

IZVĒRTĒJUMA
PAR ES KOHĒZIJAS FONDA 2004.-2006. GADA
PLĀNOŠANAS PERIODĀ ĪSTENOTO PROJEKTU
SASNIEGTAJIEM REZULTĀTIEM UN ŠO PROJEKTU
SOCIĀLEKONOMISKO IEGUVUMU IETEKMES
NOTEIKŠANU

ZIŅOJUMS

PASŪTĪTĀJS: FINANŠU MINISTRIJA

IZPILDĪTĀJS: SIA DEA BALTIKA

RĪGA, 2010.GADA DECEMBRIS

deabaltika
|

SATURS

SATURS.....	2
SAĪSINĀJUMI.....	3
IEVADS.....	4
KOPSAVILKUMS LATVIEŠU VALODĀ.....	5
KOPSAVILKUMS ANGLŪ VALODĀ – EXECUTIVE SUMMARY	13
METODOLOĢIJAS APRAKSTS.....	21
IZVĒRTĒJUMA REZULTĀTI	29
VIDES SEKTORS.....	29
1. DIREKTĪVU IZPILDE.....	29
2. PROJEKTU REZULTĀTI UN TO SASNIEGŠANAS EFEKTIVITĀTE	39
3. SOCIĀLI EKONOMISKIE IEGUVUMI.....	59
4. PROJEKTU PĒCTECĪBA.....	62
5. IETEKME UZ NOZARI	70
TRANSPORTA SEKTORS	77
1. PADOMES LĒMUMA IZPILDE.....	77
2. PROJEKTU REZULTĀTI UN TO SASNIEGŠANAS EFEKTIVITĀTE	81
3. SOCIĀLI EKONOMISKIE IEGUVUMI.....	94
4. PROJEKTU PĒCTECĪBA.....	96
5. IETEKME UZ NOZARI	102
ENERĢĒTIKAS SEKTORS	110
SECINĀJUMI.....	116
INFORMĀCIJAS UN DATU AVOTI	132
PIELIKUMI	135
1.PIELIKUMS Visu KF 2000-2006 PROJEKTU SARAKSTS.....	135
2.PIELIKUMS IZVĒRTĒTO PROJEKTU SARAKSTS	137
3.PIELIKUMS ĀPTAUJAS ANKETU PARAUGI.....	139
4.PIELIKUMS PROJEKTU INDIVIDUĀLĀS KARTIŅAS.....	152

SAĪSINĀJUMI

CSP	LR Centrālās statistikas pārvalde
DRN	dabas resursu nodoklis
EBTA	Eiropas brīvās tirdzniecības asociācija
EIRR/K	ekonomiskā atdeve pret paša ieguldījumu
ENPV/K	ekonomiskā tīrā tagadnes vērtība ar Kopienas palīdzību
EP	Eiropas padome
ERAF	Eiropas Reģionālās attīstības fonds
FM	Finanšu memorands
FMG	Finanšu memoranda grozījumi
GIC	kopējais iekšzemes enerģijas patēriņš
ID	Kohēzijas fonda Ietvara dokuments 2004.– 2006.gada finansēšanas periodam
IIA	izmaksu-ieguvumu analīze
ISPA	Pirmsiestāšanās strukturālās politikas instruments
KF	Kohēzijas fonds
KL	Komisijas lēmums
KLK	Komisijas lēmuma grozījumi
KPEP	kopējā primāro energoresursu piegāde
LDZ	VAS „Latvijas dzelzceļš”
LVC	VAS „Latvijas valsts ceļi”
LDZ	VAS „Latvijas dzelzceļš”
LVGMC	Latvijas vides, meteoroloģijas un ģeoloģijas centrs
MPS	Maksimālais pacelšanās svārs
NAI	Notekūdeņu attīrīšanas iekārtas
NP	projekta naudas plūsma
NZ	noslēguma ziņojums
PI	projekta iesniegums
RDSD	Rīgas domes Satiksmes departaments
SAA	sadzīves atkritumu apsaimniekošana
SEI	sociālekonomiskie ieguvumi
SEG	siltumnīcas efektu izraisošās gāzes
SF	ES struktūrfondi
TEN-E	Trans-Eiropas enerģētikas tīkls
TEN-T	Trans-Eiropas transporta tīkls
TEP	tehniski ekonomiskais pamatojums
TINA	Transporta infrastruktūras vajadzību novērtējums
TS	Tehniskā specifikācija

IEVADS

Šis Izvērtējuma ziņojums ir sagatavots pamatojoties uz pakalpojumu līgumu Nr. FM 2010/10-KF, kas noslēgts starp Latvijas Republikas Finanšu ministriju (turpmāk tekstā – Pasūtītājs) un SIA „DEA Baltika” (turpmāk tekstā – Konsultants). Pakalpojuma mērķis ir izvērtēt ES Kohēzijas fonda (turpmāk tekstā - KF) 2000.-2006.gada plānošanas periodā (ieskaitot ISPA) īstenoto projektu sasniegtos rezultātus un noteikt šo projektu sociālekonomisko ieguvumu ietekmi. Pavisam kopumā KF 2000.-2006.gada plānošanas periodā bija 46 projekti ar kopējo summu 710 miljoni eiro. Visu projektu saraksts ir pievienots kā 1.pielikums šim ziņojumam.

Izvērtējuma ziņojums atspoguļo visus izvērtējuma gaitā konstatētos faktus un secinājumus par Tehniskajā specifikācijā (turpmāk tekstā – TS) dotajā darba uzdevumā norādīto 10 ISPA un 15 KF projektu rezultātiem, to efektivitāti un ieguldījumu vides direktīvu un transporta jomas attīstības uzstādījumu ieviešanā, kā arī tādās Latvijas tautsaimniecības nozarēs, kā vide, enerģētika un transports, kā to noteica TS. Balstoties uz šiem faktiem un secinājumiem Konsultants piedāvā savas rekomendācijas efektīvākam KF finansējuma ieguldījumam tautsaimniecības attīstībā nākotnē.

Attiecībā uz šajā ziņojumā apkopotajiem rezultātiem ir jāņem vērā sekojošais:

1. Konsultanta darba uzdevums paredzēja 25 KF 2000.-2006.gada plānošanas periodā īstenoto projektu analīzi. No pavisam šim periodam atvēlētajiem 710 miljoniem eiro, Konsultants detāli ir analizējis projektus par kopējo summu 436,6 miljoniem eiro pēc Finanšu memorandu (turpmāk tekstā – FM) vai Komisijas lēmumu (turpmāk tekstā – KL) datiem, bet 448,6 miljoniem eiro pēc Noslēguma ziņojumu (turpmāk tekstā – NZ) datiem, t.i., vidēji par 62% no kopējā KF ieguldījuma aplūkojamajā plānošanas periodā. Tas nozīmē, ka dotajā izvērtējumā ir galvenokārt dati un secinājumi par nedaudz vairāk kā 1/2 daļu no kopējā KF un tas nesniedz visaptverošu pārskatu par KF īstenoto projektu sasniegtajiem rezultātiem un to sociālekonomisko ieguvumu ietekmi. Tomēr aplūkotais projektu kopums ir pietiekami reprezentatīvs, lai varētu izdarīt secinājumus un sniegt rekomendācijas.
2. Konsultants doto izvērtējumu ir veicis ļoti īsā laika posmā – faktiski no 2010.gada 8.oktobra, kad notika pēdējā tikšanās ar Pasūtītāja pārstāvjiem, lai saskaņotu darba uzdevumu, līdz 2010.gada 17.novembrim, kad tiek iesniegti šis ziņojums.

Ziņojums sastāv no (1) kopsavilkuma latviešu valodā, (2) kopsavilkuma angļu valodā, (3) metodoloģijas apraksta iekļaujot informāciju par izmantojamiem datu avotiem un izvērtējuma metodēm, (4) izvērtējuma rezultātu sadaļas, kura ir sadalīta trīs apakšsadaļās, kur katrā no tām ir analizēti konkrētā sektora jeb nozares dati: vide, transports un enerģētika, kur pirmās divas sastāv no piecām apakšnodaļām: direktīvu izpilde, projektu rezultāti un to sasniegšanas efektivitāte, sociāli ekonomiskie ieguvumi, projektu pēctecība un/vai sinerģija, ietekme uz nozari, bet pēdējā tikai no īsa nozares pārskata, (5) secinājumiem, (6) rekomendācijām, (7) informācijas un datu avotiem, kā arī četriem pielikumiem, tai skaitā individuālajām projektu datu apkopojuma kartiņām – kopskaitā 25.

Konsultants pateicas par sadarbību ziņojuma izstrādē Pasūtītāja un atbildīgo nozaru ministriju, kā arī atbalsta saņēmēju pārstāvjiem. Īpaša pateicība Finanšu ministrijas ES fondu uzraudzības departamenta Lielo projektu nodaļas vadītājam Ievai Ozoliņai, Vides ministrijas Projektu finanšu un atbalsta departamenta direktoram Jurijam Spiridonovam un Satiksmes ministrijas Investīciju departamenta Kohēzijas fonda un Eiropas komunikāciju tīklu projektu uzraudzības nodaļas vadītājam Egilam Stokšim.

KOPSAVILKUMS LATVIEŠU VALODĀ

Dotā ziņojuma ietvaros ir izvērtēti 5 ISPA vides, 5 ISPA transporta, 10 KF 2004.-2006.gada plānošanas perioda vides un 5 KF transporta projekti attiecībā uz to rezultātiem, efektivitāti, ieguldījumu vides direktīvu un transporta jomas attīstības uzstādījumu ieviešanā, kā arī tādās Latvijas tautsaimniecības nozarēs, kā vide, enerģētika un transports.

No pavisam laika periodam 2000.-2006.gads atvēlētajiem 710 miljoniem eiro, Konsultants detāli ir analizējis projektus par vidēji 62% no kopējā ISPA un KF ieguldījuma aplūkojamajā plānošanas periodā.

Ziņojuma sākumā ir sniegts izvērtējuma metodoloģijas apraksts, kas sagatavots pamatojoties uz Tehniskajā specifikācijā iekļauto darba uzdevumu, Konsultanta piedāvājumu, kā arī darba gaitā ar Pasūtītāju saskaņotajām metodoloģijas izmaiņām vai precizējumiem. Bez Pasūtītāja metodoloģijas precizēšanā un papildināšanā aktīvu dalību ņēma arī attiecīgo nozaru ministriju pārstāvji.

Izvērtējuma analītiskā daļa sastāv no trim apakšsadaļām: vide, transports un enerģētika, kur pirmās divas sastāv no piecām apakšsadaļām: direktīvu izpilde, projektu rezultāti un to sasniegšanas efektivitāte, sociāli ekonomiskie ieguvumi, projektu pēctecība un/vai sinerģija, ietekme uz nozari, bet pēdējā tikai no īsa nozares pārskata, jo Latvija aplūkotajā plānošanas periodā nebija izmantojusi iespēju finansēt projektus enerģētikas jomā.

Attiecībā uz aplūkotajiem vides sektora projektiem Konsultants ir secinājis sekojošo - visu aplūkoto projektu mērķi ir bijuši saistīti ar direktīvu prasību izpildi un projektu īstenošana lielākā vai mazākā mērā ir veicinājusi šo direktīvu ieviešanu.

Īstenojot septiņus atkritumu apsaimniekošanas projektus ir izbūvēti Direktīvas 1999/31/EK prasībām atbilstoši sadzīves atkritumu apglabāšanas poligoni un rekonstruēta sadzīves atkritumu izgāztuve kopumā nodrošinot kvalitatīvu atkritumu apsaimniekošanas pakalpojumu pieejamību aptuveni 715 000 Latvijas iedzīvotāju. Izbūvēts ir arī viens bīstamo atkritumu apglabāšanas poligons. Nodrošināti arī citi sadzīves atkritumu apsaimniekošanas sistēmas elementi, kuri attiecas uz atkritumu savākšanu.

Kaut arī projektu tiešais mērķis nav bijis Direktīvas 94/62/EK prasību ieviešana, īstenojot dalītās atkritumu vākšanas komponentes, ir veicināta arī izlietotā iepakojuma atkārtota atgriešana aprītē. Līdzīgi ir arī ar Direktīvu 96/61/EK. Lai arī projektu tiešie mērķi nebija vērsti uz tās prasību ieviešanu, tomēr, tā kā Direktīvas prasības ir pārņemtas Latvijas normatīvajos aktos, to ievērošana neatšķiras no citu normatīvo aktu prasību izpildes.

Attiecībā uz ūdenssaimniecību direktīvu izpildi var teikt, ka, īstenojot projektus, ir nodrošināta Direktīvas 98/83/EK prasībām atbilstoša dzeramā ūdens sagatavošana padevei centralizētajā ūdensapgādes tīklā un pasākumi, kas saistīti ar dzeramā ūdens pieejamības, drošas piegādes un pakalpojumu kvalitātes uzlabošanu. Līdzīgā veidā ir veicināta Direktīvas 91/271/EEK pamatprasību izpilde attiecībā uz notekūdeņu izplūdes rādītāju koncentrāciju.

Problēmas saistībā ar Direktīvu prasību izpildi pēc projektu ieviešanas joprojām ir Rīgas pilsētā attiecībā uz tā dzeramā ūdens kvalitāti, kas tiek piegādāts no Baltezera ūdensgūtnes - mangāna koncentrācija neatbilst Direktīvas prasībām, kā arī nav nodrošināta atbilstība attiecībā uz slāpekļa koncentrāciju notekūdeņu izplūdē. Līdz ar to Rīgas pilsētā Direktīvu prasības nav ieviestas pilnā apjomā saskaņā ar noteikto termiņu - 2008.gada 31.decembri. Savukārt Jelgavā dzeramā ūdens kvalitāte neatbilst Direktīvas prasībām attiecībā uz dzelzs un sulfātu koncentrāciju. Saskaņā ar VIDM sniegto informāciju gan Rīgas, gan Jelgavas ūdenssaimniecībās tiek plānoti turpmāki projekti doto problēmu novēršanai. Tomēr pastāv risks, ka Jelgavas pilsētā Direktīvas prasību izpilde netiks nodrošināta noteiktajā termiņā, t.i. līdz 2011.gada 31.decembrim.

Attiecībā uz kopējo projektu mērķu sasniegšanu vides sektorā var teikt sekojošo - trijos analizētajos ISPA ūdenssaimniecības projektos lielākoties nav sasniegti sākotnēji uzstādītie mērķi par iedzīvotāju īpatsvaru, kam tiek nodrošināta iespēja pieslēgties centralizētai dzeramā ūdens piegādei un notekūdeņu savākšanai. Turpretī visos piecos analizētajos KF projektos šie mērķi ir pilnībā sasniegti. Kā viens no iemesliem varētu būt fakts, ka, ņemot vērā ISPA projektu īstenošanās gaitā gūto pieredzi un iegūtos datus uz KF projektu pieteikumu sagatavošanas brīdi, atbalsta saņēmējiem bija precīzāka informācija par reālo situāciju pirms projekta, kā arī tika rūpīgāk plānota projekta ietekme uz īpatsvara palielināšanu.

Apskatot tikai tos projektus, kur šāds mērķis bija izvirzīts, izpilde attiecībā uz zudumu mazināšanu ūdensapgādes tīklos nav sasniegta vienā no diviem ISPA projektiem - Jelgavā, taču mērķa izpildei vēl ir laiks, jo tas ir izvirzīts uz 2015.gadu. No KF projektiem šis mērķis nav sasniegts vienā no četriem projektiem - Jaunolainē. Attiecībā uz infiltrācijas samazinājumu kanalizācijas tīklos - aplūkotajos ISPA projektos šāds mērķis kvantificētā veidā nebija izvirzīts, savukārt visos KF projektos, kur tāds mērķis bija izvirzīts, tas ir sasniegts.

Atkritumu apsaimniekošanā tie projekti, kuru mērķis bija izveidot videi draudzīgu un ekonomiski patstāvīgu atkritumu apsaimniekošanas sistēmu saskaņā ar nacionālās likumdošanas un EK regulu prasībām, savus mērķus ir sasnieguši. Tomēr trīs nesenāko - KF projektu (Zemgales, Malienas un Piejūras reģionu SAA) sakarā pastāv bažas par izveidoto atkritumu poligonu ekonomisko ilgtspēju pie spēkā esošajiem tarifiem, jo faktiskais tajos apglabāto atkritumu apjoms ir ievērojami mazāks nekā tarifu aprēķinos plānotais. Lai mazinātu šo risku, poligonu apsaimniekotājiem ir sagatavoti plāni tarifu paaugstināšanai, izmaksu samazināšanai un/vai apjomu pieaugumam. Plānu īstenošanas veiksmē nākotnē būs atkarīga no valsts ekonomiskās situācijas izmaiņām, no SAA sistēmas attīstības minētajos un blakus esošajos reģionos, kā arī no valsts un reģionālās SAA politikas.

Projekta mērķu sasniegšanas efektivitāte ir novērtēta gan kvalitatīvi analizējot, gan kvantitatīvi aprēķinot sasniegto mērķu skaitu pa projektu jomām un periodam izvirzītajiem mērķiem un to indikatoriem. Attiecībā uz ūdenssaimniecības projektiem ir secināts, ka visi trīs ISPA projekti nav izpildījuši 2-3 uzstādītos mērķus, kamēr ar KF projektiem situācija ir labāka - divi projekti ir pilnībā sasnieguši visus uzstādītos mērķus, viens projekts nav sasniedzis vienu mērķi, kurš bija uzstādīts augstāks, nekā ir direktīvas prasības un divi projekti nav izpildījuši 2-3 mērķus. Atkritumu apsaimniekošanas jomā abi ISPA atkritumu saimniecības projekti ir pilnībā izpildījuši visus tiem izvirzītos mērķus. No KF projektiem divi specializētie projekti ir pilnībā izpildījuši visus izvirzītos mērķus, divi projekti nav sasnieguši vienu mērķi, bet viens projekts nav izpildījis 2-3 mērķus.

Projektu ietvaros ir izbūvēta viena jauna un rekonstruētas divas esošas dzeramā ūdens sagatavošanas stacijas, ūdensapgādes tīkli ir paplašināti 102 km un rekonstruēti 101 km garumā, izbūvētas 4 jaunas un rekonstruētas divas esošas notekūdeņu attīrīšanas iekārtas un paplašināti kanalizācijas tīkli par 191 km, kā arī rekonstruēti 90 km esošo kanalizācijas tīklu.

Projektu ietvaros ir izbūvēti 5 sadzīves atkritumu poligoni, rekultivētas 159 izgāztuves un viena izgāztuve ir rekonstruēta, kā arī ir izbūvēts viens bīstamo atkritumu apglabāšanas poligons. Ir izveidoti 3 kompostēšanas laukumi un 797 atkritumu dalītās vākšanas punkti.

Kopumā projekta izmaksu pieaugums ir bijis straujāks KF finansētajos vides projektos, kas saistāms ar to, ka KF projektu būvdarbi pārsvarā tika veikti laika posmā no 2006.-2009.gadam, bet iepirkumi izsludināti laikā, kad bija vislielākā pārkaršana ekonomikā un straujākais cenu kāpums. Salīdzinot pēc attiecināmajām izmaksām, aplūkoto KF vides projektu apjoms ir aptuveni trīs reizes lielāks nekā ISPA finansēto, līdz ar to arī sadārdzinājums absolūtos skaitļos ir daudzkārt lielāks KF projektiem.

Saskaņojot metodoloģiju ar VIDM, Konsultants ir veicis atsevišķu vides projektu vienību izmaksu aprēķinus, kas ļauj tos salīdzināt savstarpēji, kā arī iespēju robežās ar citiem projektiem Eiropā un pasaulē. Aprēķinu rezultātā ir iegūti šādi dati:

- Ieguldījumu un atbalsta apjoms uz piegādāto ūdens daudzumu būtiski atšķiras pa projektiem. Vidēji projektu ietvaros ir ieguldīti 0,20 lati uz katru piegādāto un aizvadīto kubikmetru ūdens nākamo 20 gadu laikā, no kuriem 0,13 lati ir segti no ES finansējuma.
- Salīdzinot ar pasaules ūdenssaimniecību projektu raksturīgajām vērtībām, jāsecina, ka Latvijas ūdenssaimniecību izmaksas kopumā ir zemākas, taču atsevišķos projektos arī būtiski pārsniedz pasaules literatūrā apkopotos rādītājus. Jāatzīmē, ka tieši projektus nav iespējams salīdzināt, jo pasaules projektu datus nav iekļautas transporta un sadales sistēmas, kas sastāda lielāko daļu Latvijas projektu izmaksu.
- Bijušo izgāztuvju rekultivācijas izmaksas ir līdzīgas dažādos projektos un sastāda aptuveni 35 tūkstošus latu uz hektāru.
- Atkritumu poligonu izveidošanas izmaksas svārstās robežās no 0,5 līdz 1,5 miljoniem latu par hektāru. Būtiskākais atšķirību iemesls ir poligona kopējā platība, kur lielāka platība ļauj samazināt izmaksas uz hektāru.
- Poligonu izveidē izlietotie līdzekļi sastāda būtisku daļu no kopējām apglabāšanas izmaksām un tādēļ ES atbalsts ir būtisks faktors kopējo apglabāšanas tarifu lēnākai paaugstināšanai. Vidēji projektos ir ieguldīti gandrīz 10 lati uz katru nākamo 20 gadu laikā apglabājamo tonnu, no kuriem 6,6 latus sedz ES finansējums.

Attiecībā uz aplūkoto vides projektu sociāli ekonomiskajiem ieguvumiem ir secināts:

- Kvalitatīvu ūdens un kanalizācijas pakalpojumu nodrošinājums projektos atbalstīto pilsētu iedzīvotājiem tiek vērtēts 550 miljonu latu apmērā.
- Pateicoties ES atbalstam, ūdenssaimniecības pakalpojumu tarifs to lietotājiem var būt zemāks vidēji par 17% nekā tad, ja investīcijas būtu jāveic bez ES atbalsta.
- Ir samazināti ūdens zudumi gan ūdens apgādes tīklos, gan infiltrācijas apjoms notekūdeņu tīklos un veicināta „piesārņotājs maksā” principa ievērošana.
- Kvalitatīvas atkritumu apsaimniekošanas sistēmas pakalpojumu nodrošinājums SAA reģionu iedzīvotājiem ir 36 miljonu latu vērtībā.
- Pateicoties ES atbalstam, atkritumu apsaimniekošanas pakalpojumu tarifs to lietotājiem attiecībā uz aplūkotajiem projektiem var būt zemāks vidēji par 66% nekā tad, ja investīcijas būtu jāveic bez ES atbalsta.
- Otrreiz izmantojamo materiālu atgūšana veido papildu ieņēmumus attiecīgajās atkritumu saimniecībās kopumā virs 280 tūkstošiem latu gadā.
- Biogāzes ražošana un pārveide elektroenerģijā veido papildu ieņēmumus attiecīgajās atkritumu saimniecībās kopumā virs 500 tūkstošiem latu gadā.

Attiecībā uz aplūkotajiem transporta sektora projektiem, Konsultants ir secinājis sekojošo - visu projektu mērķi ir bijuši saistīti ar Padomes 1996.gada 23.jūlija lēmuma 1692/96/EK par Kopienas vadlīnijām Trans-Eiropas tīkla attīstībai ieviešanu un ir veicinājuši dotā lēmuma izpildi infrastruktūras pieejamībā, kvalitātē un savstarpējā savienojamībā. Pateicoties ES atbalstam, veikti 167 km ceļu un 273 km dzelzceļu kapitālremonti un izbūve. Izbūvēti un/vai rekonstruēti 26 tilti un gājēju tunēļi. Lielākā investīciju daļa autoceļos ir koncentrēta uz VIA Baltica autoceļa un A-R koridora attīstību. No fonda līdzekļiem ir līdzfinansēti arī Ventspils un Liepājas ostu, Rēzeknes šķirotavas attīstības projekti, kas ļauj papildināt A-R tranzīta koridora kapacitāti un efektivitāti. Finansēts arī Rīgas lidostas attīstības projekts, kas vērsts uz lidmašīnu nosēšanās drošības paaugstināšanu.

No ISPA projektiem trīs autoceļu projekti ir sasnieguši visus tiem izvirzītos mērķus. Par diviem projektiem trūkst datu, lai izanalizētu dažu izvirzīto mērķu sasniegšanu. No KF projektiem par pilnībā mērķus izpildījušiem var uzskatīt divus projektus. Attiecībā uz autoceļu projektu, kurš sastāv no pieciem apakšprojektiem - par trim var teikt, ka mērķi ir pilnībā izpildīti, savukārt par diviem ceļu posmiem nav pagājis pietiekami ilgs laiks CSNg statistikas analīzei, līdz ar to nevar formāli pārbaudīt un secināt vai sasniegti visi TEN I projekta mērķi. Abiem ostas projektiem arī trūkst datu atsevišķu mērķu izpildes izvērtēšanai.

Attiecībā uz konkrētu transporta projektu mērķu sasniegšanu var teikt, ka tikai autoceļu projektiem ir līdzīgi un savā starā salīdzināmi mērķi. Gan ISPA, gan KF autoceļu projekti ir sasnieguši visus savus mērķus, kas saistās ar ceļu un tiltu nestspējas palielināšanu, ceļa seguma uzlabošanu un ar to saistīto transportlīdzekļu ekspluatācijas un laika izmaksu samazinājumu, kā arī, paildzinot infrastruktūras objektu mūžu un atbīdot laiku, kad būs nepieciešami periodiskie remontdarbi, ir samazinātas to uzturēšanas izmaksas. Dotie projekti ir sasnieguši tiem izvirzīto satiksmes drošības uzlabojuma mērķi, samazinot CSNg skaitu - gan kopējo absolūtos skaitļos, gan izteiktu vidēji uz miljoniem auto-km. Kopējais CSNg samazinājums autoceļu posmos pēc projektu ieviešanas ir vidēji 40 negadījumi gadā.

Kopumā aplūkotajos ISPA transporta projektos izmaksu pieaugums ir bijis straujāks, kas skaidrojams ar to, ka ISPA transporta projektos dominēja autoceļu projekti. Būtībā ISPA transporta projektu sadārdzinājumu ietekmē divi lieli projekti – Saulkrastu apvedceļš un VIA Baltica Ķekava-Iecava posms, kuru attiecināmās izmaksas ir pieaugušas aptuveni divas reizes. Savukārt KF transporta projekti savā ziņā ir bijuši precīzāk plānoti, to portfeli veido apjomīgs dzelzceļa projekts, kuram nav plānots sadārdzinājums, kā arī ostu un lidostas projekti, kur izmaksu pieaugums arī ir mērenāks. Salīdzinot pēc attiecināmām izmaksām, aplūkoto KF transportu projektu apjoms ir aptuveni divas reizes lielāks nekā ISPA finansēto. Taču ņemot vērā ISPA projektu straujāku sadārdzinājumu, tad absolūtos skaitļos izteiktais sadārdzinājums ir aptuveni līdzīgs.

Transporta projektiem izvērtējuma ietvaros Konsultants ir aprēķinājis šādas vienību izmaksas, kas dod ieskatu to salīdzinošā finanšu efektivitātē:

Vidēji viens autoceļa kilometrs ir izmaksājis 1,86 miljonus latu rēķinot 2009.gada cenās. Ceļu izmaksas par vienu kilometru svārstās no 0,6 līdz 4 miljoniem latu, kur augstākās izmaksas ir Saulkrastu apvedceļam, kurš tika būvēts no nulles. ES projektos vidēji viena autoceļu kilometra izbūve no nulles izmaksā 5,32 miljonus latu.

Vidēji viena kilometra dzelzceļa sliežu rekonstrukcija aplūkotajā vienā projektā, kur ir notikusi sliežu rekonstrukcija izmaksāja 269 000 latu uz vienu kilometru.

Galvenie sociālekonomiskie ieguvumi no transporta projektiem ir šādi:

- kopējie ieguvumi sabiedrībai no autoceļu projektiem ir aptuveni 300 miljoni latu nākamajos 20 gados:
 - ceļā patērētā laika samazinājums;
 - automašīnu nolietojuma samazinājums braucot pa labāku segumu;
 - negadījumu riska samazinājums braucot pa labāku segumu un drošākiem krustojumiem;
- autoceļu projektu īstenošana ir ļāvusi iekonomēt līdzekļus regulārajiem uzturēšanas darbiem aptuveni 12,98 miljonu latu apmērā, taču jaunu ceļu izbūve un esošo paplašināšana prasīs papildu 6,23 miljonu latu uzturēšanas izmaksu nākamo 20 gadu laikā.

- kopumā projektu īstenošanas laikā ir radītas darbavietas aptuveni 5 575,24 cilvēkgadiem jeb aptuveni 558 darba vietas gadā pēdējo 10 gadu laikā un par darbiniekiem ir samaksāti aptuveni 22,57 miljoni latu nodokļos.

Attiecībā uz projektu administratīvo efektivitāti, Konsultants ir secinājis, ka visu aplūkoto vides un arī transportu būvdarbu vidējais faktiskais ilgums ir bijis aptuveni trīs gadi (35,7 mēneši). Kopumā būvdarbi uzsākušies aptuveni gadu vēlāk un noslēgušies piecpadsmit mēnešus vēlāk nekā plānots. Projektu vidējais kopējais ilgums ir aptuveni pieci gadi (61,7 mēneši), kas ir aptuveni par gadu ilgāk nekā vidējais rādītājs saskaņā ar paredzēto.

Kopumā ISPA vides projektu būvdarbi ir gan uzsākti, gan pabeigti nepilnus divus gadus vēlāk nekā plānots. Tas galvenokārt ir noticis ieilgušo iepirkuma procedūru dēļ, kam kā cēloņi minami Latvijas institūciju vēl nepietiekamā pieredze šādu iepirkumu veikšanā, nepieciešamība saskaņot visu iepirkuma dokumentāciju ar EK pārstāvniecību Latvijā, kā arī fakts, ka iepirkumu organizēšanā bija iesaistītas vairākas institūcijas - iepirkumus organizēja ieviešanas iestādes, bet daudz informācijas vajadzēja saskaņot ar pašiem atbalsta saņēmējiem.

KF projektu termiņu nobīdes arī ir saistītas ar iepirkuma ieilgšanu, kam minami vismaz divi skaidrojumi. Pirmkārt, tā kā KF iepirkumi tika veikti laikā, kad valstī jau bija sākusies strauja tautsaimniecības izaugsme, cenu pieaugums un darbuzņēmēju trūkums, tad daļā gadījumu nācās veikt atkārtotus iepirkumus, jo sākotnējā piedāvājuma cenas bija pārāk lielas vai arī bija nepietiekams pretendentu skaits. Otrkārt, vidējo nobīžu aprēķinā izmantotā metodika projektiem, kas vēl nav pabeigti, par iepirkumu sākuma termiņu uzskata pirmā projekta ietvaros izsludinātā konkursa datumu, savukārt par beigu termiņu tiek uzskatīts pēdējā projekta ietvaros parakstītā līguma noslēgšanas datums. Tā kā KF iepirkumus organizē paši atbalsta saņēmēji, ir situācijas, kad daļa būvdarbu vai piegāžu jau tiek veikti, bet citi līgumi tiek izsludināti stipri vēlāk, jo darbi/iegādes nav nepieciešamas uzreiz. Tāpēc nevar viennozīmīgi teikt, ka iepirkumu termiņu kavējumi ietekmē būvdarbu un projektu kopējos termiņus tik lielā mērā kā, piemēram, ISPA vides projektiem. To apliecina arī fakts, ka KF vides projektu kopējo gala termiņu nobīdes ir salīdzinoši nelielas.

Salīdzinot ar plānoto, kopējās ISPA projektu izmaksas ir pieaugušas par 103,1 miljonu eiro jeb 55%, attiecināmās - par 73,4 miljoniem eiro jeb 50% un ISPA līdzfinansējums par 17,6 miljoniem eiro jeb 17%. Pieaugums galvenokārt veidojas dēļ sadārdzinājumiem ISPA līdzfinansētajos autoceļu projektos. Rādītājus ietekmē divi projekti: VIA Baltica Saulkrastu apvedceļš un Ķekava–Iecava posms, kuri tika īstenoti laika posmā no 2005.-2007.gadam.

KF projektu kopējās izmaksas ir pieaugušas par 161,9 miljoniem eiro jeb 31%, attiecināmās - par 117,0 miljoniem eiro jeb 127% un KF līdzfinansējums samazinājies par 6,8 miljoniem eiro jeb 2%. Kopējo un attiecināmo izmaksu pieaugums veidojas sadārdzinājumu dēļ gan KF līdzfinansētajos vides, gan arī transporta projektos. KF līdzfinansējuma samazinājums rodas izmaiņu dēļ TEN I autoceļu projektā. Sadārdzinājums ir galvenokārt skaidrojams ar to, ka vairums būvdarbu tika veikti laika posmā no 2006.-2009.gadam, kas nozīmē, ka iepirkumu konkursi tika rīkoti vēl pirms ekonomiskās krīzes, kad tautsaimniecībā bija pārkaršana, straujš būvdarbu, materiālu un darbaspēka izmaksu kāpums un turpmākas augšupejošu cenu gaidas.

Par pēctecību var runāt tikai vides projektiem, kur investīcijas notiek vienā un tajā pašā ūdens vai atkritumu saimniecības sistēmā vai pat objektā, savukārt, ņemot vērā, ka katrs transporta projekts tiek veikts citā fiziskā lokācijā un tiem lielākoties nav viennozīmīgi nosakāma vienam no otra izrietoša hronoloģiskā secība, tad transporta projektiem netiek analizēta pēctecība, bet gan to sinerģija jeb papildinātība.

Visiem vides projektiem, kuri norisinās vairākās kārtās ir konstatēts, ka problēmas tiek risinātas loģiskā secībā pamatojoties uz tehniskiem apsvērumiem, pieejamiem finanšu līdzekļiem, pašvaldības prioritātēm un vides ieguvumiem. Projekta mērķi ir definēti loģiskā secībā, viens otru papildina un

nenonāk pretrunā.

Visi ISPA un KF transporta projekti ir vērsti uz TEN-T tīkla attīstību Latvijā un integrāciju kopējā Eiropas transporta koridorā. Līdz ar to tie ir uzskatāmi par savstarpēji papildinošiem. Investīcijas ir mērķtiecīgi vērstas uz šādu TEN-T koridoru attīstību: VIA Baltica, Austrumu-Rietumu koridors, lielo ostu sasniedzamība un lidostas attīstība.

Darba gaitā tika noskaidrots, ka aplūkoto projekti ir devuši ieguldījumu lielākoties vides un transporta nozarēs, bet enerģētikas nozarē tikai nelielā mērā. Vienīgais paredzētais KF projekts enerģētikas nozarē - Ventspils pilsētas domes projektu „Ventspils siltumapgādes sistēmas attīstība” netika īstenots. Projekta galvenais mērķis bija samazinot sēra dioksīda (SO₂) emisijas, ko rada divi neefektīvi siltumenerģijas ražošanas avoti, kas izmanto mazutu ar sēra saturu virs 1%. Starp papildu mērķiem minēta arī izklīdētās enerģijas jeb CHP ražošana, kas mazinātu Latvijas atkarību no importētiem energoresursiem. Projektu bija paredzēts īstenot publiskās privātās partnerības modeļa ietvaros, tomēr dažādu iemeslu dēļ projektu nav izdevies realizēt. Starp galvenajiem iemesliem ir minami sekojošie: (1) projekta sākumā energotirgus iekārtu ražotāju/ piegādātāju kapacitātes trūkums, kuru izraisīja straujā ekonomiskā augšupeja 2007.-2008.gadā, (2) bet vēlāk ekonomiskā krīze radīja grūtības projektu īstenotājiem piesaistīt banku finansējumu. Dotās problēmas izraisīja nopietnus kavējumus attiecībā uz KL un tika pieņemts lēmums to atcelt.

Divu citu aplūkoto atkritumu apsaimniekošanas projektu ietvaros tika uzsākta biogāzes ražošana un pārveide elektrībā, kas ir devusi nelielu ieguldījumu nozarē.

Attiecībā uz projektu kopējo ieguldījumu tautsaimniecībā, ir secināts, ka projekti nerada būtisku ietekmi uz nodarbinātību, taču nodrošina noteiktu darbavietu skaitu un dod ieguvumu nomaksātu nodokļu veidā. Kopumā pēdējo 10 gadu laikā vidēji gadā ir nodrošinātas aptuveni 933 darba vietas, tādējādi nodokļos nomaksājot kopumā 37,5 miljonus latu 2009.gada cenās.

Aplūkoto projektu ietvaros Latvijas iedzīvotāji kopumā ir ieguvuši gandrīz 1 miljardu latu vērtus ieguvumus, kas ir projektu kopējā ekonomiskā tīrā tagadnes vērtība pret pašu ieguldītajiem 282,64 miljoniem latu. Lielākais sociāli ekonomiskais ieguvums ir bijis ūdenssaimniecības projektiem – 702,53 miljoni latu, kam seko satiksmes projekti ar 251,25 miljoniem latu un atkritumu apsaimniekošanas projekti – 5,73 miljoni latu.

ES faktiskās finanšu investīcijas ir koncentrējušās atsevišķos plānošanas perioda gados, radot ievērojamu valsts pasūtījumu pieprasījumu, kas sakrīt vienlaikus ar kopējo lēto aizdevumu pieejamības radīto nekustamā īpašuma cenu burbuli, atgriezeniski atsaucās uz daudzu projektu sadārdzinājumu.

Projektu rezultātu efektivitāti īpaši vides sektorā ietekmē fakts, ka nepastāv projektu rezultātu uzraudzības kontrole pēc projekta ieviešanas. Tas attiecas, piemēram, uz jau minētajiem KF atkritumu apsaimniekošanas projektiem, par kuriem pastāv bažas par izveidoto poligonu ekonomisko ilgtspēju pie spēkā esošajiem tarifiem, jo faktiskais tajos apglabāto atkritumu apjoms ir ievērojami mazāks nekā tarifu aprēķinos plānotais. Faktiskā iedzīvotāju līdzdalība atkritumu apsaimniekošanas sistēmā atpaliek no maksimāli iespējamās un tā ir 75-83%, bet projektu īstenotājiem pašiem nav mehānismu kā nodrošināt līdzdalības pieaugumu.

Zināma līdzība te ir arī ar ūdenssaimniecības projektiem - ir nodrošināta iespēja pieslēgties centralizētai ūdens apgādei un kanalizācijai, bet iedzīvotāji dažādu iemeslu dēļ to neizmanto, tādēļ ir pamats apšaubīt projekta efektivitāti. Tajā pat laikā attiecībā uz ūdenssaimniecības projektu efektivitāti, tajās ūdenssaimniecībās, kurās ir iespējams investīciju izmaksas ierēķināt tarifā neapdraudot iedzīvotāju maksāspēju, būtu jāvērtē ES līdzfinansējuma pamatotība no projekta finanšu efektivitātes viedokļa. Iespējams, ka šādiem projektiem būtu izdevīgāk izmantot aizņēmumu un KF līdzekļus novirzīt uz mazākām aglomerācijām.

Jāteic, ka projektu rezultātu efektivitātes mērījumus ierobežo tas, ka pieejamie dati uzraudzības un

novērtēšanas īstenošanai, īpaši, statistika vides jomā ir ļoti nesistemātiska un nesakārtota. Vienā avotā apkopotā informācija ir pretrunā ar citiem avotiem vai ar citu informāciju tajā pašā avotā.

Projektu ilgtspēju, ietekmē arī tas, kāda ir valsts reģionālās attīstības politika un cik koordinēta tā ir ar ES līdzfinansētu projektu ieguldījumiem. Īpaši tas attiecas uz sabiedriskajiem pasažieru pārvadājumiem. Konkrētu reģionu attīstībā ir svarīga sabiedriskā transporta pārvadājumu pieejamība, kas nodrošina konkrēta reģiona pievilcīgumu iedzīvotājiem. Tādēļ, ja kādā reģionā tiek veikti ieguldījumi ūdens vai atkritumu saimniecību izaugsmē, bet no otras puses tajā pat laikā tiek samazinātas iedzīvotāju mobilitātes iespējas (slēdzot vilcienu vai autobusu pārvadājumus), tad ieguldījumu izmantošana ir apdraudēta un to nevar uzskatīt par efektīvu līdzekļu ieguldījumu.

Pamatojoties uz novērtējumā veikto analīzi, Konsultants ir sagatavojis virkni rekomendāciju turpmākam efektīvam KF ieguldījuma tautsaimniecībā. Būtiskākās no tām:

- Ūdenssaimniecības jomā ir nepieciešams turpināt investīcijas, lai nodrošinātu direktīvu prasību izpildi pilnā apjomā, papildus vēršot uzmanību uz aktivitātēm, kas saistītas ar notekūdeņu dūņu uzglabāšanu un izmantošanu.
- Turpmāk plānojot investīcijas atkritumu apsaimniekošanas jomā ir nepieciešams palielināt ieguldījumus bioloģiski noārdāmo atkritumu apsaimniekošanai, lai sasniegtu direktīvā 1999/31/EK par atkritumu poligoniem noteiktos mērķus par apglabājamo bioloģiski noārdāmo atkritumu apjoma samazināšanu. Šādu aktivitāšu ieviešana būtu jāveic kompleksi ar pasākumiem, kas saistīti ar iedzīvotāju informēšanu un izglītošanu, komposta ražošanu un izmantošanu.
- Ūdenssaimniecības un atkritumu projektiem skaidrāk formulēt mērķi attiecībā uz iedzīvotāju īpatsvara palielināšanu, kuriem ir pieejami centralizētie sadzīves ūdensapgādes un kanalizācijas un atkritumu savākšanas un pakalpojumi, jo daļā no analizētajiem projektiem mērķis definēts kā „faktiski apkalpoto vai pieslēgto” iedzīvotāju īpatsvars, kas neatbilst reālajam mērķim.
- Jāturpina investīcijas transporta projektos veicinot Padomes lēmuma īstenošanos Latvijā saskaņā ar valsts politiku transporta nozarē un TEN-T tīkla mērķiem.
- Būtu jāveicina dažādu enerģētikas sektora projektu īstenošana atbilstoši nozarei politikas izvirzītajiem mērķiem.
- Lai izvērtētu projektu ietekmi ir svarīgi formulēt skaidrus un izmērāmus mērķus, jo tikai tādiem ir iespējams izvērtēt to sasniegšanu un sasniegšanas efektivitāti pēc projekta.
- Lai prioritizētu un izvērtētu projektus, ir ieteicams izstrādāt vienotas vadlīnijas, saskaņā ar kurām monetizējami un novērtējami projektu sociāli ekonomiskie ieguvumi un izmaksas. Ieteicams būtu katrā sektorā izstrādāt nozares metodiku, saskaņā ar kuru projektiem varētu piemērot gan prognozes svarīgākajiem nozares rādītājiem, gan parametrus izvērtējumu veikšanai.
- Rekomendējam izstrādāt vienotu budžetu un līgumu detalizācijas un fizisko rādītāju plānošanas un atskaišu metodiku, kas noteiktu kādi rādītāji un kā tie ir jānosaka dažādu veidu projektiem. Kaut arī ir jāparedz, ka atsevišķiem projektiem rādītāji var neiekļauties vienotā sistēmā, lielākā daļa projektu būtu vieglāk salīdzināmi un izvērtējami, ja to rādītāji būtu definēti pēc vienotas sistēmas.
- Svarīgi būtu panākt, lai par projektiem būtu centralizēti pieejama informācija, piemēram, FM datu bāzē VIS, kurā būtu jāapkopo visa ar projektiem saistīta informācija, un tā būtu faktiski lietojama.
- Līdztekus nepieciešams sistemātiski strādāt pie statistikas apkopošanas, analīzes un prezentācijas. Pieejamā statistika ir ļoti nesistemātiska un nesakārtota - vienā avotā apkopotā informācija ir

pretrunā ar citiem avotiem vai ar citu informāciju tajā pašā avotā. Nozaru ministrijām ir rūpīgāk jāstrādā pie šo datu bāzu uzturēšanas gan metodiskā, gan kontroles līmenī.

- Vadošās iestādes līmenī būtu nepieciešams izstrādāt un ieviest metodiskos norādījumus projektu ekonomiskai analīzei, kas ļautu salīdzināt dažādu jomu projektus pēc vienotiem principiem. Metodikai vajadzētu balstīties uz ES ieteikto metodiku IIA veikšanai, taču specificēt parametrus, kas ir kvantificējami un galveno ieguvumu un zaudējumu vērtības.
- Svarīgi ir projektu plānošanu un uzsākšanu veikt sistemātiski un savlaicīgi, uzsākot saskaņošanu projektiem, kas ir paredzēti īstenošanai dažādos gados, lai izvairītos no būvniecības sektora pārslodzes īsos laika posmos. Būtiski ir arī koordinēt projektu ieviešanu, lai neveidotu valsts pasūtījumu pieprasījuma koncentrāciju, kas stimulē cenu burbuli un savstarpējo konkurenci būvniecības tirgū, kas attiecīgi paaugstina izmaksas, jo būvniecības, it sevišķi specializētās būvniecības kapacitāte ir ierobežota un būtiski palielinot pieprasījumu, strauji pieaug cenas.
- Plānojot KF projektus, īpaši vides sektorā, skatīt tos koordinētā valsts reģionālās attīstības politikas kontekstā, ja tāds ir.

KOPSAVILKUMS ANĢĻU VALODĀ – EXECUTIVE SUMMARY

Five ISPA environment, five ISPA transport, 10 Cohesion Fund (hereinafter – CF) programming period 2000-2006 environment and another five CF transport projects have been reviewed within this evaluation report. The projects have been assessed as to their results, efficiency, and contribution to implementation of EU directives and decisions as well as such sectors of the national economy as environment, energy and transport as stipulated by the terms of reference.

Out of the total 710 MEUR ISPA and CF allocation to Latvia in the programming period 2000-2006 via the reviewed projects the Consultant has made a detailed analysis of approximately 62% of the total financial allocation of the given period.

The report starts with description of methodology applied during the evaluation that is based on the terms of reference, respective proposal offered by the Consultant as well as alterations and specifications done during the evaluation process that have been co-ordinated with the Ministry of Finance as a Contracting Authority and respective sector ministries, i.e., Ministry of Environment and Ministry of Transport.

Analytical part of the report consists of three subsections: environment, transport and energy. The first two subsections are divided into five chapters: introduction of directives, project results and efficiency, social economic benefits, project succession and synergy, contribution to the overall sector. The energy subsection consists of a brief overview since during the given planning period Latvia did not use an opportunity to fund projects in this sector.

With regards to the reviewed projects in the environment sector the following general conclusion has been made – aims of all the projects had been related to implementation of requirements set out by respective directives and the projects have contributed to their implementation to a certain extent.

By implementing seven of the reviewed projects in the waste management area five solid waste landfills have been constructed and one waste dump site has been reconstructed in accordance with the Directive 1999/31/EC requirements thus providing an access to a quality waste management services for approximately 715 000 inhabitants. A landfill for hazardous waste disposal has also been constructed. Other elements of the waste management system have been provided that regard mostly collection of waste.

Though implementation of Directive 94/62/EC has not been among the project goals, nevertheless introduction of separate waste collection components has facilitated recycling of the used packaging material. The same regards to Directive 96/61/EC. Though direct goals of the projects were not aimed at its introduction, taken the fact that the requirements of the directive have been transposed into the national legislation, they have been complied with.

With regards to fulfilment of the water management directives, it can be said that by implementing the projects preparation of drinking water to be delivered in the centralized water supply network has been ensured as well as improvements to accessibility, secure supply and quality of services as according to Directive 98/83/EC. Same way implementation of the basic requirements as set out by Directive 91/271/EC has been facilitated with regards to concentration of the waste water outflow indicators.

There are problems with implementing requirements of water directives in two cities. In Riga quality of the drinking water from one of the sources – Baltezers – does not comply containing inappropriate concentration of manganese. Conformity to requirements has not been ensured also due to the concentration of nitrogen in the waste water outflow. Thus in Riga the requirements of Directives 98/83/EC and 91/271/EC are not fulfilled according to the set out deadline –

December 31, 2008. In the town of Jelgava the drinking water contains inappropriate iron and sulphate concentration. According to the Ministry of Environment further investment projects are planned in both the cities in order to avert the problems. Nevertheless, also in Jelgava a risk exists that compliance with the Directive will not be ensured in due time, i.e. by December 31, 2011.

What regards to achievement of the overall project goals it can be said that the overall main goals have been reached. What have not been fully reached are some secondary aims that most likely have been inconsiderate. Within the three reviewed ISPA projects those objectives have not been reached that aimed at certain percentage of inhabitants connected to the centralized water management system. At the same time in CF projects these goals have been fully met. This is most likely due to experience gained via ISPA projects as well as the fact that the project owners had better information at their disposal at the time of planning CF.

By analysing only those projects containing the respective goal, reduction of losses in water management network have not been reached only in one out of two ISPA projects – Jelgava. In the other project there is still time to reach it as it has been set out for 2015. As to CF projects this aim has not been reached in one out of four projects – Jaunolaine. What regards reduction of infiltration in the sewage network, such a goal was not foreseen in ISPA projects, whereas in all CF projects, in which the respective goal was set, it has been reached.

Objectives of the waste management projects, of which the main were development of environmentally friendly and self-sustainable management system as according to the national legislation and EC regulation requirements, have been met. However, with regards to the three most recent – CF projects (Zemgale, Maliena and Piejura regions solid waste management) there is a concern as to sustainability of the developed waste landfills at present tariffs for waste disposal, because the volume of the disposed waste is considerably lower than the one used for calculating the tariff. To reduce the risks the landfill managing authorities plan tariff increase, costs reduction and/or increase in volumes of disposed waste. Success of these plans depends on the overall economic situation in the country, development of the waste management system in the respective region and its neighbouring regions as well as the overall national and regional solid waste management policy.

Achievement of the project goals has been assessed both as to their quality as well as quantity by calculating the number of objectives by project sectors and the set out goals for the programming period as to their indicators. As to the water management projects it has been concluded that all three ISPA projects have not met 2-3 objectives, whereas the situation with CF projects is better – two projects have fully met the set out goals, one project has not reached one goal, which was set even higher than the Directive's requirements, but two projects have not met 2-3 objectives. In the waste management sector both ISPA projects have fully met their goals. The two specific CF projects have also fully reached the goals, whereas two other projects have not met one goal, but one project – 2-3 objectives.

Within the water management projects one new drinking water preparation station has been constructed and two existing ones have been reconstructed. Water supply network has been broadened by 102 km and 101 km of existing network have been reconstructed. Four new waste water treatment facilities have been constructed and two existing ones have been reconstructed. Waste water network has been broadened by 191 km and 90 km of existing network have been reconstructed.

Within the waste management projects five solid waste landfills have been constructed and one waste dump site has been reconstructed. A landfill for hazardous waste disposal has also been constructed. 159 household waste dump sites have been recovered with the total area of ~ 242 ha. Three composting sites and 797 separate waste collection points have been established.

Altogether the increase in project costs has been swifter in the CF projects, which is due to the fact that construction works in these projects were implemented between time period of 2006 and 2009, but the preceding procurement during the time of economic overheat and expected price rise. If compared by eligible costs the size of the CF funded environment projects was three times of the ISPA projects. This has resulted in a much higher cost increase of CF projects also in the absolute figures.

Working as to the methodology co-ordinated with the Ministry of Environment, the Consultant has made unit cost calculations of certain units of the environment projects. These unit costs have been compared to the appropriate EU and global average unit costs, where feasible. As a result the following data has been obtained:

- The size of investments and EU support per supplied drinking water volume varies considerably between the respective projects. On average 0,2 lats have been invested per each supplied m³ of the water during the time horizon of 20 years. 0,13 lats of them are funded by EU.
- If compared to the global projects, it can be concluded that the costs of water management projects in Latvia are in general lower; however, in a few projects they considerably exceed the global indicators. It has to be mentioned, that the unit costs cannot be directly compared since the global project data do not include the water transportation and distribution systems, which form the major part of the project costs in Latvia.
- Recultivation costs of the former dump sites are more or less the same in all the projects and they constitute approximately 35 thousand lats per hectare.
- Development costs of solid waste landfills fluctuate between 0,5 and 1,5 million lats per hectare. The main reason for discrepancy is the size of the landfill where a bigger size allows for economy of scale.
- Investments into the landfill development constitute an important part in the overall waste disposal costs and therefore EU support is an important factor for a possible steadier increase in waste disposal tariffs. On average almost 10 lats have been invested per each ton of waste to be disposed in the next 20 years. 6,6 lats of this sum are covered by EU.

As to the socio-economic benefits of the reviewed environment projects the following has been concluded:

- Supply of quality water and sewage services for inhabitants of the agglomerations has been assessed at 550 million lats.
- Due to the EU support the tariff for water management services to its end users can be by 17% lower than in case the investments would have to be made without this support.
- Water losses have been reduced both in the water supply network as well as in the volume of infiltration in the sewage network.
- Compliance with the “polluter pays” principle has been facilitated.
- Provision of quality waste management system services for inhabitants of the regions has been assessed at 36 million lats.
- Due to the EU support the tariff for waste management services to its end users can be by 66% lower than in case the investments would have to be made without this support.
- Sales of recycled material provide for more than 280 thousand lats additional annual income of the respective waste management administrations.

- Production of biogas and its transformation into electricity provides for more than 500 thousand lats additional annual income of the respective waste management administrations.

As to the reviewed transport projects the Consultant has concluded the following – goals of all the projects have been related to the Decision 1692/96/EC of the European Council of 23 July 1996 on Community guidelines for the development of the trans-European transport network and they have facilitated its implementation as regards to accessibility, quality and interoperability of the infrastructure.

As for ISPA projects three of them have reached their goals. There are insufficient data to analyse achievement of goals of the other two projects. Out of CF projects two have achieved their goals. As regards one of the road projects, which consists of five sub-projects, goals of three sub-projects have been met, but as for two sub-projects, namely two road sections, at the time of the review the time period since their completion had been too short to judge on the traffic accident statistics. Thus formally it cannot be examined whether the goals of the respective project are met. As for the two port projects there are no available data to assess fulfilment of some of their goals.

With regards to achievement of certain goals it can be said that only the road projects had similar and comparable goals. Both ISPA and CF projects have reached all their goals related to increase in load carrying capacity of roads and bridges, improvements to the road surfacing and related time and vehicle operating costs savings as well as decrease of maintenance costs by extending the infrastructure's life time and postponing periodic repair costs.

Altogether the increase in project costs has been swifter in ISPA projects because they were mostly road projects. In fact, increased costs of ISPA are due to two large-scale projects – the Saulkrasti by-pass and VIA Baltica Kekava-Iecava section, whose costs have doubled. At the same time CF projects were planned more accurately. There is one large-scale railroad project among them with no increase in costs. The increase in costs in the two port projects is also more modest. If compared by eligible costs the size of the CF funded transport projects was two times of the ISPA projects, but taken the more rapid increase in costs of the ISPA projects, the rise in prices in absolute figures is almost the same.

For the transport projects the Consultant has calculated such unit costs that provide some idea on their comparative financial efficiency:

- On average the cost of one road kilometre has been 1,86 million lats at the year 2009 prices. The costs fluctuate between 0,6 and 4 million lats with the latter being Saulkrasti by-pass built on green field. The average cost per kilometre in EU projects built on green field is 5,32 million lats.
- On average reconstruction of one kilometre of railroad tracks within the only railroad project reviewed was 269 000 lats per kilometre.

The main socio-economic benefits of the transport projects are as follow:

- The overall benefit for society for the next 20 years can be assessed as approximately 300 million lats gained through:
 - time savings of drivers and passengers;
 - reduction in vehicle operating costs;
 - decreased traffic accident risk due to a better road surfacing and safer crossroads.
- Implementation of road projects has allowed for resource economy on regular maintenance costs in the amount of 12,98 million lats, but the newly built roads will require additional 6,23 million lats for the same maintenance costs in the time period of next 20 years.

As for the overall project administrative efficiency the Consultant has concluded that the actual

duration of the construction works in all the reviewed projects – both environment and transport – has been approximately three years (35,7 months). Altogether the construction works have commenced a year behind the schedule and have been concluded fifteen months behind the schedule. The average total duration of the projects has been five years (61,7 months), which is on average one year longer than planned.

Construction works in ISPA projects in general have both commenced and finished with a two year delay due to prolonged procurement which took place because of the insufficient experience of the involved institutions to carry out such procurements, necessity to co-ordinate all the procurement documentation with the EC Delegation to Latvia as well as the number of institutions being involved in the process. The procurement was organised by the ministries as implementing bodies while a lot of information had to be co-ordinated with the beneficiaries.

Delays in CF projects are also due to prolonged procurements. Two reasons can be mentioned here. First, the procurements were carried out during the times of rapid economic growth which resulted in price rise and shortage of labour force. As a result part of the procurements had to be repeated because either the offered prices were too high or there were no tenderers. The second reason is a methodology applied for calculating the delays in the projects which have not yet been finalized. The commencement date of the procurement is assumed to be the date when the first tender has been announced while the last date is assumed to be the date of the last signed contract. Since the procurement within CF projects is being carried out by the beneficiaries themselves, there can be situations when part of the supply or works contracts are already being implemented with tenders for other contracts are being announced later since they are not required at the same time. Thus the delays in procurement do not influence construction and the project overall duration as much as in ISPA projects. This is also evidenced by a fact that the total delays in CF projects are comparatively smaller.

Actual total costs of ISPA projects have increased by 103,1 million euro or 55%, the eligible costs by 73,4 million euro or 50%, but the ISPA co-funding by 17,6 million euro or 17% compared to the planned costs. Such an increase is mainly due to the increased costs in ISPA road projects, but namely two projects being implemented between time period of 2005-2007 – VIA Baltica Saulkrasti by-pass and Kekava-Iecava section.

Actual total costs of CF projects have increased by 161,9 million euro or 31%, the eligible costs by 117,0 million euro or 127%, but the CF co-funding has decreased by 6,8 million euro or 2% compared to the planned costs. Increase in total and eligible costs is being experienced in both – environment and transport projects. Decrease in CF co-funding is due to alterations in one of the road projects – TEN I. The increased costs can be explained by the fact that most of works were carried out between years 2006-2009 meaning that the procurement was held before the economic crises when there was an economic overheat, rapid increase in works, material and labour force prices and further price increase expectations.

Succession can be observed only in the environment projects where investments are made in the same water or waste management system or even the same object, whereas taken that the each transport project is being implemented in a separate physical location and they do not possess an unequivocal need for succession for them the overall synergy has been analysed instead of succession.

For all the environment projects being implemented in consecutive stages it has been concluded that the problems are being solved in a logic sequence based on technical considerations, available financial resources, municipal priorities and gains for environment. The project goals are being defined in a logic sequence, complement each other and do not contradict.

All ISPA and CF transport projects are related to development of TEN-T network in Latvia and its

integration in the common European transport corridors. Thus they can be regarded as complimentary. Investments are focused on development of such TEN-T corridors as VIA Baltica, East-West corridor, accessibility of big ports and development of an airport.

During evaluation it was found out that the reviewed projects have contributed only to environment and transport sectors, where their contribution to the energy sector was very limited. The only planned CF energy project was not implemented, but two of the waste management projects commenced production of biogas and its transformation into electricity thus providing a little contribution to the sector.

With regards to the overall contribution of the projects to the national economy it has been concluded that the projects have not had a considerable impact on employment, but have ensured a certain number of jobs thus providing their contribution in a form of taxes paid. Altogether during the last ten years on an average approximately 933 jobs per year have been secured providing for 37,5 million lats paid in taxes at the year 2009 prices.

Total benefit of the inhabitants of Latvia from the reviewed projects is assessed at approximately one billion lats being the net present value of the projects against the national co-funding of 282,64 million lats. The most benefits are from the water management projects – 702,53 million lats, followed by transport projects – 251,25 million lats and waste management projects – 5,73 million lats.

The actual EU financial investments concentrated during certain years of the reviewed planning period thus creating a considerable demand of the government order which coincided with real estate price bubble caused by accessibility of low rate bank loans thus resulting in increased costs of many projects.

Efficiency of the project results especially in the environment sector is very much affected by a non-existent post-project monitoring and/or control. This regards, for example, to the already mentioned CF waste management projects for whom there are concerns as to the economic sustainability of the developed landfills due to the fact that the actual volume of the disposed waste is considerably lower than the one which was planned and included in the tariffs. Actual participation of inhabitants in the waste management system being 75-83% is far behind the maximum possible, but the project beneficiaries themselves lack mechanisms to ensure larger participation.

Some resemblance of the above can be observed also in the water management projects. If an opportunity to connect up to the centralized water supply has been provided, but for various reasons inhabitants do not use it, there are grounds to query efficiency of the respective project. At the same time with regards to efficiency of the water management projects in those municipalities which can afford including investment costs in the tariffs not endangering the purchasing ability of its inhabitants, the financial validity of EU co-funding should also be assessed from the point of its efficiency. Perhaps for such projects it could be more efficient to use bank loans thus redirecting CF means to smaller agglomerations.

It must be said that evaluation of the project efficiency is limited by the fact that the available data of project monitoring and assessment, especially, statistics in the environment sector is much undigested and unarranged. Information gathered under one data source contradicts data in another data source or even other data of the same data source.

Sustainability of the projects being one of the project efficiency indicators is also much influenced by the state regional development policy and its co-ordination with the EU contribution. This especially regards the public transportation accessibility. For the regions to develop mobility of its inhabitants as well as those wishing to do business in the region is crucial. Thus if investments into the water or waste management system/-s are made in a respective area, but at the same time

mobility options to and from the region are reduced by closing down railroad or bus public transportation, then the use of the above investments is endangered and it cannot be considered to be an efficient investment.

Based on the evaluation analysis, the Consultant has elaborated a number of recommendations for further efficient contribution of CF into the national economy. As the most essential the following could be mentioned:

- Investments should be continued in the area of water management in order to fully fulfil requirements of respective directives. Special attention should be paid to storage and use of sludge.
- Planning further investments into waste management system a special focus should be on the management of biodegradable waste in order to achieve the goals set out by the Directive 1999/31/EC as to reduction of the volumes of biodegradable waste disposed at landfills.
- For water and waste management projects it is necessary to define the goals related to increase in percentage of inhabitants who get access to centralized water supply, sewage and waste collection services more precisely because in part of the reviewed projects the goal being defined as „actually serviced or connected” does not correspond to the actual goal.
- Investments into the transport projects should be continued as according to the national policy and goals of TEN-T network in order to facilitate implementation of the Council decision in Latvia
- Implementation of various projects in the energy sector should be promoted as according to the national policy aims.
- In order to be able to evaluate the project impact it is important to formulate clear and measurable goals. Only for such projects it is possible to evaluate achievement of their goals as well as efficiency.
- To prioritize and select the projects it is recommended to elaborate unified guidelines according to which the socio-economic benefits have to be monetized and assessed. Such a methodology offering both prognoses for the most important factors as well as evaluation parameters is recommended for each sector.
- It is also recommended to elaborate a unified methodology for planning budget and contract details as well as physical indicators and reporting defining the main parameters and their choice for different projects.
- It is important that there is centralized information on projects is available, for example, on the VIS data base and that the data base is workable.
- At the same time it is necessary to work on a systematic summarization, analyzes and presentation of statistics. The sector ministries have to pay more attention to the maintenance of the data basis both from methodological as well as control point of view.
- On the level of the managing authority it is advisable to elaborate and introduce methodological guidelines for cost-benefit analysis of the projects that would allow comparison of projects of different sectors. This methodology should be based on the relevant EU methodology with specifications for quantifiable costs and benefit values.
- It is important to carry out planning and commencement of projects systematically and in due time, in order to avoid overload of the construction sector during short time periods.

- When planning CF projects, but in the environment sector in particular, they should be assessed in the overall context of the state regional development policy, if any.

METODOLOĢIJAS APRAKSTS

Līguma ietvaros Konsultants ir detāli vērtējis 15 KF un 10 ISPA projektus, kuru saraksts ir pievienots 2.pielikumā. Šajā pielikumā ir norādīti arī projektu saīsinātie nosaukumi, kuri tiek izmantoti dotajā izvērtējuma ziņojumā. Kā jau ir minēts ziņojuma ievadā, ir svarīgi atzīmēt, ka bez šiem detāli vērtētajiem projektiem, KF 2000.-2006.gada plānošanas periodā tika īstenota virkne citu KF un ISPA projektu, kuriem arī ir ietekme un kuri sniedz ieguldījumu Latvijas tautsaimniecībā, bet, kuri ir skatīti mazāk detāli un tamdēļ šis izvērtējums nesniedz visaptverošu pārskatu par KF fondu ietekmi. Var teikt, ka dotais Ziņojums sniedz pārskatu par 62% no KF ieguldījuma kopsummas dotajā programmēšanas periodā.

Darba uzdevuma 1.1.1. ietvaros Konsultants ir vērtējis kā aplūkojamie KF un ISPA projekti ir ietekmējuši konkrētu vides direktīvu un transporta jomas attīstības uzstādījumu sasniegšanu, kuras uzskaitītas KF Ietvara dokumentā (turpmāk tekstā – ID) 2004.-2006.gada finansēšanas periodam. Pavisam KF ID 4.sadaļā ir uzskaitītas astoņas vides direktīvas un viens Padomes lēmums attiecībā uz transporta tīkla attīstību.

Darba sākumā ir noteiktas piecas vides direktīvas, kuru izpildi aplūkojamie projekti ir veicinājuši. Tās ir:

1. Padomes 1991.gada 21.maija Direktīva 91/271/EEK par pilsētu notekūdeņu attīrīšanu;
2. Padomes 1998.gada 3.novembra Direktīva 98/83/EK par dzeramā ūdens kvalitāti;
3. Padomes 1999.gada 26.aprīļa Direktīva 1999/31/EK par atkritumu poligoniem;
4. Padomes 1994.gada 20.decembra Direktīva 94/62/EK par iepakojumu un izlietoto iepakojumu un attiecīgi arī Padomes 2004.gada 11.februāra Direktīva 2004/12/EK, ar ko groza Direktīvu 94/62/EK par iepakojumu un izlietoto iepakojumu;
5. Padomes 1996.gada Direktīva 96/61/EK par piesārņojuma integrētu novēršanu un kontroli.

Pārējās trīs KF ID uzskaitītās vides direktīvas, kuras ir gaisa kvalitātes, ķīmisko vielu un kodoldrošības un aizsardzības pret radiāciju sektoros, izvērtējuma ietvaros aplūkojamie projekti neveicina un tādēļ to izpilde netiek vērtēta.

Kopumā vides direktīvu pārejas periodu nosacījumu izpilde ir vērtēta pamatojoties uz:

- LR Vides ministrijas (turpmāk tekstā – VIDM) informatīvo ziņojumu par ES līgumu, regulu un direktīvu noteiktām saistībām vides jomā un to izpildes termiņiem, 2007.gads;
- VIDM ziņojumu „Ūdenssaimniecības infrastruktūrā ieguldīto investīciju izvērtējums 88 aglomerācijās ar CE>2000”, 2009.gads.

Katra individuālā aplūkojamā projekta ieguldījums direktīvu prasību izpildē tika vērtēts pamatojoties uz pieejamo projektu dokumentāciju, īpaši, FM, KL, vai NZ, kā arī projekta atbalsta saņēmēju anketēšanā iegūto informāciju.

Izvērtējot katra aplūkojamā vides sektora projekta ieguldījumu direktīvu izpildē, tika vērtētas saistības attiecībā uz konkrētās direktīvas izpildi, kuras projekts ir uzņēmies pirms tā uzsākšanas un kuras ir noteiktas FM vai KL vai tam sekojošos šo dokumentu grozījumos, kā arī tas, kā šīs saistības dotais projekts ir izpildījis, kas atspoguļots galvenokārt NZ vai citās pēdējās projekta atskaitēs, ja nav pieejams NZ. Lai iegūtu papildu nepieciešamo informāciju, tika veikta aplūkojamo projektu atbalsta saņēmēju anketēšana. Vērtējot projektu ieguldījumu to direktīvu prasību ieviešanā, kuras netika norādītas projektu mērķos, tika ņemts vērā tas, kā projekta īstenošana ir veicinājusi konkrētās direktīvas ieviešanu valstī kopumā.

Attiecībā uz Padomes 1998.gada 3.novembra Direktīvas 98/83/EK par dzeramā ūdens kvalitāti izpildes izvērtējumu, ņemot vērā to, ka nav iespējams novērtēt katra aplūkojamā ūdenssaimniecības projekta ietvaros veikto pasākumu ietekmi uz Direktīvas prasību izpildi pie patērētāja, Direktīvas prasību ieviešana tika vērtēta šādi:

- ja projekta ietvaros ir tikušas izbūvētas vai rekonstruētas ūdens ieguves un sagatavošanas sistēmas, tad tika vērtēts, vai projekta rezultātā tiek nodrošināta Direktīvas prasībām atbilstošas kvalitātes dzeramā ūdens padeve centralizētajā sistēmā;
- ņemot vērā to, ka liela ietekme uz dzeramā ūdens kvalitāti ir ūdensapgādes tīklu kvalitātei, tad otrs būtisks aspekts vērtējot projektu ieguldījumu Direktīvas prasības par atbilstošas kvalitātes dzeramā ūdens nodrošināšanu patērētājiem izpildē, ir izvērtējums par projektos plānoto mērķu sasniegšanu attiecībā uz ūdensapgādes tīklu rekonstrukciju un paplašināšanu.

Iegūtā informācija tika analizēta galvenokārt kvalitatīvi. Attiecībā uz dažādiem testēšanas rezultātiem tika veikta to kvantitatīvā salīdzinošā analīze ar direktīvās noteiktajām pieļaujamajām robežvērtībām. Secinājumi par katra individuālā projekta, kā arī projektu kopas ieguldījumu direktīvas izpildē tika veikti pamatojoties uz loģiski konstruktīvo analīzi.

Informācija par katra individuālā vides projekta ieguldījumu direktīvu saistību izpildē ir iekļauta projektu individuālajās kartiņās, bet kopsavilkums par vides projektiem sadaļā VIDES SEKTORS „Direktīvu izpilde”.

Transporta jomā tika skatīts vienīgais KF ID noteiktais Padomes 1996.gada 23.jūlija lēmums 1692/96/EK par Kopienas vadlīnijām Trans-Eiropas tīkla attīstībai (turpmāk tekstā - TEN-T), kas 2001.gadā papildinātas ar jūras un upju ostām un intermodālajiem termināliem, kā arī 2004.gadā iekļaujot jauno dalībvalstu transporta tīklus kopējo interešu zonā.

Transporta jomas aplūkojamo projektu ieguldījums dotā Eiropas Padomes (turpmāk tekstā – EP) lēmuma izpildē tika vērtēts gan kvalitatīvi - norādot to lomu un ieguldījumu TEN-T tīkla attīstībā, gan kvantitatīvi – norādot to izpildes galvenos fiziskos rādītājus.

Informācija par aplūkoto transporta projektu ieguldījumu Padomes lēmuma izpildē ir sniegta sadaļas TRANSPORTA SEKTORS apakšnodaļā „Padomes lēmuma izpilde”.

Darba uzdevuma 1.1.2.apakšuzdevuma ietvaros ir veikta visu 25 izvērtējamo projektu dokumentācijas analīze apkopojot un izvērtējot šādus projektu parametrus, kā to nosaka TS:

- faktisko laika grafiku un tā atbilstību plānotajam;
- faktisko finansējuma apjomu un tā atbilstību plānotajam;
- mērķu izpildi un tā atbilstību plānotajam.

Par plānotās informācijas pamatavotu tika izvēlēts FM vai tā grozījumi (turpmāk tekstā – FMG) ISPA projektiem, savukārt KF projektiem KL vai tā grozījumi (turpmāk tekstā – KLG). Ja grozījumi bija, tad informācija tajos tika uzskatīta par saistošo plānu.

Faktiskās informācijas galvenais avots bija projektu NZ. Atsevišķos gadījumos finansējumam arī projektu naudas plūsmas (turpmāk tekstā - NP). Tiem projektiem, kuriem NZ vēl nav pieejami un kuri vēl nav pabeigti, informācija tika iegūta no pēdējām projekta atskaitēm.

Papildus projektu dokumentācijā rodamajai informācijai, ziņas par projekta īstenošanas laika grafika novirzēm, finansējuma apjoma izmaiņām, kā arī projekta mērķu sasniegšanu tajos gadījumos, kad NZ nesaturēja precīzas norādes par FM/FMG/KL/KLG uzstādīto mērķu sasniegšanu, tika jautātas projektu pārstāvjiem - atbalsta saņēmējiem.

Darba rezultātā par katru projektu ir sagatavots īss apraksts – projekta individuālā kartiņa. Projektu

kartiņas ir pievienotas šī ziņojuma 34.pielikumā. Analīzes rezultātu kopsavilkums ir atspoguļots ziņojuma sadaļā „Projektu rezultāti un to sasniegšanas efektivitāte” katram sektoram atsevišķi.

Darba uzdevuma 1.1.3.apakšuzdevuma izpildes gaitā, uzsākot katra individuālā KF un ISPA projekta ietvaros sasniegto sociālekonomisko ieguvumu (turpmāk tekstā - SEI) izvērtējumu, tika konstatēts, ka tikai nedaudziem projektiem ir pieejams dokumentārs apliecinājums par projektā izvirzīto kvantificējamo, kā arī nekvantificējamo SEI sasniegšanu un to, kādi ir šie sasniegumi. Tajā pat laikā, ja šāds izvērtējums ir pieejams, tad tas ir veikts, kā sākotnējā projekta tehniski ekonomiskā pamatojuma (turpmāk tekstā – TEP) datu aktualizācija. Tomēr SEI, kas iekļauti sākotnējos TEP, pat viena sektora projektiem, ir ļoti atšķirīgi un tādejādi neļautu veikt salīdzinošu projektu kopējo SEI izvērtējumu. Tādēļ, vienojoties ar Pasūtītāju, tika izņemts visiem projektiem sagatavot izmaksu-ieguvumu analīzes (turpmāk tekstā – IIA) aplēses, izmantojot vienotus SEI un tos indeksējot ar vienotiem makroekonomiskiem un nozares indeksiem. Tādējādi, kaut arī vispārīgāki, t.i., neņemot vērā katra individuālā projekta nianšes, tomēr iegūtie aktualizētie SEI būtu salīdzināmi pa projektiem vai projektu jomām.

IIA aplēses tika veiktas pamatojoties uz EK metodiskajiem norādījumiem „Guide to Cost-Benefit Analysis of investment projects, 2008”. Iespēju robežās ir ņemti vērā vadlīniju norādījumi attiecībā uz ieguvumu un zaudējumu identificēšanu un aplēsēm, taču šīs analīzes mērķis ir izvērtēt un salīdzināt veselu projektu kopumu, nevis tikai individuālu projektu, tāpēc projekti ir sagrupēti kopās ar līdzīgām iezīmēm un to ieguvumi un zaudējumi ir aprēķināti pēc vienotiem principiem, dažkārt neievērojot projektu specifiskās iezīmes, bet aplēšot tikai būtiskākās ietekmes.

Lai aprēķinātu SEI katram individuālajam projektam, tika analizēta, apkopota un izmantota šāda informācija: projekta investīciju NP, atbalsta saņēmēju anketās sniegtie dati, inženieru sniegtā informācija ūdensapgādes un kanalizācijas projektu alternatīvo izmaksu noteikšanai, nekustamo īpašumu speciālistu vērtējums par zemes vērtību atkritumu projektu ieguvumu noteikšanai un metodiskie norādījumi autoceļu projektu izmaksu-ieguvumu ekonomiskai novērtēšanai, kurus 2006.gadā ir izstrādājis „Ceļu Projekts” (turpmāk tekstā – LVC metodika).

Ekonomisko ieguvumu diskontēšanai saskaņā ar LR Finanšu ministrijas Vadlīnijām atbildīgajām iestādēm „Eiropas Savienības fondu projektu izmaksu efektivitātes novērtēšanas un izmaksu – ieguvumu analīzes pamatprincipi” ir izmantota reālā sociālā likme 5.5%.

Visiem projektiem ir aplēsts ieguvums no radītās nodarbinātības nodokļu maksājumiem, kas izmantojams individuālu projektu izvērtējumos, kā konversijas faktors investīciju izmaksām. Lai to noteiktu, Konsultants ir novērtējis korekcijas, kuras ir nepieciešamas projektu finanšu un SEI rādītāju koriģēšanai, lai panāktu iespējami korektāku projekta ietekmes gala novērtējumu. Lai arī šīs korekcijas Latvijas apstākļos ar brīvu preču, darbaspēka un finanšu kustību, kā arī neregulētu darba tirgu ir nelielas, tomēr jau atsevišķos sākotnējos projektu iesniegumos (turpmāk tekstā – PI) tām ir pievērsta uzmanība un vairākos PI ir norādīts projekta ieguvums no darbavietu radīšanas. Tajā pat laikā to aprēķins ir dažāds un metodiski nesaskanīgs.

Izvērtējuma gaitā tika secināts, ka lielāko daļu aplūkojamo projektu veido būvniecības darbu līgumi, un tādēļ ierobežotā laika un resursu apjoma dēļ tika nolemts analizēt projektu ietekmi uz nodarbinātību kopumā, nevis pa konkrētiem izmaksu veidiem. Precīzāku analīzi ir iespējams veikt izskatot projektu budžetus ap to veidojošajiem izmaksu centriem un analizējot konkrētas izmaksu grupas, taču ņemot vērā Latvijas ekonomikas atvērību un normatīvo ierobežojumu nelielo apjomu, domājams, ka secinājumi būtiski neatšķirtos no šajā analīzē ietvertajiem.

Lai noteiktu vidējo darbavietu skaitu, ko rada investīcijas infrastruktūras būvniecībā, tika izmantoti LR Centrālās statistikas pārvaldes (turpmāk tekstā – CSP) dati par būvniecības nozari un iegūti fakti, ka darbinieku izmaksas vidēji būvniecības apgrozījumā laika periodā no 2005.-2008.gadam, kad tika īstenota lielākā daļa aplūkojamo projektu, sastādīja 12%. Tika iegūts arī vidējais nodarbināto skaits

nozarē. Izmantojot šos datus, tika aprēķināts vidējais darbavietu skaits, kas radīts projektu ietvaros, un atbilstoši tam aprēķināts nodokļu apjoms, kas projektu ietvaros katrā gadā ir samaksāts par darbiniekiem. Rezultāts ir izteikts 2009.gada cenās, lai to būtu iespējams salīdzināt ar citiem projektu rādītājiem.

Tālāk katrai projektu jomai ir aprēķināti šādi individuāli SEI uz 2010.gadu:

- ūdenssaimniecības projektiem:
 - ieguvums no centrālā ūdensvada un kanalizācijas pieejamības

Saskaņā ar vadlīniju norādījumiem vislabāk šo ieguvumu novērtēt kā iedzīvotāju rezervācijas cenu. Rezervācijas cena parāda, kāds ieguvums ir iedzīvotājiem, ja tiem ir pieejams centralizēts ūdensvads un kanalizācija attiecībā pret situāciju, kad tas būtu jānodrošina pašiem. Šī izvērtējuma ietvaros Konsultants izmanto alternatīvo izmaksu pieeju un vērtē, cik izmaksā ūdensapgāde un kanalizācija individuālai saimniecībai. Izmantojot inženieru sniegtos datus un vienkāršojošus pieņēmumus, ir secināts, ka vidēji mājsaimniecībai šie pakalpojumi izmaksātu aptuveni 110 latu uz iedzīvotāju gadā. Tā ir pieņemta par rezervācijas cenu, kas parāda ieguvumu katram iedzīvotājam no centralizētu pakalpojumu pieejamības. No šī apjoma jāatņem samaksa par ūdens un kanalizācijas pakalpojumiem, lai iegūtu iedzīvotāju virsieguvumu.
 - elektroenerģijas ietaupījums

Papildu ieguvums ūdenssaimniecībai ir elektroenerģijas ietaupījums, kas rodas uzlabojot pārvades sistēmas. Šie ietaupījumi ļauj vai nu samazināt tarifus, vai arī atbrīvot līdzekļus sistēmas attīstībai. Elektroenerģijas vērtība ir noteikta kā enerģijas gala tarifs patērētājiem, kas vislabāk atspoguļo enerģijas tirgus vērtību.
- atkritumu saimniecības projektiem:

Atkritumu saimniecības projektiem diemžēl nav iespējams noteikt rezervācijas cenu iedzīvotāju ieguvuma noteikšanai, jo iedzīvotāji nav gatavi maksāt papildus par to, ka atkritumu tiek apglabāti videi draudzīgā veidā, savukārt atkritumu radītā piesārņojuma zaudējumu un/vai likvidācijas izmaksas ir grūti aplēšamas.

 - materiālu otrreizējās izmantošanas ieguvums

Projektiem ir iespējams noteikt ieguvumu no atgūtajiem otrreizējiem materiāliem, kas ir aprēķināms, kā ieņēmumi, ko poligonu apsaimniekotāji gūst no materiālu pārdošanas. Tā kā otrreizējo materiālu tirgus ir brīvi konkurējošs, tirgus cena ir objektīvs atgūtās vērtības mērs.
 - biogāzes ieguve, kur piemērojams

Projektiem, kuros ierīkota biogāzes atgūšanas un izmantošanas iespēja, tiek aprēķināta arī atgūtās biogāzes vērtība, kas tiek iegūta un izmantota ražojot elektroenerģiju. Enerģijas tirgus vērtība ir labs atgūtās vērtības mērs.
 - rekultivētās zemes vērtība

Projektu ietvaros ir rekultivētas bijušās izgāztuves, tādējādi atbrīvojot teritorijas un dodot iespēju tās izmantot. Lai arī saimnieciskā darbība uz tām ir ierobežota, teritorijām ir iespējams pielietojums meža vai enerģētiskās koksnes audzēšanā. Platību tirgus vērtība atspoguļo projektu radīto papildus vērtību.
- autoceļu projektiem:
 - ceļā patērētā laika samazinājums tiek aprēķināts kā vidējā ātruma palielinājums braucot

pa uzlabotu ceļu reiz braucēju laika vērtība;

- automašīnu nolietojuma samazinājums tiek aprēķināts kā automašīnu nolietojuma samazinājums braucot pa labāku ceļa segumu;
 - negadījumu riska samazinājums tiek aprēķināts kā negadījumu riska samazinājums reiz negadījumu vidējās izmaksas;
 - papildus projektu ieguvums ļauj VAS „Latvijas autoceļi” (turpmāk tekstā – LVC), ietaupīt līdzekļus autoceļu periodiskajam remontam, kas jaunam ceļam nepieciešams tikai pēc 12 gadiem;
 - lielai daļai projektu ir aprēķināts arī zaudējums no palielinātam uzturēšanas izmaksām, kas saistās ar jaunu posmu izbūvi un ceļu paplašināšanu.
- pārējiem transporta projektiem katram ir izvēlēta sava pieceja ieguvumu un zaudējumu aplēsei, jo projekti iekļauj gan dzelzceļu posmus, gan staciju, gan ostas, gan lidostu. Ostu projektiem ir pieejami pilni ex-post IIA izvērtējumi, no kuriem izmantotas tajos aprēķinātās ieguvumu un izmaksu vērtības. Sliežu ceļu projektos novērtēts laiks, ko ietaupa vilcieni atjaunotajos posmos. Lidostas un Rēzeknes stacijās nav iespējams netiesās ietekmes noteikt monetāri.

Visiem projektiem ir aprēķināts aktualizēts ENPV/K un EIRR/K. Šie ieguvumu kopsavilkumu rādītāji ir apkopoti gan pa projektu sektoriem, gan ir izteikts kopējais sabiedrības ieguvums no visiem aplūkotajiem projektiem kopumā attiecībā pret pašu ieguldījumu.

Iegūtie aktualizētie SEI ir ietverti individuālajās projektu kartiņās. Tāpat tur ir norādīti arī sākotnējos TEP noteiktie SEI, ENPV/K, EIRR/K, ja tādi ir bijuši atspoguļoti FM/KL vai PI, kā arī iespēju robežās šie rezultāti ir salīdzināti – plāns pret faktu. Norādīts arī aktualizētais ieguvums no projekta laikā radītās nodarbinātības.

Projektiem ir uzskaitīti un iespēju robežās aprakstīti arī nekvantificējamie SEI, kā tos paredzēja FM vai KL, un to izpilde.

Atsevišķi ir uzskaitīti un norādīti projektā plānoto darba vietu skaits – plānotais pret faktu NZ vai aktualizētais no atbalsta saņēmēja anketas.

SEI kopsavilkumi, tai skaitā, ieguvums no nodarbinātības pa projektu sektoriem, ir atspoguļoti katra konkrētā sektora attiecīgajā sadaļā „Sociāli ekonomiskie ieguvumi”.

Katra transporta sektora projekta novērtējuma ietvaros tika veikta PI ietvertā plānotā vides aizsardzības pasākumu īstenošanas analīze, salīdzinot tos ar reāli īstenotajiem pasākumiem.

Nozīmīgākā par projektu iegūtā informācija attiecībā uz projektu individuālajiem SEI un vides monitoringu, ir ietverta īsajā projekta aprakstā – individuālajā kartiņā.

Darba uzdevuma 1.1.4.apakšuzdevuma izpildes gaitā tika veikta 10 Pasūtītāja norādīto ISPA projektu analīze saskaņā ar augstāk minētajām apakšuzdevumu 1.1.1. – 1.1.3. metodēm.

Darba uzdevuma 1.1.5.apakšuzdevums tika veikts novērtējot projektu pēctecību un to sinerģiju starp 10 ISPA 2000.-2004.gada, 15 KF 2004.-2006.gada un KF 2007.-2013.gada plānošanas periodu projektiem, analizējot iemeslus atsevišķo ISPA un/vai KF projektu neturpināšanai vai savukārt citu projektu turpināšanai KF ietvaros.

Uzsākot darbu pie vides sektora projektu izvērtēšanas, tie tika sagrupēti pēc to atrašanās vietas un secības jeb kārtām. Veicot darba uzdevuma izpildi, projektiem, kuri tiek īstenoti kārtās, tika vērtēts vai nākamā kārtā seko secīgi un loģiski, t.i. vai starp projekta kārtām ir loģiskā saikne, vai nākamā kārtā turpina pirmajā kārtā īstenotos pasākumus un vai tie veicina kopējo projekta mērķu sasniegšanu.

Transporta projektiem izvērtējuma gaitā tika konstatēts, ka nav korekti runāt par projektu pēctecību, jo tīri objektīvi tie norisinās dažādos fiziskos objektos. Ņemot vērā, ka katrs transporta projekts tiek veikts citā fiziskā lokācijā un tiem lielākoties nav viennozīmīgi nosakāma vienam no otra izrietoša hronoloģiskā secība (piem. ceļu vai dzelzceļu remontus var veikt dažādos posmos un dažādā secībā), tad transporta projektiem netiek analizēta pēctecība, bet gan sinerģija.

Analizēti tika šādi dati: pēctecīgo vai sinerģijā esošo projektu mērķi un to sasniegšanas rādītāji, projekta finansējums un aktivitātes.

Darba uzdevuma 1.1.6.apakšuzdevuma ietvaros tika veikta projektu finansējuma izlietojuma un rezultātu efektivitātes analīze trijos aspektos: no administratīvā, finansiālā un mērķu sasniegšanas aspektiem.

Projektu administratīvā efektivitāte tika novērtēta analizējot projektu laika grafikus un to novirzes, kā arī aptaujājot par to iemesliem ieviešanas iestāžu un atbalsta saņēmēju pārstāvjus. Tika veikta salīdzinošā ISPA un KF projektu laika grafiku un to noviržu analīze. Analīzes ietvaros tika atsevišķi skatītas tādas projekta pamata komponentes kā iepirkums un būvdarbi.

Par projektu komponentu plānotajiem datumiem Konsultants pieņēma šādus datus:

- par projekta plānoto kopējo sākuma datumu saskaņā ar FM/KL uzskata datumu, kad ir parakstīts FM/KL;
- par projekta plānoto kopējo beigu datumu uzskata FM/KL noteikto datumu, līdz kuram ir attiecināmi projektā veiktie maksājumi;
- plānotie iepirkuma un būvdarbu datumi – tādi kā noteikts FM/KL (ja norādīts).

Par projektu komponentu faktiskajiem datumiem Konsultants pieņēma šādus datus:

- par faktisko projekta kopējo sākuma datumu uzskata, to kas norādīts NZ, ja projekts nav pabeigts, tad KL parakstīšanas datumu. Atsevišķiem projektiem NZ uzrādītais sākuma datums ir agrāks par FM/KL parakstīšanas datumu un sakrīt ar to brīdi, no kura saskaņā ar FM/KL ir attiecināmi ar projektu saistītie izdevumi. Saskaņā ar izmantoto metodiku, šiem projektiem tiek uzskatīts, ka tie ir sākušies agrāk nekā plānots.
- par faktisko projekta kopējo beigu datumu uzskata, to kas norādīts NZ, ja projekts vēl nav pabeigts tad KL vai KL grozījumos noteiktais datums, līdz kuram ir attiecināmi projektā veiktie maksājumi;
- par faktiskajiem iepirkuma sākuma un beigu datumiem tiek uzskatīti NZ norādītie. Ja nav NZ, tad balstās uz pēdējā projekta atskaitē vai arī īpaši sarakstē ar EK norādīto (no vēstulēm EK). Šādā gadījumā par sākuma datumu iepirkumiem tika uzskatīts datums, kad izsludināts pirmais iepirkumu konkurss projekta ietvaros, par beigu datumu, kad noslēgts pēdējais līgums projekta ietvaros.
- par faktiskajiem būvdarbu sākuma un beigu datumiem tika uzskatīti NZ norādītie. Ja nav NZ, tad balstās uz pēdējā projekta atskaitē vai arī īpaši sarakstē ar EK norādīto (no vēstulēm EK). Šādā gadījumā par sākuma datumu būvdarbiem tiek uzskatīts datums, kad uzsākts pirmais darbu līgums projekta ietvaros, par beigu datumu, kad noslēgts pēdējais darbu līgums projekta ietvaros.

Projektu finansiālā efektivitāte tika vērtēta gan kā plānotā finansējuma novirze (FM/KL informācija pret gala NP iekļauto), tai skaitā, pa ISPA un KF projektiem pa jomām un kopumā, gan salīdzinot savā starpā līdzīgo jomu projektus, kā arī salīdzinot tos ar ES lielo projektu vienību izmaksām (benchmarking metode), kur tas bija jēgpilni.

Lai noteiktu vides projektu raksturlielumus un vienību izmaksas, tika aprēķināta virkne rādītāju. To izvēli noteica pieejamā informācija, kā arī VIDM norādes attiecībā uz individuālu rādītāju izvēli un aprēķinu metodiku. Šajā analizē lielākā daļa informācijas apkopota no atbalsta saņēmēju sniegtajām atbildēm anketu ietvaros, kā arī projektu budžetiem, taču pat virspusēja datu analīze parāda būtiskas nesakritības ar citiem datu avotiem (datubāzēm, tarifu aprēķiniem). Projektu budžetu sadalījums pa aktivitātēm un ieguldījumu veidiem ir pieejams tikai konkrētu projektu dokumentācijas mapēs un bieži ir nepilnīgs. Uzskatāmības labad vides projektu vienību izmaksu aprēķinu metode ir sniegta izvērtējuma sadaļā kopā ar to rezultātiem un skaidrojumiem.

Transporta projektiem vienību izmaksas tika aprēķinātas autoceļu projektiem pa šādiem diviem rādītājiem:

- ieguldījumu apjoms uz vienu ceļa kilometru, kur rādītājs aprēķināts līdzīgi kā Eiropas lielo projektu vienību pētījumā, lai būtu iespējams salīdzināt rādītāju ar ES vidējiem rādītājiem. Rādītāja aprēķinā ir izmantoti projektu kopējie attiecināmie izdevumi, izņemot VIA Baltica Saulkrastu apvedceļu, no kura izmaksām atrēķinātas pārvaldu izmaksas, jo tās sastāda netipiski lielu budžeta daļu salīdzinot ar pārējiem projektiem.
- ieguldījumu apjoms uz vienu automašīnas kilometru. Šis vienības izmaksu rādītājs ir aprēķināts kā ilustratīvs parametrs, ietverot informāciju par automašīnu plūsmu projektā iekļaujamajos posmos.

Katram projektam atsevišķi un visiem kopā tika noteikti sociālie ieguvumi pret projektu īstenošanas izmaksām jeb to atdeve uz kapitālu jeb sociālais EIRR/K, kā arī ieguvumu-izmaksu attiecība - CB ratio.

Mērķu sasniegšanas efektivitāte ir novērtēta gan kvalitatīvi analizējot, gan kvantitatīvi aprēķinot sasniegto mērķu skaitu pa projektu jomām un periodam izvirzītajiem mērķiem un to indikatoriem.

Izmantotās darba metodes dotā apakšuzdevuma izpildei bija atbalsta saņēmēju anketēšana un intervijas ar ES KF ieviešanas iestādēm, kā arī kvalitatīvā dokumentu analīze, kvantitatīvi izmaksu efektivitātes un ieguvumu aprēķini un salīdzinošā analīze. Pavisam tika aptaujāti 18 atbalsta saņēmēji, jo dažiem atbalsta saņēmējiem ir vairāki aplūkojamie projekti. Katram atbalsta saņēmējam tika gatavota individuāla anketa pamatojoties uz projektu specifiku. Aptaujas anketu paraugi pa jomām ir pievienoti šī ziņojuma 3.pielikumā.

Darbā tika izmantoti jau iepriekšējos apakšuzdevumos iegūtie projektu dati, kā arī ES un pasaules lielo projektu vienību izmaksu dati, kur avots ir „Working Package 10: „Efficiency: Unit costs of major projects”, April, 2009, DG-Regio”.

Šī darba uzdevuma izpildes rezultāti apkopoti katras sektora attiecīgajā sadaļā „Projektu rezultāti un to sasniegšanas efektivitāte”.

Darba uzdevuma 1.1.7.apakšuzdevuma izpildes gaitā tika analizēts kādu ieguldījumu aplūkotie projekti ir devuši trīs Latvijas tautsaimniecības nozaru attīstībā, kā to noteica TS: transports, vide un enerģētika, papildus aplūkojot arī citu fondu iespējamo ietekmi uz doto sektoru attīstību. Analizējamais laika periods ir 2000.–2010.gads, tomēr vairumā analizējamajiem parametriem pēdējie pieejamie dati ir nedaudz senāki nekā 2010.gads, t.i., 2007., 2008. vai 2009.gads.

Uzsākot darbu pie dotā apakšuzdevuma izpildes, tika sagatavots īss pārskats par doto trīs sektoru attīstību Latvijā laika posmā no 2000. līdz 2010.gadam, skatot to pret dotajam laika posmam izvirzītajiem nozares politikas plānošanas mērķiem, īpaši tiem, kuri ir ietverti ID. Šajā pārskatā ir analizētas galvenās doto nozaru attīstības rādītāju izmaiņas, īpašu vērību pievēršot tiem rādītājiem, kuru izmaiņas varētu būt saistītas ar aplūkotajiem projektiem.

Darba gaitā tika noskaidrots, ka aplūkotie projekti ir devuši ieguldījumu tikai vides un transporta

nozarēs, bet enerģētikas nozarē tikai nelielā mērā. Vienīgais paredzētais KF projekts enerģētikas nozarē netika īstenots, savukārt, no aplūkotajiem atkritumu apsaimniekošanas projektiem divos tika uzsākta biogāzes ražošana un pārveide elektrībā, kas ir devusi nelielu ieguldījumu nozarē.

Vides nozarē tika vērtēta ūdens un atkritumu saimniecību attīstība. Lai noteiktu izvērtējumā aplūkojamo projektu ietekmi uz vides kā tautsaimniecības nozares attīstību, tika analizēti pieejamie CSP dati par rādītājiem, kuri attiecas uz doto projektu darbības jomām – ūdensapgāde, notekūdeņu savākšana un attīrīšana, atkritumu apsaimniekošana. Lai izvērtētu projektu ieguldījumu vides politikas ieviešanā, tika skatīti Nacionālajā vides politikas plānā (2004.–2008.) (turpmāk tekstā – NVPP) noteiktie politikas mērķi un veicamie pasākumi vides politikas mērķu sasniegšanai, kuri ir attiecināmi uz aplūkojamajiem projektiem un to ieguldījumiem. Kā nākamais solis tika apzinātas un vērtētas kopējās investīcijas vides jomā un to rezultāti, kā arī aplūkojamo projektu īpatsvars tajos. Pēcāk tika analizēts un vērtēts projektu ieguldījums izvirzīto mērķu īstenošanā. Izvērtējumā tiek sniegts pārskats par nozari raksturojošajiem un ar projektiem potenciāli saistītajiem rādītājiem un to dinamiku: ūdens ņemšana, patēriņš un novadīšana, sadzīves un bīstamo atkritumu savākšana un pārstrādes apjomu izmaiņas. Galvenie datu avoti CSP un VIDM.

Enerģētikas jomā Konsultants ir veicis īsu pārskatu par nozarei izvirzītajiem mērķiem tādos plānošanas dokumentos kā Enerģētikas politikas elektroenerģijas sektorā dokuments, apstiprināts ar MK 2001.gada 11.septembra sēdes protokollēmumu, Vienotais programmdokuments 2004.-2006.gadam (sadaļa par enerģētikas jomu), Enerģētikas attīstības pamatnostādnes 2007.-2016.gadam un to izpildi. Īpaša uzmanība ir veltīta siltumapgādes sektoram, kurā var tikt īstenoti KF projekti un kurā ir īstenoti 2004.-2006.gada plānošanas perioda ERAF projekti. Analizējamie dati ir kopējais iekšzemes enerģijas patēriņš (GIC), tai skaitā uz 1 iedzīvotāju, enerģijas intensitāte, primāro enerģijas avotu struktūra, gaisu piesārņojošo vielu emisija un tml. Viens no galvenajiem datu avotiem ir LR Ekonomikas ministrijas veiktais pētījums „Latvijas enerģētika skaitļos, 2009.gads”. Cits datu avots ir arī CSP.

Transporta nozarē ir analizēta valsts transporta politikas mērķu izpilde aplūkojamajā laika periodā attiecībā uz tām transporta apakšnozarēm, kurās ir bijuši īstenoti ISPA, KF un ERAF projekti. Tika izvērtēti dati par autoceļu tīklu uzturēšanu, ceļu segumiem un tiltu nestspēju, satiksmes drošību un caurlaides spējam. Datu avots galvenokārt bija LR Satiksmes ministrija (turpmāk tekstā – SM), LVC, VAS „Latvijas dzelzceļš” (turpmāk tekstā – LDZ), Ceļu satiksmes drošības departaments (turpmāk tekstā – CSDD), kā arī CSP un projektu atbalsta saņēmēji.

ISPA, KF, ERAF un citu fondu projektu ieguldījums konkrētos sektoros un jomās tika vērtēts gan naudas izteiksmē, gan pēc fiziskiem rādītājiem ar datu korelācijas un loģiski konstruktīvo metodēm.

Darba uzdevuma 1.1.8.apakšuzdevuma ietvaros Konsultants ir apkopojis galvenos secinājumus attiecībā uz KF projektu rezultativitāti, tai skaitā mērķu sasniegšanu, direktīvu ieviešanas veicināšanu un Latvijas tautsaimniecības nozaru attīstību, kuri ir radušies veicot augstāk minētos uzdevumus, un sniedzis savas rekomendācijas turpmākam efektīvākam ES Kohēzijas fonda finansējuma ieguldījumam tautsaimniecības attīstībā, lai veicinātu ieguldījumu efektivitāti. Rekomendāciju raksturu ir noteicis iepriekšējos apakšuzdevumos veiktās analīzes raksturs. Darbs notika ar jau iepriekš apkopotajiem un analizētajiem datiem. Darba metode galvenokārt bija loģiski konstruktīvā analīze un izvērtējuma ekspertu „prāta vētra”.

IZVĒRTĒJUMA REZULTĀTI

VIDES SEKTORS

1. DIREKTĪVU IZPILDE

Darba uzdevuma 1.1.1.apakšuzdevums: „Analizēt Kohēzijas fonda ietvara dokumentā 2004.-2006. gada plānošanas periodam iekļauto vides un transporta direktīvu sasniegšanu ar iepriekš minēto Kohēzijas fonda projektu īstenošanas starpniecību (direktīvu izpilde jāapskata sadalījumā pa sektoriem – vides nozarē: gaisa kvalitāte, atkritumu apsaimniekošana, ūdens kvalitāte, rūpnieciskā piesārņojuma kontrole un riska vadība, ķīmiskās vielas, kodoldrošība un aizsardzība pret radiāciju, transporta nozarē: veiktie pasākumi Trans-Eiropas transporta tīkla attīstībai)

Konsultanta izvērtētie 10 KF un 5 ISPA projekti vides jomā veicina piecu no astoņām KF ID uzskaitīto direktīvu ieviešanu. Direktīvas, kuru nosacījumu izpildi dotie projekti veicina, ir aplūkotas pa trim jomām – atkritumu apsaimniekošana, ūdens kvalitāte un rūpnieciskā piesārņojuma kontrole un riska vadība.

Atkritumu apsaimniekošana

Padomes Direktīva 1999/31/EK (1999. gada 26.aprīlis) par atkritumu poligoniem

Direktīvas prasības

Šīs direktīvas mērķis ir, attiecinot uz atkritumiem un poligoniem stingras ekspluatācijas un tehniskās prasības, paredzēt pasākumus, procedūras un ieteikumus, kuru mērķis ir, cik iespējams, visā poligona dzīves ciklā novērst vai mazināt iespējamo kaitīgo ietekmi uz vidi, īpaši virszemes ūdeņu, gruntsūdens, zemes un gaisa piesārņojumu, kā arī uz globālo vidi, tajā skaitā siltumnīcas efektu, kā arī gala iznākamā atkritumu radītos draudus cilvēku veselībai.

Padomes 1999.gada 26.aprīļa Direktīvas Nr.99/31/EK par atkritumu poligoniem prasību ieviešanas laika grafiks:

- līdz 2009.gadam atkritumu apglabāšanas poligonu izveide un vides aizsardzības prasībām neatbilstošo atkritumu izgāztuvju slēgšana;
- 2010.gada 16.jūlijs - apglabājamo bioloģiski noārdāmo atkritumu daudzuma samazināšana līdz 75% no 1995.gadā apglabātā bioloģiski noārdāmo atkritumu daudzuma;
- līdz 2012.gadam izgāztuvju radītā vides piesārņojuma samazināšana, rekultivējot visas esošās vides aizsardzības prasībām neatbilstošās izgāztuves (Latvijas noteikts mērķis);
- 2013.gada 16.jūlijs - apglabājamo bioloģiski noārdāmo atkritumu daudzuma samazināšana līdz 50% no 1995.gadā apglabātā bioloģiski noārdāmo atkritumu daudzuma;
- 2020.gada 16.jūlijs - apglabājamo bioloģiski noārdāmo atkritumu daudzuma samazināšana līdz 35 % no 1995.gadā apglabātā bioloģiski noārdāmo atkritumu daudzuma.

Direktīvas prasību ieviešanas statuss Latvijā

Saskaņā ar VIDM sagatavoto „Ziņojumu par vides investīcijām 2009.gadā” (VIDM, 2010), Latvijā laikā no 1995.gada līdz 2009.gada beigām ir:

- rekultivētas 296 normatīvo aktu prasībām neatbilstošas sadzīves atkritumu izgāztuves (no kopumā valstī esošām aptuveni 500 izgāztuvēm);
- izveidoti 945 atkritumu dalītās vākšanas punkti, 4 atkritumu dalītās vākšanas laukumi, 8 šķirošanas līnijas un 10 kompostēšanas iekārtas;
- izbūvēti 9 direktīvas prasībām atbilstoši sadzīves atkritumu apglabāšanas poligoni un viens bīstamo atkritumu apglabāšanas poligons;
- rekonstruēta 1 sadzīves atkritumu izgāztuve atbilstoši direktīvas prasībām;
- 2009.gadā uzsākts īstenot arī infrastruktūras attīstības projektu Vidusdaugavas sadzīves atkritumu apsaimniekošanas (turpmāk tekstā – SAA) reģionā, kurā vienīgajā vēl nav izveidots normatīvo aktu prasībām atbilstošs atkritumu apglabāšanas poligons, kā arī uzsākta 27 sadzīves atkritumu izgāztuvju rekultivācija.

Viena no būtiskākajām direktīvas prasībām ir saistīta ar bioloģiski noārdāmo atkritumu apglabāšanas samazināšanu. Atkritumu apsaimniekošanas valsts plānā 2006.–2012.gadam ir noteikts, ka kopējais bioloģiski noārdāmo atkritumu apjoms, ko saskaņā ar direktīvas mērķi pēc 2010.gada 16.jūlija nedrīkst apglabāt poligonos sastāda 262 000 tonnas. Saskaņā ar VIDM sniegto informāciju, tiek veikta izpēte par šīs prasības izpildes statusu Latvijā. Uz šī izvērtējuma sagatavošanas brīdi pētījuma rezultāti vēl nebija pieejami.

TS iekļauto ISPA un KF projektu ieguldījums direktīvas prasību izpildē

Īstenojot TS iekļautos septiņus atkritumu apsaimniekošanas projektus, ir izbūvēti 4-5 direktīvas prasībām atbilstoši sadzīves atkritumu apglabāšanas poligoni un rekonstruēta 1 sadzīves atkritumu izgāztuve, nodrošinot kvalitatīvu atkritumu apsaimniekošanas pakalpojumu pieejamību aptuveni 715 000 Latvijas iedzīvotāju. Izbūvēts arī 1 bīstamo atkritumu apglabāšanas poligons. Projektu ietvaros ir rekultivētas 159 normatīvo aktu prasībām neatbilstošas sadzīves atkritumu izgāztuves ar kopējo platību ~242 ha, izveidoti 797 atkritumu dalītās vākšanas punkti, 2 kompostēšanas laukumi, 7 sadzīves bīstamo atkritumu savākšanas punkti un 3 atkritumu pārkraušanas-šķirošanas stacijas.

Tabula 1 parāda, ka saskaņā ar projektu atbalsta saņēmēju sniegtajiem datiem, īstenojot projektus ir nodrošināta bioloģiski noārdāmo atkritumu savākšana un nodošana otrreizējai pārstrādei šādā apjomā:

Tabula 1 Otrreizējai pārstrādei nodotais bioloģiski noārdāmo atkritumu apjoms, tonnas

	2008	2009	2010 (prognoze)	KOPĀ
Bioloģiski noārdāmie atkritumi	0	145,08	171	316,08

Avots: Atbalsta saņēmēju anketas

Jāatzīmē, ka tikai divos projektos – Ziemeļvidzemes (308,08 t) un Piejūras (8 t) reģionos, tiek uzrādīta bioloģiski noārdāmo atkritumu dalīta vākšana un nodošana otrreizējai pārstrādei.

Padomes 1994.gada 20.decembra Direktīva 94/62/EK par iepakojumu un izlietoto iepakojumu

Direktīvas prasības

Šīs direktīvas galvenais mērķis ir saskaņot atšķirīgos iepakojuma un izlietotā iepakojuma apsaimniekošanas pasākumus dažādās valstīs, lai no vienas puses novērstu jebkādu nelabvēlīgu ietekmi uz vidi, tādējādi nodrošinot augsta līmeņa vides aizsardzību, un no otras puses garantētu iekšējā tirgus sekmīgu darbību un izvairītos no tirdzniecību kavējošiem apstākļiem, kā arī no brīvas konkurences izkropļošanas vai ierobežošanas Eiropas Kopienā.

Šajā direktīvā ir paredzēti pasākumi, kuru mērķis, kā pirmā prioritāte ir novērst izlietotā iepakojuma rašanos, un papildu pamatprincipi ir atkārtota lietošana, pārstrāde un citas izlietotā iepakojuma reģenerācijas formas, tādējādi samazinot šādu atkritumu galīgo apglabāšanu.

Saskaņā ar Latvijas pievienošanās ES līgumu, noteikti šādi pārejas periodi direktīvas prasību ieviešanai - Latvija nodrošinās to, ka līdz 2007.gada 31.decembrim tiek sasniegti attiecībā uz turpmāk norādītajiem iepakojuma materiāliem paredzētie mērķi reģenerācijas un pārstrādes jomā, ievērojot turpmāk paredzētos starpposma mērķus:

- plastmasas pārstrāde: līdz pievienošanās dienai - 11% no iepakojuma svara, 2004.gadā - 12%, 2005.gadā - 13% un 2006.gadā - 14% no iepakojuma svara;
- kopējais reģenerācijas apjoms: līdz pievienošanās dienai - 33% no iepakojuma svara, 2004.gadā - 37%, 2005.gadā - 42% un 2006.gadā - 46 % no iepakojuma svara.

Padomes 2004.gada 11.februāra Direktīva 2004/12/EK ar ko groza Direktīvu 94/62/EK par iepakojumu un izlietoto iepakojumu

Eiropas Parlaments, Padome un Komisija vienojās par to, ka attiecībā uz šīs direktīvas mērķiem valstīm, kuras pievienojas ES, ir jāpiemēro pagaidu atkāpes. Tas jāizlemj pamatojoties uz to valsti, kuras pievienojas ES, pieprasījumiem piemērot atkāpes, kas attiecībā uz Čehiju, Igauniju, Kipru, Lietuvu, Slovākiju, Slovēniju un Ungāriju principā ilgtu līdz vēlākais 2012.gadam, attiecībā uz Maltu – līdz 2013.gadam, attiecībā uz Poliju – līdz 2014.gadam un attiecībā uz Latviju – līdz 2015.gadam.

Direktīvas prasību ieviešanas statuss Latvijā

Latvijas ziņojumā EK par direktīvas 94/62/EK ieviešanu (2009) ir norādīts, ka 2008.gadā 52% no iepakojuma atkritumiem tika otrreizēji izmantoti. Latvijai ir noteikti mērķi šādu iepakojuma veidu reģenerācijai: stikls, plastmasa, papīrs/kartons, kokmateriāli, metāls. Latvija ir ieviesusi otrreizējās izmantošanas mērķus attiecībā uz visiem iepakojuma atkritumu veidiem, izņemot papīru/kartonu, kas tiek skaidrots ar to, ka tika noteikts ievērojams papīra/kartona otrreizējās izmantošanas apjoma mērķu pieaugums attiecībā pret 2007.gadu (par 7 procentpunktiem). Turklāt 2008.gadā papīra pārstrādes rūpniecība saskārās ar problēmām, kas saistītas ar ekonomiskās aktivitātes lejupslīdi un vairāki nozīmīgi uzņēmumi uz laiku pārtrauca papīra pārstrādi.

TS iekļauto ISPA un KF projektu ieguldījums direktīvas prasību izpildē

Kaut arī projektu tiešais mērķis nav bijis šīs direktīvas prasību ieviešana, īstenojot dalītās atkritumu

vākšanas komponentes sešos TS iekļautos projektos ir veicināta arī izlietotā iepakojuma atkārtota atgriešana aprītē (visos aplūkojamajos atkritumu apsaimniekošanas projektos izņemot Ziemeļvidzemes reģiona SAA II kārtā, kur bija tikai vienas iekārtas iegāde). Projektu rezultātā pamatā tiek nodrošināta stikla, plastmasas un papīra dalīta vākšana. Tāpat atsevišķu projektu ietvaros ir izbūvētas arī atkritumu šķirošanas līnijas, kur tiek atšķirti otrreiz izmantojamie materiāli. Saskaņā ar projekta atbalsta saņēmēju sniegtajiem datiem, īstenojot projektus ir nodrošināta izlietotā iepakojuma savākšana un nodošana otrreizējai pārstrādei apjomā, ko parāda Tabula 2.

Tabula 2 Otrreizējai pārstrādei nodotie materiāli, tonnās

	2008	2009	2010 (prognose)	KOPĀ
Stikls	81,12	837,01	1226,38	2144,51
Plastmasa	5,39	398,979	591,88	996,249
Papīrs	0	2343,8	3101,76	5445,56
Metāls	86,34	153,19	129,33	368,86
KOPĀ	172,85	3732,979	5049,35	8955,179

Avots: Atbalsta saņēmēju anketas

Latvijas ziņojumā EK par direktīvas 94/62/EK ieviešanu, ir sniegti dati par radīto iepakojuma atkritumu apjomu Latvijā laika periodā no 2005. līdz 2008.gadam un izteikta prognoze, ka šis apjoms būtiski nemainīsies tuvāko gadu laikā. Šajā laika periodā Latvijā ir radītas vidēji 289 431 tonnas iepakojuma atkritumu gadā. Īstenojot aplūkojamās ISPA un KF projektus, ir nodrošināta aptuveni 2% radītā iepakojuma atkritumu atgriešana otrreizējai pārstrādei.

Ūdens kvalitāte

Padomes 1998.gada 3.novembra Direktīva 98/83/EK par dzeramā ūdens kvalitāti

Direktīvas prasības

Direktīvas mērķis ir aizsargāt cilvēku veselību no jebkādas kaitīgas dzeramā ūdens piesārņojuma ietekmes, nodrošinot, ka tas ir pilnvērtīgs un tīrs. Direktīva nosaka virkni prasību attiecībā uz ūdens kvalitātes parametriem, kuras dalībvalstīm jāizpilda, un laiku, kādā direktīvā noteiktie parametri jāsasniedz.

Saskaņā ar Līgumu par LR pievienošanos ES Direktīvas ieviešanai, Latvijā līdz 2015.gada 31.decembrim pilnībā nepiemēro prasības attiecībā uz lielumiem, kas noteikti tādiem parametriem kā bromāts, trihalometāni - kopā, alumīnijs (Al), dzelzs (Fe), mangāns (Mn) un oksidēšanas spēja un ir noteikti šādi pārejas periodi:

- līdz 2008.gada 31.decembrim - apdzīvotās vietās ar vairāk nekā 100 000 iedzīvotājiem;
- līdz 2011.gada 31.decembrim - apdzīvotās vietās ar iedzīvotāju skaitu no 10 000 līdz 100 000.

Direktīva nosaka, ka, ja ūdeni piegādā no sadales sistēmas, atbilstība Direktīvā noteiktajiem parametriem tiek mērīta tajā vietā - telpā vai iestādē, kurā tas pienāk pa krāniem, kas ir paredzēti lietošanai cilvēkiem.

Direktīva nenosaka, ka ir jānodrošina centralizēta ūdensapgāde visā apdzīvotajā vietā. Direktīvā tiek noteikts, ka patērētājam ir jāsaņem atbilstošas kvalitātes ūdens – tā var būt centralizēta sistēma, individuāla ieguve, mucās vai fasētās pudelēs. Ņemot vērā to, ka Latvijā gruntsūdeņos ir dabiski

paaugstināts dzelzs saturs un tie pārsvarā ir dabiski vāji aizsargāti, kas, piesārņojuma gadījumā, var radīt veselības apdraudējumu iedzīvotājiem, kas tos izmanto individuālajai ūdensapgādei, specifiskajā Direktīvas ieviešanas un finansēšanas plānā ir definēti, tā saucamie pakalpojumu kvalitātes standarti, kuros tika noteikts mērķis nodrošināt iespēju saņemt centralizētas ūdensapgādes pakalpojumus līdz 95% iedzīvotāju apdzīvotajās vietās ar iedzīvotāju skaitu virs 1000. Latvija šos standartus ir apņēmusies izpildīt līdz 31.12.2015.

Kaut arī Direktīva nosaka ievērojami lielāku skaitu parametru, kuriem ir noteiktas kvalitātes prasības, ņemot vērā to, ka Latvijā (izņemot Rīgu) dzeramā ūdens ieguvei tiek izmantoti pazemes ūdeņi, kuru kvalitāte kopumā atbilst direktīvas prasībām, tiek izdalīti četri parametri (dzelzs, mangāns, sulfāti un amonijs), kuru neatbilstība vērojama visbiežāk, līdz ar to Direktīvas prasību izpildei tiek vērtēti šādi kvalitatīvie rādītāji:

- Dzelzs (Fe) < 0,2 mg/l
- Mangāns (Mn) < 0,05 mg/l
- Sulfāti (SO₄) < 250 mg/l
- Amonijs (NH₄) < 0,5 mg/l

Direktīvas prasību ieviešanas Latvijā

Saskaņā ar VIDM ziņojumu „Ūdenssaimniecības infrastruktūrā ieguldīto investīciju izvērtējums 88 aglomerācijās ar CE>2000”:

- Apdzīvotās vietās ar vairāk nekā 100 000 iedzīvotājiem, kurās direktīvas prasības bija jāievieš līdz 2008.gada 31.decembrim (Rīga un Daugavpils).

Dzeramais ūdens Rīgā tiek iegūts no pieciem pazemes ūdens avotiem un viena virszemes ūdens avota. Dzeramā ūdens kvalitāte pēc attīrīšanas un pie patērētāja nav atbilstoša no Baltezera ūdensgūtnes, kur mangāns pārsniedz noteikto līmeni (detalizētu informāciju skatīt sadaļā par TS iekļauto ISPA un KF projektu ieguldījumu direktīvas prasību izpildē). Daugavpilī pēc dzeramā ūdens sagatavošanas analizējamo ķīmisko elementu rādītāji ir atbilstoši.

- Līdz 2011.gada 31.decembrim direktīvas prasības jāievieš 24 apdzīvotās vietās ar iedzīvotāju skaitu no 10 000 līdz 100 000.

Uz 2009.gada beigām visās 24 aglomerācijās, izņemot Jelgavu, Valmieru un Ogrī, bija izbūvētas dzeramā ūdens sagatavošanas stacijas. Kopumā sešās šīs kategorijas aglomerācijās ūdens kvalitāte vēl nebija atbilstoša direktīvu prasībām. Vidējais ūdensapgādes pieslēgumu apjoms 24 aglomerācijās ir 84,1%. Turpinot īstenot investīciju projektus 2011.gada beigās ir plānots sasniegt 88,8 %.

Var prognozēt, ka uz 2011.gada beigām dzeramo ūdeni, kas nebūs atbilstošs direktīvas prasībām, ražos un piegādās Jelgavas pašvaldībā (detalizētu informāciju skatīt sadaļā par TS iekļauto ISPA un KF projektu ieguldījumu direktīvas prasību izpildē).

- Apdzīvotās vietas ar iedzīvotāju skaitu no 1000 – 10 000 (direktīvas prasības jāievieš līdz 2015.gada 31.decembrim).

Var prognozēt, ka atbilstošas kvalitātes dzeramais ūdens tiks piegādāts visās aglomerācijās. Kopējais

iedzīvotāju skaits 2015.gadā, kuriem būs iespējams izmantot centralizētus dzeramā ūdens apgādes pakalpojumus, būs 172 565 iedzīvotāji, kas ir 77,48%.

TS iekļauto ISPA un KF projektu ieguldījums direktīvas prasību izpildē

Liepājā dzeramā ūdens kvalitāte pirms padošanas centralizētajā ūdensapgādes sistēmā atbilda direktīvas prasībām jau pirms KF projekta īstenošanas, tāpat arī Daugavpilī (KF projekta ietvaros tika rekonstruēta ūdensgūtne „Kalkūni”, no kuras tiek nodrošināta ūdensapgāde nelielai apdzīvotai vietai pie Daugavpils) dzeramā ūdens kvalitāte bija atbilstoša pirms KF projekta īstenošanas. Īstenojot projektus Olainē, Jaunolainē un Ventspilī (Ventspils ūdens II kārtā) ir nodrošināta direktīvas prasībām atbilstoša dzeramā ūdens sagatavošana padevei centralizētajā ūdensapgādes tīklā.

Rīgas ūdens II kārtas projekta ietvaros tika paplašināta Zaķumuižas ūdensgūtne, līdz ar to tika palielināts direktīvas prasībām atbilstoša dzeramā ūdens piegādes īpatsvars patērētājam. Tomēr jāatzīmē, ka joprojām tā dzeramā ūdens kvalitāte, kas tiek piegādāta no Baltezera ūdensgūtnes (apmēram 18% no kopējā ūdens apjoma) neatbilst direktīvas prasībām attiecībā uz Mn koncentrāciju. Saskaņā ar VIDM akceptēto TEP un iesniegto PI ūdenssaimniecības attīstības projekta IV kārtai, ir plānots nodrošināt atbilstību direktīvas prasībām pilnā apjomā līdz 2012.gadam. Līdz ar to Rīgas pilsētā direktīvas prasības nav ieviestas pilnā apjomā saskaņā ar noteikto termiņu (2008. gada 31. decembris).

Jelgavā dzeramā ūdens kvalitāte neatbilst direktīvas prasībām attiecībā uz dzelzs un sulfātu koncentrāciju. ISPA projektā netika paredzēta komponente, kuras īstenošana nodrošinātu dzeramā ūdens kvalitātes atbilstību direktīvas prasībām, jo bija nepieciešams veikt ūdensgūtnes hidrogeoloģisko izpēti un citas darbības ūdens atdzelžošanas stacijas būvniecībai. Saskaņā ar VIDM sniegto informāciju, Jelgavas ūdenssaimniecības attīstības projekta II kārtā ir paredzēta dzeramā ūdens attīrīšanas stacijas būvniecība. Šo projektu plānots pabeigt līdz 2012.gada III ceturksnim, līdz ar to pastāv risks, ka Jelgavas pilsētā netiks nodrošināta direktīvas prasību izpilde noteiktajā termiņā, t.i. līdz 2011.gada 31.decembrim.

Padomes 1991.gada 21.maija Direktīva 91/271/EEK par pilsētu notekūdeņu attīrīšanu

Direktīvas prasības

Direktīvas mērķis ir aizsargāt vidi pret kaitīgo ietekmi, ko rada pilsētu notekūdeņu un atsevišķu rūpniecības sektoru notekūdeņu novadīšana. Direktīva nosaka prasības, kas saistītas ar notekūdeņu savākšanas sistēmām, attīrīšanu un novadīšanu, kā arī ar saistītajiem juridiskajiem aspektiem un ieviešanas termiņiem.

Saskaņā ar Līgumu par LR pievienošanos ES Direktīvas ieviešanai, Latvijā līdz 2015.gada 31.decembrim pilnībā nepiemēro prasības attiecībā uz komunālo notekūdeņu kanalizācijas sistēmām un attīrīšanu un ir noteikti šādi pārejas periodi:

- attiecībā uz aglomerācijām, kur cilvēkekvalents ir 100 000 vai vairāk, atbilstību direktīvas noteikumiem nodrošina līdz 2008.gada 31.decembrim;
- attiecībā uz aglomerācijām, kur cilvēkekvalents ir no 10 000 līdz 100 000, atbilstību direktīvas noteikumiem nodrošina līdz 2011.gada 31.decembrim.

Saskaņā ar Direktīvas prasībām dalībvalstīm jānodrošina visu notekūdeņu pienācīga savākšana un bioloģiskā vai līdzvērtīga attīrīšana pirms to novadīšanas estuāros vai piekrastes ūdeņos, jo īpaši no

visām pilsētu notekūdeņu savākšanas sistēmām un attīrīšanas iekārtām visām aglomerācijām ar cilvēkekvivalentu (c.e.) virs 2 000.

Direktīva nosaka, ka Dalībvalstis nodrošina, ka visām aglomerācijām ir komunālo notekūdeņu kanalizācijas sistēmas. Ja kanalizācijas sistēmu izveidošana nav pamatota, jo tā vai nu nedos nekādu labumu videi vai ietvers pārmērīgas izmaksas, izmanto individuālas sistēmas vai citas piemērotas sistēmas, kas nodrošina to pašu vides aizsardzības līmeni.

Tabula 3 Direktīvas nosacījumi notekūdeņu izplūdes rādītājiem pēc notekūdeņu attīrīšanas iekārtām atbilstoši aglomerācijas lielumam (cilvēkekvivalentam (c.e.))¹

	Aglomerācijās² no 2000 – 10 000 c.e.	Aglomerācijās no 10 000 – 100 000 c.e.	Aglomerācijās no > 100 000 c.e.
Suspendētās vielas (SV)	< 35 mg/l	< 35 mg/l	< 35 mg/l
Bioloģiskais skābekļa patēriņš (BSP ₅)	< 25 mg/l	< 25 mg/l	< 25 mg/l
Ķīmiskais skābekļa patēriņš (KSP)	< 125 mg/l	< 125 mg/l	< 125 mg/l
Slāpekļis (N)	atbilstoša attīrīšana	< 15 mg/l	< 10 mg/l
Fosfors (P)	atbilstoša attīrīšana	< 2 mg/l	< 1 mg/l

Avots: Direktīva 91/271/EEK

Direktīva nosaka prasību, ka dūņas, kas radušās no notekūdeņu attīrīšanas, izmanto otrreiz, kad vien tas ir pieņemami. Uzglabājot dūņas ir jānodrošina, ka tiek samazināta to nelabvēlīgā ietekme uz vidi.

Atbilstoši EK Direktīvas interpretācijai un saskaņā ar noteiktajiem pakalpojumu kvalitātes standartiem, Latvijā ir noteikti šādi mērķi attiecībā uz pakalpojumu pieejamību un pieslēgumiem:

- pakalpojumi – aglomerācijās ar c.e. virs 2000, pakalpojumiem jābūt pieejamiem 100% iedzīvotāju;
- pieslēguma līmenis – 100% pieslēguma līmenis (minimālais) teritorijā, kurā pieejami pakalpojumi.

Šo standartu izpildi Latvija apņēmusies izpildīt līdz 31.12.2015.

Direktīvas prasību ieviešanas statuss Latvijā

¹ „1 c.e. (cilvēka ekvivalents)” nozīmē bioloģiski attīrāmo notekūdeņu daudzumu, kas piecas dienas pēc kārtas bioķīmiski piesaista 60 g skābekļa dienā (BSP₅)

² „aglomerācija” nozīmē zonu, kur iedzīvotāju skaits un/vai ekonomiskās aktivitātes ir pietiekami koncentrētas, lai varētu savākt notekūdeņus un novadīt tos uz notekūdeņu attīrīšanas iekārtām vai uz to galīgās novadišanas vietu vidē

Saskaņā ar VIDM ziņojumu „Ūdenssaimniecības infrastruktūrā ieguldīto investīciju izvērtējums 88 aglomerācijās ar CE>2000”:

- Aglomerācijas ar c.e. lielāku par 100 000 (Rīga un Daugavpils).

Saskaņā ar NZ, Daugavpilī projekta komponentes, kas tieši saistītas ar direktīvas prasību izpildi tika pabeigtas (objekti nodoti ekspluatācijā) 2009.gada augustā. Savukārt Rīgā vēl nepieciešami papildus darbi, lai nodrošinātu atbilstību direktīvas noteiktajiem notekūdeņu izplūdes kvalitātes rādītājiem (izpilde plānota līdz 2012.gadam).

- Aglomerāciju skaits Latvijā ar c.e. no 10 000 līdz 100 000 ir nepastāvīgs lielums, jo mainās gan ekonomiskā aktivitāte, gan iedzīvotāju skaits, gan aglomerāciju robežas. Saskaņā ar MK 2002.gada 22. janvāra noteikumu Nr. 34 „Noteikumi par piesārņojošo vielu emisiju ūdeni” (ar grozījumiem līdz 14.08.2010.) prasībām, aglomerācijas robežas nosaka vietējā pašvaldība, pamatojoties uz sabiedrisko pakalpojumu sniedzēja ūdensapgādes un kanalizācijas jomā izstrādāto tehniski ekonomisko pamatojumu centralizēto kanalizācijas sistēmu ierīkošanai saskaņā ar normatīvajiem aktiem par ūdensapgādes, notekūdeņu savākšanas un attīrīšanas būvju būvniecības kārtību. Aglomerācijas robežu pārskatīšana varētu palielināt pieslēgumu procentuālo rādītāju.

Notekūdeņu attīrīšanas iekārtas sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem 2009.gada beigās bija visās 24 aglomerācijās, izņemot Ogrī un Ķekavu. Ogrē notekūdeņi tiek attīrīti SIA „KP tehnoloģijas” īpašumā esošajās attīrīšanas iekārtās. Saskaņā ar Ogres sabiedriskā pakalpojuma sniedzēja sniegto informāciju SIA „KP tehnoloģiju” attīrīšanas iekārtu izplūdēs slāpekļa un fosfora koncentrācija pārsniedz direktīvās noteiktos apjomus un līdz 2011.gada 31.decembrim direktīvas prasības sasniegt būs problemātiski. SIA „Ķekavas nami” ir vienošanās ar SIA „Rīgas ūdens” par visu notekūdeņu novadīšanu un attīrīšanu SIA „Rīgas ūdens” notekūdeņu attīrīšanas iekārtās.

Notekūdeņu attīrīšanas iekārtu izplūdes rādītāji 2009.gadā bija neatbilstoši 7 aglomerācijās - Jūrmalā, Rēzeknē, Siguldā, Saldū, Kuldīgā, Krāslavā un Limbažos. Visos gadījumos ir problēmas ar slāpekļa vai fosfora pieļaujamās piesārņojuma koncentrācijas pārsniegšanu. Saldū, Kuldīgā, Krāslavā un Limbažos jau norisinās ūdenssaimniecības attīstības projekti, kuru ietvaros tiek sakārtotas arī notekūdeņu attīrīšanas iekārtas, kā rezultātā tiek prognozēts, ka izplūdes rādītāji būs atbilstoši. Jūrmalā, Rēzeknē un Siguldā notekūdeņu attīrīšanas iekārtas ir izbūvētas vai rekonstruētas pavisam nesen (dati uz 2009.gadu) un ir nepieciešams iekārtu ieregulēšanas periods, lai veiktu atbilstošu attīrīšanas iekārtu darbību, panākot atbilstošus notekūdeņu izplūdes rādītājus.

Kopumā centralizētie notekūdeņu pakalpojumi ir pieejami aptuveni 454 000 iedzīvotājiem, kas sastāda aptuveni 81% no visiem 24 aglomerācijās dzīvojošiem iedzīvotājiem. Līdz 2011.gadam vairākās aglomerācijās ir jau ieplānoti konkrēti projekti notekūdeņu tīklu paplašināšanai. Var prognozēt, ka kanalizācijas tīklu pieejamība pieaugs un tas būs pieejams jau aptuveni 502 000 iedzīvotājam vai aptuveni 87%.

- 2015.gadā būs aptuveni 60-62 aglomerācijas ar c.e. 2000 – 10 000. Kopējais iedzīvotāju skaits šajās aglomerācijās 2009.gadā bija aptuveni 252 000 iedzīvotāji.

2009.gada beigās savas sadzīves notekūdens attīrīšanas iekārtas nebija Priekuļos (notekūdeņi tiek pārsūkņēti uz SIA „Vinda” (Cēsu sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs) notekūdeņu attīrīšanas iekārtām). No pārējām - aptuveni 60 aglomerācijām, direktīvas prasībām atbilstoša sadzīves notekūdeņu attīrīšana netika nodrošināta 16 aglomerācijās - Mārupē, Alūksnē, Balvos, Īslīcē, Ikšķilē, Ulbrokā, Grobiņā, Vangāžos, Aucē, Skrīveros, Mazsalacā, Varakļānos, Ķegumā, Vainodē, Ērgļos un Līgatnē. Visās aglomerācijās laikā no 2009.gada līdz 2013.gadam tiks īstenoti ūdenssaimniecības attīstības projekti, kuru ietvaros tiks sakārtotas arī notekūdeņu attīrīšanas iekārtas, izņemot Mārupi, kur visi notekūdeņi tiks novadīti uz SIA „Rīgas ūdens” Daugavgrīvas notekūdeņu attīrīšanas

iekārtām (turpmāk tekstā – NAI), Grobiņu, kur izbūvētā sistēma notekūdeņu pārsūkņēšanai uz Liepāju netiek izmantota un esošās NAI darbojas neatbilstoši prasībām.

TS iekļauto ISPA un KF projektu ieguldījums direktīvas prasību izpildē

Īstenojot aplūkotos ISPA un KF projektus, Direktīvas pamatprasības par notekūdeņu izplūdes rādītāju (BSP₅, KSP, SV, P, N) koncentrāciju tiek izpildītas Ventspilī, Jelgavā, Daugavpilī, Liepājā, Olainē un Jaunolainē.

Neskatoties uz notekūdeņu attīrīšanas iekārtu rekonstrukciju Rīgā (ši komponente tika īstenota ārpus KF projekta), nav nodrošināta atbilstība attiecībā uz slāpekļa koncentrāciju izplūdē. SIA „Rīgas ūdens” ir izstrādājis programmu pasākumu veikšanai, lai nodrošinātu pilnu atbilstību direktīvas prasībām attiecībā uz notekūdeņu attīrīšanu līdz 2012.gadam. Līdz ar to šajā pilsētā nav nodrošināta atbilstība direktīvas prasībām saskaņā ar noteikto pārejas periodu, t.i. līdz 2008. gada 31. decembrim.

Saskaņā ar AS „Olaines ūdens un siltums” sniegto informāciju Olainē 2010.gadā notekūdeņu izplūdes rādītāji īslaicīgi neatbilda kvalitātes prasībām attiecībā uz fosforu: Pkop 0,127 -3,55 mg/l (norma 2 mg/l). Šī problēma tiek risināta NAI ieregulēšanas procesa ietvaros, līdz ar to uzskatāms, ka direktīvas prasības Olainē ir izpildītas.

Piecu ISPA un KF projektu īstenošana, kuru ietvaros tika panākta direktīvas prasībām atbilstoša notekūdeņu attīrīšana (tomēr neskaitot Olaini, ņemot vērā iepriekš minētās neatbilstības), ir nodrošinājusi 15,3% no visiem normatīvi attīrītajiem notekūdeņiem Latvijā 2009.gadā.

Trijos īstenotajos projektos – Jelgavā, Rīgā un Olainē ir veikti pasākumi, kas saistīti ar notekūdeņu dūņu apsaimniekošanas radītā vides piesārņojuma samazināšanu.

Rūpnieciskā piesārņojuma kontrole un riska vadība

Padomes 1996.gada Direktīva 96/61/EK par piesārņojuma integrētu novēršanu un kontroli

Šīs direktīvas mērķis ir panākt tāda piesārņojuma integrētu novēršanu un kontroli, ko rada Direktīvas I pielikumā minētās darbības. Tā nosaka pasākumus, kuri paredzēti, lai novērstu vai gadījumos, kad novēršana nav iespējama, samazinātu tās emisijas gaisā, ūdenī un gruntī, kuras rodas no iepriekš minētajām darbībām, tostarp arī pasākumus, kuri attiecas uz atkritumiem, lai sasniegtu augstu vides aizsardzības līmeni kopumā. Šajā direktīvā noteikti piesārņojuma integrētas novēršanas un kontroles vispārēji principi un pasākumi, kuri nepieciešami piesārņojuma integrētai novēršanai un kontrolei, lai sasniegtu augstu vides aizsardzības līmeni kopumā.

Direktīvas pamatprasības ir saistītas ar prasībām integrēto piesārņojuma atļauju izsniegšanā, to prasību izpildes kontrolē, kā arī ar labāko pieejamo tehnoloģisko paņēmienienu pielietošanu.

Direktīvas prasību ieviešanas statuss Latvijā

Saskaņā ar Direktīvas prasībām, jau kopš 2002.gada Latvijā tiek izsniegtas integrētās piesārņojuma atļaujas A un B kategorijas piesārņojošajām darbībām, kā arī ir izveidota un darbojas atļaujas prasību kontroles sistēma.

TS iekļauto ISPA un KF projektu ieguldījums direktīvas prasību izpildē

Aplūkoto ISPA un KF projektu tiešie mērķi nav saistīti ar Direktīvas prasību ieviešanu. Direktīvas prasības ir pārņemtas Latvijas normatīvajos aktos un šo prasību ievērošana neatšķiras no citu

normatīvo aktu prasību izpildes. Visu sadzīves atkritumu apsaimniekošanas projektu sagatavošanas laikā Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros tika veikts arī izvērtējums par projektā ietverto risinājumu atbilstību Direktīvas prasībām. Īpaši jāatzīmē projekts Ziemeļvidzemes reģiona SAA II kārtā, kura ietvaros tika uzstādīta reversās osmozes infiltrāta attīrīšanas iekārta, kas izvēlēta balstoties uz alternatīvu analīzi un ņemot vērā Direktīvā notiktās prasības par labāko tehnoloģisko paņēmieni izmantošanu.

2. PROJEKTU REZULTĀTI UN TO SASNIEGŠANAS EFEKTIVITĀTE

Darba uzdevuma 1.1.2.apakšuzdevums: Analizēt katra individuāla projekta ieviešanas ciklu, sākot no projekta iesnieguma iesniegšanas Eiropas Komisijā līdz projekta slēgšanai. Projekta ieviešanas ciklā apskatīt atbilstību plānotajam projekta īstenošanas laika grafikam, finansējumam, kā arī projekta iesniegumā un Eiropas Komisijas lēmumā definēto mērķu sasniegšanai un iemeslus atkāpēm

Darba uzdevuma 1.1.6.apakšuzdevums: Veikt intervijas/anketēšanu ar ES Kohēzijas fonda ieviešanas iestādēm un atbalsta saņēmējiem, kā arī ar ES Kohēzijas fonda vadībā iesaistītajām institūcijām, lai noskaidrotu finansējuma izlietojuma un rezultātu efektivitāti (efektivitāti apskatīt no administratīvā, finansiālā un mērķu sasniegšanas viedokļa) Kohēzijas fonda projektu īstenošanā.

Ūdenssaimniecība

Pavisam šajā izvērtējumā ir aplūkoti trīs ISPA finansētie ūdenssaimniecības projekti: Rīgas ūdens II kārtā, Ventspils ūdens I kārtā un Jelgavas ūdens. Lielākoties šajos projektos ir izvirzīti trīs veida mērķi un tie ir sekojoši sasniegti:

- dzeramā ūdens un notekūdeņu atbilstība direktīvu prasībām

Dzeramā ūdens un notekūdeņu atbilstība direktīvām ir panākta Ventspilī un Jelgavā, bet ne Rīgā, kur slāpekļa koncentrācija notekūdeņu izplūdē vēl 2009.gada oktobrī pārsniedza Direktīvas 91/271/EK prasības.

- zudumu tīklos mazināšana

Noplūdes procents dzeramā ūdens tīklos Ventspilī jau uz doto brīdi atbilst 2015.gadā plānotajam, Jelgavā šī brīža situācija vēl neatbilst 2015.gada mērķim, taču vēl ir laiks šī mērķa izpildei. Rīgas ūdens II kārtas projektā nebija kvantificētu mērķu noplūžu mazināšanai.

- patērētāju pieslēgumu % palielināšana – nodrošinot iespēju pieslēgties

Mērķis par dzeramā ūdens pieslēgumu pieejamības īpatsvaru starp iedzīvotājiem salīdzinot ar plānoto ir pārsniegts Jelgavā, bet nav sasniegts Ventspilī un Rīgā, kur tas ir aptuveni par 2% mazāks.

Notekūdeņu savākšanai pieslēgumu pieejamības īpatsvars starp iedzīvotājiem salīdzinot ar plānoto nav sasniegts nevienā no trim pilsētām un ir aptuveni par 2% mazāks Ventspilī un Jelgavā un par 3-10% zemāks Rīgā.

Tabula 4 Iedzīvotāju īpatsvars ar iespēju pieslēgties attiecīgajam centralizētajam ūdenssaimniecības pakalpojumam pēc projekta īstenošanas

	dzeramā ūdens piegāde		notekūdeņu savākšana	
	Mērķis	Sasniegtais	Mērķis	Sasniegtais
Jelgava	85%	89,7%	88%	86,1%
Ventspils I kārtā	90%	88%	88%	86%
Rīga II kārtā	94% -pēc projekta 100% - 2010.gadā	92% - pēc projekta 98% - 2010.gadā	93% -pēc projekta 100% - 2010.gadā	83% -pēc projekta 97% - 2010.gadā

Avots: Atbalsta saņēmēju anketas

Pavisam šajā izvērtējumā ir aplūkoti pieci KF finansētie ūdenssaimniecības projekti: Rīgas ūdens III kārtā, Ventspils ūdens II kārtā, Olaines un Jaunolaines ūdens, Daugavpils ūdens II kārtā un Liepājas ūdens II kārtā. Aplūkotajos projektos ir izvirzīti šādi galvenie mērķi:

- patērētāju pieslēgumu % palielināšana – nodrošinot iespēju pieslēgties;
- dzeramā ūdens un notekūdeņu kvalitātes atbilstība direktīvu prasībām;
- zudumu tīklos mazināšana un enerģijas resursu efektīvāka izmantošana;
- lietus ūdeņu radītās pārslodzes mazināšana notekūdeņu kanalizācijas sistēmās;
- ūdensapgādes sistēmas drošuma un nepārtrauktības nodrošināšana.

Lielākoties projektu īstenošanas rezultātā ir sasniegti visi uzstādītie mērķi. Atšķirībā no ISPA projektiem acīmredzot ir precīzāk prognozēts patērētāju īpatsvars, kam pēc projektu pabeigšanas būs iespēja pieslēgties kvalitatīvai centralizētajai dzeramā ūdens piegādei un notekūdeņu savākšanai. Visās piecās pilsētās prognozētie % īpatsvari ir sasniegti gan dzeramajam ūdenim, gan kanalizācijai.

Tabula 5 Iedzīvotāju īpatsvars ar iespēju pieslēgties attiecīgajam centralizētajam ūdenssaimniecības pakalpojumam 2010.gadā

	dzeramā ūdens piegāde	notekūdeņu savākšana
Rīgas ūdens III kārtā	98%	97%
Ventspils ūdens II kārtā	91%	90%
Liepājas ūdens II kārtā	95%	93%
Olaines ūdens	100%	100%
Jaunolaines ūdens	95%	86%
Daugavpils ūdens II kārtā	93%	83%

Avots. Atbalsta saņēmēju anketas

Sasniegti ir gandrīz visi izvirzītie mērķi attiecībā uz dzeramā ūdens un notekūdeņu kvalitātes atbilstību direktīvu prasībām un plānotajiem piesārņojuma samazinājumiem, izņemot:

- Rīgu, kur nav pieejami dati, lai analizētu dzelzs un mangāna nokļūšanu ūdensapgādes tīklā. Dati būs pēc atdzelžošanas stacijas uzbūves Baltezerā, IV kārtas projekta ietvaros.
- Ventspili, kur salīdzinot 2005. un 2009.gadu datus, ir vērojams neliels pieaugums KSP piesārņojuma slodzē (projekta mērķī bija noteikts to samazināt), taču neskatoties uz to, KSP izplūdes koncentrācija vienalga atbilst Direktīvas prasībām.

Sasniegts arī plānotais samazinājums zudumiem dzeramā ūdens tīklos Rīgā, Daugavpilī, Ventspilī, Olainē, izņemot Jaunolaini, kur zudumi nav mainījušies, jo ūdens pakalpojumu kvalitātes nodrošināšanai, daudzstāvu mājās, tika palielināts ūdens padeves spiediens, līdz ar to zudumu apjoms nenomainījās ūdensvadu posmos palielinājās.

Visās vietās ir sasniegts plānotais samazinājums infiltrācijai kanalizācijas tīklos.

Mazinātas lietus ūdeņu radītās pārslodzes uz notekūdeņu savākšanas sistēmām Rīgā un Daugavpilī. Citos projektos tas nebija mērķis.

Atjaunojot infrastruktūru, kopumā ir uzlabota ūdens apgādes un kanalizācijas sistēmas stabilitāte un drošums visās piecās pilsētās, kā arī īpaši veikti ieguldījumi, nostiprinot ūdensapgādes operatīvo

dienestu darbu ārkārtas situācijām Liepājā un uzstādot četrus dīzeļģeneratorus Rīgā, kas nodrošina darbu elektrības padeves pārtraukumu gadījumos.

Salīdzinājums starp ISPA un KF projektu mērķu sasniegšanu

Trijos analizētajos ISPA projektos lielākoties nav sasniegti sākotnēji uzstādītie mērķi par iedzīvotāju īpatsvaru, kam tiek nodrošināta iespēja pieslēgties centralizētai dzeramā ūdens piegādei un notekūdeņu savākšanai. Savukārt visos piecos analizētajos KF projektos šie mērķi ir pilnībā sasniegti. Kā viens no iemesliem varētu būt fakts, ka ņemot vērā ISPA projektu īstenošanā gūto pieredzi un iegūtos datus (piemēram, Rīgā un Ventspilī) uz KF projektu pieteikumu sagatavošanas brīdi atbalsta saņēmējiem bija precīzāka informācija par reālo situāciju pirms projekta, kā arī tika rūpīgāk plānota projekta ietekme uz īpatsvara palielināšanu.

Dzeramā ūdens un notekūdeņu atbilstība direktīvu prasībām panākta gan praktiski visos ISPA projektos (izņemot Rīgu), gan praktiski visos KF projektos (izņemot Rīgu).

Apskatot tikai tos projektus, kur šāds mērķis bija izvirzīts, izpilde attiecībā uz zudumu mazināšanu ūdensapgādes tīklos nav sasniegta vienā no diviem ISPA projektiem - Jelgavā, taču mērķa izpildei vēl ir laiks, jo tas ir izvirzīts uz 2015.gadu. No KF projektiem šis mērķis nav sasniegts vienā no četriem projektiem – Jaunolainē.

Attiecībā uz infiltrācijas samazinājumu kanalizācijas tīklos – aplūkotajos ISPA projektos šāds mērķis kvantificētā veidā nebija izvirzīts, savukārt visos piecos KF projektos izvirzītie mērķi tika sasniegti.

Mērķu izpildes efektivitāte

Tabula 6 Sasniegto mērķu skaits pa projektiem

	ISPA	KF
Sasniegti visi mērķi pilnībā	0	2 projekti Liepājas ūdens II kārtā Daugavpils ūdens II kārtā
Sasniegts viss, izņemot 1 mērķi*	0	2 projekti Ventspils ūdens II kārtā Olaines un Jaunolaines ūdens
Sasniegts viss, izņemot 2-3 mērķus*	3 projekti Jelgavas ūdens Rīgas ūdens II kārtā Ventspils ūdens I kārtā	1 projekts Rīgas ūdens III kārtā
Kopā projekti	3 projekti	5 projekti

* par nesasniegtu tiek uzskatīts tāds mērķis, kas saskaņā ar projektu kartiņās veikto analīzi, kvalificēts kā daļēji izpildīts, neizpildīts vai n/a - nav pieejama informācija izvērtēšanai

Avots: Konsultanta aprēķins

Kā redzams, tad visi trīs ISPA projekti nav izpildījuši 2-3 FM uzstādītos mērķus, kas lielākoties saistās ar neizpildi iedzīvotāju īpatsvaram, kam tiek nodrošināta iespēja pieslēgties centralizētai

dzeramā ūdens piegādei un notekūdeņu savākšanai. Šo mērķu neizpildes apmērs nav uzskatāms par būtisku (pieslēgumu īpatsvars par 2-3 procentu punktiem mazāks nekā plānotais³).

KF projektiem situācija ir labāka - divi projekti ir pilnībā sasnieguši visus KL uzstādītos mērķus, divi projekti nav sasnieguši 1 mērķi (Ventspils ūdens II kārtā, kur mērķis bija uzstādīts augstāks nekā ir Direktīvas prasības, līdz ar to atbilstība direktīvām joprojām ir spēkā, kā arī Olaine un Jaunolaine), viens projekts nav izpildījis 2-3 mērķus.

Kopumā par mērķu izpildi var teikt, ka galvenie mērķi projektos ir sasniegti. Atsevišķos gadījumos mērķi nav sasniegti pilnā apmērā, taču atkāpes ir nebūtiskas (dažu procentu robežās). Dažiem projektiem nav sasniegti sekundārie mērķi vai apakšmērķi, kuri visticamāk ir izvirzīti nepārdomāti.

Atkritumu apsaimniekošana

Pavisam šajā izvērtējumā ir aplūkoti divi ISPA finansētie sadzīves atkritumu apsaimniekošanas projekti – Liepājas reģiona SAA un Ziemeļvidzemes reģiona SAA I kārtā. Projektiem ir izvirzīti šādi galvenie mērķi:

- izveidot videi draudzīgu un ekonomiski patstāvīgu atkritumu apsaimniekošanas sistēmu saskaņā ar nacionālās likumdošanas un Eiropas Kopienas regulu prasībām;
- atkritumu apsaimniekošanas sistēma pakāpeniski tiks piemērota nosacījumiem, kas regulē atkritumu daudzumu, to kaitīgumu un pārstrādi;
- biogāzes savākšana un pārstrāde.

Izvirzīta ir arī virkne ar vides aizsardzību saistītu mērķu:

- palielināt iedzīvotāju īpatsvaru, kam pieejami centralizētas sadzīves atkritumu savākšanas pakalpojumi;
- visā reģionā izveidot vienotu jaunu atkritumu poligonu atbilstoši Direktīvas 1999/31/EK prasībām;
- esošo izgāztuvju slēgšana un rekultivācija;
- uzlabot atkritumu reģistrāciju, lai veicinātu adekvātus aprēķinus dabas resursu nodokļa (turpmāk tekstā – DRN) novērtējumam;
- principa “piesārņotājs maksā” ieviešana;
- pakāpeniska atkritumu šķirošanas un pārstrādes realizēšana.

Abi aplūkotie ISPA projekti ir sasnieguši visus izvirzītos mērķus, ja atskaita to, ka faktiskais iedzīvotāju īpatsvars, kas piedalās centralizētajā sadzīves atkritumu savākšanas sistēmā, ir mazāks nekā iedzīvotāju īpatsvars, kam ir nodrošināta iespēja piedalīties.

Ir izveidotas videi draudzīgas un ekonomiski patstāvīgas atkritumu apsaimniekošanas sistēmas, kuras atbilst Latvijas un ES likumdošanas prasībām, un notiek pakāpeniska piemērošanās regulējošo noteikumu izpildei.

Gan Liepājas reģionā, gan Ziemeļvidzemē notiek biogāzes savākšana. Laika posmā no 2009.-2010.gadam Liepājas reģionā ir savākts vairāk, kā 3 miljoni Nm³ gāzes, Ziemeļvidzemē vairāk kā 1 miljons Nm³ gāzes. Iegūtā biogāze tiek izmantota elektrības ražošanai.

³ Ūdenssaimniecības Rīga II kārtā projektā iedzīvotāju īpatsvars, kam tika nodrošināta iespēja pieslēgties uzreiz pēc projekta bija par 10 procenta punktiem mazāks nekā plānotais, taču, salīdzinot pret 2010.gada mērķi, atšķirība ir vairs tikai 3 procenta punkti.

Kā Ziemeļvidzemē, tā arī Liepājas reģionā visiem iedzīvotājiem, kas to vēlas ir pieejami centralizētas sadzīves atkritumu savākšanas pakalpojumi, izņemot nelielu skaitu lauku iedzīvotāju, pie kuriem sliktās ceļu infrastruktūras dēļ atkritumu mašīnas nevar piebraukt.

Faktiskā iedzīvotāju iesaiste uz 2010.gadu ir ievērojami zemāka – ap 81% Ziemeļvidzemē un Liepājas reģionā ap 75%, kas skaidrojams ar to, ka atkritumu savākšanas uzņēmumiem nav iespēja piespiest iedzīvotājus piedalīties, savukārt no atsevišķu iedzīvotāju puses ir nevēlēšanas segt maksājumus, bet pašvaldībās netiek veikta sistemātiska saistošo noteikumu izpildes kontrole. Liepājas gadījumā ir jāmin arī fakts, ka Saldus un Brocēnu novadu iedzīvotāji turpina izmantot izgāztuvi „Vibsteri”, kas atrodas Brocēnu novadā.

Projektu rezultātā katrā no reģioniem ir izveidots Direktīvas 1999/31/EK prasībām atbilstošs viens centralizēts sanitārais poligons – Liepājas reģiona SAA poligons “Kīvītes”, bet Ziemeļvidzemes reģiona SAA I kārtā - „Daibe”

Ir slēgtas un rekultivētas 26 izgāztuves jeb 45,6 ha Liepājas reģionā un 12 izgāztuves jeb 11,2 ha Ziemeļvidzemē.

Līdz ar jauno poligonu nodošanu ekspluatācijā, tiek nodrošināta apglabāšanai un otrreizējai pārstrādei nodoto atkritumu reģistrācija, svēršana un uzskaitē, kas nodrošina nepieciešamos datus DRN aprēķinam.

Saskaņā ar atbalsta saņēmēju sniegto informāciju pēc projekta piemērotie tarifi gan Liepājas, gan Ziemeļvidzemes SAA reģionos ir pietiekoši, lai nosegtu atkritumu savākšanas, transportēšanas un noglabāšanas izmaksas, kā arī atbilst faktiskajai iedzīvotāju maksāspējai, tādējādi tiek nodrošināta “piesārņotājs maksā” principa izpilde.

Tiek nodrošināta arī otrreizējo materiālu šķirošana un pārstrāde – 2010.gadā tiek prognozēts ap 580 tonnām Liepājas un ap 509 tonnām Ziemeļvidzemes SAA reģionos.

No aplūkotajiem atkritumu apsaimniekošanas projektiem pieci ir KF finansēti. Trīs no projektiem saistās ar kopējās sadzīves atkritumu apsaimniekošanas sistēmas izveidi Zemgales, Malienas un Piejūras SAA reģionos. Divi no projektiem ir specifiski: BAPA I kārtā un Ziemeļvidzemes reģiona SAA II kārtā – vienas iekārtas - reversās osmozes infiltrāta attīrīšanas iekārtas iegāde un uzstādīšana.

Zemgales, Malienas un Piejūras SAA reģionu projektu galvenais (vispārējais) mērķis ir līdzīgs, kā ISPA projektiem - izveidot videi draudzīgu un ekonomiski patstāvīgu sadzīves atkritumu apsaimniekošanas sistēmu katrā no reģioniem, kura atbilstu pašreizējām nacionālajām prasībām, kā arī Eiropas Savienības regulu prasībām. Specifiskie mērķi ir definēti mazākā skaitā nekā ISPA projektiem. Kā galvenie minami:

- jaunas atkritumu apsaimniekošanas sistēmas ieviešana, kas būs atbilstīga nacionālajam stratēģiskajām prioritātēm, likumdošanas prasībām un ES prasībām – lai arī nav īpaši izdalīts, var pieņemt, ka zem šī mērķa ietilpst jauna centralizēta poligona izveide, veco izgāztuvju slēgšana un rekultivācija, kā arī dalītās vākšanas punktu izveide;
- palielināt iedzīvotāju īpatsvaru, kam pieejami centralizētas sadzīves atkritumu savākšanas pakalpojumi;
- „piesārņotājs maksā” principa ieviešana.

Zemgales, Malienas un Piejūras projektu mērķu izpilde ir notikusi sekojoši.

Visos trīs SAA reģionos ir izveidotas videi draudzīgas atkritumu apsaimniekošanas sistēmas, kas atbilst Latvijas un ES likumdošanas prasībām. Par projektu investīcijām ir uzbūvēti poligoni, slēgtas un rekultivētas vecās izgāztuves, izveidoti dalītās vākšanas punkti. Atkritumu savākšanu nodrošina atkritumu savākšanas uzņēmumi.

Visu trīs projektu sakarā pastāv bažas vai pie esošajiem atkritumu apglabāšanas tarifiem izveidoto poligonu darbību var uzskatīt par pilnībā ekonomiski ilgtspējīgu, jo faktiski apglabātais atkritumu apjoms ir būtiski zemāks nekā tas, uz kā ir balstīts tarifu aprēķins. Līdz ar to, ja arī turpmāk tarifi netiks paaugstināti, tad pastāv iespēja, ka atbalsta saņēmējiem var nepietikt līdzekļu, lai veidotu uzkrājumus pamatlīdzekļu atjaunošanai, ja nākotnē tāda būtu nepieciešama.

Uzbūvēti poligoni, kas atbilst direktīvas 1999/31/EK par atkritumu poligoniem prasībām – Zemgalē jauns poligons „Brakšķi” un rekonstruēta izgāztuve „Grantiņi”; Malienā - poligons „Kaudzītes”, Piejūrā – poligons „Janvāri”.

Rekultivētas 22 izgāztuves jeb 34,6 ha Zemgales reģionā, 59 izgāztuves jeb 81,1 ha Malienas reģionā un 40 izgāztuves jeb 75 ha Piejūras reģionā.

Izveidoti 313 dalītās vākšanas punkti Zemgales reģionā, 115 dalītās vākšanas laukumi, kā arī 7 slēgtā tipa bīstamo atkritumu savākšanas konteineri Malienas reģionā, 366 - dalītās vākšanas laukumi Piejūras reģionā.

Trīs SAA reģionu – Zemgales, Malienas un Piejūras – visiem iedzīvotājiem, kas to vēlas ir pieejami centralizētas sadzīves atkritumu savākšanas pakalpojumi, izņemot nelielu skaitu to iedzīvotāju, pie kuriem sliktās infrastruktūras dēļ atkritumu mašīnas nevar piebraukt.

Par faktisko dalību centralizētajā atkritumu savākšanā dati ir tikai Malienas reģionā, kur uz 2010.gadu piedalās ap 83% iedzīvotāju, savukārt Zemgales un Piejūras reģionā šādu datu nav, jo atbalsta saņēmējs nodarbojas tikai ar atkritumu apglabāšanu un nav informēts par no iedzīvotājiem savāktiem daudzumiem.

Kopumā var uzskatīt, ka „piesārņotājs maksā” princips ir ieviests visos trīs SAA reģionos, jo ar poligona darbību saistītās ekspluatācijas izmaksas ir iekļautas apglabāšanas tarifi, kas savukārt sastāda daļu no iedzīvotājiem piestādītā atkritumu savākšanas tarifa. Iedzīvotājiem piestādītie tarifi iekļaujas maksātspējas robežās. Taču jāpiebilst, ka faktiskais apglabāto atkritumu apjoms visos trīs reģionos diezgan būtiski atpaliek no tarifu aprēķinos plānotā, līdz ar to pastāv bažas par to, vai atbalsta saņēmējiem būs pietiekami resursi pamatlīdzekļu atjaunošanai nākotnē, ja tāda būs nepieciešama. Lai mazinātu šo risku, poligonu apsaimniekotājiem ir sagatavoti plāni tarifu paaugstināšanai, izmaksu samazināšanai un/vai apjomu pieaugumam, taču plānu īstenošanas veiksmē nākotnē ir atkarīga no dažādiem faktoriem – ekonomiskās situācijas attīstības valstī, reģionu iedzīvotāju līdzdalības pieauguma centralizētajā atkritumu savākšanā, kā arī SAA sistēmu sakārtošanas un attīstības gan minētajos, gan blakus esošajos reģionos, kā arī SAA politikas īstenošanas valsts un pašvaldību līmenī. Ilgtspējas jautājuma argumentētai izvērtēšanai būtu nepieciešams veikt padziļinātāku minēto poligonu attīstības scenāriju un darbības prognožu finanšu un ekonomisko novērtējumu.

BAPA I kārtas projekta vispārējais un galvenais projekta mērķis ir:

- ir izveidot valsts bīstamo atkritumu apsaimniekošanas sistēmu (BAAS) Latvijā un nodrošināt BAAS nepieciešamās infrastruktūras ieviešanu;
- izveidot Latvijas Republikā ES un Latvijas likumdošanas normām atbilstošu, videi drošu, valsts mēroga BAAS, tādējādi minimizējot bīstamo atkritumu nelabvēlīgo ietekmi uz vidi.

BAPA I kārtas ietvaros uzbūvētā poligona galvenie specifiskie mērķi ir:

- ES un Latvijas likumdošanas un vides prasību ievērošana;
- minimizēt ietekmi uz vidi;
- atkritumu statistikas kvalitātes uzlabošana.

BAPA I kārtas projekta mērķu izpilde:

- vispārējais un galvenais projekta mērķis ir sasniegts uzbūvējot specializētu bīstamo atkritumu poligonu Zebrenē, kas atbilst visām ES un Latvijas likumdošanas prasībām, ir izveidota valsts mēroga specializēta vieta, kur atkritumu savācēji var nodot apglabāšanā bīstamos atkritumus. Saskaņā ar VIDM sniegto informāciju, bīstamo atkritumu savākšanā Latvijā ir brīva tirgus apstākļi un ar savākšanu jau nodarbojas vairāki komersanti, līdz ar to nav nepieciešams valsts mērogā veidot centralizētus bīstamo atkritumu savākšanas punktus. Tāpēc arī nav nepieciešams un netiek plānots iesniegt BAPA II kārtas projektu.
- šobrīd notiek poligona tarifu apstiprināšana, tiklīdz tas būs paveikts, poligons sāks pieņemt atkritumus;
- poligons ir izvietots īpaši izvēlētā vietā Zebrenē un uzbūvēts tā, lai radītu vismazāko kaitējumu videi;
- bīstamo atkritumu poligons ir aprīkots ar nepieciešamām iekārtām atkritumu svēršanai un reģistrēšanai, lai varētu veikt nepieciešamo uzskaiti.

Ziemeļvidzemes reģiona SAA II kārtas projektam ir noteikts viens specifisks mērķis - poligonam „Daibe” piegādāt un uzstādīt reversās osmozes infiltrāta attīrīšanas iekārtu un nodrošināt darbinieku apmācību iekārtas apkalpošanā. Iekārta novērsīs iespējamo negatīvo ietekmi uz vidi, sevišķi uz virszemes ūdeņiem, gruntsūdeņiem un augsni, novērsīs ar atkritumu noglabāšanu saistīto iespējamo apdraudējumu apkārtējiem iedzīvotājiem. Tīks nodrošināts pilns atkritumu apsaimniekošanas cikls, neradot papildus vides piesārņojuma risku, kas varētu rasties transportējot infiltrātu.

Ziemeļvidzemes reģiona SAA II kārtas projekta mērķu izpildes sakarā var teikt, ka projekts ir izpildījis savu mērķi – uzstādītā reversās osmozes infiltrāta attīrīšanas iekārta nodrošina, ka poligonā „Daibe” radušais infiltrāts nepiesārņo virszemes un grunts ūdeņus un kopumā mazina kaitīgo ietekmi uz vidi un iedzīvotājiem.

Salīdzinājums starp ISPA un KF projektu mērķu sasniegšanu

Divi aplūkoti KF projekti (Ziemeļvidzemes reģiona SAA II kārtā un BAPA I kārtā) ir ar specifiskiem mērķiem un tiem nav atbilstošu ISPA projektu, ar ko veikt salīdzinājumu. Abi šie projekti ir sasnieguši visus tiem izvirzītos mērķus.

Pieci projekti, kas saistās ar sadzīves atkritumu saimniecību izveidi - 2 ISPA (Ziemeļvidzemes reģiona SAA I kārtā, Liepājas reģiona SAA) un 3 KF projekti (Zemgales reģiona SAA, Malienas reģiona SAA un Piejūras reģiona SAA) ir līdzīgi pēc savas būtības un mērķiem. Visu šo projektu ietvaros bija paredzēts izveidot videi draudzīgu un ekonomiski patstāvīgu atkritumu apsaimniekošanas sistēmu saskaņā ar nacionālās likumdošanas un EK regulu prasībām, kā arī vairums projektos veicamās aktivitātes ir līdzīgas. Līdz ar to šos projektus ir iespējams salīdzināt savā starpā.

ISPA projekti ir sasnieguši visus tiem uzstādītos mērķus, savukārt 3 KF projektu (Zemgales reģiona SAA, Malienas reģiona SAA un Piejūras reģiona SAA) sakarā pastāv bažas par izveidoto poligonu ekonomisko ilgtspēju pie spēkā esošajiem tarifiem, jo faktiskais tajos apglabāto atkritumu apjoms ir ievērojami mazāks nekā tarifu aprēķinos plānotais.

No KF projektiem vienīgi Piejūras reģiona SAA projektam ir arī vēl viena cita KL uzstādītā mērķa neizpilde - bija paredzēts, ka ar apmācību programmu par atkritumu apsaimniekošanas jautājumiem iedzīvotājiem un mazajiem komercuzņēmumiem tiks veicināts atkritumu apsaimniekošanas pakalpojumu pieejamības pieaugums, bet projekta ietvaros finanšu trūkuma dēļ apmācības nav veiktas.

Mērķu izpildes efektivitāte

Tabula 7 Sasniegto mērķu skaits pa projektiem

	ISPA	KF
Sasniegti visi mērķi pilnībā	2 projekti Ziemeļvidzemes reģiona SAA I kārta Liepājas reģiona SAA	2 projekti Ziemeļvidzemes reģiona SAA II kārta BAPA I kārta
Sasniegts viss, izņemot 1 mērķi*	0	2 projekti Zemgales reģiona SAA, Malienas reģiona SAA
Sasniegts viss, izņemot 2-3 mērķus*	0	1 projekts Piejūras reģiona SAA
Kopā projekti	2 projekti	5 projekti

*par nesasniegtu tiek uzskatīts tāds mērķis, kas saskaņā ar projektu kartiņās veikto analīzi, kvalificēts kā daļēji izpildīts, neizpildīts vai n/a - nav pieejama informācija izvērtēšanai

Avots: Konsultanta aprēķins

Kā redzams, tad no ISPA atkritumu saimniecības projektiem abi divi projekti ir pilnībā izpildījuši visus FM izvirzītos mērķus.

KF projektiem situācija ir nedaudz atšķirīga – divi specializētie projekti ir pilnībā izpildījuši visus KL izvirzītos mērķus. Divi projekti nav sasnieguši 1 mērķi, bet viens projekts nav izpildījis 2-3 mērķus.

Projektu administratīvā efektivitāte

Tabula 8 Vidējās ISPA vides projektu laika grafiku nobīdes mēnešos, fakts pret FM plānoto

	uzsākšanas termiņu nobīde	beigu termiņu nobīde		plānotais ilgums	faktiskais ilgums	ilguma nobīde
iepirkumi*	n/a	n/a		n/a	45,8	n/a
Būvdarbi	23,4	22,6		36,6	36,0	-0,6
kopējais termiņš	0,0	16,2		42,4	58,6	16,2

*faktiskais termiņš aprēķināts, balstoties uz visiem 5 ISPA vide projektiem. Plānotais termiņš un nobīdes nav rēķinātas, jo FM plānotais iepirkumu termiņš atrodams tikai 2 atkritumu projektiem, 3 vides projektiem nav norādīts.

Avots: Konsultanta aprēķins

Kopumā ISPA vides projektu būvdarbi ir gan uzsākti, gan pabeigti nepilnus divus gadus vēlāk nekā plānots FM. Saskaņā ar atbalsta saņēmēju sniegto informāciju, tas noticis ieilgušo iepirkuma procedūru dēļ, kam kā cēloņi minami Latvijas institūciju vēl nepietiekamā pieredze šādu iepirkumu veikšanā, nepieciešamība saskaņot visu iepirkuma dokumentāciju ar EK pārstāvniecību Latvijā, kā arī fakts, ka iepirkumu organizēšanā bija iesaistītas vairākas institūcijas - iepirkumus organizēja ieviešanas iestādes, bet daudz informācijas vajadzēja saskaņot ar pašiem atbalsta saņēmējiem.

Vidējais ISPA vides projektu būvdarbu faktiskais ilgums bijis 3 gadi (36,0 mēneši), kas ir pat nedaudz īsāks nekā plānotais (36,6 mēneši), kas nozīmē, ka atskaitot aizkavēšanos ar uzsākšanu, īpašu citu kavējumu iemeslu nav bijis.

Tā visa rezultātā nedaudz mazāk kā par pusotru gadu (vidēji par 16,2 mēnešiem) ir nācies pagarināt projekta izmaksu attiecināmo termiņu jeb kopējo termiņu – fakts aptuveni pieci gadi (vidēji 58,6 mēneši), plāns – aptuveni trīs ar pusi gadi (vidēji 42,4 mēneši).

Tabula 9 Vidējās KF vides projektu laika grafiku nobīdes mēnešos, fakts pret KL plānoto

	uzsākšanas termiņu nobīde	beigu termiņu nobīde		plānotais ilgums	faktiskais ilgums	ilguma nobīde
iepirkumi*	11,7	31,0		11,7	31,8	19,3
būvdarbi**	3,8	2,4		35,2	33,9	-1,3
kopējais termiņš	-1,0	3,2		56,5	60,9	4,4

*visi iepirkumu rādītāji aprēķināti, balstoties uz 7 no 10 KF vides projektiem, jo KL plānotie termiņi nav doti 3 projektiem (BAPA I kārtā, Piejūras reģiona SAA, Rīgas ūdens III kārtā)

**visi būvdarbu rādītāji sarēķināti, balstoties uz 9 no 10 KF vides projektiem, jo 1 projektā - Ziemeļvidzemes reģiona SAA II kārtā nav būvniecības

Avots: Konsultanta aprēķins

Kopumā KF vides projektu iepirkumu uzsākšana kavējusies aptuveni par vienu gadu (11,7 mēnešiem), bet pabeigšana vairāk kā par divarpus gadiem (31,0 mēneši). Tik pat ilgs ir bijis plānotais un faktiskais iepirkumu veikšanas vidējais ilgums – plāns viens gads, fakts aptuveni divarpus gadi. Tas nozīmē, ka iepirkumu process kopumā aizņēmis vairāk laika nekā plānots, t.i. vairāk kā pusotru gadu ilgāk (19,3 mēneši).

Iepirkuma ieilgšanai minami vismaz divi skaidrojumi. Pirmkārt, tā kā KF iepirkumi tika veikti laikā, kad valstī jau bija sākusies strauja tautsaimniecības izaugsme, cenu pieaugums un darbuzņēmēju trūkums, tad daļā gadījumu nācās veikt atkārtotus iepirkumus, jo sākotnējā piedāvājuma cenas bija pārāk lielas vai arī nepieteicās pretendenti. Otrkārt, vidējo nobīžu aprēķinā izmantotā metodika projektiem, kas vēl nav pabeigti, par iepirkumu sākuma termiņu uzskata pirmā projekta ietvaros izsludinātā konkursa datumu, savukārt par beigu termiņu tiek uzskatīts pēdējā projekta ietvaros parakstītā līguma noslēgšanas datums. Tā kā KF iepirkumus organizē paši atbalsta saņēmēji, līdz ar to projektos ir situācijas, kad daļa būvdarbu vai piegāžu jau tiek veikti, bet citi līgumi tiek izsludināti stipri vēlāk, jo darbi/iegādes nav nepieciešamas uzreiz. Tāpēc nevar viennozīmīgi teikt, ka iepirkumu termiņu kavējumi ietekmē būvdarbu un projektu kopējos termiņus tik lielā mērā kā, piemēram, ISPA vides projektiem. To apliecina arī fakts, ka KF vides projektu kopējo gala termiņu nobīdes ir salīdzinoši nelielas.

KF vides projektu būvdarbu uzsākšanas un pabeigšanas termiņu nobīdes ir bijušas minimālas (2-4 mēneši). Vidējais būvdarbu ilgums līdzīgi kā ISPA vides projektiem ap trīs gadiem. Vidēji par visiem KF vides projektiem kopumā faktiski būvdarbus izdevies pabeigt nedaudz ātrāk (vidēji par 1,3 mēnešiem) nekā plānots saskaņā ar KL noteikto. Tas apliecina jau iepriekš minēto, ka iepirkumu kavējumiem nav bijusi tik būtiska ietekme uz būvdarbu ilgumu un termiņiem.

KF vides projektu kopējais faktiskais ilgums ir līdzīgs, kā ISPA vides projektiem, aptuveni 5 gadi. Nobīdes no sākotnēji plānotā nav būtiskas – ap 4 mēnešiem.

Tabula 10 Vidējās ISPA un KF vides projektu laika grafiku nobīdes mēnešos, fakts pret FM un KL plānoto

	uzsākšanas termiņu nobīde	beigu termiņu nobīde		plānotais ilgums	faktiskais ilgums	ilguma nobīde
iepirkumi*	n/a	n/a		n/a	36,5	n/a
būvdarbi**	10,8	9,6		35,7	34,6	-1,1
kopējais termiņš	-0,7	7,5		51,8	60,1	8,3

*faktiskais termiņš aprēķināts, balstoties uz visiem ISPA un KF vides projektiem. Plānotais termiņš un nobīdes nav rēķinātas, jo ne visiem vides projektiem FM/KL norādīts plānotais iepirkumu termiņš

**visi būvdarbu rādītāji sarēķināti, balstoties uz visiem ISPA un KF vides projektiem izņemot 1, jo projektā - Ziemeļvidzemes reģiona SAA II kārtā nav būvniecības

Avots: Konsultanta aprēķins

Apskatot visus ISPA un KF vides projektus kopumā ir redzams, ka projektu vidējās laika nobīdes ir bijušas lielākas nekā KF projektu vidējās un mazākas nekā ISPA projektu vidējās nobīdes, kas skaidrojams ar ISPA projektu ietekmi uz vidējiem rādītājiem.

Kā jau minēts būvdarbu un projektu kopējo ilgumu vidējie rādītāji bija līdzīgi gan ISPA, gan KF vides projektiem. Līdz ar to arī visu aplūkojamo vides projektu vidējais rādītājs ir tāds pats – faktiski būvdarbi ilguši aptuveni trīs gadus, faktiskais projektu kopējais termiņš aptuveni pieci gadi.

Projektu finanšu efektivitāte

Izvērtējuma ietvaros aplūkoto ISPA vides projektiem kopumā ir bijušas sekojošas novirzes no sākumā plānotā finansējuma.

Tabula 11 Ziņojumā aplūkojamo ISPA vides projektu finansējums salīdzinājumā starp FM noteikto un faktu no projekta gala naudas plūsmām, miljonos eiro

FINANSĒJUMS	FM	NP - gala	NP-gala / FM, %	starpība (NP-gala - FM)
ISPA – VIDE				
ISPA - ŪDENSŠAIMNIECĪBA				
<i>kopējās izmaksas</i>	64,1	72,9*	114%*	8,9*
<i>attiecināmās izmaksas</i>	59,4	66,7	112%	7,3
<i>ISPA līdzfinansējums</i>	37,7	42,7	113%	5,0
ISPA - ATKRITUMU ŠAIMNIECĪBA				
<i>kopējās izmaksas</i>	23,2	13,7*	59%*	-9,5*
<i>attiecināmās izmaksas</i>	12,9	12,9	100%	0,0
<i>ISPA līdzfinansējums</i>	8,5	8,4	100%	0,0
ISPA – VIDE				
<i>kopējās izmaksas</i>	87,3	86,6*	99%*	-0,7*

FINANSĒJUMS	FM	NP - gala	NP-gala / FM, %	starpība (NP-gala - FM)
<i>attiecināmās izmaksas</i>	72,3	79,6	110%	7,3
<i>ISPA līdzfinansējums</i>	46,2	51,2	111%	5,0

* Kopējo izmaksu salīdzinājums pret sākotnējām varētu nebūt gluži korekts, jo daļai ISPA projektu gala kopējās izmaksas no NP nav īsti salīdzināmas ar FM iekļautajām, jo naudas plūsmās neparādās visas tās izmaksu kategorijas, kas FM (piem. izdevumi pirms projekta, u.c.)

Avots: Konsultanta vērtējums uz projektu dokumentācijas pamata

Salīdzinot ar FM paredzēto, ISPA vides projektu kopējās izmaksas ir samazinājušās par 0,7 miljoniem eiro jeb 1% (taču, kā paskaidrots zem tabulas dati varētu nebūt korekti salīdzināmi), attiecināmās izmaksas ir pieaugušas par 7,3 miljoniem eiro jeb 10%, ISPA līdzfinansējums pieaudzis par 5,0 miljoniem eiro jeb 11%.

Saskaņā ar gala NP datiem no aplūkotajiem ISPA vides projektiem lielāko attiecināmo finansējuma daļu jeb 66,7 miljonus eiro veido ūdenssaimniecības projektu izmaksas, kas sastāda aptuveni 84% no ISPA vides projektu attiecinām izmaksām.

ISPA atkritumu saimniecību projektiem nav pieaugums ne attiecināmajās izmaksās, ne ISPA līdzfinansējumā. Viss ISPA vides projektu sadārdzinājums rodas no izmaksu pieauguma ūdenssaimniecības projektos.

Sadārdzinājums ISPA ūdenssaimniecības projektos galvenokārt veidojas no sadārdzinājuma Rīgas ūdens II kārtas (+5,7 miljoni eiro) un Jelgavas ūdens projektos (+2,2 miljoni eiro), kam vairums būvdarbu tika veikti laika posmā 2004. līdz 2007.gadam, kad bija vērojama visstraujākā tautsaimniecības izaugsme un ar to saistītais cenu kāpums. Ventspils ūdens I kārtas projektu, kam būvdarbi norisinājās laika posmā no 2003.līdz 2005.gadam, izdevās pabeigt ar nelielu attiecināmo izmaksu ietaupījumu 0,3 miljonu eiro apmērā.

Izvērtējuma ietvaros aplūkotajiem KF vides projektiem kopumā ir bijušās sekojošas novirzes no sākumā plānotā finansējuma – skat. Tabula 12.

Tabula 12 Ziņojumā aplūkojamo KF vides projektu finansējums salīdzinājumā starp KL noteikto un faktu no projekta gala naudas plūsmām, miljonos eiro

FINANSĒJUMS	KL	NP - gala	NP-gala / KL, %	starpība (NP-gala - KL)
KF – Vide				
KF - ŪDENSSAIMNIECĪBA				
<i>kopējās izmaksas</i>	188,0	248,1	132%	60,1
<i>attiecināmās izmaksas</i>	145,8	195,9	134%	50,1
<i>KF līdzfinansējums</i>	123,9	126,4	102%	2,5
KF – ATKRITUMU SAIMNIECĪBA				
<i>kopējās izmaksas</i>	49,6	58,6	118%	9,0
<i>attiecināmās izmaksas</i>	39,9	50,2	126%	10,3
<i>KF līdzfinansējums</i>	32,8	35,0	107%	2,2

FINANSĒJUMS	KL	NP - gala	NP-gala / KL, %	starpība (NP-gala - KL)
KF – Vide				
<i>kopējās izmaksas</i>	237,7	307,5	129%	69,9
<i>attiecināmās izmaksas</i>	185,7	246,2	133%	60,5
<i>KF līdzfinansējums</i>	156,7	161,4	103%	4,7

Avots: Konsultanta vērtējums uz projektu dokumentācijas pamata

Salīdzinot ar KL paredzēto, KF vides projektu kopējās izmaksas ir pieaugušas par 69,9 miljoniem eiro jeb 29%, attiecināmās izmaksas ir pieaugušas par 60,5 miljoniem eiro jeb 33%, KF līdzfinansējums ir pieaudzis salīdzinoši nedaudz par 4,7 miljoniem eiro jeb 3%.

Saskaņā ar gala NP datiem, no aplūkotajiem KF vides projektiem lielāko attiecināmo finansējuma daļu jeb 195,9 miljonus eiro veido ūdenssaimniecības projektu izmaksas, kas sastāda aptuveni 80% no aplūkoto KF vides projektu attiecināmajām izmaksām.

Sadārdzinājums vērojams gan ūdenssaimniecības (+50,1 miljons eiro attiecināmās izmaksās), gan atkritumu saimniecības projektos (+10,3 miljoni eiro attiecināmās izmaksās). Ņemot vērā, ka ūdenssaimniecības projektos izlietota lielākā KF vides projektu finanšu resursu daļa, tad to ietekme uz sadārdzinājumu ir lielāka.

Pieaugums KF ūdenssaimniecības projektu attiecināmajās izmaksās veidojas no sadārdzinājumiem Ventspils ūdens II kārtas (+14,3 miljoni eiro), Olaines un Jaunolaines ūdens (+11,6 miljoni eiro), Daugavpils ūdens II kārtas (+14,0 miljoni eiro) un Rīgas ūdens III kārtas (+10,2 miljoni eiro) projektos, kam vairums būvdarbu tika veikti laika posmā no 2006.-2009.gadam, kas nozīmē, ka iepirkumu konkursi tika rīkoti vēl pirms ekonomiskās krīzes, kad tautsaimniecībā bija pārkaršana, strauja inflācija un turpmākas augšupejošu cenu gaidas. Liepājas ūdens II kārtas projektu ir izdevies beigt ar minimālu ietaupījumu (ap 0,05 miljoni eiro).

Pieaugums KF atkritumu saimniecības projektu attiecināmajās izmaksās veidojas no sadārdzinājumiem Zemgales reģiona SAA (+2,5 miljoni eiro), Malienas reģiona SAA (+3,4 miljoni eiro), Piejūras reģiona SAA (+4,7 miljoni eiro) projektos, kam vairums būvdarbu tika veikti laika posmā no 2006.-2009.gadam, kas nozīmē, ka iepirkumu konkursi tika rīkoti vēl pirms ekonomiskās krīzes, kad tautsaimniecībā bija pārkaršana, strauja inflācija un turpmākas augšupejošu cenu gaidas. Ziemeļvidzemes reģiona SAA II kārtas un BAPA I projekti aptuveni iekļāvušies plānotajās izmaksās.

Sadārdzinājums attiecināmās izmaksās ir straujāks nekā KF līdzfinansējumā, jo KF līdzfinansēja tikai daļu no sadārdzinājuma, bet atlikušo daļu nācās segt no atbalsta saņēmēja/valsts budžeta līdzekļiem.

Izvērtējuma ietvaros aplūkotajiem ISPA un KF vides projektiem kopumā ir bijušas sekojošas novirzes no sākumā plānotā finansējuma:

Tabula 13 Ziņojumā aplūkojamo ISPA un KF vides projektu finansējums salīdzinājumā starp FM un KL noteikto un faktu no projekta gala naudas plūsmām, miljonos eiro

FINANSĒJUMS	FM un KL	NP - gala	NP-gala/ (FM vai KL), %	starpība (NP gala mīnus (FM un KL))
ISPA – VIDE				
<i>kopējās izmaksas</i>	87,3	86,6	99%	-0,7
<i>attiecināmās izmaksas</i>	72,3	79,6	110%	7,3

<i>KF līdzfinansējums</i>	46,2	51,2	111%	5,0
KF – VIDE				
<i>kopējās izmaksas</i>	237,7	307,5	129%	69,9
<i>attiecināmās izmaksas</i>	185,7	246,2	133%	60,5
<i>KF līdzfinansējums</i>	156,7	161,4	103%	4,7
VIDE - Kopā ISPA un KF				
<i>kopējās izmaksas</i>	324,9	394,1	121%	69,2
<i>attiecināmās izmaksas</i>	258,0	325,7	126%	67,7
<i>ISPA+KF līdzfinansējums</i>	202,9	212,6	105%	9,7

Avots: Konsultanta aprēķins

Kopumā izmaksu pieaugums ir bijis straujāks KF finansētajos vides projektos, kas saistāms ar to, ka KF projektu būvdarbi pārsvarā tika veikti laika posmā no 2006.-2009.gadam, bet iepirkumi izsludināti laikā, kad bija vislielākā pārkaršana ekonomikā un augošu cenu gaidas.

Salīdzinot pēc attiecināmām izmaksām, aplūkoto KF vides projektu apjoms ir aptuveni trīs reizes lielāks kā ISPA finansēto, līdz ar to arī sadārdzinājums absolūtos skaitļos ir daudzkārt lielāks KF projektiem (60,5 miljoni eiro pret 7,3 miljoniem eiro).

Vides projektiem izvērtējuma ietvaros Konsultants ir aprēķinājis šādas vienību izmaksas, kas dod ieskatu to salīdzinošā finanšu efektivitātē.

Ūdenssaimniecība

Analīzes ietvaros tika aprēķināti sekojoši rādītāji:

- 1. Ieguldījumu apjoms uz apkalpoto iedzīvotāju.** Aprēķināts kā kopējās projekta investīcijas, dalītas ar apkalpoto iedzīvotāju skaitu. Iedzīvotāju skaits ņemts no atbalsta saņēmēju anketām, izvēloties lielāko starp ūdensapgādes un notekūdeņu apkalpoto iedzīvotāju skaitu, pieņemot, ka ieguvumi ir lielākajam skaitam. Anketā nav norādīts Rīgas apkalpoto iedzīvotāju skaits, tādēļ tas ir aprēķināts kā 93% (saskaņā ar anketas datiem) no apdzīvotajā vietā dzīvojošajiem, ņemot par pamatu CSP datus par 2009.gadu. Investīcijas ir aprēķinātas pēc NP, uzskaitot tikai atbalstāmās izmaksas. Rādītāja precizitāti ierobežo tas, ka nav noskaidrojams, uz kādu iedzīvotāju skaitu attiecas projekta rezultāts. Projekta izmaksas tiek attiecinātas uz visiem iedzīvotājiem piemērojot tarifu, taču tiešu labumu gūst tikai daļa iedzīvotāju.
- 2. ES atbalsts uz apkalpoto iedzīvotāju.** Aprēķināts kā ES atbalsts dalīts ar apkalpoto iedzīvotāju skaitu. Iedzīvotāju skaits ņemts no atbalsta saņēmēju anketām, izvēloties lielāko starp ūdensapgādes un notekūdeņu apkalpoto iedzīvotāju skaitu, pieņemot, ka ieguvumi ir lielākajam skaitam. Anketā nav norādīts Rīgas apkalpoto iedzīvotāju skaits, tādēļ tas ir aprēķināts kā 93% (saskaņā ar anketas datiem) no apdzīvotajā vietā dzīvojošajiem, ņemot par pamatu CSP datus par 2009.gadu. Investīcijas ir aprēķinātas pēc NP. Rādītāja precizitāti ierobežo, tas, ka nav noskaidrojams, uz kādu iedzīvotāju skaitu attiecas projekta rezultāts. Projekta izmaksas tiek attiecinātas uz visiem iedzīvotājiem piemērojot tarifu, taču tiešu labumu gūst tikai daļa iedzīvotāju.
- 3. Notekūdeņu attīrīšanas iekārtu ieguldījumu apjoms uz iedzīvotāju.** Aprēķināts kā projekta investīcijas NAI attīstībā, dalītas ar apkalpoto iedzīvotāju skaitu. Iedzīvotāju skaits ņemts no atbalsta saņēmēju anketām. Anketā nav norādīts Rīgas apkalpoto iedzīvotāju skaits, tādēļ tas ir

aprēķināts kā 93% (saskaņā ar anketas datiem) no apdzīvotajā vietā dzīvojošajiem, ņemot par pamatu CSP datus par 2009.gadu. Investīciju apjoms ņemts no projektu tāmēm.

4. **Atdzelžošanas stacijas (turpmāk tekstā – AS) ieguldījumu apjoms uz iedzīvotāju.** Aprēķināts kā projekta investīcijas AS attīstībā dalītas ar apkalpoto iedzīvotāju skaitu. Iedzīvotāju skaits ņemts no atbalsta saņēmēju anketām. Anketā nav norādīts Rīgas apkalpoto iedzīvotāju skaits, tādēļ tas ir aprēķināts kā 93% (saskaņā ar anketas datiem) no apdzīvotajā vietā dzīvojošajiem, ņemot par pamatu CSP datus par 2009.gadu. Investīciju apjoms ņemts no projektu tāmēm.
5. **Ieguldījumu apjoms uz m³ ūdens.** Aprēķināts kā kopējās projekta investīcijas dalītas ar ūdens apjomu, ko plānots sistēmas ietvaros piegādāt 20 gadu laikā. Ūdens apjoms ņemts no atbalsta saņēmēju anketām par pēdējo gadu. Apjoms reizināms ar 20 gadiem - vidējo investīciju horizontu. Investīcijas ir aprēķinātas pēc NP, uzskaitot tikai atbalstāmās izmaksas. Rādītāja precizitāti ierobežo tas, ka projektos nav izdalīti ieguldījumi ūdensapgādes un notekūdeņu saimniecības attīstībā. Tādēļ aprēķināts tikai viens rādītājs, kas raksturo ieguldījumus visas sistēmas attīstībā.
6. **ES atbalsts uz m³ ūdens.** Aprēķināts kā ES ieguldījums dalīts ar ūdens apjomu, ko plānots sistēmas ietvaros piegādāt 20 gadu laikā. Ūdens apjoms ņemts no atbalsta saņēmēju anketām par pēdējo gadu. Apjoms reizināts ar 20 gadiem - vidējo investīciju horizontu. ES atbalsts noteikts kā procents no izmaksām. Rādītāja precizitāti ierobežo tas, ka projektos nav izdalīti ieguldījumi ūdensapgādes un notekūdeņu saimniecības attīstībā. Tādēļ aprēķināts tikai viens rādītājs, kas raksturo ieguldījumus visas sistēmas attīstībā.
7. **Gala tarifs.** Atbilstoši atbalsta saņēmēju iesniegtajai informācijai par piemērojamo tarifu. Diemžēl tarifu aprēķini ir nesakārtoti un katras saimniecības ietvaros aprēķinus veic savādāk. Tarifi ir aprēķināti dažādos laika posmos neiekļaujot, iekļaujot daļēji vai iekļaujot pilnīgi projekta rezultātus, kā arī dažkārt iekļaujot citu projektu ietekmi. Tas apgrūtina tarifu piemērojamības un atbilstības analīzi.
8. **Ieguldījumi uz ūdenssaimniecības kapacitāti dienā.** Aprēķināts kā kopējās projekta investīcijas dalītas ar ūdens apjomu, ko plānots sistēmas ietvaros piegādāt dienā. Ūdens apjoms ņemts no atbalsta saņēmēju anketām par pēdējo gadu. Investīcijas aprēķinātas pēc NP, uzskaitot tikai atbalstāmās izmaksas. Rādītāja precizitāti ierobežo tas, ka projektos nav izdalīti ieguldījumi ūdensapgādes un notekūdeņu saimniecības attīstībā. Tādēļ aprēķināts tikai viens rādītājs, kas raksturo ieguldījumus visas sistēmas attīstībā.

Apkopojot informāciju par piedāvātajiem rādītājiem ūdenssaimniecības jomā, iegūti sekojoši rezultāti:

Tabula 14 Rādītāju apkopojums ūdenssaimniecības jomā

	1.Ieguld /iedz.	2.KF/ iedz.	3.NAI / iedz.	4. AS/ iedz.	5.Ieguld / m ³ / 20	6. KF/ m ³ / 20	7. Ta- rifs	8.Ieguld / m ³
	lati	lati	lati	lati	lati/m ³	lati/m ³	lati/ m ³	lati/m ³ / dienā
Ventspils ūdens II kārtā	758,61	418,08	-	-	0,75	0,41	1,29	5495,90
Olaines un Jaunolaines ūdens	1045,45	570,79	505,93	-	1,28	0,70	1,16	9361,78
Liepājas ūdens II kārtā	254,40	229,85	21,54	-	0,28	0,26	0,80	2077,09
Daugavpils ūdens II kārtā	255,39	133,17	177,04	-	0,30	0,16	0,95	2213,28
Rīgas ūdens III kārtā								471,25

	1.Ieguld /iedz.	2.KF/ iedz.	3.NAI / iedz.	4. AS/ iedz.	5.Ieguld / m ³ / 20	6. KF/ m ³ / 20	7. Tarifs	8.Ieguld / m ³
	82,39	63,71	-	-	0,06	0,05	0,72	
Jelgavas ūdens	370,92	251,87	42,52	-	0,48	0,33	1,24	3515,18
Rīgas ūdens II kārtā	50,89	31,52	-	-	0,04	0,02	0,72	291,09
Ventspils ūdens I kārtā	656,59	264,55	70,84	30,11	0,65	0,26	1,29	4756,84
Kopā/vidēji	235,06	150,28			0,20	0,13	0,79	1486,87

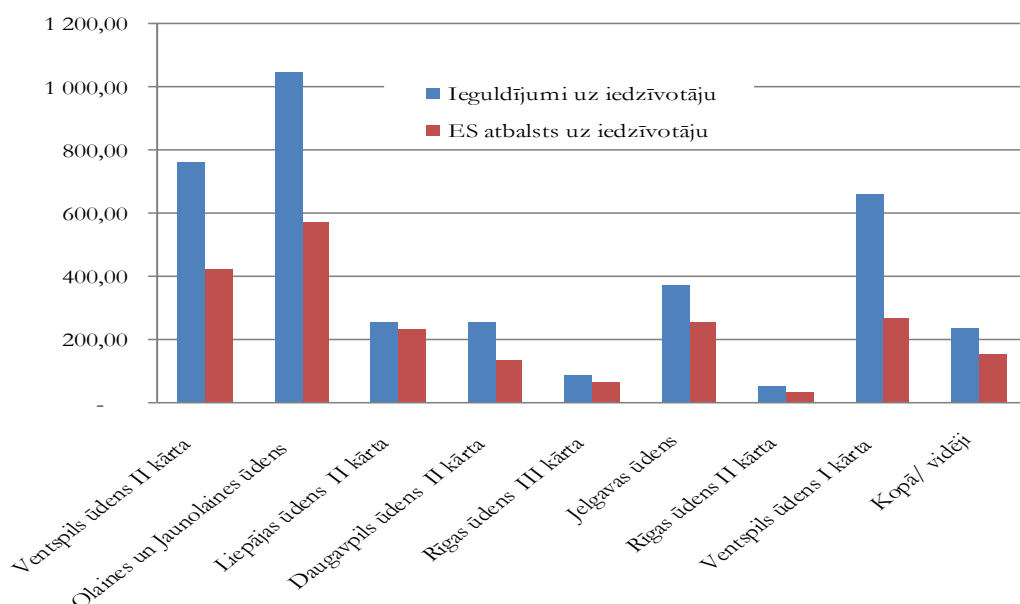
* Tabulā doti dati pa projektiem, kā tie ir finansēti. Olaines un Jaunolaines projektā abu projekta daļu rezultāti, iedzīvotāji un apjomi ir summēti. Tarifi ir aprēķināti kā vidējie, ņemot vērā atšķirīgos ūdens apjomus. Rādītāji raksturo projektu rezultātus.

Avots: Konsultanta aprēķins

Analizējot rādītājus pa grupām varam izdarīt sekojošus secinājumus:

Ieguldījumu un KF atbalsta apjoms uz apkalpoto iedzīvotāju (1 un 2). Grafiks 1 parāda, ka ieguldījums uz vienu dzīvotāju būtiski atšķiras dažādās saimniecībās sākot no 50 latiem uz iedzīvotāju Rīgas ūdenssaimniecības projektos līdz vairāk nekā 1000 latiem uz iedzīvotāju Olaines un Jaunolaines projektos. Tas saistīts gan ar to, ka saimniecības būtiski atšķiras pēc izmēra (lielākās saimniecībās var izmantot apjoma ekonomiju), gan ar to, ka lielākās saimniecībās, tīklu un iekārtu izmaksas, kuras ir iekļautas projektos, apkalpo tikai vienu iedzīvotāju daļu. Pārējās tīklu un iekārtu daļas saimniecības sakārto par pašu līdzekļiem ārpus šiem projektiem. Arī gala tarifs liecina par to, ka lielākās apdzīvotās vietās ūdens un kanalizācijas pakalpojumu nodrošināšana uz iedzīvotāju izmaksā mazāk. Apskatīto projektu ietvaros vidēji viens iedzīvotājs šajos projektos ir saņēmis 235 latu ieguldījumu un 150 latu no tiem segti no ES līdzekļiem.

Grafiks 1 Ieguldījumu un ES atbalsta apjoms uz apkalpoto iedzīvotāju, latos



Avots: Konsultanta aprēķins

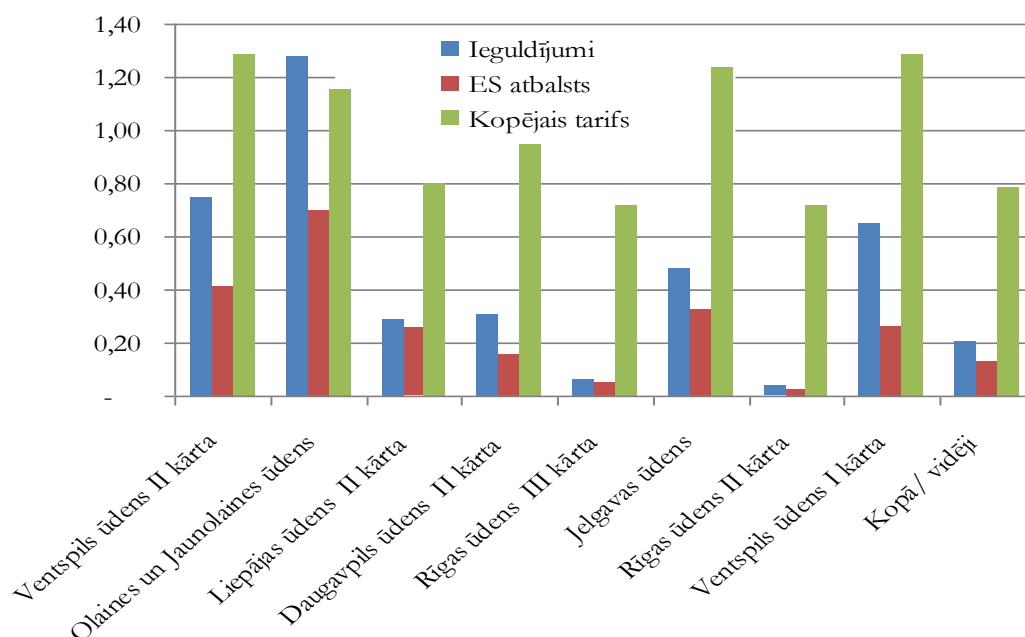
NAI ieguldījumu apjoms uz iedzīvotāju (3). Vispārīgus secinājumus izdarīt nevar, jo ļoti būtiski atšķiras apdzīvoto vietu izmērs un projektos iekļautās aktivitātes. Būtu nepieciešams salīdzināt ar

lielāku projektu skaitu. Projektu rezultātus var izmantot kā atskaides vērtības citu projektu izvērtēšanai.

AS ieguldījumu apjoms uz iedzīvotāju (4). Vispārīgus secinājumus izdarīt nevar, jo tikai vienai apdzīvotai vietai ir veikti ieguldījumi AS. Būtu nepieciešams salīdzināt ar lielāku projektu skaitu. Projektu rezultātus var izmantot kā atskaides vērtības citu projektu izvērtēšanai.

Ieguldījumu un ES atbalsts apjoms uz m³ ūdens (5, 6 un 7). Grafiks 2 parāda, ka ieguldījumu un atbalsta apjoms uz piegādāto ūdens apjomu arī būtiski atšķiras pa projektiem. Vidēji projektu ietvaros ir ieguldīti 0,20 lati uz katru piegādāto un aizvadīto kubikmetru ūdens nākamo 20 gadu laikā, no kuriem 0,13 lati ir segti no ES finansējuma. Kā redzams, daudzās saimniecībās tas sastāda būtisku daļu no gala tarifa (līdz pat 60%). Tas nozīmē, ka projektu realizācija ar ES atbalstu ļaus tarifu paaugstināt lēnāk nekā, ja tas būtu jādara veicot investīcijas tikai no pašu līdzekļiem.

Grafiks 2 Ieguldījumu un ES atbalsts apjoms uz m³ ūdens, latos



Avots: Konsultanta aprēķins

Ieguldījumi uz ūdenssaimniecības kapacitāti dienā (8). Salīdzinot ar pasaules ūdenssaimniecību projektu raksturīgajām vērtībām, jāsecina, ka Latvijas ūdenssaimniecību izmaksas kopumā ir zemākas, taču atsevišķos projektos arī būtiski pārsniedz pasaules literatūrā apkopotos rādītājus. Ūdens sagatavošanai tas ir vidēji 1176 lati/m³/dienā, notekūdeņu apstrādei – 770 lati/m³ dienā. Jāatzīmē, ka tieši projektus nav iespējams salīdzināt, jo pasaules projektu datus nav iekļautas transporta un sadales sistēmas, kas sastāda lielāko daļu Latvijas projektu izmaksu.

Atkritumu saimniecība

Analīzes ietvaros tika aprēķināti sekojoši vienību izmaksu rādītāji:

- 1. Ieguldījumu apjoms uz apkalpoto iedzīvotāju.** Aprēķināts kā kopējās projekta investīcijas dalītas ar apkalpoto iedzīvotāju skaitu. Iedzīvotāju skaits ņemts no atbalsta saņēmēju anketām. Investīcijas aprēķinātas pēc NP, uzskaitot tikai atbalstāmās izmaksas. Svarīgs rādītāja ierobežojums ir projektā iekļauto ieguldījumu spektrs, jo atsevišķos projektos iekļauts tikai minimāls ieguldījumu apjoms, kas ir tieši saistīts ar poligona izbūves izmaksām, bet citos – iekļautas arī visas sistēmas attīstības izmaksas.
- 2. KF ieguldījumu apjoms uz apkalpoto iedzīvotāju.** Aprēķināts kā ES atbalsta apjoms dalīts ar apkalpoto iedzīvotāju skaitu. Iedzīvotāju skaits ņemts no atbalsta saņēmēju anketām. Investīcijas aprēķinātas pēc NP. Svarīgs rādītāja ierobežojums ir projektā iekļauto ieguldījumu spektrs, jo atsevišķos projektos ir iekļauts tikai minimāls ieguldījumu apjoms, kas tieši saistīts ar poligona izbūves izmaksām, bet citos – iekļautas arī visas sistēmas attīstības izmaksas.
- 3. Rekultivācijas ieguldījumu apjoms uz rekultivēto ha.** Aprēķināts kā rekultivācijā ieguldīto līdzekļu apjoms dalīts ar kopējo rekultivēto platību. Rekultivācijā ieguldīto līdzekļu apjoms noteikts no NP pa attiecīgajiem līgumiem. Apvienotu darbu gadījumā – no projektu tāmēm. Rekultivētā platība noteikta pēc NZ datiem.
- 4. Poligonu ieguldījumu apjoms uz poligonu ha.** Aprēķināts kā poligona infrastruktūrā ieguldīto līdzekļu apjoms dalīts ar izveidoto poligonu kopējo platību. Poligonā ieguldīto līdzekļu apjoms noteikts no NP pa attiecīgajiem līgumiem. Apvienotu darbu gadījumā – no projektu tāmēm. Poligonu platība noteikta pēc NZ datiem.
- 5. Poligonu ieguldījumu apjoms uz apglabāto tonnu atkritumu.** Aprēķināts kā poligona infrastruktūrā ieguldīto līdzekļu apjoms dalīts ar plānoto apglabājamo atkritumu apjomu uz 20 gadiem. Poligonā ieguldītie līdzekļi noteikti no NP pa attiecīgajiem līgumiem. Apvienotu darbu gadījumā – no projektu tāmēm. Poligonos noglabāto atkritumu apjoms noteikts no atbalsta saņēmēju anketām.
- 6. ES atbalsta apjoms uz apglabāto tonnu atkritumu.** Aprēķināts kā poligona infrastruktūrā ieguldīto ES līdzekļu apjoms dalīts ar apglabājamo atkritumu apjomu uz 20 gadiem. Poligonā ieguldīto ES līdzekļu apjoms noteikts kā procents no izmaksām. Poligonos noglabāto atkritumu apjoms noteikts no atbalsta saņēmēju anketām.
- 7. Gala tarifs.** Atbilstoši uzņēmumu iesniegtajai informācijai par piemērojamo tarifu.

Apkopojot informāciju par piedāvātajiem rādītājiem atkritumu apsaimniekošanas jomā, ir iegūti sekojoši rezultāti:

Tabula 15 Rādītāju apkopojums atkritumu jomā

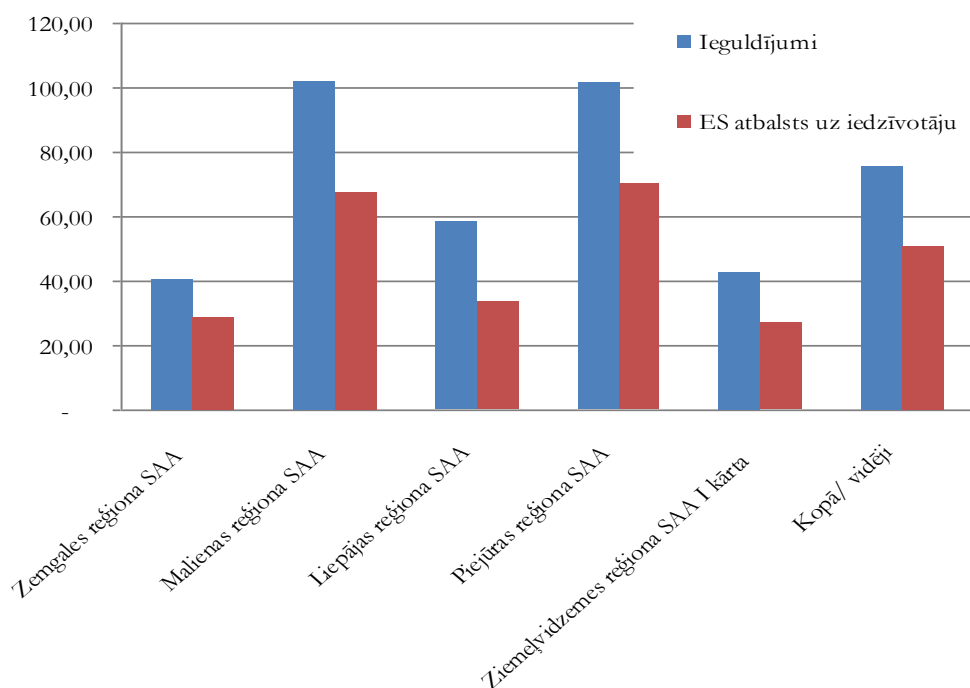
	1. Ieguld / iedz.	2. KF/ Iedz.	3. Rekult. ieguld/ ha	4. Poligonu ieguld./ ha	5. Poligonu ieguld/ t/ 20 gadi	6. KF ieguld/ t/ 20 gadi	7. Gala tarifs
	lati	lati	lati/ha	lati/ha	lati/t	lati/t	lati/t
Zemgales reģiona SAA	40,43	28,56	25 239	1 492 610	7,40	5,23	13,30
Malienas reģiona SAA	102,35	67,61	37 505	998 838	25,03	16,53	19,84
Liepājas reģiona SAA	58,55	33,54	44 959	506 831	8,75	5,01	22,39
Piejūras reģiona SAA	101,47	70,14	27 418	1 061 749	8,10	5,60	17,56
Ziemeļvidzemes reģiona	42,63	26,94	33 422	1 369 773	3,97	2,51	15,55

	1. Ieguld / iedz.	2. KF/ Iedz.	3. Rekult. ieguld/ ha	4. Poligону ieguld./ ha	5. Poligону ieguld/ t/ 20 gadi	6. KF ieguld/ t/ 20 gadi	7. Gala tarifs
SAA I kārta							
BAPA I kārta	3,05	2,44	-	n/a	n/a	n/a	n/a
Ziemeļvidzemes reģiona SAA II kārta	5,24	2,96	-	-	0,58	0,32	15,55
Kopā/ vidēji	75,58	50,81	34 072	1 164 192	9,88	6,64	17,07

Avots: Konsultanta aprēķins

Ieguldījumu apjoms uz apkalpoto iedzīvotāju (1 un 2). Redzams, ka ieguldījums uz vienu iedzīvotāju būtiski atšķiras dažādās saimniecībās sākot no 40 latiem uz iedzīvotāju Ziemeļvidzemes reģiona SAA projektā līdz vairāk nekā 100 latiem uz iedzīvotāju Malienas reģiona SAA projektā. Tas saistīts gan ar to, ka saimniecības būtiski atšķiras pēc izmēra (lielākās saimniecībās var izmantot apjoma ekonomiju), gan ar to, ka tās saimniecības, kas uzsāka projektu agrāk, spēja izmantot zemākas būvniecības cenas, gan arī to, ka, piemēram, Ziemeļvidzemes reģionā savākšanas sistēmas attīstību finansēja apsaimniekotājs jau daudzu gadu garumā saimnieciskā kārtā, bet Piejūras projekta ietvaros, visas attīstības izmaksas tika iekļautas projekta izmaksās. Apskatīto projektu ietvaros, vidēji viens iedzīvotājs šajos projektos ir saņēmis 75 latu ieguldījumu un 50 latu no tiem segti no ES līdzekļiem.

Grafiks 3 Ieguldījumu apjoms uz apkalpoto iedzīvotāju, latos



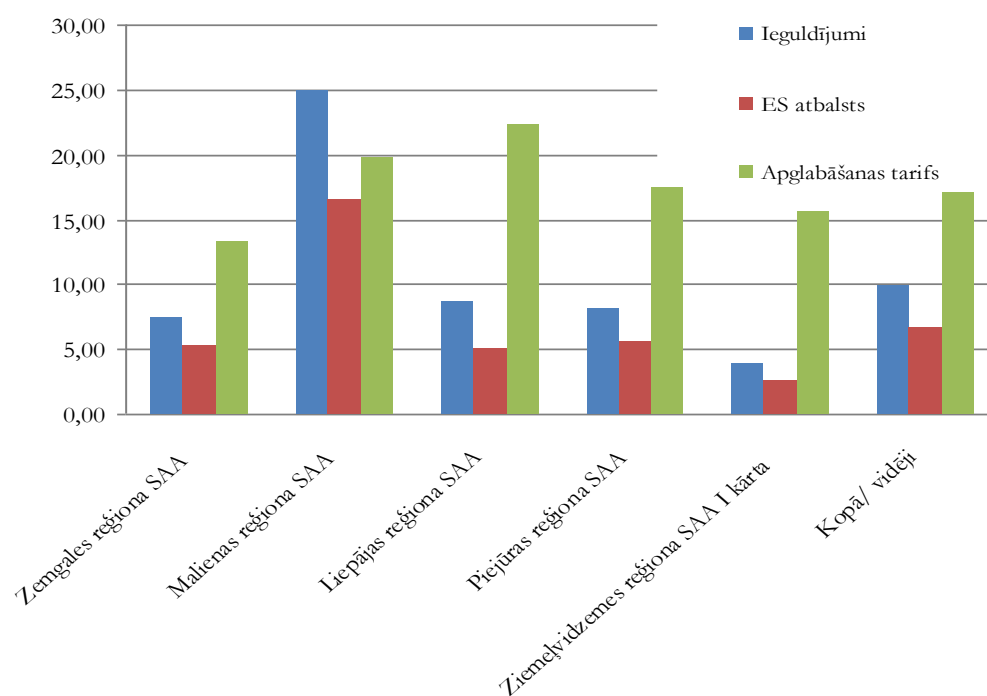
Avots: Konsultanta aprēķins

Rekultivācijas ieguldījumu apjoms uz rekultivēto ha (3). Kā redzams, rekultivācijas izmaksas ir līdzīgas dažādos projektos un sastāda aptuveni 35 tūkstošus latu uz hektāru. Atšķirības izmaksās saistās ar atšķirīgiem reluktivējamo platību izvietojumiem un darbu sarežģītību.

Poligonu ieguldījumu apjoms uz poligonu ha (4). Kā redzams, poligonu izveidošanas izmaksas svārstās no 0,5 līdz 1,5 miljoniem latu par hektāru. Būtiskākais atšķirību iemesls ir poligona kopējā platība, kur lielāka platība ļauj samazināt izmaksas uz hektāru.

Poligonu ieguldījumu un ES atbalsta apjoms uz apglabāto tonnu atkritumu (5,6 un 7). Kā redzams, poligonu izveidē izlietotie līdzekļi sastāda būtisku daļu no kopējām apglabāšanas izmaksām un tādēļ ES atbalsts ir būtisks faktors kopējo apglabāšanas tarifu lēnākai paaugstināšanai. Vidēji projektos ir ieguldīti gandrīz 10 lati uz katru nākamo 20 gadu laikā apglabājamo tonnu, no kā 6,6 latus sedz ES finansējums, turpretī vidējais tarifs šobrīd ir 17 lati par apglabāto tonnu.

Grafiks 4 Poligonu ieguldījumu un ES atbalsta apjoms uz apglabāto tonnu atkritumu, latos



Avots: Konsultanta aprēķins

3. SOCIĀLI EKONOMISKIE IEGUVUMI

Darba uzdevuma 1.1.3.apakšuzdevums: veikt novērtējumu par katra individuāla projekta ietvaros sasniegtajiem sociālekonomiskajiem ieguvumiem, kā arī par veiktajiem vides aizsardzības pasākumiem

Ūdenssaimniecība

Galvenie sociālekonomiskie ieguvumi ūdenssaimniecības projektiem ir šādi:

1. kvalitatīvu ūdens un kanalizācijas pakalpojumu nodrošinājums projektos atbalstīto pilsētu iedzīvotājiem

Īstenotie projekti ļauj turpināt un uzlabot ūdens un kanalizācijas pakalpojumu nodrošināšanu pilsētu iedzīvotājiem. Neīstenojot modernizācijas projektus, esošā ūdenssaimniecības infrastruktūra neizbēgami nolietotos un aizvien mazākam skaitam iedzīvotāju būtu pieejami ūdens un kanalizācijas pakalpojumi atbilstošā un viņus apmierinošā kvalitātē. Projektu īstenošana ļauj nodrošināt esošos un jaunus ūdenssaimniecību pakalpojumu lietotājus ar ES Direktīvām atbilstošiem ūdens apgādes un notekūdens apsaimniekošanas pakalpojumiem. Kopējais ieguvums, ko iedzīvotāji iegūst ir vienāds ar alternatīvajām izmaksām, kas rastos viņiem izveidojot individuālās ūdensgūtnes un notekūdeņu apstrādes iekārtas.

Aplūkotojos ūdenssaimniecības projektos KF ieguldījums ir bijis 142 miljoni latu 2009.gada salīdzināmās cenās, kas sastāda 147 latus uz vienu iedzīvotāju, bet kopējais iedzīvotāju ieguvums ir vairāk nekā 550 miljoni latu, kas sastāda vairāk nekā 570 latu uz vienu iedzīvotāju – to, kas attiecīgā projektu pilsētā ir pieslēgts ūdens un kanalizācijas sistēmai (947 758 iedzīvotāju dotajā izvērtējumā aplūkotojos projektos saskaņā ar anketās sniegto informāciju, bet Rīgai aprēķinot 93% no CSP dotajiem datiem).

2. salīdzinoši zemāki tarifi par ūdenssaimniecības pakalpojumiem

Pateicoties ES atbalstam ūdenssaimniecības pakalpojumu tarifs to lietotājiem var būt zemāks vidēji par 17% nekā tad, ja investīcijas būtu jāveic bez ES atbalsta - sākot no 7% zemāka tarifa Rīgā līdz pat 60% zemākam tarifam Olainē.

Liela daļa ūdenssaimniecību tarifu pirms ūdenssaimniecību sakārtošanas uzsākšanas sedza tikai operatīvās izmaksas, neveidojot uzkrājumus infrastruktūras nolietojumam. Ievērojot „piesārņotājs maksā” principu, tarifam vajadzētu segt pilnas izmaksas, kas rodas, lai nodrošinātu pakalpojumu iedzīvotājiem. Ieviešot atbilstošu tarifu īsā laika posmā, tas apdraudētu iedzīvotāju maksātspēju un novestu pie sociālām un arī vides problēmām (nelegāls piesārņojums, ūdens ņemšana neatļautās vietās). ES finansējuma pieejamība ļauj tarifu paaugstināšanu veikt pamazām līdz pilnām izmaksām, tādējādi nodrošinot pārejas periodu.

Dažādās pilsētās tarifu pieaugums ir plānots dažādi, ņemot vērā saimniecību specifiku, kā arī ekonomisko situāciju. Visās pilsētās tarifs ir pieaudzis daļēji vai pilnīgi iekļaujot jauno investīciju nolietojumu, taču pieaugums ir bijis un būs lēnāks nekā situācijā, ja visas investīcijas būtu jāveic ar pašu vai visticamāk aizņemtiem līdzekļiem.

3. ūdens resursu ietaupījums

Lai arī mazāk būtisks nekā valstīs ar ūdens resursu pieejamības problēmām, tomēr ievērojams ir ūdens resursu ietaupījums, kurus sniedz īstenotie projekti. Šādi iegūta ūdens apjoma samazinājums attiecīgi ļauj taupīt elektroenerģiju gan ūdens ieguvei, gan tā pārvadei un pēcāk attīrīšanai.

Projektu ietvaros arī ir būtiski samazināts paliekošais piesārņojums no notekūdeņu novadīšanas gan upēs, gan Baltijas jūrā.

Ūdens apjoma samazinājuma pamatā ir divi galvenie faktori, kurus veicinājuši īstenotie projekti:

- ir samazināti ūdens zudumi gan ūdens apgādes tīklos, gan infiltrācijas apjoms notekūdeņu tīklos. Kopā aplūkoto projektu ietvaros ir rekonstruēti 520 km tīklu. Projektu rezultāti ļauj ietaupīt vairāk nekā 2,11 Gwh elektroenerģijas gadā, ietaupot ūdenssaimniecību pakalpojumu sniedzējiem vairāk nekā 148 tūkstošus latu katru gadu tikai par elektrības izmaksām vien;
 - ieviešot ūdenssaimniecību infrastruktūras uzlabojumus ir veicināta „piesārņotājs maksā” principa ievērošana. Tā kā tarifi daļēji vai pilnīgi tiek iekļautas izmaksas, kas saistās ar infrastruktūras nolietojumu, tarifi pieaug un iedzīvotāji vairāk pievērš uzmanību ūdens resursu ekonomijai un samazina patērēto ūdens apjomu.
4. kopumā projektu īstenošanas laikā ir radītas darbavietas aptuveni 3030 cilvēkgadiem jeb aptuveni 300 darba vietas gadā pēdējo 10 gadu laikā un par darbiniekiem **ir samaksāti aptuveni 12,05 miljoni latu nodokļos.**

Atkritumu apsaimniekošana

Galvenie sociālekonomiskie ieguvumi atkritumu saimniecību projektiem ir šādi:

1. kvalitatīvas atkritumu apsaimniekošanas sistēmas pakalpojumu nodrošinājums SAA reģionu iedzīvotājiem

Aplūkotajos atkritumu saimniecības projektos KF ieguldījums ir bijis 36 miljoni latu 2009.gada salīdzināmās cenās, kas sastāda 50 latus uz vienu iedzīvotāju attiecīgajos piecos SAA reģionos ar iedzīvotāju kopskaitu 715 000.

2. salīdzinoši zemāki tarifi par ūdenssaimniecības pakalpojumiem

Pateicoties ES atbalstam, atkritumu apsaimniekošanas pakalpojumu tarifs to lietotājiem attiecībā uz aplūkotajiem projektiem var būt zemāks vidēji par 66% nekā tad, ja investīcijas būtu jāveic bez ES atbalsta – sākot no 25% Ziemeļvidzemes SAA līdz pat 127% Piejūras SAA.

Liela daļa atkritumu saimniecību tarifu pirms atkritumu apsaimniekošanas sistēmas sakārtošanas uzsākšanas sedza tikai operatīvās izmaksas, neveidojot uzkrājumus infrastruktūras nolietojumam. Ievērojot „piesārņotājs maksā” principu, tarifam vajadzētu segt pilnas izmaksas, kas rodas, lai nodrošinātu pakalpojumu nodrošināšanu. Tarifu ieviešot īsā laika posmā tas apdraudētu iedzīvotāju maksātspēju un novestu pie sociālām un arī vides problēmām (nelegāla atkritumu izgāšana gan mežā, gan svešos konteineros). ES finansējuma pieejamība ļauj tarifu paaugstināšanu veikt pamazām līdz pilnām izmaksām, tādējādi nodrošinot pārejas periodu. Dažādās SAA teritorijās tarifu pieaugums ir plānots dažādi, ņemot vērā saimniecību specifiku, kā arī ekonomisko situāciju. Lielākajā daļā SAA saimniecību tarifs jau ir pieaudzis daļēji vai pilnīgi iekļaujot jauno investīciju nolietojumu, taču pieaugums ir bijis un būs lēnāks, nekā situācijā, ja visas investīcijas būtu jāveic ar pašu vai visticamāk aizņemtiem līdzekļiem.

3. ES finansējuma pieejamība atkritumu apsaimniekošanas jomā darbojas arī kā SAA sakārtošanas motivators - projektu ietvaros no 558 atkritumu izgāztuvēm, izkaisītām pa visu valsti, lielākoties bez jebkādu vides prasību ievērošanas, notiek pāreja uz 12 poligoniem, kur tiek kontrolēts gruntsūdeņu un gaisa piesārņojums, atgūti otrreiz izmantojami materiāli un biogāze.

Efektīvu SAA raksturo optimāls saimniecības izmērs, kas ļauj gūt apjoma ekonomiju. Pirms projektu uzsākšanas atkritumu apsaimniekošana bija sadrumstalota un neefektīva. Projektu ietvaros pašvaldībām bija jāvienojas par kopēju sistēmu izveidi, kas nodrošina šo saimniecību sakārtošanu, caurspīdīguma un efektivitātes celšanu. Lai arī nav novērtējams monetāri, šis, iespējams, ir lielākais ekonomiskais efekts no vides infrastruktūras projektiem.

4. otrreiz izmantojamos materiālu atgūšana

Projektu ietvaros ir izveidotas atkritumu apsaimniekošanas sistēmas, kas ļauj atgūt otrreiz izmantojamos materiālus. 2010.gadā atbalsta saņēmēji prognozē atgūt aptuveni 6400 tonnas, kas sastāda gandrīz 4% no kopējā atkritumu apjoma attiecīgajās saimniecībās. Otrreiz izmantojamo materiālu atgūšana veido papildu ieņēmumus attiecīgajās atkritumu saimniecībās kopumā virs 280 tūkstošiem latu gadā un ļauj samazināt kopējo pakalpojumu sniegšanas tarifu vai arī atbrīvot līdzekļus turpmākai saimniecības attīstībai.

5. biogāzes ražošana un pārveide elektroenerģijā

Divu projektu (Ziemeļvidzemes un Liepājas SAA) ietvaros ir izveidotas sistēmas, kuras ļauj atgūt un izmantot biogāzi ražojot elektroenerģiju. 2010.gadā tiek prognozēts saražot aptuveni 3,6 GWh. Biogāzes ražošana un pārveide elektroenerģijā veido papildu ieņēmumus attiecīgajās atkritumu saimniecībās kopumā vairāk nekā 0,5 miljoni latu gadā un ļauj samazināt kopējo pakalpojumu sniegšanas tarifu vai arī atbrīvot līdzekļus turpmākai saimniecības attīstībai.

6. rekultivētas bijušās izgāztuves

Aplūkoto projektu ietvaros ir rekultivētas 159 bijušās izgāztuves ar kopējo platību 242 ha.

7. kopumā projektu īstenošanas laikā ir radītas darbavietas aptuveni 718 cilvēkgadiem jeb aptuveni 72 darba vietas gadā pēdējo 10 gadu laikā un par darbiniekiem ir samaksāti aptuveni 2,9 miljoni latu nodokļos.

4. PROJEKTU PĒCTECĪBA

Darba uzdevuma 1.1.5.apakšuzdevums: analizēt ES Kohēzijas fonda projektu sinerģiju, pēctecību, ja tāda bija starp Kohēzijas fonda un ISPA projektiem 2004.-2006.gada un 2007.-2013.gada plānošanas periodos, apskatot iemeslus projektu aktivitāšu turpināšanai/neturpināšanai 2007.-2013.gadā

Ūdenssaimniecība

Plānojot investīcijas ūdenssaimniecības projekta īstenošanai, tiek izstrādāts TEP, kas ietver ilgtermiņa attīstības programmu noteikto direktīvu prasību izpildei pilnā apjomā. Balstoties uz ilgtermiņa programmu, tiek noteiktas prioritārās rīcības, kas, apvienojumā ar finanšu iespējām, veido Prioritāro investīciju plānu kā pamatu konkrētam ISPA vai KF projektam. Katra nākamā investīciju projekta kārtā balstās uz ilgtermiņa programmā definētajiem mērķiem un nepieciešamo aktivitāšu prioritizāciju. Ja projektam ir plānots piesaistīt ES vai valsts budžeta finansējumu, VIDM vērtē izvēlēto aktivitāšu atbilstību valsts politikai un normatīvo aktu prasībām.

Analizējot aplūkojamo projektu pēctecību, tika noteikti šādi pēctecīgie ūdenssaimniecības projekti. Ar bold ir atzīmēti šajā izvērtējumā detālāk analizētie projekti.

Tabula 16 Ūdenssaimniecības projektu pēctecība

#	Projekta nosaukums	Finansējuma veids	Kopējās projekta attiecināmās izmaksas eiro
Ventspili			
1.	2000/LV/16/P/PE/003 Ūdens apgādes un kanalizācijas pakalpojumu attīstība Ventspilī	ISPA	9 154 332
2.	2004/LV/16/C/PE/001 Ūdenssaimniecības attīstība Ventspilī, II kārtā	KF 2004-2006	18 516 077
3.	Ūdenssaimniecības attīstība Ventspilī, III kārtā (identifikācijas Nr.3DP/3.5.1.1.0/10/IPIA/VIDM/004) iesniegums apstiprināts 30.07.2010 (nosacījums izpildīts 17.08.2010), uzsākti būvdarbi	KF 2007-2013	9 960 102,64
	KOPĀ		37 630 511,64

Ventspils ūdens I kārtas projekta ietvaros tika uzbūvētas jaunas dzeramā ūdens sagatavošanas un notekūdeņu attīrīšanas iekārtas, tādējādi nodrošinot direktīvu pamatprasību izpildi un nākamajā projekta kārtā secīgi tiek turpinātas aktivitātes ūdenssaimniecības pakalpojumu kvalitātes un pieejamības uzlabošanai, lai sasniegtu noteiktos mērķus attiecībā uz pakalpojumu pieejamību. Ūdensapgādes un kanalizācijas tīklu rekonstrukcijas un paplašināšanas komponentes ietvaros, ielu posmi, kuros ir plānots ieguldīt ES līdzekļus, tika noteikti ņemot vērā gan tīklu stāvokli, gan paplašināšanas gadījumā – ieguvumus no jaunu pieslēgumu izveidošanas. Šis projekta aktivitātes tiks turpinātas arī III kārtā (finanšu plānošanas periodā 2007.–2013.), jo ir nepieciešamas papildu investīcijas, lai sasniegtu noteiktos mērķus attiecībā uz ūdensapgādes un kanalizācijas tīklu pārklājumu un pakalpojumu pieejamību, kā arī, lai veiktu ūdensapgādes un kanalizācijas tīklu

#	Projekta nosaukums	Finansējuma veids	Kopējās projekta attiecināmās izmaksas eiro
rekonstrukcijas darbus tajos posmos, kur uzlabojumi nav īstenoti iepriekšējās kārtās. Ūdenssaimniecības attīstības problēmas Ventspils pilsētā ir risinātas loģiskā secībā pamatojoties uz tehniskiem apsvērumiem, pieejamiem finanšu līdzekļiem, pašvaldības prioritātēm un vides ieguvumiem. Projekta mērķi ir definēti loģiskā secībā, viens otru papildina un nenonāk pretrunā. Visi projekta „Ūdenssaimniecības attīstības Ventspilī” īstenotie pasākumi I un II kārtas ietvaros, kā arī plānotie III kārtas pasākumi ir vērsti uz vienu mērķi – normatīvo aktu prasību ieviešanu ūdenssaimniecības sektorā. Visas īstenotās komponentes loģiski papildina viena otru, ir savstarpēji saistītas, ir veiktas secīgi un ir ievērota pēctecība to īstenošanā – sākotnēji tiek veiktas investīcijas direktīvu pamata prasību ieviešanā un katra nākamā kārtā nodrošina turpmāku ūdensapgādes un notekūdeņu savākšanas un attīrīšanas kvalitātes un pakalpojumu pieejamības uzlabošanu.			
Rīgā			
1.	Rīgas ūdens un vides programma I kārtā (1995.–2002.) Dzeramā ūdens sagatavošanas stacijas rekonstrukcija; ūdensapgādes tīklu rekonstrukcija un paplašināšana; NAI uzlabojumi un paplašināšana; kanalizācijas tīklu rekonstrukcija un paplašināšana.	Valsts un pašvaldības budžeti, „Rīgas ūdens”, ERAB, EIB, Sida, Somijas vides aģentūra	~60 000 000
2.	2000/LV/16/P/PE/001 Ūdens apgādes un kanalizācijas pakalpojumu attīstība Rīgā	ISPA	20 721 825
3.	2005/LV/16/C/PE/003 Ūdenssaimniecības attīstība Rīgā, III kārtā	KF 2004-2006	58 838 450
4.	Ūdenssaimniecības attīstība Rīgā, 4.kārta (identifikācijas Nr.3DP/3.5.1.1.0/10/IPIA/VIDM/027) iesniegums apstiprināts 30.09.2010 (nosacījuma izpildes termiņš 06.12.2010) Projektā plānota: Ūdens sagatavošanas iekārtas izbūve Baltezerā, ūdensapgādes un kanalizācijas tīklu rekonstrukcija Bolderājā, ūdensapgādes un kanalizācijas tīklu (tai skaitā spiedvadu) izbūve Mārupē, Bolderājā, Katlakalnā un 8 kanalizācijas sūkņu staciju izbūve Mārupē, Bolderājā, Katlakalnā.	KF 2007-2013	20 631 641
	KOPĀ		160 191 916
Rīgas ūdenssaimniecības attīstības projekta I kārtā tika īstenota pirms 2000.gada un katras nākamās kārtas realizācijai tika izstrādāts TEP, lai izvērtētu un precīzi noteiktu nākamās kārtas apjomu. Ņemot vērā to, ka Rīgas pilsētā ir nepieciešamas vislielākās investīcijas, saskaņojot ar VIDM, katrā kārtā ir īstenoti tie pasākumi, kas uz doto brīdi tika uzskatīti par vissvarīgākajiem. Rīgas projekta gadījumā ir grūtāk izsekot loģiskai saiknei starp projekta kārtām. Saskaņā ar VIDM sniegto informāciju, atbilstoši projekta TEP Rīgas pilsēta bija paredzējusi veikt būtiskas investīcijas arī ārpus ES finansēto projektu ietvariem, kas skaidro izvēlēto aktivitāšu iekļaušanu katrā nākamajā projekta kārtā. Gan attiecībā uz uzlabojumiem NAI, gan attiecībā uz Baltezera ūdens attīrīšanas staciju, tika paredzētas atbilstošas aktivitātes, tikai acīmredzot finansējuma trūkuma dēļ netika			

#	Projekta nosaukums	Finansējuma veids	Kopējās projekta attiecināmās izmaksas eiro
realizētas paredzētajā termiņā. NAI uzlabojumi slāpekļa samazinājuma nodrošinājumam tika paredzēti pirms III kārtas projekta, bet faktiski tiks veikti tikai līdz 2012.gadam. Projekta kopējais mērķis – direktīvu prasību ieviešana pilnā apjomā līdz noteiktā pārejas perioda beigām (2008.gada 31.decembrim) nav izpildīts, jo gan dzeramā ūdens kvalitātes rādītāji (attiecībā uz Mn) gan notekūdeņu izplūdes rādītāji (slāpekļa koncentrācija) pārsniedz direktīvas noteiktās prasības. Projekta IV kārtā tiks īstenota līdz 2012.gadam, lai nodrošinātu atbilstību direktīvu prasībām pilnā apjomā.			
Olainē / Jaunolainē			
1.	2004/LV/16/C/PE/002 Ūdenssaimniecības attīstība Olainē un Jaunolainē	KF 2004-2006	11 209 854
2.	Olaine neplāno iesniegt projekta iesniegumu. Jaunolaine tiks aicināti iesniegt iesniegumu 3.projektu atlases kārtā līdz 2010.gada beigām. Notiek TEP izstrāde	KF 2007-2013	
	KOPĀ		11 209 854
Olainē projekts netiek turpināts, jo ir nodrošināta atbilstība normatīvo aktu prasībām. Jaunolainē projekts tiek turpināts, jo ir nepieciešamas papildu investīcijas, lai sasniegtu noteiktos mērķus attiecībā uz ūdensapgādes un kanalizācijas tīklu pārklājumu un pakalpojumu pieejamību, kā arī, lai veiktu ūdensapgādes un kanalizācijas tīklu rekonstrukcijas darbus tajos posmos, kur uzlabojumi nav īstenoti I kārtas projekta ietvaros.			
Liepājā			
1.	Ūdenssaimniecības attīstība Liepājā I kārtā 1995 - 2002.g. Ūdensgūtnes uzlabošana un dzeramā ūdens sagatavošana, notekūdeņu attīrīšanas iekārtu rekonstrukcija, galveno KSS un 15 mazo KSS rekonstrukcija, kā arī jaunu KSS izbūve, 7 km kanalizācijas tīklu rekonstrukcija, 3,6 km jaunu ūdensapgādes tīklu izbūve.	ES Phare, valsts, pašvaldības budžeti, SIDA, Somijas vides aģentūra, NEFCO, Pasaules Banka)	11 467 610
2.	2004/LV/16/C/PE/003 Ūdenssaimniecības attīstība Liepājā, II kārtā	KF 2004-2006	21 502 863
3.	Tiks aicināti iesniegt iesniegumu 3.projektu atlases kārtā līdz 2010. gada beigām. Notiek TEP izstrāde.	KF 2007-2013	
	KOPĀ		32 970 473
Projekts tiek turpināts, jo ir nepieciešamas papildu investīcijas, lai sasniegtu noteiktos mērķus attiecībā uz ūdensapgādes un kanalizācijas tīklu pārklājumu un pakalpojumu pieejamību, kā arī, lai veiktu ūdensapgādes un kanalizācijas tīklu rekonstrukcijas darbus tajos posmos, kur uzlabojumi nav īstenoti iepriekšējās kārtās. Ūdenssaimniecības attīstības problēmas Liepājas pilsētā ir risinātas loģiskā secībā pamatojoties uz tehniskiem apsvērumiem, pieejamiem finanšu līdzekļiem, pašvaldības prioritātēm un vides ieguvumiem. Projekta mērķi ir definēti loģiskā secībā, viens otru papildina un nenonāk pretrunā. Visi projekta „Ūdenssaimniecības attīstības Liepājā” īstenotie pasākumi I un II kārtas ietvaros, kā arī plānotie III kārtas pasākumi ir vērsti uz vienu mērķi – normatīvo aktu prasību ieviešana			

#	Projekta nosaukums	Finansējuma veids	Kopējās projekta attiecināmās izmaksas eiro
ūdenssaimniecības sektorā. Visas īstenotās komponentes loģiski papildina viena otru, ir savstarpēji saistītas, ir veiktas secīgi un ir ievērota pēctecība to īstenošanā – sākotnēji tiek veiktas investīcijas direktīvu pamata prasību ieviešanā un katra nākamā kārtā nodrošina turpmāku ūdensapgādes un notekūdeņu savākšanas un attīrīšanas kvalitātes un pakalpojumu pieejamības uzlabošanu.			
Daugavpilī			
1.	Ūdenssaimniecības attīstība Daugavpilī I kārtā (1995. – 2001.) "Ziemeļu" ūdensgūtnes uzlabošana un dzeramā ūdens sagatavošana, ūdens mērītāju uzstādīšana, Vingru ūdensapgādes sistēmas uzlabojumi, neatliekamie darbi Gajokas ŪAS uzlabošanā, Kandavas KSS rekonstrukcija; NAI rekonstrukcija un 19 KSS aprīkojuma nomaiņa.	Pasaules Banka, Phare, Nefco, Sida, Somijas vides aģentūra, Dānijas vides aģentūra, Daugavpils dome, Valsts budžets.	12 920 000
2.	2004/LV/16/C/PE/004 Ūdenssaimniecības attīstība Daugavpilī, II kārtā	KF 2004-2006	16 420 991
3.	Tīks aicināti iesniegt iesniegumu 3.projektu atlases kārtā līdz 2010. gada beigām. Notiek TEP izstrāde	KF 2007-2013	
KOPĀ			29 340 991
Projekts tiek turpināts, jo ir nepieciešamas papildu investīcijas, lai sasniegtu noteiktos mērķus attiecībā uz ūdensapgādes un kanalizācijas tīklu pārklājumu un pakalpojumu pieejamību, kā arī, lai veiktu ūdensapgādes un kanalizācijas tīklu rekonstrukcijas darbus tajos posmos, kur uzlabojumi nav īstenoti iepriekšējās kārtās. Ūdenssaimniecības attīstības problēmas Daugavpils pilsētā ir risinātas loģiskā secībā pamatojoties uz tehniskiem apsvērumiem, pieejamiem finanšu līdzekļiem, pašvaldības prioritātēm un vides ieguvumiem. Projekta mērķi ir definēti loģiskā secībā, viens otru papildina un nenonāk pretrunā. Visi projekta „Ūdenssaimniecības attīstības Daugavpilī” īstenotie pasākumi I un II kārtas ietvaros, kā arī plānotie III kārtas pasākumi ir vērsti uz vienu mērķi – normatīvo aktu prasību ieviešana ūdenssaimniecības sektorā. Visas īstenotās komponentes loģiski papildina viena otru, ir savstarpēji saistītas, ir veiktas secīgi un ir ievērota pēctecība to īstenošanā – sākotnēji tiek veiktas investīcijas direktīvu pamata prasību ieviešanā un katra nākamā kārtā nodrošina turpmāku ūdensapgādes un notekūdeņu savākšanas un attīrīšanas kvalitātes un pakalpojumu pieejamības uzlabošanu.			
Jelgavā			
1.	2000/LV/16/P/PE/002 Ūdens apgādes un kanalizācijas pakalpojumu attīstība Jelgavā	ISPA	13 335 726
2.	Ūdensapgādes un kanalizācijas pakalpojumu attīstība Jelgavā, II kārtā (identifikācijas Nr.3DP/3.5.1.1.0/10/IPIA/VIDM/006) iesniegums apstiprināts 30.07.2010 (nosacījums izpildīts 17.08.2010), notiek iepirkuma procedūra	KF 2007-2013	17 785 898
KOPĀ			31 121 624

#	Projekta nosaukums	Finansējuma veids	Kopējās projekta attiecināmās izmaksas eiro
Projekts tiek turpināts, jo ir nepieciešamas papildu investīcijas, lai nodrošinātu atbilstību Direktīvas 98/83/EK par dzeramā ūdens kvalitāti prasībām, kā arī, lai sasniegtu noteiktos mērķus attiecībā uz ūdensapgādes un kanalizācijas tīklu pārklājumu un pakalpojumu pieejamību un veiktu ūdensapgādes un kanalizācijas tīklu rekonstrukcijas darbus tajos posmos, kur uzlabojumi nav īstenoti pirmās kārtas ietvaros. Kopumā vērtējot ūdenssaimniecības projektu turpināšanu nākamajā ES fondu plānošanas periodā (2007.-2013.) var secināt, ka Ventspilī, Olainē, Jaunolainē, Liepājā un Daugavpilī ir veiktas nepieciešamās pamata investīcijas dzeramā ūdens sagatavošanai un notekūdeņu attīrīšanai atbilstoši direktīvu prasībām un nākamajās projektu kārtās secīgi tiek turpinātas aktivitātes ūdenssaimniecības pakalpojumu kvalitātes un pieejamības uzlabošanai (izņemot Olaini, kur pilnībā sasniegts projekta mērķis – nodrošināta atbilstība direktīvu prasībām). Jelgavā un Rīgā tiks turpinātas darbības, lai nodrošinātu direktīvu pamatprasību izpildi. Neskatoties uz dzeramā ūdens kvalitātes neatbilstību, Jelgavā netika veikta dzeramā ūdens sagatavošanas stacijas būvniecība ISPA projekta ietvaros. Šī projekta TEP 1999.gadā tika paredzēts, ka ūdens atdzelžošanas stacijas būvniecība tiek īstenota vidējā termiņā, jo īstermiņa programmā tika iekļauta ūdensgūtnes izpēte, atdzelžošanas testi un citas darbības, kas nepieciešamas pirms AS būvniecības. Pilnu atbilstību Direktīvas prasībām attiecībā uz dzeramā ūdens kvalitāti Jelgavā ir plānots nodrošināt 2012.gadā. Savukārt Rīgā veicamie papildus pasākumi direktīvu prasību nodrošināšanai ir saskaņoti ar VIDM. Visi TS iekļautie ūdenssaimniecības attīstības projekti (izņemot Olaini, kur sasniegta atbilstība direktīvu prasībām) tiek turpināti arī 2007.–2013.gada plānošanas periodā.			

Atkritumu apsaimniekošana

Izstrādājot valsts atkritumu apsaimniekošanas stratēģiju 1999.gadā, tika definēts reģionālo atkritumu apsaimniekošanas sistēmu skaits optimālai nozares darbībai un normatīvo aktu prasību izpildei. Visiem atkritumu apsaimniekošanas reģioniem ir izstrādāti reģionālie atkritumu apsaimniekošanas plāni, kuros ir definēti veicamie pasākumi nozares direktīvu izpildei pilnā apjomā. Attiecībā uz bīstamo atkritumu apsaimniekošanu, VIDM 2001.gadā izstrādāja ES direktīvas 91/689/EEK par bīstamajiem atkritumiem specifisko ieviešanas un finansēšanas plānu, kurā tika definēti nepieciešamie investīciju projekti atbilstības sasniegšanai direktīvas prasībām.

Analizējot aplūkojamo projektu pēctecību, tika noteikti šādi pēctecīgie atkritumu apsaimniekošanas projekti. Ar bold ir atzīmēti šajā izvērtējumā detālāk analizētie projekti.

Tabula 17 Atkritumu apsaimniekošanas projektu pēctecība

#	Projekta nosaukums	Finansējuma veids	Kopējās projekta attiecināmās izmaksas eiro
Ziemeļvidzemes SAA			
1.	2000/LV/16/P/PE/006 Sadzīves atkritumu apsaimniekošana Ziemeļvidzemes reģionā	ISPA	3 374 000

2.	2006/LV/16/C/PE/001 Sadzīves atkritumu apsaimniekošana Ziemeļvidzemē, II kārtā	KF 2004-2006	485 100
3.	Ziemeļvidzemes reģiona sadzīves atkritumu apsaimniekošanas projekta III kārtā, Poligona Daibe infrastruktūras pilnveidošana (identifikācijas Nr.3DP/3.5.1.2.2/09/IPIA/VIDM/002), iesniegums apstiprināts 11.06.2009, notiek būvniecība.	KF 2007-2013	3 687 878,84
	KOPĀ		7 546 978,84

Projekts tika un tiek turpināts, jo, lai īstenotu Ziemeļvidzemes reģionālajā atkritumu apsaimniekošanas plānā noteiktos pasākumus, kas nepieciešami pilnvērtīgai normatīvo aktu prasībām atbilstošas reģionālās atkritumu apsaimniekošanas sistēmas darbībai, ir nepieciešami papildu ieguldījumi.

Ar atkritumu apsaimniekošanu saistītās problēmas Ziemeļvidzemes atkritumu apsaimniekošanas reģionā tiek īstenotas loģiskā secībā – sākotnēji ir veiktas investīcijas poligona izveidē un izgāztuvju rekultivācijā, nākamajā kārtā ir turpināti poligona darbībai nepieciešamie pasākumi. III kārtā tiek plānots izbūvēt atkritumu apglabāšanas 2.šūnu un veikt nepieciešamās tehnikas piegādi. Ieguldījumi ir veikti pamatojoties uz tehniskiem apsvērumiem, pieejamajiem finanšu līdzekļiem, kā arī Direktīvā 1999/31/EK noteiktajām prasībām un mērķiem.

Projekta mērķi ir definēti loģiskā secībā, viens otru papildina un nenonāk pretrunā.

Sasniegtie rezultāti projekta I un II kārtas ietvaros ir uzskatāmi par vienotu veselumu, jo to īstenošana ir saistīta ar vienoto projekta mērķi – reģionālas atkritumu apsaimniekošanas sistēmas nodrošināšanu un veicina tā sasniegšanu. Ieguldītie līdzekļi ir ieguldīti secīgi, tie savstarpēji viens otru loģiski papildina un ir savstarpēji saistīti.

Liepājas SAA

1.	2000/LV/16/P/PE/005 Sadzīves atkritumu apsaimniekošana Liepājas rajonā	ISPA	5 096 700
2.	„Sadzīves atkritumu apsaimniekošanas sistēmas attīstība Liepājas reģionā - poligona Ķīvītes infrastruktūras pilnveidošana", projekta II kārtā (identifikācijas Nr.3DP/3.5.1.2.2/10/IPIA/VIDM/001), iesniegums apstiprināts 8.10.2010.	KF 2007-2013	3 841 754
	KOPĀ		8 938 454

Projekts tiek turpināts, jo, lai īstenotu Liepājas reģionālajā atkritumu apsaimniekošanas plānā noteiktos pasākumus, kas nepieciešami pilnvērtīgai normatīvo aktu prasībām atbilstošas reģionālās atkritumu apsaimniekošanas sistēmas darbībai, ir nepieciešami papildu ieguldījumi.

Ar atkritumu apsaimniekošanu saistītās problēmas Liepājas atkritumu apsaimniekošanas reģionā tiek īstenotas loģiskā secībā – sākotnēji ir veiktas investīcijas poligona izveidē un izgāztuvju rekultivācijā, nākamajā kārtā tiks turpināti poligona darbībai nepieciešamie pasākumi – apglabāšanas šūnu optimizācija biogāzes ieguves uzlabošanai, infiltrāta attīrīšana un atkritumu pirmapstrāde pirms apglabāšanas. Ieguldījumi veikti pamatojoties uz tehniskiem apsvērumiem, pieejamajiem finanšu līdzekļiem, kā arī Direktīvā 1999/31/EK noteiktajām prasībām un mērķiem.

Projekta mērķi ir definēti loģiskā secībā, viens otru papildina un nenonāk pretrunā.

Malienas SAA			
1.	2004/LV/16/C/PE/006 Malienas reģiona sadzīves atkritumu apsaimniekošana	KF 2004-2006	5 925 433
2.	Malienas reģiona sadzīves atkritumu apsaimniekošana, II kārtā. Tiks aicināti iesniegt iesniegumu līdz 2010.gada beigām. Notiek TEP izstrāde.	KF 2007-2013	
	KOPĀ		5 925 433
Projekts tiek turpināts, jo lai īstenotu Malienas reģionālajā atkritumu apsaimniekošanas plānā noteiktos pasākumus, kas nepieciešami pilnvērtīgai normatīvo aktu prasībām atbilstošas reģionālās atkritumu apsaimniekošanas sistēmas darbībai, ir nepieciešami papildus ieguldījumi. Precīzs nākamajā kārtā veicamo pasākumu apjoms un to pamatojums tiks noteikts TEP ietvaros.			
Piejūras SAA			
1.	2005/LV/16/C/PE/004 Piejūras reģiona sadzīves atkritumu apsaimniekošana	KF 2004-2006	15 951 632
2.	Piejūras reģiona sadzīves atkritumu apsaimniekošana, II kārtā. Tiks aicināti iesniegt iesniegumu līdz 2010. gada beigām, Notiek TEP izstrāde.	KF 2007-2013	
	KOPĀ		15 951 632
Projekts tiek turpināts, jo, lai īstenotu Piejūras reģionālajā atkritumu apsaimniekošanas plānā noteiktos pasākumus, kas nepieciešami pilnvērtīgai normatīvo aktu prasībām atbilstošas reģionālās atkritumu apsaimniekošanas sistēmas darbībai, ir nepieciešami papildus ieguldījumi. Precīzs nākamajā kārtā veicamo pasākumu apjoms un to pamatojums tiks noteikts TEP ietvaros.			
Zemgales SAA			
1.	2004/LV/16/C/PE/005 Zemgales reģiona sadzīves atkritumu apsaimniekošana	KF 2004-2006	6 147 881
	KOPĀ		6 147 881
Projekta īstenotājs SIA „Zemgales EKO” šobrīd neplāno iesniegt projekta iesniegumu par investīciju turpināšanu, jo saskaņā ar Zemgales reģiona atkritumu apsaimniekošanas plānu, šajā reģionā plānotas aktivitātes atkritumu dalītās vākšanas uzlabošanai, kas tiek ieviestas atklāta konkursa veidā, kā arī biogāzes savākšanas un utilizācijas iekārtu uzstādīšana, kas plānota pēc 2013.gada.			
Bīstamo AAS			
1.	2005/LV/16/C/PE/002 Bīstamo atkritumu apsaimniekošanas sistēma Latvijā, I kārtā	KF 2004-2006	6 492 000
	KOPĀ		6 492 000

Dotā projekta turpināšana šobrīd netiek plānota, jo ņemot vērā izmaiņas LR normatīvajos aktos bīstamo atkritumu apsaimniekošanas sistēmas nākamajā kārtā tiks veidoti dalītās atkritumu savākšanas punkti - aktivitāte, kas tiek ieviesta atklāta konkursa veidā, līdz ar to uz šo aktivitāti varēs pieteikties bīstamo atkritumu apsaimniekošanas uzņēmumi.

Apkopojot aplūkoto atkritumu apsaimniekošanas projektu pēctecības analīzes rezultātus var secināt, ka visos projektos ir īstenota to pirmā kārtā, kas ietvēra būtiskākos atkritumu apsaimniekošanas sistēmas elementus – gan sadzīves, gan bīstamo atkritumu apglabāšanas poligonu būvniecību, normatīvo aktu prasībām neatbilstošu sadzīves atkritumu izgāztuvju rekultivāciju, kā arī tika veiktas aktivitātes, kas saistītas ar atkritumu dalīto vākšanu. Tikai vienam no šiem projektiem – Ziemeļvidzemes atkritumu apsaimniekošanas reģionā ir īstenota jau II kārtā, kuras ietvaros ir veikti pasākumi, kas saistīti ar infiltrāta attīrīšanas iekārtas uzstādīšanu, kura ir nepieciešama poligona darbības optimālai nodrošināšanai. Ziemeļvidzemes, Malienas, Liepājas un Piejūras sadzīves atkritumu apsaimniekošanas reģionos projektus ir plānots turpināt, jo nepieciešams ieguldīt papildu investīcijas, lai īstenotu reģionālajos atkritumu apsaimniekošanas plānos noteiktos pasākumus reģionālo atkritumu apsaimniekošanas sistēmu ieviešanai.

Piejūras un Malienas projektiem tiek izstrādāti TEP, kuros tiek veikts detalizēts pamatojums un noteikts precīzs nākamās kārtas investīciju apjoms, līdz ar to, šajā stadijā nav iespējams veikt novērtējumu par projektu nākamās kārtas pamatotību, pēctecību un sinerģiju, jo nav zināms precīzs veicamo pasākumu apjoms.

Saskaņā ar MK 2008.gada 18.augusta noteikumu Nr.667 „Noteikumi par darbības programmas “Infrastruktūra un pakalpojumi” papildinājuma 3.5.1.2.apakšaktivitāti “Reģionālu atkritumu apsaimniekošanas sistēmu attīstība”” prasībām, tikai tās darbības, kuras ir ietvertas reģionālajos atkritumu apsaimniekošanas plānos, var tikt iekļautas investīciju projektos, kam plānots piesaistīt ES finansējumu, tādējādi nodrošinot loģisko saikni un pēctecību īstenojot projektus ar mērķi ieviest normatīvo aktu prasības.

5. IETEKME UZ NOZARI

Darba uzdevuma 1.1.7.apakšuzdevums: 1.1.1. un 1.1.6. apakšpunktos pieprasīto analīzi veikt sadalījumā pa nozarēm, izvērtējot Kohēzijas fonda un ISPA projektu ieguldījuma ietekmi uz attiecīgo Latvijas tautsaimniecības nozaru attīstību (transports, vide, enerģētika), tai skaitā, aplūkojot arī citu fondu iespējamo ietekmi uz attiecīgo Latvijas tautsaimniecības nozaru attīstību no 2000. līdz 2010.gadam

Nozares attīstību aplūkojamajā laika periodā lielā mērā noteica Nacionālajā vides politikas plānā 2004.–2008.gadam izvirzītie mērķi un noteiktie pasākumi, kurus Konsultants pieņem par atskaites punktu izvērtējumā aplūkojamo projektu ieguldījumu ietekmes uz nozari analizē.

Ūdenssaimniecība

Virszemes ūdeņi, kurus veido vairāk kā divpadsmit tūkstoši upju un strautu (tai skaitā, gandrīz astoņi simti upju, kas garākas par 10 km), vairāk kā trīs tūkstoši ezeri un mākslīgās ūdenstilpes (tai skaitā, aptuveni deviņi simti, ar platību lielāku par 10 ha), aizņem 3,7% valsts teritorijas. Eitrofikācijas risku rada slāpekļa un fosfora savienojumu ieplūdes gan dabīgo, gan saimniecisko faktoru ietekmē.

Latvijai ir pietiekami pazemes ūdeņu krājumi, lai nodrošinātu kvalitatīvu dzeramo ūdeni. Centralizētai ūdens apgādei galvenokārt izmanto artēziskos ūdeņus, bet viensētās un nelielās apdzīvotās vietās plaši izmanto gruntsūdeņus. Rīgā izmanto arī mākslīgi infiltrēto Baltezera ūdeni un no Rīgas hidroelektrostacijas ūdenskrātuves ņemto Daugavas ūdeni, kas tiek sagatavots attīrīšanas stacijā “Daugava”. Tomēr Daugavas ūdens kvalitāte jau tagad ir atkarīga no pārrobežu piesārņojuma.

Paaugstināts dzelzs un pazemināts fluora savienojumu saturs, kā arī liela ūdens cietība un augsta sulfātu koncentrācija ir raksturīga Latvijas pazemes ūdeņu iezīme. Bezspiediena ūdens horizonti ir arī pirmskvartāra nogulumiežos, teritorijās ar mazu kvartāra nogulumu slāņa biezumu. Tā resursi ūdens apgādei ir ierobežoti un tie ir vāji aizsargāti gan no punktveida, gan arī izkliedētā piesārņojuma, ko izraisa saimnieciskā darbība. Līdz ar to nelielās apdzīvotās vietās un viensētās, kurās nav centralizētas ūdens apgādes un kuras izmanto gruntsūdeņus, pastāv zināmas ūdensapgādes problēmas, jo īpaši apdzīvoto vietu nomalēs. Valstī 56,3% no 2002.gadā paņemtajiem dzeramā ūdens paraugiem neatbilda normām pēc ķīmiskajiem rādītājiem (galvenokārt paaugstināta dzelzs savienojumu koncentrācija) un 3,1% - pēc mikrobioloģiskajiem rādītājiem.

Attiecībā uz ūdens kvalitātes uzlabošanu Nacionālajā vides politikas plānā 2004.–2008.gadam ir noteikti šādi mērķi, kuru izpildi var daļēji sagaidīt no aplūkojamo projektu īstenošanas:

- uzlabot pazemes un virszemes ūdeņu kvalitāti, novērst to tālāku piesārņošanu un pakāpeniski samazināt esošo piesārņojumu;
- veicināt ilgtspējīgu un racionālu ūdens lietošanu, īpašu uzmanību pievēršot pazemes ūdens resursu saglabāšanai un eitrofikācijas apdraudētiem ezeriem un ūdenstilpēm;
- nodrošināt dzeramā ūdens atbilstību kvalitātes normatīviem.

Mērķu sasniegšanai ir definēti virkne pasākumu, no kuriem uz aplūkojamo projektu jomu attiecas šādi pasākumi:

- īstenot projektus jaunu dzeramā ūdens attīrīšanas iekārtu un ūdensvadu tīklu būvei un veco rekonstruēšanai;

- īstenot investīciju projektus jaunu notekūdeņu attīrīšanas iekārtu būvei un veco rekonstruēšanai, kā arī kanalizācijas tīklu atjaunošanai un paplašināšanai;
- veicināt ilgtspējīgu un racionālu ūdens lietošanu, īpašu uzmanību pievēršot pazemes ūdens resursu saglabāšanai un eutrofikācijas apdraudētiem ezeriem un ūdenstilpēm;
- izstrādāt un īstenot programmu komunālo notekūdeņu radītā piesārņojuma samazināšanai;
- nodrošināt Pilsētu notekūdeņu direktīvas ieviešanu.

Laikā no 2000. līdz 2009.gadam ieskaitot ūdenssaimniecības attīstībā Latvijā ir ieguldīti 464,52 miljoni latu, no tiem 282,1 miljons latu ir ārvalstu finanšu palīdzība, ieskaitot ES fondus (ISPA, Phare, KF, ERAF), valsts budžeta dotācija – 92,43 miljoni latu un projektu īstenotāju ieguldītie līdzekļi – 90 miljoni latu. Ieguldījumi ūdenssaimniecības attīstībā pēdējo gadu laikā ir būtiski pieauguši.

Aplūkojamie projekti vislielāko ieguldījumu kopējā nozares attīstībā ir devuši tieši dzeramā ūdens kvalitātes uzlabošanā, atbilstošas notekūdeņu attīrīšanas sistēmas nodrošināšanā, kā arī ūdensapgādes un kanalizācijas tīklu attīstībā un paplašināšanā.

Īstenojot aplūkojamās projektus ir panākta ūdens zudumu samazināšanās, kā rezultātā enerģijas ietaupījums aplūkojamajos projektos 2009.gadā bija 2,11 GWh. Projektu ietvaros ir veikti pasākumi, kas samazina infiltrāciju notekūdeņos līdz ar to paaugstinot NAI darbības efektivitāti.

Attiecībā uz NVPP izvirzīto mērķu izpildi var secināt, ka aplūkojamie projekti, kā arī citi ar ES līdzfinansējumu īstenotie projekti, kuri ir veikti ūdenssaimniecības jomā, kopumā ir veicinājuši šādu mērķu izpildi:

- uzlabot pazemes un virszemes ūdeņu kvalitāti, novērst to tālāku piesārņošanu un pakāpeniski samazināt esošo piesārņojumu

Veiktie pasākumi īstenoto ūdenssaimniecības projektu ietvaros ir devuši ieguldījumu gruntsūdeņu piesārņojuma novēršanā, tamponējot neizmantojamās ūdensapgādes urbumus. Virszemes ūdeņu kvalitāte ir uzlabota, likvidējot tiešās notekūdeņu izplūdes, kā arī rekonstrējot un izbūvējot jaunas notekūdeņu attīrīšanas iekārtas. Savukārt īstenotie atkritumu apsaimniekošanas projekti, kuros ir rekultivētas likumdošanas prasībām neatbilstošās izgāztuves, ir sekmējuši iespējama gruntsūdeņu piesārņojuma vai tā izplatīšanās novēršanu.

- veicināt ilgtspējīgu un racionālu ūdens lietošanu, īpašu uzmanību pievēršot pazemes ūdens resursu saglabāšanai un eutrofikācijas apdraudētiem ezeriem un ūdenstilpēm

Ūdenssaimniecības projektos, veicot ūdensapgādes tīklu rekonstrukciju, ir samazinātas dzeramā ūdens noplūdes, kā arī veikti pasākumi dzeramā ūdens uzskaites uzlabošanai, tādējādi veicinot racionālu ūdens resursu izmantošanu. Īstenojot pasākumus, kas saistīti ar notekūdeņu attīrīšanas līmeņa uzlabošanu, ir mazināti saņemošo ūdenstilpju eutrofikācijas draudi.

- nodrošināt dzeramā ūdens atbilstību kvalitātes normatīviem

Ņemot vērā Latvijas pazemes ūdeņu dabisko ķīmisko sastāvu, īstenoto projektu ietvaros ir veikti pasākumi, kas saistīti ar dzeramā ūdens sagatavošanas staciju būvniecību vai rekonstrukciju, lai nodrošinātu dzeramā ūdens kvalitāti atbilstoši normatīvo aktu prasībām.

Mērķu sasniegšanai ir definēti virkne pasākumu, no kuriem uz aplūkojamo projektu jomu attiecas šādi pasākumi:

- īstenot projektus jaunu dzeramā ūdens attīrīšanas iekārtu un ūdensvadu tīklu būvei un veco rekonstruēšanai

Kopumā ar ES fondu atbalstu ir izbūvētas 112 jaunas un rekonstruētas 39 dzeramā ūdens sagatavošanas stacijas, tai skaitā, aplūkojamo projektu ietvaros, ir izbūvēta viena jauna un rekonstruētas divas esošas dzeramā ūdens sagatavošanas stacijas. Ūdensapgādes tīkli ir paplašināti 377 km un rekonstruēti 235 km garumā. Aplūkojamo projektu ieguldījums ūdensapgādes tīklu attīstībā ir attiecīgi 102 km paplašināti un 101 km rekonstruēti tīkli.

Precīza informācija par dzeramā ūdens sagatavošanas staciju kopējo skaitu Latvijā informācija nav pieejama. VIDM sagatavotajā ziņojumā par Direktīvu prasību ieviešanu 88 pilsētās ir norādīts, ka no 88 aglomerācijām (ar iedzīvotāju skaitu lielāku par 2000) uz 2009.gada sākumu darbojās 51 dzeramā ūdens sagatavošanas stacija. VIDM izstrādātajā nacionālajā programmā „Ūdenssaimniecības infrastruktūras attīstība apdzīvotās vietās ar cilvēku ekvivalentu līdz 2000” Eiropas reģionālā attīstības fonda līdzekļu administrēšanai (2004.gads) sniegta informācija, ka no 750 apdzīvotajām vietām ar iedzīvotāju skaitu zem 2000 „tikai dažās ir izbūvētas dzeramā ūdens sagatavošanas stacijas”. Precīzāki dati nav pieejami. Saskaņā ar VIDM valstī nav veikta dzeramā ūdens sagatavošanas un apgādes sistēmu inventarizācija apdzīvotajās vietās ar iedzīvotāju skaitu zem 2000.

- īstenot investīciju projektus jaunu notekūdeņu attīrīšanas iekārtu būvei un veco rekonstruēšanai, kā arī kanalizācijas tīklu atjaunošanai un paplašināšanai

Ieguldot ES fondu, valsts budžeta, pašvaldību un projektu saņēmēju līdzekļus ir izbūvētas 88 jaunas NAI, savukārt 61 NAI ir rekonstruēta. Kanalizācijas tīkli ir paplašināti par 418 km un rekonstruēti 251 km garumā. Aplūkojamo projektu ietvaros ir izbūvētas 4 jaunas un rekonstruētas 2 esošas NAI. Ir paplašināti kanalizācijas tīkli par 191 km un rekonstruēti 90 km esošo kanalizācijas tīklu.

Saskaņā ar Latvijas vides, meteoroloģijas un ģeoloģijas centra (turpmāk tekstā – LVĢMC) datu bāzē „2 – Ūdens” pieejamo informāciju, Latvijā 2009.gadā tika iesniegtas atskaites par 1 092 notekūdeņu attīrīšanas iekārtu darbību.

- nodrošināt Pilsētu notekūdeņu direktīvas ieviešanu

ES fondu atbalsts ir sniedzis ievērojamu ieguldījumu Direktīvas 91/271/EEK par pilsētu notekūdeņu attīrīšanu ieviešanā. Detalizēts apraksts par Direktīvas prasību ieviešanas statusu un īstenotajiem pasākumiem ir sniegts sadaļā „Direktīvu izpilde”. Atsevišķa informācija par ieguldīto investīciju apjomu šīs Direktīvas prasību ieviešanai nav pieejama, jo ūdenssaimniecības projekti tiek īstenoti kompleksi ietverot gan ūdensapgādes, gan notekūdeņu savākšanas un attīrīšanas komponentes, līdz ar to arī finansējums katra projekta ietvaros netiek nodalīts pa direktīvu jomām (piem., ūdensapgādes un kanalizācijas tīklu rekonstrukcijas un paplašināšanas komponentes pamatā tiek īstenotas viena būvniecības līguma ietvaros).

Ar ES fondu atbalstu īstenoto ūdenssaimniecības attīstības pasākumu un aplūkojamo projektu ieguldījumus apkopo Tabula 18.

Tabula 18 Dažādu ieguldījumu rezultātā panāktie uzlabojumi ūdenssaimniecības jomā

	vienība	KOPĀ	ERAF	KF citi	KF un ISPA aplūkojamie projekti	Aplūkojamo projektu ieguldījums,%
Uzbūvētas jaunas dzeramā ūdens sagatavošanas stacijas	skaitis	112	80	31	1	0,9
Rekonstruētas dzeramā ūdens sagatavošanas stacijas	skaitis	39	25	12	2	5,1
Paplašināti ūdensapgādes tīkli	km	377	57	218	102	27,1

Rekonstruēti ūdensapgādes tīkli	km	235	90	44	101	43,0
Uzbūvētas jaunas NAI	skaitis	88	62	22	4	4,5
Rekonstruētas NAI	skaitis	61	43	16	2	3,3
Paplašināti kanalizācijas tīkli	km	418	58	169	191	45,7
Rekonstruēti kanalizācijas tīkli	km	251	30	131	90	35,9

Avots: VIDM, Konsultanta aprēķins

Kā to parāda Tabula 19, aplūkojamajā laika periodā ir mainījušies ūdens resursu patēriņa un novadīto notekūdeņu rādītāji valstī. Saskaņā ar CSP datiem laika periodā no 2000. līdz 2009.gada beigām ūdens ieguves apjoms valstī kopumā ir palielinājies par 39%, tai skaitā gruntsūdens ieguves apjoms par 54% attiecībā pret apjomu 2000.gadā. Arī ūdens patēriņš pēdējo desmit gadu laikā ir pieaudzis. 2000.gadā tika patērēti 224 miljoni m³ ūdens, savukārt 2009.gadā jau 333 miljoni m³.

Novadīto notekūdeņu apjoms ir saglabājies samērā stabils – vērojams tikai 9% pieaugums salīdzinot 2000. un 2009. gados novadīto apjomu. Kaut arī normatīvi attīrīto notekūdeņu apjoms absolūtos skaitļos uzrāda 12% pieaugumu, to īpatsvars attīrāmo notekūdeņu kopapjomā ir samazinājies no 71,2% 2000.gadā līdz 64,9% 2009.gadā. Šādas izmaiņas varētu būt skaidrojamas ar stingrāku kvalitātes kritēriju noteikšanu.

Tabula 19 Ūdens ņemšana, patēriņš un novadīšana, miljonus m³ gadā

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Ūdens ņemšana	299	297	299	283	263	273	237	249	361	416
Tai skaitā gruntsūdens	117	116	115	109	104	103	102	108	259	298
Ūdens patēriņš	224	207	212	231	194	210	189	193	284	333
Notekūdeņu novadīšana	257	244	243	229	211	226	196	210	279	282
piesārņotie	46	36	26	29	28	28	42	43	79	69
normatīvi attīrītie	114	121	128	109	107	107	86	96	127	128
nosacīti tīrie (bez attīrīšanas)	77	67	73	82	63	77	56	60	53	51
citi	19	20	16	9	13	14	12	11	20	34
Normatīvi attīrīto notekūdeņu īpatsvars attīrāmo notekūdeņu kopapjomā, procentos	71,2	77,1	83,2	78,8	79,2	79,1	67,2	69,1	61,6	64,9

Avots: CSP

Aplūkojamo projektu īstenotāji kopumā 2009.gadā ir piegādājuši vismaz pusi no CSP norādītā ūdens patēriņa un ir savākuši apmēram tikpat daudz notekūdeņu.

Piecu ISPA un KF projektu īstenošana, kuru ietvaros tika panākta direktīvas prasībām atbilstoša notekūdeņu attīrīšana, ir nodrošinājusi 15,3% no visiem normatīvi attīrītajiem notekūdeņiem Latvijā 2009.gadā.

Atkritumu apsaimniekošana

1998.gadā Latvijā bija 558 sadzīves atkritumu izgāztuves, no kurām 77% bija mazākas par 2 ha. Izgāztuvju skaits pēdējo 10 gadu laikā ir samazinājies aptuveni par divām trešdaļām. Latvijā ik gadus tiek radītas 1200–1400 tūkstoši tonnas sadzīves atkritumu. Puse no visiem atkritumiem varētu tikt atdalīti un degradēti bioloģiski, tomēr atkritumu šķirošana valstī ir tikai sākuma stadijā un attīstās lēni. Izgāztuvēs nonāk arī dažādi atkritumi, kuri sadalās ļoti ilgā periodā, piemēram, plastmasas

maisiņi. Labāk attīstās ražotāja atbildības sistēmas ieviešana Latvijā, piemēram, no 100 000 tonnām izlietotā iepakojuma vairāk nekā puse tiek savākta un pārstrādāta Latvijā vai citās valstīs, darbojas arī videi kaitīgo preču atkritumu savākšana un nolietoto transporta līdzekļu apsaimniekošanas sistēma.

Attiecībā uz atkritumu apsaimniekošanas jomu NVPP ir noteikti šādi mērķi, kuru izpildi var daļēji sagaidīt no aplūkojamo projektu īstenošanas:

- ierobežot atkritumu rašanos un samazināt apglabājamo atkritumu daudzumu, veicinot to pārstrādi vai atkārtotu izmantošanu;
- ieviest reģionālu sadzīves atkritumu apsaimniekošanas sistēmu;
- nodrošināt atkritumu apglabāšanu cilvēku veselībai un videi drošā veidā;
- veicināt atkritumu apstrādi pēc iespējas tuvāk to rašanās vietām;
- veicināt šķirotas atkritumu savākšanas sistēmas ieviešanu pašvaldībās.

Mērķu sasniegšanai, tāpat kā citās jomās, ir noteikta virkne pasākumu, kas aptver gan normatīvo aktu izstrādi un uzlabošanu, nodokļu politiku, institucionālus un investīciju pasākumus. Ar aplūkojamo projektu jomu saistāmi šādi veicamie pasākumi:

- nodrošināt reģionālās sadzīves atkritumu apsaimniekošanas sistēmas pakalpojumus iedzīvotājiem;
- veicināt speciālu savākšanas vietu ierīkošanu bīstamo sadzīves atkritumu savākšanai;
- rekonstruēt vai slēgt atkritumu izgāztuves, kuras neatbilst normatīvo aktu prasībām;
- veikt rekultivāciju slēgtajās izgāztuvēs;
- izveidot poligonu bīstamo atkritumu apglabāšanai;
- izveidot reģionālos sadzīves atkritumu poligonus atbilstoši Latvijas normatīvo aktu prasībām;
- izveidot pašvaldību un sadzīves atkritumu poligonu teritorijās iekārtas bioloģiski noārdāmo atkritumu, tai skaitā, atūdeņotu notekūdeņu dūņu pieņemšanai, apstrādei un pārstrādei;
- veicināt šķirotas atkritumu savākšanas sistēmas ieviešanu pašvaldībās.

Laikā no 2000. līdz 2009.gada beigām, atkritumu apsaimniekošanas infrastruktūras attīstībā un normatīvo aktu prasībām neatbilstošo izgāztuvju rekultivācijā ir ieguldīti 95,37 miljoni latu, tai skaitā sadzīves atkritumu apsaimniekošanā 84,53 miljoni latu un bīstamo atkritumu apsaimniekošanas infrastruktūras izveidē 10,84 miljoni latu. Ārvalstu finanšu palīdzība, ieskaitot ES fondus (ISPA, KF, ERAF), šo gadu laikā sasniegusi 53,38 miljonus latu, valsts budžeta dotācija – 20,99 miljonus latu, projektu īstenošanai ieguldītie līdzekļi – 21 miljons latu. Tāpat kā ūdenssaimniecības attīstībā, arī ieguldījumi atkritumu apsaimniekošanas jomā būtiski pieauguši pēdējo gadu laikā.

Attiecībā uz atkritumu apsaimniekošanas jomu NVPP ir noteikti šādi mērķi, kuru izpildi ir veicinājuši ar ES fondu atbalstu īstenotie projekti:

- ierobežot atkritumu rašanos un samazināt apglabājamo atkritumu daudzumu, veicinot to pārstrādi vai atkārtotu izmantošanu

Atkritumu apsaimniekošanas projektu ietvaros īstenotie pasākumi, kas saistīti ar atkritumu dalītu vākšanu un šķirošanu, ir veicinājuši apglabājamo atkritumu apjoma samazināšanu un atkritumu atkārtotu izmantošanu.

- ieviest reģionālu sadzīves atkritumu apsaimniekošanas sistēmu

Visi ES līdzfinansētie atkritumu apsaimniekošanas projekti, kuru ietvaros ir izbūvēti reģionālie atkritumu apglabāšanas poligoni, ir veicinājuši šī mērķa izpildi.

- nodrošināt atkritumu apglabāšanu cilvēku veselībai un videi drošā veidā

Izbūvējot jaunus, likumdošanas prasībām atbilstošus poligonus, kā arī slēdzot un rekultivējot normatīvo aktu prasībām neatbilstošās izgāztuves, ir nodrošināta droša atkritumu apglabāšana.

- veicināt atkritumu apstrādi pēc iespējas tuvāk to rašanās vietām

Viens no pamatprincipiem veidojot reģionālās atkritumu apsaimniekošanas sistēmas ir optimāla atkritumu transportēšanas attāluma no to rašanās vietas līdz apglabāšanai vai šķirošanas/pārkraušanas punktam nodrošināšana, kas ir ticis ievērots īstenojot ES fondu projektus.

- veicināt šķirotas atkritumu savākšanas sistēmas ieviešanu pašvaldībās

Atkritumu šķirošanai un dalītai vākšanai īpaša uzmanība ir pievērsta pēdējo piecu gadu laikā, kad ES līdzfinansēto projektu ietvaros ievērojama daļa līdzekļu tiek novirzīta atkritumu dalītās vākšanas punktu un laukumu izveidei.

Mērķu sasniegšanai, tāpat kā citās jomās, ir noteikta virkne pasākumu, kas aptver gan normatīvo aktu izstrādi un uzlabošanu, nodokļu politiku, institucionālus un investīciju pasākumus. Ar aplūkojamo projektu jomu saistāmi šādi veicamie pasākumi:

- nodrošināt reģionālās sadzīves atkritumu apsaimniekošanas sistēmas pakalpojumus iedzīvotājiem

Ar ES fondu atbalstu ir izveidotas deviņas reģionālas sadzīves atkritumu apsaimniekošanas sistēmas, tai skaitā piecas sistēmas aplūkojamo projektu ietvaros.

- veicināt speciālu savākšanas vietu ierīkošanu bīstamo sadzīves atkritumu savākšanai

Aplūkojamo projektu ietvaros ir izbūvēti 7 sadzīves bīstamo atkritumu savākšanas punkti.

- rekonstruēt vai slēgt atkritumu izgāztuves, kuras neatbilst normatīvo aktu prasībām; veikt rekultivāciju slēgtajās izgāztuvēs;

Piesaistot ES līdzekļus ir rekultivētas 296 normatīvo aktu prasībām neatbilstošās atkritumu izgāztuves, viena izgāztuve ir rekonstruēta atbilstoši normatīvo aktu prasībām. Aplūkojamo projektu ietvaros ir rekultivētas 159 izgāztuves un 1 izgāztuve ir rekonstruēta.

- izveidot poligonu bīstamo atkritumu apglabāšanai

Ar KF atbalstu ir izbūvēts normatīvo aktu prasībām atbilstošs poligons bīstamo atkritumu apglabāšanai.

- izveidot reģionālos sadzīves atkritumu poligonus atbilstoši Latvijas normatīvo aktu prasībām

ISPA un KF projektu ietvaros ir izbūvēti 9 sadzīves atkritumu poligoni un 1 rekonstruēta izgāztuve atbilstoši normatīvo aktu prasībām.

- izveidot pašvaldību un sadzīves atkritumu poligonu teritorijās iekārtas bioloģiski noārdāmo atkritumu, tai skaitā atūdeņotu notekūdeņu dūņu pieņemšanai, apstrādei un pārstrādei

Kopumā ES projektu ietvaros ir izveidoti desmit kompostēšanas laukumi, tai skaitā trīs aplūkojamo projektu ietvaros.

- veicināt šķirotas atkritumu savākšanas sistēmas ieviešanu pašvaldībās

Īstenojot KF un ERAF projektus ir izveidoti 945 atkritumu dalītās vākšanas punkti, tai skaitā aplūkojamo projektu ietvaros – 797 punkti.

Tabula 20 Dažādu ieguldījumu rezultātā panāktie uzlabojumi atkritumu apsaimniekošanas jomā

	vienība	KOPĀ	ERAF	KF citi	KF un ISPA aplūkojamie projekti	Aplūkojamo projektu ieguldījums, %
Rekultivētas likumdošanas prasībām neatbilstošas atkritumu izgāztuves	skaits	296	47	110	159	47
Izbūvēti SA apglabāšanas poligoni (t.sk. rekonstruēta izgāztuve atbilstoši direktīvas prasībām)	skaits	10	0	5	5	50
Izbūvēti BA apglabāšanas poligoni	skaits	1	0	0	1	100
Izveidoti atkritumu dalītās vākšanas punkti	skaits	945	141	7	797	84

Avots: VIDM, Konsultanta aprēķins

Atkritumu apsaimniekošanas jomā statistikas informācija tiek uzkrāta kopš 2002.gada. Šajā laika periodā radīto sadzīves atkritumu daudzums ir pieaudzis par 23%. Ievērojami ir pieaudzis arī pārstrādāto atkritumu apjoms – 2009.gadā ir pārstrādāts 4,2 reizes vairāk atkritumu kā 2002.gadā. Apglabāto atkritumu apjoms pēdējo astoņu gadu laikā ir pieaudzis tikai par 12%. Visstraujākais pieaugums vērojams atkritumu eksportā – vairāk kā 21 reizi.

Tabula 21 Sadzīves atkritumu savākšana un pārstrāde, tonnas gadā

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Radītais	840 066	982 066	1 136 739	1 230 621	1 420 459	1 386 568	1 368 790	1 033 908
Pārstrādātais	113 832	120 225	279 115	418 860	588 842	475 376	598 052	478 107
Apglabātais	657 928	597 681	656 930	622 723	683 426	804 518	724 656	738 452
Eksportētais	10 706	22 949	87 071	234 643	235 316	250 672	350 458	230 844

Avots: CSP

2009.gadā TS iekļauto projektu ietvaros ar ISPA un KF līdzekļiem uzbūvētajos ES prasībām atbilstošajos poligonos tika noglabātas 161 368 tonnas atkritumu jeb 21,8% no visu 2009.gadā apglabāto atkritumu apjoma.

Kopumā pēdējo desmit gadu laikā nenoliedzami pieejamais ES fondu atbalsts ir bijis noteicošais faktors vides nozares attīstībā. Šajā laika periodā ūdenssaimniecības attīstībā un atkritumu apsaimniekošanā ir ieguldīti 559,88 miljoni latu, no kuriem gandrīz 60% jeb 335,47 miljoni latu ir bijis ES fondu līdzfinansējums. Tieši ES fondu projekti bijuši pamatā aplūkojamo jomu (ūdenssaimniecība un atkritumu apsaimniekošana) vides politikas mērķu sasniegšanā vai to sasniegšanas veicināšanā.

TRANSPORTA SEKTORS

1. PADOMES LĒMUMA IZPILDE

Darba uzdevuma 1.1.1.apakšuzdevums: „Analizēt Kohēzijas fonda ietvara dokumentā 2004.-2006. gada plānošanas periodam iekļauto vides un transporta direktīvu sasniegšanu ar iepriekš minēto Kohēzijas fonda projektu īstenošanas starpniecību (direktīvu izpilde jāapskata sadalījumā pa sektoriem – vides nozarē: gaisa kvalitāte, atkritumu apsaimniekošana, ūdens kvalitāte, rūpnieciskā piesārņojuma kontrole un riska vadība, ķīmiskās vielas, kodoldrošība un aizsardzība pret radiāciju, transporta nozarē: veiktie pasākumi Trans-Eiropas transporta tīkla attīstībai)

Padomes 1996.gada 23.jūlija lēmums 1692/96/EK par Kopienas vadlīnijām Trans-Eiropas transporta tīkla attīstībai

Lēmuma uzstādījumi

Dotais lēmums nosaka Trans-Eiropas transporta tīkla (turpmāk tekstā - TEN-T) transporta koridorus, uz kuriem tiek balstīta Eiropas transporta infrastruktūras attīstība. 2001.gadā dotās vadlīnijas ir papildinātas ar jūras un upju ostām un intermodālajiem termināliem. 2004.gadā kopējo interešu zonā ir iekļauti jauno dalībvalstu transporta tīkli, attiecīgi papildinot prioritāro projektu sarakstu.

Latvijā kā vienīgais Paneiropas koridors ir iezīmēts VIA Baltica. Otrs infrastruktūras tīkls, uz kā tiek balstīta TEN-T attīstība ir E ceļu tīkls, kas savukārt ir balstīts uz Eiropas līgumu par galvenajām starptautiskajām automaģistrālēm, kurām Latvija pievienojās 1997.gada 19.martā.

TEN-T vadlīnijas nosaka Eiropas kopējo interešu ceļu, dzelzceļa, iekšējo ūdensceļu, ostu, lidostu un intermodālo terminālu tīklus, kā arī 30 prioritāros projektus šī tīkla attīstīšanai. Visaptverošajā (comprehensive) TEN-T tīklā ir trīs Latvijas ostas (Rīga, Liepāja un Ventspils), 4 lidostas (Rīga, Liepāja, Ventspils, Daugavpils), dzelzceļa un autoceļu posmi ar kopējo Eiropas interesi atbilstoši EP apstiprinātajām vadlīnijām.

Papildus visaptverošajam (comprehensive) tīklam kopā pa visu ES, Eiropas Padome ir noteikusi 30 prioritāros TEN-T projektus. Uz Latviju attiecas divi: No21 Motorways of Sea/Jūras maģistrāles un No27 Rail Baltica dzelzceļa koridors. Motorways of Sea attīstību veic ostas, bet Rail Baltica projekta izstrādei ir izveidota augsta līmeņa starptautiskā darba grupa.

EP lēmums nosaka mērķi, ka Eiropas transporta tīkls ir veidojams pakāpeniski līdz 2020.gadam integrējot visas Kopienas sauszemes, jūras un gaisa transporta infrastruktūras tīklus saskaņā ar lēmuma pielikuma kartēs norādītajām skicēm un/vai specifikācijām. Transporta infrastruktūras tīkla pabeigšanas datums tiek regulāri pārskatīts, pēc nepieciešamības koriģējot gan izpildes datumu, gan kopējās intereses tīklus un prioritāro projektu sarakstus. 1996.gadā par tīkla izveides beigu datumu tika noteikts 2010.gads. Izveidojot TINA tīklu, to tika paredzēts pabeigt līdz 2015.gadam, bet 2004.gadā, pārskatot vadlīnijas, termiņš Eiropas transporta tīkla pabeigšanai tik noteikts 2020.gads.

Atbilstoši EP lēmumam, tīklam jāatbilst šādiem kritērijiem:

- a) jānodrošina stabila cilvēku un preču pārvietošanās teritorijā bez iekšējām robežām ar iespējami labākajiem sociālajiem un drošības nosacījumiem, palīdzot sasniegt Kopienas mērķus, jo īpaši attiecībā uz vidi un konkurenci, un jāpalīdz stiprināt ekonomisko un sociālo kohēziju;
- b) jāpiedāvā lietotājiem augstas kvalitātes infrastruktūra ar pieņemamiem ekonomiskajiem nosacījumiem;
- c) jāaptver visi transporta veidi, ņemot vērā to salīdzinošās priekšrocības;
- d) jāļauj optimāli izmantot esošās jaudas;
- e) jāpieļauj pēc iespējas lielāka transporta veidu savietojamība un jāveicina dažādu transporta veidu kopdarbība;
- f) jābūt pēc iespējas ekonomiski dzīvotspējīgam;
- g) jāaptver visa Kopienas dalībvalstu teritorija, lai atvieglotu piekļuvi kopumā, sasaistītu salas, nošķirtus un nomaļus reģionus ar centrālajiem reģioniem un bez sastrēgumiem savstarpēji savienotu Kopienas lielākās konurbācijas un reģionus;
- h) jāspēj pieslēgties Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācijas valstu, Viduseiropas un Austrumeiropas valstu un Vidusjūras valstu tīkliem, vienlaikus veicinot savietojamību un piekļuvi šiem tīkliem, ciktāl tas ir Kopienas interesēs.

Lēmuma izpilde / ieviešana Latvijā

Piemērojot pakāpeniskuma principu Latvija ir panākusi TEN-T tīkla autoceļu seguma atbilstību Eiropas standartu prasībām un tie pamatā iztur 11,5 tonnas ass slodzi, kā to prasa ES direktīvas par svaru un gabarītiem, kā arī tiltu nestspēja TEN-T tīklos pamatā atbilst apkalpoto satiksmes plūsmu rādītājiem un atbilst EP noteiktajiem kritērijiem, nodrošinot stabilu cilvēku un preču pārvietošanos, piedāvājot augstas klases infrastruktūru un optimāli izmantojot esošo ceļa tīklu. Ostu un lidostas pievedceļu projekti ir veicinājuši un nodrošina sauszemes, jūras un aviotransporta kopdarbību.

Dzelzceļu tīkla kvalitātes celšana ar sliežu un pārmiju nomaļus projektiem ir nodrošinājusi Latvijas ostu darbības nepārtrauktību un veicinājusi stabilu cilvēku un preču pārvietošanos teritorijā. Dzelzceļa nozares spēja liberalizēt pārvadājumu nozari liecina par patērētājiem pieņemamu un drošu satiksmes infrastruktūru. Kaut arī Latvijas robežvalstis ir iespējams sasniegt izmantojot dzelzceļu, tomēr dažāda sliežu platums, salīdzinot ar citām dalībvalstīm, ierobežo piekļuvi visai Kopienas dalībvalstu teritorijai. Šī problēma ir jārisina ES prioritārajam projektam Rail Baltica.

TS iekļauto ISPA un KF projektu ieguldījums lēmuma izpildē

Visi 5 KF un 5 ISPA Konsultanta izvērtētie projekti transporta nozarē ir vērsti uz dotā lēmuma izpildi infrastruktūras pieejamībā, kvalitātē un savstarpējā savienojamībā un tie ir devuši ieguldījumu Padomes lēmuma īstenošanā. Pateicoties ES atbalstam aplūkotajos projektos ir veikts 167 km ceļu un 273 km dzelzceļu kapitālremonts un izbūve. Ir izbūvēti un/vai rekonstruēti 26 tilti un gājēju tunēļi.

Starp ISPA projektiem autoceļos dominēja VIA Baltica ceļa rekonstrukcijas projekti un dzelzceļā Austrumu-Rietumu (turpmāk tekstā - A-R) koridora sliežu ceļa uzlabojumi. No pieciem aplūkotajiem ISPA projektiem četri ir VIA Baltica ceļa rekonstrukcijas projekti un viens Stacijas Rēzekne II pieņemšanas parka būvniecība A-R dzelzceļa koridorā Rēzeknes rajonā.

Finansētais dzelzceļa projekts ir saistīts ar A-R dzelzceļa koridora modernizāciju un apstrādes jaudu palielināšanu. Stacijas Rēzekne II pieņemšanas parka izbūve paredz uzlabot kapacitāti dzelzceļa

sastāvu apstrādei, izbūvējot stacijas teritorijā septiņus sliežu ceļus līdz 1165 metriem garumā, kas ļauj apstrādāt garus vilciena sastāvus, tos sadalot atbilstoši Latvijas sliežu ceļu prasībām pret sastāvu garumu un to gala mērķiem uz vienu no trijām Latvijas ostām. Stacijas Rēzekne II pieņemšanas parka būvniecība nodrošina EP lēmumā minētos mērķus, ļaujot optimāli izmantot dzelzceļa preču stacijas, kas agrāk nespēja apkalpot līdz 70 vagonu garos vilcienu sastāvus. Šobrīd projekts nodrošina sastāvu dalīšanu Rēzekne II stacijā, no kurienes jau sadalītos sastāvus spēj pieņemt un apkalpot ikviena Latvijas preču stacija gan iekšzemē, gan Latvijas ostās. Tādejādi dotais projekts ir devis ieguldījumu dzelzceļa un attiecīgi arī ostu kravu pārvadājumu kapacitātes paaugstināšanai, nodrošinot sauszemes un jūras transporta kopdarbību.

ISPA finansētie autoceļu projekti turpināja par PHARE programmas līdzekļiem uzsākt VIA Baltica ceļa izbūvi. Visi četri ISPA projekti ir saistīti ar VIA Baltica, kopumā izbūvējot 50,67 km Eiropas prasībām atbilstošus autoceļus šādos posmos:

1. VIA Baltica Gauja-Lilaste posms;
2. VIA Baltica Ķekava–Iecava posms;
3. VIA Baltica lidostas pievedceļi;
4. VIA Baltica Saulkrastu apvedceļš.

Doto projektu ieviešana ir devusi tiešu ieguldījumu Padomes lēmuma īstenošanā attiecībā uz prasībām Eiropas transporta tīklam nodrošināt pieejamību, savstarpējo savienojamību, kā arī veicinājusi brīvu cilvēku un preču pārvietošanos ES teritorijā. Tāpat visi rekonstruētie autoceļu posmi atbilst Eiropas direktīvas par svaru un gabarītiem prasībām attiecībā uz 11,5 tonnu ass slodzēm. VIA Baltica tiltu nestspēja ir atjaunota un spēj apkalpot satiksmes plūsmas neradot draudus drošībai vai tīkla kopējai uzticamībai.

Aplūkojamo 5 KF projektu ieguldījums Padomes lēmumā ir sekojošs:

1. TEN I projekts – autoceļu infrastruktūras uzlabojumi trīs VIA Baltica ceļa posmos: Skulte – Svētdciems, Ādaži – Gauja, Bauska – Grenctāle un A-R koridora posmā Jēkabpils-Varakļāni

Šis projekts pamatā pabeidza ar PHARE un ISPA programmām uzsākt VIA Baltica autoceļa sakārtošanu, atbilstoši ES direktīvas prasībām, saistībā ar ass slodzēm, kā arī uzsāka A-R autoceļa koridora seguma sakārtošanas darbus, nodrošinot stabilitāti preču un pakalpojumu pārvadājumos un piedāvājot augstas kvalitātes infrastruktūru kopumā 110,5 km garumā.

Ar minētajiem autoceļu projektiem pamatā ir pabeigti ceļu seguma uzlabošanas darbi uz VIA Baltica ceļa un turpmākie koridora attīstības virzieni vairāk saistīsies ar maršrutā esošo pilsētu apvedceļu būvniecību un tiltu jaudu palielināšanu.

2. A-R dzelzceļa sliežu ceļi

A-R dzelzceļa koridors ir iekļauts EP lēmuma kombinētā transporta kartē, kas nozīmē, ka nodrošinot kvalitatīvu dzelzceļa infrastruktūru, tiek veicināta arī citu TEN-T tīkla elementu attīstība, kas šajā gadījumā nodrošina stabili un ātru preču piegādi ostās un stimulē videi draudzīgu pārvadājumu attīstību. Kopumā aplūkotajos dzelzceļa projektos ir rekonstruēti 260 km sliežu ceļu.

3. Skrejceļa pagarināšana lidostā „Rīga”

Projekts palielināja lidostas izmantošanas drošību un nodrošināja iespēju sevišķi smagiem gaisa kuģiem (ar MPS>200t) nosēties Rīgas lidostā, piedāvājot kvalitatīvu transporta infrastruktūru, kuras izmantošanu neietekmē laika apstākļi attiecībā uz skrejceļa garumu.

4. Ventspils ostas pievadceļi

5. Liepājas ostas pievadceļi

Pievdceļu projekti Ventspils un Liepājas ostās nodrošina EP lēmuma prasības veicināt pēc iespējas lielāku transporta veidu savietojamību un dažādu transporta veidu kopdarbību, kas šajā gadījumā uzlabo TEN tīkla autoceļu un dzelzceļa savienojamību ar ostu termināliem. Kopumā dotajos projektos ir rekonstruēti 7,09 km autoceļu un 4,55 km sliežu ceļu.

2. PROJEKTU REZULTĀTI UN TO SASNIEGŠANAS EFEKTIVITĀTE

Darba uzdevuma 1.1.2.apakšuzdevums: Analizēt katra individuāla projekta ieviešanas ciklu, sākot no projekta iesnieguma iesniegšanas Eiropas Komisijā līdz projekta slēgšanai. Projekta ieviešanas ciklā apskatīt atbilstību plānotajam projekta īstenošanas laika grafikam, finansējumam, kā arī projekta iesniegumā un Eiropas Komisijas lēmumā definēto mērķu sasniegšanai un iemeslus atkāpēm.

Darba uzdevuma 1.1.6.apakšuzdevums: Veikt intervijas/anketēšanu ar ES Kohēzijas fonda ieviešanas iestādēm un atbalsta saņēmējiem, kā arī ar ES Kohēzijas fonda vadībā iesaistītajām institūcijām, lai noskaidrotu finansējuma izlietojuma un rezultātu efektivitāti (efektivitāti apskatīt no administratīvā, finansiālā un mērķu sasniegšanas viedokļa) Kohēzijas fonda projektu īstenošanā.

Ziņojuma ietvaros ir detāli izvērtēti pieci ISPA transporta projekti, no kuriem četri ir autoceļu projekti, kuri saistās ar VIA Baltica ceļu un pievadceļu uzlabošanu (skat. Tabula 22), bet viens ir dzelzceļa projekts - Stacijas Rēzekne II pieņemšanas parks.

Tabula 22 Ziņojumā aplūkoto ISPA finansēto autoceļu projektu ceļu posmi

	Posms	Ceļš	km no-līdz	Garums, km
1	Gauja- Lilaste	A1	13,0 km-21,1 km	8,1
2	Saulkrastu apvedceļš	A1	21,5 km-41,57 km	19,07
3	Ķekava-Iecava	A7	25,0-42,9 km	17,9
4	Lidostas „Rīga” pievadceļš P133 K.Ulmaņa gatve (Lielirbes-Gaviezes) A10	P133 A10	K.Ulmaņa gatve-lidosta "Rīga" A10 7,9-11,4 km	2,1 3,5
	KOPĀ ISPA			50,67

Avots: ISPA projektu dokumentācija

Autoceļu projektiem galvenie mērķi ir:

- atbilstības nodrošināšana Eiropas ceļu standartiem un normām, it īpaši attiecībā uz piemērotību 11,5 tonnu ass slodzei;
- samazināt transporta ekspluatācijas un laika izmaksas;
- samazināt ceļu un transportbūvju uzturēšanas izmaksas;
- samazināt satiksmes negadījumu skaitu.

Izvērtējuma gaitā ir konstatēts, ka visi projektiem izvirzītie mērķi ir sasniegti, vienīgi lidostas „Rīga” pievadceļu projektā trūkst precīzu datu par ceļu satiksmes negadījumu (turpmāk tekstā – CSNg) statistiku rekonstruētajā K.Ulmaņa gatves posmā, jo pastāv būtiskas atšķirības starp CSDD sniegtajiem un Rīgas domes Satiksmes departamenta (turpmāk tekstā – RDSD) rīcībā esošajiem datiem, kuros arī ir iespējamās neprecizitātes uzskaites metodikas dēļ. Precīzi dati būtu pieejami analizējot ceļu policijas sastādītos protokolus, taču tas ir ārpus šī ziņojuma ietvara. CSDD nav pieejami dati par negadījumiem pirms 2001.gada VIA Baltica Gauja-Lilaste posmā (ceļš tika atjaunots

2001.gadā), taču kopējai negadījumu statistikai šajā posmā ir tendence samazināties pēdējos gados, tāpēc tiek pieņemts, ka mērķis ir sasniegts.

Tabula 23 zemāk atspoguļo datus par CSNg skaita izmaiņām laika periodā no 2001. līdz 2009.gadam, salīdzinot datus starp laika periodiem pirms un pēc projektu būvdarbu veikšanas (gadi, kad veikti projekta būvdarbi netiek ņemti vērā, jo šajos gados negadījumu statistiku varētu ietekmēt būvdarbu radītie satiksmes ierobežojumi). Te gan jāpiemin, ka, lai arī vairumam projektu mērķis tika uzstādīts kā CSNg skaita samazinājums absolūtos skaitļos, korektāk ir izvērtēt negadījumu skaita izmaiņu uz miljoniem auto-km, jo šis rādītājs ņem vērā izmaiņas satiksmes intensitātē (jo vairāk auto brauc, jo lielāks ir iespējamais negadījumu skaits). Tā piemēram aplūkojot ceļu P133 ir redzams, ka absolūtos skaitļos negadījumu skaits ir audzis, bet vidējais rādītājs uz miljoniem auto-km ir nedaudz samazinājies.

Analizējot CSNg izmaiņu datus, ir jāņem vērā vismaz divi ierobežojumi:

- fakts, ka laika periods pirms un pēc projekta ir salīdzinoši īss un, lai varētu izdarīt statistiski korektus secinājumus, ir jāpalet ilgākam laika periodam;
- negadījumu skaita izmaiņas ietekmē arī citi faktori – tādi, ka ceļu policijas darbs, CSDD izglītojošās un atgādinošās reklāmas kampaņas, autovadītāju kopējā uzvedības maiņa u.c.

Tabula 23 Ziņojumā aplūkoto ISPA projektu CSNg skaita izmaiņas laika periodā no 2001.-2009.gadam

Posms	Ceļa nr.	km no-līdz	CSNg izmaiņa, skaits vid. gadā	CSNg izmaiņa, skaits vidēji uz milj. auto-km gadā
Gauja- Lilaste	A1	13,0 km-21,1 km	n/a	n/a
Saulkrastu apvedceļš	A1	21,5 km-41,57 km	-17,25*	-0,09
Ķekava-Iecava	A7	25,0-42,9 km	-10,50	-0,54
Lidostas „Rīga” pievadceļš P133	P133	K.Ulmaņa gatve-lidosta "Rīga"	5,83	-0,03
Lidostas „Rīga” pievadceļš A10 K.Ulmaņa gatve (Lielirbes-Gaviezes iela)	A10	7,9 km-11,4 km	n/a	n/a
KOPĀ ISPA			-21,92	-0,34

* Saulkrastu apvedceļa negadījumu datus jāņem vērā, ka pēc jaunā apvedceļa izbūves statistika vairs neietver negadījumus uz vecā ceļa caur Saulkrastiem, ko metodiski pareizi būtu ņemt vērā, jo pirms projekta visa satiksmes plūsma bija tikai pa ceļu caur Saulkrastiem, pēc projekta plūsma dalās starp apvedceļu un veco ceļu caur Saulkrastiem.

Avots: Konsultanta aprēķins uz CSDD sniegtās informācijas pamata

ISPA dzelzceļa projektam bija izvirzīti šādi mērķi:

- projekta kopējais mērķis - uzlabot starptautisko kravu pārvadājumu tranzītu Rēzeknē atbilstoši mūsdienu prasībām;
- palielināt šķirotavas maksimālo jaudu līdz 40 miljoniem tonnu gadā;
- saīsināt vilcienu un vagonu stāvēšanas laiku;
- uzlabot vilcienu piekļūšanu paaugstinājumiem.

Īstenojot projektu ir sasniegts kopējais mērķis - uzbūvētajā šķirošanas parkā ir iespējams pieņemt garākus vilcienu sastāvus ar 70 vagoniem, kādi tie ienāk no Krievijas, tad tos sašķirot un nosūtīt tālāk. Saskaņā ar LDZ sniegto informāciju, veicot plānotās investīcijas, šķirotavas maksimālā jauda ir

pieaugusi līdz 40 miljoniem tonnu gadā. Attiecībā uz vilcienu stāvēšanas laika samazinājumu un piekļuves paaugstinājumiem uzlabojumu – šo mērķu izpildes faktuālam izvērtējumam Konsultantam trūka informācijas, jo uz ziņojuma sagatavošanas šādi dati nebija pieejami.

Ziņojuma ietvaros ir izvērtēti pieci KF transporta projekti. No tiem viens ir ceļu projekts, kurš patiesībā sastāv no pieciem atsevišķiem apakšprojektiem, viens dzelzceļa projekts (A-R dzelzceļa sliežu ceļi), divi ostu projekti (Liepājas un Ventspils ostu pievadceļi) un viens lidostas projekts (skrejceļa pagarināšana lidostā „Rīga”) skat. Tabula 24.

Tabula 24 Ziņojumā aplūkoto KF finansēto autoceļu projektu ceļu posmi

Posms	Ceļa nr.	km no-līdz	Garums, km
Ādažu apvedceļš	A1	6,3 km-12,2 km (izņ.7,525-8,06 km)	5,4
Skulte - Svētdciems	A1	40,6 km-80,7 km	40,1
Bauska – Grenctāle	A7	67,4 km-85,6 km	18,2
Jēkabpils-Varakļāni	A12	6,7 km-25,0 km (izņ.17,9-19,0 km)	17,2
Jēkabpils-Varakļāni	A12	25,0 km-54,6 km	29,6
KOPĀ KF			110,5

Avots: ISPA projektu dokumentācija

Autoceļu projekta galvenie mērķi ir:

- uzlabot ceļu nestspēju;
- samazināt transporta līdzekļu ekspluatācijas izmaksas;
- samazināt ceļa pavadīto laiku;
- samazināt ceļa uzturēšanas izmaksas;
- uzlabot satiksmes drošību.

Autoceļu projektā ir sasniegti visi izvirzītie mērķi, vienīgi nav pagājis pietiekami ilgs laiks, lai analizētu CSNg skaita samazinājumu posmā Jēkabpils-Varakļāni, līdz ar to nav iespējams uz kvantitatīvu datu pamata teikt, ka pilnībā ir sasniegts mērķis attiecībā uz satiksmes drošības uzlabojumu. Posmā Skulte-Svētdciems ir bijis vērojams CSNg skaita neliels pieaugums absolūtos skaitļos, taču koriģējot ar satiksmes intensitāti redzams, ka uz miljonu auto-km izteiktais negadījumu skaita samazinājums ir 0,4 negadījumi gadā. Arī šajā gadījuma būtu vēlams veikt analīzi ilgākā laika periodā precīzāku datu iegūšanai.

Tabula 25 zemāk atspoguļo datus par ceļu satiksmes negadījumu izmaiņām laika periodā no 2001. līdz 2009.gadam, salīdzinot datus starp laika periodiem pirms un pēc projektu būvdarbu veikšanas.

Tabula 25 Ziņojumā aplūkoto KF projektu CSNg skaita izmaiņas laika periodā no 2001.-2009.gadam

Posms	Ceļa nr.	km no-līdz	CSN izmaiņa, skaits vid. gadā	CSN izmaiņa, skaits vidēji uz milj. auto-km gadā
Ādažu apvedceļš	A1	6,3 km-12,2 km (izņ.7,525-8,06 km)	-9,83	-0,53
Skulte - Svētdciems	A1	40,6 km-80,7 km	1,00	-0,40
Bauska – Grenctāle	A7	67,4 km-85,6 km	-9,08	-0,66
Jēkabpils-Varakļāni	A12	6,7 km-25,0 km (izņ.17,9-19,0 km)	n/a	n/a

Jēkabpils-Varakļāni	A12	25,0 km-54,6 km	n/a	n/a
KOPĀ KF			-17,92	-0,51

Avots: Konsultanta aprēķins uz CSDD sniegtās informācijas pamata

Īstenotā dzelzceļa projekta mērķis ir nomainīt 260 km nolietoto sliežu ceļu, tādējādi minimizējot negatīvos efektus, kas ar tiem saistās - palielināt braukšanas ātrumu, novērst „sastrēgumvietas”, uzlabot vilcienu satiksmes drošību un mazināt ietekmi uz vidi un troksni.

Saskaņā ar LDZ sniegto informāciju 2010.gada novembrī ir pabeigta 260 km sliežu ceļu nomaiņa un līdz ar to ir sasniegti visi projektā uzstādītie mērķi:

- rekonstruētajos posmos ir palielināts pieļaujamais ātrums kravu pārvadājumiem līdz 80 km/h, pasažieru - 120 km/h (pirms rekonstrukcijas abiem vilcienu veidiem ap 60km/h) un līdz ar to ir samazināts braukšanas laiks un novērstas potenciālās „sastrēgumvietas”;
- ir minimizēts risks vilcienu noiešanai no sliedēm, uzlabojot satiksmes drošību, novēršot iespējamo kaitējumu videi un mazinot troksni.

Abiem ostu projektiem ir vairāki līdzīgi mērķi:

- palielināt Latvijas lielāko ostu attīstību un konkurētspēju Baltijas jūras reģionā;
- veicināt ostas teritoriju optimālu izmantošanu un jaunu teritoriju attīstību tādās vietās, kuras šobrīd nav tik ērti vai nav vispār sasniedzamas;
- samazināt ceļu un tiltu uzturēšanas un transportlīdzekļu ekspluatācijas izmaksas;
- uzlabot un veicināt transporta plūsmas pieaugumu un izvairīties no satiksmes sastrēgumiem, kas rodas ostas darbību saistīto autopārvadājumu dēļ (galvenokārt kravas transports);
- mazināt ceļu satiksmes negadījumu skaitu.

Liepājas ostas pievadceļu rekonstrukcijas projektam ir šāds specifiskais mērķis - palielināt Liepājas dzelzceļa mezgla kravu caurlaidspēju no 4,5-5,0 miljoniem tonnu līdz 5,7-6,4 miljoniem tonnu.

Ventspils ostas pievadceļu rekonstrukcijas projektam ir sekojoši specifiskie mērķi:

- nodrošināt alternatīvu upes šķērsošanas iespēju esošajam autotransporta tiltam;
- stiprināt un uzlabot ostas pozīcijas šķidro un sauso kravu pārvadājumos;
- attīstīt jaunos ostas darbības virzienus saistībā ar ES un Latvijas prioritātēm;
- novērst kravas pārvadājumu plūsmas samazinājumu un palielināt kuģu kravu un pasažieru apgrozījumu.

Ostu pievadceļu rekonstrukciju projektos, veicot paredzētās investīcijas ir sasniegti sekojoši projektu mērķi:

- ostu konkurētspējas celšana;
- esošo ostu teritoriju optimāla izmantošana un jaunu teritoriju attīstība – Liepājā, attīstot dzelzceļa infrastruktūru un saīsinot ienākšanas un iziešanas laiku Karostas kanālā, ir radīta iespēja Karostai pieguļošo ostas teritoriju attīstībai; savukārt Ventspilī, nodrošinot iespēju atvērt esošo tiltu kuģu satiksmei, ir pavērtas iespējas ostas teritoriju attīstībai augšup pa Ventas upi aiz tilta;

- atjaunojot ielas, pievadceļus un tiltus ir pildzināts transportbūvju mūžs un samazinātas uzturēšanas izmaksas; uzlabotie braukšanas apstākļi un ceļu segumi samazina transportlīdzekļu uzturēšanas izmaksas;
- palielināta Liepājas dzelzceļa mezgla kravu caurlaidspēja līdz 5,7-6,4miljoniem tonnu;
- uzbūvējot jauno autotransporta tiltu, Ventspilī ir radīta alternatīva upes šķērsošanai.

Sekojošu mērķu izpildi uz ziņojuma sagatavošanas brīdi argumentēti pārbaudīt nav iespējams, jo trūkst nepieciešamo kvantitatīvo datu un/vai nav pagājis pietiekami ilgs laiks un/vai ir nepieciešams detalizētāks pētījums tādām izvērtējumam:

- sastrēgumu mazināšana un CSNg skaita samazinājums,
- Ventspils ostas pozīcijas stiprināšana sauso un šķidro kravu tirgū, jauno ostas darbības virzienu attīstība saskaņā ar ES un Latvijas prioritātēm, kravu un pasažieru skaita samazinājuma novēršana un pieaugums.

Lidostas „Rīga” skrejceļa pagarināšanas projekta mērķi ir:

- pagarinot skrejceļu un veicot citus uzlabojumus, dot iespēju nosēsties smagajiem gaisa kuģiem (ar MPS>200t), tādējādi:
 - pastiprināt gan lokālo, gan transkontinentālo reisu lidojumu drošumu no/uz Latviju, ar iespēju nosēsties situācijās, kad notiek negadījums;
 - dot iespēju smagajiem gaisa kuģiem izmantot starptautisko lidostu „Rīga” pasažieru un kravas pārvadāšanai, vienlaicīgi palielinot lidostas konkurētspēju Baltijas reģionā;
- veicot gaismas sistēmas rekonstrukciju un uzlabojot esošās drenāžas/notekūdeņu savākšanas sistēmas darbību, dot iespēju nosēsties un pacelties sliktos laika apstākļos, palielinot lidojumu drošumu;
- veicot projektā paredzētos uzlabojumus, palielināt pasažieru skaitu un kravu apjomu.

Saskaņā ar lidostas „Rīga” sniegto informāciju visi projektam uzstādītie mērķi sasniegti. Veicot projektā ietvertos uzlabojumus ir nodrošināta:

- nosēšanās un pacelšanās iespēja smagajiem gaisa kuģiem (ar MPS>200t);
- radīta iespēja nosēsties un pacelties sliktos laika apstākļos, palielinot lidojumu drošumu;
- lidostas „Rīga” sniegtā informācija liecina, ka pasažieru skaits pieaug katru gadu, bet kravu apgrozījums ir pieaudzis kopš projekta pabeigšanas sākot ar 2009.gadu.

Salīdzinājums starp ISPA un KF projektu mērķu sasniegšanu transporta sektorā

Aplūkotajiem KF ostu un lidostas projektiem nav atbilstošu ziņojumā aplūkotu ISPA projektu līdz ar to salīdzinājums nav iespējams.

Analizētie ISPA un KF dzelzceļa projekti arī ir katrs ar saviem specifiskiem mērķiem un veicamajām aktivitātēm (ISPA – šķirošanas parka izbūve vienā vietā Rēzeknē, savukārt KF projekts vērsts uz sliežu ceļu nomaiņu garākā posmā). Līdz ar to salīdzinājums tiešā veidā nav iespējams. Abu projektu kopīgā iezīme ir tā, ka tie palīdz palielināt Latvijas dzelzceļa sistēmas konkurētspēju tranzitkravu tirgū, palielinot caurlaides spēju A-R koridorā.

ISPA un KF autoceļu projektiem ir līdzīgi mērķi un tos ir iespējams salīdzināt savā starpā. Gan ISPA, gan KF projekti ir sasnieguši visus savus mērķus, kas saistās ar ceļu un tiltu nestspējas

palielināšanu, ceļa seguma uzlabošanu un ar to saistīto transportlīdzekļu ekspluatācijas un laika izmaksu samazinājumu, kā arī, pildzinot infrastruktūras objektu mūžu un atbīdot laiku, kad būs nepieciešami periodiskie remontdarbi, ir samazinātas to uzturēšanas izmaksas.

Kopumā ISPA un KF projekti ir sasnieguši tiem izvirzīto satiksmes drošības uzlabojuma mērķi, samazinot CSNg skaitu - gan kopējo absolūtos skaitļos, gan ar satiksmes intensitāti koriģēto izteiktu uz miljoniem auto-km (skat. Tabula 26).

Tabula 26 Aplūkoto ISPA un KF transporta projektu CSNg izmaiņas vidēji gadā absolūtos skaitļos un uz miljonu auto-km

Posms	CSNg izmaiņa, vidējais skaits gadā	CSNg izmaiņa, skaits vidēji uz miljonu auto-km gadā
KOPĀ ISPA	-21,92	-0,34
KOPĀ KF	-17,92	-0,51
KOPĀ ISPA un KF	-39,83	-0,41

Avots: Konsultanta aprēķins uz CSDD sniegtās informācijas pamata

Mērķu izpildes efektivitāte transporta projektiem

Tabula 27 ISPA un KF projektu mērķu sasniegšanas salīdzinājums transporta projektiem

	ISPA	KF
Sasniegti visi mērķi pilnībā	3 projekti VIA Baltica Gauja-Lilaste posms VIA Baltica Ķekava-Iecava posms VIA Baltica Saulkrastu apvedceļš	2 projekti A-R dzelzceļa sliežu ceļi Skrejceļa pagarināšana lidostā „Rīga”
Nav datu, lai izvērtētu visu mērķu sasniegšanu	2 projekti VIA Baltica lidostas pievadceļi Stacijas Rēzekne II pieņemšanas parks	3 projekti TEN I projekts Liepājas ostas pievadceļi Ventspils ostas pievadceļi
Kopā projekti	5 projekti	5 projekti

Avots: Konsultanta vērtējums uz projektu dokumentācijas un atbalsta saņēmēja sniegtās informācijas pamata

Tabula 27 parāda, ka no ISPA projektiem trīs autoceļu projekti ir sasnieguši visus tiem izvirzītos mērķus. Par diviem projektiem - VIA Baltica lidostas pievadceļi un stacijas Rēzekne II pieņemšanas parks - trūkst datu, lai izanalizētu dažu izvirzīto mērķu sasniegšanu. VIA Baltica lidostas pievadceļi projektam ir pretrunīga informācija starp CSDD un RDSD par CSNg statistiku K.Ulmaņa gatvē. Savukārt Rēzeknes II pieņemšanas parkam uz ziņojuma sagatavošanas brīdi Uzņēmums sagatavoja informāciju par faktiskajiem dīkstāves laikiem, taču nesniedza datus par dīkstāves izmaiņām situācijā pirms un pēc projekta, kā arī izmērāmu informāciju par uzlabojumiem vilcienu piekļūšanā paaugstinājumiem

No KF projektiem par pilnībā mērķus izpildījušiem var uzskatīt divus – dzelzceļa un lidostas projektus. Attiecībā uz autoceļu projektu TEN I, kurš sastāv no pieciem apakšprojektiem, no kuriem par trim var teikt, ka mērķi ir pilnībā izpildīti, savukārt par diviem posmiem Jēkabpils-Varakļāni vienkārši nav pagājis pietiekami ilgs laiks CSNg statistikas analīzei, līdz ar to nevar formāli pārbaudīt un secināt vai ir sasniegti visi TEN I projekta mērķi. Abiem ostas projektiem arī trūkst datu atsevišķu mērķu izpildes pārbaudei. Liepājas un Ventspils ostas pievadceļu rekonstrukcijas projektiem uz ziņojuma sagatavošanas brīdi nav pagājis pietiekami ilgs laiks un nav pieejami kvantificēti dati par satiksmes plūsmu, sastrēgumiem un CSNg pēc projekta, lai izvērtētu projektu radītos uzlabojumus. Ventspils projekta gadījumā arī nav pagājis pietiekami ilgs laiks, lai varētu argumentēti izvērtēt projekta ieguldījumu uz kravas pārvadājumu plūsmu un kuģu kravu un pasažieru apgrozījumu, jo šobrīd to izmaiņas ir lielā mērā atkarīgas no ekonomiskās situācijas valstī un pasaulē. Tas pats attiecas arī uz izvērtējumu par Ventspils ostas pozīciju stiprināšanu šķidro un sauso kravu pārvadājumu tirgū un - jaunu virzienu attīstība. Tas viss ir jāvērtē ilgākā termiņā un detalizētākā izvērtējumā, kas ir ārpus šī ziņojuma ietvara.

Projektu administratīvā efektivitāte

Tabula 28 Vidējās ISPA transporta projektu laika grafiku nobīdes mēnešos, fakts pret FM

plānoto

	uzsākšanas termiņu nobīde	beigu termiņu nobīde		plānotais ilgums	faktiskais ilgums	ilguma nobīde
iepirkumi*	n/a	n/a		n/a	35,8	n/a
būvdarbi	17,4	27,0		20,4	30,0	9,6
kopējais termiņš	0,0	19,2		46,2	65,4	19,2

* faktiskais ilgums aprēķināts, balstoties uz visiem 5 ISPA transporta projektiem. Plānotais termiņš un nobīdes nav rēķinātas, jo FM plānotais iepirkumu termiņš dots tikai 1 projektam - Saulkrastu apvedceļam.

Avots: Konsultanta aprēķins

Līdzīgi kā vides ISPA projektiem, arī ISPA transporta projektu būvdarbi uzsākti ar vērā ņemamām nobīdēm pret FM plānoto – uzsākšanai pusotrs gads (17,4 mēnešiem), pabeigšanai vairāk nekā divi gadi (27,0 mēneši). Cēloņi iepirkumu kavējumiem tādi paši, kā aprakstīti pie ISPA vides projektiem.

Vidējais ISPA transporta projektu būvdarbu faktiskais ilgums bijis aptuveni divi ar pusi gadi (30,0 mēneši), kas ir aptuveni par 10 mēnešiem ilgāks, nekā sākotnēji plānotais aptuveni pusotrs gads (20,4 mēneši). Taču tas skaidrojams nevis ar kādiem īpašiem sarežģījumiem darbu veikšanā, bet tieši otrādi ar faktu, ka papildus tika veikti iepriekš neplānoti būvdarbi - ņemot vērā laicīgu projekta esošo darbu pabeigšanu un izmaksu ietaupījumu VIA Baltica Gauja-Lilaste posmā, kā arī nepieciešamību izbūvēt papildus komponenti divlīmeņa gājēju pārvadu uz K.Ulmaņa gatves VIA Baltica lidostas pievedceļi projektā. Līdz ar to abu šo projektu būvdarbu „statistiskais” ilgums pagarinājās par aptuveni diviem gadiem, ietekmējot vidējo rādītāju aprēķinu. Ja nebūtu šo divu papildus veicamo darbu, tad vidējais faktiskais būvdarbu ilgums būtu mazās nekā vidējais plānotais, rēķinot pēc FM noteiktā.

Kavējumu dēļ iepirkuma procedūrās un papildus iekļauto darbu dēļ divos autoceļu projektos, aptuveni par pusotru gadu (vidēji par 19,2 mēnešiem) ir nācies pagarināt projekta izmaksu attiecināmības termiņu jeb kopējo termiņu – fakts aptuveni pieci ar pusi gadi (vidēji 65,4 mēneši), plāns – aptuveni četri gadi (vidēji 46,2 mēneši).

Tabula 29 Vidējās KF transporta projektu laika grafiku nobīdes mēnešos, fakts pret KL plānoto

	uzsākšanas termiņu nobīde	beigu termiņu nobīde		plānotais ilgums	faktiskais ilgums	ilguma nobīde
iepirkumi*	n/a	n/a		n/a	41,2	n/a
būvdarbi	7,6	18,0		34,0	44,4	10,4
kopējais termiņš	0	13,4		49,4	62,8	13,4

* faktiskais ilgums aprēķināts, balstoties uz visiem 5 KF transporta projektiem. Plānotais termiņš un nobīdes nav rēķinātas, jo KL plānotais iepirkumu termiņš dots tikai 1 - TEN I projektam.

Avots: Konsultanta aprēķins

KF transporta projektu būvdarbu uzsākšana ir nobīdījusies par aptuveni astoņiem mēnešiem, bet pabeigšana par pusotru gadu, kas saistīts ar ieilgušajiem iepirkumiem it īpaši projektos - Skrejceļa pagarināšana lidostā „Rīga” un A-R dzelzceļa sliežu ceļi, kā arī to, ka dzelzceļa projektā rekonstrukcijas darbu veikšanu ietekmē gan šo darbu sezonālais raksturs, gan tas, ka tie ir jāveic esošajā sliežu ceļā, kas tiek ikdienā lietots.

Vidējais faktiskais KF transporta projektu būvdarbu ilgums ir nedaudz vairāk kā trīs ar pusi gadu (44,4 mēneši), plānotais nedaudz mazāk kā trīs gadi (34,0 mēneši), kas nozīmē, ka būvdarbu ilgums ir bijis aptuveni par desmit mēnešiem ilgāks nekā plānots. Tas veidojas no vērā ņemamām nobīdēm

divos projektos - Liepājas ostas pievadceļi un TEN I projekts. Liepājas gadījumā ievērojami ieilga ostas auto pievadceļu projektēšana, jo vienai no dzelzceļu pārbrauktuvēn radās tehniski sarežģījumi saistībā ar projektēšanu un saskaņošanu atbilstoši normatīvo aktu prasībām. Savukārt TEN I projektā nācās veikt atkārtotus iepirkumus ceļa posmu Jēkabpils-Varakļāni būvniecībai un atlikt tās uzsākšanu, tas savukārt kopumā pagarināja TEN I projekta kopējos būvniecības termiņus.

Vidējais faktiskais būvdarbu ilgums KF transporta projektiem ir aptuveni par gadu ilgāks nekā ISPA transporta projektiem: KF transports - trīs ar pusi gadi, ISPA transports - divi ar pusi gadi.

KF transporta projektu kopējais faktiskais ilgums aptuveni 5 gadi (62,8 mēneši) ir līdzīgs, kā KF vides projektiem, un nedaudz īsāks kā ISPA transporta projektiem. Nobīdes no sākotnēji plānotā ir nedaudz vairāk kā gads (13,4 mēneši), kas skaidrojams ar iepriekš aprakstītiem kavējumiem iepirkumos un būvdarbos.

Tabula 30 Vidējās ISPA un KF transporta projektu laika grafiku nobīdes mēnešos, fakts pret FM un KL plānoto

	uzsākšanas termiņu nobīde	beigu termiņu nobīde		plānotais ilgums	faktiskais ilgums	ilguma nobīde
iepirkumi*	n/a	n/a		n/a	38,5	n/a
būvdarbi	12,5	22,5		27,2	37,2	10,0
kopējais termiņš	0,0	16,3		47,8	64,1	16,3

*faktiskais termiņš aprēķināts, balstoties uz visiem ISPA un KF transporta projektiem. Plānotais termiņš un nobīdes nav rēķinātas, jo ne visiem transporta projektiem FM/KL norādīts plānotais iepirkumu termiņš.

Avots: Konsultanta aprēķins

Apskatot visus ISPA un KF transporta projektus kopumā ir redzams, ka vidējās nobīdes būvdarbu uzsākšanas un pabeigšanas termiņos, kā arī darbu veikšanas ilgumā bijušas lielākas nekā KF un mazākas nekā ISPA projektiem, kas skaidrojams ISPA projektu lielāku nobīžu ietekmi uz vidējiem rādītājiem.

Savukārt vidējais būvdarbu veikšanas faktiskais ilgums ir aptuveni trīs gadi (37,2 mēneši), kas ir pa vidu starp KF un ISPA transportu projektu vidējiem rādītājiem.

Vidējais visu transporta projektu kopējais ilgums ir aptuveni pieci gadi, kas ir līdzīgs gan ISPA, gan KF transporta projektu vidējiem rādītājiem.

Projektu finanšu efektivitāte

Izvērtējuma ietvaros aplūkoto ISPA transporta projektiem kopumā ir bijušās sekojošas novirzes no sākumā plānotā finansējuma.

Tabula 31 Ziņojumā aplūkojamo ISPA transporta projektu finansējums salīdzinājumā starp FM noteikto un faktu no projekta gala naudas plūsmām, miljonos eiro

FINANSĒJUMS	FM	NP - gala	NP-gala / FM, %	Starpība (NP-gala mīnus FM)
ISPA - TRANSPORTS				
ceļi - ISPA				
<i>kopējās izmaksas</i>	73,6	167,6*	228%*	103,0*
<i>attiecināmās izmaksas</i>	64,8	131,2	202%	66,4
<i>ISPA līdzfinansējums</i>	48,6	61,5	126%	12,8
dzelzceļš - ISPA				
<i>kopējās izmaksas</i>	10,5	11,3*	108%*	0,8*
<i>attiecināmās izmaksas</i>	10,2	9,9	97%	-0,3
<i>ISPA līdzfinansējums</i>	7,7	7,4	97%	-0,2
ISPA - TRANSPORTS				
<i>kopējās izmaksas</i>	84,1	178,9*	213%*	103,8*
<i>attiecināmās izmaksas</i>	75,1	141,1	188%	66,1
<i>ISPA līdzfinansējums</i>	56,3	68,9	122%	12,6

* Kopējo izmaksu salīdzinājums pret sākotnējām varētu nebūt gluži korekts, jo daļai ISPA projektu gala kopējās izmaksas no naudas plūsmas nav īsti salīdzināmas ar FM iekļautajām, jo naudas plūsmās neparādās visas tās izmaksu kategorijas, kas FM (piem. izdevumi pirms projekta, u.c.).

Avots: Konsultanta vērtējums uz projektu dokumentācijas pamata

Salīdzinot ar FM noteikto, ISPA transportu projektu kopējās izmaksas ir pieaugušas par 103,8 miljoniem eiro jeb 113%, kas ir vairāk nekā divas reizes, attiecināmās izmaksas ir pieaugušas par 66,1 miljoniem eiro jeb 88%, ISPA līdzfinansējums pieaudzis par 12,6 miljoniem eiro jeb 22%.

Pēc gala naudas plūsmu datiem lielāko attiecināmo finansējuma daļu jeb 131,2 miljonus eiro veido auto ceļu projektu izmaksas, kas sastāda aptuveni 93% no apskatīto ISPA transportu projektu attiecinām izmaksām.

ISPA dzelzceļa projektam ir neliels ietaupījums kā attiecināmajās izmaksās, tā arī ISPA līdzfinansējumā.

Viss ISPA transporta projektu sadārdzinājums rodas no izmaksu pieauguma autoceļu projektos.

Sadārdzinājums ISPA autoceļu projektos veidojas no attiecināmo izmaksu sadārdzinājuma VIA Baltica Saulkrastu apvedceļa (+53,7 miljoni eiro), VIA Baltica Ķekavas-Iecavas posma (+11,2 miljoni eiro) un VIA Baltica lidostas pievadceļu (+1,8 miljoni eiro) projektos, kam vairums būvdarbu tika veikti laika posmā no 2004. līdz 2007.gadam, kad bija vērojams visstraujākais pieaugums tautsaimniecībā un ar to saistītais cenu kāpums. VIA Baltica Gauja-Līlaste posma projektu, kam būvdarbi norisinājās 2001. un 2004.gados, izdevās pabeigt ar nelielu attiecināmo izmaksu ietaupījumu - 0,3 miljoni eiro.

Sadārdzinājums attiecināmās izmaksās ir straujāks nekā ISPA līdzfinansējumā, jo ISPA līdzfinansēja tikai daļu no sadārdzinājuma, bet atlikušo daļu nācās segt no atbalsta saņēmēja vai valsts budžeta līdzekļiem.

Tabula 32 parāda izvērtējuma ietvaros aplūkoto KF transporta projektu novirzes no sākumā plānotā finansējuma.

Tabula 32 Ziņojumā aplūkojamo KF transporta projektu finansējums salīdzinājumā starp KL noteikto un faktu no projekta gala naudas plūsmām

FINANSĒJUMS	KL	NP - gala	NP-gala / KL, %	Starpība (NP-gala mīnuss KL)
KF - TRANSPORTS				
ceļi - KF				
<i>kopējās izmaksas</i>	126,8	197,0	155%	70,2
<i>attiecināmās izmaksas</i>	106,2	155,9	147%	49,8
<i>KF līdzfinansējums</i>	90,3	78,8	87%	-11,5
dzelzceļš - KF				
<i>kopējās izmaksas</i>	100,2	105,1	105%	4,8
<i>attiecināmās izmaksas</i>	89,4	89,4	100%	0,0
<i>KF līdzfinansējums</i>	46,5	46,5	100%	0,0
ostas - KF				
<i>kopējās izmaksas</i>	41,8	52,9	127%	11,1
<i>attiecināmās izmaksas</i>	34,3	40,1	117%	5,8
<i>KF līdzfinansējums</i>	24,1	24,1	100%	0,0
lidosta - KF				
<i>kopējās izmaksas</i>	23,5	29,3	125%	5,8
<i>attiecināmās izmaksas</i>	19,5	20,5	105%	1,1
<i>KF līdzfinansējums</i>	16,6	16,6	100%	0,0
KF - TRANSPORTS				
<i>kopējās izmaksas</i>	292,3	384,3	131%	92,0
<i>attiecināmās izmaksas</i>	249,4	306,0	123%	56,6
<i>KF līdzfinansējums</i>	177,4	165,9	94%	-11,5

Avots: Konsultanta vērtējums uz projektu dokumentācijas pamata

Salīdzinot ar KL noteikto KF transportu projektu kopējās izmaksas ir pieaugušas par 92,0 miljoniem eiro jeb 31%, attiecināmās izmaksas pieaugušas par 56,6 miljoniem eiro jeb 23%, KF līdzfinansējums samazinājies par 11,5 miljoniem eiro jeb 6%. KF līdzfinansējuma samazinājums skaidrojams ar to, ka no TEN I projekta tika izņemts viens no KL jau apstiprinātajiem ceļu posmiem (Priedaine-Sloka), līdz ar to līdzfinansējums šī projekta ietvaros tika ietaupīts.

Pēc gala NP datiem aptuveni pusi no aplūkotā KF transporta sektora attiecināmā finansējuma veido autoceļu projekti (51% jeb 155,9 miljoni eiro), nedaudz mazāk par trešdaļu dzelzceļa projekts (29% jeb 89,4 miljoni eiro), atlikušo daļu sastāda ostu projekti (13% jeb 40,1 miljons eiro) un lidostas projekts (7% jeb 21,6 miljoni eiro).

Uz ziņojuma sagatavošanas brīdi pilnībā pabeigts ir vienīgi skrejceļa pagarināšanas lidostā „Rīga” projekts, kurā ir vērojams neliels sadārdzinājums attiecināmajās izmaksās. Visiem pārējiem KF

transporta projektiem gala termiņš ir 31.12.2010., kas nozīmē, ka precīzs projektu finanšu izlietojums būs zināms pēc tam. Uz doto brīdi pieejamā informācija liecina, ka vienīgi A-R dzelzceļa sliežu un Liepājas ostas pievadceļu projekti plāno iekļauties KL paredzēto attiecināmo izmaksu ietvaros, savukārt TEN I projektā un Ventspils ostas pievadceļu projektā ir gaidāms sadārdzinājums.

Izņemot TEN I projektu, kurā būs KF līdzfinansējuma ietaupījums Priedaine-Sloka posma nerealizēšanas dēļ, pārējos KF projektos KF līdzfinansējuma apjoma novirzes no KL plānotā nav gaidāmas.

Sadārdzinājums KF transporta projektu attiecināmajās izmaksās – skrejceļa pagarināšanas lidostā „Rīga” projekts (+1,1 miljoni eiro), TEN I projekts (+49,8 miljoni eiro) un Ventspils ostas pievadceļi (+5,8 miljoni eiro) – ir galvenokārt skaidrojams ar to, ka vairums būvdarbu tika veikti laika posmā no 2006. līdz 2009.gadam, kas nozīmē, ka iepirkumu konkursi tika rīkoti vēl pirms ekonomiskās krīzes, kad tautsaimniecībā bija pārkaršana, straujš būvdarbu, materiālu un darbaspēka izmaksu kāpums un turpmākas augšupejošu cenu gaidas.

Tabula 33 parāda izvērtējuma ietvaros aplūkoto ISPA un KF transporta projektu novirzes no sākumā plānotā finansējuma.

Tabula 33 Ziņojumā aplūkojamo ISPA un KF transporta projektu finansējums salīdzinājumā starp FM un KL noteikto un faktu no projekta gala naudas plūsmām

FINANSĒJUMS	FM un KL	NP - gala	NP-gala / FM un KL, %	Starpība (NP-gala mīnus (FM un KL))
ISPA - TRANSPORTS				
<i>kopējās izmaksas</i>	84,1	187,9	223%	103,8
<i>attiecināmās izmaksas</i>	75,1	141,1	188%	66,1
<i>KF līdzfinansējums</i>	56,3	68,9	122%	12,6
KF - TRANSPORTS				
<i>kopējās izmaksas</i>	292,3	384,3	131%	92,0
<i>attiecināmās izmaksas</i>	249,4	306,0	123%	56,6
<i>KF līdzfinansējums</i>	177,4	165,9	94%	-11,5
TRANSPORTS - Kopā ISPA un KF				
<i>kopējās izmaksas</i>	376,4	572,2	152%	195,8
<i>attiecināmās izmaksas</i>	324,5	447,1	138%	122,7
<i>ISPA+KF līdzfinansējums</i>	233,7	234,8	100%	1,1

Avots: Konsultanta vērtējums uz projektu dokumentācijas pamata

Kopumā aplūkotajos ISPA transporta projektos izmaksu pieaugums ir bijis straujāks, kas skaidrojams ar to, ka ISPA transporta projektos dominēja autoceļu projekti un būtībā ISPA transporta projektu sadārdzinājumu ietekmē divi lieli projekti – Saulkrastu apvedceļš un VIA Baltica Ķekava-Iecava posms, kuru attiecināmās izmaksas ir pieaugušas aptuveni divas reizes. Savukārt KF transporta projekti savā ziņā ir bijuši precīzāk plānoti, to portfeli veido apjomīgs dzelzceļa projekts, kuram nav plānots sadārdzinājums, kā arī ostu un lidostas projekti, kur izmaksu pieaugums arī ir mērenāks.

Salīdzinot pēc attiecināmām izmaksām, aplūkoto KF transportu projektu apjoms ir aptuveni divas reizes lielāks nekā ISPA finansēto. Taču ņemot vērā ISPA projektu straujāku sadārdzinājumu, tad absolūtos skaitļos izteiktais sadārdzinājums ir aptuveni līdzīgs (66,1 miljons eiro ISPA pret 56,6 miljoniem eiro KF).

Transporta projektiem izvērtējuma ietvaros Konsultants ir aprēķinājis šādas vienību izmaksas, kas

dod ieskatu to salīdzinošā finanšu efektivitātē:

- vidēji viens autoceļa kilometrs ir izmaksājis 1,86 miljonus latu rēķinot 2009.gada cenās

Ceļu izmaksas svārstās no 0,6 līdz 4 miljoniem latu (pēdējais Saulkrastu apvedceļam, kurš tika būvēts no nulles) atkarībā no ceļa sarežģītības pakāpes, pārvadu un krustojumu skaita. ES projektos vidēji viena autoceļu kilometra izbūve no nulles izmaksā 5,32 miljonus latu, kas vidēji ir augstākas izmaksas.

- vidēji viena kilometra dzelzceļa sliežu rekonstrukcija aplūkotajā vienā projektā, kur ir notikusi sliežu rekonstrukcija izmaksāja 269 000 latu uz vienu kilometru. Šie dati nav jēgpilni salīdzināmi ar pieejamajiem ES projektu vidējiem datiem, jo šī ir tikai rekonstrukcija, bet ES projektu vidējie dati ir par sliežu izbūvi un ir vidēji 7,7 miljoni latu uz kilometru.

3. SOCIĀLI EKONOMISKIE IEGUVUMI

Darba uzdevuma 1.1.3.apakšuzdevums: veikt novērtējumu par katra individuāla projekta ietvaros sasniegtajiem sociālekonomiskajiem ieguvumiem, kā arī par veiktajiem vides aizsardzības pasākumiem

Galvenie sociālekonomiskie ieguvumi no transporta projektiem ir šādi:

- 1. kopējie ieguvumi sabiedrībai no autoceļu projektiem ir aptuveni 300 miljoni latu jeb 15 miljoni gadā nākamajos 20 gados:**
 - ceļā patērētā laika samazinājums (kopā braucējiem ietaupot gandrīz 2 miljonus stundu gadā, kas ir vērtējams kā 80 miljonu latu ieguvums 20 gadu laikā);
 - automašīnu nolietojuma samazinājums braucot pa labāku segumu (kopā braucēji ietaupīs 197 miljonus latu nākamo 20 gadu laikā);
 - negadījumu riska samazinājums braucot pa labāku segumu un drošākiem krustojumiem (kopā samazinātais CSNg zaudējumu apjoms sastāda gandrīz 23 miljonus latu, nākamo 20 gadu laikā).
- 2. autoceļu projektu īstenošana ir ļāvusi LVC ietaupīt līdzekļus regulārajiem uzturēšanas darbiem aptuveni 12,98 miljonu latu apmērā, taču jaunu ceļu izbūve un esošo paplašināšana prasīs papildu 6,23 miljonu latu uzturēšanas izmaksu nākamo 20 gadu laikā.**
- 3. kopumā projektu īstenošanas laikā ir radītas darbavietas aptuveni 5 575,24 cilvēkgadiem jeb aptuveni 558 darba vietas gadā pēdējo 10 gadu laikā un par darbiniekiem ir samaksāti aptuveni 22,57 miljoni latu nodokļos.**

Kopsavilkums par TS iekļautajos transporta projektos īstenotajiem vides aizsardzības pasākumiem

Aplūkojamie KF 2004.–2006.gada transporta sektora projekti tika analizēti ar mērķi izvērtēt kādi vides aizsardzības pasākumi ir plānoti projektu ietvaros, vai plānotie pasākumi ir ieviesti un iespēju robežās tika vērtēta šo pasākumu efektivitāte. Par vides aizsardzības pasākumiem uzskatāmi tādi pasākumi, kas tiek īstenoti projekta ietvaros ar mērķi samazināt vai novērst projekta īstenošanas rezultātā radīto negatīvo ietekmi uz vidi.

No izvērtētajiem projektiem, tikai divos projektos:

- 1. VIA Baltica Saulkrastu apvedceļš un**
- 2. Stacijas Rēzekne II pieņemšanas parks**

bija paredzēti un īstenoti pasākumi, kas saistīti ar tiešās vai iespējamās vides ietekmes novērtēšanu un mazināšanu. Neskatoties uz to, ka specifiski vides aizsardzības pasākumi citos aplūkotajos projektos netika plānoti, visos ir nodrošinātas obligātās procedūras un prasības, ko paredz valsts un ES normatīvie akti attiecībā uz negatīvās ietekmes uz vidi mazināšanu vai novēršanu.

Projekta VIA Baltica Saulkrastu apvedceļš ietvaros tika veikti pasākumi, kas saistīti ar trokšņa ietekmes samazināšanu - prettrokšņa sienu, logu ar dubultām stikla rūtīm ceļa tuvumā esošajām

dzīvojamām ēkām, žogu un egļu dzīvžogu būvniecība. Saskaņā ar LVC sniegto informāciju, pēc projekta īstenošanas nav veikti mērījumi, lai noteiktu veikto pasākumu efektivitāti.

Projekta Stacijas Rēzekne II pieņemšanas parks ietvaros tika uzstādītas gruntsūdeņu un gaisa kvalitātes monitoringa iekārtas. Saskaņā ar LDZ sniegto informāciju, kopš iekārtu uzstādīšanas tiek veikts regulārs gruntsūdeņu un gaisa kvalitātes monitorings. Līdz šim brīdim nav novēroti kvalitātes normatīvu pārsniegumi.

4. PROJEKTU PĒCTECĪBA

Darba uzdevuma 1.1.5.apakšuzdevums: analizēt ES Kohēzijas fonda projektu sinerģiju, pēctecību, ja tāda bija starp Kohēzijas fonda un ISPA projektiem 2004.-2006.gada un 2007.-2013.gada plānošanas periodos, apskatot iemeslus projektu aktivitāšu turpināšanai/neturpināšanai 2007.-2013.gadā

Visi Latvijas ISPA un KF projekti ir vērsti uz TEN-T tīkla attīstību Latvijā un integrāciju kopējā Eiropas transporta koridorā. Līdz ar to par savstarpēji papildinošiem ir uzskatāmi sekojoši transporta projektu veidi:

- visi autoceļi savā starpā, jo tie nodrošina pārvietošanās iespējas kravām un pasažieriem Latvijas teritorijā esošajos TEN-T ceļos un savienojumos ar kaimiņvalstīm;
- visi dzelzceļa projekti savā starpā, jo tie ir TEN-T tīklā ietilpstošā A-R koridora sastāvdaļas;
- visas ostas un dzelzceļi, jo tie nodrošina kombinēto transporta veidu attīstību, ātri, stabili un videi draudzīgi nogādājot kravas no/uz ostām;
- visas ostas un autoceļi, jo tie nodrošina kombinēto transporta veidu attīstību nogādājot kravas no/uz ostām;
- lidosta „Rīga” un autoceļi, jo tie nodrošina kombinēto transporta veidu attīstību nogādājot pasažierus un kravas no/uz lidostu;
- visas ostas savā starpā, jo katrai ostai ir sava neliela kravu specializācija un tās nodrošina Latvijas kopējās transporta nozares konkurētspēju un TEN-T autoceļu un dzelzceļu infrastruktūras optimālu pielietojumu.

Zemāk sniegti savstarpēji saistītie ISPA, KF 2004-2006 un KF 2007-2013 projektu saraksti katrā no transporta apakšnozarēm. Ar bold ir iezīmēti ziņojumā aplūkoti projekti.

Tabula 34 Autoceļu projekti: Ziņojumā aplūkoti ISPA un KF2004-2006, kā arī KF 2007-2013 plānotie un attiecināmās izmaksas miljonos eiro

#	Projekta nosaukums	Finansējuma veids	Kopējās projekta attiecināmās izmaksas miljonos eiro
1	2000/LV/16/P/PT/001 VIA Baltica ceļa uzlabošana (Paneiropas koridors I) no 13.0 km (Gauja) līdz 21.2 km (Lilaste) Latvijā	ISPA	5,9
2	2003/LV/16/P/PT/009 E67 Via Baltica, posms Ķekava–Iecava	ISPA	22,9
3	2002/LV/16/P/PT/008 Saulkrastu apvedceļa būvniecība un Via Baltica autoceļa uzlabojumi no km 21.05 (Lilaste) līdz km 40.57 (Skulte) uz valsts galvenā autoceļa A1 (Rīga Ainaži)	ISPA	94,8
4	2000/LV/16/P/PT/002 Via Baltica pievedceļu uzlabošana (lidostas pievedceļš (P133) un ar to saistītais A10 ceļa posms)	ISPA	7,6
5	2004/LV/16/C/PT/001 TEN autoceļu tīkla uzlabojumi, I projekts	KF 2004-2006	155,9

#	Projekta nosaukums	Finansējuma veids	Kopējās projekta attiecināmās izmaksas miljonos eiro
6	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Autoceļa E22 posma Ludza – Terehova būvniecība	KF 2007-2013	123,3
7	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Autoceļa E22 posma Rīga (Tīnūži) - Koknese būvniecība	KF 2007-2013	227,7
8	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils - Babīte) km 2,76 - 6,98 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	4,1
9	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A8 Rīga - Jelgava - Lietuvas robeža (Meitene), km 9,93 - 19,20 kreisās brauktuves segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	3,1
10	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A7 Rīga - Bauska - Lietuvas robeža (Grenctāle) km 9,46 - 24,94 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	5,0
11	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A10 Rīga - Ventspils, km 23,84 - 36,49 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	4,1
12	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A8 Rīga - Jelgava - Lietuvas robeža (Meitene), labās brauktuves km 18,93- 29,95 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	3,3
13	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers - Saulkalne) km 0,70 - 12,48 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	4,0
14	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A3 Inčukalns - Valmiera - Igaunijas robeža (Valka) km 1,65 - 26,90 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	8,8
15	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A9 Rīga - Skulte - Liepāja km 9,90 - 22,90 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	4,3
16	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A10 Rīga - Ventspils km 68,60 - 79,50 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	4,0
17	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A9 Rīga - Skulte - Liepāja km 0,00 - 9,90 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	3,3
18	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils - Babīte) km 21,77 - 35,50 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	7,5
19	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A13 Krievijas robeža (Grebņeva) - Rēzekne - Daugavpils - Lietuvas robeža (Medumi) km 61,30 - 73,20 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	4,8

#	Projekta nosaukums	Finansējuma veids	Kopējās projekta attiecināmās izmaksas miljonos eiro
20	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A12 Jēkabpils - Rēzekne - Ludza - Krievijas robeža (Terehova) km 72,50 - 96,60 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	9,5
21	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A7 Rīga - Bauska - Lietuvas robeža (Grenctāle) km 42,90 - 44,80 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	4,0
22	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A8 Rīga - Jelgava - Lietuvas robeža (Meitene) km 31,80 - 43,14 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	4,0
23	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A9 Rīga (Skulte) - Liepāja km 38,18 - 60,15 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	8,2
24	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A8 Rīga - Jelgava - Lietuvas robeža (Meitene) km 48,55 - 60,00 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	5,2
25	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A3 Inčukalns - Valmiera - Igaunijas robeža (Valka) km 48,50 - 79,45 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	9,7
26	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A9 Rīga (Skulte) - Liepāja km 79,30 - 97,58 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	6,2
27	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A10 Rīga - Ventspils km 92,84 - 115,30 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	8,3
28	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A10 Rīga - Ventspils km 145,48 - 164,36 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	6,1
29	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A9 Rīga (Skulte) - Liepāja km 148,59 - 163,28 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	5,3
30	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A10 Rīga - Ventspils km 126,52 - 136,40 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	3,7
31	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A10 Rīga - Ventspils km 41,30 - 52,74 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	3,8
32	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A10 Rīga - Ventspils km 57,76 - 68,60 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	3,6
33	Pilsētu infrastruktūras uzlabojumi sasaistei ar TEN-T, Daugavpils autotransporta mezgls (Vidzemes, Piekastes, A. Pumpura, Višķu iela)	KF 2007-2013	34,2
	KOPĀ (ISPA + KF2004-2006 + KF2007-2013)		806,2

Avots: ISPA un KF 2004-2006 projektu dokumentācija, KF 2007-2013 apstiprināto projektu saraksts no SM mājas lapas

Aplūkoto ISPA auto ceļu uzlabojumi galvenokārt bija vērsti uz VIA Baltica jeb TEN-T ziemeļu-dienvidu virziena koridoru, kurš savieno Latviju ar Igauniju un Lietuvu, kā arī pievadceļu uzlabošanu lidostai „Rīga”. Aplūkotais viens KF 2004-2006 TEN I projekts turpināja VIA Baltica posmu rekonstrukciju, kā arī iezīmēja attīstību arī A-R koridora virzienā - posmā Jēkabpils-Varakļāni. KF 2007-2013 plānošanas periodā iezīmējas divi apjomīgi projekti TEN-T koridora austrumu-rietumu virzienā: E22 posmā Ludza – Terehova (123,3 miljoni eiro) un E22 posmā Rīga (Tīnūži) – Koknese (227,7 miljoni eiro); kā arī aptuveni 25 nelieli projekti dažādos TEN koridora Latvijas posmos gan rietumu, gan dienvidu, gan austrumu virzienā, tādējādi kopumā turpinot TEN koridora attīstību mūsu valstī, kā arī veicinot kombinēto kravu veidu kustību attīstot autoceļus arī lielāko ostu virzienos.

Tabula 35 Dzelzceļu projekti: Ziņojumā aplūkoti ISPA un KF2004-2006, kā arī KF 2007-2013 plānotie un attiecināmās izmaksas miljonos eiro

#	Projekta nosaukums	Finansējuma veids	Kopējās projekta attiecināmās izmaksas miljonos eiro
1	2000/LV/16/P/PT/004 Stacijas Rēzekne II pieņemšanas parka būvniecība (Latvijas Austrumu - Rietumu dzelzceļa koridors), kas atrodas Rēzeknes rajonā, Latvijā	ISPA	9,9
2	2004/LV/16/C/PT/002 Austrumu-Rietumu dzelzceļa koridora iecirkņu sliežu ceļa rekonstrukcija	KF 2004-2006	89,4
3	TEN-T dzelzceļa posmu rekonstrukcija un attīstība (Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridora infrastruktūras attīstība un Rail Baltica), Otrā sliežu būvniecība Skrīveri – Krustpils (Rīga – Krustpils iecirknis)	KF 2007-2013	93,4
4	TEN-T dzelzceļa posmu rekonstrukcija un attīstība (Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridora infrastruktūras attīstība un Rail Baltica), Signalizācijas, telekomunikācijas un elektroapgādes sistēmu modernizācija iecirknī Bolderāja 1 - Zasulauks	KF 2007-2013	15,5
5	TEN-T dzelzceļa posmu rekonstrukcija un attīstība (Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridora infrastruktūras attīstība un Rail Baltica), Stacijas Bolderāja 2 ar savienojošo ceļu uz Krievu salas termināliem būvniecība	KF 2007-2013	45,6
6	TEN-T dzelzceļa posmu rekonstrukcija un attīstība (Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridora infrastruktūras attīstība un Rail Baltica), Šķirotavas stacijas šķirošanas uzkalna rekonstrukcija	KF 2007-2013	30,6
7	Ilgspējīga sabiedriskā transporta sistēmas attīstība, Rīgas piepilsētas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu sistēmas modernizācija un dīzeļvilcienu ritošā sastāva atjaunošana	KF 2007-2013	204,9
	KOPĀ (ISPA + KF2004-2006 + KF2007-2013)		489,3

Avots: ISPA un KF 2004-2006 projektu dokumentācija, KF 2007-2013 apstiprināto projektu saraksts no SM mājas lapas.

Ziņojuma aplūkotie ISPA un KF 2004-2006 dzelzceļā projekti bija vērsti uz A-R dzelzceļa koridora infrastruktūras un caurlaides spēju attīstību. Arī KF 2007-2013 plānošanas periodā tiek turpināta šī ievirze, paredzot otrā sliežu ceļa būvniecību posmā Skrīveri – Krustpils, papildus tam ar trim KF 2007-2013 projektiem tiek veikta Rīgas, kā dzelzceļa transporta mezgla attīstība, kā arī savienojuma nodrošināšana ar Rīgas ostu (Krievu salas termināliem), tādējādi veicinot multimodālo kravu kustību. Kopumā visi šie projekti paaugstina A-R dzelzceļa koridora konkurētspēju reģionā un integrāciju TEN tīklā. Viens projekts KF 2007-2013 periodā ir vērsts arī uz pasažieru vilcienu attīstību, veicinot priekšnosacījumus ātrai un stabilai alternatīvai pasažieru pārvadājumos.

Tabula 36 Ostu projekti: Ziņojumā aplūkotie ISPA un KF2004-2006, kā arī KF 2007-2013 plānotie un attiecināmās izmaksas miljonos eiro

#	Projekta nosaukums	Finansējuma veids	Kopējās projekta attiecināmās izmaksas miljonos eiro
1	2005/LV/16/C/PT/001 Pievadceļu rekonstrukcija Ventspils ostas termināliem	KF 2004-2006	28,6
2	2005/LV/16/C/PT/003 Liepājas ostas pievadceļu rekonstrukcija	KF 2004-2006	11,4
3	Lielo ostu infrastruktūras attīstība „Jūras maģistrāļu” ietvaros, Ventspils brīvostas sauskraavu termināļa būvniecība	KF 2007-2013	15,0
4	Lielo ostu infrastruktūras attīstība „Jūras maģistrāļu” ietvaros, Liepājas ostas padziļināšana	KF 2007-2013	33,5
5	Lielo ostu infrastruktūras attīstība „Jūras maģistrāļu” ietvaros, Pievadceļi Ventspils brīvostas teritorijā esošajiem termināļiem un industriālajām zonām	KF 2007-2013	28,3
6	Lielo ostu infrastruktūras attīstība „Jūras maģistrāļu” ietvaros, Ventspils brīvostas infrastruktūras attīstība	KF 2007-2013	24,9
7	Lielo ostu infrastruktūras attīstība „Jūras maģistrāļu” ietvaros, Zirņu – Ganību ielu rekonstrukcija un pieslēguma Zemnieku ielai izbūve (Dienvidu pieslēgums Liepājas ostai)	KF 2007-2013	19,4
8	Lielo ostu infrastruktūras attīstība „Jūras maģistrāļu” ietvaros, Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra (Rīga)	KF 2007-2013	149,2
	KOPĀ (ISPA + KF2004-2006 + KF2007-2013)		310,5

Avots: ISPA un KF 2004-2006 projektu dokumentācija, KF 2007-2013 apstiprināto projektu saraksts no SM mājas lapas.

Ziņojumā aplūkotie KF 2004-2006 projekti bija vērsti uz divu Latvijas lielo ostu – Liepājas un Ventspils - pievadceļu un jaunu ostas teritoriju attīstību. Līdzīgus projektus dotajās ostās ir paredzēts turpināt arī KF 2007-2013 plānošanas periodā. Papildus tam paredzētas arī investīcijas pašu ostu attīstībā. KF 2007-2013 plānošanas periodā ir paredzētas arī investīcijas trešajā no Latvijas lielajām ostām – Rīgas ostā. Kopumā investīcijas ir mērķtiecīgi vērstas uz lielo ostu konkurētspējas veicināšanu un sasniedzamības palielināšanu ar dažādiem transporta veidiem, tādējādi stiprinot

multimodālo kravu kustību.

Tabula 37 Lidostas projekti: Ziņojumā aplūkoti ISPA un KF2004-2006, kā arī KF 2007-2013 plānotie un attiecināmās izmaksas miljonos eiro

#	Projekta nosaukums	Finansējuma veids	Kopējās projekta attiecināmās izmaksas miljonos eiro
	Lidosta		
1	2005/LV/16/C/PT/002 Skrejceļa pagarināšana un apgaismojuma sistēmas rekonstrukcija starptautiskajā lidostā „Rīga”	KF 2004-2006	20,5
2	Lidostu infrastruktūras attīstība, Starptautiskās lidostas „Rīga” infrastruktūras attīstība	KF 2007-2013	95,3
	KOPĀ (ISPA + KF2004-2006 + KF2007-2013)		115,8

Avots: ISPA un KF 2004-2006 projektu dokumentācija, KF 2007-2013 apstiprināto projektu saraksts no SM mājas lapas.

Ziņojumā aplūkots KF 2004-2006 projekts bija vērsts uz pacelšanās un nolaišanās drošības palielināšanu sliktos laika apstākļos un ārkārtas situācijās, kā arī iespējas radīšanu apkalpot lielākus gaisa kuģus, kam nepieciešams garāks skrejceļš. Tas viss kopumā palielināja lidostas „Rīga”, kas ir būtisks TEN-T transporta mezgls, konkurētspēju Eiropas gaisa telpā un radīja priekšnosacījumus kravu un pasažieru plūsmas pieaugumam. Arī KF 2007-2013 plānošanas perioda projekts turpina lidostas infrastruktūras attīstību un konkurētspējas celšanu, veicot investīcijas skrejceļa seguma atjaunošanā, lidjoslas nostiprināšanā, manevrēšanas ceļu izbūvē, precīzās nolaišanās tuvošanās gaismas sistēmas izbūvē, peronu rekonstrukcijā, pretapledošanas apstrādes platformu izbūvē, lietus ūdens un apakšzemes meliorācijas sistēmu rekonstrukcijas turpināšanā, apkalpojošā transporta mazgāšanas angāra izbūvē un atkritumu savākšanas teritorijas izbūvē.

5. IETEKME UZ NOZARI

Darba uzdevuma 1.1.7.apakšuzdevums: 1.1.1. un 1.1.6. apakšpunktos pieprasīto analīzi veikt sadalījumā pa nozarēm, izvērtējot Kohēzijas fonda un ISPA projektu ieguldījuma ietekmi uz attiecīgo Latvijas tautsaimniecības nozaru attīstību (transports, vide, enerģētika), tai skaitā, aplūkojot arī citu fondu iespējamo ietekmi uz attiecīgo Latvijas tautsaimniecības nozaru attīstību no 2000. līdz 2010.gadam

Saskaņā ar KF ID transporta nozarei pēdējā desmitgadē un īpaši periodā, kura laikā ir īstenoti aplūkojamie transporta projekti bija izvirzīti sekojoši mērķi:

Autoceļu nozarē:

- autoceļu tīkla uzturēšana;
- galveno transporta koridoru attīstība, tai skaitā:
 - ceļu segumu un tiltu nestspējas paaugstināšana atbilstoši ES normatīvajām slodzēm;
 - satiksmes drošības paaugstināšana, uzlabojot ceļu ģeometriju atbilstoši pieaugošām satiksmes prasībām un likvidējot “melns” punktus.
- reģionālo autoceļu sakārtošana un cietā seguma īpatsvara palielināšana;
- satiksmes drošības uzlabošanai nepieciešams samazināt vienlīmeņa šķērsojumu skaitu un novirzīt tranzīta satiksmi no apdzīvotu vietu centriem.

Dzelzceļā galvenās risināmās problēmas ir infrastruktūras atjaunošana un modernizācija, drošības līmeņa paaugstināšana un caurlaides spēju palielināšana, kā arī mūsdienu prasībām atbilstošas dzelzceļa satiksmes izveides iespēju izpēti maršrutā Baltijas valstis – Centrālā un Rietumeiropa.

Ostās galvenokārt ir paredzēts investēt kuģošanas drošības sistēmās, kā arī palielināt ostu caurlaides spējas un rekonstruēt kritiskā stāvoklī esošās kopējās hidrotehniskās būves galvenokārt molus. Prāmju satiksmes attīstība ir viena no galvenajām prioritātēm. Lai veicinātu prāmju satiksmes attīstību, ir plānots nodrošināt ostas pievedceļu un infrastruktūras attīstību. Ostu administrācija iegulda līdzekļus ostas infrastruktūrā, savukārt komercsabiedrības – kuģniecības līniju attīstībā.

VAS „Starptautiskās lidostas „Rīga” drošības līmeņa paaugstināšanai nepieciešama esošā skrejceļa pagarināšana un nosēšanās sistēmas apgaismojuma kategorijas paaugstināšana.

Sabiedriskajā transportā, īpaši dzelzceļā, nepieciešams risināt jautājumus par ritošā sastāva atjaunošanu un atbilstošas infrastruktūras izveidi.

Videi draudzīgu transportlīdzekļu – dzelzceļa un prāmju satiksmes attīstības veicināšana. Tādēļ šajā periodā plānots sagatavot projekta “Rail Baltica” tehniski ekonomisko pamatojumu.

Būtiskas apdzīvotās vietās risināmas problēmas ir transporta sistēmas optimizācija un satiksmes drošības līmeņa paaugstināšana.

Aplūkojamajā laika periodā ir vērojamas šādas tendences pa atsevišķām transporta apakšnozarēm.

Autoceļi

Tabula 38 parāda, ka autoceļu tīklu uzturēšanā un attīstībā investīcijām ar ES līdzfinansējumu ir liela loma. Tā piemēram, 2010.gadā projekti ar ES līdzfinansējumu veido 35% no finansējuma valsts autoceļiem. Kopumā ES līdzfinansējums laika posmā no 2004. līdz 2010.gadam valsts autoceļiem ir bijis vairāk nekā 400 miljonu latu, no tiem dotajā izvērtējumā aplūkoto projektu ieguldījums – ¼ daļa

jeb nedaudz virs 100 miljoniem latu.

Tabula 38 Valsts autoceļu programmu finansējuma vēsture attiecībā uz valsts galvenajiem autoceļiem, tūkstošos latu

	2004 fakts	2005 fakts	2006 fakts	2007 fakts	2008 fakts	2009 fakts	2010 plāns
Valsts pamatbudžeta programmas "Valsts autoceļu fonds" apakšprogramma 23.06.00 "Valsts autoceļu pārvaldīšana, uzturēšana un atjaunošana"	41 435	57 099	99 492	136128	164895	93 447	69 310
tai skaitā:							
Izdevumi ikdienas uzturēšanai	20 435	25 764	35 302	46 306	65 707	51 101	50 149
tai skaitā valsts galvenajiem autoceļiem	6 624	6 838	7 801	10 402	13 125	10403,6	9 138
Izdevumi rekonstrukcijai uz valsts galvenajiem autoceļiem	4 381	2 644	1 965	23 591	21 805	7 987	5 656
ES projekti ar Latvijas finansējuma daļu (Phare, ISPA, KF, TEN-T) uz galvenajiem autoceļiem	13 563	55 463	73 696	66 435	66 329	30 794	19 670
Reģionālo autoceļu attīstības programma (ERAF)	9 645	29 100	13 040	7 863	3 452	4 601	18 000
KOPĀ	64 643	141662	186228	210427	234676	128 842	106980

Avots: LVC

Tomēr pat ES investīcijas nespēj novērst autoceļu nolietojumu, uzlabot kopējo autoceļu stāvokli un veicināt reģionālo autoceļu sakārtošanu un cietā seguma īpatsvara palielināšanu. Tabula 39 parāda, ka kopš 2005.gada nav izdevies būtiski samazināt ceļu īpatsvaru ar neapmierinošu seguma kvalitāti.

Tabula 40 parāda, ka tiltu nestspējas ziņā situācija ir labāka un tiltu skaits ar neapmierinošiem nestspējas rādītājiem ir samazinājies no 60 līdz 43%. LVC dati liecina, ka bez ārējo donoru investīcijām situācija uz Latvijas ceļiem būt katastrofāla.

Tabula 39 Valsts galveno autoceļu novērtēšanas rezultāti

	2005		2006		2007		2008		2009	
	km	%	km	%	km	%	km	%	km	%
Ļoti labs	194,7	12	197	11	216	13	303	17	317	18
Labs	248,5	15	381,2	22	288	17	267	15	301	17
Apmierinošs	605,1	37	541,1	31	471	29	491	28	444	26
Slikts	352	22	388	22	422	26	429	25	425	24
Ļoti slikts	233,9	14	228,7	13	251	15	246	14	250	14
Kopā	1634	100	1736	100	1648	100	1736	100	1737	100

Avots: LVC

Tabula 40 Tiltu novērtēšanas rezultāti uz valsts galvenajiem autoceļiem

	2005		2006		2007		2008		2009	
	skaits	%	skaits	%	skaits	%	skaits	%	skaits	%
Labs	28	17	31	19	42	25	47	27	53	31
Apmierinošs	37	23	38	23	39	23	42	25	44	26
Slikts	50	30	47	29	45	26	44	26	40	24
Ļoti slikts	49	30	48	29	44	26	38	22	32	19
Kopā	164	100	164	100	170	100	171	100	169	100

Avots: LVC

Līdz šim nozīmīgākais ES līdzfinansēto investīciju mērķis autoceļos bija VIA Baltica ceļš. Investīciju fokuss bija tiltu kā ceļu tīkla atslēgas elementu nestspējas palielināšana un autoceļu seguma uzlabošana atbilstoši ES standartu prasībām. Līdz ar ISPA īstenošanu ir praktiski pabeigta seguma nestspējas palielināšanas programma VIA Baltica ceļam un nākotnē starptautiskā maršruta VIA Baltica uzlabojumi saistās pamatā ar tiltu jaudu nodrošināšanu (nepieciešams rast risinājumu jaunam šķērsojumam pār Daugavu Rīgas apvedceļa vajadzībām) un pilsētu apvedceļu izbūvi (piem. Ķekavas apvedceļš).

Kopumā izvērtējumā aplūkoto projektu ietvaros ir rekonstruēti 161,14 km valsts galveno autoceļu, kas ir ~10% no valsts galveno autoceļu kopgaruma, kamēr ar ERAF finansējumu iepriekšējā plānošanas perioda ietvaros ir rekonstruēti vēl aptuveni tikpat daudz ceļu km - 159,49 km jeb 3% no reģionālo autoceļu kopgaruma. Kas attiecas uz ceļu segumu un tiltu nestspējas paaugstināšanu atbilstoši ES normatīvajām slodzēm, tad aplūkojamie projekti ir devuši savu ieguldījumu izbūvējot un rekonstruējot 26 tiltus un gājēju tuneļus.

Attiecībā uz satiksmes drošības paaugstināšanu kopš 2003.gada, kad ir reģistrēti 5 379 CSNg ar cietušajiem, to skaits nākamajos gados ir ievērojami samazinājies līdz 3 160 2009.gadā. Satiksmes infrastruktūras kvalitāte un servisa līmenis spēlē būtisku lomu CSNg smaguma samazinājumā. Infrastruktūras uzlabojumi pamatā samazina negadījuma risku un smaguma pakāpi, kamēr negadījuma skaita samazināšanā lielāka loma ir braukšanas kultūrai. Krustojumu ģeometrijas pārbūve, izbūvējot riņķveida kustības krustojumus, gan krustojumos ar lielāku intensitāti veidojot vairāklīmeņu satiksmes mezglus, tāpat nobrauktuvju un ātruma samazināšanas joslu izbūve vienlīmeņa krustojumos, ir devusi savu efektu, samazinot CSNg bojā gājušo skaitu no katastrofālā rādītāja 1991.gadā 923 līdz 254 2009.gadā.

Aplūkojamie projekti ir devuši savu artavu CSNg samazināšanā. Kopējais CSNg samazinājums autoceļu posmos pēc projektu ieviešanas ir vidēji 40 negadījumi gadā.

Dzelzceļš

Kopumā aplūkotajos projektos ir rekonstruēti 260 km LDZ pārvaldījumā esošo sliežu ceļu jeb 10% no LDZ pārvaldījumā esošajiem sliežu ceļiem. Vēl 13 km sliežu ceļu ir rekonstruēti Ventspils un Liepājas ostu pievadceļu rekonstrukcijas projektu ietvaros, kas ir 9% no pašvaldību pārvaldījumā esošajiem sliežu ceļiem.

Kravu pārvadājumi

Dzelzceļa infrastruktūras attīstību nosaka tās noslodze, ko raksturo apstrādāto kravu apjomi. Dzelzceļš apstrādā vairāk kā pusi no pārvadāto kravu apjomiem valstī un ap 80% no tiem sastāda pārvadājumi A-R dzelzceļa koridorā uz trim Latvijas ostām. Pēdējo piecu gadu laikā pa dzelzceļu pārvadāto kravu apjomi ir bijuši 49 – 56 miljonu tonnu amplitūdā.

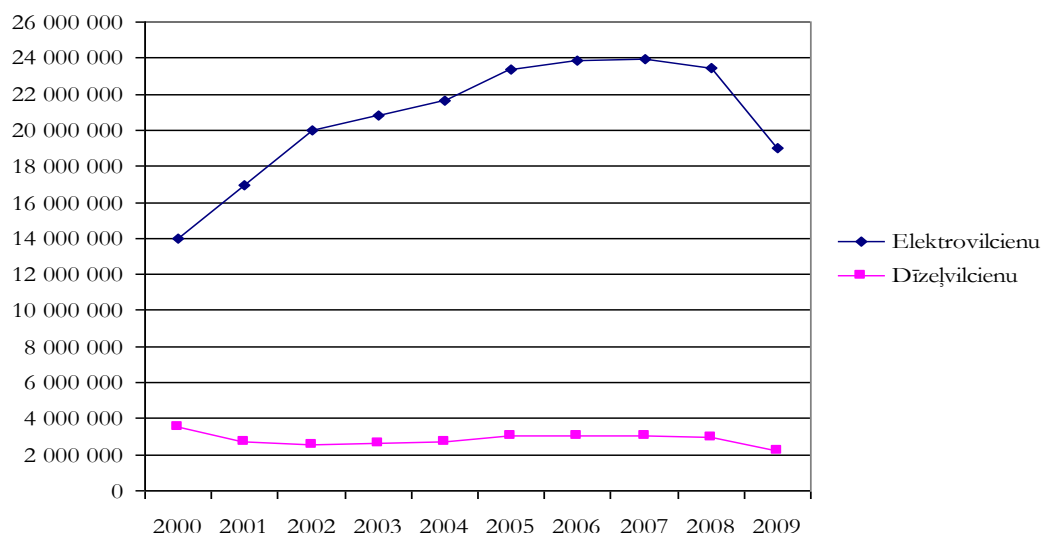
Situācija ar kravu plūsmu apstrādi nav mainījusies kopš 2000.gada un tāpēc galvenie nozares attīstības virzieni ir saistīti ar sliežu ceļa tehniskā stāvokļa uzlabošanu un Eiropas prasībām atbilstošu drošības un komunikācijas sistēmu ieviešanu. Visi 2000.-2006.gada dzelzceļa investīciju projekti ar ES līdzfinansējumu ir bijuši saistīti ar dzelzceļa A-R koridora modernizāciju. Tie ir nodrošinājuši Latvijas ostu darbības nepārtrauktību, jo A-R koridors pamatā apkalpo Latvijas ostu iekšzemes savienojumus izmantojot dzelzceļu.

Piesaistītais ES līdzfinansējums A-R dzelzceļa koridorā ir ļāvis palielināt maksimālo kravas vilcienu kustības ātrumu visos A-R dzelzceļa iecirkņos līdz 80 km/h. 2000.gadā atsevišķos posmos tas bija 40-60 km/h. Stacijas Rēzekne II izbūve savukārt deva iespēju racionālāk izmantot LDZ infrastruktūru radot iespēju pieņemt un apkalpot vilcienu sastāvus līdz 70 vagonu garumā, ko Rēzekne II stacijā ir iespējams sadalīt īsākos sastāvos un tālāk apkalpot jebkurā Latvijas dzelzceļa stacijā.

Pasažieru pārvadājumi

Grafiks 5 parāda, ka sabiedrisko pārvadājumu jomā pēdējos gados ir pieaudzis elektrovilcienu lietotāju skaits, bet dīzeļvilcienu pārvadāto pasažieru skaits ir samazinājies, pamatā uz slēgto dīzeļvilcienu maršruta rēķina.

Grafiks 5 Elektrovilcienu un dīzeļvilcienu pasažieru skaits sadalījumā pa gadiem



Avots: LDZ

Vienīgais ES finansējums dzelzceļa sabiedrisko pārvadājumu jomā 2000.-2006.gada plānošanas periodā bija ERAF aktivitāte „Rīgas piepilsētas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu ritošā sastāva modernizācija”. Tās ietvaros tika modernizēti 68 elektrovilcienu vagoni, pagarinot to kalpošanas laiku par 15 gadiem, un 23 drošības sistēmu uzstādīšana elektrovilcienu galvas vagoniem. Kopējais ES līdzfinansējums bija 8,26 miljoni latu.

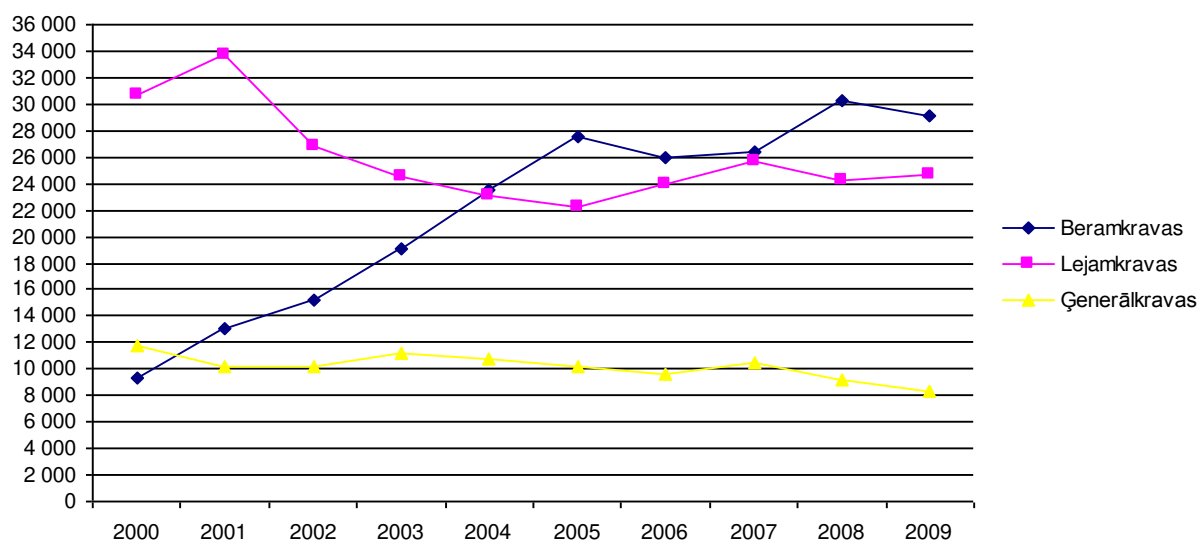
Stāvkļis starptautiskajos dzelzceļa pasažieru pārvadājumos aplūkotajā laika periodā nav uzlabojies. Bez līdzšinējiem maršrutiem uz Maskavu un Pēterburgu nav izdevies attīstīt nevienu citu dzelzceļa savienojumu. Latvija ir pievienojusies starptautiskajiem normatīviem, kas reglamentē pasažieru pārvadājumus pa dzelzceļu un uzliek pienākumu valstij organizēt starptautisko satiksmi. Noteikumi par starptautisko pasažieru satiksmi un konvencija par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem uzliek par pienākumu uzturēt esošos dzelzceļa pasažieru pārvadājumus uz Maskavu un Pēterburgu, kaut arī tie ir nerentabli. Turpmāku attīstību kavē lēnā Rail Baltica projekta ieviešanas gaita, kas varētu nest ievērojamas izmaiņas gan maršrutu, gan pasažieru tradīciju ziņā - šobrīd populārāki ir autobusu vai aviopārvadātāju sniegtie pakalpojumi. VIA Baltica telpiskās attīstības zonas projekta ietvaros EK, Somijas, Baltijas valstu, Polijas pārstāvji kopīgi strādā pie Rail Baltica priekšprojekta izpēti. Reāls darbs pie projekta tehniski ekonomiskā pamatojuma izstrādes ir uzsākts tikai šogad.

Kopumā dzelzceļa apakšnozarē ES līdzfinansējums aplūkotajos divos projektos ir bijis 54 miljoni latu, kamēr kopējais ES ieguldījums 111,43 miljoni latu, neskaitot augstāk minēto ERAF aktivitāti.

Ostas

Latvijas ostu patreizējo situāciju raksturo kapacitātes pārpilnības periods (overcapacity), ko lielā mērā nosaka pasaules ekonomiskā krīze, tamdēļ lieli ieguldījumi to jaudu palielināšanai nav plānoti. Tajā pat laikā Latvijas lielās ostas – Rīgu, Ventspili un Liepāju - raksturo plašas, neapbūvētas teritorijas, kuras var izmantot gan kraušanas jaudu palielināšanai, gan, lai diversificētu ostu sniegtos pakalpojumus, izbūvējot industriālos un loģistikas parkus.

Grafiks 6 Raksturīgāko kravu veidu salīdzinājums Latvijas ostās 2000.-2009.gadi, tūkstošos tonnu



Avots: SM

Ostu un valsts autoceļu savienojamību patlaban nodrošina pilsētu ielas, kuru stāvoklis un caurlaidība apdraud gan ostas, gan pašas pilsētas attīstību, kas nozīmē, ka investīcijas ostu attīstībai lielākoties novirzāmas pilsētu ielu paplašināšanai un labākai savienojamībai ar ostu. Iestrādes šajā sakarā ir visās trīs lielo ostu pilsētās.

Rīgas osta ar starptautisko konteineru termināli ir līderis ģenerālkraavu pārkraušanas apjomu ziņā. Lēcienveidīgais konteineru un ro-ro kravu pieaugums, kā arī koksnes pārkraušanas apjomi izraisīja Rīgas ostas kravu apgrozījuma dubultošanos salīdzinājumā ar 2000.gadu. Tas atstāja iespaidu uz ar ostu saistīto infrastruktūru, nosakot kravu transporta kustības aizliegumus Rīgas pilsētā noteiktās sastrēgumstundās. Jaunu Daugavas šķērsojumu trūkums, nepietiekamas kapacitātes ostas pievedceļi un ierobežotā sasaiste ar TEN-T autoceļu tīklu ir galvenie ierobežojumi ostas turpmākajai attīstībai. Aplūkojamajā plānošanas periodā Rīgas pilsētā ERAF aktivitātes „Rīgas pilsētas satiksmes vadības, satiksmes drošības infrastruktūras un sabiedriskā transporta vadības elementu uzlabošana” ietvaros tika īstenoti četri projekti, kas saistīti ar Rīgas ostas pievedceļu un galveno pilsētas maģistrāļu galvenokārt Austrumu maģistrāles izbūvi.

Kas attiecas uz prāmju satiksmes attīstību, kā vienu no izvērtējamā plānošanas perioda galvenajām prioritātēm, tad Rīgas ostā apkalpoto pasažieru skaits pēdējā desmitgadē ir pieaudzis vairāk nekā 8 reizes. Tabula 41 parāda, ka Ventspils ostā, kur ir veikta prāmju termināla kompleksa izbūve, pasažieru apgrozījums savu augstāko punktu sasniedza 2006. un 2007.gados, bet acīmredzot ekonomikas krīzes iespaidā 2009.gadā ir ievērojami krities. Tajā pat laikā 2010.gada I ceturksnī prāmju pakalpojumu izmantošanā Ventspils brīvastā ir vērojams palielinājums - pasažieru skaits pieaudzis par 17%. Prāmju satiksme 2010.gadā ir atjaunojusies arī Liepājā.

Ventspils ostas kravu apgrozījums liecina, ka pēdējos desmit gados osta diversificē savus pakalpojumus un samazinoties jēlnaftas, melno metālu un ķīmisko beramkravu tirgiem, tiek apgūti līdz šim neraksturīgie ģenerālkraavu: konteineru un ro-ro tirgi. Tas noteica investīciju raksturu jaunu ostas terminālu izbūvē, kā arī nepieciešamību pēc jauniem un kvalitatīviem sauszemes pievedceļiem. Pilsētas ielu kapacitāte, tilta nestspēja un jaunie attīstības projekti Ventas kreisajā krastā, noteica nepieciešamību pēc jaunajiem ostas un TEN-T autoceļu savienojumiem. Aplūkojamais KF projekts paredz prāmju termināla kompleksa izbūvi, jaunā autotransporta tilta izbūvi, vecā ostas paceļamā tilta rekonstrukciju un ostas pievedceļu rekonstrukciju, savienojot jaunās ostas terminālus ar TEN-T

autoceļu tīklu. Projekta realizācija stiprināja ES politiku novirzīt kravu satiksmi no sauszemes pārvadājumiem uz videi draudzīgiem jūras pārvadājumiem.

Tabula 41 Ventspils ostas kravu un pasažieru apgrozījums

	Mērvienība	2005	2006	2007	2008	2009	2010 plāns
Kravu apgrozījums	milj. tonnas	29,862	29,062	31,037	28,571	26,640	27,500
Pasažieru apgrozījums	skaits	30617	51708	50578	41944	16154	18000

Avots: Atbalsta saņēmēja anketa

Liepājas osta ir attīstījusi beramkravu pārkraušanu un jau 2003.gadā ostas dzelzceļa pievedceļi sasniedza savu kapacitātes maksimumu 4,9 miljonu tonnu gadā. Īstenojot projekta Liepājas ostas pievedceļu rekonstrukciju dzelzceļa infrastruktūras komponenti ir ievērojami palielinājusies ostas dzelzceļa caurlaides spēja, kā rezultātā esošā ostas dzelzceļa noslodze 2008.gadā, ostas uzņēmumiem pārkraujot 4,1 miljonu tonnu kravu, sasniedz tikai 35% no kopējās ostas dzelzceļa sistēmas caurlaides kapacitātes. Nākošais uzdevums ir, uzlabojot ostas pieejamību no jūras puses, Liepājas ostas kravu caurlaides spējai, pilnībā izmantojot jau esošās infrastruktūras resursus, sasniegt 8,5–9,0 miljonus tonnu gadā, kas pie nosacījuma, ka pa dzelzceļu tiek pārvadāti līdz 75% no ostas kopējā kravu apgrozījuma, atbilst ostas dzelzceļa sistēmas caurlaides spējai, nodrošinot pilnvērtīgu ostas dzelzceļa infrastruktūras noslodzi.

Ostās galvenokārt ir paredzēts investēt kuģošanas drošības sistēmās, kā arī palielināt ostu caurlaides spējas un rekonstruēt kritiskā stāvoklī esošās kopējās hidrotehniskās būves galvenokārt molus. No minētajiem mērķiem KF 2004–2006 plānošanas periodā tika pamatā palielinātas ostu caurlaides spējas Ventspils un Liepājas ostās, kā arī veicināta prāmju satiksme. Ventspils prāmju termināls ir tiešs mērķa realizācijas piemērs, kamēr pievedceļu kapacitātes palielināšana kā kopējās ķēdes elements deva tiešu ietekmi uz visas ostas kapacitātes celšanu. Molu rekonstrukcija netika realizēta šajā KF plānošanas periodā.

Kopumā aplūkotie projekti ir devuši aptuveni 17 miljonu latu KF finansējuma ostu attīstībā.

Vēl aplūkojamajā laika periodā ostu apakšnozarē ir veikti šādi ieguldījumi ar ES līdzfinansējumu:

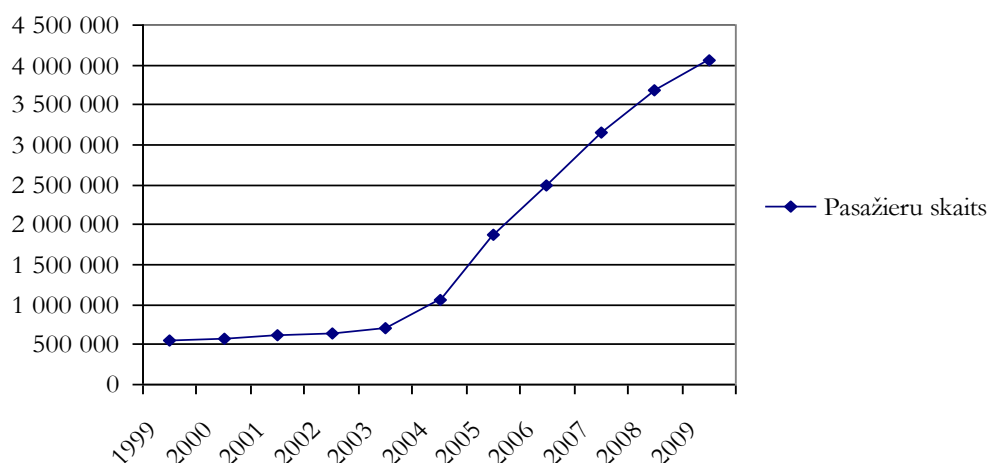
- no ERAF aktivitātes „Jūras ostu infrastruktūras un jūras pieejamības uzlabošana” ir veikta divu projektu īstenošana Mērsraga un Skultes ostās. Kopumā projektiem novirzīts ES līdzfinansējums 2,6 miljonu latu apmērā;
- TEN-T programmas projekta „Ventspils brīvdostas infrastruktūras kapacitātes un efektivitātes optimizācija” ietvaros tika paplašināts un padziļināts Ventspils ostas pienākošais kanāls, uzbūvēts klientu apkalpošanas centrs universālajā terminālī un smago transportlīdzekļu stāvvietā, un tika veikti būvdarbi 3.muliņā. Tāpat projekta ietvaros tika veikta 14.piestātnes būvniecība, kā arī enkurvietas galvenās daļas un kuģu iekraušanas mašīnu sliežu ceļa pamata būvniecība 14. piestātnē. ES līdzfinansējums dotajam projektam – 868 000 latu.

Kopumā ostu apakšnozarē aplūkojamajā laika periodā ieguldīti gandrīz 20 miljoni latu ES finansējuma.

Lidosta

Rīgas lidostas attīstību var raksturot fakts, ka 2010.gada 8. un 29.janvārī tajā apkalpoja vienu no lielākajiem gaisa kuģiem pasaulē - AN 124 Ruslan. Tomēr starptautiskie kravu pārvadājumi nav nozīmīgākais lidostas raksturlielums. Attīstību spilgtāk raksturo Grafiks 7, kurš parāda, ka apkalpoto pasažieru skaits pēdējo desmit gadu laikā ir pieaudzis septiņas reizes un 2009.gadā pārsniedza 4 miljonus.

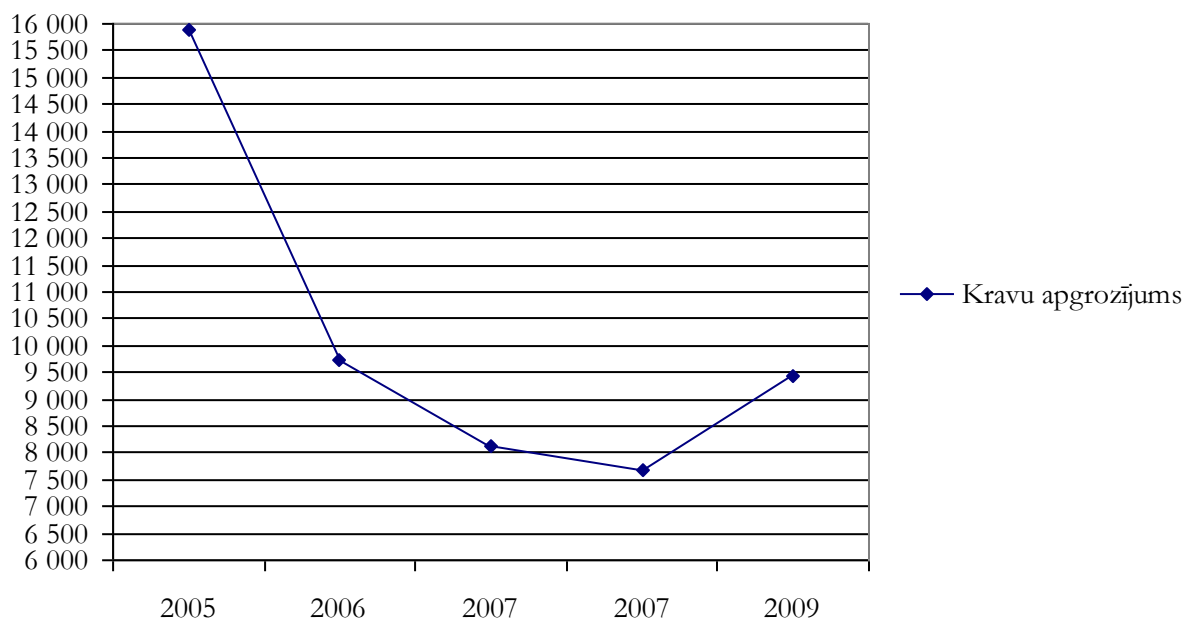
Grafiks 7 Lidostā Rīga apkalpoto pasažieru skaits



Avots: : Atbalsta saņēmēja anketa

Grafiks 8 parāda, ka ES finansētie projekti skrejceļa pagarināšanai un uzlabotais autoceļa savienojums nodrošināja gan lidostas kā pasažieru un kravu apkalpošanas termināla pievilcību, gan arī atbilstošu drošību pieņemot arvien lielākas lidmašīnas nelabvēlīgos laika apstākļos. Tas sniedza iespēju nosēsties starp atlantisko reisu lidaparātiem avārijas situāciju gadījumos. Skrejceļa pagarināšanas projekts, pievedceļu uzlabošanas projekts un jauna pasažieru termināla izbūve raksturo pagājušo periodu lidostas attīstībā. Pasažieru pārvadājumu no pilsētas uz lidostu un jauna pasažieru termināla izbūve ir izaicinājumi nākošajam investīciju periodam. Kopumā izvērtējumā aplūkots projekta ES līdzfinansējums bija 11,6 miljoni latu.

Grafiks 8 Lidostas „Rīga” kravu apgrozījums, tonnās



Avots: Atbalsta saņēmēja anketa

Transporta sistēma

Būtiskas apdzīvotās vietās risināmās problēmas, kuras ir saistītas ar transporta sistēmas optimizāciju un satiksmes drošības līmeņa paaugstināšanu aplūkojamajā laika periodā ir risinātas ar ERAF finansējumu caur šādām divām aktivitātēm:

1. „Transporta sistēmas organizācijas optimizācija un satiksmes drošības uzlabojumi apdzīvotās vietās”, kuras ietvaros līdz 2009.gada vidum kopumā ir izlietots ES finansējums 5,57 miljoni latu apmērā.

Šajā aktivitātē tika apstiprināti 65 projekti no 52 pašvaldībām. Pamatā projekti bija saistīti ar satiksmes drošības līmeņa uzlabojumiem pilsētu teritorijās. Tika atbalstīti projekti, kurus īstenojot uzlabosies transporta sakari starp TEN-T un pilsētu ceļu tīklu, paaugstināsies satiksmes vadības un apdzīvotu vietu transporta sistēmu efektivitāte, pieaugs satiksmes drošība un apkārtējās vides kvalitāte.

2. „Rīgas pilsētas satiksmes vadības, satiksmes drošības infrastruktūras un sabiedriskā transporta vadības elementu uzlabošana” ar kopējo ES finansējumu 15,61 miljoni latu.

Aktivitātes mērķis bija satiksmes drošības paaugstināšana, samazinot CSNg skaita pieaugumu, ielu tīkla, tai skaitā, Daugavas šķērsojumu caurlaides palielināšana vai vismaz saglabāšana esošajā līmenī, nodrošinot efektīvu transporta, tai skaitā, tranzīta plūsmu un sabiedriskā transporta piedāvājuma uzlabošanu.

Sabiedriskā transporta jomā tika realizēts sabiedriskā transporta pievilcības un uzticamības veicināšanas projekts „Autobusu satiksmes organizācijas un kontroles sistēmas uz GPS bāzes realizācija”, kas ļāva precīzi uzraudzīt autobusu kustību maršrutā, kā arī apkalpoto pasažieru skaitu. Lai uzlabotu satiksmes drošību tika realizēts projekts „Luksoforu sistēmas modernizācija, attīstība un luksoforu vadības apakšsistēmas izveide, I.kārta”, kura rezultātā tika izbūvēti un rekonstruēti 200 luksoforu objekti Rīgas pilsētā, luksofori savienoti ar satiksmes vadības centru, kā arī izmēģinātas jaunās gaismas elektro diožu tehnoloģijas. Pārējie četri projekti bija saistīti ar Rīgas ostas pievedceļu un galveno pilsētas maģistrāļu izbūvi.

Kopumā izvērtējumā aplūkojamie projekti ir devuši 235 miljonus eiro lielu ieguldījumu satiksmes nozarē. Pieskaitot ERAF finansējumu ieguldījums ir tuvu 300 miljoniem eiro jeb 210 miljoniem latu. No ziņojumā aplūkotajiem projektiem transporta sektorā 140 miljoni eiro ir ieguldīts autoceļu nozarē, 54 miljoni eiro dzelzceļā, 24 ostās un 16,6 miljoni lidostā.

ENERĢĒTIKAS SEKTORS

Darba uzdevuma 1.1.7.apakšuzdevums: 1.1.1. un 1.1.6. apakšpunktos pieprasīto analīzi veikt sadalījumā pa nozarēm, izvērtējot Kohēzijas fonda un ISPA projektu ieguldījuma ietekmi uz attiecīgo Latvijas tautsaimniecības nozaru attīstību (transports, vide, enerģētika), tai skaitā, aplūkojot arī citu fondu iespējamo ietekmi uz attiecīgo Latvijas tautsaimniecības nozaru attīstību no 2000. līdz 2010.gadam

Ņemot vērā to, ka KF var finansēt arī projektu enerģētikas jomā, bet Latvija līdz šim šo iespēju nav izmantojusi, dotajā ziņojumā tiek aplūkots arī enerģētikas nozares attīstība Latvijā pēdējo gadu laikā un citu ES fondu ieguldījums tajā.

Galvenie enerģijas apgādes drošības aspekti pārskata periodam ir noteikti Elektroapgādes sektora Enerģētikas politikas dokumentā, kuru 2001.gada 11.septembrī apstiprināja MK, un Ekonomikas ministrija stratēģijā (2003) attiecībā uz valsts atkarības no importētajiem enerģijas avotiem samazināšanu. Abu dokumentu galvenie principi ir atspoguļoti ES politikas dokumentā "Par enerģijas piegādes drošību" (Green Paper On Security of Energy Supply):

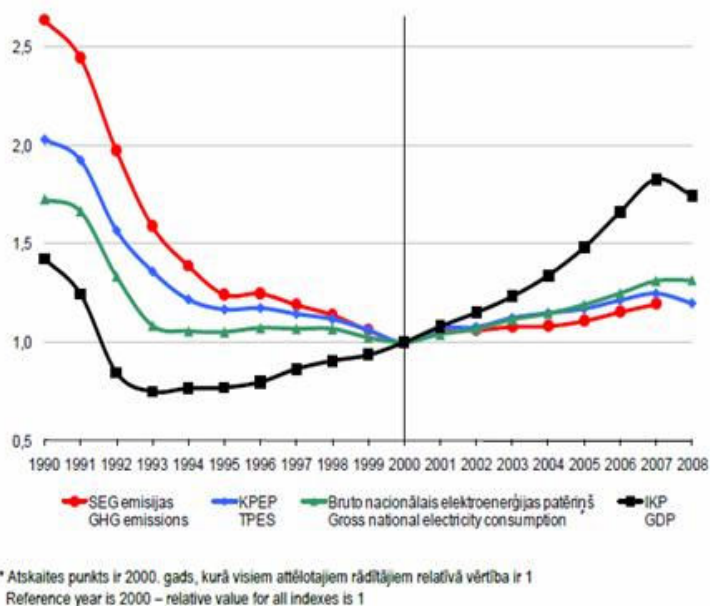
- veicināt jaunu enerģijas ražošanas jaudu izveides attīstību Latvijā ar mērķi palielināt vietējo elektroenerģijas ražošanu no 70% uz 90% no kopējā elektroenerģijas patēriņa. Īpašs atbalsts ir paredzēts izkliegtās enerģijas ražošanai - CHP (combined heat and power) - attīstībai;
- atjaunojamo enerģijas resursu palielināšanās elektroenerģijas ražošanā nebūs tik intensīva kā pēdējo trīs gadu laikā, jo šie resursi pamatā jau ir apgūti un to daļa kopējā elektroenerģijas patēriņa bilanci sastāda 44% (ES 14,9%). Tomēr Latvija ir uzstādījusi indikatīvu mērķi 2010.gadā sasniegt 49% elektroenerģijas ražošanu no atjaunojamiem enerģijas resursiem;
- valdības uzdevums ir radīt priekšnosacījumus Baltijas elektroenerģijas tirgus veiksmīgai darbībai un izveidot atklātu un nediskriminējošu vidi (sektora struktūra, noteikumi jaunu tirgus dalībnieku ienākšanai), kas ir nepieciešama, lai pieņemtu lēmumus, kas attiecas uz ieguldījumiem jaunas paaudzes jaudās, ja cenu signāli un cenu prognozes, kas ir balstīti uz reālu informāciju būs indikatīvi jaunu jaudu veidošanai;
- Latvijas dalība savstarpējo sakaru projektos starp Igauniju, Somiju, Lietuvu un Poliju "Enerģijas tilts", kas jau ir iekļauts ES TEN-E programmas projektu sarakstā, ir ļoti būtiska skatoties no enerģijas apgādes drošības palielināšanas viedokļa un Baltijas elektroenerģijas tirgus integrācijas ES elektroenerģijas tirgū;
- līdz iestāšanās ES Latvija izstrādās un pabeigs juridisko bāzi, kas paredzēta Latvijas gāzes tirgus atvēršanai atbilstoši direktīvai 3003/55/EK, kas atļaus jaunu dalībnieku ienākšanu Latvijas gāzes tirgū.

Tabula 42 parāda, ka kopš neatkarības atgūšanas kopējais primāro energoresursu patēriņš Latvijā ir būtiski izmainījies un pēdējos gados tas ir stabilizējies 200 PJ robežās. To nodrošina vietējie enerģijas resursi un primāro resursu plūsmas no Krievijas, NVS valstīm, kā arī Baltijas, ES un citām pasaules valstīm.

Šobrīd atjaunojamie energoresursi (turpmāk tekstā – AER) ieņem nozīmīgu vietu Latvijas primāro energoresursu bilanci. Galvenie resursi, kas tiek plaši izmantoti, ir koksne un hidroresursi, mazākā apjomā – arī vēja enerģija, salmi un biogāze (skat. Grafiks 10).

Resursu plūsmu sadalījums 2008.gadā norāda uz relatīvi augsto Latvijas atkarību no importa piegādēm – tikai 29,6% no kopējā patēriņa tiek nosegti ar vietējiem resursiem.

Grafiks 9 Enerģētikas, ekonomikas un vides kvalitātes rādītāju mijiedarbība*



Avots: Latvijas enerģētika skaitļos, LR Ekonomikas ministrija, Rīga, 2009

Tabula 42 Ar enerģētiku saistītie indikatori

	Latvija						ES=27
	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2007
Kopējais primāro energoresursu patēriņš uz 1 iedz. (GJ/iedz.)	69,05	81,44	83,41	87,00	89,89	86,72	
Kopējais primāro energoresursu patēriņš uz 1 iedz. (TOE/iedz.)	1,65	1,95	1,99	2,08	2,15	2,07	3,55
Kopējā primāro energoresursu ražošana pret patēriņu (%)	36,0	41,1	40,8	38,9	37,0	38,3	
Imports (%)	66,1	87,5	86,0	81,6	76,9	74,2	
Pašnodrošinājums kopējā primāro energoresursu patēriņā (%)	31,9	32,6	3,5	30,3	29,1	29,6	
AER daļa kopējā primāro energoresursu patēriņā (%)	30,4	32,3	32,2	30,1	28,8	29,4	
Primāro energoresursu enerģijas intensitāte (TOE/000 2000 EUR)	0,46	0,4	0,36	0,34	0,31	0,32	0,19
Kopējā primāro energoresursu piegāde* (PJ)	163,8	188,4	191,9	199,0	204,6	196,5	
Primāro energoresursu ražošana (PJ)	59,0	77,44	78,21	77,51	75,67	75,18	
Nolietotās riepas		0,31	0,18	0,13	0,21	0,21	
Kūdra	0,68	0,13	0,12	0,14	0,11	0,11	
Pārējie naftas produkti**		0,09	0,29	0,20	0,23	0,26	
Koksne	48,15	65,24	65,05	66,44	64,11	61,45	

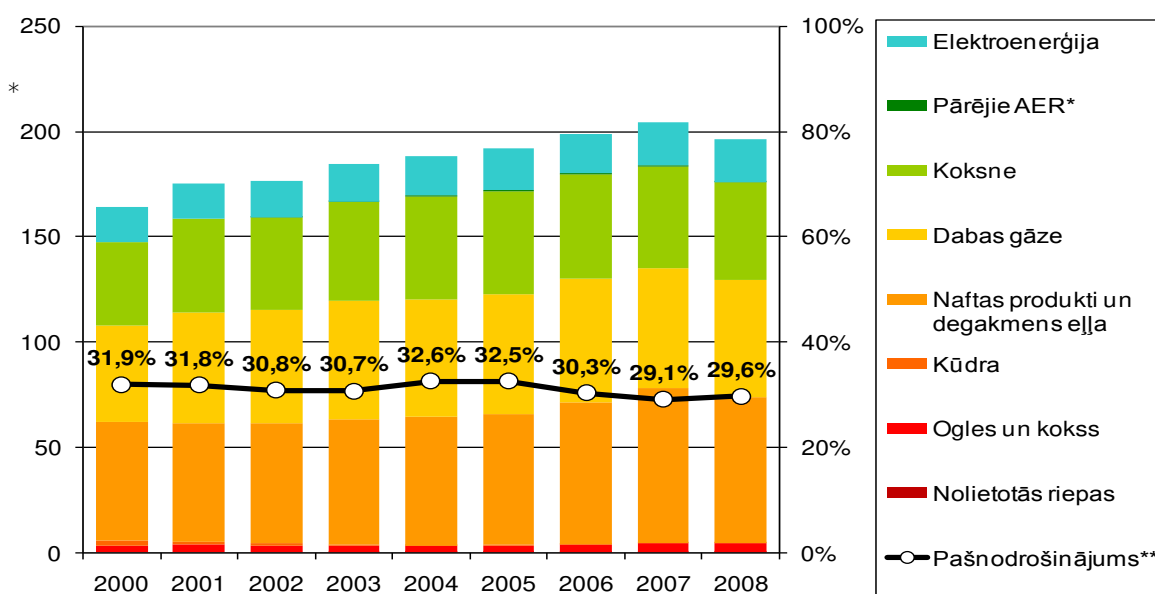
	Latvija						ES=27
	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2007
Salmi				0,01	0,02	0,01	
Biogāze		0,30	0,34	0,32	0,32	0,37	
Atkritumu poligona biogāze		0,24	0,25	0,23	0,22	0,28	
Notekūdeņu dūņu biogāze		0,06	0,10	0,09	0,09	0,09	
Bioetanols				0,13	0,31	0,31	
Biodīzeļdegviela			0,08	0,25	0,34	1,05	
Elektroenerģija	10,16	11,37	12,14	9,88	10,03	11,40	
Hidroenerģija	10,15	11,19	11,97	9,71	9,84	11,19	
Vēja enerģija	0,01	0,18	0,17	0,17	0,19	0,21	

*Kopējais primāro energoresursu patēriņš

**Ieskaitot benzīna veida reaktīvo degvielu, petroleju, atstrādātās eļļas, naftas koksu

Avots: Latvijas enerģētika skaitļos, LR Ekonomikas ministrija, Rīga, 2009

Grafiks 10 Primāro energoresursu patēriņa izmaiņu tendences



*Salmi, biogāze, bioetanols, biodīzeļdegviela

**Kopējā vietējo primāro energoresursu piegāde pret kopējo primāro energoresursu patēriņu

Avots: Latvijas enerģētika skaitļos, LR Ekonomikas ministrija, Rīga, 2009

Kas attiecas uz šī īsā pārskata sākumā minēto politikas dokumentos izvirzīto mērķu sasniegšanu aplūkojamajā laika periodā tad var secināt sekojošo:

- kopējais elektroenerģijas patēriņš Latvijā 2007. un 2008.gados ir nedaudz virs 20 PJ un vietējās elektroenerģijas ražošana 2008.gadā bija 55,6% no kopējā patēriņa. Vietējās elektroenerģijas ražošanas jaudas nav tikušas līdz kopējā patēriņa pieaugumam, t.i., patēriņš laika posmā no 2000. līdz 2008.gadam ir pieaudzis par 23,4%, kamēr vietējās elektroenerģijas ražošanas jaudas tikai par 12,2%. Līdz ar to uzstādītais mērķis nav sasniegts. Tiesa gan mērķim nebija pakārtots gads, kad tas būtu jāsasniedz. Tomēr tendence ir pretēja uzstādītajam mērķim – saražotās vietējās elektroenerģijas īpatsvars kopējā elektroenerģijas patēriņā ir samazinājies, nevis palielinājies;

- kas attiecas uz izkļaidētās enerģijas ražošanu, tad aplūkojamajā periodā ir ievērojami pieaugušas to saražotās jaudas – no 181 GWh 2000.gadā līdz 712 GWh 2008.gadā, kas ir aptuveni četrkārtīgs pieaugums un kas nozīmē, ka acīmredzami īpašais atbalsts izkļaidētās enerģijas ražošanai ir „nostrādājis”;
- lai arī absolūtos skaitļos elektroenerģija, kas ražota, izmantojot AER ir nedaudz palielinājusies (no 2 823 GWh 2000.gadā uz 3 212 GWh 2008.gadā), tomēr ņemot vērā daudz straujāko kopējā elektroenerģijas patēriņa pieaugums aplūkotajā laika periodā (no 5 922 GWh 2000.gadā uz 7 794 GWh 2008.gadā), tad AER kopējā elektroenerģijas bilancē 2008.gadā sastāda vairs tikai 41%, 47% 2000.gadā vietā, un maz ticams, ka uzstādītais indikatīvais mērķis 2010.gadā sasniegt 49% elektroenerģijas ražošanu no AER būs panākts;
- Latvija bija pirmā no Baltijas valstīm, kura 2007.gada 1.jūlijā atvēra savu elektroenerģijas tirgu. Sākot ar 2010.gada 1.janvāri apstākļi un tiesiskais regulējums Lietuvas elektroenerģijas tirgū rada jaunas iespējas uzņēmumiem piedalīties elektroenerģijas tirgū un tas beidzot ir sācis atvērties arī praksē. Igaunija sper tikai pirmos soļus tās elektroenerģijas tirgus liberalizācijā;
- 2009.gada pavasarī Baltijas valstu premjerministri parakstīja kopīgu deklarāciju par Baltijas enerģētikas tirgus izveides principiem un nepieciešamo rīcību. Deklarācija paredz atvērta un caurskatāma Baltijas elektrības tirgus izveidi un integrāciju Ziemeļu elektrības tirgū, kā to paredz Eiropas Savienības likumdošana.
- par Latvijas dalību savstarpējo sakaru projektos starp Igauniju un Somiju un Lietuvu – Poliju “Enerģijas tilts”, kas jau ir iekļauts ES TEN-E programmas projektu sarakstā, nav informācijas;
- Latvija ir pārņēmusi visas ES direktīvas, kas attiecas uz enerģētikas sektoru un tā regulāciju, tomēr, kā lēma Saeima 2009.gada 3.decembrī, dabasgāzes tirgus liberalizācija Latvijā ir atlikta līdz 2014.gada 4.aprīlim.

Patlaban attīstību enerģētikas sektorā valstī nosaka 2006.gadā apstiprinātās Enerģētikas attīstības pamatnostādnes 2007.-2016.gadam, kas nosaka Latvijas valdības politikas pamatprincipus, mērķus un rīcības virzienus enerģētiskā turpmākajiem desmit gadiem un iezīmē arī nozares ilgtermiņa attīstības virzienus. Latvijas enerģētikas attīstības pamatnostādņu mērķis ir risināt šādas galvenās problēmas enerģētiskā:

1. paaugstināt energoapgādes drošumu:
 - radot apstākļus elektroenerģijas ģenerēšanas pašnodrošinājuma pieaugumam;
 - sekmējot pašnodrošinājuma ar primārajiem energoresursiem pieaugumu;
 - veicinot primāro enerģijas resursu piegāžu dažādošanu;
 - novēršot Baltijas elektroenerģijas tirgus izolāciju (pašlaik Baltijas valstīm vērā ņemami elektroenerģijas savienojumi ir ar Krieviju, Baltkrieviju un Somiju, taču, lai Baltijas valstis iekļautos ES enerģijas tirgū, nepieciešams izveidot starpsavienojumus ar Poliju, Zviedriju un papildus savienojumu ar Somiju (Estlink-2));
2. nodrošināt iedzīvotājiem enerģijas pieejamību un pietiekamību, pilnveidojot enerģijas apgādes infrastruktūru un plaši realizējot enerģijas efektivitātes pasākumus patērētāju sektorā;
3. saglabāt un palielināt atjaunojamo energoresursu efektīvu izmantošanu un enerģijas ražošanu koģenerācijas procesā.

Pamatnostādnēs definēti arī indikatori, pēc kuriem noteikt pamatnostādņu īstenošanas rezultativitāti:

- pašnodrošinājuma līmenim ar elektroenerģiju uz 2012.gadu ir jāsasniedz 80%, bet uz 2016. gadu – 100% līmeni, kam nepieciešams Latvijā ieviest ne mazāk kā 700 MW jaunu jaudu, tajā skaitā cieto kurināmo izmantojošu elektrostaciju ar jaudu aptuveni 400 MW;
- vietējo primāro energoresursu izmantošanai ir jāpieaug no 65 PJ pašlaik līdz 82 PJ 2016.gadā, kas primāro enerģijas resursu struktūrā veidos pašnodrošinājumu vismaz 36 – 37% līmenī;
- kopējā valsts elektroenerģijas patēriņā piegādes jānodrošina ar atjaunojamiem avotiem (RES-E) 49,3% apjomā 2010. gadā;
- enerģijas intensitātei 2010., 2015. un 2020.gadā attiecīgi ir jāsamazinās līdz 0,35, 0,28 un 0,22 TOE/1000 eiro (2000.);
- laika posmā līdz 2016.gadam jāapgūst koģenerācijas potenciāls Latvijas lielākajās pilsētās (ieskaitot Rīgu) ar kopējo siltumslodzi aptuveni 300 MWth. Pārējās Latvijas pilsētās ir jāapgūst koģenerācijas potenciāls ar kopējo siltumslodzi aptuveni 100 MWth;
- laika posmā līdz 2020.gadam jāsamazina īpatnējais siltumenerģijas patēriņš ēkās no 220-250 kWh/m²/gadā līdz 150 kWh/m²/gadā;
- siltumenerģijas ražošanas iekārtām vidējo efektivitātes līmeni valstī laika posmā līdz 2016. gadam jāpaaugstina no 68% līdz 80%-90%, bet vidējo siltumenerģijas zudumu līmeni siltumenerģijas pārvades un sadales tīklos jāsamazina no 17% uz 14%.

Aplūkotajā KF plānošanas periodā Latvijā bija paredzēts īstenot vienu projektu enerģētikas sektorā - Ventspils pilsētas domes projektu „Ventspils siltumapgādes sistēmas attīstība” 24 320 785 latu apmērā. Projekta galvenais mērķis bija samazinot sēra dioksīda (SO₂) emisijas, ko rada divi neefektīvi siltumenerģijas ražošanas avoti, kas izmanto mazutu ar sēra saturu virs 1%. Starp papildu mērķiem minēta arī izkliegtās enerģijas jeb CHP ražošana, kas mazinātu Latvijas atkarību no importētiem energoresursiem.

Projektu bija paredzēts īstenot publiskās privātās partnerības modeļa ietvaros, kurā ieviešanas iestāde ir SIA „Ventspils ENERGO”, kur 51% kapitāla daļu pieder pašvaldības SIA „Ventspils TERMO”, bet 49% – vācu kompānijai „Stadtwerke Flensburg GmbH”.

Diemžēl jāsecina, ka dažādu iemeslu dēļ projektu nav izdevies realizēt. Starp galvenajiem iemesliem ir minami:

- projekta sākumā energotirgus iekārtu ražotāju/ piegādātāju kapacitātes trūkums, kuru izraisīja straujā ekonomiskā augšupeja 2007.-2008.gadā;
- kā nākamais iemesls ir ekonomiskā krīze, kuras iespaidā projekta īstenotājiem radās grūtības piesaistīt banku finansējumu.

Projekta problēmas izraisīja nopietnus kavējumus attiecībā uz KL un tika pieņemts lēmums to atcelt.

Dotā projekta sakarā var teikt, ka publiskās privātās partnerības modeļa izvēle šī projekta ieviešanā nav nesusi gaidīto rezultātu.

Izvērtējuma ietvaros aplūkotajos citos projektos vienīgā saistība ar enerģētikas sektoru ir biogāzes savākšanas un pārveides elektroenerģijā uzsākšana Ziemeļvidzemes un Liepājas SAA reģionu projektos. Projektu ietvaros ir izveidotas sistēmas, kuras ļauj atgūt un izmantot biogāzi ražojot elektroenerģiju. 2010.gadā tiek prognozēts saražot aptuveni 3,6 GWh. Biogāzes ražošana un pārveide elektroenerģijā veido papildu ieņēmumus attiecīgajās atkritumu saimniecībās kopumā vairāk nekā 0,5 miljoni latu gadā un ļauj samazināt kopējo pakalpojumu sniegšanas tarifu vai arī atbrīvot līdzekļus

turpmākai saimniecības attīstībai. Tādejādi daļēji šajos projektos ieguldītos 8,44 miljonus eiro ES finansējumu var uzskatīt kaut arī par nelielu, tomēr ieguldījumu enerģētikas nozarē.

Vēl šajā nozarē ir tikuši īstenoti projekti divu ERAF aktivitāšu ietvaros:

1. „Siltumapgādes sistēmu uzlabošana, samazinot sēra saturu kurināmajā” ietvaros ir īstenoti 6 projekti ar kopējo ERAF finansējumu 5,6 miljoni eiro;
2. „Siltumapgādes sistēmu modernizācija atbilstoši vides prasībām un energoefektivitātes paaugstināšana gan siltumapgādes sistēmas ražošanas un sadales pusē, gan gala patērētāja pusē” ietvaros ir īstenoti 27 projekti ar kopējo ERAF finansējumu 12,4 miljoni eiro.

Kopumā var uzskatīt, ka aplūkojamajā plānošanas periodā enerģētikas nozarē ir ieguldīts ES finansējums 26,44 miljoni eiro apmērā.

SECINĀJUMI

1. Attiecībā uz KF ID 2004.-2006.gada plānošanas periodam iekļauto vides direktīvu sasniegšanu var secināt, ka visu aplūkoto vides sektora projektu mērķi ir bijuši saistīti ar direktīvu prasību izpildi un projektu īstenošana lielākā vai mazākā mērā ir veicinājusi šādu direktīvu ieviešanu:

- **Padomes Direktīva 1999/31/EK (1999.gada 26.aprīlis) par atkritumu poligoniem**

Īstenojot TS iekļautos septiņus atkritumu apsaimniekošanas projektus ir izbūvēti 5 Direktīvas prasībām atbilstoši sadzīves atkritumu apglabāšanas poligoni un rekonstruēta 1 sadzīves atkritumu izgāztuve atbilstoši direktīvas prasībām kopumā nodrošinot kvalitatīvu atkritumu apsaimniekošanas pakalpojumu pieejamību aptuveni 715 000 Latvijas iedzīvotāju. Izbūvēts arī 1 bīstamo atkritumu apglabāšanas poligons. Projektu ietvaros ir rekultivētas 159 normatīvo aktu prasībām neatbilstošas sadzīves atkritumu izgāztuves ar kopējo platību ~242 ha, izveidoti 797 atkritumu dalītās vākšanas punkti, 2 kompostēšanas laukumi, 7 sadzīves bīstamo atkritumu savākšanas punkti un 3 atkritumu pārkraušanas-šķirošanas stacijas.

- **Padomes 1994.gada 20.decembra Direktīva 94/62/EK par iepakojumu un izlietoto iepakojumu**

Kaut arī projektu tiešais mērķis nav bijis šīs Direktīvas prasību ieviešana, īstenojot dalītās atkritumu vākšanas komponentes sešos TS iekļautos projektos ir veicināta arī izlietotā iepakojuma atkārtota atgriešana aprītē (visos aplūkojamajos atkritumu apsaimniekošanas projektos izņemot Ziemeļvidzemes reģiona SAA II kārtā, kur bija tikai vienas iekārtas iegāde).

- **Padomes 1996.gada Direktīva 96/61/EK par piesārņojuma integrētu novēršanu un kontroli**

ISPA un KF projektu tiešie mērķi nav saistīti ar Direktīvas prasību ieviešanu. Direktīvas prasības ir pārņemtas Latvijas normatīvajos aktos un šo prasību ievērošana neatšķiras no citu normatīvo aktu prasību izpildes. Visu sadzīves atkritumu apsaimniekošanas projektu sagatavošanas laikā Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros tika veikts arī izvērtējums par projektā ietvertu risinājumu atbilstību direktīvas prasībām. Īpaši jāatzīmē projekts Ziemeļvidzemes reģiona SAA II kārtā, kura ietvaros tika uzstādīta reversās osmozes infiltrāta attīrīšanas iekārta, kas izvēlēta balstoties uz alternatīvu analīzi un ņemot vērā direktīvā notiktās prasības par labāko tehnoloģisko paņēmieni izmantošanu.

- **Padomes 1998.gada 3.novembra Direktīva 98/83/EK par dzeramā ūdens kvalitāti**

Īstenojot projektus Ventspils ūdens I kārtā un Olaines un Jaunolaines ūdens šajās pilsētās ir nodrošināta Direktīvas prasībām atbilstošā dzeramā ūdens sagatavošana padevei centralizētajā ūdensapgādes tīklā. Projektu Liepājas ūdens II kārtā, Daugavpils ūdens II kārtā, Ventpilī ūdens II kārtā un Rīgas ūdens III kārtā ietvaros ir īstenoti pasākumi, kas saistīti ar dzeramā ūdens pieejamības, drošas piegādes un pakalpojumu kvalitātes uzlabošanu.

- **Padomes 1991.gada 21.maija Direktīva 91/271/EEK par pilsētu notekūdeņu attīrīšanu**

Īstenojot ISPA un KF projektus, direktīvas pamatprasības par notekūdeņu izplūdes rādītāju (BSP5, KSP, SV, P, N) koncentrāciju tiek izpildītas Ventpilī, Jelgavā, Daugavpilī, Liepājā, Olainē

un Jaunolainē.

- **Konstatētās problēmas Direktīvu prasību izpildē**

- Rīgā joprojām tā dzeramā ūdens kvalitāte, kas tiek piegādāts no Baltezera ūdensgūtnes (apmēram 18% no kopējā ūdens apjoma) neatbilst direktīvas prasībām attiecībā uz Mn koncentrāciju. Saskaņā ar VIDM akceptēto TEP un iesniegto projekta iesniegumu ūdenssaimniecības attīstības projekta IV kārtai, ir plānots nodrošināt atbilstību direktīvas prasībām pilnā apjomā līdz 2012.gadam. Līdz ar to Rīgas pilsētā direktīvas prasības nav ieviestas pilnā apjomā saskaņā ar noteikto termiņu (2008. gada 31. decembris).
- Neskatoties uz NAI rekonstrukciju Rīgā (kas tika īstenota ārpus KF projekta), nav nodrošināta atbilstība attiecībā uz slāpekļa koncentrāciju izplūdē. SIA „Rīgas ūdens” ir izstrādājis programmu pasākumu veikšanai, lai nodrošinātu pilnu atbilstību direktīvas prasībām attiecībā uz notekūdeņu attīrīšanu līdz 2012.gadam. Līdz ar to šajā pilsētā nav nodrošināta atbilstība direktīvas prasībām saskaņā ar noteikto pārejas periodu, t.i. līdz 2008. gada 31. decembrim.
- Jelgavā dzeramā ūdens kvalitāte neatbilst direktīvas prasībām attiecībā uz dzelzs un sulfātu koncentrāciju. ISPA projektā netika paredzēta komponente, kuras īstenošana nodrošinātu dzeramā ūdens kvalitātes atbilstību direktīvas prasībām, jo bija nepieciešams veikt ūdensgūtnes hidroģeoloģisko izpēti un citas darbības ūdens atdzelžošanas stacijas būvniecībai. Saskaņā ar VIDM sniegto informāciju Jelgavas ūdenssaimniecības attīstības projekta II kārtā ir paredzēta dzeramā ūdens attīrīšanas stacijas būvniecība. Šo projektu plānots pabeigt līdz 2012.gada III ceturksnim, līdz ar to pastāv risks, ka Jelgavas pilsētā netiks nodrošināta direktīvas prasību izpilde noteiktajā termiņā, t.i. līdz 2011.gada 31.decembrim.

2. Attiecībā uz KF ID 2004.-2006.gada plānošanas periodam iekļautā Padomes 1996.gada 23.jūlija lēmuma 1692/96/EK par Kopienas vadlīnijām Trans-Eiropas tīkla attīstībai ieviešanu var secināt, ka aplūkotie projekti ir veicinājuši to prasību izpildi:

Visi 5 KF un 5 ISPA Konsultanta izvērtētie projekti transporta nozarē ir vērsti uz dotā lēmuma izpildi infrastruktūras pieejamībā, kvalitātē un savstarpējā savienojamībā un tie ir devuši ieguldījumu EP lēmuma īstenošanā. Pateicoties ES atbalstam, veikti 167 km ceļu un 273 km dzelzceļu kapitālremonti un izbūve. Izbūvēti un/vai rekonstruēti 26 tilti un gājēju tuneļi. Lielākā investīciju daļa autoceļos ir koncentrēta uz VIA Baltica autoceļa un A-R koridora attīstību. No fonda līdzekļiem ir līdzfinansēti arī Ventspils un Liepājas ostu, Rēzeknes šķirotavas attīstības projekti, kas ļauj papildināt A-R tranzīta koridora kapacitāti un efektivitāti. Finansēts arī Rīgas lidostas attīstības projekts, kas vērsts uz lidmašīnu drošības paaugstināšanu.

3. Salīdzinot vides projektu rezultātu sasniegšanu starp ISPA un KF sektoriem var secināt:

Ūdenssaimniecība

- Kopumā par mērķu izpildi var teikt, ka galvenie mērķi projektos ir sasniegti. Nav sasniegti galvenokārt sekundārie mērķi, kuri visticamāk ir izvirzīti nepārdomāti.
- Trijos analizētajos ISPA projektos lielākoties nav sasniegti sākotnēji uzstādītie mērķi par iedzīvotāju īpatsvaru, kam tiek nodrošināta iespēja pieslēgties centralizētai dzeramā ūdens piegādei un notekūdeņu savākšanai. Savukārt visos piecos analizētajos KF projektos šie mērķi ir pilnībā sasniegti. Kā viens no iemesliem varētu būt fakts, ka ņemot vērā ISPA projektu īstenošanās gūto pieredzi un iegūtos datus (piemēram, Rīgā un Ventspilī) uz KF projektu

pieteikumu sagatavošanas brīdī atbalsta saņēmējiem bija precīzāka informācija par reālo situāciju pirms projekta, kā arī tika rūpīgāk plānota projekta ietekme uz īpatsvara palielināšanu.

- Dzeramā ūdens un notekūdeņu atbilstība direktīvu prasībām panākta gan praktiski visos ISPA projektos (izņemot Rīgu), gan praktiski visos KF projektos (izņemot Rīgu).
- Apskatot tikai tos projektus, kur šāds mērķis bija izvirzīts, izpilde attiecībā uz zudumu mazināšanu ūdensapgādes tīklos nav sasniegta vienā no diviem ISPA projektiem - Jelgavā, taču mērķa izpildei vēl ir laiks, jo tas ir izvirzīts uz 2015.gadu. No KF projektiem šis mērķis nav sasniegts vienā no četriem projektiem – Jaunolainē.
- Attiecībā uz infiltrācijas samazinājumu kanalizācijas tīklos – aplūkotajos ISPA projektos šāds mērķis kvantificētā veidā nebija izvirzīts, savukārt visos piecos KF projektos izvirzītie mērķi tika sasniegti.

Atkritumu apsaimniekošana

- Divi aplūkoti KF projekti (Ziemeļvidzemes reģiona SAA II un BAPA I kārtā) ir ar specifiskiem mērķiem un tiem nav atbilstošu ISPA projektu, ar ko veikt salīdzinājumu. Abi šie projekti ir sasnieguši visus tiem izvirzītos mērķus.
- Pieci projekti, kas saistās ar sadzīves atkritumu saimniecību izveidi - 2 ISPA (Ziemeļvidzemes reģiona SAA I kārtā un Liepājas reģiona SAA) un 3 KF projekti (Zemgales, Malienas un Piejūras reģionu SAA) ir līdzīgi pēc savas būtības un mērķiem. Visu šo projektu ietvaros bija paredzēts izveidot videi draudzīgu un ekonomiski patstāvīgu atkritumu apsaimniekošanas sistēmu saskaņā ar nacionālās likumdošanas un EK regulu prasībām, kā arī vairums projektos veicamās aktivitātes ir līdzīgas. Līdz ar to šos projektus ir iespējams salīdzināt savā starpā.
- ISPA projekti ir sasnieguši visus tiem uzstādītos mērķus, savukārt 3 KF projektu (Zemgales, Malienas un Piejūras reģionu SAA) sakarā pastāv bažas par izveidoto poligonu ekonomisko ilgtspēju pie spēkā esošajiem tarifiem, jo faktiskais tajos apglabāto atkritumu apjoms ir ievērojami mazāks nekā tarifu aprēķinos plānotais. Lai mazinātu šo risku, poligonu apsaimniekotājiem ir sagatavoti plāni tarifu paaugstināšanai, izmaksu samazināšanai un/vai apjomu pieaugumam. Plānu īstenošanas veiksmē nākotnē būs atkarīga valsts ekonomiskās situācijas izmaiņām, no SAA sistēmas attīstības minētajos un blakus esošajos reģionos, kā arī no valsts un reģionālās SAA politikas. Ilgtspējas jautājuma argumentētai izvērtēšanai būtu nepieciešams veikt padziļinātāku minēto poligonu attīstības scenāriju un darbības prognožu finanšu un ekonomisko novērtējumu.
- No KF projektiem vienīgi Piejūras reģiona SAA projektam ir arī vēl viena cita KL uzstādītā mērķa neizpilde - bija paredzēts, ka ar apmācību programmu par atkritumu apsaimniekošanas jautājumiem iedzīvotājiem un mazajiem komercuzņēmumiem tiks veicināts atkritumu apsaimniekošanas pakalpojumu pieejamības pieaugums, bet projekta ietvaros finanšu trūkuma dēļ apmācības nav veiktas.

4. Salīdzinot transporta projektu rezultātu sasniegšanu starp ISPA un KF sektoriem var secināt:

- Aplūkotajiem KF ostu un lidostas projektiem nav atbilstošu Ziņojumā aplūkotu ISPA projektu līdz ar to salīdzinājums nav iespējams.
- Analizētie ISPA un KF dzelzceļa projekti arī ir katrs ar saviem specifiskiem mērķiem un veicamajām aktivitātēm (ISPA – šķirošanas parka izbūve vienā vietā Rēzeknē, savukārt KF projekts vērsts uz sliežu ceļu nomaiņu garākā posmā). Līdz ar to salīdzinājums tiešā veidā nav

iespējams. Abu projektu kopīgā iezīme ir tā, ka tie palīdz palielināt Latvijas dzelzceļa sistēmas konkurētspēju tranzītkravu tirgū, palielinot caurlaides spēju A-R koridorā.

- ISPA un KF autoceļu projektiem ir līdzīgi mērķi un tos iespējams salīdzināt savā starpā. Gan ISPA, gan KF projekti ir sasnieguši visus savus mērķus, kas saistās ar ceļu un tiltu nestspējas palielināšanu, ceļa seguma uzlabošanu un ar to saistīto transportlīdzekļu ekspluatācijas un laika izmaksu samazinājumu, kā arī paildzinot infrastruktūras objektu mūžu un atbīdot laiku, kad būs nepieciešama periodiskie remontdarbi, ir samazinātas to uzturēšanas izmaksas.
- Kopumā ISPA un KF projekti ir sasnieguši tiem izvirzīto satiksmes drošības uzlabojuma mērķi, samazinot CSNg skaitu - gan kopējo absolūtos skaitļos, gan izteiktu vidēji uz miljons auto-km.

5. Mērķu izpildes efektivitāte

Ūdenssaimniecība

- Visi trīs ISPA projekti nav izpildījuši 2-3 FM uzstādītos mērķus, kas lielākoties saistās ar rādītāja par iedzīvotāju īpatsvara, kam tiek nodrošināta iespēja pieslēgties centralizētai dzeramā ūdens piegādei un notekūdeņu savākšanai, neizpildīšanos. Šo mērķu neizpildes apmērs nav uzskatāms par būtisku - pieslēgumu īpatsvars par 2-3 procentu punktiem mazāks nekā plānotais.
- KF projektiem situācija ir labāka - divi projekti ir pilnībā sasnieguši visus KL uzstādītos mērķus, divi projekti nav sasnieguši 1 mērķi (Ventpils ūdens II kārtā, kur mērķis bija uzstādīts augstāks nekā ir Direktīvas prasības, līdz ar to atbilstība direktīvām joprojām ir spēkā, kā arī Olaine un Jaunolaine), viens projekts nav izpildījis 2-3 mērķus.

Atkritumu apsaimniekošana

- Abi ISPA atkritumu saimniecības projekti ir pilnībā izpildījuši visus FM izvirzītos mērķus.
- KF projektiem situācija ir nedaudz atšķirīga – divi specializētie projekti ir pilnībā izpildījuši visus KL izvirzītos mērķus, divi projekti nav sasnieguši 1 mērķi, bet 1 projekts nav izpildījis 2-3 mērķus.

Transports

- No ISPA projektiem trīs autoceļu projekti ir sasnieguši visus tiem izvirzītos mērķus. Par diviem projektiem - VIA Baltica lidostas pievedceļš un Stacijas Rēzekne II pieņemšanas parks - trūkst datu, lai izanalizētu dažu izvirzīto mērķu sasniegšanu.
- No KF projektiem par pilnībā mērķus izpildījušiem var uzskatīt divus – dzelzceļa un lidostas projektus. Attiecībā uz autoceļu projektu TEN I, kurš sastāv no pieciem apakšprojektiem, no kuriem par trim var teikt, ka mērķi ir pilnībā izpildīti, savukārt par diviem posmiem Jēkabpils-Varakļāni nav pagājis pietiekami ilgs laiks CSNg statistikas analīzei, līdz ar to nevar formāli pārbaudīt un secināt vai sasniegti visi TEN I projekta mērķi. Abiem ostas projektiem arī trūkst datu atsevišķu mērķu izpildes izvērtēšanai.

6. Attiecībā uz projektu administratīvo efektivitāti:

Tabula 43 Vidējās visu aplūkoto ISPA un KF projektu laika grafiku nobīdes mēnešos, fakts pret FM un KL plānoto

	uzsākšanas termiņu nobīde	beigu termiņu nobīde		plānotais ilgums	faktiskais ilgums	ilguma nobīde
iepirkumi*	n/a	n/a		n/a	37,3	n/a

būvdarbi**	11,5	15,0		32,2	35,7	3,5
kopējais termiņš	-0,4	11,0		50,2	61,7	11,5

*faktiskais termiņš aprēķināts, balstoties uz visiem ISPA un KF projektiem. Plānotais termiņš un nobīdes nav rēķinātas, jo ne visiem projektiem FM/KL norādīts plānotais iepirkumu termiņš.

**visi būvdarbu rādītāji sarēķināti, balstoties uz visiem ISPA un KF projektiem izņemot 1, jo projektā - Ziemeļvidzemes reģiona SAA II kārtā nav būvniecības.

Avots: Konsultanta aprēķins

- Visu aplūkoto ISPA un KF vides un transportu būvdarbu vidējais faktiskais ilgums ir aptuveni trīs gadi (35,7 mēneši). Kopumā būvdarbi uzsākušies aptuveni gadu vēlāk un noslēgušies piecpadsmit mēnešus vēlāk nekā plānots.
- Projektu vidējais kopējais ilgums ir aptuveni pieci gadi (61,7 mēneši), kas ir aptuveni par gadu ilgāk nekā vidējais rādītājs saskaņā ar aplūkoto projektu FM un KL paredzēto.
- Būvdarbu un projekta kopējo termiņu atkāpju iemesli aprakstīti iepriekš pie vides un transporta projektu laika nobīžu analīzes.

7. Izmaiņas ISPA projektu kopējā finansējumā

Izvērtējuma ietvaros aplūkoto ISPA transporta projektiem kopumā ir bijušās sekojošas novirzes no sākumā plānotā finansējuma.

Tabula 44 Ziņojumā aplūkojamo ISPA projektu finansējums salīdzinājumā starp FM noteikto un faktu no projekta gala naudas plūsmām miljonos eiro

FINANSĒJUMS	FM	NP - gala	NP-gala / FM, %	Starpība (NP-gala - FM)
kopējās izmaksas	171,4	265,5*	155%*	103,1*
attiecināmās izmaksas	147,3	220,7	150%	73,4
ISPA līdzfinansējums	102,5	120,1	117%	17,6

*Kopējo izmaksu salīdzinājums pret sākotnējām varētu nebūt gluži korekts, jo daļai ISPA projektu gala kopējās izmaksas no NP plūsmas nav īsti salīdzināmas ar FM iekļautajām, jo naudas plūsmās neparādās visas tās izmaksu kategorijas, kas FM (piem. izdevumi pirms projekta, u.c.).

Avots: Konsultanta vērtējums uz projektu dokumentācijas pamata

- Salīdzinot ar FM apstiprināto, kopējās projektu izmaksas ir pieaugušas par 103,1 miljoniem eiro jeb 55%, attiecināmās - par 73,4 miljoniem eiro jeb 50%, ISPA līdzfinansējums 17,6 miljoniem eiro jeb 17%;
- Galvenokārt pieaugums veidojas dēļ sadārdzinājumiem ISPA līdzfinansētajos autoceļu projektos. Rādītājus ietekmē divi projekti: VIA Baltica Saulkrastu apvedceļš un Ķekava–Iecava posms, kuri notikās 2005.-2007.gados.

8. Izmaiņas KF projektu kopējā finansējumā

Tabula 45 Ziņojumā aplūkojamo KF projektu finansējums salīdzinājumā starp KL noteikto un faktu no projekta gala naudas plūsmām

FINANSĒJUMS	FM	NP - gala	NP-gala /	Starpība
-------------	----	-----------	-----------	----------

			FM, %	(NP-gala - FM)
kopējās izmaksas	529,9	691,8	131%	161,9
attiecināmās izmaksas	435,1	552,1	127%	117,0
ISPA līdzfinansējums	334,1	327,4	98%	-6,8

Avots: Konsultanta vērtējums uz projektu dokumentācijas pamata

- Salīdzinot ar KL apstiprināto, kopējās izmaksas pieaugušas par 161,9 miljoniem eiro jeb 31%, attiecināmās - par 117,0 miljoniem eiro jeb 127%, KF līdzfinansējums samazinājies par 6,8 miljoniem eiro jeb 2%.
- Kopējo un attiecināmo izmaksu pieaugums veidojas sadārdzinājumu dēļ gan KF līdzfinansētajos vides, gan arī transporta projektos. KF līdzfinansējuma samazinājums rodas izmaiņu dēļ TEN I autoceļu projektā.
- KF projektu sadārdzinājums ir galvenokārt skaidrojams ar to, ka vairums būvdarbu tika veikti laika posmā 2006.-2009.gadam, kas nozīmē, ka iepirkumu konkursi tika rīkoti vēl pirms ekonomiskās krīzes, kad tautsaimniecībā bija pārkaršana, straujš būvdarbu, materiālu un darbaspēka izmaksu kāpums un turpmākas augšupejošu cenu gaidas.

9. ISPA un KF projektu kopējā finansējuma izmaiņu salīdzinājums

Tabula 46 Ziņojumā aplūkojamo ISPA un KF visu projektu finansējums salīdzinājumā starp FM un KL noteikto un faktu no projekta gala naudas plūsmām

FINANSĒJUMS	FM	NP - gala	NP-gala / FM, %	Starpība (NP-gala - FM)
Vide - Kopā ISPA+KF				
kopējās izmaksas	324,9	394,1	121%	69,2
attiecināmās izmaksas	258,0	325,7	126%	67,7
ISPA+KF līdzfinansējums	202,9	212,6	105%	9,7
Transports - Kopā ISPA+KF				
kopējās izmaksas	376,4	572,2	152%	195,8
attiecināmās izmaksas	324,5	447,1	138%	122,7
ISPA+KF līdzfinansējums	233,7	234,8	100%	1,1
Kopā ISPA+KF				
kopējās izmaksas	701,3	966,3	138%	265,0
attiecināmās izmaksas	582,4	772,8	133%	190,4
ISPA+KF līdzfinansējums	436,6	447,5	102%	10,9

Avots: Konsultanta vērtējums uz projektu dokumentācijas pamata

- Salīdzinot ar FM un KL apstiprināto, kopējās izmaksas pieaugušas par 265,0 miljoniem eiro jeb 38%, attiecināmās - par 190,4 miljoniem eiro jeb 133%, bet aplūkoto projektu ISPA un KF kopējais līdzfinansējums pieaudzis tikai nedaudz – par 10,9 miljoniem eiro jeb 2%;

- Salīdzinoši nelielais ISPA un KF kopējā līdzfinansējums pieaugums skaidrojams ar to, ka ES līdzfinansē tikai daļu no būvniecības, materiālu un darba algu radītā projekta attiecināmo izmaksu sadārdzinājuma, bet pārējo sedz atbalsta saņēmējs un/vai valsts no saviem līdzekļiem. Kā arī jāmin tas, ka kopējos datus ietekmē iepriekš aprakstītais KF līdzfinansējuma ietaupījums TEN I autoceļu projektā.
- Kopējā aplūkoto projektu klāstā, skatoties pēc gala naudas plūsmas attiecināmām izmaksām, ap 42% jeb 325,7 miljonus eiro veido vides projekti un 58% jeb 447,1 miljonus eiro transporta projekti;
- Attiecināmo izmaksu sadārdzinājums nedaudz straujāks ir bijis transporta projektiem – 138% pret 126% vides projektiem. Ņemot vērā transporta projektu lielāko īpatsvaru, absolūtos skaitļos izteiktais attiecināmo izmaksu sadārdzinājums transporta projektiem ir bijis gandrīz divas reizes lielāks - 122,7 miljoni eiro pret 67,7 miljoniem eiro vides projektiem.

10. Projektu vienību izmaksas

Ūdenssaimniecība

- Aplūkoto projektu ietvaros vidēji viens iedzīvotājs ir saņēmis 235 latu ieguldījumu un 150 latu no tiem segti no ES līdzekļiem.
- Ieguldījumu un atbalsta apjoms uz piegādāto ūdens apjomu būtiski atšķiras pa projektiem. Vidēji projektu ietvaros ir ieguldīti 0,20 latu uz katru piegādāto un aizvadīto kubikmetru ūdens nākamo 20 gadu laikā, no kuriem 0,13 latu ir segti no ES finansējuma. Daudzās ūdenssaimniecībās tas sastāda būtisku daļu no gala tarifa (līdz pat 60%). Tas nozīmē, ka projektu realizācija ar ES atbalstu ļaus tarifu paaugstināt lēnāk, nekā, ja tas būtu jādara veicot investīcijas tikai no pašu līdzekļiem.
- Salīdzinot ar pasaules ūdenssaimniecību projektu raksturīgajām vērtībām, jāsecina, ka Latvijas ūdenssaimniecību izmaksas kopumā ir zemākas, taču atsevišķos projektos arī būtiski pārsniedz pasaules literatūrā apkopotos rādītājus. Ūdens sagatavošanai tas ir vidēji 1176 latu/m³/dienā, notekūdeņu apstrādei – 770 latu/m³/dienā. Jāatzīmē, ka tieši projektus nav iespējams salīdzināt, jo pasaules projektu datus nav iekļautas transporta un sadales sistēmas, kas sastāda lielāko daļu Latvijas projektu izmaksu.

Atkritumu apsaimniekošana

- Apskatīto projektu ietvaros vidēji viens iedzīvotājs ir saņēmis 75 latu ieguldījumu un 50 latu no tiem segti no ES līdzekļiem
- Bijušo izgāztuvju rekultivācijas izmaksas ir līdzīgas dažādos projektos un sastāda aptuveni 35 tūkstošus latu uz hektāru.
- Atkritumu poligonu izveidošanas izmaksas svārstās no 0,5 līdz 1,5 miljoni latu par hektāru. Būtiskākais atšķirību iemesls ir poligona kopējā platība, kur lielāka platība ļauj samazināt izmaksas uz hektāru.
- Poligonu izveidē izlietotie līdzekļi sastāda būtisku daļu no kopējām apglabāšanas izmaksām un tādēļ ES atbalsts ir būtisks faktors kopējo apglabāšanas tarifu lēnākai paaugstināšanai. Vidēji

projektos ir ieguldīti gandrīz 10 latu uz katru nākamo 20 gadu laikā apglabājamo tonnu, no kā 6,6 latus sedz ES finansējums, turpretī vidējais tarifs šobrīd ir 17 latus par apglabāto tonnu.

Transports

- Vidēji viens autoceļa kilometrs ir izmaksājis 1,86 miljoni latu rēķinot 2009.gada cenās - ceļu izmaksas svārstās no 0,6 līdz 4 miljoniem latu (pēdējais Saulkrastu apvedceļam, kurš tika būvēts no nulles) atkarībā no ceļa sarežģītības pakāpes, pārvalu un krustojumu skaita. ES projektos vidēji viena autoceļu kilometra izbūve no nulles izmaksā 5,32 miljonus latu, kas vidēji ir augstākas izmaksas.
- Vidēji viena kilometra dzelzceļa sliežu rekonstrukcija aplūkotajā vienā projektā, kur ir notikusi sliežu rekonstrukcija izmaksāja 269 000 latu uz vienu kilometru. Šie dati nav jēgpilni salīdzināmi ar pieejamajiem ES projektu vidējiem datiem, jo šī ir tikai rekonstrukcija, bet ES projektu vidējie dati ir par sliežu izbūvi un ir vidēji 7,7 miljoni latu uz kilometru.

11. Galvenie sociāli ekonomiskie ieguvumi ir šādi:

- Lai arī projekti nerada būtisku ietekmi uz nodarbinātību, taču nodrošina noteiktu darbavietu skaitu un dod ieguvumu nomaksātu nodokļu veidā. Kopumā pēdējo 10 gadu laikā vidēji gadā ir nodrošinātas aptuveni 933 darba vietas, tādējādi nodokļos nomaksājot kopumā 37,5 miljonus latu 2009.gada cenās.

Ūdenssaimniecība

- Kvalitatīvu ūdens un kanalizācijas pakalpojumu nodrošinājums projektos atbalstīto pilsētu iedzīvotājiem - 550 miljoni latu vērtējumā, kas sastāda vairāk nekā 570 latu uz vienu iedzīvotāju – to, kas attiecīgā projektu pilsētā ir pieslēgts ūdens un kanalizācijas sistēmai (947 758 iedzīvotāju dotajā izvērtējumā aplūkotajos projektos saskaņā ar anketās sniegto informāciju, bet Rīgai aprēķinot 93% no CSP dotajiem datiem).
- Salīdzinoši zemāki tarifi par ūdenssaimniecības pakalpojumiem - pateicoties ES atbalstam ūdenssaimniecības pakalpojumu tarifs to lietotājiem var būt zemāks vidēji par 17% nekā tad, ja investīcijas būtu jāveic bez ES atbalsta - sākot no 7% zemāka tarifa Rīgā līdz pat 60% zemākam tarifam Olainē.
- Ūdens resursu ietaupījums - samazināti ūdens zudumi gan ūdens apgādes tīklos, gan infiltrācijas apjoms notekūdeņu tīklos un ieviešot ūdenssaimniecību infrastruktūras uzlabojumus ir veicināta „piesārņotājs maksā” principa ievērošana. Tā kā tarifi daļēji vai pilnīgi tiek iekļautas izmaksas, kas saistās ar infrastruktūras nolietojumu, tarifi pieaug un iedzīvotāji vairāk pievērš uzmanību ūdens resursu ekonomijai un samazina patērēto ūdens apjomu.

Atkritumu saimniecība

- Kvalitatīvas atkritumu apsaimniekošanas sistēmas pakalpojumu nodrošinājums SAA reģionu iedzīvotājiem - aplūkotajos atkritumu saimniecības projektos KF ieguldījums ir bijis 36 miljoni latu 2009.gada salīdzināmās cenās, kas sastāda 50 latu uz vienu iedzīvotāju attiecīgajos piecos SAA reģionos ar iedzīvotāju kopskaitu 715 000.
- Salīdzinoši zemāki tarifi par atkritumu apsaimniekošanas pakalpojumiem - pateicoties ES atbalstam, atkritumu apsaimniekošanas pakalpojumu tarifs to lietotājiem attiecībā uz aplūkotajiem projektiem var būt zemāks vidēji par 66% nekā tad, ja investīcijas būtu jāveic bez ES atbalsta – sākot no 25% Ziemeļvidzemes reģiona SAA līdz pat 127% Piejūras reģiona SAA.

- ES finansējuma pieejamība atkritumu apsaimniekošanas jomā darbojas arī kā SAA sakārtošanas motivators, lai no kopumā 558 atkritumu izgāztuvēm vietām, kas izkaisītas pa visu valsti, lielākoties bez jebkādu vides prasību ievērošanas, pārietu uz 12 poligoniem, kur tiek kontrolēts gruntsūdeņu un gaisa piesārņojums, atgūti otrreiz izmantojami materiāli un biogāze.
- Otrreiz izmantojamos materiālu atgūšana veido papildu ieņēmumus attiecīgajās atkritumu saimniecībās kopumā virs 280 tūkstošiem latu gadā un ļauj samazināt kopējo pakalpojumu sniegšanas tarifu vai arī atbrīvot līdzekļus turpmākai saimniecības attīstībai.
- Biogāzes ražošana un pārveide elektroenerģijā veido papildu ieņēmumus attiecīgajās atkritumu saimniecībās kopumā virs 500 tūkstošiem latu gadā un ļauj samazināt kopējo pakalpojumu sniegšanas tarifu vai arī atbrīvot līdzekļus turpmākai saimniecības attīstībai.
- Aplūkoto projektu ietvaros ir rekultivētas 159 bijušās izgāztuves ar kopējo platību 242 ha.

Transports

- kopējie ieguvumi sabiedrībai no autoceļu projektiem ir aptuveni 300 miljoni latu nākamajos 20 gados jeb 15 miljoni gadā:
 - ceļā patērētā laika samazinājums (kopā braucējiem ietaupot gandrīz 2 miljonus stundas gadā, kas ir vērtējams kā 80 miljonu latu ieguvums 20 gadu laikā);
 - automašīnu nolietojuma samazinājums, braucot pa labāku segumu (kopā braucēji ietaupīs 197 miljonus latu nākamo 20 gadu laikā);
 - negadījumu riska samazinājums braucot pa labāku segumu un drošākiem krustojumiem (kopā samazinātais CSNg zaudējumu apjoms sastāda gandrīz 23 miljonus latu, nākamo 20 gadu laikā);
- autoceļu projektu īstenošana ir ļāvusi LVC ietaupīt līdzekļus regulārajiem uzturēšanas darbiem aptuveni 12,98 miljonu latu apmērā, taču jaunu ceļu izbūve un esošo paplašināšana prasīs papildu 6,23 miljonu latu uzturēšanas izmaksu nākamo 20 gadu laikā.

12. Attiecībā uz projektu pēctecību / sinerģiju var secināt:

- Par pēctecību var runāt tikai vides projektiem, kur investīcijas notiek vienā un tajā pašā ūdens vai atkritumu saimniecības sistēmā vai pat objektā, savukārt, ņemot vērā, ka katrs transporta projekts tiek veikts citā fiziskā lokācijā un tiem lielākoties nav viennozīmīgi nosakāma vienam no otra izrietoša hronoloģiskā secība, tad transporta projektiem netiek analizēta pēctecība, bet gan to sinerģija jeb papildinātība.
- Visiem vides projektiem, kuri norisinās vairākās kārtās ir konstatēts, ka problēmas tiek risinātas loģiskā secībā pamatojoties uz tehniskiem apsvērumiem, pieejamiem finanšu līdzekļiem, pašvaldības prioritātēm un vides ieguvumiem. Projekta mērķi ir definēti loģiskā secībā, viens otru papildina un nenonāk pretrunā.
- Attiecībā uz transporta projektiem ir konstatēts, ka visi Latvijas ISPA un KF projekti ir vērsti uz TEN-T tīkla attīstību Latvijā un integrāciju kopējā Eiropas transporta koridorā. Līdz ar to tie ir uzskatāmi par savstarpēji papildinošiem. Investīcijas ir mērķtiecīgi vērstas uz TEN-T koridoru attīstību – VIA Baltica, A-R koridors, lielo ostu sasniedzamība, lidostas attīstība.

13. Ietekme uz nozari

Ūdenssaimniecība

- Kopumā ar ES fondu atbalstu ir izbūvētas 112 jaunas un rekonstruētas 39 dzeramā ūdens sagatavošanas stacijas, tai skaitā aplūkojamo projektu ietvaros ir izbūvēta viena jauna un rekonstruētas divas esošas dzeramā ūdens sagatavošanas stacijas. Ūdensapgādes tīkli ir paplašināti 377 km un rekonstruēti 235 km garumā. Aplūkojamo projektu ieguldījums ūdensapgādes tīklu attīstībā ir attiecīgi 102 km paplašināti un 101 km rekonstruēti tīkli.
- Ieguldot ES fondu, valsts budžeta, pašvaldību un projektu saņēmēju līdzekļus ir izbūvētas 88 jaunas NAI, savukārt 61 NAI ir rekonstruēta. Kanalizācijas tīkli ir paplašināti par 418 km un rekonstruēti 251 km garumā. Aplūkojamo projektu ietvaros ir izbūvētas 4 jaunas un rekonstruētas 2 esošas NAI. Ir paplašināti kanalizācijas tīkli par 191 km un rekonstruēti 90 km esošo kanalizācijas tīklu.
- Aplūkojamo projektu īstenotāji kopumā 2009.gadā piegādāja vismaz pusi no CSP norādītā ūdens patēriņa un ir savākuši apmēram tikpat daudz notekūdeņu.

Atkritumu apsaimniekošana

- Piesaistot ES līdzekļus ir rekultivētas 296 normatīvo aktu prasībām neatbilstošas atkritumu izgāztuves, viena izgāztuve ir rekonstruēta atbilstoši normatīvo aktu prasībām. Aplūkojamo projektu ietvaros ir rekultivētas 159 izgāztuves un 1 izgāztuve ir rekonstruēta.
- ISPA un KF projektu ietvaros ir izbūvēti 9 sadzīves atkritumu poligoni, rekonstruēta 1 izgāztuve atbilstoši normatīvo aktu prasībām, tai skaitā, 5 poligoni un 1 rekonstruēta izgāztuve aplūkojamo projektu ietvars, kā arī izbūvēts viens bīstamo atkritumu apglabāšanas poligons.
- Kopumā ES projektu ietvaros ir izveidotas 10 kompostēšanas laukumi, tai skaitā aplūkojamo projektu ietvaros – 3.
- Īstenojot KF un ERAF projektus ir izveidoti 945 atkritumu dalītās vākšanas punkti, tai skaitā aplūkojamo projektu ietvaros – 797 punkti.
- 2009.gadā TS iekļauto projektu ietvaros ar ISPA un KF līdzekļiem uzbūvētajos ES prasībām atbilstošajos poligonos tika noglabātas 161 368 tonnas atkritumu jeb 21,8 % no visu 2009.gadā apglabāto atkritumu apjoma.

Transports

- 2010.gadā projekti ar ES līdzfinansējumu veido 35% no finansējums valsts autoceļiem. Kopumā ES līdzfinansējums laika posmā no 2004.-2010.gadam valsts autoceļiem ir bijis vairāk nekā 400 miljonu latu, no tiem dotajā izvērtējumā aplūkoto projektu ieguldījums – ¼ daļa jeb nedaudz virs 100 miljoniem latu.
- Līdz šim nozīmīgākais ES līdzfinansēto investīciju mērķis autoceļos bija VIA Baltica ceļš. Investīciju fokuss bija tiltu kā ceļu tīkla atslēgas elementu nestspējas palielināšana un autoceļu seguma uzlabošana atbilstoši ES standartu prasībām.
- Kopumā izvērtējumā aplūkoto projektu ietvaros ir rekonstruēti 161,14 km valsts galveno autoceļu, kas ir ~10% no valsts galveno autoceļu kopgaruma, kamēr ar ERAF finansējumu iepriekšējā plānošanas perioda ietvaros ir rekonstruēti vēl aptuveni tikpat daudz ceļu km - 159,49 km jeb 3% no reģionālo autoceļu kopgaruma. Kas attiecas uz tiltu nestspējas paaugstināšanu atbilstoši ES normatīvajām slodzēm, tad aplūkojamie projekti ir devuši savu ieguldījumu izbūvējot un rekonstruējot 26 tiltus un gājēju tuneļus.

- Aplūkojamie projekti ir devuši savu artavu CSNg samazināšanā. Kopējais CSNg samazinājums autoceļu posmos pēc projektu ieviešanas ir vidēji 40 negadījumi gadā.
- Piesaistītais ES līdzfinansējums A-R dzelzceļa koridorā ir ļāvis palielināt maksimālo kravas vilcienu kustības ātrumu visos A-R dzelzceļa iecirkņos līdz 80 km/h. 2000.gadā atsevišķos posmos tas bija 40-60 km/h. Savukārt Stacijas Rēzeknes II pieņemšanas parka izbūves projekts dod iespēju racionālāk izmantot Latvijas dzelzceļa infrastruktūru radot iespēju Latvijas dzelzceļam pieņemt un apkalpot vilcienu sastāvus līdz 70 vagonu garumā, ko Rēzekne II stacijā ir iespējams sadalīt īsākos un tālāk apkalpot jebkurā Latvijas dzelzceļa stacijā.
- Kopumā dzelzceļa apakšnozarē ES līdzfinansējums aplūkotajos divos projektos ir bijis 54 miljoni latu, kamēr kopējais ES ieguldījums 111,43 miljoni latu.

Enerģētika

- Var uzskatīt, ka aplūkojamajā plānošanas periodā enerģētikas nozarē ir ieguldīts ES finansējums 26,44 miljoni eiro apmērā.

14. Attiecībā uz kopējiem ieguldījumiem tautsaimniecībā ir secināts:

- Projekti nerada būtisku ietekmi uz nodarbinātību, taču nodrošina noteiktu darbavietu skaitu un dod ieguvumu nomaksātu nodokļu veidā. Kopumā pēdējo 10 gadu laikā vidēji gadā ir nodrošinātas aptuveni 933 darba vietas, tādējādi nodokļos nomaksājot kopumā 37,5 miljonus latu 2009.gada cenās.
- Aplūkoto projektu ietvaros Latvijas iedzīvotāji kopumā ir ieguvuši gandrīz 1 miljardu latu vērtus ieguvumus, kas ir projektu kopējā ekonomiskā tīrā tagadnes vērtība pret pašu ieguldītajiem 282,64 miljoniem latu. Lielākais sociāli ekonomiskais ieguvums ir bijis ūdenssaimniecības projektiem, kam seko satiksmes projekti un atkritumu apsaimniekošana.

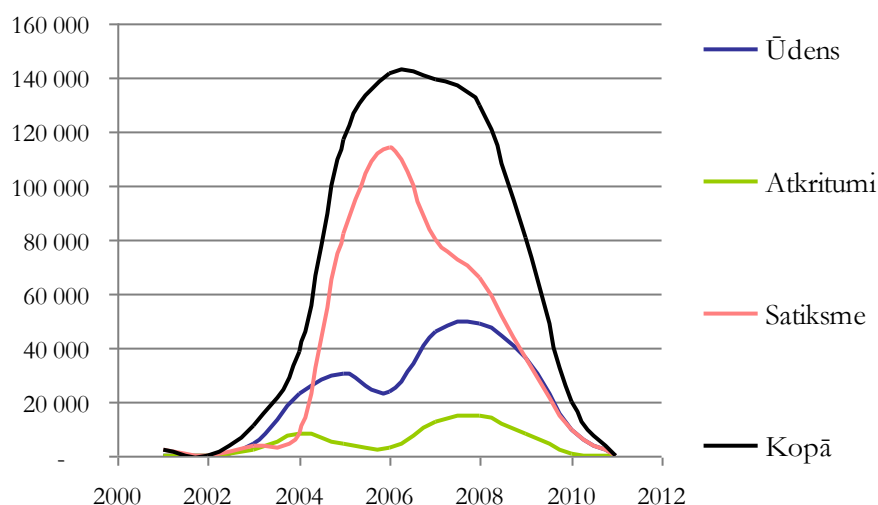
Tabula 47 Aplūkoto projektu ekonomiskā tīrā tagadnes vērtība ar ES līdzfinansējumu, tūkstošos latu, ekonomiskā iekšējās atdeves likme un izmaksu-ieguvumu attiecība

	ENPV/K	EIRR	CB ratio
Ūdenssaimniecība	702 527	35,07%	6,88
Atkritumu apsaimniekošana	5 732	8,49%	1,42
Satiksmes	251 248	14,31%	2,47
KOPĀ	959 507	22,31%	3,81

Avots: Konsultanta aprēķins

- ES faktiskās finanšu investīcijas ir koncentrējušās atsevišķos plānošanas perioda gados, radot ievērojamu valsts pasūtījumu pieprasījumu, kas sakrīt vienlaikus ar kopējo lēto aizdevumu pieejamības radīto nekustamā īpašuma cenu burbuli, atgriezeniski atsaucās uz daudzu projektu sadārdzinājumu.

Grafiks 11 Kopējā aplūkoto projektu ieguldījumu naudas plūsma pa gadiem izteikta 2009.gada cenās



Avots: Konsultanta aprēķins

15. Attiecībā uz kopējo projektu rezultātu efektivitāti no ieguldījuma viedokļa ir secināts:

- Projektu rezultātu efektivitāti īpaši vides sektorā ietekmē fakts, ka nepastāv projektu rezultātu uzraudzības kontrole pēc projekta ieviešanas. Tā, piemēram, KF īstenotajiem atkritumu apsaimniekošanas projektiem pastāv bažas par atsevišķu izveidoto poligonu ekonomisko ilgtspēju pie spēkā esošajiem tarifiem, jo faktiskais tajos apglabāto atkritumu apjoms ir ievērojami mazāks nekā tarifu aprēķinos plānotais. Tam ir vairāki iemesli, kuru izvērtējums ir ārpus šī Ziņojuma darba uzdevuma. Dotajā analizē ir konstatēts:
 - faktiskā iedzīvotāju līdzdalība atkritumu apsaimniekošanas sistēmā atpaliek no maksimāli iespējamās un tā ir 75-83%;
 - projektu īstenotajiem pašiem nav mehānismu, kā nodrošināt šo līdzdalību.
- Zināma līdzība te ir arī ar ūdenssaimniecības projektiem, ja ir nodrošināta iespēja pieslēgties centralizētai ūdens apgādei un kanalizācijai, bet iedzīvotāji dažādu iemeslu dēļ to neizmanto, ir pamats apšaubīt projekta efektivitāti.
- Tajā pat laikā attiecībā uz ūdenssaimniecības projektu efektivitāti, tajās ūdenssaimniecībās, kurās ir iespējams investīciju izmaksas ierēķināt tarifā neapdraudot iedzīvotāju maksātspēju, būtu jāvērtē ES līdzfinansējuma pamatotība no projekta finanšu efektivitātes viedokļa. Iespējams, ka šādiem projektiem būtu izdevīgāk izmantot aizņēmumu un KF līdzekļus novirzīt uz mazākām aglomerācijām.
- Projektu rezultātu efektivitātes mērījumus ierobežo tas, ka pieejamie dati uzraudzības un novērtēšanas īstenošanai, īpaši, statistika vides jomā ir ļoti nesistemātiska un nesakārtota - vienā avotā apkopotā informācija ir pretrunā ar citiem avotiem vai ar citu informāciju tajā pašā avotā.
- Projektu ilgtspēju, ietekmē arī tas, kāda ir valsts reģionālās attīstības politika un cik koordinēta tā ir ar ES līdzfinansētu projektu ieguldījumiem. Īpaši tas attiecas uz sabiedriskajiem pasažieru pārvadājumiem. Konkrētu reģionu attīstībā ir svarīga sabiedriskā transporta pārvadājumu pieejamība, kas nodrošina konkrēta reģiona pievilcīgumu iedzīvotājiem. Tādēļ, ja kādā reģionā tiek veikti ieguldījumi ūdens vai atkritumu saimniecību izaugsmei, bet no otras puses tajā pat laikā

tiek samazinātas iedzīvotāju mobilitātes iespējas (slēdzot vilcienu vai autobusu pārvadājumus), tad ieguldījumu izmantošana ir apdraudēta un to nevar uzskatīt par efektīvu līdzekļu ieguldījumu.

REKOMENDĀCIJAS

- Ūdenssaimniecības jomā ir nepieciešams turpināt investīcijas, lai nodrošinātu direktīvu prasību izpildi pilnā apmērā, papildus vēršot uzmanību uz aktivitātēm, kas saistītas ar notekūdeņu dūņu uzglabāšanu un izmantošanu.
- Plānojot investīcijas ūdensapgādes un notekūdeņu tīklu paplašināšanā ir jāizvērtē to ekonomisko ieguvumu pamatotība, kas saistīta ar jaunu pieslēgumu izveidi. Saskaņā ar VIDM izstrādātajā "Izvērtējuma ziņojumā Ūdenssaimniecības infrastruktūrā ieguldīto investīciju izvērtējums 88 aglomerācijā ar CE>2000" ietvertā informācija, apdzīvotās vietās ar zemu pakalpojuma pieejamības līmeni, pastāv sabiedriskā pakalpojuma sniedzēja bankrota risks, jo izbūvējot lielu apjomu dzeramā ūdens un notekūdens tīklus, lai nodrošinātu 95% pieslēgšanās iespējas, bet pieslēdzoties tikai 75-80% potenciālo patērētāju, tarifā iekļaujamās ieguldītās investīcijas attieksies uz jau esošajiem patērētājiem, šādi ievērojami palielinot tarifu, neizmainot pakalpojuma sniegšanas kvalitāti.
- Savukārt tajās ūdenssaimniecībās, kurās ir iespējams investīciju izmaksas ierēķināt tarifā neapdraudot iedzīvotāju maksātspēju, būtu jāvērtē ES līdzfinansējuma pamatotība no projekta finanšu efektivitātes viedokļa. Iespējams, ka šādiem projektiem būtu izdevīgāk izmantot aizņēmumu un KF līdzekļus novirzīt uz mazākām aglomerācijām.
- Turpmāk plānojot investīcijas atkritumu apsaimniekošanas jomā ir nepieciešams palielināt ieguldījumus bioloģiski noārdāmo atkritumu apsaimniekošanai, lai sasniegtu direktīvā 1999/31/EK par atkritumu poligoniem noteiktos mērķus par apglabājamo bioloģiski noārdāmo atkritumu apjoma samazināšanu. Šādu aktivitāšu ieviešana būtu jāveic kompleksi ar pasākumiem, kas saistīti ar iedzīvotāju informēšanu un izglītošanu, komposta ražošanu un izmantošanu.
- Ūdenssaimniecības un atkritumu projektiem skaidrāk formulēt mērķi attiecībā uz iedzīvotāju īpatsvara palielināšanu, kuriem ir pieejami centralizētie sadzīves ūdensapgādes un kanalizācijas un atkritumu savākšanas un pakalpojumi, jo daļā no analizētajiem projektiem mērķis definēts kā „faktiski apkalpoto vai pieslēgto” iedzīvotāju īpatsvars, kas neatbilst reālajam mērķim. Projektu investīcijas ir vērstas uz „iespēju piedalīties”. Atkritumu apsaimniekošanas projektu gadījumā poligonu apsaimniekotāji lielākoties nenodarbojas ar atkritumu savākšanu, un arī tajos gadījumos, kad to dara, viņiem nav praktisku un juridisku iespēju likt iedzīvotājiem slēgt līgumus; savukārt ūdenssaimniecības gala lietotājiem pieslēgšanās pie sistēmas jānodrošina par saviem līdzekļiem.
- Turpināt investīcijas transporta projektos veicinot Padomes lēmuma īstenošanos Latvijā saskaņā ar valsts politiku transporta nozarē un TEN-T tīkla mērķiem.
- Būtu jāturpina dažādu enerģētikas sektora projektu īstenošana atbilstoši nozares politikas izvirzītajiem mērķiem tādu, kā:
 - mājokļu energoefektivitātes programma;
 - siltumavotu rekonstrukcija un būvniecība ar mērķi paaugstināt to efektivitāti vai mazināt ietekmi uz vidi, vai aizvietot fosilo kurināmo ar atjaunojamo kurināmo un pārvades un sadales sistēmu rekonstrukcija un būvniecība ar mērķi samazināt siltumenerģijas vai siltumnesēja zudumus;
 - elektroenerģijas un siltumenerģijas ražošanas apjomu paaugstināšana no atjaunojamajiem energoresursiem, tādējādi mazinot Latvijas atkarību no primāro enerģijas resursu importa;
 - koģenerācijas staciju attīstības un enerģijas ražošanas no atjaunojamajiem enerģijas resursiem veicināšana.

- Lai izvērtētu projektu ietekmi ir svarīgi formulēt skaidrus un izmērāmus mērķus, jo tikai tādiem ir iespējams izvērtēt to sasniegšanu un sasniegšanas efektivitāti pēc projekta. Svarīgi ir noteikt gan projekta tiešos rezultātus (fiziskās izpildes indikatorus), gan projekta īstermiņa un ilgtermiņa mērķus (1-3 gadu un 5 gadu ietekmi), lai pēc projekta ieviešanas būtu iespējams izvērtēt tā ietekmi arī sistēmas pilnveidošanā.
- Lai prioretizētu un izvērtētu projektus, ir ieteicams izstrādāt vienotas vadlīnijas, saskaņā ar kurām monetizējami un novērtējami projektu sociāli ekonomiskie ieguvumi un izmaksas. Ieteicams būtu katrā sektorā izstrādāt nozares metodiku, saskaņā ar kuru projektiem varētu piemērot gan prognozes svarīgākajiem nozares rādītājiem, gan parametrus izvērtējumu veikšanai. Šādām metodikām vajadzētu iekļaut sociāli ekonomisko ieguvumu definīcijas un galvenos parametrus, saskaņā ar kuriem projektu ieguvumi ir novērtējami. Tas dotu iespēju gan sākotnējo pamatojumu (ex-ante), gan pēc projekta īstenošanas (ex-post) novērtējumu veicējiem ātrāk un efektīvāk veikt novērtējumus, kā arī politikas veidotājiem un uzraudzītājiem sekot projektu plānošanas, ieviešanas un uzturēšanas gaitai. Šeit jāatzīmē, ka esošie LVC metodiskie norādījumi izmaksu-ieguvumu analīzes veikšanai būtiski atvieglo projektu plānošanu, izvērtēšanu un salīdzināšanu. Lai arī nepilnīga un nedaudz novecojusi, metodika ir ļoti labs piemērs, kā vajadzētu strukturēt arī citu projektu (piemēram, dzelzceļa) un jomu (ūdens, atkritumu) izvērtēšanas metodikas. Bez vienojošām metodikām vai vadlīnijām, katra projekta izvērtējums ir unikāls un balstās uz citiem pieņēmumiem un nav nedz aktualizējams, nedz salīdzināms ar citiem projektiem.
- Svarīgs ar projektiem saistītās informācijas trūkums ir unificētu projektu budžetu un aktivitāšu sadalījuma neesamība. Dažādu projektu ietvaros ir izdalīti un apkopoti dažādi budžeta aspekti, kas nedod iespēju salīdzināt projektu elementus vai aktivitātes. Tā piemēram, projektu budžetos nav norādīts, kādas izmaksas ir saistītas ar tiltiem un kādas ar ceļu klātni, kādas attiecināmas uz notekūdeņiem, bet kādas – uz dzeramo ūdeni. Svarīgi ir noteikt visiem projektiem vienādu un adekvāti detaļu atskaites formātu par budžetu sadalījumu, lai būtu iespējams kvalitatīvāk izvērtēt projektos iekļauto budžetu izlietojumu. Arī projektu fizisko rādītāju izpildi ir praktiski neiespējami salīdzināt, jo projektos rādītāji apkopoti pēc dažādiem principiem. Rekomendējam izstrādāt vienotu budžetu un līgumu detalizācijas un fizisko rādītāju plānošanas un atskaišu metodiku, kas noteiktu kādi rādītāji un kā tie ir jānosaka dažādu veidu projektiem. Kaut arī ir jāparedz, ka atsevišķiem projektiem rādītāji var neiekļauties vienotā sistēmā, lielākā daļa projektu būtu vieglāk salīdzināmi un izvērtējami, ja to rādītāji būtu definēti pēc vienotas sistēmas.
- Svarīgi būtu panākt, lai par projektiem būtu centralizēti pieejama informācija, piemēram, FM datu bāzē VIS, kurā būtu jāapkopo visa ar projektiem saistīta informācija, un tā būtu faktiski lietojama.
- Līdztekus nepieciešams sistemātiski strādāt pie statistikas apkopošanas, analīzes un prezentācijas. Darba gaitā Konsultants saskārās ar virkni neapkopotu, nesistematizētu vai nepieejamu datu gan dzelzceļa, gan vides sektoros. Vissliktāk pieejamā informācija ir par tarifiem un publisko pakalpojumu sniedzēju izmaksām. Lai arī Sabiedrisko pakalpojumu regulēšanas komisijas mājas lapā ir doti tarifu apstiprināšanas lēmumi, nav pieejama nedz aprēķinu metodika, nedz jebkādi aprēķinu dati, kā arī nav iespējams salīdzināt faktiskos uzņēmumus ieņēmumu un izdevumus ar tarifu plānotajiem. Tarifus apstiprina balstoties uz nākotnes prognozēm un faktiskie uzņēmumu ieņēmumi un izdevumi netiek apkopoti. Tas ir nepieņemams informācijas trūkums, jo tarifu aprēķini faktiski satur svarīgākos nozari ietekmējošu lēmumu pieņemšanai nepieciešamos datus. Arī sektoru, īpaši, vides statistika ir ļoti nesistemātiska un nesakārtota - vienā avotā apkopotā informācija ir pretrunā ar citiem avotiem vai ar citu informāciju tajā pašā avotā. Piemēram, atkritumu un piegādātā ūdens apjomi atšķiras LVGMC datubāzēs no uzņēmumu sniegtajiem datiem anketās un tarifu norādītajiem aprēķiniem. Nozaru ministrijām ir rūpīgāk jāstrādā pie šo datu bāzu uzturēšanas gan metodiskā, gan kontroles līmenī.

- Vadošās iestādes līmenī būtu nepieciešams izstrādāt un ieviest metodiskos norādījumus projektu ekonomiskai analīzei, kas ļautu salīdzināt dažādu jomu projektus pēc vienotiem principiem. Metodikai vajadzētu balstīties uz ES ieteikto metodiku IIA veikšanai, taču specificēt parametrus, kas ir kvantificējami un galveno ieguvumu un zaudējumu vērtības.
- Svarīgi ir projektu plānošanu un uzsākšanu veikt sistemātiski un savlaicīgi, uzsākot saskaņošanu projektiem, kas ir paredzēti īstenošanai dažādos gados, lai izvairītos no būvniecības sektora pārslodzes īsos laika posmos. Būtiski ir arī koordinēt projektu ieviešanu, lai neveidotu valsts pasūtījumu pieprasījuma koncentrāciju, kas stimulē cenu burbuli un savstarpējo konkurenci būvniecības tirgū, kas attiecīgi paaugstina izmaksas, jo būvniecības, it sevišķi specializētās būvniecības kapacitāte ir ierobežota un būtiski palielinot pieprasījumu, strauji pieaug cenas.
- Plānojot KF projektus, īpaši vides sektorā, skatīt tos koordinētā valsts reģionālās attīstības politikas kontekstā, ja tāds ir.

INFORMĀCIJAS UN DATU AVOTI

- Padomes Regula (EK) Nr. 1164/94 (1994. gada 16. maijs) par KF izveidi
- Padomes Regula (EK) Nr. 1264/1999 (1999. gada 21. jūnijs), kas groza Regulu (EK) Nr. 1164/94 par Izlīdzināšanas fonda izveidi
- Komisijas Regula (EK) Nr. 1831/94 (1994. gada 26. jūlijs) par pārkāpumiem KF finansēšanā un nepareizi izmaksātu līdzekļu atgūšanu un par informācijas sistēmas izveidi šajā jomā
- Komisijas Regula (EK) Nr. 1386/2002 (2002. gada 29. jūlijs), ar ko nosaka sīki izstrādātus piemērošanas noteikumus Padomes Regulai (EK) Nr. 1164/94 attiecībā uz tās palīdzības pārvaldības un kontroles sistēmām, kas piešķirta no KF, kā arī kārtību finansiālu labojumu veikšanai
- Komisijas Regula (EK) Nr. 16/2003 (2003. gada 6. janvāris), ar ko nosaka īpašus sīki izstrādātus noteikumus, kas ievieš Padomes Regulu (EK) Nr. 1164/94 attiecībā uz izdevumu atbilstīgumu KF fonda daļēji finansētu pasākumu kontekstā
- Komisijas Regula (EK) Nr. 621/2004 (2004. gada 1. aprīlis), ar ko paredz noteikumus Padomes Regulas (EK) Nr. 1164/94 īstenošanai attiecībā uz informācijas un publicitātes pasākumiem sakarā ar KF darbību
- Komisijas Regula (EK) Nr. 2168/2005 (2005. gada 23. decembris), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1831/94 par pārkāpumiem finansēšanā no KF fonda un nepareizi izmaksātu līdzekļu atgūšanu un par informācijas sistēmas izveidi šajā jomā
- Padomes Regula (EK) Nr. 1083/2006 ar ko paredz vispārīgus noteikumus par ERAF, Eiropas Sociālo fondu un KF un atceļ Regulu (EK) Nr. 1260/1999
- ES direktīva par atkritumu poligoniem 1999/31/EC
- Padomes Direktīva 98/83/EK par dzeramā ūdens kvalitāti
- Padomes Direktīva 91/271/EEK par komunālo notekūdeņu attīrīšanu
- Padomes Direktīva 80/68/EEK par gruntsūdeņu aizsardzību pret dažu bīstamu vielu radītu piesārņojumu
- Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2000/60/EK, ar ko izveido sistēmu Kopienas rīcībai ūdens resursu politikas jomā
- Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 94/62/EK par iepakojumu un izlietoto iepakojumu
- Padomes Direktīva 91/676/EEK attiecībā uz ūdeņu aizsardzību pret piesārņojumu, ko rada lauksaimnieciskās izcelsmes nitrāti
- Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/12/EK par atkritumiem
- Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/66/EK par baterijām un akumulatoriem, un bateriju un akumulatoru atkritumiem un ar ko atceļ Direktīvu 91/157/EEK
- Padomes Direktīva 96/61/EK par piesārņojuma integrētu novēršanu un kontroli
- Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/1/EK par piesārņojuma integrētu novēršanu un kontroli
- ES direktīvas par atkritumu poligoniem 1999/31/EC specifiskais ieviešanas un finansēšanas plāns

- ES direktīvas 91/271/EEC "Par pilsētu notekūdeņu attīrīšanu" specifiskais ieviešanas un finansēšanas plāns
- ES direktīvas 98/83/EC "Par dzeramā ūdens kvalitāti" specifiskais ieviešanas un finansēšanas plāns
- Eiropas Padomes 1996.gada 23.jūlija lēmums 1692/96/EK par Kopienas vadlīnijām Trans-Eiropas tīkla attīstībai
- KF ID 2004. – 2006.gada finansēšanas periodam
- Vienotais programmdokuments 2004.-2006.gadam
- Vienotā programmdokumenta 2004. – 2006.gadam Noslēguma ziņojums
- Valsts stratēģiskais ietvara dokuments 2007.-2013. gada periodam
- Darbības programma „Infrastruktūra un pakalpojumi” un tās papildinājums, kas regulē ES Kohēzijas fonda vadību
- VIDM informatīvais ziņojums par ES līgumu, regulu un direktīvu noteiktām saistībām vides jomā un to izpildes termiņiem, 2007.gads
- VIDM ziņojums „Ūdenssaimniecības infrastruktūrā ieguldīto investīciju izvērtējums 88 aglomerācijās ar CE>2000”, 2009.gads
- VIDM ziņojums par vides investīcijām 2009.gadā, 2010.gads
- Nacionālajā programma „Ūdenssaimniecības infrastruktūras attīstība apdzīvotās vietās ar cilvēku ekvivalentu līdz 2000” Eiropas reģionālā attīstības fonda līdzekļu administrēšanai, 2004.gads
- Visu 2007. – 2013. gada plānošanas perioda Kohēzijas fonda projektu iesniegumi un cita pieejamā projektu dokumentācija (TEP, novērtējuma ziņojumi)
- IVN noslēguma ziņojums projektam 2002/LV/16/P/PT/008 VIA Baltica autoceļa uzlabošana. Saulkrastu apvedceļa būvniecība uz Latvijas valsts galvenā autoceļa A1 no 21.05km (Lilaste) līdz 40.57km (Skulte)., visiem pārējiem autoceļu projektiem - attiecīgās Reģionālās vides pārvaldes veiktais sākotnējais ietekmes uz vidi novērtējums
- Nacionālais vides politikas plāns 2004.-2008.gadam
- Enerģētikas politikas elektroenerģijas sektorā dokuments, apstiprināts ar MK 2001.gada 11.septembra sēdes protokollēmumu
- Enerģētikas attīstības pamatnostādnes 2007.-2016.gadam
- Valsts transporta politikas ilgtermiņa mērķi
- Atkritumu apsaimniekošanas valsts plāns 2006. – 2012. gadam
- EK metodiskie norādījumi „Guide to Cost-Benefit Analysis of investment projects, 2008”
- LR Finanšu ministrijas Vadlīnijām atbildīgajām iestādēm „ES fondu projektu izmaksu efektivitātes novērtēšanas un izmaksu – ieguvumu analīzes pamatprincipi”
- LR Finanšu ministrijas Vadlīnijām atbildīgajām iestādēm „ES fondu projektu izmaksu efektivitātes novērtēšanas un izmaksu – ieguvumu analīzes pamatprincipi”
- VIDM, SM, FM, EM, LVC, LDZ mājas lapas

- Atbalsta saņēmēju atbildes uz izvērtējuma ietvaros nosūtīto anketu jautājumiem

PIELIKUMI

1. PIELIKUMS VISU KF 2000-2006 PROJEKTU SARAKSTS

VIDE

1. 2004/LV/16/C/PA/002 Tehniskā palīdzība ūdenssaimniecības attīstībai pašvaldībās
2. 2006/LV/16/C/PA/001 Tehniskā palīdzība ūdenssaimniecības sektora projektu attīstībai Latvijā
3. 2001/LV/16/P/PE/007 Ūdenssaimniecības attīstība Austrumlatvijas upju baseinos
4. 2005/LV/16/C/PE/003 Ūdenssaimniecības attīstība Rīgā, III kārtā
5. 2004/LV/16/C/PE/003 Ūdenssaimniecības attīstība Liepājā, II kārtā
6. 2004/LV/16/C/PE/001 Ūdenssaimniecības attīstība Ventspilī, II kārtā
7. 2005/LV/16/C/PE/001 Ventspils siltumapgādes sistēmas attīstība (Gaisa kvalitātes uzlabošana Ventspilī)
8. 2005/LV/16/C/PE/004 Piejūras reģiona sadzīves atkritumu apsaimniekošana
9. 2000/LV/16/P/PA/001 Tehniskā palīdzība vides projektos Latvijā
10. 2000/LV/16/P/PE/001 Ūdens apgādes un kanalizācijas pakalpojumu attīstība Rīgā
11. 2000/LV/16/P/PE/002 Ūdens apgādes un kanalizācijas pakalpojumu attīstība Jelgavā
12. 2000/LV/16/P/PE/003 Ūdensapgādes un kanalizācijas pakalpojumu attīstība Ventspilī
13. 2000/LV/16/P/PE/004 Cieto sadzīves atkritumu apsaimniekošana Ventspils reģionā
14. 2001/LV/16/P/PE/005 Sadzīves atkritumu apsaimniekošana Liepājas rajonā
15. 2001/LV/16/P/PE/006 Sadzīves atkritumu apsaimniekošana Ziemeļvidzemes reģionā
16. 2001/LV/16/P/PE/008 Ūdenssaimniecības attīstība Jūrmalā
17. 2002/LV/16/P/PE/010 Sadzīves atkritumu apsaimniekošana Austrumlatgales reģionā
18. 2002/LV/16/P/PE/011 Sadzīves atkritumu apsaimniekošana Dienvidlatgales reģionā
19. 2006/LV/16/C/PE/001 Sadzīves atkritumu apsaimniekošana Ziemeļvidzemē, II kārtā
20. 2002/LV/16/P/PE/009 Ūdenssaimniecības attīstība Rēzeknē
21. 2004/LV/16/C/PE/004 Ūdenssaimniecības attīstība Daugavpilī, II kārtā
22. 2004/LV/16/C/PE/006 Malienas reģiona sadzīves atkritumu apsaimniekošana
23. 2004/LV/16/C/PE/005 Zemgales reģiona sadzīves atkritumu apsaimniekošana
24. 2004/LV/16/C/PE/002 Ūdenssaimniecības attīstība Olainē un Jaunolainē
25. 2003/LV/16/P/PA/008 Tehniskā palīdzība vides sektoram Latvijā
26. 2005/LV/16/C/PE/002 Bīstamo atkritumu apsaimniekošanas sistēma Latvijā, I kārtā

TRANSPORTS

27. 2004/LV/16/C/PA/001 Tehniskā palīdzība transporta sektorā Latvijā
28. 2004/LV/16/C/PT/001 TEN autoceļu tīkla uzlabojumi, 1. projekts
29. 2005/LV/16/C/PT/003 Liepājas ostas pievadceļu rekonstrukcija
30. 2005/LV/16/C/PT/001 Pievadceļu rekonstrukcija Ventspils ostas termināliem
31. 2001/LV/16/P/PT/007 Ritošā sastāva sakarsušo buksu atklāšanas sistēmas modernizācija (Latvijas Austrumu - Rietumu dzelzceļa koridors)
32. 2004/LV/16/C/PT/002 Austrumu-Rietumu dzelzceļa koridora iecirkņu sliežu ceļa rekonstrukcija
33. 2000/LV/16/P/PT/003 Sliežu pārmiju pārvadu nomaiņa (Latvijas Austrumu - Rietumu dzelzceļa koridors), Latvijā
34. 2001/LV/16/P/PT/006 Vilcienu kustības vadības sistēmas modernizācija (Latvijas Austrumu - Rietumu dzelzceļa koridors)

35. 2000/LV/16/P/PT/001 Via Baltica ceļa uzlabošana (Paneiropas koridors I) no 13.0 km (Gauja) līdz 21.2 km (Lilaste) Latvijā
36. 2000/LV/16/P/PT/002 Via Baltica pievedceļu uzlabošana (lidostas pievedceļš (P133) un ar to saistītais A10 ceļa posms) Rīgas rajons, Latvija
37. 2000/LV/16/P/PT/004 Stacijas Rēzekne II pieņemšanas parka būvniecība (Latvijas Austrumu - Rietumu dzelzceļa koridors), kas atrodas Rēzeknes rajonā, Latvijā
38. 2001/LV/16/P/PT/005 Via Baltica autoceļa (Koridors I) uzlabojumi posmā Rīga – Ādaži (0.0 – 6.3 km) Latvijā
39. 2000/LV/16/P/PA/005 Tehniskā palīdzība dzelzceļa sektorā
40. 2001/LV/16/P/PA/007 Tehniskā palīdzība ceļu projektos Latvijā
41. 2003/LV/16/P/PT/009 E67 Via Baltica, posms Ķekava–Iecava
42. 2005/LV/16/C/PT/002 Skrejceļa pagarināšana un apgaismojuma sistēmas rekonstrukcija starptautiskajā lidostā „Rīga”
43. 2002/LV/16/P/PT/008 Saulkrastu apvedceļa būvniecība un Via Baltica autoceļa uzlabojumi no km 21.05 (Lilaste) līdz km 40.57 (Skulte) uz valsts galvenā autoceļa A1 (Rīga Ainaži)
44. 2005/LV/16/C/PA/002 Tehniskā palīdzība Satiksmes ministrijai

CITI

45. 2001/LV/16/P/PA/006 Tehniskā palīdzība paplašinātās decentralizētās ieviešanas sistēmas EDIS ieviešanai ISPA pārvaldei Latvijā
46. 2005/LV/16/C/PA/001 Tehniskā palīdzība vadošajai iestādei Latvijā

2. PIELIKUMS IZVĒRTĒTO PROJEKTU SARAKSTS

Nr.	Projekta nosaukums	Izvērtējuma tekstā lietotais saīsinātais nosaukums
1.	2004/LV/16/C/PE/001 Ūdenssaimniecības attīstība Ventspilī, II kārtā	Ventspils ūdens II kārtā
2.	2004/LV/16/C/PE/002 Ūdenssaimniecības attīstība Olainē un Jaunolainē	Olaines un Jaunolaines ūdens
3.	2004/LV/16/C/PE/003 Ūdenssaimniecības attīstība Liepājā, II kārtā	Liepājas ūdens II kārtā
4.	2004/LV/16/C/PE/004 Ūdenssaimniecības attīstība Daugavpilī, II kārtā	Daugavpils ūdens II kārtā
5.	2004/LV/16/C/PE/005 Zemgales reģiona sadzīves atkritumu apsaimniekošana	Zemgales reģiona SAA
6.	2004/LV/16/C/PE/006 Malienas reģiona sadzīves atkritumu apsaimniekošana	Malienas reģiona SAA
7.	2005/LV/16/C/PE/002 Bīstamo atkritumu apsaimniekošanas sistēma Latvijā, I kārtā	BAPA I kārtā
8.	2005/LV/16/C/PE/003 Ūdenssaimniecības attīstība Rīgā, III kārtā	Rīgas ūdens III kārtā
9.	2005/LV/16/C/PE/004 Piejūras reģiona sadzīves atkritumu apsaimniekošana	Piejūras reģiona SAA
10.	2006/LV/16/C/PE/001 Sadzīves atkritumu apsaimniekošana Ziemeļvidzemē, II kārtā	Ziemeļvidzemes reģiona SAA II kārtā
11.	2004/LV/16/C/PT/001 TEN autoceļu tīkla uzlabojumi, I projekts	TEN I projekts
12.	2004/LV/16/C/PT/002 Austrumu-Rietumu dzelzceļa koridora iecirkņu sliežu ceļa rekonstrukcija	A-R dzelzceļa sliežu ceļi
13.	2005/LV/16/C/PT/001 Pievadceļu rekonstrukcija Ventspils ostas termināliem	Ventspils ostas pievadceļi
14.	2005/LV/16/C/PT/002 Skrejceļa pagarināšana un apgaismojuma sistēmas rekonstrukcija starptautiskajā lidostā „Rīga”	Skrejceļa pagarināšana lidostā „Rīga”
15.	2005/LV/16/C/PT/003 Liepājas ostas pievadceļu rekonstrukcija	Liepājas ostas pievadceļi
16.	2000/LV/16/P/PE/001 Ūdens apgādes un kanalizācijas pakalpojumu attīstība Rīgā	Rīgas ūdens II kārtā
17.	2000/LV/16/P/PE/002 Ūdens apgādes un kanalizācijas pakalpojumu attīstība Jelgavā	Jelgavas ūdens
18.	2000/LV/16/P/PE/003 Ūdensapgādes un kanalizācijas pakalpojumu attīstība Ventspilī	Ventspils ūdens I kārtā
19.	2001/LV/16/P/PE/005 Sadzīves atkritumu apsaimniekošana Liepājas rajonā	Liepājas reģiona SAA
20.	2001/LV/16/P/PE/006 Sadzīves atkritumu apsaimniekošana Ziemeļvidzemes reģionā	Ziemeļvidzemes reģiona SAA I kārtā
21.	2000/LV/16/P/PT/001 VIA Baltica ceļa uzlabošana (Paneiropas koridors I) no 13.0 km (Gauja) līdz 21.2 km (Lilaste) Latvijā	VIA Baltica Gauja-Lilaste posms
22.	2000/LV/16/P/PT/004 Stacijas Rēzekne II pieņemšanas parka būvniecība ((Latvijas Austrumu - Rietumu dzelzceļa koridors), kas atrodas Rēzeknes rajonā, Latvijā	Stacijas Rēzekne II pieņemšanas parks
23.	2003/LV/16/P/PT/009 E67 VIA Baltica, posms Ķekava–Iecava	VIA Baltica Ķekava–Iecava posms
24.	2000/LV/16/P/PT/002 VIA Baltica pievadceļu uzlabošana	VIA Baltica lidostas pievadceļi

	(lidostas pievedceļš (P133) un ar to saistītais A10 ceļa posms)	
25.	2002/LV/16/P/PT/008 Saulkrastu apvedceļa būvniecība un VIA Baltica autoceļa uzlabojumi no km 21.05 (Lilaste) līdz km 40.57 (Skulte) uz valsts galvenā autoceļa A1 (Rīga Ainaži)	VIA Baltica Saulkrastu apvedceļš

3. PIELIKUMS APTAUJAS ANKETU PARAUGI

Ūdenssaimniecība

Par projekta laika grafiku

1.kārtas projektam 2000/LV/16/P/PE/003 Ūdensapgādes un kanalizācijas pakalpojumu attīstība Ventspilī

Darbu kategorija atbilstoši finanšu memorandum/EK lēmumam	Saskaņā ar finanšu memorandu/ Komisijas lēmumu		Saskaņā ar KL grozījumiem		Faktiskais/plānotais	
	Sākums	Beigas	Sākums	Beigas	Sākums	Beigas
Iepirkumi	-	-	-	-	20.03.2002	15.12.2005
Būvdarbi	01.06.2001	01.10.2004	-	-	26.03.2003	14.10.2005
Projekta kopējais termiņš	22.12.2005	31.12.2005		31.08.2006	22.12.2005	31.08.2006

1. *Kādi bija galvenie iemesli projekta sākuma un beigu termiņu nobīdei pret sākotnējā Komisijas lēmumā plānoto: +22 mēneši būvdarbu uzsākšanai un +12 mēneši būvdarbu nobeigšanai – kopumā projektam +8 mēneši ?*

Par projekta finanšu izmaiņām

1.kārtas projektam 2000/LV/16/P/PE/003 Ūdensapgādes un kanalizācijas pakalpojumu attīstība Ventspilī

2. *Kādi bija galvenie projekta ietaupījuma iemesli - kopējās izmaksas sākotnējā Komisijas lēmumā plāns EUR 20 080 000 pret grozījumiem Komisijas lēmumā EUR 19 477 302 pret faktu noslēguma ziņojumā EUR 19 396 396 ?*

2.kārtas - 2004/LV/16/C/PE/001 Ūdenssaimniecības attīstība Ventspilī, II kārtā

3. *Kādi bija galvenie projekta sadārdzinājuma iemesli - kopējās izmaksas sākotnējā Komisijas lēmumā plāns EUR 21 783 620 minēto ziņojumā uzraudzības komitejai EUR 35 921 812 ?*

Par projekta mērķiem un to sasniegšanu

4. Patērētāju pieslēgumi

FAKTISKI PIESLĒGTIE – tie kas ir faktiski pieslēgti un izmanto ūdensapgādes vai kanalizācijas pakalpojumus.

IR NODROŠINĀTA IESPĒJA BŪT PIESLĒGTIEM - ietver faktiski pieslēgtos plus tos, kas varētu pieslēgties, bet kaut kādu iemeslu dēļ to nav izdarījuši

Nr.	Mērķis	Mērv.	Plānots FM/EK lēmumā	2006	2007	2008	2009	2010 (uz doto brīdi)	2011 prognoze
1	Dzeramais ūdens:								
1.1	IR NODROŠINĀTA IESPĒJA BŪT PIESLĒGTIEM	% no visiem iedzīvotājiem	90% 1.kārta 88-90% 2.kārta	88% (NZ 1.kartas proj.)				pēc 2:kārtas:	pēc 2:kārtas:
1.2	FAKTISKI PIESLĒGTIE	% no visiem iedzīvotājiem							
1.3	Kopējais faktiski pieslēgto iedzīvotāju skaits	skaits							
1.4	Projekta rezultātā no jauna faktiski pieslēgto iedzīvotāju skaits projektam 2000/LV/16/P/PE/003 „Ūdens apgādes un kanalizācijas pakalpojumu attīstība Ventspilī”	skaits							
1.5	Projekta rezultātā no jauna pieslēgto iedzīvotāju skaits projektam 2004/LV/16/C/PE/001 „Ūdenssaimniecības attīstība Ventspilī,	skaits							

Nr.	Mērķis	Mērv.	Plānots FM/EK lēmumā	2006	2007	2008	2009	2010 (uz doto brīdi)	2011 prognoze
	II kārtā								
2	Kanalizācija:								
2.1	IR NODROŠINĀTA IESPĒJA BŪT PIESLĒGTIEM	% no visiem iedzīvotājiem	88% 1.kārta 88-90% 2.kārta	86% (NZ 1.kārtas proj.)				pēc 2.kārtas:	pēc 2.kārtas:
2.2	FAKTISKI PIESLĒGTIE	% no visiem iedzīvotājiem							
2.3	Kopējais faktiski pieslēgto iedzīvotāju skaits	skaits							
2.4	Projekta rezultātā no jauna pieslēgto iedzīvotāju skaits projektam 2000/LV/16/P/PE/003 „Ūdens apgādes un kanalizācijas pakalpojumu attīstība Ventspilī”	skaits							
2.5	Projekta rezultātā no jauna pieslēgto iedzīvotāju skaits projektam 2004/LV/16/C/PE/001 „Ūdenssaimniecības attīstība Ventspilī, II kārtā”	skaits							

5. Īsi minēt galvenos iemeslus, kāpēc ir atšķirība starp faktiski pieslēgto iedzīvotāju % un iedzīvotāju %, kam ir nodrošināta iespēja pieslēgties ? (ja iemesli ir atšķirīgi dzeramā ūdens un kanalizācijas pieslēgumiem, tad paskaidrot par katru atsevišķi)

6. Noplūdes, infiltrāts, enerģijas ietaupījums

2.kārtas projektam 2004/LV/16/C/PE/001 „Ūdenssaimniecības attīstība Ventspilī, II kārtā”:

Nr.	Mērķis	Mērv.	Saskaņā ar FM/EK lēmumu	2010 progno ze	2011 prognoze
1	Ūdens zudumi tīklā	%	29%		
2	Infiltrācija kanalizācijas tīklos, %		35%		
3	Projekta rezultātā ietaupītās elektroenerģijas apjoms:	MWh			

7. Princips „Piesārņotājs maksā”

Nr.	Jautājums	Mērv.	2006	2007	2008	2009	2010 prognoze	2011 prognoze
1	Dzeramais ūdens:							
1.1	Tarifs iedzīvotājiem bez PVN	LVL/m ³						
1.2	Kopējais iedzīvotāju gada patēriņš	m ³						

Nr.	Jautājums	Mērv.	2006	2007	2008	2009	2010 prognose	2011 prognose
1.3	Tarifs juridiskām personām bez PVN	LVL/m ³						
1.4	Kopējais juridisko personu gada patēriņš	m ³						
2	Kanalizācija:							
2.1	Tarifs iedzīvotājiem bez PVN	LVL/m ³						
2.2	Kopējais iedzīvotāju gadā novadīto notekūdeņu apjoms	m ³						
2.3	Tarifs juridiskām personām bez PVN	LVL/m ³						
2.4	Kopējais juridisko personu gadā novadīto notekūdeņu apjoms	m ³						

1.kārtas projektam 2000/LV/16/P/PE/003 Ūdensapgādes un kanalizācijas pakalpojumu attīstība Ventspilī:

Nr.	Jautājums	Mērv.	
1	ISPA/KF investīciju nolietojuma apmērs dzeramā ūdens tarifā* *t.i cik liela daļa no kopējām ISPA/KF projektā veiktajām investīcijām ir iekļautas iedzīvotāju un juridisko personu dzeramā ūdens tarifa aprēķinā	%	
2	ISPA/KF investīciju nolietojuma apmērs kanalizācijas tarifā* *t.i cik liela daļa no kopējām ISPA/KF projektā veiktajām investīcijām ir iekļautas iedzīvotāju un juridisko personu kanalizācijas tarifa aprēķinā	%	

2.kārtas projektam 2004/LV/16/C/PE/001 „Ūdenssaimniecības attīstība Ventspilī, II kārtā”:

Nr.	Jautājums	Mērv.	
1	ISPA/KF investīciju nolietojuma apmērs dzeramā ūdens tarifā* *t.i cik liela daļa no kopējām ISPA/KF projektā veiktajām investīcijām ir iekļautas iedzīvotāju un juridisko personu dzeramā ūdens tarifa aprēķinā	%	
2	ISPA/KF investīciju nolietojuma apmērs kanalizācijas tarifā* *t.i cik liela daļa no kopējām ISPA/KF projektā veiktajām investīcijām ir iekļautas iedzīvotāju un juridisko personu kanalizācijas tarifa aprēķinā	%	

Par projekta finanšu un sociāli ekonomisko izdevumu un ieguvumu novērtēšanu

8. Darbavietas

1.kārtas projektam 2000/LV/16/P/PE/003 Ūdensapgādes un kanalizācijas pakalpojumu attīstība Ventspilī

Nr.	Jautājums	Mērv.	Plāns pēc projekta pieteikuma	Fakts pēc NZ 2006.g.	Fakts 2010
1	Projekta ieviešanas fāzē radītās tiešās darba vietas celtniecībā, uzraudzībā un/vai uzņēmumā	Skaits	252	350	
2	Ekspluatācijas fāzē radītās tiešās darba vietas uzņēmumā pēc projekta realizācijas	Skaits	0		

2.kārtas projektam 2004/LV/16/C/PE/001 „Ūdenssaimniecības attīstība Ventspilī, II kārtā”:

Nr.	Jautājums	Mērv.	Plāns pēc projekta pieteikuma	Fakts (prognoze, ja proj.nav noslēdzies)
1	Projekta ieviešanas fāzē radītās tiešās darba vietas celtniecībā, uzraudzībā un/vai uzņēmumā	Skaitis	144	
2	Ekspluatācijas fāzē radītās tiešās darba vietas uzņēmumā pēc projekta realizācijas	Skaitis	0	

Atkritumu apsaimniekošana

Par projekta laika grafiku

Darbu kategorija atbilstoši finanšu memorandum/EK lēmumam	Saskaņā ar finanšu memorandu/ Komisijas lēmumu		Faktiskais/plānotais	
	Sākums	Beigas	Sākums	Beigas
Iepirkumi	01.03.2005	01.12.2005	28.04.2006	05.05.2009
Būvdarbi	01.06.2006	31.12.2008	23.11.2006	10.01.2009
Projekta kopējais termiņš	28.12.2004	31.12.2009	17.08.2004	31.12.2009

1. *Kādi bija galvenie iemesli projekta sākuma un beigu termiņu nobīdei pret sākotnējā Komisijas lēmumā plānoto: +14 mēneši iepirkumu uzsākšanai, +41 mēnesis iepirkumu nobeigšanai un +6 mēneši būvdarbu uzsākšanai?*

Par projekta finanšu izmaiņām

2. *Kādi bija galvenie projekta sadārdzinājuma iemesli - kopējās izmaksas sākotnējā Komisijas lēmumā plāns EUR 6 605 212, pret Komisijas lēmuma grozījumiem EUR 7 684 852 pret faktu noslēguma ziņojumā EUR 8 850 298?*

3. *Kāda ir Projekta ietvaros rekultivēto izgāztuvju kopējā platība?*

Nr.	Jautājums	Mērv.	Plānots FM	NZ
1	Projekta ietvaros rekultivēto izgāztuvju skaits	skaits	22	22
2	Projekta ietvaros rekultivēto izgāztuvju kopējā platība	ha	?	?

4. Poluters pay princips

Nr.	Jautājums	Mērv.	2009	2010 progn oze	2011 progn oze
1	Tarifa likme bez PVN iedzīvotājiem par centralizēti savāktajiem cietajiem sadzīves atkritumiem (CSA)	LVL/ m ³			
2	Tarifa likme bez PVN juridiskām personām par centralizēti savāktajiem CSA	LVL/ m ³			
3	Tarifa likme bez PVN par apglabāšanai un pārstrādei pieņemtajiem CSA	LVL/ tonnu			

Nr.	Jautājums	Mērv.	
1	Nolietojuma % par ISPA/KF projektā veiktajām investīcijām, kas iekļauts tarifa aprēķinā	%	

5. Kopš kura gada un pa kādām atkritumu kategorijām tiek veikta apglabāto un otrreizējai pārstrādei nodoto atkritumu uzskaitē?

Par projekta finanšu un sociāli ekonomisko izdevumu un ieguvumu novērtēšanu

6. Citi jautājumi sociāli ekonomisko ieguvumu novērtējumam:

Nr.	Mērķis	Mērv.	2009	2010 prognoze	2011 prognoze
1	Apglabāšanai un pārstrādei pieņemtie CSA	tonnas			
2	Otrreizējai pārstrādei nodotie materiāli	tonnas			
2.1	Stikls	tonnas			
2.2	Plastmasa	tonnas			
2.3	Papīrs	tonnas			
2.4	Metāls	tonnas			
2.5	Komposts	tonnas			
2.6	Citi	tonnas			
3	Otrreizējo materiālu vidējā cena bez PVN	LVL/tonnu			
3.1.	Stikls	LVL/tonnu			
3.2.	Plastmasa	LVL/tonnu			
3.3.	Papīrs	LVL/tonnu			
3.4.	Metāls	LVL/tonnu			
3.5.	Komposts	LVL/tonnu			

Nr.	Mērķis	Mērv.	2009	2010 prognoze	2011 prognoze
3.6.	Citi	LVL/tonnu			
4	Iegūtās bio-gāzes apjoms (ja piemērojams)	MWh			
5	Iegūtās bio-gāzes pārdošanas cena bez PVN (ja piemērojams)	LVL/MWh			

7. Darbavietas

Nr.	Jautājums	Mērv.	Plāns pēc projekta	Fakts pēc NZ	Fakts
1.	Projekta ieviešanas fāzē tiešās darba vietas celtniecībā, uzraudzībā un/vai uzņēmumā:		47	-	
1.1.	Projekta laikā radīto PILNA laika darbavietu skaits	Skaits			
1.2.	Projekta laikā radīto NEPILNA laika darbavietu skaits	Skaits			
2.	Ekspluatācijas fāzē tiešās darba vietas uzņēmumā:		17	-	
2.1.	Pēc projekta radītās PILNA laika darbavietu skaita izmaiņas	Skaits + pieaugums - samazinājums			
2.2.	Pēc projekta radītās NEPILNA laika darbavietu skaita izmaiņas	Skaits + pieaugums - samazinājums			

Par projekta mērķiem un to sasniegšanu

8. Iedzīvotāju iesaiste centralizētajā CSA savākšanas sistēmā

FAKTISKI PIEDALĀS – tie kas faktiski piedalās un izmanto centralizēto CSA savākšanas sistēmu.

IR NODROŠINĀTA IESPĒJA PIEDALĪTIES - ietver tos, kas faktiski piedalās centralizētajā CSA savākšanas sistēmā, pluss tos, kas varētu piedalīties, bet kaut kādu iemeslu dēļ to nedara.

Nr.	Mērķis	Mērv.	2009	2010 prognoze	2011 prognoze
1	IR NODROŠINĀTA IESPĒJA PIEDALĪTIES -				
1.1	% no visiem reģiona iedzīvotājiem	% no visiem iedzīvotājiem			
1.2	% no pilsētu iedzīvotājiem	% no pilsētu iedzīvotājiem			
1.3	% no lauku teritoriju iedzīvotājiem	% no lauku iedzīvotājiem			
2	FAKTISKI PIEDALĀS				
2.1	% no visiem reģiona iedzīvotājiem	% no visiem iedzīvotājiem			

Nr.	Mērķis	Mērv.	2009	2010 prognoze	2011 prognoze
2.2	% no pilsētu iedzīvotājiem	% no pilsētu iedzīvotājiem			
2.3	% no lauku teritoriju iedzīvotājiem	% no lauku iedzīvotājiem			

9. Īsi minēt galvenos iemeslus, kāpēc ir atšķirība starp iedzīvotāju %, kas faktiski piedalās un iedzīvotāju %, kam ir nodrošināta iespēja piedalīties centralizētajā CSA savākšanas sistēmā?

Transports

Par projekta laika grafiku

Darbu kategorija atbilstoši finanšu memorandum/EK lēmumam	Saskaņā ar finanšu memorandu/ Komisijas lēmumu		Saskaņā ar KL grozījumiem		Faktiskais/plānotais	
	Sākums	Beigas	Sākums	Beigas	Sākums	Beigas
Iepirkumi	01.09.2000	-	-	-	07.02.2001	15.07.2004
Būvdarbi	01.03.2001	31.10.2001	01.03.2001	31.10.2003	04.05.2001	15.06.2004
Projekta kopējais termiņš	23.10.2000	31.12.2003		31.12.2004	23.10.2000	31.12.2004

1. Kādi bija galvenie iemesli projekta sākuma un beigu termiņu nobīdei pret sākotnējā Komisijas lēmumā plānoto: +5 mēneši iepirkumu uzsākšanai, +2 mēneši būvdarbu uzsākšanai un +31 mēnesis būvdarbu nobeigšanai – kopumā projektam +12 mēneši ?

Par projekta finanšu izmaiņām

2. Kādi bija galvenie projekta ietaupījuma iemesli - kopējās izmaksas sākotnējā Komisijas lēmumā plāns EUR 6 250 000 pret grozījumiem Komisijas lēmumā EUR 5 920 171 pret faktu noslēguma ziņojumā EUR 5 924 721?

Par projekta finanšu un sociāli ekonomisko izdevumu un ieguvumu novērtēšanu

3. Darbavietas

Nr.	Jautājums	Mērv.	Plāns pēc projekta pieteikuma	Fakts pēc NZ	Fakts 2010
1.	Projekta ieviešanas fāzē radītās tiešās darba vietas celtniecībā, uzraudzībā un/vai uzņēmumā	Skaitis	28		
2.	Ekspluatācijas fāzē radītās tiešās darba vietas uzņēmumā pēc projekta realizācijas	Skaitis	1,26		

4. *Kāds ir iegūtais vidējais ceļa laika samazinājums (vai ātruma pieaugums) projektā iekļautajos posmos ?*

5. *Kāds ir iegūtais automašīnu nolietojuma izmaksu samazinājums (vai vismaz projekta posmā dominējošais profils un posmu garums) projektā iekļautajos posmos ?*

6. *Kāds ir iegūtais negadījumu riska (vai plānotais negadījumu skaits) samazinājums projektā iekļautajos posmos ?*

4.PIELIKUMS PROJEKTU INDIVIDUĀLĀS KARTIŅAS