

I. LAIKA GRAFIKS

Darbu kategorija atbilstoši KL	Saskaņā ar KL		Saskaņā ar KLG grozījumiem		Faktiskais/plānotais	
	Sākums	Beigas	Sākums	Beigas	Sākums	Beigas
Iepirkumi	-	-	-	-	09.11.2005	02.12.2009
Būvdarbi	01.06.2006	01.07.2008	01.06.2006	30.09.2010	08.01.2007	31.10.2010
Projekta kopējais termiņš	15.12.2005	31.12.2008		31.12.2010	15.12.2005	31.12.2010

Projekta termiņu nobīdes pret KL plānoto: +7 mēneši būvdarbu uzsākšanai un +28 mēneši būvdarbu nobeigšanai – kopumā projekta pabeigšanai +24 mēneši.

Saskaņā ar projekta dokumentos minēto, kavējums projekta uzsākšanai skaidrojams ar vairākiem objektīviem iemesliem (t.sk. nepārvaramas varas apstākļiem), kuru dēļ mainījās atsevišķu projekta komponentu (Karaostas tilta renovācijas būvdarbu un Jaunā ostas pievedceļa projektēšanas) līgumu uzsākšanas un izpildes termiņi. Iepilnātajā laikā nebija iespējams izsludināt konkursu par ostas pievedceļa būvdarbu un būvdarbu uzraudzības veikšanu sākotnēji paredzētajos termiņos, jo veicot projektēšanas darbus vienai no dzelzceļu pārbrauktuvēm radās tehniski sarežģījumi saistībā ar projekta saskaņošanu atbilstoši normatīvo aktu prasībām, kas aizņēma daudz laika. Attiecībā uz Karaostas tilta renovācijas būvdarbu aizkavēšanos galvenais iemesls bija 2006.gada 12.jūlija avārija, kuras rezultātā tankkuģis „Anna” pilnībā sadragāja tilta Ziemeļu daļas laidumu konstrukcijas un balstu. Ievērojot visas nepieciešamās iepirkumu procedūras, kā arī veicot būtiskas izmaiņas tehniskā projekta dokumentācijā, tika radīti apstākļi, kas nodrošinās projekta mērķu sasniegšanu. Tā kā šis process bija laikietilpīgs un sarežģīts, bija nepieciešams būtiski pagarināt būvdarbu izpildes termiņu. Augstākminēto iemeslu dēļ nācās pagarināt kopējo projekta beigu termiņu.

II.FINANSĒJUMS

Projekts vēl nav oficiāli noslēdzies, bet saskaņā ar uz Ziņojama sagatavošanas brīdi pieejamo informāciju paredzams, ka projekta faktiskās attiecināmās izmaksas sakrītīs ar KL noteiktajām 11 421 015 eiro.

Galvenokārt ietaupījumu dēļ ostas auto pievadceļu būvdarbos, projekta būvdarbu un pakalpojumu līgumu ietvaros radies 1,13 miljonu eiro ietaupījums. Ietaupījums tiks novirzīts daļēji Karaostas tilta avārijas radītā sadārdzinājuma segšanai, līdz ar to projekta faktiskās attiecināmās izmaksas sakrītīs ar KL noteiktajām.

III. MĒRĶI UN TO SASNIEGŠANA

Mērķi saskaņā ar KL	Mērķu izpilde pēc NZ un atbalsta saņēmēja sniegtās informācijas	Mērķu izpilde: P-pilnībā D-daļēji N-nav izpildīts
Latvijas transporta politikas mērķa - efektīvas, drošas, sabalansētas un konkurētspējīgas transporta sistēmas izveidošana - kontekstā projekts dos ieguldījumu Latvijas lielo ostu konkurētspējas veicināšanā Baltijas jūras reģionā. Liepājas osta ir TEN tīkla sastāvdaļa Latvijā un nozīmīgs transporta mezgls (osta), kā arī atrodas Austrumu - Rietumu tranzīta virziena maršrutā (dzelzceļš un autoceļš).	Veicot projektā paredzētās aktivitātes mērķis tiks izpildīts.	P
Projekta vispārīgais mērķis ir uzlabot Liepājas ostas kopējo sasniedzamību (ar autoceļiem un dzelzceļu), lai veicinātu tālāku ostas attīstību un veicinātu tās konkurētspēju ar citam Baltijas jūras reģiona ostām.	Mērķis ir izpildīts. Veicot projektā paredzētās aktivitātes, ir uzlabota ostas kopējā sasniedzamība.	P
Projekta specifiskie mērķi ir sekojoši:		
- palielināt Liepājas dzelzceļa mezgla kravu caurlaidspēju no 4,5 – 5,0 miljoniem tonnu līdz 5,7-6,4miljoniem tonnu;	Mērķis ir izpildīts. Veicot projektā paredzētās investīcijas dzelzceļa infrastruktūrā, kā arī optimizējot dzelzceļu pārbrauktuves, var uzskatīt, ka ir sasniegts sākotnējā TEP un PV prognozētais kapacitātes ieguvums. Jāņem gan vērā fakts, ka faktiskais kravu apgrozījums 2008. un 2009.gadā Liepājas ostā ir bijis mazāks par 5 miljoniem tonnu un pagaidām nesasniedz palielināto dzelzceļa kapacitātes apjomu.	P
- samazināt satiksmes sastrēgumus pie dzelzceļa pārbrauktuves (Raiņa iela), uzlabojot satiksmes plūsmu, kā rezultātā tiek ietaupīts laiks un finansu resursi;	Uz Ziņojuma sagatavošanas brīdi Konsultantam nav pieejami dati par satiksmes plūsmu uz pārbrauktuvi.	n/a
- izveidot autokravu transporta tranzīta ceļu uz ostu, kas nodrošina nepieciešamo kapacitāti un tehniskās prasības un novirza šo transporta plūsmu no pilsētas centra, tādā veidā uzlabojot satiksmes drošību un vidi pilsētā;	Var pieņemt, ka mērķis ir izpildīts. Veicot projektā paredzētās investīcijas autoceļos, kā arī optimizējot dzelzceļu pārbrauktuves, var uzskatīt, ka ir sasniegts sākotnējā TEP un PV prognozētais.	P
- samazināt satiksmes sastrēgumus pie vien līmeņa dzelzceļa pārbrauktuvi, tādā veidā samazinot autotransporta izdevumus un braukšanas laiku;	Uz Ziņojuma sagatavošanas brīdi Konsultantam nav pieejami dati par satiksmes plūsmu un sastrēgumiem uz pārbrauktuvi.	n/a
- uzlabot servisa kvalitāti kuģiem, kas ienāk un iziet no Karaostas kanāla (samazinot tilta izgriešanas laiku), šādā veidā sekmējot efektīvu ostas iekārtu izmantošanu, kas atrodas kanāla abos krastos;	Mērķis izpildīts. Saskaņā ar atbalsta saņēmēja sniegto informāciju tilta izgriešanās laiks samazināts saskaņā ar sākotnēji plānoto.	P
- plašākā mērogā projekts nodrošinās ilgtspējīgu Liepājas pilsētas attīstību, nodrošinot nosacījumus turpmākai saimnieciskās darbības attīstībai, satiksmes sistēmas optimizāciju un Liepājas iedzīvotāju apkārtējās vides apstākļu uzlabošanu.	Veicot projektā paredzētās aktivitātes mērķis izpildīts.	P

IV. SOCIĀLI EKONOMISKIE IEGUVUMI

KVANTIFICĒJAMIE SEI

IEGUVUMI(+)/ IZDEVUMI (-) saskaņā ar PI	Aktualizētā tīrā tagadnes vērtība (uz 2010.g.)
ieguvumi no nodarbinātības	784 522 €
transporta līdzekļu ekspluatācijas izmaksu ietaupījums	5 577 655 €
ieguvums no kravu apgrozījuma pieauguma	11 421 396 €
braukšanas laika ietaupījums	1 938 557 €
Ieguvums no pārbrauktuves iekonomētā laika	119 392 €
ietaupījums no negadījumu skaita samazinājuma	860 814 €
KOPĀ	20 702 336 €

IIA ANALĪZE	Sākotnējā TEP aprēķinātais	Aktualizācija (uz 2010.g.)
Projekta investīcijas	10 191 819 €	11 421 556 €
Iekšējā atdeves likme (EIRR/K)	25,7%	>100%
Projekta tīrā tagadnes vērtība (ENPV/K)	37 494 000 €	18 500 918 €
Ieguvumu / izmaksu attiecība	3,55	3,58

NEKVANTIFICĒJAMIE SEI

PI paredz, ka projekta īstenošana sniegs sekojošus nekvantificējamus SEI:

- radīs priekšnoteikumus ostas infrastruktūras attīstībai - triju papildu dzelzceļa līniju izbūve Ziemeļu parkā dos iespēju nozīmīgi uzlabot Karaostas kanālā esošo pietauvošanās vietu un vilciena rezerves ceļu darbību. Ziemeļu parka un Rietumu parka savienošana ar jaunu dzelzceļa līniju veicinās darbību ostas daļās, kurās pašlaik netiek veiktas nekādas darbības;
- apkārtējās vides uzlabošana Liepājas pilsētā - ja tiktu radīti jauni piekļuves ceļi ostai, nozīmīgi tiktu samazināta kravu pārvadājumu satiksmes intensitāte pilsētas centrālajā daļā vai dzīvojamajos rajonos. Tā rezultātā, samazinātos trokšņu līmenis un gaisa un augsnes piesārņojums;
- piekļūšanas nodrošināšana - tilta rekonstrukcija uzlabos pārvietošanās iespējas starp dzīvojamo māju rajonu Karaostā un centrālo pilsētas daļu. Būtiski tiks ietekmēta arī to skolēnu drošība, kuri apmeklē skolu pilsētas centrālajā daļā.

Projekta ieviešanas noslēgums sakrīt ar dotā izvērtējuma izstrādi. Par to, vai un kādā mērā ir īstenojušies projekta nekvantificējamie SEI objektīvi varēs spriest pēc vismaz pāris gadiem.

DARBA VIETAS

Nr.	Darba vietas	Mērv.	Plāns pēc PI	Fakts
1.1.	Projekta ieviešanas fāzē radītās tiešās darba vietas celtniecībā, uzraudzībā un/vai uzņēmumā	Skaitis	125	Nevar pateikt
1.2.	Projekta ieviešanas fāzē radītās netiešās darba vietas celtniecībā, uzraudzībā un/vai uzņēmumā	Skaitis	15	Nevar pateikt
2.1.	Ekspluatācijas fāzē radītās tiešās darba vietas uzņēmumā pēc projekta realizācijas	Skaitis	10	0
2.2.	Ekspluatācijas fāzē radītās netiešās darba vietas uzņēmumā pēc projekta realizācijas	Skaitis	-	-

