



Finanšu ministrija

NACIONĀLAIS
ATTĪSTĪBAS
PLĀNS 2020



EIROPAS SAVIENĪBA

Eiropas Savienības
struktūrfondi un
Kohēzijas fonds

I E G U L D Ī J U M S T A V Ā N Ā K O T N Ē

SIA “Konsorts”

Sākotnējais izvērtējums ES fondu 2021.-2027. gada plānošanas perioda SAM 3.1.1. pasākumam 3.1.1.5. “Nacionālas nozīmes centru maģistrālo ielu un esošo maršrutu attīstība” un konsultatīvais atbalsts

Iepirkuma ID numurs: SM2024/2

Izvērtējuma ziņojums

2024. gada 12.decembris

SATURS

IZMANTOTIE SAĪSINĀJUMI UN TERMINOLOĢIJA.....	4
KOPSAVILKUMS.....	5
IEVADS.....	7
1. IZVĒRTĒŠANAS MODELIS.....	8
2. Risināmo problēmu īss izklāsts.....	10
3. 2014. - 2020. gadu perioda SAM 6.1.4. pasākumā 6.1.4.2. veikto ieguldījumu efektivitātes un ietekmes novērtējums	10
3.1 Vispārējais SAM 6.1.4. pasākumā 6.1.4.2. veikto ieguldījumu novērtējums.....	11
3.2 Daugavpils valstspilsēta.....	11
3.3 Jelgavas valstspilsēta	12
3.4 Jēkabpils valstspilsēta.....	14
3.5 Liepājas valstspilsēta	15
3.6 Rēzeknes valstspilsēta	16
3.7 Valmieras valstspilsēta	18
3.8 Ventpils valstspilsēta.....	19
4. Potenciālo mērķteritoriju un identificēto projektu īss apraksts	20
4.1 Jelgavas valstspilsētas pašvaldības ieceres un to īss pamatojums	22
4.2 Jēkabpils valstspilsētas pašvaldības ieceres un to īss pamatojums.....	23
4.3 Jūrmalas valstspilsētas pašvaldības ieceres un to īss pamatojums.....	24
4.4 Liepājas valstspilsētas pašvaldības ieceres un to īss pamatojums	25
4.5 Ventpils valstspilsētas pašvaldības ieceres un to īss pamatojums	26
4.6 Valstspilsētu pašvaldību ieceru un identificēto projektu kopsavilkums	26
5. Potenciālo projektu vienkāršots efektivitātes izvērtējums	28
5.1 Vienkāršotās izmaksu-ieguvumu analīzes principiālā metodoloģija	28
5.2 Satiksmes intensitāte.....	29
5.3 Ekonomiskās efektivitātes novērtējuma rezultāti	31
5.3.1 Jelgavas valstspilsētas potenciālais projekts	31
5.3.2 Jēkabpils valstspilsētas potenciālais projekts	33
5.3.3 Jūrmala valstspilsētas potenciālais projekts.....	36
5.3.4 Liepāja valstspilsētas potenciālais projekts	37
5.3.5 Ventpils valstspilsētas potenciālais projekts.....	40
5.3.6 Sociālekonomiskās analīzes rezultātu kopsavilkums	43
6. Principa "Nenodarīt būtisku kaitējumu" novērtējums.....	44
7. Projektu iesniegumu atlases veida izvērtējums	46
8. Priekšlikumi specifiskajiem atbilstības kritērijiem	47
9. Pašvaldību finanšu kapacitāte.....	47
10. IZVĒRTĒJUMĀ IZMANTOTĀ INFORMĀCIJA UN DATI.....	50

Tabulu rādītājs

Tabula 1-1 Izvērtējuma loģiskā struktūra.....	8
Tabula 3-1 Daugavpils VPS transporta satiksmes intensitāti raksturojošie lielumi	12
Tabula 3-2 Jelgavas VPS transporta satiksmes intensitāti raksturojošie lielumi	13
Tabula 3-3 Jēkabpils pilsētas transporta satiksmes intensitāti raksturojošie lielumi	15
Tabula 3-4 Liepājas VPS transporta satiksmes intensitāti raksturojošie lielumi.....	16
Tabula 3-5 Rēzeknes VPS transporta satiksmes intensitāti raksturojošie lielumi	17

Tabula 3-6 Valmieras VPS transporta satiksmes intensitāti raksturojošie lielumi.....	19
Tabula 3-7 Ventspils VPS transporta satiksmes intensitāti raksturojošie lielumi.....	20
Tabula 4-1 TEN-T tīklā ietilpstošie VPS piederošie ielu posmi un to raksturojums	21
Tabula 4-2 Pašvaldību ieceru apkopojums, milj. EUR.....	27
Tabula 5-1 Satiksmes plūsmas TEN-T ceļu posmos pirms VPS pilsētu robežām.....	29
Tabula 5-2 Satiksmes plūsmas (GVDI) TEN-T ielu posmos VPS robežās 2024.gadā.....	30
Tabula 5-3 Brauciena laika patēriņa Miera ielā samazinājuma novērtējums situācijai ar pārbūvi	31
Tabula 5-4 Brauciena izmaksu Miera ielā (ielas normālprofils NP10,5 līdz NP14) samazinājuma novērtējums situācijai ar pārbūvi	31
Tabula 5-5 Transportlīdzekļu vidējais izlīdzinātais degvielas patēriņš (l/km) pie dažādiem brauktuves seguma tehniskajiem stāvokļiem un kopējais SEG emisiju ietaupījums (t/gadā).....	33
Tabula 5-6 Projekta ietekmes uz TEN-T tīklu novērtējums Jelgavas pilsētā	33
Tabula 5-7 Brauciena izmaksu Jēkabpilī (ielas normālprofils NP10,5 līdz NP14) samazinājuma novērtējums situācijai ar pārbūvi	34
Tabula 5-8 Kopējais SEG emisiju ietaupījums (t/gadā) Jēkabpils pilsētā	35
Tabula 5-9 Projekta ietekmes uz TEN-T tīklu novērtējums Jēkabpils pilsētā.....	35
Tabula 5-10 Brauciena izmaksu un SEG emisiju samazinājums Jūrmalas valstspilsētā esošajā TEN-T posmā (ielas normālprofils NP10,5 līdz NP14) samazinājuma novērtējums situācijai ar pārbūvi.....	36
Tabula 5-11 Projekta ietekmes uz TEN-T tīklu novērtējums Jūrmalas pilsētā	37
Tabula 5-12 Brauciena laika patēriņa Ādu ielā – Ganību ielā – Zirņu ielā samazinājuma novērtējums situācijai ar krustojuma pārbūvi	38
Tabula 5-13 Kopējais SEG emisiju ietaupījums (t/gadā) Liepājas valstspilsētā	39
Tabula 5-14 Projekta ietekmes uz TEN-T tīklu novērtējums Liepājas pilsētā	40
Tabula 5-15 Brauciena laika patēriņa Ostas ielas – Prāmju termināļa krustojumā novērtējums situācijai ar automašīnu gaidīšanas joslas izbūvi Prāmju ielā	41
Tabula 5-16 Kopējais SEG emisiju ietaupījums (t/gadā) Ventspils valstspilsētā	42
Tabula 5-17 Projekta ietekmes uz TEN-T tīklu novērtējums Ventspils pilsētā.....	43
Tabula 5-18 Ekonomisko ieguvumu kopsavilkums	43
Tabula 6-1 Principa "Nenodarīt būtisku kaitējumu" (NBK) novērtējums	44
Tabula 9-1 Jelgavas valstspilsētas saistību apmērs.....	48
Tabula 9-2 Jēkabpils valstspilsētas saistību apmērs, tūkst. EUR.....	48
Tabula 9-3 Jūrmalas valstspilsētas saistību apmērs.....	48
Tabula 9-4 Liepājas valstspilsētas saistību apmērs	48
Tabula 9-5 Ventspils valstspilsētas saistību apmērs	48

Ilustrāciju rādītājs

Ilustrācija 1-1 Intervences loģika, balstoties uz EVALSED: The resource for the evaluation of Socio-Economic Development.....	9
Ilustrācija 3-1 Daugavpils valstspilsētā 2014. – 2020. gada plānošanas periodā realizētais Smiltenes ielas pārvada projekts, kas nodrošina TEN-T tīkla sasniedzamības uzlabošanu	11
Ilustrācija 3-2 Jelgavas valstspilsētā 2014. – 2020. gada plānošanas periodā realizētais Loka maģistrāles projekts, kas nodrošina TEN-T tīkla sasniedzamības uzlabošanu.....	13
Ilustrācija 3-3 Jēkabpils valstspilsētā 2014. – 2020. gada plānošanas periodā realizētie projekti, kas nodrošina TEN-T tīkla sasniedzamības uzlabošanu.....	14
Ilustrācija 3-4 Liepājas valstspilsētā 2014. – 2020. gada plānošanas periodā realizētie projekti, kas nodrošina TEN-T tīkla sasniedzamības uzlabošanu.....	15

Ilustrācija 3-5 Rēzeknes valstspilsētā 2014. – 2020. gada plānošanas periodā realizētie projekti, kas nodrošina TEN-T tīkla sasniedzamības uzlabošanu.....	17
Ilustrācija 3-6 Valmieras valstspilsētā 2014. – 2020. gada plānošanas periodā realizētie projekti, kas nodrošina TEN-T tīkla sasniedzamības uzlabošanu.....	18
Ilustrācija 3-7 Ventpils valstspilsētā 2014. – 2020. gada plānošanas periodā realizētie projekti, kas nodrošina TEN-T tīkla sasniedzamības uzlabošanu.....	19
Ilustrācija 4-1 TEN-T tīklā ietilpstošo VPS un reģionālo attīstības centru novietojums Latvijā.....	21
Ilustrācija 4-2 Jelgavas valstspilsētas pašvaldības ieceru shematisks attēlojums.....	23
Ilustrācija 4-3 Jēkabpils novada pašvaldības ieceru shematisks attēlojums.....	24
Ilustrācija 4-4 Jūrmalas valstspilsētas pašvaldības ieceres shematisks attēlojums	25
Ilustrācija 4-5 Liepājas valstspilsētas pašvaldības ieceru shematisks attēlojums.....	25
Ilustrācija 4-6 Ventpils valstspilsētas pašvaldības ieceru shematisks attēlojums	26

IZMANTOTIE SAĪSINĀJUMI UN TERMINOLOĢIJA

3.1.1.5. pasākums	2021. – 2027. gada plānošanas perioda 3.1.1.5. pasākums "Nacionālas nozīmes centru maģistrālo ielu un esošo maršrutu attīstība"
6.1.4.2. pasākums	2014. – 2020. gada plānošanas perioda 6.1.4.2. pasākums "Nacionālas nozīmes attīstības centru integrēšana TEN-T tīklā"
APIA	atklāta projektu iesniegumu atlase
BCR	Benefit-cost ratio jeb ieguvumu / izdevumu īpatsvars
CSNg	ceļu satiksmes negadījums
EK	Eiropas Komisija
ENPV	Economic net present value jeb ekonomiskā tagadnes vērtība
ERR	Economic rate of return jeb ekonomiskā atdeves likme
ES	Eiropas Savienība
Ex-ante	šis sākotnējais 3.1.1.5. pasākuma ietekmes izvērtējums (arī Izvērtējums)
GVDI	gada vidējā diennakts intensitāte
IIA	izmaksu-ieguvumu analīze
IP	ieguldījumu prioritāte
IR	iznākuma rādītāji
KF	Kohēzijas fonds
KP	Kohēzijas politika
LVC	valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību "Latvijas valsts ceļi"
LVC Metodiskie norādījumi	VSIA "Latvijas valsts ceļi" Metodiskie norādījumi autoceļu projektu izmaksu – ieguvumu analīzes sagatavošanai
MK	Ministru kabinets
NAP	Nacionālais attīstības plāns
NBK	princips "Nenodarīt būtisku kaitējumu"
RR	rezultāta rādītāji
SAM	specifiskais atbalsta mērķis
SEG	siltumnīcas efekta gāzes
SM	Satiksmes ministrija
VPS	valstspilsēta

KOPSAVILKUMS

Pētījuma mērķis - sagatavot sākotnējo jeb Ex-ante izvērtējumu Kohēzijas politikas programmas 2021.-2027. gadam specifiskā atbalsta mērķim 3.1.1. "Attīstīt ilgtspējīgu, klimatnoturīgu, inteligentu, drošu un vairākveidu TEN-T infrastruktūru" 3.1.1.5. pasākumam "Nacionālas nozīmes centru maģistrālo ielu un esošo maršrutu attīstība", kas paredz turpināt Latvijas valstspilsētu ielu transporta infrastruktūras attīstību, lai nodrošinātu tā starptautisko savienojamību un iekļaušanos TEN-T tīklā.

Ex-ante izvērtējumā identificētās mērķa teritorijas ir nacionālas nozīmes attīstības centri jeb valstspilsētas, kuru teritorijās ir ielas, kas ietilpst TEN-T pamattīkla vai vispārējā tīkla maršrutos. Tās ir - Jēkabpils, Jelgava, Jūrmala, Liepāja, un Ventspils.

Pasākuma ietvaros paredzēts atbalstīt šo valstspilsētu maģistrālo ielu un esošo maršrutu attīstību, kas nodrošina atsevišķu pilsētu daļu efektīvu savstarpējo sasaisti, alternatīvu kravas ceļu izbūvi, pārbūvi, kā arī modernizāciju, nodrošinot atbilstību TEN-T prasībām saskaņā ar Regulu Nr.2024/1679 laika posmam līdz 2030. gada 31. decembrim.

Papildus var tikt atbalstīti:

- ieguldījumi TEN-T autoceļu posmu atsevišķu infrastruktūras objektu pārbūvei ar nosacījumu, kā šāda pārbūve notiek pēc ES fonda projekta uzraudzības perioda beigām;
- ieguldījumi ielās/ielu posmos, kas neietilpst TEN-T autoceļa maršrutā, piemēram, savienojot TEN-T ielu ar rūpnieciskās apbūves teritoriju vai multimodālu loģistikas platformu, ja tam ir pamatojums.
- ieguldījumi ostu (speciālo ekonomisko zonu) teritorijās tiek atbalstīti ieguldījumi publiskās infrastruktūras attīstībā, kur infrastruktūras lietotāji ir komersanti un iedzīvotāji (privātais autotransports un/vai sabiedriskais transports), un ielas/u posms/i ietilpst TEN-T autoceļa maršrutā.

Pasākumā nav paredzēts atbalsts:

- ieguldījumiem ielu posmā TEN-T autoceļa maršrutā, kur jau ir veikti ieguldījumi no Eiropas strukturālajiem un investīciju fondiem iepriekšējos ES fondu plānošanas periodos, t.sk. netiek atbalstīta ielu (TEN-T autoceļu posmu) seguma atjaunošana;
- ieguldījumiem ostu (speciālo ekonomisko zonu) teritorijās, kas ir paredzēti lietotājiem specifiskās infrastruktūras attīstībai.

Balstoties uz valstspilsētu pašvaldību iesniegtajām projektu idejām tika identificēti SAM nosacījumiem atbilstošie projekti, nošķirot neatbilstošo projektu idejas. Tā rezultātā SAM ietvaros būs iespēja pārbūvēt sekojošus TEN-T maršruta ielu posmus:

- Jelgavā - Miera iela posmā no Zemeņu ielas līdz Aizsargu ielas rotācijas aplim;
- Jēkabpilī - Varoņu iela no Artilērijas ielas līdz rotācijas aplim, Ventas iela no Zilānu ielas līdz Artilērijas ielai, Daugavpils iela no Rīgas ielas līdz Zilānu ielai;
- Jūrmalā - autoceļa A10 posms Priedaines satiksmes mezglā;
- Liepājā - Ganību / Zirņu / Ādu ielas krustojums;
- Ventspilī - Sarkanmuižas dambja / Brīvības ielas krustojums, Sarkanmuižas dambja / Lielā prospekta krustojuma luksoforu sistēma, izbūvēta paralēlās papildus uzgaidīšanas josla rāmju ielā.

Sākotnējā izvērtējuma analīze ļauj izvirzīt sekojošus priekšlikumus, ka:

- (1) atbalsta pasākumā nepieciešams paredzēt finansējumu visām piecām potenciāli identificētajām pašvaldībām – Liepājai, Ventspilij, Jūrmalai, Jelgavai un Jēkabpili;
- (2) atbalstu piešķirt, balstoties uz ierobežotas projektu iesniegumu atlases principiem;
- (3) atlasē iekļuvušajām pašvaldībām projektu realizācijai paredzēt kopumā finansējumu no KF 15,4 milj. EUR apjomā sekojošā sadalījumā pa valstspilsētām, kas nodrošinās maršrutu pārbūvi kopumā aptuveni 6 km garumā:

Nr.	Valstspilsēta	Paredzamais SAM pasākuma finansējums, EUR	Paredzamais KF finansējums, EUR	Pārbūvējamo TEN-T maršrutu apjoms, km
1	2	3	4	5
1	Jelgava	6 768 000,00	5 752 800,00	~1,25
2	Jēkabpils	8 150 241,00	6 927 704,85	~3,52
3	Liepāja	282 000,00	239 700,00	~0,08
4	Ventspils	1 240 800,00	1 054 680,00	~0,35
5	Jūrmala	1 692 000,00	1 438 200,00	~0,80
	Kopā	18 133 041,00	15 413 084,85	~6,00

Veiktā vienkāršotā projektu izmaksu-ieguvumu analīze liecina, ka projekti Latvijas tautsaimniecībai un sabiedrībai rada pozitīvu sociālekonomisko efektu, t.i.:

- a. brauciena laika samazinājums pārsniegs 0,3 milj. EUR gadā;
- b. brauciena izmaksu samazinājums pārsniegs 2 milj. EUR gadā;
- c. CSN risku izmaksas samazināsies par vismaz 42 tūkst. EUR gadā;
- d. Siltumnīcas efekta gāzes samazināsies vismaz par 0,5 tūkst. t gadā;
- e. Īstenoto projektu sociālekonomiskā neto tagadnes vērtība pārsniegs 28 milj. EUR.

Principa "Nenodarīt būtisku kaitējumu" novērtējums ļauj secināt, ka projekti neradīs būtisku kaitējumu videi, tieši pretēji – pasākums sniegs pozitīvu ieguldījumu ietekmes uz vidi mazināšanai, kā arī veicinās pielāgošanos klimata pārmaiņām;

Pašvaldību finanšu kapacitāte minēto projektu realizācijai ir pietiekoša, t.i., realizējot projektu pašu finansējuma nodrošināšanai ar Valsts kases aizdevumu nodrošinās, ka pašvaldību saistību apjoms no plānotajiem pamatbudžeta ieņēmumiem nepārsniegs 20%.

IEVADS

Šī **darba mērķis** ir sagatavot sākotnējo izvērtējumu Satiksmes ministrijas kā Eiropas Savienības (turpmāk – ES) Kohēzijas politikas programmas (turpmāk – Programma) 2021. - 2027. gadam atbildīgās iestādes pārziņā esošajam specifiskā atbalsta mērķim (turpmāk - SAM) 3.1.1. "Attīstīt ilgtspējīgu, klimatnoturīgu, inteligentu, drošu un vairākveidu TEN-T infrastruktūru" 3.1.1.5. pasākumam "Nacionālas nozīmes centru maģistrālo ielu un esošo maršrutu attīstība" (turpmāk – 3.1.1.5. pasākums).

3.1.1.5. pasākuma ietvaros paredzēts turpināt Latvijas valstspilsētu (VPS) ielu transporta infrastruktūras attīstību, lai nodrošinātu tā starptautisko savienojamību un iekļaušanos TEN-T tīklā. Investīciju rezultātā paredzēts veicināt VPS maģistrālo ielu un esošo maršrutu attīstību, kas nodrošinās atsevišķu pilsētu daļu savstarpējo sasaisti, alternatīvu kravas ceļu izbūvi, pārbūvi, tai skaitā modernizāciju.

Sākotnējā pasākuma 3.1.1.5. izvērtējuma mērķis ir investīciju transporta infrastruktūras attīstībā efektivitātes noteikšana, t.sk.:

- (1) nosakot investīciju mērķteritorijas;
- (2) veicot teritoriālo investīciju ietekmes analīzi, t.sk. plānoto un sasniegto rezultātu analīzi;
- (3) palielinot ieguldāmo investīciju pozitīvo ietekmi.

Izvērtējuma rezultātu lietotāji būs ES fondu vadībā un ieviešanā iesaistītās institūcijas un sociālie un ekonomiskie partneri. Rezultātus plānots izmantot, izstrādājot Ministru kabineta noteikumus par 3.1.1.5. pasākuma īstenošanas nosacījumiem, projektu iesniegumu vērtēšanas kritērijus un to piemērošanas metodiku.

1. IZVĒRTĒŠANAS MODELIS

Darba uzdevumu izpildē ir izmantota intervences loģika - tiek savienoti intervences instrumenti/ieguldījumi ar tās potenciālajiem rezultātiem, atspoguļojot saistības, kas veido intervences loģisko pamatu. Intervences izvērtējums ietver procesa izvērtējumu un potenciālās ietekmes izvērtējumu, izmantojot gan kvantitatīvas, gan kvalitatīvas metodes.

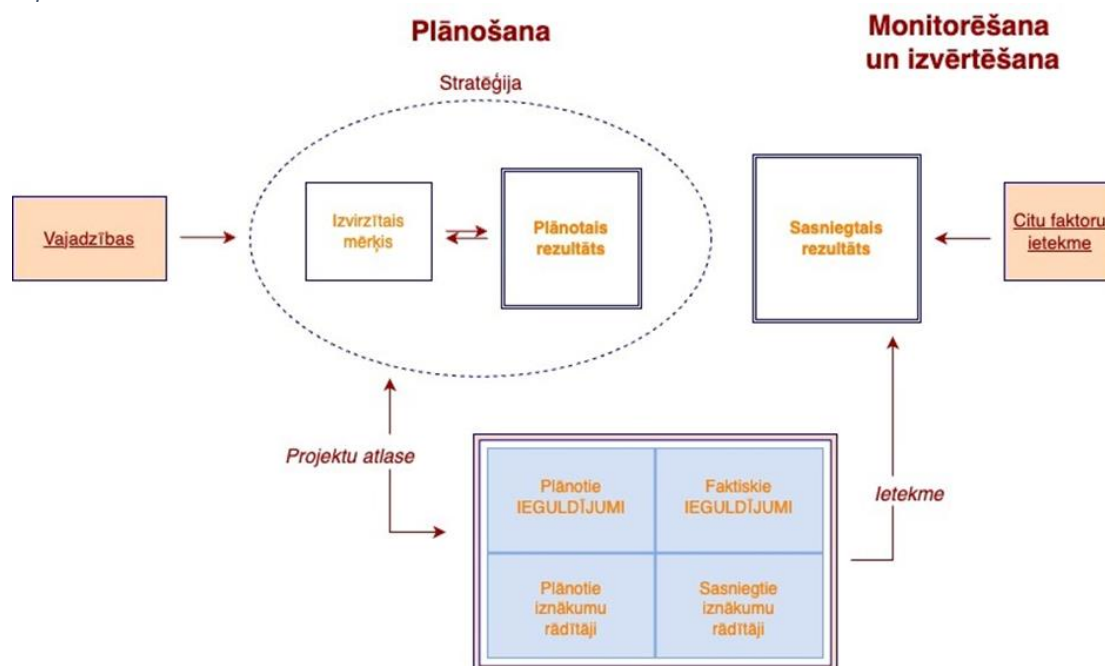
Kopējā izvērtējuma loģisko struktūru veidos secīgi posmi (skatīt tabulu 1-1).

Tabula 1-1 Izvērtējuma loģiskā struktūra

Procesa posmi saskaņā ar pārmaiņu teoriju	Detalizēti darba posmi
1	2
Intervences mērķa un sasniedzamo rādītāju precizēšana	Dokumentu un informācijas analīze (Eiropas Savienības Kohēzijas politikas programma 2021.–2027. gadam). Izvērtējumam vajadzīgo datu identificēšana un jau pieejamo datu apkopošana, analīze.
Intervences loģikas precizēšana/ detalizēšana un tai atbilstošas pētnieciskās metodoloģijas izvēle	Sanāksmes ekspertu darba grupā Ievadziņojuma projekta sagatavošana (ietverot pētnieciskās metodoloģijas detalizāciju, ierobežojumus un pieņēmumus, kā arī riskus). Ievadziņojuma iesniegšana Pasūtītājam, Pasūtītāja komentāru par ievadziņojumu iestrādāšana.
Izvēlētās pētnieciskās metodoloģijas īstenošana, t.sk., mērķa grupu viedokļu izpēte	Datu apkopošana, statistikas datu analīze, tālāka dokumentu un KPVIS datu analīze. Interviju / diskusiju vadlīniju sagatavošana, lauka (apsekošanas) darba īstenošana, datu analīze. Iepriekšējā plānošanas perioda projektu ietekmes un sasniegto rezultātu analīze (6. prioritārā virziena SAM 6.1.4. pasākums 6.1.4.2.). Potenciālo projektu analīze, t.sk.: (1) vienkāršotā izmaksu-ieguvumu analīze; (2) princips "Nenodarīt būtisku kaitējumu".
Analītisks izvērtējums	Izvērtējuma ziņojuma projekta sagatavošana. Gala Ex-ante izvērtējuma ziņojuma sagatavošana, t.sk. kopsavilkums, anotācija un prezentācija (t.sk. datu masīvi, uz kuriem balstīti aprēķini un analīze).

Izvērtēšanas modelis tiek balstīts uz vispārējo intervences loģikas shēmu, kas sniegta EVALSED Sociālās un ekonomiskās attīstības izvērtēšanas rokasgrāmatā (skat. Ilustrāciju 1-1). Tajā programmas mērķi un rezultāti tiek plānoti, balstoties uz vajadzībām un identificētajām problēmām, kuras ar intervenci tiek risinātas. Programmas ietvaros īstenojamo projektu atlase un realizācija ir tā, kas rezultātā rada reālās izmaiņas, kuras ir izvērtējamas no dažādiem aspektiem, bet galvenokārt attiecībā pret to, ko ir plānots sasniegt.

Ilustrācija 1-1 Intervences loģika, balstoties uz EVALSED: The resource for the evaluation of Socio-Economic Development¹



Izvērtēšanas modelis paredz veikt SAM pasākuma projektu ieguldījuma novērtējumu attiecībā pret SAM mērķi un rādītājiem, pret Eiropas Savienības kohēzijas politikas programmu 2021.–2027. gadam 3. politikas (ciešāk savienota Eiropa, uzlabojot mobilitāti) mērķiem un pret attiecīgajos nacionālajos plānošanas dokumentos izvirzītajiem mērķiem atbilstoši tehniskajā specifikācijā sniegtajiem Ex-ante izvērtējuma jautājumiem.

Izvērtējuma procesā ir **pielietotas šādas datu ieguves metodes:**

- (1) **dokumentu analīze** – veikta saistībā ar visiem Izvērtējumā ietvertajiem jautājumiem;
- (2) **statistikas datu analīze** - veikta saistībā ar nepieciešamību novērtēt sasniegtos rezultātus un ieguldījumu radīto ietekmi, novērtēt ieguldījumu pamatotību;
- (3) **potenciālo finansējuma saņēmēju intervijas / diskusijas** – ir organizētas ar katru potenciālo pašvaldību, lai pārbaudītu Izpildītāja ekspertu komandas izvirzītos pieņēmumus, iegūtu Izvērtējumam nepieciešamo informāciju un validētu secinājumus;
- (4) **potenciālo projektu izpēte** – veikta, lai ar vienkāršotu izmaksu - ieguvumu analīzi raksturotu potenciālo projektu atbilstību SAM prasībām un tā sagaidāmo ekonomisko efektivitāti (ietekmi);
- (5) **iepriekšējā plānošanas perioda pilsētu infrastruktūras sasaistes ar TEN-T tīklu projektu ietekmes un rezultātu analīze**, izskatot projektu sagatavotās IIA, kas pieejami KPVIS vidē;
- (6) **Izpildītāja ekspertu diskusijas** – veiktas regulāri visā Izvērtējuma sagatavošanas gaitā, lai izvirzītu pieņēmumus, vienotos par kopīgajiem secinājumiem un validētu secinājumus;
- (7) **diskusijas ar Pasūtītāju** – tiks organizētas, lai pārrunātu darbu progresu, pārbaudītu Izpildītāja ekspertu komandas izvirzītos pieņēmumus, iegūtu Izvērtējuma pamatojumam nepieciešamo informāciju un validētu secinājumus, ieteikumus.

¹ European Commission. (2013). EVALSED: The resource for the evaluation of Socio-Economic Development - Evaluation guide, https://ec.europa.eu/regional_policy/information-sources/publications/evaluations-guidance-documents/2013/evalsed-the-resource-for-the-evaluation-of-socio-economic-development-evaluation-guide_en

2. Risināmo problēmu īss izklāsts

Eiropas Savienības Kohēzijas politikas programmā 2021. – 2027. gadam ir identificētas sekojošas galvenās problēmas un politikas risinājumi, kas attiecas uz autoceļu un ielu tīkla attīstību, t.sk. TEN-T attīstības kontekstā:

- (1) ceļu infrastruktūras kvalitāte joprojām ir zemāka par ES vidējo. Neraugoties uz līdzšinējiem ieguldījumiem pilsētām trūkst kvalitatīvas apvedceļu infrastruktūras;
- (2) CSNg bojā gājušo skaitā (uz milj. iedz.) Latvijai vieni no augstākiem rādītājiem;
- (3) CSNg smagi ievainoto skaits pieaug.

Nozīmīgākais minēto problēmu iemesls: neattīstīta infrastruktūra mazāk aizsargātajiem ceļu satiksmes dalībniekiem, kur esošie risinājumi nenodrošina satiksmes drošības prasībām atbilstošu, drošu infrastruktūru. Atbilstoši EK rekomendācijām ir jāturpina TEN-T infrastruktūras un savienojumu attīstība pilsētās, novirzot satiksmi, t.sk. kravu pārvadājumus, no blīvi apdzīvotām pilsētās daļām, kā arī veidojot šos maršrutus drošus un bez aizkavējumiem visiem satiksmes dalībniekiem.

Latvijas kontekstā, lai nodrošinātu starptautisko savienojamību un iekļaušanos TEN-T tīklā, jāturpina nacionālo nozīmes centru transporta infrastruktūras attīstība. Investīciju rezultātā jāveicina nacionālo nozīmes centru maģistrālo ielu un esošo maršrutu attīstība, kas nodrošinās atsevišķu pilsētu daļu savstarpējo sasaisti, alternatīvu kravu ceļu izbūvi, pārbūvi un modernizāciju.

3. 2014. - 2020. gadu perioda SAM 6.1.4. pasākumā 6.1.4.2. veikto ieguldījumu efektivitātes un ietekmes novērtējums

2014. – 2020. gada plānošanas perioda SAM 6.1.4. pasākuma 6.1.4.2. veikto ieguldījumu efektivitātes un ietekmes novērtējums ir sagatavots:

- (1) ņemot vērā ES fondu 2014. – 2020. gada plānošanas perioda investīciju ietekmes uz ilgtspējīgas transporta sistēmas attīstību izvērtējumā² (2023. gada 23. novembris) ietvertos konstatējumus un secinājumus. Izpildītājs uzskata, ka papildus jau minētajā izvērtējumā norādītajam būtu vēl liekams uzsvars, lai nedaudz plašāk novērtētu realizēto projektu ex-post ietekmi un projektu iekļaušanos TEN-T tīkla sasniedzamības nodrošināšanā;
- (2) papildus iegūstot un analizējot informāciju no KPVIS sistēmas par dotā pasākuma projektiem;
- (3) iespēju robežās veicot īstenoto projektu ietekmes novērtēšanu balstoties uz aktuālajiem datiem un informāciju.

Realizētie projekti ir atspoguļoti principiālā kartogrāfiskā shēmā, norādot to sasaisti ar TEN-T tīklu. Iespēju robežās ir veikta SAM 6.1.4. pasākuma 6.1.4.2. projektu IIA norādīto pieņēmumu un ieguvumu verifikācija.

² Pieejams: <https://ppdb.mk.gov.lv/datubaze/eiropas-savienibas-fondu-2014-2020-gada-planosanas-perioda-investiciju-ietekmes-uz-ilgtspējīgas-transporta-sistēmas-attīstību-izvertejums/>

3.1 Vispārējais SAM 6.1.4. pasākumā 6.1.4.2. veikto ieguldījumu novērtējums

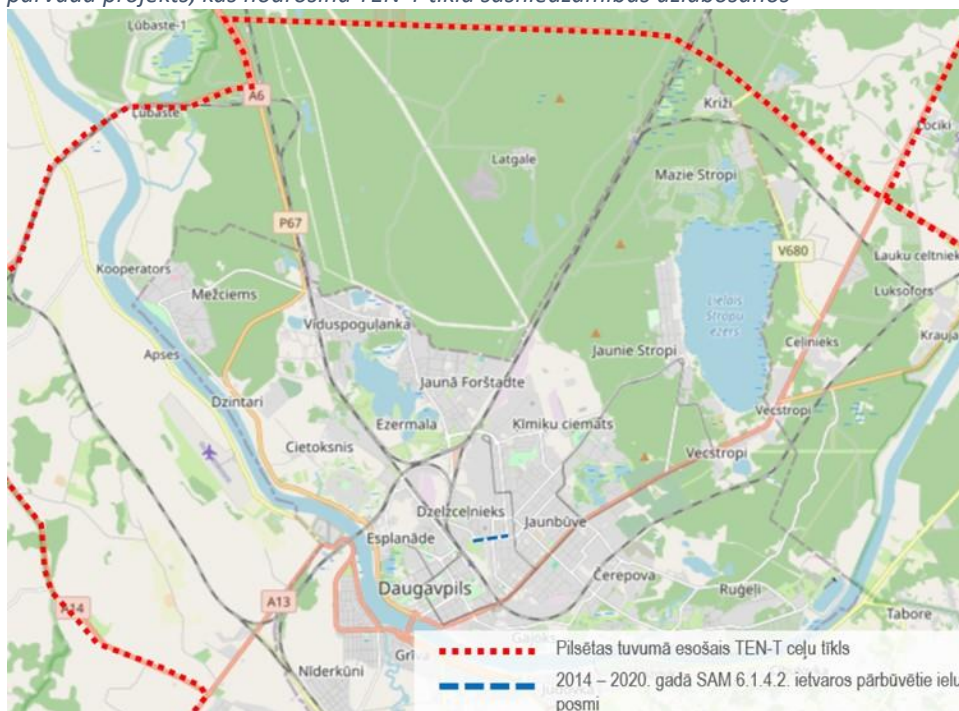
ES fondu 2014. – 2020. gada plānošanas perioda investīciju ietekmes uz ilgtspējīgas transporta sistēmas attīstību izvērtējumā² par SAM 6.1.4. pasākumā 6.1.4.2. veiktajiem ieguldījumiem ir izdarīti sekojoši secinājumi:

- (1) ieviestie projekti primāri risināja valstspilsētu maģistrālo ielu fragmentārā rakstura novēršanu, veicinot pilsētu ielu savienojumu ar TEN-T tīklu uzlabošanu;
- (2) pasākuma 6.1.4.2. līdzfinansēto projektu rezultātā tika radīti alternatīvi maršruti tranzīta un kravas transportam, to atdalot no vietējās nozīmes sabiedriskā transporta plūsmām;
- (3) pasākuma 6.1.4.2. projektu ietvaros veiktā kravas transporta plūsmas nodalīšana no kopējās satiksmes ir sniegusi nelielu ieguldījumu satiksmes drošības uzlabošanā un ceļu satiksmes negadījumu skaita samazināšanā;
- (4) projektu gatavošanas laikā IIA izvirzītie pieņēmumi izvērtējuma ietvaros tiešā veidā netika pārbaudīti, jo tie pamatā ir balstīti uz transportlīdzekļu satiksmes intensitātes mērījumiem pilsētu teritorijā, kas ir attiecīgās pašvaldības atbildība;
- (5) pasākuma 6.1.4.2. ietvaros izbūvēto, pārbūvēto vai modernizēto alternatīvo kravas ceļu, ielu un pārvadu kopējais garums sasaistei ar TEN-T tīklu sasniedza 26,6 km.

3.2 Daugavpils valstspilsēta

Daugavpils VPS SAM 6.1.4. pasākuma 6.1.4.2. ietvaros ieviestā projekta mērķis bija novērst infrastruktūras pārrāvumu Daugavpilī un radīt alternatīvu maršrutu tranzīta un kravas transportam. Situācijā pirms projekta transporta kustība starp Esplanādes rajonu un Jaunbūves rajonu bija apgrūtināta, sarežģīta un lēna, jo posmā no Varšavas ielas līdz Satiksmes ielai bija jāšķērso trīs sliežu ceļi. Lai novērstu šo problēmu tika izbūvēts divlīmeņu satiksmes mezgls Smiltenes ielā, kas nodrošina nepārtrauktu autotransporta satiksmi.

Ilustrācija 3-1 Daugavpils valstspilsētā 2014. – 2020. gada plānošanas periodā realizētais Smiltenes ielas pārvada projekts, kas nodrošina TEN-T tīkla sasniedzamības uzlabošanu



Kartes pamatne: openstreemap.org

Projekta īstenošanas rezultātā tika izbūvēts pārvads pār dzelzceļa mezglu un attiecīgajām TEN-T dzelzceļa līnijām, tādējādi radot/nodrošinot alternatīva kravu transporta maršrutu un nodrošinot sasaisti gan ar TEN-T pamattīklu, gan visaptverošā tīkla autotransporta infrastruktūru.

Projekta IIA kā primāros sociālekonomiskos ieguvumus identificē:

- (1) automobiļu ekspluatācijas izmaksu samazinājumu;
- (2) patērētā laika izmaksu samazinājumu;
- (3) gaisa piesārņojuma samazinājumu;
- (4) SEG emisiju (CO₂) samazinājumu.

2017. gadā sagatavotā projekta IIA norāda, ka gada vidējā satiksmes intensitāte (GVDI) projekta ietvaros izbūvētajā pārvadā varētu sasniegt aptuveni 9,3 tūkst. vienību gadā, no kuriem vismaz 0,4 tūkst. automašīnu būs tādas, kas sāk izmantot jauno maršrutu tā pieejamības dēļ, bet aptuveni 4% no visas satiksmes plūsmas būs kravas automašīnas.

Šī Ex-Ante ziņojuma sagatavošanas ietvaros nav ticis veikts Smiltenes ielas pārvadu izmantojošo automašīnu plūsmas novērtējums, bet ir izmantoti netiešie dati, lai pārliecinātos par projekta rezultātu izmantotāju iespējamo skaitu.

Tabula 3-1 Daugavpils VPS transporta satiksmes intensitāti raksturojošie lielumi

Nr.	Faktors	2017	2023	Izmaiņas (%)
1	2	3	4	5
1	Reģistrēto vieglo automašīnu skaits Daugavpils VPS ³	23 218	27 190	+17,1
2	Reģistrēto kravas automašīnu skaits Daugavpils VPS	2 234	2 545	+13,9
3	GVDI uz autoceļa P67 (ievadā no Rīgas) ⁴	4 225	4 489	+6,2
4	GVDI uz autoceļa A13 (ievadā no Rēzeknes puses)	3 043	3 336	+9,6
5	GVDI uz autoceļa P65 (ievadā no Krāslavas puses)	3 309	3 663	+10,7

Tabula 3-1 ļauj tieši secināt, ka kopējās transporta plūsmas Daugavpilī un ap Daugavpils valstspilsētu laika posmā no 2017. gada (pasākuma 6.1.4.2. projektu sagatavošanas laiks) līdz 2023. gadam ir pieaugušas un, visdrīzāk, Smiltenes ielas pārvada ekonomiskā efektivitāte ir atbilstoša tai, kas tika plānota projekta IIA ziņojumā, vai arī ir pat augstāka nekā tā, tā kā IIA netika plānots būtisks satiksmes plūsmu pieaugums.

3.3 Jelgavas valstspilsēta

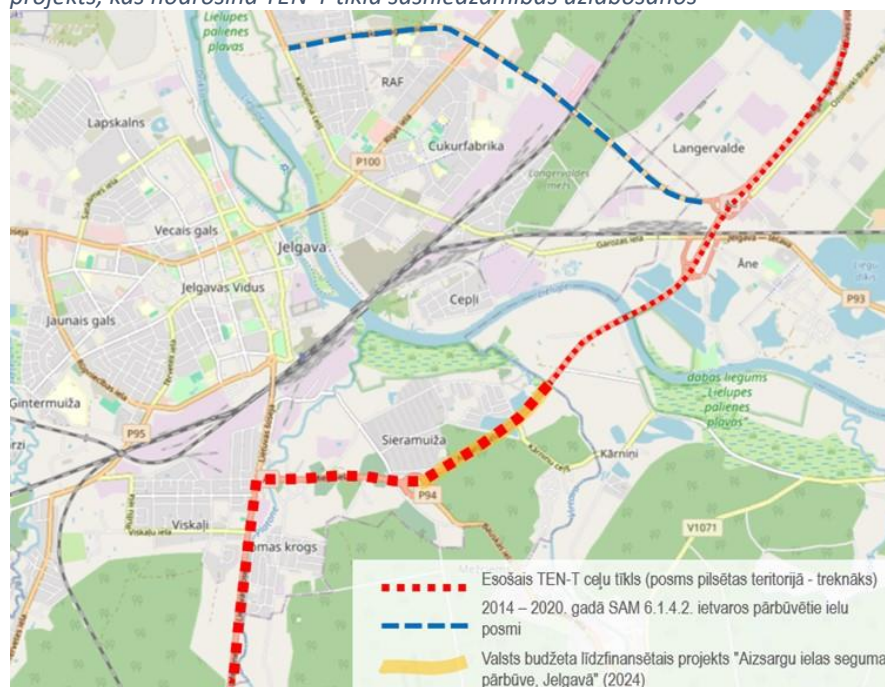
Jelgavas VPS SAM 6.1.4. pasākuma 6.1.4.2. ietvaros ieviestajam projektam "Loka maģistrāles rekonstrukcija posmā no Kalnciema ceļa līdz Jelgavas pilsētas administratīvai robežai" bija vairāki mērķi:

- (1) izveidot kvalitatīvu transporta infrastruktūru perspektīvajā industriālās attīstības zonā, ko nodrošinātu TEN-T pamattīklā esošā autoceļa A8 sasniedzamības uzlabošana;
- (2) stimulēt jauna maršruta izvēli apkārt pilsētas centrālajai daļai, kā rezultātā samazināsies esošo satiksmes dalībnieku brauciena laiks un brauciena izmaksas;
- (3) samazinātas SEG emisijas, kas nodrošinās mazāku transportlīdzekļu radīto negatīvo ietekmi uz vidi un klimata pārmaiņām.

³ CSDD dati. Pieejams: <https://www.csdd.lv/transportlīdzekli/transportlīdzekļu-sadalījums-pa-pilsetam-un-novadiem>

⁴ LVC dati: Pieejams: <https://lvceli.lv/celu-tikls/statistikas-dati/satiksmes-intensitate/>

Ilustrācija 3-2 Jelgavas valstspilsētā 2014. – 2020. gada plānošanas periodā realizētais Loka maģistrāles projekts, kas nodrošina TEN-T tīkla sasniedzamības uzlabošanu



Kartes pamatne: openstreetmap.org

Saskaņā ar ilustrācijā 3-2 norādīto informāciju projekta ietvaros tika veikti ieguldījumi un uzlabota esošā tranzīta un kravu transporta maršruta sasaiste ar TEN-T visaptverošā tīkla autotransporta infrastruktūru.

Projekta IIA norāda gan esošo, gan prognozēto GVDI Loka maģistrālē. Ņemot vērā Loka maģistrāles garumu un nozīmību arī Jelgavas VPS vietējās satiksmes apkalpošanā, GVDI ir pētīta un noteikta dažādiem ielas posmiem un atkarībā no posma lokācijas pilsētā, GVDI ir noteikta no 1,7 līdz 6,4 tūkst. vienību dienā. Projekta IIA ir ticis pieņemts, ka vidējais svērtais GVDI pieaugums būs 2% visu projekta dzīves cikla laiku.

Projekta sociālekonomiskie ieguvumi, kas norādīti projekta IIA ir sekojoši:

- (1) automobiļu ekspluatācijas izmaksu samazinājums, kas tiešā veidā ir atkarīgs no nobrauktā attāluma un ceļu tehniskā stāvokļa;
- (2) ceļā pavadītais laiks samazinājums, kas ir atkarīgs no pieļaujamā un tehniski iespējamā ātruma Loka maģistrālē;
- (3) avārijas situāciju riska pakāpes pazemināšana, kas samazina ceļu satiksmes negadījumu skaitu un ar tiem saistītās izmaksas.

Tabula 3-2 Jelgavas VPS transporta satiksmes intensitāti raksturojošie lielumi

Nr.	Faktors	2017	2023	Izmaiņas (%)
1	2	3	4	5
1	Reģistrēto vieglo automašīnu skaits Jelgavas VPS ⁵	17 991	21 823	+21,3
2	Reģistrēto kravas automašīnu skaits Jelgavas VPS	1 872	2 297	+22,7
3	GVDI uz autoceļa P100 (ievadā no Rīgas) ⁶	9 709	11 473	+18,2
4	GVDI uz autoceļa A8 (ievadā no Rīgas puses)	19 199	19 320	+0,6
5	GVDI uz autoceļa A8 (ievadā no Lietuvas puses)	5 141	4 522	-12,0

⁵ CSDD dati. Pieejams: <https://www.csdd.lv/transportlidzekli/transportlidzeklu-sadalijums-pa-pilsetam-un-novadiem>

⁶ LVC dati: Pieejams: <https://lvceli.lv/celu-tikls/statistikas-dati/satiksmes-intensitate/>

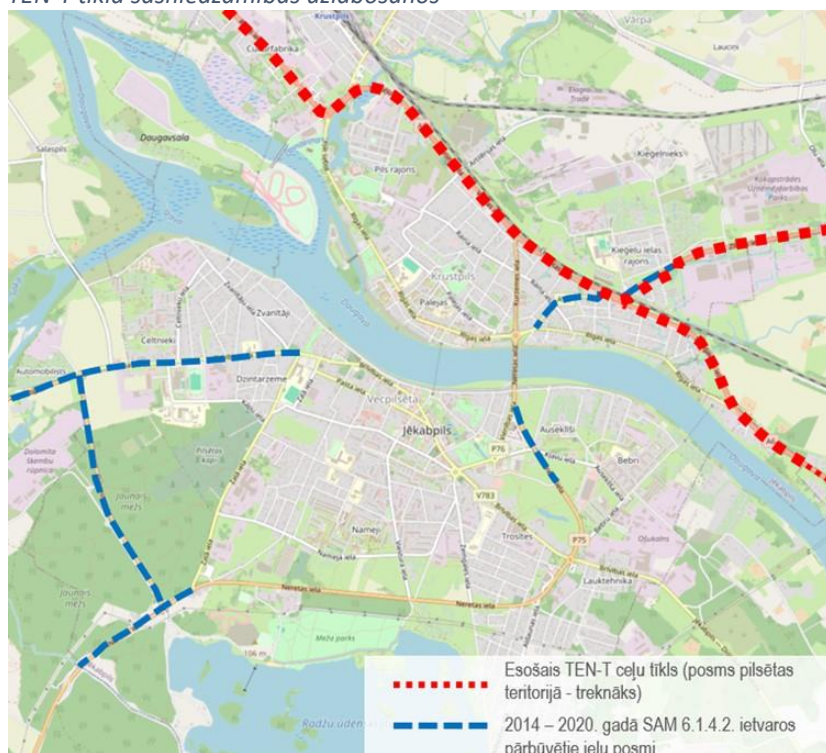
Balstoties uz tabulā 3-2 sniegtajiem datiem, ir iespējams secināt, ka transportlīdzekļu skaits Jelgavas valstspilsētā ir būtiski pieaudzis un apsteidzis IIA plānoto pieaugumu 2% gadā. Tāpat būtiski ir pieaugusi satiksme uz autoceļa P100, kas ir galvenais ievads Jelgavas pilsētā no Rīgas puses. Savukārt, autoceļa A8 ievadā no Rīgas puses GVDI pieaugums ir bijis nebūtisks, bet autoceļa A8 ievadā no Lietuvas puses ir bijis vērojams pat nozīmīgs GVDI kritums. Tas pirmšķietami ļauj secināt, ka vietējās nozīmes transporta plūsmām ir būtiska tendence pieaugt, kamēr starptautiskās transporta plūsmas joprojām nav pilnībā atguvušās pēc Covid-19 pandēmijas.

3.4 Jēkabpils valstspilsēta

Jēkabpils VPS SAM 6.1.4. pasākuma 6.1.4.2. ietvaros ieviestajam projektam "Jēkabpils pilsētas infrastruktūras sasaiste ar TEN-T tīklu" mērķis bija veikt vairāku sliktā stāvoklī esošu tranzīta satiksmei paredzētu ielu pārbūvi, lai tās tiktu izmantotas pilnvērtīgāk un novērstu tranzīta un kravas automašīnu vadītāju vēlmi izmantot citus maršrutus pilsētā, kuri ir tehniski labākā stāvoklī.

Saskaņā ar ilustrācijā 3-3 norādīto tikai neliela daļa no investīcijām tika veikta Zīlānu ielā, kas ir TEN-T maršrutā, kamēr lielākā daļa ieguldījumu tika veikta maršrutos, kas tiek izmantoti TEN-T tīklā ietilpstošo ielu sasniedzamības nodrošināšanai, tādējādi veicinot Jēkabpils pilsētas transporta infrastruktūras integrāciju/sasaisti ar TEN-T.

Ilustrācija 3-3 Jēkabpils valstspilsētā 2014. – 2020. gada plānošanas periodā realizētie projekti, kas nodrošina TEN-T tīkla sasniedzamības uzlabošanu



Kartes pamatne: openstreemap.org

Projektā IIA norādītie ieguvumi ir tradicionāli visiem transporta projektiem – satiksmes dalībnieku laika ietaupījums, brauciena izmaksu ietaupījums, kā arī samazinātie ceļu satiksmes negadījumu riski. Katram no projektā iekļautajiem pārbūvējamajiem ielu posmiem IIA ietvaros ir tikusi aplēsta tā GVDI. Atkarībā no projektā iekļautā ielas posma GVDI ir noteikta 2 līdz 8,7 tūkst. vienību apmērā un ir izdarīts pesimistisks pieņēmums, ka GVDI ilgtermiņā nemainās, kamēr tabulā 3-3 norādītie dati atspoguļo citu ainu.

Tabula 3-3 Jēkabpils pilsētas transporta satiksmes intensitāti raksturojošie lielumi

Nr.	Faktors	2017	2023	Izmaiņas (%)
1	2	3	4	5
1	Reģistrēto vieglo automašīnu skaits Jēkabpilī ⁷	6 509	8 302	+27,5
2	Reģistrēto kravas automašīnu skaits Jēkabpilī	825	1 042	+26,3
3	GVDI uz autoceļa P76 (ievadā no Salas) ⁸	3 153	4 265	+35,3
4	GVDI uz autoceļa P75 (ievadā no Viesītes)	2 787	3 102	+11,3
5	GVDI uz autoceļa A6 (ievadā no Rīgas puses)	6 885	7 444	+8,1

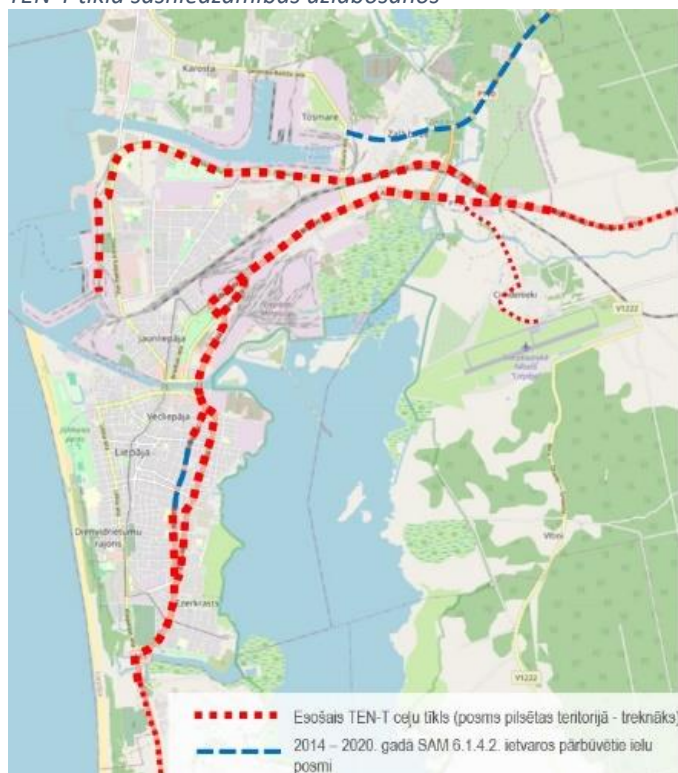
Saskaņā ar tabulā 3-3 norādītajiem datiem ir iespējams secināt, ka projekta rezultātus izmantojošo satiksmes dalībnieku skaits, visdrīzāk, ir par vismaz 15%-25% lielāks nekā sākotnēji ir piesardzīgi prognozēts projekta IIA. Līdz ar to, projekta sociālekonomiskās atdeves rādītāji, visdrīzāk, ir augstāki par plānotajiem.

3.5 Liepājas valstspilsēta

SAM 6.1.4. pasākuma 6.1.4.2. ietvaros Liepājas VPS tika īstenoti divi projekti:

- (1) Grīzupes ielas pārbūve posmā no Liepājas pilsētas robežas līdz Cukura ielas aplim, Liepājā (ilustrācijā 3-4 - pilsētas ziemeļu daļā);
- (2) Ganību ielas pārbūve posmā no Kungu ielas līdz Salmu ielai, Liepājā (ilustrācija 3-4 – pilsētas vidusdaļā).

Ilustrācija 3-4 Liepājas valstspilsētā 2014. – 2020. gada plānošanas periodā realizētie projekti, kas nodrošina TEN-T tīkla sasniedzamības uzlabošanu



Kartes pamatne: openstreemap.org

⁷ CSDD dati. Pieejams: <https://www.csdd.lv/transportlidzekli/transportlidzeklu-sadalijums-pa-pilsetam-un-novadiem>

⁸ LVC dati. Pieejams: <https://lvceli.lv/celu-tikls/statistikas-dati/satiksmes-intensitate/>

Grīzupes iela neietilpst TEN-T tīklā, savukārt pārbūvētais Ganību ielas posms ir autoceļa A11 maršrutā, kas ir iekļauts TEN-T vispārējā tīklā.

Abu projektu IIA norādītie sociālekonomiskie ieguvumi ir:

- (1) satiksmes dalībnieku laika ietaupījums;
- (2) brauciena (autokilometra) izmaksu ietaupījums;
- (3) samazinātie ceļu satiksmes negadījumu riski;
- (4) SEG emisiju samazinājums, kas rodas dēļ maršruta maiņas un zemākas rites pretestības.

IIA ietvaros ir norādīts, ka GVDI:

- (1) Grīzupes ielā posmā no pilsētas robežas līdz Cukura ielai ir 3,25 tūkst. vienību, bet posmā pēc Cukura ielas – 8,3 tūkst. vienību;
- (2) Ganību ielas dažādos posmos tā ir no 20,5 līdz 27,1 tūkst. vienībām diennaktī. Šeit būtiskāko nozīmi ieņem pilsētas vietējā satiksme, tā kā, lai arī Ganību iela ir iekļauta TEN-T vispārējā tīklā, tā primāri ir Liepājas pilsētas galvenā maģistrāle dienvidu-ziemeļu virzienā.

Abu IIA aprēķinos ir pieņemts, ka GVDI šajos projektos iekļautajās ielās augs par 1 līdz 2% gadā laika posmā līdz 2025. gadam, kam sekos mērenāks ilgtermiņa pieaugums aptuveni 0,2% apmērā ik gadus. CSDD un LVC dati, kas ir norādīti tabulā 3-4, netieši norāda uz daudz straujākiem GVDI pieauguma tempiem laika periodā no 2017. līdz 2023. gadam nekā ir ticis norādīts abu projektu IIA.

Tabula 3-4 Liepājas VPS transporta satiksmes intensitāti raksturojošie lielumi

Nr.	Faktors	2017	2023	Izmaiņas (%)
1	2	3	4	5
1	Reģistrēto vieglo automašīnu skaits Liepājā ⁹	19 548	24 073	+23,1
2	Reģistrēto kravas automašīnu skaits Liepājā	2 275	2 577	+13,3
3	GVDI uz autoceļa A9 (ievadā no Grobiņas puses) ¹⁰	11 933	13 573	+13,7
4	GVDI uz autoceļa P110 (ievadā no Kapsēdes puses), Grīzupes iela	2 337	3 561	+52,4
5	GVDI uz autoceļa A11 (ievadā no Lietuvas puses)	4 259	5 443	+27,8

Īpaši liels GVDI pieaugums ir vērojams uz autoceļa P110, kura turpinājums Liepājas pilsētā ir Grīzupes iela. Šāds pieaugums būtu vismaz daļēji skaidrojams ar ielas tehniskā stāvokļa būtisku uzlabošanos, kas daļai satiksmes dalībnieku ir ļāvis pārplānot un optimizēt savu braucienu maršrutus. Ņemot vērā šo apsvērumu un citus tabulā 3-4 norādītos datus, var diezgan droši apgalvot, ka abi projekti joprojām ir sociālekonomiski pamatoti un to rezultāti, visdrīzāk, ir labāki nekā sākotnēji ticis paredzēts. Projekti joprojām arī pilda sākotnējo stratēģisko mērķi – nodrošināt TEN-T infrastruktūras un tās sasniedzamību nodrošinošās infrastruktūras attīstību.

3.6 Rēzeknes valstspilsēta

SAM 6.1.4. pasākuma 6.1.4.2. projektā „Latgales ielas posma no Daugavpils ielas līdz Kr. Barona ielai un Ludzas ielas infrastruktūras pārbūve, uzlabojot Rēzeknes pilsētas satiksmes funkcionalitāti un nodrošinot teritorijas uzņēmējdarbības attīstībai” tika veikta Latgales un Ludzas ielu posmu pārbūve, veicot valsts galveno autoceļu A13 un A12 savstarpējās sasniedzamības uzlabošanos, tai skaitā sasaistot pilsētas infrastruktūru ar TEN-T tīklu.

⁹ CSDD dati. Pieejams: <https://www.csdd.lv/transportlidzekli/transportlidzeklu-sadalijums-pa-pilsetam-un-novadiem>

¹⁰ LVC dati: Pieejams: <https://lvceli.lv/celu-tikls/statistikas-dati/satiksmes-intensitate/>

Projekta IIA paredz, ka GVDI projektā iekļautajās ielās ilgtermiņā augs par vidēji 1 līdz 2% gadā, bet uz IIA sagatavošanas brīdi 2017. gadā GVDI projektā iekļauto ielu posmos ir tikusi novērtēta 4,7 (Ludzas iela) līdz 5,6 tūkst. (Latgales iela) apmērā.

Ilustrācija 3-5 Rēzeknes valstspilsētā 2014. – 2020. gada plānošanas periodā realizētie projekti, kas nodrošina TEN-T tīkla sasniedzamības uzlabošanu



Kartes pamatne: openstreetmap.org

Kopš 2017. gada Rēzeknes valstspilsētā ir būtiski pieaudzis automobilizācijas līmenis, kamēr maršrutos ārpus pilsētas, kuros varētu tikt izmantotas Ludzas un Latgales ielu posmi, pieaugums ir bijis salīdzinoši mērens. Tas, pirmšķietami, kontekstā ar kopējām automašīnu skaita izmaiņām ļauj secināt, ka GVDI varētu būt straujāk augusi tieši pašā pilsētā nekā ārpus tās.

Tabula 3-5 Rēzeknes VPS transporta satiksmes intensitāti raksturojošie lielumi

Nr.	Faktors	2017	2023	Izmaiņas (%)
1	2	3	4	5
1	Reģistrēto vieglo automašīnu skaits Rēzeknē ¹¹	8 666	10 270	+18,5
2	Reģistrēto kravas automašīnu skaits Rēzeknē	1 314	1 772	+34,9
3	GVDI uz autoceļa A13 (ievadā no Daugavpils puses) ¹²	2 503	2 580	+3,1
4	GVDI uz autoceļa P54 (ievadā no Ludzas puses)	2 331	2 448	+5,0

Projekta sociālekonomisko ieguvumu novērtēšanai ir izmantota tā metodoloģija, kas ir demonstrēta LVC metodiskajos norādījumos, un, visdrīzāk, ka projekta ekonomiskās atdeves rezultāti ir pat nedaudz labāki nekā sākotnēji ticis plānots IIA ietvaros. Projekta rezultāti joprojām nodrošina to mērķu izpildi projektā, kas ir saistīti ar alternatīva maršruta piedāvāšanu kravas transportam, kā arī nodrošinot TEN-T tīklā ietilpstošo valsts galveno autoceļu A12 un A13 sasniedzamību.

Rēzeknes VPS teritorijā saskaņā ar TEN-T regulas grozījumiem, kas stājās spēkā 2024. gada 18. jūlijā nav izvietota TEN-T autotransporta tīklā ietilpstoša infrastruktūra.

¹¹ CSDD dati. Pieejams: <https://www.csdd.lv/transportlidzekli/transportlidzeklu-sadalijums-pa-pilsetam-un-novadiem>

¹² LVC dati: Pieejams: <https://lvceli.lv/celu-tikls/statistikas-dati/satiksmes-intensitate/>

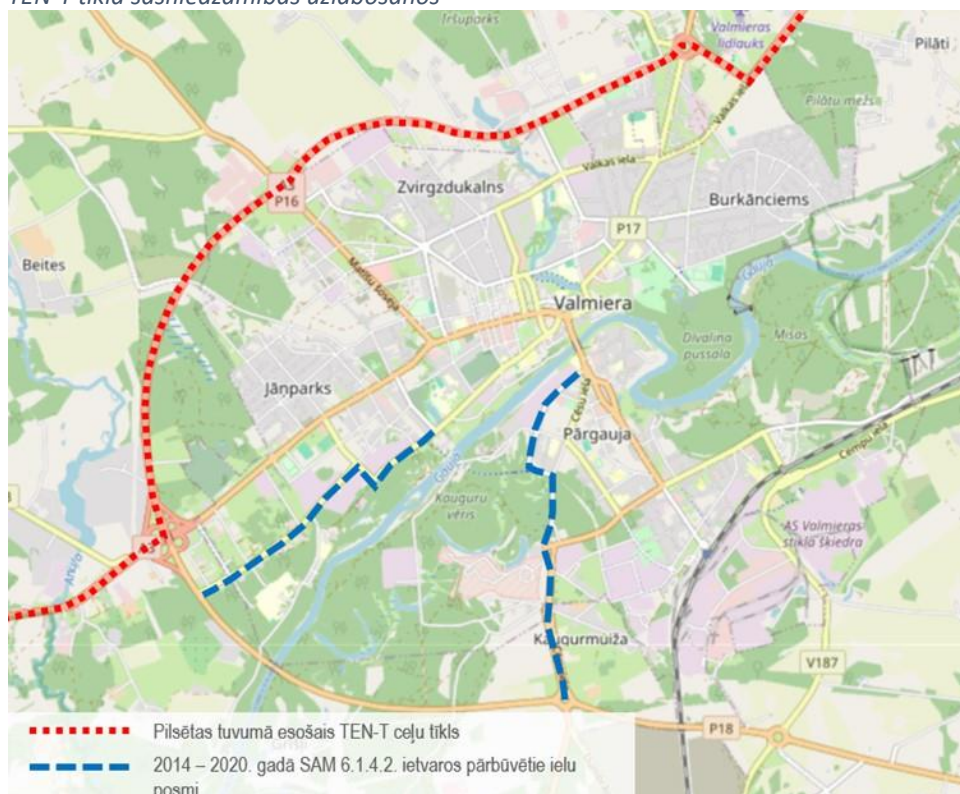
3.7 Valmieras valstspilsēta

SAM 6.1.4. pasākuma 6.1.4.2. ietvaros Valmieras VPS tika īstenoti divi projekti:

- (1) Valmieras pilsētas Rietumu industriālās maģistrāles attīstība – L. Paegles ielas savienojums ar TEN-T tīklu (ilustrācijā 3-6 projekts paralēli Rīgas ielai Gaujas upes labajā krastā);
- (2) Dienvidu industriālās maģistrāles attīstība – L. Laicena ielas līdz zemes vienībai "Vecais dzelzceļš" pārbūve/izbūve, Cēsu ielas pārbūve no zemes vienības "Vecais dzelzceļš" līdz Valmieras pilsētas robežai.

Abu projektu primārais mērķis bija nodrošināt/radīt alternatīvu maršrutu tranzīta un kravas transportam, kas ļautu novirzīt divu industriālo zonu kravas transportu no pilsētas centrālās ielas uz valsts reģionālo autoceļu P18, no kura tiek nodrošināta TEN-T tīklā ietilpstošā valsts galvenā autoceļa A3 sasniedzamība.

Ilustrācija 3-6 Valmieras valstspilsētā 2014. – 2020. gada plānošanas periodā realizētie projekti, kas nodrošina TEN-T tīkla sasniedzamības uzlabošanu



Kartes pamatne: openstreetmap.org

Primārie sociālekonomiskie ieguvumi, kas ir identificēti projektu IIA, ir līdzīgi kā citos pasākumu 6.1.4.2. projektos.

Īpaši ir uzsverama:

- (1) būtiska transporta maršrutu maiņa Valmieras pilsētas sasniedzamībā no Cēsu pilsētas (dienvidu maģistrāle) puses. Projekta rezultātā tika rasta iespēja transportam, izmantojot jauno maršrutu, atteikties no Kauguru-Stacijas ielas maršruta izmantošanas, kas bija par orientējoši 250 metriem garāks un veda transportu cauri blīvi apdzīvotām pilsētas teritorijām;
- (2) kravas transporta novirzīšana no Rīgas un Cēsu ielām, tādējādi būtiski uzlabojot pārējo satiksmes dalībnieku braukšanas komfortu, mazinot satiksmes aizkavējumus (it sevišķi Rīgas ielā pilsētas centrā) un samazinot ar CSNg saistītos riskus.

IIA ziņojumos tika prognozēts, ka Dienvidu maģistrāli pēc projekta izmantos aptuveni 5 tūkstoši transportlīdzekļu diennaktī, bet Rietumu maģistrāli 4,4 tūkst. vienību diennaktī.

Dienvidu maģistrāle ir cieši saistīta ar autoceļa P20 ievadu Valmieras pilsētā. Saskaņā ar LVC datiem vidējā GVDI šajā posmā 2023. gadā bija 8 634 vienības. Tādējādi var diezgan droši apgalvot, ka faktiskā satiksmes intensitāte Dienvidu maģistrālē ir augstāka nekā sākotnēji ir ticis plānots IIA.

Tabula 3-6 raksturo automobilizācijas izmaiņas Valmieras pilsētā, kā arī GVDI izmaiņas uz autoceļiem, kas atrodas Rietumu un Dienvidu maģistrāļu maršrutu turpinājumā.

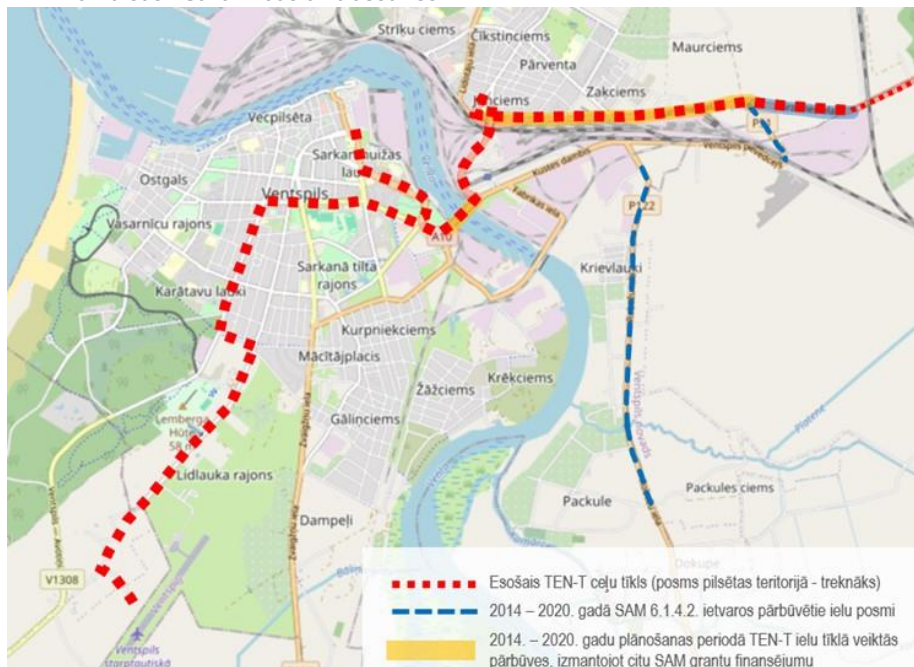
Tabula 3-6 Valmieras VPS transporta satiksmes intensitāti raksturojošie lielumi

Nr.	Faktors	2017	2023	Izmaiņas (%)
1	2	3	4	5
1	Reģistrēto vieglo automašīnu skaits Valmierā ¹³	8 161	9 693	+18,8
2	Reģistrēto kravas automašīnu skaits Valmierā	1 050	1 222	+16,4
3	GVDI uz autoceļa P20 (ieavadā no Cēsu pilsētas puses) ¹⁴	4 744	8 634	+82,0
4	GVDI uz autoceļa P18 (posmā, kur tam piekļaujas Rietumu maģistrāle)	7 342	7 567	+3,1

3.8 Ventspils valstspilsēta

SAM 6.1.4. pasākuma 6.1.4.2. ietvaros Ventspils VPS tika īstenots projekts, kas paredzēja Mazās Kurzemes un Robežu ielas pārbūvi, uz jaunizveidoto kravas transporta maršrutu novirzot no Kurzemes ielas tās kravu plūsmas, kas virzās uz rūpnieciskajiem rajoniem Kustes dambja un Robežu ielas apkaimē, tādējādi nodrošinot Ventspils VPS rūpniecisko teritoriju integrētu sasaisti ar TEN-T pamattīklā ietilpstošo autoceļu A10.

Ilustrācija 3-7 Ventspils valstspilsētā 2014. – 2020. gada plānošanas periodā realizētie projekti, kas nodrošina TEN-T tīkla sasniedzamības uzlabošanu



Kartes pamatne: openstreetmap.org

¹³ CSDD dati. Pieejams: <https://www.csdd.lv/transportlidzekli/transportlidzeklu-sadalijums-pa-pilsetam-un-novadiem>

¹⁴ LVC dati. Pieejams: <https://lvceli.lv/celu-tikls/statistikas-dati/satiksmes-intensitate/>

Primārie projekta ieguvumi saistījās ar brauciena izmaksu samazinājumu dēļ labāka seguma, kā arī veidojās relatīvi nelieli brauciena laika un komforta ieguvumi, kā arī CSNg risku samazinājuma ieguvumi Kurzemes ielā.

Esošajā situācijā alternatīvais kravas maršruts ir funkcionējošs un nodrošina to mērķu sasniegšanu, kas ir noteikti projektā. Projektā tika izdarīta aplēse, ka uz 2024. gadu projektā iekļautajās ielās satiksmes intensitāte būs pieaugusi par nedaudz vairāk kā 10% salīdzinājumā ar 2017. gadu un Mazās Kurzemes ielas GVDI būs 1 710 vienības, bet Robežu ielā – 3 890 vienības diennaktī, no kurām aptuveni 4,4 procentus veidos kravas transports. Abu ielu GVDI lielā mērā ir saistīta ar vairāku valstij piederošo autoceļu ievadiem Ventspils valstspilsētā, dati par kuriem ir atspoguļoti tabulā 3-7.

Tabula 3-7 Ventspils VPS transporta satiksmes intensitāti raksturojošie lielumi

Nr.	Faktors	2017	2023	Izmaiņas (%)
1	2	3	4	5
1	Reģistrēto vieglo automašīnu skaits Ventspilī ¹⁵	11 871	13 368	+12,6
2	Reģistrēto kravas automašīnu skaits Ventspilī	1 263	1 204	-4,7
3	GVDI uz autoceļa A10 (ieavadā no Rīgas puses) ¹⁶	3 832	3 676	-4,1
4	GVDI uz autoceļa P122 (ieavadā no Piltenes puses)	2 108	3 166	+50,2
5	GVDI uz autoceļa P51 (daļa no Kustes dambja)	850*	822	-3,3

* - 2016. gada dati

Tabulā 3-7 norādītie dati norāda jauktu situāciju. Ar kravu pārvadājumiem saistītajos maršrutos ir vērojams kritums, kam ir objektīvi iemesli (Covid-19, karš Ukrainā), kuri ir mainījuši globālās loģistikas ķēdes, kamēr pārējos sektoros ir bijusi vērojama izaugsme. Projekta ekonomiskās efektivitātes rezultāti, iespējams, ir nedaudz zemāki nekā bijis plānots, tomēr projekts joprojām ir pārliecinoši izdevīgs sabiedrībai kopumā.

4. Potenciālo mērķteritoriju un identificēto projektu īss apraksts

3.1.1.5. pasākuma Ex-ante izvērtējuma mērķa teritorijas ir nacionālas nozīmes attīstības centri jeb valstspilsētas, kuru teritorijās ir ielas, kas ietilpst TEN-T pamattīkla vai vispārējā tīkla maršrutos (Jēkabpils, Jelgava, Jūrmala, Liepāja, un Ventspils). Atbilstoši darbības programmā noteiktajam, ir atbalstāma nacionālās nozīmes centru maģistrālo ielu un esošo maršrutu attīstība, kas nodrošina atsevišķu pilsētu daļu efektīvu savstarpējo sasaisti, alternatīvu kravas ceļu izbūve, pārbūve, tai skaitā modernizācija.

Atbilstoši MK noteikumiem Nr. 1104 "Noteikumi par valsts autoceļu un valsts autoceļu maršrutā ietverto pašvaldībām piederošo autoceļu posmu sarakstiem" (29.09.2009.) TEN-T autoceļu tīklā¹⁷ ietilpst VPS piederošas pilsētu ielas. Tabula 4-1 atspoguļo šo ielu sarakstu¹⁸.

¹⁵ CSDD dati. Pieejams: <https://www.csdd.lv/transportlidzekli/transportlidzeklu-sadalijums-pa-pilsetam-un-novadiem>

¹⁶ LVC dati: Pieejams: <https://lvceli.lv/celu-tikls/statistikas-dati/satiksmes-intensitate/>

¹⁷ Atbilstoši jaunajā TEN-T regulā (spēkā no 18.07.2024.) norādītajam autoceļu tīklam (karte pieejama: <https://ej.uz/8z8y>)

¹⁸ Ņemot vērā, ka pasākuma 3.1.1.5. ietvaros kā potenciālais finansējuma saņēmējs nav Rīgas valstspilsētas pašvaldība, tad Rīgas valstspilsētai piederošie ielu posmi tabulā nav norādīti.

Tabula 4-1 TEN-T tīklā ietilpstošie VPS piederošie ielu posmi un to raksturojums

Nr.	TEN-T ietilpstošais valsts galvenais autoceļš (ID un nosaukums)	VPS	VPS piederošo ielu posmi, kas ir TEN-T maršrutā	VPS piederošo ielu posmu, kas ir TEN-T maršrutā kopgarums (km)
1	2	3	4	5
1	A6 "Rīga–Daugavpils–Krāslava–Baltkrievijas robeža (Patarnieki)"	Jēkabpils	Rīgas, Madonas, Varoņu, Ventas un Daugavpils ielas	5,5
2	A8 "Rīga–Jelgava–Lietuvas robeža (Meitene)"	Jelgava	Aizsargu un Miera ielas, Lietuvas šoseja	6,3
3	A9 "Rīga (Skulte)–Liepāja"	Liepāja	Brīvības, Pulvera, Oskara Kalpaka un Brīvostas ielas	7,6
4.1.	A10 "Rīga–Ventspils"	Jūrmala	Jūrmalas apvedceļš	0,8
4.2.		Ventspils	Kurzemes, Embūtes un Dzintaru ielas, Ventas tilts, Lielais prospekts, Sarkanmuižas dambis, Brīvības, Kuldīgas un Prāmju ielas	7,0
5	A11 "Liepāja–Lietuvas robeža (Rucava)"	Liepāja	Brīvības, Zemnieku un Parka ielas, Jaunais tilts, Ganību, Zirņu un Klaipēdas ielas	10,4
6	A12 "Jēkabpils–Rēzekne–Ludza–Krievijas robeža (Terehova)"	Jēkabpils	Zilānu iela	2,6

Ilustrācija 4-1 TEN-T tīklā ietilpstošo VPS un reģionālo attīstības centru novietojums Latvijā



Kartes pamatne: VSIA "Latvijas valsts ceļi"

Lai iegūtu potenciālo finansējuma saņēmēja viedokli, tika veikta Liepājas, Ventspils, Jūrmalas, Jelgavas un Jēkabpils pašvaldību aptauja. Aptaujas preambulā potenciālie atbalsta saņēmēji tika informēti par to, kāda tipa aktivitātes pasākuma 3.1.1.5. ietvaros varētu tikt atbalstītas un kādas varētu būt augstākās projektu prioritātes un kritēriji, pēc kuriem projekti tiks izvēlēti.

Sākotnēji izvirzītie specifiskie nosacījumi atbalstāmajiem projektiem, kas ir balstīti uz konsultācijām ar Satiksmes ministriju, ir sekojoši:

- (1) tiek atbalstīta ielu (TEN-T maršrutos ietilpstošo autoceļu posmu) pārbūve, piemēram, T-veida krustojuma pārveide par apļveida krustojumu, ielas caurlaides spējas uzlabošana (nodrošinot atbilstību TEN-T prasībām saskaņā ar Regulu Nr.2024/1679 laika posmam līdz 2030. gada 31.

- decembrim). TEN-T prasības autoceļiem (prasības satiksmes drošībai, vides aizsardzībai, inteligēnajām transporta sistēmām u.c.) ir noteiktas Regulas Nr.2024/1679 30. pantā "Transporta infrastruktūras prasības visaptverošajam tīklam" un 31. pantā "Transporta infrastruktūras prasības pamattīklam un paplašinātajam pamattīklam";
- (2) netiek atbalstīti ieguldījumi ielu posmā TEN-T autoceļa maršrutā, kur jau ir veikti ieguldījumi no Eiropas strukturālajiem un investīciju fondiem iepriekšējos ES fondu plānošanas periodos. Tai skaitā netiek atbalstīta ielu (TEN-T autoceļu posmu) seguma atjaunošana (piemēram, ielas seguma virskārtas nomaiņa). Izņēmums: tiek atbalstīta TEN-T autoceļu posmu atsevišķu infrastruktūras objektu pārbūve (piemēram, T-veida krustojuma pārbūve par apļveida krustojumu) ar nosacījumu, kā šāda pārbūve notiek pēc ES fonda projekta uzraudzības perioda beigām;
 - (3) netiek atbalstīti ieguldījumi ostu (speciālo ekonomisko zonu) teritorijās, kas ir paredzēti lietotājiem specifiskās infrastruktūras attīstībai (piemēram, ielas izbūve līdz terminālim vai industriālajai teritorijai, ja šī teritorija ir paredzēta konkrētam komersantam). Ostu (speciālo ekonomisko zonu) teritorijās tiek atbalstīti ieguldījumi publiskās infrastruktūras attīstībā, kur infrastruktūras lietotāji ir komersanti un iedzīvotāji (privātais autotransports un/vai sabiedriskais transports), un ielas/u posms/i ietilpst TEN-T autoceļa maršrutā;
 - (4) var tikt izskatīti ieguldījumi savienojumu ar TEN-T ielām izveidē, veicot ieguldījumus ielās/ielu posmos, kas neietilpst TEN-T autoceļa maršrutā, piemēram, savienojot TEN-T ielu ar rūpnieciskās apbūves teritoriju vai multimodālu loģistikas platformu (piem., ostu vai dzelzceļa – autoceļa terminālu), ja tam ir pamatojums.

4.1 Jelgavas valstspilsētas pašvaldības ieceres un to īss pamatojums

Miera ielas pārbūves projekts atbilst pilsētas plānošanas dokumentiem un ir iekļauts Jelgavas valstspilsētas un Jelgavas novada attīstības programmā 2023.-2029. gadam. Tas ir ietverts:

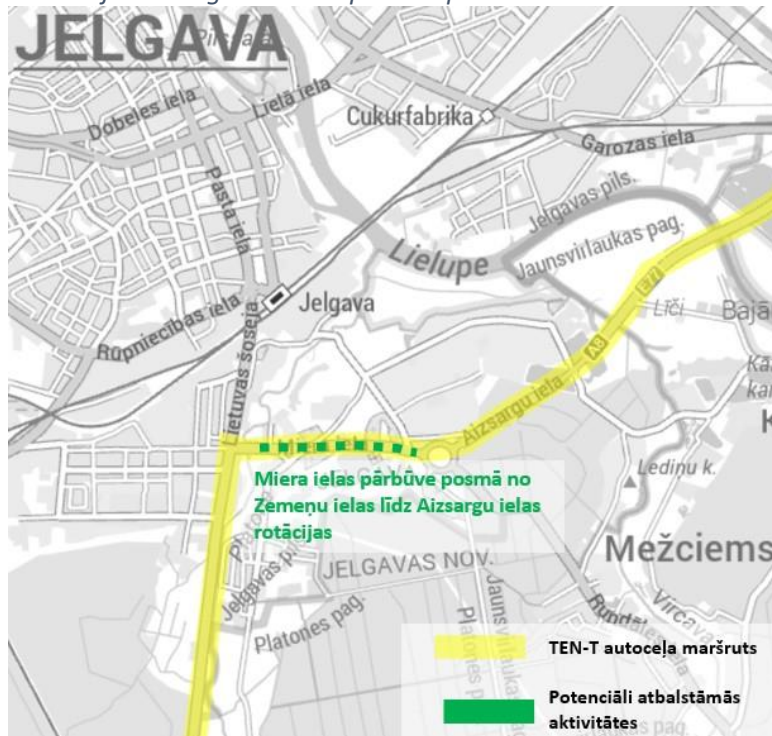
- (1) vidēja termiņa prioritātē (VP2) Kvalitatīva un droša dzīves vide;
- (2) rīcības virzienā (RV4) Mobilitāte un sasniedzamība;
- (3) uzdevumā 4.1. Atjaunot un attīstīt autoceļus, ielas, tiltus, satiksmes pārvadus;
- (4) investīciju pasākumā 4.1.5. Asfaltbetona seguma ielu sakārtošana.

Saskaņā ar Jelgavas pašvaldības sniegto informāciju Miera ielā veidojas satiksmes aizkavējumi sliktā asfaltbetona seguma dēļ. Ielā vairāk kā 300 metru posmā ir noteikts ātruma ierobežojums 30 km/h. Maksimuma stundās aizkavējumi veidojas uz arī Miera ielas krustojumos ar Bauskas, Graudu un Zemeņu ielām, tā kā lielās satiksmes intensitātes dēļ ir apgrūtināta manevru veikšana. Satiksmes aizkavējumu maksimuma stundās varētu mazināt izbūvējot rotācijas apļus.

Miera ielā kursē pilsētas sabiedriskais transports. Vidēji darba dienā tas veic 74 manevrus un 2023. gadā tas ir pārvadājis vairāk kā 450 tūkstošus pasažierus.

Nepieciešama no Miera ielas brauktuves atdalīta gājēju un velosipēdu infrastruktūra, kā arī labāka apgaismojuma izbūve, nodrošinot arī elektroenerģijas patēriņa samazināšanos.

Ilustrācija 4-2 Jelgavas valstspilsētas pašvaldības ieceru shematisks attēlojums



4.2 Jēkabpils valstspilsētas pašvaldības ieceres un to īss pamatojums

Neretas, Varoņu, Ventas un Daugavpils ielu pārbūves projekti atbilst pilsētas plānošanas dokumentiem un tie ir iekļauti Jēkabpils novada attīstības programmā 2021.-2027. gadam. Tie ir norādīti:

- (1) vidēja termiņa prioritātē (VTP10) Drošas satiksmes infrastruktūras un daudzveidīgas mobilitātes iespēju attīstība;
- (2) rīcības virzienā (RV25) Pašvaldības ceļu un ielu infrastruktūras sakārtošana, uzturēšana un attīstība;
- (3) uzdevumā 32. Uzlabot satiksmes infrastruktūru un drošību;
- (4) rīcībā 3.2.1. Valsts autoceļu kvalitātes uzlabošanas veicināšana;
- (5) investīciju pasākumā - Jēkabpils pilsētas tranzīta ielu projektēšana sasaistei ar TEN-T tīklu.

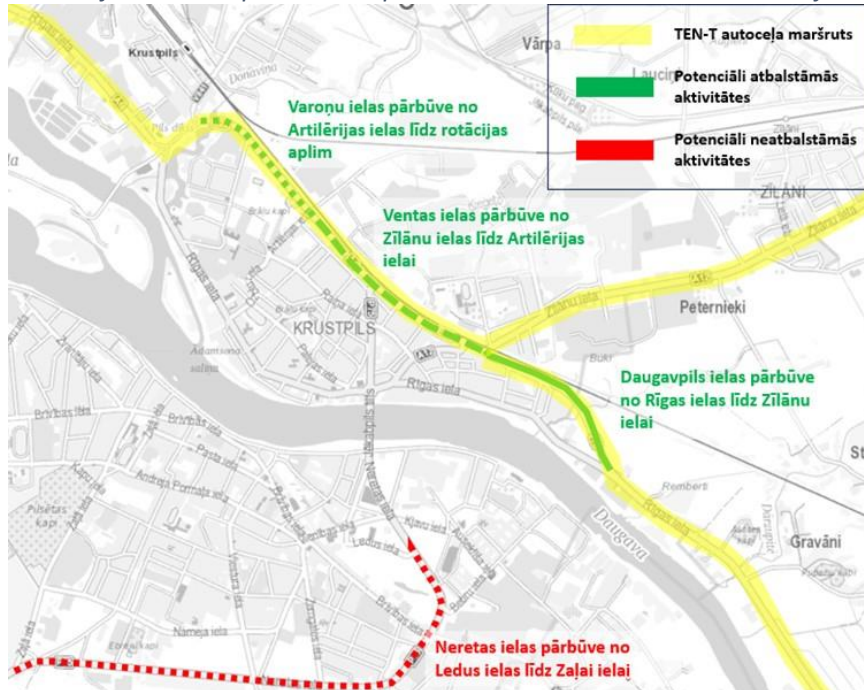
Būvniecības aktivitātes uz 2024. gada novembri vēl nav ietvertas attīstības programmas investīciju plānā.

Jēkabpils novada pašvaldība norāda, ka:

- (1) visu minēto ielu tehniskais stāvoklis ir vērtējams kā ļoti neapmierinošs. Asfaltbetona segumam raksturīgas deformācijas un sabrukuma pazīmes;
- (2) ietves gar minētajām ielām ir izbūvētas tikai daļēji vai arī to nav vispār;
- (3) ielās ir nātrija gāzizlādes energoneefektīvs apgaismojums;
- (4) atsevišķas blakus teritorijas nav nodalītas no brauktuves, kā rezultāta ievērojami pasliktinās braucēju optiskā orientācija un palielinās ceļu satiksmes negadījumu risks;
- (5) TEN-T maršrutā iekļautajās ielās notiek intensīva kravu transporta satiksme, atrodas vairāki sabiedriski nozīmīgi objekti, ir liels skaits vietējo iedzīvotāju, t.sk. bērnu, kas ikdienā šķērso ielas, kā arī kursē sabiedriskais transports. Satiksmes infrastruktūrai nav nodrošināta vides pieejamība;

- (6) pa norādītajām ielām kursē pilsētas sabiedriskais transports, kurš 2023. gadā ir pārvadājis 1,28 miljonus pasažieru;
- (7) Neretas ielas pārbūve būtu nepieciešama, jo nodrošina TEN-T infrastruktūras sasniedzamību. Neretas ielai var būt būtiska nozīme nodrošinot TEN-T sasniedzamību no topošā Sēlijas militārā poligona puses.

Ilustrācija 4-3 Jēkabpils novada pašvaldības ieceru shematisks attēlojums



4.3 Jūrmalas valstspilsētas pašvaldības ieceres un to īss pamatojums

Jūrmalas valstspilsētas pašvaldība paredz pārbūvēt autoceļa A10 posmu Jūrmalas pilsētā. Pašvaldība norāda, ka nepieciešams uzlabot braucamās daļas asfaltbetona segumu vairākos posmos: gan autoceļa A10 posmā pirms iebraukšanas Priedaines satiksmes mezglā, gan arī nobrauktuvē no Jūrmalas virzienā uz Ventspili, gan uzbrauktuvē no A10 posma uz Rīga-Jūrmala šosejas virzienā uz Rīgu.

Projekts paredz arī gaismekļu maiņu, lai uzlabotu redzamību visā pārvadā dienas tumšajā laikā, kā arī gājēju ietvju infrastruktūras uzlabošanu. Tāpat nepieciešama jaunas autobusu pieturvietas ierīkošana, kas būtu nepieciešama starppilsētu autobusu pasažieriem, kuru mērķis ir Jūrmalas pilsētas daļas - Priedaine un Egluciems¹⁹. Šie pasākumi samazinās ceļu satiksmes riskus šajā TEN-T posmā.

Pārbūvējamajā autoceļa A10 Jūrmalas pašvaldībai piederošā ceļa posmā 2023. gadā kursēja divi Jūrmalas pilsētas sabiedriskie autobusi (Nr.7 un Nr.1), kā arī nozīmīgs starppilsētu autobusu skaits.

Projekta rezultātā, modernizējot autoceļa A10 transporta infrastruktūru, tiks veicināta TEN-T tīkla sasaiste ar Jūrmalas pilsētas centru tiem autobraucējiem, kuru brauciena sākuma posms atrodas Lielupes upes labā krasta pusē tādās apdzīvotajās vietās kā Spuņciems, Egluciems, Varkaļi, Pērnciems un Straupciems.

¹⁹ Šobrīd ar starppilsētu autobusu ir iespējams nokļūt Jūrmalā tikai ar tiem autobusu maršrutiem, kuri brauc cauri Jūrmalas valstspilsētai. Lai nokļūtu ar citiem reisiem (tiem, kas dodas Ventspils virzienā) ir jāizmanto vēl kāds papildus sabiedriskais transports. Šādas pieturvietas ierīkošanai būtu nepieciešama arī pārējās infrastruktūras uzlabošana (piemēram, gājēju ietves, papildus ceļa zīmes u.c.).

Ilustrācija 4-4 Jūrmalas valstspilsētas pašvaldības ieceres shematisks attēlojums

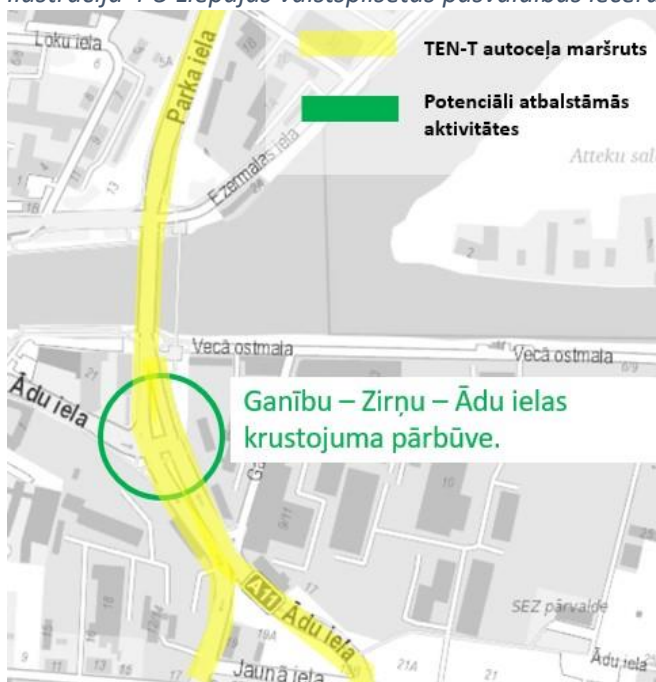


4.4 Liepājas valstspilsētas pašvaldības ieceres un to īss pamatojums

Liepājas valstspilsētas un Dienvidkurzemes novada attīstības programmas 2022. – 2027. gadam (turpmāk – Liepājas AP2027) apvienotajā Rīcības un investīciju plānā ir minēti 8 projekti, kas saistīti ar TEN-T infrastruktūras attīstību pilsētā. Pārsvārā tie ir ielu, kas savienotas ar TEN-T maršruta pilsētas ielu posmiem, pārbūves projekti. Projektu ietveros galvenokārt paredzēts nomainīt grants segumu ar asfaltbetona segumu. Neviens no šiem projektiem neatbilst pasākuma 3.1.1.5 mērķim un atbalstāmajām darbībām.

Liepājas valstspilsētas pašvaldības piedāvātā iecere pasākuma 3.1.1.5 ietvaros par papildu nogriešanās joslas izbūvi Ādu ielas – Ganību ielas – Zirņu ielas krustojumā nav iekļauta Liepājas AP2027.

Ilustrācija 4-5 Liepājas valstspilsētas pašvaldības ieceru shematisks attēlojums



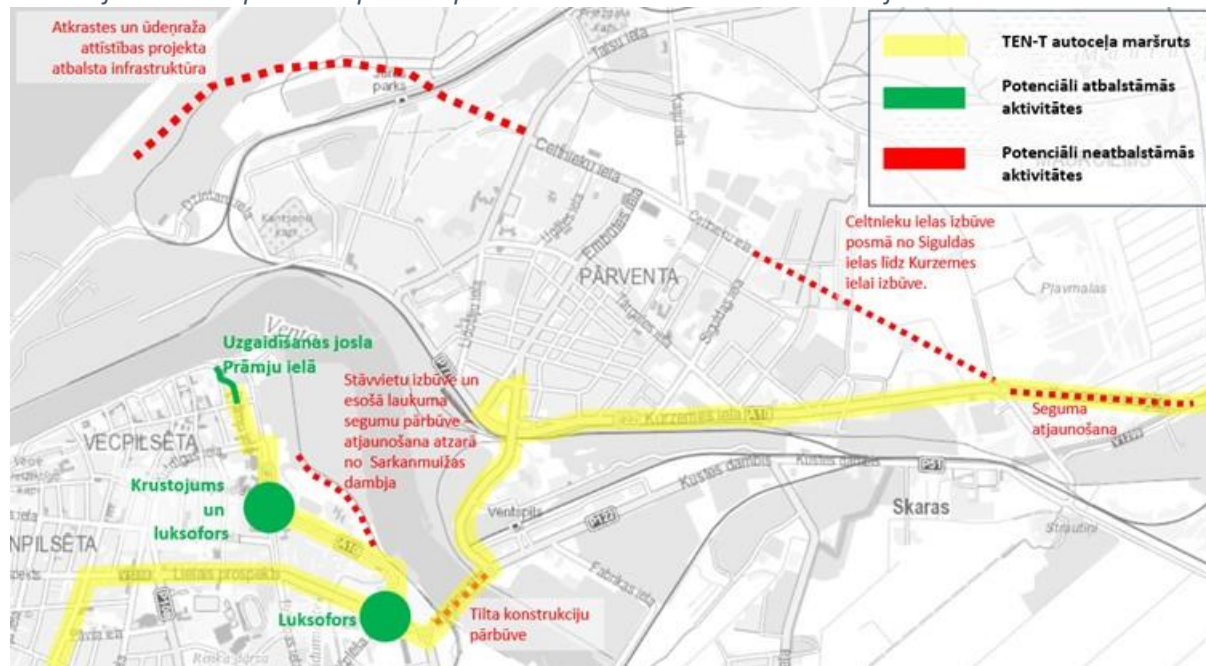
4.5 Ventspils valstspilsētas pašvaldības ieceres un to īss pamatojums

Ventspils valstspilsētas pašvaldības un Ventspils novada pašvaldības kopīgās attīstības programmas 2021. – 2027. gadam (turpmāk – Ventspils AP2027) investīciju plāna prioritātē "Ilgspējīga transporta tīkla infrastruktūra" ir minēts projekts Nr.28 "Pilsētas ielu sasaiste ar TEN-T tīklu un ilgtspējīga attīstība" un tā apakšprojekts Nr. 28.1 "Eiropas starptautiskās maģistrāles E22 (A10) ielu posmu atjaunošana". Projekta Nr. 28 ietvaros ir paredzēta Ventspils valstspilsētas un Ventspils novada ielu un ceļu sasaiste ar TEN-T tīklu, alternatīvu kravas ceļu izbūve, pārbūve un modernizācija, neminot konkrētus ielu posmus. Projekta Nr. 28.1 ietvaros ir paredzēta ielu seguma atjaunošana Lielā prospekta posmā no Lāčplēša ielas līdz Ventas upes tiltam un Rūpniecības ielā, Dzintaru ielā posmā no Uzvaras ielas līdz Ventas tiltam, kā arī brauktuves seguma profila pārbūve Prāmja ielā un Pils ielā.

Ventspils AP2027 projektu aktivitātes, lai gan ir saistītas ar TEN-T infrastruktūras attīstību, neatbilst pasākuma 3.1.1.5 mērķim un atbalstāmajām darbībām.

Ventspils valstspilsētas pašvaldības piedāvātās ieceres pasākuma 3.1.1.5 ietvaros - automašīnu gaidīšanas joslas izbūve Prāmju ielā, Brīvības ielas – Sarkanmuižas dambja krustojuma pārbūve un satiksmes organizācijas uzlabošana Sarkanmuižas dambja – Lielā prospekta krustojumā, nav iekļautas Ventspils AP2027. Pretendējot uz SAM līdzfinansējumu investīcijas investīciju objekti savlaicīgi būs jāiekļauj AP2027.

Ilustrācija 4-6 Ventspils valstspilsētas pašvaldības ieceru shematisks attēlojums



4.6 Valstspilsētu pašvaldību ieceru un identificēto projektu kopsavilkums

Tabula 4-2 satur identificēto projektu investīciju aplēsi projektu iespējamo ieviešanas gadu cenās. Pašvaldības Ex-ante izvērtējuma sagatavošanas ietvaros sniedza informāciju par iespējamajām būvniecības izmaksām 2024. gadā, bet tabulā 4-2 norādītās izmaksas ir tikušas indeksētas atbilstoši Finanšu ministrijas makroekonomiskajiem pieņēmumiem²⁰.

²⁰ Indeksācijas ietvaros ir izdarīts pieņēmums, ka puse no investīcijām tiek veikta 2027. gadā, bet otra puse – 2028. gadā. Investīciju izmaksas, kas ir noteiktas 2024. gada cenās 65% apmērā (izmaksas bez darba algas) tiek indeksētas ar sagaidāmo

Tabula 4-2 Pašvaldību ieceru apkopojums, milj. EUR

Pašvaldība	Projektu investīcijas, milj. EUR	Apraksts	Atbilstība regulas nosacījumiem	Atbilstošo projektu investīcijas, milj. EUR	Nepieciešamais KF finansējums
1	2	3	4	5	6
Jelgava	6 768 000,00	Miera ielas pārbūve posmā no Zemeņu ielas līdz Aizsargu ielas rotācijas aplim	Atbilst	6 768 000,00	5 752 800,00
Jēkabpils	1 821 752,00	Varoņu ielas pārbūve no Artilērijas ielas līdz rotācijas aplim	Atbilst	1 821 752,00	1 548 489,20
	3 211 452,00	Ventas ielas pārbūve no Zīlānu ielas līdz Artilērijas ielai	Atbilst	3 211 452,00	2 729 734,20
	3 117 037,00	Daugavpils ielas pārbūve no Rīgas ielas līdz Zīlānu ielai	Atbilst	3 117 037,00	2 649 481,45
	6 963 397,00	Neretas ielas pārbūve no Ledus ielas līdz Zaļai ielai	Neatbilst	n/a	n/a
Jūrmala	1 692 000,00	A10 posma pārbūve Jūrmalā	Atbilst	1 692 000,00	1 438 200,00
Liepāja	282 000,00	Ganību – Zirņu – Ādu ielas krustojuma pārbūve.	Atbilst	282 000,00	239 700,00
Ventspils	4 286 400,00	Brauktuves segumu virskārtas pārbūve	Neatbilst	n/a	n/a
	676 800,00	Sarkanmuižas dambja / Brīvības ielas krustojuma pārbūve	Atbilst	676 800,00	575 280,00
	225 600,00	Sarkanmuižas dambja / Lielā prospekta krustojuma luksoforu sistēmas uzlabojumi	Atbilst	225 600,00	191 760,00
	676 800,00	Ventas tilta konstrukciju pārbūve – atjaunošana	Neatbilst	n/a	n/a
	1 128 000,00	Kravas transportlīdzekļu stāvvietu izbūve un esošā laukuma segumu pārbūve – atjaunošana atzarā no Sarkanmuižas dambja uz Universālo termināli	Neatbilst	n/a	n/a
	338 400,00	Paralēlās papildus uzgaidīšanas joslas izbūve Prāmju ielā	Atbilst	338 400,00	287 640,00
	3 609 600,00	Maģistrālās Celtnieku ielas posmā no Siguldas ielas (Ventspils Augsto tehnoloģiju parka) līdz Kurzemes ielai izbūve (L~1.35km), pievienojot to TEN-T tīklam	Neatbilst	n/a	n/a
	22 560 000,00	Celtnieku ielas turpinājuma (no Talsu ielas) līdz Ziemeļu ostai izbūve, tai skaitā dzelzceļa pārvada izbūve	Neatbilst	n/a	n/a
	507 600,00	Kurzemes ielas brauktuves pārbūve posmā no Mazās	Neatbilst	n/a	n/a

inflācijas izaugsmi, bet 35% no izmaksām (darba algu īpatsvars projektu ieviešanas izmaksās) tiek indeksētas gan ar patēriņa cenu inflāciju, gan sagaidāmo darba algu pieauguma koeficientu salīdzināmajās cenās. Tādējādi, 2024. gada investīciju izmaksas ir indeksētas ar papildus sagaidāmo izmaksu pieaugumu koeficientu 12,8% apmērā.

Pašvaldība	Projektu investīcijas, milj. EUR	Apraksts	Atbilstība regulas nosacījumiem	Atbilstošo projektu investīcijas, milj. EUR	Nepieciešamais KF finansējums
1	2	3	4	5	6
		Kurzemes ielas (transporta kustības rotācijas apļa) līdz pilsētas administratīvajai robežai			
Kopā	57 864 838,00		Kopsumma	18 133 041,00	15 413 084,85

Sākotnējā izvērtējuma autori pēc Satiksmes ministrijas ierosinājuma apsprieda ar Ventspils valstspilsētas pašvaldību ideju par TENT-T maršruta pārvietošanu no Sarkanmuižas dambja, Brīvības ielas un Prāmju ielu uz Sarkanmuižas dambja atzaru un Plostu ielu. Tādējādi pasākuma 3.1.1.5. ietvaros būtu iespējama Sarkanmuižas dambja atzara pārbūve, kā arī kravas transportlīdzekļu stāvvietu izbūve un esošā laukuma segumu pārbūve (atjaunošana) atzarā no Sarkanmuižas dambja uz Universālo (prāmju) termināli.

Pēc būtības šis ir TEN-T autoceļa E22 (A10) pārrāvuma posms, jo autoceļa E22 gala punkts ir Ventspils prāmju terminālis (savienojums caur Prāmju ielu). Faktiski satiksme uz Ventspils prāmju termināli notiek no divām pusēm: vieglās automašīnas brauc pa Prāmju ielu (terminālim no kreisās puses), bet kravas automašīnas pa Sarkanmuižas dambi (terminālim no labās puses).

Atbilstoši Ventspils valstspilsētas pašvaldības sniegtajai informācijai pašvaldība šobrīd neplāno TEN-T maršruta pārvietošanu Ventspils valstspilsētā, bet šo jautājumu varētu izskatīt nākotnē.

5. Potenciālo projektu vienkāršots efektivitātes izvērtējums

5.1 Vienkāršotās izmaksu-ieguvumu analīzes principiālā metodoloģija

Pašvaldību aptaujas ietvaros iepriekšējās Ex-Ante ziņojuma sadaļās ir veikta iespējamo pasākuma 3.1.1.5. projektu identifikācija. Šajā Ex-Ante ziņojuma sadaļā ir veikts iespējamo projektu īss sociālekonomiskās efektivitātes provizorisks izvērtējums.

Potenciālo projektu vienkāršots efektivitātes izvērtējums tiks veikts, piemērojot izmaksu – ieguvumu analīzes principus, kuros, izmantojot vienkāršotu pieeju, ir novērtēti sekojoši sociālekonomiskie ieguvumi:

- (1) satiksmes dalībnieku brauciena laika samazināšanās, likvidējot vai samazinot iespējamo satiksmes plūsmas aizkavējuma iemeslu ietekmi;
- (2) satiksmes dalībnieku brauciena (autokilometru) izmaksu samazinājums;
- (3) ceļu satiksmes negadījumu (CSNg) skaita un/vai risku samazinājums;
- (4) siltumnīcas efekta gāzu emisiju samazinājums.

Prognozētie sociālekonomiskie ieguvumi un izmaksas ir kvantificētas un monetizētas atbilstoši tai metodikai, kuru nosaka VSIA "Latvijas valsts ceļi" Metodiskie norādījumi autoceļu projektu izmaksu – ieguvumu analīzes sagatavošanai²¹, kur nepieciešams, adaptējot tajā esošos datus pilsētu apstākļiem un 2024. gada cenām.

Atsevišķi Izvērtējumā par katras VPS rosinātajiem projektiem tiek novērtēti šādi papildus faktori:

²¹ Pieejami: https://lvceli.lv/wp-content/uploads/2021/02/Methodiskie_noradijumi_Autocelu_proj_IIA_sagatavosana.docx

- (1) vai projektā plānotais posms atrodas/neatrodas kravas transporta maršrutā un tā īstenošanas rezultātā kravu transports tiks novirzīts/netiks novirzīts pa alternatīvu maršrutu pilsētas centram vai blīvām dzīvojamām zonām, vai kravu transports tiek organizēts pa esošu funkcionējošu pašvaldības plānošanas dokumentos atspoguļotu kravu transporta maršrutu;
- (2) projekta īstenošanas rezultātā tiks novērsti transporta infrastruktūras pārrāvumi, tai skaitā:
 - a. tiks nodrošināta TEN-T maršruta pilsētas teritorijā pilna pabeigtība;
 - b. tiks novērstas transporta infrastruktūras šaurās vietas un/vai izbūvēti trūkstošie elementi (t.i., transporta infrastruktūras nepieciešamais turpinājums, paplašinājums vai savienojums, lai nodrošinātu autotransporta plūsmas nepārtrauktību);
 - c. tiks nodrošināta atsevišķu pilsētu daļu efektīva savstarpējā sasaiste.
- (3) projekta īstenošanas rezultātā tiks uzlabota satiksmes drošība.

5.2 Satiksmes intensitāte

LVC dati par GVDI pie VPS ievadiem pilsētā TEN-T ietilpstošajos autoceļos pēdējos trijos gados rāda relatīvi stabilu situāciju. Apkopotie dati ir atspoguļoti tabulā 5-1, norādot kopējo GVDI, kā arī kravas transporta (KT) īpatsvaru kopējās satiksmes plūsmās.

Tabula 5-1 Satiksmes plūsmas TEN-T ceļu posmos pirms VPS pilsētu robežām

Nr.	VPS	Uzskaites punkts (autoceļa ID un posms)	2021		2022		2023	
			GVDI kopā	KT(%)	GVDI kopā	KT(%)	GVDI kopā	KT(%)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Jelgava	A8 (posms km 30,458 (krustojums ar P100) – km 43,141 (Jelgavas robeža))	9 275	19,0	9 245	13,3	9 418	19,6
		A8 (posms km 49,378 (pilsētas robeža) – km 70,472 (Eleja))	4 119	24,4	4 482	25,3	4 522	23,2
2	Jēkabpils	A6 (posms km 131,657 (krustojums ar V959) – km 144,000 (pilsētas robeža))	7 369	22,8	7 333	21,6	7 444	20,1
		A6 (posms km 149,545 (pilsētas robeža) – km 172,050 (Līvānu pilsētas robeža))	3 685	21,6	3 636	17,5	3 744	16,7
		A12 (posms km 3,900 (pilsētas robeža) – km 12,982 (krustojums ar V789))	3 204	23,5	3 078	21,4	3 048	24,0
3	Jūrmala	A10 (posms km 20,064 (pilsētas robeža) – km 38,160 (krustojums ar Ventpils šoseju Jūrmalas pilsētā))	13 127	13,4	10 618	13,8	13 202	13,6
4	Liepāja	A9 (posms km 186,116 (krustojums ar P106) – km 191,681 (pilsētas robeža))	13 580	14,1	13 022	14,9	13 573	13,4
		A11 (posms km - 10,428 (pilsētas robeža) – km 30,104 (krustojums ar V1220))	4 992	12,1	5 054	12,9	5 443	11,0
5	Ventpils	A10 (posms km 181,405 (krustojums ar P124) līdz km - 183,131 (pilsētas robeža))	4 045	18,8	3 592	19,6	3 676	17,7

Datu avots: VSIA "Latvijas valsts ceļi"

Izņemot Jūrmalas pilsētas TEN-T posmu autoceļā A10, pārējos TEN-T maršrutu posmos pilsētās satiksmes intensitāte, visdrīzāk, ir būtiski lielāka nekā norādīts tabulā 5-1, tā kā būtiski pieaug vietējās satiksmes dalībnieku skaits, kas izmanto TEN-T maršrutos ietilpstošās pilsētu ielas. To apliecina arī

2014.–2020. gadu plānošanas perioda pasākuma 6.1.4.2. izmaksu-ieguvumu analīžu dati (skat. Ex-Ante ziņojuma sadaļu Nr. 3), balstoties uz kuriem var secināt, ka GVDI pilsētu teritoriju maģistrālajās ielās ir vismaz 2,2 līdz 3,6 reizes augstāka nekā uz tiem autoceļu ievadiem pilsētā, kuri ir saistīti ar šiem ievadiem.

Ņemot to vērā, pašvaldību aptaujas ietvaros tika lūgts novērtēt GVDI tajās pilsētu ielās, kurās potenciāli varētu tikt veikti ieguldījumi pasākuma 3.1.1.5. ietvaros. No pašvaldību sniegtajām atbildēm ir iespējams secināt, ka dati periodiski tiek apkopoti, taču tie var būt fragmentāri. Precīzus datus iesniedza Jelgavas, Ventspils (pašvaldības dotā diennakts vidējā satiksmes intensitāte tika pārrēķināta uz GVDI atbilstoši LVC metodoloģijai) un Liepājas valstspilsētu pašvaldības. Savukārt Jēkabpilij, lai precīzāk veiktu sagaidāmās projektu ekonomiskās efektivitātes novērtējumu, Ex-Ante ziņojuma sagatavošanas ietvaros tika veikta atsevišķu ielu posmu apsekošana, veicot GVDI vizuālo novērtējumu. Tas tika veikts 2024. gada oktobra ceturtajā nedēļā saskaņā ar to metodoloģiju, kas ir noteikta LVC rokasgrāmatā par satiksmes intensitātes uzskaites sistēmu²².

Tabula 5-2 Satiksmes plūsmas (GVDI) TEN-T ielu posmos VPS robežās 2024.gadā

Nr.	Transportlīdzekļa veids	Jelgava Miera iela	Jēkabpils			Liepāja	Ventspils		
			Varoņu iela	Ventas iela*	Daugavpils iela	Ganību iela-Ādu iela**	Sarkanmuižas dambis-Lielais prospekts	Brīvības iela - Sarkanmuižas dambis	Prāmju terminālis -Prāmju iela***
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Vieglās automašīnas	5 945	7 180	4 770	1 810	5 894	6 625	4 109	1 021
2	Kravas transports ar pilnu masu mazāku nekā 3,5 t		1 540	1 330	390				
3	Kravas transports ar pilnu masu lielāku nekā 3,5 t	1 205	560	330	80	310	311	53	40
4	Kravas transports ar piekabi vai vilcēji	1 100	1 690	1 290	290				
5	Autobusi	70	40	40	40	640	93	0	
6	Kopā	8 320	11 010	7 760	2 610	6 204	7 575	4 255	1 061

*- vidējā svērtā intensitāte. Posmā no Artilērijas līdz Kurzemes ielai GVDI ir ~11 tūkst.

**-dati doti par 2022. gadu, izmantojot Liepājas valstspilsētas transporta modeļa datus (satiksmes kustība no Ganību ielas uz pilsētas centru).

***-dati doti par 2021. gadu, izmantojot Ventspils valstspilsētas pašvaldības satiksmes skaitīšanas datus (tabulā iekļauti satiksmes dati uz prāmju termināli).

²²Pieejama:https://lvceli.lv/wp-content/uploads/2020/09/Rokasgramata_Satiksmes_intensitates_uzskaites_sistema.pdf

5.3 Ekonomiskās efektivitātes novērtējuma rezultāti

5.3.1 Jelgavas valstspilsētas potenciālais projekts

No pasākuma 3.1.1.5. provizoriski varētu tikt finansēta Miera ielas pārbūve posmā no Aizsargu ielas rotācijas apļa līdz Lietuvas šosejai. Pašvaldība šī posma tehnisko stāvokli 1 līdz 5 ballu skalā novērtē ar 1, kas nozīmē, ka iela ir ļoti sliktā tehniskā stāvoklī.

Projekts paredzētu Miera ielas pārbūvi posmā no Zemeņu ielas līdz Aizsargu ielas rotācijas aplim, ietverot inženiertīklu pārbūvi, ietvju un veloceliņu izbūvi, apgaismojuma pārbūvi, kā arī krustojumu pārbūvi par rotācijas apliem. Kopējais pārbūvējamais TEN-T maršruta apjoms – aptuveni 1,25 km.

Brauciena laika samazinājums

Miera ielā 360 metru posmā (starp Zemeņu ielu un tiltu pār Platones upi) ārkārtīgi sliktā stāvoklī esošā brauktuves seguma dēļ ir noteikts ātruma ierobežojums 30 km/h. Tas ir darīts ar mērķi, lai gan samazinātu CSNg riskus, gan arī samazinātu trokšņa un vibrāciju emisijas apkārtējā vidē. Veicot Miera ielas pārbūvi, ātruma ierobežojums tiktu atcelts un visiem satiksmes dalībniekiem tiktu dota iespēja pārvietoties ar ātrumu 50 km/h. Pieņemot, ka visi transportlīdzekļi brauc ar atļauto ātrumu, sagaidāmā laika ekonomija ir aptuveni 17 sekundes (0,0047 stundas) uz katru transportlīdzekli.

Tabula 5-3 Brauciena laika patēriņa Miera ielā samazinājuma novērtējums situācijai ar pārbūvi

Nr.	Transportlīdzekļa veids	GVDI posmā	Laika ekonomija gadā (stundas)	Vienas stundas monetārā vērtība (EUR) ²³	Ieguvuma vērtība (tūkst. EUR) gadā 2024. gada cenās
1	2	3	4=3*0,0047	5	6=5*4
1	Vieglās automašīnas	5 945	10 200	19,13	195,1
2	Kravas transports ar pilnu masu mazāku nekā 3,5 t			23,58	
3	Kravas transports ar pilnu masu lielāku nekā 3,5 t	1 205	2 070	18,17	37,6
4	Kravas transports ar piekabi vai vilcēji	1 100	1 890	16,36	30,9
5	Autobusi	70	120	127,06	15,3
6	Kopā	8 320	14 280	n/a	278,8

Balsoties uz tabulā 5-3 norādītajiem aprēķiniem, var secināt, ka Miera ielas posma pārbūves projekts Jelgavā sabiedrībai radītu aptuveni 14,3 tūkst. stundu lielu laika ekonomiju gadā, kuru monetārā vērtība ir noteikta aptuveni EUR 279 tūkst. apmērā 2024. gada cenās.

Brauciena izmaksu samazinājums

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.

Tabula 5-4 atspoguļo galvenos pieņēmumus un novērtējuma ieguvumu. Pārbūvējamā posma garums – aptuveni 1,25 km.

Tabula 5-4 Brauciena izmaksu Miera ielā (ielas normālprofils NP10,5 līdz NP14) samazinājuma novērtējums situācijai ar pārbūvi

²³ Saskaņā ar LVC Metodiskajiem norādījumiem un indeksējot 2019. gada cenas uz 2024. gada cenām.

Nr.	Transportlīdzekļa veids	GVDI posmā	Brauciena izmaksas (EUR/km) ²⁴		Brauciena izmaksu samazinājums (tūkst. EUR gadā) 6=3*(5-4)*365 (dienu skaits gadā)
			Esošajā situācijā	Pēc pārbūves	
1	2	3	4	5	
1	Vieglās automašīnas	5 945	0,329	0,239	245,3
2	Kravas transports ar pilnu masu mazāku nekā 3,5 t		0,433	0,333	
3	Kravas transports ar pilnu masu lielāku nekā 3,5 t	1 205	0,910	0,695	118,0
4	Kravas transports ar piekabi vai vilcēji	1 100	1,308	0,995	157,1
5	Autobusi	40	1,092	0,895	6,3
6	Kopā	8 290	n/a	n/a	526,7

Balsoties uz tabulā 5-4 norādītajiem aprēķiniem, var secināt, ka Miera ielas posma pārbūves projekts Jelgavā sabiedrībai radītu aptuveni EUR 527 tūkst. brauciena izmaksu samazināšanos ik gadu 2024. gada cenās.

Ceļu satiksmes negadījuma risku samazināšanās

Saskaņā ar Iekšlietu ministrijas Ceļu satiksmes negadījumu un pārkāpumu notikuma vietu analīzes informācijas sistēma datiem²⁵ laika posmā no 2021. gada janvāra līdz 2024. gada oktobrim potenciāli pārbūvējamajā Miera ielas posmā ir notikuši 11 viegli CSNg, kuros nav ievainoto vai bojāgājušo. Savukārt, Latvijas transportlīdzekļu apdrošinātāju biedrības dati²⁶ liecina, ka šajā laika posmā, ieskaitot CSNg, kas ir noformēti ar saskaņoto paziņojumu, kopējais CSNg skaits ir bijis vismaz 17.

Saskaņā ar LVC Metodiskajiem norādījumiem:

- (1) ielas pārbūves, uzlabojot tehniskos parametrus, lai nodrošinātu vienmērīgu braukšanas ātrumu, rezultātā CSNg skaits samazinās par vismaz 50%;
- (2) brauktuves paplašināšanas rezultātā CSNg skaits samazinās par 10 - 15%.

Pie vidējā CSNg skaita 4 (četri) gadā un vidējiem sociālekonomiskajiem zaudējumiem 3,0 tūkst. EUR apmērā uz vienu CSNg, sagaidāmo novērsto CSNg risku sociālekonomisko ieguvumu vērtība varētu būt 6 līdz 8 tūkst. EUR apmērā ik gadu. Miera ielas pārbūves projekta kontekstā šim ieguvumam ir potenciāli nenozīmīga vērtība.

Siltumnīcas efekta gāzu emisiju samazinājums

SEG emisiju apjoma izmaiņas (tonnās/gadā) ir aprēķinātas saskaņā ar Ministru kabineta noteikumus 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.

²⁴ Saskaņā ar LVC Metodiskajiem norādījumiem un indeksējot 2019. gada cenas uz 2024. gada cenām.

²⁵ Pieejams: <https://gis.ic.iem.gov.lv/giswebcais/>

²⁶ Pieejams: <https://map.ltab.lv/Accidents>

Tabula 5-5 Transportlīdzekļu vidējais izlīdzinātais degvielas patēriņš (l/km) pie dažādiem brauktuves seguma tehniskajiem stāvokļiem un kopējais SEG emisiju ietaupījums (t/gadā)

Transportlīdzekļa veids	NP 10,5 - NP 35,5		Ietaupītās SEG emisijas (t/gadā)
	A/b.; teic., labs	A/b.; slihts	
1	2	3	4
Vieglās automašīnas	0,072	0,074	13,3
Kravas transports ar pilnu masu mazāku nekā 3,5 t	0,103	0,111	
Kravas transports ar pilnu masu lielāku nekā 3,5 t	0,196	0,225	41,8
Kravas transports ar piekabi vai vilcēji	0,332	0,395	83,0
Autobusi	0,284	0,316	2,7
Kopā	n/a	n/a	140,8

Balsoties uz 5-5 tabulā norādītajiem aprēķiniem, var secināt, ka Miera ielas posma pārbūves projekts kopumā radītu līdz pat 140 tonnu SEG emisiju samazinājumu gadā. SEG emisiju nediskontētā monetārā vērtība projekta dzīves cikla laikā varētu sasniegt EUR 2,4 milj. EUR.

leguldījumu Jelgavas pilsētas TEN-T autoceļu infrastruktūrā efektivitātes kopsavilkums

Sākotnējais ekonomiskās efektivitātes novērtējums liecina, ka projekts pie sagaidāmajām investīcijām un sociālekonomiskajiem ieguvumiem ir pārliecinoši pozitīvs un tā sociālekonomiskā neto tagadnes vērtība ir vismaz EUR 8 milj.

Tabula 5-6 Projekta ietekmes uz TEN-T tīklu novērtējums Jelgavas pilsētā

Faktors	Jā	Nē	Komentāri
1	2	3	4
Projektā plānotais posms atrodas kravas transporta maršrutā.	+	-	Miera iela atrodas kravu pārvadājumu maršrutā, kas nodrošina Rīgas pilsētas un Lietuvas valsts sasaisti Šauļu pilsētas virzienā.
Kravu transports tiks novirzīts pa alternatīvu maršrutu pilsētas centram vai blīvām dzīvojamām zonām.	-	+	Miera iela ir esošs un funkcionējošs kravu transporta maršruts, kas ir norādīts pašvaldības plānošanas dokumentos.
Kravu transports tiek organizēts pa esošu funkcionējošu pašvaldības plānošanas dokumentos atspoguļotu kravu transporta maršrutu.	+	-	
Ar projektu tiks nodrošināta TEN-T maršruta pilsētas teritorijā pilna pabeigtība.	-	+	Miera iela ietilpst jau funkcionējošā TEN-T maršrutā.
Ar projektu tiks novērstas transporta infrastruktūras šaurās vietas un / vai izbūvēti trūkstošie elementi.	+	-	Projekts paredzēs pilnīgu gājēju un velosipēdistu plūsmas nodalīšanu, kā arī tiks novērsti esošie satiksmes konfliktpunkti Miera ielas krustojumā ar Bauskas un Zemeņu ielām.
Ar projektu tiks nodrošināta atsevišķu pilsētu daļu efektīva savstarpējā sasaiste.	+	-	Projekta rezultātā, uzlabojot infrastruktūras kvalitāti, būtiski uzlabosies Jelgavas pilsētas apkaimju (Sieramuiža un Rosība) sasaiste ar Jelgavas pilsētas centru.
Projekta īstenošanas rezultātā tiks uzlabota satiksmes drošība.	+	-	Projekts paredz nodalīt gājēju un velosipēdistu plūsmu no motorizētā transporta plūsmas, kā arī tiek plānota divu jaunu rotācijas apļu izveide. Šie pasākumi ir priekšnoteikumi CSNg skaita samazinājumam nākotnē.

5.3.2 Jēkabpils valstspilsētas potenciālais projekts

Jēkabpils pilsētā plānota Varoņu, Ventas un Daugavpils ielu posmu pārbūve valsts galvenā autoceļa A6 maršrutā. Kopējais pārbūvējamo ielu posmu garums ir 3,52 km.

Brauciena laika samazinājums

Esošajā situācijā atļautais braukšanas ātrums ir 50 km/h un tiek plānots, ka pēc projekta ieviešanas šis ātrums tiks saglabāts. Projekta ieviešanas kontekstā, ņemot vērā iepļānotās papildus nogriešanās joslas, ieskriešanās un bremzēšanas joslas un citus risinājumus, satiksmes plūsma varētu kļūt vienmērīgāka, kas varētu nedaudz stimulēt vidējā ātruma pieaugumu. Precīzas vērtības ir modelējamas un analizējamas projekta pilnvērtīgas izmaksu-ieguvumu analīzes sagatavošanas laikā.

Brauciena izmaksu samazinājums

Brauciena izmaksu samazinājums ir noteikts pēc identiskas metodoloģijas kā Jelgavas pilsētas novērtējumam. Tabula 5-7 atspoguļo analīzes kopsavilkumu.

Tabula 5-7 Brauciena izmaksu Jēkabpilī (ielas normālprofils NP10,5 līdz NP14) samazinājuma novērtējums situācijai ar pārbūvi

Nr.	Transportlīdzekļa veids	GVDI posmā			Brauciena izmaksas (EUR/km) ²⁷		Brauciena izmaksu samazinājums (tūkst. EUR gadā)
		Varoņu	Ventas	Daugavpils	Esošajā situācijā	Pēc pārbūves	
1	2	3	4	5	5	6	7
1	Vieglās automašīnas	7 180	4 770	1 810	0,329	0,239	542,0
2	Kravas transports ar pilnu masu mazāku nekā 3,5 t	1 540	1 330	390	0,433	0,333	145,9
3	Kravas transports ar pilnu masu lielāku nekā 3,5 t	560	330	80	0,910	0,695	89,0
4	Kravas transports ar piekabi vai vilcēji	1 690	1 290	290	1,308	0,995	451,4
5	Autobusi	40	40	40	1,092	0,895	10,9
6	Kopā	11 010	7 760	2 610	n/a	n/a	1 239,2

Balsoties uz tabulā 5-7 norādītajiem aprēķiniem, var secināt, ka Varoņu, Ventas un Daugavpils ielu posmu pārbūves projekts Jēkabpilī sabiedrībai radītu aptuveni EUR 1,24 milj. brauciena izmaksu samazināšanos gadā 2024. gada cenās.

Ceļu satiksmes negadījuma risku samazināšanās

Saskaņā ar Iekšlietu ministrijas Ceļu satiksmes negadījumu un pārkāpumu notikuma vietu analīzes informācijas sistēma datiem²⁸ laika posmā no 2021. gada janvāra līdz 2024. gada oktobrim potenciāli pārbūvējamajos Varoņu, Ventas un Daugavpils ielu posmos ir notikuši 20 viegli CSNg, kuros ir viena viegli ievainota persona. Savukārt, Latvijas transportlīdzekļu apdrošinātāju biedrības dati²⁹ liecina, ka šajā laika posmā, ieskaitot CSNg, kas ir noformēti ar saskaņoto paziņojumu, kopējais CSNg skaits ir bijis aptuveni 25.

Saskaņā ar LVC Metodiskajiem norādījumiem:

- (1) ielas pārbūves, uzlabojot tehniskos parametrus, lai nodrošinātu vienmērīgu braukšanas ātrumu, rezultātā CSNg skaits samazinās par vismaz 50%;
- (2) brauktuves paplašināšanas rezultātā CSNg skaits samazinās par 10 - 15%.

²⁷ Saskaņā ar LVC Metodiskajiem norādījumiem un indeksējot 2019. gada cenas uz 2024. gada cenām.

²⁸ Pieejams: <https://gis.ic.iem.gov.lv/giswebcais/>

²⁹ Pieejams: <https://map.ltab.lv/Accidents>

Pie vidējā CSNg skaita 5 (pieci) gadā un vidējiem sociālekonomiskajiem zaudējumiem 3,0 tūkst. EUR apmērā uz vienu CSNg, sagaidāmā novērsto CSNg risku sociālekonomisko ieguvumu vērtība varētu būt 8 līdz 10 tūkst. EUR apmērā ik gadu. Varoņu, Ventas un Daugavpils ielu pārbūves projekta kontekstā potenciālajam CSNg risku samazinājuma ieguvumam ir potenciāli nenozīmīga vērtība.

Siltumnīcas efekta gāzu emisiju samazinājums

SEG emisiju samazinājums ir novērtēts atbilstoši tai metodikai, kura jau iepriekš ir tikusi norādīta Jelgavas valstspilsētas projekta izvērtējumā. Tabula 5-8 atspoguļo sagaidāmo SEG emisiju samazinājuma novērtējumu Jēkabpilī Varoņu, Ventas un Daugavpils ielu posmu pārbūves dēļ.

Tabula 5-8 Kopējais SEG emisiju ietaupījums (t/gadā) Jēkabpils pilsētā

Transportlīdzekļa veids	Ietaupītās SEG emisijas (t/gadā) sadalījumā pa ielām			
	Varoņu	Ventas	Daugavpils	Kopā
1	2	3	4	5
Vieglās automašīnas	11,1	12,4	3,9	27,4
Kravas transports ar pilnu masu mazāku nekā 3,5 t	10,2	14,8	3,6	28,6
Kravas transports ar pilnu masu lielāku nekā 3,5 t	13,4	13,3	2,7	29,4
Kravas transports ar piekabi vai vilcēji	88,1	113,3	21,0	222,4
Autobusi	1,1	1,8	1,5	4,4
Kopā	123,9	155,7	32,6	312,2

Balsoties uz 5-8 tabulā norādītajiem aprēķiniem, var secināt, ka tabulā minēto ielu pārbūves projekts kopumā radītu līdz pat 312 tonnu SEG emisiju samazinājumu gadā. SEG emisiju nediskontētā monetārā vērtība projekta dzīves cikla laikā varētu sasniegt aptuveni EUR 5,3 milj. EUR.

Ieguldījumu Jēkabpils pilsētas TEN-T autoceļu infrastruktūrā efektivitātes kopsavilkums

Sākotnējais ekonomiskās efektivitātes novērtējums liecina, ka projekts Jēkabpils pilsētā pie sagaidāmajām investīcijām un sociālekonomiskajiem ieguvumiem ir pārliecinoši pozitīvs un tā sociālekonomiskā neto tagadnes vērtība ir vismaz EUR 15 milj.

Tabula 5-9 Projekta ietekmes uz TEN-T tīklu novērtējums Jēkabpils pilsētā

Faktors	Jā	Nē	Komentāri
1	2	3	4
Projektā plānotais posms atrodas kravas transporta maršrutā.	+	-	Varoņu, Ventas un Daugavpils ielas atrodas kravu pārvadājumu maršrutos, kas nodrošina Rīgas pilsētas un Latgales reģiona sasaisti.
Kravu transports tiks novirzīts pa alternatīvu maršrutu pilsētas centram vai blīvām dzīvojamām zonām.	-	+	Varoņu, Ventas un Daugavpils ielas ir esošs un funkcionējošs kravu transporta maršruts, kas ir norādīts pašvaldības plānošanas dokumentos.
Kravu transports tiek organizēts pa esošu funkcionējošu pašvaldības plānošanas dokumentos atspoguļotu kravu transporta maršrutu.	+	-	
Ar projektu tiks nodrošināta TEN-T maršruta pilsētas teritorijā pilna pabeigtība.	-	+	Varoņu, Ventas un Daugavpils ielas ietilpst jau funkcionējošā TEN-T maršrutā.
Ar projektu tiks novērstas transporta infrastruktūras šaurās vietas un / vai izbūvēti trūkstošie elementi.	+	-	Projekts paredz gājēju ietvju un apgaismojuma izbūvi, kas ir priekšnoteikums, lai uzlabotos drošība. Projektā iekļautās ielas ir ļoti sliktā tehniskā stāvoklī, kamēr autoceļu A6 un A12, kas ir šo ielu maršrutu turpinājumos ir labā tehniskā stāvoklī. Šobrīd ir atbilstošā tehniskā stāvoklī esošas infrastruktūras pārrāvums, kurš tiks novērsts projekta ietvaros.
Ar projektu tiks nodrošināta atsevišķu pilsētu daļu efektīva savstarpējā sasaiste.	+	-	Projekta rezultātā, uzlabojot infrastruktūras kvalitāti, uzlabojas Jēkabpils apkaimju savstarpējā sasaiste. Būtiskākā nozīmē

Faktors	Jā	Nē	Komentāri
1	2	3	4
			pilsētas iekšējos maršrutos ir Ventas ielai, kas nodrošina Zilānu un Ķieģeļu ielas rajonu sasaisti ar pilsētas centru.
Projekta īstenošanas rezultātā tiks uzlabota satiksmes drošība.	+	-	Projekts paredz nodalīt gājēju plūsmu no motorizētā transporta plūsmas, kā arī apgaismojuma izbūvi posmos, kur tas nav pieejams. Tiek plānots aizliegt apstāšanos maršrutā, kas esošajā situācijā izraisa samērā biežus CSNg. Tiek plānota nogriešanās joslu izbūve Ventas ielas krustojumos ar Artilērijas un Kurzemes ielām, padarot šos krustojumus viegli saprotamus visiem satiksmes dalībniekiem. Šie visi pasākumi ir priekšnoteikumi CSNg skaita samazinājumam nākotnē.

5.3.3 Jūrmala valstspilsētas potenciālais projekts

Pārbūvējot autoceļa A10 posmu 0,8 km garumā Jūrmalas pilsētā (posma nosaukums "Jūrmalas apvedceļš" MK noteikumos Nr. 1104), visdrīzāk, ka neradīsies būtiski brauciena laika ietaupījumu un CSNg risku samazinājuma ieguvumi. Primārie ieguvumi būs brauciena izmaksu samazinājums, kas rodas izmantojot labāku brauktuves segumu, kā arī ar to saistītais SEG emisiju samazinājums.

Tabula 5-10 Brauciena izmaksu un SEG emisiju samazinājums Jūrmalas valstspilsētā esošajā TEN-T posmā (ielas normālprofils NP10,5 līdz NP14) samazinājuma novērtējums situācijai ar pārbūvi

Nr.	Transportlīdzekļa veids	GVDI posmā	Brauciena izmaksas (EUR/km) ³⁰		Brauciena izmaksu samazinājums (tūkst. EUR gadā)	SEG izmaksu samazinājums	
			Esošajā situācijā	Pēc pārbūves		t/gadā	tūkst. EUR gadā
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Vieglās automašīnas	11 410	0,329	0,239	301,4	16,3	10,0
2	Kravas transports ar pilnu masu mazāku nekā 3,5 t	479	0,433	0,333	14,0	3,0	
3	Kravas transports ar pilnu masu lielāku nekā 3,5 t	496	0,910	0,695	31,1	11,0	
4	Kravas transports ar piekabi vai vilcēji	736	1,308	0,995	67,3	35,5	
5	Autobusi	80	1,092	0,895	4,6	2,0	
6	Kopā	13 202	n/a	n/a	418,3	67,8	

Projekta ieviešana radītu aptuveni EUR 418 tūkst. brauciena izmaksu ekonomiju gadā 2024. gadā, kā arī SEG emisiju samazinājumu aptuveni 68 tonnu apmērā.

leguldījumu Jūrmalas pilsētas TEN-T autoceļu infrastruktūrā efektivitātes kopsavilkums

Sākotnējais ekonomiskās efektivitātes novērtējums liecina, ka projekts Jūrmalas VPS pie sagaidāmajām investīcijām un sociālekonomiskajiem ieguvumiem ir pārliecinoši pozitīvs un tā sociālekonomiskā neto tagadnes vērtība ir vismaz EUR 5 milj.

³⁰ Saskaņā ar LVC Metodiskajiem norādījumiem un indeksējot 2019. gada cenas uz 2024. gada cenām.

Tabula 5-11 Projekta ietekmes uz TEN-T tīklu novērtējums Jūrmalas pilsētā

Faktors	Jā	Nē	Komentāri
1	2	3	4
Projektā plānotais posms atrodas kravas transporta maršrutā.	+	-	Projektā iekļautais autoceļa A10 posms atrodas kravu pārvadājumu maršrutos, kas nodrošina Rīgas pilsētas un Kurzemes reģiona sasaisti.
Kravu transports tiks novirzīts pa alternatīvu maršrutu pilsētas centram vai blīvām dzīvojamām zonām.	-	+	Projektā iekļautais posms neskar Jūrmalas pilsētas centru vai blīvi apdzīvotas zonas. Projektā iekļautais posms nodrošina Jūrmalas pilsēta Bražuciema un Priedaines apkaimju piekļūstamību TEN-T infrastruktūrai gan Rīgas, gan Ventspils pilsētu virzienā.
Kravu transports tiek organizēts pa esošu funkcionējošu pašvaldības plānošanas dokumentos atspoguļotu kravu transporta maršrutu.	+	-	Projekta rezultātā, modernizējot autoceļa A10 transporta infrastruktūru tiks veicināta TEN-T tīkla sasaiste ar Jūrmalas pilsētas centru tiem autobraucējiem, kuru brauciena sākuma posms atrodas Lielupes upes labā krasta pusē tādās apdzīvotajās vietās kā Spuņciems, Eglūciems, Varkaļi, Pērnciems un Straupciems. Projektā iekļautais autoceļa A10 posms ir esošs un funkcionējošs kravu transporta maršruts, kas ir norādīts pašvaldības plānošanas dokumentos.
Ar projektu tiks nodrošināta TEN-T maršruta pilsētas teritorijā pilna pabeigtība.	-	+	Projektā iekļautais autoceļa A10 posms ietilpst jau funkcionējošā TEN-T maršrutā.
Ar projektu tiks novērstas transporta infrastruktūras šaurās vietas un / vai izbūvēti trūkstošie elementi	+	-	Projekts paredz brauktuves segas pārbūvi, lai neveidotos situācija, kurā autoceļš A10 posmi pirms un pēc Jūrmalas pilsētas ir teicamā tehniskā stāvoklī, bet Jūrmalas pilsētai piederošais posms ir sliktā tehniskā stāvoklī.
Ar projektu tiks nodrošināta atsevišķu pilsētu daļu efektīva savstarpējā sasaiste.	-	+	Projektā iekļauto posmu izmanto tranzīta plūsma, kas brauc apkārt Jūrmalai virzienā uz Kurzemi.
Projekta īstenošanas rezultātā tiks uzlabota satiksmes drošība uzlabota.	+	-	Projekts ir daļa no kopējā autoceļa A10 maršruta, kas Jūrmalas pilsētā jau ir veidots. Tiks veikta apgaismojuma izbūve un pārbūve, kas uzlabotu satiksmes drošību šajā posmā. Tiks veikti uzlabojumi gājēju un velosipēdistu infrastruktūrā uz autoceļa A10 posma blakus Jūrmalas caurlaižu punktam.

5.3.4 Liepāja valstspilsētas potenciālais projekts

Pasākuma 3.1.1.5. ietvaros varētu tikt finansēta Ādu ielas – Ganību ielas – Zirņu ielas krustojuma pārbūve pilsētas Vecliepājas apkaimē.

Iepriekš minētajā krustojumā ir nepieciešama papildu labā nogriešanās josla no Ganību ielas (atrodas TEN-T maršrutā, valsts nozīmes autoceļa A11 posms) uz Ādu ielu virzienā no Jaunā tilta uz pilsētas centru. Šobrīd transportlīdzekļi, kas vēlas veikt labo pagrieziena veikšanu, stāv krustojumā ar pārējiem transportlīdzekļiem. Tā rezultātā pīķa stundās šajā krustojumā rodas sastrēgumi līdz pat Jaunajam tiltam.

Projekts ietver brauktuves izbūvi, apvienotā gājēju un veloceļa izbūvi, apgaismojuma izbūvi, kā arī luksofora papildu sekcijas ierīkošanu labā pagrieziena veikšanai, luksofora jauna signālpilna izstrādi un citus nepieciešamos uzlabojumus. Inženiertīklu pārbūve vai pārvietošana nav nepieciešama, jo tā savulaik tika veikta Ganību ielas rekonstrukcijas projekta ietvaros.

Kopējais pārbūvējamais TEN-T maršruta apjoms – aptuveni 0,08 km.

Brauciena laika samazinājums

Liepājā vidēji vislielākā GVDI ir A9 un A11 valsts nozīmes autoceļus savienojošajā transporta koridorā, sevišķi posmos, kas ietver Jauno tiltu (15 500), Parka ielu (13 000) un Brīvības ielas C kategorijas posmus (12 000 – 25 000), kā arī Raiņa ielā (13 700) un uz Raiņa - O. Kalpaka ielas dzelzceļa pārbrauktuves (14 250).

Aiz Jaunā tilta virzienā uz pilsētas centru satiksme tiek organizēta pa Ganību ielu un virzienā no pilsētas centra pa Zirņu ielu uz Jauno tiltu. GVDI pagriezienā no Ganību ielas uz Ādu ielu 2022. gadā veidoja 357 transporta vienības, tai skaitā vieglās automašīnas 321 un kravas transports 36 (ietilpst visi kravu transporta veidi un autobusi).

Izveidojot labā pagrieziena joslu, aprēķinos tiek pieņemts, ka automašīnu gaidīšanas laiks krustojumā samazinātos par vienu luksofora signāla ciklu (90 sekundes jeb 0,025 stundas) tām automašīnām, kas veic labo pagriezienu. Transportlīdzekļu skaits pagriezienā uz Ādu ielu, kuriem tiek attiecināta šī laika ekonomija, ir proporcionāli samazināts atbilstoši darba dienu skaitam gadā (260 no 365 dienām) un pīķa stundu skaitam (6 stundas no 24 stundām). Līdz ar to, ekonomija uz vienu transportlīdzekli ir 0,0045 stundas.

Tabula 5-12 Brauciena laika patēriņa Ādu ielā – Ganību ielā – Zirņu ielā samazinājuma novērtējums situācijai ar krustojuma pārbūvi

Nr.	Transportlīdzekļa veids	GVDI posmā	Laika ekonomija gadā (stundas)	Vienas stundas monetārā vērtība (EUR) ³¹	Ieguvuma vērtība (tūkst. EUR) gadā 2024. gada cenās
1	2	3	4=3*365*0,0045	5	6=5*4
1	Vieglās automašīnas	321	527	19,13	10,086
2	Kravas transports ar pilnu masu mazāku nekā 3,5 t				
3	Kravas transports ar pilnu masu lielāku nekā 3,5 t	36	59	18,17	1,074
4	Kravas transports ar piekabi vai vilcēji				
5	Autobusi				
6	Kopā	357	586	n/a	11,160

Balstoties uz tabulā 5-12 norādītajiem aprēķiniem, var secināt, ka papildu braukšanas joslas izbūve Ādu ielas – Ganību ielas – Zirņu ielas krustojumā sabiedrībai radītu aptuveni 586 stundu lielu laika ekonomiju gadā, kuru monetārā vērtība ir noteikta aptuveni 11,160 tūkst. EUR apmērā 2024. gada cenās.

Labā pagrieziena joslas izveide Ganību ielā ļautu samazināt arī taisnvirziena kustības transporta pārvietošanās ilgumu pa Ganību ielu. Līdz ar to, brauciena laika samazinājuma ekonomiskais ieguvums ir lielāks nekā sākotnējos aprēķinos un ir precizējams IIA izstrādes stadijā.

Brauciena izmaksu samazinājums

Asfaltbetona segums (normālprofils NP14) iepriekš minētajā ielu krustojumā ir labā tehniskajā stāvoklī. Ņemot vērā, ka labā pagrieziena joslas garums ir neliels, projekta īstenošanas rezultātā nav sagaidāms būtisks ceļu satiksmes dalībnieku braucienu (autokilometru) izmaksu samazinājums. Samazinoties stāvēšanas laikam krustojumā, attiecīgi samazināsies automobiļu degvielas patēriņš un citas transportlīdzekļu ekspluatācijas un uzturēšanas izmaksas. Aprēķinātais brauciena izmaksu

³¹ Saskaņā ar LVC Metodiskajiem norādījumiem un indeksējot 2019. gada cenas uz 2024. gada cenām.

samazinājums ir 1,073 tūkst. EUR gadā 2024. gada cenās, izmantojot līdzīgu metodoloģisko pieeju kā Jelgavas un Jēkabpils valstspilsētu novērtējumam.

Ceļu satiksmes negadījuma risku samazināšanās

Saskaņā ar Iekšlietu ministrijas Ceļu satiksmes negadījumu un pārkāpumu notikuma vietu analīzes informācijas sistēmas datiem³² laika posmā no 2021. gada janvāra līdz 2024. gada oktobrim uz Ādu ielas, Ganību ielas un Zirņu ielas pie Ādu – Ganību – Zirņu ielas krustojuma nav bijuši CSNg. Savukārt Latvijas transportlīdzekļu apdrošinātāju biedrības dati³³ liecina, ka šajā laika posmā CSNg, kas ir noformēti ar saskaņoto paziņojumu, bija aptuveni 8.

Saskaņā ar LVC Metodiskajiem norādījumiem:

- (1) ielas pārbūves, uzlabojot tehniskos parametrus, lai nodrošinātu vienmērīgu braukšanas ātrumu, rezultātā CSNg skaits samazinās par vismaz 50%;
- (2) brauktuves paplašināšanas rezultātā CSNg skaits samazinās par 10 - 15%.

Pie vidējā CSNg skaita 2 (divi) gadā un vidējiem sociālekonomiskajiem zaudējumiem 3,0 tūkst. EUR apmērā uz vienu CSNg sagaidāmā novērsto CSNg risku sociālekonomisko ieguvumu vērtība varētu būt 6 tūkst. EUR apmērā ik gadu. Dotā projekta kontekstā potenciālajam CSNg risku samazinājuma ieguvumam ir salīdzinoši nozīmīga vērtība.

Siltumnīcas efekta gāzu emisiju samazinājums

SEG emisiju samazinājums ir novērtēts atbilstoši metodikai, kas jau iepriekš ir tikusi norādīta Jelgavas valstspilsētas projekta izvērtējumā. Tabula 5-13 atspoguļo sagaidāmo SEG emisiju samazinājuma novērtējumu Liepājas valstspilsētā.

Tabula 5-13 Kopējais SEG emisiju ietaupījums (t/gadā) Liepājas valstspilsētā

Transportlīdzekļa veids	Ietaupītās SEG emisijas (t/gadā)
1	2
Vieglās automašīnas	0,05
Kravas transports ar pilnu masu mazāku nekā 3,5 t	0,08
Kravas transports ar pilnu masu lielāku nekā 3,5 t	
Kravas transports ar piekabi vai vilcēji	
Autobusi	
Kopā	0,13

Balstoties uz tabulā 5-13 norādītajiem aprēķiniem, var secināt, ka tabulā minētā krustojuma pārbūves projekts kopumā radītu līdz 0,13 tonnu SEG emisiju samazinājumu gadā. SEG emisiju nediskontētā monetārā vērtība projekta dzīves cikla laikā varētu sasniegt aptuveni 0,002 milj. EUR.

Ieguldījumu Liepājas valstspilsētas TEN-T autoceļu infrastruktūrā efektivitātes kopsavilkums

Sākotnējais ekonomiskās efektivitātes novērtējums liecina, ka projekts Liepājas valstspilsētā pie sagaidāmajām investīcijām un sociālekonomiskajiem ieguvumiem ir pozitīvs un tā sociālekonomiskā neto tagadnes vērtība ir vismaz 0,103 milj. EUR.

³² Pieejams: <https://gis.ic.iem.gov.lv/giswebcais/>

³³ Pieejams: <https://map.ltab.lv/Accidents>

Tabula 5-14 Projekta ietekmes uz TEN-T tīklu novērtējums Liepājas pilsētā

Faktors	Jā	Nē	Komentāri
1	2	3	4
Projektā plānotais posms atrodas kravas transporta maršrutā.	+	-	Ādu ielas – Ganību ielas – Zirņu ielas krustojuma pārbūve pilsētas Vecliepājas apkaimē atrodas kravu pārvadājumu maršrutā autoceļa A11 posmā.
Kravu transports tiks novirzīts pa alternatīvu maršrutu pilsētas centram vai blīvām dzīvojamām zonām.	-	+	Ādu ielas – Ganību ielas – Zirņu ielas krustojums ir esošs un funkcionējošs kravu transporta maršruts, kas ir norādīts pašvaldības plānošanas dokumentos.
Kravu transports tiek organizēts pa esošu funkcionējošu pašvaldības plānošanas dokumentos atspoguļotu kravu transporta maršrutu.	+	-	
Ar projektu tiks nodrošināta TEN-T maršruta pilsētas teritorijā pilna pabeigtība.	-	+	Ādu ielas – Ganību ielas – Zirņu ielas krustojums ietilpst jau funkcionējošā TEN-T maršrutā.
Ar projektu tiks novērstas transporta infrastruktūras šaurās vietas un / vai izbūvēti trūkstošie elementi.	+	-	Projekts ietver brauktuves izbūvi, apvienotā gājēju un veloceļa izbūvi, apgaismojuma izbūvi, kā arī luksofora papildu sekcijas ierīkošanu labā pagrieziena veikšanai, luksofora jauna signālpilna izstrādi un citus nepieciešamos uzlabojumus.
Ar projektu tiks nodrošināta atsevišķu pilsētu daļu efektīva savstarpējā sasaiste.	+	-	Projekta rezultātā, uzlabojot infrastruktūras kvalitāti, būtiski uzlabosies A11 sasaiste ar Liepājas pilsētas centru.
Projekta īstenošanas rezultātā tiks uzlabota satiksmes drošība .	+	-	Projekts paredz nodalīt gājēju un velosipēdistu plūsmu no motorizētā transporta plūsmas. Šie pasākumi ir priekšnoteikumi CSNg skaita samazinājumam nākotnē.

5.3.5 Ventspils valstspilsētas potenciālais projekts

Ekonomiskās efektivitātes novērtējums ir dots vienlaikus trim aktivitātēm vienota projekta ietvaros, ko varētu finansēt pasākuma 3.1.1.5. ietvaros.

Ventspili šķērso TEN-T tīklā ietilpstošais valsts nozīmes autoceļš A10 (E22), nodrošinot piekļuvi Ventspils prāmju terminālim. Šķērsojot Ventas upi, autotransporta kustība uz Ventspils brīvostu notiek pa Lielo prospektu, Sarkanmuižas dambi, Sarkanmuižas dambja atzaru un Prāmju ielu. 2021. gadā (t.i., gadā, par kuru ir pieejami satiksmes skaitīšanas dati) kopējais prāmja ienācienu skaits Ventspils brīvostā bija 615 reizes (pārsvarā viens ienāciens dienā, bet dažās nedēļas dienās vairāki ienāciens dienā), pārvadājot 153 153 transportlīdzekļus abos virzienos (93 098 kravas automašīnas un 60 055 vieglās automašīnas). Neskatoties uz prāmja braucienu skaita samazināšanos 2023. gadā (531 ienāciens), pārvadāto transportlīdzekļu skaits pieauga līdz 178 959 vienībām (74 147 kravas automašīnas un 104 812 vieglās automašīnas).

2023. gadā terminālis vidēji reisā apkalpoja 70 kravas automašīnas un 99 vieglās automašīnas (ņemot vērā izejošos un ienākošos reisos). Gaidot iespēju nokļūt uz prāmja, vieglās automašīnas un autobusi stāv rindā uz Prāmju ielas (smagās automašīnas stāv rindā uz Sarkanmuižas dambja, jo tās iebrauc terminālī pa Sarkanmuižas dambja atzaru no labās puses terminālim), kas apgrūtinā braukšanu pārējiem satiksmes dalībniekiem. Automašīnu koncentrācija uz Prāmju ielas un Sarkanmuižas dambja prāmja atiešanās dienās joprojām ierobežo satiksmi uz Prāmju ielas un daļēji Sarkanmuižas dambja (rindā uz prāmi Prāmju ielā var gaidīt līdz 40 vieglajām automašīnām un Sarkanmuižas dambī līdz 40 kravas automašīnām).

Ventspils valstspilsētas pašvaldība plāno paplašināt Prāmju ielas brauktuves daļu un izbūvēt vieglo automašīnu un autobusu gaidīšanas joslu Prāmju ielā, lai netraucētu pārējo satiksmes dalībnieku kustību.

Papildus iepriekš minētajam pašvaldība plāno paaugstināt TEN-T infrastruktūras satiksmes drošību un caurlaides spēju. Ir paredzēts pārbūvēt Brīvības ielas – Sarkanmuižas dambja krustojumu no regulējamā krustojuma par apļveida krustojumu un ierīkot inteligēnto luksoforu sistēmu Sarkanmuižas dambja – Lielā prospekta krustojumā.

Kopējais pārbūvējamais TEN-T maršruta apjoms – aptuveni 0,350 km, tai skaitā gaidīšanas joslas izbūve Prāmju ielā posmā no prāmju termināļa ēkas līdz Pils ielai 0,150 km (paredzēta apmēram 30 vieglajām automašīnām) un Brīvības ielas – Sarkanmuižas dambja krustojuma pārbūve 0,2 km. Infrastruktūras apjoms ir jāprecizē ar Ventspils valstspilsētas pašvaldību.

Brauciena laika samazinājums

Brauciena laika samazinājums ir aprēķināts automašīnu gaidīšanas joslai Prāmju ielā. Aprēķinos ir pieņemta laika ekonomija vienam transportlīdzeklim 2 minūtes (0,0034 stundas), izmantojot GVDI datus Ostas ielas – Prāmju termināļa krustojumā. Prāmja ienācienu dienu skaits gadā ir 365, bet vidējais automašīnu gaidīšanas laiks 4 stundas diennaktī (precizētā laika ekonomija uz vienu transportlīdzekli ir 0,0056 stundas).

Brīvības ielas – Sarkanmuižas dambja krustojuma pārbūves rezultātā visdrīzāk nebūs brauciena laika samazinājums, jo satiksmes kustība apļveida krustojumos ir lēnāka nekā regulējamajos krustojumos. Savukārt inteligēntās luksoforu sistēmas ieviešana Sarkanmuižas dambja – Lielā prospekta krustojumā samazinās krustojuma izbraukšanas laiku. Precīzu ceļa satiksmes dalībnieku laika ekonomiju būs iespējams pateikt krustojumu satiksmes plūsmas modelēšanas rezultātā.

Tabula 5-15 Brauciena laika patēriņa Ostas ielas – Prāmju termināļa krustojumā novērtējums situācijai ar automašīnu gaidīšanas joslas izbūvi Prāmju ielā

Nr.	Transportlīdzekļa veids	GVDI posmā	Laika ekonomija gadā (stundas)	Vienas stundas monetārā vērtība (EUR) ³⁴	Ieguvuma vērtība (tūkst. EUR) gadā 2024. gada cenās
1	2	3	4=3*365*0,0056	5	6=5*4
1	Vieglās automašīnas	1 021	2 087	19,13	39,924
2	Kravas transports ar pilnu masu mazāku nekā 3,5 t				
3	Kravas transports ar pilnu masu lielāku nekā 3,5 t	40	0	18,17	0
4	Kravas transports ar piekabi vai vilcēji				
5	Autobusi			n/a	n/a
6	Kopā	1 421	2 087	n/a	39,924

Balstoties uz tabulā 5-15 norādītajiem aprēķiniem, var secināt, ka automašīnu gaidīšanas joslas izbūve Prāmju ielā sabiedrībai radītu aptuveni 2 087 stundu lielu laika ekonomiju gadā, kuru monetārā vērtība ir noteikta aptuveni 39,924 tūkst. EUR apmērā 2024. gada cenās. Ņemot vērā divu iepriekš minēto krustojumu darbības uzlabošanu, brauciena laika samazinājuma ekonomiskais ieguvums ir lielāks nekā sākotnējos aprēķinos un ir precizējams IIA izstrādes stadijā.

Brauciena izmaksu samazinājums

Asfaltbetona segums (normālprofils NP14) Ostas ielas – Prāmju termināļa krustojumā ir labā tehniskajā stāvoklī. Samazinoties uz Prāmju ielas brauktuves stāvošo automašīnu apbraukšanas laikam, attiecīgi samazināsies citu transportlīdzekļu degvielas patēriņš un citas transportlīdzekļu ekspluatācijas un uzturēšanas izmaksas. Aprēķinātais brauciena izmaksu samazinājums 0,150 km

³⁴ Saskaņā ar LVC Metodiskajiem norādījumiem un indeksējot 2019. gada cenas uz 2024. gada cenām.

Prāmju ielas posmam, kur automašīnu gaidīšanas joslas izbūves rezultātā netiks aizņemta ielas brauktuve, ir 5,056 tūkst. EUR gadā 2024. gada cenās. Aprēķinos ir izmantota līdzīga metodoloģiskā pieeja kā citām valstspilsētām.

Ceļu satiksmes negadījuma risku samazināšanās

CSNg skaita samazinājuma ekonomisko ieguvumu aprēķins ir dots Brīvības ielas – Sarkanmuižas dambja krustojuma pārbūvei par apļveida krustojumu, jo šīs pārbūves galvenais mērķis ir CSNg samazināšana.

Saskaņā ar Iekšlietu ministrijas Ceļu satiksmes negadījumu un pārkāpumu notikuma vietu analīzes informācijas sistēmas datiem³⁵ laika posmā no 2021. gada janvāra līdz 2024. gada oktobrim Brīvības ielas – Sarkanmuižas dambja krustojumā ir notikuši 5 CSNg, kuros cietusi viena persona ar smagiem miesas bojājumiem un viena persona ar viegliem miesas bojājumiem. Savukārt Latvijas transportlīdzekļu apdrošinātāju biedrības dati³⁶ liecina, ka šajā laika posmā CSNg, kas ir noformēti ar saskaņoto paziņojumu, bija aptuveni 3.

Saskaņā ar LVC Metodiskajiem norādījumiem:

- (1) ielas pārbūves, uzlabojot tehniskos parametrus, lai nodrošinātu vienmērīgu braukšanas ātrumu, kā arī krustojuma lokveida mezgla izbūves rezultātā CSNg skaits samazinās par vismaz 50%;
- (2) brauktuves paplašināšanas rezultātā CSNg skaits samazinās par 10 - 15%.

Pie vidējā CSNg skaita 2 (divi) gadā un vidējiem sociālekonomiskajiem zaudējumiem 3,0 tūkst. EUR apmērā uz vienu CSNg ar viegli ievainoto un 17,0 tūkst. EUR apmērā uz vienu CSNg ar smagi ievainoto sagaidāmā novērsto CSNg risku sociālekonomisko ieguvumu vērtība varētu būt 20 tūkst. EUR apmērā ik gadu. Dotā projekta kontekstā potenciālajam CSNg risku samazinājuma ieguvumam ir būtiska nozīme.

Siltumnīcas efekta gāzu emisiju samazinājums

SEG emisiju samazinājums ir novērtēts atbilstoši metodikai, kas jau iepriekš ir tikusi norādīta tekstā. Tabula 5-16 atspoguļo sagaidāmo SEG emisiju samazinājuma novērtējumu Ventspils valstspilsētā. Aprēķins ir dots automašīnu gaidīšanas joslas izbūvei Prāmju ielā. Faktiskais SEG emisiju samazinājums visdrīzāk ir lielāks, ņemot vērā plānotos uzlabojumus Brīvības ielas – Sarkanmuižas dambja krustojumā un Sarkanmuižas dambja – Lielā prospekta krustojumā.

Tabula 5-16 Kopējais SEG emisiju ietaupījums (t/gadā) Ventspils valstspilsētā

Transportlīdzekļa veids	Ietaupītās SEG emisijas (t/gadā)
1	2
Vieglās automašīnas	0,27
Kravas transports ar pilnu masu mazāku nekā 3,5 t	0,00
Kravas transports ar pilnu masu lielāku nekā 3,5 t	
Kravas transports ar piekabi vai vilcēji	
Autobusi	
Kopā	0,27

Balstoties uz tabulā 5-16 norādītajiem aprēķiniem, var secināt, ka projekts kopumā radītu vismaz 0,27 tonnu SEG emisiju samazinājumu gadā. SEG emisiju nediskontētā monetārā vērtība projekta dzīves cikla laikā varētu sasniegt aptuveni 0,005 milj. EUR.

³⁵ Pieejams: <https://gis.ic.iem.gov.lv/giswebcais/>

³⁶ Pieejams: <https://map.ltab.lv/Accidents>

leguldījumu Ventspils valstspilsētās TEN-T autoceļu infrastruktūrā efektivitātes kopsavilkums

Sākotnējais ekonomiskās efektivitātes novērtējums liecina, ka projekts Ventspils valstspilsētā pie sagaidāmajām investīcijām un sociālekonomiskajiem ieguvumiem ir pozitīvs un tā sociālekonomiskā neto tagadnes vērtība ir vismaz 0,185 milj. EUR.

Tabula 5-17 Projekta ietekmes uz TEN-T tīklu novērtējums Ventspils pilsētā

Faktors	Jā	Nē	Komentāri
1	2	3	4
Projektā plānotais posms atrodas kravas transporta maršrutā.	+	-	Atbalstāmie objekti atrodas kravu pārvadājumu maršrutā, kas nodrošina autoceļa A10 sasaisti ar Ventspils brīvostu.
Kravu transports tiks novirzīts pa alternatīvu maršrutu pilsētas centram vai blīvām dzīvojamām zonām.	-	+	Iecerētie objekti atrodas esošā un funkcionējošā kravu transporta maršrutā, kas ir norādīts pašvaldības plānošanas dokumentos.
Kravu transports tiek organizēts pa esošu funkcionējošu pašvaldības plānošanas dokumentos atspoguļotu kravu transporta maršrutu.	+	-	
Ar projektu tiks nodrošināta TEN-T maršruta pilsētas teritorijā pilna pabeigtība.	-	+	Pagaidām nav plānota TEN-T maršruta pārvietošana uz Sarkanmuižas dambja atzaru, veicot šī atzara pārbūvi, kravas transportlīdzekļu stāvvietu izbūvi un esošā laukuma segumu pārbūvi – atjaunošanu atzarā no Sarkanmuižas dambja uz Universālo termināli, tādējādi nodrošinot TEN-T maršruta pabeigtību, sasaistot autoceļu A10 ar Ventspils ostas Universālo termināli.
Ar projektu tiks novērstas transporta infrastruktūras šaurās vietas un / vai izbūvēti trūkstošie elementi.	+	-	Projekts ietver Prāmju ielas brauktuves daļas paplašināšanu un automašīnu gaidīšanas joslas izbūvi Prāmju ielā, Brīvības ielas – Sarkanmuižas dambja krustojuma pārbūvi no regulējamā krustojuma par apļveida krustojumu un inteligento luksoforu sistēmu Sarkanmuižas dambja – Lielā prospekta krustojumā ierīkošanu.
Ar projektu tiks nodrošināta atsevišķu pilsētu daļu efektīva savstarpējā sasaiste.	+	-	Projekta rezultātā, uzlabojot infrastruktūras kvalitāti, uzlabosies A10 sasaiste ar Ventspils ostas termināļiem.
Projekta īstenošanas rezultātā tiks uzlabota satiksmes drošība uzlabota	+	-	Brīvības ielas – Sarkanmuižas dambja krustojuma pārbūve par apļveida krustojumu veicinās CSNg skaita samazinājumu nākotnē.

5.3.6 Sociālekonomiskās analīzes rezultātu kopsavilkums

Sākotnējais ekonomiskās efektivitātes novērtējums liecina, ka visu piecu valstspilsētu iecerētie projekti sniegs pozitīvi sociālekonomisko ieguvumu Latvijas tautsaimniecībai un sabiedrībai kopumā.

Tabula 5-18 Ekonomisko ieguvumu kopsavilkums

Nr.	Valstspilsēta	Brauciena laika samazinājums (tūkst. EUR gadā)	Brauciena izmaksu samazinājums (tūkst. EUR gadā)	CSN risku samazināšanās, tūkst. EUR/gadā	Siltumnīcas efekta gāzu emisiju samazinājums (t/gadā)	Sociālekonomiskā neto tagadnes vērtība (milj. EUR)
1	2	3	4	5	6	7
1	Jelgava	278,8	526,7	~7	140,8	>8,0
2	Jēkabpils	Precīzi nosakāms CBA ietvaros, bet visdrīzāk, ka nenozīmīgs	1 239,2	~9	312,2	>15,0
3	Liepāja	11,2	1,1	~6	0,13	0,1

Nr.	Valstspilsēta	Brauciena laika samazinājums (tūkst. EUR gadā)	Brauciena izmaksu samazinājums (tūkst. EUR gadā)	CSN risku samazināšanās, tūkst. EUR/gadā	Siltumnīcas efekta gāzu emisiju samazinājums (t/gadā)	Sociālekonomiskā neto tagadnes vērtība (milj. EUR)
1	2	3	4	5	6	7
4	Ventspils	39,9	5,1	~20	0,27	0,2
5	Jūrmala	Nenozīmīgs	418,3	nenozīmīga	67,8	>5,0
	Kopā	Vismaz 329,9	2 190,4	Vismaz 42	521,2	>28,3

6. Principa "Nenodarīt būtisku kaitējumu" novērtējums

Principa "Nenodarīt būtisku kaitējumu" (NBK) novērtējums ir sagatavots, ņemot vērā programmā ietverto 3.1.1.5.pasākuma darbību aprakstu (atbalstāmās darbības), kā arī sagatavojot priekšlikumus izvērtējumā ietverto darbību ietveršanai gan Ministru kabineta noteikumos par 3.1.1.5.pasākuma īstenošanu, gan specifiskajos atbilstības kritērijos un kvalitātes kritērijos.

NBK ietvaros ir vērtēta pasākuma ietekme uz vides mērķiem (kopā 6 mērķi):

- (1) klimata pārmaiņu mazināšana;
- (2) pielāgošanās klimata pārmaiņām;
- (3) ūdens un jūras resursu ilgtspējīga izmantošana un aizsardzība;
- (4) aprites ekonomika, tostarp atkritumu rašanās novēršana un pārstrāde;
- (5) piesārņojuma novēršana un to kontrole gaisā, ūdenī vai zemē;
- (6) bioloģiskās daudzveidības un ekosistēmu aizsardzība un atjaunošana.

Tabula 6-1 Principa "Nenodarīt būtisku kaitējumu" (NBK) novērtējums

Vides mērķi, kas prasa padziļinātu pasākuma novērtējumu no NBK viedokļa	JĀ	NĒ	Pamatojums, ja novērtējums ir "NĒ" un projekta iesniedzēja nepieciešamās darbības														
1	2	3	4														
Klimata pārmaiņu mazināšana		X	<p>Nav sagaidāms, ka pasākuma 3.1.1.5. rezultātā pieaugs SEG emisijas. Tieši pretēji – pasākums sniegs ieguldījumu SEG emisiju mazināšanā.</p> <p>Zemāka rītes pretestība pa asfaltbetona segumu nodrošinās zemāku transportlīdzekļu degvielas patēriņu. Nelielu papildus emisiju samazinājumu sniegs esošo nātrija gāzizlādes apgaismojuma aizstāšana ar energoefektīvu LED apgaismojumu.</p> <p>Šī Ex-ante ziņojuma sagatavošanas ietvaros provizorisks novērtējums liecina, ka plānotās aktivitātes varētu nodrošināt vismaz 521 tonnu CO₂e SEG emisiju samazināšanos.</p> <table border="1" data-bbox="651 1749 1461 2000"> <thead> <tr> <th>Transportlīdzekļi</th> <th>t CO₂/gadā</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>140,8 t/g – Jelgava</td> </tr> <tr> <td></td> <td>312,2 t/g - Jēkabpils</td> </tr> <tr> <td></td> <td>0,13 t/g - Liepāja</td> </tr> <tr> <td></td> <td>0,27 t/g - Ventspils</td> </tr> <tr> <td></td> <td>67,8 t/g – Jūrmala</td> </tr> <tr> <td>Kopā – 521,2 t/gadā</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Transportlīdzekļi	t CO ₂ /gadā		140,8 t/g – Jelgava		312,2 t/g - Jēkabpils		0,13 t/g - Liepāja		0,27 t/g - Ventspils		67,8 t/g – Jūrmala	Kopā – 521,2 t/gadā	
Transportlīdzekļi	t CO ₂ /gadā																
	140,8 t/g – Jelgava																
	312,2 t/g - Jēkabpils																
	0,13 t/g - Liepāja																
	0,27 t/g - Ventspils																
	67,8 t/g – Jūrmala																
Kopā – 521,2 t/gadā																	

Vides mērķi, kas prasa padziļinātu pasākuma novērtējumu no NBK viedokļa	JĀ	NĒ	Pamatojums, ja novērtējums ir "NĒ" un projekta iesniedzēja nepieciešamās darbības
1	2	3	4
			Projekta iesniedzējiem projekta iesnieguma veidlapā vai tās pielikumā ir jāsniedz precīza un detalizēti pamatota informācija par SEG emisiju apjoma samazinājumu katrā konkrētā projekta īstenošanas rezultātā.
Pielāgošanas klimata pārmaiņām		X	<p>Nav sagaidāms, ka pasākuma 3.1.1.5. rezultātā pieaugs pašreizējā un nākotnes klimata nelabvēlīgā ietekme uz cilvēkiem un/vai dabas vai antropogēnās vides aktīviem.</p> <p>Projektu rezultātiem ir jābūt tādiem, kas ir pielāgoti esošajām un potenciālajām tuvākās nākotnes klimata pārmaiņām, kas var nest būtiskus īslaicīgus nokrišņus, karstuma vai aukstuma viļņus un citas Latvijas laikapstākļiem neraksturīgas parādības.</p> <p>Projektos būtu nepieciešams:</p> <ol style="list-style-type: none"> izbūvēt lietus ūdens caurplūdes grāvjus u.tml. ceļa elementus atbilstoši klimata pārmaiņu radītajam nokrišņu intensitātes palielinājumam, kur nepieciešams, lai novērstu iespējamus ielas applūšanas riskus; būvniecības procesā ceļa segai nepieciešams paredzēt materiālus, kas samazina brauktuves seguma paliekošo deformāciju (temperatūras un slodzes ietekmē) un citu bojājumu veidošanos, vienlaicīgi nodrošinot ielas nestspēju atbilstoši paredzētai slodzei un satiksmes intensitātei.
Ūdens un jūras resursu ilgtspējīga izmantošana un aizsardzība		X	<p>Pasākumam nav paredzama ietekme uz norādīto vides mērķi un tas neradīs papildus būtisku kaitējumu ilgtspējīgai ūdens un jūras resursu izmantošanai un aizsardzībai, nekaitēs ūdensobjektu labam stāvoklim vai to labam ekoloģiskajam potenciālam, ieskaitot virszemes ūdeņus un gruntsūdeņus, kā arī neradīs kaitējumu jūras ūdeņu labam vides stāvoklim.</p> <p>Pamatotos gadījumos, kur tas būs nepieciešams, būtu jāparedz lietus ūdens novadīšanas sistēmu uzlabojumi, nepieciešamības gadījumā novēršot piesārņojuma nokļūšanu virszemes ūdeņos, un lietus ūdeņu savākšanas un novadīšanas sistēmu izbūve, lai mazinātu applūšanas riskus spēcīgu lietusgāžu gadījumā.</p>
Pāreja uz aprites ekonomiku, ieskaitot atkritumu rašanās novēršanu un pārstrādi		X	<p>Nav sagaidāms, ka pasākuma 3.1.1.5. rezultātā:</p> <ol style="list-style-type: none"> pieaugs atkritumu radīšana, sadedzināšana vai aizvākšana; jebkādu dabas resursu tiešā vai netiešā izmantošana kļūs neefektīvāka jebkādā no to dzīves cikla posmiem, kas netiek mazināts ar atbilstošiem pasākumiem; tiks radīts nozīmīgs un ilgtermiņa kaitējums videi aprites ekonomikas kontekstā. <p>Projekta iesniedzējam projektu īstenošanā, ja attiecināms, būvniecības laikā būvdarbu veicēji būs jāaicina ierobežot atkritumu rašanos saskaņā ar ES būvgrozu un ēku nojaukšanas atkritumu apsaimniekošanas protokolu. Tāpat projektu iesniedzējiem, cik vien tas ir iespējams ar racionālām izmaksām, būtu nepieciešams ņemt vērā pieejamos tehniskos paņēmienus, kā arī atvieglot materiālu atkalizmantošanu un pārstrādi, kas panākams ar būvgrozu šķirošanai paredzēto, pieejamo sistēmu palīdzību selektīvi izņemot materiālus.</p> <p>Projektu īstenošanā, kur attiecināms, atbilstoši plānotajiem ieguldījumiem autoceļu infrastruktūras drošības infrastruktūras uzlabošanā un tā ietvaros sasniedzamajam rezultātam ir jāpiemēro zaļā publiskā iepirkuma principi, t.sk.,</p>

Vides mērķi, kas prasa padziļinātu pasākuma novērtējumu no NBK viedokļa	JĀ	NĒ	Pamatojums, ja novērtējums ir "NĒ" un projekta iesniedzēja nepieciešamās darbības
1	2	3	4
			projektos, uz kuriem tas attiecināms, ir jānodrošina MK 2017. gada 20. jūnija noteikumos Nr. 353 "Prasības zaļajam publiskajam iepirkumam un to piemērošanas kārtība" noteikto obligāto prasību izpilde attiecībā uz apgaismojumu un satiksmes signāliem, piemērojot arī, ciktāl tas ir racionāli un iespējami, būvdarbos otrreizējo izejvielu izmantošanu jaunu resursu vietā.
Piesārņojuma novēršana un to kontrole gaisā, ūdenī vai zemē		X	Plānotie īstenotie projekti ne tikai sniegs ieguldījumu klimata politikas mērķu izpildei, samazinot CO ₂ emisijas, bet sniegs arī devumu gaisa piesārņojuma samazināšanai. Projekta iesniegumā vai tā pielikumā projekta iesniedzējam ir jāsniedz informācija par projektā plānoto darbību atbilstību kritērijam "Piesārņojuma novēršana un kontrole", t.sk.,: a. sniegtot informāciju par teritorijas labiekārtošanas darbu veikšanu, tostarp apzājamošanu un koku stādīšanu; b. sniegtot informācija par trokšņa prognozēm un trokšņu aizsardzības pasākumiem, kur tas ir attiecināms.
Bioloģiskās daudzveidības un ekosistēmu aizsardzība un atjaunošana		X	Pasākuma īstenošana paredzēta jau esošo ceļu posmu ietvaros, tādēļ paredzamā ietekme uz bioloģiskās daudzveidības un ekosistēmu aizsardzību ir nebūtiska. Plānotās investīcijas neparedz tiešu ietekmi uz ES nozīmes sugām un biotopiem un to aizsardzības stāvokli. Projekta iesniedzējam projekta iesniegumā vai tā pielikumā ir jāsniedz informācija par projektā plānoto darbību atbilstību principa "Nenodarīt būtisku kaitējumu" kritērijam "Bioloģiskās daudzveidības un ekosistēmu aizsardzība un atjaunošana", tostarp ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros veikto izpēti un ietekmes mazināšanas pasākumiem, kur (ja) attiecināms (piemēram, zaļie koridori, caurtekas).

7. Projektu iesniegumu atlases veida izvērtējums

Balstoties uz iepriekšējās sadaļās veikto analīzi, kā piemērotākais atlases veids ir ierobežota projektu iesniegumu atlase (IPIA), jo:

- (1) potenciālo pretendentu skaits ir mazs, tikai piecas pašvaldības kvalificējas atbalsta saņemšanai;
- (2) visas piecas pašvaldības plāno veikt investīcijas ceļu posmos, kas kvalificējas atbalstam;
- (3) kopējais nepieciešamais budžets atbilstošo projektu realizācijai ir zemāks nekā pasākumā pieejamais finansējums. Pāri palikušais finansējums būtu mērķtiecīgi novirzāms citiem pasākumiem TEN-T pamattīkla vai vispārējā tīkla investīciju projektu realizācijai.

8. Priekšlikumi specifiskajiem atbilstības kritērijiem

Ņemot vērā pretendentu loku potenciāli atbalstāmo projektu investīciju apjoms nesasniedz sākotnēji SAM paredzēto finansējuma apjomu. Tādēļ nav pamats izvirzīt specifiskus finansējuma saņēmēju un projektu atlases kvalitatīvos kritērijus, kas ļautu atlasīt projektus ar lielāko ietekmi uz pilsētu ielu caurlaides spēju un transporta plūsmu.

Kā vispārējās atbilstības nosacījumi būtu izvirzāmi sekojoši kritēriji:

- (1) projekta iesniedzējam ir pietiekama īstenošanas un finanšu kapacitāte projekta īstenošanai;
- (2) projekta mērķis atbilst SAM noteiktajam mērķim, definētie uzraudzības rādītāji nodrošina un apliecina mērķa sasniegšanu, uzraudzības rādītāji ir precīzi definēti, pamatoti un izmērāmi;
- (3) projekts ietilpst TEN-T pamattīkla vai vispārējā tīkla maršrutos;
- (4) projektā plānotais posms atrodas kravas transporta maršrutā un kravu transports tiek organizēts pa esošu funkcionējošu pašvaldības plānošanas dokumentos atspoguļotu kravu transporta maršrutu;
- (5) projekta īstenošanas rezultātā tiks:
 - novērstas transporta infrastruktūras šaurās vietas un / vai izbūvēti trūkstošie elementi jeb paaugstināta maģistrālo ielu caurlaides spēja,
 - saīsināts pārvietošanās nepieciešamais laiks
 - uzlabota satiksmes drošība;
- (6) projekta iesniegumā ietvertie pasākumi paredz nepieciešamo prasību horizontālā principa "Klimatdrošināšana" un principa "Nenodarīt būtisku kaitējumu" ievērošanu attiecībā uz klimata pārmaiņu mazināšanu un pielāgošanos klimata pārmaiņām;
- (7) projekta iesniegumā ietvertie pasākumi paredz principa "Nenodarīt būtisku kaitējumu" nepieciešamo prasību ievērošanu vides jomā;
- (8) projekta iesniegumā ir paredzētas darbības, kas veicina horizontālā principa "Vienlīdzība, iekļaušana, nediskriminācija un pamattiesību ievērošana" īstenošanu;
- (9) projekts ir iekļauts projekta iesniedzēja attīstības plānošanas dokumentos.

9. Pašvaldību finanšu kapacitāte

Balstoties uz Valsts kases pašvaldību pārskatu sistēmā pieejamo informāciju par pašvaldību saistībām, ir novērtēta potenciālo finansējuma saņēmēju finanšu kapacitāte, ņemot vērā esošās saistības un potenciālās saistības SAM 3115 projektu realizācijā.

Aprēķinos tiek pieņemts, ka pašu finansējuma nodrošināšanai pašvaldības piesaistīs Valsts kases aizņēmumu uz 10 gadu periodu.

Zemāk tabulās sniegtā analīze liecina, ka visu projektu ietekme uz katru no attiecīgajām pašvaldībām nerada būtisku papildus slogu uz esošajām kredītsaistībām un nevienā no pašvaldībām netiek pārsniegts 20% saistību sliekšnis.

Tabula 9-1 Jelgavas valstspilsētas saistību apmērs

Gads	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	turpmākajos gados
Kopā esošās saistības, tūkst. EUR	9 834	11 074	11 215	10 104	9 557	9 365	9 328	108 733
Saistību apjoms % no plānotajiem pamatbudžeta ieņēmumiem	14,4%	16,3%	16,5%	14,8%	14,0%	13,7%	13,7%	
Potenciālais pašu ieguldījums SAMP 3.1.1.5.			1,02 M EUR					
Potenciālais kopējais saistību apjoms pēc projekta realizācijas			16,6%	15,0%	14,2%	13,9%	13,8%	

Tabula 9-2 Jēkabpils valstspilsētas saistību apmērs, tūkst. EUR

Gads	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	turpmākajos gados
Kopā esošās saistības, tūkst. EUR	8 669	7 659	7 970	7 861	7 632	7 351	6 875	71 748
Saistību apjoms % no plānotajiem pamatbudžeta ieņēmumiem	17,5%	15,5%	16,1%	15,9%	15,4%	14,8%	13,9%	
Potenciālais pašu ieguldījums SAMP 3.1.1.5.			1,222 M EUR					
Potenciālais kopējais saistību apjoms pēc projekta realizācijas			16,3%	16,1%	15,6%	15,1%	14,1%	

Tabula 9-3 Jūrmalas valstspilsētas saistību apmērs

Gads	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	turpmākajos gados
Kopā esošās saistības, tūkst. EUR	12 823	11 561	10 262	9 597	8 813	7 907	7 340	85 894
Saistību apjoms % no plānotajiem pamatbudžeta ieņēmumiem	15,2%	13,7%	12,2%	11,4%	10,5%	9,4%	8,7%	
Potenciālais pašu ieguldījums SAMP 3.1.1.5.			0,254 M EUR					
Potenciālais kopējais saistību apjoms pēc projekta realizācijas			12,2%	11,4%	10,5%	9,4%	8,7%	

Tabula 9-4 Liepājas valstspilsētas saistību apmērs

Gads	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	turpmākajos gados
Kopā esošās saistības, tūkst. EUR	7 456	7 635	8 407	8 047	7 631	7 192	6 985	24 174
Saistību apjoms % no plānotajiem pamatbudžeta ieņēmumiem	8,8%	9,0%	9,9%	9,5%	9,0%	8,5%	8,2%	
Potenciālais pašu ieguldījums SAMP 3.1.1.5.			0,042 M EUR					
Potenciālais kopējais saistību apjoms pēc projekta realizācijas			9,9%	9,5%	9,0%	8,5%	8,2%	

Tabula 9-5 Ventspils valstspilsētas saistību apmērs

Gads	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	turpmākajos gados
Kopā esošās saistības, tūkst. EUR	2 438	2 912	2 838	2 734	2 595	2 417	2 279	9 133
Saistību apjoms % no plānotajiem pamatbudžeta ieņēmumiem	5,1%	6,1%	5,9%	5,7%	5,4%	5,0%	4,7%	
Potenciālais pašu ieguldījums SAMP 3.1.1.5.			0,186 M EUR					
Potenciālais kopējais saistību apjoms pēc projekta realizācijas			5,9%	5,7%	5,4%	5,0%	4,7%	

10. IZVĒRTĒJUMĀ IZMANTOTĀ INFORMĀCIJA UN DATI

Politikas plānošanas dokumenti:

- (1) Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030;
- (2) Nacionālais attīstības plāns 2021.-2027.gadam (pieejams - <https://likumi.lv/ta/id/315879-par-latvijas-nacionalo-attistibas-planu-20212027-gadam-nap2027>);
- (3) attiecīgo nozaru pamatnostādnes, pašvaldību un plānošanas reģionu plānošanas dokumenti;
- (4) Partnerības līgums Eiropas Savienības investīciju fondu 2021.-2027.gada plānošanas periodam un Eiropas Savienības kohēzijas politikas programma 2021.-2027.gadam (pieejams - <https://www.esfondi.lv/normativie-akti-un-dokumenti/2021-2027-planosanas-periods>);
- (5) ES fondu plānošanas perioda 2014.-2020.gadam Partnerības līgums un darbības programma "Izaugsme un nodarbinātība" (pieejami - <https://www.esfondi.lv/normativie-akti-un-dokumenti/2014-2020-planosanas-periods>);
- (6) ES fondu plānošanas perioda 2007.-2013.gadam darbības programma "Infrastruktūra un pakalpojumi" (pieejama - <https://www.esfondi.lv/profesionaliemprieksejie-periodi/2007-2013-g-planosanas-periods/saistossie-dokumenti-2/darbibas-programmas>);
- (7) ES fondu plānošanas perioda 2007.-2013.gadam darbības programmas "Infrastruktūra un pakalpojumi" papildinājums (pieejams - <https://www.esfondi.lv/profesionaliemprieksejie-periodi/2007-2013-g-planosanas-periods/saistossie-dokumenti-2/darbibas-programmas>);
- (8) ES fondu plānošanas perioda 2004.-2006.gadam dokumenti (pieejami - <https://www.esfondi.lv/profesionaliemprieksejie-periodi/2004-2006-g-planosanas-periods>);
- (9) ES fondu 2014.-2020. gada plānošanas perioda investīciju ietekmes uz ilgtspējīgas transporta sistēmas attīstību izvērtējums (pieejams - <https://www.esfondi.lv/profesionaliemprieksejie-periodi/2014-2020-gada-perioda-izvertejumi>);
- (10) Eiropas Parlamenta un Eiropas Padomes regula 1315/2013 (2013.gada 11.decembris) par Savienības pamatnostādņem Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ lēmumu Nr.661/2010/ES (pieejams - <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:02013R1315-20230709>);
- (11) Eiropas Parlamenta un Eiropas Padomes regula (jaunā TEN-T regula) "Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/1679 (2024. gada 13. jūnijs) par Savienības pamatnostādņem Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko groza Regulas (ES) 2021/1153 un (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (ES) Nr. 1315/2013" (<http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>);
- (12) Eiropas Komisijas "TENtec interaktīvais karšu pārliks" (TENtec Interactive Map Viewer), <https://ej.uz/7odh>
- (13) citi dokumenti.

Normatīvie akti:

- (1) Ministru kabineta 2016.gada 30.augusta noteikumi Nr.587 "Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" 6.1.4. specifiskā atbalsta mērķa "Pilsētu infrastruktūras sasaiste ar TEN-T tīklu" 6.1.4.2.pasākuma "Nacionālas nozīmes attīstības centru integrēšana TEN-T tīklā" īstenošanas noteikumi" (pieejams - <https://likumi.lv/ta/id/284839-darbibas-programmas-izaugsme-un-nodarbinatiba-6-1-4-specifiska-atbalsta-merka-pilsetu-infrastruktur-sasaiste-ar-ten-t>);
- (2) Ministru kabineta 2009. gada 29. septembra noteikumi Nr.1104 "Noteikumi par valsts autoceļu un valsts autoceļu maršrutā ietverto pašvaldībām piederošo autoceļu posmu sarakstiem" (pieejams - <https://likumi.lv/ta/id/198589>);

Izvērtējumi / vadlīnijas:

Sociālekonomiskas attīstības novērtējuma izstrādes materiāls EVALSED un "Vadlīnijas par ietekmes izvērtējuma metožu pielietošanu 2014.-2020. gada plānošanas perioda ES KP fondu prioritārajiem virzieniem" (pieejams: <https://ej.uz/b57f>).

VSIA "Latvijas valsts ceļi":

- (1) Metodiskie norādījumi autoceļu projektu izmaksu – ieguvumu analīzes sagatavošanai;
- (2) Rokasgrāmata par satiksmes intensitātes uzskaites sistēmu.

Eiropas komisijas vadlīnijas "Economic Appraisal Vademecum 2021-2027 General Principles and Sector Applications".

SAM 6.1.4. projektu informācija KPVIS un veiktās projektu IIA**Transporta statistikas dati:**

- (1) CSP, Eurostat, VSIA "Latvijas valsts ceļi", VSIA "Autotransporta direkcija", LR Iekšlietu ministrijas CSNg datu bāze u.c.;
- (2) Pašvaldību rīcībā esoši dati, fakti un informācija.

Izvērtējumi

ES fondu 2014.–2020.gada plānošanas perioda investīciju ietekmes uz ilgtspējīgas transporta sistēmas attīstību izvērtējums, 2023. gada 23.novembris.