

Projekta

“Infrastruktūras uzlabošana uzņēmējdarbības attīstībai Ādažos”

I kārtas izmaksu – ieguvumu analīze

Decembris, 2024

Satura rādītājs

1.	Esošās situācijas raksturojums	5
1.1.	Ādažu novada sociāli-ekonomiskās situācijas galvenie raksturlielumi	5
1.2.	Projektā iekļauto ielu tehniskā stāvokļa īss apraksts un risināmās problēmas	5
1.3.	Īss Projekta teritorijā strādājošo komersantu raksturojums	7
1.4.	Projekta infrastruktūras uzturēšanas izmaksas	7
1.5.	Satiksmes intensitātes novērtējums Jaunkūlu ielā	8
1.6.	Ceļu satiksmes negadījumi Jaunkūlu ielā	8
2.	Situācijas apraksts ar un bez projekta realizācijas	9
2.1.	Mērķa grupu vajadzības un Projekta identifikācija	9
2.2.	Alternatīvas bez Projekta scenārijs	9
2.3.	Projekta aktivitātes un sasniedzamie rezultāti	9
2.3.1.	Projektā plānotās galvenās aktivitātes	9
2.3.2.	Projekta ieviešanas termiņi	10
2.4.	Projekta saistība ar pašvaldības plānošanas dokumentiem	10
3.	Projekta finanšu analīze	11
3.1.	Projekta finanšu un sociāli – ekonomiskās analīzes makroekonomiskie un metodoloģiskie pieņēmumi	11
3.2.	Projekta radītie ieņēmumi Ādažu novada pašvaldībai	12
3.3.	Projekta rezultātu uzturēšanas izmaksu novērtējums	12
3.3.1.	Scenārijs bez Projekta realizēšanas	12
3.3.2.	Scenārijs ar Projekta realizēšanu	12
3.4.	Projekta ieguldījumu izmaksas un finansēšanas avoti	13
3.5.	Projekta finansiālā ilgtspēja	13
3.6.	Projekta finanšu analīzes rezultātu kopsavilkums	14
4.	Projekta sociāli – ekonomiskā analīze	15
4.1.	Sociāli – ekonomisko ieguvumu identifikācija un galvenie pieņēmumi	15
4.2.	Fiskālās korekcijas	15
4.3.	Funkcionalitātes un sasniedzamības uzlabojumu rezultātā radītie papildus vērtības ieguvumi esošajiem komersantiem	16
4.4.	Satiksmes dalībnieku ieguvumi	17
4.4.1.	GVDI pieaugums	17
4.4.2.	Satiksmes dalībnieku brauciena laika ieguvumi	17
4.4.3.	Satiksmes dalībnieku brauciena izmaksu (autokilometru) ietaupījumi	19
4.5.	SEG emisiju samazinājuma ieguvumi	20
4.6.	Vides ieguvumi, kas izriet no kanalizācijas infrastruktūras pieejamības	21
4.7.	Sociāli – ekonomiskās analīzes kopsavilkums	22
4.8.	Kvalitatīvi novērtēto SEI identifikācija un raksturojums	22
5.	Risku analīze	24
	Pielikumi	27
1.	Pielikums. IIA detalizētie aprēķini	27

Tabulu rādītājs

Tabula 1	Ādažu novada galvenie sociāli ekonomiskie rādītāji	5
Tabula 2	Projekta I kārtā iekļauto Jaunkūlu ielas posmu raksturojums	6
Tabula 3	Projekta I kārtas teritorijā strādājošie komersanti	7
Tabula 4	Satiksmes GVDI novērtējums Projekta I kārtā iekļautajos posmos	8
Tabula 5	Projekta I kārtas rezultātā radītās izmaiņas Projektā iekļauto ielu posmu parametros	9
Tabula 6	Projekta I kārtas budžets (EUR)	10
Tabula 7	Makroekonomiskie pieņēmumi cenu indeksu izmaiņām (pa gadiem)	11
Tabula 8	Projekta I kārtas finanšu avotu novērtējums	13
Tabula 9	Projekta I kārtas finansiālās ilgtspējas aprēķins (tūkst. EUR)	14
Tabula 10	Projekta I kārtas finanšu analīzes rezultātu kopsavilkums	14

Tabula 11 Projekta I kārtas attiecināmo ieguldījumu fiskālās korekcijas, EUR.....	15
Tabula 12 Projekta I kārtas teritorijā strādājošo komersantu GVA par 2023. gadu	16
Tabula 13 Projekta I kārtas teritorijā strādājošo komersantu GVA pieauguma Projekta ietekmē novērtējums (tūkst. EUR) , 2024. gada cenās.....	17
Tabula 14 Satiksmes intensitātes ikgadējā pieauguma izmaiņu prognoze.....	17
Tabula 15 Satiksmes dalībnieku pārvietošanās vidējais ātrums (km/h) situācijā BEZ un AR Projektu	18
Tabula 16 Projektu Satiksmes dalībnieku laika izmaksas (EUR/h)	18
Tabula 17 Satiksmes dalībnieku autokilometra izmaksas (EUR/km) 2024. gada cenās	19
Tabula 18 Transportlīdzekļu vidējais izlīdzinātais degvielas patēriņš (l/km) pie dažādiem normālprofilu un brauktuves seguma tehniskajiem stāvokļiem.....	20
Tabula 19 Transportlīdzekļu veidu fosilās izcelsmes degvielas vidēji svērtais blīvums, zemākais sadegšanas siltums un CO ₂ e emisijas faktors.....	20
Tabula 20 Sociāli – ekonomiskie ieguvumi, kas rodas no ūdenssaimniecības sistēmu izbūves	21
Tabula 21 SEI faktoru un izmaksu kopsavilkums un to diskontētās vērtības IIA pārskata periodā	22
Tabula 22 Sociāli – ekonomiskās analīzes rezultātu kopsavilkums.....	22
Tabula 23 Kvalitatīvi novērtēto sociāli – ekonomisko ieguvumu un izmaksu kopsavilkums	22
Tabula 24 Identificētie riski, to ietekmes un varbūtības, kā arī preventīvo pasākumu novērtējums	24

Ilustrāciju rādītājs

Ilustrācija 1 Projektā iekļautās Jaunkūlu ielas posma atrašanās vieta Ādažu pilsētā	6
Ilustrācija 2 Projekta I kārtā iekļautās Jaunkūlu ielas seguma fotoattēlu kolāža	6
Ilustrācija 3 Projekta I kārtas rezultātā radītie satiksmes dalībnieku laika ieguvumi (tūkst. EUR/gadā)	18
Ilustrācija 4 Projekta I kārtas rezultātā radītie satiksmes dalībnieku brauciena izmaksu ieguvumi (tūkst. EUR/gadā)	19
Ilustrācija 5 Projekta I kārtas rezultātā radītie SEG emisiju samazinājuma ieguvumi (tūkst. EUR un tonnas gadā)20	

Izmantotie saīsinājumi un terminoloģija

a/b	asfaltbetons
B/C	ieguvumu un izmaksu attiecība
CFLA	Centrālā finanšu un līgumu aģentūra
CKS	Centralizētās kanalizācijas sistēma
CSNg	Ceļu satiksmes negadījumi
CSP	Centrālā statistikas pārvalde
ES	Eiropas Savienība
ENPV	ekonomiskā neto pašreizējā vērtība
ERAF	Eiropas Reģionālās attīstības fonds
ERR	ekonomiskā ienesīguma norma
FNVPc	finansiālais investīciju neto tagadnes ienesīgums
FNVPk	finansiālais kapitāla neto tagadnes ienesīgums
FRRc	finanšu iekšējā investīciju peļņas norma
FRRk	finanšu iekšējā kapitāla peļņas norma
GVA	bruto papildus pievienotā ekonomiskā vērtība
GVDI	gada vidējā diennakts intensitāte
IIA	izmaksu un ieguvumu analīze
IIN	iedzīvotāju ienākumu nodoklis
IKP	iekšzemes kopprodukts
LVC Metodiskie	

norādījumi	VSIA "Latvijas valsts ceļi" vadlīnijas "Metodiskie norādījumi autoceļu projektu izmaksu – ieguvumu analīzes sagatavošanai" (2019)
NP	ielas normālprofils
NVA	Nodarbinātības Valsts aģentūra
Projekts	Projekts "Infrastruktūras uzlabošana uzņēmējdarbības attīstībai Ādažos" I kārtā
Projekta teritorija	Uzņēmējdarbības apbūves vai funkcionālās teritorijas, kuru sasniedzamību nodrošina Projektā iekļautais pārbūvējamais Jaunkūlu ielas posms Ādažu pilsētā
PVN	pievienotās vērtības nodoklis
SAM 5.1.1.1.	Eiropas Savienības kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam 5.1.1. specifiskā atbalsta mērķa "Vietējās teritorijas integrētās sociālās, ekonomiskās un vides attīstības un kultūras mantojuma, tūrisma un drošības veicināšana pilsētu funkcionālajās teritorijās" 5.1.1.1. pasākums "Infrastruktūra uzņēmējdarbības atbalstam"
SEI	sociāli – ekonomiskie ieguvumi
VARAM	Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija

1. Esošās situācijas raksturojums

1.1. Ādažu novada sociāli-ekonomiskās situācijas galvenie raksturojumi

Ādažu novads atrodas Pierīgas statistiskajā reģionā. Iedzīvotāju skaits 2024. gada sākumā novadā sasniedza 23,3 tūkst., kas sastāda 1,2% no Latvijas iedzīvotāju skaita. Iedzīvotāju skaitam Ādažu novadā ir tendence pieaugt, kas ir saistīts gan ar labvēlīgu migrācijas bilanci, gan arī pozitīvo dabisko pieaugumu.

Tabula 1 Ādažu novada galvenie sociāli ekonomiskie rādītāji

Nr.	Nosaukums	2020	2021	2022	2023	2024
1	2	3	4	5	6	7
1	Iedzīvotāju skaits Ādažu novadā ¹	20 637	21 134	21 944	22 759	23 281
2	Demogrāfiskā slodze ²	627	606	609	610	609
3	Bezdarba līmenis (%) ³	3,8	3,0	2,6	2,7	2,7
4	Iekšzemes kopprodukts (IKP) Ādažu novadā ⁴ (tūkst. EUR)	206 832	241 214	n/a	n/a	n/a
5	IKP uz vienu iedzīvotāju (EUR)	9 901	11 208	n/a	n/a	n/a

Demogrāfiskās slodzes līmenis Latvijā kopumā 2024. gadā bija 623 cilvēki, kamēr Ādažu pilsētā – 609. Darbspējas vecumā esošo cilvēku skaits Ādažu novadā augstāks zemāks nekā vidēji Latvijā. Viena laikus, demogrāfiskā slodze kopumā arī ir daudz labvēlīgāka, tā kā personu līdz darbības vecumam (bērnu) īpatsvars ir par 36% augstāks nekā vidēji Latvijā.

Bezdarba līmenis Latvijā uz 2024. gada 31. maiju sasniedza 3,8%, bet Ādažu novadā 2,7%. Tas ir viens no zemākajiem rādītājiem Pierīgas reģionā, kur kopējais bezdarba līmenis bija 3,0%, un ievērojami zemāks nekā t.s. “veselīgais” bezdarbs, kas tradicionāli tiek uzskatīts 4% līmenī. Ir iespējams runāt par pilnu nodarbinātību.

Kopējais IKP Latvijā 2021. gadā sasniedza 33,348 miljardus eiro jeb uz vienu iedzīvotāju EUR 17 710. Radītais IKP uz vienu iedzīvotāju Ādažu novadā ir par 37% zemāks. Tas ir skaidrojams tikai ar to, ka ļoti nozīmīga Ādažu novada iedzīvotāju daļa strādā Rīgas pilsētā (Saskaņā ar VID datiem - 55% no darbaspējīgajiem iedzīvotājiem 2020. gadā).

1.2. Projektā iekļauto ielu tehniskā stāvokļa īss apraksts un risināmās problēmas

Projekta I kārtā ir iekļauta Jaunkūlu ielas posma pārbūve Ādažu pilsētā kopumā 660 m garumā.

Jaunkūlu iela, saskaņā ar Ādažu novada teritorijas plānojuma transporta shēmu, ir maģistrālā iela, kas esošajā situācijā faktiski nepilda maģistrālās ielas funkcijas. Tā apkalpo ražošanas teritorijas un nodrošina iedzīvotāju piekļuvi saviem īpašumiem. Jaunkūlu ielā noris vietējā transporta kustība, ar būtisku kravu transporta un traktortehnikas īpatsvaru.

Esošais Jaunkūlu ielas asfaltbetona brauktuves platums ir 7,0m līdz 11,0m. Ielai nav gājēju ietves, nav apgaismojuma un nav lietuvu atvades sistēmas. Ielas sega lielākoties ir nolietojusies – sastopami brauktuves segas iesēdumi un bedres, vietām izveidojies plaisu tīkls, kas pasliktina satiksmes drošību un pārvietošanās komfortu. Ielas brauktuves malas vairākos posmos nav vizuāli uztveramas, jo robežojas ar no brauktuves neatdalītiem asfaltētiem laukumiem, kuri tiek izmantoti komersantu (t.sk. to klientu un darbinieku) automašīnu novietošanai.

Jaunkūlu ielā ir organizēta divvirzienu satiksmes plūsma. Ilustrācija Nr. 1 atspoguļo Projekta I kārtā iekļautās Jaunkūlu ielas posma novietojumu Ādažu pilsētas teritorijā. Projekta II un III kārtā tiek paredzēta Jaunkūlu ielas

¹ IRS031. Iedzīvotāju skaits gada sākumā, tā izmaiņas un dabiskās kustības galvenie rādītāji reģionos, pilsētās un novados 2012 - 2023

² CSP dati. Atsauces kods - IRD021. Demogrāfiskās slodzes līmenis reģionos, valstspilsētās un novados gada sākumā 2012 - 2023

³ NVA dati. <https://www.nva.gov.lv/lv/bezdarba-statistika>

⁴ CSP dati. Atsauces kods - KR060. Iekšzemes kopprodukts un bruto pievienotā vērtība reģionos, valstspilsētās un novados faktiskajās cenās (pēc administratīvi teritoriālās reformas 2021. gadā), (tūkst. eiro) 2018 - 2021

atlikušā posma līdz Plostnieku ielai pārbūve 200 metru apjomā, kā arī Veckūļu ceļa posma pārbūve 150 metru apjomā.

Ilustrācija 1 Projektā iekļautās Jaunkūļu ielas posma atrašanās vieta Ādažu pilsētā



Kartes pamatne: OpenStreetMap

Tabula Nr. 2 norāda atsevišķus to Jaunkūļu ielas posmus, kuros ir atšķirīgi dažādi IIA novērtējumu un rezultātus ietekmējoši ielas tehniskie un funkcionālie parametri.

Tabula 2 Projekta I kārtā iekļauto Jaunkūļu ielas posmu raksturojums

Nr.	ielas posma nosaukums	Kadastra Nr.	ielas posma garums (m)	Esošā virskārta	Stāvoklis	NP	GVDI
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Jaunkūļu ielas posms no Rīgas ielas līdz pagriezienam uz Jaunkūļu 28/30	80440100105, 80440100207	110	a/b	Slihts	10,5	515
2	Jaunkūļu ielas posms no pagrieziena uz Jaunkūļu 28/30 līdz teritorijām Jaunkūļu ielā 20/21	80440100207	280	a/b	Slihts	9,5	470
3	Jaunkūļu ielas posms no pagrieziena uz teritorijām Jaunkūļu ielā 20/21 līdz posma beigām	80440100207 80440100095	270	a/b	Ļoti slihts / sabrucis	7,5	65

Ilustrācija 2 Projekta I kārtā iekļautās Jaunkūļu ielas seguma fotoattēlu kolāža



1.3. Īss Projekta teritorijā strādājošo komersantu raksturojums

Projekta I kārtas teritorijā darbojas Ādažu novada mērogam nozīmīgs komersantu skaits. Galvenie dati par šiem komersantiem par 2022. un 2023. gadiem ir apkopoti tabulā Nr. 3. Tabulā Nr. 3 ir norādīti tikai tie komersanti, kas Projekta teritorijā faktiski atrodas, t.i. tiem nav izbeigta saimnieciskā darbība, nav būtisku nodokļu parādu (kas liek apšaubīt to pastāvēšanu ilgtermiņā), kā arī to apgrozījums 2022. vai 2023. gadā ir pārsniedzis 20 tūkst. EUR.

Tabula 3 Projekta I kārtas teritorijā strādājošo komersanti

Nr.	Komersanta nosaukums	Galvenais darbības veids (NACE 2.0.)	Apgrozījums (tūkst. EUR)		Strādājošo skaits (2023)	
			2023	2022	Kopā	Projekta teritorijā
1	2	3	4	5	6	7
1	Baltic boats, SIA	46.90	35,1	147,0	1	1
2	Divu dēlu nami, SIA	68.20	150,2	107,3	2	2
3	KKTransit, SIA	49.41	652,6	395,6	14	1
4	PP Property, SIA	68.20	579,3	407,6	3	3
5	RX CARBON, SIA	29.32	376,9	293,2	9	9
6	CALIPTO, SIA	74.20	53,9	35,3	1	1
7	Orkla Latvija, SIA, t.sk.	10.31, 10.71, 10.72.	114 080,7	109 866,7	620	n/a
7.1.	Ādažu čipsi	10.31.	21 303,0*	21 303,0	75	75
8	POLITECH, SIA	46.90	3 628,6	3 494,7	5	5
9	Abitara, SIA	41.20	347,7	526,3	8	6 - 9
10	KnK Mefab, SIA	25.61		2 487,7	34	34
11	Marix, SIA	81.21	227,4	168,5	4	1 - 2
12	We Build Parks, SIA	93.29	1 586,8	3 360,9	38	5 - 10
13	Reborn, SIA	41.20	167,3	42,9	1	1
14	Nordic Montage Group, SIA	41.20	5 588,1	4 607,2	34	0 - 1 (noliktava)
15	Kopā	n/a	125 768,6	125 941,0	774	143 - 153

Datu avots: Iursoft.lv, intervijas ar komersantiem Projekta teritorijā, * - 2022. gada finanšu dati (dati par 2023. gadu nav publicēti)

1.4. Projekta infrastruktūras uzturēšanas izmaksas

Jaunkūlu ielas uzturēšanu nodrošina Ādažu novada pašvaldības aģentūra "Carnikavas komunālserviss".

2023. gadā kopumā Jaunkūlu ielā ir veikts bedrīšu remonts 446 m² apmērā, veicot bedru dubultās virsmas apstrādi. Kopumā šajās aktivitātēs kopā ir tikuši ieguldīti EUR 7 422. Papildus ziemas ikdienas uzturēšanai ir iztērēti aptuveni EUR 350. Ņemot vērā, ka Projekta I kārtā ir iekļauta 75% no Jaunkūlu ielas, ir aplēsts, ka 2023. gadā Projektā iekļautā ielas posma uzturēšana ir izmaksājusi aptuveni EUR 5,8 tūkst.

Ņemot vērā, ka 2023. gadā ir veikti apjomīgi ikdienas uzturēšanas darbi, ir sagaidāms, ka 2024. gada uzturēšanas izmaksas nepārsniegs 1,5 tūkst. EUR.

Jaunkūlu esošajā situācijā nav apgaismojuma, ietves un veloceliņa, tādējādi, to uzturēšanai izmaksas esošajā situācijā nav paredzētas.

1.5. Satiksmes intensitātes novērtējums Jaunkūlu ielā

Gada vidējās diennakts intensitātes novērtējums ir sagatavots, veicot vizuālo apsekošanu IIA sagatavošanas laikā (2024. gada 15. maijā laika posmā no plkst. 8.00 līdz 12.00), atbilstoši tai metodoloģijai, kuru nosaka LVC⁵. Tabula Nr. 4 atspoguļo GVDI novērtējumu Projekta I kārtā iekļautās Jaunkūlu ielas dažādos posmos.

Tabula 4 Satiksmes GVDI novērtējums Projekta I kārtā iekļautajos posmos

Nr.	Projektā iekļauto ielu posmi	Posma garums (m)	Kopējā GVDI	Vieglās automašīnas (%)	Kravas ar 2 un 3 asīm (%)	Kravas ar 4 un vairāk asīm (%)	Autobusi
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Jaunkūlu ielas posms no Rīgas ielas līdz pagriezienam uz Jaunkūlu 28/30	110	515	66,2	15,2	16,9	1,7
2	Jaunkūlu ielas posms no pagrieziena uz Jaunkūlu 28/30 līdz teritorijām Jaunkūlu ielā 20/21	280	470	62,9	17,2	18,1	1,7
3	Jaunkūlu ielas posms no pagrieziena uz teritorijām Jaunkūlu ielā 20/21 līdz posma beigām	270	65	77,2	15,2	7,6	0,0

Papildus tika veikta Projekta teritorijā strādājošo komersantu aptauja, lūdzot tos novērtēt ar viņu darbību saistītās transporta plūsmas. Šo datu kopsummas tuvināti atbilst tiem rezultātiem, kas ir iegūti satiksmes plūsmas vizuālās novērtēšanas procedūras laikā.

Velosipēdistu un gājēju manevru skaits Jaunkūlu ielā ir relatīvi niecīgs. Vizuālās apsekošanas laikā tika novēroti atsevišķi gājēji un velosipēdisti, kuri rīta stundās devās uz darba vietām Jaunkūlu ielā. Visi šie manevri uz Jaunkūlu ielu bija no Rīgas ielas virzienā no Ādažiem. Saskaņā ar SIA "Orkla Latvija" vērtējumu atbilstošos laika apstākļos aptuveni 20 strādājošie ierodas no Ādažu centra ar kājām vai izmantojot velosipēdu. Saskaņā ar pārējo komersantu sniegto informāciju šādi darbinieki arī ir, tomēr vairākums nokļūšanai darba vietā izmanto privāto transportu.

1.6. Ceļu satiksmes negadījumi Jaunkūlu ielā

Saskaņā ar Latvijas transportlīdzekļu apdrošinātāju biroja statistiku Jaunkūlu ielā laika posmā no 2020. gada 1. janvāra līdz 2024. gada 1. janvārim ir noticis viens nenozīmīgs CSNg. Ņemot to vērā, turpmāk IIA netiek apskatīti un analizēti iespējamie sabiedrības ieguvumi no CSNg risku samazinājuma.

⁵VSIA "Latvijas valsts ceļi" rokasgrāmata par satiksmes intensitātes uzskaites sistēmu. Pieejama: https://lvceļi.lv/wp-content/uploads/2020/09/Rokasgramata_Satiksmes_intensitates_uzskaites_sistema.pdf

2. Situācijas apraksts ar un bez projekta realizācijas

2.1. Mērķa grupu vajadzības un Projekta identifikācija

Mērķa grupas Jaunkūlu ielas posma pārbūves rezultātā ir dažādas:

- (1) Autovadītāji (t.sk. iedzīvotāji), ražošanas un loģistikas uzņēmumi. Ieguvumi ietver ātrāku un gludāku ielas brauktuvi (paaugstinātu brauciena komfortu), samazinātu brauciena laiku, mazāku degvielas patēriņu un satiksmes drošības uzlabojumus;
- (2) Vietējā uzņēmējdarbība. Ielas pārbūve pozitīvi ietekmēs vietējos uzņēmumus, jo uzlabota infrastruktūra var veicināt piekļuvi tirgiem un samazināt piegādes laikus, kas ir būtiski dažādu preču un pakalpojumu sniedzējiem;
- (3) Iedzīvotāji – modernizēta infrastruktūra samazina piesārņojumu dažādu emisiju (t.sk. PM₁₀ daļiņu), trokšņu un vibrāciju veidā, kam būs labvēlīga ietekme uz pilsētas dzīves vidi. Jaunkūlu ielas tiešā tuvumā atrodas atsevišķas mazstāvu un daudzstāvu apbūves ēkas (posma sākumā pirms industriālajām zonām);
- (4) Mobilitātes sociālie ieguvumi: Uzlabota transporta infrastruktūras pieejamība uzlabo iedzīvotāju dzīves kvalitāti, piedāvājot viņiem ērtāku un ātrāku piekļuvi darbam, izglītībai, medicīniskajai aprūpei un citiem pakalpojumiem.

2.2. Alternatīvas bez Projekta scenārijs

Nerealizējot Projektu, ir sagaidāmas sekojošs negatīvās attīstības scenārijs:

- (1) Projekta teritorijā strādājošajiem komersantiem saglabājas zemāki brauciena komforta apstākļi pa Projekta teritorijas sasniedzamību nodrošināso sliktas kvalitātes transporta infrastruktūru;
- (2) Ādažu novada iedzīvotājiem un komersantiem rodas izmaksas, kas saistās ar nepietiekami labas transporta infrastruktūras izmantošanu;
- (3) No dažādām cieto daļiņu (PM₁₀), gāzu, trokšņa un vibrāciju emisijām cieš Jaunkūlu ielas tiešā tuvumā strādājošo komersantu darbinieki un Ādažu pilsētas iedzīvotāji;
- (4) Ādažu novada pašvaldībai saglabājas vājākas iespējas piesaistīt investorus darbam Projekta teritorijā;
- (5) Pastāv iespēja, ka Projekta teritorijā strādājošie komersanti izvēlēties paplašināt ražošanu citur Latvijā.

2.3. Projekta aktivitātes un sasniedzamie rezultāti

2.3.1. Projektā plānotās galvenās aktivitātes

Projekta I kārtā plānota Jaunkūlu ielas posma pārbūve aptuveni 660 metru garumā no Rīgas ielas līdz pagriezienam uzreiz aiz ražošanas teritorijām. Ielas trase saglabās esošo novietojumu, pēc iespējas veidojot perpendikulārus esošos ielu un blakus īpašumu pieslēgumus. Projektā iekļauto ielu brauktuves platums paredzēts 7.0m – divas braukšanas joslas 3.5m platumā. Gar vienu ielas pusi ir paredzēts apvienotais gājēju un velosipēdu ceļš.

Paredzēta apgaismojuma izbūve. Tāpat Projekta ietvaros ir paredzēta jaunu SIA "Ādažu ūdens" kanalizācijas tīklu izbūve (spiedvads).

Tabula 5 Projekta I kārtas rezultātā radītās izmaiņas Projektā iekļauto ielu posmu parametros

Nr.	Nosaukums	Situācija pirms Projekta teritorijā	Situācija pēc Projekta teritorijā
1	2	3	4
1	Jaunkūlu ielas posms no Rīgas ielas līdz pagriezienam uz Jaunkūlu 28/30	NP 10,5, Slikts a/b	NP 10,5, Teicams a/b

Nr.	Nosaukums	Situācija pirms Projekta Projekta teritorijā	Situācija pēc Projekta Projekta teritorijā
1	2	3	4
2	Jaunkūlu ielas posms no pagrieziena uz Jaunkūlu 28/30 līdz teritorijām Jaunkūlu ielā 20/21	NP9,5, Slikts a/b	NP 10,5, Teicams a/b
3	Jaunkūlu ielas posms no pagrieziena uz teritorijām Jaunkūlu ielā 20/21 līdz posma beigām	NP9,5, Ļoti slikts a/b	NP10,5 Teicams a/b

Tabula 6 Projekta I kārtas budžets (EUR)

kods	Izmaksu pozīcijas nosaukums	KOPĀ		t.sk. PVN
		EUR	%	
1	2	3	4	5
1	Ceļu daļa	655 437,93	77,22	113 753,69
2	Lietus ūdens kanalizācijas tīkli	69 151,47	8,15	12 001,50
3	Apgaismojums	55 835,95	6,58	9 690,54
4	Ūdensapgāde un kanalizācija	61 442,65	7,24	0,00
5	Elektronisko sakaru sistēmas	6 976,88	0,82	1 210,86
6	Kopā	848 844,88	100,00	136 656,59

* - PVN ir tikai par komponentēm bez valsts atbalsta. Ūdenssaimniecības infrastruktūras izbūves izmaksas ir norādītas bez PVN.

2.3.2. Projekta ieviešanas termiņi un rezultāta rādītāji

Plānotais Projekta I kārtas būvniecības fāzes uzsākšanas laiks ir 2025. gada 2. ceturksnis un plānotais Projekta I kārtas īstenošanas maksimālais ilgums ir 2027. gads, lai gan visdrīzāk, ka projekta rezultāti sabiedrībai jau būs pieejami 2026. gadā. Šī iemesla dēļ visi sociāli – ekonomiskie ieguvumi un izmaksas turpmākajās IIA sadaļā tiek rēķinātas, sākot ar 2027. gada pašu sākumu.

Projekta I kārtas ietvaros tiks atbalstīti vismaz 1 komersants, bet kopējais komersantu skaits, kas regulāri izmanto Jaunkūlu ielu ir mērojams vismaz vairākos desmitos (t.sk. Jaunkūlu ielā strādājošo komersantu klienti un piegādātāji). Plānotais minimālais rezultāta rādītājs “Darba algu fonda pieaugums privātajos komersantos (euro)” ir noteikts EUR 319 323,00 apmērā, bet rezultāta rādītājs “Privātās nefinanšu investīcijas nemateriālajos ieguldījumos un pamatlīdzekļos (euro)” – EUR 425 764,00 apmērā.

2.4. Projekta saistība ar pašvaldības plānošanas dokumentiem

Projekts ir identificēts Ādažu novada pašvaldības plānošanas dokumentos. Ādažu novada attīstības programmas 2021. – 2027. gadam rīcības plānā Projekts ir norādīts pie pasākuma “ Ā7.1.1.1. Projektu īstenošana publiskās infrastruktūras attīstībai un pilnveidošanai industriālās teritorijās”, bet Investīciju plānā – 7.2. punkts “ Ā7.1.1.1.2. Projektu īstenošana publiskās infrastruktūras attīstībai un pilnveidošanai industriālās teritorijās (Projekts “Infrastruktūras uzlabošana uzņēmējdarbības attīstībai Ādažos)”.

3. Projekta finanšu analīze

3.1. Projekta finanšu un sociāli – ekonomiskās analīzes makroekonomiskie un metodoloģiskie pieņēmumi

Projekta makroekonomiskie pieņēmumi balstīti uz prasībām, kuras ES fondu līdzekļu piesaistei projektu līdzfinansēšanā ir noteiktas LR MK 16.12.2014. noteikumu Nr.784 „Kārtība, kādā Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda vadībā iesaistītās institūcijas nodrošina plānošanas dokumentu sagatavošanu un šo fondu ieviešanu 2014. – 2020.gada plānošanas periodā” 55. punktā.

Tabula 7 Makroekonomiskie pieņēmumi cenu indeksu izmaiņām (pa gadiem)⁶

Gads	2024	2025	2026	2027	2028
1	2	3	4	5	6
Darba algas (bruto) izmaiņas, salīdzināmās cenās (%)	6,4	4,0	3,4	2,4	2,1
Iekšzemes kopprodukta izmaiņas uz vienu iedzīvotāju, salīdzināmās cenās (%)	2,0	4,0	3,9	3,8	2,6

Visi IIA aprēķini ir veikti salīdzināmajās 2024. gada cenās, turpmākajiem gadiem nepiemērojot inflācijas koeficientus. Līdz ar to aprēķinos tiek izmantotas reālās diskonta likmes:

- (1) Reālā sociālā diskonta likme 5 %;
- (2) Reālā finansiālā diskonta likme 4 %.

Citi galvenie finanšu un sociāli – ekonomiskās analīzes pieņēmumi ir sekojoši:

- (1) Ņemot vērā, ka lielāko daļu no ieguldījumiem veido ieguldījumi pašvaldībai piederošas ielas infrastruktūrā, IIA analīzes kopējais periods tiek noteikts 30 gadu apmērā pēc Projekta I kārtas uzsākšanas, jeb no 2025. līdz 2054. gadam;
- (2) Iekļauto naudas un sociāli ekonomisko ieguvumu plūsmu vērtība tiek noteikta ar papildus izmaksu metodi. Situācija „bez projekta” tiek izmantota kā atskaites punkts, un Projekta investīciju/darbību naudas plūsma tiek salīdzināta ar šo alternatīvu;
- (3) Naudas plūsmā ir iekļautas Projekta dzīves ciklā plānotās izmaksas (Investīciju un Projekta rezultātu uzturēšanas izmaksas);
- (4) Projekta naudas un sociāli – ekonomisko ieguvumu un izdevumu plūsmu diskontē, piemērojot diskonta faktorus un izmantojot programmatūru ar standarta funkcijām projektu finanšu un ekonomiskās atdeves indikatoru aprēķināšanai;
- (5) Aprēķinos netiek piemērota inflācija, t.i. cenas tiek aprēķinātas reālajās cenās par bāzes cenu gadu nosakot 2024. gadu. Projektā iekļauto pašvaldības ielu ikdienas uzturēšanas un seguma atjaunošanas izmaksas ilgtermiņa plānošanai tiek indeksētas 27% no kopējām izmaksām, piemērojot koeficientu “Darba algas (bruto) izmaiņas, salīdzināmās cenās (%)” (tabulā Nr. 7), tā kā ir sagaidāms, ka darba algu izaugsme apsteigs vidējo patēriņa cenu inflāciju valstī. Elektroenerģijas izmaksas tiek indeksētas, pieņemot, ka darbaspēka komponente tajās ir 15%;
- (6) FRR/C, FRR/K, FNPV/C, FNPV/K, ENPV, ERR un B/C koeficienti tiek aprēķināti, izmantojot vispārpieņemtus šo rādītāju aprēķina algoritmus;
- (7) Sociāli ekonomiskajā analīzē ir veiktas fiskālās korekcijas pēc sekojošas principa:
 - a. tiek atskaitīti netiešie nodokļi (PVN), subsīdijas un tiešie transfēru maksājumi (piemēram, sociālās apdrošināšanas maksājumi), iegūstot bruto cenas, kas ietver tikai tiešos nodokļus;
 - b. Projekta sociālekonomiskajā analīzē salīdzinājumā ar Projekta finanšu analīzi ir koriģētas (samazinātas) darbaspēka izmaksas par darba devēja sociālās apdrošināšanas maksājumu daļu. Šie maksājumi nav uzskatāmi par izmaksām sabiedrībai, jo tie tiek atgriezti ar valsts budžeta instrumentu palīdzību (pabalsti un pensijas). Tādējādi, Projekta ekonomiskajā analīzē

⁶Noteiktas 2024. gada 1. jūlijā. Pieejams šeit: <https://www.fm.gov.lv/lv/media/18273/download?attachment>

sākotnējo investīciju izmaksas ir samazinātas par PVN (izņemot ūdenssaimniecības daļu, kur izmaksas ir bez PVN) un par izmaksu daļu no nodarbināto algām. Būvniecības izmaksās 32%, bet Jaunkūlu ikdienas uzturēšanas un seguma atjaunošanas darbu aktivitātēs darbaspēka izmaksas sastāda 27% no kopējo izmaksu vērtības.

Projekta I kārtas specifiskie pieņēmumi, kas attiecas uz konkrētiem finanšu analīzes vai sociāli ekonomiskās analīzes aspektiem, ir atrunāti katrā no turpmākajām IIA sadaļām.

3.2. Projekta radītie ieņēmumi Ādažu novada pašvaldībai

Ādažu novada pašvaldībai Projekta ieviešanas rezultātā neveidosies ieņēmumi. IIA aprēķinos iekļautās pēdējā gada naudas plūsmas ieņēmumos tiek norādīta Projekta ieguldījumu atlikusī vērtība.

Nelieli papildus ieņēmumi nākotnē varētu rasties SIA "Ādažu ūdens", tā kā Projekta I kārtas ietvaros tiek plānota jaunu kanalizācijas tīklu izbūve, kurai nākotnē varētu pieslēgties komersanti jau aiz esošajām industriālajām teritorijām. Tomēr tā kā tarifu pakalpojumiem apstiprina Sabiedrisko pakalpojumu regulēšanas komisija, sagaidāmie papildus neto ieņēmumi (tā kā uzņēmumam radīsies arī izmaksas) ir nelieli un nebūtiski Projekta attīstības kontekstā.

Projekta ieguldījumu atlikusī vērtība IIA ietvaros ir noteikta atbilstoši grāmatvedības nolietojuma aprēķināšanas metodei. Projekta atlikusī vērtība ir noteikta 30% apmērā no investīciju izmaksām, ņemot vērā to, ka Projekta finanšu un sociāli - ekonomiskās analīzes periods ir 30 gadi, savukārt, paredzamais laiks līdz pilnīgai pārbūvei – līdz pat 40 gadiem, ja savlaicīgi tiek veikti ielu uzturēšanas ikdienas un seguma atjaunošanas darbi. Tādējādi, Projekta I kārtas atlikusī vērtība ir noteikta EUR 254,7 tūkst. vērtībā.

3.3. Projekta rezultātu uzturēšanas izmaksu novērtējums

3.3.1. Scenārijs bez Projekta realizēšanas

Projekta I kārtā iekļautā Jaunkūlu ielas posma ikdienas vidējās uzturēšanas izmaksas ir noteiktas EUR 1,5 tūkst. apmērā, ieskaitot PVN, apmērā 2024. gada cenās. Nav paredzētas izmaksas apgaismojuma, gājēju ceļu un veloceļu uzturēšanai.

3.3.2. Scenārijs ar Projekta realizēšanu

Sagaidāms, ka uzreiz pēc Projekta I kārtas ieviešanas Projektā iekļauto ielu uzturēšanas izmaksas saglabāsies aptuveni EUR 1,5 tūkst. apmērā (ielu uzturēšanas izmaksu samazinājumu amortizēs ietvju un veloceļu daļas uzturēšanas nepieciešamība). Tomēr ilgtermiņā tās pieaugs (lai ilgstoši saglabātu brauktuves segu labā/teicamā stāvoklī) līdz aptuveni EUR 4,6 tūkst. (ar PVN) gadā kilometrā, kas ir aptuveni 50% no LVC Metodiskajos norādījumos norādītā uzturēšanas optimālā izmaksu apjoma (ielas ar asfalta seguma brauktuvi ar NP10,5). Tādējādi, ņemot vērā Projekta I kārtā iekļauto ielu posmu garumu (0,660 km), posma uzturēšanas izmaksas ilgtermiņā pieaugs līdz EUR 2,85 tūkst. gadā 2024. gada cenās.

Plānošanas vajadzībām tiek paredzēta arī seguma atjaunošanas izmaksas reizi 15 gados pēc Projekta I kārtas ieviešanas (EUR 43 tūkst. 2024. gada cenās 0,62 km brauktuves seguma atjaunošanai, paredzot to 2041. gadā). Pēc seguma atjaunošanas veikšanas IIA ietvaros ir plānots ikdienas uzturēšanas izmaksu samazinājums.

Projekta I kārtas rezultātā veidosies papildus elektroenerģijas patēriņš. Esošajā situācijā Projekta I kārtā iekļautajos ielu posmos nav apgaismojuma. Projekta I kārtā tiek plānota 23 energoefektīvu apgaismojuma elementu izbūve, katrs ar kopējo apgaismes jaudu 1,538kW. ņemot vērā sagaidāmo gaismekļu izmantošanas laiku (~3,9 tūkst. stundas gadā), kā arī vidējo elektroenerģijas cenu EUR 0,15 par 1 kWh apmērā, ir iespējams secināt, ka Projekta I

kārtas ieviešana radīs papildus elektroenerģijas izmaksas EUR 900 apmērā 2024. gada cenās (elektroenerģijas patēriņš gadā - 5 998 kWh).

Nenožīmīgas papildus izmaksas saistībā ar ūdensapgādes un kanalizācijas tīklu uzturēšanu radīsies Projekta partnerim – SIA “Ādažu ūdens”. Šīs izmaksas tiks iekļautas atbilstošajos pakalpojumu tarīfos un netiek atspoguļotas IIA.

3.4. Projekta ieguldījumu izmaksas un finansēšanas avoti

ERAF finanšu atbalsts Projekta I kārtai ir noteikts 75,23%⁷ apmērā no kopējām Projekta I kārtas attiecināmajām izmaksām jeb EUR 848 844,88. Projekta I kārtas ieguldījumu izmaksas un sagaidāmie kopējie abu komponentu (ielas daļa un ūdenssaimniecības infrastruktūras tīklu daļa) finansēšanas avoti ir atspoguļoti tabulā Nr. 8.

Tabula 8 Projekta I kārtas finanšu avotu novērtējums

Nr.	Projekta aktivitāte	Izbūves kopējās izmaksas (EUR, ar PVN)	ERAF finansējums (EUR)	Ādažu novada pašvaldības līdzfinansējums (EUR)		SIA “Ādažu ūdens” (EUR)*
				Attiecināmās izmaksas	Ārpus projekta izmaksas	
1	2	3	4	5	6	7
1	“Infrastruktūras uzlabošana uzņēmējdarbības attīstībai Ādažos” I kārtā	848 844,88	638 646,00	194 983,88	0,00	15 215,00

* - nodrošinās Ādažu novada pašvaldība pamatkapitāla palielināšanas formā

Aprēķinu vajadzībām izmantots pieņēmums, ka Ādažu novada pašvaldības līdzfinansējumu nodrošinās ar aizņēmumu LR Valsts kasē uz desmit gadiem. Aprēķinu vajadzībām tiek pieņemts, ka aizņēmuma apkalpošanas procentu likme būs 3,574% gadā atbilstoši Valsts kases informācijai uz 2024. gada 12. decembrī.

3.5. Projekta finansiālā ilgtspēja

Ādažu novada pašvaldība par saviem finanšu līdzekļiem finansē Projekta sagatavošanas izmaksas – būvprojekta izstrādes izmaksas un izmaksu – ieguvumu analīzes sagatavošanas izmaksas. Būvprojekta sagatavošanas izmaksas tiek iekļautas Projekta budžetā. Projekta ieviešanas gaitā pašvaldības līdzfinansējuma, priekšfinansējuma izmaksu segšanai tiks izmantoti aizņēmuma Valsts kasē un/vai Ādažu novada pašvaldības finanšu līdzekļi.

Jaunkūlu ielas posma ikdienas uzturēšanas izmaksas uzturēšanas un seguma atjaunošanas izmaksas, kas ir saistītas ar ielu posmu seguma stāvokļa ilgstošu saglabāšanu teicamā un labā stāvoklī, kā arī Projekta līdzfinansējuma aizņēmuma pamatsummas un procentu maksājumu atmaksu veiks Ādažu novada pašvaldība. Tabulā Nr. 9 ir atspoguļoti indikatīvie budžeta resursi, kas Ādažu novada pašvaldībai būs nepieciešami Projekta I kārtas rezultātu ilgtspējas nodrošināšanai (2024. gada cenās).

Saskaņā ar tabulas Nr. 9 datiem pēc Projekta I kārtas rezultātu nodošanas ekspluatācijā Ādažu novada pašvaldībai savā budžetā ik gadus kopumā būs jāparedz aptuveni 29 tūkst EUR (Tabulā Nr. 9 – 1.3. rindiņa) sākot ar 2027. gadu, kas galvenokārt ir saistīts ar Projekta I kārtas līdzfinansējuma aizņēmuma procentu un pamatsummas atmaksu.

⁷ Saskaņā ar Rīgas plānošanas reģiona Attīstības programmas 2022.-2027.gadam Rīcības plānu “5.1.1.1. pasākuma “Infrastruktūra uzņēmējdarbības atbalstam” RPR pašvaldību 1.kārtas projekti, kur Ādažu novada pašvaldībai ir noteikts pieejamā ERAF finansējuma ierobežojums EUR 638 646,00 apmērā.

Tabula 9 Projekta I kārtas finansiālās ilgtspējas aprēķins (tūkst. EUR)

Nr.	Naudas plūsmas pozīcijas	2025	2026	2027	2028	2029
1	2	3	4	5	6	7
1.	Kopējie ieņēmumi (+):	510,8	356,9	28,9	28,6	28,2
1.1.	Projekta ieņēmumi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1.2.	Aizņēmuma pamatsummas saņemšana	117,0	78,0	0,0	0,0	0,0
1.3.	Publiskais finansējums	1,5	17,4	28,9	28,6	28,2
1.4.	Privātais finansējums	9,1	6,1	0,0	0,0	0,0
1.5.	ES fondu līdzfinansējums	383,2	255,5	0,0	0,0	0,0
2.	Kopējās izmaksas (-):	-510,8	-356,9	-28,9	-28,6	-28,2
2.1.	"Ar projektu" darbības izmaksas	-1,5	-1,5	-2,0	-2,5	-2,7
2.2.	Investīciju izmaksas	-509,3	-339,5	0,0	0,0	0,0
2.3.	Finansēšanas izmaksas	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.4.	Aizņēmuma pamatsummas atmaksa	0,0	-11,7	-20,4	-20,4	-20,4
2.5.	Aizņēmuma procentu atmaksa	0,0	-4,2	-6,6	-5,8	-5,1
3	Neto naudas plūsma	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

3.6. Projekta finanšu analīzes rezultātu kopsavilkums

Apkopojot sadaļās 3.1. līdz 3.5. definēto un aprakstīto, ir veikts Projekta I kārtas finanšu analīzes novērtējums, kurš ir atspoguļots tabulā Nr. 10. Pilni aprēķini ir pieejami IIA Pielikumā Nr. 1.

Tabula 10 Projekta I kārtas finanšu analīzes rezultātu kopsavilkums

		Bez ERAF atbalsta		Ar ERAF atbalstu	
Parametrs		A		B	
1	Finanšu atdeves likme (%)	-4,89%	FRRc	-3,21%	FRRk
2	Neto pašreizējā vērtība	-804 420,86	FNPVc	-363 842,06	FNPVk

No tabulā Nr. 10 atspoguļotajiem rezultātiem ir skaidri redzams, ka Projekta I kārtai nav komerciāls raksturs un Projektam ir nepieciešams ES finansējuma atbalsts.

4. Projekta sociāli – ekonomiskā analīze

4.1. Sociāli – ekonomisko ieguvumu identifikācija un galvenie pieņēmumi

Projekta SEI, kas saistās ar transporta infrastruktūras pilnveidošanu primāri komersantu vajadzībām (komercdarbības apbūve), veidojās no četrām galvenajām grupām:

- (1) Esošo komersantu (balstoties uz esošajiem darbības apjomiem, t.sk. darbinieku skaitu) darbības efektivitātes uzlabojumi, kurus rada publiskās infrastruktūras sakārtošana Projekta teritorijā;
- (2) Satiksmes dalībnieku ieguvumi no:
 - a. brauciena laika izmaksu samazinājuma;
 - b. autokilometru (brauciena) izmaksu samazinājuma.
- (3) SEG (CO₂e) gāzu emisiju samazinājuma ieguvumi.
- (4) Vides ieguvumi, kas izriet no kanalizācijas infrastruktūras pieejamības.

(1) grupā minētie ieguvumi ir attiecināmi tikai uz tiem komersantiem, kuru ražošanas, loģistikas, pakalpojumu vai tirdzniecības infrastruktūra atrodas tiešā pārbūvējamās infrastruktūras tuvumā un nodrošina ērtāku komersantu sasniedzamību, vienlaicīgi veicinot pašu komersantu nelielus darbības efektivitātes uzlabojumus.

(2) un (3) grupā minētie ieguvumi pārsvarā ir attiecināmi uz sabiedrību kopumā.

(4) grupā norādītie ieguvumi attiecas uz sabiedrību kopumā (vidē novadītā potenciālā piesārņojuma samazinājums), kā arī tiem strādājošiem, kas strādā Projekta teritorijā (veselības risku samazinājums).

Tāpat eksistē papildus SEI, kuru kvantificēšana un novērtēšana naudas izteiksmē ir apgrūtināta vai pat neiespējama, lai gan nav apstrīdams, ka šādi ieguvumi pastāv un tie pozitīvi var ietekmēt gan konkrēto komersantu darbību, gan arī sabiedrību kopumā. Līdz ar to, ar augstu varbūtību var apgalvot, ka aprēķinātie IIA rezultāti, kas ir atspoguļoti IIA ziņojuma 4.7. sadaļā, patiesībā ir vēl nedaudz augstāki.

Projekta I kārtas ieviešanas fāzē pastāv arī nelieli un īslaicīgi sociāli ekonomiski izdevumi. Šie grūti kvantificējamie un novērtējamie ieguvumi sīkāk aprakstotā formā ir norādīti IIA sadaļā Nr. 4.8.

4.2. Fiskālās korekcijas

Nodokļi un subsīdijas ir transfertu maksājumi, kas nerada reālas ekonomiskas izmaksas vai ieguvumus sabiedrībai, jo tie ietver tikai kontroli pār atsevišķiem resursiem, pārvedot tos no vienas sabiedrības grupas uz citu. Lai arī Ādažu novada pašvaldībai kā Projekta īpašniekam un ieviesējam, piemēram, PVN apmaksa par investīcijām ir reālas izmaksas (jo PVN nav atgūstams), no IIA sociāli-ekonomisko rādītāju aprēķiniem tas ir izslēdzams.

IIA vajadzībām no Projekta investīciju un Projekta rezultātu uzturēšanas ir pilnībā izslēdzama darbaspēka darba devēja sociālā nodokļa izmaksu komponente.

Darba samaksas daļa būvniecībā ir 32%. Šāds pieņēmums ir balstīts uz līdzīgo būvdarbu tāmju analīzi. Kopējās Projekta fiskālās korekcijas sasniedz 180,2 tūkst. EUR.

Tabula 11 Projekta I kārtas attiecināmo ieguldījumu fiskālās korekcijas, EUR

Faktors	mērv.	2025	2026
1	2	3	4
Darba algu fiskālās korekcijas (VSAOI DD daļa)	EUR	26 100,01	17 400,01
PVN fiskālās korekcijas	EUR	81 993,95	54 662,63
Fiskālās korekcijas kopā	EUR	108 093,96	72 062,64

Fiskālās korekcijas IIA modelī ir tikušas veiktas arī uzturēšanas un atjaunošanas kapitāla izmaksām.

4.3. Funkcionalitātes un sasniedzamības uzlabojumu rezultātā radītie papildus vērtības ieguvumi esošajiem komersantiem

Projekta ieviešana ir svarīgs priekšnoteikums, lai attīstītos Projekta teritorija. Izbūvējot Projekta infrastruktūru, tiks stimulēta esošo komersantu darbība un, iespējams, tiks veicināta arī jaunu komersantu veidošanās tajā.

Kopējais komersantu skaits, kas darbojas pie Projekta I kārtas ietvaros pārbūvējamajām ielām un tās pievedceļiem ir vismaz 14. Kopējais darbinieku skaits šajos uzņēmumos, saskaņā ar 2023. gada pārskatu datiem, ir aptuveni 920 cilvēki. Komersantu kopējais 2023. gada apgrozījums 125,8 milj. EUR. Projekta I kārtas teritorijā faktiski strādājošo skaits ir būtiski zemāks un ir aptuveni 143 līdz 153 strādājošo robežās.

Tabula Nr. 12 atspoguļo galvenos raksturlielumus par komersantiem, kuru sasniedzamība notiek izmantojot Projektā iekļauto Jaunkūlu ielas posmu. GVA (pievienotā ekonomiskā vērtība) tiek noteikta, balstoties uz komersantu izmaksāto darba algu (ieskaitot iedzīvotāju ienākuma un sociālos nodokļus) un, summējot to ar kopējiem komersantu nolietojuma atskaitījumiem un neto peļņu, kas tiek gūta Projekta I kārtas teritorijā.

GVA, lai šajā IIA neatklātu iespējami komerciāli jūtīgu informāciju (kaut arī tā ir publiski pieejama), ir norādīta par visiem komersantiem kopumā. Tāpat, ņemot vērā, to, ka daži no tabulā nominētajiem komersantiem rada nozīmīgu daļu ieņēmumus arī citur Pierīgas reģionā un Latvijā, tabulas Nr. 12 kolonnā Nr. 5 ir norādīta uz Projekta I kārtas teritoriju attiecināmā aptuvenā GVA, kas 2023. gadā ir sastādījusi aptuveni 9,45 miljonus EUR (kopējā komersantu radītā GVA sastāda ~30,4 milj. EUR). Tieši šī vērtība tiks izmantota turpmākajos IIA aprēķinos.

Tabula 12 Projekta I kārtas teritorijā strādājošo komersantu GVA par 2023. gadu

Nr.	Komersanta nosaukums	Apgrozījums, (EUR, 2023)	Kopējā GVA (milj. EUR, 2023)	Uz Projekta teritoriju attiecināmā GVA (milj. EUR, 2023)
1	2	3	4	5
1	Baltic boats, SIA	35 128	30,401	9,453
2	Divu dēlu nami, SIA	150 235		
3	KKTransit, SIA	652 575		
4	PP Property, SIA	579 308		
5	RX CARBON, SIA	376 920		
6	CALIPTO, SIA	53 856		
7	Orkla Latvija, SIA	114 080 675		
8	POLITECH, SIA	3 628 623		
9	Abitara, SIA	347 707		
10	KnK Mefab, SIA	2 507 900		
11	Marix, SIA	227 437		
12	We Build Parks, SIA	1 586 787		
13	Reborn, SIA	167 247		
14	Nordic Montage Group, SIA	5 588 128		

Datu avots: Apkopoti no publiski pieejamiem (lursoft.lv) gada pārskatiem

Publiski pieejamo pētījumu dati liecina par to, ka transporta (ielu, ceļu un pievedceļu) infrastruktūras sakārtošana rada jaunradīto vērtību:

- (1) aptuveni 0,5% apmērā, ja tiek uzlabota objekta sasniedzamība pa ceļu infrastruktūru (2017)⁸;
- (2) līdz pat papildus 1% (salīdzinājumā ar situāciju, kur līdzīgs projekts nav ticis realizēts) apmērā produktivitātes uzlabošanās veidā (Transport investment and economic performance: Implications for project appraisal, 2014. gada septembris)⁹;

⁸ Laird, J. J., (et.al). Transport investment and economic performance: A framework for project appraisal. Transport Policy. Pieejams: doi:10.1016/j.tranpol.2017.02.006

⁹ Venables, et.al. Pieejams: <https://ej.uz/337r>

- (3) aptuveni 0.5% apmērā (Pētījums "Road Transport Improvements: the effects on firms"¹⁰, 2012. gada jūnijs).

Ņemot vērā iepriekš definētās vērtības un, lai pārlietu nesarežģītu aprēķinus, tiek pieņemts, ka uzlabota satiksmes infrastruktūra Projekta I kārtas teritorijas sasniedzamības uzlabošanai, radīs papildus jaunradītās pievienotās ekonomiskās vērtības (GVA) izmaiņas 0,5% katru gadu pēc Projekta I kārtas ieviešanas. GVA izmaiņas nākotnē IIA ietvaros tiek indeksētas ar iekšzemes kopprodukta izmaiņu tempu salīdzināmās cenās.

Tabula 13 Projekta I kārtas teritorijā strādājošo komersantu GVA pieauguma Projekta ietekmē novērtējums (tūkst. EUR) , 2024. gada cenās

Faktors / Gads	2027	2028	2029	2030
1	2	3	4	5
Novērtētais GVA (tūkst. EUR bez Projekta)	10 259,5	10 464,7	10 674,0	10 887,5
Novērtētais GVA (tūkst. EUR Ar Projektu)	10 310,8	10 517,0	10 727,3	10 941,9
GVA pieaugums Projekta rezultātā (tūkst. EUR)	51,3	52,3	53,4	54,4

Kopējā šī ieguvuma nediskontētā vērtība Projekta I kārtas dzīves cikla laikā ir novērtēta EUR 1,95 milj. apmērā.

4.4. Satiksmes dalībnieku ieguvumi

4.4.1. GVDI pieaugums

Esošās situācijas gada vidējās diennakts satiksmes intensitātes (GVDI) novērtējums ir norādīts IIA sadaļā 1.5.

Satiksmes dalībnieku nākotnes ieguvumi ir koriģēti arī ar vidējo GVDI pieaugumu valstī. Valsts SIA „Latvijas Valsts Ceļi” 2019. gadā aktualizēja Metodiskos norādījumus, kuros tiek norādīti minētie izaugsmes tempi pie vidējā attīstības scenārija. Tabula Nr. 14 atspoguļo plānotos satiksmes intensitātes pieaugumus.

Tabula 14 Satiksmes intensitātes ikgadējā pieauguma izmaiņu prognoze

Faktors / gads	2025	2026 - 2030	2031 -
1	2	3	4
GVDI pieaugums (%)	1,9%	1,3%	0,5%

Datu avots: LVC Metodiskie norādījumi

Tabulas IIA ziņojuma sadaļās Nr. 4.4.2. un Nr. 4.4.3. atspoguļo laika ietaupījumus un autokilometru (braucienu) izmaksas scenārijiem "ar" un "bez" Projekta. Izmaksas ir balstītas uz Metodiskajiem norādījumiem, konvertējot tajā norādītās cenas uz 2024. gada cenām.

4.4.2. Satiksmes dalībnieku brauciena laika ieguvumi

Esošajā situācijā atļautais braukšanas ātrums Jaunkūlu ielā ir noteikts 50 km/h apmērā. Tiesa, ņemot vērā tehniskos ierobežojumus un brauktuves tehnisko stāvokli, reālais pārvietošanās ātrums ir zemāks. Faktiskais braukšanas ātrums ir novērtēts vizuāli GVDI novērtēšanas procedūras ietvaros.

Tiek pieņemts, ka pēc Projekta I kārtas realizācijas ātrums sasniegs optimālo – t.i. vienlaikus nodrošinās īsāko iespējamo pārvietošanās laiku un būs arī pietiekami drošs, lai nepalielinātu CSNg riskus.

Tabula Nr. 15 atspoguļo ātrumus pirms un pēc Projekta I kārtas ieviešanas.

¹⁰ Gibbons, Lyytikäinen, et. al.

Tabula 15 **Satiksmes dalībnieku pārvietošanās vidējais ātrums (km/h) situācijā BEZ un AR Projektu**

Transportlīdzekļa veids	Bez Projekta (km/h)			Ar Projektu (km/h)
	NP 10,5, Slikts a/b Rīgas – Jaunkūlu 28/30	NP 9,5 Slikts a/b Jaunkūlu 28/30 – Jaunkūlu 20/21	NP 9,5 Loti slikts a/b Jaunkūlu 20/21 – posma beigas	NP 10,5 Teicams a/b
1	2	3	4	5
Vieglais auto	40	40	30	40
KT ar 2 un 3 asīm	35	35	20	40
KT ar piekabi un vilcēji	25	25	15	32
Autobusi	25	25	20	32

Datu avots: Vizuālie apsekojumi GVDI novērtēšanas procedūras ietvaros, Metodiskie norādījumi (2019)

Tabula Nr. 16 norāda satiksmes dalībnieku laika izmaksas 2019. gada cenās saskaņā ar LVC izstrādātajiem Metodiskajiem norādījumiem. Metodiskajos norādījumos norādītās izmaksas ir indeksētas ar LVC rekomendācijām, kas nosaka, ka 2019. gada vērtības ir indeksējamas 35% apmērā¹¹.

Tabula 16 **Projektu Satiksmes dalībnieku laika izmaksas (EUR/h)**

Transportlīdzekļa veids	Braucošo laika izmaksa (EUR/h), 2019. gada cenās	Braucošo laika izmaksa (EUR/h), 2024. gada cenās
1	2	3
Vieglais auto	15,54	20,98
KT ar 2 un 3 asīm	18,03	24,34
KT ar piekabi un vilcēji	14,72	19,87
Autobusi	94,96	128,20

Datu avots: Metodiskie norādījumi

Laika ieguvumi monetārā izteiksmē ir iegūti, summējot katra transportlīdzekļa veida rezultātu, ko iegūst reizinot vidējo ietaupīto laiku (h izteiksmē) uz vienu atbilstošo transportlīdzekļa veidu ar atbilstošā transportlīdzekļa veida GVDI, reizinot ar 365 (dienu skaits gadā) un reizinot ar vidējām atbilstošās transportlīdzekļa veida stundas izmaksām. Tiek summēti visu transportlīdzekļu veidu kopējie ieguvumi.

Kopējie ietaupīto brauciena laika izmaksu ieguvumi naudas izteiksmē pirmajā pilnajā gadā pēc Projekta I kārtas pabeigšanas (2027. gads) sastāda EUR 7,1 tūkst. gadā.

Ilustrācija 3 **Projekta I kārtas rezultātā radītie satiksmes dalībnieku laika ieguvumi (tūkst. EUR/gadā)**



Kopējā brauciena laika ieguvumu nediskontētā vērtība Projekta I kārtas dzīves cikla laikā sastāda aptuveni 0,293 milj. EUR.

¹¹ <https://lvceli.lv/celu-tikls/tehniskie-noteikumi-metodiskie-noradijumi/metodiskie-noradijumi/>

4.4.3. Satiksmes dalībnieku brauciena izmaksu (autokilometru) ietaupījumi

Autokilometra (brauciena) izmaksas saskaņā ar LVC Metodiskajiem norādījumiem ietver pilnīgi visas braukšanas izmaksas – t.i. ne tikai degvielas izmaksas, bet arī automašīnas nolietojumu, remontdarbu izmaksas un apdrošināšanas izmaksas. Satiksmes dalībnieku izmaksas, pārvietojoties pa sliktā stāvoklī esošu asfaltbetona brauktuves segumu, ir augstākas nekā, izmantojot labā vai teicamā stāvoklī esošas brauktuves asfaltbetona segumu, kas ir saistīts gan ar mazāku rītes pretestību, gan mazāku kustīgo daļu nodilumu, gan zemāku degvielas patēriņu, kā arī citiem tamlīdzīgiem faktoriem.

Nosakot brauciena izmaksas, ir ņemts vērā Jaunkūlu ielas normālprofils pirms un pēc Projekta realizācijas dažādos tās posmos.

Tabula 17 Satiksmes dalībnieku autokilometra izmaksas (EUR/km) 2024. gada cenās¹²

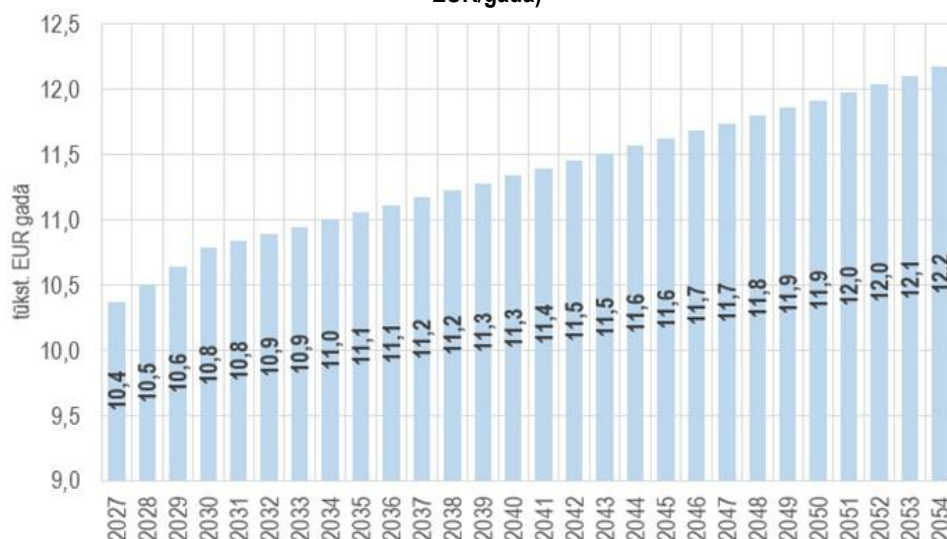
Transportlīdzekļa veids	Bez Projekta			Ar Projektu
	NP 10,5, Slikts a/b	NP 9,5 Slikts a/b	NP 9,5 Ļoti slikts a/b	NP 10,5 Teicams a/b
1	2	3	4	5
Vieglais auto	0,311	0,336	0,339	0,242
KT ar 2 un 3 asīm	0,612	0,678	0,684	0,508
KT ar piekabi un vilcēji	1,127	1,272	1,274	0,956
Autobuss	1,003	1,099	1,103	0,883

Datu avots: Metodiskie norādījumi

Ietaupījumus aprēķina kā starpību starp autokilometra izmaksām scenārijiem bez Projekta un ar Projektu, katra scenārija izmaksu aprēķinot kā katra transportlīdzekļa veida rezultātu summu, katra atsevišķā transportlīdzekļa veida rezultātu aprēķinot katram scenārijam kā $GVDI \cdot 365$ (dienu skaits gadā) $\cdot$ autokilometra izmaksas (EUR/km) $\cdot$ ielas posma garums (km).

Kopējie ietaupīto autokilometra izmaksu ieguvumi naudas izteiksmē pirmajā pilnajā gadā pēc Projekta I kārtas pabeigšanas (2027. gads) sastāda EUR 10,4 tūkst. gadā.

Ilustrācija 4 Projekta I kārtas rezultātā radītie satiksmes dalībnieku brauciena izmaksu ieguvumi (tūkst. EUR/gadā)



Kopējā brauciena izmaksu samazinājuma ieguvumu nediskontētā vērtība Projekta I kārtas dzīves cikla laikā sastāda aptuveni 0,318 milj. EUR.

¹² Indeksētas no 2019. gada uz 2024. gadam ar koeficientu 1,35 (LVC rekomendācija)

4.5. SEG emisiju samazinājuma ieguvumi

SEG emisiju apjoma izmaiņas ir aprēķinātas katrai transportlīdzekļa veida grupai saskaņā ar katra transportlīdzekļa veida individuālo GVDI pārbūvējamajā Jaunkūlu ielas posmā un atbilstoši katra transportlīdzekļa veida sagaidāmajām degvielas patēriņa izmaiņām.

SEG emisiju apjoma izmaiņas (tonnās/gadā) ir aprēķinātas saskaņā ar Ministru kabineta noteikumos Nr. 42 (23.01.2018) "Siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķina metodika" definēto formulu:

$$m_{SEG\ izm} = \frac{(L_{pirms} \times C_{pirms}) - (L_{pēc} \times C_{pēc})}{1000} \times \rho \times Q_z^d \times K_{CO2}$$

Degvielas patēriņš pirms un pēc Projekta ir noteikts saskaņā ar LVC Metodiskajiem norādījumiem.

Tabula 18 Transportlīdzekļu vidējais izlīdzinātais degvielas patēriņš (l/km) pie dažādiem normālprofilu un brauktuves seguma tehniskajiem stāvokļiem

Transportlīdzekļa tips	Scenārijs BEZ Projekta		Scenārijs AR Projektu
	Sliktā stāvoklī esošs a/b segums NP10,5	Sliktā stāvoklī esošs a/b segums NP7,5 - 9,5	Teicamā stāvoklī esošs a/b segums NP10,5
1	2	3	4
Vieglais autotransports	0,074	0,089	0,072
KT2,3	0,168	0,188	0,149
KT4	0,395	0,548	0,332
Autobusi	0,316	0,402	0,284

Datu avots: LVC Metodiskie norādījumi

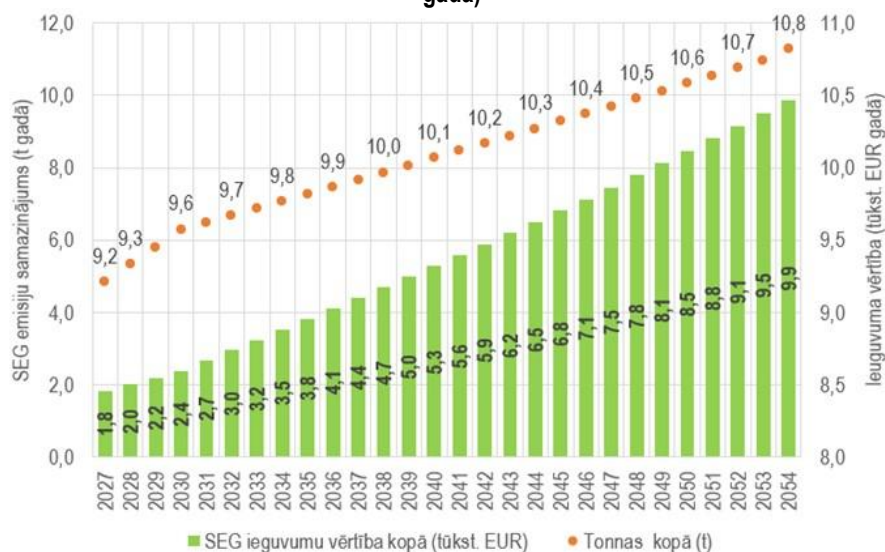
Tabulā Nr. 19 norādītie fosilās izcelsmes degvielas vidēji svērtais blīvums, zemākā sadegšanas siltuma un CO₂e emisijas faktora koeficienti ir noteikti kā vidējie svērtie lielumi saskaņā ar LVC Metodiskajiem norādījumiem.

Tabula 19 Transportlīdzekļu veidu fosilās izcelsmes degvielas vidēji svērtais blīvums, zemākais sadegšanas siltums un CO₂e emisijas faktors

Transportlīdzekļa tips	Q_z^d	K_{CO2}	ρ
1	2	3	4
Vieglās automašīnas	0,0437	71,92	0,779
Kravas transports	0,0431	73,61	0,827
Autobusi	0,0430	73,85	0,834

Datu avots: LVC Metodiskie norādījumi

Ilustrācija 5 Projekta I kārtas rezultātā radītie SEG emisiju samazinājuma ieguvumi (tūkst. EUR un tonnas gadā)



Vienas ietaupītās CO₂e tonnas ieguvuma vērtība saskaņā ar EK IIA sagatavošanas vadlīnijām¹³ ir nosakāma EUR 148 tonnā 2024. gada cenās. Katram nākamajam gadam CO₂e ieguvums tiek indeksēts, palielinot vienas tonnas vērtību saskaņā ar EK IIA sagatavošanas vadlīnijas noteiktajiem lielumiem.

Pamatojoties uz IIA aprēķiniem, var secināt, ka CO₂e emisiju ietaupījums Projekta I kārtas dzīves cikla laikā varētu sasniegt aptuveni 282 tonnas, un kopējā nediskontētā šo ieguvumu vērtība ir noteikta aptuveni EUR 155,5 tūkst. apmērā.

4.6. Vides ieguvumi, kas izriet no kanalizācijas infrastruktūras pieejamības

Esošajā situācijā Ādažu pilsētā Jaunkūlu ielā 21 komersanti izmanto vietējos kanalizācijas risinājumus (SIA "Orkla Latvija" ražotne ir pieslēgta SIA "Ādažu ūdens" kanalizācijas infrastruktūrai), kas rada dažādus riskus, kas ir saistīti ar sabiedrības veselību dēļ vidē nonākošiem nepietiekami attīrītiem notekūdeņiem. Projekta I kārtas ietvaros tiek paredzēts izbūvēt aptuveni 400 metrus jaunus kanalizācijas tīklus, kas sniegs ieguldījumus vides piesārņojuma risku samazināšanā.

Ieguvumi no samazinātajiem riskiem, kas saistās ar apkārtējā vidē nepietiekami attīrītu notekūdeņu novadīšanu, ir noteikti balstoties uz VARAM SEI kvantificēšanas un monetizēšanas metodiku, kas 2014. – 2020. gada plānošanas periodā bija spēkā 5.3.1. specifiskā atbalsta mērķa "Attīstīt un uzlabot ūdensapgādes un kanalizācijas sistēmas pakalpojumu kvalitāti un nodrošināt pieslēgšanas iespējas" ietvaros. Tabula Nr. 20 kombinē VARAM piedāvāto metodiku ar tās adaptāciju attiecībā uz komersantiem, kā arī adaptāciju 2024. gada cenām.

Projekta I kārtas ietvaros izbūvētajiem kanalizācijas tīkliem pieslēgsies komersanti, kuriem tiks uzlabota transporta infrastruktūra Projekta II un III kārtās. Lielākais no tiem ir SIA "Berlat", kas arī pieslēgsies centralizētajiem kanalizācijas tīkliem.

Tabula 20 Sociāli – ekonomiskie ieguvumi, kas rodas no ūdenssaimniecības sistēmu izbūves

ieguvumi	Apraksts	Ietekmes rādītājs un apraksts
1	2	3
Vides piesārņojuma samazināšanās	Paplašinot kanalizācijas tīklu tiek samazināts vidē novadītie nepietiekami attīrītie notekūdeņi	Līdzekļu ietaupījums pašvaldībā vides piesārņojuma samazināšanai. Šo rādītāju aprēķina noteikto kanalizācijas pakalpojumu tarifu ¹⁴ reizinot ar Projektā pieslēgto iedzīvotāju (kopējais papildus pieslēdzamo cilvēku - darbinieku skaits Projekta teritorijas komersantos, kuru pastāvīgās darba vietas ir Ādaži (tie uzturas tur regulāri) sastāda aptuveni 40) skaitu reizinot ar viena darbinieka radīto gada ūdens patēriņu. Viens Ādažu pilsētas iedzīvotājs laika posmā no 2018. līdz 2023. gadam vidēji ir patērējis 80 litrus ūdeni uz cilvēku diennaktī. Tātad vidējais patēriņš gadā ir aptuveni 29,2 m ³ . Šis lielums tiek koriģēts ar papildus faktoriem: (1) 0,63, kas tiek iegūts dalot darba dienu skaitu ar dienu skaitu gadā (230 (darbadienas) / 365 (dienu skaits kopā)) un (2) 0,37 ņemot vērā, ka darbinieki darba vietās uzturas vidēji 45 stundas nedēļā, (45 dalīts ar 120 (orientējošais nomoda stundu skaits nedēļā)).

Tiek izdarīts pieņēmums, ka komersanti CKS pieslēgsies pakāpeniski un pilnībā to izdarīs līdz 2028. gadam. Tādējādi, 2028. gadā (tiek pieņemts, ka Ādažu pilsētas CKS ir pieslēgušies visi Projekta teritorijas komersanti) pilnīgie SEI no Projekta ūdenssaimniecības komponentēm sasniegs EUR 474 gadā. Aprēķins tiek veikts sekojoši $40 \times 29,2 \times 1,74 \times 0,63 \times 0,37$. Kopējā apkārtējā vidē samazinātā novadītā piesārņojuma ieguvumu nediskontētā vērtība Projekta dzīves cikla laikā sastāda 12,8 tūkst. EUR.

¹³ Economic Appraisal Vademecum 2021-2027 General Principles and Sector Applications. Pieejams <https://ej.uz/vsej>

¹⁴ 2024. gada maijā spēkā esošais SIA "Ādažu ūdens" kanalizācijas pakalpojumu tarifs ir EUR 1,74 m³ bez PVN

4.7. Sociāli – ekonomiskās analīzes kopsavilkums

Tabulas Nr. 21 un Nr. 22 atspoguļo kopējos IIA rezultātus, kas apstiprina, ka Projekta I kārtas realizācija rada ievērojamus ieguvumus sabiedrībai kopumā un, ka Projekta I kārtas realizācija un tās ietvaros izvirzītais tehniskais risinājums ir ekonomiski pamatoti.

Tabula 21 SEI faktoru un izmaksu kopsavilkums un to diskontētās vērtības IIA pārskata periodā

Nr.	Sociāli ekonomiskais ieguvums	Diskontētā vērtība (EUR) IIA analīzes periodā	% no kopējo SEI kopas
1	2	3	4
1	Funkcionalitātes un sasniedzamības uzlabojumu rezultātā radītie papildus vērtības ieguvumi esošajiem komersantiem	905 238,76	71,14%
2	Satiksmes dalībnieku brauciena laika ieguvumi	136 789,64	10,75%
3	Satiksmes dalībnieku brauciena izmaksu (autokilometru) ietaupījumi	158 465,96	12,45%
4	SEG emisiju samazinājuma ieguvumi	65 687,38	5,16%
5	Vides un sabiedrības veselības ieguvumi, kas izriet no ūdenssaimniecības infrastruktūras pieejamības	6 295,51	0,49%
6	Kopā SEI	1 272 477,25	100,00%
7	Investīciju izmaksas	586 528,12	92,86%
8	Darbības izmaksas	45 114,79	7,14%
9	Kopā izmaksas	631 642,91	100,00%

Tabula 22 Sociāli – ekonomiskās analīzes rezultātu kopsavilkums

Nr.	Galvenie parametri un rādītāji	Vērtība
1	2	3
1	Ekonomiskā ienesīguma vērtība (ERR), %	11,08%
2	Ekonomiskā neto pašreizējā vērtība (ENPV), EUR	640 834,34
3	Ieguvumu un izmaksu attiecība (B/C)	2,01

Projekta I kārtas ERR ievērojami pārsniedz noteikto diskonta likmi 5% apmērā, tādējādi, apliecinot Projekta I kārtas kopējo izdevīgumu sabiedrībai kopumā. Jāuzsver, ka faktiskie Projekta rezultāti ir vēl labāki, tā kā virkni SEI, kas ir identificēti sadaļā 4.8. ir iespējams novērtēt tikai kvalitatīvi, lai gan ir skaidrs, ka 4.8. sadaļā identificētie ieguvumi sabiedrībai pastāv.

4.8. Kvalitatīvi novērtēto SEI identifikācija un raksturojums

Tabula Nr. 23 atspoguļo kvalitatīvi Projekta novērtēto sociāli – ekonomisko ieguvumu un izmaksu kopsavilkumu.

Tabula 23 Kvalitatīvi novērtēto sociāli – ekonomisko ieguvumu un izmaksu kopsavilkums

Nr.	Sociāli – ekonomiskais faktors	Apraksts
1	2	3
1	Ieguvums - Ainaviskie uzlabojumi	Sakārtota transporta un industriālā infrastruktūra uzlabo kopējo ainavisko vidi, kas ir viens no daudziem priekšnoteikumiem iedzīvotāju apmierinātībai ar dzīves vidi, kā arī priekšnoteikums nekustāmā īpašuma vērtības izmaiņām.
2	Svārstmigrācijas un emigrācijas mazināšana	Būtiska daļa no Ādažu novada iedzīvotājiem strādā Rīgā. Projekta ieviešana ļaus radīt priekšnoteikumus industriālo teritoriju attīstībai, kas novada iedzīvotājiem ļautu strādāt tuvāk savām mājām. Tas nozīmē būtisku izmaksu ietaupījumus un laika ietaupījumus katram iedzīvotājam, kuram būs rasta iespēja strādāt tuvāk dzīvesvietai.

Nr.	Sociāli – ekonomiskais faktors	Apraksts
1	2	3
3	PM ₁₀ daļiņu emisiju novēršana	Slikti asfaltbetona segums rada un braukšana pa to rada papildus cieto putekļu PM ₁₀ daļiņu emisijas, kas tiks novērstas Projekta realizācijas rezultātā.
4	Trokšņa un vibrāciju līmeņa samazināšana	Projektā iekļautajās ielās ir nozīmīga kravas transporta kustība. Braukšana pa sliktu asfaltbetona segumu rada palielinātu trokšņu un vibrāciju emisiju līmeni.
5	Izmaksas un ierobežojumi Projekta ieviešanas laikā	Būvniecības fāzē būs vērojama paaugstināta kravas transporta kustība Projekta teritorijā. Paredzams, ka būvniecības fāzē Projekta teritorijas tuvumā būs vērojami trokšņa un SEG emisiju pieaugums, taču netiek plānots, ka sabiedrībai radīsies jebkādi pārvietošanās ierobežojumi, kas varētu radīt papildus laika un/vai autokilometru izmaksas.

5. Risku analīze

Tabulā Nr. 24 ir identificēti tie Projekta tehniskie, finanšu, vides un operacionālie riski, kuru konkrētā riska ietekme un/vai riska varbūtība saskaņā ar tradicionālo riska matricu sagatavošanas algoritmu ir vērtējama kā vidēja vai augsta. Līdz ar to šiem riskiem var būt nozīmīga ietekme uz Projekta rezultātiem un tiem ir nepieciešama pastāvīga preventīvo pasākumu uzturēšana vai riska monitorings.

Tabula 24 Identificētie riski, to ietekmes un varbūtības, kā arī preventīvo pasākumu novērtējums

Nr.	Risks	Riska apraksts	Riska ietekme	Iestāšanās varbūtība	Riska novēršanas/ mazināšanas pasākumi
1	2	3	4	5	6
1	Finanšu	Nepareizi saplānota finanšu plūsma. Sadārdzinājums	Augsta	Vidēja	Projekta darbību īstenošanas grafiks ir izstrādāts, ņemot vērā sezonālātes faktorus. Projekta pieteikuma sagatavošanas stadijā pašvaldība ir apzinājusi nepieciešamību paredzēt līdzfinansējumu un priekšfinansējuma Projekta darbību īstenošanai. Nepieciešamības gadījumā projekta vadītājs gatavos precizējumus maksājumu pieprasījumu grafikā un iesniegs tos CFLA. Uz Projekta pieteikuma dokumentācijas iesniegšanu CFLA ir sagatavots Jaunkūlu ielas pārbūves būvprojekts.
2	Finanšu	Uzskaites/ grāmatojumu risks (dubultā finansēšana)	Vidēja	Zema	Ādažu novada pašvaldības grāmatveži jau ir vadījuši vairāku infrastruktūru (SAM3.3.1. 2014 – 2020. gadu plānošanas periodā) projektu finanšu sadaļas. Projektam tiks izmantots atsevišķs norēķinu konts. Projekta uzraudzībā ir iesaistīta Ādažu novada vadība, kas pārzina plānotās Projekta darbības, un veiks kontroli, lai nepieļautu risku (t.sk. dubultā finansēšanas riska) iestāšanos.
3	Īstenošanas	Personāla pieredzes trūkums	Vidēja	Vidējā	Riskam, kas ir saistīts ar personāla pieredzes trūkumu, vienmēr ir augstas ietekmes pakāpe, līdz ar to Projekta vadīšanai ir nozīmēts Projekta vadītājs, kuram jau ir pieredze apjomīgu infrastruktūras pārbūves un izbūves projektu un sadarbības projektu īstenošanā. Tehnisko jautājumu un problēmu risināšanā Projekta personālam palīdzēs būvuzraudzības un autoruzraudzības pakalpojumu sniedzēji. Projekta vadītājs un finanšu vadītājs regulāri sekos līdzi normatīvo aktu izmaiņām. Lai mazinātu šī riska ietekmi uz projekta īstenošanu, projekta vadītājs griežīsies ar jautājumiem CFLA.
4	Īstenošanas	Neprecīza darbību plānošana	Vidējā	Zema	Neprecīza darbību plānošana var kopumā ietekmēt Projekta īstenošanu, toties šī riska varbūtība ir diezgan zema, jo Projekta ietvaros paredzēto aktivitāšu skaits ir neliels un Projekta īstenošanai ir paredzēts pietiekami garš periods, lai varētu īstenot visas darbības, ja pat kādas aktivitātes realizēšana aizkavēsies.
5	Īstenošanas	Personāla mainība	Vidēja	Zema	Ādažu novada pašvaldība ir norīkojusi atbildīgas personas savu darbību īstenošanas uzraudzībai, dokumentācijas sagatavošanai u.c. ar Projekta realizēšanu saistīto pienākumu veikšanai. Gadījumā, ja mainīsies Ādažu novada pašvaldības Projekta vadītājs, tā paziņos par

Nr.	Risks	Riska apraksts	Riska ietekme	Iestāšanās varbūtība	Riska novēršanas/ mazināšanas pasākumi
1	2	3	4	5	6
					to CFLA. Ādažu novada pašvaldības rīcībā ir nepieciešamie cilvēkresursi, ja būs nepieciešams veikt personāla aizvietošanu.
6	Īstenošanas	Cilvēkresursu nepietiekamība	Vidējā	Zema	Šī riska iestāšanās varbūtība ir zema, jo Ādažu novada pašvaldība regulāri izstrādā projektu pieteikumus, un tai ir pietiekoši cilvēkresursi dažādu iniciatīvu īstenošanai. Rodoties situācijai, kad Projekta neefektīvas īstenošanas iemesls būs cilvēkresursu trūkums, tiks lemts par papildus personāla piesaisti darbību realizācijā, izmantojot esošos cilvēkresursus vai noslēdzot attiecīgus uzņēmuma vai darba līgumus.
7	Īstenošanas	Ar pakalpojumu sniedzējiem/ būvdarbu veicējiem noslēgto līgumu laušana	Zema	Vidējā	Līgumi ar piegādātājiem/ pakalpojumu sniedzējiem / būvdarbu veicējiem paredzēs to laušanas iespēju dažādos gadījumos. Līgumu laušana var ietekmēt projekta īstenošanas termiņus, jo šādā situācijā pastāv atkārtotas iepirkuma procedūras nepieciešamības varbūtība. Ja radīsies situācija, ka kāda līguma laušana ietekmēs projekta īstenošanas periodu, Projekta vadītājs sagatavos pamatojušo dokumentāciju projekta pieteikuma grozījumu ierosināšanai.
8	Īstenošanas	Izmaiņas normatīvajos aktos, piemēram, Publisko iepirkumu likumā, Būvniecības likumā un ar to saistītajos noteikumos	Vidējā	Zema	Būtiskas izmaiņas valsts likumdošanā var ievērojami ietekmēt Projekta īstenošanu. Ādažu novada pašvaldība nav tiesīga ietekmēt normatīvo aktu pieņemšanu un grozīšanu, līdz ar to tie var tikai pielāgot Projekta īstenošanu jaunajai situācijai. Ja likumdošanas izmaiņas ietekmēs Projekta periodu vai Projekta budžeta izpildi, Ādažu novada pašvaldība sagatavos pamatojušo dokumentāciju Projekta grozījumu veikšanai un iesniegs CFLA. Lai mazinātu šī riska ietekmi uz Projekta īstenošanu Projekta vadītājs un Ādažu novada pašvaldības darbinieki varētu apmeklēt seminārus un apmācības, kas ir saistītas ar izmaiņām likumdošanā.
9	Rezultātu un uzraudzības rādītāju sasniegšanas	Rezultātu rādītāju nesasniegšana	Augsta	Vidējā	Rezultāta rādītāju vērtības nesasniegšanai ir liela ietekme uz Projekta finansējumu no ERAF. Lai samazinātu šo risku jau ir apzināti Projekta teritorijā strādājošie komersanti, viņu pēdējos gados veiktās un plānotās investīcijas, kā arī prognozētie kopējā atalgojuma pieaugumi pie komersantiem. Ādažu novada pašvaldība plāno noslēgt arī sadarbības līgumus ar komersantiem, kuri gūs labumu no Projekta ietvaros izbūvējamās infrastruktūras.
10	Rezultātu un uzraudzības rādītāju sasniegšanas	Mērķa grupas nepietiekama iesaiste	Augsta	Vidēja	Viena no projekta mērķa grupām – uzņēmēji, jeb saimnieciskās darbības veicēji – bija iesaistīti Projekta pieteikuma sagatavošanas stadijā: tika organizētas tikšanās, lai apspriestu uzņēmēju vajadzības pēc infrastruktūras, to iespējas ieguldīt investīcijas sava uzņēmuma attīstībā un palielināt algu budžetus savos uzņēmumos. Lai apkopotu Projekta rezultāta rādītājus, Ādažu novada pašvaldība regulāri sazināsies ar komersantiem, kas bija iesnieguši intereses apliecinājumus, kā arī apzināsies, vai nav pieejami

Nr.	Risks	Riska apraksts	Riska ietekme	Iestāšanās varbūtība	Riska novēršanas/ mazināšanas pasākumi
1	2	3	4	5	6
					jauni komersanti, kuru nefinanšu investīcijas vai darba atlīdzības pieaugums var palīdzēt sasniegt projekta pieteikumā norādītās rezultātu rādītāju vērtības. Jaunkūlu ielā 21 tiek iznomātas telpas ražošanas un loģistikas procesu nodrošināšanai, tāpēc jaunu komersantu parādīšanās ir pietiekami reālistiska.
11	Rezultātu un uzraudzības rādītāju sasniegšanas	Izmaiņas LR normatīvajos aktos, kas regulē nodokļu aspektus	Augsta	Zema	Saimniecisko darbību veicēju aktivitāti lielā mērā ietekmē valsts nodokļu politika – uzņēmēji var pārvietot savu uzņēmumu citā teritorijā, samazināt aktivitāti vai pilnībā izbeigt darbību, kas var būtiski ietekmēt projekta rādītāju vērtības sasniegšanu: atalgojuma pieaugumu pie komersantiem un komersantu nefinanšu investīcijas. Ādažu novada pašvaldība nav tiesīga ietekmēt valsts nodokļu politiku, kā arī citus uzņēmējdarbību reglamentējošos aktus. Ja rodas situācija, kad normatīvie akti ietekmē projekta rādītāju vērtību sasniegšanu, Ādažu novada pašvaldība griezties CFLA, VARAM u.c. institūcijās, kas var palīdzēt atrisināt šo problēmu.

Pielikumi.

1. Pielikums. IIA detalizētie aprēķini

Detalizētie aprēķini ir pieejami MS Excel formāta elektroniskajā modelī, kas ir šīs IIA neatņemama sastāvdaļa.

/Šī lapa apzināti ir atstāta tukša/