu enkuriem (650 m)	200
<i>Tilts pār Juglu Brīvības ielā</i>	5000	Starpbalstiem: bojātās virsmas tīrīšana, bojātā betona nokalšana un atjaunošana 10 cm biezumā (3 m ²) Deformācijas šuves tīrīšana un iespējamo bojājumu remonts (24 m) Plaisu remonts a/b segā ap deformācijas šuvēm (44 m)	70 300	Starpbalstiem: bojātās virsmas tīrīšana, bojātā betona nokalšana un atjaunošana 10 cm biezumā (3 m ²) Deformācijas šuves tīrīšana un iespējamo bojājumu remonts (24 m) Gala balstos konstatēto plaisu injicēšana ar remontjavu (2 m ³) Siju balstīklu enkurojuma mezglu remonts virs 2.balsta (2 gab.) Drošības barjeras stabiņa atjaunošana (1 gab.)	65 300
<i>Tilts pār Langupīti</i>	23 800	Bojātās betona aizsargkārtas atskaldīšana	29 300	Bojātās betona aizsargkārtas atskaldīšana malējo siju un	5500

Tilts	2015. gada inspekcija		2020. gada inspekcija		Starpība
	Kopējās izmaksas (euro)	Novēršamie bojājumi	Kopējās izmaksas (euro)	Novēršamie bojājumi	
<i>Jaunciema gatvē</i>		malējo siju un plātnes malējām virsmām, stiegru attīrīšana no korozijas produktiem, betona aizsargkārtas atjaunošana (1,5 m ³) Deformācijas šuvju izbūve brauktuves segā (31 m) Asfalta seguma atjaunošana (280 m ²) Betona bojājumu remonts balstu sienām (0,5 m ³) Margu aizsargpārklājuma atjaunošana (60%)		plātnes malējām virsmām, stiegru attīrīšana no korozijas produktiem, betona aizsargkārtas atjaunošana (1,5 m ³) Bitumena mastikas deformācijas šuvju izbūve brauktuves segā (31 m) Asfalta seguma nomaiņa tiltam un pieejām (335 m ²) Balstu sienu apmetuma atjaunošana un virsmas pārklājuma uzklāšana (120 m ²) Margu aizsargpārklājuma atjaunošana (87 m) Anti – grafīti pārklājuma uzklāšana virsām tilta balstu sienām (120 m ²) Tilta klātnes tīrīšana (140 m ²)	
<i>Satiksmes pārvads pār tramvaja sliedēm Lāčplēša ielā Nr. 1</i>	8530	Bojātās betona aizsargkārtas atskaldīšana, stiegru attīrīšana no korozijas produktiem, betona bojājumu remonts balstam Nr. 1 augšdaļā (0,5 m ³) Betona karnīzes virsmu tīrīšana (arī klātnes līmenī), aizsargpārklājuma atjaunošana (65 m ²) Bojātā betona remonts karnīzei (arī klātnes līmenī) (0,3 m ³) Bojātās betona aizsargkārtas atskaldīšana malējo siju apakšējām virsmām, stiegru attīrīšana no korozijas produktiem, betona aizsargkārtas atjaunošana (1,8 m ³) Renes, starp granīta atvairakmeni un betona karnīzi aizpildīšana ar mastiku (50 m)	170 150	Bojātās betona aizsargkārtas atskaldīšana, stiegru attīrīšana no korozijas produktiem, betona bojājumu remonts ar remontsistēmām un betonēšanai ar veidni (6 m ³) Vaļīgo un atslāņoto betona daļu nokalšana satiksmes drošības risku samazināšanai (1 m ³) Ietvju karnīžu un ietvju pārbūve, ievērojot efektīvas ūdens atvades principus, t.sk. barjeru podesti, enkurskrūves (60 m ²) Vaļīgo un atslāņoto betona daļu nokalšana satiksmes drošības risku samazināšanai (1 m ³) Bojātā betona noņemšana siju un plātņu elementos, kur stiegru korozijas rezultātā bojātā betona aizsargkārtā un	161 620

Tilts	2015. gada inspekcija		2020. gada inspekcija		Starpība
	Kopējās izmaksas (euro)	Novēršamie bojājumi	Kopējās izmaksas (euro)	Novēršamie bojājumi	
				stiegrojums. Atsegto stiegru attīrīšana no korozijas produktiem, betona virsmu atjaunošana ar remontsistēmu un betonējot ar veidni (3 m ³)	
		Mastikas šuvju apkope – remonts (16 m)		Granīta atvairakmens un karnīzes saduršuvju hermetizācija ar mastiku (100 m)	
		Betona pamatņu remonts margu – atvairu stabiem (0,1 m ³)		Hidroizolācijas, segas un deformāciju šuvju pārbūve (250 m ²)	
				Erodējušā betona novākšana uz ietvēm un pie barjerām (0,5 m ³)	
				Krūmu, veģetācijas un atkritumu novākšana pie atbalstsienas (2 m ³)	
				Trūkstošā margu posma montāža pie atbalstsienas (3 m)	
				Trūkstošā gūlījas vāka montāža pieejā virzienā uz Krasta ielu (1 gab.)	
				Atjaunošanas/pārbūves būvprojekta izstrāde, t.sk. ekspertīze (1 gab.)	
Satiksmes pārvads pār tramvaja sliedēm Lāčplēša ielā Nr. 2	11 000	Bojātās betona aizsargkārtas atskaldīšana sijās Nr. 1 apakšējām virsmām, stiegru attīrīšana no korozijas produktiem, betona aizsargkārtas atjaunošana (ieskaitot aizsargpārklājuma atjaunošanu uz sijas virsmas) (0,4 m ³)	16 000	Bojātās betona aizsargkārtas atskaldīšana bojātos siju un plauktu apakšējām virsmām, stiegru attīrīšana no korozijas produktiem, betona aizsargkārtas atjaunošana (ieskaitot aizsargpārklājuma atjaunošanu uz sijas virsmas) (0,4 m ³)	5000
		Nofrēzēt un atjaunot bojāto asfaltbetona segas posmu pārvada pieejās (pirms 1. balsta) (2 m ³)		Remontēt bojāto asfaltbetona segas posmu pārvada pieejās (aiz 3. balsta) (2 m ³)	
Tilts pār pilsētas kanālu pie Centrāltirgus sūkņu stacijas	5400	Betona bojājumu likvidēšana balstu virsmām (1 m ³)	24 500	Betona bojājumu likvidēšana balstu virsmām (1 m ³)	19 100
		Virsmas attīrīšana ar ūdens strūklu. Aizsargkārtas atjaunošanas darbi (52 m ²)		Virsmas attīrīšana ar ūdens strūklu. Aizsargkārtas atjaunošanas darbi (52 m ²)	

Tilts	2015. gada inspekcija		2020. gada inspekcija		Starpība
	Kopējās izmaksas (euro)	Novēršamie bojājumi	Kopējās izmaksas (euro)	Novēršamie bojājumi	
		Laiduma konstrukcijas virsmu attīrīšana no izsārņojumiem (48 m ²)		Laiduma konstrukcijas virsmu attīrīšana no izsārņojumiem – plātne augšteces pusē starp 3 malējām sijām un cituviet (36 m ²)	
		Bojājumu remonts sijām (0,2 m ³)		Bojājumu remonts sijām (0,3 m ³)	
		Aizsargpārklājuma atjaunošana fasādes virsmām (36 m ²)		Iesēdumu likvidēšana brauktuves bruģī (2 m ²)	
				Hidroizolācijas atjaunošana – ierīkošana ietves zonā (a/s)	
<i>Tilts pār Zunda kanālu Balasta dambī</i>	10 950	Deformācijas šuvju nomaiņa (26 m)	79 450	Deformācijas šuvju nomaiņa (26 m)	68 500
		Margu aizsargpārklājuma atjaunošana (40 t/m)		Margu aizsargpārklājuma atjaunošana (40 t/m)	
		Apmales akmens montāža (3 gab.)		Apmales akmens montāža (3 gab.)	
		Granīta konusa nostiprinājuma atjaunošana un remonts (15 m ²)		Tilta balstu sānu sienu akmens mūrējuma remonts lejteces pusē (1 gab.)	
				Augšteces puses balstu sānu sienas apdares atjaunošana (apmetums, flīzēšana utt.) (17 m ²)	
				Asfaltbetona segas uzklāšana betona seguma joslai pie lejteces puses ietves (25 m ²)	
KOPĀ	294 705		701 850		407 145

12.pielikums. VSIA “Latvijas Valsts ceļi” piezīmēs norādītās neatbilstības, kas var tikt klasificētas kā normatīvo aktu pārkāpumi, bet pārbaudes ziņojumos nav uzrādītas

Ceļš, uz kura atrodas tilts	Šķērslis	LVC piezīmēs norādītie pārkāpumi (2019. gads)
Nīcas novada pašvaldībā		
<i>Druvas – Bernātu pļavas A034</i>	Kanāls	Betona izdrupumi, atsegtas stiegras, nav margu
<i>Vecvagari – Bernātu sūkņi A036</i>	Bārtas vecupe	Klājs netīrīts, bedres. Bojātas bordes
<i>Dailes – Bārtas upe A079</i>	Bārtas vecupe	Tilta galos koku un krūmu apaugumi, netīrīts klājs
<i>Kamenes – Paipas dambis A042</i>	Toseles – Mēķes kanāls	Klājs netīrīts, veģetācija. Bojātas margas.
<i>Kamenes – Paipas dambis A070</i>	Kaņiere	Klājs netīrīts, veģetācija. Bojātas bordes
<i>Kamenes – Paipas dambis A070</i>	Mēķes poldera kanāls	Netīrīts klājs, veģetācija
<i>Ēķi – Ferma-Beitiņi A047</i>	Mēķes kanāls	Netīrīts klājs, veģetācija, bojātas margas un bordes.
<i>Sprūdi – Meķa ezers A057</i>	Spicbāržu grāvis	Netīrīts klājs, veģetācija, bojātas bordes.
<i>Sprūdi – Meķa ezers A059</i>	Kanāls	Netīrīts klājs, veģetācija, nenostiprinātas margas
<i>Nīcas pasts – Strautiņi A066</i>	Apvedkanāls	Netīrīts klājs, veģetācija, bojātas margas
<i>Tosele – Meķa polderu sūkņu stacija A069</i>	Toseles – Mēķes Apvedkanāls	Netīrīts klājs, tilta galā izskalojums, krūmu apaugums.
<i>Nīca – Mācītājmuiža A076</i>	Ječupe	Sanesumi upes gultnē, koku krūmu apaugums zemtilta daļā, betona plātņu nostiprinājuma bojājumi konusā.
<i>Torsele – Lauksargi B005</i>	Tosele	Netīrīts klājs, veģetācija, bojātas margas un bordes.
<i>Jaunmencas – Vilnīši B008</i>	Līgupe	Uz klāja veģetācija, tilta galos koku krūmu apaugums.
<i>Vīksnas – Straumēni B009</i>	Tosele	Betona izdrupumi uz klāja, bedres, krājas ūdens. Nogāztas bordes
<i>Padāni – Toseles upe C002</i>	Kaņiere	Netīrīts klājs, veģetācija, bojātas margas un bordes.
<i>Padāni – Toseles upe C002</i>	Tosele	Netīrīts klājs, veģetācija, bojātas uzkalas.
<i>Aizrīmas – Splītes A028</i>	kanāls	Betona izdrupumi, atklātas stiegras, uz konusa krūmu apaugums.
<i>Aizrīmas – Splītes A028</i>	Apvedkanāls	Netīrīts klājs, veģetācija.
<i>Jaunalkšņi – Riežnieki A002</i>	Apvedkanāls Riežniekos	Netīrīts klājs, tilta galos koku krūmu apaugums.
<i>Klaipi – Mežmaļi A005</i>	Tankgrāvis	Betona izdrupumi, atklātas stiegras, bojātas margas, trūkst bordes.
Rucavas novada pašvaldībā		
<i>Bītes – Ragagals A006</i>	Ječupe	Salauztas margas, trūkst bordakmens, krūmu apaugums, noskaloti konusi
<i>Akmentiņi – Lapiņi A005</i>	Naudupe	Uz klāja sanesumi, salauztas margas, krūmu apaugums.
<i>Veidemaņi – Sanderi A018</i>	Naudupe	Uz klāja sanesumi, brauktuves plātnēs betona izdrupumi atsedzot stiegrojumu, krūmu apaugums.
<i>Brīvēznieki – Kūdras purvs B041</i>	Līgupes – Paurupes kanāls	Uz klāja grants sanesumi. Trūkst tilta margas, uz konusa koku apaugums. Nav uzstādītas ceļazīmes Nr. 906 un Nr. 907.
<i>Skrāblas – Ķoniņi B019</i>	Līgupes – Paurupes kanāls	Uz klāja grants sanesumi. Plātnēs betona izdrupumi atsedzot stiegras.
<i>Daukanti – Melķi B027</i>	Paurupe	Trūkst ceļazīmes Nr. 907. Koku krūmu apaugums aizsedz ceļazīmi. Tilta tiešā tuvumā koku krūmu apaugums.

Ceļš, uz kura atrodas tilts	Šķērslis	LVC piezīmēs norādītie pārkāpumi (2019. gads)
<i>Meži – Ķirba A034</i>	Līgupe	Uz klāja grants sanesumi. Bojātas tilta margas, bordas, plātnēs betona izdrupumi atsedzot metāla stiegrojumu.
<i>Zvirgzdiņi – Atvari A012</i>	Kaņava	Trūkst ceļazīmes Nr. 907 2. gab.
<i>Kliņķi – Lieljūči A035</i>	Līgupe	Uz klāja grants sanesumi. Uzkalās betona izdrupumi.

13. pielikums. Apskatē fiksētās neatbilstības Limbažu novada pašvaldības tiltos

Ceļš, uz kura atrodas tilts	Šķērslis	24.03.2021. fiksētās neatbilstības
A4 Brunas – Steķēni	Ludiņupe	Salauztas margas
B6 Katvaru skola – Peri	Brasla	Nav 906. un 907. zīmes
A1 Virbotnes – Jumpravdzirnavas-Jaunteteri	Kanāls	Nav 906. un 907. zīmes, segumā dziļas bedres
B3 Dravnieki – Dzeni	Novadgrāvis	Nav 906. un 907. zīmes, netīrīts klājs
B2 Kalnāres – Pārslas	Svētupe	Salauztas margas
C5 Pāle – Ērgļu purvs	Svētupe	Salauztas margas
13 Zvejniekciema iela	Aģe	Nav 906. un 907. zīmes
149 Rožu iela	Aģe	Nav 906. un 907. zīmes
B3 Cīruļi – Mētras	Aģe	Nav 906. un 907. zīmes
B7 Spolītes – Miršas	Aģe	Nav 906. un 907. zīmes
B8 Dūči – Rasas	Mazupīte	Nav 906. un 907. zīmes, salauztas margas
B10 Menkuli – Kaktini	Mazupīte	Nav 906. un 907. zīmes
C4 Aizupes – Paparžkalni	Aģe	Nav 906. un 907. zīmes
C6 Imšas – Stiene	Tora	Nav 906. un 907. zīmes, netīrīts klājs
B8 Vainiži – Zviedrukalni	Brasla	Nav 906. un 907. zīmes, apaugums
B14 Palejas – Dreimaņi	Brasla	Nav 906. un 907. zīmes, salauztas margas
B23 Iesalkāja – Villīši	Iesalkāja	Nav 906. un 907. zīmes, brauktuvē atsegts stiegrojums
B29 Bangas – Krūciemi	Brasla	Nav 906. un 907. zīmes, netīrīts klājs
B38 Ferma – Piļļi	Brasla	Nav 906. un 907. zīmes, netīrīts klājs
A2 Zemnieki – Dzintari	Aģe	Nav 906. un 907. zīmes, salauztas margas, brauktuvē atsegts stiegrojums
A20 Jaunlakšas – Stūrīši	Aģe	Nav 906. un 907. zīmes, salauztas margas
A2 Viļķene – Zaķi	Svētupe	Nav 906. un 907. zīmes, netīrīts klājs
A5 Druvienas – Blome	Vitrupe	Nav 906. un 907. zīmes
A8 Zeltiņi – Priči	Vitrupe	Nav 906. un 907. zīmes, salauztas margas, netīrīts klājs
C5 Piltes – Gārņi	Šķirstiņa	Apaugums
C7 Unguriņi – Šķirstiņi	Svētupe	Nav 906. un 907. zīmes, netīrīts klājs, apaugums

14. pielikums. Pašvaldību iesniegtie pieteikumi un piešķirtais līdzfinansējums tranzīta ielu atjaunošanai 2017.-2020. gadā

Nr. p.k.	Iesniegtie pieteikumi	Piešķirts finansējums (euro)
2017. gads		
1.	Jelgavas pilsētas Miera un Aizsargu ielas asfalta seguma atjaunošana un Tilta pār Platones upi pārbūve, kas ir tranzīta iela A8 Rīga – Jelgava – Lietuvas robeža (Meitene) maršrutā.*	1 000 000
2.	Alūksnes pilsētas Pleskavas ielas pārbūve (2. kārtā), kas ietilpst tranzīta ielas valsts reģionālā autoceļa P40 Alūksne – Zaiceva maršrutā.	515 000
3.	Liepājas pilsētas ceļu horizontālā apzīmējuma atjaunošana Brīvības ielā, posmā no Pulvera ielas līdz Zemnieku ielai, kas ietilpst tranzīta ielas valsts galvenā autoceļa A11 Liepāja – Lietuvas robeža (Rucava) maršrutā.	77 000
4.	Smiltenes pilsētas Atmodas un Dārza ielas atjaunošana (0,51 km), kas ietilpst tranzīta ielas valsts reģionālā autoceļa P18 Valmiera – Smiltene un P27 Smiltene – Gulbene maršrutā.	111 000
5.	Salacgrīvas pilsētas Vidzemes, Viļņu un Pērnavas ielu 2,196 km kopgarumā (neieskaitot tiltu pār Salacu), kas ir iekļauta valsts galvenā autoceļa A1 Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži) maršrutā no 87,072 km – 89,449 km atjaunošanai.	2 240 000
2018. gads		
1.	Gulbene, tranzīta ielas Blaumaņa ielas (55 metri) P35 Gulbene – Balvi – Viļaka – Krievijas robeža atjaunošana.	47 000
2.	Tukums, Kurzemes iela (P98) posmā no Progresas iela līdz Kurzemes ielai 32 (2. kārtā) un no Kurzemes ielas 32 līdz lokveida krustojumam ar Meža un Spartaka ielu.	0
3.	Liepāja, Ganību iela (A11) posmā no Kungu līdz Zāļu ielai un no Zāļu līdz Salmu ielai.	0
4.	Jēkabpils, Zilānu ielas (A12) posmā no Oļu ielas līdz pilsētas robežai atjaunošana.	0
5.	Gulbene, tranzīta ielas Brīvības ielas posmā no Bērzu līdz Rīgas ielai atjaunošana.	0
6.	Viļāni, tranzīta ielas (P58) rekonstrukcija posmā Rīgas iela, Kultūras laukums, Brīvības iela (2. kārtā).*	1 915 193
7.	Aizpute, Jelgavas ielas (P112 Kuldīga – Aizpute – Līči) 37.5 – 38.1 atjaunošana.	0
8.	Jelgava, Miera un Aizsargu ielas asfalta seguma atjaunošanas 2. kārtā, kas atrodas tranzīta iela A8 Rīga – Jelgava – Lietuvas robeža (Meitene) maršrutā.	0
9.	Aizpute, (P112 Kuldīga – Aizpute – Līči) gājēju-riteņbraucēju celiņa izbūvi Aizputes pilsētā gar Liepājas ielu.	0
2019. gads		
1.	Kurzemes ielas pārbūve Tukumā (2. kārtā).	0
2.	Tranzīta ielas Valkas pilsētā pa Zemgales ielu, posmā no Rīgas līdz Raiņa ielai pārbūve un tranzīta ielu posmā un no	0

Nr. p.k.	Iesniegtie pieteikumi	Piešķirts finansējums (euro)
	<i>Raiņa ielas līdz Igaunijas robežai asfalta seguma atjaunošana.</i>	
3.	<i>Rūpniecības ielas (posmā no Augu ielas līdz dzelzceļa pārbrauktuvei) atjaunošana Madonā.</i>	0
4.	<i>Brīvības ielas pārbūve no Rīgas ielas līdz Bērzu ielai Gulbenē.</i>	0
5.	<i>Jelgavas ielas posma no Ceriņu ielas līdz Atmodas ielai, seguma virskārtas atjaunošana Aizputē, Aizputes novadā.</i>	0
6.	<i>Atmodas ielas seguma atjaunošana Smiltēnē.</i>	0
x	x	Papildus piešķirts finansējums 1 038 630 euro apmērā 2017. gadā pieteiktajam Salacgrīvas pilsētas Vidzemes, Viļņu un Pērnavas ielu 2,196 km kopgarumā (neieskaitot tiltu pār Salacu), kas ir iekļauts valsts galvenā autoceļa A1 Rīga (Baltezers) – Igaunijas robeža (Ainaži) maršrutā no 87,072 km – 89,449 km atjaunošanas projektam
2020. gads		
1.	<i>“Miera ielas posma no tilta pār Platones upi līdz Aizsargu ielai un Aizsargu ielas seguma atjaunošana” Jelgavā</i>	0
2.	<i>Atmodas ielas seguma atjaunošana Smiltēnē.</i>	132 115
3.	<i>Rūpniecības ielas (posmā no Augu ielas līdz dzelzceļa pārbrauktuvei) atjaunošana Madonā.</i>	0
4.	<i>Brīvības ielas pārbūve posmā no Rīgas ielas līdz Bērzu ielai Gulbenē.</i>	0
5.	<i>Tālavas ielas pārbūve Alūksnē, Alūksnes novadā.</i>	0
6.	<i>“Satiksmes drošības uzlabošana valsts galvenajam autoceļam A7 Bauskas pilsētā” būvprojekta izstrāde.</i>	0
7.	<i>Tranzīta ielas Valkas pilsētā pa Zemgales ielu, posmā no Rīgas līdz Raiņa ielai pārbūve un tranzīta ielu posmā no Raiņa ielas līdz Igaunijas robežai asfalta seguma atjaunošana.</i>	0
8.	<i>Kurzemes ielas pārbūve Tukumā, Tukuma novadā.</i>	0

* Projekta ietvaros paredzēti darbi tilta atjaunošanai