

Rīgā, 2022. gada 20.septembrī. Nr.A-04/2024

Par MK noteikumu Nr.500 "Vispārīgie būvnoteikumi" grozījumiem

Biedrība "Transportbūvju inženieru asociācija" (turpmāk - TIA) saņēmusi Ekonomikas ministrijas 16.09.2024. elektroniskā pasta sūtījumu ar informāciju, ka tiesību akta projekts Nr. 23-TA-2311 "Grozījumi Ministru kabineta 2014. gada 19. augusta noteikumos Nr. 500 "Vispārīgie būvnoteikumi" (https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/31d37a0d-18b9-46cc-a736-9fd94449bfee) ir precizēts un par precizēto projektu var sniegt atzinumu līdz 23.09.2024.

1. Pozitīvi vērtējam jau iepriekš rosināto, ka normatīvos aktos paredzama iespēja, paralēli būvprojekta izstrādei, inženierbūvēm veikt inženiertehniskos darbus, kas šobrīd tiek iekļauti grozījumu 12.⁵ punktā.

Atbilstoši iepriekšējai sarakstei šā gada jūnija un jūlija mēnešos starp TIA, Ekonomikas ministriju (turpmāk - EM), kā arī iesaistot viedokļu apmaiņā VSIA "Latvijas Valsts ceļi" un biedrību "Latvijas Ceļu būvētājs", rosinām inženierbūvēm speciālajos būvnoteikumos definēt 12.⁵ punktā lietoto terminu – *inženiertehniskie darbi*.

Iepriekš sarakstē rosinātais – pēc Būvprojekta minimāla sastāvā (jeb šobrīd jau saistībā ar VBN grozījumiem pēc *skiču projekta*) izstrādes un būvatļaujas saņemšanas, izstrādājot autoceļa (dzelzceļa) būvprojekta risinājumus un noteiktā kārtībā saskaņojot, varētu tikt veikti sekojoši būvdarbi, kas iekļautos zem termina *inženiertehniskie darbi*:

- 1) apauguma noņemšana,
 - 2) zemes klātnes izveide - ierakuma veikšana/uzbēruma izbūve, tajā skaitā vājas nestspējas grunšu zonā to nomaiņa vai pastiprināšana neatkarīgi no tehnoloģijas (arī smilts, šķembu vai pat betona pāļu izbūve);
 - 3) ūdens atvades (grāvji) izbūve;
 - 4) *drenējošās, salturīgās kārtas izbūve – vēl līdz galam izdiskutējams, viedokļi starp nozares pārstāvjiem atšķirās;*
 - 5) ar darbu organizāciju saistīti risinājumi būvlaukuma vajadzībām
 - piebraucamo ceļu būvdarbu vajadzībām izbūve, esošo pastiprināšana;
 - būvlaukuma pilsētiņas izveide, pagaidu inženierkomunikāciju izbūve tās vajadzībām;
 - materiālu novietņu ierīkošana;
 - būvbedres rakšana un būvbedres pagaidu nostiprinājuma konstrukciju izbūve;
 - darba platformu izbūve;
 - iekārtu būvdarbu vajadzībām uzstādīšana (piem., torņa celtnu uzstādīšana);
 - pagaidu šķērsojumu (caurteku, tiltu, pārvadu) izbūve;
 - 6) izmēģinājuma un testa pāļu izbūve inženierbūvēm.
 - 7) inženiertīklu pārcelšana un pagaidu inženiertīklu izbūve.
2. Iebilstam, ka pilnībā tiek svītrots noteikumu 118.punkts. TIA ieskatā nav korekti būvprojekta autoram veikt būvuzraudzības darbus paša izstrādātam būvprojektam. Lai arī ir saskatām virkne priekšrocību, tomēr uzskatām, ka riski tos neaizņems. Plašāka diskusija un sarakste starp TIA un EM norisinājās 2022.gadā saistībā ar Rail Baltica pamatstrādes būvuzraudzības iepirkumu. TIA savus argumentu uztur joprojām.

3. Iebilstam papildinātajam noteikumu punktam 123.¹. Šāda noteikumu redakcija viennozīmīgi kropļos tirgus konkurenci, palielināsies riski.

Uzskaitām daļu no argumentiem:

- Publiskajā sektorā strādājošie (daļa darbinieku ierobežotā (zemā) atalgojuma dēļ) ir ieinteresēti papildus “piepelnīties”. Jau tagad pie esošā regulējuma dažādos veidos paralēli pamatdarbam “konsultē” piemēram cita reģiona attiecīgas iestādes pārstāvjus, vienlaikus saņemot pamatdarba iestādes algu (un attiecīgi ar šīm “konsultācijām” dempingo tirgu, kas neļauj citiem komersantiem tirgū konkurēt, jo tiem pastāv pieskaitāmās izmaksas, kas “konsultantiem” ir nosegtas no pamata darba vietas puses.) Piedāvātie grozījumi tikai vēl vairāk veicinās šāda veida darbību.
- Negodprātīgu rīcību īstenojot starp vairāk iesaistītajām pusēm ir grūtāk. (Vienoties). Latvijas kapitālsabiedrības (un būvniecības nozare kopumā) ir gana politiska. Rīcību uzņēmumu “iekšienē” ir daudz grūtāk uzraudzīt un kontrolēt.
- Uzņēmumu valdes un padomju uzraudzība būvniecības procesiem nav arguments, lai atteiktos no 3.puses uzraudzības. Bieži vien valdes/padomju locekļu kompetence nemaz nav saistīta ar būvniecības procesiem, kas ir kompleksi pasākumi, attiecīgi šie valdes un/vai padomes locekļi nevar pieņemt korektus lēmumus, vai arī – šos pārstāvjus ir salīdzinoši viegli maldināt ar nepatiesu informāciju. Valsts kontrole arī nav arguments. Pat, ja minētā iestāde, ko konstatē, tas ir jau pēc notikuma iestāšanās un zaudējumu radīšanas valstij, turklāt atbildība bieži vien ir tikai politiska. Vai arī disciplinārlietas par pazemināšanu amatā. Zaudējumi valstij – miljonus. Šādiem gadījumiem piemēri šobrīd tālu nav jāmeklē.
- Apjomīgākos publiskos projektos bieži vien tiek piesaistīts ārējs finansējums (Eiropas fondi), kas, cita starpā, atbalsta arī būvuzraudzības aktivitātes segšanu. Šī finansējuma piesaiste gala rezultātā tiek “uzraudzīta” vai “pārbaudīta”, kas nozīmē – tiek pieprasīts detālāk dokumentēt darbu izpildes gaitu, maksājuma kārtību, līguma nosacījumu ievērošanu utt. Valsts institūcijas, lai “atvieglotu sev dzīvi” un izvairītos no šīm “klapatām” būs ieinteresētas šo naudu nemaz nepiesaistīt, jo darbs jaut tiks paveikts ar tiem resursiem, kas jau algoti. Valsts ekonomika no tā zaudēs, jo ārēji finanšu līdzekļi aprītē ieplūdis mazāk.

Ar cieņu,
Transportbūvju inženieru asociācijas
valdes priekšsēdētājs:

M. Liepiņš

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