

IZVĒRTĒJUMA

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

ZIŅOJUMS

PASŪTĪTĀJS: FINANŠU MINISTRIJA

IZPILDĪTĀJS: SIA DEA BALTIKA

RĪGA, 2010.GADA 17.NOVEMBRIS

deabaltika

SATURS

SATURS.....	2
SAĪSINĀJUMI.....	3
IEVADS.....	4
METODOLOĢIJAS APRAKSTS.....	5
IZVĒRTĒJUMA REZULTĀTI	13
VIDES SEKTORS.....	13
1. DIREKTĪVU IZPILDE.....	13
2. PROJEKTU REZULTĀTI UN TO SASNIEGŠANAS EFEKTIVITĀTE.....	22
3. SOCIĀLI EKONOMISKIE IEGUVUMI	41
4. PROJEKTU PĒCTECĪBA	44
5. IETEKME UZ NOZARI.....	51
TRANSPORTA SEKTORS	58
1. PADOMES LĒMUMA IZPILDE	58
2. PROJEKTU REZULTĀTI UN TO SASNIEGŠANAS EFEKTIVITĀTE.....	62
3. SOCIĀLI EKONOMISKIE IEGUVUMI	74
4. PROJEKTU PĒCTECĪBA	76
5. IETEKME UZ NOZARI.....	82
ENERĢĒTIKAS SEKTORS	90
SECINĀJUMI.....	95
REKOMENDĀCIJAS	107
INFORMĀCIJAS UN DATU AVOTI	109
PIELIKUMI	111
1.PIELIKUMS ĪZVĒRTĒTO PROJEKTU SARAKSTS	111
2.PIELIKUMS ĀPTAUJAS ANKETU PARAUGI.....	113
3.PIELIKUMS PROJEKTU INDIVIDUĀLĀS KARTIŅAS.....	127

SAĪSINĀJUMI

CSP	LR Centrālās statistikas pārvalde
EBTA	Eiropas brīvās tirdzniecības asociācija
EIRR/K	ekonomiskā atdeve pret paša ieguldījumu
ENPV/K	ekonomiskā tīrā tagadnes vērtība ar Kopienas palīdzību
EP	Eiropas padome
ERAF	Eiropas Reģionālās attīstības fonds
FM	Finanšu memorands
GIC	kopējais iekšzemes enerģijas patēriņš
ID	Kohēzijas fonda Ietvara dokuments 2004.– 2006.gada finansēšanas periodam
IIA	izmaksu-ieguvumu analīze
ISPA	Pirmsiestāšanās strukturālās politikas instruments
KF	Kohēzijas fonds
KL	Komisijas lēmums
MPS	Maksimālais pacelšanās svars
NAI	Notekūdeņu attīrīšanas iekārtas
NP	projekta naudas plūsma
NZ	noslēguma ziņojums
PI	projekta iesniegums
RDSD	Rīgas domes satiksmes departaments
SEI	sociālekonomiskie ieguvumi
SF	ES struktūrfondi
TEN-E	Trans-Eiropas enerģētikas tīkls
TEN-T	Trans-Eiropas transporta tīkls
TEP	tehniski ekonomiskais pamatojums
TINA	Transporta infrastruktūras vajadzību novērtējums
TS	Tehniskā specifikācija

IEVADS

Šis Izvērtējuma ziņojums ir sagatavots pamatojoties uz pakalpojumu līgumu Nr. FM 2010/10-KF, kas noslēgts starp Latvijas Republikas Finanšu ministriju (turpmāk tekstā – Pasūtītājs) un SIA „DEA Baltika” (turpmāk tekstā – Konsultants). Pakalpojuma mērķis ir izvērtēt ES Kohēzijas fonda (turpmāk tekstā - KF) 2000.-2006.gada plānošanas periodā (ieskaitot ISPA) īstenoto projektu sasniegtos rezultātus un noteikt šo projektu sociālekonomisko ieguvumu ietekmi.

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

Attiecībā uz šajā ziņojumā apkopotajiem rezultātiem ir jāņem vērā sekojošais:

1. Konsultanta darba uzdevums neparedzēja visu KF 2000.-2006.gada plānošanas periodā īstenoto projektu analīzi. No pavisam šim periodam atvēlētajiem 710 MEUR, Konsultants detāli ir analizējis projektus par 436,6 MEUR pēc Finanšu memorandu (turpmāk tekstā – FM) vai Komisijas lēmumu (turpmāk tekstā – KL) datiem, bet 448,6 MEUR pēc Noslēguma ziņojumu (turpmāk tekstā – NZ) datiem, t.i., vidēji par 62% no kopējā KF ieguldījuma aplūkojamajā plānošanas periodā. Tas nozīmē, ka dotajā izvērtējumā ir galvenokārt dati un secinājumi par nedaudz vairāk kā 1/2 daļu no kopējā KF un tas nesniedz visaptverošu pārskatu par KF īstenoto projektu sasniegtajiem rezultātiem un to sociālekonomisko ieguvumu ietekmi.
2. Konsultants doto izvērtējumu ir veicis ļoti īsā laika posmā – faktiski no 2010.gada 8.oktobra, kad notika pēdējā tikšanās ar Pasūtītāja pārstāvjiem, lai saskaņotu darba uzdevumu, līdz 2010.gada 23.novembrim, kad tiek iesniegts šis ziņojums.

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

METODOLOĢIJAS APRAKSTS

Līguma ietvaros Konsultants ir detāli vērtējis 15 KF un 10 ISPA projektus, kuru saraksts ir pievienots 1.pielikumā. Šajā pielikumā ir norādīti arī projektu saīsinātie nosaukumi, kuri tiek izmantoti dotajā izvērtējuma Ziņojumā. Kā jau ir minēts Ziņojuma ievadā, ir svarīgi atzīmēt, ka bez šiem detāli vērtētajiem projektiem, KF 2000.-2006.gada plānošanas periodā tika īstenota virkne citu KF un ISPA projektu, kuriem arī ir ietekme un kuri sniedz ieguldījumu Latvijas tautsaimniecībā, bet, kuri ir skatīti mazāk detāli un tamdēļ šis izvērtējums nesniedz visaptverošu pārskatu par KF fondu ietekmi. Var teikt, ka dotais Ziņojums sniedz pārskatu par 62% no KF ieguldījuma kopsomas dotajā programmēšanas periodā.

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

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

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

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

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

- Vides ministrijas informatīvo ziņojumu par ES līgumu, regulu un direktīvu noteiktām saistībām vides jomā un to izpildes termiņiem, 2007.gads;
- Vides ministrijas 2009.gadā izstrādāto Ziņojumu „Ūdenssaimniecības infrastruktūrā ieguldīto investīciju izvērtējums 88 aglomerācijās ar CE>2000”.

Katra individuālā aplūkojamā projekta ieguldījums direktīvu prasību izpildē tika vērtēts pamatojoties uz pieejamo projektu dokumentāciju, īpaši, Finanšu memorandu (turpmāk tekstā – FM) vai Komisijas lēmumu (turpmāk tekstā – KL), Noslēguma ziņojumu (turpmāk tekstā – NZ), kā arī atbalsta saņēmēju anketēšanā iegūto informāciju.

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

ieviešanu valstī kopumā.

Attiecībā uz Padomes 1991.gada 21.maija Direktīvas 91/271/EEK par pilsētu notekūdeņu attīrīšanu izpildes izvērtējumu, ņemot vērā to, ka nav iespējams novērtēt katra aplūkojamā ūdenssaimniecības projekta ietvaros veikto pasākumu ietekmi uz Direktīvas prasību izpildi pie patērētāja, Direktīvas prasību ieviešana tika vērtēta šādi:

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

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

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

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

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

Par transporta projektiem informācija par to ieguldījumu Padomes lēmuma izpildē sniegta tikai sadaļas TRANSPORTA SEKTORS apakšnodaļā „Padomes lēmuma izpilde”.

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

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

Par plānotās informācijas pamatavotu tika izvēlēts FM vai tā grozījumi ISPA projektiem, savukārt KF projektiem KL vai tā grozījumi. Ja grozījumi bija, tad informācija tajos tika uzskatīta par saistošo plānu.

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

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

Darba rezultātā par katru projektu ir sagatavots īss apraksts – individuālā kartiņa. Projektu kartiņas ir pievienotas šī ziņojuma 3.pielikumā. Analīzes rezultātu kopsavilkums ir atspoguļots ziņojuma sadaļā „Projektu rezultāti un to sasniegšanas efektivitāte” katram sektoram atsevišķi.

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

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

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

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

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

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

Lai noteiktu vidējo darbavietu skaitu, ko rada investīcijas infrastruktūras būvniecībā, tika izmantoti LR Centrālās statistikas pārvaldes (turpmāk tekstā – CSP) dati par būvniecības nozari un iegūti fakti, ka darbinieku izmaksas vidēji būvniecības apgrozījumā laika periodā no 2005.-2008.gadam, kad tik

īstenota lielākā daļa aplūkojamo projektu, sastādīja 12%. Tika iegūts arī vidējais nodarbināto skaits nozarē. Izmantojot šos datus, tika aprēķināts vidējais darbavietu skaits, kas radīts projektu ietvaros, un atbilstoši tam aprēķināts nodokļu apjoms, kas projektu ietvaros katrā gadā ir samaksāts par darbiniekiem. Rezultāts ir izteikts 2009.gada cenās, lai to būtu iespējams salīdzināt ar citiem projektu rādītājiem.

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

- ūdenssaimniecības projektiem:

- ieguvums no centrālā ūdensvada un kanalizācijas pieejamības

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

- elektroenerģijas ietaupījums

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

- atkritumu saimniecības projektiem:

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

- materiālu otrreizējās izmantošanas ieguvums

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

- biogāzes ieguve, kur piemērojams

Projektu ietvaros ir rekultivētas bijušās izgāztuves, tādējādi atbrīvojot teritorijas un dodot iespēju tās izmantot. Lai arī saimnieciskā darbība uz tām ir ierobežota, teritorijām ir iespējams pielietojums meža vai enerģētiskās koksnes audzēšanā. Platību tirgus vērtība atspoguļo projektu radīto papildus vērtību.

- rekultivētās zemes vērtība

Projektiem tiek aprēķināta arī atgūtās biogāzes vērtība, kas tiek iegūta un izmantota ražojot elektroenerģiju. Enerģijas tirgus vērtība ir labs atgūtās vērtības mērs.

- autoceļu projektiem:

- ceļā patērētā laika samazinājums tiek aprēķināts kā vidējā ātruma palielinājums braucot

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

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

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

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

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

SEI kopsavilkumi, tai skaitā, ieguvums nodarbinātības pa projektu sektoriem ir atspoguļoti katra konkrētā sektora attiecīgajā sadaļā „Sociāli ekonomiskie ieguvumi”.

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

Nozīmīgākā par projektu iegūtā informācija attiecībā uz projektu individuālajiem SEI un vides monitoringu, ir ietverta īsajā projekta aprakstā – individuālajā kartiņā. Kopsavilkuma informācija atspoguļota sadaļā „Sociāli ekonomiskie ieguvumi”.

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

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

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

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

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

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

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

Par projektu komponentu plānotajiem datumiem Konsultants pieņēma šādus datus:

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

Par projektu komponentu faktiskajiem datumiem Konsultants pieņēma šādus datus:

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

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

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

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

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

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

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

Izmantotās darba metodes dotā apakšuzdevuma izpildei bija atbalsta saņēmēju anketēšana un intervijas ar ES KF ieviešanas iestādēm, kā arī kvalitatīvā dokumentu analīze, kvantitatīvi izmaksu efektivitātes un ieguvumu aprēķini un salīdzinošā analīze. Pavisam tika aptaujāti 18 atbalsta saņēmēji, jo dažiem atbalsta saņēmējiem ir vairāki aplūkojamie projekti. Katram atbalsta saņēmējam tika gatavota individuāla anketa pamatojoties uz projektu specifiku. Aptaujas anketu paraugi pa jomām ir pievienoti šī ziņojuma 2.pielikumā.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IZVĒRTĒJUMA REZULTĀTI

VIDES SEKTORS

1. DIREKTĪVU IZPILDE

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

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

Atkritumu apsaimniekošana

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

Direktīvas prasības

Lai nodrošinātu atbilstību Direktīvai 75/442/EEK par atkritumiem, šīs direktīvas mērķis ir, attiecinot uz atkritumiem un poligoniem stingras ekspluatācijas un tehniskās prasības, paredzēt pasākumus, procedūras un ieteikumus, kuru mērķis ir, cik iespējams, visā poligona dzīves ciklā novērst vai mazināt iespējamo kaitīgo ietekmi uz vidi, īpaši virszemes ūdeņu, gruntsūdens, zemes un gaisa piesārņojumu, kā arī uz globālo vidi, tajā skaitā siltumnīcas efektu, kā arī gala iznākumā atkritumu radītos draudus cilvēku veselībai.

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

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

Direktīvas prasību ieviešanas statuss Latvijā

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

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

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

TS iekļauto ISPA un KF projektu ieguldījums direktīvas prasību izpildē

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

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

Tabula 1 Otrreizējai pārstrādei nodotais bioloģiski noārdāmo atkritumu apjoms, tonnas

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

Avots: Atbalsta saņēmēju anketas 2010.gada novembrī

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

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

Direktīvas prasības

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

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

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

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

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

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

Direktīvas prasību ieviešanas statuss Latvijā

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

TS iekļauto ISPA un KF projektu ieguldījums direktīvas prasību izpildē

Kaut arī projektu tiešais mērķis nav bijis šīs direktīvas prasību ieviešana, īstenojot dalītās atkritumu vākšanas komponentes sešos TS iekļautos projektos ir veicināta arī izlietotā iepakojuma atkārtota

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

Tabula 2 Otrreizējai pārstrādei nodotie materiāli, tonnās

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

Avots: Atbalsta saņēmēju anketas 2010.gada novembrī

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

Ūdens kvalitāte

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

Direktīvas prasības

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

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

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

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

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

paaugstināts dzelzs saturs, kā arī individuālajai ūdensapgādei pamatā izmantoto gruntsūdeņu piesārņojuma risku un citus apstākļus, specifiskajā Direktīvas ieviešanas un finansēšanas plānā ir definēti, tā saucamie pakalpojumu kvalitātes standarti, kuros tika noteikts mērķis nodrošināt iespēju saņemt centralizētas ūdensapgādes pakalpojumus līdz 95% iedzīvotāju apdzīvotajās vietās ar iedzīvotāju skaitu virs 1000. Latvija šos standartus ir apņēmusies izpildīt līdz 31.12.2015.

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

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

Direktīvas prasību ieviešanas Latvijā

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

Dzeramais ūdens Rīgā tiek iegūts no pieciem pazemes ūdens avotiem un viena virszemes ūdens avota. Dzeramā ūdens kvalitāte pēc attīrīšanas un pie patērētāja nav atbilstoša no Baltezera ūdensgūtnes, kur mangāns pārsniedz noteikto līmeni. Daugavpilī pēc dzeramā ūdens sagatavošanas analizējamo ķīmisko elementu rādījumi ir atbilstoši.

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

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

Var prognozēt, ka uz 2011.gada beigām dzeramo ūdeni, kas nebūs atbilstošs direktīvas prasībām, ražos un piegādās Jelgavas un Limbažu pašvaldībās. Katrā no šīm aglomerācijām ir ieplānots vēl viens ūdenssaimniecības attīstības projekts, kura ietvaros tiks uzlabota dzeramā ūdens attīrīšanas tehnoloģija līdz 2012.gada beigām Jelgavā un 2013.gada beigām Limbažos, nodrošinot atbilstošas kvalitātes pakalpojuma sniegšanu.

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

Var prognozēt, ka atbilstošas kvalitātes dzeramais ūdens tiks piegādāts visās aglomerācijās. Kopējais iedzīvotāju skaits 2015.gadā, kuriem būs iespējams izmantot centralizētus dzeramā ūdens apgādes pakalpojumus, būs 172 565 iedzīvotāji, kas ir 77,48%.

TS iekļauto ISPA un KF projektu ieguldījums direktīvas prasību izpildē

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

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

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

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

Direktīvas prasības

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

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

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

Saskaņā ar Direktīvas prasībām dalībvalstīm jānodrošina visu notekūdeņu pienācīga savākšana un bioloģiskā vai līdzvērtīga attīrīšana pirms to novadīšanas estuāros vai piekrastes ūdeņos, jo īpaši no visām pilsētu notekūdeņu savākšanas sistēmām un attīrīšanas iekārtām visām aglomerācijām ar cilvēkekvivalentu (c.e.) virs 2 000.

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

sistēmas, kas nodrošina to pašu vides aizsardzības līmeni.

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

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

Avots: Direktīva 91/271/EEK

Direktīva nosaka prasību, ka dūņas, kas radušās no notekūdeņu attīrīšanas, izmanto otrreiz, kad vien tas ir pieņemami. Novadīšanas ceļiem jāsamazina nelabvēlīgā ietekme uz vidi.

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

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

Šo standartu izpildi Latvija apņēmusies izpildīt līdz 31.12.2015.

Direktīvas prasību ieviešanas statuss Latvijā

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

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

- Aglomerāciju skaits Latvijā ar c.e. no 10 000 līdz 100 000 ir nepastāvīgs lielums, jo mainās gan ekonomiskā aktivitāte, gan iedzīvotāju skaits. 2009.gadā šādu aglomerāciju skaits bija 22, bet 2011.gadā ir prognozējami, ka šo aglomerāciju skaits jau būs 24 (Liepāja, Jūrmala, Jelgava, Valmiera, Ventspils, Rēzekne, Ķekava, Cēsis, Ogre, Jēkabpils, Tukums, Salaspils, Sigulda, Talsi, Dobeles, Olaine, Saldus, Kuldīga, Madona, Krāslava, Limbaži, Bauska, Gulbene, Ludza).

Notekūdeņu attīrīšanas iekārtas sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem 2009.gada beigās bija visās 24 aglomerācijās, izņemot Ogrī un Ķekavu. Ogrē notekūdeņi tiek attīrīti SIA „KP tehnoloģijas” īpašumā esošajās attīrīšanas iekārtās. Saskaņā ar Ogres sabiedriskā pakalpojuma sniedzēja sniegto informāciju SIA „KP tehnoloģiju” attīrīšanas iekārtu izplūdēs slāpekļa un fosfora koncentrācija

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

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

pārsniedz direktīvās noteiktos apjomus un līdz 2011.gada 31.decembrim direktīvas prasības sasniegt būs problemātiski. SIA „Ķekavas nami” ir vienošanās ar SIA „Rīgas ūdens” par visu notekūdeņu novadīšanu un attīrīšanu SIA „Rīgas ūdens” notekūdeņu attīrīšanas iekārtās.

Notekūdeņu attīrīšanas iekārtu izplūdes rādītāji 2009.gadā bija neatbilstoši 7 aglomerācijās - Jūrmalā, Rēzeknē, Siguldā, Saldū, Kuldīgā, Krāslavā un Limbažos. Visos gadījumos ir problēmas ar slāpekļa vai fosfora pieļaujamās piesārņojuma koncentrācijas pārsniegšanu.

Kopumā centralizētie notekūdeņu pakalpojumi ir pieejami 454 117 iedzīvotājiem, kas sastāda aptuveni 81,18% no visiem 24 aglomerācijās dzīvojošiem iedzīvotājiem. Līdz 2011.gadam vairākās aglomerācijās ir jau iekārtoti konkrēti projekti notekūdeņu tīklu paplašināšanai. Var prognozēt, ka kanalizācijas tīklu pieejamība pieaugs un tas būs pieejams jau 502 761 iedzīvotājam vai 87,1%.

- 2015.gadā būs aptuveni 60-62 aglomerācijas ar c.e. 2000 – 10 000. Kopējais iedzīvotāju skaits šajās aglomerācijās 2009.gadā bija 252 753 iedzīvotāji.

2009.gada beigās savas sadzīves notekūdens attīrīšanas iekārtas nebija Priekuļos (notekūdeņi tiek pārsūkņēti uz SIA „Vinda” (Cēsu sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs) notekūdeņu attīrīšanas iekārtām). No pārējām - aptuveni 60 aglomerācijām, direktīvas prasībām atbilstoša sadzīves notekūdeņu attīrīšana netika nodrošināta 16 aglomerācijās - Mārupē, Alūksnē, Balvos, Īslīcē, Ikšķilē, Ulbrokā, Grobiņā, Vangažos, Aucē, Skrīveros, Mazsalacā, Varakļānos, Ķegumā, Vaiņodē, Ērgļos un Līgatnē. Visās aglomerācijās laikā no 2009.gada līdz 2013.gadam, tiks īstenoti ūdenssaimniecības attīstības projekti, kuru ietvaros tiks sakārtotas arī notekūdeņu attīrīšanas iekārtas, izņemot Mārupi, kur visi notekūdeņi tiks novadīti uz SIA „Rīgas ūdens” Daugavgrīvas notekūdeņu attīrīšanas iekārtās (turpmāk tekstā – NAI), Grobiņu, kur izbūvētā sistēma notekūdeņu pārsūkņēšanai uz Liepāju netiek izmantota un esošās NAI darbojas neatbilstoši prasībām un Ķegumu, kur izbūvētās NAI darbojas neatbilstoši prasībām un nepieciešami papildus līdzekļi trūkumu novēršanai.

TS iekļauto ISPA un KF (2004.– 2006.) projektu ieguldījums direktīvas prasību izpildē

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

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

Saskaņā ar SIA „Olaines ūdens un siltums” sniegto informāciju Olainē 2010.gadā notekūdeņu izplūdes rādītāji īslaicīgi neatbilda kvalitātes prasībām attiecībā uz fosforu: Pkop 0,127 -3,55 mg/l (norma 2 mg/l).

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

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

Rūpnieciskā piesārņojuma kontrole un riska vadība

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

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

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

Direktīvas prasību ieviešanas statuss Latvijā

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

TS iekļauto ISPA un KF projektu ieguldījums direktīvas prasību izpildē

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

2. PROJEKTU REZULTĀTI UN TO SASNIEGŠANAS EFEKTIVITĀTE

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

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

Ūdenssaimniecība

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

1. dzeramā ūdens un notekūdeņu atbilstība direktīvu prasībām

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

2. zudumu tīklos mazināšana

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

3. patērētāju pieslēgumu % palielināšana – nodrošinot iespēju pieslēgties

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

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

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

	dzeramā ūdens piegāde		notekūdeņu savākšana	
	<i>Mērķis</i>	<i>Sasniegtais</i>	<i>Mērķis</i>	<i>Sasniegtais</i>
Jelgava	85%	89,7%	88%	86,1%
Ventspils I kārtā	90%	88%	88%	86%
Rīga I kārtā	94% -pēc proj. 100% - 2010.g.	92% - pēc proj. 98% - 2010.g.	93% -pēc proj. 100% - 2010.g.	83% -pēc proj. 97% - 2010.g.

Avots: Atbalsta saņēmēju anketas 2010.gada novembrī

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

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

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

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

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

Avots. Atbalsta saņēmēju anketas 2010.gada novembrī

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

- Olaini, kur joprojām ir paaugstināts fosfora satāvs notekūdeņos;
- Rīgu, kur nav pieejami dati, lai analizētu dzelzs un mangāna nokļūšanu ūdensapgādes tīklā. Dati būs pēc atdzelžošanas stacijas uzbūves Baltezerā, IV kārtas projekta ietvaros;
- Ventspili, kur salīdzinot 2005. un 2009.gadu datus, ir vērojams neliels pieaugums vienīgi KĶSP piesārņojuma slodzē, taču neskatoties uz to, KĶSP izplūdes koncentrācija atbilst direktīvas prasībām.

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

Visās vietās ir sasniegts plānotais samazinājums infiltrācijai kanalizācijas tīklos.

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

Atjaunojot infrastruktūru, kopumā uzlabota ūdens apgādes un kanalizācijas sistēmas stabilitāte un drošums visās piecās pilsētās, kā arī īpaši veikti ieguldījumi, nostiprinot ūdensapgādes operatīvo dienestu darbu ārkārtas situācijām Liepājā un uzstādot četrus dīzeļģeneratorus Rīgā, kas nodrošina darbu elektrības padeves pārtraukumu gadījumos.

Salīdzinājums starp ISPA un KF projektu mērķu sasniegšanu

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

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

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

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

Mērķu izpildes efektivitāte

Tabula 6 Sasniegto mērķu skaits pa projektiem

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

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

Avots: Konsultanta aprēķins

Kā redzams, tad visi trīs ISPA projekti nav izpildījuši 2-3 FM uzstādītos mērķus.

KF projektiem situācija ir labāka - divi projekti ir pilnībā sasnieguši visus KL uzstādītos mērķus, viens projekts nav sasniedzis 1 mērķi (Ventspils ūdens II kārtā, kur mērķis bija uzstādīts augstāks

nekā ir direktīvas prasības, līdz ar to atbilstība direktīvām joprojām ir spēkā), divi projekti nav izpildījuši 2-3 mērķus.

Atkritumu apsaimniekošana

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

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

Izvirzīta ir arī virknes ar vides aizsardzību saistītu mērķu:

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

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

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

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

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

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

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

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

Līdz ar jauno poligonu nodošanu ekspluatācijā, tiek nodrošināta apglabāšanai un otrreizējai pārstrādei nodoto atkritumu reģistrācija, svēršana un uzskaitē, kas nodrošina nepieciešamos datus Dabas resursu nodokļa (turpmāk tekstā – DRN) aprēķinam.

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

Tiek nodrošināt otrreizējo materiālu šķirošana un pārstrāde – 2010.gadā tiek prognozēts ap 580 tonnām Liepājas un ap 509 tonnām Ziemeļvidzemē reģionā.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kopuma var uzskatīt, ka „piesārņotājs maksā” princips ir ieviests visos trīs reģionos, jo ar poligona darbību saistītās ekspluatācijas izmaksas ir iekļautas apglabāšanas tarifi, kas savukārt sastāda daļu no iedzīvotājiem piestādītā atkritumu savākšanas tarifa. Iedzīvotājiem piestādītie tarifi iekļaujas maksātspējas robežās. Taču jāpiebilst, ka faktiskais apglabāto atkritumu apjoms visos trīs reģionos diezgan būtiski atpaliek no tarifu aprēķinos plānotā, līdz ar to pastāv bažas par to, vai atbalsta saņēmējiem būs pietiekami resursi pamatlīdzekļu atjaunošanai nākotnē, ja tāda būs nepieciešama. Lai uz šo jautājumu atbildētu precīzāk nepieciešams veikt detalizētāku poligona darbības izmaksu un ieņēmumu analīzi.

BAPA I kārtas projekta vispārējais un galvenais projekta mērķis ir:

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

BAPA I kārtas ietvaros uzbūvētā poligona galvenie specifiskie mērķi ir:

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

BAPA I kārtas projekta mērķu izpilde:

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

- bīstamo atkritumu poligons ir aprīkots ar nepieciešamām iekārtām atkritumu svēršanai un reģistrēšanai, lai varētu veikt nepieciešamo uzskaiti.

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

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

Salīdzinājums starp ISPA un KF projektu mērķu sasniegšanu

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

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

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

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

Mērķu izpildes efektivitāte

Tabula 7 Sasniegto mērķu skaits pa projektiem

	ISPA	KF
Sasniegti visi mērķi pilnībā	2 projekti Ziemeļvidzemes reģiona SAA I kārtā Liepājas reģiona SAA	2 projekti Ziemeļvidzemes reģiona SAA II kārtā BAPA I kārtā

	ISPA	KF
Sasniegts viss, izņemot 1 mērķi*	0	2 projekti Zemgales reģiona SAA, Malienas reģiona SAA
Sasniegts viss, izņemot 2-3 mērķus*	0	1 projekts Piejūras reģiona SAA
Kopā projekti	2 projekti	5 projekti

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

Avots: Konsultanta aprēķins

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

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

Projektu administratīvā efektivitāte

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

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

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

Avots: Konsultanta aprēķins

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

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

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

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

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

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

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

Avots: Konsultanta aprēķins

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

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

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

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

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

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

	uzsākšanas termiņu nobīde	beigu termiņu nobīde		plānotais ilgums	faktiskais ilgums	ilguma nobīde
kopējais termiņš	-0,7	7,5		51,8	60,1	8,3

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

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

Avots: Konsultanta aprēķins

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

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

Projektu finanšu efektivitāte

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

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

FINANSĒJUMS	FM	NP - gala	NP-gala / FM, %	starpība (NP-gala - FM)
ISPA - VIDE				
ISPA - ŪDENSSAIMNIECĪBA				
<i>kopējās izmaksas</i>	64,1	72,9*	114%*	8,9*
<i>attiecināmās izmaksas</i>	59,4	66,7	112%	7,3
<i>ISPA līdzfinansējums</i>	37,7	42,7	113%	5,0
ISPA - ATKRITUMU SAIMNIECĪBA				
<i>kopējās izmaksas</i>	23,2	13,7*	59%*	-9,5*
<i>attiecināmās izmaksas</i>	12,9	12,9	100%	0,0
<i>ISPA līdzfinansējums</i>	8,5	8,4	100%	0,0
ISPA - VIDE				
<i>kopējās izmaksas</i>	87,3	86,6*	99%*	-0,7*
<i>attiecināmās izmaksas</i>	72,3	79,6	110%	7,3
<i>ISPA līdzfinansējums</i>	46,2	51,2	111%	5,0

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

Avots: Konsultanta vērtējums uz projektu dokumentācijas pamata

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

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

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

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

Izvērtējuma ietvaros aplūkotajiem KF vides projektiem kopumā ir bijušās sekojošas novirzes no sākumā plānotā finansējuma:

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

FINANSĒJUMS	KL	NP - gala	NP-gala / KL, %	delta (NP-gala - KL)
KF - Vide				
KF - ŪDENSŠAIMNIECĪBA				
<i>kopējās izmaksas</i>	188,0	248,1	132%	60,1
<i>attiecināmās izmaksas</i>	145,8	195,9	134%	50,1
<i>KF līdzfinansējums</i>	123,9	126,4	102%	2,5
KF – ATKRITUMU ŠAIMNIECĪBA				
<i>kopējās izmaksas</i>	49,6	58,6	118%	9,0
<i>attiecināmās izmaksas</i>	39,9	50,2	126%	10,3
<i>KF līdzfinansējums</i>	32,8	35,0	107%	2,2
KF - Vide				
<i>kopējās izmaksas</i>	237,7	307,5	129%	69,9
<i>attiecināmās izmaksas</i>	185,7	246,2	133%	60,5
<i>KF līdzfinansējums</i>	156,7	161,4	103%	4,7

Avots: Konsultanta vērtējums uz projektu dokumentācijas pamata

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

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

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

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

Pieaugums KF atkritumu saimniecības projektu attiecināmajās izmaksās veidojas no sadārdzinājumiem Zemgales reģiona SAA (+2,5 miljoni eiro), Malienas reģiona SAA (+3,4 miljoni eiro), Piejūras reģiona SAA (+4,7 miljoni eiro) projektos, kam vairums būvdarbu tika veikti laika posmā no 2006.-2008./2009.gadiem, kas nozīmē, ka iepirkumu konkursi tika rīkoti vēl pirms ekonomiskās krīzes, kad tautsaimniecībā bija pārkaršana, strauja inflācija un turpmākas augšupejošu cenu gaidas. Ziemeļvidzemes reģiona SAA II kārtas un BAPA I projekti aptuveni iekļāvušies plānotajās izmaksās.

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

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

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

FINANSEJUMS	FM un KL	NP - gala	NP-gala/ (FM vai KL), %	starpība (NP gala mīnus (FM un KL))
ISPA - VIDE				
<i>kopējās izmaksas</i>	87,3	86,6	99%	-0,7
<i>attiecināmās izmaksas</i>	72,3	79,6	110%	7,3
<i>KF līdzfinansējums</i>	46,2	51,2	111%	5,0
KF - VIDE				
<i>kopējās izmaksas</i>	237,7	307,5	129%	69,9
<i>attiecināmās izmaksas</i>	185,7	246,2	133%	60,5
<i>KF līdzfinansējums</i>	156,7	161,4	103%	4,7
VIDE - Kopā ISPA un KF				
<i>kopējās izmaksas</i>	324,9	394,1	121%	69,2
<i>attiecināmās izmaksas</i>	258,0	325,7	126%	67,7

<i>ISPA + KF līdzfinansējums</i>	202,9	212,6	105%	9,7
----------------------------------	--------------	--------------	-------------	------------

Avots: Konsultanta aprēķins

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

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

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

Ūdenssaimniecība

Analīzes ietvaros tika aprēķināti sekojoši rādītāji:

- Ieguldījumu apjoms uz apkalpoto iedzīvotāju.** Aprēķināts kā kopējās projekta investīcijas, dalītas ar apkalpoto iedzīvotāju skaitu. Iedzīvotāju skaits ņemts no aptauju anketām, izvēloties lielāko starp ūdensapgādes un notekūdeņu apkalpoto iedzīvotāju skaitu, pieņemot, ka ieguvumi ir lielākajam skaitam. Ja anketās nav norādīts skaits, aprēķināts kā 90% no apdzīvotajā vietā dzīvojošajiem (ņemot par pamatu CSP datus par 2009.gadu). Investīcijas aprēķinātas pēc NP uzskaitot tikai atbalstāmās izmaksas. Rādītāja precizitāti ierobežo tas, ka nav noskaidrojams, uz kādu iedzīvotāju skaitu attiecas projekta rezultāts. Projekta izmaksas tiek attiecinātas uz visiem iedzīvotājiem piemērojot tarifu, taču tiešu labumu gūst tikai daļa iedzīvotāju.
- KF atbalsts uz apkalpoto iedzīvotāju.** Aprēķināts kā ES atbalsts dalīts ar apkalpoto iedzīvotāju skaitu. Iedzīvotāju skaits ņemts no aptauju anketām, izvēloties lielāko starp ūdensapgādes un notekūdeņu apkalpoto iedzīvotāju skaitu, pieņemot, ka ieguvumi ir lielākajam skaitam. Ja anketās nav norādīts skaits, aprēķināts kā 90% no apdzīvotajā vietā dzīvojošajiem (ņemot par pamatu CSP datus par 2009.gadu). Investīcijas aprēķinātas pēc NP. Rādītāja precizitāti ierobežo, tas, ka nav noskaidrojams, uz kādu iedzīvotāju skaitu attiecas projekta rezultāts. Projekta izmaksas tiek attiecinātas uz visiem iedzīvotājiem piemērojot tarifu, taču tiešu labumu gūst tikai daļa iedzīvotāju.
- Notekūdeņu attīrīšanas iekārtu ieguldījumu apjoms uz iedzīvotāju.** Aprēķināts kā projekta investīcijas NAI attīstībā, dalītas ar apkalpoto iedzīvotāju skaitu. Iedzīvotāju skaits ņemts no aptauju anketām. Ja anketās nav norādīts skaits, aprēķināts kā 90% no apdzīvotajā vietā dzīvojošajiem (ņemot par pamatu CSP datus par 2009.gadu). Investīciju apjoms ņemts no projektu tāmēm.
- Atdzelžošanas stacijas (turpmāk tekstā – AS) ieguldījumu apjoms uz iedzīvotāju.** Aprēķināts kā projekta investīcijas AS attīstībā dalītas ar apkalpoto iedzīvotāju skaitu. Iedzīvotāju skaits ņemts no aptauju anketām. Ja anketās nav norādīts skaits, aprēķināts kā 90% no apdzīvotajā vietā dzīvojošajiem (ņemot par pamatu CSP datus par 2009. gadu). Investīciju apjoms ņemts no projektu tāmēm.
- Ieguldījumu apjoms uz m³ ūdens.** Aprēķinātas kā kopējās projekta investīcijas dalītas ar ūdens apjomu, ko plānots sistēmas ietvaros piegādāt 20 gadu laikā. Ūdens apjoms ņemts no anketām par pēdējo gadu. Apjoms reizināms ar 20 gadiem, vidējo investīciju horizontu. Investīcijas aprēķināmas pēc NP, uzskaitot tikai atbalstāmās izmaksas. Rādītāja precizitāti ierobežo tas, ka projektos nav izdalīti ieguldījumi ūdensapgādes un notekūdeņu saimniecības

attīstībā. Tādēļ aprēķināts tikai viens rādītājs, kas raksturo ieguldījumus visas sistēmas attīstībā.

6. **ES atbalsts uz m³ ūdens.** Aprēķināms kā ES ieguldījums, dalīts ar ūdens apjomu, ko plānots sistēmas ietvaros piegādāt 20 gadu laikā. Ūdens apjoms ņemams no anketām par pēdējo gadu. Apjoms reizināts ar 20 gadiem - vidējo investīciju horizontu. ES atbalsts noteikts kā procents no izmaksām. Rādītāja precizitāti ierobežo tas, ka projektos nav izdalīti ieguldījumi ūdensapgādes un notekūdeņu saimniecības attīstībā. Tādēļ aprēķināts tikai viens rādītājs, kas raksturo ieguldījumus visas sistēmas attīstībā.
7. **Gala tarifs.** Atbilstoši atbalsta saņēmēju iesniegtajai informācijai par piemērojamo tarifu. Diemžēl tarifu aprēķini ir nesakārtoti un katras saimniecības ietvaros aprēķinus veic savādāk. Tas apgrūtina tarifu piemērojamības un atbilstības analīzi.
8. **Ieguldījumi uz ūdenssaimniecības kapacitāti dienā.** Aprēķināts kā kopējās projekta investīcijas dalītas ar ūdens apjomu, ko plānots sistēmas ietvaros piegādāt dienā. Ūdens apjoms ņemts no anketām par pēdējo gadu. Investīcijas aprēķinātas pēc NP, uzskaitot tikai atbalstāmās izmaksas. Rādītāja precizitāti ierobežo tas, ka projektos nav izdalīti ieguldījumi ūdensapgādes un notekūdeņu saimniecības attīstībā. Tādēļ aprēķināts tikai viens rādītājs, kas raksturo ieguldījumus visas sistēmas attīstībā.

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

Tabula 14 Rādītāju apkopojums ūdenssaimniecības jomā

	1.Ieguld/ iedz.	2.KF/ Iedz.	3.NAI/ iedz.	4. AS/ iedz.	5.Ieguld/ m ³ / 20	6. KF/ m ³ / 20	7. Tarifs	8.Ieguld/ m ³
	LVL	LVL	LVL	LVL	LVL/m ³	LVL/m ³	LVL/m ³	LVL/m ³ /dienā
Ventspils ūdens II kārta	758,61	418,08	-	-	0,75	0,41	1,29	5495,90
Olaines un Jaunolaines ūdens	1 045,45	570,79	505,93	-	1,28	0,70	1,16	9361,78
Liepājas ūdens II kārta	254,40	229,85	21,54	-	0,28	0,26	0,80	2077,09
Daugavpils ūdens II kārta	255,39	133,17	177,04	-	0,30	0,16	0,95	2213,28
Rīgas ūdens III kārta	82,39	63,71	-	-	0,06	0,05	0,72	471,25
Jelgavas ūdens	370,92	251,87	42,52	-	0,48	0,33	1,24	3515,18
Rīgas ūdens II kārta	50,89	31,52	-	-	0,04	0,02	0,72	291,09
Ventspils ūdens I kārta	656,59	264,55	70,84	30,11	0,65	0,26	1,29	4756,84
Kopā/vidēji	235,06	150,28			0,20	0,13	0,79	1486,87

Avots: Konsultanta aprēķins

Analizējot rādītājus pa grupām varam izdarīt sekojošus secinājumus:

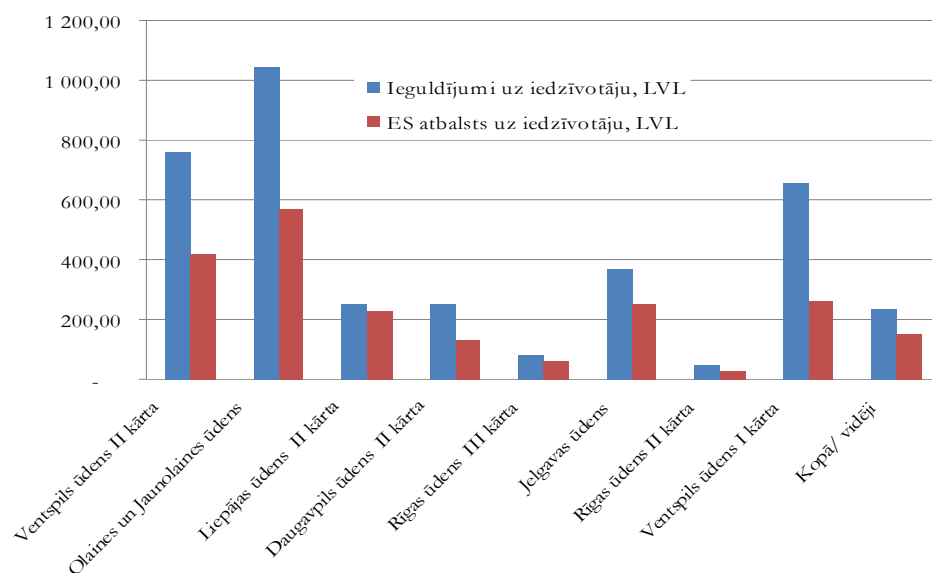
Ieguldījumu un KF atbalsta apjoms uz apkalpoto iedzīvotāju (1, 2 un 7). Grafiks 1 parāda, ka ieguldījums uz vienu dzīvotāju būtiski atšķiras dažādās saimniecībās sākot no 50 latiem uz iedzīvotāju Rīgas projektos līdz vairāk nekā 1000 latiem uz iedzīvotāju Olaines un Jaunolaines projektos. Tas saistīts gan ar to, ka saimniecības būtiski atšķiras pēc izmēra (lielākās saimniecībās var

izmantot apjoma ekonomiju), gan ar to, ka lielākās saimniecībās, tīklu un iekārtu izmaksas, kuras ir iekļautas projektos, apkalpo tikai vienu iedzīvotāju daļu. Pārējās tīklu un iekārtu daļas saimniecības sakārto par pašu līdzekļiem ārpus šiem projektiem. Arī gala tarifs liecina par to, ka lielākās apdzīvotās vietās ūdens un kanalizācijas pakalpojumu nodrošināšana uz iedzīvotāju izmaksā mazāk. Apskatīto projektu ietvaros vidēji viens iedzīvotājs šajos projektos saņēmis 235 latu ieguldījumu un 150 latu no tiem segti no ES līdzekļiem.

NAI ieguldījumu apjoms uz iedzīvotāju (3). Vispārīgus secinājumus izdarīt nevar, jo ļoti būtiski atšķiras apdzīvoto vietu izmērs un projektos iekļautās aktivitātes. Būtu nepieciešams salīdzināt ar lielāku projektu skaitu. Projektu rezultātus var izmantot kā atskaites vērtības citu projektu izvērtēšanai.

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

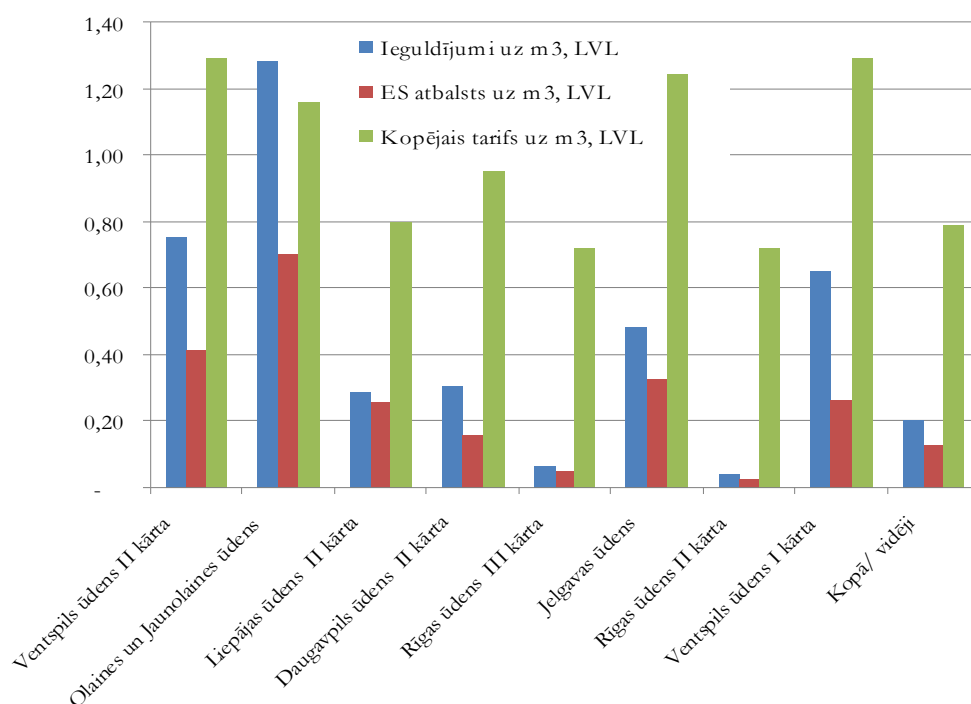
Grafiks 1 Ieguldījumu un KF atbalsta apjoms uz apkalpoto iedzīvotāju, latos



Avots: Konsultanta aprēķins

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

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



Avots: Konsultanta aprēķins

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

Atkritumu saimniecība

Analīzes ietvaros tika aprēķināti sekojoši vienību izmaksu rādītāji:

1. **Ieguldījumu apjoms uz apkalpoto iedzīvotāju.** Aprēķināts kā kopējās projekta investīcijas dalītas ar apkalpoto iedzīvotāju skaitu. Iedzīvotāju skaits ņemts no aptauju anketām. Investīcijas aprēķinātas pēc NP, uzskaitot tikai atbalstāmās izmaksas. Svarīgs rādītāja ierobežojums ir projektā iekļauto ieguldījumu spektrs, jo atsevišķos projektos iekļauts tikai minimāls ieguldījumu apjoms, kas tieši saistīts ar poligona izbūves izmaksām, bet citos – iekļautas arī visas sistēmas attīstības izmaksas.
2. **KF ieguldījumu apjoms uz apkalpoto iedzīvotāju.** Aprēķināts kā ES atbalsta apjoms dalīts ar apkalpoto iedzīvotāju skaitu. Iedzīvotāju skaits ņemts no aptauju anketām. Investīcijas aprēķinātas pēc NP. Svarīgs rādītāja ierobežojums ir projektā iekļauto ieguldījumu spektrs, jo atsevišķos projektos iekļauts tikai minimāls ieguldījumu apjoms, kas tieši saistīts ar poligona izbūves izmaksām, bet citos – iekļautas arī visas sistēmas attīstības izmaksas.
3. **Rekultivācijas ieguldījumu apjoms uz rekultivēto ha.** Aprēķināts kā rekultivācijā ieguldīto līdzekļu apjoms dalīts ar kopējo rekultivēto platību. Rekultivācijā ieguldīto līdzekļu

apjoms noteikts no NP pa attiecīgajiem līgumiem. Apvienotu darbu gadījumā – no projektu tāmēm. Rekultivētā platība noteikta pēc NZ datiem.

4. **Poligonu ieguldījumu apjoms uz poligonu ha.** Aprēķināts kā poligona infrastruktūrā ieguldīto līdzekļu apjoms dalīts ar izveidoto poligonu kopējo platību. Poligonā ieguldīto līdzekļu apjoms noteikts no NP pa attiecīgajiem līgumiem. Apvienotu darbu gadījumā – no projektu tāmēm. Poligonu platība noteikta pēc NZ datiem.
5. **Poligonu ieguldījumu apjoms uz apglabāto tonnu atkritumu.** Aprēķināts kā poligona infrastruktūrā ieguldīto līdzekļu apjoms dalīts ar plānoto apglabājamo atkritumu apjomu uz 20 gadiem. Poligonā ieguldītie līdzekļi noteikti no NP pa attiecīgajiem līgumiem. Apvienotu darbu gadījumā – no projektu tāmēm. Poligonos noglabāto atkritumu apjoms noteikts no atbalsta saņēmēju anketām.
6. **ES atbalsta apjoms uz apglabāto tonnu atkritumu.** Aprēķināts kā poligona infrastruktūrā ieguldīto ES līdzekļu apjoms dalīts ar apglabājamo atkritumu apjomu uz 20 gadiem. Poligonā ieguldīto ES līdzekļu apjoms noteikts kā procents no izmaksām. Poligonos noglabāto atkritumu apjoms noteikts no atbalsta saņēmēju anketām.
7. **Gala tarifs.** Atbilstoši uzņēmumu iesniegtajai informācijai par piemērojamo tarifu.

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

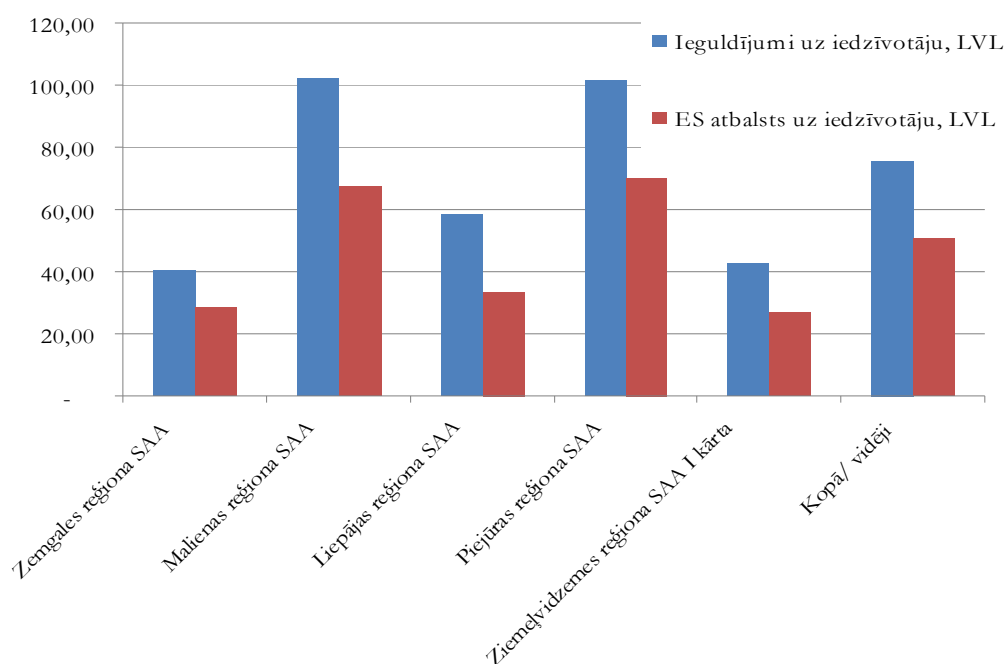
Tabula 15 Radītāju apkopojums atkritumu jomā

	1. Ieguld/ iedz.	2. KF/ iedz.	3. Rekult. ieguld/ ha	4. Poligonu ieguld./ ha	5. Poligonu ieguld/ tn/ 20	6. KF ieguld/ tn/ 20	7. Gala tarifs
	LVL	LVL	LVL/ha	LVL/ha	LVL/tn	LVL/tn	LVL/tn
Zemgales reģiona SAA	40,43	28,56	25 239	1 492 610	7,40	5,23	13,30
Malienas reģiona SAA	102,35	67,61	37 505	998 838	25,03	16,53	19,84
Liepājas reģiona SAA	58,55	33,54	44 959	506 831	8,75	5,01	22,39
Piejūras reģiona SAA	101,47	70,14	27 418	1 061 749	8,10	5,60	17,56
Ziemeļvidzemes reģiona SAA I kārtā	42,63	26,94	33 422	1 369 773	3,97	2,51	15,55
BAPA I kārtā	3,05	2,44	-	n/a	n/a	n/a	115,68
Ziemeļvidzemes reģiona SAA II kārtā	5,24	2,96	-	-	0,58	0,32	15,55
Kopā/ vidēji	75,58	50,81	34 072	1 164 192	9,88	6,64	17,07

Avots: Konsultanta aprēķins

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

Grafiks 3 Ieguldījumu apjoms uz apkalpoto iedzīvotāju, latos



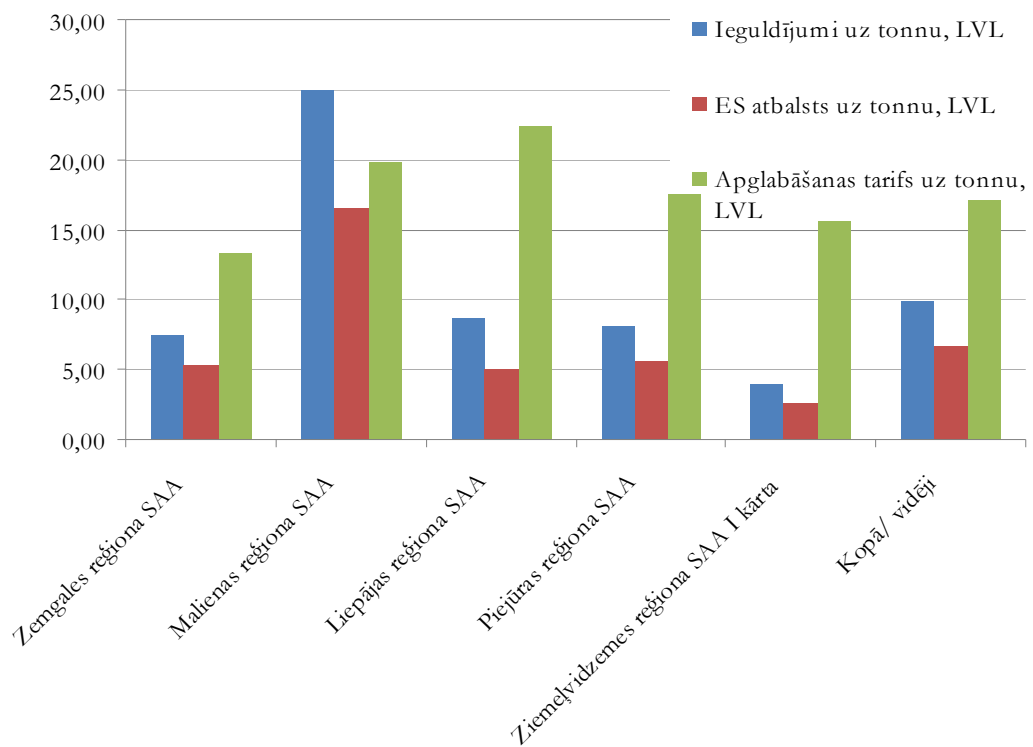
Avots: Konsultanta aprēķins

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

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

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

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



Avots: Konsultanta aprēķins

3. SOCIĀLI EKONOMISKIE IEGUVUMI

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

Ūdenssaimniecība

Galvenie sociālekonomiskie ieguvumi ūdenssaimniecības projektiem ir šādi:

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

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

Aplūkotajos ūdenssaimniecības projektos KF ieguldījums ir bijis 142 miljoni latu 2009.gada salīdzināmās cenās, kas sastāda 147 latus uz vienu iedzīvotāju, bet kopējais iedzīvotāju ieguvums ir vairāk nekā 550 miljoni latu, kas sastāda vairāk nekā 570 latu uz vienu iedzīvotāju – to, kas attiecīgā projektu pilsētā ir pieslēgts ūdens un kanalizācijas sistēmai (960 000 iedzīvotāju dotajā izvērtējumā aplūkotajos projektos).

2. salīdzinoši zemāki tarifi par ūdenssaimniecības pakalpojumiem

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

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

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

3. ūdens resursu ietaupījums

Lai arī mazāk būtisks nekā valstīs ar ūdens resursu pieejamības problēmām, tomēr ievērojams ir ūdens resursu ietaupījumus, kurus sniedz īstenojamie projekti. Šādi iegūta ūdens

apjoma samazinājums attiecīgi ļauj taupīt elektroenerģiju gan ūdens ieguvei, gan tā pārvadei un pēcāk attīrīšanai.

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

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

- ir samazināti ūdens zudumi gan ūdens apgādes tīklos, gan infiltrācijas apjoms notekūdeņu tīklos. Kopā aplūkoto projektu ietvaros ir rekonstruēti 520 km tīklu. Projektu rezultāti ļauj ietaupīt vairāk nekā 3,6 Gwh elektroenerģijas gadā, ietaupot ūdenssaimniecību pakalpojumu sniedzējiem vairāk nekā 0,5 miljonus latu katru gadu tikai par elektrības izmaksām vien;
 - ieviešot ūdenssaimniecību infrastruktūras uzlabojumus ir veicināta „piesārņotājs maksā” principa ievērošana. Tā kā tarīfos daļēji vai pilnīgi tiek iekļautas izmaksas, kas saistās ar infrastruktūras nolietojumu, tarīfi pieaug un iedzīvotāji vairāk pievērš uzmanību ūdens resursu ekonomijai un samazina patērēto ūdens apjomu.
4. kopumā projektu īstenošanas laikā ir radītas darbavietas aptuveni 3030 cilvēkiem jeb aptuveni 300 darba vietas gadā pēdējo 10 gadu laikā un par darbiniekiem ir samaksāti aptuveni 12,05 miljoni latu nodokļos.

Atkritumu apsaimniekošana

Galvenie sociālekonomiskie ieguvumi ūdenssaimniecības projektiem ir šādi:

- 1.** kvalitatīvas atkritumu apsaimniekošanas sistēmas pakalpojumu nodrošinājums SAA reģionu iedzīvotājiem

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

- 2.** salīdzinoši zemāki tarīfi par ūdenssaimniecības pakalpojumiem

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

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

- 3.** ES finansējuma pieejamība atkritumu apsaimniekošanas jomā darbojas arī kā SAA sakārtošanas motivators - projektu ietvaros no 558 atkritumu izgāšanas vietām, izkaisītām pa visu valsti,

lielākoties bez jebkādu vides prasību ievērošanas, notiek pāreja uz 12 poligoniem, kur tiek kontrolēts gruntsūdeņu un gaisa piesārņojums, atgūti otrreiz izmantojami materiāli un biogāze.

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

4. otrreiz izmantojamu materiālu atgūšana

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

5. biogāzes ražošana un pārveide elektroenerģijā

Divu projektu (Ziemeļvidzemes un Liepājas SAA) ietvaros ir izveidotas sistēmas, kuras ļauj atgūt un izmantot biogāzi ražojot elektroenerģiju. 2010.gadā tiek prognozēts saražot aptuveni 3,6 GWh. Biogāzes ražošana un pārveide elektroenerģijā veido papildu ieņēmumus attiecīgajās atkritumu saimniecībās kopumā virs 500 tūkstošiem latu gadā un ļauj samazināt kopējo pakalpojumu sniegšanas tarifu vai arī atbrīvot līdzekļus turpmākai saimniecības attīstībai.

6. rekultivētas bijušās izgāztuves

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

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

4. PROJEKTU PĒCTECĪBA

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

Ūdenssaimniecība

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

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

Tabula 16 Ūdenssaimniecības projektu pēctecība

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

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

investīcijas, lai sasniegtu noteiktos mērķus attiecībā uz ūdensapgādes un kanalizācijas tīklu pārklājumu un pakalpojumu pieejamību, kā arī, lai veiktu ūdensapgādes un kanalizācijas tīklu rekonstrukcijas darbus tajos posmos, kur uzlabojumi nav īstenoti iepriekšējās kārtās.

Ūdenssaimniecības attīstības problēmas Ventspils pilsētā ir risinātas loģiskā secībā pamatojoties uz tehniskiem apsvērumiem, pieejamiem finanšu līdzekļiem, pašvaldības prioritātēm un vides ieguvumiem. Projekta mērķi ir definēti loģiskā secībā, viens otru papildina un nenonāk pretrunā.

Visi projekta „Ūdenssaimniecības attīstības Ventspilī” īstenotie pasākumi I un II kārtas ietvaros, kā arī plānotie III kārtas pasākumi ir vērsti uz vienu mērķi – normatīvo aktu prasību ieviešanu ūdenssaimniecības sektorā. Visas īstenotās komponentes loģiski papildina viena otru, ir savstarpēji saistītas, ir veiktas secīgi un ir ievērota pēctecība to īstenošanā – sākotnēji tiek veiktas investīcijas direktīvu pamata prasību ieviešanā un katra nākamā kārtā nodrošina turpmāku ūdensapgādes un notekūdeņu savākšanas un attīrīšanas kvalitātes un pakalpojumu pieejamības uzlabošanu.

Rīgā			
1.	Rīgas ūdens un vides programma I kārtā (1995.–2002.) Dzeramā ūdens sagatavošanas stacijas rekonstrukcija; ūdensapgādes tīklu rekonstrukcija un paplašināšana; NAI uzlabojumi un paplašināšana; kanalizācijas tīklu rekonstrukcija un paplašināšana.	Valsts un pašvaldības budžeti, „Rīgas ūdens”, ERAB, EIB, Sida, Somijas vides aģentūra	~60 000 000
2.	2000/LV/16/P/PE/001 Ūdens apgādes un kanalizācijas pakalpojumu attīstība Rīgā	ISPA	20 721 825
3.	2005/LV/16/C/PE/003 Ūdenssaimniecības attīstība Rīgā, III kārtā	KF 2004-2006	58 838 450
4.	Ūdenssaimniecības attīstība Rīgā, 4.kārta (identifikācijas Nr.3DP/3.5.1.1.0/10/IPIA/VIDM/027) iesniegums apstiprināts 30.09.2010 (nosacījuma izpildes termiņš 06.12.2010) Projektā plānota: ŪSI izbūve Baltezerā, ūdensapgādes un kanalizācijas tīklu rekonstrukcija Bolderājā, ūdensapgādes un kanalizācijas tīklu (tai skaitā spiedvadu) izbūve Mārupē, Bolderājā, Katlakalnā un 8 KSS izbūve Mārupē, Bolderājā, Katlakalnā.	KF 2007-2013	20 631 641
KOPĀ			160 191 916

Rīgas ūdenssaimniecības attīstības projekta I kārtā tika īstenota pirms 2000.gada un katras nākamās kārtas realizācijai tika izstrādāts TEP, lai izvērtētu un precīzi noteiktu nākamās kārtas apjomu. Ņemot vērā to, ka Rīgas pilsētā ir nepieciešamas vislielākās investīcijas, saskaņojot ar VIDM, katrā kārtā ir īstenoti tie pasākumi, kas uz doto brīdi tika uzskatīti par vissvarīgākajiem. Rīgas projekta gadījumā ir grūtāk izsekot loģiskai saiknei starp projekta kārtām.

Projekta kopējais mērķis – direktīvu prasību ieviešana pilnā apjomā līdz noteiktā pārejas perioda beigām (2008.gada 31.decembrim) nav izpildīts, jo gan dzeramā ūdens kvalitātes rādītāji (attiecībā uz Mn) gan notekūdeņu izplūdes rādītāji (slāpekļa koncentrācija) pārsniedz direktīvas noteiktās prasības. Projekta IV kārtā tiks īstenota līdz 2012.gadam, lai nodrošinātu atbilstību direktīvu prasībām pilnā apjomā.

Olainē / Jaunolainē			
1.	2004/LV/16/C/PE/002 Ūdenssaimniecības attīstība Olainē un Jaunolainē	KF 2004-2006	11 209 854
2.	Olaine neplāno iesniegt projekta iesniegumu. Jaunolaine tiks aicināti iesniegt iesniegumu 3.projektu atlases kārtā līdz 2010.gada beigām. Notiek TEP izstrāde	KF 2007-2013	
KOPĀ			11 209 854

Olainē projekts netiek turpināts, jo ir nodrošināta atbilstība normatīvo aktu prasībām. Jaunolainē projekts tiek turpināts, jo nepieciešamas papildus investīcijas, lai sasniegtu noteiktos mērķus attiecībā uz ūdensapgādes un kanalizācijas tīklu pārklājumu un pakalpojumu pieejamību, kā arī, lai veiktu ūdensapgādes un kanalizācijas tīklu rekonstrukcijas darbus tajos posmos, kur uzlabojumi nav īstenoti I kārtas projekta ietvaros.

Liepājā			
1.	Ūdenssaimniecības attīstība Liepājā I kārtā 1995 - 2002.g. Ūdensgūtnes uzlabošana un dzeramā ūdens sagatavošana, notekūdeņu attīrīšanas iekārtu rekonstrukcija, galveno KSS un 15 mazo KSS rekonstrukcija, kā arī jaunu KSS izbūve, 7 km kanalizācijas tīklu rekonstrukcija, 3,6 km jaunu ūdensapgādes tīklu izbūve. Kopējās izmaksas:	ES Phare, valsts, pašvaldības budžeti, SIDA, Somijas vides aģentūra, NEFCO, Pasaules banka)	11 467 610
2.	2004/LV/16/C/PE/003 Ūdenssaimniecības attīstība Liepājā, II kārtā	KF 2004-2006	21 502 863
3.	Tiks aicināti iesniegt iesniegumu 3.projektu atlases kārtā līdz 2010. gada beigām. Notiek TEP izstrāde	KF 2007-2013	
KOPĀ			32 970 473

Projekts tiek turpināts, jo nepieciešamas papildus investīcijas, lai sasniegtu noteiktos mērķus attiecībā uz ūdensapgādes un kanalizācijas tīklu pārklājumu un pakalpojumu pieejamību, kā arī, lai veiktu ūdensapgādes un kanalizācijas tīklu rekonstrukcijas darbus tajos posmos, kur uzlabojumi nav īstenoti iepriekšējās kārtās.

Ūdenssaimniecības attīstības problēmas Liepājas pilsētā ir risinātas loģiskā secībā pamatojoties uz tehniskiem apsvērumiem, pieejamiem finanšu līdzekļiem, pašvaldības prioritātēm un vides ieguvumiem. Projekta mērķi ir definēti loģiskā secībā, viens otru papildina un nenonāk pretrunā.

Visi projekta „Ūdenssaimniecības attīstības Liepājā” īstenotie pasākumi I un II kārtas ietvaros, kā arī plānotie III kārtas pasākumi ir vērsti uz vienu mērķi – normatīvo aktu prasību ieviešana ūdenssaimniecības sektorā. Visas īstenotās komponentes loģiski papildina viena otru, ir savstarpēji saistītas, ir veiktas secīgi un ir ievērota pēctecība to īstenošanā – sākotnēji tiek veiktas investīcijas direktīvu pamata prasību ieviešanā un katra nākamā kārtā nodrošina turpmāku ūdensapgādes un notekūdeņu savākšanas un attīrīšanas kvalitātes un pakalpojumu pieejamības uzlabošanu.

Daugavpilī			
1.	Ūdenssaimniecības attīstība Daugavpilī I kārtā (1995. – 2001.)	Pasaules banka, Phare, Nefco,	12 920 000

	"Ziemeļu" ūdeņģūtnes uzlabošana un dzeramā ūdens sagatavošana, ūdens mērītāju uzstādīšana, Vingru ūdensapgādes sistēmas uzlabojumi, neatliekamie darbi Gajokas ŪAS uzlabošanā, Kandavas KSS rekonstrukcija; NAI rekonstrukcija un 19 KSS aprīkojuma nomaiņa.	Sida, Somijas vides aģentūra, Dānijas vides aģentūra, Daugavpils dome, Valsts budžets.	
2.	2004/LV/16/C/PE/004 Ūdenssaimniecības attīstība Daugavpilī, II kārtā	KF 2004-2006	16 420 991
3.	Tīks aicināti iesniegt iesniegumu 3.projektu atlasē kārtā līdz 2010. gada beigām. Notiek TEP izstrāde	KF 2007-2013	
	KOPĀ		29 340 991

Projekts tiek turpināts, jo nepieciešamas papildus investīcijas, lai sasniegtu noteiktos mērķus attiecībā uz ūdensapgādes un kanalizācijas tīklu pārklājumu un pakalpojumu pieejamību, kā arī, lai veiktu ūdensapgādes un kanalizācijas tīklu rekonstrukcijas darbus tajos posmos, kur uzlabojumi nav īstenoti iepriekšējās kārtās.

Ūdenssaimniecības attīstības problēmas Daugavpils pilsētā ir risinātas loģiskā secībā pamatojoties uz tehniskiem apsvērumiem, pieejamiem finanšu līdzekļiem, pašvaldības prioritātēm un vides ieguvumiem. Projekta mērķi ir definēti loģiskā secībā, viens otru papildina un nenonāk pretrunā.

Visi projekta „Ūdenssaimniecības attīstības Daugavpilī” īstenotie pasākumi I un II kārtas ietvaros, kā arī plānotie III kārtas pasākumi ir vērsti uz vienu mērķi – normatīvo aktu prasību ieviešana ūdenssaimniecības sektorā. Visas īstenotās komponentes loģiski papildina viena otru, ir savstarpēji saistītas, ir veiktas secīgi un ir ievērota pēctecība to īstenošanā – sākotnēji tiek veiktas investīcijas direktīvu pamata prasību ieviešanā un katra nākamā kārtā nodrošina turpmāku ūdensapgādes un notekūdeņu savākšanas un attīrīšanas kvalitātes un pakalpojumu pieejamības uzlabošanu.

Jelgavā			
1.	2000/LV/16/P/PE/002 Ūdens apgādes un kanalizācijas pakalpojumu attīstība Jelgavā	ISPA	13 335 726
2.	Ūdensapgādes un kanalizācijas pakalpojumu attīstība Jelgavā, II kārtā (identifikācijas Nr.3DP/3.5.1.1.0/10/IPIA/VIDM/006) iesniegums apstiprināts 30.07.2010 (nosacījums izpildīts 17.08.2010), notiek iepirkuma procedūra	KF 2007-2013	17 785 898
	KOPĀ		31 121 624

Projekts tiek turpināts, jo nepieciešamas papildus investīcijas, lai nodrošinātu atbilstību direktīvas 98/83/EK par dzeramā ūdens kvalitāti prasībām, kā arī, lai sasniegtu noteiktos mērķus attiecībā uz ūdensapgādes un kanalizācijas tīklu pārklājumu un pakalpojumu pieejamību, kā arī, lai veiktu ūdensapgādes un kanalizācijas tīklu rekonstrukcijas darbus tajos posmos, kur uzlabojumi nav īstenoti pirmās kārtas ietvaros.

Kopumā vērtējot ūdenssaimniecības projektu turpināšanu nākamajā ES fondu plānošanas periodā (2007.-2013.) var secināt, ka Ventspilī, Olainē, Jaunolainē, Liepājā un Daugavpilī ir veiktas nepieciešamās pamata investīcijas dzeramā ūdens sagatavošanai un notekūdeņu attīrīšanai atbilstoši direktīvu prasībām un nākamajās projektu kārtās secīgi tiek turpinātas aktivitātes ūdenssaimniecības pakalpojumu kvalitātes un pieejamības uzlabošanai (izņemot Olaini, kur pilnībā sasniegts projekta mērķis – nodrošināta atbilstība direktīvu prasībām).

Jelgavā un Rīgā tiks turpinātas darbības, lai nodrošinātu direktīvu pamatprasību izpildi. Neskatoties uz dzeramā ūdens kvalitātes neatbilstību, Jelgavā netika veikta dzeramā ūdens sagatavošanas stacijas būvniecība ISPA projekta ietvaros. Šī projekta TEP 1999.gadā tika paredzēts, ka ūdens atdzelžošanas stacijas (ŪAS) būvniecība tiek īstenota vidējā termiņā, jo īstermiņa programmā tika iekļauta ūdensgūtnes izpēte, atdzelžošanas testi un citas darbības, kas nepieciešamas pirms ŪAS būvniecības. Pilnu atbilstību direktīvas prasībām attiecībā uz dzeramā ūdens kvalitāti Jelgavā plānots nodrošināt 2012.gadā. Savukārt Rīgā veicamie papildus pasākumi direktīvu prasību nodrošināšanai ir saskaņoti ar Vides ministriju.

Visi TS iekļautie ūdenssaimniecības attīstības projekti (izņemot Olaini, kur sasniegta atbilstība direktīvu prasībām) tiek turpināti arī 2007.–2013.gada plānošanas periodā.

Atkritumu apsaimniekošana

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

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

Tabula 17 Atkritumu apsaimniekošanas projektu pēctecība

#	Projekta nosaukums	Finansējuma veids	Kopējās projekta attiecināmās izmaksas eiro
---	--------------------	-------------------	---

Ziemeļvidzemes SAA			
1.	2000/LV/16/P/PE/006 Sadzīves atkritumu apsaimniekošana Ziemeļvidzemes reģionā	ISPA	3 374 000
2.	2006/LV/16/C/PE/001 Sadzīves atkritumu apsaimniekošana Ziemeļvidzemē, II kārtā	KF 2004-2006	485 100
3.	Ziemeļvidzemes reģiona sadzīves atkritumu apsaimniekošanas projekta III kārtā, Poligona Daibe infrastruktūras pilnveidošana (identifikācijas Nr.3DP/3.5.1.2.2/09/IPIA/VIDM/002), iesniegums apstiprināts 11.06.2009, notiek būvniecība	KF 2007-2013	3 687 878,84
	KOPĀ		7 546 978,84

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

Ar atkritumu apsaimniekošanu saistītās problēmas Ziemeļvidzemes atkritumu apsaimniekošanas

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

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

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

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

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

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

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

Malienas SAA			
1.	2004/LV/16/C/PE/006 Malienas reģiona sadzīves atkritumu apsaimniekošana	KF 2004-2006	5 925 433
2.	Malienas reģiona sadzīves atkritumu apsaimniekošana, II kārtā. Tiks aicināti iesniegt iesniegumu līdz 2010.gada beigām. Notiek TEP izstrāde	KF 2007-2013	
KOPĀ			5 925 433

Projekts tiek turpināts, jo lai īstenotu Malienas reģionālajā atkritumu apsaimniekošanas plānā noteiktos pasākumus, kas nepieciešami pilnvērtīgai normatīvo aktu prasībām atbilstošas reģionālās atkritumu apsaimniekošanas sistēmas darbībai, ir nepieciešami papildus ieguldījumi. Precīzs nākamajā kārtā veicamo pasākumu apjoms un to pamatojums tiks noteikts TEP ietvaros.

Piejūras SAA			
1.	2005/LV/16/C/PE/004 Piejūras reģiona sadzīves atkritumu apsaimniekošana	KF 2004-2006	15 951 632

2.	Piejūras reģiona sadzīves atkritumu apsaimniekošana, II kārtā. Tiks aicināti iesniegt iesniegumu līdz 2010. gada beigām, Notiek TEP izstrāde	KF 2007-2013	
KOPĀ			15 951 632

Projekts tiek turpināts, jo, lai īstenotu Piejūras reģionālajā atkritumu apsaimniekošanas plānā noteiktos pasākumus, kas nepieciešami pilnvērtīgai normatīvo aktu prasībām atbilstošas reģionālās atkritumu apsaimniekošanas sistēmas darbībai, ir nepieciešami papildus ieguldījumi. Precīzs nākamajā kārtā veicamo pasākumu apjoms un to pamatojums tiks noteikts TEP ietvaros.

Zemgales SAA			
1.	2004/LV/16/C/PE/005 Zemgales reģiona sadzīves atkritumu apsaimniekošana	KF 2004-2006	6 147 881
KOPĀ			6 147 881

Projekta īstenotājs SIA „Zemgales EKO” šobrīd neplāno iesniegt projekta iesniegumu par investīciju turpināšanu, jo saskaņā ar Zemgales reģiona atkritumu apsaimniekošanas plānu, šajā reģionā plānotas aktivitātes atkritumu dalītās vākšanas uzlabošanai, kas tiek ieviestas atklāta konkursa veidā, kā arī biogāzes savākšanas un utilizācijas iekārtu uzstādīšana, kas plānota pēc 2013.gada.

Bīstamo AAS			
1.	2005/LV/16/C/PE/002 Bīstamo atkritumu apsaimniekošanas sistēma Latvijā, I kārtā	KF 2004-2006	6 492 000
KOPĀ			6 492 000

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

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

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

Saskaņā ar Ministru kabineta 2008.gada 18.augusta noteikumu Nr.667 „Noteikumi par darbības programmas “Infrastruktūra un pakalpojumi” papildinājuma 3.5.1.2.2.apakšaktivitāti “Reģionālu atkritumu apsaimniekošanas sistēmu attīstība”” prasībām, tikai tās darbības, kuras ir ietvertas reģionālajos atkritumu apsaimniekošanas plānos, var tikt iekļautas investīciju projektos, kam plānots piesaistīt ES finansējumu, tādējādi nodrošinot loģisko saikni un pēctecību īstenojot projektus ar

mērķi ieviest normatīvo aktu prasības.

5. IETEKME UZ NOZARI

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

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

Ūdenssaimniecība

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Īstenojot aplūkojamus projektus ir panākta ūdens zudumu samazināšanās, kā rezultātā enerģijas ietaupījums aplūkojamajos projektos 2009.gadā bija 2111,70 MWh. Projektu ietvaros ir veikti pasākumi, kas samazina infiltrāciju notekūdeņos līdz ar to paaugstinot NAI darbības efektivitāti.

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

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

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

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

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

- nodrošināt dzeramā ūdens atbilstību kvalitātes normatīviem

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

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

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

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

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

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

- nodrošināt Pilsētu notekūdeņu direktīvas ieviešanu

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

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

Tabula 18 Dažādu ieguldījumu rezultātā panāktie uzlabojumi ūdenssaimniecības jomā

	vienība	KOPĀ	ERAF	KF citi	KF aplūkojamie projekti	Aplūkojamo projektu ieguldījums, %
Uzbūvētas jaunas dzeramā ūdens sagatavošanas stacijas	skaits	112	80	31	1	0,9
Rekonstruētas dzeramā ūdens sagatavošanas stacijas	skaits	39	25	12	2	5,1
Paplašināti ūdensapgādes tīkli	km	377	57	218	102	27,1
Rekonstruēti ūdensapgādes tīkli	km	235	90	44	101	43,0
Uzbūvētas jaunas NAI	skaits	88	62	22	4	4,5
Rekonstruētas NAI	skaits	61	43	16	2	3,3
Paplašināti kanalizācijas tīkli	km	418	58	169	191	45,7
Rekonstruēti kanalizācijas tīkli	km	251	30	131	90	35,9

Avots: VIDM, Konsultanta aprēķins

Aplūkojamajā laika periodā ir mainījušies arī ūdens resursu patēriņa un novadīto notekūdeņu rādītāji valstī. Saskaņā ar CSP datiem, laika periodā no 2000. līdz 2009.gada beigām, ūdens ieguves apjoms valstī kopumā ir palielinājies par 39%, tai skaitā gruntsūdens ieguves apjoms par 54% attiecībā pret gruntsūdens ieguves apjomu 2000.gadā. Arī ūdens patēriņš pēdējo desmit gadu laikā ir pieaudzis.

2000.gadā tika patērēti 224 miljoni m³ ūdens, savukārt 2009.gadā jau 333 miljoni m³.

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

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

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

Avots: CSP

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

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

Atkritumu apsaimniekošana

1998.gadā Latvijā bija 558 sadzīves atkritumu izgāztuves, no kurām 77% bija mazākas par 2ha. Izgāztuvju skaits pēdējo 10 gadu laikā ir samazinājies aptuveni par divām trešdaļām. Latvijā ik gadus tiek radītas 1200–1400 tūkstoši tonnas sadzīves atkritumu. Puse no visiem atkritumiem varētu tikt atdalīti un degradēti bioloģiski, tomēr atkritumu šķirošana valstī ir tikai sākuma stadijā un attīstās lēni. Izgāztuvēs nonāk arī dažādi atkritumi, kuri sadalās ļoti ilgā periodā, piemēram, plastmasas maisiņi. Labāk attīstās ražotāja atbildības sistēmas ieviešana Latvijā, piemēram, no 100 000 tonnām izlietotā iepakojuma vairāk nekā puse tiek savākta un pārstrādāta Latvijā vai citās valstīs, darbojas arī videi kaitīgo preču atkritumu savākšana un nolietoto transporta līdzekļu apsaimniekošanas sistēma.

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

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

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

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

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

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

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

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

- ieviest reģionālu sadzīves atkritumu apsaimniekošanas sistēmu

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

- nodrošināt atkritumu apglabāšanu cilvēku veselībai un videi drošā veidā

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

- veicināt atkritumu apstrādi pēc iespējas tuvāk to rašanās vietām

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

- veicināt šķirotas atkritumu savākšanas sistēmas ieviešanu pašvaldībās

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

punktu un laukumu izveidei.

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

- nodrošināt reģionālās sadzīves atkritumu apsaimniekošanas sistēmas pakalpojumus iedzīvotājiem

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

- veicināt speciālu savākšanas vietu ierīkošanu bīstamo sadzīves atkritumu savākšanai

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

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

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

- izveidot poligonu bīstamo atkritumu apglabāšanai

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

- izveidot reģionālos sadzīves atkritumu poligonus atbilstoši Latvijas normatīvo aktu prasībām

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

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

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

- veicināt šķirotas atkritumu savākšanas sistēmas ieviešanu pašvaldībās

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

Tabula 20 Dažādu ieguldījumu rezultātā panāktie uzlabojumi atkritumu apsaimniekošanas jomā

	vienība	KOPĀ	ERAF	KF citi	KF aplūkojamie projekti	Aplūkojamo projektu ieguldījums, %
Rekultivētas likumdošanas prasībām neatbilstošas atkritumu izgāztuves	skaits	296	47	110	159	47
Izbūvēti SA apglabāšanas poligoni (t.sk. rekonstruēta izgāztuve atbilstoši direktīvas prasībām)	skaits	10	0	5	5	50

	vienība	KOPĀ	ERAF	KF citi	KF aplūkojamie projekti	Aplūkojamo projektu ieguldījums, %
Izbūvēti BA apglabāšanas poligoni	skaits	1	0	0	1	100
Izveidoti atkritumu dalītās vākšanas punkti	skaits	945	141	7	797	84

Avots: VIDM, Konsultanta aprēķins

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

Tabula 21 Sadzīves atkritumu savākšana un pārstrāde, tonnas gadā

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

Avots: CSP

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

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

TRANSPORTA SEKTORS

1. PADOMES LĒMUMA IZPILDE

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

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

Lēmuma uzstādījumi

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

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

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

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

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

Atbilstoši EP lēmumam, tīklam jāatbilst šādiem kritērijiem:

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

Lēmuma izpilde / ieviešana Latvijā

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

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

TS iekļauto ISPA un KF projektu ieguldījums lēmuma izpildē

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

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

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

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

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

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

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

Aplūkojamo 5 KF projektu ieguldījums Padomes lēmumā ir sekojošs:

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

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

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

2. A-R dzelzceļa sliežu ceļi

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

3. Skrejceļa pagarināšana lidostā „Rīga”

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

4. Ventspils ostas pievadceļi
5. Liepājas ostas pievadceļi

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

2. PROJEKTU REZULTĀTI UN TO SASNIEGŠANAS EFEKTIVITĀTE

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

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

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

Tabula 22 Ziņojumā aplūkoto ISPA finansēto autoceļu projektu ceļu posmi

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

Avots: ISPA projektu dokumentācija

Autoceļu projektiem galvenie mērķi ir:

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

Izvērtējuma gaitā ir konstatēts, ka visi projektiem izvirzītie mērķi ir sasniegti, vienīgi lidostas „Rīga” pievadceļu projektā trūkst precīzu datu par ceļu satiksmes negadījumu (turpmāk tekstā – CSNg) statistiku rekonstruētajā K.Ulmaņu gatves posmā, jo pastāv būtiskas atšķirības starp CSDD sniegtajiem un RDSD rīcībā esošajiem datiem, kuros arī ir iespējamās neprecizitātes uzskaites metodikas dēļ. Precīzi dati būtu pieejami analizējot ceļu policijas sastādītos protokolus, taču tas ir ārpus šī Ziņojuma ietvara. CSDD nav pieejami dati par negadījumiem pirms 2001.gada VIA Baltica Gauja-Lilaste posmā (ceļš tika atjaunots 2001.gadā), taču kopējā negadījumu statistikai šajā posmā ir tendence samazināties pēdējos gados, tāpēc tiek pieņemts, ka mērķis ir sasniegts.

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

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

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

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

Posms	Ceļa nr.	km no-līdz	CSN izmaiņa, skaits vid. gadā	CSN izmaiņa, skaits vidēji uz milj. auto-km gadā
Gauja- Lilaste	A1	13,0km-21,1 km	n/a	n/a
Saulkrastu apvedceļš	A1	21,5km-41,57 km	-17.25*	-0.09
Ķekava-Iecava	A7	25,0-42,9 km	-10.50	-0.54
Lidostas „Rīga” pievadceļš P133	P133	K.Ulmaņa gatv.-lidosta "Rīga"	5.83	-0.03
Lidostas „Rīga” pievadceļš A10 K.Ulmaņa gatve (Lielirbes-Gaviezes iela)	A10	7,9 km-11,4 km	n/a	n/a
KOPĀ ISPA			-21.92	-0.34

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

Avots: Konsultanta aprēķins uz CSDD sniegtās informācijas pamata

ISPA dzelzceļa projektam bija izvirzīti šādi mērķi:

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

Īstenojot projektu ir sasniegts kopējais mērķis - uzbūvētajā šķirošanas parkā ir iespējams pieņemt garākus vilcienu sastāvus ar 70 vagoniem, kādi tie ienāk no Krievijas, tad tos sašķirot un nosūtīt tālāk. Saskaņā ar LDZ sniegto informāciju, veicot plānotās investīcijas, šķirotavas maksimālā jauda ir pieaugusi līdz 40 miljoniem tonnu gadā. Attiecībā uz vilcienu stāvēšanas laika samazinājumu un

piekļuves paaugstinājumiem uzlabojumu – šo mērķu izpildes faktuālam izvērtējumam Konsultantam trūka informācijas, jo uz Ziņojuma sagatavošanas šādi dati nebija pieejami.

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

Tabula 24 Ziņojumā aplūkoto KF finansēto autoceļu projektu ceļu posmi

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

Autoceļu projekta galvenie mērķi ir:

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

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

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

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

Posms	Ceļa nr.	km no-līdz	CSN izmaiņa, skaits vid. gadā	CSN izmaiņa, skaits vidēji uz milj. auto-km gadā
Ādažu apvedceļš	A1	6,3 km-12,2 km (izņ.7,525-8,06 km)	-9,83	-0,53
Skulte - Svētciems	A1	40,6 km-80,7 km	1,00	-0,40
Bauska – Grenctāle	A7	67,4 km-85,6 km	-9,08	-0,66
Jēkabpils-Varakļāni	A12	6,7 km-25,0 km (izņ.17,9-19,0 km)	n/a	n/a
Jēkabpils-Varakļāni	A12	25,0 km-54,6 km	n/a	n/a
KOPĀ KF			-17,92	-0,51

Avots: Konsultanta aprēķins uz CSDD sniegtās informācijas pamata

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

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

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

Abiem ostu projektiem ir vairāki līdzīgi mērķi:

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

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

Ventspils ostas projektam pievadceļu rekonstrukcijas ir sekojoši specifiskie mērķi:

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

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

- ostu konkurētspējas celšana,
- esošo ostu teritoriju optimāla izmantošana un jaunu teritoriju attīstība – Liepājā, attīstot dzelzceļa infrastruktūru un saīsinot ienākšanas un izešanas laiku Karostas kanālā, radīta iespēja Karostai pieguļošo ostas teritoriju attīstībai; savukārt Ventspilī, nodrošinot iespēju atvērt esošo tiltu kuģu satiksmei, pavērtas iespējas ostas teritoriju attīstībai augšup pa Ventas upi aiz tilta;
- atjaunojot ielas, pievadceļus un tiltus paildzināts transportbūvju mūžs un samazinātas uzturēšanas izmaksas; uzlabotie braukšanas apstākļi un ceļu segumi samazina transportlīdzekļu uzturēšanas izmaksas;
- palielināta Liepājas dzelzceļa mezgla kravu caurlaidspēju līdz 5,7-6,4miljoniem tonnu;

- uzbūvējot jauno autotransporta tiltu Ventspilī ir radīta alternatīva upes šķērsošanai.

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

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

Lidostas „Rīga” skrejceļa pagarināšanas projekta mērķi ir:

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

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

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

Salīdzinājums starp ISPA un KF projektu mērķu sasniegšanu transporta sektorā

- Aplūkotojām KF ostu un lidostas projektiem nav atbilstošu Ziņojumā aplūkotu ISPA projektu līdz ar to salīdzinājums nav iespējams.
- Analizētie ISPA un KF dzelzceļa projekti arī ir katrs ar saviem specifiskiem mērķiem un veicamajām aktivitātēm (ISPA – šķirošanas parka izbūve vienā vietā Rēzeknē, savukārt KF projekts vērsts uz sliežu ceļu nomaiņu garākā posmā). Līdz ar to salīdzinājums tiešā veidā nav iespējams. Abu projektu kopīgā iezīme ir tā, ka tie palīdz palielināt Latvijas dzelzceļa sistēmas konkurētspēju tranzītkravu tirgū, palielinot caurlaides spēju A-R koridorā.
- ISPA un KF autoceļu projektiem ir līdzīgi mērķi un tos iespējams salīdzināt savā starpā. Gan ISPA, gan KF projekti ir sasnieguši visus savus mērķus, kas saistās ar ceļu un tiltu nestspējas palielināšanu, ceļa seguma uzlabošanu un ar to saistīto transportlīdzekļu ekspluatācijas un laika izmaksu samazinājumu, kā arī papildzinot infrastruktūras objektu mūžu un atbīdot laiku, kad būs nepieciešama periodiskie remontdarbi, ir samazinātas to uzturēšanas izmaksas.

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

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

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

Avots: Konsultanta aprēķins uz CSDD sniegtās informācijas pamata

Mērķu izpildes efektivitāte transporta projektiem

Tabula 27 ISPA un KF projektu mērķu sasniegšanas salīdzinājums transporta projektiem

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

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

Tabula 27 parāda, ka no ISPA projektiem trīs autoceļu projekti ir sasnieguši visus tiem izvirzītos mērķus. Par diviem projektiem - VIA Baltica lidostas pievadceļi un stacijas Rēzekne II pieņemšanas parks - trūkst datu, lai izanalizētu dažu izvirzīto mērķu sasniegšanu.

No KF projektiem par pilnībā mērķus izpildījušiem var uzskatīt divus – dzelzceļa un lidostas projektus. Attiecībā uz autoceļu projektu TEN I, kurš sastāv no pieciem apakšprojektiem, no kuriem par trim var teikt, ka mērķi ir pilnībā izpildīti, savukārt par diviem posmiem Jēkabpils-Varakļāni vienkārši nav pagājis pietiekami ilgs laiks CSNg statistikas analīzei, līdz ar to nevar formāli pārbaudīt un secināt vai sasniegti visi TEN I projekta mērķi. Abiem ostas projektiem arī trūkst datu atsevišķu mērķu izpildei.

Projektu administratīvā efektivitāte

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

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

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

Avots: Konsultanta aprēķins

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

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

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

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

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

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

Avots: Konsultanta aprēķins

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

Vidējais faktiskais KF transporta projektu būvdarbu ilgums ir nedaudz vairāk kā trīs ar pusi gadi (44,4 mēneši), plānotais nedaudz mazāk kā trīs gadi (34,0 mēneši), kas nozīmē ka būvdarbu ilgums bijis aptuveni par desmit mēnešiem ilgāks nekā plānots, kas veidojas no vērā ņemamām nobīdēm divos projektos - Liepājas ostas pievadceļi un TEN I projekts. Liepājas gadījumā ievērojami ieilga ostas auto pievadceļu projektēšana, jo vienai no dzelzceļu pārbrauktuvēm radās tehniski sarežģījumi saistībā ar projektēšanu un saskaņošanu atbilstoši normatīvo aktu prasībām. Savukārt TEN I projektā nācās veikt atkārtotus iepirkumus ceļa posmu Jēkabils-Varakļāni būvniecībai un atlikt tās uzsākšanu, tas savukārt kopumā pagarināja TEN I projekta kopējos būvniecības termiņus.

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

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

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

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

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

Avots: Konsultanta aprēķins

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

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

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

Projektu finanšu efektivitāte

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

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

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

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

Avots: Konsultanta vērtējums uz projektu dokumentācijas pamata

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Avots: Konsultanta vērtējums uz projektu dokumentācijas pamata

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

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

Uz Ziņojuma sagatavošanas brīdi pilnībā pabeigts ir vienīgi skrejceļa pagarināšanas lidostā „Rīga” projekts, kurā ir vērojams neliels sadārdzinājums attiecināmajās izmaksās. Visiem pārējiem KF transporta projektiem gala termiņš ir 31.12.2010., kas nozīmē, ka precīzs projektu finanšu izlietojums būs zināms pēc tam. Uz šo brīdi pieejamā informācija liecina, ka vienīgi A-R dzelzceļa sliežu un

Liepājas ostas pievadceļu projekti plāno iekļauties KL paredzēto attiecināmo izmaksu ietvaros, savukārt TEN I projektā un Ventpils ostas pievadceļu projektā ir gaidāms sadārdzinājums.

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

Sadārdzinājums KF transporta projektu attiecināmajās izmaksās – skrejceļa pagarināšanas lidostā „Rīga” projekts (+1,1 miljoni eiro), TEN I projekts (+49,8 miljoni eiro) un Ventpils ostas pievadceļi (+5,8 miljoni eiro) – galvenokārt skaidrojams ar to, ka vairums būvdarbu tika veikti laika posmā 2006.-2009.gadam, kas nozīmē, ka iepirkumu konkursi tika rīkoti vēl pirms ekonomiskās krīzes, kad tautsaimniecībā bija pārkaršana, straujš būvdarbu, materiālu un darbaspēka izmaksu kāpums un turpmākas augšupejošu cenu gaidas.

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

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

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

Avots: Konsultanta vērtējums uz projektu dokumentācijas pamata

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

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

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

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

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

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

3. SOCIĀLI EKONOMISKIE IEGUVUMI

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

Galvenie sociālekonomiskie ieguvumi no transporta projektiem ir šādi:

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

Kopsavilkums par TS iekļautajos transporta projektos īstenotajiem vides aizsardzības pasākumiem

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

No izvērtētajiem projektiem, tikai divos projektos:

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

Bija paredzēti un īstenoti pasākumi, kas saistīti ar tiešās vai iespējamās vides ietekmes novērtēšanu un mazināšanu.

Projekta VIA Baltica Saulkrastu apvedceļš ietvaros tika veikti pasākumi, kas saistīti ar trokšņa ietekmes samazināšanu - prettrokšņa sienu, logu ar dubultām stikla rūtīm ceļa tuvumā esošajām dzīvojamām ēkām, žogu un egļu dzīvžogu būvniecība. Saskaņā ar LVC sniegto informāciju, pēc

projekta īstenošanas nav veikti mērījumi, lai noteiktu veikto pasākumu efektivitāti.

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

4. PROJEKTU PĒCTECĪBA

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

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

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

Zemāk sniegti ziņojumā aplūkoti ISPA, KF un KF 2007-2013 projektu saraksti katrā no transporta apakšnozarēm.

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

#	Projekta nosaukums	Finansējuma veids	Kopējās projekta attiecināmās izmaksas
	Autoceļi		
1	2000/LV/16/P/PT/001 VIA Baltica ceļa uzlabošana (Paneiropas koridors I) no 13.0 km (Gauja) līdz 21.2 km (Lilaste) Latvijā	ISPA	5,9
2	2003/LV/16/P/PT/009 E67 Via Baltika, posms Ķekava–Iecava	ISPA	22,9
3	2002/LV/16/P/PT/008 Saulkrastu apvedceļa būvniecība un Via Baltica autoceļa uzlabojumi no km 21.05 (Lilaste) līdz km 40.57 (Skulte) uz valsts galvenā autoceļa A1 (Rīga Ainaži)	ISPA	94,8

#	Projekta nosaukums	Finansējuma veids	Kopējās projekta attiecināmās izmaksas
4	2000/LV/16/P/PT/002 Via Baltica pievedceļu uzlabošana (lidostas pievedceļš (P133) un ar to saistītais A10 ceļa posms)	ISPA	7,6
5	2004/LV/16/C/PT/001 TEN autoceļu tīkla uzlabojumi, I projekts	KF 2004-2006	155,9
6	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Autoceļa E22 posma Ludza – Terehova būvniecība	KF 2007-2013	123,3
7	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Autoceļa E22 posma Rīga (Īmūži) - Koknese būvniecība	KF 2007-2013	227,7
8	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils - Babīte) km 2,76 - 6,98 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	4,1
9	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A8 Rīga - Jelgava - Lietuvas robeža (Meitene), km 9,93 - 19,20 kreisās brauktuves segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	3,1
10	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A7 Rīga - Bauska - Lietuvas robeža (Grenctāle) km 9,46 - 24,94 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	5,0
11	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A10 Rīga - Ventspils, km 23,84 - 36,49 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	4,1
12	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A8 Rīga - Jelgava - Lietuvas robeža (Meitene), labās brauktuves km 18,93- 29,95 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	3,3
13	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A4 Rīgas apvedceļš (Baltezers - Saulkalne) km 0,70 - 12,48 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	4,0
14	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A3 Inčukalns - Valmiera - Igaunijas robeža (Valka) km 1,65 - 26,90 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	8,8
15	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A9 Rīga - Skulte - Liepāja km 9,90 - 22,90 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	4,3
16	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A10 Rīga - Ventspils km 68,60 - 79,50 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	4,0
17	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A9 Rīga - Skulte - Liepāja km 0,00 - 9,90 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	3,3

#	Projekta nosaukums	Finansējuma veids	Kopējās projekta attiecināmās izmaksas
18	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A5 Rīgas apvedceļš (Salaspils - Babīte) km 21,77 - 35,50 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	7,5
19	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A13 Krievijas robeža (Grebņeva) - Rēzekne - Daugavpils - Lietuvas robeža (Medumi) km 61,30 - 73,20 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	4,8
20	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A12 Jēkabpils - Rēzekne - Ludza - Krievijas robeža (Terehova) km 72,50 - 96,60 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	9,5
21	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A7 Rīga - Bauska - Lietuvas robeža (Grenctāle) km 42,90 - 44,80 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	4,0
22	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A8 Rīga - Jelgava - Lietuvas robeža (Meitene) km 31,80 - 43,14 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	4,0
23	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A9 Rīga (Skulte) - Liepāja km 38,18 - 60,15 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	8,2
24	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A8 Rīga - Jelgava - Lietuvas robeža (Meitene) km 48,55 - 60,00 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	5,2
25	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A3 Inčukalns - Valmiera - Igaunijas robeža (Valka) km 48,50 - 79,45 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	9,7
26	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A9 Rīga (Skulte) - Liepāja km 79,30 - 97,58 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	6,2
27	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A10 Rīga - Ventspils km 92,84 - 115,30 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	8,3
28	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A10 Rīga - Ventspils km 145,48 - 164,36 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	6,1
29	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A9 Rīga (Skulte) - Liepāja km 148,59 - 163,28 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	5,3
30	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A10 Rīga - Ventspils km 126,52 - 136,40 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	3,7

#	Projekta nosaukums	Finansējuma veids	Kopējās projekta attiecināmās izmaksas
31	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A10 Rīga - Ventspils km 41,30 - 52,74 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	3,8
32	TEN-T autoceļu tīkla uzlabojumi, Valsts galvenā autoceļa A10 Rīga - Ventspils km 57,76 - 68,60 segas rekonstrukcija	KF 2007-2013	3,6
33	Pilsētu infrastruktūras uzlabojumi sasaistei ar TEN-T, Daugavpils autotransporta mezgls (Vidzemes, Piekrastes, A. Pumpura, Višķu iela)	KF 2007-2013	34,2
KOPĀ (ISPA + KF2004-2006 + KF2007-2013)			806,2

Avots: ISPA un KF2004-2006 projektu dokumentācija, KF2007-2013 apstiprināto projektu saraksts no SM mājas lapas

Aplūkoto ISPA auto ceļu uzlabojumi galvenokārt bija vērsti uz VIA Baltica jeb TEN-T ziemeļdienu virziena koridoru, kurš savieno Latviju ar Igauniju un Lietuvu, kā arī pievadceļu uzlabošanu lidostai „Rīga”. Aplūkotais viens KF2004-2006 TEN I projekts turpināja VIA Baltica posmu rekonstrukciju, kā arī iezīmēja attīstību arī austrumu - rietumu koridora virzienā - posmā Jēkabpils-Varakļāni. KF2007-2013 projektos iezīmējas divi apjomīgi projekti TEN-T koridora austrumu-rietumu virzienā: E22 posmā Ludza – Terehova (123,3 miljoni eiro) un E22 posmā Rīga (Tīnūži) – Koknese (227,7 miljoni eiro); kā arī aptuveni 25 nelieli projekti dažādos TEN koridora Latvijas posmos gan rietumu, gan dienvidu, gan austrumu virzienā, tādējādi kopumā turpinot TEN koridora attīstību mūsu valstī, kā arī veicinot kombinēto kravu veidu kustību attīstot autoceļus arī lielāko ostu virzienos.

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

#	Projekta nosaukums	Finansējuma veids	Kopējās projekta attiecināmās izmaksas
Dzelzceļš			
1	2000/LV/16/P/PT/004 Stacijas Rēzekne II pieņemšanas parka būvniecība (Latvijas Austrumu - Rietumu dzelzceļa koridors), kas atrodas Rēzeknes rajonā, Latvijā	ISPA	9,9
2	2004/LV/16/C/PT/002 Austrumu-Rietumu dzelzceļa koridora iecirkņu sliežu ceļa rekonstrukcija	KF 2004-2006	89,4
3	TEN-T dzelzceļa posmu rekonstrukcija un attīstība (Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridora infrastruktūras attīstība un Rail Baltica), Otrā sliežu būvniecība Skrīveri – Krustpils (Rīga – Krustpils iecirknis)	KF 2007-2013	93,4
4	TEN-T dzelzceļa posmu rekonstrukcija un attīstība (Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridora infrastruktūras attīstība un Rail Baltica), Signalizācijas, telekomunikācijas un elektroapgādes sistēmu modernizācija iecirknī Bolderāja 1 - Zaslauks	KF 2007-2013	15,5

#	Projekta nosaukums	Finansējuma veids	Kopējās projekta attiecināmās izmaksas
5	TEN-T dzelzceļa posmu rekonstrukcija un attīstība (Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridora infrastruktūras attīstība un Rail Baltica), Stacijas Bolderāja 2 ar savienojošo ceļu uz Krievu salas termināliem būvniecība	KF 2007-2013	45,6
6	TEN-T dzelzceļa posmu rekonstrukcija un attīstība (Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridora infrastruktūras attīstība un Rail Baltica), Šķirotavas stacijas šķirošanas uzkalna rekonstrukcija	KF 2007-2013	30,6
7	Ilgspējīga sabiedriskā transporta sistēmas attīstība, Rīgas piepilsētas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu sistēmas modernizācija un dīzeļvilcienu ritošā sastāva atjaunošana	KF 2007-2013	204,9
	KOPĀ (ISPA + KF2004-2006 + KF2007-2013)		489,3

Avots: ISPA un KF 2004-2006 projektu dokumentācija, KF2007-2013 apstiprināto projektu saraksts no SM mājas lapas.

Ziņojuma aplūkoti ISPA un KF2004-2006 dzelzceļā projekti bija vērsti uz austrumu-rietumu (turpmāk tekstā – A-R) dzelzceļa koridora infrastruktūras un caurlaides spējas attīstību. Arī KF2007-2013 tiek turpināta šī ievirze paredzot otrā sliežu būvniecību posmā Skrīveri – Krustpils, papildus tam ar trim KF 2007-2013 projektiem tiek veikta Rīgas, kā dzelzceļa transporta mezgla attīstība, kā arī savienojuma nodrošināšana ar Rīgas ostu (Krievu salas termināliem), tādējādi veicinot multimodālo kravu kustību. Kopumā visi šie projekti paaugstina A-R dzelzceļa koridora konkurētspēju reģionā un integrāciju TEN tīklā. Viens projekts KF2007-2013 periodā ir vērsts arī uz pasažieru vilcienu attīstību, veicinot priekšnosacījumus ātrai un stabīlai alternatīvai pasažieru pārvadājumos.

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

#	Projekta nosaukums	Finansējuma veids	Kopējās projekta attiecināmās izmaksas
	Ostas		
1	2005/LV/16/C/PT/001 Pievadceļu rekonstrukcija Ventspils ostas termināliem	KF 2004-2006	28,6
2	2005/LV/16/C/PT/003 Liepājas ostas pievadceļu rekonstrukcija	KF 2004-2006	11,4
3	Lielo ostu infrastruktūras attīstība „Jūras maģistrāļu” ietvaros, Ventspils brīvdostas sauskraavu termināļa būvniecība	KF 2007-2013	15,0
4	Lielo ostu infrastruktūras attīstība „Jūras maģistrāļu” ietvaros, Liepājas ostas padziļināšana	KF 2007-2013	33,5
5	Lielo ostu infrastruktūras attīstība „Jūras maģistrāļu” ietvaros, Pievadceļi Ventspils brīvdostas teritorijā esošajiem termināļiem un industriālajām zonām	KF 2007-2013	28,3
6	Lielo ostu infrastruktūras attīstība „Jūras maģistrāļu” ietvaros, Ventspils brīvdostas infrastruktūras attīstība	KF 2007-2013	24,9

#	Projekta nosaukums	Finansējuma veids	Kopējās projekta attiecināmās izmaksas
7	Lielo ostu infrastruktūras attīstība „Jūras maģistrāļu” ietvaros, Zirņu – Ganību ielu rekonstrukcija un pieslēguma Zemnieku ielai izbūve (Dienvidu pieslēgums Liepājas ostai)	KF 2007-2013	19,4
8	Lielo ostu infrastruktūras attīstība „Jūras maģistrāļu” ietvaros, Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra (Rīga)	KF 2007-2013	149,2
	KOPĀ (ISPA + KF2004-2006 + KF2007-2013)		310,5

Avots: ISPA un KF 2004-2006 projektu dokumentācija, KF2007-2013 apstiprināto projektu saraksts no SM mājas lapas.

Ziņojumā aplūkoti KF2004-2006 projekti bija vērsti uz divu Latvijas lielo ostu – Liepājas un Ventspils ostu pievadceļu un jaunu ostas teritoriju attīstību. Līdzīgus projektus paredzēts turpināt arī KF2007-2013 ietvaros – Liepājas un Ventspils ostās. Papildus tam paredzētas arī investīcijas pašu ostu attīstībā. KF2007-2013 paredzētas arī investīcijas trešajā no Latvijas lielajām ostām – Rīgas ostā. Kopumā investīcijas ir mērķtiecīgi vērstas uz lielo ostu konkurētspējas veicināšanu un sasniedzamības palielināšanu ar dažādiem transporta veidiem, tādējādi stiprinot multimodālo kravu kustību.

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

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

Avots: ISPA un KF 2004-2006 projektu dokumentācija, KF2007-2013 apstiprināto projektu saraksts no SM mājas lapas.

Ziņojumā aplūkotais KF2004-2006 projekts bija vērsts uz pacelšanās un nolaišanās drošības palielināšanu sliktos laika apstākļos un ārkārtas situācijās, kā arī iespējas radīšanu apkalpot lielākus gaisa kuģus, kam nepieciešams garāks skrejceļš. Tas viss kopumā palielināja lidostas „Rīga”, kas ir būtisks TEN-T transporta mezgls, konkurētspēju Eiropas gaisa telpā un radīja priekšnosacījumus kravu un pasažieru plūsmas pieaugumam. Arī KF2007-2013 projekts turpina lidostas infrastruktūras attīstību un konkurētspējas celšanu, veicot investīcijas skrejceļa seguma atjaunošanā, lidjoslas nostiprināšanā, manevrēšanas ceļu izbūvē, precīzās nolaišanās tuvošanās gaismas sistēmas izbūvē, peronu rekonstrukcijā, pretapledošanas apstrādes platformu izbūvē, lietus ūdens un apakšzemes meliorācijas sistēmu rekonstrukcijas turpināšanā, apkalpojošā transporta mazgāšanas angāra izbūvē un atkritumu savākšanas teritorijas izbūvē.

5. IETEKME UZ NOZARI

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

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

Autoceļu nozarē:

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabula 38 parāda, ka autoceļu tīklu uzturēšanā un attīstībā investīcijām ar ES līdzfinansējumu ir liela loma. Tā piemēram, 2010.gadā projekti ar ES līdzfinansējumu veido 35% no finansējums valsts autoceļiem. Kopumā ES līdzfinansējums laika posmā no 2004.-2010.gadam valsts autoceļiem ir bijis

vairāk nekā 400 miljonu latu, no tiem dotajā izvērtējumā aplūkoto projektu ieguldījums – ¼ daļa jeb nedaudz virs 100 miljoniem latu.

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

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

Avots: LVC sniegtā informācija

Tomēr pat ES investīcijas nespēj novērst autoceļu nolietojumu, uzlabot kopējo autoceļu stāvokli un veicināt reģionālo autoceļu sakārtošanu un cietā seguma īpatsvara palielināšanu. Tabula 39 parāda, ka kopš 2005.gada nav izdevies būtiski samazināt ceļu īpatsvaru ar neapmierinošu seguma kvalitāti. Tabula 40 attēlo, ka tiltu nestspējas ziņā situācija ir labāka un tiltu skaits ar neapmierinošiem nestspējas rādītājiem ir samazinājies no 60 līdz 43%. LVC dati liecina, ka bez ārējo donoru investīcijām situācija uz Latvijas ceļiem būt katastrofāla.

Tabula 39 Valsts galveno autoceļu novērtēšanas rezultāti

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

Avots: LVC sniegtā informācija

Tabula 40 Tiltu novērtēšanas rezultāti uz valsts galvenajiem autoceļiem

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

Avots: LVC sniegtā informācija

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

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

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

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

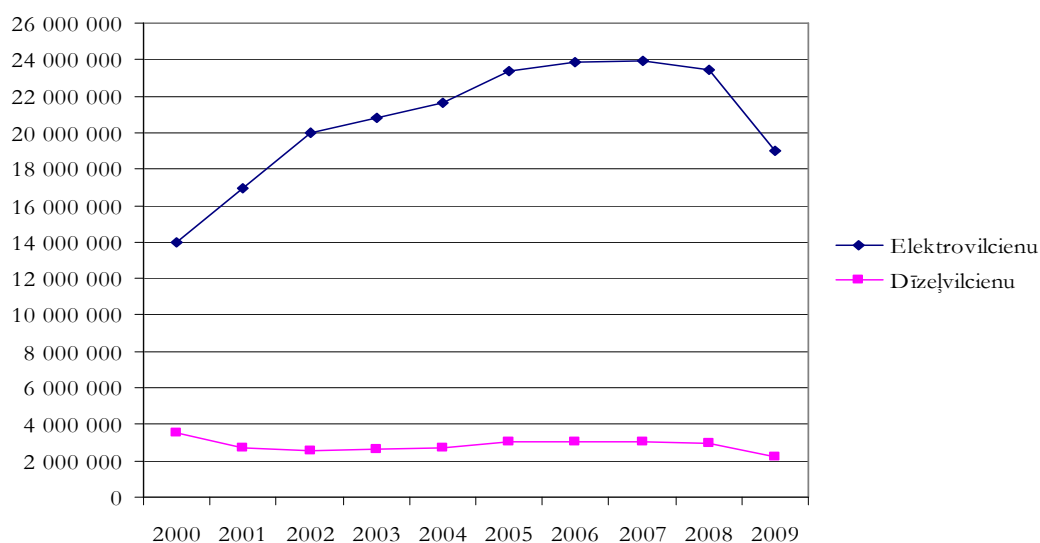
Dzelzceļa infrastruktūras attīstību nosaka tās noslodze, ko raksturo apstrādāto kravu apjomi. Dzelzceļš apstrādā vairāk kā pusi no pārvadāto kravu apjomiem valstī un ap 80% no tiem sastāda pārvadājumi A-R dzelzceļa koridorā uz trim Latvijas ostām. Pēdējo piecu gadu laikā pa dzelzceļu pārvadāto kravu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

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

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

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

Grafiks 5 Elektrovilcienu un dīzeļvilcienu pasažieru skaits sadalījumā pa gadiem



Avots: LDZ sniegtā informācija

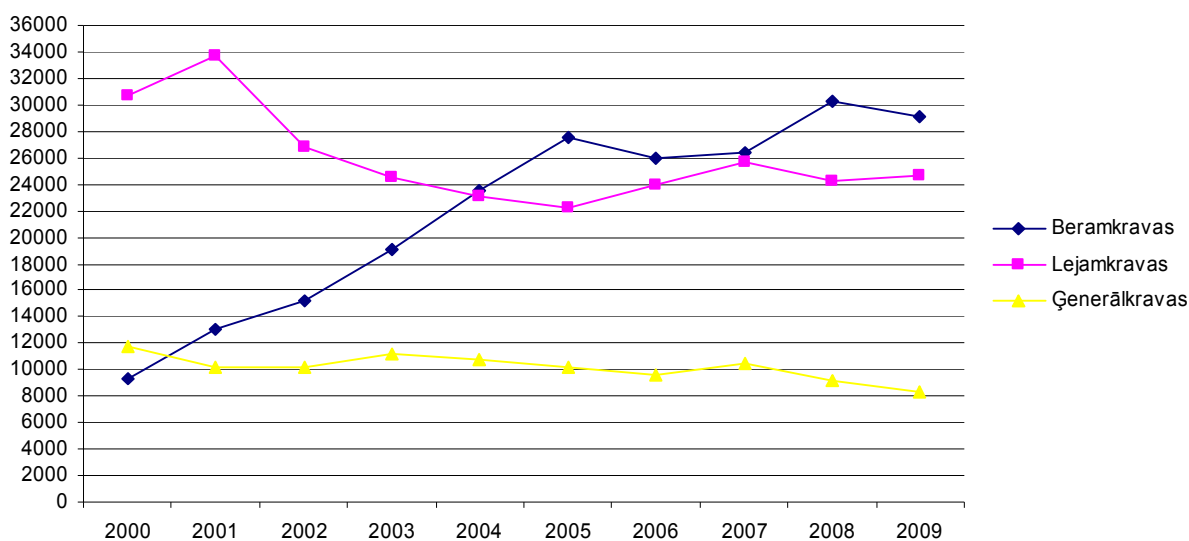
Vienīgais ES finansējums dzelzceļa sabiedrisko pārvadājumu jomā 2000.-2006.gada plānošanas periodā bija ERAF aktivitāte „Rīgas piepilsētas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu ritošā sastāva modernizācija”. Tās ietvaros tika modernizēti 68 elektrovilcienu vagoni, pagarinot to kalpošanas laiku par 15 gadiem,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

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

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

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

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



Avots: Satiksmes ministrija

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

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

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

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

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

Tabula 41 Ventspils ostas kravu un pasažieru apgrozījums

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

Avots: Atbalsta saņēmēja anketa

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

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

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

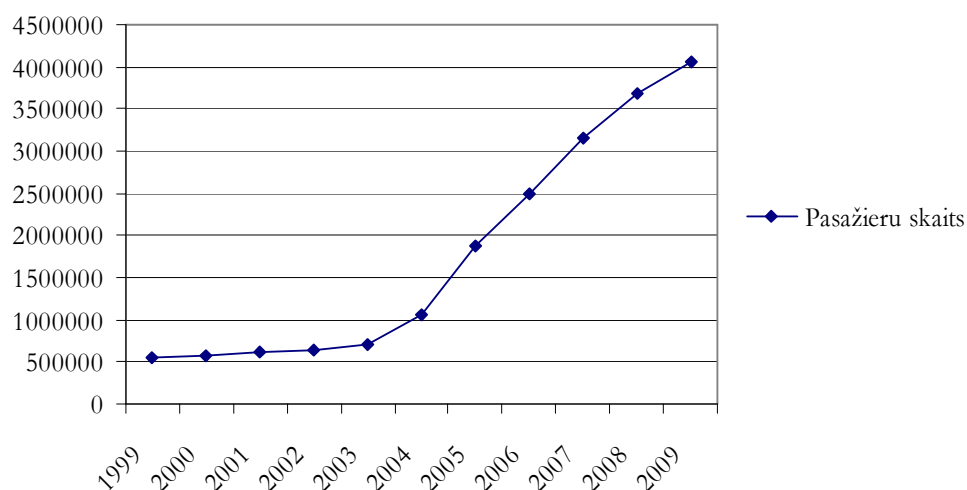
Vēl aplūkojamajā laika periodā ostu apakšnozarē ir veikti šādi ieguldījumi ar ES līdzfinansējumu:

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

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

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

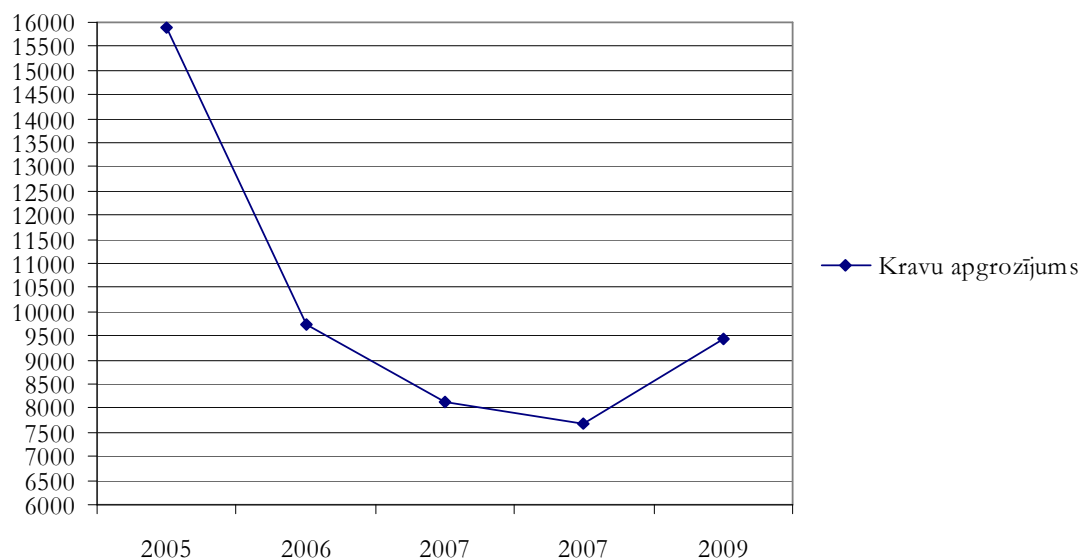
Grafiks 7 Lidostā Rīga apkalpoto pasažieru skaits



Avots: VAS lidosta „Rīga” sniegtā informācija

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

Grafiks 8 Lidostas „Rīga” kravu apgrozījums, tonnās



Avots: Atbalsta saņēmēja anketa

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

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

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

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

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

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

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

ENERĢĒTIKAS SEKTORS

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

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

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

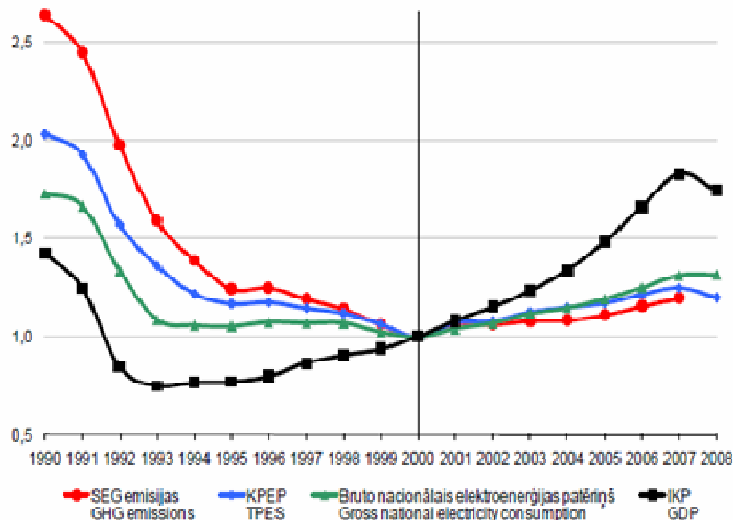
- veicināt jaunu enerģijas ražošanas jaudu izveides attīstību Latvijā ar mērķi palielināt vietējo elektroenerģijas ražošanu no 70% uz 90% no kopējā elektroenerģijas patēriņa. Īpašs atbalsts ir paredzēts izkliegtās enerģijas ražošanai, īpaši CHP (combined heat and power) attīstībai;
- atjaunojamo enerģijas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

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

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

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

Grafiks 9 Enerģētikas, ekonomikas un vides kvalitātes rādītāju mijiedarbība*



* Atskaites punkts ir 2000. gads, kurā visiem attēlotajiem rādītājiem relatīvā vērtība ir 1
Reference year is 2000 – relative value for all indexes is 1

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

Tabula 42 Ar enerģētiku saistītie indikatori

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

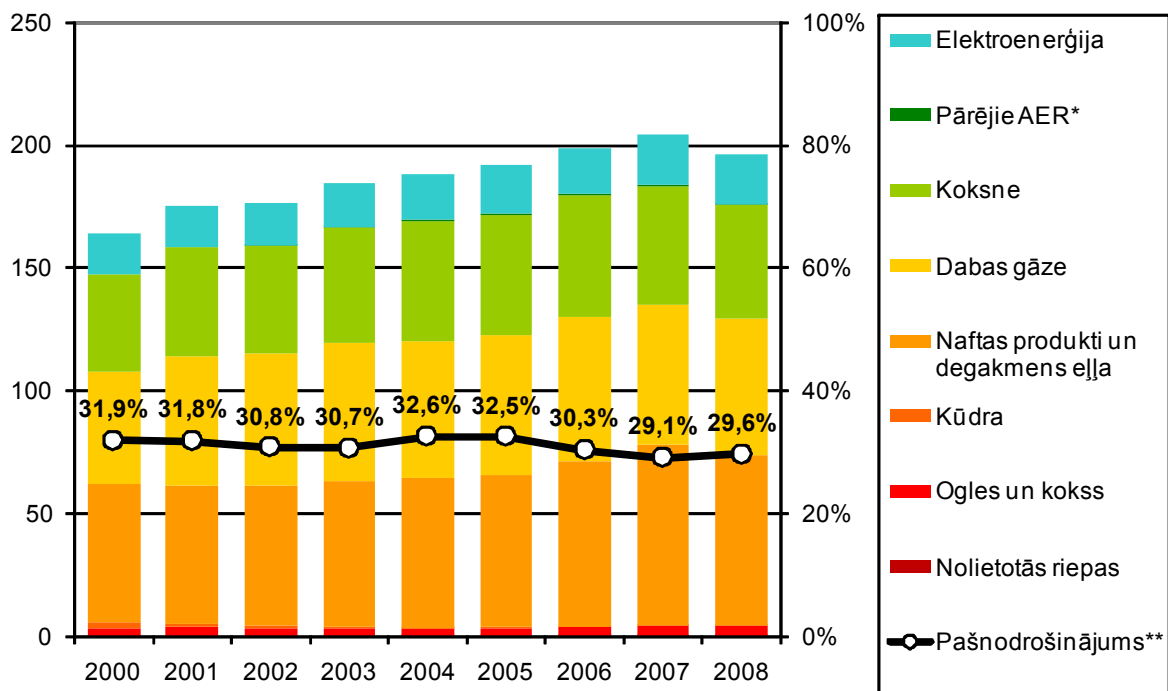
	Latvija						ES=27
	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2007
Salmi				0,01	0,02	0,01	
Biogāze		0,30	0,34	0,32	0,32	0,37	
Atkritumu poligona biogāze		0,24	0,25	0,23	0,22	0,28	
Notekūdeņu dūņu biogāze		0,06	0,10	0,09	0,09	0,09	
Bioetanols				0,13	0,31	0,31	
Biodīzeļdegviela			0,08	0,25	0,34	1,05	
Elektroenerģija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

*Kopējais primāro energoresursu patēriņš

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

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

Grafiks 10 Primāro energoresursu patēriņa izmaiņu tendences



* Salmi, biogāze, bioetanols, biodīzeļdegviela

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

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

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

- kopējais elektroenerģijas patēriņš Latvijā 2007. un 2008.gados ir nedaudz virs 20PJ un vietējās elektroenerģijas ražošana 2008.gadā bija 55,6% no kopējā patēriņa. Vietējās elektroenerģijas ražošanas jaudas nav tikušas līdzī kopējā patēriņa pieaugumam, t.i., patēriņš laika posmā no 2000. līdz 2008.gadam ir pieaudzis par 23,4%, kamēr vietējās elektroenerģijas ražošanas jaudas tikai par 12,2%. Līdz ar to uzstādītais mērķis nav sasniegts. Tiesa gan mērķim nebija pakārtots gads, kad tas būtu jāsasniedz. Tomēr tendence ir pretēja uzstādītajam mērķim – saražotās vietējās elektroenerģijas īpatsvars kopējā elektroenerģijas patēriņā ir samazinājies, nevis palielinājies;
- kas attiecas uz izkliedētās enerģijas ražošanu, tad aplūkojamajā periodā ir ievērojami pieaugušas to saražotās jaudas – no 181 GWh 2000.gadā līdz 712 GWh 2008.gadā, kas ir aptuveni četrkārtīgs pieaugums un kas nozīmē, ka acīmredzami īpašais atbalsts izkliedētās enerģijas ražošanai ir „nostrādājis”;
- lai arī absolūtos skaitļos elektroenerģija, kas ražota, izmantojot atjaunojamus energoresursus (AER-E) ir nedaudz palielinājusies (no 2823 GWh 2000.gadā uz 3212 GWh 2008.gadā), tomēr ņemot vērā daudz straujāko kopējā elektroenerģijas patēriņa pieaugums aplūkotajā laika periodā (no 5922 GWh 2000.gadā uz 7794 GWh 2008.gadā), tad AER-E kopējā elektroenerģijas bilanci 2008.gadā sastāda vairs tikai 41%, 47% 2000.gadā vietā, un maz ticams, ka uzstādītais indikatīvais mērķis 2010.gadā sasniegt 49% elektroenerģijas ražošanu no AER būs panākts;
- Latvija bija pirmā no Baltijas valstīm, kura 2007.gada 1.jūlijā atvēra savu elektroenerģijas tirgu. Sākot ar 2010.gada 1.janvāri apstākļi un tiesiskais regulējums Lietuvas elektroenerģijas tirgū rada jaunas iespējas uzņēmumiem piedalīties elektroenerģijas tirgū un tas beidzot ir sācis atvērties arī praksē. Igaunija sper tikai pirmos soļus tās elektroenerģijas tirgus liberalizācijā;
- 2009.gada pavasarī Baltijas valstu premjerministri parakstīja kopīgu deklarāciju par Baltijas enerģētikas tirgus izveides principiem un nepieciešamo rīcību. Deklarācija paredz atvērta un caurskatāma Baltijas elektrības tirgus izveidi un integrāciju Ziemeļu elektrības tirgū, kā to paredz Eiropas Savienības likumdošana.
- par Latvijas dalību savstarpējo sakaru projektos starp Igauniju un Somiju un Lietuvu – Poliju “Enerģijas tilts”, kas jau ir iekļauts ES TEN-E programmas projektu sarakstā, nav informācijas;
- Latvija ir pārņēmusi visas ES direktīvas, kas attiecas uz enerģētikas sektoru un tā regulāciju, tomēr, kā lēma Saeima 2009.gada 3.decembrī, dabasgāzes tirgus liberalizācija Latvijā ir atlikta līdz 2014.gada 4.aprīlim.

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

1. paaugstināt energoapgādes drošumu:

- radot apstākļus elektroenerģijas ģenerēšanas pašnodrošinājuma pieaugumam;
- sekmējot pašnodrošinājuma ar primārajiem energoresursiem pieaugumu;
- veicinot primāro enerģijas resursu piegāžu dažādošanu;
- novēršot Baltijas elektroenerģijas tirgus izolāciju (pašlaik Baltijas valstīm vērā ņemami elektroenerģijas savienojumi ir ar Krieviju, Baltkrieviju un Somiju, taču, lai Baltijas valstis iekļautos ES enerģijas tirgū, nepieciešams izveidot starpsavienojumus ar Poliju, Zviedriju un papildus savienojumu ar Somiju (Estlink-2));

2. nodrošināt iedzīvotājiem enerģijas pieejamību un pietiekamību, pilnveidojot enerģijas apgādes infrastruktūru un plaši realizējot enerģijas efektivitātes pasākumus patērētāju sektorā;
3. saglabāt un palielināt atjaunojamo energoresursu efektīvu izmantošanu un enerģijas ražošanu koģenerācijas procesā.

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

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

Aplūkotajos projektos vienīgā saistība ar enerģētikas sektoru ir biogāzes savākšanas un pārveides elektroenerģijā uzsākšana Ziemeļvidzemes un Liepājas SAA reģionu projektos. Projektu ietvaros ir izveidotas sistēmas, kuras ļauj atgūt un izmantot biogāzi ražojot elektroenerģiju. 2010.gadā tiek prognozēts saražot aptuveni 3,6 GWh. Biogāzes ražošana un pārveide elektroenerģijā veido papildu ieņēmumus attiecīgajās atkritumu saimniecībās kopumā virs 500 tūkstošiem latu gadā un ļauj samazināt kopējo pakalpojumu sniegšanas tarifu vai arī atbrīvot līdzekļus turpmākai saimniecības attīstībai. Tādejādi daļēji šajos projektos ieguldītos 8,44 miljonus eiro ES finansējumu var uzskatīt kaut arī par nelielu, tomēr ieguldījumu enerģētikas nozarē.

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

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

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

SECINĀJUMI

1. Attiecībā uz KF ID 2004.-2006.gada plānošanas periodam iekļauto vides direktīvu sasniegšanu var secināt, ka aplūkoto projekti ir veicinājuši to prasību izpildi:

- **Padomes 1998.gada 3.novembra Direktīva 98/83/EK par dzeramā ūdens kvalitāti**
 - **Liepājā** un **Daugavpilī** dzeramā ūdens kvalitāte pirms padošanas centralizētajā ūdensapgādes sistēmā atbilda direktīvas prasībām jau pirms KF projekta īstenošanas.
 - **Olainē, Jaunolainē** un **Ventspilī** ir nodrošināta direktīvas prasībām atbilstoša dzeramā ūdens sagatavošana padevei centralizētajā ūdensapgādes tīklā.
 - **Rīgā** joprojām tā dzeramā ūdens kvalitāte, kas tiek piegādāta no Baltezera ūdensgūtnes (apmēram 18% no kopējā ūdens apjoma) neatbilst direktīvas prasībām attiecībā uz Mn koncentrāciju. Saskaņā ar VIDM akceptēto TEP un iesniegto projekta iesniegumu ūdenssaimniecības attīstības projekta IV kārtai, ir plānots nodrošināt atbilstību direktīvas prasībām pilnā apjomā līdz 2012.gadam. Līdz ar to Rīgas pilsētā direktīvas prasības nav ieviestas pilnā apjomā saskaņā ar noteikto termiņu (2008. gada 31. decembris).
 - **Jelgavā** dzeramā ūdens kvalitāte neatbilst direktīvas prasībām attiecībā uz dzelzs un sulfātu koncentrāciju. ISPA projektā netika paredzēta komponente, kuras īstenošana nodrošinātu dzeramā ūdens kvalitātes atbilstību direktīvas prasībām, jo bija nepieciešams veikt ūdensgūtnes hidroģeoloģisko izpēti un citas darbības ūdens atdzelžošanas stacijas būvniecībai. Saskaņā ar VIDM sniegto informāciju Jelgavas ūdenssaimniecības attīstības projekta II kārtā ir paredzēta dzeramā ūdens attīrīšanas stacijas būvniecība. Šo projektu plānots pabeigt līdz 2012.gada III ceturksnim, līdz ar to pastāv risks, ka Jelgavas pilsētā netiks nodrošināta direktīvas prasību izpilde noteiktajā termiņā, t.i. līdz 2011.gada 31.decembrim.
- **Padomes 1991.gada 21.maija Direktīva 91/271/EEK par pilsētu notekūdeņu attīrīšanu**
 - Īstenojot ISPA un KF projektus, direktīvas pamatprasības par notekūdeņu izplūdes rādītāju (BSP5, KSP, SV, P, N) koncentrāciju tiek izpildītas **Ventspilī, Jelgavā, Daugavpilī, Liepājā un Jaunolainē**.
 - Neskatoties uz NAI rekonstrukciju **Rīgā**, nav nodrošināta atbilstība attiecībā uz slāpekļa koncentrāciju izplūdē. SIA „Rīgas ūdens” ir izstrādājis programmu pasākumu veikšanai, lai nodrošinātu pilnu atbilstību direktīvas prasībām attiecībā uz notekūdeņu attīrīšanu līdz 2012.gadam. Līdz ar to šajā pilsētā nav nodrošināta atbilstība direktīvas prasībām saskaņā ar noteikto pārejas periodu, t.i. līdz 2008. gada 31. decembrim.
 - Saskaņā ar SIA „Olaines ūdens un siltums” sniegto informāciju **Olainē** 2010.gadā notekūdeņu izplūdes rādītāji īslaicīgi neatbilda kvalitātes prasībām attiecībā uz fosforu: Pkop 0,127 -3.55 mg/l (norma 2 mg/l).
- **Padomes Direktīva 1999/31/EK (1999.gada 26.aprīlis) par atkritumu poligoniem**

Īstenojot TS iekļautos septiņus atkritumu apsaimniekošanas projektus ir izbūvēti 5 direktīvas prasībām atbilstoši sadzīves atkritumu apglabāšanas poligoni un rekonstruēta 1 sadzīves atkritumu izgāztuve atbilstoši direktīvas prasībām kopumā nodrošinot kvalitatīvu atkritumu

apsaimniekošanas pakalpojumu pieejamību aptuveni 715 000 Latvijas iedzīvotāju. Izbūvēts arī 1 bīstamo atkritumu apglabāšanas poligons. Projektu ietvaros ir rekultivētas 159 normatīvo aktu prasībām neatbilstošas sadzīves atkritumu izgāztuves (kopējā platība ~242 ha), izveidoti 797 atkritumu dalītās vākšanas punkti, 2 kompostēšanas laukumi, 7 sadzīves bīstamo atkritumu savākšanas punkti un 3 atkritumu pārkraušanas-šķirošanas stacijas.

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

Kaut arī projektu tiešais mērķis nav bijis šīs direktīvas prasību ieviešana, īstenojot dalītās atkritumu vākšanas komponentes sešos TS iekļautos projektos ir veicināta arī izlietotā iepakojuma atkārtota atgriešana aprītē (visos aplūkojamajos atkritumu apsaimniekošanas projektos izņemot 2006/LV/16/C/PE/001 „Sadzīves atkritumu apsaimniekošana Ziemeļvidzemē II kārtā”, kur bija tikai viena iekārta).

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

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

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

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

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

Ūdenssaimniecība

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

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

Atkritumu apsaimniekošana

- Divi aplūkoti KF projekti (Ziemeļvidzeme II un Bīstamo atkritumu saimniecības I kārtā) ir ar specifiskiem mērķiem un tiem nav atbilstošu ISPA projektu, ar ko veikt salīdzinājumu. Abi šie projekti ir sasnieguši visus tiem izvirzītos mērķus.
- Pieci projekti, kas saistās ar sadzīves atkritumu saimniecību izveidi - 2 ISPA (Ziemeļvidzeme I, Liepājas novads) un 3 KF projekti (Zemgales, Malienas, Piejūras reģioni) ir līdzīgi pēc savas būtības un mērķiem. Visu šo projektu ietvaros bija paredzēts izveidot videi draudzīgu un ekonomiski patstāvīgu atkritumu apsaimniekošanas sistēmu saskaņā ar nacionālās likumdošanas un EK regulu prasībām, kā arī vairums projektos veicamās aktivitātes ir līdzīgas. Līdz ar to šos projektus ir iespējams salīdzināt savā starpā.
- **ISPA projekti ir sasnieguši visus tiem uzstādītos mērķus**, savukārt 3 KF projektu (Zemgales, Malienas, Piejūras reģioni) sakarā **pastāv bažas par izveidoto poligonu ekonomisko ilgtspēju pie spēkā esošajiem tarifiem, jo faktiskais tajos apglabāto atkritumu apjoms ir ievērojami mazāks nekā tarifu aprēķinos plānotais.**
- No KF projektiem vienīgi Piejūras SAA reģiona projektam ir arī vēl viena cita KL uzstādītā mērķa neizpilde - bija paredzēts, ka ar apmācību programmu par atkritumu apsaimniekošanas jautājumiem iedzīvotājiem un mazajiem komercuzņēmumiem tiks veicināts atkritumu apsaimniekošanas pakalpojumu pieejamības pieaugums, bet projekta ietvaros finanšu trūkuma dēļ apmācības nav veiktas.

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

- Aplūkotajiem KF ostu un lidostas projektiem nav atbilstošu Ziņojumā aplūkotu ISPA projektu līdz ar to salīdzinājums nav iespējams.
- Analizētie ISPA un KF dzelzceļa projekti arī ir katrs ar saviem specifiskiem mērķiem un veicamajām aktivitātēm (ISPA – šķirošanas parka izbūve vienā vietā Rēzeknē, savukārt KF projekts vērsts uz sliežu ceļu nomaiņu garākā posmā). Līdz ar to salīdzinājums tiešā veidā nav iespējams. Abu projektu kopīgā iezīme ir tā, ka tie palīdz palielināt Latvijas dzelzceļa sistēmas konkurētspēju tranzītkravu tirgū, palielinot caurlaides spēju A-R koridorā.
- ISPA un KF autoceļu projektiem ir līdzīgi mērķi un tos iespējams salīdzināt savā starpā. Gan ISPA, gan KF projekti ir sasnieguši visus savus mērķus, kas saistās ar ceļu un tiltu nestspējas palielināšanu, ceļa seguma uzlabošanu un ar to saistīto transportlīdzekļu ekspluatācijas un laika izmaksu samazinājumu, kā arī papildinot infrastruktūras objektu mūžu un atbīdot laiku, kad būs nepieciešama periodiskie remontdarbi, ir samazinātas to uzturēšanas izmaksas.

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

5. Mērķu izpildes efektivitāte

Ūdenssaimniecība

- Visi trīs ISPA projekti nav izpildījuši 2-3 FM uzstādītos mērķus.
- KF projektiem situācija ir labāka - divi projekti ir pilnībā sasnieguši visus KL uzstādītos mērķus, viens projekts nav sasniedzis 1 mērķi (Ventspils II, kur mērķis bija uzstādīts augstāks nekā ir direktīvas prasības, līdz ar to atbilstība direktīvām joprojām ir spēkā), divi projekti nav izpildījuši 2-3 mērķus.

Atkritumu apsaimniekošana

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

Transports

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

6. Attiecībā uz projektu administratīvo efektivitāti:

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

	uzsākšanas termiņu nobīde	beigu termiņu nobīde		plānotais ilgums	faktiskais ilgums	ilguma nobīde
iepirkumi*	n/a	n/a		n/a	37,3	n/a
būvdarbi**	11,5	15,0		32,2	35,7	3,5
kopējais termiņš	-0,4	11,0		50,2	61,7	11,5

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

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

Avots: Konsultanta aprēķins

- Visu aplūkoto ISPA un KF vides un transportu būvdarbu vidējais faktiskais ilgums ir aptuveni trīs gadi (35,7 mēneši). Kopumā būvdarbi uzsākušies aptuveni gadu vēlāk un noslēgušies piecpadsmit mēnešus vēlāk nekā plānots.

- Projektu vidējais kopējais ilgums ir aptuveni pieci gadi (61,7 mēneši), kas ir aptuveni par gadu ilgāk nekā vidējais rādītājs saskaņā ar aplūkoto projektu FM un KL paredzēto.
- Būvdarbu un projekta kopējo termiņu atkāpju iemesli aprakstīt iepriekš pie vides un transporta projektu laika nobīžu analīzes.

7. Izmaiņas ISPA projektu kopējā finansējumā

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

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

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

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

Avots: Konsultanta vērtējums uz projektu dokumentācijas pamata

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

8. Izmaiņas KF projektu kopējā finansējumā

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

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

Avots: Konsultanta vērtējums uz projektu dokumentācijas pamata

- Salīdzinot ar KL apstiprināto, kopējās izmaksas pieaugušas par 161,9 milj. eiro jeb 31%, attiecināmās - par 117,0 milj. eiro jeb 127%, KF līdzfinansējums samazinājies par 6,8 milj. eiro jeb 2%.
- Kopējo un attiecināmo izmaksu pieaugums veidojas sadārdzinājumu dēļ gan KF līdzfinansētajos vides, gan arī transporta projektos. KF līdzfinansējuma samazinājums rodas izmaiņu dēļ TEN I autoceļu projektā.

- KF projektu sadārdzinājums ir galvenokārt skaidrojams ar to, ka vairums būvdarbu tika veikti laika posmā 2006.-2009.gadam, kas nozīmē, ka iepirkumu konkursi tika rīkoti vēl pirms ekonomiskās krīzes, kad tautsaimniecībā bija pārkaršana, straujš būvdarbu, materiālu un darbaspēka izmaksu kāpums un turpmākas augšupejošu cenu gaidas.

9. ISPA un KF projektu kopējā finansējuma izmaiņu salīdzinājums

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

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

Avots: Konsultanta vērtējums uz projektu dokumentācijas pamata

- Salīdzinot ar FM un KL apstiprināto, kopējās izmaksas pieaugušas par 265,0 milj. eiro jeb 38%, attiecināmās - par 190,4 milj. eiro jeb 133%, bet aplūkoto projektu ISPA un KF kopējais līdzfinansējums pieaudzis tikai nedaudz – par 10,9 milj. eiro jeb 2%;
- Salīdzinoši nelielais ISPA un KF kopējā līdzfinansējums pieaugums skaidrojams ar to, ka ES līdzfinansē tikai daļu no būvniecības, materiālu un darba algu radītā projekta attiecināmo izmaksu sadārdzinājuma, bet pārējo sedz atbalsta saņēmējs un/vai valsts no saviem līdzekļiem. Kā arī jāmin tas, ka kopējos datus ietekmē iepriekš aprakstītais KF līdzfinansējuma ietaupījums TEN I autoceļu projektā.
- Kopējā aplūkoto projektu klāstā, skatoties pēc gala naudas plūsmas attiecināmām izmaksām ap 42% jeb 325,7 milj. eiro veido vides projekti un 58% jeb 447,1 milj. eiro transporta projekti;
- Attiecināmo izmaksu sadārdzinājums nedaudz straujāks ir bijis transporta projektiem – 138% pret 126% vides projektiem. Ņemot vērā transporta projektu lielāko īpatsvaru, absolūtos skaitļos izteiktais attiecināmo izmaksu sadārdzinājums transporta projektiem bijis gandrīz divas reizes lielāks 122,7 milj. eiro pret 67,7 milj. eiro vides projektiem.

10. Projektu vienību izmaksas

Ūdenssaimniecība

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

Atkritumu apsaimniekošana

- Apskatīto projektu ietvaros vidēji viens iedzīvotājs ir saņēmis 75 latu ieguldījumu un 50 latu no tiem segti no ES līdzekļiem
- Bijušo izgāztuvju rekultivācijas izmaksas ir līdzīgas dažādos projektos un sastāda aptuveni 35 tūkstošus latu uz hektāru.
- Atkritumu poligonu izveidošanas izmaksas svārstās no 0,5 līdz 1,5 miljoni latu par hektāru. Būtiskākais atšķirību iemesls ir poligona kopējā platība, kur lielāka platība ļauj samazināt izmaksas uz noglabājamo vienību.
- Poligonu izveidē izlietotie līdzekļi sastāda būtisku daļu no kopējām apglabāšanas izmaksām un tādēļ ES atbalsts ir būtisks faktors kopējo apglabāšanas tarifu lēnākai paaugstināšanai. Vidēji projektos ieguldīti gandrīz 10 latu uz katru nākamo 20 gadu laikā apglabājamo tonnu, no kā 6,6 latus sedz ES finansējums, turpretī vidējais tarifs šobrīd ir 17 latus par apglabāto tonnu.

Transports

- Vidēji viens autoceļa kilometrs ir izmaksājis 1,86 miljoni latu rēķinot 2009.gada cenās - ceļu izmaksas svārstās no 0,6 līdz 4 miljoniem latu (pēdējais Saulkrastu apvedceļam, kurš tika būvēts no nulles) atkarībā no ceļa sarežģītības pakāpes, pārvadu un krustojumu skaita. ES projektos vidēji viena autoceļu kilometra izbūve no nulles izmaksā 5,32 miljonus latu, kas vidēji ir augstākas izmaksas.
- Vidēji viena kilometra dzelzceļa sliežu rekonstrukcija aplūkotajā vienā projektā, kur ir notikusi sliežu rekonstrukcija izmaksāja 269 000 latu uz vienu kilometru.

11. Galvenie sociāli ekonomiskie ieguvumi ir šādi:

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

Ūdenssaimniecība

- Kvalitatīvu ūdens un kanalizācijas pakalpojumu nodrošinājums projektos atbalstīto pilsētu iedzīvotājiem - 550 miljoni latu vērtējumā, kas sastāda vairāk nekā 570 latu uz vienu iedzīvotāju – to, kas attiecīgā projektu pilsētā ir pieslēgts ūdens un kanalizācijas sistēmai (960 000 iedzīvotāju dotajā izvērtējumā aplūkotajos projektos).
- Salīdzinoši zemāki tarifi par ūdenssaimniecības pakalpojumiem - pateicoties ES atbalstam ūdenssaimniecības pakalpojumu tarifs to lietotājiem var būt zemāks vidēji par 17% nekā tad, ja investīcijas būtu jāveic bez ES atbalsta - sākot no 7% zemāka tarifa Rīgā līdz pat 60% zemākam tarifam Olainē.
- Ūdens resursu ietaupījums - samazināti ūdens zudumi gan ūdens apgādes tīklos, gan infiltrācijas apjoms notekūdeņu tīklos un ieviešot ūdenssaimniecību infrastruktūras uzlabojumus ir veicināta „piesārņotājs maksā” principa ievērošana. Tā kā tarifos daļēji vai pilnīgi tiek iekļautas izmaksas, kas saistās ar infrastruktūras nolietojumu, tarifi pieaug un iedzīvotāji vairāk pievērš uzmanību ūdens resursu ekonomijai un samazina patērēto ūdens apjomu.

Atkritumu saimniecība

- Kvalitatīvas atkritumu apsaimniekošanas sistēmas pakalpojumu nodrošinājums SAA reģionu iedzīvotājiem - aplūkotajos atkritumu saimniecības projektos KF ieguldījums ir bijis 36 miljoni latu 2009.gada salīdzināmās cenās, kas sastāda 50 latu uz vienu iedzīvotāju attiecīgajos piecos SAA reģionos ar iedzīvotāju kopskaitu 715 000.
- Salīdzinoši zemāki tarifi par atkritumu apsaimniekošanas pakalpojumiem - pateicoties ES atbalstam, atkritumu apsaimniekošanas pakalpojumu tarifs to lietotājiem attiecībā uz aplūkotajiem projektiem var būt zemāks vidēji par 66% nekā tad, ja investīcijas būtu jāveic bez ES atbalsta – sākot no 25% Ziemeļvidzemes SAA līdz pat 127% Piejūras SAA.
- ES finansējuma pieejamība atkritumu apsaimniekošanas jomā darbojas arī kā SAA sakārtošanas motivators, lai no kopumā 558 atkritumu izgāšanas vietām, izkaisītām pa visu valsti, lielākoties bez jebkādu vides prasību ievērošanas, pārietu uz 12 poligoniem, kur tiek kontrolēts gruntsūdeņu un gaisa piesārņojums, atgūti otrreiz izmantojami materiāli un biogāze.
- Otrreiz izmantojamos materiālu atgūšana veido papildu ieņēmumus attiecīgajās atkritumu saimniecībās kopumā virs 280 tūkstošiem latu gadā un ļauj samazināt kopējo pakalpojumu sniegšanas tarifu vai arī atbrīvot līdzekļus turpmākai saimniecības attīstībai.
- Biogāzes ražošana un pārveide elektroenerģijā veido papildu ieņēmumus attiecīgajās atkritumu saimniecībās kopumā virs 500 tūkstošiem latu gadā un ļauj samazināt kopējo pakalpojumu sniegšanas tarifu vai arī atbrīvot līdzekļus turpmākai saimniecības attīstībai.
- Aplūkoto projektu ietvaros ir rekultivētas 159 bijušās izgāztuves ar kopējo platību 242 ha.

Transports

- kopējie ieguvumi sabiedrībai no autoceļu projektiem ir aptuveni 300 miljoni latu nākamajos 20 gados jeb 15 miljoni gadā:
 - ceļā patērētā laika samazinājums (kopā braucējiem ietaupot gandrīz 2 miljonus stundas gadā, kas ir vērtējams kā 80 miljonu latu ieguvums 20 gadu laikā);
 - automašīnu nolietojuma samazinājums, braucot pa labāku segumu (kopā braucēji ietaupīs 197 miljonus latu nākamo 20 gadu laikā);

- negadījumu riska samazinājums braucot pa labāku segumu un drošākiem krustojumiem (kopā samazinātais CSNg zaudējumu apjoms sastāda gandrīz 23 miljonus latu, nākamo 20 gadu laikā);
- autoceļu projektu īstenošana ir ļāvusi LVC iekonomēt līdzekļus regulārajiem uzturēšanas darbiem aptuveni 12,98 miljonu latu LVL apmērā, taču jaunu ceļu izbūve un esošo paplašināšana prasīs papildu 6,23 miljonu latu uzturēšanas izmaksu nākamo 20 gadu laikā.

12. Attiecībā uz projektu pēctecību / sinerģiju var secināt:

- Par pēctecību var runāt tikai vides projektiem, kur investīcijas notiek viena un tajā pašā objektā, savukārt, ņemot vērā, ka katrs transporta projekts tiek veikts citā fiziskā lokācijā un tiem lielākoties nav viennozīmīgi nosakāma vienam no otra izrietoša hronoloģiskā secība, tad transporta projektiem netiek analizēta pēctecība, bet gan to sinerģija jeb papildinātība.
- Visiem vides projektiem, kuri norisinās vairākās kārtās ir konstatēts, ka problēmas tiek risinātas loģiskā secībā pamatojoties uz tehniskiem apsvērumiem, pieejamiem finanšu līdzekļiem, pašvaldības prioritātēm un vides ieguvumiem. Projekta mērķi ir definēti loģiskā secībā, viens otru papildina un nenonāk pretrunā.
- Attiecībā uz transporta projektiem ir konstatēts, ka visi Latvijas ISPA un KF projekti ir vērsti uz TEN-T tīkla attīstību Latvijā un integrāciju kopējā Eiropas transporta koridorā. Līdz ar to tie ir uzskatāmi par savstarpēji papildinošiem. Investīcijas ir mērķtiecīgi vērtas uz TEN-T koridoru attīstību – VIA Baltica, A-R koridors, lielo ostu sasniedzamība, lidostas attīstība.

13. Ietekme uz nozari

Ūdenssaimniecība

- Kopumā ar ES fondu atbalstu ir izbūvētas 112 jaunas un rekonstruētas 39 dzeramā ūdens sagatavošanas stacijas, tai skaitā aplūkojamo projektu ietvaros ir izbūvēta viena jauna un divas rekonstruētas dzeramā ūdens sagatavošanas stacijas. Ūdensapgādes tīkli ir paplašināti 377 km un rekonstruēti 235 km garumā. Aplūkojamo projektu ieguldījums ūdensapgādes tīklu attīstībā ir attiecīgi 102 km paplašināti un 101 km rekonstruēti tīkli.
- Ieguldot ES fondu, valsts budžeta, pašvaldību un projektu saņēmēju līdzekļus ir izbūvētas 88 jaunas NAI, savukārt 61 NAI ir rekonstruēta. Kanalizācijas tīkli ir paplašināti par 418 km un rekonstruēti 251 km garumā. Aplūkojamo projektu ietvaros ir izbūvētas 4 jaunas un rekonstruētas 2 esošās NAI. Ir paplašināti kanalizācijas tīkli par 191 km un rekonstruēti 90 km esošo kanalizācijas tīklu.
- Aplūkojamo projektu īstenotāji kopumā 2009.gadā ir vismaz pusi no CSP norādītā ūdens patēriņa un savākuši apmēram tikpat daudz notekūdeņu.

Atkritumu apsaimniekošana

- Piesaistot ES līdzekļus ir rekultivētas 296 normatīvo aktu prasībām neatbilstošas atkritumu izgāztuves, viena izgāztuve ir rekonstruēta atbilstoši normatīvo aktu prasībām. Aplūkojamo projektu ietvaros ir rekultivētas 159 izgāztuves un 1 izgāztuve ir rekonstruēta.
- ISPA un KF projektu ietvaros ir izbūvēti 9 sadzīves atkritumu poligoni, rekonstruēta 1 izgāztuve atbilstoši normatīvo aktu prasībām, tai skaitā, 5 poligoni aplūkojamo projektu ietvars, kā arī izbūvēts viens bīstamo atkritumu apglabāšanas poligons.

- Kopumā ES projektu ietvaros ir izveidotas 10 kompostēšanas laukumi, tai skaitā aplūkojamo projektu ietvaros – 3.
- Īstenojot KF un ERAF projektus ir izveidoti 945 atkritumu dalītās vākšanas punkti, tai skaitā aplūkojamo projektu ietvaros – 797 punkti.
- 2009.gadā TS iekļauto projektu ietvaros ar ISPA un KF līdzekļiem uzbūvētajos ES prasībām atbilstošajos poligonos tika noglabātas 161 368 tonnas atkritumu jeb 21,8 % no visu 2009.gadā apglabāto atkritumu apjoma.

Transports

- 2010.gadā projekti ar ES līdzfinansējumu veido 35% no finansējums valsts autoceļiem. Kopumā ES līdzfinansējums laika posmā no 2004.-2010.gadam valsts autoceļiem ir bijis vairāk nekā 400 miljonu latu, no tiem dotajā izvērtējumā aplūkoto projektu ieguldījums – ¼ daļa jeb nedaudz virs 100 miljoniem latu.
- Līdz šim nozīmīgākais ES līdzfinansēto investīciju mērķis autoceļos bija VIA Baltica ceļš. Investīciju fokuss bija tiltu kā ceļu tīkla atslēgas elementu nestspējas palielināšana un autoceļu seguma uzlabošana atbilstoši ES standartu prasībām.
- Kopumā izvērtējumā aplūkoto projektu ietvaros ir rekonstruēti 161,14 km valsts galveno autoceļu, kas ir ~10% no valsts galveno autoceļu kopgaruma, kamēr ar ERAF finansējumu iepriekšējā plānošanas perioda ietvaros ir rekonstruēti vēl aptuveni tikpat daudz ceļu km - 159,49 km jeb 3% no reģionālo autoceļu kopgaruma. Kas attiecas uz tiltu nestspējas paaugstināšanu atbilstoši ES normatīvajām slodzēm, tad aplūkojamie projekti ir devuši savu ieguldījumu izbūvējot un rekonstruējot 26 tiltus un gājēju tuneļus.
- Aplūkojamie projekti ir devuši savu artavu CSNg samazināšanā. Kopējais CSNg samazinājums autoceļu posmos pēc projektu ieviešanas ir vidēji 40 negadījumi gadā.
- Piesaistītais ES līdzfinansējums A-R dzelzceļa koridorā ir ļāvis palielināt maksimālo kravas vilcienu kustības ātrumu visos A-R dzelzceļa iecirkņos līdz 80 km/h. 2000.gadā atsevišķos posmos tas bija 40-60 km/h. Rēzeknes II stacija savukārt deva iespēju racionālāk izmantot Latvijas dzelzceļa infrastruktūru radot iespēju Latvijas dzelzceļam pieņemt un apkalpot vilcienu sastāvus līdz 70 vagonu garumā, ko Rēzekne II stacijā iespējams sadalīt īsākos un tālāk apkalpot jebkurā Latvijas dzelzceļa stacijā.
- Kopumā dzelzceļa apakšnozarē ES līdzfinansējums aplūkotajos divos projektos ir bijis 54 miljoni latu, kamēr kopējais ES ieguldījums 111,43 miljoni latu, neskaitot augstāk minēto ERAF aktivitāti.

Enerģētika

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

14. Attiecībā uz kopējiem ieguldījumiem tautsaimniecībā ir secināts:

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

- Aplūkoto projektu ietvaros Latvijas iedzīvotāji kopumā ir ieguvuši gandrīz 1 miljardu vērtus ieguvumus, kas ir projektu kopējā ekonomiskā tīrā tagadnes vērtība pret pašu ieguldītajiem 282,64 miljoniem latu. Lielākais sociāli ekonomiskais ieguvums ir bijis ūdenssaimniecības projektiem, kam seko satiksmes projekti un atkritumu apsaimniekošana.

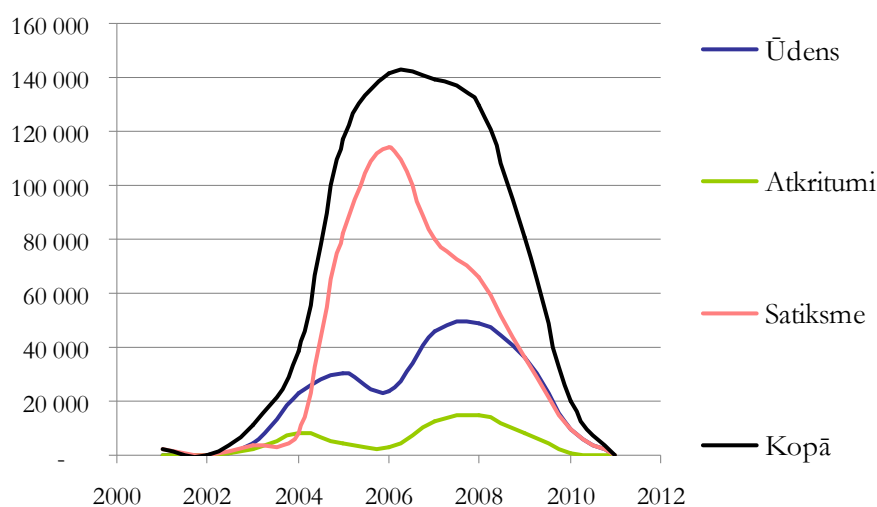
Tabula 47 Aplūkoto projektu ekonomiskā tīrā tagadnes vērtība ar ES līdzfinansējumu, tūkstošos latu, ekonomiskā iekšējās atdeves likme un izmaksu-ieguvumu attiecība

	ENPV/K	EIRR	CB ratio
Ūdenssaimniecība	702 527	35,07%	6,88
Atkritumu apsaimniekošana	5 732	8,49%	1,42
Satiksmes	251 248	14,31%	2,47
KOPĀ	959 507	22,31%	3,81

Avots: Konsultanta aprēķins

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

Grafiks 11 Kopējā aplūkoto projektu ieguldījumu naudas plūsma pa gadiem izteikta 2009.gada cenās



Avots: Konsultanta aprēķins

15. Attiecībā uz kopējiem projektu rezultātu efektivitāti no ieguldījuma viedokļa ir secināts:

- Projektu rezultātu efektivitāti īpaši vides sektorā ietekmē fakts, ka nepastāv projektu rezultātu uzraudzības kontrole pēc projekta ieviešanas. Tā, piemēram, KF īstenotajiem atkritumu apsaimniekošanas projektiem pastāv bažas par atsevišķu izveidoto poligonu ekonomisko ilgtspēju pie spēkā esošajiem tarifiem, jo faktiskais tajos apglabāto atkritumu apjoms ir ievērojami mazāks nekā tarifu aprēķinos plānotais. Tam ir vairāki iemesli, kuru izvērtējums ir ārpus šī Ziņojuma darba uzdevuma. Dotajā analizē ir konstatēts:
 - faktiskā iedzīvotāju līdzdalība atkritumu apsaimniekošanas sistēmā atpaliek no maksimāli iespējamās un tā ir 75-86%;

- projektu īstenošanai pašiem nav mehānismu, kā nodrošināt šo līdzdalību.
- Zināma līdzība te ir arī ar ūdenssaimniecības projektiem, ja ir nodrošināta iespēja pieslēgties centralizētai ūdens apgādei un kanalizācijai, bet iedzīvotāji dažādu iemeslu dēļ to neizmanto, ir pamats apšaubīt projekta efektivitāti.
- Tajā pat laikā attiecībā uz ūdenssaimniecības projektu efektivitāti, tajās ūdenssaimniecībās, kurās ir iespējams investīciju izmaksas ierēķināt tarifā neapdraudot iedzīvotāju maksātspēju, būtu jāvērtē ES līdzfinansējuma pamatotība no projekta finanšu efektivitātes viedokļa. Iespējams, ka šādiem projektiem būtu izdevīgāk izmantot aizņēmumu un KF līdzekļus novirzīt uz mazākām aglomerācijām.
- Projektu rezultātu efektivitātes mērījumus ierobežo tas, ka pieejamie dati uzraudzības un novērtēšanas īstenošanai, īpaši, statistika vides jomā ir ļoti nesistemātiska un nesakārtota - vienā avotā apkopotā informācija ir pretrunā ar citiem avotiem vai ar citu informāciju tajā pašā avotā.

REKOMENDĀCIJAS

- Ūdenssaimniecības jomā ir nepieciešams turpināt investīcijas, lai nodrošinātu direktīvu prasību izpildi pilnā apjomā, papildus vēršot uzmanību uz aktivitātēm, kas saistītas ar notekūdeņu dūņu uzglabāšanu un izmantošanu.
- Plānojot investīcijas ūdensapgādes un notekūdeņu tīklu paplašināšanā ir jāizvērtē to ekonomisko ieguvumu pamatotība, kas saistīta ar jaunu pieslēgumu izveidi. Saskaņā ar VIDM izstrādātajā "Izvērtējuma ziņojumā Ūdenssaimniecības infrastruktūrā ieguldīto investīciju izvērtējums 88 aglomerācijā ar CE>2000" ietvertā informācija, apdzīvotās vietās ar zemu pakalpojuma pieejamības līmeni, pastāv sabiedriskā pakalpojuma sniedzēja bankrota risks, jo izbūvējot lielu apjomu dzeramā ūdens un notekūdens tīklus, lai nodrošinātu 95% pieslēgšanās iespējas, bet pieslēdzoties tikai 75-80% potenciālo patērētāju, tarifā iekļaujamās ieguldītās investīcijas attieksies uz jau esošajiem patērētājiem, šādi ievērojami palielinot tarifu, neizmainot pakalpojuma sniegšanas kvalitāti.
- Savukārt tajās ūdenssaimniecībās, kurās ir iespējams investīciju izmaksas ierēķināt tarifā neapdraudot iedzīvotāju maksātspēju, būtu jāvērtē ES līdzfinansējuma pamatotība no projekta finanšu efektivitātes viedokļa. Iespējams, ka šādiem projektiem būtu izdevīgāk izmantot aizņēmumu un KF līdzekļus novirzīt uz mazākām aglomerācijām.
- Turpmāk plānojot investīcijas atkritumu apsaimniekošanas jomā ir nepieciešams palielināt ieguldījumus bioloģiski noārdāmo atkritumu apsaimniekošanai, lai sasniegtu direktīvā 1999/31/EK par atkritumu poligoniem noteiktos mērķus par apglabājamo bioloģiski noārdāmo atkritumu apjoma samazināšanu. Šādu aktivitāšu ieviešana būtu jāveic kompleksi ar pasākumiem, kas saistīti ar iedzīvotāju informēšanu un izglītošanu, komposta ražošanu un izmantošanu.
- Ūdenssaimniecības un atkritumu projektiem skaidrāk formulēt mērķi attiecībā uz iedzīvotāju īpatsvara palielināšanu, kuriem ir pieejami centralizētie sadzīves ūdensapgādes un kanalizācijas un atkritumu savākšanas un pakalpojumi, jo daļā no analizētajiem projektiem mērķis definēts kā „faktiski apkalpoto vai pieslēgto” iedzīvotāju īpatsvars, kas neatbilst reālajam mērķim. Projektu investīcijas ir vērstas uz „iespēju piedalīties”. Atkritumu apsaimniekošanas projektu gadījumā poligonu apsaimniekotāji lielākoties nenodarbojas ar atkritumu savākšanu, un arī tajos gadījumos, kad to dara, viņiem nav praktisku un juridisku iespēju likt iedzīvotājiem slēgt līgumus; savukārt ūdenssaimniecības gala lietotājiem pieslēgšanās pie sistēmas jānodrošina par saviem līdzekļiem.
- Turpināt investīcijas transporta projektos veicinot Padomes lēmuma īstenošanos Latvijā saskaņā ar valsts politiku transporta nozarē un TEN-T tīkla mērķiem.
- Būtu jāturpina dažādu enerģētikas sektora projektu īstenošana atbilstoši nozarei politikas izvirzītajiem mērķiem tādu, kā:
 - mājokļu energoefektivitātes programma;
 - siltumavotu rekonstrukcija un būvniecība ar mērķi paaugstināt to efektivitāti vai mazināt ietekmi uz vidi, vai aizvietot fosilo kurināmo ar atjaunojamo kurināmo un pārvades un sadales sistēmu rekonstrukcija un būvniecība ar mērķi samazināt siltumenerģijas vai siltumnesēja zudumus;
 - elektroenerģijas un siltumenerģijas ražošanas apjomu paaugstināšana no atjaunojamajiem energoresursiem, tādējādi mazinot Latvijas atkarību no primāro enerģijas resursu importa;
 - koģenerācijas staciju attīstības un enerģijas ražošanas no atjaunojamajiem enerģijas resursiem veicināšana.

- Lai izvērtētu projektu ietekmi ir svarīgi formulēt skaidrus un izmērāmus mērķus, jo tikai tādiem ir iespējams izvērtēt to sasniegšanu un sasniegšanas efektivitāti pēc projekta.
- Lai prioritizētu un izvērtētu projektus, ir ieteicams izstrādāt vienotas vadlīnijas, saskaņā ar kurām monetizējami un novērtējami projektu sociāli ekonomiskie ieguvumi un izmaksas. Ieteicams būtu katrā sektorā izstrādāt nozares metodiku, saskaņā ar kuru projektiem varētu piemērot gan prognozes svarīgākajiem nozares rādītājiem, gan parametrus izvērtējumu veikšanai. Šādām metodikām vajadzētu iekļaut sociāli ekonomisko ieguvumu definīcijas un galvenos parametrus, saskaņā ar kuriem projektu ieguvumi ir novērtējami. Tas dotu iespēju gan sākotnējo pamatojumu (ex-ante), gan pēc projekta īstenošanas (ex-post) novērtējumu veicējiem ātrāk un efektīvāk veikt novērtējumus, kā arī politikas veidotājiem un uzraudzītājiem sekot projektu plānošanas, ieviešanas un uzturēšanas gaitai. Šeit jāatzīmē, ka esošie LVC metodiskie norādījumi izmaksu-ieguvumu analīzes veikšanai būtiski atvieglo projektu plānošanu, izvērtēšanu un salīdzināšanu. Lai arī nepilnīga un nedaudz novecojusi, metodika ir ļoti labs piemērs, kā vajadzētu strukturēt arī citu projektu (piemēram, dzelzceļa) un jomu (ūdens, atkritumu) izvērtēšanas metodikas. Bez vienojošām metodikām vai vadlīnijām, katra projekta izvērtējums ir unikāls un balstās uz citiem pieņēmumiem un nav nedz aktualizējams, nedz salīdzināms ar citiem projektiem.
- Svarīgs ar projektiem saistītās informācijas trūkums ir unificētu projektu budžetu un aktivitāšu sadalījuma neesamība. Dažādu projektu ietvaros ir izdalīti un apkopoti dažādi budžeta aspekti, kas nedod iespēju salīdzināt projektu elementus vai aktivitātes. Tā piemēram, projektu budžetos nav norādīts, kādas izmaksas ir saistītas ar tiltiem un kādas ar ceļu klātni, kādas attiecināmas uz notekūdeņiem, bet kādas – uz dzeramo ūdeni. Svarīgi ir noteikt visiem projektiem vienādu un adekvāti detālu atskaites formātu par budžetu sadalījumu, lai būtu iespējams kvalitatīvāk izvērtēt projektos iekļauto budžetu izlietojumu. Arī projektu fizisko rādītāju izpildi ir praktiski neiespējami salīdzināt, jo projektos rādītāji apkopoti pēc dažādiem principiem.
- Svarīgi būtu panākt, lai par projektiem būtu centralizēti pieejama informācija, piemēram, FM datu bāzē VIS, kurā būtu jāapkopo visa ar projektiem saistīta informācija, un tā būtu faktiski lietojama.
- Līdztekus nepieciešams sistemātiski strādāt pie statistikas apkopošanas, analīzes un prezentācijas. Darba gaitā saskārāmies ar virkni neapkopotu, nesistematizētu vai nepieejamu datu gan dzelzceļa, gan vides sektoros. Vissliktāk pieejamā informācija ir par tarifiem un publisko pakalpojumu sniedzēju izmaksām, kas ir nepieņemams informācijas trūkums, jo tarifu informācija faktiski satur svarīgākos nozari ietekmējošu lēmumu pieņemšanai nepieciešamos datus. Arī sektoru, īpaši, vides statistika ir ļoti nesistemātiska un nesakārtota - vienā avotā apkopotā informācija ir pretrunā ar citiem avotiem vai ar citu informāciju tajā pašā avotā.. Nozaru ministrijām ir rūpīgāk jāstrādā pie šo datu bāzu uzturēšanas gan metodiskā, gan kontroles līmenī.
- Vadošās iestādes līmenī būtu nepieciešams izstrādāt un ieviest metodiskos norādījumus projektu ekonomiskai analīzei, kas ļautu salīdzināt dažādu jomu projektus pēc vienotiem principiem. Metodikai vajadzētu balstīties uz ES ieteikto metodiku IIA veikšanai, taču specificēt parametrus, kas ir kvantificējami un galveno ieguvumu un zaudējumu vērtības.
- Svarīgi ir projektu plānošanu un uzsākšanu veikt sistemātiski un savlaicīgi, nevis tikai pēc tam, kad saņemti visi saskaņojumi. Būtiski ir arī koordinēt projektu ieviešanu, lai neveidotu valsts pasūtījumu pieprasījuma koncentrāciju, kas stimulē cenu burbuli un savstarpējo konkurenci būvniecības tirgū, kas attiecīgi paaugstina izmaksas, jo būvniecības, it sevišķi specializētās būvniecības kapacitāte ir ierobežota un būtiski palielinot pieprasījumu, strauji pieaug cenas.

INFORMĀCIJAS UN DATU AVOTI

- Padomes Regula (EK) Nr. 1164/94 (1994. gada 16. maijs) par KF izveidi
- Padomes Regula (EK) Nr. 1264/1999 (1999. gada 21. jūnijs), kas groza Regulu (EK) Nr. 1164/94 par Izlīdzināšanas fonda izveidi
- Komisijas Regula (EK) Nr. 1831/94 (1994. gada 26. jūlijs) par pārkāpumiem KF finansēšanā un nepareizi izmaksātu līdzekļu atgūšanu un par informācijas sistēmas izveidi šajā jomā
- Komisijas Regula (EK) Nr. 1386/2002 (2002. gada 29. jūlijs), ar ko nosaka sīki izstrādātus piemērošanas noteikumus Padomes Regulai (EK) Nr. 1164/94 attiecībā uz tās palīdzības pārvaldības un kontroles sistēmām, kas piešķirta no KF, kā arī kārtību finansiālu labojumu veikšanai
- Komisijas Regula (EK) Nr. 16/2003 (2003. gada 6. janvāris), ar ko nosaka īpašus sīki izstrādātus noteikumus, kas ievieš Padomes Regulu (EK) Nr. 1164/94 attiecībā uz izdevumu atbilstīgumu KF fonda daļēji finansētu pasākumu kontekstā
- Komisijas Regula (EK) Nr. 621/2004 (2004. gada 1. aprīlis), ar ko paredz noteikumus Padomes Regulas (EK) Nr. 1164/94 īstenošanai attiecībā uz informācijas un publicitātes pasākumiem sakarā ar KF darbību
- Komisijas Regula (EK) Nr. 2168/2005 (2005. gada 23. decembris), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1831/94 par pārkāpumiem finansēšanā no KF fonda un nepareizi izmaksātu līdzekļu atgūšanu un par informācijas sistēmas izveidi šajā jomā
- Padomes Regula (EK) Nr. 1083/2006 ar ko paredz vispārīgus noteikumus par ERAF, Eiropas Sociālo fondu un KF un atceļ Regulu (EK) Nr. 1260/1999
- ES direktīva par atkritumu poligoniem 1999/31/EC
- Padomes Direktīva 98/83/EK par dzeramā ūdens kvalitāti
- Padomes Direktīva 91/271/EEK par komunālo notekūdeņu attīrīšanu
- Padomes Direktīva 80/68/EEK par gruntsūdeņu aizsardzību pret dažu bīstamu vielu radītu piesārņojumu
- Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2000/60/EK, ar ko izveido sistēmu Kopienas rīcībai ūdens resursu politikas jomā
- Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 94/62/EK par iepakojumu un izlietoto iepakojumu
- Padomes Direktīva 91/676/EEK attiecībā uz ūdeņu aizsardzību pret piesārņojumu, ko rada lauksaimnieciskas izcelsmes nitrāti
- Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/12/EK par atkritumiem
- Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/66/EK par baterijām un akumulatoriem, un bateriju un akumulatoru atkritumiem un ar ko atceļ Direktīvu 91/157/EEK
- Padomes Direktīva 96/61/EK par piesārņojuma integrētu novēršanu un kontroli
- Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/1/EK par piesārņojuma integrētu novēršanu un kontroli
- ES direktīvas par atkritumu poligoniem 1999/31/EC specifiskais ieviešanas un finansēšanas plāns

- ES direktīvas 91/271/EEC "Par pilsētu notekūdeņu attīrīšanu" specifiskais ieviešanas un finansēšanas plāns
- ES direktīvas 98/83/EC "Par dzeramā ūdens kvalitāti" specifiskais ieviešanas un finansēšanas plāns
- Eiropas Padomes 1996.gada 23.jūlija lēmums 1692/96/EK par Kopienas vadlīnijām Trans-Eiropas tīkla attīstībai
- KF ID 2004. – 2006.gada finansēšanas periodam
- Vienotais programmdokuments 2004.-2006.gadam
- Vienotā programmdokumenta 2004. – 2006.gadam Noslēguma ziņojums
- Valsts stratēģiskais ietvara dokuments 2007.-2013. gada periodam
- Darbības programma „Infrastruktūra un pakalpojumi” un tās papildinājums, kas regulē ES Kohēzijas fonda vadību
- Vides ministrijas informatīvo ziņojumu par ES līgumu, regulu un direktīvu noteiktām saistībām vides jomā un to izpildes termiņiem, 2007.gads
- Vides ministrijas 2009.gadā izstrādāto Ziņojumu „Ūdenssaimniecības infrastruktūrā ieguldīto investīciju izvērtējums 88 aglomerācijās ar CE>2000”
- Visu 2007. – 2013. gada plānošanas perioda Kohēzijas fonda projektu iesniegumi un cita pieejamā projektu dokumentācija (TEP, novērtējuma ziņojumi)
- IVN noslēguma ziņojums projektam 2002/LV/16/P/PT/008 VIA Baltica autoceļa uzlabošana. Saulkrastu apvedceļa būvniecība uz Latvijas valsts galvenā autoceļa A1 no 21.05km (Lilaste) līdz 40.57km (Skulte)., visiem pārējiem autoceļu projektiem - attiecīgās Reģionālās vides pārvaldes veiktais sākotnējais ietekmes uz vidi novērtējums
- Nacionālais vides politikas plāns 2004.-2008.gadam
- Enerģētikas politikas elektroenerģijas sektorā dokuments, apstiprināts ar MK 2001.gada 11.septembra sēdes protokollēmumu
- Enerģētikas attīstības pamatnostādnes 2007.-2016.gadam
- Valsts transporta politikas ilgtermiņa mērķi
- Atkritumu apsaimniekošanas valsts plāns 2006. – 2012. gadam
- EK metodiskie norādījumi „Guide to Cost-Benefit Analysis of investment projects, 2008”
- LR Finanšu ministrijas Vadlīnijām atbildīgajām iestādēm „ES fondu projektu izmaksu efektivitātes novērtēšanas un izmaksu – ieguvumu analīzes pamatprincipi”
- LR Finanšu ministrijas Vadlīnijām atbildīgajām iestādēm „ES fondu projektu izmaksu efektivitātes novērtēšanas un izmaksu – ieguvumu analīzes pamatprincipi”
- VIDM, SM, FM, EM, LVC, LDZ mājas lapas
- Atbalsta saņēmēju atbildes uz izvērtējuma ietvaros nosūtīto anketu jautājumiem

PIELIKUMI

1. PIELIKUMS IZVĒRTĒTO PROJEKTU SARAKSTS

Nr.	Projekta nosaukums	Izvērtējuma tekstā lietotais saīsinātais nosaukums
1.	2004/LV/16/C/PE/001 Ūdenssaimniecības attīstība Ventspilī, II kārtā	Ventspils ūdens II kārtā
2.	2004/LV/16/C/PE/002 Ūdenssaimniecības attīstība Olainē un Jaunolainē	Olaines un Jaunolaines ūdens
3.	2004/LV/16/C/PE/003 Ūdenssaimniecības attīstība Liepājā, II kārtā	Liepājas ūdens II kārtā
4.	2004/LV/16/C/PE/004 Ūdenssaimniecības attīstība Daugavpilī, II kārtā	Daugavpils ūdens II kārtā
5.	2004/LV/16/C/PE/005 Zemgales reģiona sadzīves atkritumu apsaimniekošana	Zemgales reģiona SAA
6.	2004/LV/16/C/PE/006 Malienas reģiona sadzīves atkritumu apsaimniekošana	Malienas reģiona SAA
7.	2005/LV/16/C/PE/002 Bīstamo atkritumu apsaimniekošanas sistēma Latvijā, I kārtā	BAPA I kārtā
8.	2005/LV/16/C/PE/003 Ūdenssaimniecības attīstība Rīgā, III kārtā	Rīgas ūdens III kārtā
9.	2005/LV/16/C/PE/004 Piejūras reģiona sadzīves atkritumu apsaimniekošana	Piejūras reģiona SAA
10.	2006/LV/16/C/PE/001 Sadzīves atkritumu apsaimniekošana Ziemeļvidzemē, II kārtā	Ziemeļvidzemes reģiona SAA II kārtā
11.	2004/LV/16/C/PT/001 TEN autoceļu tīkla uzlabojumi, I projekts	TEN I projekts
12.	2004/LV/16/C/PT/002 Austrumu-Rietumu dzelzceļa koridora iecirkņu sliežu ceļa rekonstrukcija	A-R dzelzceļa sliežu ceļi
13.	2005/LV/16/C/PT/001 Pievadceļu rekonstrukcija Ventspils ostas termināliem	Ventspils ostas pievadceļi
14.	2005/LV/16/C/PT/002 Skrejceļa pagarināšana un apgaismojuma sistēmas rekonstrukcija starptautiskajā lidostā „Rīga”	Skrejceļa pagarināšana lidostā „Rīga”
15.	2005/LV/16/C/PT/003 Liepājas ostas pievadceļu rekonstrukcija	Liepājas ostas pievadceļi
16.	2000/LV/16/P/PE/001 Ūdens apgādes un kanalizācijas pakalpojumu attīstība Rīgā	Rīgas ūdens II kārtā
17.	2000/LV/16/P/PE/002 Ūdens apgādes un kanalizācijas pakalpojumu attīstība Jelgavā	Jelgavas ūdens
18.	2000/LV/16/P/PE/003 Ūdensapgādes un kanalizācijas pakalpojumu attīstība Ventspilī	Ventspils ūdens I kārtā
19.	2001/LV/16/P/PE/005 Sadzīves atkritumu apsaimniekošana Liepājas rajonā	Liepājas reģiona SAA
20.	2001/LV/16/P/PE/006 Sadzīves atkritumu apsaimniekošana Ziemeļvidzemes reģionā	Ziemeļvidzemes reģiona SAA I kārtā
21.	2000/LV/16/P/PT/001 VIA Baltica ceļa uzlabošana (Paneiropas koridors I) no 13.0 km (Gauja) līdz 21.2 km (Lilaste) Latvijā	VIA Baltica Gauja-Lilaste posms
22.	2000/LV/16/P/PT/004 Stacijas Rēzekne II pieņemšanas parka būvniecība ((Latvijas Austrumu - Rietumu dzelzceļa koridors), kas atrodas Rēzeknes rajonā, Latvijā	Stacijas Rēzekne II pieņemšanas parks

23.	2003/LV/16/P/PT/009 E67 VIA Baltica, posms Ķekava–Iecava	VIA Baltica Ķekava–Iecava posms
24.	2000/LV/16/P/PT/002 VIA Baltica pievedceļu uzlabošana (lidostas pievedceļš (P133) un ar to saistītais A10 ceļa posms)	VIA Baltica lidostas pievedceļi
25.	2002/LV/16/P/PT/008 Saulkrastu apvedceļa būvniecība un VIA Baltica autoceļa uzlabojumi no km 21.05 (Lilaste) līdz km 40.57 (Skulte) uz valsts galvenā autoceļa A1 (Rīga Ainaži)	VIA Baltica Saulkrastu apvedceļš

2. PIELIKUMS APTAUJAS ANKETU PARAUGI

Ūdenssaimniecība

Par projekta laika grafiku

1.kārtas projektam 2000/LV/16/P/PE/003 Ūdensapgādes un kanalizācijas pakalpojumu attīstība Ventspilī

Darbu kategorija atbilstoši finanšu memorandam/EK lēmumam	Saskaņā ar finanšu memorandu/Komisijas lēmumu		Saskaņā ar KL grozījumiem		Faktiskais/plānotais	
	Sākums	Beigas	Sākums	Beigas	Sākums	Beigas
Iepirkumi	-	-	-	-	20.03.2002	15.12.2005
Būvdarbi	01.06.2001	01.10.2004	-	-	26.03.2003	14.10.2005
Projekta kopējais termiņš	22.12.2005	31.12.2005		31.08.2006	22.12.2005	31.08.2006

1. Kādi bija galvenie iemesli projekta sākuma un beigu termiņu nobīdei pret sākotnējā Komisijas lēmumā plānoto: +22 mēneši būvdarbu uzsākšanai un +12 mēneši būvdarbu nobeigšanai – kopumā projektam +8 mēneši ?

Par projekta finanšu izmaiņām

1.kārtas projektam 2000/LV/16/P/PE/003 Ūdensapgādes un kanalizācijas pakalpojumu attīstība Ventspilī

2. Kādi bija galvenie projekta ietaupījuma iemesli - kopējās izmaksas sākotnējā Komisijas lēmumā plāns EUR 20 080 000 pret grozījumiem Komisijas lēmumā EUR 19 477 302 pret faktu noslēguma ziņojumā EUR 19 396 396 ?

2.kārtas - 2004/LV/16/C/PE/001 Ūdenssaimniecības attīstība Ventspilī, II kārtā

3. Kādi bija galvenie projekta sadārdzinājuma iemesli - kopējās izmaksas sākotnējā Komisijas lēmumā plāns EUR 21 783 620 minēto ziņojumā uzraudzības komitejai EUR 35 921 812 ?



Par projekta mērķiem un to sasniegšanu

4. Patērētāju pieslēgumi

FAKTISKI PIESLĒGTIE – tie kas ir faktiski pieslēgti un izmanto ūdensapgādes vai kanalizācijas pakalpojumus.
IR NODROŠINĀTA IESPĒJA BŪT PIESLĒGTIEM - ietver faktiski pieslēgtos plus tos, kas varētu pieslēgties, bet kaut kādu iemeslu dēļ to nav izdarījuši

Nr.	Mērķis	Mērv.	Plānots FM/EK lēmumā	2006	2007	2008	2009	2010 (uz doto brīdi)	2011 prognoze
1	Dzeramais ūdens:								
1.1	IR NODROŠINĀTA IESPĒJA BŪT PIESLĒGTIEM	% no visiem iedzīvotājiem	90% 1.kārta 88-90% 2.kārta	88% (NZ 1.kartas proj.)				pēc 2.kārtas:	pēc 2.kārtas:
1.2	FAKTISKI PIESLĒGTIE	% no visiem iedzīvotājiem							
1.3	Kopējais faktiski pieslēgto iedzīvotāju skaits	skaits							
1.4	Projekta rezultātā no jauna faktiski pieslēgto iedzīvotāju skaits projektam 2000/LV/16/P/PE/003 „Ūdens apgādes un kanalizācijas pakalpojumu attīstība Ventspilī”	skaits							
1.5	Projekta rezultātā no jauna pieslēgto iedzīvotāju skaits projektam 2004/LV/16/C/PE/001 „Ūdenssaimniecības attīstība Ventspilī,	skaits							

Nr.	Mērķis	Mērv.	Plānots FM/EK lēmumā	2006	2007	2008	2009	2010 (uz doto brīdi)	2011 prognoze
2	Kanalizācija:								
2.1	IR NODROŠINĀTA IESPĒJA BŪT PIESLĒGTIEM	% no visiem iedzīvotājiem	88% 1.kārta 88-90% 2.kārta	86% (NZ 1.kārta proj.)				pēc 2.kārtas:	pēc 2.kārtas:
2.2	FAKTISKI PIESLĒGTIE	% no visiem iedzīvotājiem							
2.3	Kopējais faktiski pieslēgto iedzīvotāju skaits	skaits							
2.4	Projekta rezultātā no jauna pieslēgto iedzīvotāju skaits projektam 2000/LV/16/P/PE/003 „Ūdens apgādes un kanalizācijas pakalpojumu attīstība Ventspilī”	skaits							
2.5	Projekta rezultātā no jauna pieslēgto iedzīvotāju skaits projektam 2004/LV/16/C/PE/001 „Ūdenssaimniecības attīstība Ventspilī, II kārtā”	skaits							

5. Īsi minēt galvenos iemeslus, kāpēc ir atšķirība starp faktiski pieslēgto iedzīvotāju % un iedzīvotāju %, kam ir nodrošināta iespēja pieslēgties? (ja iemesli ir atšķirīgi dzeramā ūdens un kanalizācijas pieslēgumiem, tad paskaidrot par katru atsevišķi)

6. Noplūdes, infiltrāts, enerģijas ietaupījums

2.kārtas projektam 2004/LV/16/C/PE/001 „Ūdenssaimniecības attīstība Ventspilī, II kārtā”:

Nr.	Mērķis	Mērv.	Saskaņā ar FM/EK lēmumu	2010 prognoze	2011 prognoze
1	Ūdens zudumi tīklā	%	29%		
2	Infiltrācija kanalizācijas tīklos, %		35%		
3	Projekta rezultātā ietaupītās elektroenerģijas apjoms:	MWh			

7. Princips „Piesārņotājs maksā”

Nr.	Jautājums	Mērv.	2006	2007	2008	2009	2010 prognoze	2011 prognoze
1	Dzeramais ūdens:							
1.1	Tarifs iedzīvotājiem bez PVN	LVL./m ³						
1.2	Kopējais iedzīvotāju gada patēriņš	m ³						
1.3	Tarifs juridiskām personām bez PVN	LVL./m ³						
1.4	Kopējais juridisko personu gada patēriņš	m ³						
2	Kanalizācija:							
2.1	Tarifs iedzīvotājiem bez PVN	LVL./m ³						
2.2	Kopējais iedzīvotāju gadā novadīto notekūdeņu apjoms	m ³						
2.3	Tarifs juridiskām personām bez PVN	LVL./m ³						
2.4	Kopējais juridisko personu gadā novadīto	m ³						

Nr.	Jautājums	Mērv.	2006	2007	2008	2009	2010 prognose	2011 prognose
	notekūdeņu apjoms							

1.kārtas projektam 2000/LV/16/P/PE/003 Ūdensapgādes un kanalizācijas pakalpojumu attīstība Ventspilī:

Nr.	Jautājums	Mērv.	
1	ISPA/KF investīciju nolietojuma apmērs dzeramā ūdens tarifā* *t.i cik liela daļa no kopējām ISPA/KF projektā veiktajām investīcijām ir iekļautas iedzīvotāju un juridisko personu dzeramā ūdens tarifa aprēķinā	%	
2	ISPA/KF investīciju nolietojuma apmērs kanalizācijas tarifā* *t.i cik liela daļa no kopējām ISPA/KF projektā veiktajām investīcijām ir iekļautas iedzīvotāju un juridisko personu kanalizācijas tarifa aprēķinā	%	

2.kārtas projektam 2004/LV/16/C/PE/001 „Ūdenssaimniecības attīstība Ventspilī, II kārtā”:

Nr.	Jautājums	Mērv.	
1	ISPA/KF investīciju nolietojuma apmērs dzeramā ūdens tarifā* *t.i cik liela daļa no kopējām ISPA/KF projektā veiktajām investīcijām ir iekļautas iedzīvotāju un juridisko personu dzeramā ūdens tarifa aprēķinā	%	
2	ISPA/KF investīciju nolietojuma apmērs kanalizācijas tarifā* *t.i cik liela daļa no kopējām ISPA/KF projektā veiktajām investīcijām ir iekļautas iedzīvotāju un juridisko personu kanalizācijas tarifa aprēķinā	%	

Par projekta finanšu un sociāli ekonomisko izdevumu un ieguvumu novērtēšanu

8. Darbavietas

1.kārtas projektam 2000/LV/16/P/PE/003 Ūdensapgādes un kanalizācijas pakalpojumu attīstība Ventspilī

Nr.	Jautājums	Mērv.	Plāns pēc projekta pieteikuma	Fakts pēc NZ 2006.g.	Fakts 2010
1	Projekta ieviešanas fāzē radītās tiešās darba vietas celtniecībā, uzraudzībā un/vai uzņēmumā	Skaits	252	350	
2	Ekspluatācijas fāzē radītās tiešās darba vietas uzņēmumā pēc projekta realizācijas	Skaits	0		

2.kārtas projektam 2004/LV/16/C/PE/001 „Ūdenssaimniecības attīstība Ventspilī, II kārtā”:

Nr.	Jautājums	Mērv.	Plāns pēc projekta pieteikuma	Fakts (prognoze, ja proj.nav noslēdzies)
1	Projekta ieviešanas fāzē radītās tiešās darba vietas celtniecībā, uzraudzībā un/vai uzņēmumā	Skaitis	144	
2	Ekspluatācijas fāzē radītās tiešās darba vietas uzņēmumā pēc projekta realizācijas	Skaitis	0	

Atkritumu apsaimniekošana

Par projekta laika grafiku

Darbu kategorija atbilstoši finanšu memorandam/EK lēmumam	Saskaņā ar finanšu memorandu/ Komisijas lēmumu		Faktiskais/plānotais	
	Sākums	Beigas	Sākums	Beigas
Iepirkumi	01.03.2005	01.12.2005	28.04.2006	05.05.2009
Būvdarbi	01.06.2006	31.12.2008	23.11.2006	10.01.2009
Projekta kopējais termiņš	28.12.2004	31.12.2009	17.08.2004	31.12.2009

1. *Kādi bija galvenie iemesli projekta sākuma un beigu termiņu nobīdei pret sākotnējā Komisijas lēmumā plānoto: +14 mēneši iepirkumu uzsākšanai, +41 mēnesis iepirkumu nobeigšanai un +6 mēneši būvdarbu uzsākšanai?*

Par projekta finanšu izmaiņām

2. *Kādi bija galvenie projekta sadārdzinājuma iemesli - kopējās izmaksas sākotnējā Komisijas lēmumā plāns EUR 6 605 212, pret Komisijas lēmuma grozījumiem EUR 7 684 852 pret faktu noslēguma ziņojumā EUR 8 850 298?*

3. *Kāda ir Projekta ietvaros rekultivēto izgāztuvju kopējā platība?*

Nr.	Jautājums	Mērv.	Plānots FM	NZ
1	Projekta ietvaros rekultivēto izgāztuvju skaits	skaits	22	22
2	Projekta ietvaros rekultivēto izgāztuvju kopējā platība	ha	?	?

4. *Poluters pay princips*

Nr.	Jautājums	Mērv.	2009	2010 progn oze	2011 progn oze
1	Tarifa likme bez PVN iedzīvotājiem par centralizēti savāktajiem cietajiem sadzīves atkritumiem (CSA)	LVL/ m ³			
2	Tarifa likme bez PVN juridiskām personām par centralizēti savāktajiem CSA	LVL/ m ³			
3	Tarifa likme bez PVN par apglabāšanai un pārstrādei pieņemtajiem CSA	LVL/ tonnu			

Nr.	Jautājums	Mērv.	
1	Nolietojuma % par ISPA/KF projektā veiktajām investīcijām, kas iekļauts tarifa aprēķinā	%	

5. *Kopš kura gada un pa kādām atkritumu kategorijām tiek veikta apglabāto un otrreizējai pārstrādei nodoto atkritumu uzskaitē?*

Par projekta finanšu un sociāli ekonomisko izdevumu un ieguvumu novērtēšanu

6. *Citi jautājumi sociāli ekonomisko ieguvumu novērtējumam:*

Nr.	Mērķis	Mērv.	2009	2010 prognoze	2011 prognoze
1	Apglabāšanai un pārstrādei pieņemtie CSA	tonnas			
2	Otrreizējai pārstrādei nodotie materiāli	tonnas			
2.1.	Stikls	tonnas			
2.2.	Plastmasa	tonnas			
2.3.	Papīrs	tonnas			
2.4.	Metāls	tonnas			
2.5.	Komposts	tonnas			
2.6.	Citi	tonnas			
3	Otrreizējo materiālu vidējā cena bez PVN	LVL/tonnu			
3.1.	Stikls	LVL/tonnu			
3.2.	Plastmasa	LVL/tonnu			
3.3.	Papīrs	LVL/tonnu			
3.4.	Metāls	LVL/tonnu			

Nr.	Mērķis	Mērv.	2009	2010 prognoze	2011 prognoze
3.5.	Komposts	LVL/tonnu			
3.6.	Citi	LVL/tonnu			
4	Iegūtās bio-gāzes apjoms (ja piemērojams)	MWh			
5	Iegūtās bio-gāzes pārdošanas cena bez PVN (ja piemērojams)	LVL/MWh			

7. Darbavietas

Nr.	Jautājums	Mērv.	Plāns pēc projekta	Fakts pēc NZ	Fakts
1.	Projekta ieviešanas fāzē tiešās darba vietas celtniecībā, uzraudzībā un/vai uzņēmumā:		47	-	
1.1.	Projekta laikā radīto PILNA laika darbavietu skaits	Skaits			
1.2.	Projekta laikā radīto NEPILNA laika darbavietu skaits	Skaits			
2.	Ekspluatācijas fāzē tiešās darba vietas uzņēmumā:		17	-	
2.1.	Pēc projekta radītās PILNA laika darbavietu skaita izmaiņas	Skaits + pieaugums - samazinājums			
2.2.	Pēc projekta radītās NEPILNA laika darbavietu skaita izmaiņas	Skaits + pieaugums - samazinājums			

Par projekta mērķiem un to sasniegšanu

8. Iedzīvotāju iesaiste centralizētajā CSA savākšanas sistēmā

FAKTISKI PIEDALĀS – tie kas faktiski piedalās un izmanto centralizēto CSA savākšanas sistēmu.

IR NODROŠINĀTA IESPĒJA PIEDALĪTIES - ietver tos, kas faktiski piedalās centralizētajā CSA savākšanas sistēmā, pluss tos, kas varētu piedalīties, bet kaut kādu iemeslu dēļ to nedara.

Nr.	Mērķis	Mērv.	2009	2010 prognoze	2011 prognoze
1	IR NODROŠINĀTA IESPĒJA PIEDALĪTIES -				
1.1	% no visiem reģiona iedzīvotājiem	% no visiem iedzīvotājiem			
1.2	% no pilsētu iedzīvotājiem	% no pilsētu iedzīvotājiem			
1.3	% no lauku teritoriju iedzīvotājiem	% no lauku iedzīvotājiem			
2	FAKTISKI PIEDALĀS				
2.1	% no visiem reģiona iedzīvotājiem	% no visiem			

Nr.	Mērķis	Mērv.	2009	2010 prognose	2011 prognose
		iedzīvotājiem			
2.2	% no pilsētu iedzīvotājiem	% no pilsētu iedzīvotājiem			
2.3	% no lauku teritoriju iedzīvotājiem	% no lauku iedzīvotājiem			

9. *Īsi minēt galvenos iemeslus, kāpēc ir atšķirība starp iedzīvotāju %, kas faktiski piedalās un iedzīvotāju %, kam ir nodrošināta iespēja piedalīties centralizētajā CSA savākšanas sistēmā?*

Transports

Par projekta laika grafiku

Darbu kategorija atbilstoši finanšu memorandum/EK lēmumam	Saskaņā ar finanšu memorandu/ Komisijas lēmumu		Saskaņā ar KL grozījumiem		Faktiskais/plānotais	
	Sākums	Beigas	Sākums	Beigas	Sākums	Beigas
Iepirkumi	01.09.2000	-	-	-	07.02.2001	15.07.2004
Būvdarbi	01.03.2001	31.10.2001	01.03.2001	31.10.2003	04.05.2001	15.06.2004
Projekta kopējais termiņš	23.10.2000	13.02.2002 31.12.2003		31.12.2004	23.10.2000	31.12.2004

1. *Kādi bija galvenie iemesli projekta sākuma un beigu termiņu nobīdei pret sākotnējā Komisijas lēmumā plānoto: + 5 mēneši iepirkumu uzsākšanai, + 2 mēneši būvdarbu uzsākšanai un + 31 mēnesis būvdarbu nobeigšanai – kopumā projektam + 12 mēneši ?*

Par projekta finanšu izmaiņām

2. *Kādi bija galvenie projekta ietaupījuma iemesli - kopējās izmaksas sākotnējā Komisijas lēmumā plāns EUR 6 250 000 pret grozījumiem Komisijas lēmumā EUR 5 920 171 pret faktu noslēguma ziņojumā EUR 5 924 721?*

Par projekta finanšu un sociāli ekonomisko izdevumu un ieguvumu novērtēšanu

3. *Darbavietas*

Nr.	Jautājums	Mērv.	Plāns pēc projekta pieteikuma	Fakts pēc NZ	Fakts 2010
1.	Projekta ieviešanas fāzē radītās tiešās darba vietas celtniecībā, uzraudzībā un/vai uzņēmumā	Skaitis	28		
2.	Ekspluatācijas fāzē radītās tiešās darba vietas uzņēmumā pēc projekta realizācijas	Skaitis	1,26		

4. *Kāds ir iegūtais vidējais ceļa laika samazinājums (vai ātruma pieaugums) projektā iekļautajos posmos ?*

5. *Kāds ir iegūtais automašīnu nolietojuma izmaksu samazinājums (vai vismaz projekta posmā dominējošais profils un posmu garums) projektā iekļautajos posmos ?*

6. *Kāds ir iegūtais negadījumu riska (vai plānotais negadījumu skaits) samazinājums projektā iekļautajos posmos ?*

3. PIELIKUMS PROJEKTU INDIVIDUĀLĀS KARTIŅAS